

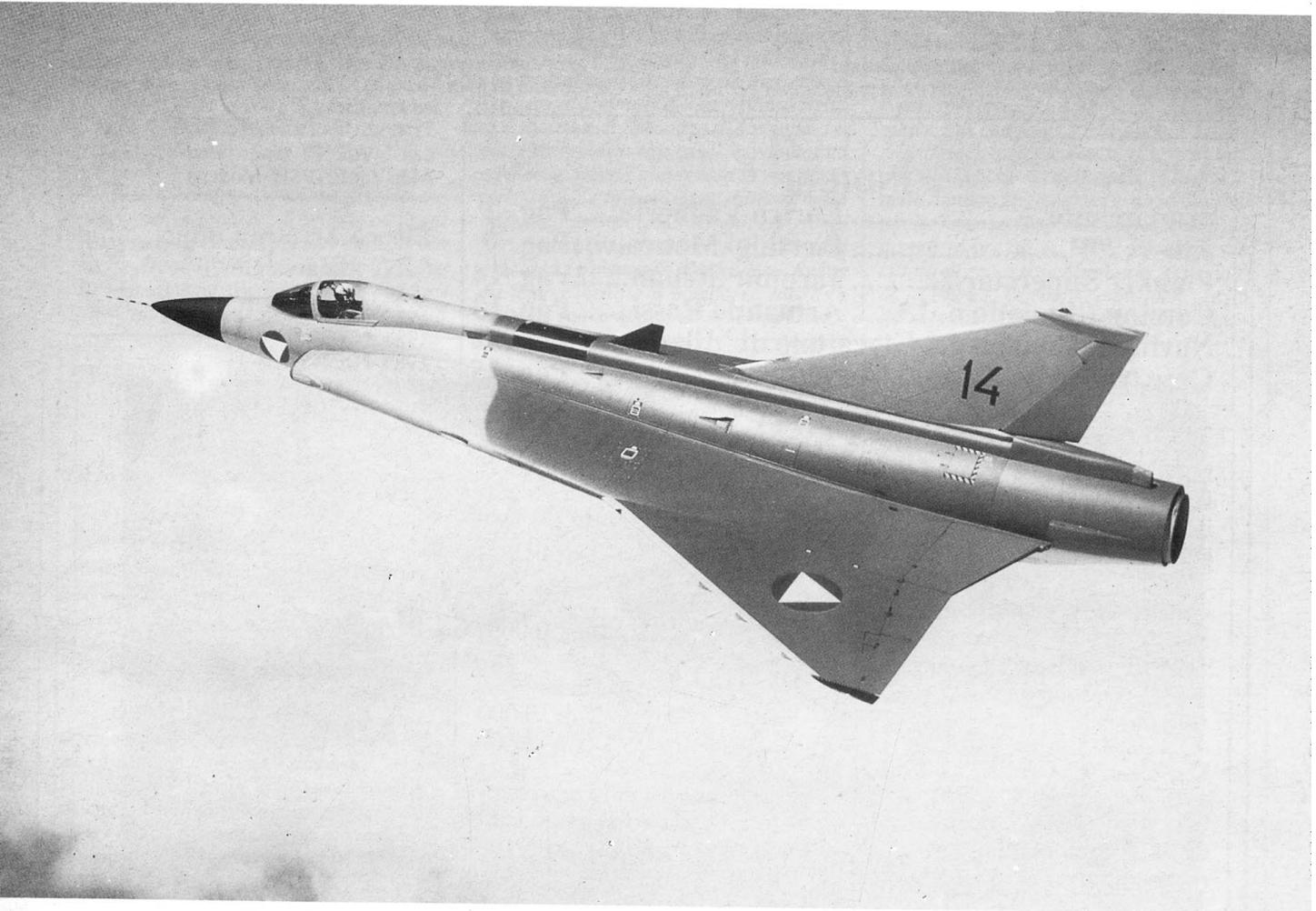


# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 21 N. 1 1990

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

## LE LEGGI DI MURPHY PER I MODELLISTI:

**Legge di Murphy:** *Se qualcosa può andare male, andrà male.*

**Leggi di Mc Kowsky, o dei pezzi caduti:**

1) *La probabilità di lasciar cadere un pezzo di un modello sul pavimento è inversamente proporzionale alla dimensione del pezzo.*

2) *Quanto più il colore del pezzo è simile a quello del pavimento, tanto maggiori sono le probabilità di lasciarlo cadere.*

3) *Un pezzo caduto rimbalzerà fino al punto meno facilmente raggiungibile della stanza.*

**Corollario:** *Se l'oggetto che cade è pesante o appuntito, arriverà sul vostro piede prima di seguire la terza legge.*

4) *Non appena inizierete a cercare un pezzo caduto, lo troverete calpestandolo.*

**Leggi di Downey, o dell'inerzia:**

1) *Quanto più grande il numero di kits non costruiti che possedete, tanto più piccolo è il numero di quelli che effettivamente costruite.*

2) *I modelli non costruiti si espandono fino a riempire tutto lo spazio disponibile.*

3) *Il materiale di documentazione si espande oltre lo spazio disponibile.*

4) *La documentazione aggiuntiva genera confusione, non chiarificazione.*

**Costante di Brook:**

*Non esiste una cosa simile ad un modello perfetto.*

**Principio di Kuklinsky, o dell'apparenza:**

*Un modello vacuform costruito a metà impressiona per la*

*vostra abilità, un modello vacuform finito è semplicemente come tutti gli altri.*

**Leggi della plastica impazzita:**

1) *La colla in tubetto fa i fili solo in presenza di trasparenti.*

2) *La vernice fa incrinare le giunture.*

**Teorema del grosso dito:**

*La difficoltà nel raggiungere una giuntura per stuccarla è direttamente proporzionale alla dimensione della fessura.*

**Progressione di Pukala:**

1) *Non appena autocostruite un modello, qualcuno ne realizzerà il vacuform.*

2) *Non appena terminate il vacuform, verrà commercializzato un uguale modello ad iniezione.*

3) *Non appena convertite un modello ad iniezione nella versione da voi desiderata, un kit di questa particolare variante verrà commercializzato da un'altra ditta.*

4) *Non appena avrete finito il modello, ne uscirà uno migliore.*

**Legge di Spellerberg, o delle differenze finite:**

*Secondo l'opinione di molti, la differenza tra l'essere diverso e l'essere sbagliato è piccola e facilmente superabile.*

**Ipotesi di Saxton:**

*La probabilità di trovare un errore in un modello aumenta esponenzialmente dopo che l'avrete presentato in un concorso a premi.*

**Corollario:** *Quanto più importante il concorso, tanto più grande è l'errore.*

**Legge di Sam Clemens, o della divergenza:**

*C'è la documentazione e ci sono i modelli, ma mai entrambi.*

**Commento di Mrs Murphy:** *Ricordate che mio marito era un ottimista !!!*

Tradotto liberamente da "IPMS-Usa Update" Vol. 17 no.3, Nov/Dic 1981 da Aldo Zanfi, IPMS-Modena

## INDICE:

|  |                          |         |
|--|--------------------------|---------|
| Bradamante .....                                 | Enrico Vaglieri .....    | Pag. 1  |
| Jak-9U/9P .....                                  | Pierluigi Moncalvo ..... | Pag. 7  |
| Flanker Superstar .....                          | Jaromir Stepan .....     | Pag. 14 |
| Camion Blindado n. 13 .....                      | Armando Rossi .....      | Pag. 18 |
| Novità dal Salone del Giocattolo di Milano ..... |                          | Pag. 22 |
| Cose Nuove da Tutto Il Mondo .....               |                          | Pag. 25 |

Pubblicazione Ufficiale della IPMS - ITALY per i propri iscritti. Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

-All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:  
Giorgio Pini

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

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

IPMS - ITALY  
Casella Postale 36  
P.O. Box 36  
41010 Fossoli  
Italy

Quote sociali per l'anno 1990:  
Soci Junior:.....Lit. 15.000  
(fino a 18 anni)  
Soci Senior:.....Lit. 30.000  
(oltre i 18 anni)  
Socio Sostenitore  
(quota minima.....Lit. 50.000)

1990 Membership Dues:  
Europe .....Italian Lire 30.000  
Overseas.....US \$ 35,00

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

Giorgio Pini  
C. P. 36 - P.O. Box 36  
41010 Fossoli (Mo)  
Italy

## Elenco Arretrati disponibili de "Il Notiziario IPMS":

1979 -No. 2  
1981 -No. 1  
1984 -No. 2  
1985 -No. 1-3/4  
1986 -No. 2-3-4  
1987 -No. 1-2-3/4  
1988 -No. 1-2-3/4  
1989 -No. 1-2-3/4

Il costo di ogni copia arretrata è di lire 4500.

## IN COPERTINA:

Pur non attinente ai contenuti di questo "Notiziario" abbiamo scelto questa splendida immagine di un SAAB 350E "Draken" ripreso nei colori della Forza Aerea Austriaca, uno schema in tre toni di grigio molto "stile F-16". Foto Saab-Scania.

## RINGRAZIAMENTI:

Un ulteriore grazie a Marco Varone che con la solita pazienza mi ha somministrato altre lezioni della nobile arte del "DeskTop Publishing".  
Un ringraziamento particolare al Dr. Bruno De Biasi che con estrema gentilezza si presta a stampare le matrici delle pagine del "Notiziario".

Ci scusiamo con i Soci per l'affrettata edizione del Notiziario 3/4 1989, relizzato con il vecchio sistema onde uscire entro dicembre. Da questo numero l'impaginazione avverrà sempre tramite computer. Giorgio Pini..

**In Redazione  
- Marco Mai -**

# Bradamante

La donna-guerriero dell'Orlando Furioso

**Enrico Vaglieri**

Disegni di

**Francesco Cucinella**

Foto di

**Olimpio Fantuz**

**Conegliano**

**Veneto**

## CENNI STORICI.

**C**onsentitemi qualche piccolo accenno per inquadrare l'Ariosto ed i suoi personaggi, prima di parlare del figurino stesso. Intanto dirò che ho scelto proprio Bradamante perchè mi attraeva particolarmente riferirmi, invece che alla solita

immagine pittorica, ad una descrizione letteraria. E secondariamente, ho voluto rappresentare la donna-guerriero per l'originalità del ruolo che le è attribuito. Originalità che era prima di tutto sentita nelle stesse corti rinascimentali, in cui, come è ben noto, la donna aveva ereditato dall'ultimo medio evo la sua ben netta posizione sociale e non aveva ancora potuto mutare nulla di quella condizione. L'Ariosto, nato nel 1474, primo di 10 fratelli di cui si dovrà occupare ben presto, è figlio del capitano della cittadella di Ferrara. Incarico assegnato da Ercole I d'Este, duca al quale rimane legato lo stesso Ludovico. Seguirono alcuni anni di studi giuridici mal sopportati, a Rovigo al seguito del padre; alla sua morte nel 1500, dovette mettersi al servizio di Ippolito d'Este, quinto figlio di Ercole I e di Eleonora d'Aragona. La corte di Ippolito era assai movimentata e freneticamente impegnata in opere diplomatiche e in campagne militari nella battutissima Italia del tempo. L'Ariosto per contro desiderò sempre una vita quieta che raramente poté godere. Aveva da tempo iniziato a comporre satire in versi sul suo tempo, sonetti e composizio-

ni drammatiche. Avendo gli Este aderito nel 1500 alla Lega di Cambrai contro Venezia, fu necessario inviare degli ambasciatori a Roma per calmare le ire del bizzoso Giulio II, ed essendosi distinto Ludovico in molte occasioni, fu scelto come diplomatico nonostante la sua predisposizione per l'"ozio" letterario. Dopo pochi anni, salito al soglio pontificio Leone X, amico personale dell'Ariosto, questi poté godere di maggiore tranquillità. Ed ebbe così il tempo di far pubblicare i primi 40 canti del suo capolavoro, composti tenacemente nonostante gli affari pubblici tanto onerosi. Fu nel 1515 che Giovanni Mozzocco di Bondeno stampò la prima edizione dell'Orlando Furioso. Nel poema sono contenuti molti elogi al Duca padre, il quale però, contro ogni speranza di Ludovico, non fece niente più che favorire la pubblicazione ed elogiare insieme con tutti i cortigiani d'Italia la bellezza dell'opera. Fin dall'inizio dunque gli fruttò un gran plauso ma poche finanze. Dopo un breve periodo di disgrazia presso gli Este, dovuto al suo rifiuto di recarsi in Ungheria al seguito di Alfonso I, fu riavvicinato ben presto dalla famiglia ferrarese e gratificato ina-





