



# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 16 NO.2 - 1985

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

# SUP AIR PUBLICATIONS

"L'ARMEE DE L'AIR EN INDOCHINE, VOL. 1: TRASPORT ET BOMBARDAMENTO 1945-54" di A. Croisnier e J.M. Guhl, SUP AIR PUBLICATIONS.

E' questo un pregevole volume realizzato qualche tempo fa dalla casa editrice francese SUP AIR, che riguarda un periodo particolarmente "caldo" trascorso dall'aviazione transalpina nel teatro dell'Estremo Oriente nell'immediato dopoguerra. Il libro è in lingua francese (ma le didascalie delle foto sono anche in inglese) e tratta dell'evoluzione e dell'impiego dei reparti da trasporto e da bombardamento dell'aviazione francese in Indocina; risulta sostanzialmente diviso in due parti, che propongono una chiara analisi sulle varie unità di queste due specialità. Il tutto è accompagnato da numerose (e molto belle) fotografie che illustrano i vari velivoli impiegati (C-47, Ju-52, C-119 e B-26). Vi sono anche tre paginoni a colori con disegni ottimamente eseguiti. Inutile dire che questo volumetto della SUP AIR è veramente interessante e contribuisce a colmare un vuoto riguardo a quella parte di storia piuttosto agitata e turbolenta che ha preceduto la triste avventura americana in Vietnam. Purtroppo per gli appassionati questa pubblicazione rimane per ora la prima e l'ultima della serie, in quanto la prevista seconda parte in programma già da tempo è stata cancellata; speriamo che in futuro vi sia un ripensamento. Il prezzo di questo libro, comprese le spese di spedizione dalla Francia è di 100 FF e si può affermare che ne vale sicuramente la pena. ■

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

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

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

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

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

### QUOTE SOCIALI ANNO 1985 - VOL.16

Soci Senior (oltre i 16 anni): £it.20.000  
Soci Junior (fino a 16 anni) :£it.15.000.  
Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare o vaglia postale intestate a:  
GIORGIO PINI, CASELLA POSTALE 182, -41100 MODENA FERROVIA -  
1985 - VOL.16 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS  
Europe: 20,000 Italian lire.  
Overseas: 15.00 U.S.\$..  
Payment by bank draft only(not I.M.O.)to: GIORGIO PINI  
P.O.BOX 182 - 41100 MODENA FERROVIA - ITALY -

### IN REDAZIONE:

GIANLUCA GIUGNI, MARCO MAI, ARMANDO ROSSI, ALBERTO ZANFI, ALDO ZANFI.

### INDICE:

ISTREBITEL MiG-21, 1/72.....	PAG. 1
ARNHEM, SETTEMBRE 1944.....	" 6
M 109: ON DETAILS.....	" 9
MDD DC-9 SUPER 80.....	" 15
TESKI TENK VOZILO "A".....	" 18
NIKE AJAX & HERCULES, REVELL.....	" 22
NUOVI KITS.....	" 25
...E NUOVE DECALS.....	" 28
OSPREY BOOKS.....	" 29

"DASSAULT ETENDARD IV & SUPER ETENDARD" di A. Croisnier e J.M. Guhl, Serie Monographic 1, Sup Air Publications.

A giudicare dal primo fascicolo, questa nuova serie di agili monografie dell'editore francese Sup Air promette molto bene. I nomi degli autori sono certo conosciuti a quanti, come me, leggono e apprezzano il mensile "Air Fan", e questa è una garanzia di trovare fotografie interessanti. Infatti sfogliando questo primo volumetto non si resta delusi: l'enfasi è soprattutto sulle immagini e sulla storia operativa di questi jets imbarcati nelle unità dell'Aeronavale, con particolare riguardo per l'Etendard (anche se questo non significa che il suo successore sia stato trascurato). Come già detto, la parte più piacevole sono le fotografie, molto ben stampate (anche a colori) e, cosa non da poco, con didascalie precise ed informative. Diverse sono state riprese in volo da altri aerei, e per i Super Etendard non mancano interessanti immagini degli esemplari argentini ed irakeni. Completano il tutto alcune foto di particolari ed una ottima serie di disegni a colori e di viste in scala 1/72, firmati da Georges Olive-  
rau. Personalmente avrei preferito trovare anche un capitolo dedicato alla descrizione tecnica dei velivoli ed alle loro differenze costruttive, ma probabilmente si è rinunciato per non gravare ulteriormente sul prezzo (95 FF, per cui siamo intorno alle 20.000 lire). Comunque per chi si trova tra le mani i nuovi kits Heller in 1/72, questa è sicuramente la documentazione da acquistare. I prossimi titoli della serie riguarderanno altri velivoli francesi, precisamente il Vautour III e l'Alizé. ■

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

Review samples kindly supplied by SUP AIR PUBLICATIONS  
92 Rue du Faubourg Poissonnière, 75010 Paris, France.

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

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

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

VOL./ANNO (YEAR)	
ON	YEAR
7	1975
8	1976
9	1978
10	1979
11	1980
12	1981
13	1982
14	1983
15	1984

1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4

■ ESAURITO/NOT AVAILABLE □ DISPONIBILE/AVAILABLE

### IN COPERTINA:

Una bella fotografia di un vecchio Mikoyan MiG-21F "Fishbed-C" dell'Aeronautica Cecoslovacca in atterraggio con il parafrreno estratto. Numerosi dettagli sono bene in evidenza, e tra questi le bugne sopra alla radice alare in corrispondenza dei vani del carrello principale, più piccole che nelle seguenti versioni dell'aereo. Visibili anche le antenne del sistema IFF alla sommità della deriva e sotto alla parte centrale della fusoliera, dietro alla bocca del cannone da 30 mm. (CIK via Aldo Zanfi, IPMS - Modena)



# ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-21 1:72

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

Il modello del MiG-21MF della Kovoavody Prostejov cecoslovacca apparso lo scorso anno sul mercato dell'Est europeo (ed in linea di massima ottenibile in Italia solo attraverso scambi con corrispondenti d'oltre cortina) riempie di gioia il cuore degli appassionati dei velivoli sovietici, permettendo la riproduzione di una delle ultime versioni di questo purosangue, che presta servizio da ormai trent'anni. Prima dell'uscita del modello KP, nella popolare scala 1/72 erano disponibili i MiG-21F prodotti da Frog/Hasegawa ed Airfix, ed il MiG-21PF della Matchbox.

Iniziamo quindi l'esame di questi kits con il MiG-21F della britannica Frog, gemello dell'Hasegawa, da cui differisce solamente per le decals. Aprendo la scatola (se si ha la fortuna, o la sfortuna a seconda di come si consideri la cosa, di trovarlo ancora), non si può non notare come il modello risenta della notevole anzianità dello stampo; la scala effettiva è 1/68 ed il modello vuole rappresentare uno dei primi sottotipi della versione F, ossia la F-12 o F-13 (quella, tanto per intenderci, con parte della carenatura posteriore della capottina trasparente). Ad un esame accurato, ci si rende conto che gli errori e le inesattezze di questo modello sono abbastanza numerose, tali da scoraggiare chiunque voglia tentare di renderne più corretto l'aspetto. Gli interni dell'abitacolo sono praticamente inesistenti e l'enorme poggiatesta del seggiolino è stampato insieme alla fusoliera; il cono anteriore è unito all'anello anteriore del muso ed è di forma errata. I vani del carrello recano delle incisioni per simulare i vari dettagli in essi presenti, che però sono di disegno errato; in ogni caso sono troppo poco profondi e non potrebbero contenere le ruote che, d'altra parte, sono troppo voluminose. Altro punto controverso riguarda l'ala a delta, sovradimensionata rispetto alla scala del modello e che andrebbe corretta soprattutto nella parte iniziale del bordo d'attacco, eliminando una antiestetica sporgenza. Molto brutti i carichi esterni, con il serbatoio ventrale troppo tozzo e largo, ed i due missili AA-2 Atoll che si possono tranquillamente scartare (per non parlare poi delle rastrelliere). Ultimo particolare da ricordare è la presenza sulle ali e sulla deriva del contorno in rilievo delle insegne di nazionalità sovietiche, ad indicarne la posizione, che deve essere ovviamente eliminato con una passata di carta abrasiva, specialmente se si vuole utilizzare le decals alternative fornite dal kit, ovvero finlandesi, irakeni o egiziane. In definitiva un modello molto vecchio, proprio per questo abbastanza approssimativo secondo gli standard attuali, che richiede una notevole mole di lavoro per

ottenere un mediocre risultato.

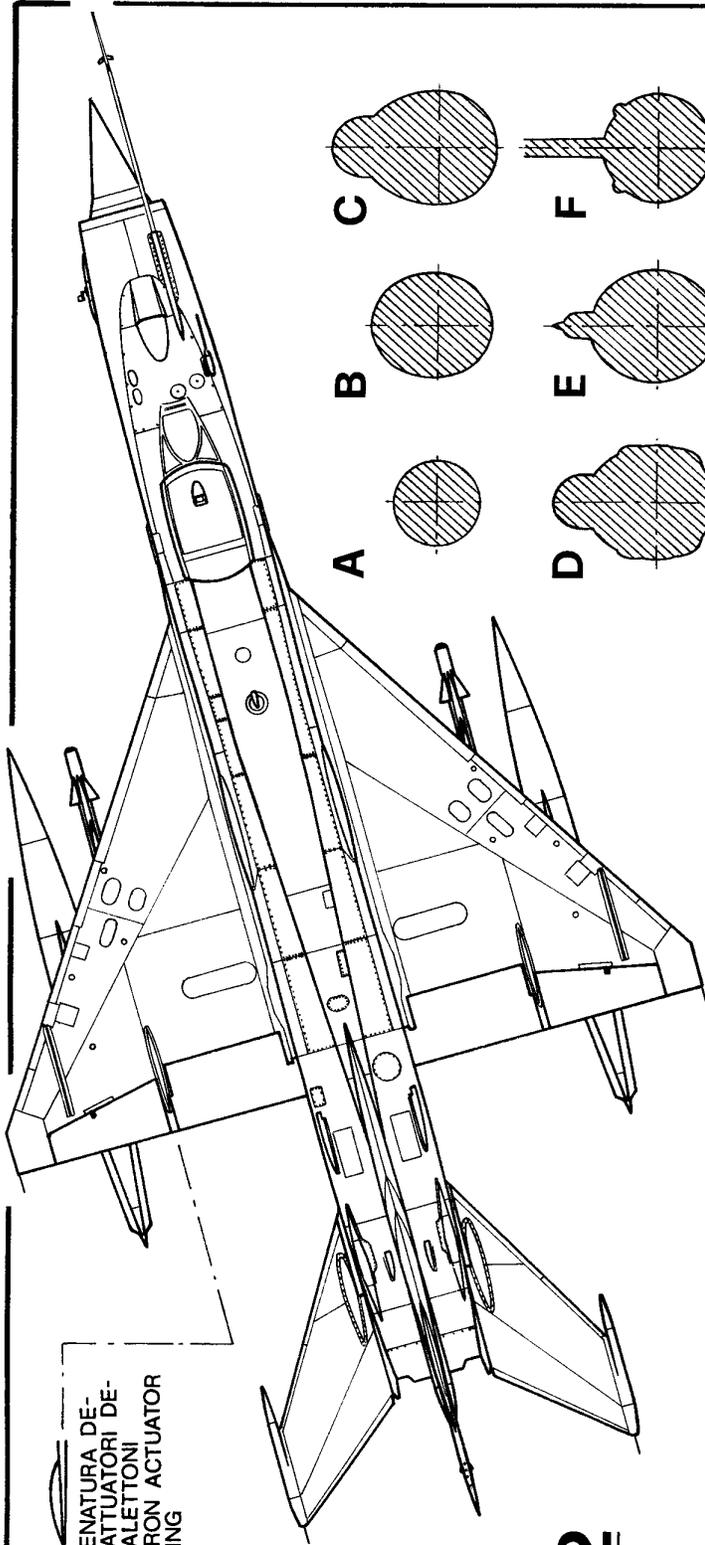
Il secondo modello di MiG-21F che si può reperire in scala 1/72 è quello della gloriosa Airfix. Anche questo kit non è certamente più giovane del precedente Frog ma nel complesso gli è superiore, ed è tuttora valido anche se richiede un certo lavoro di rettifica. E' infatti necessario autocostruire completamente gli interni dell'abitacolo, ed a questo proposito è molto utile la consultazione di disegni ed immagini fotografiche, soprattutto per quanto riguarda il seggiolino eiettabile, che è differente da quello presente sulle ultime versioni del celebre caccia di Mikoyan. E' necessario quindi arricchire i vani dei carrelli, che anche qui sono poco profondi (soprattutto quello del ruotino anteriore). Anche in questo kit i missili ed il serbatoio forniti quali carichi e sterni sono di forma errata, ma con un po' di pazienza possono essere corretti. E' inoltre necessario, per un maggior realismo, forare la bocca del cannone da 30 mm sul lato destro del muso ed aggiungerne l'estremità della canna, simulabile con un pezzettino di sprue filato. Anche le ali richiedono qualche operazione di rifinitura, ma alla fine si può ottenere un modello onesto, anche se non superlativo, della prima versione importante del "Fishbed".

Il modello prodotto dalla Matchbox, seppure interessante per il fatto di riprodurre una versione intermedia del MiG-21, la PF, lascia abbastanza delusi. Il kit in questione è nello standard tipico della ditta inglese, ossia abbastanza basilico e da esso non si può pretendere troppo; vediamo dunque cosa si può fare per migliorarne l'aspetto. Al solito l'abitacolo è piuttosto spoglio, ed il sedile è completamente errato: occorre quindi un minimo lavoro per inserire qualche dettaglio in questa zona. Il tettuccio trasparente è discreto anche se, stranamente, manca la parte anteriore del parabrezza. Continuando con i particolari su cui lavorare prima di iniziare il montaggio vero e proprio, è necessario separare il cono del radome anteriore dall'anello che forma il bordo d'entrata della presa d'aria, onde migliorare il realismo del muso. Gli aerofreni, sia quelli anteriori che quello ventrale, sono appena accennati e per giunta con linee di pannellatura in rilievo. Anche i carrelli non sono molto dettagliati ed i pozzetti sono sempre poco profondi. Il problema maggiore con

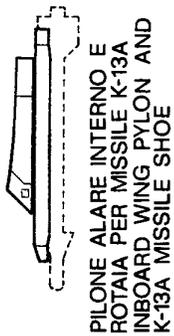
---

IN APERTURA - Interessante immagine di un Mikoyan MiG-21MF dell'Aeronautica Cecoslovacca ripreso in decollo. Da notare l'andamento non rettilineo del tubo di pitot sul muso, ed i piloni subalari che recano tutti le slitte per i missili aria-aria K-13A AA-2 Atoll. L'Aeronautica Cecoslovacca utilizza i MiG-21 nel classico ruolo di intercettori, sia con livrea interamente in metallo naturale (come l'esemplare qui raffigurato), che mimetica.

(CTK via Aldo Zanfi, IPMS - Modena)



CARENATURA DE-  
GLI ATTUATORI DE-  
GLI ALETONI  
AILERON ACTUATOR  
FAIRING

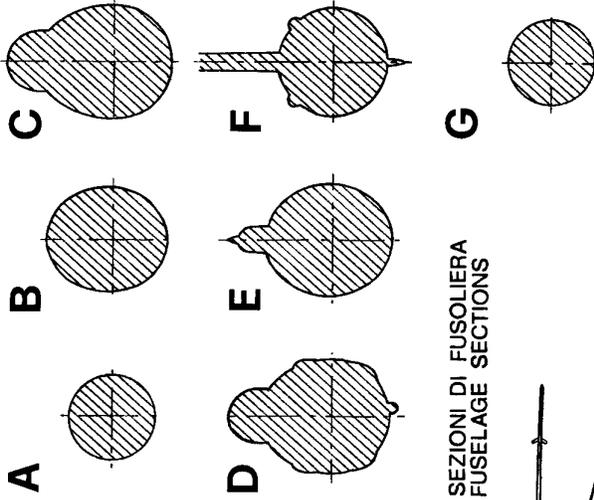


PILONE ALARE INTERNO E  
ROTAIA PER MISSILE K-13A  
INBOARD WING PYLON AND  
K-13A MISSILE SHOE

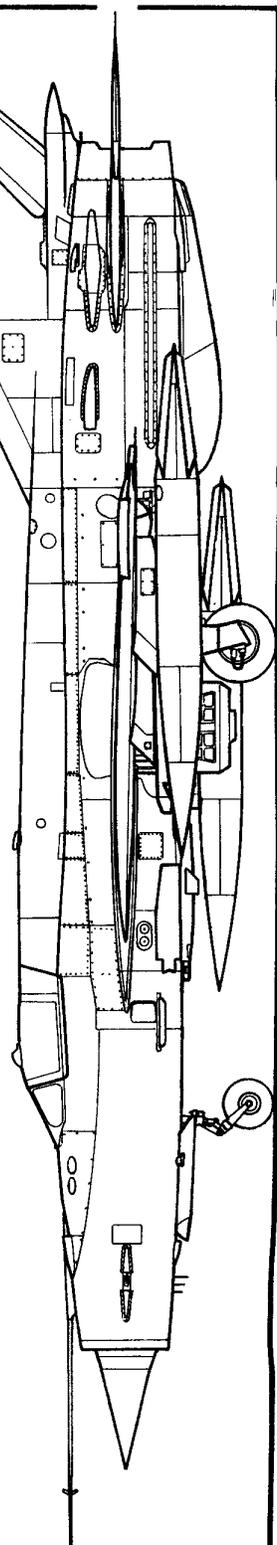
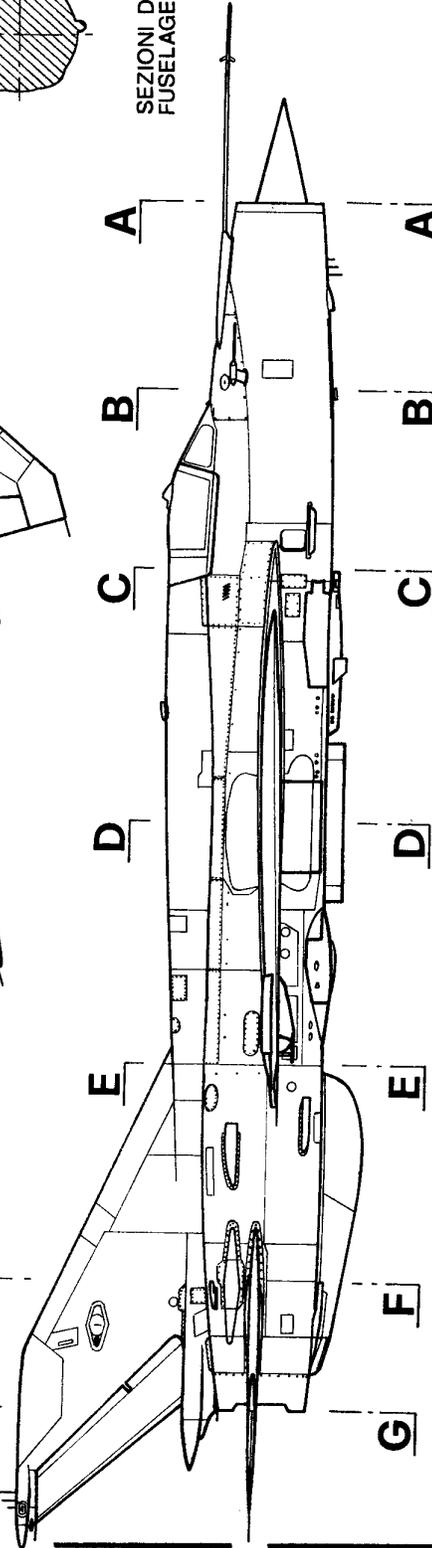


PILONE ALARE ESTERNO E  
LANCIARAZZI UV-16-57  
OUTBOARD WING PYLON AND  
UV-16-57 ROCKET LAUNCHER

**1:72**



SEZIONI DI FUSOLIERA  
FUSELAGE SECTIONS



DISEGNI DI:  
DRAWINGS BY:

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



1:72

VANO DEL SEMICARRELLLO PRINCIPALE DESTRO  
STARBOARD MAIN UNDERCARRIAGE WELL

VANO DEL SEMICARRELLLO PRINCIPALE SINISTRO

CARENATURA DEGLI ATTUATORI DEI FLAPS  
FLAP ACTUATOR FAIRING

PILONE ALARE ESTERNO E ROTAIA PER MISSILE K-13A  
OUTBOARD WING PYLON AND K-13A MISSILE SHOE

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

0 05 1 2 3 m

questo modello (ed anche di soluzione abbastanza complessa) riguarda comunque la fusoliera, che è decisamente sovradimensionata, essendo troppo lunga di ben 1 cm, ed a questo si può rimediare solo con non facili "operazioni chirurgiche" di eliminazione di varie sezioni della stessa. Ultimi dettagli da correggere o da aggiungere sono il tubo di pitot anteriore da posizionare sopra al muso invece che sotto, e l'aggiunta delle varie prese d'aria nella parte posteriore della fusoliera e di alcuni particolari sul pod ventrale dei cannoni; bisognerebbe poi ingrossare leggermente le bugne sui lati della fusoliera, in corrispondenza degli alloggiamenti delle ruote del carrello principale. Le decals nella scatola esaminata erano abbastanza brutte, in quanto oltre ad alcuni colori errati erano anche stampate fuori registro.

