



IL NOTIZIARIO

VOL. 18 N. 3-4 - 1987



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

IL DECALOGO DEL PRINCIPIANTE

I modi con cui avvicinarsi al modellismo e cominciare a praticarlo sono tanti; però quando si è cominciato, il progredire è uguale per tutti anche se con ritmi individuali: dal primo pezzo che, anche se dopo diversi modelli ci pare ancora il più bello, è generalmente un aborto; a un successivo perfezionarsi che oltretutto per fortuna fa sì che anche se per anni non costruiamo niente, quando ci rimettiamo, ci ricordiamo senza difficoltà quello che avevamo imparato o scoperto. Questo evidentemente perché quando si fa una cosa per passione è facile imparare, come avviene per esempio a scuola! Quindi, primo, non scoraggiarsi mai se all'inizio i pezzi non sono ben fatti: ci sono passati tutti; Manzoni fu bocciato in italiano e Einstein dovette ripresentarsi a settembre in matematica, eppure...

Quando si è iniziato a costruire qualcosa, metà dell'opera è fatta, come dice l'antico adagio, perché non ci vorrà molta passione e curiosità in più per perfezionarlo e terminarlo. E' vero che lo scopo del modellismo è riprodurre fedelmente, e perfino per fare astronavi o personaggi puramente immaginari è necessario avere imparato le buone tecniche classiche, ma è vero che, e non bisogna mai stancarsi di ripeterselo, il modellismo è un hobby, un passatempo, perciò: niente agonismi, niente sentirsi umiliati, bando alla timidezza o ai fanatismi perniciosi. Per esempio è inutile fare gli stakanovisti poco prima di una mostra, lavorare dieci ore al giorno (senza fare i compiti) e presentare un modello rattoppato da infinite correzioni o messo in piedi alla bell'e meglio.

Io sono convinto che la calma sia la virtù del modellista! Mai affrettarsi, perché fa solo sbagliare. (Tutto sommato si può anche costruire tanto per costruire, basta però essere coerenti e non pretendere nulla di più da una simile attività). Siccome l'insieme di bravura e tecnica si acquisisce per gradi, esse si ottengono solo un poco per volta (è impensabile che si riesca, dopo pochi modelli eseguiti, a possedere già tutti gli accorgimenti che si possono utilizzare, anche perché uno stesso effetto si può ottenere in più modi), è meglio applicare e curare su ogni modello una diversa tecnica, una volta la colorazione, una volta la stuccatura, una volta le decals, e magari ripetere con il successivo modello la stessa, fino a che si è sicuri di possederla. Insomma meglio vedere un modello ben dipinto anche se per il resto mediocre, piuttosto che un modello tutto impiastriato perché si è tentato di applicare su pochi centimetri quadrati successivamente tutte le varie tecniche che conoscevamo.

Io mi occupo di figurini, ma come vedete questo vale per tutti (tra l'altro anch'io ho costruito a suo tempo, navi aerei e carri, come avviene un po' per tutti).

Quando si è stabilito a che modello e possibilmente a che particolare dedicarsi, bisogna, prima di iniziare qualsiasi cosa, dedicarsi alla progettazione che, se con l'andare dell'esperienza tenderà a restringersi, almeno all'inizio dovrebbe occupare molto più tempo della stessa messa in opera. Infatti se il primo modello che si costruisce, fosse attentamente progettato e non assemblato in venti minuti, sicuramente sarebbe già degno di esposizione.

Ormai esistono molti libri che insegnano gli accorgimenti di base: ripulire i pezzi dalle svirgolate dovute a cattiva fusione; provare l'incastro finché si è sicuri di saperlo ottenere bene prima di usare la colla; dipingere le parti interne o molto particolareggiate prima di montarle; se è un soldatino, incollarlo il più presto possibile sulla basetta così da non toccare più con le dita la vernice asciutta che altrimenti cambia tono e lucentezza; ecc.

E se non si hanno libri a disposizione, ci sono senz'altro soci disposti a dare consigli. A questo proposito voglio dire che è impossibile raggiungere un alto livello di perfezione senza un contatto con altri modellisti o comunque, ma è più pesante, una grossissima documentazione librerica o museologica (mi viene in mente il Leopardi che studiò praticamente da solo ma che si ingobbi e ammalò fino a morirne!). E' per questo che i modellisti si riuniscono sempre in associazioni per scambiarsi consigli e informazioni.

Naturalmente della progettazione fa parte la documentazione che se è, entro certi limiti, indispensabile (poiché altrimenti non si riprodurrebbe ma inventerebbe) non è tuttavia

necessaria in misure inverosimili (come solo pochi sanno fare). Per esempio una foto, che è la migliore documentazione, sarebbe sufficiente (se non è un fotomontaggio...!). Il dipinto d'epoca per noi figurinisti va preso già più con le pinze. Ma in questo caso basta confrontarne più di uno per avere il minimo sufficiente. Le fonti insomma sono di vari tipi: dalle primarie o dirette (le migliori in assoluto: i cimeli veri e propri), si passa a quelle indirette (letterarie e figurative, pur sempre utili, spesso le sole). Per tornare ai soldatini: prima di pensare a elaborazioni personali, anche se quelle degli altri sono tanto belle, dobbiamo essere bravi a costruire i Kits come ci suggerisce la scatola (che fornisce molti consigli utili, anche se talora inesatti).

Vorrei esprimere il mio parere sulle due possibilità di fronte alle quali si trova il modellista: fare il modello nuovo di zecca, oppure sporco e consunto. Ebbene senz'altro il carro prima di sporcarsi o abbruciacchiarsi, e l'aereo ungerci o l'uniforme spiegazzarsi, erano perfettamente lindi e puliti. Quindi innanzitutto dobbiamo imparare a fare bene il pulito e solo in un secondo momento applicare le tecniche di invecchiamento, che tra l'altro sono più difficili e se troppo ingenuo o non fatte bene, ridicole. Per ciò, c'è sporco bello e sporco brutto!

Comunque non bisogna esagerare né in un senso né nell'altro: non troppo lindore né troppa usura; forse l'ideale sta nel mezzo, per dirla con i filosofi. Secondo me, a parte casi di infangamento particolare, è bello capire come il mezzo o l'uniforme siano stati costruiti e come poi si siano potuti sporcare. Non dimentico di dire che ogni scelta va bene, purché sia appunto una scelta; e non uno scusare rattoppi e sbavature: "E' così sporco e brutto perché ho voluto farlo più realistico...!".

Il modellismo è soprattutto e precipuamente cura dei particolari: più sono piccoli e curati, tanto più si è bravi. Nel figurino sono fondamentali la faccia e le mani (troppo spesso si vedono soldatini con bellissimi visi e mani, a dir poco, cadaveriche).

Occorre mettere in rilievo le sporgenze di entrambi: naso, guance e nocche con smalto molto più chiaro del resto, e soprattutto sottolineare ciglia, narici, pupille e spazi tra le dita con linee scure le più sottili possibile. Questo vale anche per gli abiti: sfumati in scuro nelle pieghe e chiarissimi sulle parti salienti. E' molto bello vedere linee nere nette e precise che dividono superfici diverse, puntiamo un risvolto dal resto della giubba. Saper fare tali linee significa essere già a un buon livello. Però per essere precisi, se guardiamo delle foto e la realtà, queste linee onnipresenti, dovrebbero essere per lo più sottilissime, anche meno di un decimo di millimetro, come solo un pennino da geometra può permetterci. Ci si può accontentare anche di un maggior spessore se si vuole; esse comunque sono necessarie dato che nella realtà per un effetto ottico e per le ombre che si stagliano dappertutto esistono effettivamente. Sarebbe bene farle anche sotto e intorno alle cinghie di plastica di carta o di stoffa, che si applicheranno.

Per inciso è sempre valida la raccomandazione di usare poca colla e possibilmente di quella che non lasci traccia dopo essicata. Ancora per il viso: è consigliabile non usare gli smalti come tinte di fondo; piuttosto le tempere (mescolate a "fiele di bue" perché la vernice aderisca alla plastica liscia) che fanno poco spessore e si possono eventualmente sciogliere e ritoccare. Senz'altro questa, il viso, è la parte più difficile e la più importante (come la psicologia della società ci insegna). Ci si può esercitare perciò utilmente dipingendo visi naïf, ingenui, su carta per abituarsi a evidenziare bene le varie parti, e, se si ha buona volontà, facendo un calco, in una scodellina di gesso a presa rapida, di una faccia di un Kit, e successivamente versandovi della cera sciolta, possiamo ottenere quante teste vogliamo per poterci esercitare e in futuro poter avere anche facce di plastica a disposizione.

So che sembra inutile tutto questo esercitarsi. Ma se facciamo così, ci eserciteremo direttamente sui modelli con il risultato di raggiungere il realismo solo dopo averne fatti una decina. Mentre, con una decina di esperimenti su qual-

cos'altro, il primo modello sarà già decente. Lo stesso vale per le mani e per le pieghe degli abiti.

Un difficile particolare sono i capelli. C'è chi taglia a pezzettini una retina per capelli ottenendo tanti piccoli segmentini di filo che vanno poi incollati sulla testa lasciandoli semplicemente cadere sulla superficie bagnata di colla: a me questa tecnica pare poco realistica, anche se molto interessante. Piuttosto io userei uno strato abbondante di cotone incollato con pochissimo Vinavil e poi dipinto di nero e possibilmente pettinato: senz'altro il personaggio sarà riccioluto o increspato, ma non senza realismo. Se la testa non è scoperta, se abbiamo a disposizione un casco o un cappello, si possono aggiungere da sotto il copricapo capelli, ordinatamente tagliati e incollati, ottenuti in vario modo: capelli veri (non occorre dipingerli); uno spago sfilacciato con il metodo che si usa per le criniere dei cavalli, poi dipinto; piume peli o fili strani quanto si vuole purché veritieri. La fantasia ci è indispensabile per questi particolari. Se invece il capo è scoperto e non si vuole ricorrere a laboriose esperienze su teste di cera per inventare parrucche in scala, ci si accontenti di dipingere bene i capelli del Kit incidendoli più profondamente. Idem per la barba.

Un altro particolare importante sono le basi. Devono essere solide e pesanti per la stabilità del figurino; in legno sono di ottima figura; spesso si possono trovare anche in vendita (sconsiglio comunque quelle sottili e troppo leggere fornite dai Kits). Soprattutto si deve badare a rendere l'idea del terreno (che i costruttori di aerei e carri non si devono porre necessariamente, mentre per un soldatino è indispensabile). Le possibilità anche qui sono molte: dalla carta "vellutina" stampata a prato in vendita, alle setole di spazzolino incollate e dipinte; dalle fogliette di camomilla, alla terra vera; dalla sabbia o sassolini al muschio

secco. Pensare con precisione e realismo al contesto in cui inserire il modello è un perfezionamento ormai indicativo del buon livello raggiunto. Se si pensa di dover portare in giro il modello si può inserire uno spillo arroventato in un piede del figurino (dicono sia un buon trattamento per le sue verruche plantari!) e incollare poi l'altra estremità in un foro sottile fatto nella base: così si è sicuri che non si staccherà. Ma questa tecnica è discussa da quelli che sostengono che è preferibile che si stacchi piuttosto che si spezzi (crepando la verniciatura e rendendo necessaria nuovamente l'intera stesura dello smalto per non fare ritocamenti visibili. A volte comunque è veramente utile. Di seguito a queste prime regole base, si potrà pensare a soluzioni più difficili e lunghe ma che diano più soddisfazione. Per esempio: abiti di carta sottile o di stoffa autocostruiti; fusioni personali (con notevole risparmio di soldi) di tutti i pezzi principali di un Kit per essere poi elaborati di volta in volta a piacimento; e dunque tagli, riposizionamenti degli arti, variazioni mimiche e facciali ecc.; diorami anche affollati da pezzi curati uno a uno; interpretazioni storiche personali o addirittura artistiche (io credo nell'arte-modellismo). Il modellismo ha pochi limiti in quanto tecnica di riproduzione della realtà (che è pressoché infinita).

Alla buon'ora, premesso che un buon modellismo è realizzabile veramente da tutti, ci sono due strade principali per arrivarci: molto studio e precisione anche con pochi modelli fatti, oppure moltissimi modelli anche con poca cura ciascuno. Tutte le strade portano...al divertimento e alla precisione. A voi la scelta.

Enrico VAGLIERI
Centro di Conegliano Veneto

IN COPERTINA:

Un M-113 ACAV del 1° Sqn, 11° Armored Cavalry, si apre la strada nel denso sottobosco durante uno scontro a fuoco nei pressi di Long Binh, Vietnam, il 23/2/1969. (Foto U.S. Army CC54741, via Carlo R. Pecchi IPMS-Modena).

INDICE:

L'ETIOPIA: LA FIAT 611.....PAG. 2
 REGGIANE 2001.....PAG. 6
 SDKFZ 173 JAGDPANTHER.....PAG. 15
 R.A.F. S.E. 5A.....PAG. 19
 OSPREY AND SQUADRON BOOKS.....PAG. 22
 COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO.....PAG. 24

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"

		79	80	81	83	84	85	86	87
numero	1	disponibile	esaurito	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile
..	2	disponibile	esaurito	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile
..	3	disponibile	esaurito	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile
..	4	disponibile	esaurito	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile	disponibile

□ disponibile ■ esaurito

W-W-1
Aero THE JOURNAL OF THE EARLY AEROPLANE
 The most authoritative journal on those wonderful flying machines 1900-1919

 SAMPLE ISSUE \$4.00
 WORLD WAR I Aeroplanes, INC.
 15 Crescent Road, Foughkeepsie, NY 12601, USA

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 novembre 1981.

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

I.P.M.S. - ITALY
 Casella postale 182 - P.O. Box 182
 41100 Modena Ferrovia
 Italy

Quote sociali per l'anno 1988:

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

1988 Membership dues for foreigners:

Europe:.....25.000 Italian Lire
 Overseas:..... US\$ 25,00

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

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

Giorgio Pini
 Casella postale 182 - P.O. Box 182
 41100 Modena Ferrovia
 Italy

IN REDAZIONE:

Carlo R. Pecchi, Armando Rossi, Alberto Zanfi, Giorgio Pini, Pier Paolo Lugli, Andrea Selmi.

L'ETIOPICA: LA FIAT 611

Franco BERSELLI
Centro di Alessandria

EVOLUZIONE ED IMPIEGO

Le esperienze maturate nella I Guerra Mondiale dimostrarono quale importanza potesse avere il mezzo meccanico negli eserciti del futuro. Una delle tante nuove specialità, infatti, era quella carrista. I mezzi cingolati vennero progettati per operare su qualsiasi terreno; non esistevano però all'epoca camion in grado di seguirli. In fatto era molto grave in quanto non permetteva alla fanteria di seguire i carri ovunque. Negli anni venti e trenta venne data grande importanza allo studio di automezzi con caratteristiche di fuori strada, che fossero sempre più affidabili. Di particolare rilevanza, in quanto fu il progenitore dei veicoli 6x4 elaborati dalla Fiat, fu l'autocarro Morris (G.B.) del quale fu importato in Italia un esemplare nella versione normale CD (nel 1928). Lungamente provato presso il campo sperimentale dell'Ispettorato automobilistico, impressinò positivamente gli addetti ai lavori e si decise l'adozione di un sistema di propulsione a ruote 6x4 per la costruzione di un nuovo tipo di autocarro per l'esercito. Fra le ditte interpellate, la Fiat fu la prima a presentare un autotelaio denominato 611 che si rifaceva all'autocarro inglese (al progetto partecipò anche l'Ing. Dante Giacosa, famoso progettista Fiat). Il Fiat 611 entrò in produzione ed alcuni di questi modelli vennero inviati in Libia ed inquadri nei reparti di trasporto delle truppe libiche e soprattutto di artiglieria. Di particolare rilevanza fu la versione che presentava un posto di guida totalmente scoperto in modo da permettere il tiro degli obici, in dotazione all'artiglieria libica, direttamente dal cassone dell'automezzo. Sul cassone trovavano posto, in due panche poste orizzontalmente, anche gli otto serventi di ogni pezzo. Nella seconda metà del 1931 la Fiat, come era già successo in Gran Bretagna con l'autocarro Morris (modificato dalla versione CD alla CDF), presentò una versione migliorata denominata Fiat 612. Il nuovo autocarro risultava avere due particolari caratteristiche che lo differenziavano dal predecessore: innanzi tutto il posto di guida era stato avanzato facendo avanzare anche il cassone; si riduceva quindi la lunghezza, aumentando la praticità del mezzo. Inoltre spostando in avanti il cassone veniva miglio-

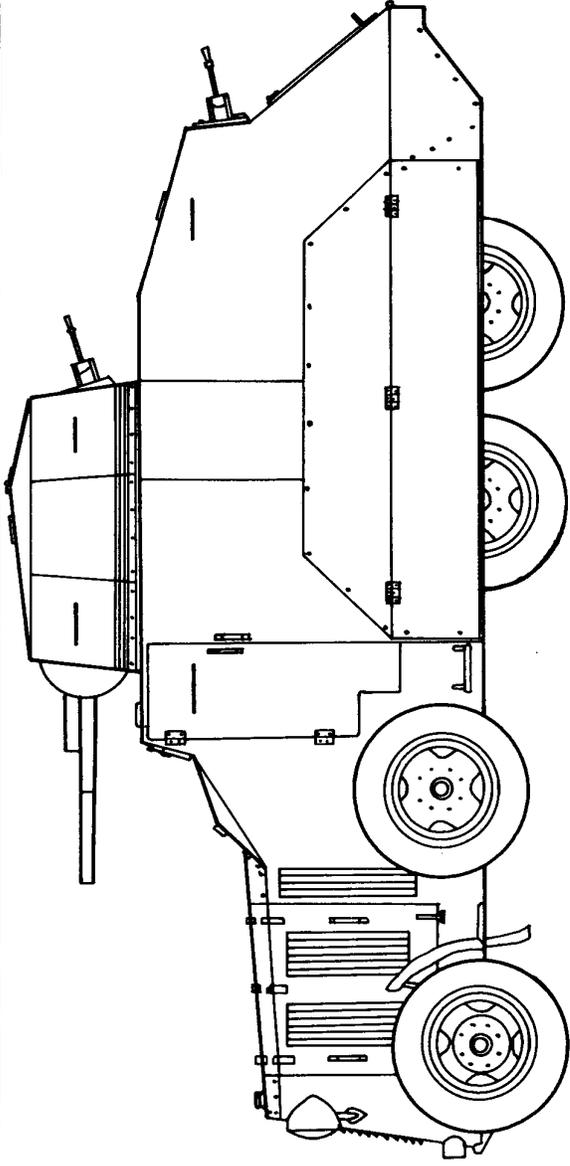
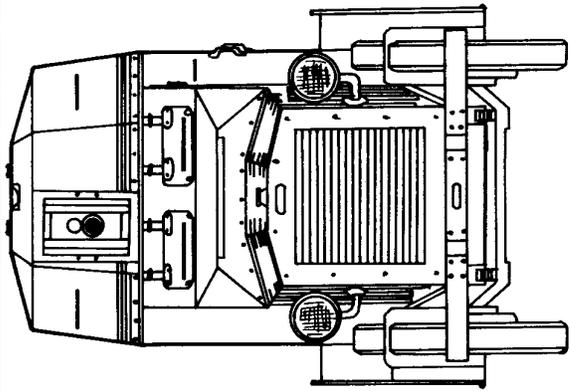
rato il baricentro aumentando la stabilità. La seconda innovazione era data dalle ruote di scorta, calettate all'altezza del sedile anteriore, le quali, appoggiando in terra in determinate condizioni sul terreno, portavano ad otto ruote il complesso del veicolo, aumentandone l'aderenza.

Il progetto 612 ebbe un grande successo e l'autocarro che nacque venne poi battezzato "Fiat-SPA Dovunque 33" (la Fiat passò l'incarico alla sussidiaria SPA). Con l'avvento del 612 il modello 611 venne messo temporaneamente in disparte. Se ne tornò a parlare nel 1932 quando il Regio Esercito permise l'adozione di autoblinde al Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza, rinato solo nel 1925. Ritenendo giustamente superate le vecchie Lancia IZm si diede quindi incarico all'Ansaldo Fossati di Genova di realizzare un prototipo di autoblinda pesante proprio sullo chassis a tre assi del Fiat 611 (l'idea di costruire autoblinde su chassis preesistenti era dovuta al tentativo di ridurre i tempi di progettazione e per reperire più facilmente i pezzi di ricambio). La nuova autoblinda impressionò positivamente le autorità militare e gli unici dubbi sollevati riguardarono l'armamento, costituito da solo tre mitragliatrici. Si richiese quindi anche una versione armata con un cannone da 37 mm. Nel 1933 vennero consegnate al Corpo degli Agenti di Pubblica Sicurezza le prime 10 autoblinde Ansaldo-Fiat 611 suddivise tra cinque armate di mitragliatrici e cinque di cannone. Per quelle che concerne la Polizia queste autoblinde uscirono dalle rimesse unicamente per parate e mai contro manifestazioni di piazza.

Il 15 dicembre 1934 avvenne lo scontro ai pozzi di Ual-Ual e dopo dieci mesi di inutili trattative il 3 ottobre 1935 scoppiò il conflitto italo-etiope. La situazione dei mezzi in A.O.I. era molto precaria in quanto ammontava a sole 25 unità suddivise tra Eritrea e Somalia. L'esercito si preoccupò quindi di far affluire il maggior numero di mezzi possibile e le stesse 10 autoblinde della Polizia vennero requisite ed inviate al fronte. Proprio in questo periodo avvenne l'ulteriore commessa di 36 autoblinde (presumibilmente tutte armate di cannone) che giustificerebbe il

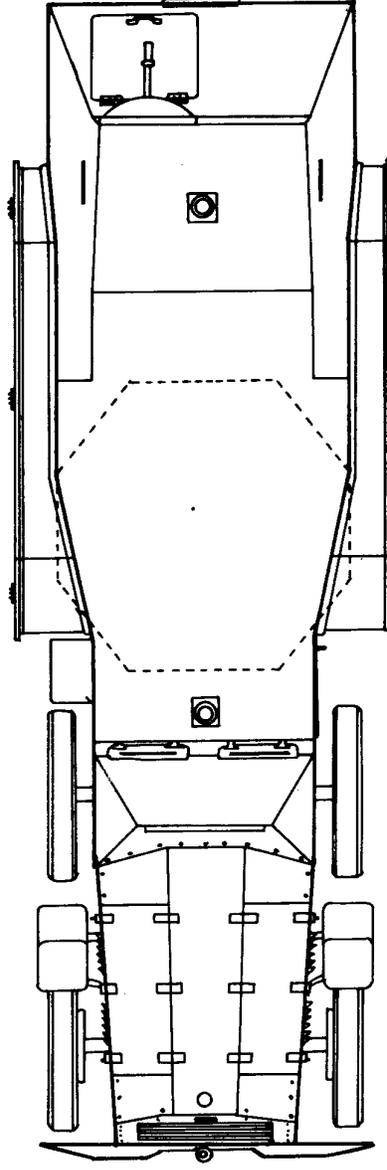
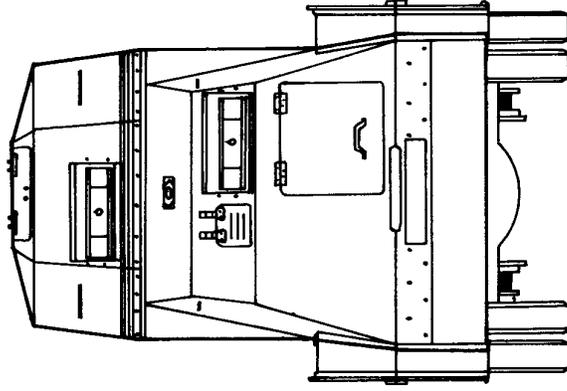
Questa è purtroppo l'unica immagine che siamo riusciti a reperire sulla Fiat 611, che ci mostra però tutti gli esemplari dotati del cannone da 37 millimetri. In particolare si può notare il complesso disegno del battistrada del pneumatico Pirelli "Artiglio". (foto Archivio Pecchi).