## BRADAMANTE SFIDA A DUELLO RODOMONTE

DISEGNI DI: CUCINELLA FRANCESCO  
I.P.M.S. SEZ. CONEGLIANO

spettatamente di un assegno mensile di sette scudi d'oro, cioè neanche 100.000 lire di oggi! In compenso, abitando nella stessa corte, fu lasciato in pace a comporre le sue ottave in versi. Perché il Duca avesse cambiato atteggiamento non è dato sapere; probabilmente temeva gli apprezzamenti malevoli della gente dal momento che non proteggeva ed aiutava un poeta già molto noto. Ma nel 1521 morì Leone X. Gli abitanti della Garfagnana, regione montuosa nella provincia di Lucca, che durante il suo pontificato erano passati sotto il governo fiorentino, si ribellarono e chiesero un governatore agli antichi dominatori: gli Este. Così nel 1522 Ariosto si recò, anche perché per temporanee ristrettezze economiche la Corte gli aveva sospeso lo stipendio, a Castelnuovo, capoluogo della Garfagnana a 274 M. di altezza e con un clima assai difficile. Per tre anni il "Commissario" affrontò con fermezza e prudenza ogni tipo di delitto e di insurrezione. Nel frattempo riuscì anche a risparmiare qualche soldo, il che al ritorno a Ferrara gli permise di costruirsi una propria casa, in cui rifugiatosi a comporre, si diletta anche di giardinaggio nonostante la sua proverbiale disattenzione, per cui ad esempio, per anni disse di coltivare capperi mentre erano sambuchi! Qui preparò con l'aiuto della moglie gli ultimi sei canti del poema che uscì in edizione definitiva nel 1532. Se la morte non lo avesse colto un anno più tardi, per una cronica malattia alla vecchiaia, sarebbe stato incoronato poeta

con tanto di lauro, a Mantova alla presenza di Carlo V d'Asburgo. Fu invece sepolto per sua volontà senza pompa ed onorato, solo in seguito, da un monumentale sepolcro ancor oggi visitabile nella Sala Maggiore della Biblioteca Comunale di Ferrara. Di Ariosto uomo si ricorda soprattutto la bravura avvincente nella lettura pubblica, la simpatia con ogni tipo di persona e la stima di dotto che sapeva suscitare. In gioventù Ludovico aveva spesso sentito narrare le storie del Conte di Scandiano, Matteo Maria Boiardo, sul paladino Orlando insieme a tante altre avventure cavalleresche, tanto amate nelle corti del tempo. Da queste fu ispirato nel comporre la sua grande opera. Tenendo conto degli avvenimenti narrati dal Boiardo nel suo "Orlando Innamorato" che riguardava Carlo Magno ed i Saraceni, elaborò la complicatissima trama del poema che diede luogo a 46 canti (alcuni anche di 199 strofe), a ben 4.852 ottave, cioè 38.818 versi endecasillabi. In breve: in tutta l'Opera si assiste allo svolgersi parallelo ed al periodico cambiamento di attenzione verso tre azioni principali. Innanzitutto la guerra tra Cristiani e Mori, guidati rispettivamente da Carlo Magno e Agramante (che è un personaggio puramente leggendario) e combattuta ormai in Europa, per la precisione intorno a Parigi, data l'inarrestabile espansione dei musulmani in tutto il Mediterraneo. La seconda è l'amore del paladino Orlando per Angelica e la conseguente pazzia; la terza gli amori di Ruggiero e

Bradamante, personaggio femminile importantissimo, più di Angelica stessa, carattere approfonditissimo e ben definito nella sua dolcezza, bellezza ma anche tremenda gelosia e ardore.

Fin dai primi canti veniamo a sapere dell'amore di Bradamante per Ruggiero, ma velocemente l'azione si sposta. Bradamante, il cui nome deriva dalla radice longobarda di "Braidà" che significa "di pianura aperta", ed è quello che di storico ella possiede, è la sorella del famoso Rinaldo. Essa va in cerca per tutta la vicenda di Ruggiero, che continuamente è distratto in altre imprese con magie varie. La maga Melissa profetizza a Bradamante il matrimonio con Ruggiero e dopo averle fatto apparire il più illustri tra i suoi discendenti, tra cui gli Este, le rivela che il guerriero da lei amato è rinchiuso nel castello incantato del potentissimo mago Atlante. Per poter battere le arti magiche del mago, che combatte anche su di un cavallo alato, è necessario avere un anello che rende vani tutti gli incantesimi e può rendere invisibile a piacimento chi lo porta. Tale anello è in possesso di un ladro, Brunello, ma Bradamante glielo toglie con la forza e libera Ruggiero. Tuttavia appena liberato, Ruggiero viene preso dal desiderio di provare il cavallo alato, l'Ippogrifo; il cavallo si alza improvvisamente in volo portando via il cavaliere. E' ovviamente un nuovo inganno di Atlante per sottrarre Ruggiero alla sua sorte. L'Ippogrifo infatti lo porta in un'isola meravigliosa dove abita la maga Alcina,

che con schiere di mostri lo indidia, finchè dopo varie peripezie e l'incontro con altri cavalieri sfortunati, è ammaliato dalla maga che lo intrattiene con continui sollazzi. Ma Bradamante, che è gelosissima, sollecita di nuovo la maga Melissa la quale interviene e libera il guerriero dagli incantesimi di Alcina. (E' sorprendente notare come tante figure di maghi e streghe popolino queste avventure di intrattenimento mondano per le corti rinascimentali, mentre nemmeno un secolo più tardi le si cacciarono, contro ogni sentimento e obiettivo ragionamento). Dopo che il poeta a lungo ha parlato di tutti gli altri numerosi personaggi, veniamo a sapere che Ruggiero si è nuovamente perso in un altro palazzo fatato (immagine cara all'Ariosto), quello di Logistilla, maga benefica, una fata insomma. Dopo nuove avventure, Bradamante si rivolge ancora una volta a Melissa per ritrovare Ruggiero. Questa le svela il segreto del palazzo di Atlante, in cui chiunque entri crede di vedere quello che cerca, qualunque cosa sia, rimanendo così indefinitamente soggiogato dal proprio desiderio. In più Melissa fa apparire tutte le donne famose che usciranno dalla stirpe di Bradamante. Questa si avvia verso il castello ma anche essa viene inebetita dagli incantesimi del mago. Appena riesce a liberarsi con l'abituale aiuto della magia, assieme ad altre avventure, compie anche il duello a cui mi sono ispirato per il diorama. Vorrei citare solo qualche bel verso in cui si parla dell'assalto di Bradamante contro Rodomonte che difende il suo castello, con prigionieri molti cavalieri cristiani da lui sconfitti. Dice Rodomonte da una estremità del ponte:

*Io son di tal valor, di tal nerbo  
Ch'aver non dei d'andar di sotto a sdegno.*

Ma Bradamante:

*Nè rispose a quel superbo  
Ma tornò in campo al ponticel di legno,  
Spronò il cavallo, e con la lancia d'oro  
Venne a trovar quell'orgoglioso moro.  
(Ottava 47, Canto XXXV).*

*Rodomonte alla giostra s'apparecchia  
Viene a gran corso; et è sì grande il suono*

*Che rende il ponte, ch'intronar l'orecchia*

*Può forse a molti che lontan ne sono.  
La lancia d'oro (che era fatata NdA) fè  
l'usanza vecchia*

*Che quel pagan, sì dianzi in giostra buono*

*Levò di sella, ed in aria lo sospese  
Indi sul ponte a capo in giù, lo stese.  
(Ottava 48)*

*Nel trapassar ritrovò a pena loco  
Ove entrar col destrier quella guerriera  
E fu a gran rischio e ben vi mancò poco  
Ch'ella non traboccò nella riviera;  
Ma Rabicano, il quale il vento e il fuoco  
Concetto avevan, sì destro et agil era  
Che nel margin estremo trovò strada....*

*Ella si volta...*

*Or puoi (disse NdA) veder chi abbia  
perduto,*

*E a chi di noi tocchi di star di sotto.*

*Di meraviglia il pagan resta muto,*

*Ch'una donna a cader l'abbia condot-  
to...*

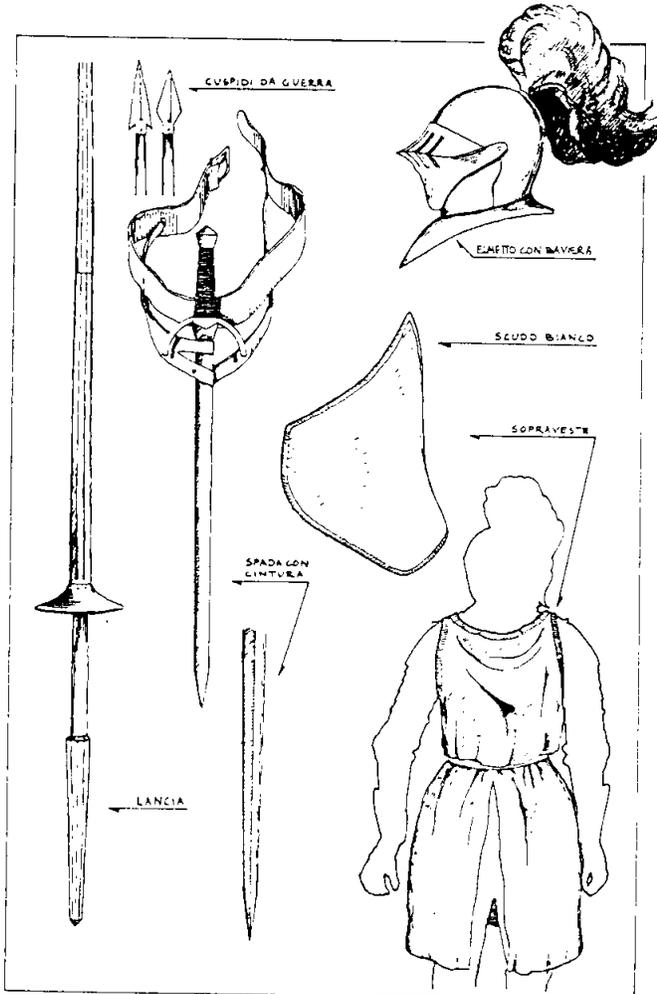
Superata anche questa avventura, alla fine del poema assistiamo alla risoluzione dei casi: Ruggiero si fa battezzare da un eremita, Orlando uccide Agramante in singolar tenzone, Bradamante sfida a duello Ruggiero non avendolo riconosciuto e lo disarciona (inconvenienti dei tempi passati!), ma alla fine i due protagonisti convolano a giuste nozze. Carlo Magno destina nove giorni ai festeggiamenti e proprio l'ultimo giorno arriva Rodomonte, che è il più forte campione musulmano, a sfidare Ruggiero. Nel duello che segue, in cui stranamente Bradamante non si intromette, (forse per la gioia della nuova condizione matrimoniale), Rodomonte viene ucciso dopo colpi violentissimi da ambo le parti e con la sua morte si chiude il poema.

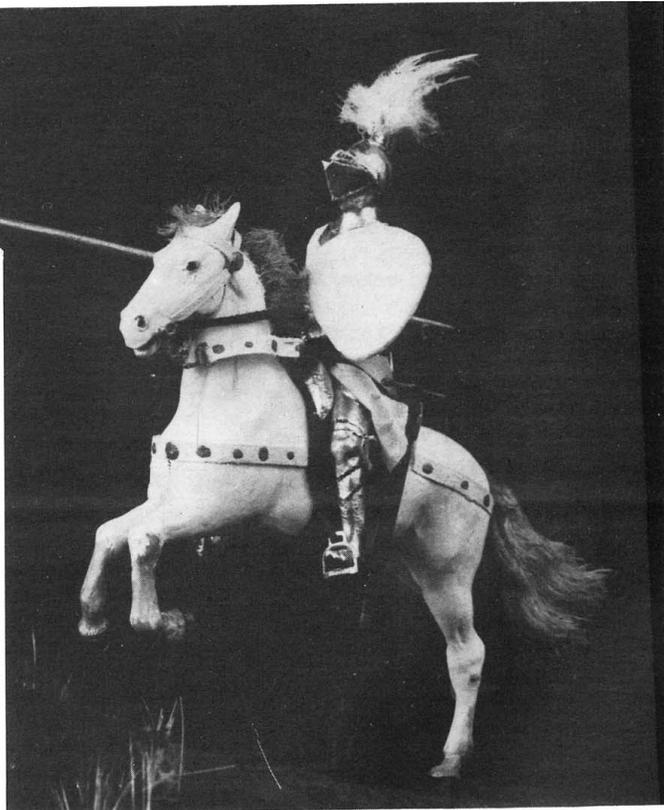
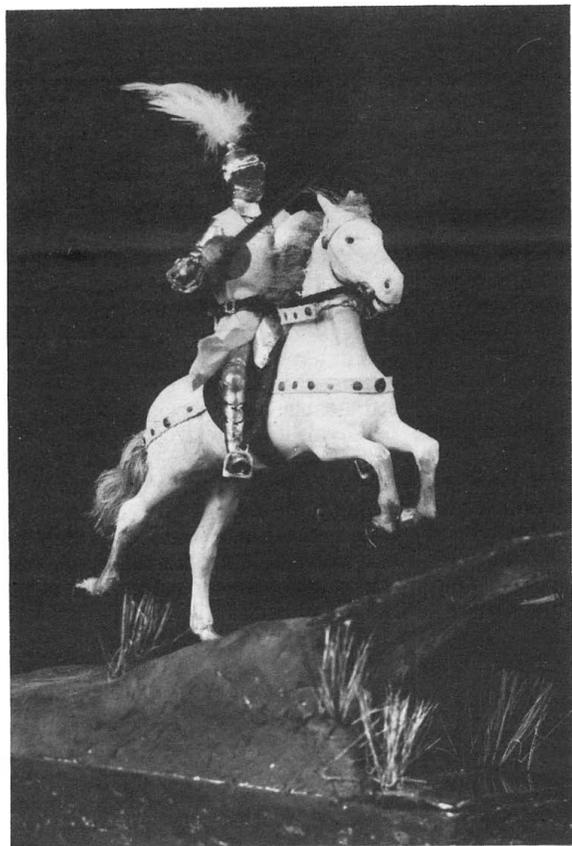
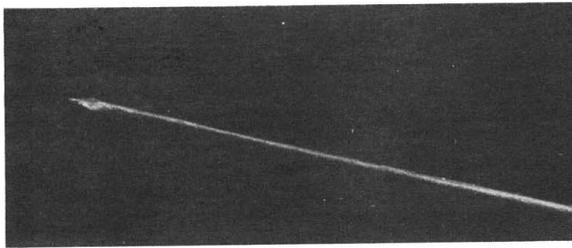
Ma veniamo al figurino...

