



IL NOTIZIARIO

VOL. 20 N. 1 1989



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

IN COPERTINA:

Carro da combattimento AMX 40 ripreso durante l'edizione 1987 dell'Esposizione di Materiale Militare tenutasi a Satory (Parigi).

"Dalla Libia al Libano, Storia, Tecnica, Insegne, Mimetiche ed Uniformi delle truppe corazzate italiane", di Nicola Pignato, Editrice Scorpione-Taranto.

Finalmente!!

Questo libro doveva uscire in occasione del 75° Anniversario dello sbarco in Libia delle prime autoblindo italiane, avvenuto nel 1912 e del primo impiego bellico di un mezzo corazzato. Viene invece pubblicato nel 70° annuale del primo combattimento sostenuto da un carro armato italiano, sempre in Tripolitania, quando un mastodontico Fiat 2000 da 40 tonnellate, inviato nella colonia nel febbraio 1919, e dislocato a Mischiasta, presso Zanzur, ad una trentina di chilometri ad occidente di Tripoli, avanzò in direzione di un gruppo di un centinaio di ribelli. Costoro ne rimasero terrorizzati e si dispersero ai primi colpi di mitragliatrice, come ricordò il colonnello Noè Grassi nella sua pubblicazione "I Carri d'assalto" edita nel 1923.

Si tratta, come i nostri lettori potranno constatare, di un lavoro destinato, oltre che ai carristi desiderosi di conoscere le proprie "radici", agli storici, agli appassionati, ai collezionisti e restauratori di veicoli corazzati "d'annata" e (perché no?) ai modellisti. A questo proposito, rileviamo infatti che la maggior parte delle fotografie qui raccolte contiene anche indicazioni relative ai colori ed ai distintivi dei mezzi raffigurati. Sarebbe stato interessante, dirà qualcuno, non limitarsi ai carri ed alle autoblindo che, come diceva Machiavelli "han fatto giornata", ma includere altresì le attuali mimetizzazioni di campagna degli M60A1, dei VTC, dei semoventi M109G... Ma ciò, e lo dobbiamo riconoscere, avrebbe fatto lievitare ancor di più il costo dell'opera, pur se questo, tenute presenti le differenze di tiratura, non si discosta molto dalle analoghe pubblicazioni straniere. Sarebbe stato inoltre preferibile (ma ciò; credeteci, rincesce anche all'autore) che alcune foto di scarsa qualità non venissero esageratamente ingrandite ed altre, eccellenti, non fossero state eccessivamente ridotte. Si lamenta anche che qualche disegno, come quello del carro CV 33 di Hamanlei, non sia stato reso nei colori originali. Purtroppo ci si deve accontentare, sorvolando pure su i numerosi errori tipografici.

Ci dobbiamo comunque rallegrare che questo infaticabile ricercatore sia riuscito a raccogliere, perfino negli angoli più inaccessibili d'Europa, documenti fotografici che forse sarebbero andati, col tempo, irrimediabilmente dispersi. E chissà, anche i ritardi in cui quali il volumetto è apparso gli hanno giovato, permettendo a Nicola Pignato di arricchirlo fino all'ultimo momento con immagini e giotte informazioni che hanno ovviamente comportato un aumento del numero delle pagine.



Si tratta di una inedita ed accuratissima opera di ricerca storica in cui vengono rievocate le vicende delle truppe meccanizzate del nostro Esercito, dalle prime esperienze della guerra Italo-Turca sino alla recente partecipazione alla Forza Multinazionale in Libano e quindi ai giorni nostri. Il volume, di grande formato, si articola organicamente in quattro parti, ognuna delle quali è completata da note sulle colorazioni del periodo, mentre una serie di appendici tratta altri aspetti dell'argomento, dalle uniformi alle norme che stabilivano targhe, distintivi, fregi ecc.. Gli appassionati vi troveranno, tra l'altro, disegni e spaccati dei mezzi da combattimento assolutamente inediti. Ci sembra doveroso sottolineare la qualità della sezione

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 10/11/85.

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

I.P.M.S. - ITALY
Casella Postale 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli -MO-
Italy

Quote sociali per l'anno 1989:

Soci Senior (oltre i 16 anni).....Lit. 30.000
Soci Junior (fino a 16 anni).....Lit. 10.000

1989 Membership dues for foreigners:

Europe.....Italian Lire 30.000
Overseas.....U.S. \$ 30,00

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

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

Giorgio Pini
Casella Postale 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli -MO-
Italy

a colori, alla quale l'Autore ha dedicato una particolare attenzione, ed il rigore scientifico con cui sono stati documentati molti aspetti dell'affascinante periodo storico. Ma vogliamo lasciare ai lettori la scoperta di questo minuzioso lavoro, che per la prima volta nel nostro paese prende in esame particolari finora trascurati di uno dei periodi più interessanti della recente storia militare italiana. Se il successo del volume lo giustificherà, non escludiamo possa venir pubblicato, a breve scadenza, un seguito magari più attento ai mezzi della seconda metà del secolo ed agli sviluppi più recenti della nostra Arma Corazzata. Il libro può essere richiesto in contrassegno di Lire 60.000, alla Editrice Scorpione, Via Mazzini 5, 74100 Taranto.

I soci in regola con la quota 1989 potranno usufruire di uno sconto del 25% (escluse le spese di spedizione). Inviare gli ordini a Giorgio Pini, presso la solita casella postale.

Saverio De Florio
Centro di Taranto

INDICE:

FERRARI GTO di Aldo Zanfi.....	Pag. 1
G.55 PROTOTIPO di Riccardo Trotta.....	" 4
PANZER II di Carlo Pecchi.....	" 8
SATORY XI da Carlo Pecchi.....	" 16
BUCKER BU-138-181 di Aldo Zanfi.....	" 18
UNA GIORNATA PARTICOLARE di S. De Florio..	" 21
LA VETRINA DELL'I.P.M.S. di S. De Florio..	" 22
PITCAIRN PCA-2 di Edoardo Rosso.....	" 24
COSE NUOVE DAL MONDO.....	" 25

IN REDAZIONE:

CARLO R. PECCHI

FERRARI GTO

Ad ideale complemento della GTO di cui si è già parlato su queste pagine, la Italeri propone anche, nella stessa scala 1/24, un kit della "prima" GTO, la Ferrari 250GTO che, nella prima metà degli Anni Sessanta portò numerosi successi sportivi alla Casa di Maranello.

Il kit della Italeri comprende oltre un centinaio di pezzi, distribuiti su diverse stampate, in plastica di differenti colori (nero, grigio metallizzato, plastica cromata e trasparente, e, ovviamente, rosso); un sacchetto separato contiene quattro pneumatici riprodotti in gomma morbida. Tutte le parti sono ben stampate (con l'eccezione di alcune di quelle cromate, di fattura un pò grossolana), senza sbavature e pochi ritiri (ma in punti piuttosto "difficili", come, ad esempio, le lamine delle balestre posteriori), per cui si rendono necessarie alcune operazioni di rifinitura, prima di iniziare il montaggio vero e proprio.

L'assemblaggio si presenta senza particolari difficoltà, aiutato da un buon foglio di istruzioni, che reca anche una immagine di un modello finito.

Il montaggio inizia dal motore, sul quale bisognerà prestare un pò di attenzione in fase di finitura, onde non "cancellare" i vari dettagli presenti sui pezzi. Il realismo può essere aumentato aggiungendo poi i vari cavi, ma senza "esagerare", per non dare una impressione di eccessivo "affollamento" di quello che sarà il vano motore: il lavoro fatto, infatti, risulterà ben visibile, poichè vi è la possibilità di montare il cofano anteriore in modo che sia apribile.

Si passa quindi al pianale, che riproduce il telaio della vettura, almeno nelle sue componenti principali, mancando infatti dei vari telaietti ausiliari per il supporto di parti della carrozzeria e della meccanica (ma non si può pretendere tutto da un modello in questa scala, pensando anche al fatto che molti dei dettagli omessi non sarebbero stati visibili a modello finito).

Si uniscono i pezzi che formano i gruppi delle sospensioni e del differenziale, e quindi il motore già ultimato, e si completa il tutto con l'aggiunta dei dischi freni e della parte iniziale dei tubi di scarico (il cui andamento, però non è del tutto convincente, apparendo un pò semplificato). Una attenta

verniciatura di tutti questi particolari servirà indubbiamente a valorizzare i vari dettagli.

Si prosegue iniziando l'assemblaggio degli interni, con il montaggio dei parafranghi e delle fiancate, per terminare poi il lavoro nella parte inferiore del pianale, unendovi i tubi di scarico ed altri particolari.

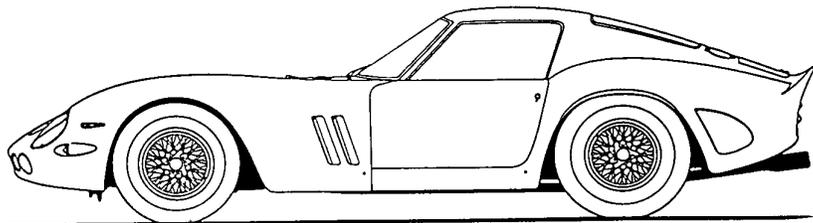
Per quanto riguarda gli interni, abbastanza corretti sono i sedili, mentre di forma non del tutto esatta è il cruscotto; decisamente massicce sono invece le leve del cambio e del freno a mano, e lo specchietto retrovisore interno. Un tocco di maggiore realismo sarà ottenuto dall'aggiunta delle cinture di sicurezza. Inizia ora il lavoro sulla carrozzeria, con l'unione delle vetrate, della fanaleria principale e delle parti antero-inferiore e posteriore al pezzo che appunto riproduce la carrozzeria; il tutto dovrà essere inserito, con una leggera forzatura delle pareti laterali, sulla scocca finora "nuda". Un appunto si può fare al pezzo che riproduce le vetrate laterali (delle quali la sinistra è stampata in posizione semiaperta) ed i lunotti anteriore e posteriore: risulta infatti decisamente squallido nella parte che va a contatto con il tetto della carrozzeria, con un ignobile foro di forma quadrata che ricorda un pò troppo l'aspetto delle analoghe parti delle automobili in metallo pressofuso in scala 1/43. Va bene che, a montaggio e verniciatura ultimati, questa zona sarà visibile solo con qualche difficoltà, ma, comunque, una riproduzione un pò più realistica non avrebbe certo guastato.

Come operazioni finali, si montano le ruote, la fanaleria minore e gli ultimi particolari.

Nel kit è compreso anche un piccolo foglio di decals, firmato Cartograf, che reca un cruscotto (ben fatto), i marchi Ferrari e due targhe MO 91553.

Ma, prima delle decals, bisogna dare un pò di colore al modello, rosso, ovviamente.

Aldo Zanfi
IPMS - MODENA



I due profili permettono di confrontare tra loro le linee delle due versioni in cui è stata prodotta la Ferrari 250GTO: in alto una GTO del 1962, ed in basso la versione del 1964.

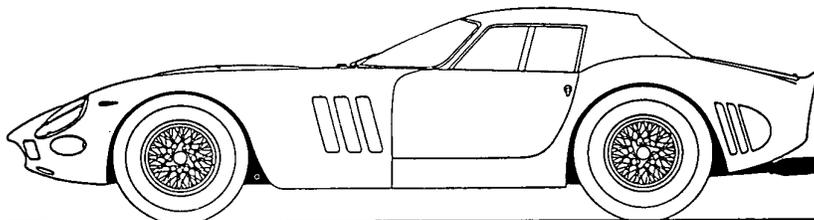




Foto 1,2,3,4 (nella pagina seguente): Alcune immagini di GTO, che permettono di apprezzare la bellezza delle linee di questa berlinetta, prodotta in soli 39 esemplari tra il 1962 ed il 1964. Tra le soluzioni aerodinamiche più interessanti adottate su queste vetture, sono da citare il frontale più penetrante rispetto alle precedenti 250GT SWB (in cui la classica calandra Ferrari a griglia viene sostituita da un semplice profilo ellittico) con le piccole prese d'aria ausiliarie (che possono essere chiuse da appositi portellini, come si vede in una delle fotografie), e la coda tronca, ispirata alle teorie aerodinamiche del professore tedesco Kamm. Dal punto di vista tec

nico, la GTO rappresenta la ultima "Gran Turismo" da corsa prodotta dalla Ferrari con motore anteriore e trazione posteriore. (foto Aldo Zanfi, IPMS-MO)





Foto 5 e 6: Le più rare tra le pur non numerose GTO sono quelle prodotte nel 1964, una delle quali è mostrata in queste immagini. Dal confronto con le altre fotografie, si possono chiaramente apprezzare le notevoli differenze nella carrozzeria, in effetti dalle linee del tutto nuove, e che in alcuni punti, richiamano quelle della successiva 250LM. Solo tre vetture vennero prodotte ex-novo con questo tipo di carrozzeria (telai n. 5571 GT, 5573 GT e 5575 GT) mentre altre quattro GTO del 1962-63 furono ricarrozzate da Scaglietti (telai n. 3413 GT, 4091 GT, 4675 GT e 4399 GT, quest'ultima con guida a destra). (foto Aldo Zanfi, IPMS-MO)

NOTA: Le immagini qui riprodotte sono state riprese nel corso di due manifestazioni tenutesi a Modena: "Ferrari Days", svoltasi tra il 15 ed il 17 settembre 1983 e "80 Anni di Sport ACI", svoltasi tra il 27 ed il 29 settembre 1985.