AUTOBLINDA FIAT-ANSALDO 611

SCALA 1:35



LUCIDI DI PECCHI C. DA ORIGINALI DI BERSELLI FRANCO ©

fatto che su alcuni testi l'Ansaldo-Fiat 611 sarebbe conosciuta come A.B. 35. Le 10 autoblinda della Polizia vennero inquadrate come sezione autonoma ed entrarono a far parte del I battaglione carri d'assalto operante sul fronte somalo. Intensa anche se priva di grandi azioni fu la loro attività. Vennero usate (come le Lancia IZM assai più numerose) per lo più come punte avanzate per saggiare la resistenza avversaria. Le Fiat 611 si rivelarono affidabili dal punto di vista meccanico, ma eccessivamente lente e con motore non adeguatamente potente in rapporto al peso. La blindatura molto ingombrante richiedeva il transito solo su piste praticabili; drammatico era sempre il guado dei corsi d'acqua. Si rivelò prezioso l'armamento: sia quello costituito dal cannone che le mitragliatrici (la versione con cannone costituiva il mezzo più potente di cui disponevamo in A.O.I. !!). Il concludersi del conflitto, molto probabilmente fece sospendere la nuova commessa fatta all'Ansaldo.

La soluzione di costruire un'autoblinda su di uno chassis preesistente nel complesso non si era dimostrata molto felice. Si preferì quindi, per il futuro, mettere allo studio un progetto specifico, da cui nascerà la A.B. 40. Le Fiat 611 costruite rimasero quindi solo 10 e conclusero la loro carriera in A.O.I. durante la II Guerra Mondiale.

INDIRIZZO ALL'AUTOCOSTRUZIONE

L'autocostruzione dell'autoblinda Fiat-Ansaldo 611 inizia con la "scatola" che contiene le otto ruote posteriori; tenendo presente che i portelli laterali devono essere costruiti con plasticard sottile (0,5 mm), per tutte le altre parti è consigliabile il plasticard da 1 mm (le parti laterali devono sporgere di un millimetro).

Le parti laterali, costruite con plasticard più sottile, dovranno essere rinforzate all'interno in quanto con il passare del tempo tendono a curvarsi.

Si passa poi alla costruzione delle parti A e B fatte a forma di scatola chiusa per renderle più resistenti e riducendo l'altezza della scatola A di un millimetro, per poter incollare in un secondo tempo un unico pezzo di plasticard che rappresenta il cielo della casamatta. Ultimate le due scatole, incollarle al cassone costruito precedentemente. A questo punto si passa alla costruzione della blindatura posteriore che unisce le due parti A e B. Questa fa sorgere qualche difficoltà in quanto le piastre laterali sono leggermente bombate. Bisogna innanzitutto costruire due sagome di sostegno che rimarranno nascoste all'interno del modello e che ricordino il profilo della parte che si sta costruendo, diminuite di 1 mm. nella parte superiore per permettere l'incollaggio dei tre pezzi che costituiscono il cielo di questa parte della blindatura. Dopo aver messo dei sostegni interni, tagliare le due pareti laterali in plasticard sottile (0,5 mm.) ed incollarle con abbondanza di colla, tenendole ben pressate ai sostegni finché non saranno ben salde. Procederemo poi alla costruzione della parte anteriore, che non presenta particolari difficoltà.

La cosa più importante per la costruzione della casamatta è l'uso, dove possibile, di plasticard da 1 mm., ricordando si di abbondare in sostegni interni e di rinforzare sempre internamente tutti gli spigoli. Si avrà così una sagoma molto resistente sulla quale verranno applicati o incisi tutti i particolari.

Un consiglio per le prese d'aria del motore: prendere un foglio di plasticard da 1 mm. e smussare uno spigolo, dopo di che tagliare una strisciolina di 1 mm. Si avrà in questo modo, abbastanza semplicemente, una serie di striscioline di sezione triangolare.

La costruzione della torretta viene effettuata tagliando due pezzi di plasticard: uno di forma della base e l'altro del cielo della torretta stessa, diminuiti nella dimensione di 1 mm. in tutti i lati. A questo punto, con degli spessori, si incollano uno sull'altro distanziati di una misura che sia equivalente all'altezza della torretta. Non rimane che tagliare le varie piastre laterali ed applicarle. Per quel che riguarda il cielo della torretta ed il frontale della casamatta (sotto gli sportelli per la guida) che si presentano con strane sfaccettature, io ho incollato tre pezzi di plasticard uno sull'altro e con la lima ho dato quella strana forma.

Per la costruzione delle ruote si parte dal vacuform del camion Fiat "Dovunque" e dopo averle ripulite dalle imperfezioni dello stampo, bisogna effettuare i quattro buchi nel cerchione e sostituire l'imbullonatura: i bulloni sono infatti otto anziché i sei stampati. I problemi sorgono per

il pneumatico Pirelli "Artiglio". Questo ha una forma del battistrada ad "M" schiacciata. Nel modello che ho realizzato ho tagliato queste emme con del plasticard molto sottile e le ho incollate una dopo l'altra. Si tratta di una operazione molto lunga e noiosa ma la precisione di questo particolore è di non poca rilevanza.

L'imbullonatura viene effettuata ritagliando da un foglio di plasticard sottilissimo (0,25 mm.) una strisciolina il più possibile sottile, dopo di che si tagliano dei piccolissimi quadrati (più sono piccoli migliore è l'effetto). Per posizionarli consiglio di infilarli in uno spillo da sarta (capocchia in plastica colorata), bagnarli con colla molto liquida e tenerli pressati per pochi secondi alla superficie dell'autoblinda. Perché non si noti molto il fatto che essi sono quadrati e non esagonali è importante metterli dritti.

Per tutti gli altri particolari mi rimetto alla vostra bravura di modellisti e ...buon divertimento!

COLORAZIONE ED INSEGNE

Le Fiat 611 erano verniciate nel classico grigio verde scuro italiano (si consiglia una miscela di 1/2 HJ1 Green n. 1 e 1/2 HJ 2 Upper Green - Humbrol). Come insegne le 611 avevano un numero arabo bianco che le identificava nel plotone nella piastra anteriore di fianco al cannone, in quella posteriore di fianco alla mitragliatrice e nelle due piastre laterali sempre della torretta. Inoltre sulle fiancate della casamatta esistevano due numeri, sempre bianchi, separati da un punto. Il primo rappresentava il plotone ed il secondo la posizione nel plotone. Alla base di tutti e due i tipi di torretta era verniciato il tricolore nella sequenza: rosso, bianco, verde. Le strisce erano alte ognuna tre centimetri. Mentre nella versione con mitragliatrice il tricolore raggiungeva l'orlo inferiore della torretta, nella versione con cannone era leggermente staccato.

La targa era orizzontale e montata solo posteriormente. La sigla era R.E. (Regio Esercito) più la numerazione; al termine era presente la lettera B (Blindo). Le lettere (RE-B) erano colorate in rosso, le cifre in nero.

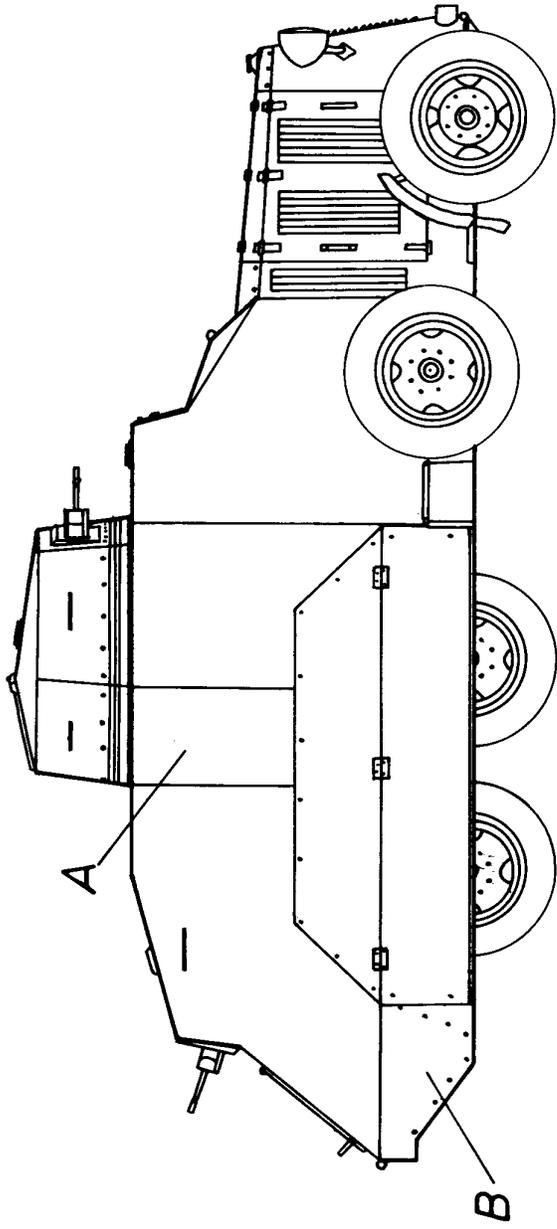
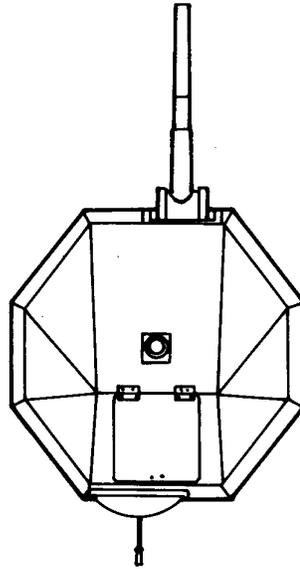
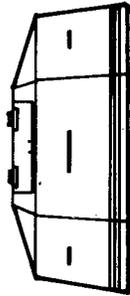
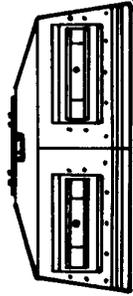
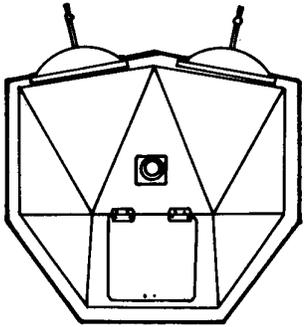
Lo speciale distintivo in bronzo che dimostrava l'appartenenza al Regio Esercito si trovava tra le due feritoie anteriori per la guida.

BIBLIOGRAFIA

- Mezzi dell'Esercito Italiano 1935-45 - Olimpia Editrice.
- Storia dei Mezzi Corazzati - Fabbri Editore.
- Automezzi della Seconda Guerra Mondiale - Albertelli.
- Italian Tanks and Fighting Vehicles of World War II - Pique Publications.
- Gli Eserciti del Ventesimo Secolo, Mezzi Corazzati e Blindati 1935-1939 - Curcio Periodici.
- Carri armati e Autoblindate del Regio Esercito Italiano 1918 - 1943 - Intergest.
- R I D, Rivista Italiana Difesa, n. 7/8 1984.

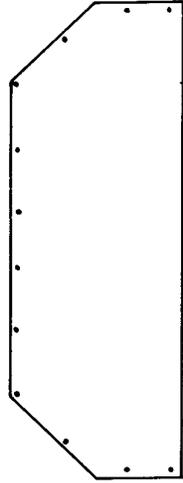
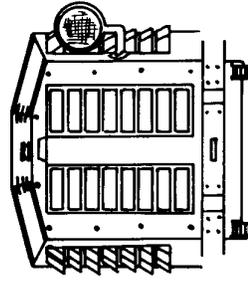
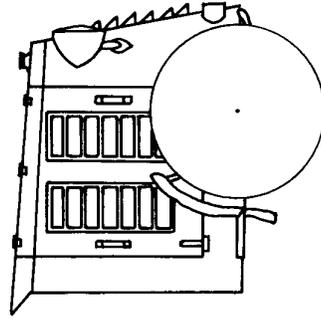
CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

Carreggiata.....ant.	mm. 1460
".....post.	mm. 1500
Interasse.....	mm. 2700 + 1000
Ingombro longitudinale massimo...	mm. 5700
Ingombro trasversale massimo.....	mm. 1860
Ingombro verticale max. casamatta	mm. 2080
Ingombro verticale massimo.....	mm. 2650
Altezza scafo dal terreno.....	mm. 400
Altezza armi dal terreno.....	mm. 2300 / 1670
Misura pneumatici.....	32 x 600
Corazzatura:	
Scafo - anteriore.....	mm. 13
laterale.....	mm. 8
posteriore.....	mm. 6
cielo.....	mm. 6
fondo.....	mm. 6
Torretta - anteriore.....	mm. 15
laterale.....	mm. 8
posteriore.....	mm. 8
cielo.....	mm. 6



AUTOBLINDA FIAT-ANSALDO 611 SCALA 1:35
LUCIDI DI PECCHI C. DA ORIGINALI DI

© BERSELLI FRANCO



PROTOTIPO

REGGIANE RE 2001 FALCO III

Ermanno MOLTENI
Centro di Bergamo

INTRODUZIONE

Considerato che la maggior parte dei plastimodellisti aerei si interessa soltanto a macchine moderne e...straniere, dimenticando che l'aviazione ha una sua storia e che in essa ha una buona parte di primo piano anche l'aviazione italiana (nonostante abbia perso la II G.M.), è utile e necessario che almeno i plastimodellisti italiani si interessino alla loro aviazione e di conseguenza alla sua storia. L'aviazione non è nata oggi uscendo da un terminale di computer; quando è nata le macchine erano un insieme di fili di ferro, ruote di bicicletta e tele tirate. Non si può essere appassionati di aviazione se non si conosce la sua storia: storia fatta da uomini coraggiosi ed intrepidi e qui la storia militare proprio non c'entra. Si cercava di soddisfare un sogno che affonda le sue radici nella preistoria. E' con questa premessa che desidero iniziare una serie di articoli modellistici (non tecnici o storici) dedicati alla Regia Aeronautica, che è la grande dimenticata: più in Italia che all'estero.

NOTE DI CHIARIMENTO

I disegni relativi a spaccati ed a particolari sono tratti dal manuale di manutenzione e sono già stati pubblicati da alcune pubblicazioni del settore, menzionate nella bibliografia. Alcuni disegni, particolarmente quelli in scala 1/72, sono opera di Riccardi che li ha preparati nel 1975 per la rivista francese "Le Fanatique de l'Aviation". Per quanto riguarda i colori dei codici, si precisa che, non disponendo di fotocolor dell'epoca, tali colori sono stati desunti da un attento esame delle foto in possesso, tenendo presenti le varie tonalità di grigio che un colore assume a seconda della pellicola usata: ortocromatica o pancromatica. Va pure precisato che quanto detto nel presente articolo non ha alcun carattere categorico, di conseguenza potrebbero esserci dei lapsus e/o errori da parte dell'autore. Ciò in considerazione del fatto che le opere consultate non sono sempre dello stesso parere nel riportare dati e notizie; tanto per fare un esempio è sufficiente citare le serie di produzione, che variano da opera ad opera.

RE 2001

Derivato dal Re 2000, del quale conservava la velatura ed

il carrello, montava un motore Alfa Romeo "Monsone" derivato da DB 601 che gli consentiva una velocità max di 545 Km/h. Era armato con due mitragliatrici Breda/Safat da 12,7 ed altre due da 7,7 con possibilità di aggancio, sotto il ventre alare, di una bomba da 100, 160 o 250 Kg.

Buon aereo, molto robusto, è stato prodotto in pochi esemplari e le prove finali, per eventuali modifiche, sono state eseguite purtroppo sul teatro operativo, con tutte le conseguenze negative che si possono immaginare, considerato anche il critico periodo bellico in cui si è trovato ad operare.

IL MODELLO

Esiste da anni sul mercato il solo kit dell'italiana Supermodel, in scala 1/72.

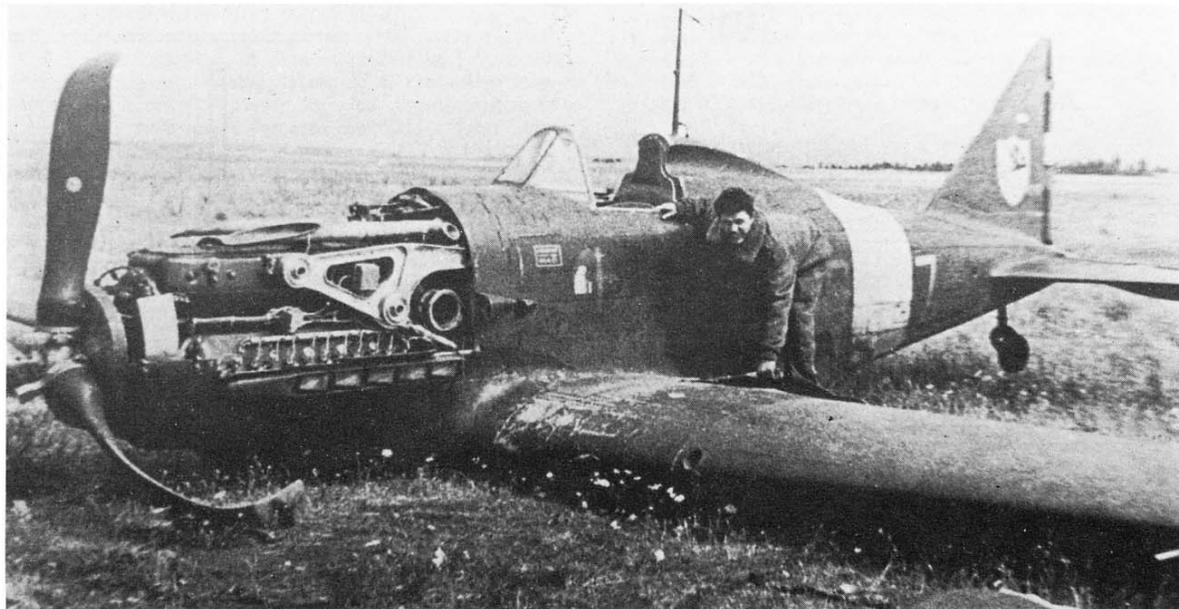
Pregi e difetti:

Ottimo kit, ben stampato, che riproduce benissimo la linea di questo aereo, è però un po' sottoscala e spoglio di interni ed è pure deficitario nella dotazione di decals; le pannellature sono in rilievo ed è buona cosa eliminarle per rifarle incise.