### Analisi del costume ed elaborazione del modello.

Ho dunque rappresentato il duello di Bradamante contro Rodomonte sullo stretto ponticello d'accesso al castello di quest'ultimo, naturalmente di stile europeo. Ebbene, innanzitutto voglio far luce sulle licenze che l'Ariosto in questo caso, ma in realtà moltissimi altri pittori e scrittori, si sono presi nel rappresentare scene d'epoca, cioè a loro non contemporanee. Fu questa un'abitudine, d'altronde comprensibile, poichè nel rivisitare un fatto o un ambiente si desiderava renderlo degno di significato anche in un contesto diverso, consuetudine applicata ad ogni livello artistico fino all'ottocento, quando fiorì la moda della ricostruzione molto precisa degli ambienti dei secoli passati. Ne sono un esempio le gustose realizzazioni di quadri viventi che si raccontano in diari e romanzi, o la ancor più nota attenzione storica dei registi e costumisti teatrali; faccio solo un esempio: l'"Aida" di Verdi, che in ogni particolare (addirittura le melodie dei sacri riti egizi) aveva un riscontro nella documentazione storica, prima di essere messa in scena.

Così anche Ludovico Ariosto, nel riferirsi alle leggende del IX secolo si permise, o meglio fu costretto per farsi ben volere dalla corte estense, a trasporre in un ambiente cinquecentesco abituato alla vita di corte, molto ben organizzata, le giostrate di cavalieri completamente corazzati per non riportare alcuna ferita, la raffinatissima cultura umanista, i costumi e le tradizioni del ben più antico popolo Franco. Così si deve tener conto del fatto che ad essere più amici della storia che della letteratura si avrebbe un'immagine completamente diversa del nostro personaggio. Bradamante, come paladina di Carlo il Grande, non potrebbe essere altro che una dura ed instancabile combattente, abituata alla vita di campo, al sangue che scorre in abbondanza e quindi a quella buona dose di barbarie che ancora caratterizzava i secoli VIII e IX. Essa non dovrebbe avere quell'aspetto elegante e cortigiano, più fascinoso che marziale, e quello spirito cavalleresco, cioè nobile, coraggioso e pietoso. Vestirebbe una maglia di ferro a tondi o a scaglie, sopra ad una tunichetta corta a scollata, di panno e trattenuta con legacci; delle brache di pelle; calzature alte di cuoio o pelo, assomigliando senz'altro più ad un ufficiale del tardo impero romano che ad un cavaliere tardo-medioevale, completamente rivestito in ferro e in più vivacemente drappeggiato. Ma soprattutto sarebbe dotata di un armamento essenzialmente più semplice, meno sviluppato anche se,





sariamente all'uccisione dell'avversario; mentre in Francia i paladini minacciati dall'invasione musulmana non potevano certo permettersi simili galanterie.

Dall'esame delle ottave dell'"Orlando Furioso", ho raccolto molte informazioni su come l'Ariosto

una sopravveste, indossata appunto sopra l'usbergo (nel Medio Evo era la cotta di maglia di ferro):

*...Del colore*

*In che riman la foglia che s'imbianca  
Quando dal ramo è tolta, o che l'umore  
Che faceva vivo l'arbore le manca.*

*Ricamata a tronconi era, di fuore,  
Di cipresso che mai non si rinfranca,  
Poi c'ha sentita la dura bipenne:*

*L'abito al suo dolor molto convenne.  
(Ottava 47, Canto XXXII).*

Questa sopravveste era certamente tagliata dalla cintola alle ginocchia sul davanti e sul retro per poter inforcare la sella e senza maniche o comunque con maniche molto corte, poichè sarebbero state le prime a stracciarsi compromettendo l'eleganza di tutta la figura. Queste sopravvesti sono state introdotte per la prima volta dai Crociati che la utilizzarono per impedire che il sole arroventasse l'armatura. Nell'opera non si trovano mai descrizioni personali estese per più di qualche verso; raramente costituiscono un'ottava, frequentemente solo un accenno.

Per la veste ho usato della carta sottilissima, interamente bianca, rinunciando alla sfumatura verdeggiante, d'altronde diretta più ad impreziosirla che a distinguere il personaggio. Ho tagliato la carta a rettangolo, piegata a formare un cilindro, con 2 fori per le braccia, con gli spacchi anteriore e posteriore e applicata con un'ombra di Vinavil sulle spalline e sul lato di chiusura. Bianco deve essere anche lo scudo (ottava 68 canto I) di cui

grosso modo, dello stesso tipo. Se si può dire che per tutto il Medio Evo, cioè in più di mille anni, l'armamento fondamentale non subì alcun tipo di rivoluzione (come fu poi, per esempio, l'arma da fuoco) è però indiscutibile la sostanziale differenziazione delle ultime panoplie di questo periodo, estremamente complesse e complete, più pesanti e più sicure, più decorate e riservate ad una piccolissima elite. Tra i Carolingi si usavano elmi di varie fogge (dai caschi anglosassoni e galli agli elmi romani) ma senza visiera; scudi per lo più tondi in legno, rinforzati da scaglie e umboni metallici; aste lunghe ma senza alcuna impugnatura perfezionata come le future lance da giostra; spade lunghe e resistenti, ma con else spesso ingombranti; infine una ridottissima bardatura equestre. Non sorprende che nelle raffinate corti rinascimentali, si snobbassero i costumi antichi e non potesse aver successo chi li avesse favoleggiati. Così Ludovico ci racconta duelli tra franchi e mori, combattuti con armi usate in realtà solo quattro secoli dopo e con uno spirito ludico che non mirava neces-

sto immaginava Bradamante e ho deciso di attenermi a questa descrizione, anche se sarebbe stato interessante materializzare la nostra guerriera in abiti precisi della corte di Carlo, il "Palatium" da cui "paladini". La caratteristica della dotazione da combattimento di Bradamante è il colore bianco delle rifiniture: bianco lo scudo, bianca o quasi la sopravveste, bianco il cimiero. Quest'ultimo è il vero e proprio segno distintivo del cavaliere: in araldica, dipinto sullo scudo, sta ad indicare il grado di nobiltà e la dignità del possessore. A quel tempo il lignaggio poteva anche essere rappresentato da una decorazione, un pennacchio od una figura, spesso zoomorfa, applicata sull'elmo stesso. Ariosto infatti ci descrive un pennoncello bianco sull'elmo di Bradamante (ottava 60, canto I); ed il "pennoncino" sappiamo che può essere sia la piccola banderuola fissato sulla lancia, sia un pennacchio sul cimiero. Per preparare questo pennacchio ho avuto la fortuna di avere in regalo da un amico delle piccole penne di colombo bianco; niente di più appropriato. Lo scrittore ci parla poi di

non si dice nulla di più, ma che si può immaginare (se già l'Ariosto ha immaginato il suo personaggio, attenti a non immaginare sulla sua immaginazione) che avesse la tipica forma triangolare a testa di aspidi (che in greco infatti significa scudo) piegato quasi a semicerchio, con l'angolo inferiore appiattito verso l'avanti. Ho ricoperto di un sottile strato di plastilina una forma siffatta ritagliata dalla tenera latta di un tubetto di dentifricio; plastilina, per poter rendere bene l'idea della perfetta rotondità di tutti i lati, bordi e superfici, necessaria per rendere lo scudo sfuggente alle lance avversarie. Infine uno strato di Attak ha reso solida la superficie; non è stato difficile approntare la strisciolina posteriore reggiscudo di fettuccia. Ancora bianca la ridottissima bardatura del cavallo (nessuna informazione ci viene data dall'Ariosto), tre fettucce abbastanza larghe intorno al petto, alle cosce posteriori e al sottopancia, che reggono la sella, che era in cuoio; con rinforzi evidenti di metallo, verso il collo e la groppa del cavallo, utili a tenere il cavaliere in sella dopo il tremendo urto nella tenzone. Ho preparato questi rinforzi in plastica, in forma di due mezzelune, di cui la più grande è la posteriore; redini, cavezzale, sottogola con la solita fettuccia bianca; il morso con avanzi di kits adattati, dacchè ogni forma è plausibile purchè semplice e longilinea. Da ultimo ho decorato le fettucce grandi e piccole con gocce di smalto oro, come borchie dorate. Da Astolfo Bradamante riceve:

**La lancia che di quanti ne percuote  
Fa le selle restar subito vote.  
(Ottava 15, Canto XXII).**

Una lancia fatata con il magico potere di disarcionare tutti i nemici. Bradamante per gusto d'ironia, non sapeva di questo potere ed era convinta di possedere ella stessa tanta bravura! Naturalmente la lancia era d'oro. Era lunga (si può credere che l'Ariosto si sia basato su questa) come una lancia da giostra: da 2,5 a 4 metri. Per il modello ho utilizzato un vecchio pennone d'un veliero francese. Ho limato il fondo e la punta e sull'impugnatura, che deve essere più sottile e più maneggevole; con un piattello conico a protezione della mano, che può essere fatto di plastica sottile ritagliata in forma di semicerchio (ci si può aiutare con una schizzo, prima di tagliare la plastica); quasi certamente all'estremità dell'astile era fissata una cuspidi di ferro romboidale, che io ho ricavato dalla punta di un'asta portabandiera ottocentesca, che rendeva più robusta ed efficace l'arma. Il resto della dotazione era comune a tutti i paladini, tranne che nella maggiore o minore decorazione e rifinitura. Così l'usbergo, che da maglia interamente a scaglie metalliche si trasformò in corazza a placche distinte e collegate con legacci o cerniere: spesso completata da parti protettive metalliche ad anelli concatenati, sulle cosce e sul collo se si indossava un casco o un bacinetto (senza visiera).

Avendo usato per questa elaborazione il primo kit trovato (qualunque modello è adatto), con il semplice limare ho modellato le scaglie dei bracciali (inferiori e superiori), cosciali, schinieri e manopole, scarselle e "schiena", che vengono poi coperte dalla sopravveste; scarpe, sempre a scaglie, tipicamente rettangolari. Ho aggiunto poi le cubitiere e le ginocchiere con sinuose alette biforcute, ritagliate con il solito sistema (schizzi e pazienza). Similmente ho poi ottenuto gli spallacci (la cui forma è facilmente ricavabile da qualsiasi rappresentazione di armatura) che ho incollato sulla figura insieme con le altre scaglie. Gli speroni sono piccoli scarti plastici.