FIAT G-55 PROTOTIPO

Per la realizzazione di un modello del prototipo del Fiat G. 55 sono partito dal kit offerto dalla Supermodel. Il kit è nel complesso abbastanza buono nonostante l'età ma, a mio avviso, con un pò di lavoro lo si potrà rendere ancora più somigliante al soggetto prescelto. Cominciando dalla fusoliera, si può notare come essa sia lievemente più corta sia anteriormente che posteriormente (ho tenuto come riferimento del modello rispetto al disegno la parete posteriore dell'abitacolo). Per la parte anteriore si può rimediare facilmente allungando il muso con un dischetto di plasticard di spessore di circa 0,8 mm. da inserire tra il muso ed il disco dell'ogiva; il dischetto andrà poi lavorato in modo che diventi una corona circolare: in questa operazione bisogna infatti tenere conto del posizionamento che successivamente avrà il bloccetto che tiene ferma l'elica. Posteriormente il discorso è un pò più complicato. Si tratta infatti di rimediare un altro errore del kit e cioè arretrare i piani di coda di circa 1,5 mm. Ho realizzato questa modifica tagliando la parte terminale del poppino e mettendola da parte; ho successivamente tagliato gli attacchi degli alettoni e li ho incollati in posizione arretrata. In un secondo tempo, dopo aver incollato insieme le due semifusoliera, ho dovuto lavorare con stucco per ricollegare correttamente gli attacchi alla fusoliera ed ho poi riposizionato la parte finale del poppino. Bisogna poi abbassare l'altezza della fusoliera nel tratto compreso fra la struttura anticappottamento e la deriva, lavorando con carta abrasiva bagnata, lungo il profilo superiore di ciascuna semifusoliera. Anche la struttura anticappottamento va ridimensionata: mi sembra che questi particolari, modificati poi anche a partire dalla sottoserie zero, siano ben evidenti nelle foto del prototipo comparse per esempio a pag. 166 de "I Caccia della serie 5 - Fiat G.55" Edizioni Mucchi -

Andranno poi corretti gli scarichi del motore; io li ho asportati escluso il blocco anteriore, ho aperto una scanalatura in ciascuno usando il bordo di una limetta a coltello; li ho riposizionati riducendone la sporgenza ed ho costruito i parafiamma con striscioline di plasticard. C'è poi da ridurre la grossezza dell'attacco della presa d'aria del compressore sulla semifusoliera sinistra. Io ho sostituito l'attacco prelevandolo dalla presa del C.202 Supermodel (senza filtro anti sabbia); anche il tubo che nel kit è un pezzo a parte, va ridotto di diametro. Con una limetta a coda di topo ho poi aperto le scanalature delle mitragliatrici nella parte inferiore del muso, mentre ho prima forato dall'interno della fusoliera e poi ridotto in larghezza con stucco le scanalature delle

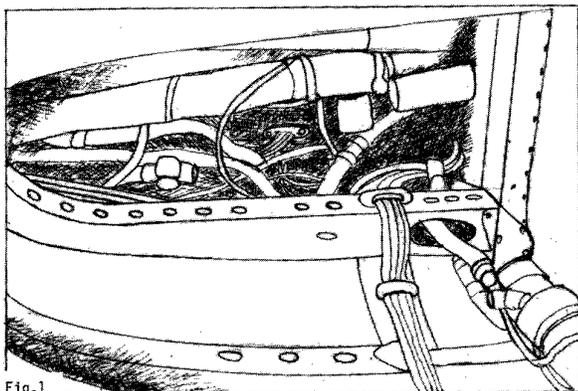
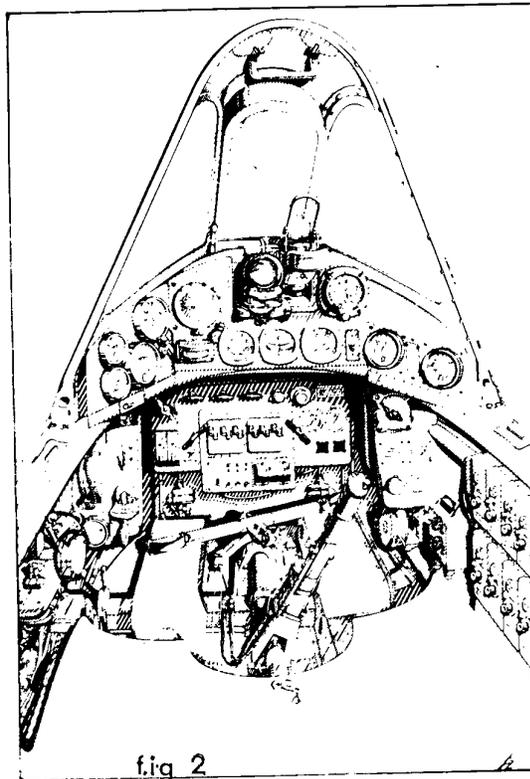


Fig. 1

mitragliatrici nella parte superiore del muso. Un'altra modifica è quella relativa al radiatore dell'olio sotto il muso; bisogna infatti modificarne il profilo nella parte posteriore usando un pò di stucco: quello del kit ha infatti un profilo troppo schiacciato posteriormente. Anche la deriva ha bisogno di un ritocco: infatti la sezione d'incernieramento deriva-timone ha una linea di giunzione diversa, la linea verticale è più lunga; si può rimediare facilmente asportando la parte mobile; da questa taglieremo un rettangolo di opportune dimensioni che andrà incollato sulla parte fissa, in modo da



avere l'altezza della parte fissa corretta. La parte mobile potrà poi essere incollata in posizione mossa per maggiore realismo. Ultima fatica per quanto riguarda la fusoliera è il profilo del bordo di quest'ultima dove va incollato il parabrezza. Lungo le fiancate tale profilo è troppo rettilineo ed il bordo è grosso; si ridurrà lo spessore di tutto il bordo dell'abitacolo e si correggerà il profilo lungo la linea laterale di attacco del parabrezza riportando del plasticard di dimensioni adatte e dandogli il profilo richiesto con un pò di lavoro con carta abrasiva. Analogamente, ma in modo da creare la corrispondente concavità, bisognerà lavorare sul parabrezza. Credo sia opportuno lavorare tenendo unite fra loro le semifusoliera con lo scotch e controllando di continuo il lavoro sul parabrezza appoggiandolo nella sua sede. Prima ancora di passare alla costruzione degli interni dell'abitacolo sarà bene pensare all'interno del vano carrelli, se si vuole dettagliare questa parte del modello. In fig. 1 ho riportato la sezione centrale che separa i due vani carrelli; il disegno è stato ripreso da una foto che illustra questo particolare del G.59 di Vigna di Valle e credo differisca molto poco dallo stesso particolare relativo al G.55. La foto mi è stata gentilmente fornita dall'amico Claudio Giorgi anche lui socio I.P.M.S.. Il dettaglio del vano carrello è riportato in fig. 3. Se, come ho detto, si vuole curare questo particolare, sarà opportuno preparare l'attacco dell'ala su ciascuna

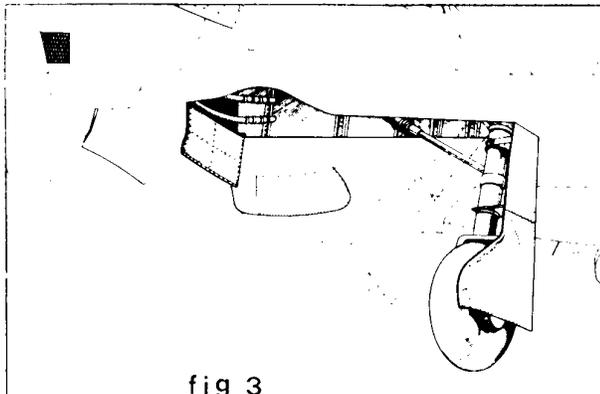
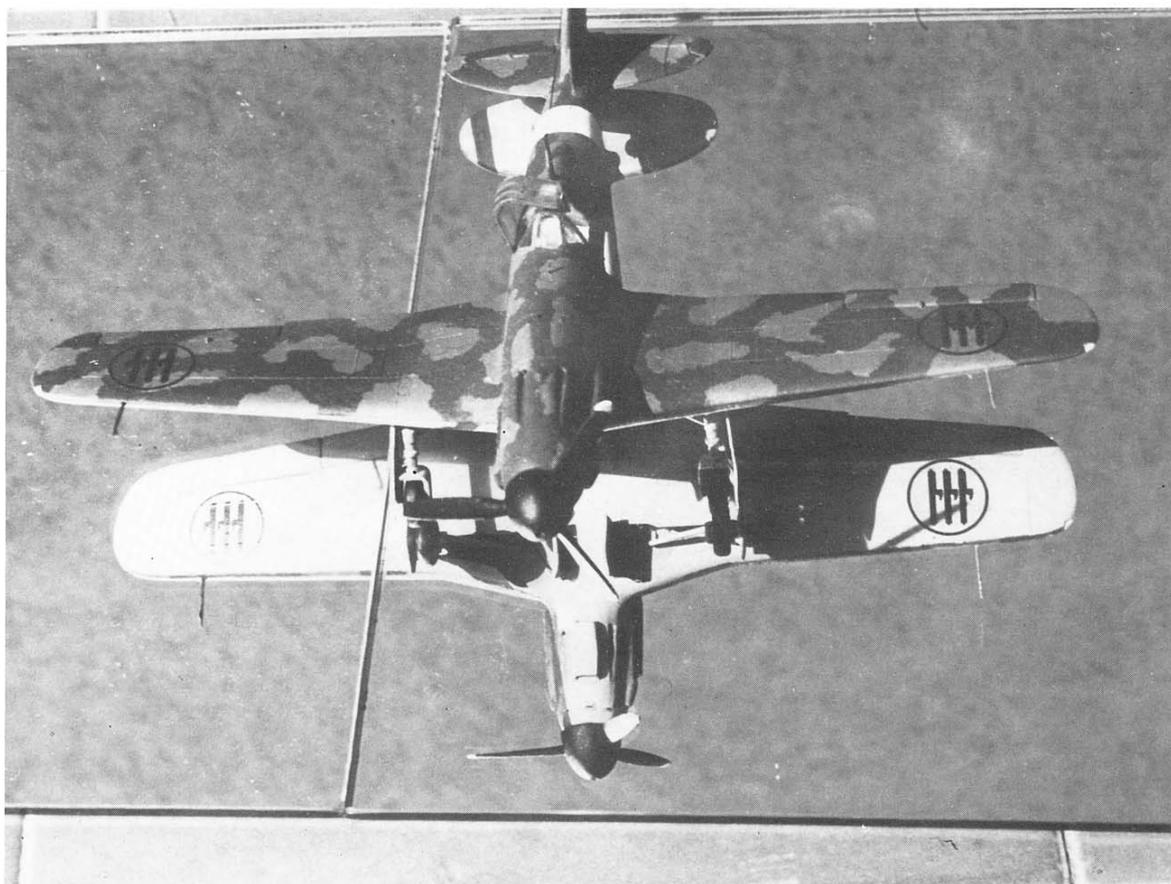


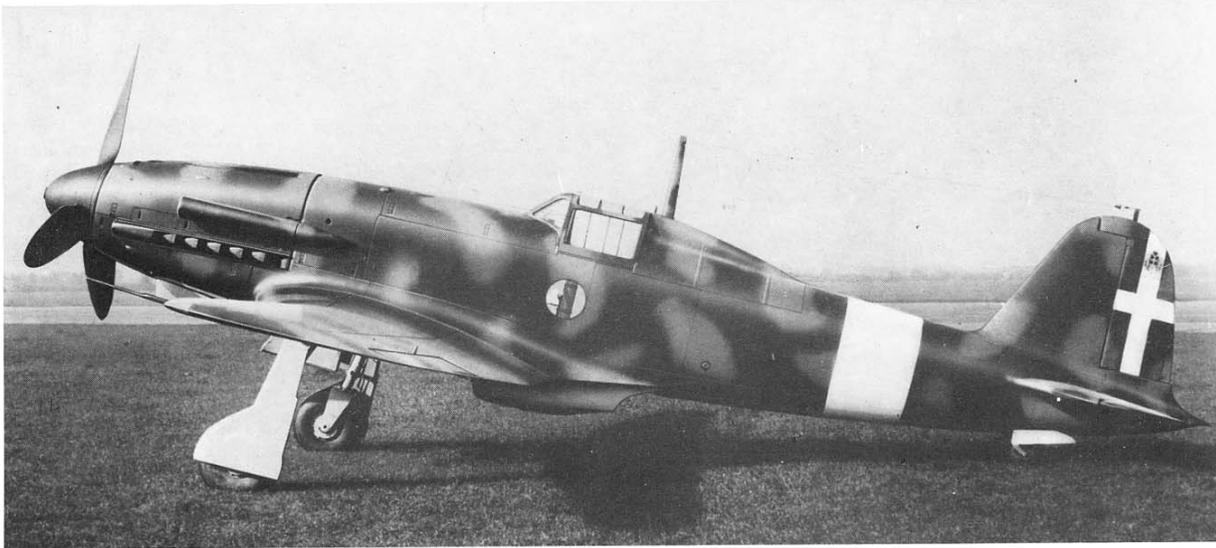
fig 3



SOPRA: Fiat G.55 Centauro ripreso nel campo di volo della ditta costruttrice. Lo schema mimetico è quello continentale del 1942 realizzato in ditta e denominato a "ramarro". (Archivio N. Arena via G. Pini)

SOTTO: Immagine riprodotte il modello realizzato dall'autore. Per rendere visibile la ventratura si è fatto ricorso ad uno specchio. (Foto Autore)



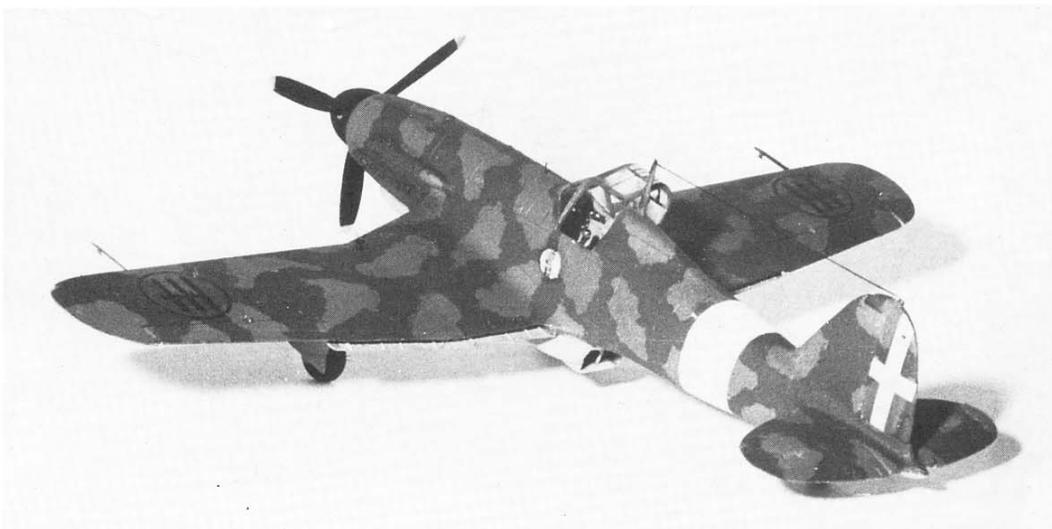


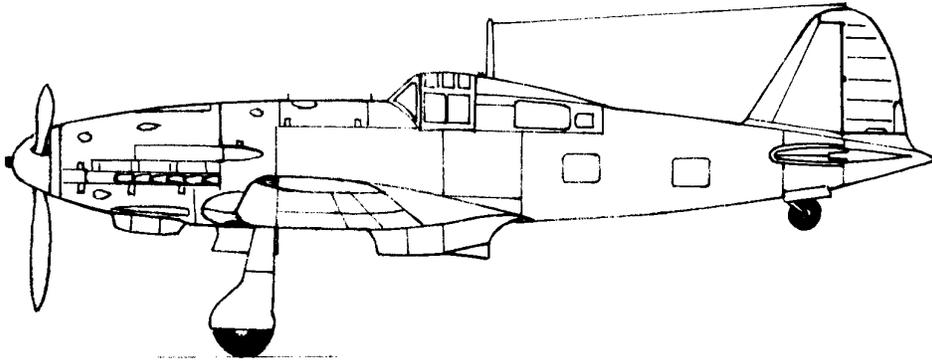
Classica fotografia ditta, perfetta in ogni dettaglio, dalla quale si può vedere chiaramente la slanciata sagoma del velivolo fotografato nei pressi delle Officine Fiat-Aviazione nel 1942. (Foto C.S.A. via G.Pini)

semifusoliera, in modo da dare continuità alla superficie interna dell'ala. Si può poi costruire l'interno dell'abitacolo, sedile compreso, facendo riferimento alla fig.2. L'interno dell'abitacolo andrà verniciato in Grigio azzurro chiaro (supponendo che sia stata rispettata la Comunicazione n°148 della D.G.C.A. dell'ottobre '41) oppure in verde anticorrosione, il primer che veniva dato prima della verniciatura. Si può passare ora al lavoro sulle ali. Sulle semiali inferiori si possono ritagliare gli ipersostentatori mentre basterà incidere il contorno degli alettoni sia sulle semiali inferiori che su quelle superiori in modo da poterle montare poi in posizione più realistica. Dopo avere assottigliato i bordi di uscita delle ali e degli ipersostentatori lavorando dalla parte interna che poi andrà incollata, questi ultimi potranno essere dettagliati con sottili rettangolini di plasticard e successivamente montati in posizione di riposo semiaperta. In collata la semiala inferiore, si può procedere all'eventuale costruzione del dettaglio del vano carrelli. Dalle ali vanno eliminati i cannoncini e ricavati gli alloggi per i fari alle estremità alari. I fari potranno essere costruiti con sprue trasparente a cui si renderà la lucentezza con vernice trasparente lucida. Le superfici di chiusura del carrello vanno poi assottigliate ed eliminate le piccole bugnature sul copricarrello, assenti nel prototipo. Passando al gruppo ogiva-elica, va costruito il disco di chiusura posteriore dell'ogi-