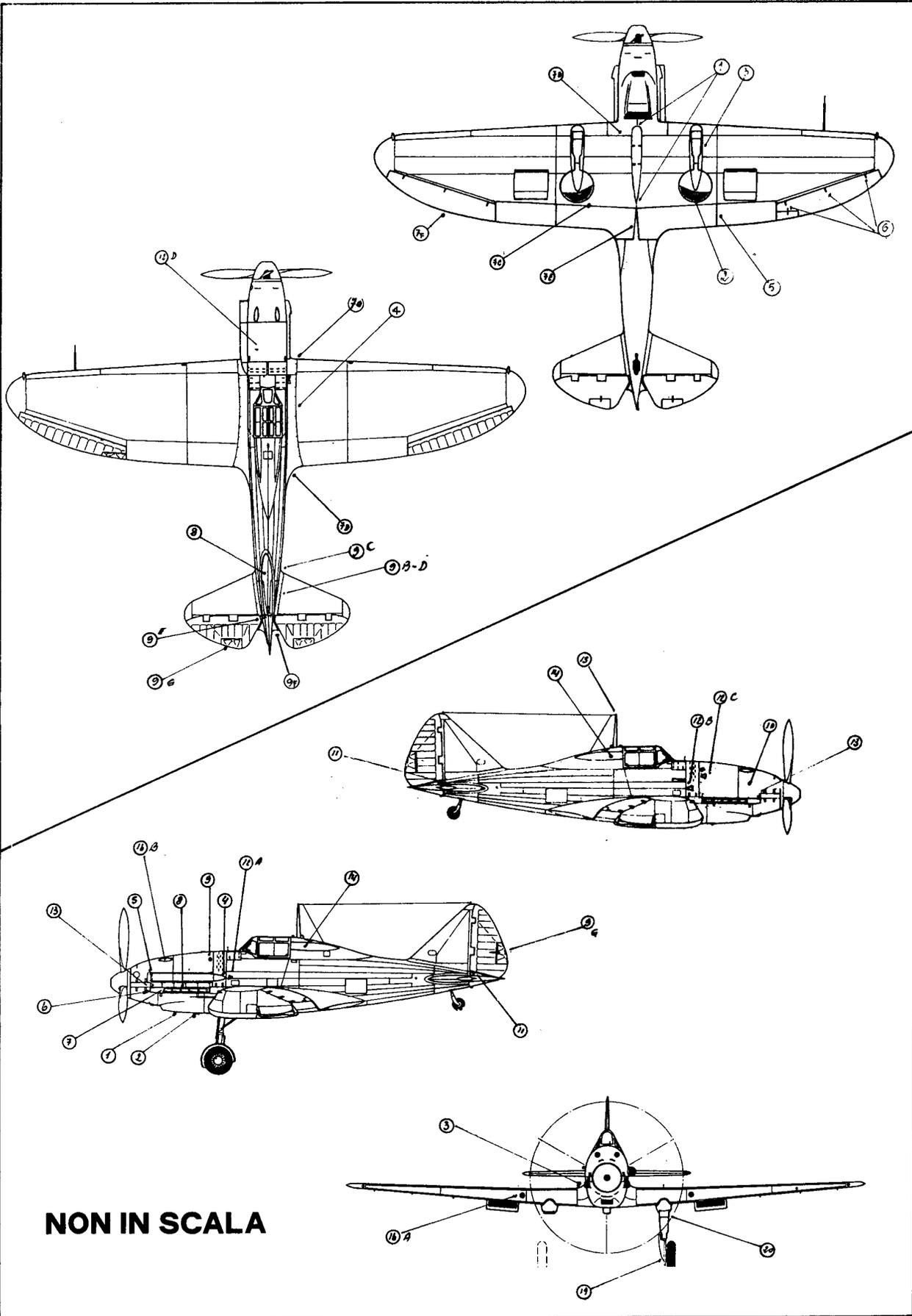
CORREZIONI

ALA:

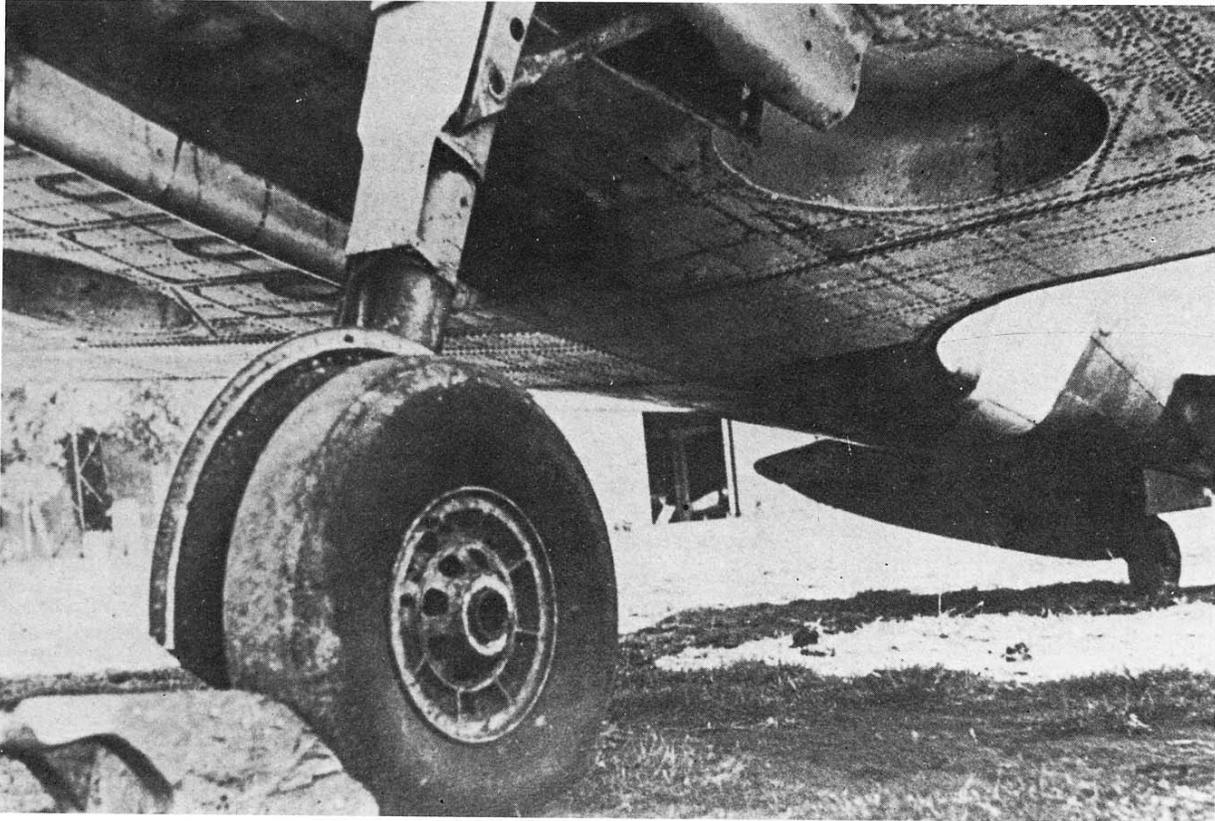
- 1) Tagliare in due il pezzo n. 8, superficie inferiore della ala, ed inserirvi uno spessore di 2 mm., rispettando il diedro;
- 2) Con plasticard sottile chiudere completamente, a mo' di anello, gli alloggi ruote che non erano comunicanti con le gondole del carrello;
- 3) Applicare due pezzi di plasticard alle due gondole carrello (erano posizionate sulla superficie inferiore della ala) in modo da chiuderle dall'interno, lasciando libero però l'invito per l'innesto delle gambe del carrello;
- 4) Incollare alle semiali, al punto di raccordo con la fusoliera, due strisce di plasticard dello spessore di 1 mm. al fine di otturare lo spazio creatosi con la correzione n. 1;
- 5) Eliminare dai pezzi 9 e 10 il rilievo di divisione fra le due parti che compongono i flaps ed eseguire una incisione che ben evidenzia la separazione (i flaps erano composti infatti da due parti);
- 6) Con una sottilissima punta di trapano (diametro 0,5) forare i sei triangolini che rappresentano le cerniere di comando degli alettoni;



Il Serg. Pil. Dringoli, autore del distintivo del 2° Gr. con il suo aereo codice 150-7 M.M. 7216. Notare: lo sfiato per il carburante sull'albero antenna, la piccola presa d'aria subito dietro alla carenatura del filtro antisabbia e le armi alari.



NON IN SCALA



Inquadratura ripresa da un'angolazione piuttosto inusuale che permette di dare uno sguardo alla parte inferiore dell'ala. Molto evidente i pozzetti circolari del carrello principale, che imponevano alle ruote una rotazione di 90° al momento della re-
 trazione.

- 7) Al momento del posizionamento sotto la fusoliera, la ala va arretrata di 0,5 mm., per cui occorre:
 - a) eliminare il gradino formatosi al bordo di attacco alare;
 - b) stuccare la fessura creatasi dietro l'uscita di aria del radiatore;
 - c) togliere ai flaps, incisi sul ventre alare, materiale per 0,5 mm.
 - d) correggere con un po' di stucco il raccordo radice alare-fusoliera;
 - e) correggere mediante incisione la forma dei flaps nella parte iniziale, cioè quella sotto alla fusoliera;
 - f) con un filo di stucco correggere la forma degli alettoni che devono avere un bordo d'uscita più arrotondato.

NB. Per i più esigenti, che vogliono staccare i flaps per posizionarli aperti, si fa presente che sono da eliminare soltanto dalla superficie alare inferiore in quanto sono a spacco ed inoltre occorre ricostruirli completamente dotandoli delle varie costolature e chiudere poi il vano che si crea sotto la fusoliera.

TIMONI:

- 8) Staccare il pezzo deriva/timone verticale e riposizionarlo leggermente disassato sulla sinistra;
- 9) I piani orizzontali di coda vanno arretrati e spostati verso l'esterno di 1 mm.:
 - a) togliere 1 mm. di materiale nella parte posteriore della linguetta d'incastro;
 - b) posizionarli lasciando uno spazio di 1 mm. tra il piano e l'invito in fusoliera;
 - c) eliminare il gradino formatosi al bordo d'entrata con una limetta semitonda, in modo da ottenere un dolce raccordo;
 - d) chiudere con stucco la fessura creatasi con lo spostamento laterale;

- e) aggiungere materiale ai timoni, nella parte interna verso la fusoliera, perchè mancantea causa dello spostamento;
- f) con un po' di stucco correggere la forma, all'altezza dei trim, dei timoni orizzontali e verticale (vedi disegni).

Per un maggior realismo i timoni sarebbero da staccare e riposizionare in movimento; facendo questa operazione è opportuno procedere anche alla correzione delle dimensioni delle cerniere: quella esterna è grande i 2/3 di quella interna.

FUSOLIERA:

- 1) Chiudere il radiatore con un pezzo di plasticard applicato all'interno e munito al centro di un pezzetto rettangolare dello spessore di 2 mm.;
- 2) Incidere l'aletta del deflettore di scarico, oppure costruirla separatamente e posizionarla aperta;
- 3) Con una lima tonda abbassare il raccordo Karmann per portarlo a circa 90° di angolazione;
- 4) Affinare la parte posteriore del filtro antisabbia;
- 5) Sulla presa d'aria del filtro aggiungere un pezzetto di plasticard sottile: sagomarlo e forarlo facendo attenzione che il foro risulti disassato verso l'esterno;
- 6) Eseguire un'incisione ovale sul davanti della carenatura dei tubi di scarico per simulare il passaggio per l'aria;
- 7) Con un'altra piccola incisione ed un colpetto di lima, sulla carenatura, mettere in evidenza il primo tubo di scarico (deve sporgere di circa 1 mm.);
- 8) Sopra e sotto gli scarichi aggiungere due striscioline di sottile plasticard (dalla carenatura all'ultimo tubo) i pignoli proveranno a forare i tubi ricordandosi che l'apertura di scarico è rettangolare e non tonda.
- 9) Sulla sinistra del cofano motore, all'altezza di quello situato a destra, praticare il foro mancante per lo scarico dei gas delle armi, senza passare da parte a parte; procedere poi a chiudere internamente l'altro foro ed

- i due fori per il sollevamento situati in coda;
- 10) Eliminare la grossa bugna presente sul lato destro del cofano motore;
 - 11) Con Kristall Clear aggiungere 2 bugne in coda (destra e sinistra) all'altezza della cerniera del timone verticale;
 - 12) Applicare le prese d'aria mancanti, realizzabili con bastoncini di cotton fioc tagliati diagonalmente:
 - a) subito dietro al filtro aria;
 - b) sotto il tubo Venturi leggermente spostata in avanti;
 - c) sopra il tubo Venturi all'altezza del foro di scarico gas;
 - d) sopra la cofanatura, poco avanti i due fori di scarico gas e perpendicolarmente all'arma sinistra;
 Per la realizzazione di queste prese d'aria fare molta attenzione alle foto su cui ci si basa per la realizzazione del modello, in quanto la presa A non esiste in presenza della presa D ed inoltre alcuni aerei erano dotati di due tubi Venturi.
 - 13) Sopra alla carenatura dei tubi di scarico, sia a destra che a sinistra, applicare due gocce di Kristall Clear per simulare le due piccolissime prese d'aria;
 - 14) Con una lima tonda allargare le due cavità presenti nella gobba anticapottata, per la visibilità posteriore;
 - 15) Appuntire l'albero dell'antenna e nei limiti del possibile, assottigliare maggiormente il tubicino di sfiato del carburante che vi è annesso (curiosità irripetibile: il foro di sfiato è situato dal davanti dell'albero antenna, 2 mm. più in alto rispetto al tubicino);
 - 16) Le armi non sporgono dai fori del cofano motore, mentre quelle delle ali sporgono o meno a seconda della versione, pertanto occorre:
 - a) inserire nei fori alari (per la versione con armi sporgenti) due tubicini di diametro adatto, sporgenti oltre il bordo d'antrata, mentre per la versione non sporgente basterà inserire i tubicini e rastre-

- marli al bordo d'entrata;
- b) forare completamente gli scassi della cofanatura motore ed introdurre due tubicini oppure un sottile foglio di plasticard arrotolato a mo' di tubetto e poi raccordare il tutto;

ABITACOLO:

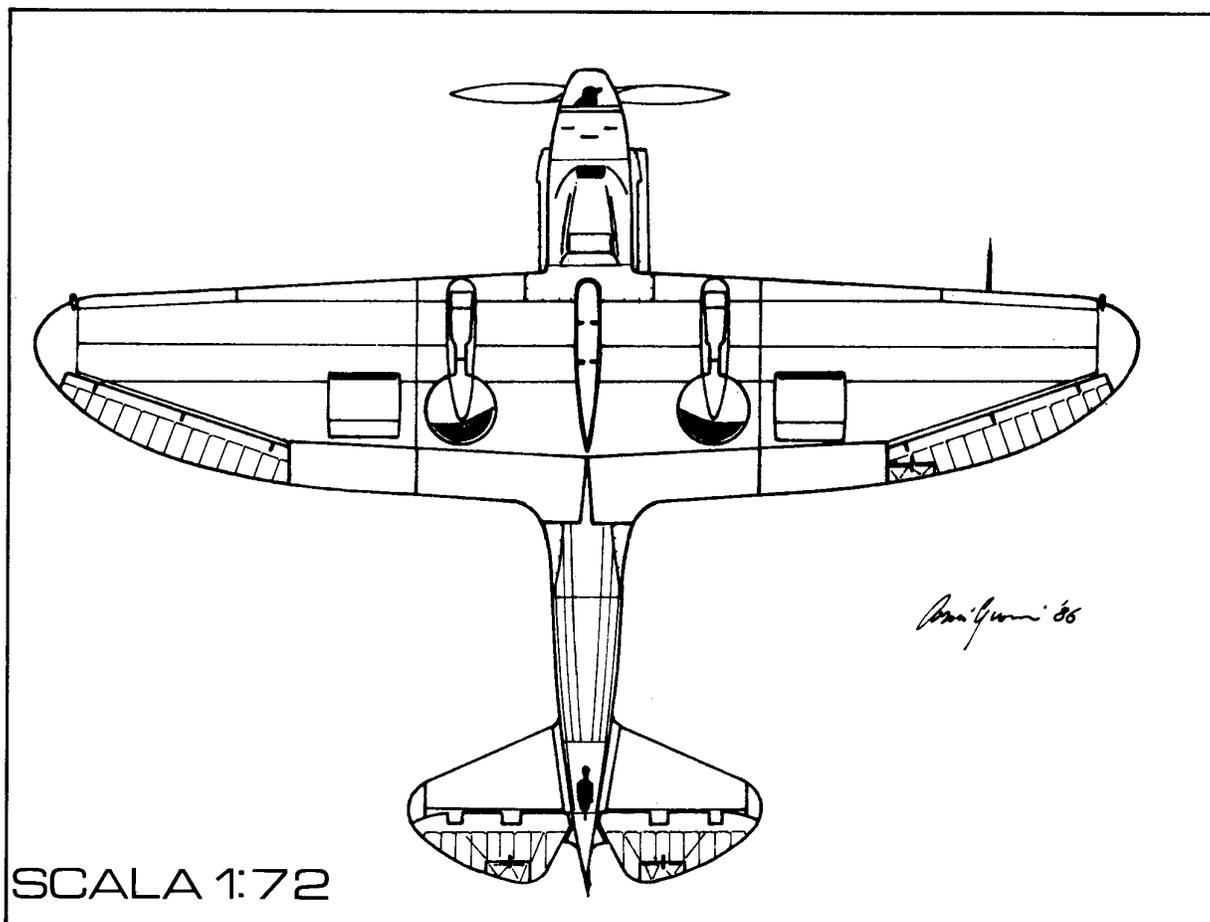
- 17) E' tutto da autocostruire pertanto si rimanda alle fotografie, che dovrebbero illustrare sufficientemente quanto occorre fare;

CARRELLO:

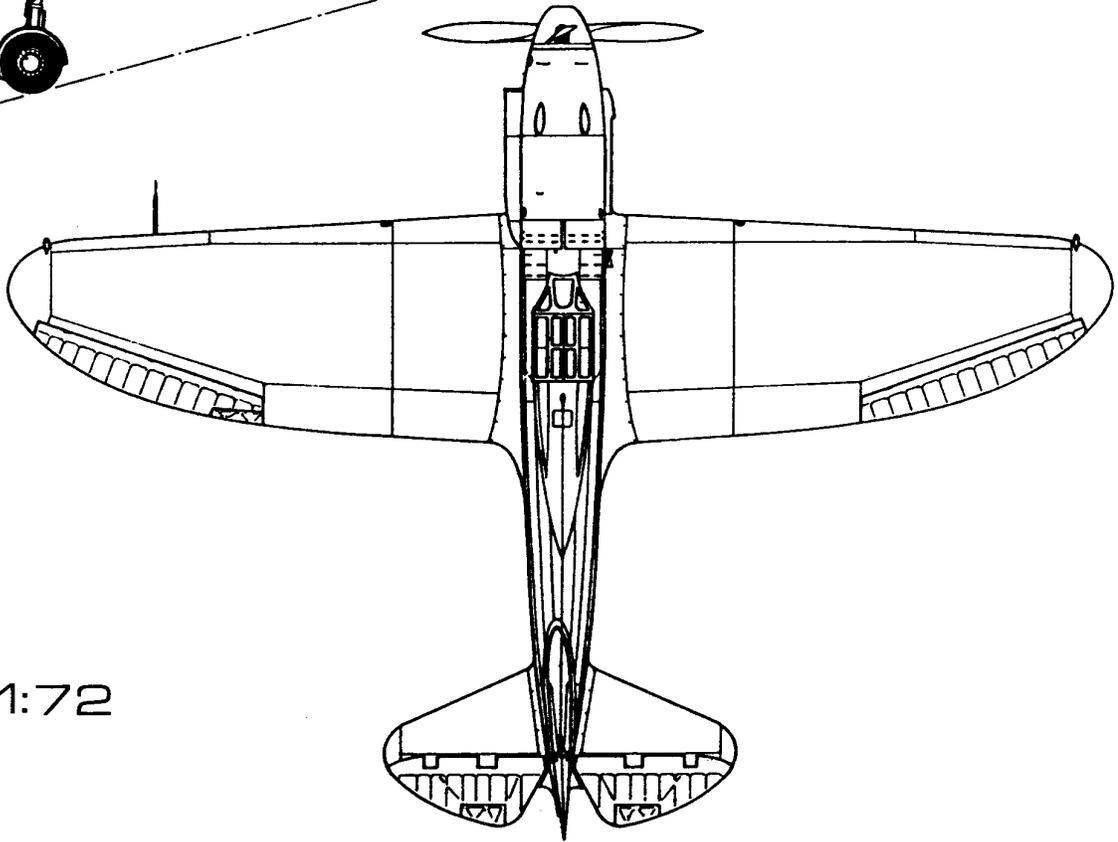
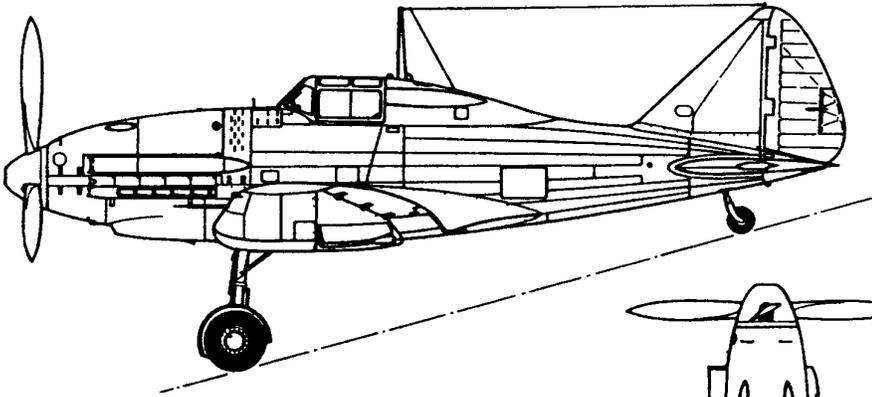
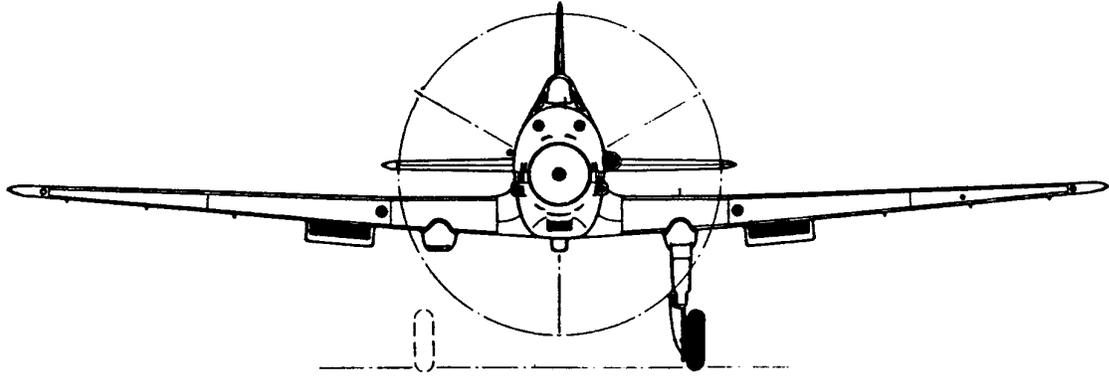
- 18) Le ruote sono da sostituire con altre di appropriate dimensioni e forma; si suggeriscono quelle del D.520 Heller, applicandovi però i dischi-mozzi del Re.2001;
- 19) La parte terminale dei copri ruote è da allargare, mediante uso di stucco e sottile plasticard, di almeno 1 mm.;
- 20) Eliminare dai pezzi 18 e 23 (coprigambe) il rilievo che simula la parte dei coprigamba attaccata all'ala: rifare i due pezzetti e posizionarli leggermente staccati da quelli aderenti alle gambe;
- 21) I pezzi 40 e 41, che rappresentano le leve di retrazione del carrello, sono da accorciare adattandole al fondo di chiusura (vedi par. "Ala" punto 3).