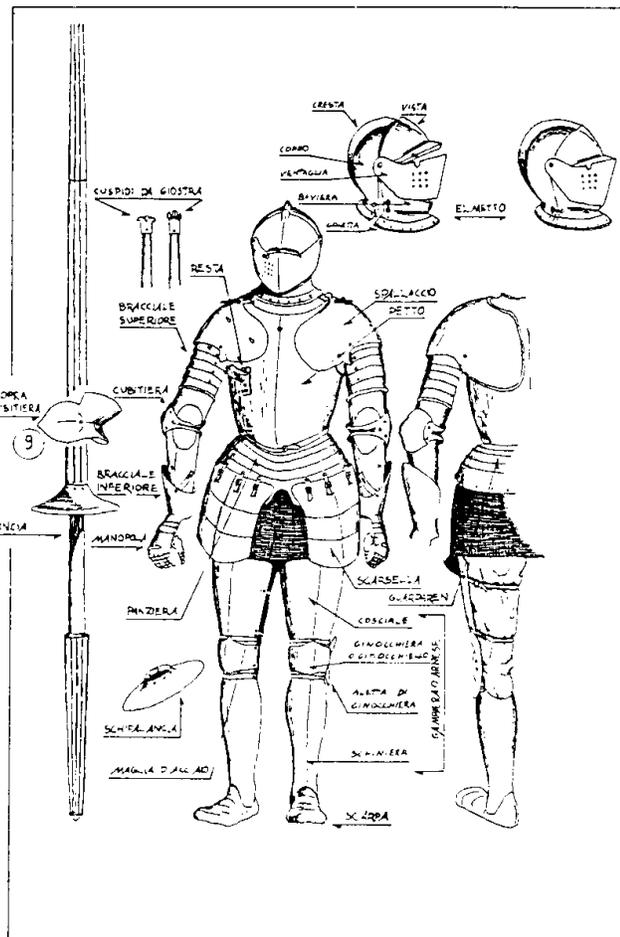
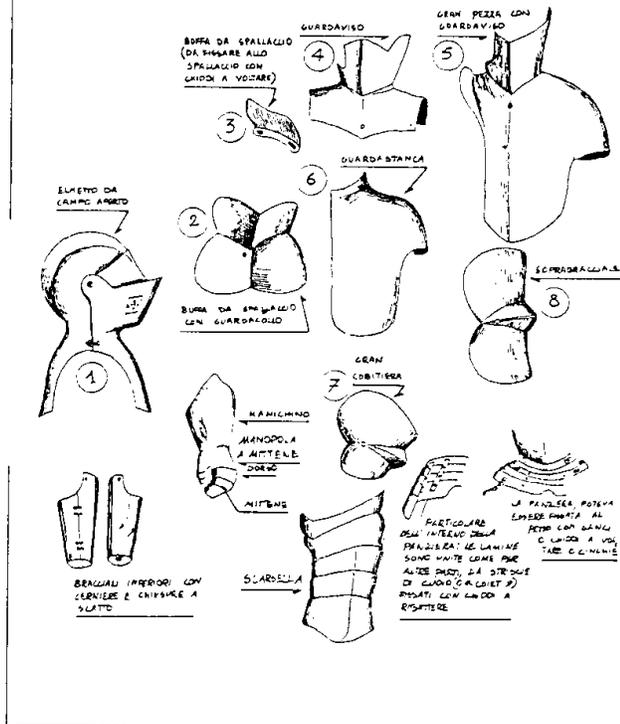
Per l'elmo ho dubitato fra due possibilità: stante il fatto che Ludovico dice:

**Et alzò la visiera.  
(Ottava 10, Canto XXIII).**

Si poteva immaginare un modello d'elmo con visiera, ma a bacinetto, senza baviera e guardaviso a protezione della gola, fornita invece della maglia a tondini di cui ho parlato. Oppure un elmo vero e proprio che coprisse tutto il viso. Ho scelto quest'ultimo, limando a dovere una sfera oblunga di plastica in cui per avere l'idea delle proporzioni avevo inserito un viso d'un vecchio figurino. Dopo aver incollato la testa, ho applicato sul viso due rombi acutangoli sottili, piegati sulla metà, di cui l'inferiore o "ventaglia" sopravanza d'un tratto il superiore o "vista". Steso il colore di cui parlerò, ho disegnato con una punta fine a china nera le fessure necessarie alla respirazione ed alla vista. Le piume

## L' ARMATURA DA GUERRA E DA GIOSTRA

1) PEZZI DI RINFORZO PER USI DI GIOSTRA



bianche già citate sono state inserite in un piccolo foro in cima al coppo e circondate alla base da un'unica strisciolina resa rigida a mo' di portapiume.

**La donna, cominciando a disarmarsi**  
*S'avea lo scudo e dipoi l'elmo tratto,  
Quando una cuffia d'oro, in che celarsi  
Soleano i capei lunghi e star di piatto  
Usci con l'elmo: onde caderon sparsi  
Giù per le spalle, e la scopriro a un tratto  
E la feron conoscer per donzella,  
Non men che fiera in arme, in viso bella.*  
(Ottava 79, Canto XXXIII).

Dunque il viso è interamente coperto dall'acciaio, ed è migliore l'interpretazione dell'elmo completo. Naturalmente non si può prendere troppo alla lettera la descrizione che tende volutamente all'immaginario ed al meraviglioso, pur non rinunciando alla precisione ed alla coerenza. Per dipingere le parti della corazza, che non può non essere "sfavillante", ho steso una prima mano di smalto argento con abbondante aggiunta di nero lucido, che dà alle parti metalliche un aspetto brunito ed una successiva mano con argento solo di poco scurito. Forse si può usare anche il solo argento, per rendere l'atmosfera magica. Infine per la guerriera fiera ma gelosa, ho costruito una spada riposta nel fodero con elsa semplice a croce, utilizzando i soliti scarti. La budriera (fr. Baudrier, cintura porta spada) che ho scelto tra le tante possibili è formata da due cinghie in cuoio rosso di cui una stava strettamente legata ai fianchi e l'altra, più sottile, cingeva obliquamente le reni, fissata sull'anca destra alla cinghia principale e sull'anca sinistra, più in basso, attorno al fodero, che poteva essere di cuoio o di metallo. Ariosto cita anche un pugnale (Ottava 5, Canto XXXVI) ma in un duello diverso da quello scelto ed in nessun altro punto del poema, così l'ho tralasciato.

#### Basetta e Cavalcatura.

Su di una tavoletta di legno di circa 15 x 10 cm. ho modellato con il Das una stradicciola in salita su cui è addossata la costruzione del ponte d'accesso al castello. Sappiamo che sotto di esso c'era una "riviera", un fossato; così ho incollato sul davanti della base un pezzo sottile di vetro anonimo, dopo aver dipinto quella parte della tavoletta con colori adatti ad una flora acquitrinosa: verde scuro, marrone, blu, ecc. Sul Das sovrapposto non ancora essiccato, che presenta una parte scoscesa sul bordo del fossato, ho infisso due assicelle di balsa sulle estremità delle

quali, rivolte verso l'alto, ho fatto poggiare altre due assicelle un po' più orizzontali, similmente infisse nel Das da un'estremità e parallele tra loro. Queste ultime devono sostenere direttamente le assi trasversali del ponte stesso, che risulta ad un'unica arcata. Ho rappresentato solo metà del ponte. L'ho dipinto d'un marrone scuro, tipo noce, con due tracce che continuano anche sullo sterrato, dovute alle ruote di legno dei carriaggi che possiamo immaginare rifornissero il maniero. Per dipingere il Das essiccato ho utilizzato i soliti smalti, variamente miscelati. Per ultimi ho incollato sul bordo del vetro/acquitrino dei ciuffi di setole di



un vecchio spazzolino da denti, con un tocco di smalto verde erba, anche se per questo scopo sarebbero più indicati gli acquerelli.

Per la cavalcatura, che Bradamante ebbe in regalo da Astolfo insieme alla lancia, si può ricavare che si trattava di un cavallo agilissimo e scattante,  
**Un destrier più che la pece nero.**  
(Ottava 77, Canto VII)

con uno strano nome,  
**Chi lo conosce, Rabican l'appella.**

Io però mi sono assunto la responsabilità di rappresentare Bradamante sul suo solito eppure prestante cavallo, che non poteva che essere bianco. E' stata questa in verità, una interferenza di colei che ha commissionato il modello! Ho utilizzato un kit della Historex, a cui ho cambiato la posizione delle zampe, segnando e

riempiendo gli spazi creatisi, prendendo spunto da un'illustrazione che mi attraeva. Per la coda e la criniera è stato usato dello spago, tipo canapa, sfilacciato ed incollato sul collo a tratti continui per la criniera; incollato sulla groppa dalla parte ancora intrecciata, per la coda. Ho incollato sui tre zoccoli sollevati da terra i relativi ferri, che come si sa, sono diversi per numero di chiodi, spessore e forma per le zampe anteriori e posteriori. E' chiaro perciò che il cavallo è appoggiato su una sola zampa e il tutto è un po' fragile, anche se la composizione è molto dinamica. Ho curato di non segare in nessun punto la zampa posteriore sinistra, che poggia a terra, nè la coscia ed inoltre ho piantato nello zoccolo un chiodino rovente senza capocchia, che successivamente ho infilato in un foro preparato in precedenza nel Das. E' un sistema molto comodo per poter trasportare il modello smontato. Per essere esaurienti, le staffe sono tratte dallo stesso kit ed adattate, cioè rese più semplici; con le cinghie della solita fettuccia in rosso. Per terminare ho impiegato circa una settimana per elaborare la fiera paladina.

#### Bibliografia:

L. Ariosto "Orlando Furioso"  
C. Salinari-C. Ricci "Storia della Letteratura Italiana" Vol. II, Laterza 1978.  
R. Villari "Storia Medioevale" Laterza 1981.  
V. Melegari "Armi e Uniformi" Voll. I, II, IV, G.O.G.E.D. 1980.  
L.-F. Funcken "Le costume, l'armure et les armes au temps de la chevalerie" Vol. II, Costanza 1978.  
M. Bondioli "Armature Milanesi" Vister 1965.  
A. G. Cimarelli "Quattro Se-

coli di Armi Bianche" Ist. Geo. De Agostini, 1973.

W. Bruhn-M. Tilke "L'Abbigliamento nei Secoli" Ed. Mediterranee 1974.

L.-F. Funcken "Le costume ed les armes des soldats de tous les temps" Vol. I, Casterman 1979.

Come avrete senz'altro notato in questo articolo non sono presenti le didascalie. Abbiamo ritenuto opportuno non inserirle in quanto, trattandosi esclusivamente di immagini del modello, si sarebbero ripetute informazioni già contenute nel testo. Ciascuno potrà fare le proprie valutazioni sulla qualità della realizzazione dell'amico Enrico Vaglieri. (NdR)

# I CACCIA JAKOVLEV: JAK-9U e JAK-9P

Pierluigi Moncalvo - Torino

Il caccia Jak-9U ed Jak-9P rappresentarono la massima evoluzione di una serie di caccia monoposto con motore a pistoni progettati da Alexandr Sergeevich Jakovlev. A differenza dei suoi predecessori, lo Jak-9U (dove la "U" sta per "Ulutshshennyi", migliorato) adottava una struttura interamente metallica, ed una linea aerodinamica particolarmente curata, che grazie al motore Klimov VK-107A a 12 cilindri (ma sulle prime serie, a causa di problemi avutisi con il VK-107A, era montato il più vecchio M-105PF) permetteva al velivolo di raggiungere i 700 Km/h a 5.000 metri; l'armamento era costituito da un cannoncino ShVAK da 20 mm. od MP-23 VV da 23 mm. sparante attraverso il mozzo dell'elica e da 2 mitragliatrici UBS da 12,7 mm. e vi era la possibilità di applicare due bombe alari da 110 Kg.

Lo Jak-9U entrò in servizio operativo alla fine del 1944 e fu l'ultima versione dei caccia Jakovlev a prendere parte alla Seconda Guerra Mondiale.

La versione Jak-9P (dove la "P" sta per "Perekhvatchik", intercettore) venne prodotta nel dopoguerra, ed era del tutto simile alla -9U, offrendo miglioramenti nella strumentazione e differenziandosi esternamente soprattutto per un pannello trasparente dorsale, posto dietro l'abitacolo, che copriva l'antenna del radiogoniometro (vedere a questo proposito le tavole che corredano l'articolo, ndr)

Entrambe le versioni furono utilizzate durante la Guerra di Corea, dove ebbero occasione di dimostrare le loro qualità anche nei combattimenti con velivoli con propulsione a getto. Lo Jak-9P prestò poi servizio presso le Forze aeree di praticamente tutte le nazioni orbitanti nella sfera d'influenza sovietica e rimase in linea con l'Aviazione della Corea del Nord fino al 1953, e presso l'Aeronautica della Repubblica Popolare Cinese fino al 1957. Attualmente alcuni esemplari sono conservati presso musei in paesi dell'Europa Orientale, mentre uno Jak-9P catturato durante il conflitto coreano si trova esposto presso l'U.S.A.F. Museum sito nella Wright-Patterson AFB di Dayton, Ohio.

## Il Modello.

Non vi è attualmente in commercio un modello di Jak-9U o Jak-9P in qualsiasi scala e di conseguenza non vi è altra scelta che ottenerlo modificando un altro kit, ed il modello che più si presta a tale operazione è senza dubbio lo Jak-3 della Heller. Si tratta, tutto sommato, di una trasformazione non particolarmente difficile, ma con molti elementi che potrebbero risultare utili per eventuali lavori più impegnativi: tanto per fare un esempio, ottenere uno Jak-9P da uno Jak-3 è più facile che ricavare un Re-2005 da un Re-2001. Quindi anche se non si tratta di un lavoro consigliato a chi è alle prime armi con il plastimodellismo, può essere una buona base per chi voglia prendere confidenza con i lavori di trasformatio-



feribile tralasciarlo del tutto. E' necessario invece rendere più spigolosa la parte superiore della fusoliera, soprattutto nella zona immediatamente sopra agli scarichi del motore: per tale correzione è sufficiente piegare la plastica con un paio di pinze e dare una limata alle fiancate per renderle più rettilinee, partendo dalla metà dei tubi di scarico fin quasi agli stabilizzatori.