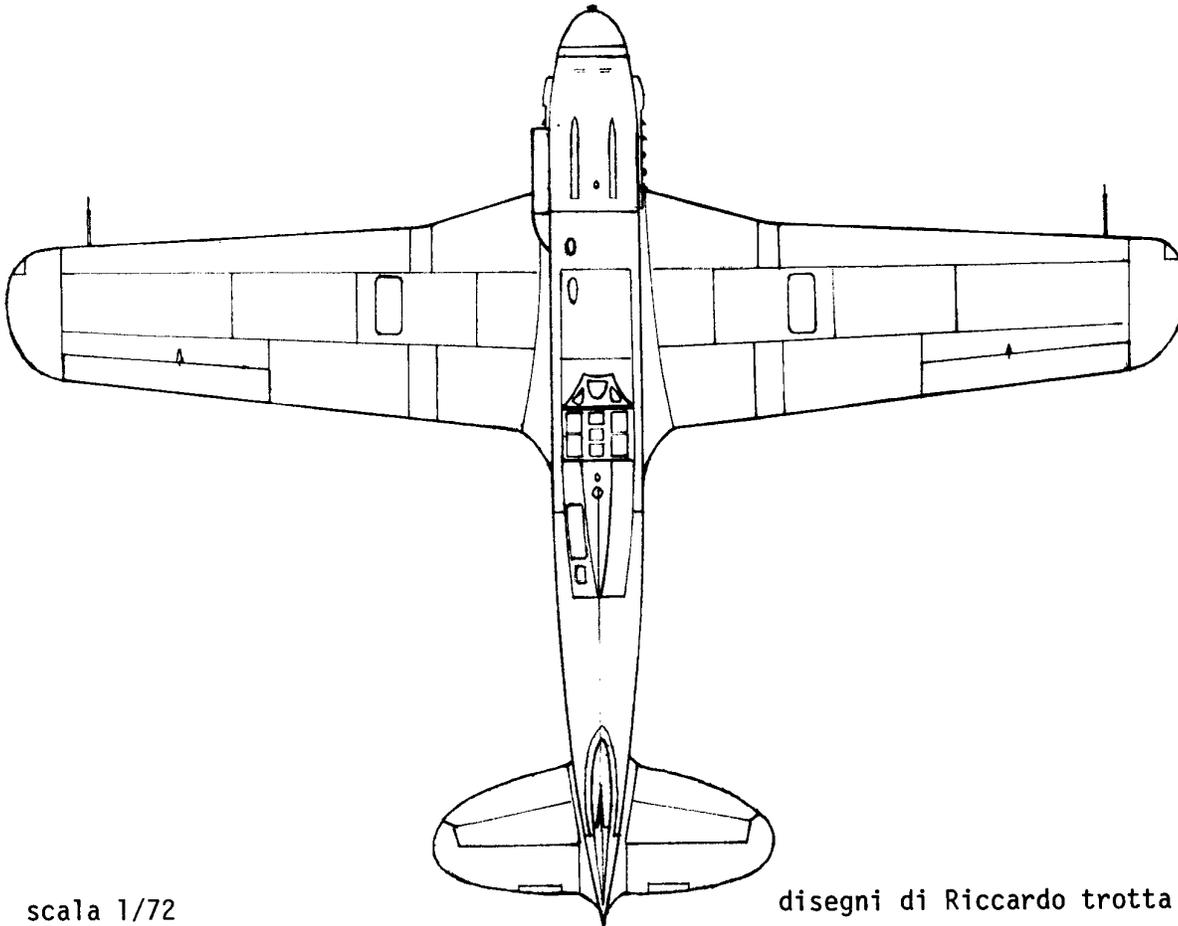
va, riadattando il profilo e la lunghezza di quest'ultima, tenendo conto del fatto che il muso è stato allungato e che quindi il diametro della parte anteriore della fusoliera è lievemente diminuito. Le pale dell'elica vanno poi accorciate in quanto il diametro dell'elica era di 3,050 m. pari a 4,23 cm. in scala 1/72; le pale devono essere anche più appuntite. Un altro po' di lavoro è richiesto dal radiatore sotto la fusoliera: si potrà simulare la struttura interna con rettangolini di plasticard di dimensioni adatte e opportunamente dipinti. Per quanto riguarda la capottina, per montarla aperta, ho separato il parabrezza dalla parte apribile usando una lametta seghettata e successivamente ho ridotto le dimensioni della plastica trasparente lavorando dall'interno con carta abrasiva bagnata. Alla fine ho restituito la lucentezza con un tocco di cera da pavimenti liquida notevolmente diluita con acqua. Credo che comunque sia consigliabile fare qualche prova su qualche vecchia capottina di modelli in disarmo. Vanno poi rifatti con sprue i tubi di Pitot. La capottina può essere più dettagliata incollando dalla parte interna del parabrezza la relativa corazzatura realizzata in plasticard trasparente (fig.2). La mimetizzazione è in Verde oliva scuro e Nocciola chiaro. Le decals vanno posizionate su zone dove precedentemente sarà stata passata qualche pennellata di trasparente lucido; secondo me è meglio se la decal è applicata quando la vernice lucida non è ancora secca. Anche

3/4 Posteriore. Altra immagine del modello realizzato dall'autore. Da questa fotografia è chiaramente visibile la colorazione utilizzata. (Foto Autore)





Dimensioni principali:	1/1(m.)	1/72(cm.)
Apertura alare	11,85	16,46
Lunghezza	9,37	13,01
Altezza (elica Y)	3,13	4,35



scala 1/72

disegni di Riccardo trotta

in questo caso è consigliabile fare prima qualche prova su modelli in disarmo. Unica attenzione da porre relativamente alle decals è per la croce di coda il cui profilo superiore deve seguire il profilo del timone, mentre nel kit la sommità è squadrata; sarà bene ritagliarla quando è ancora sul foglietto, in modo che il profilo superiore sia corretto, rilevando il profilo del timone dal disegno, meglio se con carta

lucida, e riportandolo sulle decals. L'uniformità della mimetizzazione sarà infine data con una spruzzata di Letracote 103; in questa fase le parti trasparenti vanno mascherate per esempio con Maskol.

Riccardo Trotta
I.P.M.S.n°862

PANZERKAMPFWAGEN II



Questa fotografia mostra come fosse agile e robusto questo piccolo carro; l'immagine offre al nostro sguardo un veicolo nella versione "C". (tutte le foto di questo articolo provengono dall'archivio di Carlo Pecchi, IPMS Modena).

PANZER II TAMIYA 1/35 | IL MODELLO |

" IL MODELLO "

Modello molto vecchio, oltre 14 anni di servizio sulle spalle senza nessuna modifica apportata dalla casa giapponese, per renderlo presentabile.

Il carro è stampato in plastica gialla sabbia di buona qualità facilmente lavorabile anche se il materiale risulta leggermente vetroso.

Il kit si presenta diviso nei due semigusci dello scafo, due stamperie per i particolari oltre ai cingoli e a quattro uomini con uniformi del D.A.K..

La confezione offre le varianti G e F ma la sola scatola, che è necessario incollare nella parte posteriore della torre, non è sufficiente a contraddistinguere la versione G in quanto anche la F aveva questo box nel retro della torre. Il modello non ha bisogno di grandissime correzioni: assottigliate i parafranghi, pulite accuratamente il carro dagli attrezzi stampati su di esso per sostituirli con altri migliori. L'antenna sarà realizzata con il classico filo di sprue filato a caldo.

Nella scatola trova posto anche una simpatica idea della ditta che propone un foglietto illustrato a colori con alcuni schemi mimetici.

Restando in tema di finiture si notano le decals che, data l'età avanzata del modello, non sono eccezionali sia come varietà che come qualità; di conseguenza se non ne possedete altre per utilizzare queste vi servirà una buona dose di pazienza.

Modifiche modellistiche per realizzare dal kit Tamiya in scala 1/35 la versione del Panzer II C (vedi Tavole n°1-3-4)

Senza tanti preamboli cominciamo subito a modificare la torre durante il montaggio, eliminando i pezzi (16-17) oltre al

pezzo 8 della versione - G - .

Non montate alcun pezzo della cupola del capocarro ed eliminate la parte stampata sulla torre, sigillando il buco aperto con plasticard e stucco in modo perfetto ed uniforme.

Adesso vi poseremo sopra il portello del capo carro ricavato dal Panzer I comando dell'Italeri: come nell'originale a protezione di questa botola collegheremo un piccolo triangolo in plasticard di 0,30 mm. di spessore e immediatamente a ridosso sistemiamo un piccolo periscopio di forma tronco-conica. In mezzo alle due armi nella parte frontale della torre troviamo due feritoie coperte da due rettangoli in rilievo: questi particolari verranno limati via e re-incisi nello scudo; nella parte superiore di queste nuove feritoie sarà applicato un pezzetto di sprue filato che simulerà la cerniera di apertura, maggiori particolari potrete ricavarli dalle foto e dai disegni forniti.

A questo punto la torre è pronta per essere verniciata. La modifica più sostanziale ed importante è quella che ha come fulcro lo scafo tanto che alla fine vi renderete conto che forse era meglio costruirlo ex-novo con del buon plasticard. Cominciamo con l'eliminare i pezzi (48/9/31/3/21/23/20) come già suggerito in apertura di recensione e tutti gli attrezzi stampati sullo scafo, togliere i contenitori sui fianchi del carro. Nella parte posteriore del veicolo, sempre secondo le istruzioni contenute nelle tavole chiuderemo le prese d'aria e modificheremo quelle che rimangono.

Conclusa questa operazione non resta che turare tutti i buchi aperti nello scafo; a prima vista questa operazione di alta chirurgia plastica sembra difficile ma se eseguirete alla lettera quello che ho detto con l'ausilio dei disegni essa non risulterà poi così difficoltosa.

Tutti i visori dello scafo li ho sostituiti e presi dal Pan-

zer I comando Italeri, il pezzo(22) l'ho sostituito con una scatola di munizioni del cannone Anti-Aereo Tamiya o Esci . La fanaleria anteriore vuole riposizionata, eliminando il fanale oscurato tipo notek, che sarà sostituito da un avvisatore acustico posizionato vicino alla congiunzione scafo/para fango destro.

Dove prima c'era la ruota di scorta ora provvederemo a collocare uno sportello di piccole dimensioni la cui funzione era di permettere, probabilmente, ai meccanici di controllare gli organi di trasmissione: il discorso antenna è il solito e vi

rimando alla lettura della recensione. Altra grossa modifica interessa la marmitta ed in particolare la piastra posteriore dello scafo sulla quale è posizionata la marmitta. Infatti da questa piastra dovrete eliminare la scatola prestampata e chiudere il buco con del plasticard. Fatto ciò riposizionate la nuova marmitta. Ancora una modifica e poi abbiamo finito: sarà necessario effettuarla sulla ruota di rinvio che andrà cambiata secondo i disegni forniti. Per la colorazione, oltre a seguire le tavole, consiglio i libri editi da Squadron/Signal, A.A.P. e Osprey sull'argomento.

PANZER II MATCHBOX 1/76 [IL MODELLO]

Panzer II ausf.C ricavato dal kit della Matchbox 1/76, vedi Tavole 2/3/4 -

Il carro in questione si presenta più elaborabile del Tamiya, causa la cannibalizzazione ridotta.

Nello svolgimento dell'articolo seguirò punto per punto le istruzioni della scatola. Fasi 1-2-3, lo scafo non presenta eccessive difficoltà in quanto l'unica operazione difficile riguarda l'eliminazione di una scatola nel pezzo N°4 il cui posto verrà occupato da un pezzetto di plasticard opportunamente stuccato. La seconda modifica, meno impegnativa, ma altrettanto importante, riguarda le ruote posteriori di rinvio che andranno modificate secondo i disegni allegati. Al contrario di quanto indicato nelle istruzioni i cingoli verranno montati successivamente.

Fasi 4-5, la torre dovrete modificarla secondo i disegni forniti nell'articolo oppure potrete utilizzare la torretta in resina realizzata dalla ditta francese AL-BY.

Fase 6, scafo superiore: i pezzi 7-21-22-24-26-27-28 entrambi - 29 - e il pezzo 18, solo quello di sinistra, non vanno montati. Prima di procedere al montaggio dello scafo dovrete compiere l'operazione "taglia e cuci" come da disegni ed inoltre ricordatevi di chiudere tutti quei buchi che resterebbero aperti dopo l'eliminazione dei pezzi sopra indicati.

A questo punto non vi resta che montare lo scafo, come da istruzioni, ritoccare e sistemare gli ultimi particolari, passare all'operazione di verniciatura ed infine collocare al loro posto le decals.

Commento al modello: mediocre come fattura. Risente dei suoi 10 anni di vita e delle ridotte dimensioni della scala; in alcuni particolari è migliore di quello Tamiya. Grossolane le rifiniture delle ruote motrici mentre sono completamente sbagliati i cingoli.

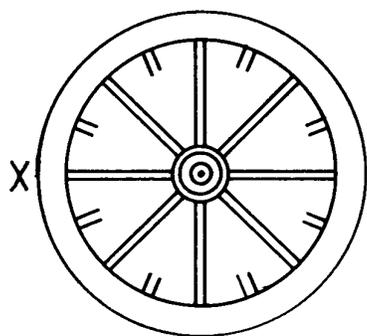
Bellissimo primo piano di un Panzer II C durante le operazioni in Francia nel 1940, nei pressi del confine Franco-Tedesco. Da questa fotografia si nota la scarsa resistenza delle truppe francesi, tanto che gli equipaggi dei carri rimangono allo scoperto anche durante l'avanzata. Altre importanti particolari da osservare: la caratteristica immatricolazione dei primi anni di guerra, per intenderci il numero 503 è giallo e la croce è bianca, e le uniformi di vecchio tipo degli equipaggi. Notare che il carro in secondo piano è uno Skoda 35-T.