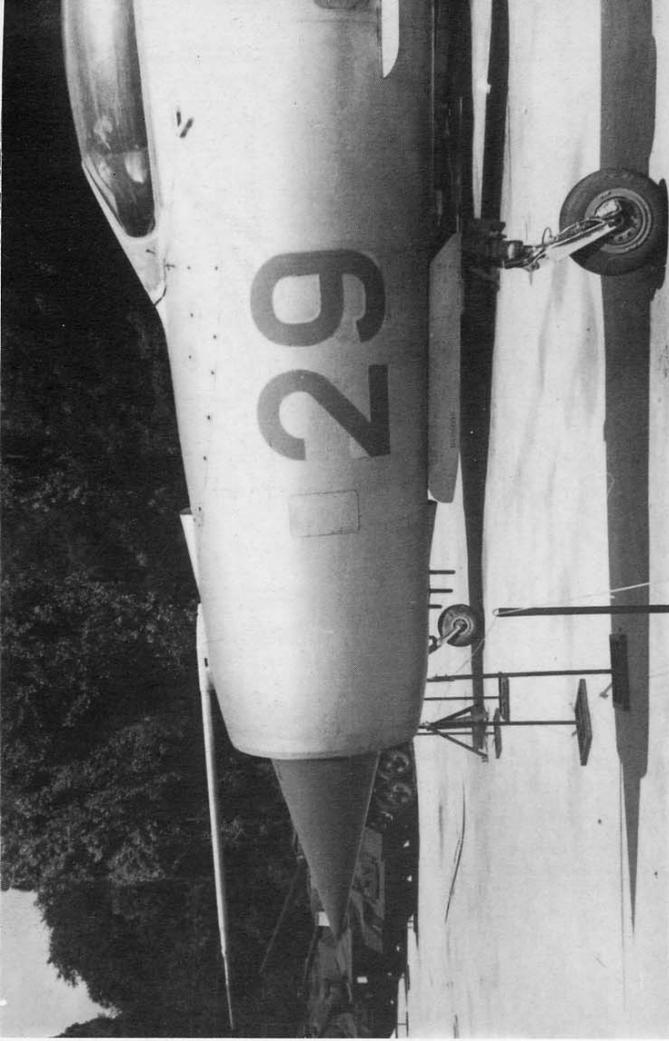
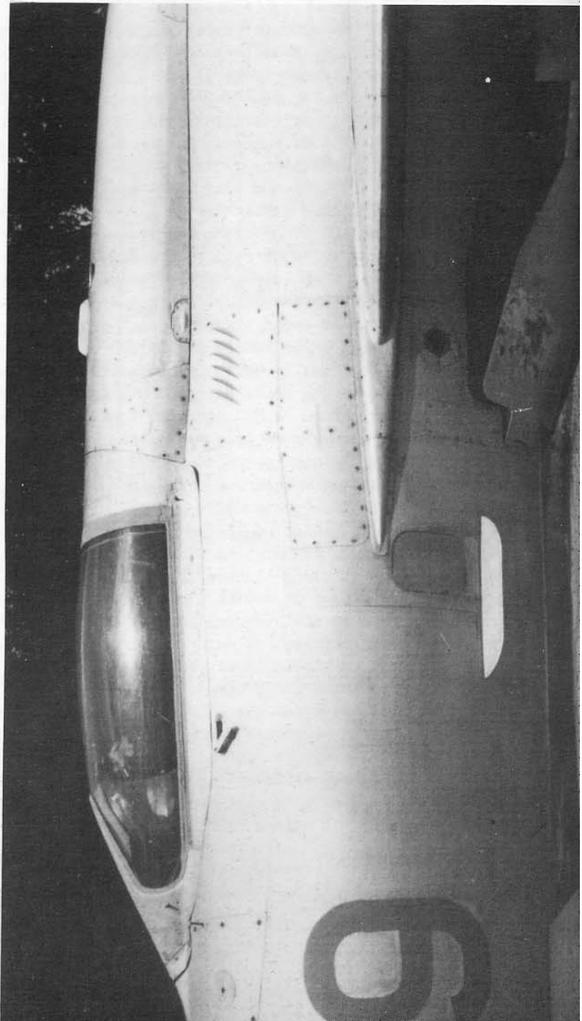
Per finire questa breve rassegna passiamo all'ultimo modello di MiG-21 uscito, quello della cecoslovacca KP che ha il pregio di riprodurre una delle ultime e più diffuse versioni del caccia sovietico, la MF. Aprendo la scatola si nota immediatamente il notevole miglioramento della qualità che ha caratterizzato gli ultimi prodotti della ditta d'oltre cortina: il modello appare buono, e di standard assimilabile a quello della maggior parte delle produzioni occidentali, colpisce infatti il finissimo dettaglio (in rilievo) che caratterizza lo stampo. Ad un esame più approfondito si nota che la riduzione in scala è stata effettuata in modo assai preciso. Iniziamo come al solito dagli interni dell'abitacolo, decisamente ben curati: vengono forniti la classica "vasca" comprensiva delle consolle laterali, tra cui va inserito un bel seggiolino ed una barra di comando che richiede un po' di rifinitura. Tutto ciò è completato dal cruscotto, su cui va posizionata una decal che riproduce il pannello degli strumenti, e dalla pedaliera. Decals sono fornite anche per le consolle e le pareti laterali dell'abitacolo ed anche per la riproduzione delle cinture di sicurezza sul seggiolino: a questo riguardo si deve però dire che la qualità di queste decals non è eccezionale, essendo un po' scure, per cui si potrebbe anche pensare di usarle come modello per riprodurre strumenti e cinture in altro modo. Il pozzetto del carrello anteriore è poco profondo e si può migliorarne l'a-

spetto ricostruendolo, tenendo presente però la posizione della "vasca" dell'abitacolo. Si passa poi all'unione delle semifusoliere che non presenta problemi di sorta, a parte il miglioramento che si può apportare alla carenatura dorsale con l'eliminazione di un piccolo angolo che si viene a formare e che ne falsifica la linea, che risulta essere più tondeggiante. Molto intelligentemente la KP fornisce in un pezzo separato l'anello anteriore della presa d'aria, permettendo una migliore riproduzione della sua forma perfettamente circolare. Passando ai dettagli che caratterizzano la fusoliera, sono stampate in pezzi separati le varie prese d'aria presenti nella parte posteriore, che si possono forare per aumentare il realismo; sono presenti anche le piccole antenne dell'impianto IFF sotto il muso ed alla sommità della deriva che, corrette nella disposizione scalata, sarebbe meglio sostituire con piccoli pezzi di sprue sottile. Buono il tubo di pitot, mentre sono da assottigliare le due piastre di deviazione vicino agli aerofreni anteriori; questi ultimi non sono molto ben riprodotti e la loro forma andrebbe evidenziata. E' necessario riprodurre il sensore di assetto presente sul lato sinistro del muso, al centro di una protuberanza di forma allungata, ed allo scopo si può utilizzare il solito sprue sottile. Buone le ali, mentre un poco trascurate sono le gambe del carrello principale, un po' grezze, per cui si può cercare di migliorarle con l'ausilio di fotografie. Per quanto riguarda i pozzetti dei carrelli principali, questi recano un certo dettaglio interno: da notare però che quanto riprodotto sul modello è corretto solo per il vano sinistro, poiché il destro (abbastanza stranamente) è caratterizzato da una diversa configurazione. I carichi esterni sono abbastanza vari: sono presenti il pod ventrale con il cannone GSh-23, due serbatoi ausiliari, due missili AA-2 Atoll e due razziere UV-16-57; molto ben curati il cannone ed i missili, mentre un po' approssimativi sono i lanciarazzi. Il foglio delle decals è il migliore che abbia potuto vedere nei kits della KP e reca insegne per tre esemplari, due cecoslovacchi (caratterizzati da due differenti livree mimetiche, a bande di verde e grigio il primo, in verde e marrone il secondo) ed uno ungherese (interamente in metallo naturale); assenti in-



SOPRA A SINISTRA - Vista frontale di un MiG-21PF che mette in evidenza l'asciutta forma del caccia sovietico, caratterizzata da un basso ingombro frontale. Da notare gli aerofreni anteriori parzialmente aperti e la forma delle estremità dei portelli del vano del ruotino; abbastanza insolita la presenza di due razziere UV-16-57 di vecchio tipo agganciate ai piloni subalari interni. SOPRA A DESTRA - Dettaglio del muso del MiG-21PF della foto precedente. Bene in evidenza il carrello anteriore e le tre antenne del sistema IFF sotto al muso; da notare anche la maniglia esterna per l'apertura del tettuccio che, come nel MiG-21F, si apre ruotando attorno alla base del parabrezza.

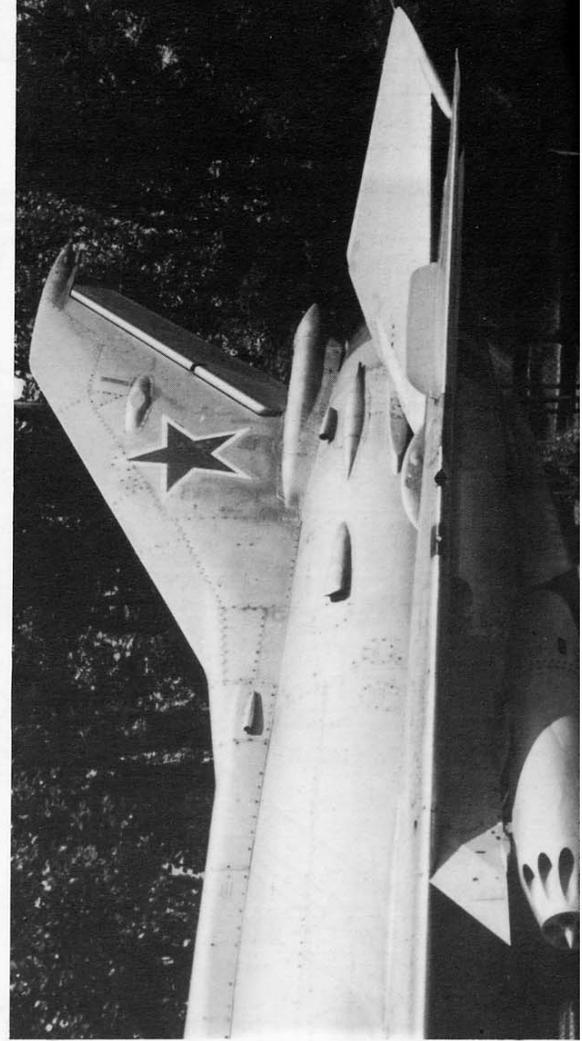
SOTTO A SINISTRA - Altro dettaglio della forma del deflettore sinistro dei gas di



sparo del cannone (non montato su questo esemplare), per proteggere la presa d'aria ausiliaria posta subito sopra ad esso. AP  
prezzabile anche la particolare forma del bordo d'attacco della radice alare.

SOTTO A DESTRA - Per finire, una immagine della parte posteriore. L'inquadratura permette di osservare la razziera UV-16-57 ed il relativo pilone subalare, oltre alle numerose prese d'aria poste attorno alla parte terminale della fusoliera. Notare anche l'ampia escursione possibile per lo stabilizzatore, ed il fatto che la rotazione non avvenga "a filo" della fusoliera. Non sono presenti le antenne del sistema IFF alla sommità della deriva.

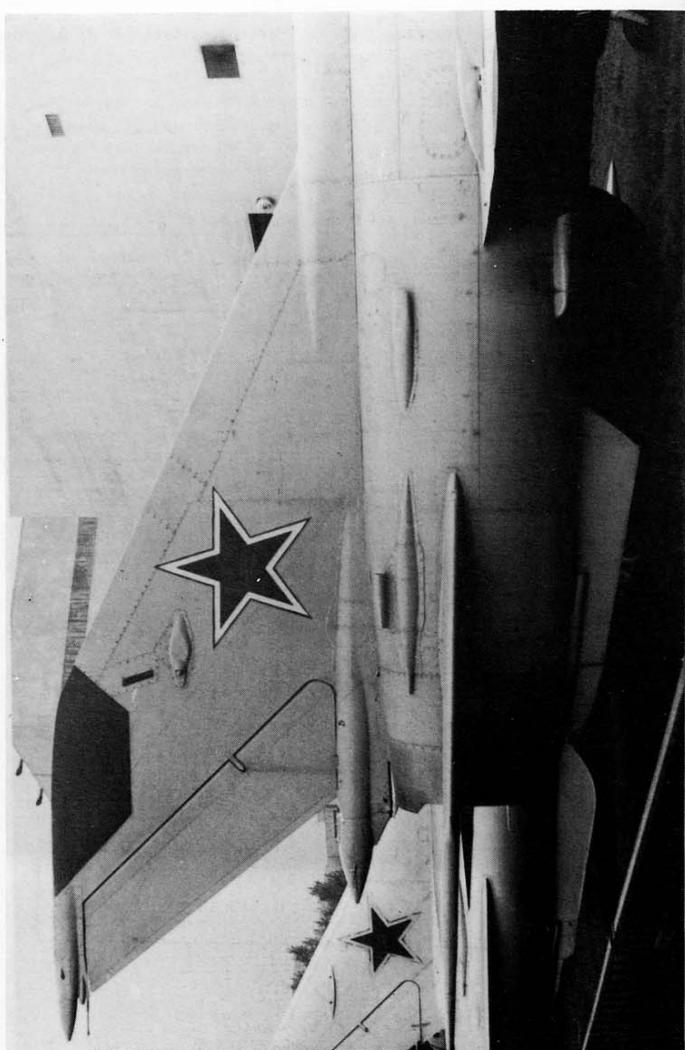
(Tutte le foto sono di Vladimir Repalo, via Armando Rossi, IPMS Modena)





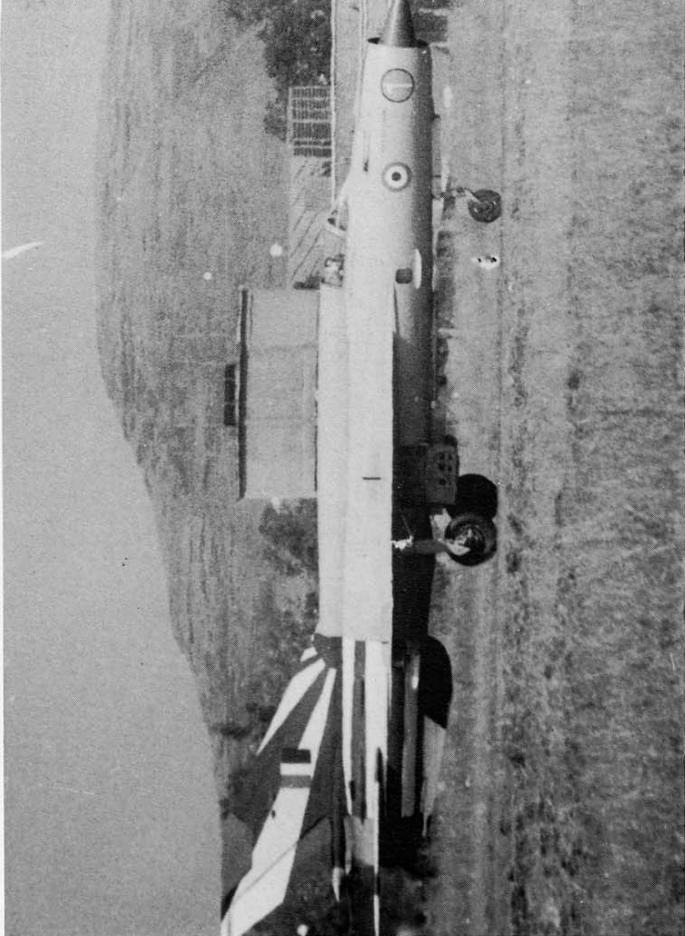
SOPRA A SINISTRA - Una immagine senz'altro molto utile ai fini modellistici: si tratta della zona infero-anteriore della fusoliera di un MiG-21F. Interessante il dettaglio della gamba del carrello anteriore, praticamente identica per tutte le versioni del "Fishbed": visibile anche la bocca del cannone da 30 mm. (Giorgio Costa, Firenze)

SOPRA A DESTRA - Tipicamente propagandistica, questa immagine è ugualmente interessante perchè mostra la forma della palpebra del cruscotto e del traguardo a riflessione di un MiG-21F. Visibile anche il martinetto per il sollevamento della capottina, e (almeno nell'originale), la piastra curva per la protezione della testa del pilota, posta sopra al poggiatesta del seggiolino. (Novosti, via Krzysztof Borkowsky e Aldo Zanfi, IPMS Modena)



SOTTO A SINISTRA - Scorcio della deriva di un MiG-21MF esposto al Museo dell'Armata Rossa a Mosca. Interessante la carenatura dell'alloggiamento del parafreno; apprezzabile anche l'andamento della pannellatura e le varie prese d'aria attorno alla fusoliera. (Vladimir Repalo, via Armando Rossi, IPMS Modena)

SOTTO A DESTRA - Anche se di qualità non eccezionale, proponiamo questa immagine di un MiG-21M dell'Aeronautica Indiana, caratterizzato da una sgargiante colorazione: l'aereo è interamente in grigio chiaro, con l'ovvia eccezione della coda a striscie bianche e blu (pattuglia acrobatica?). (Govind Gadgil, via Armando Rossi, IPMS Modena)





vece le insegne di nazionalità sovietiche. In conclusione, un modello veramente interessante che, vista la diffusione dell'originale, si presta ad innumerevoli personalizzazioni, ed il cui unico problema può essere la non facile reperibilità (come detto all'inizio, il metodo migliore per averlo è quello dello scambio con corrispondenti di Paesi dell'Est, anche se non è da escludersi che se ne possano trovare alcune scatole nei più forniti negozi specializzati). ■

Schieramento di MiG-21MF "Fishbed-J" sovietici, ripreso su una delle tipiche piste in cemento. In questa immagine si possono chiaramente notare il periscopio per la visione posteriore sul tettuccio, il cavo di ritegno di quest'ultimo (appena visibile sulla macchia scura data dal poggiatesta del seggiolino eiettabile), la sonda sul lato destro della parte superiore del muso, l'attacco del tubo di pitot alla fusoliera. In evidenza anche la forma dello scarico dell'aria a fianco del pitot ed i vari dettagli della pannellatura. (CTK via Aldo Zanfi, IPMS - Modena)

## ARNHEM, SETTEMBRE 1944

DI SERGIO ESPOSITO, I.P.M.S.-NAPOLI

### NOTA STORICA

Durante la prima settimana del settembre 1944, mentre i tedeschi erano in rotta verso la madrepatria, il generale Montgomery, al fine di sfruttare al massimo il momento favorevole ideò un audace piano per sfondare le residue resistenze tedesche ed entrare, passando per l'Olanda, nella Ruhr, il cuore industriale del Terzo Reich. Si trattava di paracadutare alcune migliaia di soldati alleati dietro le linee tedesche, impadronirsi di una serie di ponti sul basso Reno in modo da formare uno stretto corridoio di circa 100 Km attraverso il quale sarebbero dovute penetrare le truppe corazzate anglo-americane. All'operazione avrebbe dovuto partecipare anche la brigata polacca del Gen. Sosabowski.

L'operazione Market-Garden prese il via la mattina di domenica 17 settembre 1944. Una sterminata marea di C-47 paracadutisti uomini e trainò alianti nelle zone prestabilite. La sorpresa fu pressoché totale, ma ben presto cominciarono i guai: le ricetrasmittenti erano difficilmente utilizzabili, e le zone di lancio erano state scelte troppo lontane dagli obiettivi. Comunque, sebbene non in orario con i tempi (l'operazione avrebbe dovuto concludersi in due giorni e mezzo), il corridoio fu quasi tutto formato. Ma era un "quasi" di importanza fondamentale ai fini bellici dell'operazione. I Red Devils inglesi, nonostante una stoica resistenza durata nove giorni

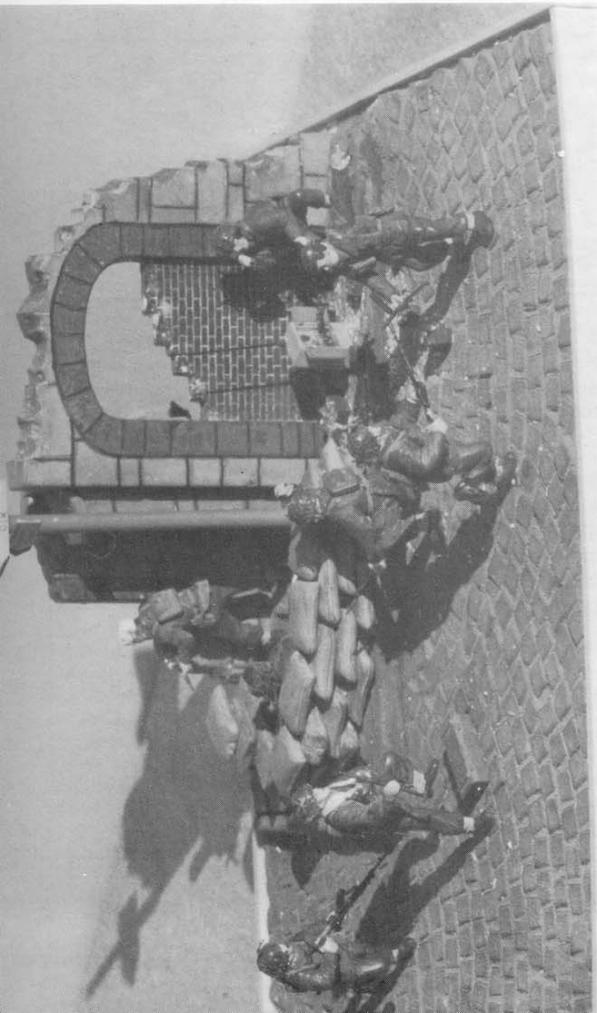
non erano riusciti a conquistare l'obiettivo principale di Market-Garden: il ponte di Arnhem. Una serie di circostanze avverse (mancato invio di rifornimenti e rinforzi, isolamento dal resto delle truppe impegnate e presenza di due divisioni SS panzer proprio ad Arnhem), impedì il felice esito dell'operazione che costò agli alleati più perdite dello sbarco in Normandia: oltre 17.000 uomini.

### DESCRIZIONE DELLA REALIZZAZIONE

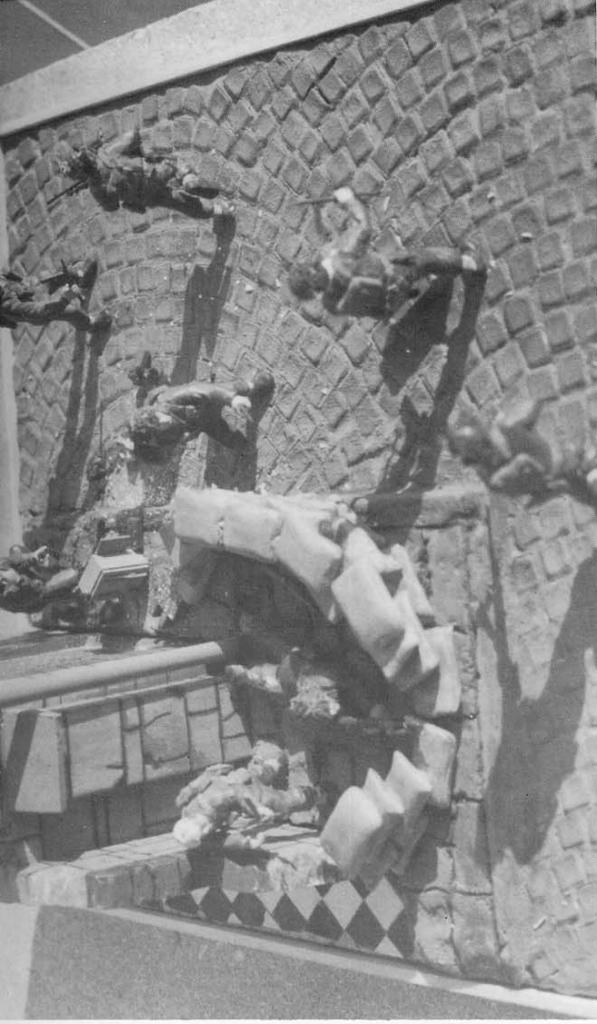
Il diorama è ambientato proprio nella città di Arnhem durante i combattimenti casa per casa che si svolsero tra i tedeschi che occupavano la rampa sud del ponte, ed i paracadutisti inglesi situati all'estremità settentrionale dello stesso.

La scena rappresenta alcuni (otto per l'esattezza) paracadutisti inglesi in ritirata per le strade della città incalzati da truppe corazzate tedesche. Mentre alcuni paracadutisti fuggono, coperti da un soldato armato di mitra Sten e da un altro con un controcarro, dietro ad una trincea, un altro soldato tenta di mettersi in contatto con il quartier generale con una radio da campo.

Una nota prima di iniziare la descrizione della realizzazione: tutti i pezzi usati sono prodotti da case italiane, precisamente da Esci e Italeri, ormai a mio modesto parere, entrate nel Gotha del modellismo mondiale.



SOPRA - Due immagini del diorama riprese da differenti punti di vista. Nella immagine di sinistra si può vedere il soldato in fuga con il braccio ferito, le cui bande sono state ottenute con fazzolettini di carta; nella foto di destra è invece chiaramente apprezzabile la barricata con gli altri soldati che coprono i parà in fuga.  
SOTTO A SINISTRA - Particolare del soldato con la radio da campo. Da notare il filo del microfono e la base dell'antenna, ripro-



dotti con il sistema descritto nel corpo dell'articolo.  
SOTTO A DESTRA - Dettaglio di uno dei figurini presenti nel diorama, in cui è ben visibile la realizzazione dei caschi secondo il procedimento pure descritto nell'articolo, e che porta a risultati molto realistici.  
(tutte le fotografie sono di Sergio Esposito, IPMS Napoli).



## LA BASE

La base del diorama è stata realizzata con un pezzo di truciolare spesso 1 cm e di dimensioni 22 x 24, sul quale per simulare i cubetti di porfido sono stati incollati gli ormai classici "quadrucchi" di pasta. La particolarità è data dal fatto che i quadrucchi sono applicati non come i quadretti di un quaderno (tipica pavimentazione romana) ma a raggiera, sistemazione non meno realistica ma più interessante (ed anche più faticosa da realizzare). Durante l'incollaggio conviene lasciare circa 1/2 mm di distanza tra un pezzo e l'altro. Quando la colla sarà asciutta, si farà colare nelle fessure del gesso molto liquido che simulerà alla perfezione, una volta essiccato, il catrame che nella realtà viene utilizzato per saldare i cubetti tra loro. Per dipingere la strada ed il marciapiede è conveniente usare dei colori non ad acqua. Infatti tempere, acquerelli e simili, poichè diluiti in acqua fanno deformare e gonfiare i quadrucchi con risultati alquanto sgradevoli.