Quindi praticare nelle due semifusoliere un taglio orizzontale che parta dal foro per il perno dell'elica ed arrivi all'incavo degli scarichi: in tale incisione, così come tra le due semifusoliere, andrà inserita una sezione di plasticard dello spessore di 1 mm. L'operazione è necessaria a causa del maggiore diametro dell'ogiva dell'elica degli Jak-9U e P rispetto a quello dello Jak-3. Naturalmente le fessure dietro agli spessori dovranno essere chiuse e rifinite con un po' di stucco.

Occorre quindi procedere alla costruzione del nuovo posto di pilotaggio, che deve essere arretrato di 4 mm. Con plasticard opportunamente sagomato si dovrà chiudere l'apertura in eccedenza nella parte anteriore dell'abitacolo e quindi si potrà procedere alla ricostruzione degli interni. Nel caso si intendesse

ne, ottenendo forse più soddisfazione che dalla realizzazione di un kit vacuform, trattandosi in questo caso di un'opera decisamente più personalizzata.

Come già detto, il kit di partenza è quello dello Jak-3 della Heller che, con un po' di pazienza e con l'aiuto dei disegni permetterà di ottenere un ottimo Jak-9U o Jak-9P, secondo le preferenze. E passiamo ora ad esaminare le varie fasi della trasformazione.

## Fusoliera.

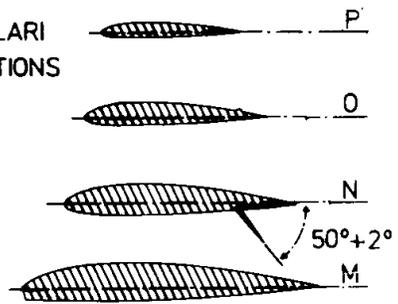
Innanzitutto bisogna dire che la fusoliera dovrebbe essere allungata di un millimetro, ma a mio parere si tratta di un particolare insignificante, per cui è pre-

*Uno degli Jak-9P conservati presso musei in Europa Orientale è questo esemplare, appartenente al Wojska Polskiego Museum di Varsavia. (foto K. Borkowski via Zanfi).*

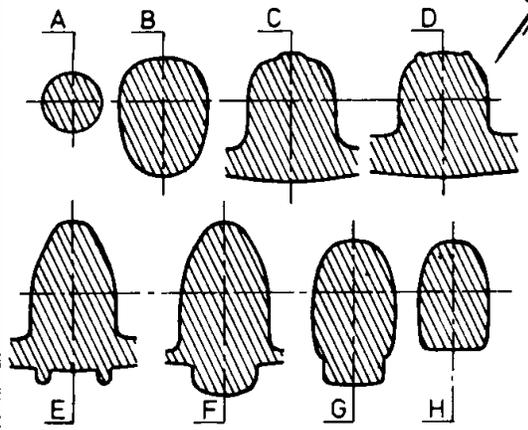
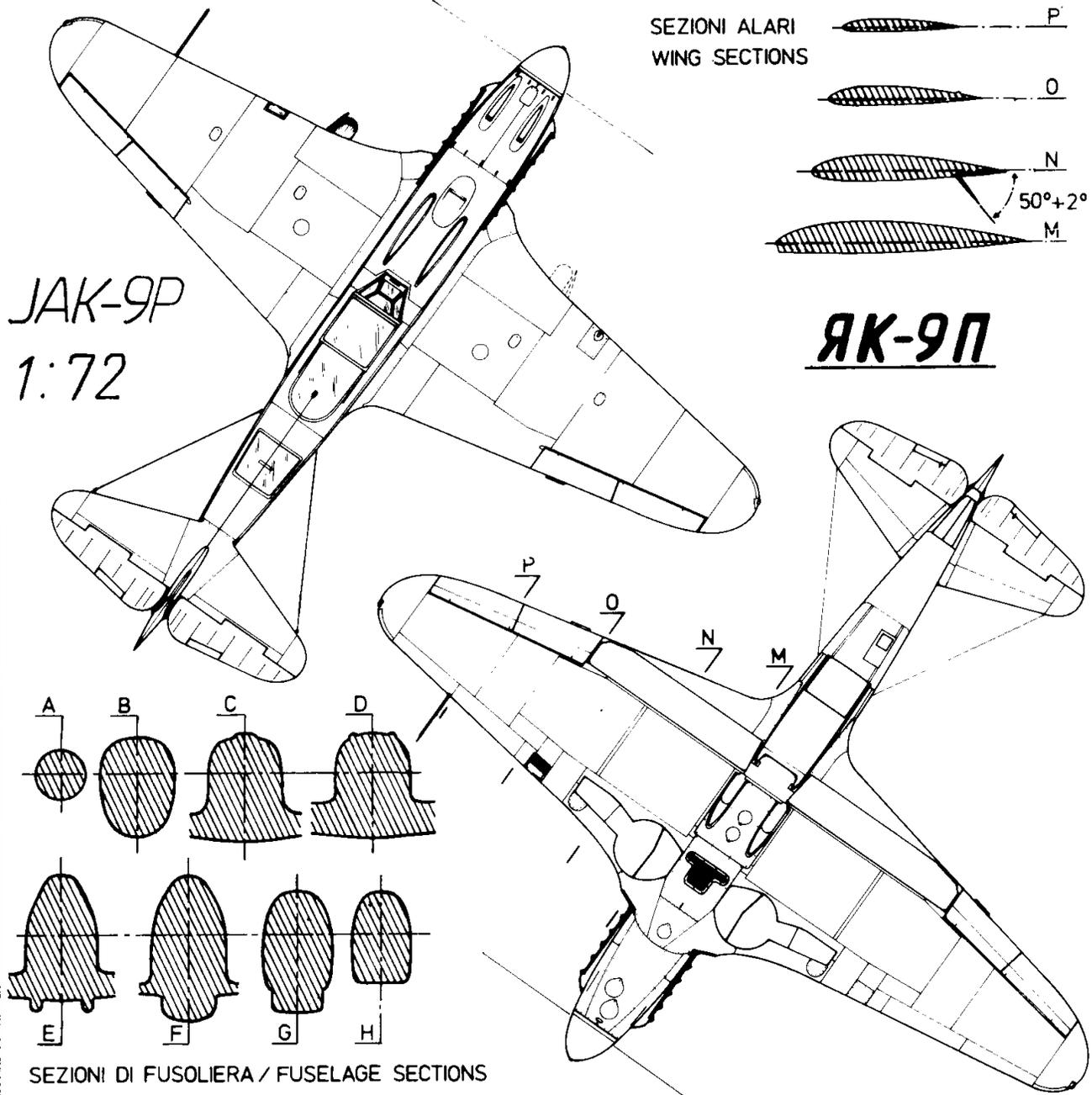
realizzare uno Jak-9P, è necessario anche aprire il pannello per l'antenna del radiogoniometro; all'interno della fusoliera, in corrispondenza dell'apertura praticata, si dovranno riprodurre la struttura interna ed il supporto della stessa antenna, che consiste in un semplice anello di 2,5 cm. di diametro. L'apertura sarà richiusa con un pezzetto di plastica trasparente o di

JAK-9P  
1:72

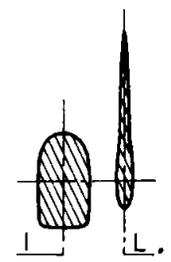
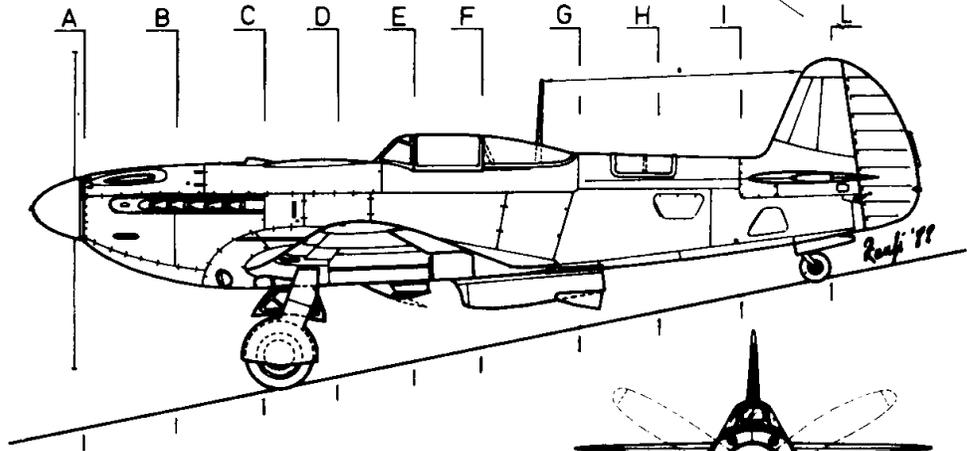
SEZIONI ALARI  
WING SECTIONS



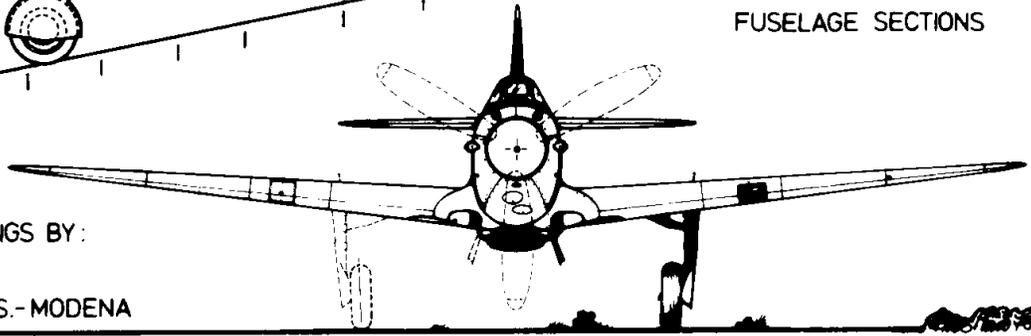
**ЯК-9П**



SEZIONI DI FUSOLIERA / FUSELAGE SECTIONS



SEZIONI DI FUSOLIERA  
FUSELAGE SECTIONS



DISEGNI DI / DRAWINGS BY:  
ENZO MAIO  
ALDO ZANFI, I.P.M.S.-MODENA

*In alto: Una immagine pittorica dello stesso Jak-9U ritratto nella foto seguente, che permette di apprezzare le linee di questo interessante caccia.*

*In basso: Ed ecco l'originale: da notare sulla parte superiore del muso la presa d'aria posta tra le scanalature delle mitragliatrici, e appena visibile, l'uscita d'aria, più indietro, tra i rigonfiamenti delle stesse mitragliatrici. Sono questi alcuni dei dettagli che permettono di distinguere uno Jak-9U da uno -9P.*

*(foto via Moncalvo)*

acetato, piegato in modo da seguire la curvatura della fusoliera.

### Complesso motore.

E' necessario procurarsi, tra eventuali modelli "in disarmo" un'elica ed un'ogiva di forma e dimensioni come da disegno pubblicato, e la cosa non è particolarmente difficile, poichè diversi pezzi si prestano ad essere adattati con un minimo di lavoro. Le scanalature delle mitragliatrici devono essere allungate posteriormente di 1 mm e forate. Per quanto riguarda lo Jak-9P è necessario praticare altri due fori, con relative scanalature, sotto alla parte anteriore della carenatura degli scarichi (un foro per parte). Quindi, con un pezzetto di plasticard si dovrà riprodurre la presa d'aria superiore posta tra le scanalature delle mitragliatrici, mentre tra i rigonfiamenti delle stesse vi è uno scarico d'aria; entrambi potranno essere riprodotti con il solito plasticard.

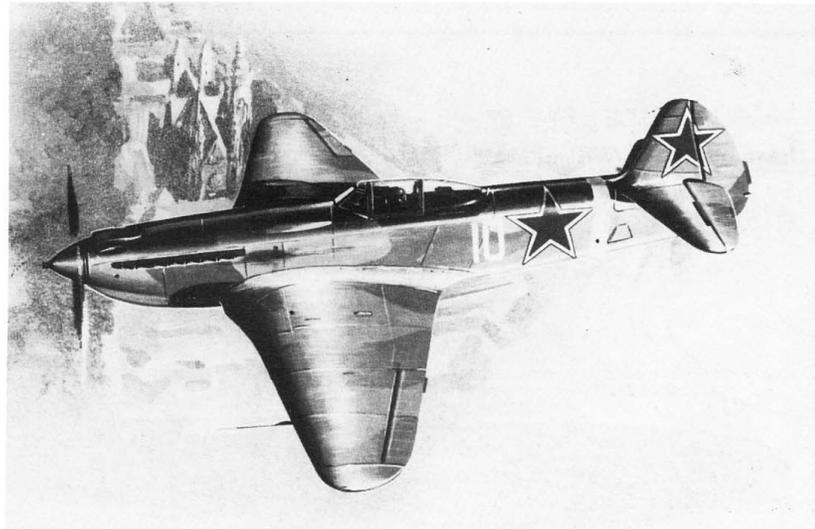
I caratteristici tubi di scarico carenati possono essere realizzati con plasticard ed una buona dose di pazienza, mentre per i rigonfiamenti delle mitragliatrici, si possono tagliare a misura due striscioline di plasticard, incollarle sulla fusoliera e quindi conferire loro la forma a goccia allungata con stucco e carta abrasiva.