Per quanto non citato in questo elenco di correzioni si rimanda al foglio di istruzioni contenuto nella scatola; si raccomanda soltanto di procedere alle operazioni di stuccatura, incollaggio, abrasione e limatura con accortezza, ricordando che:

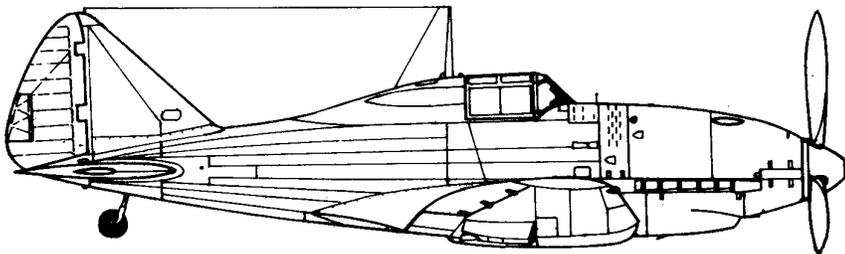
- le pannellature originali, in rilievo, sono da eliminare e rifare incise con l'aiuto di un compasso (la punta fissa sottile);
- incidere, evidenziandole, le varie feritoie presenti sulla cofanatura ed in particolare evidenziare l'incisione

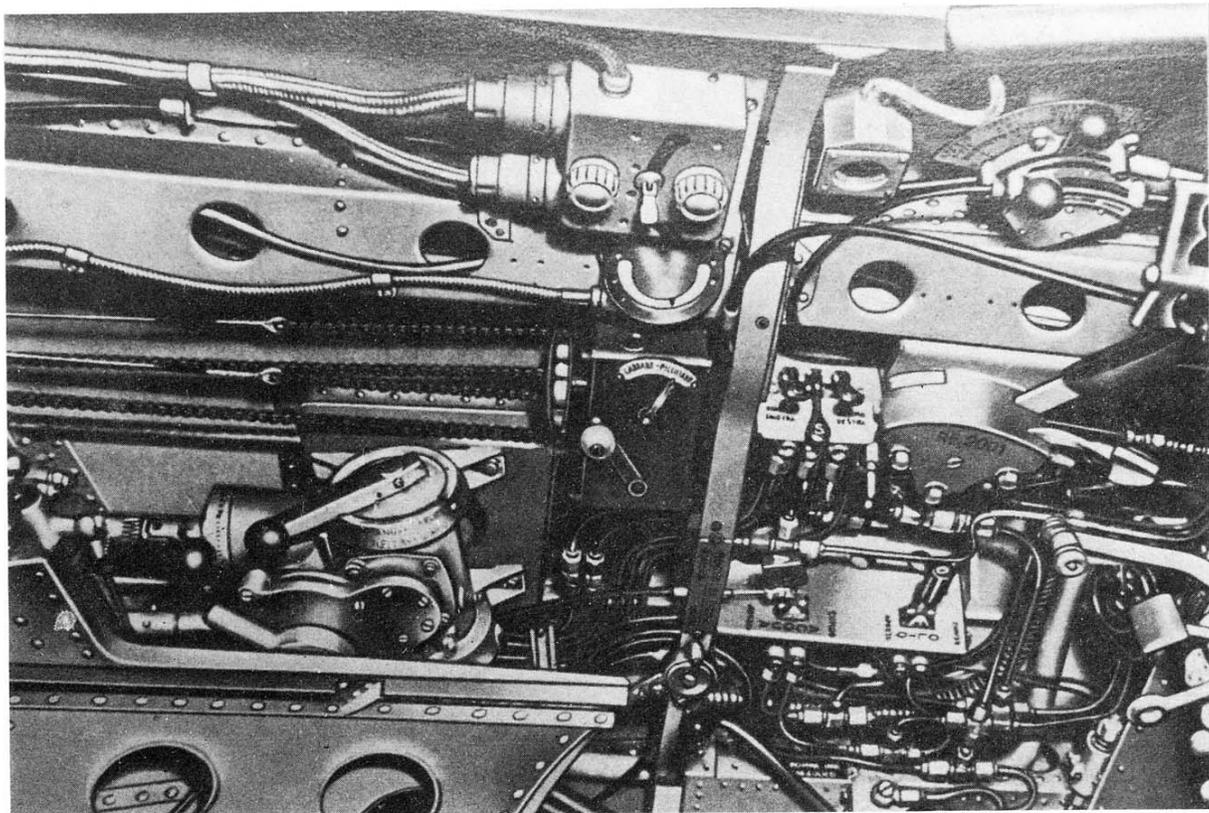
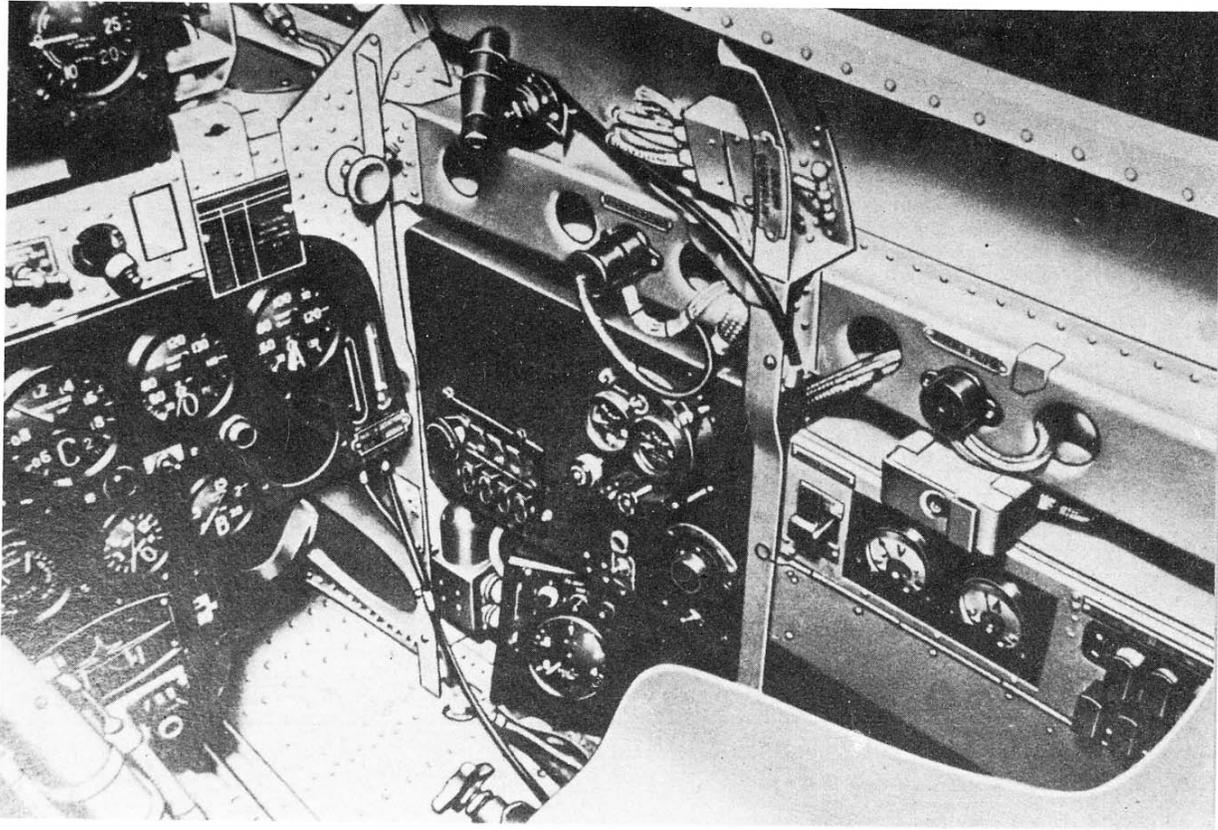


SCALA 1:72

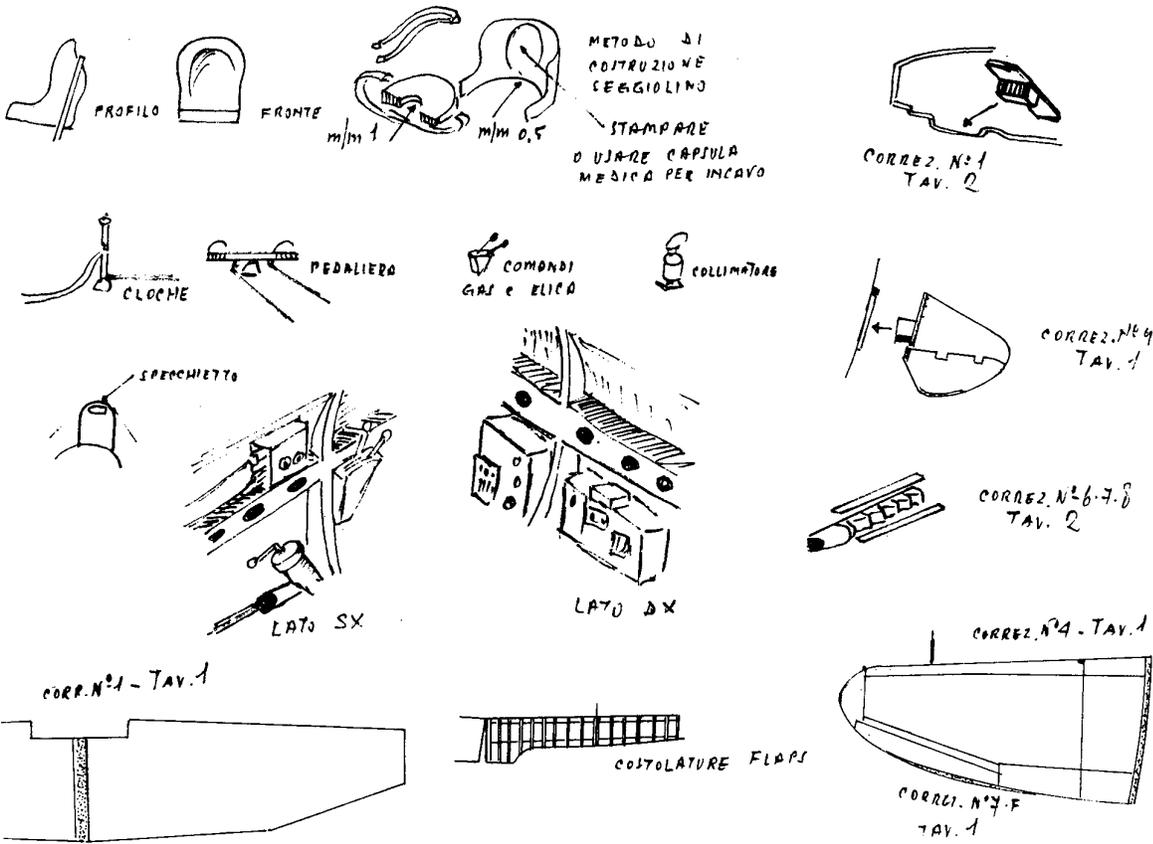


SCALA 1:72

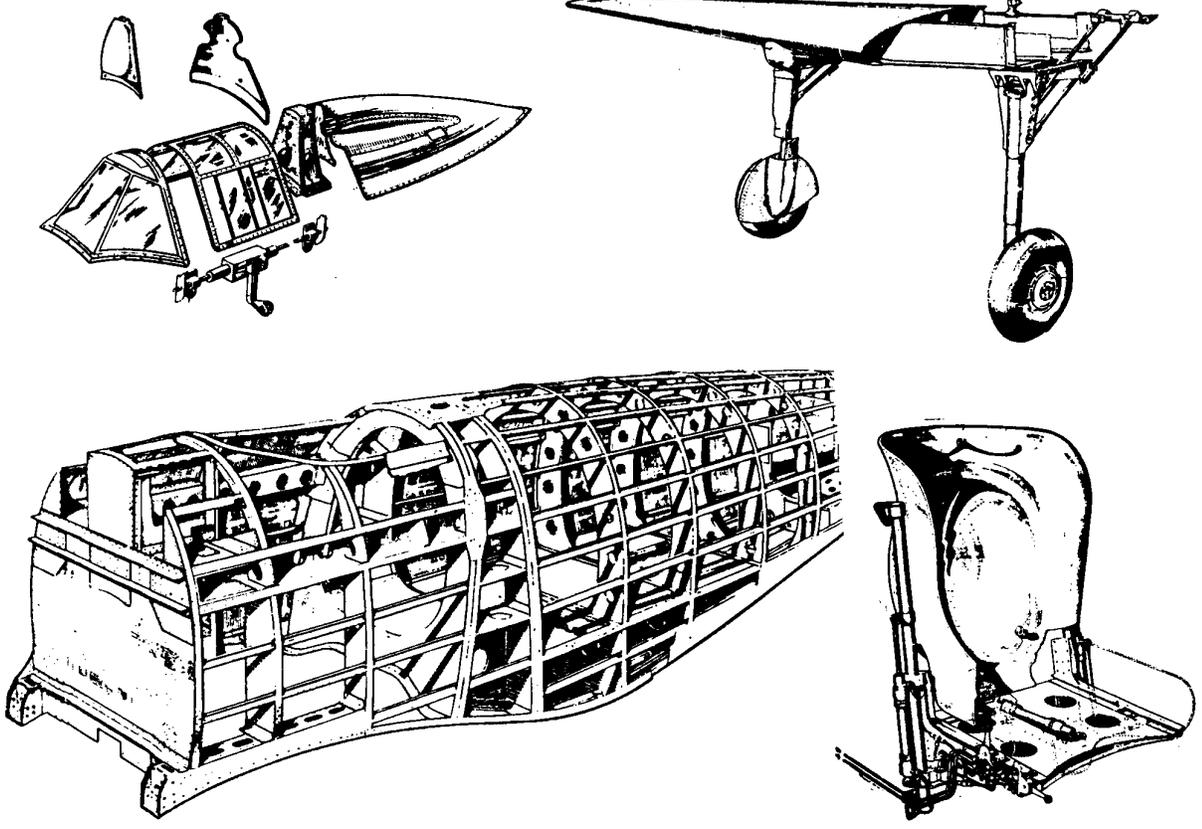




Due immagini dell'abitacolo riprodotte dal manuale d'uso dell'aereo. L'aspetto è molto spartano ma non per questo irrazionale.



NON IN SCALA



- che separa la cofanatura dal resto della fusoliera;
 - montare un solo tubo di pitot e precisamente quello sinistro;
 - montare il tettuccio aperto, altrimenti è inutile procedere alla mole di lavoro necessario per l'abitacolo.

Buon lavoro !!

DIMENSIONI (in mm.):

	1/1	1/72
Apertura Alare	11.000	152,8
Lunghezza totale	8.360	116,1

PRODUZIONE:

MM 409	- 1° Prototipo
MM 408	- 2° Prototipo
MM 9920	- Prototipo motore Delta (Caproni Taliedo)
MM 08071/08080	- Serie zero o I° di 10 velivoli - Giugno-Settembre 1941.
MM 7209/7308	- Serie II° di 100 velivoli - Novembre 1941-Settembre 1942.
MM 9921/9950	- Serie III° di 30 velivoli - Novembre 1942-Febrero 1943.
MM 90751/90800	- Serie IV° di 50 velivoli - Marzo/Giugno 1943.
MM 90000/90049	- Serie V° (?) di 50 velivoli - entro Settembre 1943 (*).
MM 6547/6556	- Serie Caproni/Predappio di 10 velivoli.

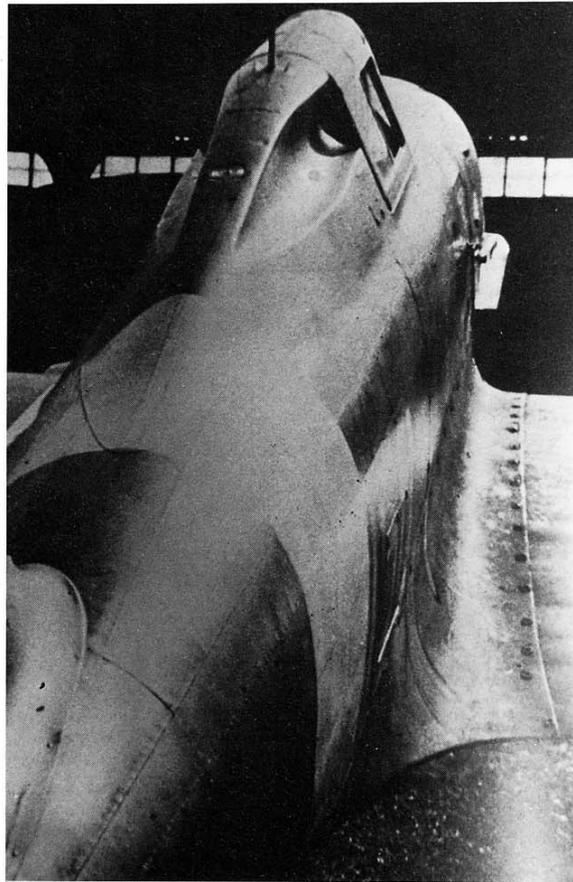
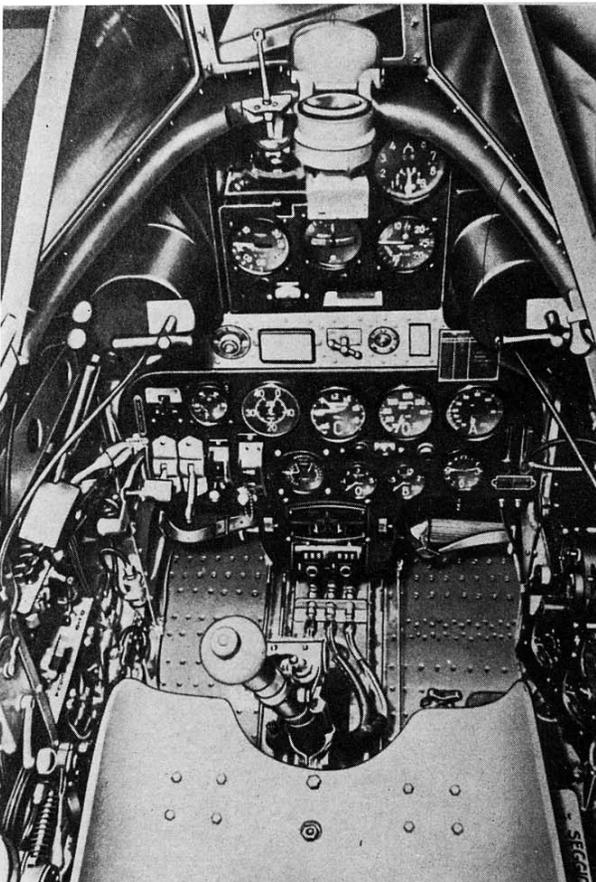
(*). La seconda parte di questa serie è stata consegnata ai reparti in parte non collaudata ed in parte non completata.

COLORAZIONE:

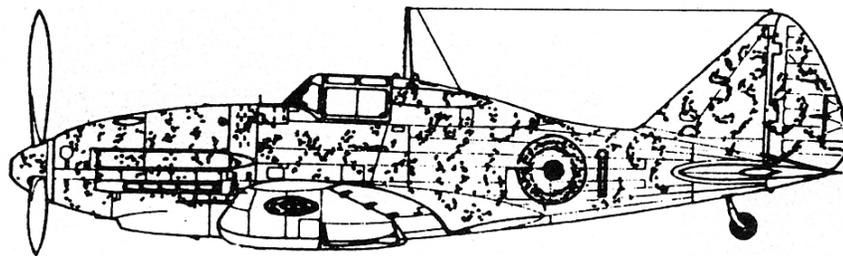
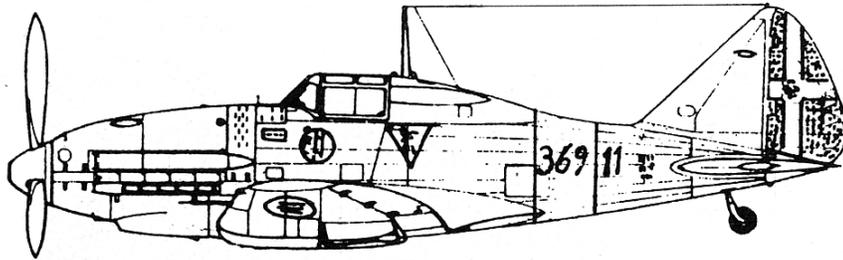
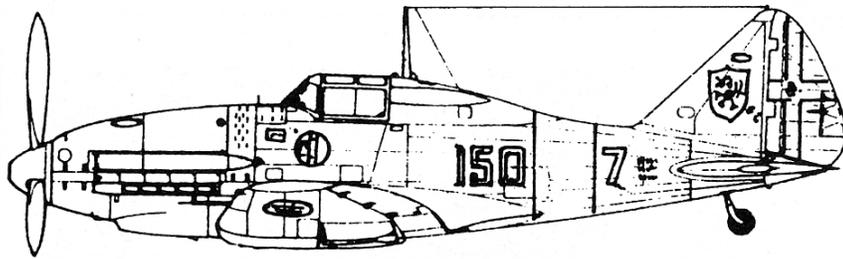
Mimetica standard di tipo continentale o mediterraneo, cioè: superfici superiori e laterali in colore "verde oliva scuro 2" e superfici inferiori in color "grigio azzurro chiaro 1", di quest'ultimo colore erano anche gli interni dei vani carrello. L'abitacolo internamente, poteva essere verniciato in "cromato di zinco giallo 1052" (vernice trasparente metallizzata) oppure con un primer opaco "verde 1080", mentre il seggiolino era verniciato con il colore "verde mimetico". Gli aerei cobelligeranti, provenienti in massima parte dal 22° Gruppo della R.A., erano stati verniciati in tenuta estiva: color sabbia con sovrapposizione di anelli in colore verde (tipo Macchi) usando colori di ricupero.

BIBLIOGRAFIA:

Mensile Aerei, n. 10/1975.
 Mensile Fanatique de l'Aviation, n. 79/80/81 del 1976.
 P. Prato, "I caccia Caproni-Reggiane 1938/45", Ed. Interco-
 nair.
 Profile n. 244.
 G. Apostolo - S. Govi "Il caccia Re 2001" Ed. AISA.
 S. Govi "Caccia Reggiane Re 2001" Ed. Stem Mucchi.
 Notiziari IARB n. 1/2 1975, Ed. Apostolo.
 Notiziari IPMS Vol. 6 N. 4/1974 e Vol. 2 N. 4/1970.
 Dimensione Cielo Vol. 2, Ed. Bizzarri.
 Immagini Vol. C/2, Ed. Bizzarri.



A Sinistra: Immagine del cruscotto riprodotta dal manuale d'uso. A Destra: Vista di 3/4 posteriore; notare: il dipolo dell'antenna inserito nella gobba anticapotata, l'angolo del raccordo alare Karmann e la forma, ben profonda, degli incavi nella gobba per la visibilità posteriore.