L'angolo di casa diroccata è stato realizzato con una Church Door Italeri 1/35 (n° 409) dipinto e sporcato con vernici, tempere, pastelli e perfino con cenere di sigaretta. All'angolo del Church Door è stato piazzato un palo di indicazione ottenuto con un tondino di balsa da 0,5 cm, alto 12 cm, sul quale sono stati applicati due cartelli ricavati dalla scatola Italeri delle indicazioni (n° 403). I cartelli sono dipinti a mano ed i nomi delle strade sono veri (tratti dalla piantina di Arnheim stampata nel libro di Ryan, cfr. documentazione consigliata). Per migliorare il realismo della scena ho ritenuto opportuno completare gli interni della chiesa facendo colare del gesso sul lato interno dei pezzi, in modo da creare un muro anche all'interno. Su di un lato è stato costruito un altare ricavato con pezzi di balsa e un figurino di un vecchio sussidiario. Sull'altare vi è un vaso rovesciato con alcune rose rosse, realizzate con plastilina e fil di ferro. L'acqua caduta è stata riprodotta con della colla Attak, molto adatta allo scopo. Il portoncino della chiesa, che è murato, è stato altresì murato dall'interno, incollando dei mattoni Brick Wall Italeri (n° 405) mentre degli altri sono stati posti in modo da simulare la caduta dal portoncino. Il pavimento della chiesa è stato ottenuto con dei quadratini di cartone bianchi e neri di 1 cm per lato incollati a scacchiera.

## I SOLDATINI

I soldatini sono stati realizzati usando due scatole di British Paratroopers della Esci (n° 5002). La scatola ha un buon corredo di accessori e i soldatini sono realizzati correttamente anche se sono un po' fuori scala (1/38). La realizzazione dei figurini non comporta particolari problemi, ma colgo l'occasione per ricordare che anche i soldatini vanno regolarmente stuccati e lisciati, in quanto in più di un diorama ho notato che molti modellisti trascurano di fare ciò, salvo poi scervellarsi sull'esatta tinta dei lacci delle scarpe. È quindi consigliabile prima montare bene un soldatino e poi dipingerlo correttamente. Dalle fotografie si nota che alcuni soldati sono leggermente feriti. Le bende sono realizzate con dei fazzoletti di carta e il sangue simulato con del rosso carena (per il sangue raggrumato ai bordi delle chiazze) e con del rosso lucido (per il sangue fresco al centro). L'unica vera elaborazione è stata fatta sui caschi che nella scatola Esci non sono forniti della retina mimetica visibile in numerosissime fotografie. La retina è stata ottenuta in questo modo: prima ho dipinto normalmente il casco, quindi vi ho incollato del tulle, poi dipinto, precedentemente immerso in acqua bollente per diminuirne la rigidità, e una volta asciugata la colla sono stati posti dei frammenti di muschio di diversi colori e minuscoli rametti. È un lavoro che richiede molta pazienza ma che con sente ottimi risultati, come si può notare delle foto. Altre aggiunte sono state fatte al soldatino con la radio, a cui è stato aggiunto il cavo del microfono ed il cavo della cuffia che è del tipo attorcigliato, facilmente realizzabile con sprue tirato avvolto intorno ad uno spillo; con lo stesso sistema è stata realizzata la prima parte dell'antenna. Il controcavo, come d'altra parte le due mitragliatrici Bren e gli altri accessori, sono tratti dalla scatola Italeri Accessories (n° 407).

## NOTE SULLA COLORAZIONE

Dalle foto che ho potuto consultare il colore delle uniformi è molto simile al verde scuro base Matt 30 della Humbrol. Mettersi a fare alchimie per ottenere il colore esatto è a mio parere del tutto inutile, per una ragione estremamente semplice. Questi soldati sono stati paracadutati su delle distese erbose con terreno abbastanza soffice dietro le linee tedesche, passando per un bosco sono giunti in una città dove da circa una settimana stanno combattendo casa per casa tra le macerie una estenuante lotta, in attesa di rinforzi che non arriveranno mai. In queste condizioni nessun indumento può rimanere intatto e col colore originario, perciò ripetuto è inutile fare miscele di 30 colori diversi se poi il risultato sarà equivalente a quello ottenuto col Matt 30. L'effetto delle ombre sulle uniformi è stato ottenuto applicando del colore più scuro o più chiaro a seconda dei casi. I volti sono stati sporcati con polvere di grafite. Gli scarponi sono stati dipinti con una miscela di 2/3 di Dark Earth e 1/3 di Leather, mentre le buffetterie sono in Leather sporcata a pastello e tempera; le fibbie sono dipinte in alluminio (l'argento è troppo lucente).

## POSIZIONE DEI SOLDATINI

La posizione dei soldatini è stata scelta tenendo conto che nella realtà le azioni non si svolgono mai secondo un solo punto di vista, ma secondo più punti d'osservazione. Così la scenetta può essere osservata dai diversi lati della base, sempre però in modo prospettico, come se fossimo degli osservatori disposti in punti diversi della strada. ■

## DOCUMENTAZIONE CONSIGLIATA

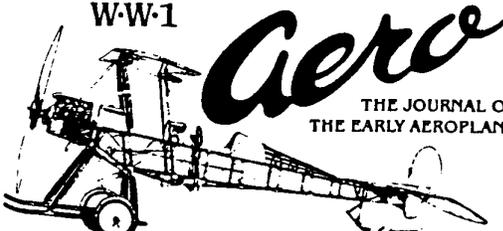
Cornelius Ryan - Quell'ultimo ponte (A bridge too far) - Mondadori.

Charles McDonald - Paracadutisti in azione - Big Set n° 17 - Albertelli

N.B. Molto interessante per l'ambientazione della scena e per la sua dinamica è la visione del film "Quell'ultimo ponte", di Richard Attenborough, tratto dal libro di Ryan, di cui possiedo una videocassetta.



**W-W-1**  
*Aero*  
THE JOURNAL OF  
THE EARLY AIRPLANE



**Join collectors, restorers, replica builders, historians, and modellers all over the world in the only authoritative organization devoted to Those Magnificent Flying Machines.**

**Receive five issues a year of WWI AERO featuring all types of aircraft 1900-1919, each issue containing histories, photographs, construction drawings, engines, performance data, models, and lore written by experts. Learn about projects all over the world. Discover the most complete source for information, parts, models. Published regularly since 1961.**

**SAMPLE ISSUE \$4.00**

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



## Parlando di modellismo

Prima dell'uscita del modello Italeri due sole altre ditte, in passato, si erano cimentate nella realizzazione in scala ridotta del mezzo: la Aurora e la Nichimo. Dopo varie peripezie, colpi di fortuna, sabotaggi e assalti all'arma bianca sono riuscito ad entrare in possesso di un esemplare per kit. Trattandosi di pezzi d'antiquariato, una comparazione con il nuovissimo modello della ditta di Calderara di Reno è da ritenersi superfluo, mentre è invece interessante vedere a quali risultati giusero le due case citate nel realizzare i kit e scoprirne le attuali potenzialità per gli eventuali possessori degli stessi che abbiano ancora voglia di mettervi le mani.

### M 109 Aurora - Scala 1/48

Trovato fortunatamente in uno sperduto negozio della provincia vercellese durante una delle mie ricorrenti peregrinazioni alla ricerca della più pura "Italia Modellistica" e pagato un prezzo ridicolo, data 1964!! Prodotto dalla Aurora olandese e inscatolato in Canada, il modello contiene il foglio di istruzioni, oltre che in inglese, anche in olandese, tedesco e udite...in italiano! Completa il tutto la garanzia. Questo avveniva nel 1964.

Passiamo quindi al modello vero e proprio. Gli sprue sono contenuti in un sacchetto di plastica trasparente, mentre sparsi per la scatola troviamo cingoli, abbastanza dettagliati su entrambi i lati, in materiale simile a quello usato dall'Airfix nei suoi modelli, per intenderci; decalcomanie neppure tanto ingiallite dal tempo. Sulla loro fedeltà non mi pronuncio. La plastica è color verde oliva di spessore piuttosto grosso, di aspetto vetroso e oleoso. I pezzi, almeno un centinaio compresi tre figurini, non sono numerati ma identificati per nome. Abbastanza corretto dimensionalmente ha però qualche pecca piuttosto evidente: prima di tutto la forma completamente errata dei vomeri posteriori, realizzati in un sol pezzo per tutta la larghezza del mezzo. Quindi la ruota dentata motrice piuttosto grossolana, la completa mancanza di tutta la pletera di ammenicoli portati dal mezzo sul cielo della torretta (sono veramente tanti, lasciatevelo dire da chi per dodici mesi non ha fatto altro che caricarli e scaricarli dal semovente al magazzino e viceversa fino alla paranoia). Grossolani anche i cesti posteriori, sovradimensionati, e la MG da 12,7 mm antiaerea. La nota di colore è da

ta dalle istruzioni che pretendono di inserire il capocarro nel portello ospitante il cannocchiale di puntamento, che nella realtà è di pochi centimetri di diametro. Anche la parte superiore della torretta necessita di un po' di lavoro di rifinitura: togliere la griglia, di pura fantasia, sulla destra, e rifare il portello "di fuga" del cannoniere/puntatore. Abbastanza buono il complesso obice ed il resto dello scafo. Una volta modificato ed assemblato, il modello risulterà una buona replica dell'originale. Essendo uscito praticamente in contemporanea all'adozione del mezzo reale da parte dell'U.S. ARMY, il semovente è armato con l'obice di tipo corto. Anche l'Italia ricevette nei primi lotti mezzi di questo tipo, successivamente riarmati con obici di costruzione nazionale OTO-Melara da 155/23 e modificati in vari particolari, quali l'eliminazione del sistema di flottaggio, la sostituzione dei cingoli e della torretta del capocarro con altri di diverso disegno. Per finire ricordo che tempo fa su di un Update dell'IPMS Usa apparve un articolo su come convertire il modello Aurora nel nuovo sistema missilistico antiaereo US Roland XM 795, recentemente adottato dall'U.S. ARMY in numero di 95 esemplari.

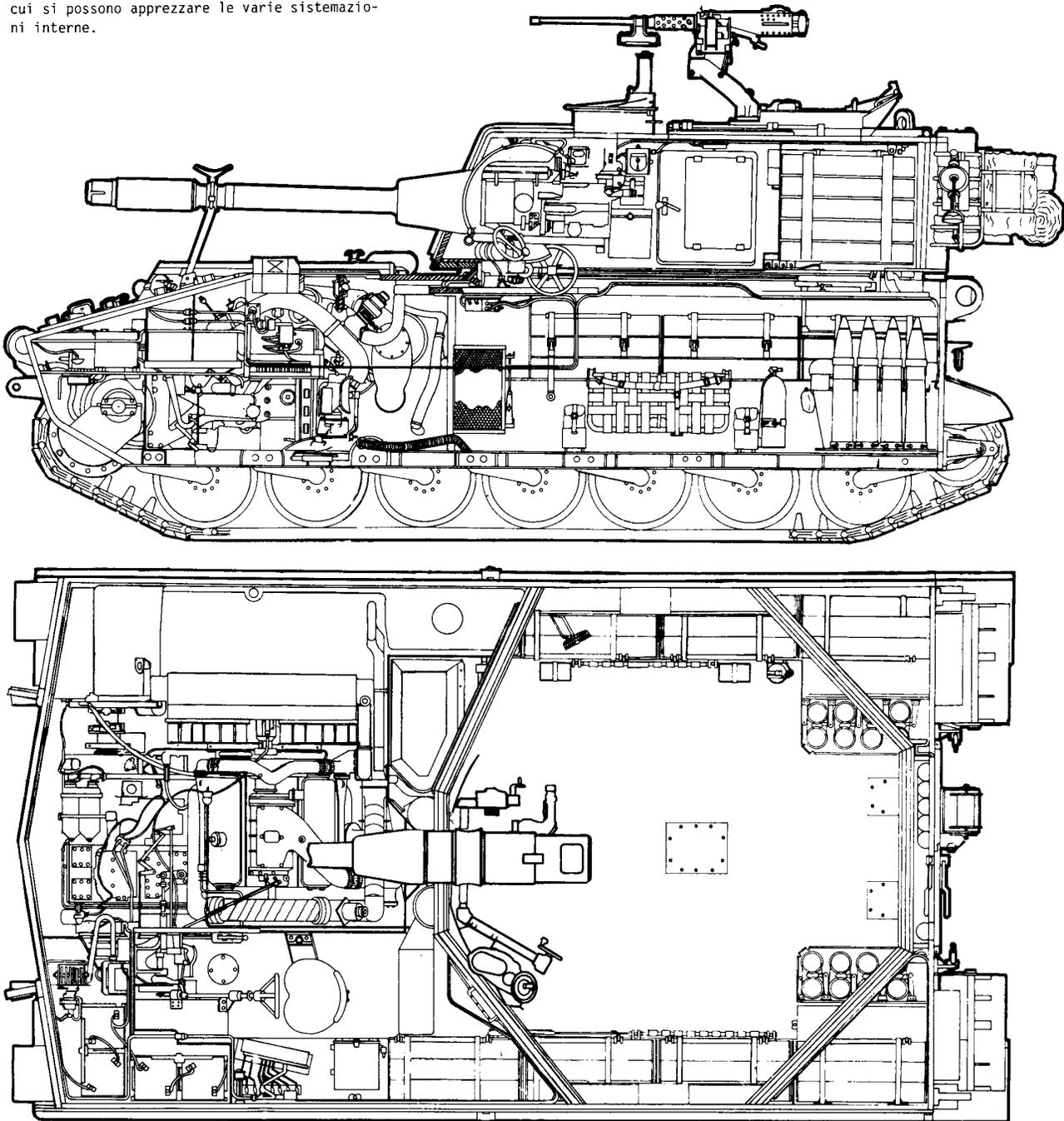
### M 109 Nichimo - Scala 1/35

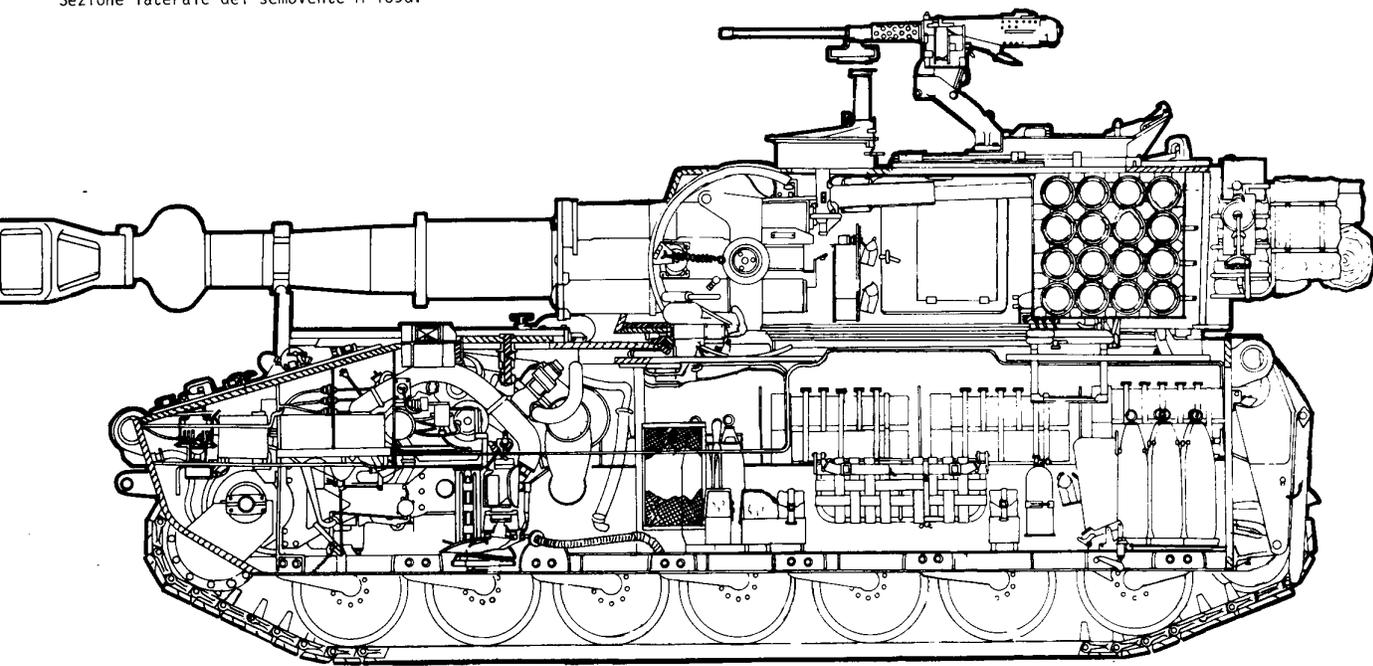
Ricevuto grazie all'interessamento dell'amico Francesco Gasparoni di Venezia, data 1973. Nonostante i dieci anni di differenza con il modello Aurora, è semmai peggiore. Al prezzo di una scala popolare unisce la sgradevole mania tutta giapponese della motorizzazione con il solito orrido Mabuchi che comporta un necessario sovradimensionamento delle parti sottoposte a sforzo. Foglio di istruzioni solo in giapponese piuttosto chiaro e ben fatto. Plastica colore verde oliva, aspetto vetroso e lucidissimo, spessore elevato, ma quanto mai fragile. Anche qui occorrerà intervenire pesantemente di lima e coltello per correggere tutti i vari errori, praticamente gli stessi del modello Aurora, tanto da far pensare che il modello giapponese sia una semplice pantografatura del primo. Anche qui si pretende di inserire il capocarro nella botola che ospita il cannocchiale di puntamento. I cingoli, in gomma nera e in pezzo unico, sono veramente da antologia del cattivo gusto, da condannarsi senza tema di smentite all'oblio della scatola dei pezzi di riserva. In tutto un modello di cui, non fosse stata la sua unicità negli anni passati, se ne sarebbe sinceramente potuto fare a meno.

M 109 ovvero la triade. Infatti, come ormai consuetudine, buona o cattiva che sia, la dinamica ditta bolognese ha approfittato della realizzazione di uno stampo per ricavare ben tre modelli diversi. Con sforzo minimo abbiamo perciò, oltre all'M 109/M 109G anche un M 108 e un M 109A2. Faremo quindi in modo di recensire un modello solo, parlando di pregi e difetti, sicuri che quanto scritto per uno vale, in linea di massima, anche per l'altro. Il capostipite della famiglia modellistica prodotta dalla Italeri è l'M 109, il kit di un veicolo usato da mezzo mondo e praticamente sconosciuto ai più. Aprendo la capiente scatola ci si trova di fronte a tre sole stampe di colore verdastro, molto simile al colore E.I. Niente sacchetto di plastica e fronzoli inutili, quali soldatini. Al solito ottime stampe prive di bave e tracce di estrattori; dove presenti sono facilmente eliminabili, o quasi. Montato non ha dimensioni eclatanti e un aspetto quasi anonimo. Se poi aggiungiamo che le versioni proposte dalle decals prevedono solo colorazioni in verde uniforme (tranne l'esemplare tedesco) abbiamo un quadro piuttosto triste e contemporaneamente anche la spiegazione della ragione per la quale si sia dovuto aspettare tanti anni prima che una casa modellistica decidesse di ritentare a produrlo (dopo le citate Aurora e Nichimo). Una sorte che non è

invece toccata a mezzo molto meno usati, ma molto più reclamizzati quali M 1, Merkava, Sgt. York ecc... Vediamo comunque quali migliorie è possibile apportare a questo nuovo prodotto. Prendiamo in esame prima di tutto la torretta/casamatta. Qui la voglia di far presto risulta in troppe parti stampate direttamente sul cielo di questa. Infatti troviamo le cinque sezioni avvitabili dell'asta di scovolo, l'involucro per la canna di ricambio della Browning .50 (e i tedeschi che usano la solita MG 42 da 7,62 mm, che se ne fanno?) ed il contenitore per le paline di puntamento. La prima nota stonata in tutto questo è il "troppo" ordinato che ne risulta; secondariamente, per l'esemplare italiano, risulta impossibile l'applicazione delle decalcomanie, che stanno sotto e non "sulle" dotazioni accessorie in questione. Sempre in riferimento a quanto detto riguardo alle varie scritte in bianco da applicarsi nei vari punti dove vanno fissate, nel mezzo reale, pale, zappe, catene ecc., queste oltre che incomplete sono pure parzialmente errate; infatti si scrivono "Dotazioni" e non "dotazione". Brutti gli attrezzi per lo smontaggio dei cingoli (pezzo 89, che poi dovrebbero essere due); completamente sbagliato il supporto svolgicavo del telefono esterno (pezzo 47), cui manca anche la relativa decalcomania. I vomeri posteriori (pezzi 25 e 30) presentano tracce di estrattori sul lato visibile nella la posizione di marcia. Eliminarli non è semplicissimo e piutto

Due disegni in sezione del semovente M 108, da cui si possono apprezzare le varie sistemazioni interne.



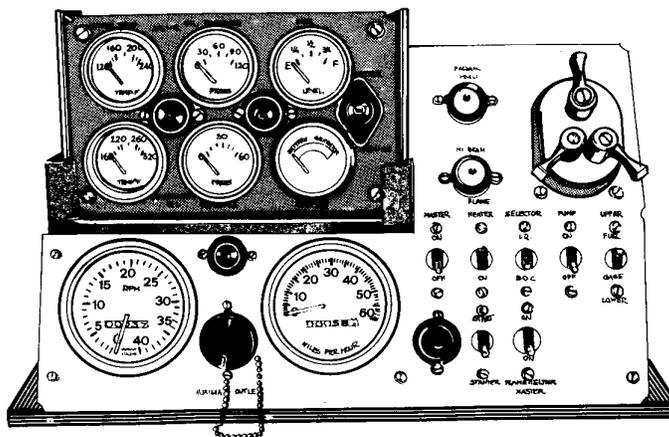


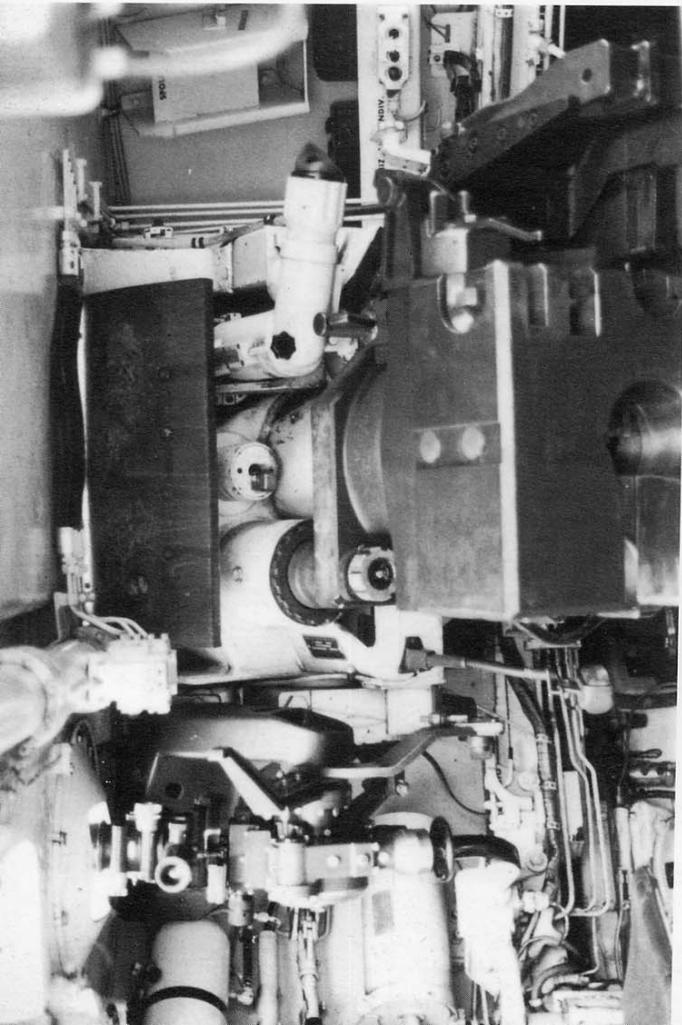
sto tedioso. Sul portello di fuga destro (guardando il modello di fronte) manca quel tondino simile al segno di un estrattore, che nella realtà è una feritoia che permette all'equipaggio di sparare dall'interno e di sbirciare all'esterno senza troppo esporsi. Queste feritoie sono comunque appannaggio, dalle fonti in mio possesso, di soli italiani e tedeschi. Bruttini anche gli sparginebbia, striminziti a mio parere, oltre che pieni di segni di giunzione. Da rifare tutte le maniglie dei vari portelli del cofano motore, che nella realtà sono a forma di T. Le foto chiariscono molto meglio il concetto. Il tubo di scarico deve essere forato, applicando quindi una reticella sul foro ottenuto. Piuttosto scarso di dettagli l'evacuatore di fumo sulla canna, totalmente privo delle sei valvole di scarico, che non sono ne piccole ne trascurabili. Occorrerà autocostruirle. I pezzi 37 e 39 mi lasciano un po' perplesso in quanto non li ho mai notati su nessun mezzo italiano, ma siccome c'è l'evidenza fotografica, mi inchino. Peccato che i supporti dei fustini acqua siano stampati sugli stessi e non sulla torre. Se qualcuno volesse quindi omettere le taniche, dovrà ricordarsi di autocostruirli. Il pomello del sistema di estinzione azionabile dall'esterno è quel rigonfiamento di plastica sul lato destro del mezzo appena davanti alle valvole del sistema di flottaggio. Sarebbe bene rifarlo con plasticard e sprue filato. Per finire, i cingoli: sono in quella particolare plastica nera che la Italerius da un po' di tempo a questa parte e che a mio parere farebbe bene a cambiare con un tipo più soffice. Il montaggio non è per niente agevole e i cingoli sembrano più elastici che organi di rotolamento. Occorre ammorbidirli ben bene e al limite fissarli al treno di rotolamento con spago e/o colla cercando di simulare quanto avviene in realtà. Per le decalcomanie un sincero "mah...!" sulla fedeltà è un "ottimo" per la qualità. Per gli altri due tipi di semoventi abbiamo gli stessi pregi e difetti riscontrati precedentemente, con una scelta, per quello che riguarda le decorazioni abbastanza anonima. Ad esempio per l'M 108 si poteva optare almeno per una versione spagnola, anche se non proprio così esotica come la brasiliana, mentre per il 109A2 almeno le decals israeliane non avrebbero guastato. Per fortuna c'è sempre Verlinden....