BIBLIOGRAFIA E OPERE CONSIGLIATE

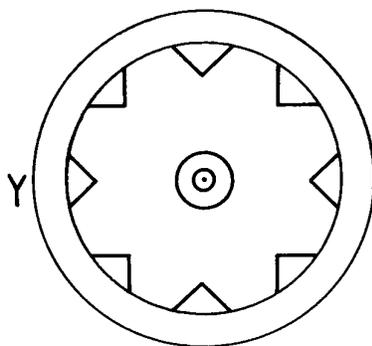
- Encyclopedia of German Tanks of W.W.II by Doyle-Chamberlain-Jentz - Ed.Arms and Armour Press London
- Die Panzerkampfwagen I und II by Walter J.Spielberger - Ed.Motorbuch Verlag Stuttgart
- The German Panzers by Uwe Feist & Heinz J.Nowarra; Sturmartillerie self-propelled guns and flak tanks by Walter J. Spielberger & Uwe Feist; Armor on the eastern front by Walter J.Spielberger and Uwe Feist; Armor in the Western Desert by Spielberger & Feist - Ed.Aero Publishers Inc. California
- Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehrmacht u.Bundeswehr by Werner Oswald - Ed.Motorbuch Verlag Stuttgart
- Panzerkampfwagen german combat tanks 1939-1945 by J.Williamson; Panzer Jager german self-propelled a.t.guns 1939-1945 by Peter Chamberlain and Chris Ellis - Ed.Amark Publishing Co.Ltd.London
- German Tanks and armoured Vehicles 1914-1945 by B.T.White Ed.Ian Allan London
- Wehrmacht Divisional Signs 1938-1945 by T.Hartmann; Wehrmacht Camouflage and Markings 1939-1945 by W.J.K.Davies - Ed.Amark Publishing Co.Ltd. London
- German Light Panzer 1932-42 by Bryan Perrett - Serie Vanguard N°33 - Ed.Osprey London
- A.F.V. Profiles N°15 Panzerkampfwagen 1 & 2 by Major-General N.W.Duncan - Ed.Profiles Pub.Ltd. England
- Squadron/Signal Publication N°10 Leichte Panzers in Action by Uwe Feist & Mike Dario - Ed.Squadron Signal Pub. U.S.A.
- I fascicoli N° 15-21-79 - Ed.Bellona Pub.Ltd. England
- Alcuni numeri delle riviste Panzer e Tank Magazine - Japan

Carlo R. Pecchi
Centro di Modena





AUSF.- a-b-c-B-C

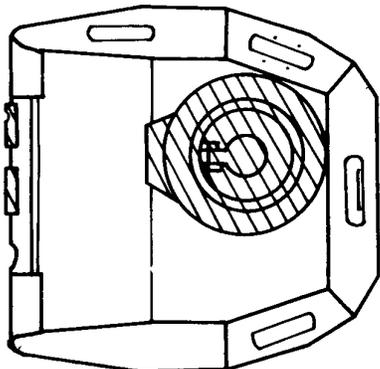


AUSF.- A-F

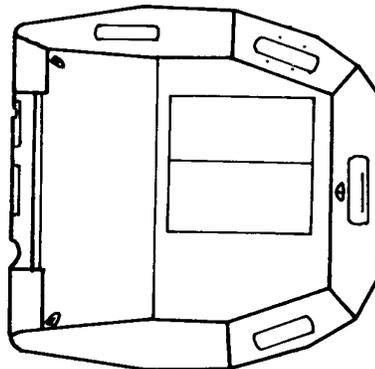
ILLUSTRAZIONE DEI
DUE DIVERSI TIPI DI
RUOTA DI RINVIO
POSTERIORE USATA
SUL PANZER II

IL MODELLO DI RUOTA Y ERA UGUALE SUGLI SCAFI DEL MARDER II, SEMOV. sIG 33 DA 150 mm

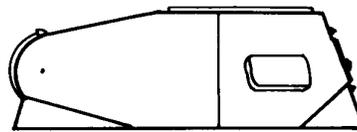
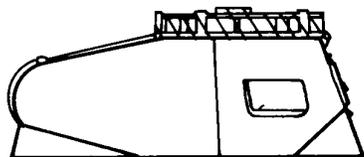
TORRE AUSF-F DA MODIFICARE



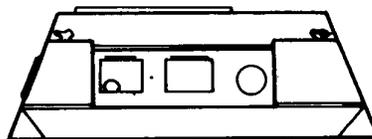
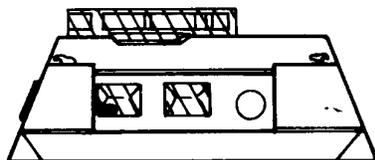
TORRE AUSF-c MODIFICATA



VISTA IN PIANTA DELLA TORRE DI UN PANZER II F-LE ZONE RETINATE SONO SOGGETTE A MODIFICHE NECESSARIE PER REALIZZARE LA TORRE AUSF.-c



VISTA LATERALE DELLA STESSA TORRE LE INDICAZIONI PER LE MODIFICHE SONO QUELLE SOPRA INDICATE- UGUALE DISCORSO VA APPLICATO ALLA VISTA FRONTALE QUISOTTO



PER MAGGIORI PARTICOLARI FARE RIFERIMENTO ALLA TAV. n 1 E ALLE FOTOGRAFIE.
TAVOLA N4 NON IN SCALA DISEGNI DI CARLO PECCHI IPMS ITALY ©

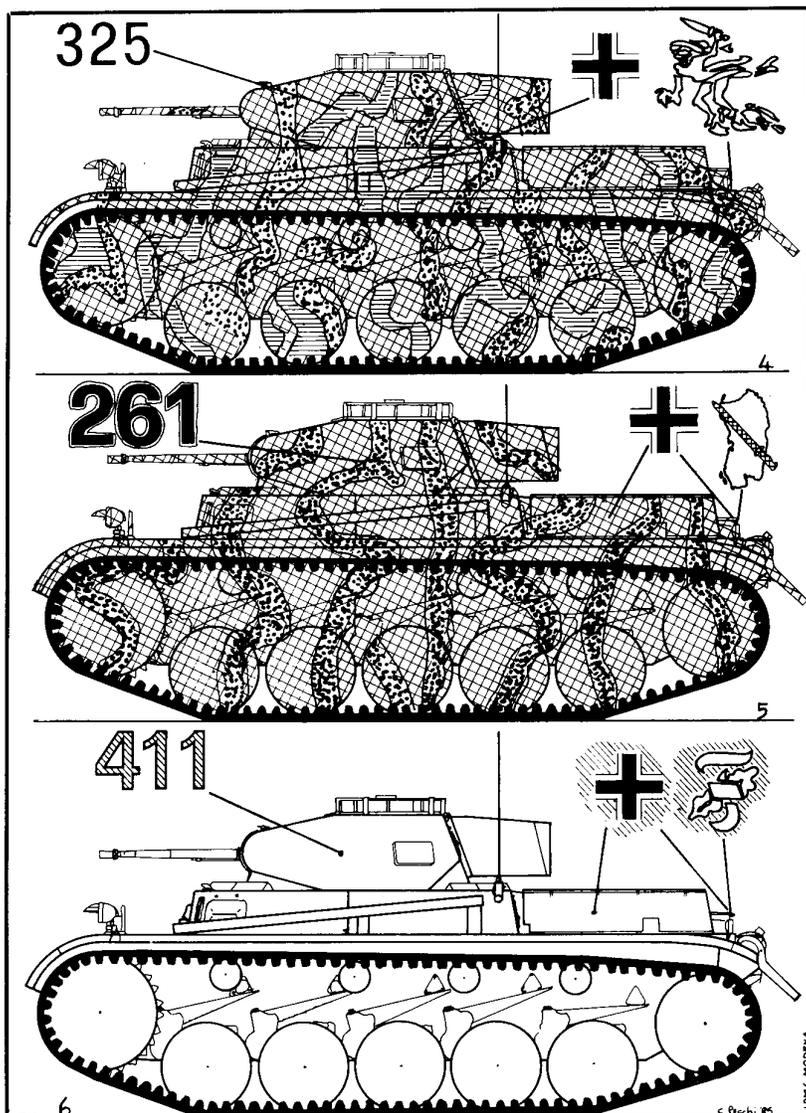


Panzer II C metre passa accanto ad una parte di fortificazione caduta in mano tedesca; in primo piano i fanali oscurati del tipo classico e sul lato destro il notec. Secondo quanto mi risulta il notec non era comune a tutti i carri di questo tipo.

Due militari tedeschi si riparano dal fuoco delle armi leggere nemiche dietro ad un panzer IIB. Da questa immagine possiamo apprezzare il particolare del tubo di scappamento e del gancio per il traino.



Colonna corazzata germanica attraversa il territorio belga: si tratta di Panzer II C. La colorazione è grigio scuro, le croci sono bianche ed è presente il solo profilo esterno. Nella parte posteriore del carro c'è una "k" di colore bianco, indica il gruppo di armate a cui appartiene il reparto. In questo caso si tratta del gruppo del generale Kleist.



Didascalie dei profili di colorazione:

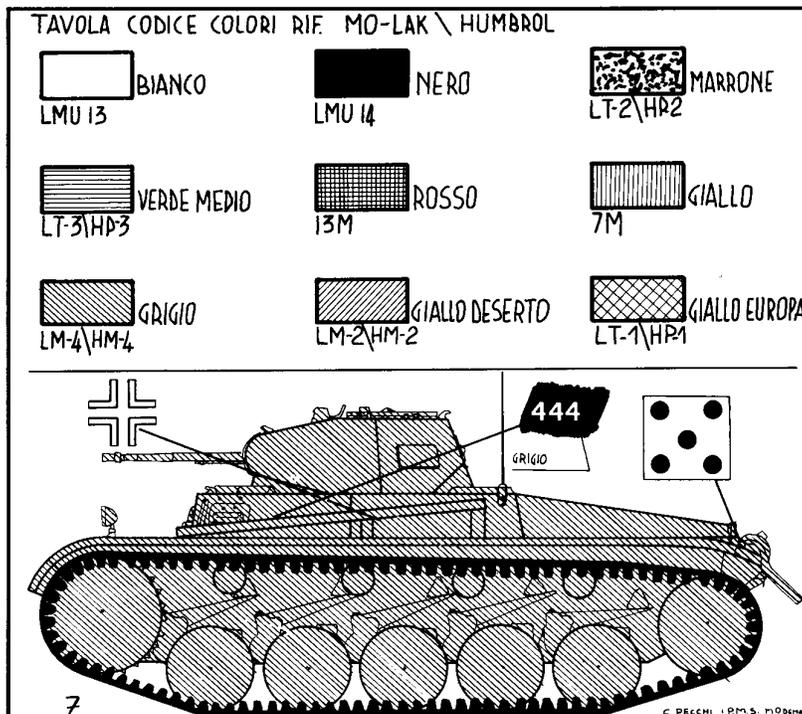
Premessa: per la completa ed esatta posizionatura delle insegne di nazionalità e di reparto vi rimando alle tavole già pubblicate sul Notiziario 3/4 1988.

4) Panzer II ausf. F appartenente all'11° Panzer Division Francia 1944.

5) Panzer II ausf. F inquadrato nella 90° PanzerGrenadier Division, fronte di Cassino 1944.

6) Panzer II ausf. F inverno 1941/42 fronte russo, 10° SS Panzer Division "Fruindsberg".

7) Panzer II ausf. C Francia 1940, 20° PanzerGrenadier Division. Come molte altre unità tedesche anche questa aveva il doppio simbolo di reparto: il primo era un'ancora stilizzata colore giallo, il secondo, come illustrato in questo profilo, era il dado da gioco con riportato il numero 5.



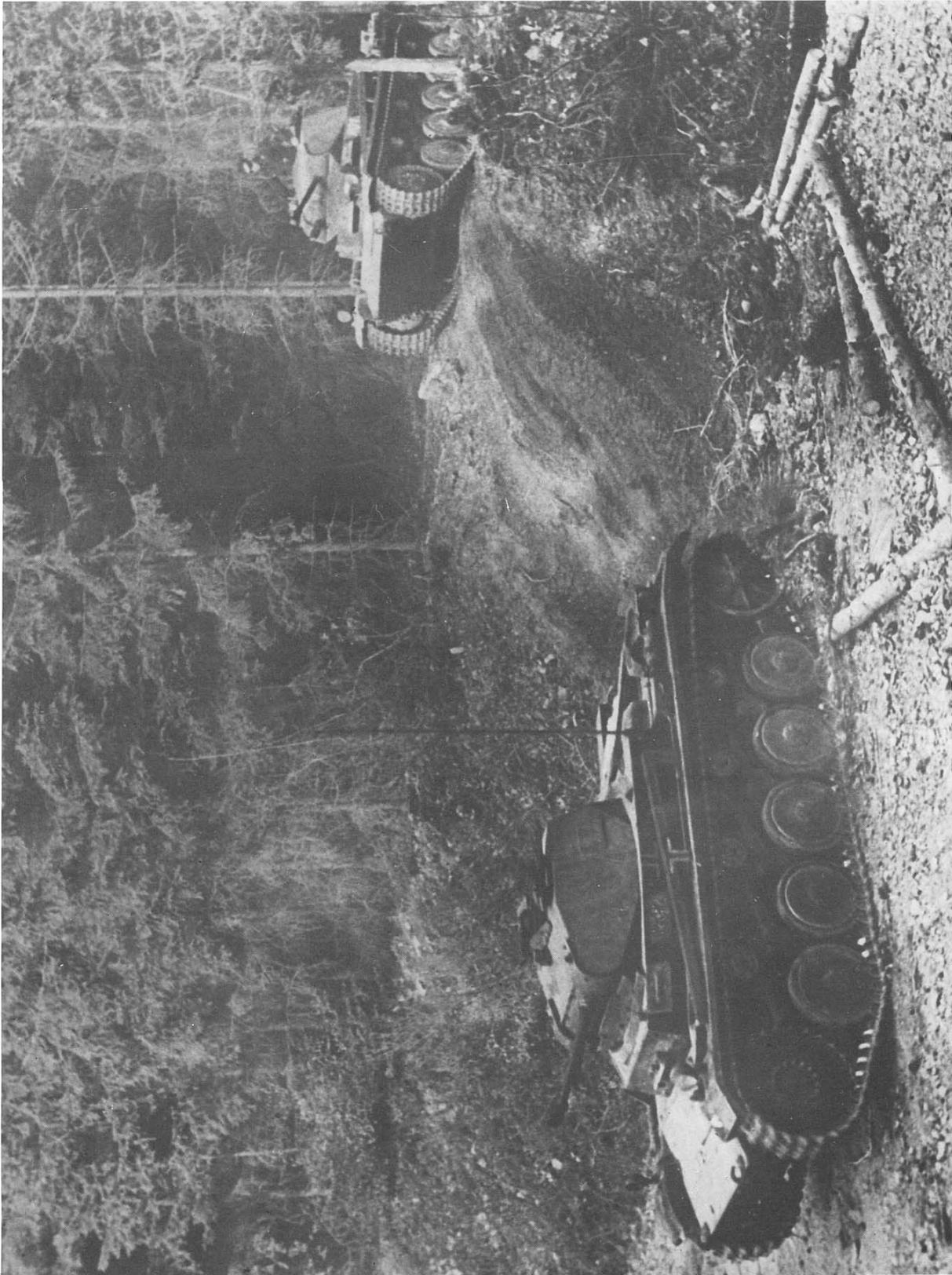


Inverno 1942: le truppe tedesche avanzano in territorio russo. In questa istantanea si vede bene il Panzer II C ripreso posteriormente, con tutti i carichi esterni. I soldati sono ancora senza le tute intere invernali e si coprono con pezzi di tela bianca.

Panzer II Ausf. B ripresi durante una tappa di trasferimento sulle strade russe. Durante lo scioglimento delle nevi, come mostra la fotografia, le strade che erano per il 90% lastricate in terra e sassi diventavano impraticabili e le comunicazioni fra i vari comandi quasi impossibili.



Questa fotografia mostra come nulla fermi l'avanzata dei Panzer II C tedeschi, nemmeno le foreste del Belgio. Ambedue i carri sono muniti di radio.