SCALA 1:72

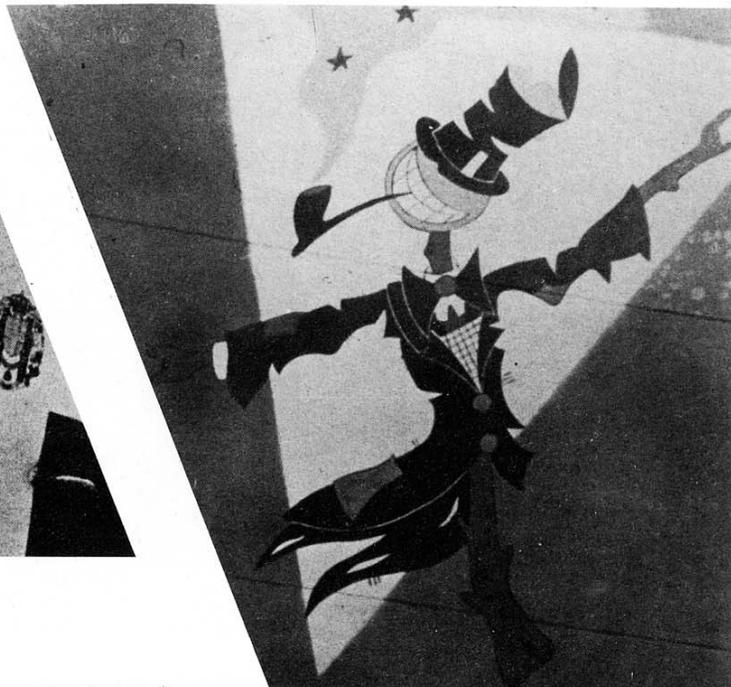
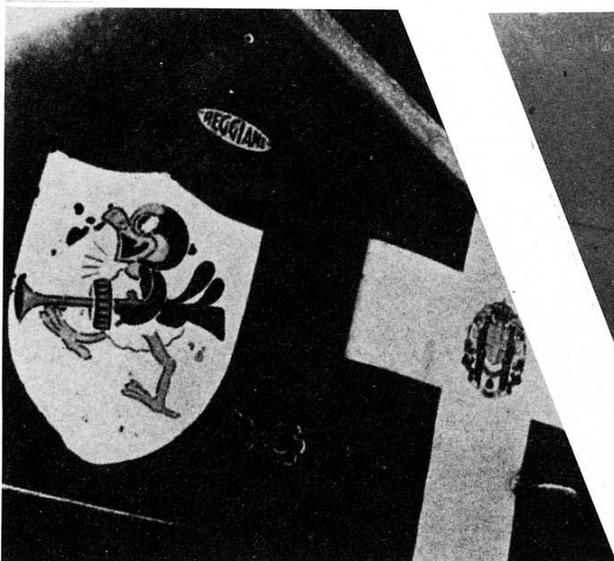
A) Re.2001 - Serie II - M.M. 7216 - 2° Gruppo, 150ª Squadriglia; velivolo del Serg. Pil. Dringoli Giovanni caduto il 10/6/1942, autore dello stemma del reparto, "Pulcino con mitragliatore". Codici: 150 in rosso e 7 in bianco (sul lato destro si trovano nella medesima posizione del lato sinistro).

B) RE.2001 - Serie e M.M. sconosciute - 22° Gruppo, 369ª Squadriglia; Codici: 369 in rosso e 11 in bianco (sul lato destro il numero individuale è posizionato davanti alla fascia bianca. Particolare: monta due tubi Venturi. Timone in nero, distintivo "spaventapasseri").

C) RE.2001 - Serie e M.M. sconosciute. R.A. Cobelligerante. Codice 1 in bianco (lato destro medesima posizione).

COLORAZIONE: Profili A e B:

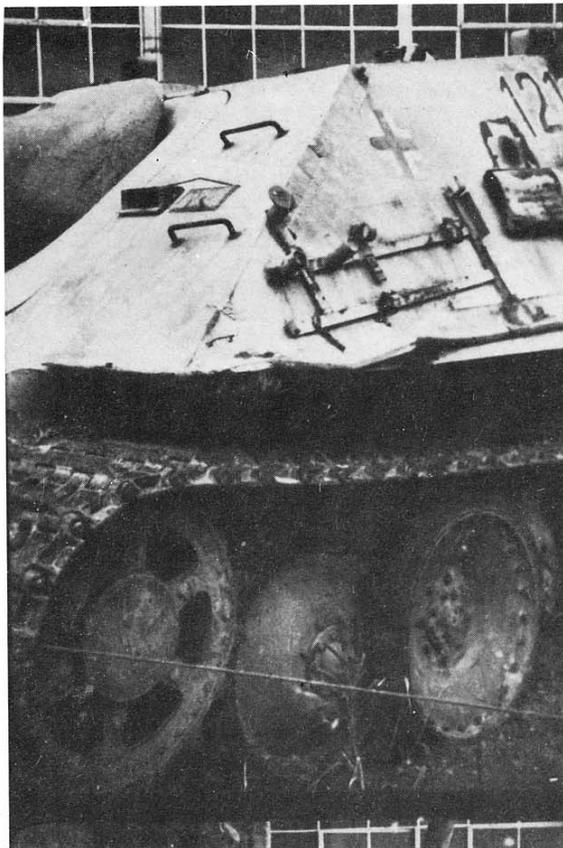
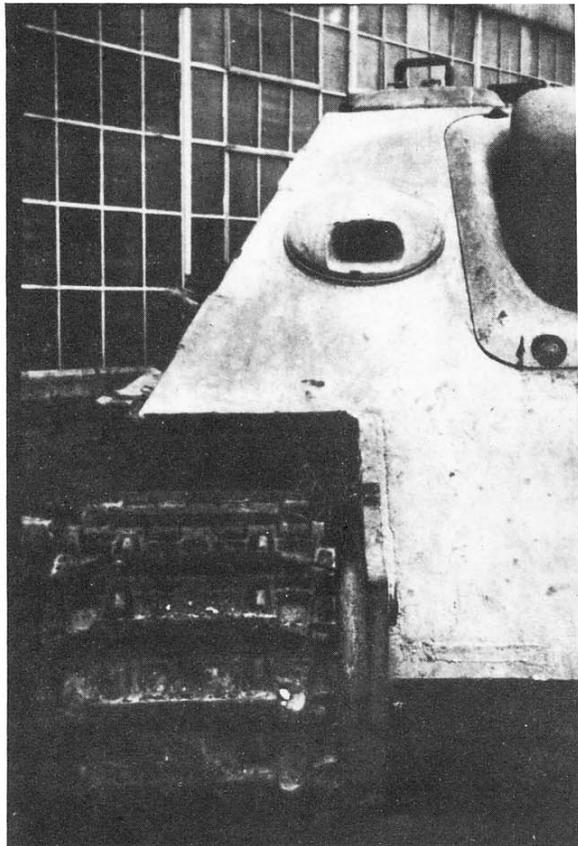
Superfici latero superiori in Verde Oliva Scuro 2 (2 p. HU1 e 1 p. HX1)
Superfici inferiori in Grigio Azzurro Chiaro 1 (11 p. HI5 e 1 p. HJ4).
Ogiva, fascia e croce di color bianco; dischi fasci su fondo neutro.
Profilo C: Superfici latero superiori in color Nocciola Chiaro 4 (12 p. HU9 + 1 p. HB2) con virgole ed anelli in Verde Mimetico (HI1).



Nelle foto le insegne di reparto di due degli aerei rappresentati nei profili.

SDKFZ 173 JAGDPANTHER

Gian Luca COCCHI
Centro di Modena



Vista anteriore sinistra e di 3/4 posteriore destra di Jagdpanther fotografato probabilmente a Munster Lager nell'immediato dopo guerra. (archivio Pecchi).

Dopo l'articolo dedicato al Panther Ausf. D (vedere "Notiziario n. 4 - 1986), torniamo a parlare di questo formidabile carro armato, prendendo in esame la versione cacciacarri ottenuta sullo stesso scafo, lo Sdkfz 173 Jagdpanther nella riproduzione in scala 1/35 della Tamiya.

E' indubbio che nella vasta e fruttuosa progettazione di Panzerjäger nella Germania del 1943 (dove vennero sviluppati tra gli altri il Tiger P Elephant e lo Jagdpanzer IV) in un momento in cui vi era una grande necessità di veicoli di questo tipo, quello dello Jagdpanther fosse certamente il più riuscito. Ad un primo sguardo si capiva immediatamente l'elevata capacità balistica di quest'arma, che grazie al tetto inclinato permetteva al cannone di sparare in contropendenza. Il suo armamento consisteva nell'ormai famoso cannone 8,8 cm. PaK 43 (versione controcarro) e da una mitragliatrice MG 34 o MG 42 in casamatta per la difesa ravvicinata. Lo Jagdpanther fu costruito in due diverse versioni, una con lo scudo del cannone di dimensioni ridotte (poco più di un collare di protezione), successivamente con una scudatura più pesante imbullonata alla piastra frontale. Nelle ultime versioni il cannone non era più monoblocco ma divisibile in due parti, per facilitarne la sostituzione. E' quest'ultima versione che la casa giapponese TAMIYA ha riprodotto per il suo modello. Come sempre, durante le fasi di costruzione descritte nell'articolo, procederò seguendo come traccia le istruzioni di montaggio della scatola.

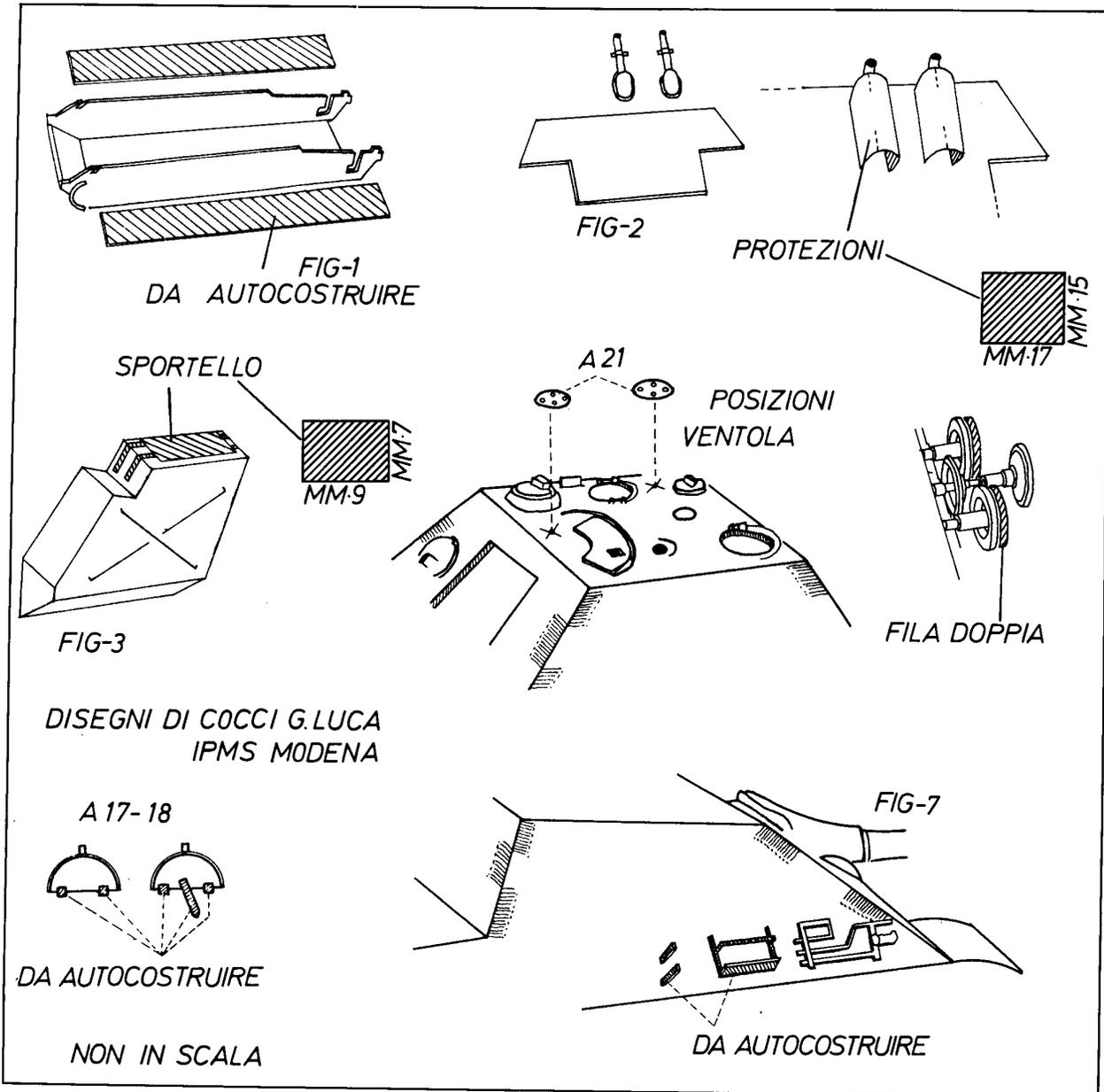
Scafo (Parte inferiore)

Come tanti altri modelli della Tamiya, anche lo Jagdpanther presenta sulla superficie inferiore dello scafo la predispo-

sizione per la motorizzazione. Bisognerà quindi, prima di cominciare la costruzione, chiudere con plasticardda 1 mm. tutti i fori, stuccando poi con cura. Sempre con plasticard da 1 mm. si procederà alla chiusura, o forse è meglio dire l'unione, dello scafo inferiore con quello superiore (fig. 1). Le misure di questo pezzo potrebbero variare però da modello a modello, anche se solo di mezzo millimetro. Bisognerà quindi munirsi di un'asta millimetrata, rilevando le misure dello spazio da chiudere sovrapponendo i due pezzi a freddo (cioè senza usare colla).

Piastra posteriore

Lo Jagdpanther montava vari sistemi di tubi di scarico. Per il mio modello ho utilizzato la versione forse più in uso tra i cacciacarri della seconda serie di produzione, formata da due soli tubi protetti dalle caratteristiche lamiere arrotondate. Per fare ciò ho eliminato dal pezzo A4 gli scari supplementari, costruendo poi con plasticard da 0,25 mm. le protezioni esterne che misureranno mm. 15 x 17 (fig. 2). I portabagagli dovranno inoltre essere migliorati. Lo stampo, un po' vecchiotto, li presenta abbastanza scarni. Bisognerà quindi autocostruire i ganci e le cerniere di chiusura e sistemarli come raffigurato nella fig. 3. Per dare un senso più realistico ed operativo uno dei vani è stato vistosamente ammaccato, incidente che in realtà accadeva spesso a causa di manovre o brusche retromarcie dovute ai combattimenti o ad ostacoli incontrati durante gli spostamenti. Anche lo sportello superiore, sempre dei portabagagli, dovrà essere aggiunto e posizionato come specificato nel disegno (fig. 3).



Treno di rotolamento

Come nel Panther, anche il treno di rotolamento dello Jagdpanther presenta il solito difetto dovuto alla mancanza della doppia ruota nella fila centrale del sistema di rotolamento. Qui vale lo stesso discorso che feci nel precedente articolo dedicato al Panther D. Per i fortunati in possesso di un vecchio scafo dello stesso modello il problema si risolverà prelevando una serie di ruote, per poi affiancarle dopo aver accuratamente allargato il foro centrale per permetterne l'unione alle ruote B5 e B4 come da fig. 4. In caso contrario l'applicazione dei classici scudi di protezione laterali risolverà almeno in parte questo spiacevole inconveniente.

Scafo superiore ed accessori

Prima di cominciare l'assemblaggio dello scafo superiore e degli accessori, consiglio di evidenziare tutti i punti di saldatura. Infatti le piastre che formavano la poderosa casamatta erano fissate tra loro da grosse e vistose saldature interne ed esterne. A noi interessano esclusivamente le seconde e per poter ottenere un effetto più realistico ho utilizzato il pirografo, un utensile certamente non alla portata di tutti i modellisti, ma sicuramente utile per ottenere determinati risultati finali. Si comincerà così a montare tutte le parti della casamatta. Osservando diver-

se fotografie dello Jagdpanther ho notato che la protezione esterna per la ventola di aerazione (parte A21) non sempre era installata anteriormente, al centro della casamatta, come illustrato nelle istruzioni di montaggio, ma era montata direttamente dietro lo sportello del capocarro. Si potrà quindi scegliere a propria discrezione la posizione di questa parte come illustrato nella fig. 5. Gli sportelli superiori del capocarro e del cannoniere (parti A17 e A18) se lasciati aperti, dovranno essere migliorati aggiungendo le parti illustrate alla fig. 6, utilizzando plasticard di 0,5 mm. Infine le griglie posteriori del motore dovranno essere ricoperte con la solita rete protettiva. Nel modello da me costruito, l'utilizzazione della rete della Verlinden Production, per la sua facile lavorabilità, mi ha notevolmente facilitato questa operazione. Un altro consiglio è quello di ammaccare più o meno vistosamente le parti A35 e A34. In realtà queste specie di "grondaie" erano costruite in lamiera, quindi facilmente oggetto a colpi ed urti. Sul fianco destro della casamatta erano installati due ganci (uno opposto all'altro) che permettevano l'attacco e l'arrotolamento del cavo in dotazione (fig. 7). Sempre in metallo era un'intelaiatura che serviva per raccogliere la casetta porta attrezzi. Anche questi ultimi particolari, indispensabili perché di serie, potranno essere autocostruiti utilizzando ancora una volta plasticard di 0,5 mm.

L'uso del plasticard di 0,5 mm. soddisferà ancora una volta le nostre esigenze di autocostruzione per le scudature protettive, che in numero di 5 per parte misureranno mm. 15 x 33. Sempre per dare una nota di realismo al carro ed una sensazione di maggiore operatività, alcuni delle scudature potranno essere eliminate o vistosamente contorte. Anche in questo caso la resistenza e lo spessore di queste piastre era minima, mirante solo ad annullare anticipatamente l'effetto dei colpi a carica cava.

Mimetizzazione

La mimetizzazione dello Jagdpantner da me costruito è basata sul classico schema da imboscata, che sempre più spesso dopo il 1944 venne adottato per i carri di questo tipo. Per ottenerla ho usato un fondo di giallo sabbia (LG-7 + bianco Mo-Lak) con macchie rosso-brune (LT-2 Mo-Lak) e macchie verdastre (LT-3 Mo-Lak) spruzzate con l'aerografo. Terminata questa operazione, utilizzando un pennello rotondo a setole tagliate si procederà a punteggiare con giallo sabbia le

macchie, per ottenere così l'effetto "imboscata".

Immatricolazione

La versione da me ottenuta porta su entrambi i lati della casamatta e sul portabagagli destro posteriore i soli emblemi nazionali. Infatti dopo attenta ricerca, soprattutto su materiale fotografico originale ho notato come generalmente i numeri di immatricolazione o di reparto non venissero riportati su questa particolare mimetizzazione.

Bibliografia

- "Panther" di Spielberg e Feist
- "German Heavy Tanks" di Chamberlain e Ellis
- "Armi da Guerra" Vol. 8
- "Panther in action" di B. Culver.

Si ringrazia l'amico e collaboratore Carlo Pecchi per le foto d'archivio e l'aiuto prestato.

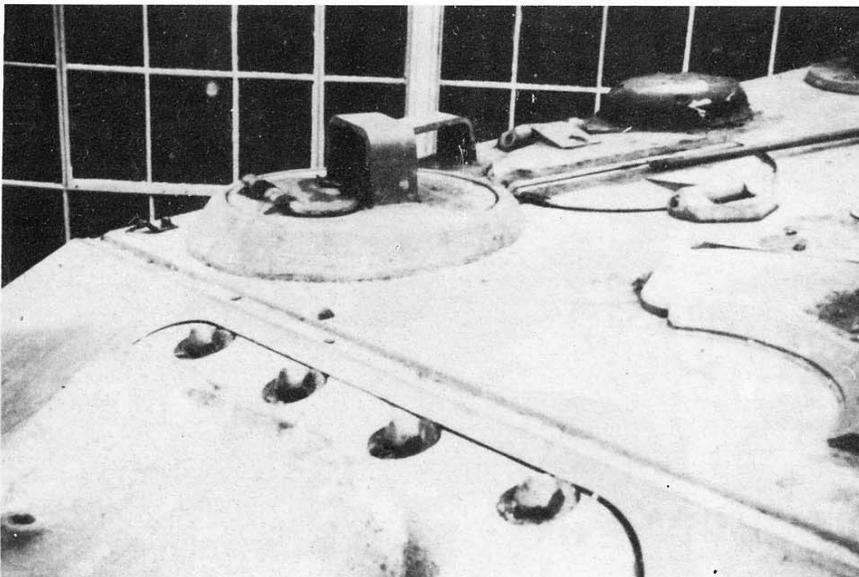
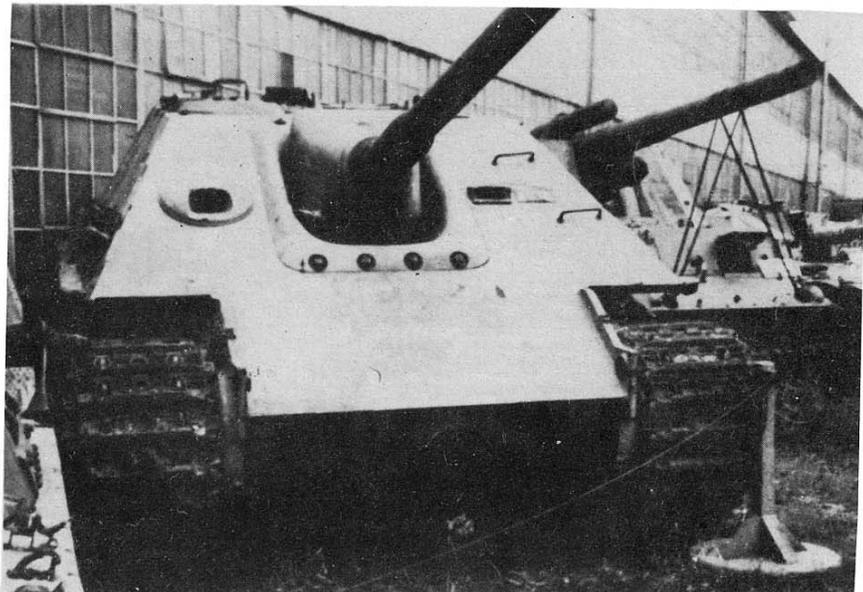


Foto emblematica della disfatta dell'esercito tedesco. Jagdpanther distrutto da vari colpi dell'artiglieria nemica. A voi i restanti commenti per quanto riguarda i particolari costruttivi.

Foto del modello realizzato dall'autore.



Tre ottime fotografie di Jagdpanther dove possiamo osservare numerosi particolari per realizzare una buona riproduzione in scala. Molto interessante la foto in basso, che ci illustra interessanti dettagli costruttivi. (foto archivio Pecchi).



R.A.F. S.E. 5A

Alberto CASIRATI
Centro di Bergamo

Contrariamente a quanto accade per i soggetti della seconda guerra mondiale e per quelli moderni, agli aeroplani della prima guerra mondiale non sembra essere riservata molta attenzione da parte dei modellisti.

Probabilmente, alla base di ciò, sta il fatto che questi ultimi aerei sono per la maggior parte biplani, con gli ovvi e conseguenti problemi di montaggio connessi all'allineamento delle ali ed alla presenza di montanti e tiranti, difficoltà indubbiamente esistenti, ma che è possibile superare seguendo alcune regole fondamentali che cercherò di evidenziare in seguito. Molte di queste norme valgono per qualunque tipo di modello, mentre le rimanenti sono applicabili alla costruzione di qualunque multiplano.