### Tettuccio cabina.

Anche il tettuccio cabina va modificato: per la parte centrale, che nella realtà era scorrevole. Si può utilizzare quello dello Jak-3, mentre il parabrezza e la semigoccia posteriore possono facilmente essere ricavati da quelli del Re-2002 della Supermodel. Per lo Jak-9P la semigoccia posteriore dovrà recare l'albero che sostiene l'antenna a filo. Ricordo che le parti trasparenti possono essere lavorate con carta abrasiva via via sempre più fine e lucidate con energia utilizzando prima del polish e quindi un panno di cotone.

### Coda.

Rendere più curvilineo il profilo del timone, limando leggermente la sua parte inferiore e correggere con un po' di stucco l'estremità della deriva, che deve essere alzata di quasi 1 mm. I timoni di profondità devono essere modificati leggermente nel bordo di uscita, che deve



essere più rettilineo, ed anche assottigliati; le linee di cerniera devono essere stuccate e reincise. Bisogna reincidere anche le alette dei trim, nella posizione illustrata nei disegni.

Il ruotino di coda deve essere sostituito con un'altro di maggiori dimensioni (3,5 mm. di diametro e 1,3 mm. di spessore); i portelli di chiusura del relativo vano sono da rifare con plasticard sottile.

### Radiatore.

Accorciare posteriormente quello dello Jak-3 di 1 mm. abbondante e ripetere quindi l'operazione nella parte anteriore, sagomandolo anche come illustrato nel disegno. Limare le fiancate, rendendole più parallele e con un pezzettino di plasticard, costruire l'aletta di regolazione del flusso d'aria, posizionandola poi aperta o chiusa, secondo le proprie preferenze.

Sempre con plasticard, realizzare anche gli due scarichi di raffreddamento dei radiatori dell'olio, anche qui con le alette di regolazione aperte o chiuse.

### Ali.

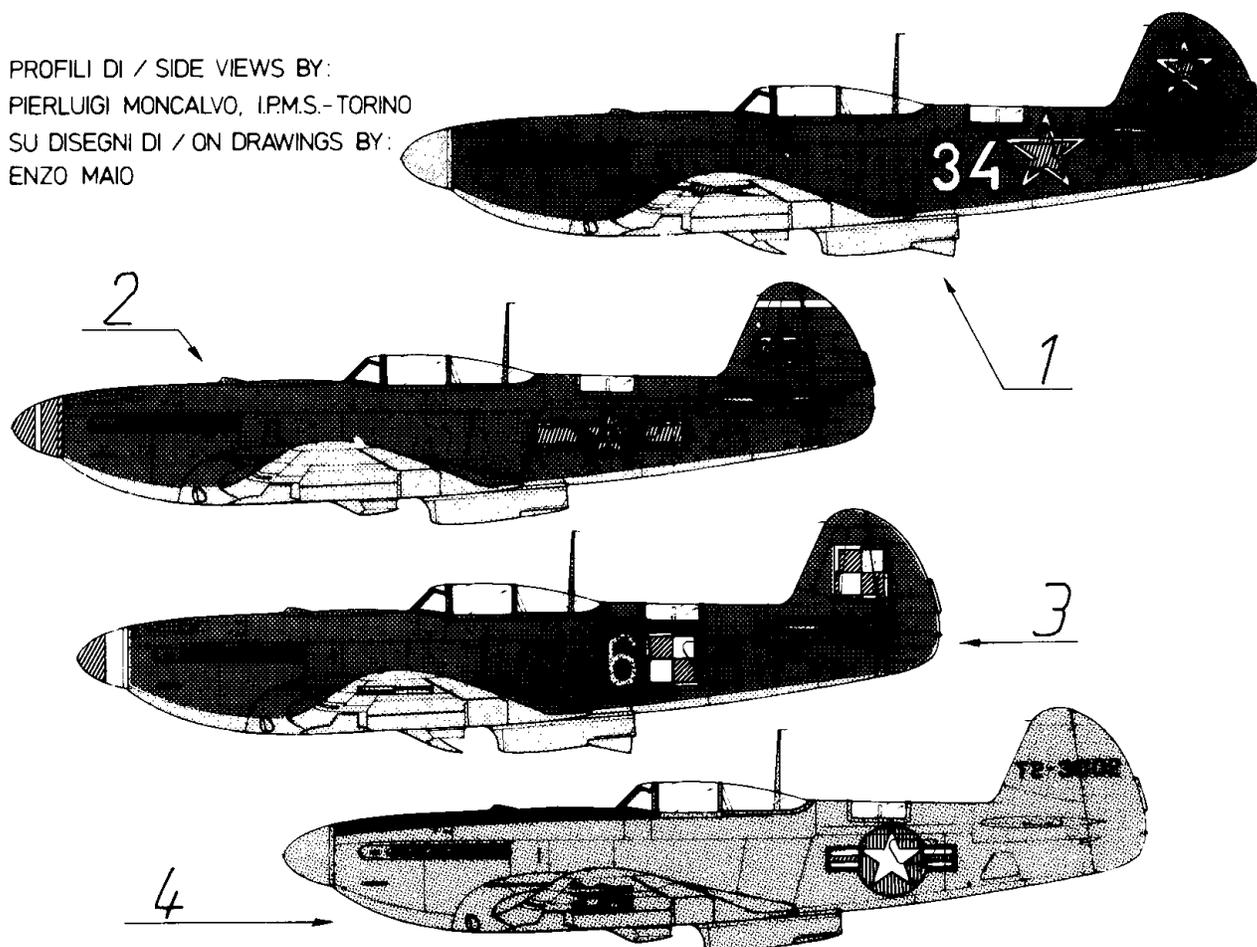
La modifica delle ali è sicuramente l'operazione più impegnativa di tutta la conversione: l'apertura alare deve infatti

essere aumentata di ben 7 mm. Consiglio di procedere nel modo descritto di seguito.

Per quanto riguarda la parte inferiore dell'ala (pezzo n.3), tagliarla a metà nel senso della corda ed eliminare pure la sezione con le aperture dei vani del carrello principale, in modo da creare uno spazio rettangolare; incollare le due semiali su una striscia di plasticard piuttosto robusto delle dimensioni di 15 mm. x 31 mm. tenendole ovviamente distanziate tra loro di 7 mm. Ad essiccamento avvenuto, "riempire" lo spazio vuoto tra le due semiali con una striscia di plasticard dello stesso spessore di quello utilizzato prima, le cui dimensioni saranno chiaramente 7 mm x 31 mm; a questo punto inserire il rettangolo di plasticard in cui saranno state preventivamente realizzate le aperture dei vani del carrello e sagomare il bordo d'attacco secondo il profilo richiesto. Per la parte superiore dell'ala (pezzo n. 11), tagliare verticalmente le due semiali vicino al punto di congiunzione con la fusoliera, e reincollarle inserendo tra loro due strisce di plasticard larghe 3,5 mm.; quindi incollare il tutto sulla parte inferiore.

A questo punto, stuccare le incisioni di alettoni e flap e ricavarne delle nuove

PROFILI DI / SIDE VIEWS BY:  
PIERLUIGI MONCALVO, IP.M.S.-TORINO  
SU DISEGNI DI / ON DRAWINGS BY:  
ENZO MAIO



seguendo i disegni e realizzare, con un pezzetto di plastica trasparente o di acetato, il faro di atterraggio presente sul bordo di attacco della semiala sinistra. Bisogna anche riprodurre la grigliatura presente tra i vani del carrello principale, ed un sistema per simularla può essere il seguente: munirsi di un pezzetto di materiale zigrinato non attaccabile dalla comune colla per plastica (può essere la copertina o la sovracoperta di alcuni tipi di quaderni, il supporto di certi tipi di cerotto, un tovaglia in nylon - attenti alla moglie - ecc.) ed incollarlo con colla liquida nel punto desiderato, esercitando una certa pressione. Quando l'essiccazione sarà perfetta, il pezzetto si staccherà facilmente, mentre il punto in cui era incollato resterà impressa la zigrinatura; sarà sufficiente delimitare i contorni desiderati con una sottile incisione e far sparire la retinatura in eccesso con una passata di carta abrasiva.

Dopo tutto questo lavoro, si possono incollare le ali alla fusoliera, ricordandosi di montarle spostate indietro di 2 mm. rispetto alla posizione originale e quindi rifinire con stucco e carta abrasiva i raccordi ed il bordo di attacco. Quando tutto il complesso sarà ben solidificato, risul-

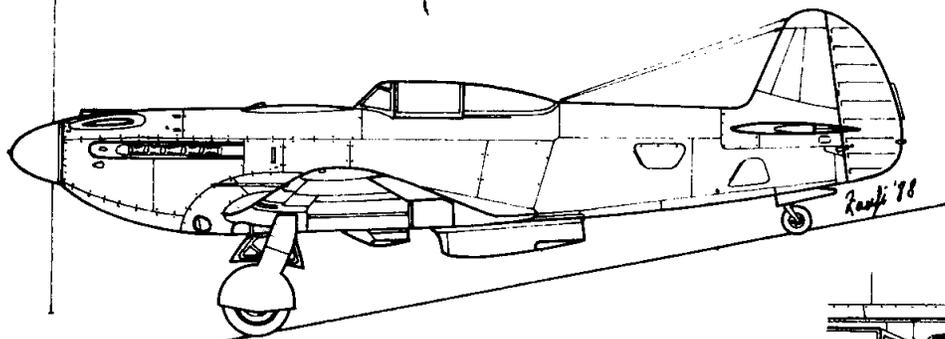
### I PROFILI:

- 1) **Jak-9P, Forze Aeree Sovietiche.** Superfici superiori in verde oliva, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro: insegne di nazionalità rosse con bordo bianco, ogiva dell'elica gialla e numero 34 in fusoliera bianco.
- 2) **Jak-9P, Aviazione della Repubblica Popolare Cinese.** Superfici superiori in verde oliva, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro: ogiva dell'elica rossa con una sottile striscia bianca, banda e numero 35 sul piano verticale in bianco. I contrassegni di nazionalità sono rossi con bordo giallo (possono essere trovati sul foglio di decals Esci n. 99) nelle sei posizioni.
- 3) **Jak-9P, Forze Aeree Polacche.** Superfici superiori in verde oliva, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro: ogiva con base in bianco ed estremità in rosso, numero 6 in fusoliera giallo, contrassegni di nazionalità (possono essere trovati nel foglio Esci n. 99) nelle sei posizioni classiche.
- 4) **Jak-9P, catturato dagli americani durante il conflitto coreano.** Secondo alcune fonti, questo velivolo sarebbe conservato presso l'USAF Museum con la colorazione originale, ma dall'esame del materiale fotografico, non

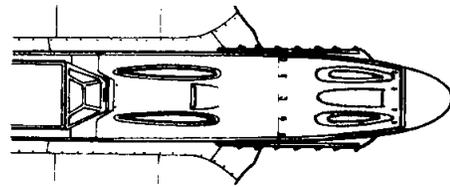
mi sento di concordare con tale affermazione. Sembra piuttosto che l'aereo sia stato riverniciato in grigio chiaro semilucido (approssimabile con il Mo-Lak LU-6, che però è opaco), con pannello antiriflesso e walkways alari in nero opaco. Sotto alla semiala sinistra vi è la scritta USAF in nero e pure nero è il serial T2-3002 sui lati del piano verticale. Le insegne di nazionalità sono quelle standard statunitensi, di grandi dimensioni, nelle quattro posizioni dei velivoli USAF, (lati della fusoliera, estradosso della semiala sinistra ed intradosso di quella destra).