SATORY XI

1987: a Parigi aprono i battenti dell'undicesima mostra mercato dei materiali per la difesa terrestre. Questa esposizione è organizzata da un consorzio che racchiude tutte le ditte operanti nel settore in Francia. A questa manifestazione le ditte straniere possono partecipare solo se impegnate in progetti con ditte francesi. L'esposizione di Satory è una biennale creata nel 1967 la cui importanza è ormai riconosciuta in tutto il mondo e a mio giudizio si tratta di un punto fondamentale per la progettazione, la collaborazione e la vendita fra le case francesi che operano nel settore ed i paesi acquirenti.

Satory è organizzata dalla "Direction des Armaments Terrestres" (D.A.T.) e dalla "Direction des Affaires Internationales" (D.A.I.) con l'appoggio dell'ufficio rappresentante le industrie private "Comité de Liaison des Exposants de Satory" (C.L.E.S.).

Il terreno su cui si svolge la manifestazione è quello della fabbrica di armi AMX/APX, stabilimenti della GIAT ("Grupment Industriel des Armaments Terrestres"), della DAT.

In questo salone vengono presentati i principali prodotti bellici, quali carri, veicoli blindati, cannoni, fucili;



In altri settori troviamo elicotteri, maschere anti-gas, equipaggiamenti per la guerra NBC, materiali per la sopravvivenza, ospedali da campo, vestiario, ecc.

Per concludere, fra le curiosità dell'esposizione faceva spicco un T-59 di provenienza orientale usato dalla ditta C.R.I.S. per illustrare un suo kit di trasformazione e ammodernamento.

Carlo R. Pecchi
Centro di Modena

Sopra: Elicottero AS-332 Super Puma. Elicottero multiuso, (trasporto ed appoggio tattico).

Sotto: VC-1 TL205. Veicolo da trasporto truppe, con capacità di 10 uomini in assetto di guerra.





Sopra: Carro da combattimento AMX 13 realizzato dalla ditta Creusot Loire Industrie. Veicolo armato con un cannone da 105 mm con caricamento automatico.



A Lato: AMX-10 PAC-90. Veicolo realizzato dalla ditta G.I.A.T. ed armato con 1 cannone da 90 mm. ed 1 mitragliatrice coassiale da 7,62 mm.



Sotto: Torre Lynx 90. Realizzata dalla ditta Hispano-Suiza. Armamento 1 cannone da 90 mm. DEFA D.921A o 1 cannone del medesimo calibro di tipo CK MK.3 ed una mitragliatrice coassiale da 7,62.

3. Bücker Bü-131 Jungmann

& Bü-181 Bestmann

BUCKER BU-131B JUNGMAN, HUMA - MODELL 1/72.

Nel 1933, la giovane Luftwaffe aveva necessità di un aereo da addestramento e per rispondere a questa richiesta, la Bucker progettò un piccolo biplano dalle linee eleganti, che con la sigla Bu-131 compì il primo volo il 27 Aprile 1934. Fin dalle prime prove furono subito evidenti le ottime qualità in fatto di efficienza, consumi ridotti e facilità di manutenzione, che si aggiungevano alle eccellenti caratteristiche di volo. Questo portò alla scelta dello Jungmann quale velivolo standard per l'addestramento iniziale, ed ai primi ordinativi per la produzione di serie (che totalizzò tra i 3000 ed i 4000 esemplari) mentre ancora l'aereo era in fase di valutazione. Il Bu-131 prestò servizio in 23 paesi e venne prodotto su licenza in Svizzera, Cecoslovacchia e Giappone; diversi esemplari sono tuttora in condizioni di volo e possono essere ammirati durante le manifestazioni aeree.

Fedele alla propria tradizionale linea di proporre soggetti tedeschi poco noti, la HUMA - MODELL ha prodotto nel 1987 un kit nella popolare scala 1/72 dedicato a questo piccolo addestratore. Il modello è composto da 44 pezzi in plastica bianca ben lavorabile più i due minuscoli parabrezza realizzati (ovviamente) in plastica trasparente. E' presente qualche piccola sbavatura, peraltro facilmente eliminabile, mentre sono praticamente assenti i ritiri; il dettaglio superficiale è molto fine, con una buona riproduzione della tela sulle superfici della fusoliera, delle ali e dei piani di coda. Gli interni sono molto semplici, essendo composti da un pavimento e da coppie di sedili, cruscotti e barre di comando, per cui, se non si pensa di utilizzare i due pilotini forniti, si può aggiungere qualche dettaglio della struttura interna della fusoliera, per ottenere un maggior realismo (non è però necessario scrafare poiché lo spazio

a disposizione è esiguo, ed il risultato del lavoro fatto non sarà poi facilmente visibile). Il montaggio è abbastanza semplice, tenendo conto che ci troviamo di fronte ad un biplano, per cui bisognerà prestare la dovuta attenzione all'allineamento dell'ala superiore ed al montaggio del carrello principale con struttura a traliccio. Un altro problema comune ai modelli di biplani è la presenza di tiranteria varia: un valido aiuto viene dal foglio delle istruzioni, in cui è riportato uno schema con la disposizione dei vari cavi; sul modello sono poi presenti appositi forellini che indicano la posizione di attacco degli stessi.

E veniamo a quella che è senz'altro una delle caratteristiche più interessanti di questo kit, ovvero la possibilità di realizzare uno qualunque tra ben 9 esemplari che vengono proposti grazie ad un foglio di decals di dimensioni a dir poco esagerate, se paragonate a quelle del modello finito. I soggetti proposti variano come epoca dal 1942 (un Bu-131 dello JG-54) al 1980 (uno Jungmann con immatricolazione civile tedesca), ed anche come nazionalità: troviamo infatti 3 esemplari tedeschi ed uno ciascuno giapponese, statunitense, austriaco, svizzero ed anche italiano (con immatricolazione I-GEVA), alcuni dei quali con schemi di colorazione decisamente accattivanti. Le versioni proposte non si limitano alla B con motore Hirth HM-504A2 da 105 Hp (realizzabile anche con il carrello con sci al posto delle ruote), ma anche alla più potente e moderna "Lerche" con motore Lycoming da 180 Hp; ovviamente il kit comprende tutte le parti alternative necessarie, ovvero gli sci da sostituire alle ruote ed i due tipi di capottatura motore.

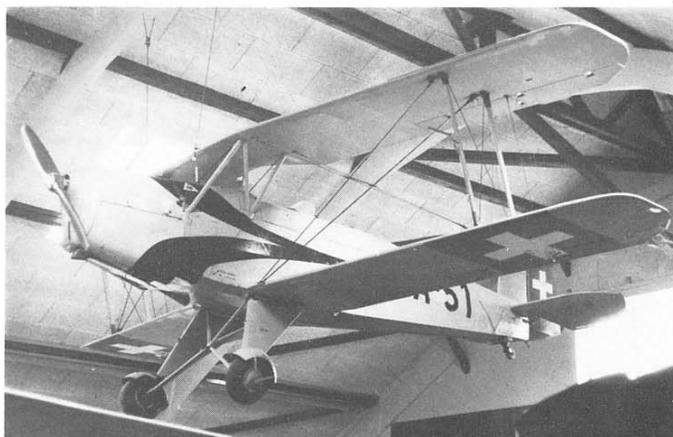
Il modello può essere richiesto direttamente alla HUMA - MODELL all'indirizzo riportato al termine di queste note; il suo costo è di DM 14,50, corrispondenti a circa 11.000 lire.

Review sample kindly supplied by HUMA - MODELL.



Dopo aver onorevolmente servito con le Forze Armate di numerosi paesi, diversi Bu-131 sono stati sistemati in musei: ne è un esempio questo esemplare con i colori delle Truppe d'Aviazione Svizzere, esposto presso il Museum der Schweizerischen Fliegertruppe di Dubendorf, vicino Zurigo.

Un certo numero di Jungmann è tuttora in perfetta efficienza, a più di cinquanta anni dalla costruzione, il che è senz'altro un bel record di longevità. Il velivolo che appare nell'immagine durante un passaggio in velocità è stato ripreso durante l'edizione del 1985 del Meeting Aérienne tunutosi sull'aeroporto di Bex, Svizzera. (Foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena).





IN ALTO: All'edizione 1987 del Meeting Aérienne di Bex, Svizzera, era invece presente, tra gli altri Bucker (sia Bu-131 che Bu-133), anche questo esemplare "modernizzato" mediante la rimotorizzazione con un propulsore Lycoming. La adozione del nuovo motore ha radicalmente alterato le linee del muso del piccolo biplano, che però, non ha perso in e-

leganza. **AL CENTRO:** Una immagine di uno Jungmann tuttora volante in Italia, ripresa durante la manifestazione tenutasi il 25 Agosto 1985 a Carpi, vicino Modena. L'aereo è interamente giallo, con la decorazione in fusoliera, i montanti alari, l'immatricolazione I-BRAK in blu scuro; in quest'ultimo co-



lore è anche un piccolo stemma dell'Aero Club di Italia presente sul fianco della capottatura motore. Sul piano verticale vi è l'insegna dei "Diavoli Rossi", nei classici colori rosso, nero e bianco.

A FIANCO: Decisamente più rari dei Bu-131, sono i Bestmann: il Bu-181 qui ripreso è esposto al LuftwaffenMuseum di Uetersen, vicino ad Amburgo. L'immagine permette di apprezzare la particolare forma sfaccettata del tettuccio, oltre a diversi dettagli del muso del velivolo. (Foto Aldo Zanfi, IPMS Modena)

Dopo aver avuto un notevole successo nei primi anni '30 con il biplano da addestramento Bu-131 Jungmann ed il suo derivato Bu-133 Jungmeister, la Bucker passò alla formula monoplano con il Bu-181, che compì il primo volo nel febbraio 1939. Per quanto di architettura completamente diversa, il Bestmann mantenne le ottime qualità di volo, economicità di esercizio e facilità di manutenzione che avevano caratterizzato il suo predecessore; questo portò alla sua adozione da parte della Luftwaffe quale nuovo velivolo per l'addestramento primario. Oltre all'addestramento (già nel 1941 il Bu-181 aveva sostituito tutti gli altri tipi usati per questo scopo), il Bestmann venne utilizzato come aereo da collegamento, e almeno sperimentalmente, come velivolo anti carro, con una coppia di lanciagranate Panzerfaust sotto alle ali. Il Bu-181 venne prodotto su licenza in Olanda, Cecoslovacchia, Svezia ed Egitto.

La tedesca HUMA - MODELL ha prodotto, nel corso dello scorso 1988, un piacevole modello del Bu-181, realizzato nello stile ormai tipico di questa piccola casa. Il kit si compone di 31 pezzi nella solita plastica bianca, più 3 trasparenti; il dettaglio superficiale è buono e le uniche operazioni di rifinitura richieste consistono nell'eliminazione di qualche piccola sbavatura. Il montaggio non presenta problemi di sorta, aiutato anche dagli esplosivi dell'ottimo foglio di istruzioni. Molto semplici, ma efficaci, gli interni che sono composti da pavimento, paratie anteriore e posteriore, sedili e barre di comando: una adeguata colorazione sarà più che sufficiente ad evidenziarne i vari dettagli, non essendo a mio parere necessario inserire ulteriori particolari.

Il kit reca le parti alternative per due tipi di carrello di atterraggio, con ruote oppure con sci. Completa il kit il solito foglio di decals dalle generose dimensioni, che oltre ad una riproduzione del cruscotto, reca i marchi necessari per ben 7 diversi esemplari, quattro dei quali tedeschi (uno civile e tre militari, tra cui l'aereo sperimentato con i Panzerfaust alari, per il posizionamento dei quali non è però data alcuna indicazione) e gli altri svedese (con il carrello con gli sci), francese e svizzero.

Il modello può essere richiesto direttamente alla HUMA - MODELL all'indirizzo riportato in calce; il suo costo è di DM 14,50, corrispondenti a circa 11.000 lire.

Review sample kindly supplied by HUMA - MODELL.

Grazie alla cortesia dell'amico Werner Killersreiter della WK MODELS, ho avuta la possibilità di esaminare uno degli ultimi prodotti di questa piccola casa amatoriale tedesca, ovvero il kit in scala 1/72 del Bucker Bu-181 Bestmann. Bisogna precisare che queste note si riferiscono ad una stampata di prova, e che non ho potuto vedere ne' il foglio di istruzioni ne' le decals; in ogni caso, appare inevitabile un piccolo confronto con il kit del medesimo soggetto prodotto dalla HUMA - MODELL recesito sopra.

Innanzitutto il kit WK MODELS è senz'altro più semplice, comprendendo qualche pezzo in meno ed adottando soluzioni tecniche differenti (ala in un unico pezzo con diedro già preformato, piano verticale e capottatura motore compresi nelle semfusoliere); il dettaglio superficiale è più fine che nel Kit HUMA - MODELL, ed anche la riproduzione delle zone con rivestimento in tela è meglio realizzata, poiché i segni delle centine sono meno in rilievo. Praticamente analoghi gli interni, anche qui riprodotti in modo semplice con qualche dubbio solo sul cruscotto, che presenta gli incavi in corrispondenza degli "orologi" dei vari strumenti; buono il carrello, che però non presenta l'opzione degli sci al posto delle ruote.

Il foglio delle decals del kit WK MODELS, anche considerando quanto si è visto con i precedenti modelli degli Heinkel He-70/170 e Mil Mi-1 (dei quali si è già parlato in queste pagine) sarà sicuramente molto semplice, e comprenderà probabilmente i marchi per un paio di esemplari al massimo.

Il kit sarà sicuramente già disponibile quando queste note saranno lette, e potrà essere richiesto direttamente alla WK MODELS, all'indirizzo sotto riportato; il suo costo sarà di DM 15,95, corrispondenti a circa 12.000 lire.

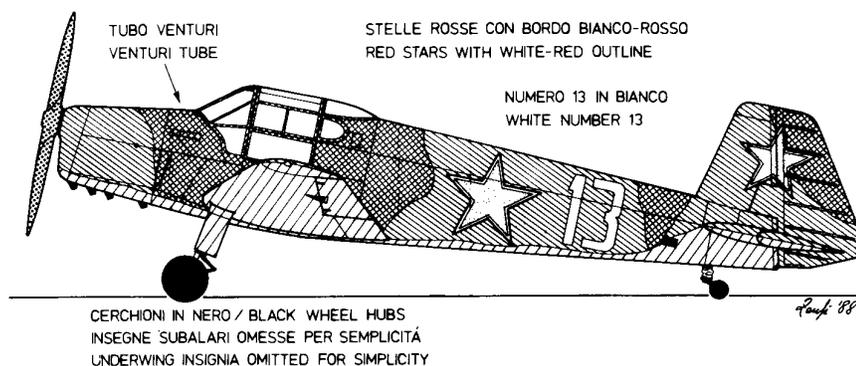
Review sample kindly supplied by Mr. Werner Killersreiter of WK MODELS.

NOTA: Gli indirizzi a cui possono essere richiesti i modelli recensiti sopra sono:

- HUMA - MODELL, Kilianstadter Straße 9, D-6450 Hanau 9, Repubblica Federale Tedesca.

- WK MODELS, Veit-Adam-Staße 31, D-8050 Freising, Repubblica Federale Tedesca.

Aldo Zanfi
Centro di Modena



Bucker Bu-181B Bestmann, used by Soviet Air Force, Prague (Czechoslovakia), May 1945. Aircraft is camouflaged with standard German colours, with bands in Schwarzgrün RLM 70 and Dunkelgrün RLM 71 on side and upper surfaces, and Hellblau RLM 65 on undersurfaces; about details, all trim tabs are red, and a Venturi tube has been added to nose left side, in front of the windscreen. Code 13 on fuselage side is white, and national insignia (red stars with white-red outline) are in the standard positions. (notes and drawings by Aldo Zanfi, IPMS-Modena).