In definitiva un buon modello ed una ottima base di partenza per realizzare una fedele replica di un semovente di una qualsiasi delle nazioni che lo utilizzano. I difetti rilevati sono tutti facilmente eliminabili e superabili con sapiente uso di cutter, carta abrasiva, plasticard e di un minimo di perizia. L'Italerius merita un sincero plauso per essersi gettata nella mischia con il modello di un mezzo su cui poco è stato scritto, nonostante il notevole valore sia militare che commerciale, accompagnato da una diffusione forse senza uguali, se si eccettua l'M 113. Il solo consiglio che mi sento di dare e che accetterei è il seguente: se decidete di realizzare un M 109 italiano o iraniano che sia, munitevi di

una buona documentazione e lavorate esclusivamente su quella. Il semovente è praticamente standard ed uguale per tutti, eccetto le dotazioni esterne (similari) che ognuno dispone a piacere e quelle interne (motore, apparato radio, sistemi di puntamento e caricamento) che non si vedono e alla fin fine sono ininfluenti. Non ci credete?? Allora un esempio per tutti: gli svizzeri hanno in dotazione degli M 109A1B ribattezzati Pz Hb 66/74. In barba ad ogni standardizzazione o blabla degli esperti che circolano per il mondo modellistico ci hanno sbattuto sopra la nuova copertura balistica del sistema di puntamento (caratteristica degli M 109A2), vi hanno sostituito la botola del capocarro rimuovendo quella originale e installando quella tipica dell'M 109G, hanno aggiunto gli sparginebbia di disegno nazionale, gli specchietti retrovisivi, dei fanalini catarinfrangenti posteriori, rimosso il sistema di flottaggio ecc. ecc. Praticamente tutto quanto potete fare anche voi sul vostro modello. Per concludere questa lunga chiaccherata, un pizzico di ingegnoseria, una discreta documentazione e la voglia di creare qualcosa di originale, che non guasta mai, faranno il resto. Quindi, gambe in spalla, nessuna paura degli esperti con la puzza sotto il naso e buon divertimento. ■

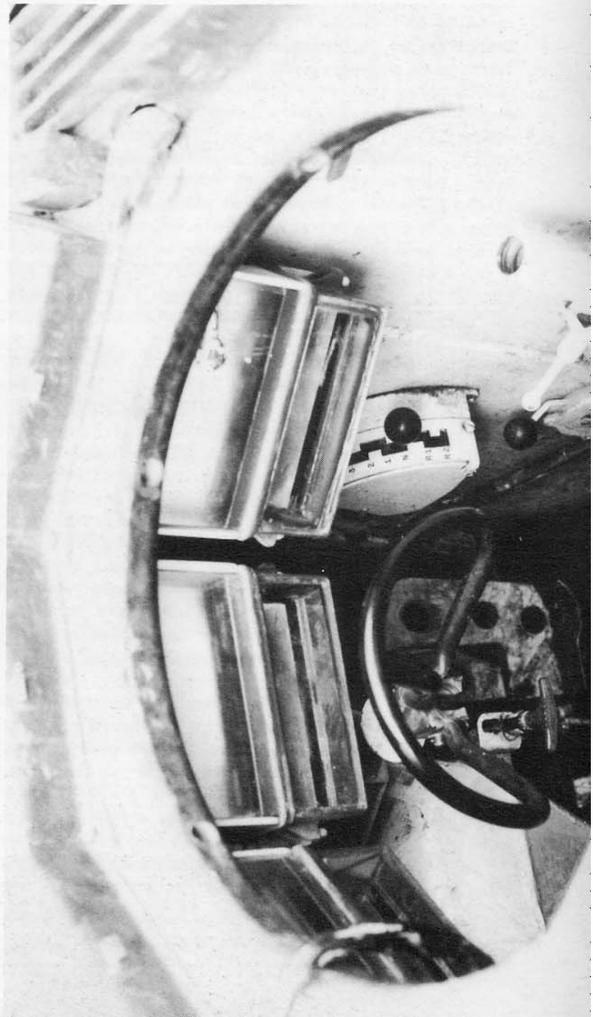
SOTTO - Un disegno del quadro comandi comune ai semoventi M 108 / M 109, sui veicoli italiani sono stati mantenuti gli strumenti originali americani; solo le scritte sono state tradotte. L'illuminazione è assicurata da una serie di lampadine di colore rigorosamente "ready for fight": Rosso. Una particolarità dell'M 109 è la presenza di un solo indicatore di livello del carburante per i due serbatoi, selezionabile mediante un interruttore. (disegno di Franco Bertoluzza, Trento).





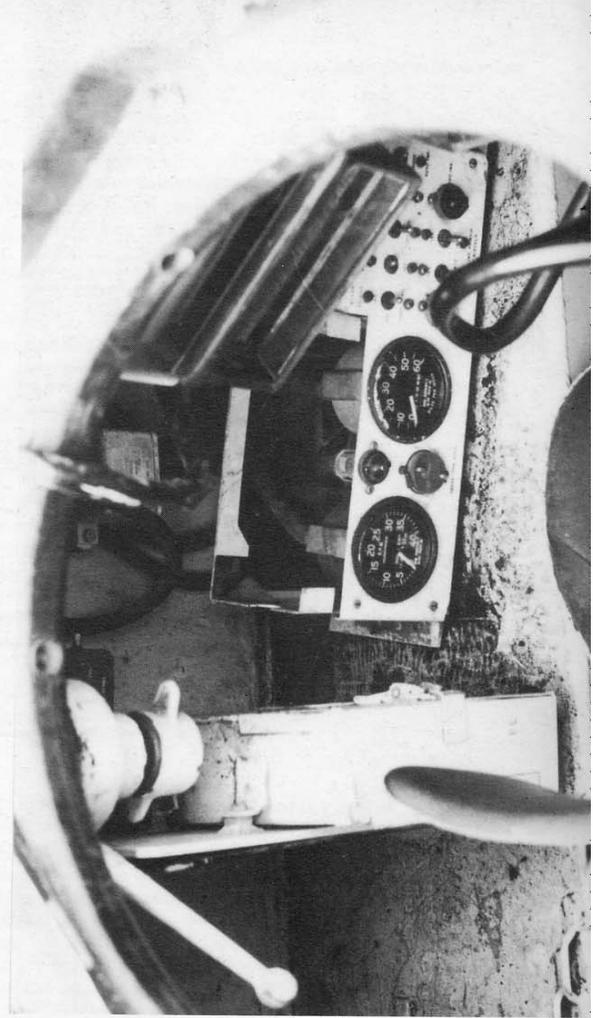
SOPRA A SINISTRA - La notevole mole dell'otturatore a cuneo di disegno tedesco occupa un posto di rilievo in questa foto. Fra la pletora di ammenicoli che ingombrano l'interno della torretta dell'M 109 notiamo sulla sinistra il cannocchiale panoramico per il tiro lungo e sul lato opposto il cannocchiale a gonito per il tiro diretto controcarro.

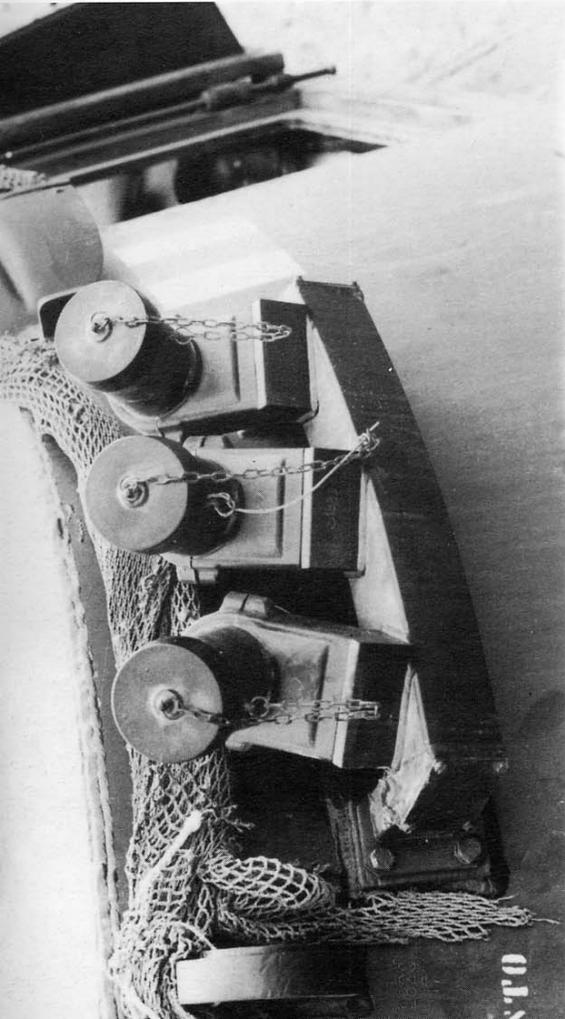
SOPRA A DESTRA - Il pannello remotabile sistemato esternamente alla sinistra del pilota con i vari indicatori, tutti in posizione di riposo. Nonostante le scritte in italiano le unità di misura di pressione, temperatura, ecc. mantengono la loro chiara derivazione anglosassone.



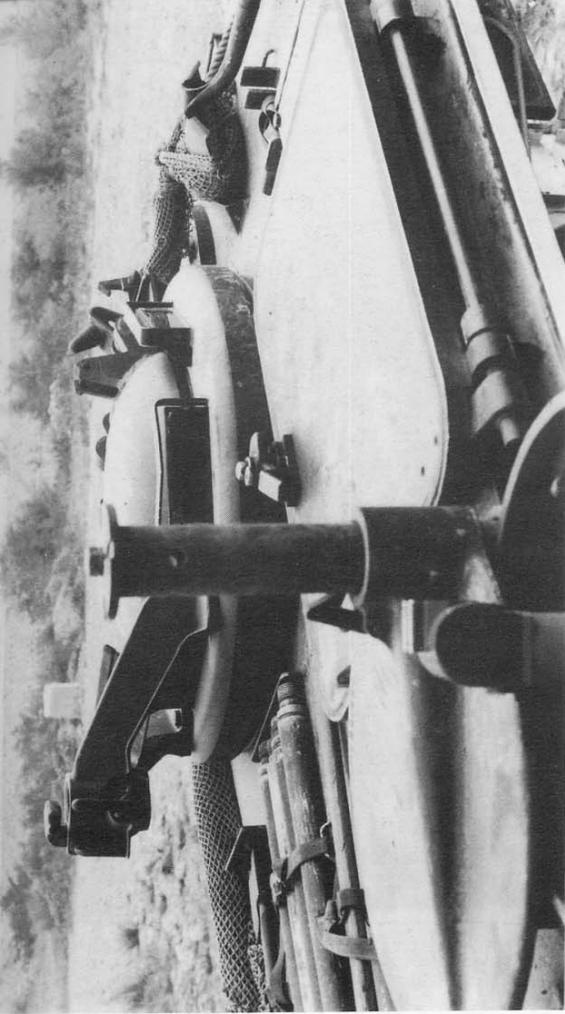
SOTTO A SINISTRA - La cabina di guida dove sono bene in evidenza i tre iposcopi per la guida in condizioni belliche, la leva del cambio semiautomatico, il volante di guida (decisamente aeronautico), il pedale dell'acceleratore ed il pannello del freno a mano. Il seggiolino è nella posizione più bassa ottenibile.

SOTTO A DESTRA - Il quadro comando con tutti gli interruttori e gli strumenti indicatori dei giri del motore e della velocità del mezzo. La leva di apertura del comparto pilota è visibile in alto dietro il sedile di questi.  
(Tutte le foto non diversamente accreditate sono di Armando Rossi, IPMS Modena)

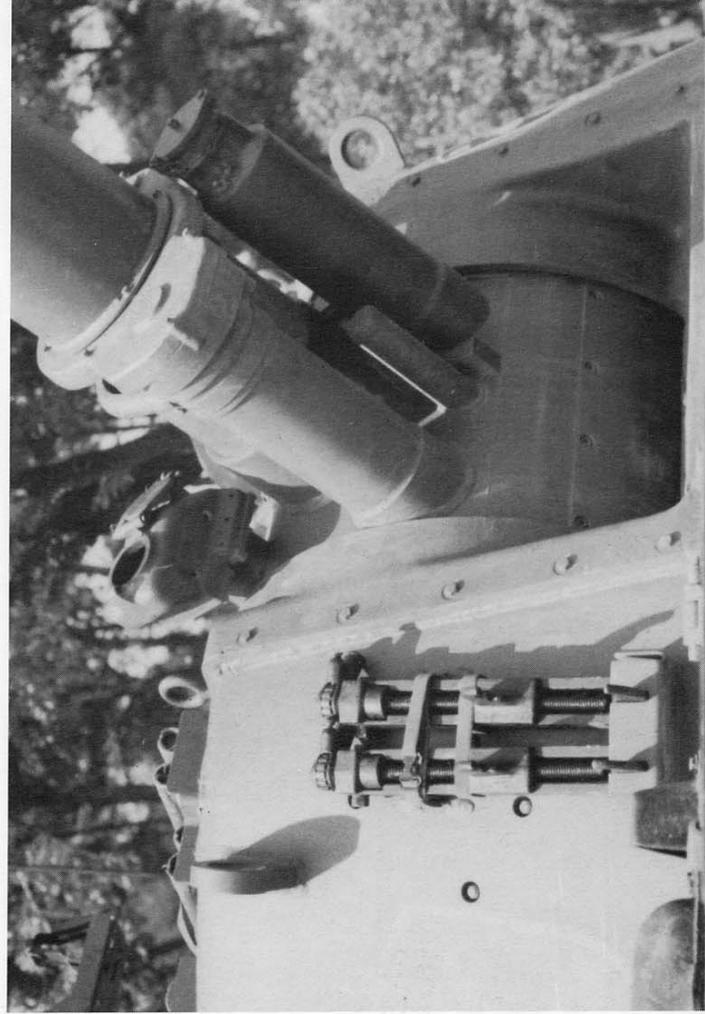
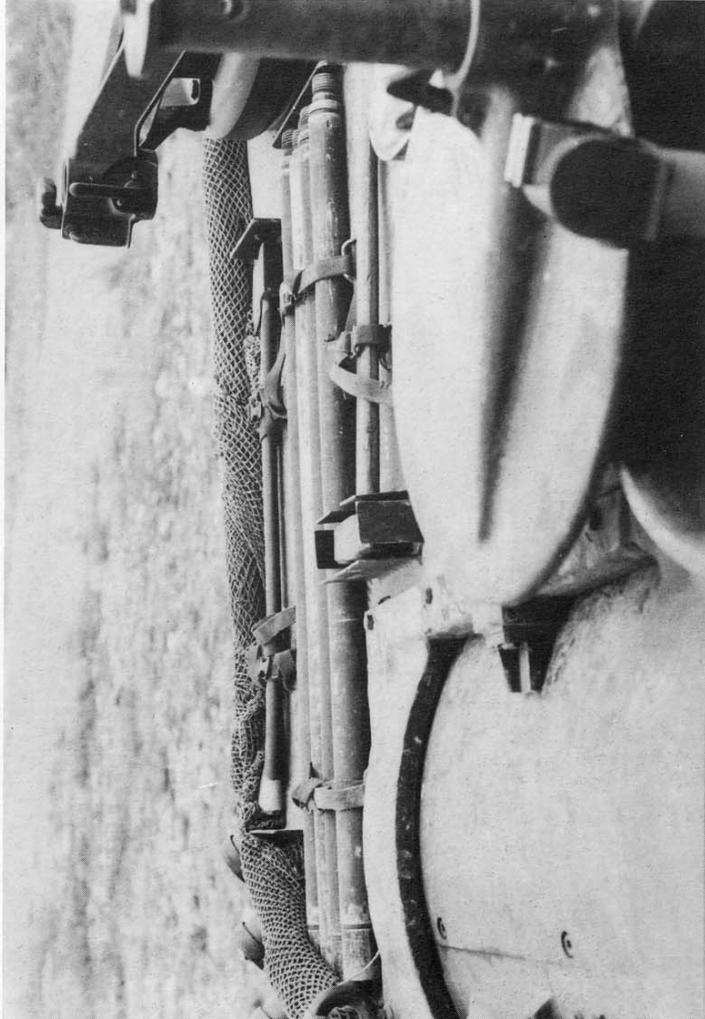


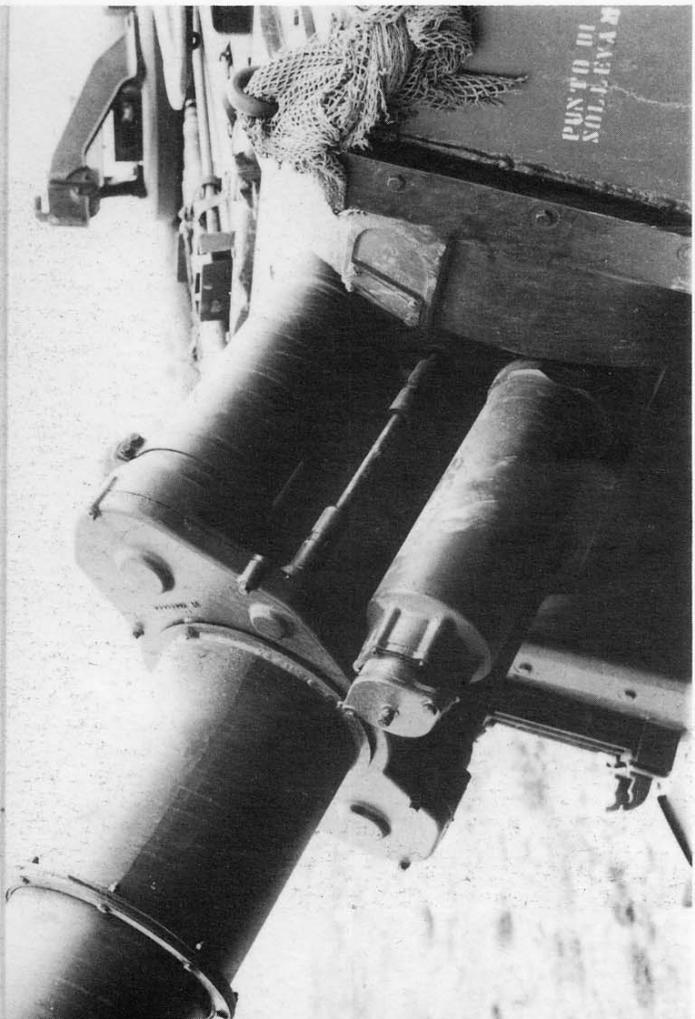


SOPRA A SINISTRA - Primo piano dei fumogeni; le carenze del kit Italeri risultano quanto mai ovvie e inaccettabili.  
 SOPRA A DESTRA - In primo piano la copertura balistica del camosciale panoramico (spesso rimossa perché ingombrante e limitativa del campo visivo) e quest'ultimo. Notiamo la forma della botola del capocarro con il supporto per la Browning ed il portello di fuga per i serventi di sinistra. Giusto dietro una pala da trincea ed il cavo di traino.



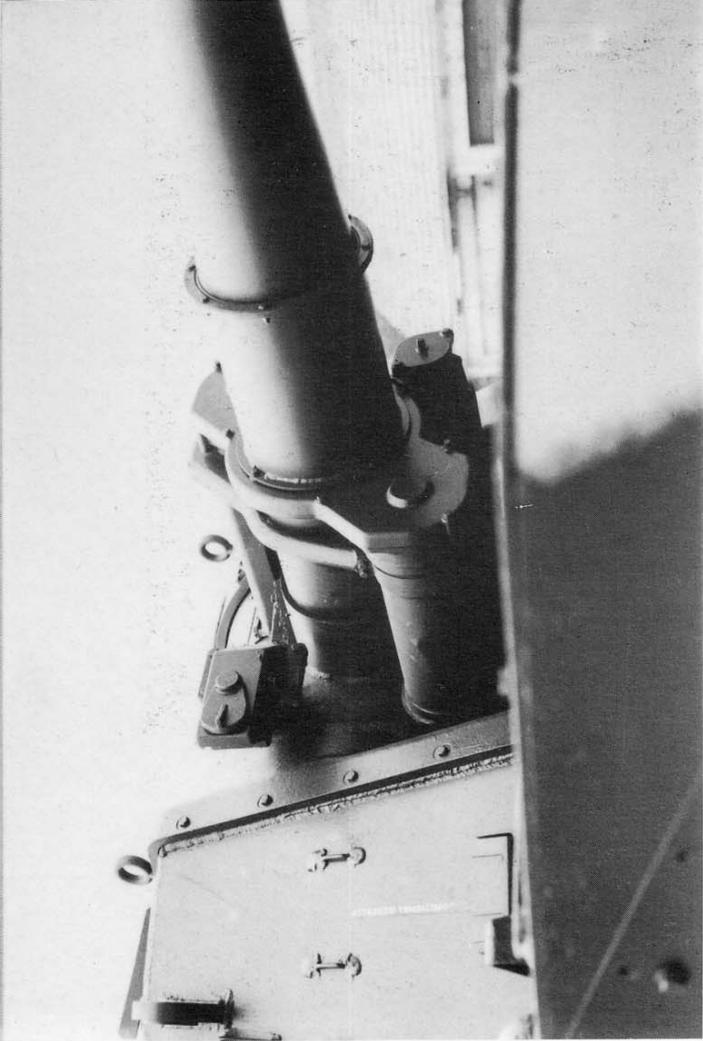
SOTTO A SINISTRA - Il caratteristico disordine che affligge la sistemazione dei carichi accessori esterni sui mezzi militari di tutti gli eserciti del mondo è ben visibile in questa istantanea. Vediamo la mazza, le aste di scovolo (ben lontane dallo standard pulito di quelle del kit) e l'ascia, oltre alla rete mimetica portata lungo tutto il perimetro superiore della torretta.  
 SOTTO A DESTRA - Dettaglio della sistemazione degli attrezzi tendicingolo su di un M 109 A18 dell'Esercito Spagnolo. Notare come quelli forniti nel kit siano solo una pallida imitazione degli originali. (Foto Angel Oliver M. Salcedo via Armando Rossi)





SOPRA A SINISTRA - Ancora gli ammortizzatori del sistema di rinculo, visti sul lato sinistro del mezzo.  
SOPRA A DESTRA - Il sistema di ammortizzatori per il poderoso rinculo dell'obice da 155 mm. Lo sportellino di protezione del canocchiale a gonfio per il tiro controcarro è in posizione chiusa.