- 5) **Jak-9U, Forze Aeree Sovietiche.** Superfici superiori mimetizzate a larghe bande in verde oliva e marrone terra, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro: ogiva dell'elica e numero 2 in fusoliera in giallo. Le insegne di nazionalità (in rosso con bordo bianco) sono posizionate sui lati della fusoliera e del piano verticale e sulle superfici alari inferiori.
- 6) **Jak-9U, Forze Aeree Sovietiche.** La mimetica di questo velivolo, simile a quella degli aerei finlandesi, non risulta sia stata impiegata in base a specifiche precise, ma solo a livello di reparto: le superfici superiori sono a larghe bande in verde foresta e nero, quelle inferiori in

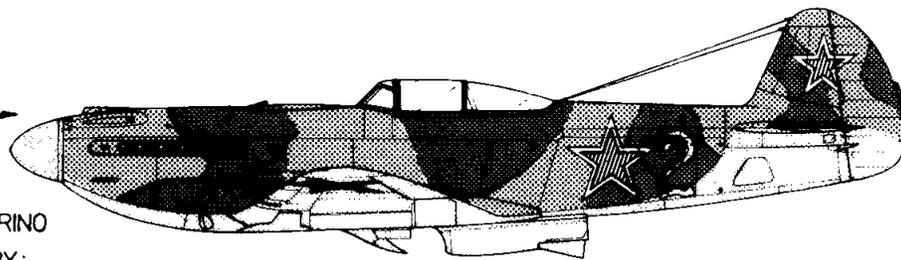
**ЯК-9У**



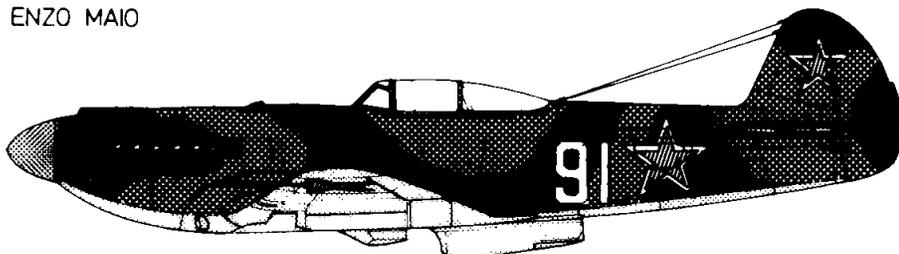
JAK-9U 1:72



5

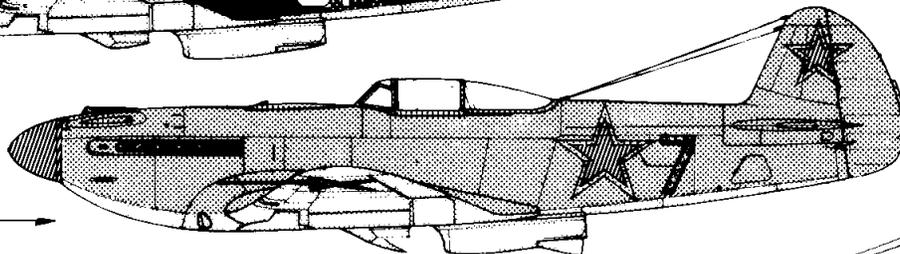


PROFILI DI / SIDE VIEWS BY:  
PIERLUIGI MONCALVO, I.P.M.S.-TORINO  
SU DISEGNI DI / ON DRAWINGS BY:  
ENZO MAIO

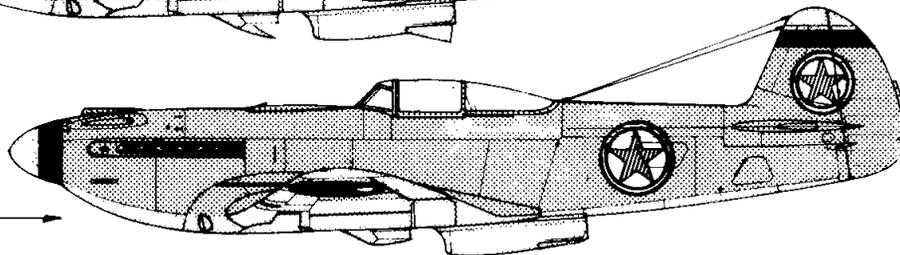


6

7



8



grigio azzurro chiaro. L'ogiva dell'elica è azzurra (Mo-Lak LG-10) ed il numero 91 in fusoliera è bianco. Insegne di nazionalità in rosso con bordo bianco e sottile filetto esterno in rosso.

7) **Jak-9U, Forze Aeree Sovietiche.** Superfici superiori in grigio chiaro, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro: questa verniciatura venne adottata alla fine della II G.M. ed impiegata fino agli anni '50. Non avendo dati precisi sul colore delle superfici superiori, a titolo indicativo consiglio il Mo-Lak LN-1. L'ogiva dell'elica è rossa, il numero 7 in fusoliera è giallo-arancio (Mo-Lak LMU-

2 più un tocco di rosso), le insegne di nazionalità sono rosse con bordo giallo.

8) **Jak-9U, Aviazione Nord Coreana.** La mimetica di questo velivolo è identica a quella dell'aereo illustrato nel profilo precedente: l'ogiva ha la base nera e l'estremità gialla e questi colori sono ripetuti anche all'estremità del piano verticale, che ha la punta gialla ed una fascia sottostante nera. I contrassegni di nazionalità sono costituiti da una stella rossa in campo bianco, racchiusa da una serie di cerchi, che dall'interno verso l'esterno sono in rosso, bianco e blu: detti contrassegni, che si possono trovare nel

foglio Esci n. 74, sono posti nelle stesse sei posizioni dei velivoli sovietici.

**Note:**

Il colore generale degli interni è il grigio medio, che si può riprodurre con il Mo-Lak LR-4. Le pale dell'elica sono generalmente in nero, solo gli esemplari polacco e statunitense hanno pale con estremità gialle. Per quanto riguarda i colori delle mimetiche citate, si possono utilizzare i seguenti (riferimenti Mo-Lak): Verde Oliva LR-1; Verde Foresta LL-05; Marrone Terra 11-M; Grigio Azzurro Chiaro 3 parti LG-3 e 1 di LG-5.

terà facile aprire le due prese d'aria dei radiatori dell'olio, con una limetta a coda di topo. Dentro alle prese d'aria dovrà essere inserito, in posizione verticale, un segmento divisorio (vedi vista anteriore).

#### **Carrello Principale.**

Le gambe dello Jak-3 vanno bene; bisogna invece sostituire le ruote con altre di diametro maggiore (9 mm. di diametro e 2,7 mm. di spessore) e ricostruire con plasticard sottile i portelli di chiusura dei vani, realizzando anche il meccanismo di chiusura con tratti di plastica stirata a caldo.

#### **Finiture.**

Incidere con una punta metallica le pannellature mancanti, aggiungere il tubo di Pitot e le antenne a filo. Eventualmente si possono aggiungere anche i segnalatori meccanici indicanti che il carrello è in posizione estesa, simili a due chiodini posti in corrispondenza delle gambe anteriori del carrello nella parte superiore delle ali (vedi vista anteriore).

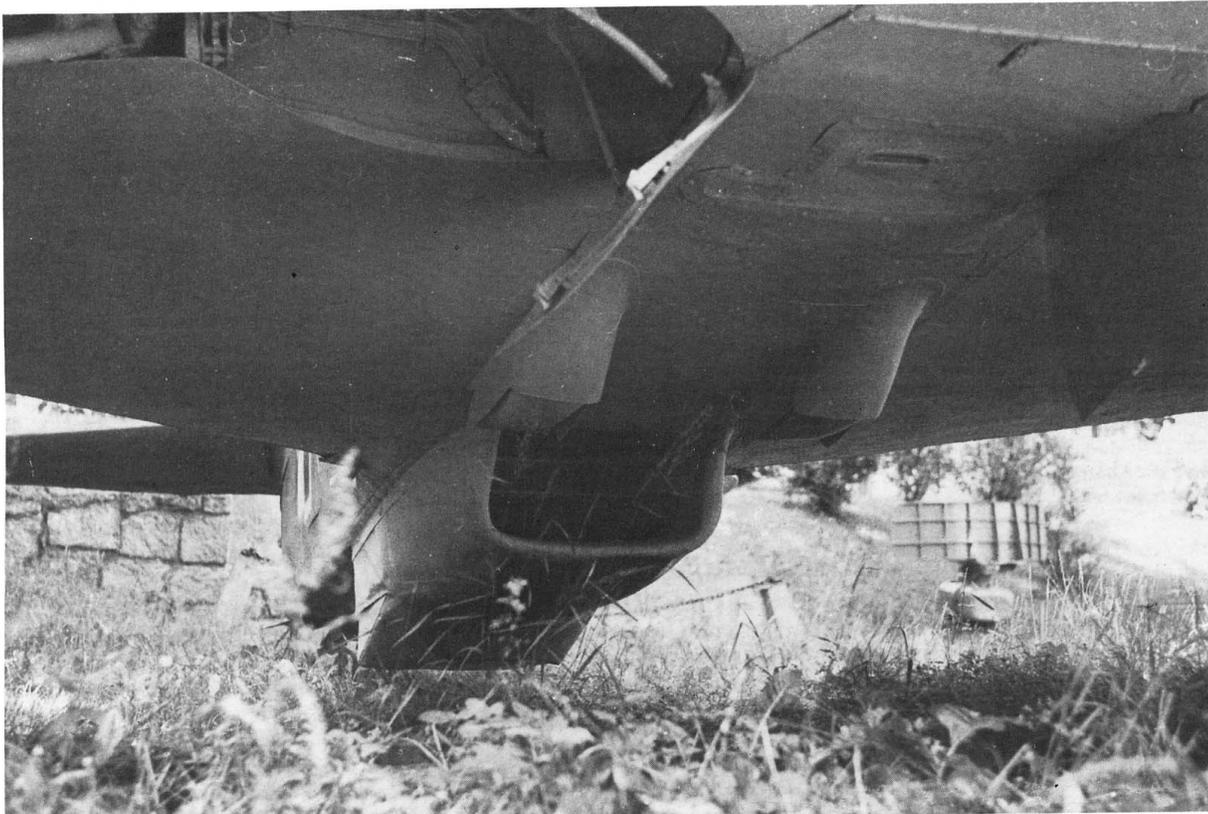
A questo punto non resta che la scelta della colorazione, ed il gioco è fatto !! Mi scuso se in qualche punto le spiegazioni potranno apparire poco chiare, ma ritengo che, esaminando i disegni pubblicati a corredo di queste note con il modello in mano, il tutto risulterà più comprensibile: certe cose sono più facili da farsi che a descriversi.

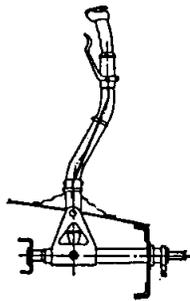
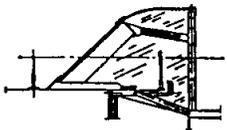
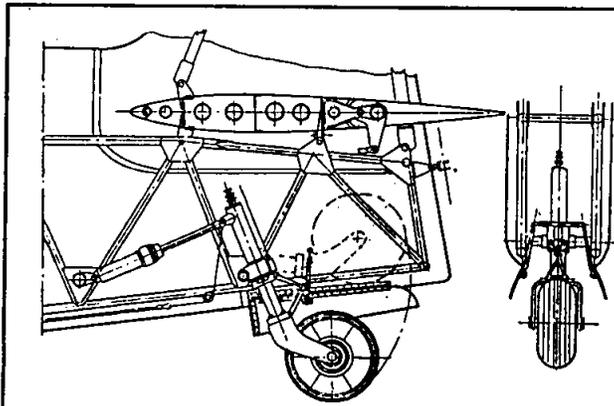
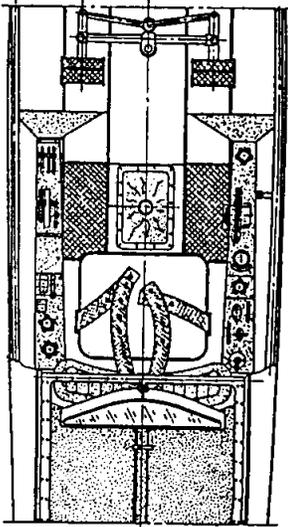
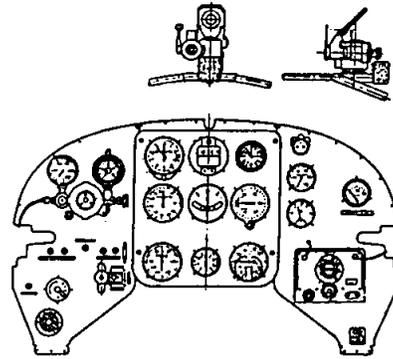
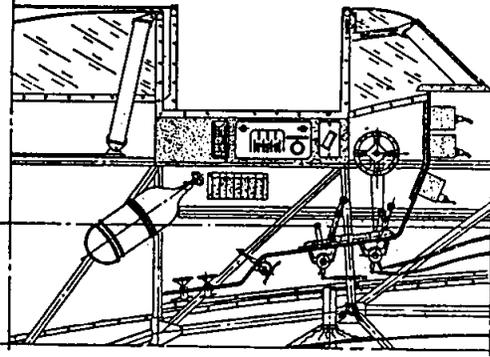
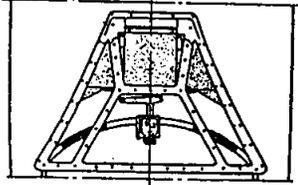
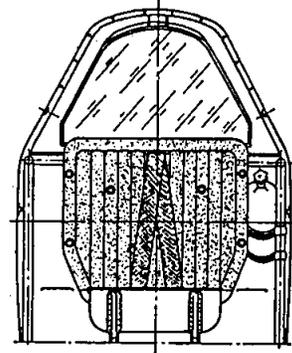
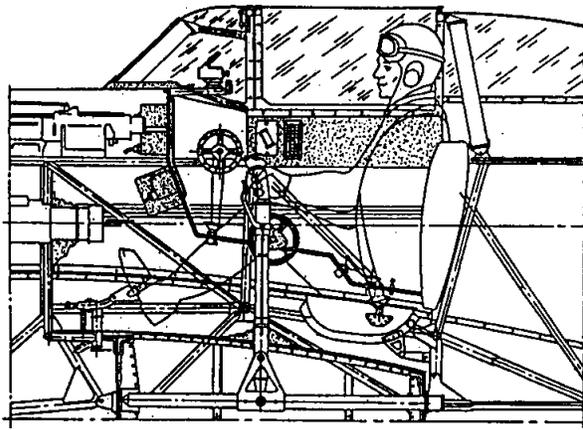
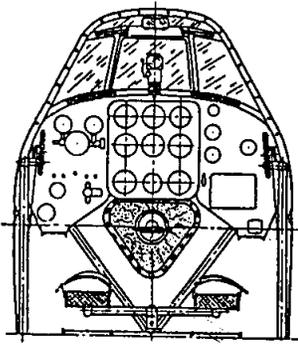
Ringrazio l'amico Aldo Zanfi per aver eseguito l'"editing" dei disegni. ☞