Con questo articolo, vorrei spezzare una lancia in favore delle macchine volanti del primo conflitto mondiale ed invitare chi condivide la mia passione per tali bellissimi soggetti, a fare altrettanto. Vorrei comunque sin d'ora precisare che queste note hanno il solo scopo di fornire alcuni consigli per migliorare il kit prescelto e non intendono in alcun modo, costituire una guida alla realizzazione dell'S.E.5a "che più esatto non si può".

Il Royal Aircraft Factory Scout Experimental 5a è stato senza dubbio uno degli strumenti chiave della supremazia aerea alleata nell'ultimo anno e mezzo di guerra. Esso diede ai cacciatori del Royal Flying Corps le prestazioni necessarie per ribaltare l'incresciosa situazione che si era venuta a creare nella guerra aerea con l'introduzione, da parte Tedesca, dei caccia Albatros e che raggiunse il suo culmine nel corso dell'Aprile 1917, il famoso "Bloody April", durante il quale risultarono abbattuti non meno di 151 aerei Inglesi. Il caccia della Royal Aircraft Factory arrivò, nella versione S.E.5, giusto in tempo per impedire che la situazione divenisse ancora più tragica. Fu certo una bella sorpresa (i piloti del 24° Squadron del R.F.C. lo giudicarono il più bello fra tutti i regali del Natale 1917) per i cacciatori Britannici ricevere il nuovo "scout", anche se alcuni aggiustamenti si resero necessari per affinarne l'efficienza in combattimento.

Nelle parole di James T.B. McCudden VC, forse il più famoso fra i numerosi assi dell'S.E.5a, "l'aereo era una macchina molto efficiente, largamente superiore agli aeroplani nemici contemporanei". L'asso Scozzese apprezzò in modo particolare "la sua grande robustezza, la potenza con cui arrampicava e picchiava e la sua splendida visibilità. A parte ciò, era una macchina confortevole, e facile da pilotare".

L'S.E.5a era inoltre molto veloce, qualità che gli consentiva di ingaggiare od interrompere il combattimento a suo piacimento, data la maggior lentezza della maggior parte dei caccia avversari.

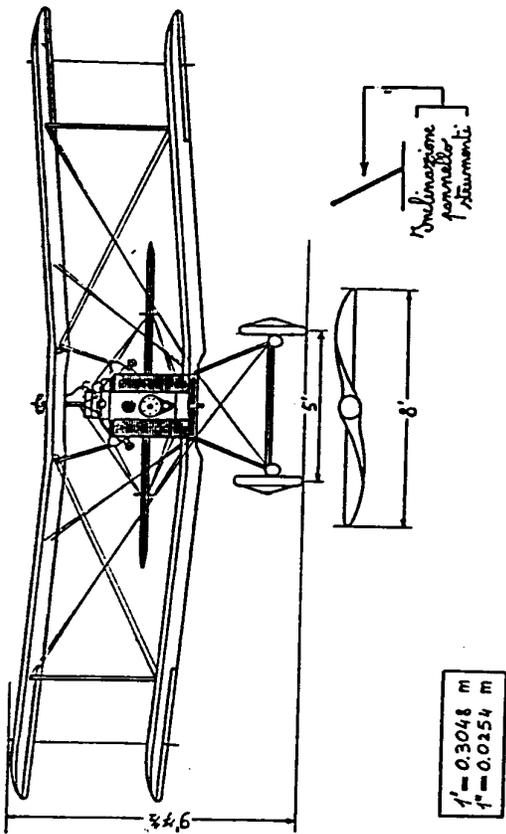
I modelli di S.E.5a attualmente reperibili con più facilità sono quello della Revell e quello della Eschi, entrambi in scala 1/72. Il migliore è senza ombra di dubbio il primo, che si presenta molto più accurato nelle linee e nelle dimensioni, oltre che caratterizzato da una maggior finezza in termini di stampa. Il modello Eschi presenta il notevole inconveniente di una fusoliera troppo corta (circa 1,5 mm) e magra nella metà posteriore, con il complesso timone-deriva decisamente sottodimensionato. I piani di coda orizzontali sono abbastanza corretti, ma le ruote sono troppo sottili, ed alle ali mancano più di 2,5 mm. in termini di apertura. Il modello Revell ha gli alettoni di corda troppo corta e manca dell'apertura semicircolare ventrale, presente invece nel Kit Eschi, ma l'apertura alare è quasi perfetta, eccedendo di circa 0,7mm (ad ali non rifinite) la misura richiesta per la scala 1/72. Inoltre, la fusoliera è esatta sia dal punto di vista della linea che da quello delle dimensioni. Le ruote sono nettamente migliori di quelle del Kit rivale, e così pure le gambe del carrello. La scatola offre, in aggiunta, la possibilità di realizzare una versione quadripala (l'S.E.5a dei primi lotti di produzione) od una bipala (lo S.E.5a dei lotti di produzione successivi, che costituì la variante più prodotta). È possibile scegliere anche fra due tipi di radiatore frontale: il radiatore più squadrato, il pezzo N.5, va abbinato all'elica bipala; mentre l'altro radiatore va utilizzato con l'elica quadripala. Il primo radiatore rivelava l'utilizzazione del motore Britannico Wolseley Viper, mentre il secondo l'uso del motore Hispano-Suiza. Infine, le decals Revell, che consentono di realizzare l'aereo di J.T.B. McCudden VC, seppure non riproducano correttamente la caratteristica tonalità "Ultramarine" usata dal Royal Flying Corps e dal Royal Naval Air Service per il blu delle loro coccarde, si avvicinano a questa gradazione molto di più di quelle Eschi.

La scelta, viste le premesse, non poteva che privilegiare il Kit Revell, al quale sono riferiti i suggerimenti che seguono. Partendo dalle ali, è necessario asportare gli alettoni ed una parte ulteriore di ala per creare lo spazio utile al collocamento di 4 nuove superfici mobili autocostituite in plasticard da 0,5 mm opportunamente sagomate.

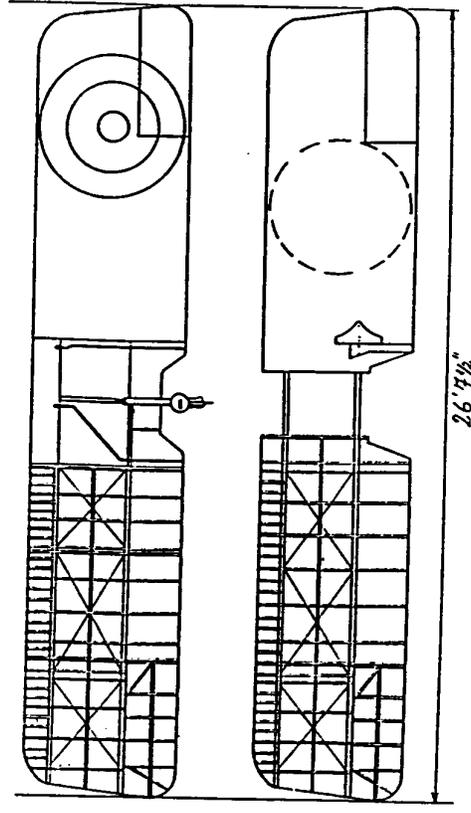
Consiglio anche l'autocostruzione, in plasticard da 0,3mm, dei piani orizzontali di coda e del timone. Ogni superficie autocostituita dovrà essere corredata dalla relativa centina-

Sotto: Questo modello dell'S.E. 5a "L" del 41° Squadron del Royal Flying Corps in Francia, nel marzo del 1918, è stato realizzato dall'autore, modificando il kit Revell in 1/72. Le mitragliatrici Lewis e Vickers sono state autocostituite così come gli interni, il motore, gli scarichi e gli alettoni. Le decals provengono dal foglio della Microscale citato nell'articolo e da una vecchia scatola dello stesso kit.





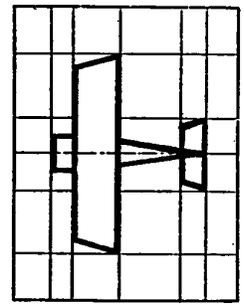
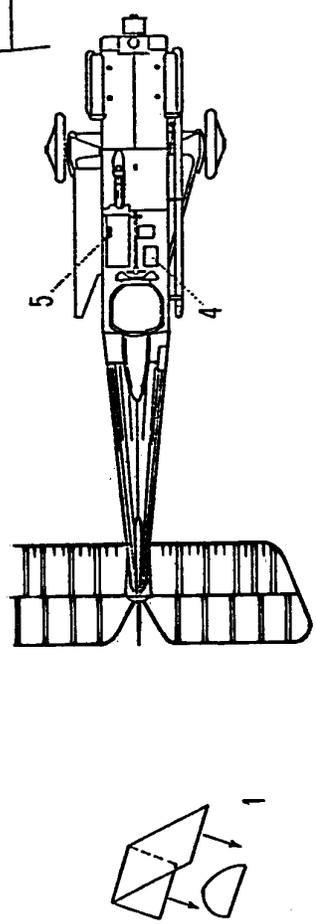
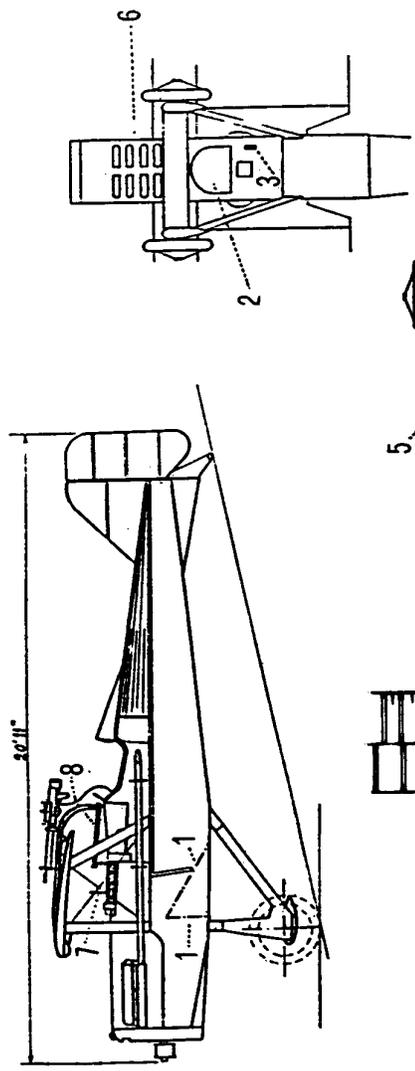
$l' = 0.3048 \text{ m}$
 $l'' = 0.254 \text{ m}$



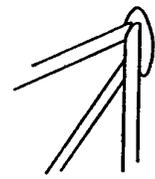
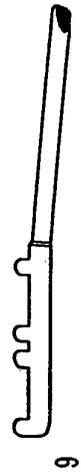
Disegni di / Drawn by : Alberto Casirati

1/72 © 88

RAF SE5a



11



tura, ottenibile, ad esempio, con sottili fili di sprue stirato a caldo. A questo punto, bisogna ridurre lo spessore della centinatura delle ali e, se necessario, delle nuove superfici, con carta abrasiva fine. Infine, è molto importante assottigliare tutti i bordi d'uscita delle ali e degli impennaggi, oltre ai montanti interalari e di fusoliera, ed alle gambe del carrello.

Per un maggior realismo, consiglio di colmare le fessure di invito per le coppie di montanti interalari presenti sotto l'ala superiore e sopra l'ala inferiore.

Passando alla fusoliera, è necessario eliminare gli scari-chi del motore, che potranno poi essere autocostituiti in sprue stirato, così come i coperchi delle valvole sporgenti dalla cofanatura motore, al posto di ognuno dei quali andrà praticata una fessura di dimensioni appena superiori a quelle del blocco asportato, il quale andrà a sua volta ricostruito in plasticard ed inserito nella fessura suddetta, per un maggior realismo. Sotto il muso vanno praticate 8 fessure, seguite dall'apertura semicircolare per la fuoriuscita dell'aria calda proveniente dal motore (nn.6 e 2 rispettivamente). A chi volesse sobbarcarsi il lavoro di autocostruzione dei vari particolari visibili dalla suddetta apertura (parte posteriore del motore e centinatura), suggerisco di chiudere la stessa con l'uso di due pezzi di plasticard (N.1) di colore legno verniciato. Consiglio anche di approfondire l'invito per la mitragliatrice Vickers, e di praticare il foro ad essa corrispondente, oltre alla fessura per lo scarico dei maglioni (N.5) ed a quella, ventrale, per lo scarico dei bossoli (n.3). Indi va praticata l'apertura per l'illuminazione del cruscotto, da occludere con un pezzetto di acetato trasparente (n.4).

Bisogna ora passare all'autocostruzione degli interni, aggiungendo sedile, cloche, pedaliera, cruscotto, poggiatesta e così via, oltre naturalmente alla struttura visibile dall'abitacolo. Una volta chiusa la fusoliera, è bene riempire gli inviti per le gambe del carrello.

Attenzione alla scelta del radiatore: il n.5, più squadrato, è tipico degli S.E.5a con motore Wolseley Viper, mentre l'altro è relativo all'Hispano Suiza da 200 HP. Chi volesse riprodurre il "White G" di J.T.B. McCudden VC, dovrà adottare questo secondo radiatore, unitamente all'elica quadripala, e realizzare gli scarichi nella versione accorciata (n.9), oltre a modificare le gambe del carrello (n.10).

Si passa quindi al montaggio dell'ala inferiore, controllando che sia correttamente allineata sia in pianta che di fronte. Eventualmente, ci si può aiutare appoggiando il modello su un foglio di carta su cui siano state precedentemente tracciate linee parallele in due diverse direzioni, perpendicolari fra di loro (n.11). Vanno poi montati i piani di coda ed, eventualmente, eseguite le necessarie stuccature. In seguito, è bene assemblare la struttura del carrello, controllandone la simmetria, per poi incollarla alla fusoliera, ma senza montare le ruote, che vanno assemblate e colorate a parte, per ottenere un risultato più pulito.

Come in tutti i casi di modelli multiplani, è bene eseguire la verniciatura prima di completare l'assemblaggio, in modo da ottenere un risultato lido.

Poi, è bene autocostituire con l'uso di sprue stirato i congegni di puntamento Aldis ed a retino (nn.8 e 7 rispettivamente) ed incollarli alla fusoliera.

Completata questa fase, si passa al montaggio dell'ala superiore, incollando per primi i montanti di fusoliera all'ala stessa, fissando poi quest'ultima alla fusoliera e, quando tutto si è asciugato completamente, inserendo fra le due ali i montanti interalari.

Naturalmente, è sempre necessario controllare il corretto allineamento delle ali.

Si passa poi all'applicazione delle decals.

L'ultima fase è costituita dall'applicazione della tiranteria. A questo scopo, è possibile utilizzare materiali diversi, fra cui sprue stirato, filo metallico, o filo di nylon. Per tutti questi materiali consiglio l'uso di Vinavil per l'incollaggio. I fili di sprue o di nylon possono essere incollati non completamente tesi, e, ad asciugatura avvenuta, raddrizzati avvicinandovi con molta attenzione una sigaretta accesa orientata in modo da far defluire il fumo sui cavi stessi.

Infine, vanno montate le ruote e l'elica, ed aggiunti gli ultimi particolari, quali il tubo di pitot, la guida Foster per la mitragliatrice Lewis e la mitragliatrice stessa, uni-

tamente al cavo che la collega alla cloche. Nel caso si sia optato per la versione con motore Hispano Suiza, la guida Foster fornita dal Kit è corretta, mentre, se si è scelto il motore Wolseley Viper, tale guida può essere priva, a seconda del particolare aereo riprodotto, dei due blocchetti di supporto, ed essere perciò applicata direttamente sul dorso dell'ala superiore.

N.B.: i disegni riguardano un S.E.5a con motore Wolseley V.

COLORAZIONE

Superfici superiori ali e piani di codaPC10(HB15)
 Superf. infer. ali e p.di coda... clear doped linen (HB16)
 FusolieraPC10(HB15)
 Carrello e montanti di fusoliera.....PC10(HB15)
 Parti in legno verniciatoHumbrol 9
 Parti in tela verniciata.....clear doped linen (HB16)
 Parti in cuoio.....leather (Mo-Lak 12M)
 Blocchi di copertura valvole.....black (Mo-Lak 2M)
 Montanti interalariHumbrol 9
 Elica..... Humbrol 9

N.B.: Il Khaki PC10, pur variando in certa misura a seconda del produttore o del periodo, aveva una tonalità più tendente al marrone che al verde. È necessario quindi correggere il colore fornito dalla Humbrol (o equivalente Mo-Lak LB15) aggiungendo un po' di Tan (Humbrol 9 e Mo-Lak 9) fino all'ottenimento di una tonalità soddisfacente.

N.B.: salvo diversa specificazione, le sigle tra parentesi si riferiscono ai colori Humbrol.

Bibliografia

"Aero, the Journal of the early Aeroplane"
 nn. 91, 92, 106, 107, 111, 112, 113, 114.
 "The Royal Flying Corps in W.W. I", Vintage Warbirds n. 1
 "The S.E. 5a", Profile Publications n. 1.
 "S.E. 5a In Action", Squadron Signal Publications n. 69.
 Le Fanatique de l'aviation n. 118 - Settembre 1979.
 "L'Aviazione", Vol. 15 pag. 145/152.
 Disegni in scala MAP Plans Service, n. 2694.

Fogli di decals supplementari

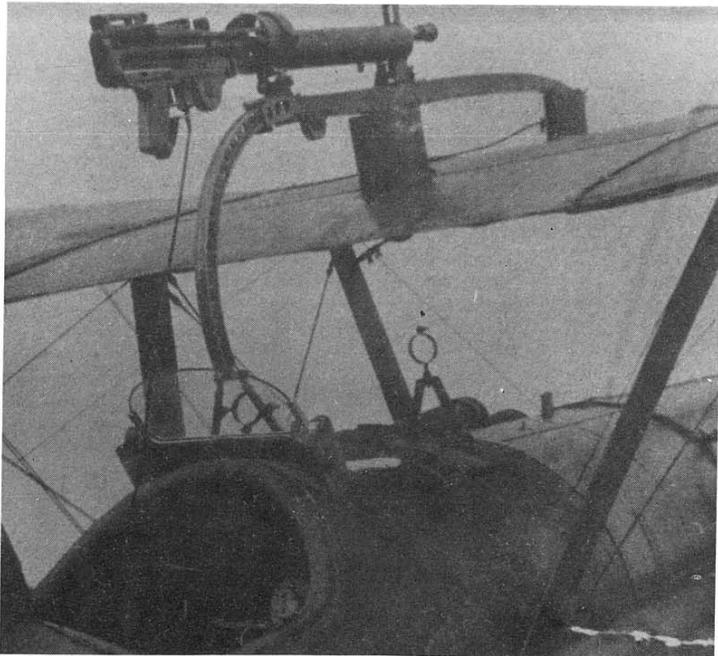
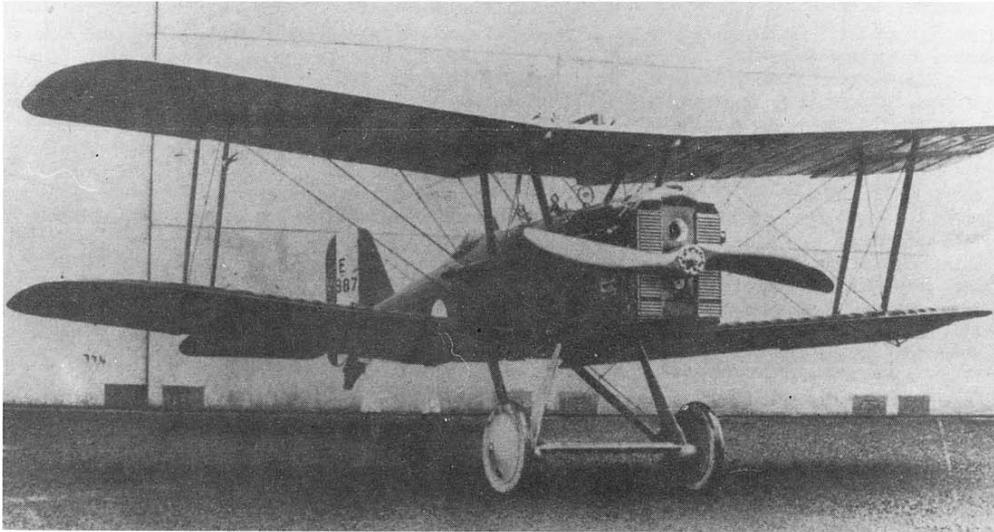
Non sono molti i fogli di decalcomanie in commercio riguardanti la Prima Guerra Mondiale.

Per le coccarde consiglio il foglio Microscale n. 72-06 o meglio, il foglio Americal Gryphoon n. 19 ottenibile direttamente dalla Americal Gryphoon all'indirizzo: 4373 Varsity Lane, Houston, Texas 77004, USA.



Il Capitano James T.B. McCudden VC (Victoria Cross) nel suo S.E. 5a matricola B4863. Questo aereo fu prodotto proprio dalla Royal Aircraft Factory, ed era propulso da un motore Hispano-Suiza da 200 HP. Il Capitano McCudden ottenne molte delle sue 57 vittorie aeree pilotando questo apparecchio.





In Alto:

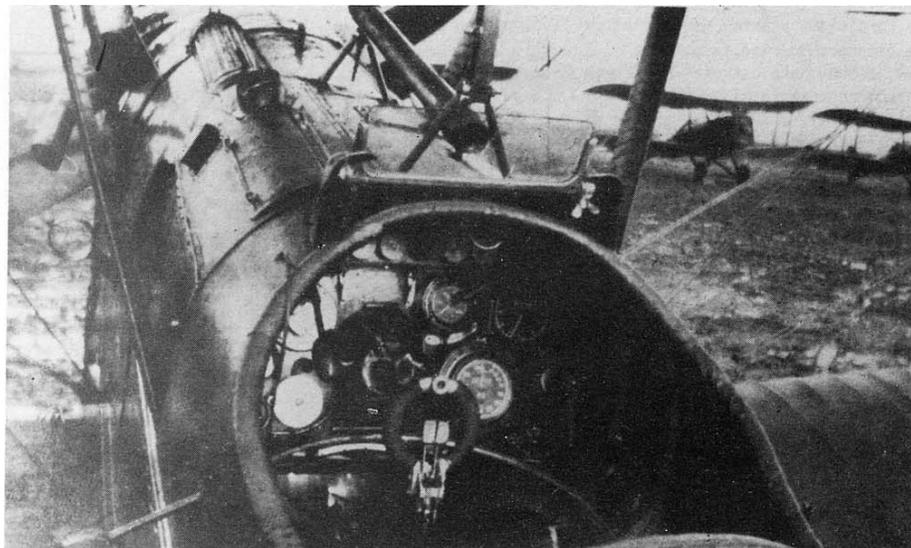
R.A.F. S.E. 5a E5987, costruito dalla Air Navigation Company, una delle numerose imprese che ricevettero commesse in subappalto per la produzione di questo potente caccia.