SOTTO A DESTRA - Il vomere interrabile dell'M 109. La leva che si intravede penzolare è collegata a questi con una molla ed in



caso di interramento per lo sparo, dovrà andare ad incastrarsi in una apposita nicchia sul Fondo del mezzo.  
SOTTO A SINISTRA - La parte frontale del serovente con bene in evidenza tutta la fanaleria (nessuna traccia di quei mini fanet-  
to presente nel kit Italeri). Il supporto dell'obice è in posizione ribaltata. Le maniglie di apertura delle botole di ispezio-  
ne al motore hanno una particolare forma, completamente diversa da quelle fornite nel modello. (Foto Paolo Bologna, IPMS Milano)





SOPRA A SINISTRA - Immagine posteriore del semovente con i vomeri in posizione di marcia. Si vede la leva di cui accennato in altra parte dell'articolo. Anche il supporto per il telefono da campo fornito nel kit è errato,

come rilevabile dalla foto. (Foto Paolo Bologna, IPMS Milano).

SOPRA A DESTRA - Vista d'insieme del posto di guida dell'M 109, sito anteriormente sulla sinistra del mezzo. (Disegno di Franco Bertoluzza, Trento)

## MDD DC-9 SUPER 80

DI VALERIO D'ORIO, I.P.M.S - ROMA

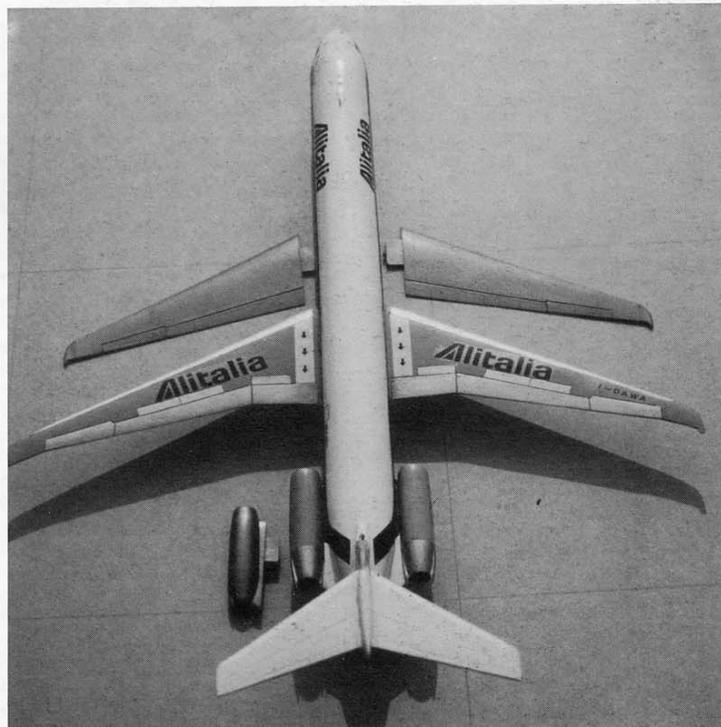
Nel lontano 1976 pubblicai sul "Notiziario" Vol. 8 no. 1 un articolo riguardante il Douglas DC 9 ed i metodi di realizzazione delle Serie 10 e 30 nelle livree delle quattro compagnie italiane e in quella dello Stato Maggiore. A dire il vero l'articolo non suscitò molto entusiasmo, anzi i commenti di qualche Centro non furono molto lusinghieri. So bene che il campo dei velivoli civili non è molto sentito in Italia, tuttavia anch'esso fa parte del modellismo. Su di un precedente Notiziario fu pubblicato un articolo dedicato alla costruzione di un UFO, per cui la presenza di un DC 9 che in quanto a realtà non lascia dubbi, credo che non guasti. Il Douglas DC 9 come molti sapranno fece parte della seconda generazione di jet civili, derivata dallo studio della formula "Caravelle", cioè con i motori posti in coda. La bontà del progetto e la fama della casa del campo dei velivoli civili fece arrivare decine e decine di ordini addirittura prima del volo del prototipo. Questo evento molto raro a verificarsi mise in seria difficoltà la Douglas, che non potendo far fronte alle consegne, rischiò il fallimento. Per risolvere il problema la ditta californiana dopo un primo periodo si fuse con la McDonnell, ristabilì il deficit finanziario ed affidò tramite sub-appalti la costruzione di componenti del velivolo a ditte estere, tra cui la nostra Aerfer di Pomigliano d'Arco (unificata ora con altre ditte del settore sotto la denominazione di Aeritalia). La commessa alla nostra industria fu molto importante in quanto assegnava la costruzione di tutti i pannelli che componevano la fusoliera, fatta eccezione per la cabina di pilotaggio ed il cono di coda. Inizialmente furono prodotte due serie, 10 e 30, poi seguirono la 20, la 40, la 50 e serie intermedie che non erano altro che basi ricondizionate ed infine la Super 80. Essendo l'aereo base della nostra compagnia di bandiera e delle altre affiliate, è l'aereo civile più diffuso nel nostro paese; la maggior parte dei quali appartiene alla Serie 30. Oggi, a distanza di 20 anni dalla sua comparsa nel nostro paese è giunta l'ora di rinnovare la flotta, e l'uscita della Serie Super 80 ha indotto la nostra Compagnia alla decisione dell'acquisto. A prima vista il Super 80 può sembrare un aereo troppo cresciuto con i suoi 13 metri in più rispetto alla Serie 10. Il sistema costruttivo oggi molto in uso è quello di aggiungere dei moduli prima e dopo l'ala: questa tecnica permette di trasformare un'aereo senza dover cambiare tutta la catena di montaggio. Il forte allungamento però non ha permesso di mantenere inalterati i piani di sustentamento che infatti hanno subito un notevole incremento in superficie. Anche

le gondole motrici contenti i due nuovi Pratt & Whitney JT 80-209 in grado di erogare 8.392 Kg. di spinta, sebbene abbiano mantenuto lo stesso disegno, sono state notevolmente ingrandite a causa delle notevoli dimensioni del motore.

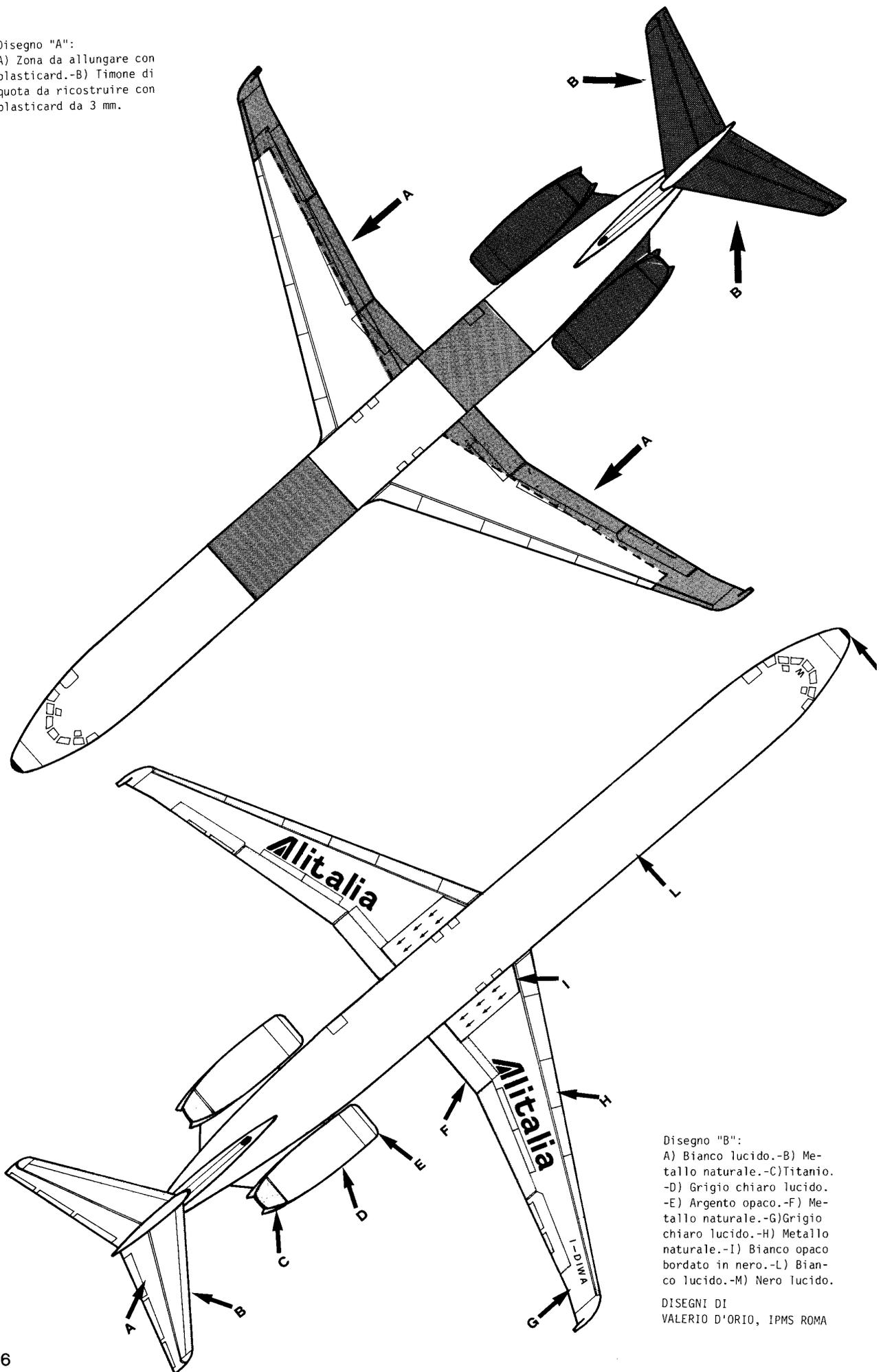
### IL MODELLO

Modellisticamente parlando, 5 case hanno prodotto un kit del DC 9: l'Aurora (1/72), la Revell (1/96), l'Airfix (1/144), la Heller (1/120) e l'Hasegawa (1/200). Per comodità sia di

QUI SOTTO - Una immagine dall'alto del modello del DC-9 Super 80 realizzato secondo quanto suggerito nell'articolo. Evidenti le modifiche da apportare alle semiali, apprezzabili dal confronto diretto tra i pezzi di partenza ed il risultato finale. (Foto e modello di Valerio D'Orio, IPMS - Roma)



Disegno "A":  
 A) Zona da allungare con  
 plasticard.-B) Timone di  
 quota da ricostruire con  
 plasticard da 3 mm.



Disegno "B":  
 A) Bianco lucido.-B) Me-  
 tallo naturale.-C)Titano.  
 -D) Grigio chiaro lucido.  
 -E) Argento opaco.-F) Me-  
 tallo naturale.-G)Grigio  
 chiaro lucido.-H) Metallo  
 naturale.-I) Bianco opaco  
 bordato in nero.-L) Bian-  
 co lucido.-M) Nero lucido.

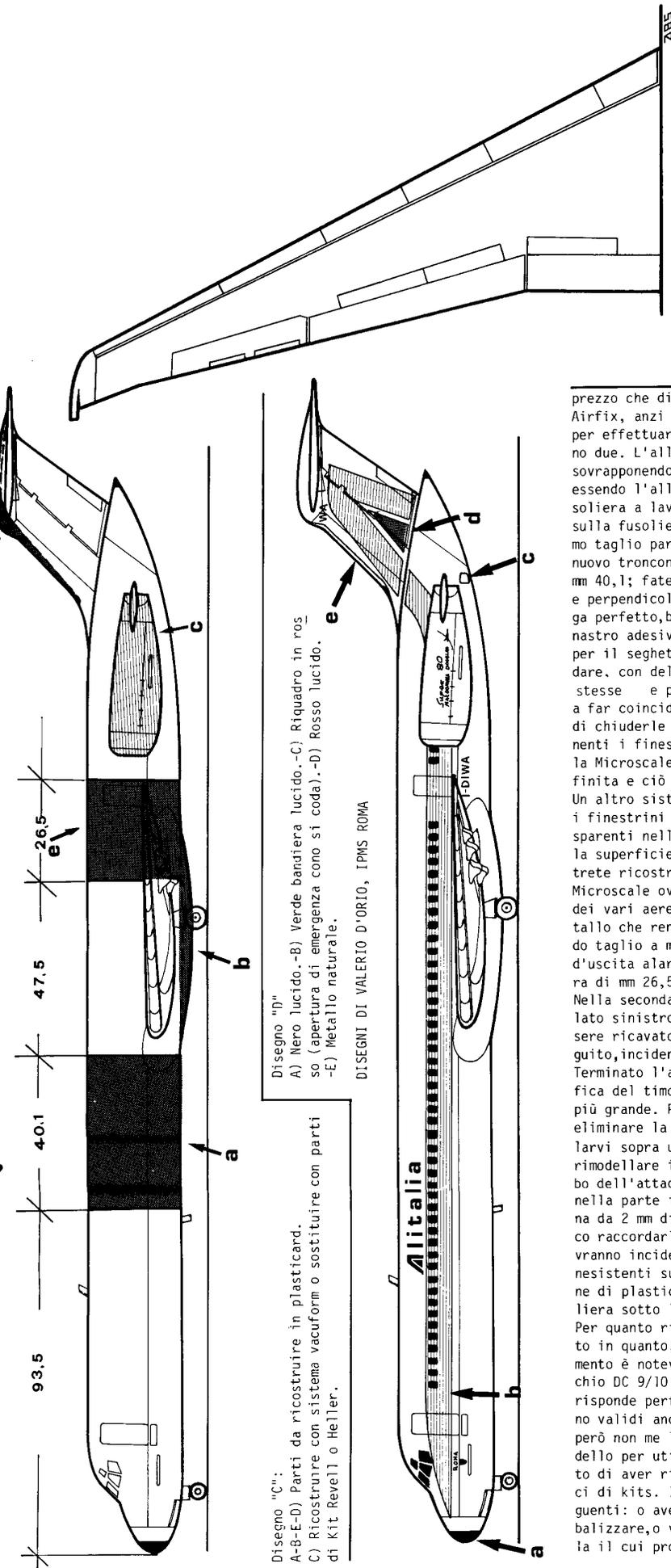
DISEGNI DI  
 VALERIO D'ORIO, IPMS ROMA

Il disegno a lato riporta in scala 1/144 la pianta della semiala sinistra del McDonnell Douglas DC-9 super 80, che si può confrontare con quella del modello Airfix nella stessa scala per definire operativamente le modifiche da apportare.  
(Disegno di Alberto Zanfi, IPMS Modena da originale di Valerio D'Orio, IPMS Roma).

Elenco matricole DC-9 Super 80 Alitalia:

I-DAWA	I-DAWH	I-DAWV
I-DAWE	I-DAWJ	I-DAWZ
I-DAWI	I-DAWL	I-DAWY
I-DAWO	I-DAWM	I-DAVA
I-DAWB	I-DAWP	I-DAVB
I-DAWU	I-DAWQ	I-DAVC
I-DAWC	I-DAWR	I-DAVD
I-DAWD	I-DAWS	I-DAVF
I-DAWF	I-DAWT	I-DAVG
I-DAWG	I-DAWV	I-DAVH

prezzo che di scala converrà prendere in esame il modello Airfix, anzi per essere più precisi, i modelli, in quanto per effettuare la trasformazione in Super 80 ne occorrono due. L'allungamento della fusoliera si potrà anche fare sovrapponendo una serie di dischi di plasticard da 2 mm, ma essendo l'allungamento di ben 6,9 cm può accadere che la fusoliera a lavoro finito non risulti rettilinea. Il lavoro sulla fusoliera dovrà essere il seguente: effettuate il primo taglio partendo da 93,5 mm dal radome ed applicate un nuovo troncone di fusoliera prelevato dall'altro modello, di mm 40,1; fate attenzione che il taglio risulti molto preciso e perpendicolare alla fusoliera e per far sì che questo venga perfetto, bordate la linea di taglio con diversi strati di nastro adesivo da carrozziere, in modo che vi faccia da guida per il seghetto. Dopo aver liscio bene le due parti da saldare, con del plasticard create dei punti di appoggio tra le stesse e procedete all'incollaggio facendo ben attenzione a far coincidere le giunzioni delle due semifusoliera. Prima di chiuderle inserite nel loro alloggiamento le fascie contenenti i finestrini; se potete trovare del Cristal Clear della Microscale sarà possibile eseguire i finestrini ad opera finita e ciò vi faciliterà molto il lavoro di verniciatura. Un altro sistema molto comodo e più realistico per eseguire i finestrini (quello che vi consiglio) è di inserire i trasparenti nella fusoliera e con dello stucco liscio tutta la superficie; a lavoro ultimato (verniciature comprese) potrete ricostruire i finestrini a mezzo del foglio di decals Microscale ove sono riprodotti tutti i tipi di finestrini dei vari aerei civili, compresa la loro bordatura color metallo che rende il modello molto reale. Effettuate il secondo taglio a mm 47,5 dal primo taglio, subito dopo il bordo d'uscita alare ed inseritevi un secondo troncone di fusoliera di mm 26,5 e quindi riattaccate il troncone di coda. Nella seconda sezione aggiuntiva inserite i finestrini sul lato sinistro e stuccateli, in quanto in questa zona dovrà essere ricavato un secondo portello che verrà realizzato in seguito, incidendolo con un tagliabalsa o utilizzando una decal. Terminato l'allungamento della fusoliera passiamo alla modifica del timone di direzione, che nel Super 80 è leggermente più grande. Per fare questo lavoro occorrerà per prima cosa eliminare la parte tondeggianta del bordo d'entrata ed incollarvi sopra una strisciolina di plasticard di 4 mm, quindi rimodellare il tutto con lima e carta abrasiva. Anche il bulbo dell'attacco alare ha subito una variazione, specialmente nella parte inferiore, basterà quindi applicare una piastrina da 2 mm di spessore sotto la fusoliera e con lima e stucco raccorderla con i bulbi esistenti; a lavoro finito si dovranno incidere i portelloni principali del carrello (già inesistenti sul modello) ed aggiungere due piccole striscioline di plasticard da 1/2 cm di lunghezza ai due lati della fusoliera sotto la cabina di pilotaggio. Per quanto riguarda i motori, il discorso si fa più complicato in quanto, come si può rilevare dal disegno, l'ingrandimento è notevole. Personalmente ho usato i motori di un vecchio DC 9/10 della Revell, che essendo di scala maggiore corrisponde perfettamente alle dimensioni del nuovo motore (sono validi anche quelli del DC 9/30 Heller). A questo punto però non me la sento di consigliarvi di comprare un altro modello per utilizzare solo i motori, altrimenti verrò tacciato di aver ricevuto qualche bustarella dalle Case costruttrici di kits. I sistemi per ricavare questi pezzi sono i seguenti: o avete come il sottoscritto un vecchio kit da cannibalizzare, o vi stampate col metodo vacuformed la nuova gonnola il cui procedimento non sto a ripetervi perché lo avrete



Disegno "C":  
A-B-E-D) Parti da ricostruire in plasticard.  
C) Ricostruire con sistema vacuform o sostituire con parti di Kit Revell o Heller.

Disegno "D":  
A) Nero lucido.-B) Verde bandiera lucido.-C) Riquadro in rosso (apertura di emergenza come si coda).-D) Rosso lucido.-E) Metallo naturale.

DISEGNI DI VALERIO D'ORIO, IPMS ROMA



QUI A LATO - Un'altra immagine del modello del DC-9 Super 80. Questa volta si possono ben confrontare le diverse lunghezze del modello base e della riproduzione dell'ultima variante del bireattore statunitense. Come ricordato nell'articolo, con quanto rimane della fusoliera del secondo modello necessario per questa conversione, si può agevolmente riprodurre un DC-9 "corto", ossia un Serie 10, la cui fusoliera è visibile in basso.  
(Valerio D'Orio. IPMS - Roma)

già usato altre volte per stampare capottine o pezzi simili. Con questo la fusoliera può dirsi completa.

Anche per quanto riguarda le ali il lavoro non è indifferente, in quanto come potete vedere dal disegno questa ha subito un allungamento sia longitudinale che trasversale; oltre a ciò il profilo del bordo di uscita, prima rettilineo, ora risulta spezzato in tre segmenti. Se il profilo suddetto non avesse subito cambiamenti sarebbe bastato tagliare l'ala longitudinalmente ed allargare la parte centrale, ma per i motivi precedentemente esposti ciò non è possibile. Pertanto ho proceduto in questa maniera: su di un foglio di plasticard da 1/2 mm ho ridisegnato la nuova ala e sopra vi ho incollato la vecchia privata della parte terminale (vedere disegno parte tratteggiata), poi con dell'altro plasticard di adeguato spessore ho completato la parte mancante rifinendo il tutto con lima e carta abrasiva. A lavoro ultimato l'ala alla radice risulterà più spessa di circa 1/2 mm, ma ciò non dovrà preoccuparvi in quanto la nuova ala ha subito una maggiorazione in questo senso.

Dovrete poi con una lama molto affilata incidere gli iperstentatori, gli alettoni ed i flap, applicare le carenature del loro cinematismo aggiungendovi un altro elemento che preleverete dai pezzi rimasti del secondo kit. Per i piani di coda, anch'essi notevolmente ingranditi, non conviene ripetere il medesimo lavoro, ma è più facile ricostruirli ex-novo sovrapponendo tre fogli di plasticard da 1 mm. Da una visita eseguita subito dopo l'arrivo del DC 9/80 negli hangar Alitalia, ho potuto appurare con precisione che il carrello ha subito un aumento delle dimensioni sia delle gambe di forza che delle ruote, causato dal maggior peso del velivolo. Da conti fatti ho perciò montato sul modello i carrelli del DC 9/30 della Revell che in scala risultano perfetti.

Un tale lavoro di trasformazione logicamente comporta la realizzazione di numerose stuccature: vi consiglio perciò di passare su tutto il velivolo una mano di stucco liquido prima della verniciatura. Personalmente ho usato lo stucco della Dupli Color in vendita in bomboletta spray presso qualsiasi ferramenta, è di colore grigio avana e asciuga molto rapidamente essendo a base di nitro, ma non rovina la plastica sottostante. Subito dopo la prima passata potrete riconoscere i punti non perfettamente riusciti e correggerli con altro stucco prima di dare l'ultima passata di spray. Per quanto riguarda la verniciatura, logicamente ho preferito la de-

corazione con la livrea dell'Alitalia, ed i colori sono i seguenti: fusoliera interamente bianco lucido, fascia di mezza riera verde lucido, triangolino di coda rosso lucido, le lettere per la scritta Alitalia le ho ricavate dai trasferibili Letraset R41 numero RZ6 da mm 3,4. la matricola che è situata nella stessa posizione occupata nei DC 9/30 è ricavata sempre con trasferibili R41 numero RQ2 da mm 2,1.

Per chi non volesse fare questa ricostruzione con i trasferibili, converrà usufruire del foglio Microscale n. 44-1 dedicato al DC 10 Alitalia, che è ottimo.

Le gondole dei motori sono in grigio lucido, come parte delle ali, anello frontale in metallo naturale e parte terminale (reverse) in metallo brunito. Radome in nero lucido, ali in grigio lucido FS 26440 (ricavabile con otto parti di bianco lucido e due di nero lucido). Alettoni, flaps, slats e carenature dei flaps in metallo naturale. I portelli di accesso e le uscite di emergenza sono bordati con una striscia di colore grigio chiaro; l'esecuzione di questi particolari, come precedentemente detto, non comporta nessuna difficoltà in quanto esiste un foglio della Microscale, n.144-14B con tutte le bordature per portelli di vari tipi di aerei civili. Per chi non se la sentisse di ricostruire le decals o comprarne nuove può utilizzare quelle fornite nel kit e riprodurre un velivolo della Swissair. Un'ultima cosa, dalla fusoliera del secondo modello sono stati prelevati due pezzi per un totale di 6,5 cm, ed essendo la fusoliera del DC 9 Serie 10 di cm. 19,1, basterebbe ricostruire i 3,6 cm mancanti per avere un nuovo modello e non sprecare il materiale avanzato. Questo allungamento, non essendo di dimensioni eccessive, potete eseguirlo sovrapponendo dei dischi di plasticard da 2 o 3 mm che dovrete ritagliare ponendo come riferimento uno dei tronconi di fusoliera. Eseguite l'incollaggio con colla liquida o trielina in modo che tra diaframma e diaframma non si crei spessore, che alla fine possa provocare una deformazione dell'asse della fusoliera. Con la fusoliera così ricostruita ed i pezzi non utilizzati (anche l'ala va accorciata di 4 mm e privata degli slats) potete realizzare un DC 9/10 che vi consiglio di decorare con i colori dell'Alitalia, in quanto è stato realizzato dalla Microscale un foglio su vari Douglas DC 9 in cui compare anche questa livrea.