Author would like to express here his thanks to Miss Maria Di Giulio, for her invaluable help with translations.

Bucker Bu-181B Bestmann utilizzato dalle Forze Aeree Sovietiche, Praga, Maggio 1945. L'aereo è mimetizzato con i colori standard tedeschi, Schwarzgrün RLM 70 e Dunkelgrün RLM 71 a bande sulle superfici latero-superiori ed Hellblau RLM 65 su quelle inferiori; per quanto riguarda i dettagli, le varie alette di compensazione sono rosse, ed un tubo di Venturi è posizionato sulla parte sinistra del muso, davanti al parabrezza. Il codice 13 in fusoliera è bianco e le insegne di nazionalità (stelle rosse con bordo bianco-rosso) sono nelle posizioni standard. (note e disegni di Aldo Zanfi, IPMS-Modena).



Un altro esemplare di Bucker-181 Bestmann si trova esposto presso il Musée de l'Armée et de l'Histoire Militaire di Bruxelles. Il particolare posizionamento del velivolo consente un buon esame delle superfici inferiori, zona che solitamente è piuttosto difficile a vedersi. (Foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena).

UNA GIORNATA PARTICOLARE



M113, veicolo da trasporto truppe in dotazione all'Esercito Italiano, qui utilizzato come sfondo per una foto di gruppo. (foto Autore).

Una giornata particolare di saverio de Florio TARANTO OLE'

Se non fosse per il valore patriottico e storico attribuito alla ricorrenza, quella del IV Novembre sarebbe la festa dei modellisti anziché delle forze armate.

E' questa infatti una delle pochissime occasioni in cui i

militari aprono le proprie porte ai civili, concedendo loro il privilegio di esaminare i loro micidiali gioielli tecnologici. E noi, sempre pronti ad accogliere inviti del genere, abbiamo dato vita ad un rapido consulto "regionale" tra i modellisti IPMS di Taranto e Lecce, stabilendo un programma generale di visita.

E finalmente, giunta la domenica del 6 Novembre (come è noto i giorni festivi vengono riservati alle visite), ci presentiamo ai cancelli della Scuola Truppe Corazzate di Lecce e ne varchiamo la soglia fantasticando su ciò che avremmo potuto scoprire.

Ci sarà la nuova Centauro? E quando vedremo l'Ariete? Beh, almeno per quest'anno ci accontenteremo di qualcosa di più "tradizionale": dallo schieramento allestito nel piazzale della scuola fanno capolino il buon vecchio M113 un Leopard 1A1 ed un carro soccorso sempre su scafo Leo.

Di primo acchito una simile panoplia lascerebbe interdetto chiunque, ma stavolta siamo armati anche noi: fotocamere reflex con flash TTL e zoom 28-200, vuoi mettere?

Cominciamo a pregustare quella che sarà una intensa mattinata di chiacchiere e risate tra amici, ed in fin dei conti, credo sia proprio questa la ragion d'essere dell'associazione. Gli ufficiali ci accolgono con curiosità, ma anche un po' diffidenti circa le nostre reali intenzioni. Niente paura: il nostro public-relation-man inizia a far circolare per tutta la caserma le foto dei diorami di alcuni soci: a questo punto i militari si ricredono e ci lasciano fare. Unico momento di panico si ha quando uno dei nostri sbucca fuori da un portello della torretta del Leopard. Qualcuno

nota la scena e corre verso di noi:

"Ehi, non vorrete metterlo anche in moto, vero?"

"No capitano, questa volta ci accontentiamo di studiare i riflessi prodotti dall'olio lubrificante sul verde oliva".

"Che cosa?!"

Mi piacerebbe conoscere esattamente quale opinione la gente matura di noi in questi frangenti, ma penso di avere già una prima risposta. Ogni bel gioco dura poco, è già ora di pranzo e dobbiamo lasciare il piazzale; a dire il vero noi il pranzo lo salteremo pure, non altrettanto gli "ospiti permanenti" della caserma !!

Ci avviamo all'uscita, ma torniamo subito indietro: un amico "irriducibile" è ancora impegnato in un frenetico safari fotografico all'interno di un M113, manco fosse una coniglietta di Playboy (il mezzo, non il fotografo).

Presolo per una manica, lo trasciamo fuori, anche perché dobbiamo terminare di decidere dove infilarci l'anno prossimo, e statene certi, sarà un'altra sorpresa.

Per il momento dedichiamo agli amici dell'IPMS alcune delle nostre foto più belle realizzate per l'occasione.

Saverio de Florio
Centro di Taranto



Bergerpanzer, veicolo corazzato su scafo Leopard in dotazione alle unità meccanizzate per il recupero ed il soccorso a mezzi corazzati danneggiati in combattimento o in avaria. (foto Autore).

LA VETRINA DELL'IPMS

La Rubrica vuol essere occasione di confronto e discussione delle esperienze maturate nel campo della tecnica modellistica. Inviaci le foto delle tue ultime realizzazioni con un testo esplicativo.

Merkava...che passione !

Quello illustrato in foto è opera di Riccardo Caretto, un modellista tarantino che ha sperimentato una tecnica di invecchiamento particolare, della quale ci occuperemo tra breve. Il kit è naturalmente Tamiya, montato direttamente da scatola. Il tentativo di eludere le lunghe e snerpanti operazioni di washing e dry-brushing, tramandateci da Paine e Verlinden, ha suggerito l'utilizzo di un colore "a doppia azione". In effetti il carro è stato dipinto nel colore base originale, lasciato asciugare per due giorni, e quindi "lavato" con un acrilico Tamiya color seppia (miscela di marrone, rosso e nero).

Dopo qualche minuto si è provveduto a passare sul pezzo uno

stracchetto LEGGERMENTE imbevuto di alcool etilico, che ha eliminato il colore del lavaggio in eccesso.

Ma non è tutto, in questo modo sono state ottenute quelle schiariture superficiali dette in gergo "lumeggiature", con un risultato davvero interessante.

Bravo Riccardo, continua così !

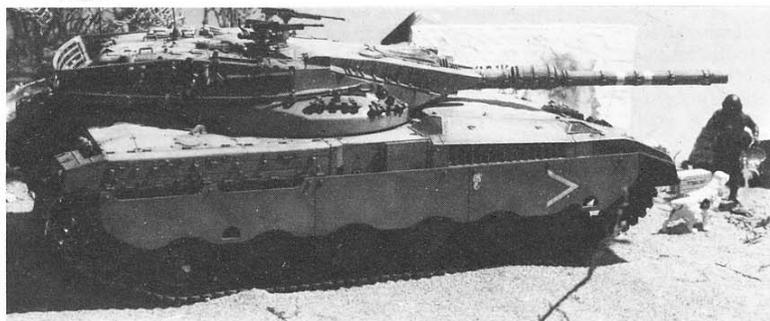
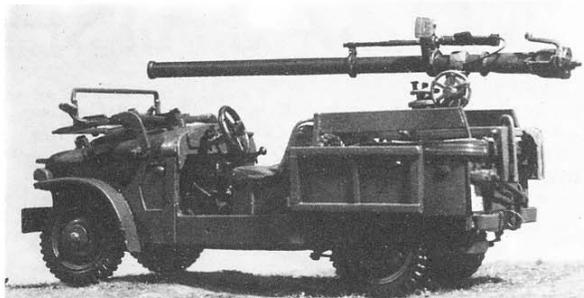
Il soggetto della seconda foto non ha invece bisogno di presentazioni, si tratta di Niki Lauda, campione che ancor oggi è un idolo per tantissimi appassionati di automobilismo. Il Kit di partenza per questa elaborazione è il "Driver" Tamiya in scala 1/12. Si tratta di un lavoro portato a termine parecchi anni fa, ed è stato il mio primo figurino. Pur non essendo un pezzo particolarmente rifinito, ho ritenuto utile illustrare i risultati conseguibili con l'utilizzo del celeberrimo "Squadron Green Putty", purtroppo di difficile reperibilità in Italia (come tante altre cose essenziali per il modellismo!!).



Niki Lauda in 1/12 di Saverio De Florio, Taranto.

Fiat Campagnola in 1/35 di Nicola Pignato, Taranto.

Merkawa in 1/12 di Riccardo Carreto, Taranto.



Con la sovrapposizione successiva di più strati di stucco su di un semiguscio plastico, è stata autocostruita la testa di Lauda. I particolari fisionomici sono stati ottenuti modellando una pasta composta da colla liquida e Green Putty, quindi rifiniti con carta abrasiva 1000 e sgorbie di piccola misura. Dimenticavo! Il padiglione auricolare è incompiuto non certo per mia licenza poetica!

E finalmente possiamo passare al campo dei mezzi ruotati. La Fiat Campagnola che vado a presentarvi è opera di Nicola Pignato, un modellista da sempre impegnato nel settore delle autocostruzioni.

Per questo lavoro è stato essenziale un disegno in scala della vettura e del telaio, di origine Fiat.

Il primo passo è la costruzione di quest'ultimo, facendo uso, se possibile, dei listelli Tamiya. Per le ruote vanno benissimo quelle della Land Rover Italeri o, al limite, quella della Jeep, che però sono leggermente più piccole. Successivamente giunge il momento di realizzare la carrozzeria, mentre le parti laterali e posteriori di questa sono facilmente fabbricabili in plasticard. Il cofano richiede,

data la sua forma, la sovrapposizione di più strati, la loro sagomatura e la rifinitura con stucco. Per i sedili, ci si è rivolti alla solita scatola dei pezzi e dei segmenti di telai di varia sezione.

È importante costruire il parabrezza in modo da poterlo ribaltare se si vuole montare il classico cannone da 106 senza rinculo. A tale scopo, nella sezione posteriore del cassone va costruito l'alloggio per la gamba anteriore del treppiede e sistemati, sulle coperture delle ruote posteriori, i contenitori delle munizioni.

Per una maggiore aderenza alla realtà, ci si è giovati dell'eccellente fotografia del veicolo pubblicata nel volume "L'Esercito Italiano" edito nel dicembre 1987 dall'Ufficio Storico dello S.M.E. È stato anche utilissimo il manuale di uso e manutenzione della Fiat AR 59 e quello delle parti di ricambio per la stessa.

La foto della Campagnola e le altre dell'articolo sono state realizzate da Fabio Vella e Saverio De Florio.

Saverio De Florio
Centro di Taranto

B.L. - K.F.
CASELLA POSTALE 5034
16154 SESTRI Ponente
TEL. 010-623895
VENITA PER
CORRISPONDENZA MODELLI,
(NICHINO, CHOTA SAHIB, GRI-
FO, LS, MARUL, FUJIM, MARU-
SHI, VERLINDER, ARES, ETC)
SCONTI AI SOCI I.P.A.S.
RICHIEDERE CATALOGO

W-W-1
Aero
 THE JOURNAL OF
 THE EARLY AEROPLANE

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 WW1 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

PITCAIRIN-PCA 2

Generalmente nelle mie recensioni non parlo mai della storia del soggetto trattato, questa volta però vorrei dire qualcosa in merito a questa strana "macchina volante".

L'autogiro fu inventato in Spagna da Juan De La Cierva e dopo un lungo periodo di studio volò per la prima volta nel 1923. L'evoluzione del velivolo continuò poi in Inghilterra ed in Scozia. Il principio di funzionamento è basato sul rotore dell'elicottero in combinazione con un tradizionale motore a pistoni. La funzione di quest'ultimo era chiaramente oltre che di propulsione, anche quella di annullare il fenomeno dell'autorotazione che si manifestava fortemente in fase di decollo ed atterraggio. Si trattava praticamente di una via di mezzo tra un elicottero ed un velivolo a decollo verticale.

Il primo autogiro arrivò negli States dall'Inghilterra, fu equipaggiato con un motore Wright J5 e dopo molte prove fu offerto allo Smithsonian Institution, dove è tuttora conservato. Seguì poi il PCA-1 (Pitcairn-Cierva Autogiro n. 1), che effettuò dei test di volo e furono perfezionate nuove soluzioni tecniche; venne poi il PCA-2, che fu il primo velivolo ad ala rotante ad ottenere la certificazione governativa. L'autogiro riscosse all'epoca un notevole successo e molte industrie americane lo utilizzarono quale veicolo pubblicitario, tra queste ricordiamo la Coca-Cola, la Champion Spark Plug Company ed altre ancora.

Anche i militari valutarono il Pitcairn, prima l'U.S. Navy con l'XOP-1 (Experimental Observation Pitcairn n. 1) che fu valutato sul ponte della U.S.S. Langley nel 1931 (velivolo n. 8850); anche il corpo dei Marines provò il Pitcairn (velivolo 8976) ma che io sappia non si andò oltre a questo stadio sperimentale. Ricordiamo che il PCA-2 portava oltre al pilota, 2 passeggeri e che la versione militare XOP-1 portava un pilota ed un osservatore; il motore era un Wright R985.

Il modello:

È realizzato nel classico stile Williams, due stampate di plastica grigia, un sacchettino contenente i fili per i tiranti ed un pezzetto di acetato trasparente dal quale ottenere il parabrezza (a quando un bel trasparente stampato ad iniezione?), il foglio delle decals realizzato dalla Scale Master è ottimo come sempre. Voglio muovere un appunto alle istruzioni: molto bello il disegno in scala del modello, sufficienti le istruzioni per l'assemblaggio, carenti

invece le indicazioni per la colorazione; se non ci fosse una bella fotografia a colori sulla copertina della scatola, avremmo trovato delle difficoltà a determinare lo schema esatto. Si dovrà perciò ricorrere a quanto scritto nel testo delle istruzioni cercando di capire il più possibile. Si tratta quindi di una via di mezzo tra un modello di tipo industriale ed artigianale, il montaggio richiede una prefinitura dei pezzi ed una cura particolare nel metterli insieme. Un modello quindi non facile, da consigliare a modellisti già esperti.

Complimenti alla Williams per l'originalità del soggetto, singolare ed inedito; molte ditte nostrane, senza far nomi, dovrebbero sfogliare il catalogo di questa casa americana prima di fare le scelte dei loro modelli futuri, così capirebbero che nella storia dell'aviazione prima di arrivare all'Osprey (senza allusioni) ci sono stati altri aeromobili di importanza decisamente superiore che nessuno ha ancora pensato di realizzare modellisticamente, e che avrebbero ugualmente un buon successo commerciale.

Voglio ringraziare vivamente la Williams per la fattiva collaborazione, un grazie particolare anche a Mr. Bill Hannan.