A Fianco:

Questa fotografia mostra alcuni interessanti particolari riguardanti la mitragliatrice Lewis, il suo supporto Foster, i due blocchetti di sostegno al supporto stesso, il cavo di collegamento con la cloche ed il parabrezza.

In Basso:

In questa immagine sono chiaramente visibili il cruscotto e la cloche, oltre ad un diverso tipo di parabrezza ed al mirino a cannocchiale Aldis.



OSPREY & SQUADRON SIGNAL

B-57 CANBERRA IN ACTION, di J. Mesko - Aircraft In Action n. 77 - Squadron/Signal Publications - Lst. 4,50.

Cosa dire dei volumetti della serie "In Action" che non sia già stato ripetuto numerose volte, visto che questo è ben è 77° titolo della serie, almeno per quanto riguarda le aeromobili? Dunque, il formato è quello solito, con le immagini che fanno la parte del leone (ve ne sono oltre un centinaio), accompagnate da brevi testi e da una serie di disegni a colori (10 profili nella pagina centrale, più tre disegni in prima e quarta di copertina), opera della sempre abile mano di Don Greer. Iniziando da questi ultimi, a parte l'usuale commento sulla loro buona qualità, si può dire che presentano praticamente tutti i tipi di colorazione portati dal B-57: molto interessanti quelli del B-57E da training bersagli e gli altri dedicati a Canberra con colori non statunitensi (un RB-57D delle Forze Aeree di Taiwan e due B-57B Sudvietnamita e Pakistano).

Il testo che accompagna le immagini è sufficientemente esauriente, se si tiene conto della sua brevità (sono presenti descrizioni delle varie versioni, interessanti quelle relative ai ricognitori da alta quota RB-57D ed RB-57F, e l'altra del B-57G, più alcuni paragrafi sull'impiego operativo in tempo di pace da parte dell'U.S.A.F. e dell'A.N.G. e durante la guerra del Vietnam) ed è completato da numerosi disegni al tratto (opera di P. Manley) che indicano chiaramente le varie differenze tra le diverse versioni del B-57. Sono presenti anche alcuni tre viste, relativi ai B-57B, RB-57D ed RB-57F.

E veniamo alle fotografie, che sono poi la ragion d'essere di questo volumetto. In tutta onestà devo dire non sono rimasto completamente soddisfatto, in quanto mi aspettavo qualcosina in più (o di meglio): anche se lo standard generale è senza dubbio buono, diverse immagini non sono eccezionali, risultando un po' "annebbiate", con scarsa definizione; assenti anche foto che sarebbero state di indubbio interesse modellistico, quali inquadrature degli interni dell'abitacolo o dei pozzetti dei carrelli. Tutto sommato, anche se non mi sembra che siamo di fronte al meglio che si può esprimere negli "In Action", direi che il giudizio globale è sostanzialmente positivo, per l'indubbia buona copertura (sia di tipo fotografico, a parte i citati problemi di alcune immagini, che per quanto riguarda le informazioni storico-tecniche) che il volumetto dà al soggetto (non è che poi le pubblicazioni sul B-57 siano disponibili in quantità esagerata), associata ad un prezzo che rimane più che accettabile. ADZ

WELLINGTON IN ACTION, di R. Mackay, Aircraft In Action n. 76 - Squadron/Signal Publications - Lst. 4,50.

Un altro figlio nella sterminata famiglia "In Action". Il Wellington non è forse tra i più famosi aerei della II G.M. ma fu senz'altro un notevole successo, con più di 11.000 esemplari costruiti, ed operò per tutta la durata del conflitto. Rimanere sulla breccia per tanto tempo comportò una continua serie di modifiche alla cellula ed ai motori, tutte velocemente documentate in questo volumetto da disegni e fotografie. Si tratta in sostanza di una veloce carellata su questo bimotore a struttura geodetica. Per avvicinarsi al soggetto senza impegnarsi troppo, sia mentalmente che economicamente. MM

B-17 FLYING FORTRESS IN COLOR, di S. Birdsell, Fighting Colors - Squadron Signal Publications - Lst. 5,50.

Anche la vecchia fortezza volante è un soggetto ricorrente dell'editoria statunitense; con questo nuovo capitolo la Squadron/Signal copre un aspetto importantissimo di questo grande drimotore. Abbiamo infatti ben 16 pagine di disegni a colori realizzati da Don Greer con la solita maestria, che ci conducono attraverso l'evoluzione degli schemi mimetici, piuttosto semplice in verità, e soprattutto illustrano molte di quelle immagini che ornavano i musci dei bombardieri

USAF, soprattutto belle signorine decisamente scollacciate. Sono anche presenti molti dettagli costruttivi e delle postazioni difensive. Anche le fotografie seguono questo schema, coprendo in tutti gli aspetti questo bell'aereo. Notevoli anche le numerose foto a colori che conservano una qualità sorprendentemente elevata in considerazione degli anni trascorsi. Molto Bello ! MM

USAF PHANTOMS IN COMBAT, di L. Drendel - S/S Specials - Squadron/Signal Publications - Lst. 5,50.

Sinceramente comincio a non poterne più. Se guardiamo il catalogo della Squadron/Signal troviamo ben quattro titoli che riguardano direttamente l'F-4: 2 In Action (n. 5 e 65), e 2 Specials ("Phantom II a pictorial history" e questo "USAF Phantoms in combat"), più tutta la serie dedicata al Vietnam, dove il nostro fa la parte del leone. Mi sembra che si stia esagerando nello sfruttamento di quello che indubbiamente è un soggetto popolarissimo, ma che non è certamente l'unico degno di interesse.

L'infaticabile Lou Drendel (autore tra l'altro di ben 3 dei 4 titoli citati sopra) ci presenta una serie di interviste a piloti e operatori ai sistemi, nelle quali vengono raccontate le esperienze fatte nei combattimenti aerei nel cielo del Vietnam. Anche la parte fotografica non dice niente di nuovo... Molte sono immagini di Phantom in volo, come se ne sono viste tante altre in innumerevoli pubblicazioni. L'unico interesse dal punto di vista modellistico risiede in alcune foto che ritraggono i velivoli parcheggiate nelle piazzole protette, attorniate dai mezzi logistici.

In conclusione: consigliato solo a chi non può vivere senza il Phantom II. MM

BENT & BATTERED WINGS. USN/USMC DAMAGED AIRCRAFTS 1943/53, di Jim Sullivan - Squadron/Signal Publications - US\$ 8,95, Lst. 5,50.

"Ogni atterraggio da cui potete allontanarvi a piedi è un buon atterraggio".

Questa vecchia massima è riportata nell'introduzione di questo libro, che documenta fotograficamente una numerosa serie di disastri, incidenti e danneggiamenti vari capitati agli aeromobili in servizio con l'U.S. Navy e l'U.S. Marine Corps negli anni tra la II G.M. e la Guerra di Corea, sia durante l'attività addestrativa del tempo di pace che a seguito dei danni riportati nel corso di missioni belliche. E in effetti, viste alcune delle immagini, c'è da stupirsi che qualcuno sia uscito più o meno indenne da alcuni degli incidenti (in alcuni casi così definibili solo per voler usare un sottile eufemismo) che vengono proposti.

Per citare un'altra frase celebre (e fare anche alcuni esempi), Mr. Roy Braybrook raccomandò sulle pagine di "Air International" di "guardare sempre gli atterraggi", ed in effetti alcune delle fotografie e sequenze di immagini più spettacolari del libro sono relative ad appontaggi su portaerei: oltre ad arrivare troppo "corti" o troppo "lunghi", magari con il carrello represso ed un po' di cose appese esternamente (serbatoi ausiliari o bombe che dir si voglia) si può anche capottare (pag. 31 F8F-1 Bearcat "beccato" sul secondo giro di un capottamento multiplo), oppure può capitare di volare fuori dal ponte con l'aereo in assetti a volte decisamente estrosi, di andare a sbattere contro altri aerei parcheggiati (pag. 48, sequenza di un F9F-2 che dopo essere passato attraverso la barriera d'arresto di emergenza investe un gruppo di altri Panther parcheggiati poco oltre; pag. 60, F4U-4 che manca i cavi d'arresto, "sega" la coda ad un altro Corsair e finisce direttamente in mare), o anche di perdere alcuni pezzi, se la manovra è effettuata con troppa allegria (pag. 15 F6F-5 Hellcat che perde un po' di razzi; pag. 50, F9F-2 Panther da cui si stacca di netto il muso; pag. 59, AJ-2 Savage che perde un motore ed uno dei serbatoi d'estremità). Tutto questo è sicuramente di grande effetto ed a volte anche abbastanza divertente, almeno per chi, come noi, non è direttamente interessato all'azione.

Per tornare più propriamente al libro, esso consta (come penso si sia ormai capito) di una raccolta di fotografie

in B&N (quasi 170) ed a colori (13), con immagini praticamente di tutti i tipi di aeromobili che hanno prestato servizio con l'U.S. Navy e l'U.S.M.C tra il 1943 ed il 1953; vi è poi una serie di profili a colori disegnati dal solito Don Greer, autore anche del disegno di copertina. Mentre si può forse fare qualche piccolo appunto ai profili (in alcuni casi la sagoma del velivolo è resa in un modo un po' approssimativo) è molto interessante la scelta delle foto, sia per l'indubbia spettacolarità di alcune inquadrature, sia per la presenza di diversi velivoli non molto noti. Dal punto di vista strattamente modellistico si potrebbe obiettare che questa può non essere una pubblicazione eccezionalmente interessante, ma sicuramente può fornire parecchi spunti ed idee originali ai cultori dei diorami. **ADZ**

US ARMY RANGERS & LRRP UNITS 1942-1987, di G.L. Rottman - Osprey Elite Series no. 13 - Osprey - Lst. 5,50.

continua la saga dei volumetti ELITE sempre ben fatti e ottimamente illustrati. Questa volta è il turno dei Rangers e degli appartenenti ai LRRP dal '42 ad oggi. Tutto molto ben fatto, ben scritto, ben illustrato, ma personalmente comincio ad averne abbastanza di vedere sempre, solo e soltanto americani, inglesi, tedeschi e russi. Sembra che la storia ruoti solo su questi perni e che nessun altro abbia mai sofferto, combattuto, vinto o perso al di fuori di queste grandi nazioni. Speriamo di vedere presto qualcosa di nuovo sotto il sole (magari qualcosa sugli eserciti "minori" della prima guerra mondiale, sulle nazioni NATO "minori" e alla via così!). Mah !! **AR**

POLISH ARMIES 1569-1696 (2), di R. Brzezinski - Men at Arms no. 188 - Osprey - Lst. 4,50.

Nuova puntata sugli eserciti polacchi del XVI e XVII secolo dedicata ad eserciti privati, milizie cittadine e mercenari. McBride non smentisce la felice vena illustrativa che lo pone fra i migliori artisti di cose militari antiche. **AR**

HENRY VIII'S ARMY, di P. Cornish - Men At Arms no. 191 - Osprey - Lst. 4,50 .

Ancora McBride a illustrare i fasti dell'esercito di un re passato alla storia più per i letti conquistati che per le terre invase. Sembra comunque che quando non intento a decapitare mogli e a "privatizzare" la Chiesa per fini propri si diletta a guerreggiare con francesi e scozzesi. Una buona lettura su di un periodo negletto che vide il primo esteso uso delle armi da fuoco leggere. **AR**

PRUSSIAN RESERVE, MILITIA & IRREGULAR TROOPS 1806-1815, di P. Hofschroer - Men at Arms no. 192 - Osprey - Lst. 4,50.

Altro capitolo sulle guerre napoleoniche, dedicato questa volta alle milizie di riservisti irregolari prussiani che resero dura la vita nelle retrovie francesi. Il solito Fosten si destreggia abilmente nell'illustrare il tutto. **AR**

THE BRITISH ARMY ON CAMPAIGN 1816-1902 (2): THE CRIMEA 1854-1856, di M. Barthorp - Men at Arms no. 196 - Osprey - Lst. 4,50.

Secondo libro sulle divise britanniche 1816-1902 rivolto alla disanima di quelle indossate durante la guerra di Crimea. Interessanti i figurini dipinti, ma soprattutto le prime foto, scattate sul campo, che ben rendono la tetra atmosfera di una campagna a noi ben nota in quanto il buon Camillo Benso volle a tutti i costi il suo numero di morti per poter sedere fra i vecchi e nuovi grandi dell'Europa ottocentesca. **AR**

TIGER MEET - The 25th Anniversary NATO, OSPREY COLOR SERIES -

Questo volume fa parte di una nuova collana della Osprey che, per sua natura, è destinata ad incontrare il favore di tutti gli appassionati, in quanto la formula del photofile adottata, oltre ad essere la più moderna e consona alle esigenze di chi consulta opere del genere, unisce all'immediatezza delle immagini il piacere di ricavarne quel genere di informazioni che, per qualità e quantità, valgono per noi modellisti molto più di quelle contenute in un qualsiasi altro testo.

Si presenta in forma di reportage fotografico e documenta il Tiger Meet tenuto nel 1986, in occasione del 25° anniversario NATO, nella base aerea belga di Kleine Brogel, già conosciuta dai modellisti per le "incursioni" ivi condotte da Verlinden con gran profitto...

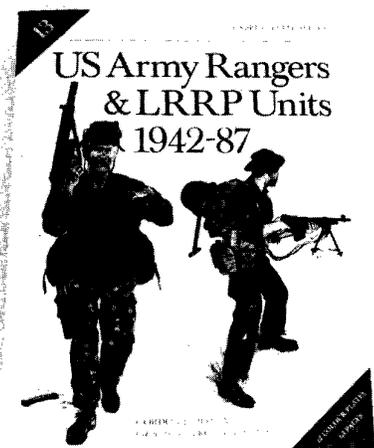
In 128 pagine ripartite in 4 capitoli, vengono descritti rispettivamente: i velivoli di tutti gli squadrons intervenuti al Meet, lo spirito goliardico in cui si svolge questo evento, le fasi operative del Meet, le caratteristiche modifiche folcloristiche apportate per l'occasione alla colorazione dei velivoli e all'equipaggiamento di volo dei piloti.

Brevi ma esaurienti didascalie commentano le foto ed aiutano a distinguere le varie fasi dell'esercitazione.

Unitamente ai celeberrimi RF-4E, F-5, F-15, F-16, F-104, F-111 e Mirage F-1, ampio spazio viene concesso ai G-91 R e T, in servizio presso la forza aerea portoghese, mentre inquadrature close-up arricchiscono la descrizione dei caccia, anche se limitate a solo alcuni di essi.

La qualità delle foto è pari a quelle delle pubblicazioni giapponesi: una elevata definizione delle immagini permette di scorgere, tanto per dare un'idea, le pannellature e le rivettature annegate presenti sulle fusoliere dei velivoli, particolari che vanno assumendo sempre più importanza tra i modellisti, non tanto per la loro realizzazione fisica, quanto piuttosto per le possibilità offerte di applicare le tecniche ad essi correlate (e tra le più rappresentative possiamo citare quelle dell'ombreggiatura). Per concludere il prezzo, circa 20.000 lire, è giustificato dalla qualità del prodotto.

SAVERIO DE FLORIO
TARANTO



BRITISH COMMANDO - SQUADRON/SIGNAL COMBAT TROOPS N° 8 -

E' giunta in redazione l'ultima pubblicazione della casa americana Squadron/Signal riguardante le truppe speciali. Questo libro racconta la storia del reparto più famoso dell'Inghilterra durante la 2a Guerra Mondiale: i famosissimi Commandos, una specializzazione così particolare alla quale solo uomini particolari potevano accedere. Queste persone, fisicamente eccezionali, coraggiose, fuori dal comune, agivano in qualunque paese e su qualsiasi terreno, al fronte o tra le retrovie nemiche. In questa opera viene ricordato dove furono costituiti questi reparti, come aveva luogo il loro addestramento alla sopravvivenza, al combattimento corpo a corpo, all'uso di tutte le armi da fuoco e da taglio e a come superare ostacoli naturali ed artificiali.

Il libro ricorda le imprese epiche che fecero grandi questi uomini ma, oltre alle imprese vittoriose, troviamo alcune pagine sulla tragica esperienza di Dieppe in Francia che vide l'insuccesso di questi reparti e dello sbarco stesso e che costituì comunque utile esperienza per lo sbarco in Normandia dove i commandos ebbero un ruolo importantissimo nel preparare il terreno ai reparti regolari dell'esercito inglese. Il tutto scritto da Leroy Thompson è corredato da ottime tavole a colori di chiaro stile inglese realizzate da Ken Mac Swan e dai disegni in bianco e nero di Joe Sewell.

CARLO PECCHI - IPMS MODENA

FLYING FORTRESS - THE BOEING B-17 di Ernest R. Mc Dowell - SQUADRON/SIGNAL PUBL. \$.7,95/fat.5,95 -

Nella collana dei volumetti brosurati in formato A4 che la Squadron pubblica a completamento dei più agili "in action", questo è l'ultimo titolo che va ad aggiungersi in una serie già numerosa e con un buon successo, dovuto alla formula delle numerose immagini condite con buoni profili a colori e un prezzo ancora abbordabile. Le premesse sono rispettate anche in questo caso: in 80 pagine le foto abbondano, pur se alcune di esse sono di dimensioni troppo piccole, e il testo è ridotto al minimo, cioè una veloce e un po' arida cronistoria dei reparti che operano sul B-17 durante la 2a Guerra Mondiale. Non mancano nemmeno i piacevoli profili del buon Don Greer (ce ne sono ben 40), insomma una pubblicazione più che onesta, che mantiene tutto ciò che promette, ma a cui non si debbono chiedere l'approfondita analisi tecnica o storica del velivolo che competono a opere di dimensioni (e prezzo) ben più ragguardevoli.

ABZ

Review samples kindly supplied by OSPREY Ltd,
european distributor of SQUADRON/SIGNAL Inc.

COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

DAL MONDO DELLE RESINE

Per i patiti di mezzi strani, moderni e sicuramente stravaganti ecco le novità annunciate dalle varie case francesi ed inglesi per quest'anno. Si tratta naturalmente di previsioni di uscita non sempre rispettate con puntualità cronometrica, ma si sa che il modellista è un essere paziente. Chi ancora non ha mai visto un modello in resina resterà colpito dalla qualità raggiunta da questi, per niente invidiabile ai ben più noti kit ad iniezione, anzi!

AL-BY (Armando Rossi, C.P. 43, 41010 Saliceto Panaro, Modena)
Scala 1/72: Sdkfz 231, T70/A, Torretta T34/85, Conv. SU85, Conv. SU85, Conv. SU122/2, Horch Kfz 70/81, Torretta Sherman 105 mm., Torretta Firefly.

Scala 1/35: Chenillette Lorraine 37L, Sdkfz 135/1 (chenillette Lorraine 37L con cannone da 155 mm.), Char Renault Bibis, Renault FT17, Renault B2.

CROMWELL MODELS (65 Cromwell Street, Glasgow G20 6UN, Scotland, Gran Bretagna)

Scala 1/76: Warrior APC, Saladin, ZSU 23/4, PT76, M109, M109A1, Ratel, T62, M88.

MILICAST GLASGOW (990 Pollokshaw Road, Shawlands, Glasgow G41 2HA, Scotland, Gran Bretagna)

Scala 1/76: Staghound Mk.1, Staghound Mk.3, Greyhound M8, Cromwell Mk.V, Panther Ausf.F, Challenger, M18 Hellcat, M26 Dragon Wagon, M10 tank destroyer.

DAL MONDO DELLE PLASTICHE INIETTATE

Probabile che molti dei modellisti più giovani non sappiano o ricordino quale impatto ebbero i kit AIRFIX sulla formazione modellistica degli attuali sessantottini o presunti tali che pullulano nelle mostre di tutta Italia e nel mondo. Esseri incredibili, prolissi, totalmente dediti all'hobby, senz'altra ragione di vita che non l'acquisto dell'ultimo libro di Zaloga o Drendel. Se tali sono gli italiani figuriamoci gli inglesi! Ecco allora nascere alcuni anni fa una ditta decisamente artigianale risoluta a rinverdire i fasti della gloriosa casa albionica. La J.B. Models, 27 Hereward Way, Deeping St. James, Peterborough PE6 8QA, England, Gran Bretagna, ha cominciato producendo un bellissimo modello di Land Rover LWB in 1/76. Gran bella realizzazione, curata come solo un modellista

può fare. Le vendite, praticamente solo in Gran Bretagna, andarono benino e la piccola impresa raccolti nuovi fondi si è gettata a capofitto nella realizzazione di un best-seller: M113 ACAV. Naturalmente tutto e sempre in 1/76 perché i cari cugini d'oltre Manica disconoscono completamente la 1/72 a-borrendola e tollerano la 1/35 perché non c'è altro sul mercato. Il modello in questione è decisamente meglio dei nuovi ESCI alquanto rozzi e semplificati all'eccesso. I cingoli sono stampati in tutt'uno col treno di rotolamento, completi dei loro dentini di guida, il tutto si assembla con velocità fantastica e senza problemi di sorta. Unico neo le mitragliatrici e lo scudo tipicamente ACAV un pochetto sovradimensionati, ma facilmente correggibili sfogliando le pagine di una qualsiasi rivista che reclamizza le conversioni in resina pullulanti sul mercato. Le novità annunciate sono: Land Rover LWB con tettuccio rigido e rimorchio G.S. 3/4 ton., Land Rover con tettuccio in tela e rimorchio G.S. 3/4 ton., BMP APC ovvero la via russa all'M113 !!! Tenete d'occhio questa minuscola ditta con queste super idee e aiutata, con i vostri acquisti, a divenire una realtà non circoscritta ai soliti quattro gatti. I prezzi, tra l'altro, sono decisamente allineati alla concorrenza. L'indirizzo lo sapete, la carta non manca, visto che ormai non si vedono più alberi mentre la china, sotto forma di penne biro, nell'era della comunicazione non può certo mancare al corredo del perfetto modellista.

ARMANDO ROSSI

NOVITA' REPLICA: E' arrivata in Italia una nuova torre per il T-34/42 in scala 1/35 della Tamiya. Questo carro verrà importato dal 1988 anche nel nostro paese.

La torre è la versione fusa di quella fornita nella scatola della Tamiya. Il modello è realizzato in resina molto buona e facilmente lavorabile. Con questa realizzazione la casa francese offre un'ulteriore possibilità di costruire una curiosa quanto non insolita conversione su questo carro russo.