Questo è tutto, vi auguro di eseguire un buon lavoro, sempre con pazienza affinché la riuscita sia ottima, e chi non ama i "civili" non me ne voglia.

## TEŠKI TENK VOZILO "A"

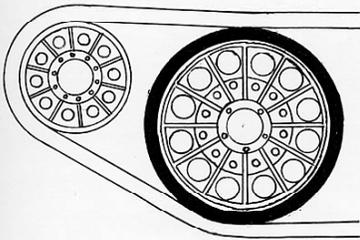
DI IGOR JELFENIC, ROVINJ (YU)

L'esercito jugoslavo del primo dopoguerra era equipaggiato con una serie di mezzi di varia provenienza, sia americana che sovietica. Chiaramente una simile varietà non poteva che creare gravissimi problemi per la manutenzione; inoltre la particolare situazione politica del tempo, con l'allontanamento dall'URSS nel 1948 e l'ostilità dei paesi occidentali, pose la Jugoslavia in una drammatica situazione logistico-militare. Sfruttando al massimo il metodo della "cannibalizzazione" da un mezzo all'altro si potevano mantenere in efficienza solo pochi veicoli e la situazione era destinata a precipitare entro breve tempo.

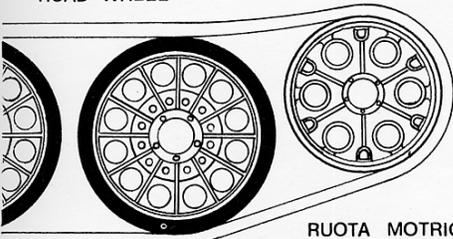
In occasione di una visita del maresciallo Tito alla fabbri-

ca FAMOS che tentava di produrre pezzi di ricambio per l'esercito, venne emanata una specifica per la progettazione e la costruzione di un carro completamente nazionale al fine di eliminare la dipendenza dall'estero. L'unico metodo per realizzare un "nuovo" mezzo in assenza di un'esperienza specifica e degli ingenti capitali necessari è quello di copiarlo e quindi venne utilizzato il T-34 russo, limitando la progettazione ad una nuova torretta. Costruita in un unico pezzo per fusione presso le officine "Duro Dakovic" a Slavonik Brod (Serbia), pose innumerevoli problemi tecnici alla giovane industria jugoslava, tanto che la sua produzione fu arrestata al quinto esemplare.

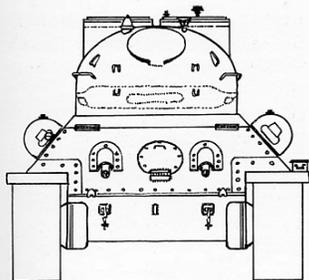
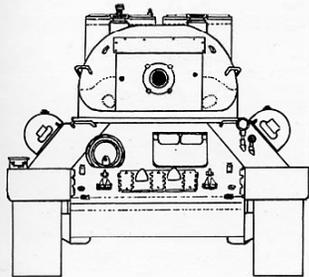
RULLO FOLLE  
FRONT IDLER



RULLO PORTANTE  
ROAD WHEEL

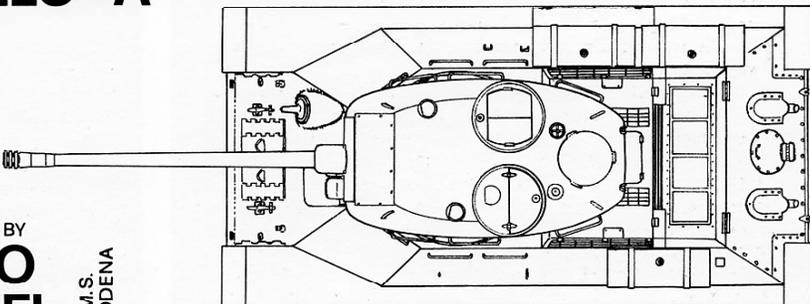
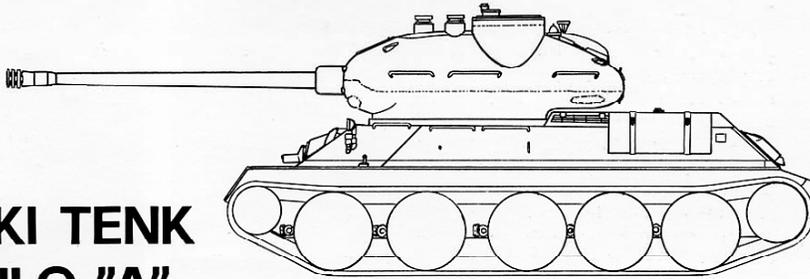
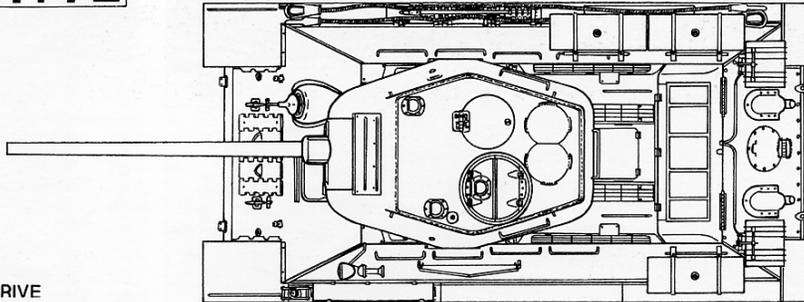
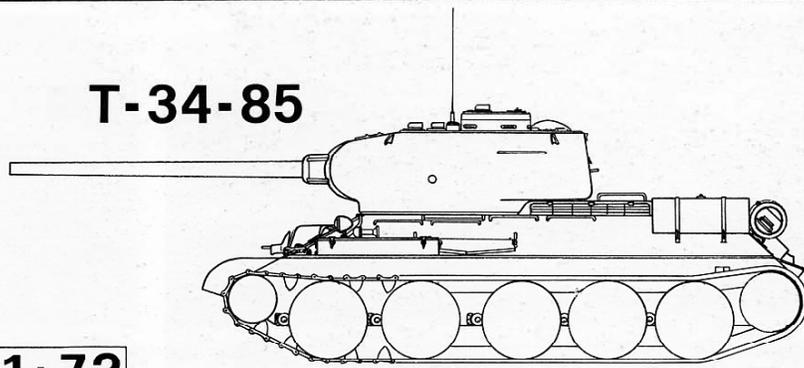


RUOTA MOTRICE  
REAR SPROCKET DRIVE



# T-34-85

1:72



# TESKI TENK VOZILO "A"

DISEGNI DI  
DRAWINGS BY  
**ALDO  
ZANFI**

I.P.M.S.  
MODENA

© NFDL1985

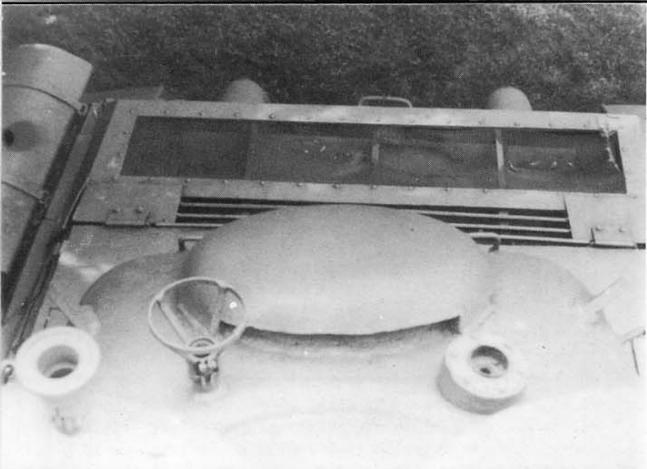
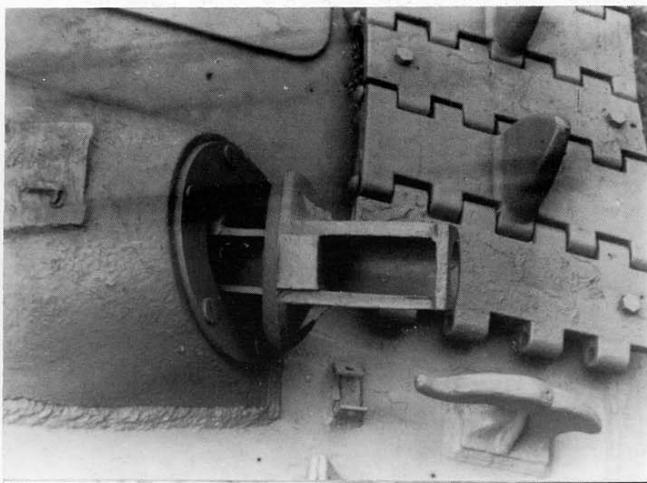
Il primo carro completato nel 1949 fu presentato in pubblico per la prima volta durante la parata militare tenutasi a Belgrado il 1 Maggio 1950.

Anche se un carro costruito in soli cinque esemplari non può essere definito un successo, esso rappresentò un successo politico per il maresciallo Tito che era riuscito a dimostrare l'autosufficienza nel campo degli armamenti; il carro terminò la propria vita nel museo dove è stato ritratto dalle fotografie che completano questo articolo. ■

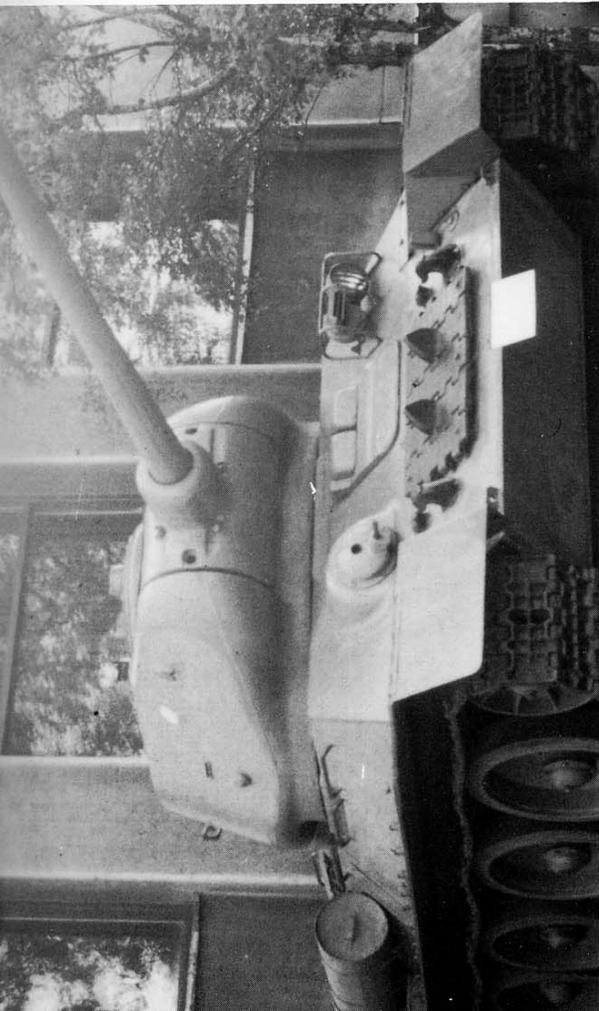
Si ringraziano gli amici: Gianluca Giugni, Marco Mai, Carlo R. Pecchi, Armando Rossi ed Aldo Zanfi del Centro di Modena per la collaborazione prestata; un ringraziamento particolare anche al socio Ugo Biasini ed al Sig. Sergio Mozenich di Trieste.

A LATO - Parziale vista posteriore dell'esemplare del Teski Tenk conservato presso il Museo Militare del Popolo Jugoslavo sito in Belgrado. Innegabile la similitudine di questa zona con l'analoga del T-34/85. (Igor Jelenic, Roninj).

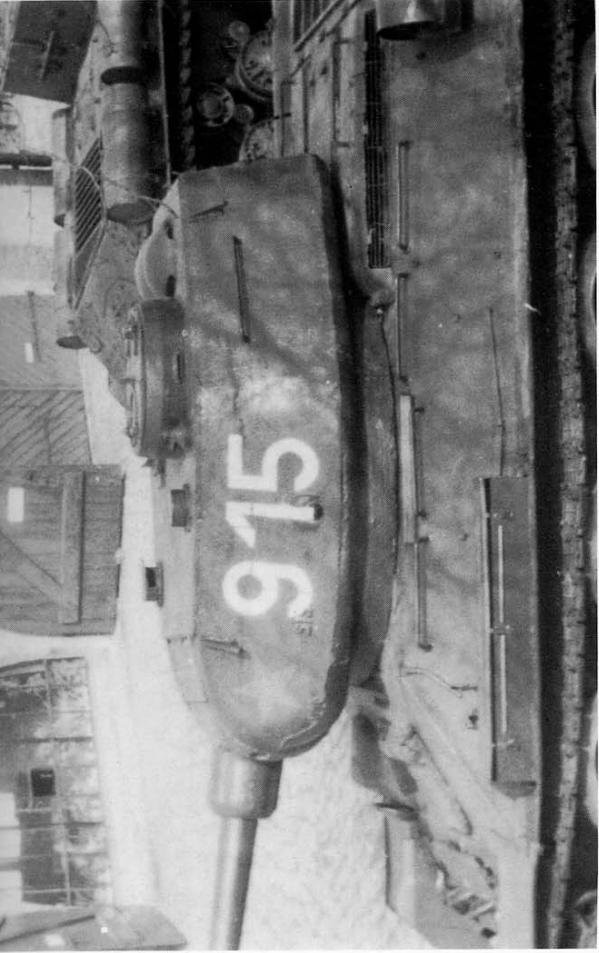
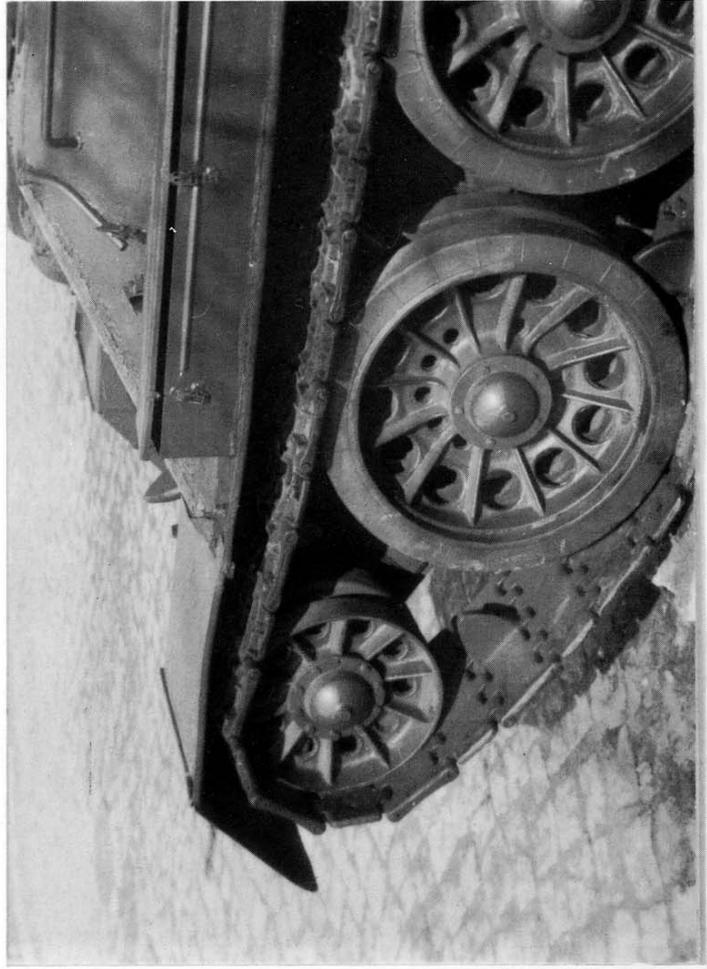




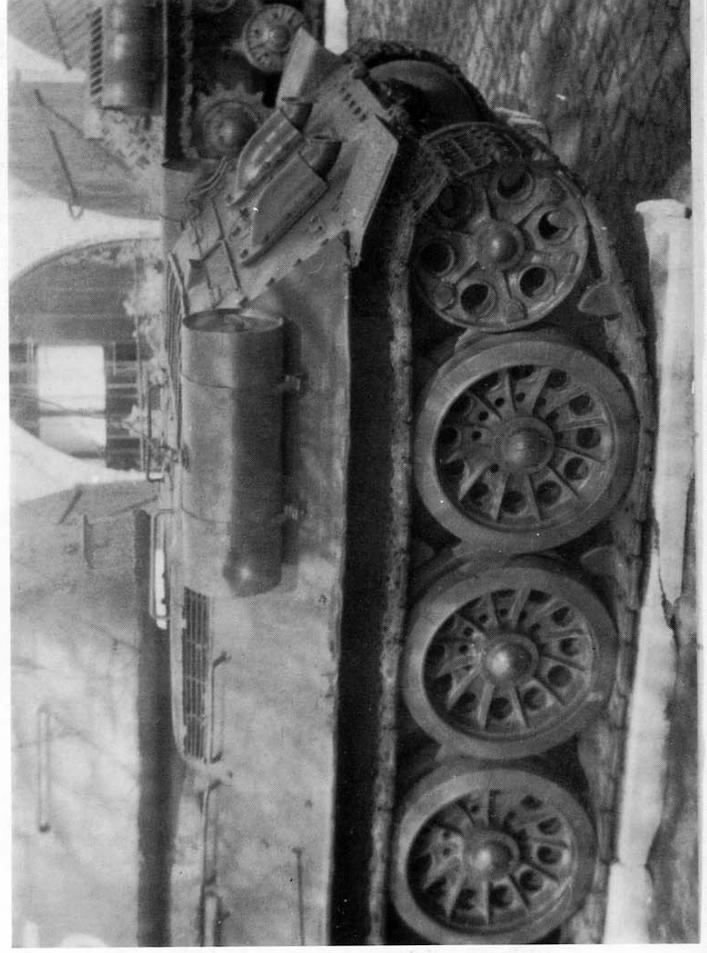
Una serie di immagini dell'unico esemplare del Teski Tenk Vozilo "A" giunto fino ai nostri giorni, conservato a Belgrado. Come si può ben vedere, il treno di rotolamento è sostanzialmente identico a quello del più conosciuto T-34/85; completamente nuova è invece la torre, che dovrà essere autocostruita in base a quanto si può ricavare da queste immagini e dai disegni riprodotti in altra pagina. Lo scafo richiederà anch'esso delle modifiche, soprattutto nella parte antero-superiore, che rispetto al T-34/85 si presenta con una sagoma abbastanza differente; di minore entità le modifiche da apportare alla parte posteriore, che consistono essenzialmente nella variazione delle griglie di raffreddamento. Tipici i serbatoi ausiliari esterni, che non sono più di forma cilindrica. Nella pagina a lato sono presentate a scopo comparativo alcune immagini di T-34/85. (tutte le foto in questa pagina sono di Igor Jelenic, Rovinj).



SOPRA A SINISTRA - Un T34/85 di costruzione post-bellica cecoslovacca conservato a Praga. Praticamente identico ai suoi predecessori ne differisce per una nuova fanaleria ed una torretta fusa con metodi differenti. (foto Gianluca Giugna, IPMS Modena)  
 SOPRA A DESTRA - Sempre un T34/85 ma questa volta di costruzione polacca e conservato a Poznan. Uniche differenze sono ancora quelle riguardanti un diverso metodo di fusione della torre, con modelli costruiti in loco.



SOTTO A SINISTRA - Dettaglio del treno di rotolamento, con particolare riferimento al rullo di rinvio.  
 SOTTO A DESTRA - La ruota motrice del T34/85 comune anche al mezzo che gli jugoslavi trassero da questo vero e proprio mattatore dei campi di battaglia di ieri e, purtroppo di oggi.  
 (foto Andrzej Lesicki via Aldo Zanfi, IPMS Modena)



# NIKE AJAX & HERCULES, REVELL

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

Il sistema missilistico Nike Ajax è stato il primo sistema antiaereo impiegante ordigni teleguidati terra-aria ad entrare in servizio negli Stati Uniti nel 1953. Circa 15.000 esemplari del missile furono costruiti ed andarono ad equipaggiare anche le Forze Armate di Francia, Germania Occidentale Giappone e, dal 1957, dell'Italia, dove attualmente ne è in servizio qualcuno a scopo didattico. Il sistema di guida era abbastanza "primitivo" e prevedeva l'utilizzo di due radar, il primo per seguire costantemente il bersaglio ed il secondo per la guida del missile lungo una traiettoria di collisione calcolata a terra da un elaboratore. Il suo successore Nike Hercules (chiamato inizialmente Nike B) fu la naturale evoluzione, con incremento del raggio di azione, della precisione e della potenza distruttiva.

In campo modellistico esistono fortunatamente due vecchie riproduzioni risalenti agli anni cinquanta, realizzate dalla REVELL, che le ha recentemente riproposte nell'ambito della serie denominata "The History Makers".

## SAM-A-7/MIM-3 NIKE AJAX, SCALA 1/32

Il modello è imbustato in due diversi sacchetti che contengono rispettivamente i pezzi per la riproduzione del missile in plastica bianca, e quelli per la realizzazione della rampa di lancio in plastica verde. Il tutto appare sostanzialmente buono, anche se, come capita nel caso di vecchi stampi, presenta quali segni dell'età un certo numero di sbavature e ritiri, che seppur facilmente eliminabili sono comunque un po' fastidiosi: si richiede da parte del modellista un poco di pazienza, stucco, carta abrasiva e "olio di gomito". Le istruzioni suggeriscono di iniziare le operazioni di montaggio partendo dal braccio mobile della rampa, proseguendo poi con l'assemblaggio di quest'ultima: si uniscono le due scatole dell'impianto idraulico per l'innalzamento del missile, il già citato braccio con relativo pistone idropneumatico, per costruire poi attorno al complesso principale una specie di gabbia, con i relativi punti di appoggio che hanno il compito di sostenere ed ancorare al terreno l'intero sistema. Si posiziona quindi sul braccio la guida a cui verrà agganciato il missile, guida che può scorrere su due rotaie: ad ogni allarme, la guida con il missile esce dall'hangar di ricovero delle armi, e scorre sulle rotaie delle rampe (ogni sistema Nike comprende 4 rampe) fino alla propria, dove viene elevata per il lancio. Il missile, così come nella realtà, è scomposto in due stadi; la fedeltà dei particolari è buona e solo un minimo di attenzione è richiesta nelle zone dell'ogiva e delle pinne del booster (queste dovranno essere incise lungo la linea dei rivetti presente nella loro parte più larga). Buone le pinne direzionali anteriori, così come la forma generale del summenzionato booster.