Edoardo Rosso
Centro di Torino

IL PROFILO

Il disegno nella pagina a fianco mostra la colorazione di uno dei tre autogiri Pitcairn acquistati nel 1931 dall'U.S. Navy, che li designò XOP-1: l'esemplare illustrato eseguì, il 23 settembre dello stesso anno, una serie di voli sperimentali da bordo della portaerei CV-1 "Langley". Il colore generale delle parti telate è l'alluminio, mentre i pannelli di rivestimento metallici di fusoliera, il traliccio di sostegno del rotore, i cerchi delle ruote e le gambe del carrello principale sono in grigio chiaro. Le semiali ed il piano orizzontale di coda hanno la superficie superiore in giallo e quella inferiore in alluminio; in corrispondenza degli attacchi delle semiali alla fusoliera è presente una walkway nera. Le pale del rotore sono pure in giallo superiormente ed alluminio inferiormente. Per quanto riguarda i dettagli, si ha:

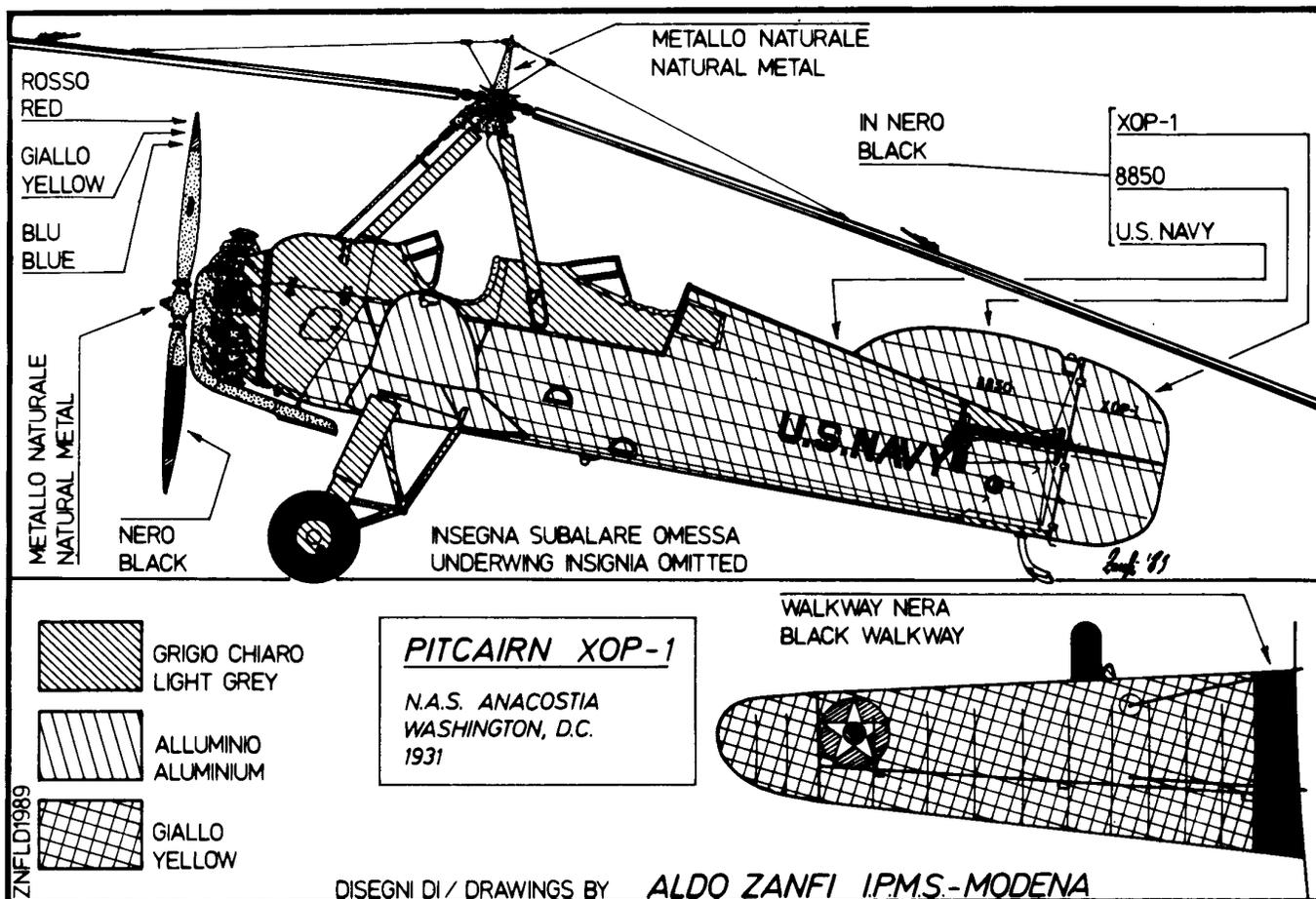
- testa del rotore ed albero di trasmissione per la messa in movimento del rotore al decollo in metallo naturale.
- cilindri del motore in nero, con scarico in metallo naturale.

- Elica in metallo naturale lucidato, con parte della faccia posteriore delle pale in nero, ed estremità delle stesse in rosso-giallo-blu (con il rosso all'estremità).
- Interni degli abitacoli in nero.

Le insegne di nazionalità sono costituite dalle coccarde prebelliche nelle quattro posizioni alari, dalla scritta U.S. NAVY in nero sui lati della parte posteriore della fusoliera e dalle scritte 8850 e XOP-1, sempre in nero, sui lati del piano verticale.

Una immagine di uno degli esemplari dell'autogiro Pitcairn PCA-2 riproducibile con il kit WILLIAMS BROS.: si tratta del "Miss Champion", il cui restauro è stato recentemente terminato e che appartiene a Stephen Pitcairn, il figlio del costruttore dell'aeromobile.





COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

OSPREY

Napoleon's Specialist Troops, di P. Haythornthwaite, *Men-at-Arms* Series n. 199, Osprey, Lst. 4,50.

Ennesimo lavoro sui napoleonici che si interessa dei reparti francesi meno conosciuti, ma non per questo meno importanti, quali Genio, Artiglieria, Sanità, Zappatori e Commissariato. Ben curato nei disegni dove appare anche un geniere di colore. Per cultori.

El Cid and the Reconquista, di D. Nicolle Ph.D, *Men-at-Arms* Series N.200, Osprey, Lst. 4,50.

Stupendo lavoro sulle secolari lotte fra Cristiani e Musulmani per il possesso della penisola iberica. Degno di figurare quale duecentesimo numero della serie, viste le ormai inconfondibili tavole di McBride.

Louis XIV's Army, di R. Chartrand, *Men-at-Arms* Series n. 203, Osprey, Lst. 4,50.

Bella divagazione sul primo esercito, modernamente parlando, francese. Veramente interessante con il solo neo delle tavole a colori dove i soggetti hanno tutti occhi estremamente spiritati e vagamenti strabuzzati.

The British Army on Campaign 1816-1902 (4) 1882-1902, di M. Barthorp, *Men-at-Arms* Series n. 201, Osprey, Lst. 4,50.

Ultimo titolo della saga sull'esercito vittoriano enfaticamente imperniato sulle ultime campagne coloniali dall'Egitto alla Birmania, dal Sudafrica al Sudan. Per inglesi assolutamente patiti.

Knights at Tournament, di C. Gravett, *Elite* Series n. 17, Osprey, Lst. 5,50.

La ineffabile mano di McBride non poteva certo mancare ad un così ghiotto appuntamento con la storia. Quella storia di duelli, amori, cavalleria cui tanti film ci hanno abituato, dove sempre per amor di una bella vergine, trepidante principessa, ci si sfidava a singolar tenzone in un torneo. Per romantici irriducibili.

Israeli Elite Units since 1948, di S.M. Katz, *Elite* Series n. 18, Osprey, Lst. 5,50.

Gli Israeliani, si sa, esercitano quel particolare fascino che spiegar non so. Comunque un meritevole lavoro di alta professionalità, validamente coadiuvato dalle sempreverdi tavole di un grande Volstad.

The Crusades, di P.H. Nicolle Ph.D, *Elite* Series n. 19, Osprey, Lst. 5,50.

Affascinante escursione nel mitico mondo dei crociati, che di mitico aveva ben poco, essendo saldamente ancorato ad interessi quanto mai terreni e di espansionismo militare. Il Ph.D. Nicolle è una autorità in materia e si vede!! Le tavole di Hook non brillano per dinamicità, ma sono certo meglio di qualunque altra pubblicazione reperibile in lingua italiana.

Inside the U.S. Army Today, di G.L. Rottman, *Elite* Series n. 20, Osprey, Lst. 5,50.

Dopo una giornata con il soldato Ivan (Elite 12) ecco un bel lavoro sulla vita quotidiana del soldato John. Oltre a questo: organizzazione, armi in dotazione, equipaggiamenti e dulcis in fundo uniformi di gala, più indicate a camerieri del Florian che a militari di carriera. Ad ognuno la propria croce. Altamente "recommended".

The Zulus, di I. Knight, Elite Series n. 21, Osprey, Lst. 5,50.

Dopo Napoleone, l'Impero Britannico si trovò ad affrontare un altro formidabile e temibile nemico. Forti, militarmente organizzati, dotati di fisici possenti ed avvezzi al proprio clima e terreno, inflissero una delle più cocenti sconfitte all'orgoglioso esercito vittoriano ad Isandlwana. Tuttavia gli Zulu come tutti i fieri popoli preda della superiore ferocia e tecnologia europea soccomberono, ridotti praticamente in schiavitù. Il solito impareggiabile McBride ci regala affreschi di grande effetto accanto ad un testo che ripercorre le tappe più salienti dell'epopea zulu: da Shaka, sanguinario tiranno, fino alle ultime ribellioni del primo novecento. Da non mancare;

Wellington's Specialist Troops, di P. Haythornthwaite, Men-at-Arms n. 204, Osprey, Lst. 4,50.

Dopo Napoleone poteva forse mancare il titolo sulle truppe di Wellington? Certo che no. Al solito, ben fatto.

U.S. Army Combat Equipments 1910-1988, di G. Rottman, Men-at-Arms Series n. 205, Osprey, Lst. 4,50.

Titolo assolutamente da non perdere per collezionisti e sol datinari. Veloce, ma quanto mai completa carrellata sugli equipaggiamenti dell'Esercito Americano dalla prima guerra mondiale fino all'attuale "ALICE".

Armando Rossi
Centro di Modena

DIE FLUGZEUGE DER K.U.K.LUFTFAHRTRUPPE UND SEEFLIEGER 1914-1918 DI HAUKE, SCHROEDER, TOTSCHINGER - EDITRICE H. WEISHAUPT VERLAG - GRAZ - AUSTRIA - ÖS.690 - DM/sfr.98.-

E' uscito in questi giorni un bellissimo volume rilegato di 224 pagine, formato cm.22,5 x 26,5, sui velivoli austriaci usati dall'aeronautica e dalla marina di questa nazione nella guerra del 1914-18. L'opera è in lingua tedesca ma chi non la conosce non si preoccupi dato che non esiste praticamente testo ma didascalie brevissime per designare il velivolo illustrato. Moltissimi disegni di fiancate in bianco e nero ed a colori completano questo panorama veramente notevole. 171 viste laterali con le colorazioni e le insegne credo possano soddisfare i palati più fini degli appassionati. Più di 500 foto in bianco e nero, 240 fianchi in china, cosa si può chiedere ancora?

Un capitolo interessantissimo riguarda le prede di guerra italiane, russe, romene, francesi e inglesi. Abbiamo quindi Caudron, Nieuport, Morane, Farman, Caproni, S.A.M., Bristol, Sopwith Camel, etc. con mimetiche strane e insegne austriache. Alcuni velivoli conservano ancora i distintivi dei piloti alleati (un Hanriot HD 1(Nr.73) di Gardolo nel maggio del 1918, ad esempio, con il leone veneziano....).

Cosa dire di questo libro? A me è piaciuto e lo consiglio a tutti gli appassionati di aviazione. Il costo, nel momento in cui scrivo, è di 72.000 lire ma ne vale la pena, ve lo assicuro.

L'editrice Weishaupt è specializzata in opere sulla prima guerra mondiale che riguardano la marina austriaca. Titoli vari come: Torpedoboote 1875-1918, Unterseeboote, Die Radetzky-Klasse e l'uniformologia (Die Uniformen 1797-1918) i corazzati (Die Panzerfahrzeug 1918-1988) e i dirigibili. Una ricerca storica condotta in modo accurato ed appropriato.

L'ordine può essere inviato a:

HERBERT WEISHAUPT VERLAG

POSTFACH 29

A-8047 GRAZ - AUSTRIA a mezzo I.M.O. o rimessa bancaria

o richiesto in Italia a:

TUTTOSTORIA - Casella postale 395 - 43100 PARMA

ma non ne conosciamo il prezzo in lire italiane.

Giorgio Pini
IPMS - Modena

"NIGHTFIGHTER, A CONCISE HISTORY OF NIGHTFIGHTING SINCE 1914."

Ho atteso con impazienza l'arrivo di questo volume sulla caccia notturna, anche a seguito di una recensione favorevole apparsa su di una rivista inglese; purtroppo mi aspettavo una cocente delusione. Condensare in 144 pagine la sto-

ria e l'evoluzione tecnologica del combattimento notturno dal 1914 ai giorni nostri è senz'altro un'ardua impresa: si passa tra due guerre mondiali per approdare alla fantascientifica tecnologia degli anni '80. Molto probabilmente adottando un'impostazione più equilibrata si sarebbe potuto ottenere un risultato migliore. A mio avviso il principale problema di questo libro è l'impronta totalizzante del ruolo della Gran Bretagna, un vero "Britannia Caput Mundi".

Un breve controllo dei contenuti conferma questa affermazione: nel periodo storicamente più interessante, dal 1914 al 1945, ben 77 pagine sono dedicate al Regno Unito, 23 alla Germania e 15 agli Stati Uniti. Con questo non voglio sminuire l'importanza del contributo britannico, ne dimentico che si tratta di una pubblicazione scritta da un inglese per il mercato interno; una maggiore obiettività non avrebbe certo guastato.

Entrando nel merito del testo ci si trova poi di fronte ad affermazioni perlomeno inesatte e ad omissioni piuttosto gravi. Un esempio per entrambi i casi:

- Nell'apertura del capitolo dedicato alla Luftwaffe leggiamo: "L'esperienza della Germania nel campo della caccia notturna durante la I° Guerra Mondiale non è stata così ampia come quella inglese e non ha portato alla creazione di reparti specializzati, ne sono stati formati dei sistemi integrati di controllo/comando per questo scopo".

Per quanto riguarda i reparti a me risulta che alcune Jasta furono incaricate del combattimento notturno, fra le quali la 73 e la 74.

Un esempio organizzativo anticipatore delle tecniche di difesa aerea utilizzate nella II G.M. fu sperimentato nel maggio 1918 durante l'offensiva tedesca nelle Fiandre, quando venne realizzata una linea di fotoelettriche e batterie con traeree collegata a punti di ascolto per individuare l'avvicinarsi di aerei nemici. Gli Albatross DV circuitavano in zone predeterminate in attesa di segnalazioni da parte del comando (razzi colorati o fotoelettriche) sulla direzione da prendere per intercettare i velivoli nemici. In una notte particolarmente favorevole vennero abbattuti 7 bombardieri francesi.

- Nel capitolo iniziale dedicato alla I G.M. viene citato con dovizia di particolari il primo abbattimento notturno avvenuto alle spese di uno Zeppelin tedesco (LZ37), avvenuto il 8/6/1915 da parte del Flt. suolt. Warneford, mentre non viene ricordato il primo combattimento che portò alla distruzione di un aereo, che ebbe luogo il 11/2/1917. Un DFW CV abbatté un bombardiere nemico nei cieli della Francia. A mio avviso anche questo è un avvenimento da non omettere in una sia pur concisa storia del combattimento notturno.