Anticipo che il kit comprende solamente il guscio esterno della torre il quale sarà da completare con altri particolari forniti dalla scatola di montaggio. Il costo del modello si aggira sulle fit. 10/12.000. Sempre della Replica è uscita anche la conversione dello Jagdpanther I° tipo su scafo Panthera per realizzare uno di questi carri nella versione ini-

ziale. La conversione fornisce scudo, cannone e alloggiamento dell'affusto nella versione saldata. Anche questa conversione ha un prezzo di 10/12.000 lire. Ovviamente come base si utilizzerà la scatola in scala 1/35 della Tamiya che fornisce il carro nella sua 2a versione con l'alloggiamento del cannone imbullonato.

CARLO PECCHI - IPMS MODENA

TAMIYA 1/35 LVTP7 A1

Quando ormai sembrava che la TAMIYA avesse dato forfait standosene parecchio zitta nel settore militare in 1/35 per almeno due anni, eccola ritornare alla grande proponendo ben cinque nuovi modelli, di cui una novità assoluta: lo LVTP7A1, appunto. Mentre per T34/85, M113ACAV, M4A3E2 Jumbo, e Type 97 Shinhoto si tratta di un riaggiustamento e abbellimento di scatole preesistenti con il cingolato anfibio dei Marines siamo nell'inebriante settore della vera e propria primizia modellistica. Ottima la scatola magnificamente illustrata e davvero completo il foglio istruzioni.

Ciò che lascia sconcertati è innanzi tutto la scelta della versione A1 che sta attualmente entrando in servizio giustappunto coi soli U.S. Marines e che tarpa un tantino le ali ai pindarici voli tipici del modellista medio che vorrebbe senz'altro realizzare un veicolo italiano (ebbene sì, anche noi ne siamo dotati), sud-coreano od argentino (usato nelle Falklands) come giustamente suggerito dal volumetto di S.J. Zalog "Amtracs" edito per i tipi della Osprey nella serie Vanguard con il N° 45. Sfortunatamente tutti i sopra citati eserciti possiedono LVTP7 vecchio tipo che differiscono leggermente; occorrerà quindi riconvertire il nostro modello ad altro standard eseguendo facili, ma indispensabili, operazioni di chirurgia, mi si permetta l'accostamento, plastica. Riassumendo: eliminazione delle nicchie rettangolari per le luci anteriori con conseguente chiusura delle stesse e risistemazione dei faretto in appropriate sedi circolari ricavate nel muso; i supporti delle antenne radio site nel modello a ridosso del portellone di carico posteriore andranno eliminate e le antenne sistemate giusto dietro le varie cupole della parte frontale nella stessa direttrice. La torretta con la mitragliatrice dovrà essere modificata eliminando i fumogeni e altri piccoli particolari mentre delle due botole sull'altro lato quella più arretrata andrà abbassata portando i visori a contatto con lo scafo. Speriamo comunque di poter pubblicare quanto prima un articolo che descriva approfonditamente queste modifiche guidandoci alla realizzazione di un esemplare magari coreano. Le note appena esposte altro non sono che brevi cenni per consentire un primo approccio al problema e sono quindi da prendersi con beneficio di inventario, pur essendo basate su documentazione fotografica. Un certo sconcerto mi è stato creato anche dalla decisamente spartana quantità di pezzi presenti nella scatola. Abbiamo infatti tre sole stampate (di cui due perfettamente identiche!) oltre ai due semigusci dello scafo e ad una bustina contenente un assale metallico, i perni soffici per permettere alle ruote di girare e una cordicina facente funzione di cima di an-

coraggio. Secondo a ruota le decals, sempre elleniche nella loro dotazione. Alla faccia del risparmio!! direbbe il saggio. Di interni neanche a parlarne, di soldati acclusi giusto un grazioso sebbene urlante e imprecante capocarro (probabilmente un duro sottufficiale stile "Full Metal Jackets") e tanto vi basti. Quindi chiudere accuratamente tutto quanto possibile non lasciandosi traviare da quanto scritto sulle istruzioni circa questa ghiotta opportunità. In caso, diabolicamente perseverando in voi l'aspetto "tutto aperto" che talvolta colpisce anche verlindiniani fanatici, vogliate mantenere anche il più piccolo oblò spalancato abbiate la compiacenza di realizzare tutti gli interni e una squadra di venticinque uomini. Avete comunque tutta la mia stima, comprensione ed incoraggiamento. Nonostante tutto ci troviamo comunque pur sempre in presenza di un gran bel modello decisamente imponente (ben 23 cm.) e dotato di un certo appeal. Gli stampi sono decisamente all'altezza dei tempi, finissimi e ben rendono l'aspetto vagamente bovino del mezzo reale. Si tratta naturalmente di un giudizio estremamente personale, ma i mezzi anfibi e le azioni loro riguardanti hanno sempre esercitato un fascino particolare dovuto probabilmente all'ambiente particolarmente ostile nel quale sono chiamati ad operare. Decisamente ben fatto Mr. TAMIYA mentre adesso aspettiamo che un qualche volenteroso modellista metta mano a carta e penna indicandoci come realizzare un mezzo dei Lagunari o del San Marco che se lo sono pure portati a Beirut.

ARMANDO ROSSI

FIAT G.50 - KIT IN RESINA, SCALA 1/72, DI CARLO D'ESTE £.30.000

E' da poco disponibile sul mercato amatoriale, destinato cioè ai più appassionati e smaliziati, questo kit in resina poliesterica dedicato al Fiat G.50, realizzato a mano in tiratura limitata a 1.000 esemplari da un modellista italiano che ha giustamente pensato di rendere miglior giustizia a questo famoso caccia di quanto non abbia fatto l'ormai desoletto modello Airfix, che si aggira per la piazza già da un paio di decenni. Lodevole iniziativa dunque, vediamo perciò di approfondire la conoscenza con questo modello che si presenta in una anonima scatola di robusto cartone, imbottita di gommapiuma per proteggere il contenuto che comprende un foglio di istruzioni in più schematico ma abbastanza chiaro e le parti in resina che ci interessano; in due pezzi soli troviamo l'ala e la fusoliera con gli impennaggi, mentre la maggior parte dei particolari di dettaglio come il motore, l'elica e il carrello sono racchiusi in una stampata a parte. Questi ultimi non sono molto facili da separare e necessitano di un buon lavoro e "sbarbatura" per essere utilizzati; alcuni di essi poi sono francamente deludenti, come l'elica, il sedile del pilota e le gambe del carrello e fanno venir voglia di cercare un sostituto nella personale banca dei pezzi.

Ma occupiamoci delle parti principali che costituiscono la base del modello in questione. E' chiaro che essi sono stati realizzati usando come base il vecchio kit Airfix opportunamente riveduto ma il risultato finale non è un successo totale. La fusoliera presenta un eccellente dettaglio superficiale in negativo, quasi esente da difetti come bolle d'aria o altro, ma la sua faccia inferiore è più granulosa del resto, difetto ovviabile con una leggera passata di carta abrasiva. L'impennaggio verticale è valido, ma quelli orizzontali sono un po' troppo spessi (specialmente i bordi d'uscita) e la loro posizione è troppo arretrata di alcuni millimetri. Le dimensioni generali come lunghezza e altezza sono certamente più precise che nel G.50 Airfix, ma non si può dire lo stesso della larghezza: le sezioni sono leggermente "magre" e questa imperfezione, accomunata ad una capotta motore esuberante di circa 1 mm., contribuisce a creare una luce eccessiva tra fusoliera e flabelli di raffreddamento. Possono sembrare misure e dettagli insignificanti, purtroppo sono quelli che determinano l'aspetto di un modello, buono o cattivo che sia. Proseguendo nell'esame, l'interno della cabina è scavato nel pieno della fusoliera e oltre a un sedile e una cloche, ben difficilmente potrà ospitare una pedaliera e un cruscotto. E' fornito anche un piccolo parabrezza stampato in acetato, molto granuloso. Le carenature per le due mitragliatrici sono troppo pronunciate, ma davanti ad esse la fusoliera termina in una buona contronaca su cui si può montare direttamente



Ringraziamo la ditta FANTASYLAND per la collaborazione.

il motore, del cui diametro si è già detto. I dettagli dello stellare però sono molto buoni, come pure le scanalature per le armi, la presa d'aria inferiore e l'anello frontale.

Veniamo ora all'ala, anch'essa con origini "britanniche", pure qui l'intradosso ha una finitura più ruvida dell'estradosso, ma appena avvertibile. Veramente molto buono il dettaglio superficiale, insieme alle dimensioni generali e le sezioni. Sono abbastanza spessi i bordi d'uscita, ma si può rimediare con una ripassata alla lima, la resina è robusta e non causa problemi di fragilità. I vani del carrello sono profondi quanto basta e delimitati internamente, piuttosto la loro sagoma (come quella nel G.50 Airfix) è leggermente sospetta, ma ci si può passare sopra perché è un'anomalia poco appariscente. E ci si ferma qui perché il kit non include decals o indicazioni di colorazione.

In definitiva questo modello è il risultato dell'iniziativa di un singolo appassionato certamente da incoraggiare: se ne può infatti ricavare una buona riproduzione del Fiat G.50 ed è un deciso passo avanti rispetto all'anziano omologo della Airfix. Non è però il kit definitivo e abbisogna pur sempre di una buona mole di lavoro per ovviare ad alcuni difetti, ciò che deve fare riflettere in relazione all'elevato prezzo di vendita. Lo si può comunque richiedere al negozio specializzato Cavallino Rampante, Via S. Martino e Solferino, 19 - 35100 PADOVA (tel. 662845).

Si ringrazia il Dr. Carlo D'Este per aver fornito il kit recensito.

DECALS TAURO MODEL

Tre fogli di decals nuovi, con una destinazione modellistica molto specifica, sono disponibili dalla prolifica ditta torinese. L'Art. 522 comprende un set completo di stencil per un F-86E Sabre in 1/32, l'Art. 512 ha tre serie di stencil complete per Tornado, MB.326 e F-86E in 1/72 mentre l'Art. 526 include tutto il necessario per decorare un F-86E della pattuglia acrobatica della 2a Aerobrigata (Lanceri Neri) o della 4a Aerobrigata (Cavallino Rampante) o un F-84F Thunderstreak della 5a Aerobrigata (Getti Tonanti) negli anni '50-'60.

In tutti e tre i fogli esaminati, la stampa e la realizzazione generale sono molto buone: con una lente di ingrandimento si possono anche leggere le stencil più piccole in 1/72. Purtroppo è riapparso il problema della densità del colore: nel caso del rosso infatti, se la decal è applicata su un fondo scuro si ottiene un colore bruno non proprio esatto, ma tutto sommato accettabile nel caso delle scritte più piccole. Rimane da dire che i fogli delle istruzioni sono abbastanza chiare pur avendo le retinature che indicano i colori un po' impastate; la posizione di ogni decal però si trova agevolmente, anche nel caso delle stencil. C'è quindi di che rendere contento il modellista appassionato di soggetti italiani.

Non ci è stato comunicato il prezzo di ogni foglio che tutta via è reperibile nei migliori negozi di modellismo o direttamente alla TAURO MODEL, Via S. Domenico, 16 - 10022 OSELLE-CAR MAGNOLA (TORINO), che ringraziamo per aver fornito gli esemplari recensiti.

Alberto Zanfi

RADAR DAYS di E.G. BOWEN - EDITORE ADAM HILGER - U.K. - 220 pagine - Est. 12.50

Anche se questa opera esula dagli standard delle pubblicazioni che recensiamo penso che vi siano alcuni di noi così appassionati sulla seconda guerra mondiale e relative apparecchiature tecniche usate da essere interessato a "RADAR DAYS". Il volume, in lingua inglese, contiene poche fotografie (33) ed alcuni disegni. La parte più interessante è il testo. Infatti l'autore iniziò la sua attività lavorando al radar con Watson Watt nel 1935 e descrive qui in tredici capitoli le peripezie di questa grande scoperta dalle origini al 1943 con puntate sulle intercettazioni aeree durante la Battaglia d'Inghilterra e la caccia ai sommergibili avversari nella Battaglia dell'Atlantico. Tra le illustrazioni ne troviamo finalmente una del famoso MAGNETRON, cuore del radar, scienziati e, infine, velivoli con varie antenne.

Un libro di storia che consiglio a chi sa l'inglese e desidera

ra conoscere fatti inediti sul RADAR.

In vendita da: ADAM HILGER - TECHNO HOUSE, REDCLIFFE WAY, BRISTOL BS1 6NX - ENGLAND.

Giorgio Pini

I RECENSORI:

Marco Mai....."MM".....Centro di Modena
Armando Rossi....."AR".....Centro di Modena
Alberto Zanfi....."ABZ".....Centro di Modena
Aldo Zanfi....."ADZ".....Centro di Modena



M-113 ACAV 1/35 TAMIYA Est. 22.000

Dopo lunghe e penose attese anche in Italia è giunto il nuovo modello del trasporto truppe da combattimento M-113 ACAV. Il veicolo non si differenzia in alcun modo dal vecchio modello Tamiya ma viene corredato di particolari nuovi per realizzare ciò che fu un cavallo da battaglia per gli americani in Vietnam. Infatti dentro alla scatola troviamo le mitragliatrici e gli scudi per la protezione sui lati del veicolo e tutto il necessario per realizzare la cupola rotonda del capocarro. Altro materiale aggiunto nella scatola è la rete metallica, figurini in pose diverse dalla precedente scatola, oltre a un AK-47, RPG-7, ed altre armi di produzione U.S.A.. Per quanto riguarda le decals, ben realizzate, riproducono alcuni esemplari famosi. In particolare nello stesso foglio troviamo tutto il necessario per rifinire una bottiglia di birra Budweiser, la lattina di Coca Cola e pacchetti di sigarette Marlboro e Winston.

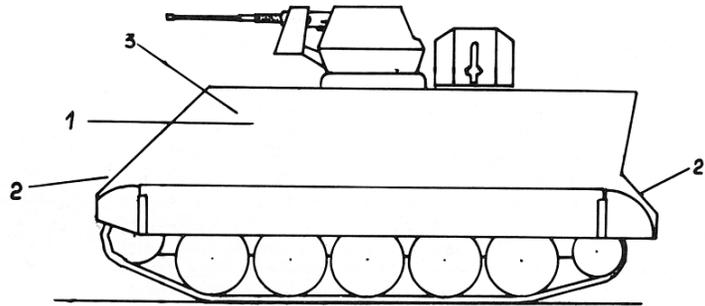
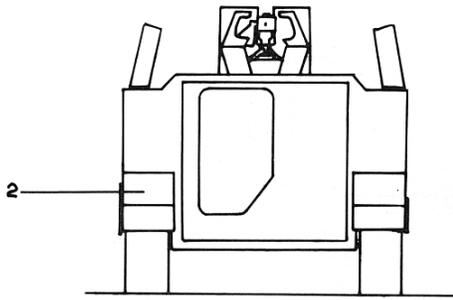
Ringraziamo la ditta FANTASYLAND, esclusivista per l'Italia della TAMIYA, per averci fornito la possibilità di visionare il modello.

Il trittico raffigura un blindato M-113 ACAV con i colori e le insegne dell'Esercito Regolare del Libano, durante la decennale guerra civile. E' bene chiarire che nel corso di questo conflitto tuttora in corso ogni fazione ha il proprio esercito con relativi simboli di riconoscimento.

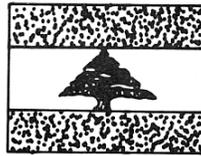
Il carro è di colore verde oliva classico, come illustrato nel profilo. Oltre alla targa (rif. 2) che viene scritta in bianco sul verde del carro, troviamo due numeri (rif. 3 e 4) entrambi bianchi scritti sul carro con un gesso, uno situato anteriormente ed uno sulla fiancata sinistra; questi numeri indicano la collocazione del carro all'interno del reparto. Non sono ben chiari i simboli dei reparti, ma come dimostra una delle foto, essi vengono coperti dalla bandiera nazionale che viene attaccata sui fianchi del carro con del nastro adesivo, essendo di carta. Le dimensioni dei sono le seguenti: targa e bandiera cm. 32,5 x 24 mentre la cifra araba sul lato è cm. 50 di altezza per cm. 20 di larghezza ed il numero sul frontale è di cm. 50 x 50. Questi dati sono relativi al soggetto di cui possiedo una documentazione fotografica, ma variano da carro a carro in quanto i simboli sono tracciati a mano libera.

Ringrazio la signorina Maha Beydoun per la gentile collaborazione fornita.

CARLO PECCHI - IPMS MODENA



DISEGNI DI CARLO PECCHI ©
I.P.M.S. MODENA

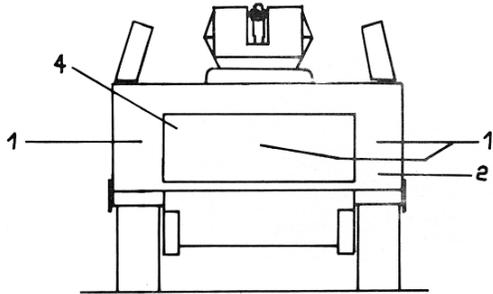


1- BANDIERA NAZIONALE

VERDE

ROSSO

BIANCO



٥١١٦٧٢

2- TARGA VEICOLO

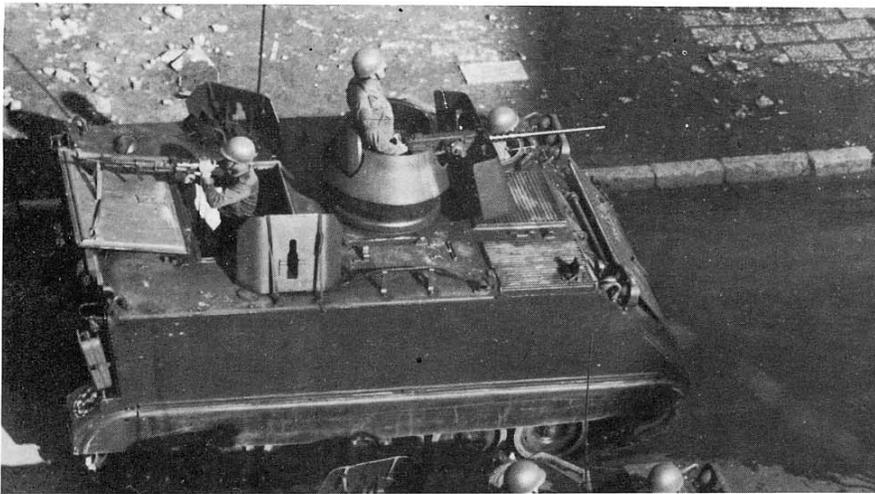
البيش

٣ = 3

١١٢-4

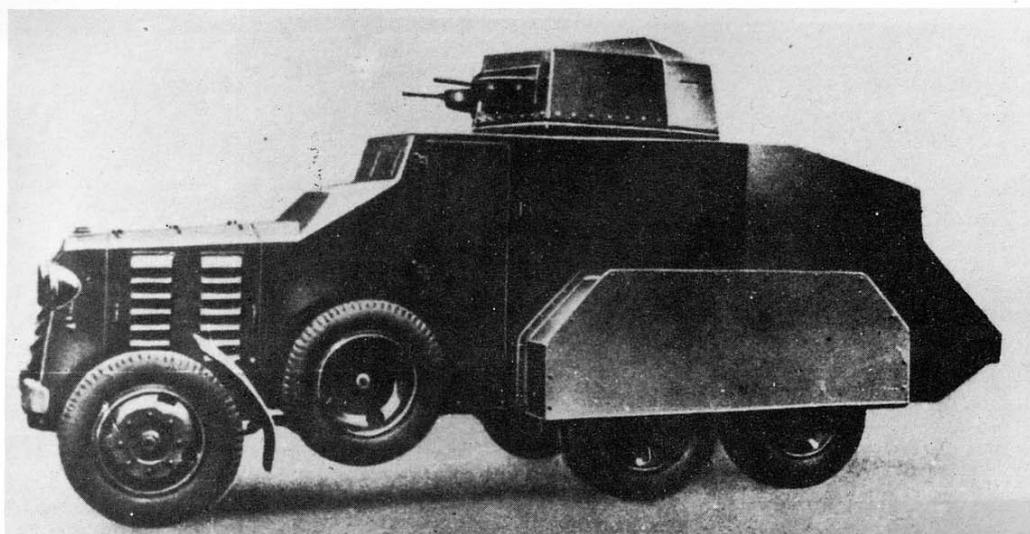
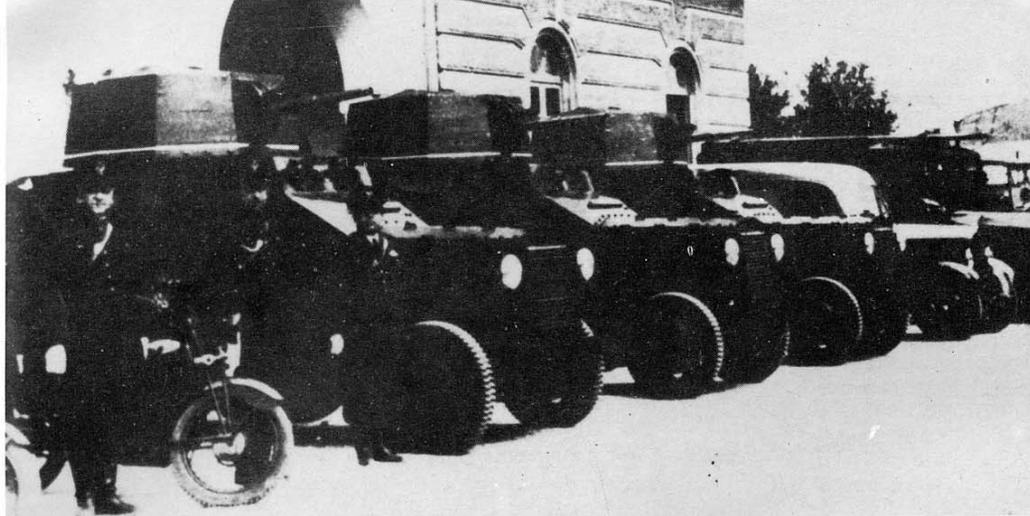
QUESTE DUE CIFRE RICLASSIFICANO IL CARRO ANNULLANDO LA TARGA (RIF. 3-4)

PECCHI © 87



Fotografie di M 113 a Beirut scattate durante una parata per la festa nazionale e nel corso di un pattugliamento di una zona "calda". (foto M.B.)





Fiat 611 armata di cannone da 37 mm. ripresa nel cortile di una caserma della Polizia.

Fiat 611 con torretta armata di mitragliatrici calibro 6,5 mm.

Jagdpanther di 3/4 anteriore destro. Foto ripresa nel museo svizzero di Thun. (foto Carlo Pecchi)