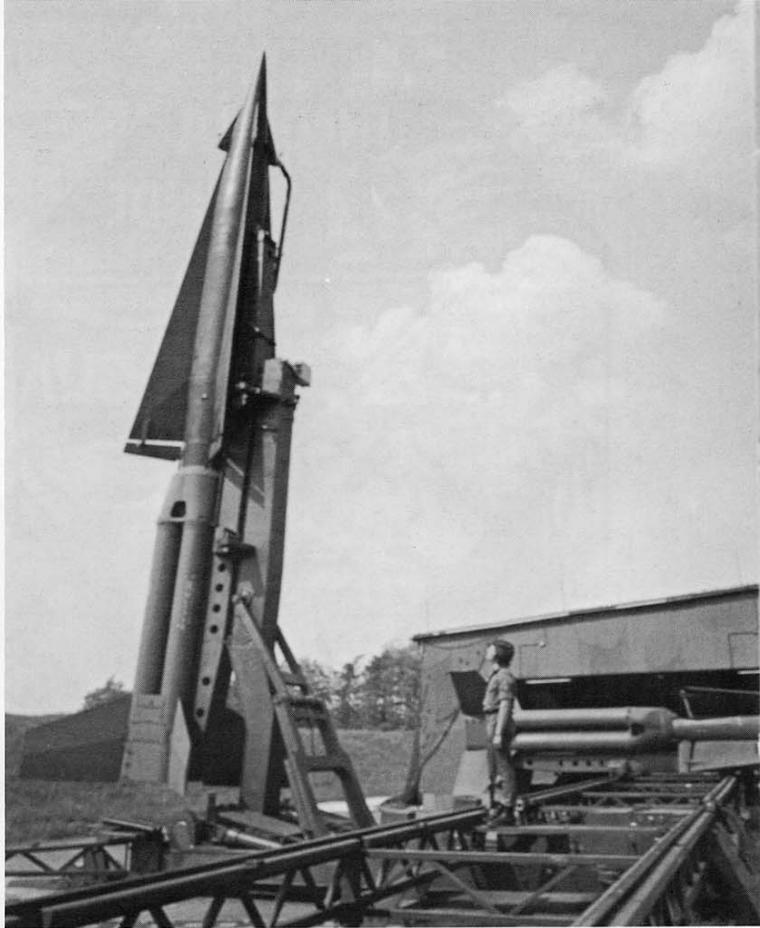


QUI A FIANCO - Due immagini del Nike Ajax esposto a Vigna di Valle. Interessante il fatto che il missile sia montato sulla rampa del "fratello maggiore" Nike Hercules, di cui si possono apprezzare diversi dettagli nell'immagine immediatamente a lato. Nell'altra foto sono visibili due degli stemmi della 1ª Aerobrigata Intercettori Teleguidati presenti sulle pinne del booster: da notare che i due arcieri sono rivolti in direzioni differenti.

(Aldo Zanfi, IPMS Modena e Walter De Paoli, Carnagnola)



SOPRA - Due immagini di Nike Hercules. A sinistra l'esemplare che si trova esposto presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare a Vigna di Valle, vicino a Roma; a destra un missile di una batteria della Reale Aeronautica Olandese, ripreso alla massima elevazione (87°). Da notare, in quest'ultima immagine, le dimensioni abbastanza rilevanti dell'intero complesso: visibile anche l'hangar in cui sono ricoverati i missili della batteria, e da cui fuoriescono per essere posizionati sulla rampa, con la guida a cui il missile è agganciato che scorre sulle rotaie visibili in primo piano.



(Aldo Zanfi, IPMS - Modena e KLu via Aldo Zanfi)

SOTTO A SINISTRA - Un dettaglio del Nike Hercules di Vigna di Valle. Visibile uno degli attacchi della guida del missile alla rampa di lancio; notare anche l'inusuale coccarda di nazionalità posta sul corpo del missile.

(Walter De Paoli, Carmagnola)

SOTTO A DESTRA - Sempre a Vigna di Valle è esposto anche il "fratello minore" dell'Hercules, ossia il Nike Ajax, di cui questo è uno dei pochi esemplari ancora esistenti in Italia. (Aldo Zanfi - IPMS - Modena)





L'insegna della 1ª Aerobrigata Intercettori Teleguidati è questo archiere con il motto " INCOCCA TENDE SCAGLIA", che viene portata sui lati delle derive dei missili Nike; i colori sono il bianco ed il nero.  
(Disegno di Walter De Paoli, Carmagnola, TO)

In generale il modello è di buona qualità, anche se il dettaglio superficiale può apparire un po' eccessivo in alcune zone lungo le pinne del missile e sulla rampa, difetto a cui si può facilmente rimediare con una passata di carta abrasiva. Completano il kit tre figurini, in effetti la parte meno riuscita dell'intera riproduzione. Per quanto riguarda la colorazione, il missile è interamente bianco, mentre la rampa è nel tipico verde oliva statunitense. Le decals permettono di "vestire" il modello nei colori di un reparto operativo sul suolo americano nei primi anni '50.

#### SAM-A-25/MIM-14 NIKE HERCULES, SCALA 1/40

Riprodotta in scala diversa dal precedente Ajax, forse per poter utilizzare un imballaggio delle stesse dimensioni, il modello del Nike Hercules rappresenta una delle prime versioni di questo sistema missilistico.

Seguiamo le istruzioni ed iniziamo con l'esame del missile, che, se confrontato con l'Ajax, appare decisamente gigantesco. È interessante notare come siano stati fedelmente riportati parecchi particolari, e l'unico appunto che si può fare riguarda la pesantezza della rivettatura, che nel caso dell'Hercules copre ampie superfici. Carteggiate senza pietà, visto che in realtà i rivetti sono a testa annegata e quindi addirittura meno evidenti che nel modello.

È poi necessario evidenziare con una incisione la linea di cerniera tra la parte mobile e quella fissa sulle pinne di governo nella parte posteriore del missile. Altri dettagli su cui lavorare sono le sonde anemometriche sulle pinne anteriori (da assottigliare), il portello d'accesso posto in corrispondenza della parte mobile delle pinne posteriori (da evidenziare maggiormente) ed il portello in cui si inserisce il tubo per il riscaldamento dei sistemi interni del missile (da incidere). Segue poi il montaggio del primo stadio o booster, che non richiede altro lavoro che la foratura della parte posteriore, all'interno ed attorno ai 4 tubi che contengono le cariche di lancio, e delle due finestre laterali che consentono l'ispezione della parte superiore del booster stesso. Si possono anche assottigliare i due ganci che uniscono la parte terminale del primo stadio alla guida di lancio, che nel modello sono sovradimensionati. Si passa poi alla costruzione della rampa, iniziando con l'assemblaggio della base rettangolare e proseguendo poi senza difficoltà con le altre fasi, tenendo presente la necessità di qualche operazione preliminare di rifinitura dei vari pezzi. Le uniche peccche riguardano la guida ed il braccio di sollevamento stampati insieme; si perdono così diversi particolari che, anche se di secondo piano, sono comunque necessari. Manca infatti, anteriormente sulla testa della guida, il giogo che blocca il missile, impedendogli di cadere una volta sollevato, e sempre sulla guida, i due spinotti (con i relativi alloggi) per il collegamento del missile alla rampa.



QUI SOPRA - Due immagini di Nike Hercules in servizio con le Forze Armate Greche, ripresi durante una parata militare per le vie di Atene; da notare che i missili sono montati sugli autocarri insieme a parte delle rampe. Il colore del primo stadio è il solito verde oliva, mentre quello del missile vero e proprio è leggermente più chiaro. Per quanto riguarda le coccarde di nazionalità, queste sono riportate su entrambi i lati delle 4 pinne posteriori, mentre nella parte anteriore del missile è ben visibile lo stemma di reparto. Questi esemplari differiscono per alcuni particolari del primo stadio da quelli in servizio presso la nostra Aeronautica Militare. (T. Metsovitis via Armando Rossi, IPMS Modena).

Il kit è completato anche in questo caso da tre figurini che si possono utilizzare per un eventuale diorama, e che sono molto più belli degli analoghi inclusi nel modello dell'Ajax. Il Nike Hercules della Revell riproduce la prima versione di questo sistema missilistico, e le successive varianti differiscono principalmente nella rampa: quest'ultima infatti, se confrontata con quella dei sistemi ancora in servizio con le unità della 1ª Aerobrigata Intercettori Teleguidati dell'AMI, risulta essere molto diversa, soprattutto per quanto riguarda i sistemi per l'innalzamento del braccio, il sistema di ancoraggio al terreno (con l'uso di piattaforme più larghe) e l'introduzione di un altoparlante interfono per comunicazioni con hangar di ricovero dei missili. Una conversione per riprodurre un esemplare italiano è comunque possibile, anche se richiede la disponibilità di una buona documentazione, peraltro non facilmente disponibile. Per finire con la colorazione, i primi esemplari americani avevano il missile in bianco ed il booster in verde, ma successivamente tutti i sistemi in servizio nei vari paesi della NATO sono stati verniciati interamente nel solito verde oliva, colore anche della rampa. Le decals fornite dalla scatola permettono di scegliere tra un Nike statunitense ed uno dell'Aeronautica Olandese.

#### DIMENSIONI E CARATTERISTICHE

- Nike Ajax: Lunghezza: -con booster m 10,61 -senza booster m 6,40; diametro del corpo: m 0,34; apertura alare: m 1,45; peso al momento del lancio: kg 1.045; velocità massima: Mach 2,3; tangenza operativa: m 19.000; raggio d'azione km 16 ± 40.

- Nike Hercules: Lunghezza: -con booster m 12,65 -senza booster m 8,23; diametro del corpo: m 0,79; apertura alare: m 1,88; peso al momento del lancio: kg 4.720; velocità massima: Mach 3,65; tangenza operativa: m 47.000; raggio d'azione: oltre 140 km.

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

# NUOVI KITS

## MDD OA-4M SKYHAWK MONOGRAM 1:48

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

Il buon Don Greer questa volta l'ha fatto grossa! Colpa forse del superlavoro, ma quel "MARINIES" che compare sulla deriva dello Skyhawk disegnato sulla scatola ha un po' il sapore di uno scherzo fra buoni amici e come tale noi lo accettiamo. Goliardia a parte, aprendo la scatola ci si trova di fronte ad un piacevole kit nello standard elevato che la Monogram ha saputo raggiungere negli ultimi anni. Ultima variante del celeberrimo Skyhawk, questo OA-4M è un velivolo poco diffuso,

essendo stato realizzato in soli 23 esemplari ottenuti per conversione di altrettanti TA-4F, ma è indubbiamente interessante perchè dotato di un gran numero di apparati di comunicazione ed ECM, le cui antenne ne caratterizzano fortemente la silhouette, permettendogli di adempiere al compito di Forward Air Controller, missione che l'USAF affida ai suoi OV-10A e OA-37B. A questo punto è interessante notare come la Monogram abbia sfruttato gli stampi del precedente A-4E per realizzare questo nuovo modello; infatti, dei 5 telai che racchiudono i pezzi, soltanto i 2 riguardanti le semifusoliere e le parti trasparenti sono nuovi mentre in una delle vecchie stampate vi è un inserto che comprende alcuni particolari secondari come i nuovi abitacoli, antenne varie, sonde ecc. Ciò permetterà alla casa statunitense di immettere sul mercato qualora volesse una delle versioni biposto da addestramento (es. TA-4J) semplicemente sostituendo i due pezzi delle semifusoliere.



SOTTO A SINISTRA - La gamba anteriore del carrello di un McDonnell-Douglas A-4G Skyhawk, con il caratteristico ammortizzatore a lunga corsa. In alto è presente il deflettore dei gas di sparo del cannone, nonostante quest'ultimo non sia montato.

SOTTO A DESTRA - La gamba posteriore destra con il suo complicato sistema di retrazione e chiusura dei portelli; in primo piano il faro d'atterraggio, presente solo su questo lato. Da notare la ridotta sezione del pneumatico ad alta pressione.

QUI A FIANCO - Interessanti dettagli dei portelli del vano del semicarrello principale sinistro e della relativa gamba, con il complessivo del freno a disco e delle sue triple pinze bene in evidenza. Il colore base dei vani dei carrelli dello Skyhawk è il bianco lucido.

(Tutte le foto sono via Aldo Zanfi, IPMS - Modena)



Passando ad un'analisi del kit, nella scatola si trovano 95 pezzi in plastica grigio scuro molto ben lavorabile, più 2 trasparenti per l'ottimo tettuccio posizionabile anche aperto. Un occhio molto attento potrà notare una certa diversità nel dettaglio superficiale fra le componenti più anziane e le parti nuove, ma ciò non pregiudica assolutamente la costruzione di un buon modello, essendo la qualità degli stampi Monogram elevata già da diversi anni; unica eccezione l'equipaggio: infatti per qualche strana ragione il secondo pilota ha una taglia molto più massiccia del suo collega, quasi da sembrare John Wayne confrontato a Woody Allen! In ogni caso gli interni della cabina non soffriranno per la loro mancanza essendo piuttosto accurati anche se qualche intervento per affinare alcuni particolari non guasterà. Altre zone critiche sono i carrelli: molto ben fatte le gambe di forza, i portelli e il vano anteriore, ma i vani principali pur se molto dettagliati mancano decisamente di profondità, mentre le 3 ruote fornite sono inaccurate sia nel disegno dei cerchioni che nel profilo del battistrada, e questo è probabilmente il difetto più seccante del kit. D'altra parte sono molto apprezzabili alcuni dettagli quali gli slat, gli aerofreni ed i flap in parti staccate, anche se proprio i flap sono privi di qualunque dettaglio sulla faccia interna; i modellisti meticolosi noteranno che su un velivolo parcheggiato (nella scatola c'è anche una scaletta) gli ipersostentatori anteriori e posteriori sono sempre abbassati mentre gli aerofreni sono chiusi. Chi se la sente potrà modificare gli stabilizzatori nella frequente posizione "tutto a cabrare". Un'ultima parola per il deludente ugello di scarico e per le prese d'aria principali, prive di uno schermo che nasconde il vuoto della fusoliera, altrimenti abbastanza realistiche. I carichi esterni sono ben realizzati ma inadeguati causa la differente destinazione (A-4E): infatti un MER con 6 Mk.82 Low Drag e due missili Shrike mi sembrano fuori luogo per le missioni FAC per cui consiglio di tenere come base i 2 serbatoi da 1100 litri cui aggiungere eventualmente un paio di lanciarazzi (es. LAU-68) da cercare nella banca dei pezzi. Le decals sono un po' deludenti perché fuori registro, e permettono di realizzare un velivolo del Marine Headquarters & Maintenance Squadron 13 di base a Iwakuni, Giappone, con la corrente mimetica plurigrigio 36320/36375/36495 ben illustrata dai disegni sulle istruzioni. Un particolare che sarà ben accolto è una serie di striscie nere da applicare al gancio di appontaggio onde evitare noiose mascherature con nastro adesivo e vernice. Per concludere, un modello valido di un interessante velivolo che rimarrà in circolazione per molto tempo ancora. ■

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY MONOGRAM MODELS, INC.

## DOUGLAS DC-6B "SECURITE CIVILE" HELLER 1:72

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

La Heller ci riprova: dopo l'eccellente Canadair CL-215 di qualche anno fa, ecco questo simpatico DC-6B sempre nel ruolo e con i colori dei bombardieri d'acqua della Sécurité Civile francese. La scatola è di dimensioni generose e, una volta aperta, troviamo alcune sorprese, la prima delle quali è la plastica delle stampate in due colori: infatti mentre la maggior parte dei componenti è in giallo vivo, vi sono pure due telai identici che portano i pezzi dei propulsori e del carrello principale realizzati in grigio medio, questi ultimi comuni alle tre scatole sul DC-6 che la Heller ha in programma (la seconda riguarda un velivolo delle linee aeree scandinave SAS e la terza è la versione militare C-118 Liftmaster). Un'altra piacevole novità riguarda la pannellatura superficiale che è di tipo inciso, rompendo con le tradizioni della casa; certo la finezza non è al livello delle migliori realizzazioni Esci o Hasegawa, ma l'effetto è senza dubbio piacevole. In generale le forme e le dimensioni del modello sono soddisfacenti, tranne alcune eccezioni, ma il montaggio, nonostante il ridotto numero di componenti (84 pezzi, inclusi 15 trasparenti) non è agevole, stanti le lievi deformazioni delle parti più grandi ed i pochi perni di registro sulle superfici

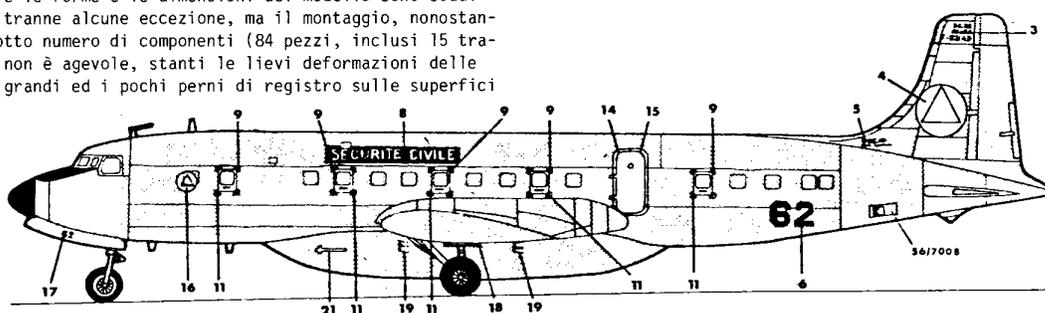
di contatto. Esaminando attentamente la fusoliera si scoprono alcuni errori di forma: il profilo inferiore della coda appare troppo rettilineo e la sagoma dell'impennaggio verticale è un po' bassa, ciò che conferisce all'insieme un aspetto lievemente tozzo anche a causa dell'eccessiva corda della deriva. Pure nel muso vi sono problemi causati da errate sezioni trasversali della fusoliera davanti al parabrezza che rendono la sagoma leggermente bassa e squadrata, mentre la forma dei finestrini della cabina di pilotaggio è piuttosto dubbia. L'interno della cabina è ben dettagliato e anche il complesso del carrello è discretamente realistico, ma deludono un po' i vani di retrazione, troppo spogli: su di un modello di questa taglia tale difetto è piuttosto evidente. La fusoliera ha la normale serie di oblò delle versioni di linea che però non appaiono realistici visto che l'elevato spessore della plastica trasparente comporta la presenza di molti ritiri; fortunatamente i DC-6B antincendio hanno gran parte dei finestrini otTURATI (grosso lavoro di stuccatura per chiudere le relative fessure), ma chi volesse sostituire i pochi vetri rimasti con acetato, si troverebbe con una fusoliera cavernosamente vuota perché la Heller non ha incluso nemmeno un pur semplice pavimento, mentre nel Canadair avevamo un magnifico dettaglio interno. Altre zone che danno grattacapi sono le gondole motori, dove ci sono diverse prese d'aria da aprire; sembra poi che la ditta francese abbia un'antipatia congenita per i motori stellari, perché anche questa volta i P & W R-2800 sono riprodotti in un sol pezzo poco convincente e sussistono pure sospetti sulla forma delle pale delle eliche e delle ogive, queste ultime poco appuntite. In pratica il kit fornisce una discreta base di partenza per costruire un DC-6B ma, come si vede, per fare un lavoro preciso si deve intervenire su numerosi particolari. Le decals sono ben stampate e a registro e permettono di realizzare l'esemplare n. 62 F-ZBAD basato a Marignane nel 1983: ricordo che i quattro esemplari del quadrimotore in servizio nella Sécurité Civile sono diversi uno dall'altro nel numero e nella posizione dei finestrini, delle antenne e in altri dettagli; quindi per costruire un velivolo diverso da quello proposto occorrerà documentarsi adeguatamente. Purtroppo i caratteri della grande scritta su fondo nero da applicare sopra gli oblò centrali sono sbagliati e pure i numeri per i portellini del carrello anteriore sono troppo grossi e di forma inesatta, errori questi un po' rognosi da rettificare. In effetti la nuova politica commerciale della Heller, se da un lato permette di realizzare kit economicamente impegnativi come questo senza dispendiosi investimenti, sfruttando la poliedricità degli stampi ed economizzando sul numero delle parti incluse, dall'altro mi sembra che penalizzi il modellista evoluto che dopo aver speso una discreta cifra (21.000 lire), specie per l'acquisto di un bestione come questo, si aspetta uno standard qualitativo più elevato. Ciò non toglie che questo DC-6B sia un modello onesto e che la scelta del soggetto sia molto interessante, nel costume della casa francese; con le sue dimensioni (è più grande di un B-24) e la sua livrea giallo-rossa non passerà certo inosservato in qualunque mostra di modellismo. ■

Review sample kindly supplied by HELLER

## CITROEN DS 19 HELLER 1:24

DI ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. - MODENA

Sembra proprio che gli unici modelli paganti attualmente siano quelli stellari o civili, ragion per cui gli appassionati di questa branca del modellismo vedono comparire sempre più spesso sugli scaffali dei negozi ghiottonerie impensabili fino a qualche anno fa. In quest'ottica la Heller ha immesso sul mercato il modello di una auto che ha caratterizzato una intera epoca: la Citroen DS 19. Conosciuta con altri nomignoli quali "Ferro da stiro", "Lo Squalo", ha letteralmente impazzato per un ventennio nella vita, sullo schermo, nei fumetti. Da Alain Delon a Lino Ventura, tutti i buoni ed i cat



tivi del cinema d'oltralpe hanno pagato il loro tributo allo straordinario successo che arrise al veicolo progettato da Lefebvre. Innovativa e geniale nella concezione, ci viene proposta in scala 1/16, in una lussuosa scatola di generose dimensioni, con tanto di aggressivo disegno che ne cattura in pieno la linea filante ed originale. Assemblata misura la bellezza di 300 mm, ben figurando in qualsiasi collezione. In tutto abbiamo sei stampe, delle quali una per gli ottimi trasparenti, le parti cromate (superbe) e le ruote in vera gomma (finissime e prive di bave difficoltose da eliminare). Per controllo stampata in un sol pezzo della struttura superiore dell'auto è un vero gioiello di ingegneria. Per un totale di 150 pezzi il kit si colloca nella fascia privilegiata di quei modellisti che abbiano perlomeno alcuni modelli alle spalle. In fin dei conti è sempre un modello Heller e tutti conosciamo la specializzazione di questa ditta: complicare a volte le cose semplici, e la Citroen DS 19 non fa eccezione. Istruzioni standard, passo dopo passo, chiare e ricche di simbologia riferita al classico modo francese di indicare pezzi speciali, alternativi, da non incollare ecc. oltre alla loro colorazione. Quest'ultima operazione è grandemente facilitata dall'uso dei colori Humbrol come riferimento. Il vano del motore, pur ricco nelle dotazioni, andrà comunque arricchito dei soliti cavi, cavetti ed ammenicoli vari del tutto assenti nel kit. Decisamente spoglia la plancia di comando, che andrà dettagliata in toto, eliminando la orrenda decal che rappresenta il tachimetro, completamente inutile, visto che è completamente nera. Le decals sono veramente il tallone d'Achille di questo modello, a parte quanto riferito prima, viene proposta una sola immatricolazione oltre ai fanalini catarinfrangenti (non tanto belli). Sconsiglio vivamente a tutti di tentare di rendere funzionanti i pochi cinematismi esistenti, pena.....una immediata rottura del tutto. Unica nota veramente negativa per quanto riguarda il montaggio, è l'estrema difficoltà nell'unione del pezzo superiore con il telaio vero e proprio. Il tutto non è affidato altro che all'abilità del modellista, vista la totale mancanza di un qualsiasi punto di riferimento fisso. Con un minimo di perizia, fantasia e ricerca si può comunque realizzare un modello veramente interessante. Basta armarsi di macchina fotografica e appostarsi vicino ad una qualsiasi paninoteca: garantito che troverete certamente modo di fotografare una di queste gloriose veterane in livree strane o quantomeno insolite. Se poi amate la finesse, procuratevi una Jaguar E Type (sempre Heller), comprate Diabolik e cercate ben bene un disegno dell'integerrimo ispettore Ginko, mentre corre a tutta velocità verso l'ennesimo fiasco. Buon divertimento a tutti.

Review sample kindly supplied by HELLER.

## CURTISS P-36/HAWK 75 REVELL 1:72

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

Fra le riedizioni che la nota multinazionale del modellismo ha presentato in catalogo lo scorso anno è compreso anche il modello di questo sfortunato caccia americano, predecessore di ottimi aerei del periodo bellico. Esaminiamo dunque il modello del Curtiss P-36, che ci è stato gentilmente fornito dal distributore italiano dei prodotti Revell, la Adica-Pongo. Come si può immaginare, lo stampo è rimasto immutato, mentre è cambiata la scatola, al cui interno troviamo tre stampe in plastica verde ed i trasparenti, per un totale di poco più di 30 pezzi. La prima impressione che si ricava è giustamente quella di essere di fronte ad un prodotto un po' "stagionato" e quindi non allo standard delle realizzazioni più recenti, ma con un minimo di lavoro si riesce ad ottenere un modello onesto e privo di errori. Iniziando dall'abitacolo, è necessaria una certa opera di ricostruzione, con la realizzazione

Curtiss Hawk 75A-6 dell'Aeronautica Norvegese, basato a Kjeller/Oslo nell'aprile del 1940. Notare l'assenza delle mitragliatrici e delle antenne radio. Il velivolo è interamente in metallo naturale, con bande nei colori nazionali norvegesi (rosso-bianco-blu-bianco-rosso) alle estremità alari e sulla deriva; il numero 439 (presente su entrambi i lati della fusoliera) è in nero.