La sezione dal dopoguerra ad oggi scorre veloce ma abbastanza curata, trattando come logico in gran parte di materiale statunitense. Un'incertezza sulle sigle gioca anche un brutto tiro all'autore (o al correttore delle bozze?), quando il sistema di navigazione LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-red for Night) diventa a volte LATIRN. Dal punto di vista editoriale il libro è estremamente curato, realizzato con ottima carta patinata, l'impaginazione è piacevole ed i caratteri eleganti. Le fotografie (tutte in bianco e nero) sono ben stampate, ma per la maggior parte molto note. Il prezzo è molto elevato, 15,95 sterline (circa 37.500 lire) anche in relazione alle piccole dimensioni del volume.

Complessivamente il giudizio non è positivo, a causa dello squilibrio nella trattazione dei soggetti. La parte inglese è abbastanza soddisfacente, anche se a mio avviso l'autore si dilunga un po' troppo nella ascensione di singole missioni, mentre le 23 paginette dedicate alla Luftwaffe sono decisamente troppo poche per illustrare l'enorme sforzo tedesco per la difesa dei cieli europei.

Se si cerca un testo a livello divulgativo consiglio di acquistare i tre volumi della STEM MUCCHI, autore Nino Arena ("Il Radar La guerra sui mari, La guerra aerea attacco-difesa, La caccia notturna"); anche se si tratta di libri di qualche anno fa certamente non perfetti, essi hanno il pregio, oltre a fornire praticamente la stessa documentazione iconografica del libro inglese, di trattare gli sviluppi e l'impiego del radar in Italia. Con lo sconto IPMS concesso dal Dr. Mucchi spenderete complessivamente meno che comprare lo Ian Allan.

Se vi interessa l'aspetto tecnico è molto valido il libro del Dr. Bowen (uno degli ingegneri responsabili del programma di ricerca e sviluppo britannico negli anni '30/'40) "Radar Days" recensito da Giorgio Pini nel "Notiziario" 3/4 1987. Chi vuole approfondire la storia della caccia notturna tedesca deve assolutamente leggere "History of the Ger-

man Night Fighter Force 1917-1945" di Gebhard Aders, edizioni Jane's.

Qualsiasi libro scegliate, buona lettura.

"Nightfighter, a concise history of nightfighting since 1914" di Anthony Robinson, Edizioni Ian Allan, Londra. Lst. 15,95. Pagine 144, Rilegato, Formato 13x23,5, 135 fotografie in bianco e nero.

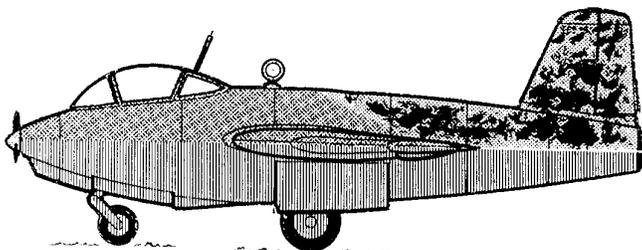
Marco Mai
Centro di Modena

JU-248/ME-263 - HUMA-MODELL, 1/72

Sviluppato nel 1943 dalla Messerschmitt, il caccia con propulsione a razzo Me-263 (inizialmente designato Me-163D) doveva diventare il successore dell'intercettore di punto Me-163, eliminandone i difetti (autonomia estremamente limitata e caratteristiche non certo ideali in fase di decollo e di atterraggio). In pratica, del Me-163 vennero mantenute le semiali (sia pure leggermente modificate) ed il piano verticale, mentre la fusoliera fu completamente ridisegnata, per poter ospitare un nuovo tipo di motore a razzo (il Walter HWK 109-509C con 2 camere di combustione) ed un carrello triciclo anteriore retrattile. Per non sovraccaricare la Messerschmitt, il progetto venne passato alla Junkers, dove assunse la denominazione Ju-248 e dove un prototipo fu realizzato e fatto volare alla fine del 1944. L'aereo tornò quindi presso la Messerschmitt ove, come Me-263, venne sottoposto ad ulteriori prove di volo.

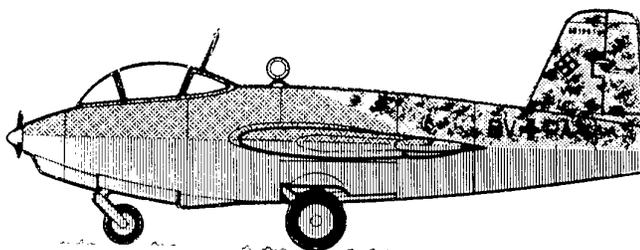
La tedesca HUMA-MODELL ci propone ora un kit stampato ad iniezione di questo poco noto velivolo. Il modello si compone di 36 parti in plastica bianca, più un trasparente, con dettaglio superficiale di tipo inciso, di buona finezza, anche se non caratterizzato dalla precisione del segno tipica delle ultime produzioni giapponesi. A questo si può comunque facilmente rimediare con un po' di pazienza ed un certo lavoro di rifinitura, anche per eliminare qualche leggera sbavatura presente qua e là (specialmente sui pezzi più piccoli, alcuni dei quali si possono magari sostituire con altri autocostituiti). A prima vista, il montaggio non si presenta particolarmente complesso, tuttavia molta attenzione deve essere prestata nell'assemblaggio della fusoliera, poiché mancano completamente dei riscontri che aiutino nel posizionamento delle varie paratie che delimitano i vani dei carrelli e dell'abitacolo. Quest'ultimo è riprodotto in modo abbastanza soddisfacente, essendo completamente chiuso e comprendendo un buon seggiolino ed una barra di comando (vi è anche un pilotino, che, a mio parere, è comunque meglio non utilizzare); si possono aggiungere una pedaliere e qualcosa che riproduca quanto presente sulle pareti laterali, facendo riferimento alle 2 immagini pubblicate sull'ottimo foglio delle istruzioni. Buoni i complessi dei carrelli, a cui si potrà aggiungere qualche dettaglio per arrivare alla perfezione; non è però necessario strafare, visto che poi non molto del lavoro fatto risulterà facilmente visibile (questo discorso vale anche per gli interni dell'abitacolo). Molto intelligente l'idea di inserire tra le istruzioni di montaggio un piccolo disegno che illustra chiaramente le posizioni dei vari componenti del carrello principale.

Messerschmitt Me 263 V1



Sono presenti 2 coppie di portelli per i vani del carrello principale: la prima che riproduce le carenature montate sullo Ju-248, in cui il carrello era fissato in posizione estratta, e la seconda per i portelli veri e propri del Me-263. Il foglio delle decals comprende i marchi completi per la realizzazione del modello con una qualunque delle due denominazioni assunte, Ju-248 o Me-263: le differenze constano infatti nella presenza o meno dei codici DV+PA sui fianchi del

Junkers Ju 248



la parte posteriore della fusoliera, e nel colore (bianco o nero) di alcune delle insegne di nazionalità. Le decals comprendono anche un cruscotto, i cui "orologi", esatti come posizione reciproca, sembrano però essere un po' sottodimensionati in confronto a quanto si può vedere nelle foto degli interni sopra citate.

Un po' confuse le istruzioni per la colorazione, che, forse per problemi di stampa, tendono a far pensare ad una chiazzeria in nero RLM22 su fondo grigio RLM74 per la parte superiore-posteriore della fusoliera; più probabile mi sembra una chiazzeria RLM74 su fondo in RLM75. Anche per le superfici inferiori, lo RLM76 citato è ovviamente un grigio (sia pure con una componente di azzurro), piuttosto che un semplice azzurro. Come considerazione finale, questo modello, se paragonato a quanto offerto dai "mostri sacri" del nostro hobby, si situa ad un livello un po' inferiore: risulta tuttavia più che discreto se si pensa che proviene da una casa, la HUMA-MODELL, a livello amatoriale, il che, vista anche l'originalità del soggetto, può giustificare un prezzo relativamente alto, di DM. 14,50, pari a circa Lit. 11.000 al momento in cui queste note vengono scritte.

Review sample kindly supplied by HUMA-MODELL, Kilianstadter Strasse 9, D-645 Hanau 6, Bundesrepublik Deutschland.

Aldo Zanfi
IPMS - Modena

AUTO REVELL SCALA 1/25.

I primi anni '50 videro, negli Stati Uniti, la nascita e la diffusione dei tipici locali "fast food", nei quali le consumazioni potevano anche essere effettuate rimanendo in automobile: essi divennero in breve tempo non solo ambienti in cui "farsi una birra ed un hamburger", ma anche, specialmente nelle tiepide serate estive, i classici luoghi di incontro per i giovani e le loro auto. Ogni città era caratterizzata da uno o più di questi locali "drive-in", ed uno dei più noti era situato tra la First e la North Avenue, a Chicago: era chiamato "Skip's Fiesta", ed era conosciuto più semplicemente come "Skip's". Con il passare degli anni esso divenne una specie di Mecca per gli appassionati di automobili del Midwest, e la North Avenue venne spesso utilizzata alla stregua di una pista per confrontare le prestazioni delle varie vetture che vi si radunavano, che, sotto ad una carrozzeria apparentemente di serie, celavano motori che non potevano certo propriamente definirsi allo stesso modo. Tuttavia, anche "Skip's" dovette soccombere al progresso ed alle pressioni locali, che miravano a far finire le prove di velocità ed accelerazione che caratterizzavano le nottate passate sulla North Avenue.

Nonostante lo "Skip's Fiesta" sia ora solo un ricordo, negli Stati Uniti sta tornando di moda il "farsi vedere" a bordo di un'automobile dalle cromature scintillanti e con pneumatici bicolore, per cui la REVELL ha pensato di produrre una serie di modelli di auto intitolandola al famoso locale di Chicago: i soggetti riprodotti sono una Chevy Coupé del 1955, una Chevy Nomad del 1957, una Ford Galaxie del 1959 ed una Chevrolet Corvette del 1960, tutti in scala 1/25.

'55 CHEVY COUPE "CROWN PLESER", REVELL 1/25.

La particolare vettura riprodotta costruita nel 1955, comparve allo "Skip's" in una serata estiva e divenne subito una protagonista delle gare che si svolgevano sulla North Avenue, rimanendo famosa per molti anni. Il modello della REVELL consente una fedele riproduzione di questo coupé a due porte, comprendendo anche una notevole replica del mo-



tore Chevy 8 cilindri a V con trasmissione manuale. Ben detagliati sono il telaio e gli interni, buone le gomme, realizzate in materiale morbido. Il kit comprende un piccolo foglio di decals con quanto necessario per la personalizzazione del modello, di buona qualità.

'60 CORVETTE, REVELL 1/25.

La classica Corvette fu una delle protagoniste delle serate estive dello "Skip's Fiesta" durante gli anni '60, dove la potenza del suo 8V regnò suprema. Il Kit REVELL comprende numerosi pezzi, ed è stampato in plastica bianca, con un'ottima riproduzione dell'interessante carrozzeria in fibra di vetro della Corvette; il montaggio è abbastanza semplice, e consente di ottenere una fedele replica di questa vettura, caratterizzata dal tetto aperto. Anche qui, come nel caso del kit precedente, è presente un piccolo foglio di decals per personalizzare il modello.

Edoardo Rosso
Centro di Torino

BOB GLIDDEN'S "MOTORCRAFT" THUNDERBIRD, REVELL 1/24.

Il Campionato delle cosiddette "stock cars" è molto seguito negli Stati Uniti, e ad esso prendono parte vetture che solo formalmente possono essere definite "di serie", come la denominazione lascierebbe supporre. Le carrozzerie, peraltro in genere anch'esse leggermente modificate, coprono infatti sofisticati telai a traliccio e motori che trasmettono potenze decisamente entusiasmanti a ruote dalle gommature che sarebbe per lo meno inusuale vedere sulle comuni vetture "stadali". Mattatore indiscusso della stagione 1987 della N.H.R.A. Pro Stock Class è stato Bob Glidden, che al volante della sua rossa Ford Thunderbird sponsorizzata dal Motorcraft, oltre a vincere il Campionato, ha vinto più del doppio delle gare di importanza nazionale rispetto a qualunque altro concorrente, ed ha stabilito il nuovo record di velocità per le "stock cars".

La REVELL propone ora una interessante replica della Thunderbird di Bob Glidden, nella classica scala 1/24. Il modello è composto da un buon numero di pezzi, ben stampati e senza sbavature di sorta, in plastica bianca ben lavorabile, più alcune parti in plastica cromata e trasparente e fanaleria in plastica trasparente rossa. Le gommature sono ben riprodotte in materiale morbido, con i pneumatici posteriori scomposti ciascuno in due parti, a causa delle imponenti dimensioni.

Il montaggio si presenta senza particolari difficoltà, aiutato da un foglio di istruzioni estremamente chiaro, che ben guida attraverso le varie fasi dell'assemblaggio. Questo può essere sostanzialmente suddiviso in quattro fasi distinte, alcune delle quali possono essere portate avanti contemporaneamente: per esempio, mentre si uniscono le varie parti che formano il complesso telaio protettivo (per il quale sarà bene prestare una certa attenzione, onde evitare asimmetrie ed angolazioni non corrette dei vari particolari), si può procedere, nei ritagli di tempo, al montaggio del motore. Ovviamente, alcuni pezzi dovranno essere preventivamente verniciati, onde ottenere un risultato maggiormente realistico; per ottenere un'ottima riproduzione, poi, si potranno anche aggiungere un po' di cavi al motore e nell'abitacolo. L'ultima componente da assemblare è la carrozzeria, che dopo l'aggiunta dei vari dettagli, può essere inserita a coprire il telaio e la meccanica; questo montaggio, però, è del tipo ad incastro, per cui è relativamente semplice la rimozione della stessa per poter rendere visibile il lavoro fatto.

Il kit è completato da un foglio di decals di generose dimensioni, a film lucido e molto trasparente, che reca tutti



i marchi necessari per la decorazione del modello di quella che è stata una delle protagoniste delle gare di accelerazione che si sono svolte nel 1987 in terra d'America.

Review sample kindly supplied by REVELL Inc.

Aldo Zanfi
Centro di Modena

REHEAT MODELS: Seggiolino eiettabile ACES II scala 1/32.

Si sa che il futuro delle realizzazioni modellistiche è rivolto verso il mercato degli accessori, conversioni e modifiche; è con vero piacere che recensisco questo ACES II (utilizzabile per riproduzioni di F-15, F-16 ed A-10) inviato mi da Mike Holloway, responsabile della Reheat Models.

Il seggiolino è stampato in resina di ottima qualità, molto simile a quella utilizzata da Verlinden, noto maestro in materia! La confezione consiste in una bustina di plastica trasparente contenente il suddetto ACES II, una placchetta di fibbie ed accessori realizzati in fotoincisione, le manigliette in metallo, un ritaglio di stoffa molto realistica da cui ottenere le varie cinture di sicurezza; infine un filo di metallo malleabile per costruire alcuni particolari del nostro soggetto. Il tutto è corredato da un ottimo foglietto di istruzioni per l'assemblaggio e da una fotografia del modello assemblato.

Come giudizio devo dire che si tratta di un kit di ottima fattura in tutti i suoi componenti e, chiuderlo all'interno di una fusoliera è un vero peccato! Spero che la Reheat Models in futuro rivolga la sua attenzione a scale di maggior diffusione quale 1/72 e 1/48, con accessori che, se realizzati a questo livello, avranno un sicuro successo commerciale anche in Italia. Complimenti Mike, e grazie per il tuo ACES II!!!

Il modello si può richiedere direttamente alla Reheat Models inviando 6 sterline, spese di spedizione comprese, al seguente indirizzo: Reheat Models, la Oak Drive - North Bradley, Trow Bridge, Wilts BA140SW, England.

Edoardo Rosso
Centro di Torino