Disegno di/Drawing by: Cato Guhnfeldt, IPMS NORWAY.

Reproduced from Vol. 3 No. 1-1977 of "Lintuben", magazine of IPMS NORWAY.

di pavimento, sedile, cruscotto e barra di comando, visto che il kit è provvisto solamente di un enorme seggiolino e di parte del pavimento: onde evitare grossi problemi è consigliabile preparare il tutto per il montaggio della capottina in posizione chiusa, il che permetterà di "sorvolare" su diversi dettagli. Si può quindi chiudere la fusoliera, dopo aver posizionato il ruotino di coda, precedentemente rifinito e privato di alcune piccole sbavature, per passare poi alle ali, che hanno l'intradosso riprodotto in un pezzo unico per facilitare l'ottenimento del corretto diedro. I vani dei carrelli principali si presentano un po' spogli ed un minimo di attenzione sarà richiesta dalle gambe e dalle ruote. Sempre per quanto riguarda le ali, è meglio sostituire le canne delle mitragliatrici ed il tubo di pitot con dei sottili pezzi di sprue filato. Per completare il modello non rimane quindi che montare il motore e la relativa cofanatura. Per quanto riguarda i trasparenti, appare eccessivo il foro sul pannello posteriore sinistro in cui si inserisce la discesa dell'antenna a filo: si potrebbe sostituire la discesa d'antenna con un cilindretto più sottile, ma questo comporta anche la riproduzione di un nuovo pannello trasparente. La capottina presenta parabrezza e parte scorrevole in un unico pezzo, per il montaggio in posizione chiusa, ma una eventuale separazione delle due parti non è difficile, richiedendo solo un po' di attenzione per rispettare la linea del montante. Il kit propone un solo schema di colorazione, per un velivolo finlandese con mimetica a bande; le decals sono discrete, anche se in qualche punto compare un leggero alone giallastro che sarà meglio eliminare. In sostanza, che buon modello, che può essere facilmente portato ad un livello qualitativo molto vicino a quello di più giovani esponenti del mondo aeronautico in miniatura.

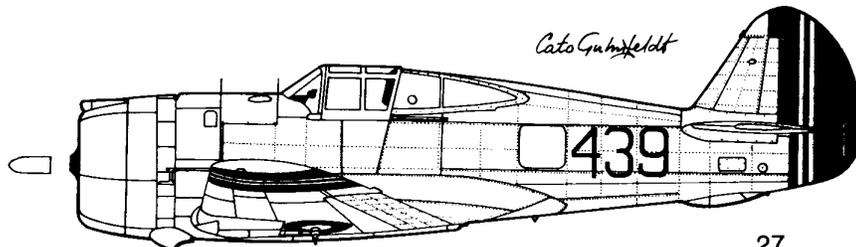
Il modello recensito è stato gentilmente fornito da ADICA-PONGO, distributore italiano dei prodotti REVELL, che desideriamo qui ringraziare.

## KLEMM KL-35 HUMA 1:72

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

La HUMA MODELL è una ditta artigianale tedesca che ha esordito lo scorso anno nella produzione di kit in plastica con procedimento ad iniezione a bassa pressione in stampi a breve vita; il primo modello è stato quello del Focke-Wulf FW-44 Stieglitz, salutato calorosamente dalla stampa specializzata europea. Ed ecco ora apparire questo Klemm Kl-35, che continua il filone degli addestratori tedeschi degli anni '30 '40.

Il Kl-35 è un monoplano biposto con carrello fisso ed ala bassa a gabbiano, poco conosciuto ma intensamente usato dalla Luftwaffe prima e durante la 2ª G.M. come addestratore sportivo ed esportato pure in alcuni paesi europei. Il modello è semplicemente imballato in un sacchetto di plastica e consta di 33 pezzi in plastica bianca, tutti raggruppati su di un solo telaio e ad esso solidamente ancorati (per cui consiglio di usare un piccolo seghetto o delle cesoie per separarli senza danni). Le dimensioni ad assemblaggio ultimato sono abbastanza ridotte (solo 10 cm. di lunghezza), ma ciò non va a discapito della qualità generale: il dettaglio superficiale è piuttosto buono, sia in rilievo che inciso, e solo i particolari più minuti come le gambe del carrello o l'"arredamento" per i posti di pilotaggio sono un po' approssimativi, ma possono facilmente essere sostituiti con sprue stirato e plasticard; in compenso sono forniti due minuscoli ma trasparentissimi parabrezza. Il montaggio non presenta difficoltà per un modellista di media esperienza, anche se mancano alcuni riferimenti precisi per il posizionamento delle varie parti: in ciò è di aiuto il foglio delle istruzioni, abbastanza chiaro, e che fornisce pure un disegno a tre viste ed una descrizione del velivolo (naturalmente in tedesco). Sono inclusi diversi pezzi alternativi, che riguardano il carrello, per realizzare diverse versioni. Gli unici lavori di correzione importanti consistono nel raccordare meglio

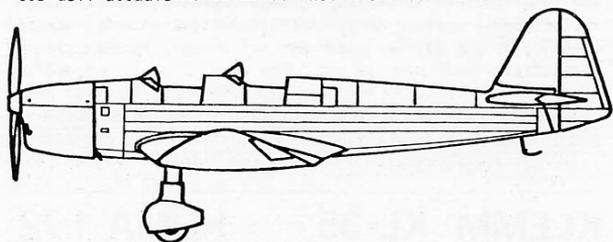


Alcuni Klemm Kl-35 sono ancora volanti, come questo esemplare svizzero della versione D, ripreso qualche anno fa durante una manifestazione aerea. La colorazione è decisamente sgargiante, con la parte superiore della fusoliera in blu scuro, ed il resto a strisce bianche e rosse: ali e piani di coda sono decorati con un motivo a raggi pure in bianco e rosso. L'immatricolazione civile HB-UBK è in blu scuro.

(Pierluigi Moncalvo, IPMS-Torino)



La giunzione ali-fusoliera, che mostra un visibile scalino e nell'aprire alcune prese d'aria nella zona del motore. A completamento del kit vi è un ottimo foglio di decals, che permette di scegliere tra ben sei esemplari civili o militari, con colorazioni veramente "gustose" come un Kl-35B della Luftwaffe in Grau 02 ed azzurro 65 con chiazze in grigio 75 e cofano motore rosso, un Kl-35D svedese con sci e fusoliera in verde scuro con ali e impennaggi arancione, oppure un Kl-35D dell'attuale Aeroclub di Rhein-Mein.



Per concludere, avrete capito che si tratta di un kit che un modellista medio può trasformare in un eccellente modellino con poca fatica; certo non si può pretendere la precisione di montaggio o la delicatezza di dettaglio di una scatola Hasegawa, ma ritengo che questo tipo di modelli ad iniezione offra molto di più di un vacuform all'appassionato di soggetti "esotici", e ad un prezzo ragionevole, visto il basso numero di esemplari tirati e la distribuzione a livello amatoriale. Dunque, speriamo che la HUMA MODELL continui su questa via, magari dedicandosi a riprodurre velivoli un poco più conosciuti, in modo da incrementare la diffusione (e a facilitare la ricerca di documentazione).

Review sample kindly supplied by HUMA MODELL, Kilianstadter Straße 9, 6450 Hanau 6, Bundesrepublik Deutschland.

--- Il modello del Klemm Kl-35 può essere richiesto direttamente alla HUMA MODELL, all'indirizzo sopra citato; il suo costo è di DM 12,95 (circa 7.800 lire). (N.d.R.)

## ...E NUOVE DECALS

### FLIGHT COLOURS DECALS CH-124, CL-30, CL-13A & B 1:72

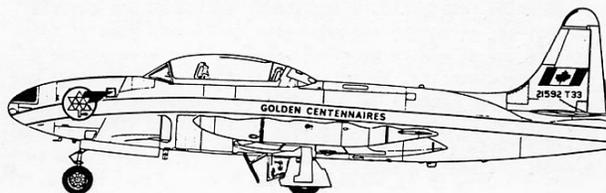
DI ALDO ZANFI, I.P.M.S., - MODENA

- 72A04 - United Aircraft of Canada (Sikorsky) CHSS-2/CH-124 Sea King in current Canadian Forces service.
- 72A05 - Canadair CL-30 Silver Star Mk.3 Hack Aircraft in service with the Golden Centennaires (1967) and the Snowbirds (1972-75)
- 72A06 - Canadair CL-13A & B Sabre Mk. 5/6 in Golden Hawk service 1959-64.

Come preannunciato nella recensione apparsa nello scorso "Notiziario", la canadese Trident Products ha realizzato altri tre fogli di decals nella sua serie denominata "Flight Colours". I commenti che si possono fare riguardo a questi nuovi fogli sono praticamente gli stessi già fatti a suo tempo, ossia che ci troviamo di fronte a prodotti di buona qualità,

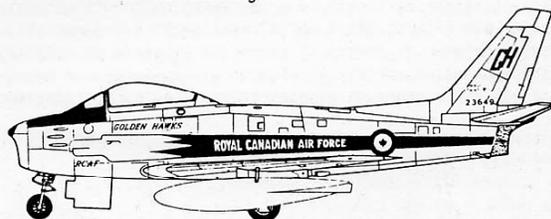
che poco hanno da invidiare ai più noti e senz'altro più diffusi Microscale, a cui sono sicuramente superiori per quanto riguarda il foglio delle istruzioni (che reca oltre ai classici profili al tratto anche alcune immagini in bianco e nero). Le varie insegne sono ben stampate ed a registro e comprendono tutti i marchi principali, trascurando completamente gli stencils, da recuperare dai fogli di decals forniti insieme ai modelli che si utilizzeranno (vengono consigliati il Sea King Fujimi o Airfix, il T-33 Hasegawa o Heller e l'F-86 Hasegawa).

Il foglio 72A04 comprende insegne per due Sea King (il CHSS-2 s/n 12416 ed il CH-124 s/n 12406, entrambi illustrati anche dalle fotografie) ma sono forniti anche numeri per la riproduzione di altri esemplari (sono infatti presenti due serie di numeri, in due differenti dimensioni, per i codici principali mentre sono stranamente assenti per il serial completo). Il secondo foglio ha anch'esso insegne per due soli soggetti, due interessanti Silver Star (denominazione canadese per i T-33A) nei colori delle pattuglie acrobatiche "Golden Centennaires" e "Sonnbirds", rispettivamente i s/n 21592 e 133275.



Pure dedicato a velivoli di pattuglie acrobatiche è il foglio 72A06 avente per soggetto i Sabre dei "Golden Hawks", di cui è possibile riprodurre due esemplari in modo completo (a patto di riuscire a trovare le coccarde alari aggiuntive) mentre sono forniti serials per tre velivoli (23042, 23470 e 23649): sono proposte tutte e tre le varianti dello schema base adottato nel corso degli anni dai "Falchi" canadesi. Il costo di questi fogli dovrebbe essere analogo a quello degli altri già recensiti, ossia 3,69 US\$ cadauno; sono sicuramente reperibili presso la TRIDENT PRODUCTS all'indirizzo sotto riportato. I prossimi soggetti della serie "Flight Colours" saranno gli F-86 dell'USAF in Corea, gli F-86 in servizio con le Air Divisions della RCAF, i CF-5 ed i CF-104.

Final scheme with GH emblem, small-leaf roundel and solid lettering.



Review sample kindly supplied by TRIDENT PRODUCTS, P.O. Box 6201, Postal Station J, Ottawa, Ontario K2A 1T3 Canada. Many Thanks to Mr. Jack McGee of Trident Products.

# OSPREY BOOKS

THE M1 ABRAMS BATTLE TANK - S. ZALOGA - VANGUARD N° 41 - Lst. 3,95.

E' l'ultimo nato e già si iniziano a vedere i primi libri che lo descrivono. Sto parlando del nuovo libro che la casa editrice Osprey ha pubblicato nella collana Vanguard, una monografia interamente dedicata al carro americano M1 Abrams. Lo sviluppo di questo studio viene preceduto da una breve introduzione sulla evoluzione dei veicoli corazzati nel corso degli anni con particolare riferimento alle esperienze israeliane ed egiziane durante la guerra dello Yom Kippur nel 1973, dalla quale hanno preso spunto le nuove tecnologie per la costruzione dei moderni carri armati. La necessità statunitense di un nuovo carro da battaglia era motivata dalla constatazione che l'unico mezzo efficiente, l'M-60, nonostante i numerosi aggiornamenti, sia come manovrabilità che come armamento non sarebbe riuscito ad avere la meglio in scontri con i più moderni T-72, Merkava e AMX-32. Ma veniamo al nostro libro; data la recente entrata in servizio del carro non ci sono immagini belle, ma solo fotografie scattate nei più disparati poligoni. Le numerose fotografie, anche se riprodotte in piccolo formato sono di buona qualità, ritraggono il soggetto anche internamente e sono corredate da ampie didascalie. Non mancano le tavole a colori nelle quali viene rappresentato il carro con tutte le colorazioni previste dalle specifiche. Cosa interessante, oltre ai contrassegni di reparto, sono riprodotte anche tre figurine che illustrano l'equipaggio in tenuta ordinaria ed in quella da guerra NBC (di particolare interesse se il terzo carrista che indossa una tuta ignifuga). Per finire nelle ultime pagine trovano spazio alcune note sulle possibili varianti tuttora in corso di realizzazione. ■

ARMOUR OF THE VIETNAM WARS - S. DUNSTAN - VANGUARD N° 42 - Lst 3,95.

Di questa guerra si è scritto molto dal punto di vista umano, ma solo da qualche anno a questa parte si è cominciato a scrivere più tecnicamente; è questo il caso del volumetto edito dalla Osprey. L'argomento viene affrontato dalle origini del conflitto, con una quantità di immagini e di notizie concise ma sufficienti per illustrare le ragioni della scelta di un determinato veicolo e il suo impiego. Tutto questo suddividendo l'argomento non per veicolo ma per esercito, cioè vengono descritte le forze armate che hanno preso parte al conflitto ed i loro mezzi. Come al solito il testo è corredato una serie di illustrazioni a colori di eccellente fattura. ■

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

ROME'S ENEMIES (2): GALLIC AND BRITISH CELTS, di P. Wilcox, Men at Arms N. 158, Lst. 3,95.

Gli inglesi, a parer mio, hanno due soli miti che esulano da un contesto quanto mai di parte e nazionalistico: l'antica Roma e Napoleone. Prova ne sia la quantità di libri su questi argomenti che escono in un continuo ed ininterrotto effluvio. Anche la Osprey, venendo incontro ai gusti dei modellisti d'Albione, si adegua e fra i nuovi titoli della serie MAA abbiamo sia l'uno che l'altro argomento. Il libro sui nemici di Roma contempla questa volta i ceppi Gallici e Celti in un arco di tempo che spazia dal 400 AC fino al 2° Secolo DC. Il testo è ottimamente redatto, con descrizione di usi e costumi dei popoli chiamati in causa, sufficiente almeno come base, per uno studio più approfondito. Brevemente si trattano le varie campagne di guerra che li videro scontrarsi con i romani, fino al definitivo massimo espansionismo di Roma in Gran Bretagna, arenatosi al confine scozzese con il mitico Vallo di Adriano. La nota veramente eccezionale è data dai superbi disegni di McBride; autentici quadri, dove l'autore raggiunge livelli elevatissimi. Consigliato anche a chi normalmente usa cavarsi gli occhi sui waffenfarbe. ■

GRENADA 1983, di L.E. Russell e M.A. Mendez, Men at Arms N. 159, Lst. 3,95.

Ovvero, la storia scritta dai Marines. considerato che a nesun giornalista o fotografo fu permesso di sbarcare insieme ai militari, ma solo ad operazioni concluse o quasi, ecco che gli unici a poter dire la loro su come è "veramente" andata potevano essere personaggi con diretto accesso alle fonti del Pentagono. Niente di personale contro gli autori, abilissimi nel trattare una operazione ancora tanto calda come Grenada, ma solo un leggero fastidio dato dallo smaccato tentativo di avvalorare a tutti i costi la tesi dei "Buoni americani" intervenuti solo perchè loro richiesto. Materiale fotografico di prim'ordine, inedito ed interessante, testo agile e ben scritto, il libro si fa molto apprezzare. Le tavole a colori, per la mano di un illustratore che ancora non conoscevo, ben realizzate, anche se sono sicuro che con un poco di esperienza il prodotto finale possa migliorare ancora. Raccomandato. ■

NAPOLEON'S GUARD INFANTRY (2), di P. Haythornthwaite, Men at Arms N. 160, Lst. 3,95.

Come già accennato, per gli inglesi Napoleone è la sublimazione di qualcosa che ben spiegare non so. Certo è che su di lui ed il suo esercito tanto è stato detto che per niente sazi, ancora si vuole aggiungere qualcosa. Questo MAA è scritto e illustrato da due fra i massimi esperti in materia e leggendo mi sono così rapidamente perso in tutti i se, ma, come. Certo chi scrive deve veramente intendersene per avventurarsi. Decisamente riservato a chi ama questo periodo. ■

THE SPANISH FOREIGN LEGION, di J. Scurr, Men at Arms N. 161, Lst. 3,95.

Sinceramente quest'ultimo MAA mi sorprende un po'. Più che altro è per la scelta del soggetto. La legione straniera spagnola, nata sulla falsariga di quella francese, non ha certo una grande storia alle spalle e dedicarle un intero libro è, a parer mio, un tantinello forzato. Per fare il nazionalista, credo che tanto Bersaglieri che Alpini possano dire la loro senza sfigurare, anzi! L'autore, Scurr, già aveva scritto della divisione Azul e sembra proprio che abbia eletto la Spagna quale paese d'adozione. Tralasciando questa piccola polemica ammetto che il fascicolo è ben scritto, supportato da una ottima scelta iconografica; un pochetto deludenti i disegni di Fosten, a mio parere molto più a suo agio con i napoleonici. Sono i verdi delle divise che mi lasciano un po'....così. In definitiva un soggetto che comunque esercita un suo particolare fascino considerato l'esotico teatro nel quale fu chiamato primariamente ad operare: il Sahara. Sicuramente meno affascinosa la cruenta epopea della guerra civile dove l'orgoglio e il fanatismo di appartenere ad una elite riscosono un tributo di sangue veramente elevato. Dedicato a coloro che da 160 titoli aspettano un soggetto italiano, non solo come "alleato" dei tedeschi. Ad ogni modo sempre una buona lettura per evadere dai soliti salienti di Kursk. ■

ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. - MODENA

REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY OSPREY LTD.



Puff...

Anche questo "Notiziario" è finito, e speriamo sia stato di vostro gradimento. Per il prossimo numero sono in preparazione altre cose "terrificanti": oltre alle solite recensioni, preparatevi a subire articoli sul Convair F-106 Delta Dart, e sul BAC Lightning e per gli amanti dei mezzi corazzati, un altro "speciale" di 25 pagine sul semovente M 109. .... Ma sarà poi tutto vero? Lo scoprirete all'arrivo del prossimo Notiziario.

La Redazione

## DOCUMENTI E TESTIMONIANZE

BORGOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. I	L. 15.000
BORGOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. II	(esaurito)
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. I	(esaurito)
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. II	L. 15.000
ARENA - L'ultimo confronto (brossura)	L. 8.000
ARENA - L'ultimo confronto (rilegato)	L. 15.000
MARINI - Il treno ospedale	L. 4.000
CAPITANI - La difesa di Roma	L. 4.500
ARENA - La Regia Aeronautica vol. I	L. 15.000
ARENA - La Regia Aeronautica vol. II	L. 15.000
RICCI - La guerra aerea in Africa Orientale	L. 10.000
RAMPELLI - Crociera Atlantica Italia-Brasile (1930-1931)	L. 10.000
CAPITANI - 10 giorni di lotta da Scutari a Ragusa	L. 4.000

## LE MACCHINE E LA STORIA

AA. VV. - North American P 51 Mustang	L. 10.000
PAFI - Panzer III	L. 10.000
AA. VV. - Ju 87 Stuka	L. 10.000
BORGOTTI - GORI - Gli Stuka della Regia Aeronautica	L. 20.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Estrema difesa - vol. unico	L. 35.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Reggiane 2005	
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Fiat G 55	
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Macchi 205	
ARENA - II Radar - La guerra sui mari vol. I	L. 15.000
ARENA - II Radar - La guerra aerea, attacco difesa - vol. II	L. 15.000
ARENA - II Radar - La caccia notturna - vol. III	L. 15.000
ZIZZI - Storia ed evoluzione della propulsione aerea	L. 10.000
PESCE - Guerra attraverso l'etere nel teatro mediterraneo	L. 19.000
VIGNA - IMAM RO 37	L. 10.000
ARENA - I Caccia a motore radiale - vol. unico	L. 40.000
ARENA - I Caccia a motore radiale	
I la generazione intermedia	L. 10.000
II Macchi MC 200	L. 10.000
III Fiat CR 42	L. 10.000
IV Reggiane RE 2000	L. 10.000
V Fiat G 50	L. 10.000
BORGOTTI - GORI - II Savoia Marchetti SM 79 Sparviero (1933-1940) - Parte I	L. 30.000
Parte II	L. 50.000
PESCE - Storia della radio in aviazione	L. 10.000
ARENA - Mimetizzazione dei velivoli dell'Aeronautica Italiana	L. 15.000
PESCE - I dirigibili italiani	L. 40.000

## PROFILI - LE MACCHINE E LA STORIA

I - Macchi 202 MC	L. 3.000
II - Caproni Reggiane 2001	
III - SM 79 Sparviero	L. 3.000
IV - Schemi e colori mimetici dell'Aeronautica	L. 3.000
V - SM 82 Marsupiale	L. 3.000
VI - I Paracadutisti - aerei armi uniformi	L. 3.000
VII - Le bombe della Luftwaffe	L. 3.000
VIII - Fiat CR 42 Falco	L. 3.000
IX - Fiat G 50 Freccia	L. 3.000
X - BR 20 Cicogna	L. 3.000
XI - Breda 65	L. 3.000
XII-XIII - Il bombardamento in picchiata	L. 3.000
XIV/XV - Cant Z 506 - Cant Z 1007	L. 3.000
XVI/XVII - Macchi MC 200 - Fiat CR 32	L. 3.000

## LE FORZE ARMATE ITALIANE

GASPARINETTI - Gli Ussari di Piacenza	L. 10.000
PULETTI - I Lancieri di Aosta	esaurito
GIACHI - 41° Artiglieria	L. 5.000
PESCE - L'8° Gruppo Caccia	L. 5.000
STRADA - II° Stormo Caccia	L. 10.000
AA. VV. - Il soccorso aereo dell'Aeronautica	L. 10.000
PESCE - 101° Gruppo Tuffatori	L. 10.000
PETILLO - MERIGO - II 6° Stormo Caccia	L. 10.000
PESCE - Walzer del 102° Gruppo	L. 15.000
BORGOTTI - GORI - 96° Gruppo Bombardamento a tuffo	L. 6.000
ARENA - II 50° Stormo d'assalto	L. 15.000
DE LIBERO - La 5ª Squadra Aerea	L. 36.000
PESCE-MALIZIA - II Quinto Stormo	L. 35.000

## UOMINI - IDEE - FATTI

CAGOSSI - Da piccola Italiana a Partigiana combattente	L. 4.000
MANFREDI - Vespa 2 - 85 Squadriglia	L. 10.000
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. I	L. 15.000
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. II	L. 15.000
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. III	L. 15.000
CLOSE - L'Europa senza difesa?	L. 9.000
VERNA - Operazione BADR	L. 15.000
PIEROTTI - L'aria delle mie colline	L. 14.000
LUCIANO - Guerra dei corazzati in Africa Settentrionale	L. 12.000
PIEROTTI - Sogno di un mondo senza guerre	L. 10.000