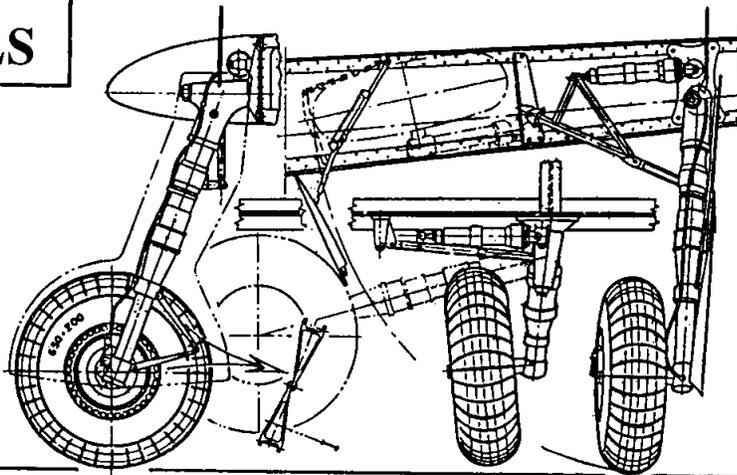
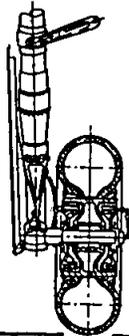
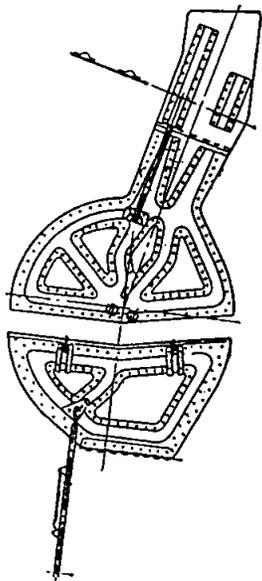
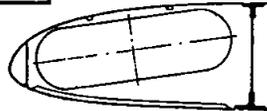
*In alto: Un dettaglio del muso di uno Jak-9P, dalla quale di può apprezzare la forma degli scarichi carenati, oltre alla piccola uscita d'aria presente sul fianco della fusoliera, sopra al bordo d'attacco della radice alare destra. Visibile anche una delle prese d'aria per i radiatori dell'olio, sul bordo d'attacco vero e proprio, con il setto divisorio vero e proprio.*

*In Basso: Interessante immagine della parte inferiore di un altro Jak-9P in cui si possono apprezzare diversi dettagli, tra cui i due scarichi di raffreddamento dei radiatori dell'olio, la griglia tra i pozzetti del carrello principale e alcuni particolari degli stessi pozzetti. (foto via Moncalvo e R. Senkowski via A. Lesicki e A.. Zanfi).*





**JAK-9**  
**ON**  
**DETAILS**



# FLANKER SUPERSTAR

*Il Su-27, questa volta a Khodynka (Urss)*

*Foto Jaromir Stepan*

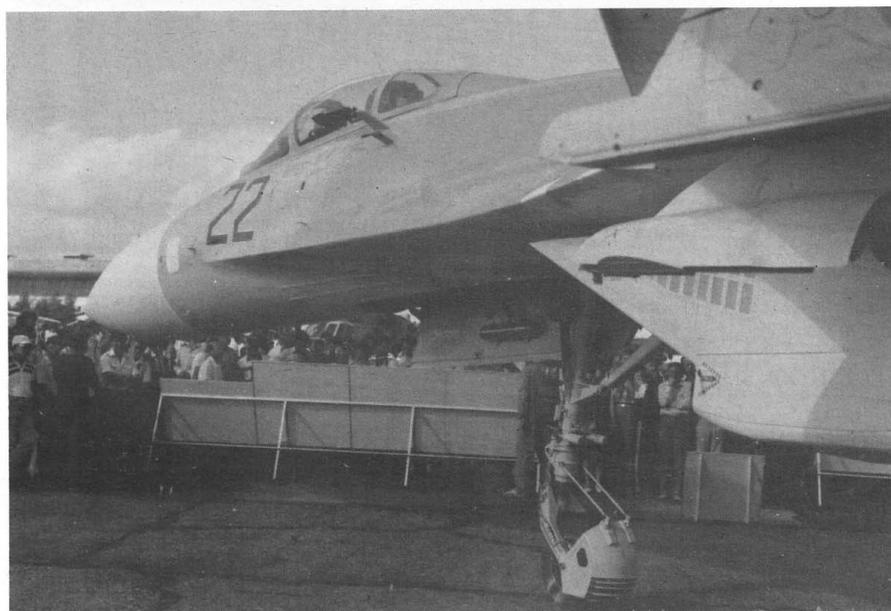
Non si sono ancora spenti gli echi della partecipazione sovietica al Salone Aerospaziale di Le Bourget nello scorso giugno, ma l'IPMS-Italy, tramite i propri corrispondenti è in grado di integrare il servizio fotografico apparso sul "Notiziario 2/1989" con nuovi dettagli ed una sorpresa (nelle pagine seguenti) ripresi durante la "AVIAZIONNO-SPORTIVNYI PRAZDNIK" (Festa dell'Aviazione Sportiva) che si è tenuta a Mosca tra il 19 ed il 27 Agosto 1989, con una statica sull'aeroporto "Frunze" di Khodynka ed esibizioni in volo sull'aeroporto di Tushino.

Il nostro corrispondente era naturalmente presente e tramite l'amico Pier Paolo Lugli del Centro di Modena, ci ha inviato le fotografie che vedete riprodotte in questo articolo.

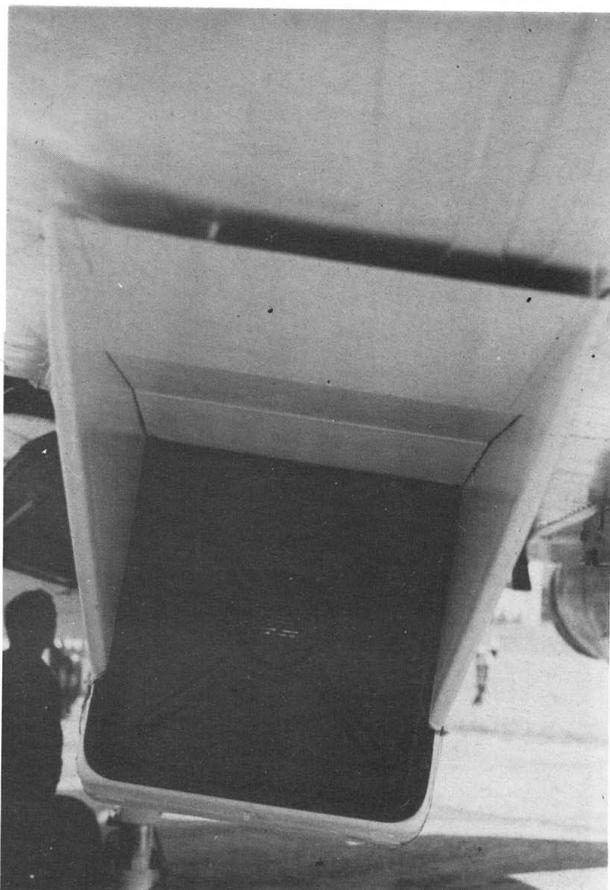
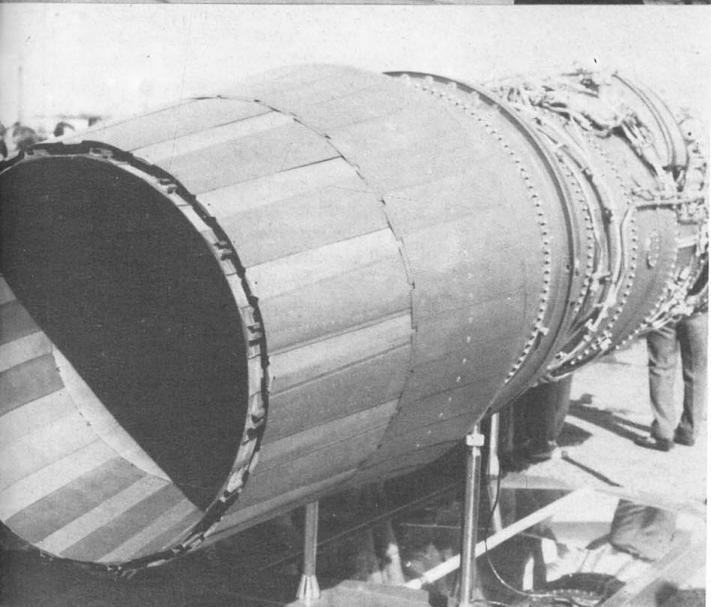
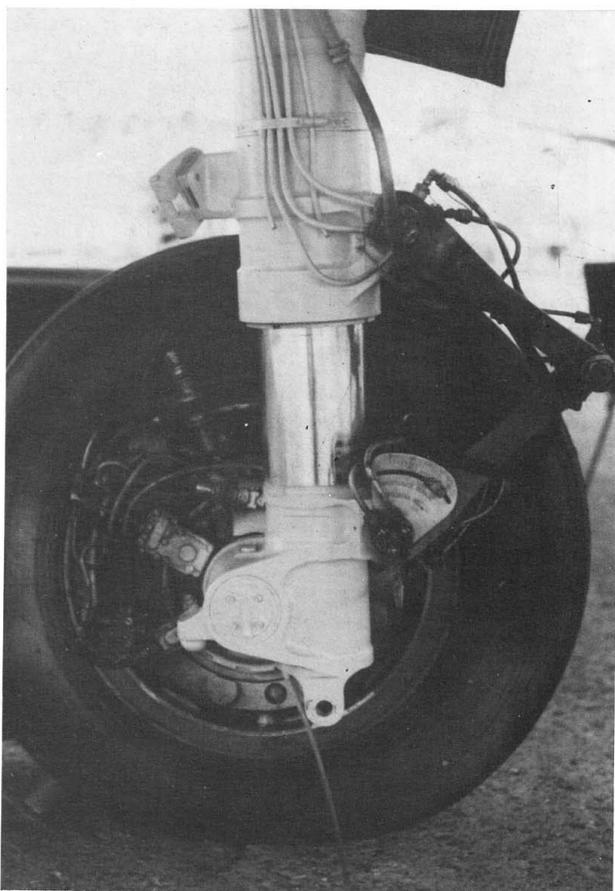
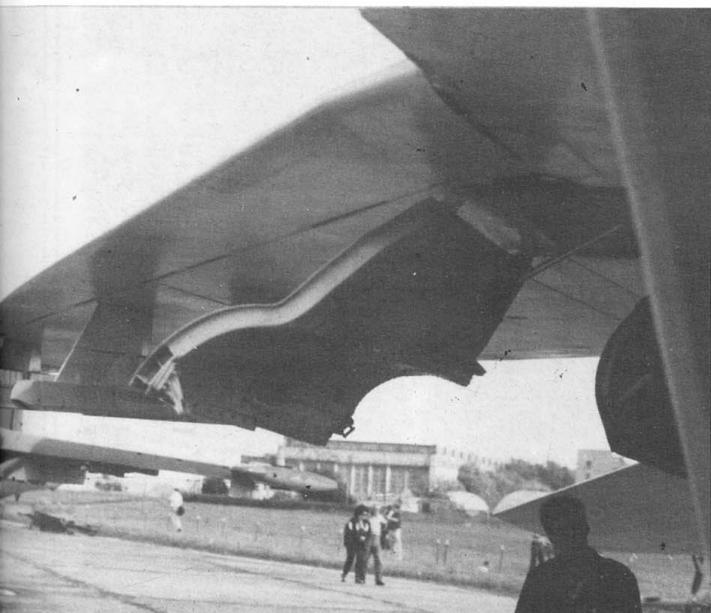
Ci troviamo innanzitutto di fronte ad un esemplare riverniciato di fresco, magari per l'occasione; lo si può notare dall'aspetto immacolato delle pareti interne dei portelli del carrello (foto 1-2-3) e soprattutto dal contrasto tra il compasso antitorsione e la gamba vera e propria (foto 6).

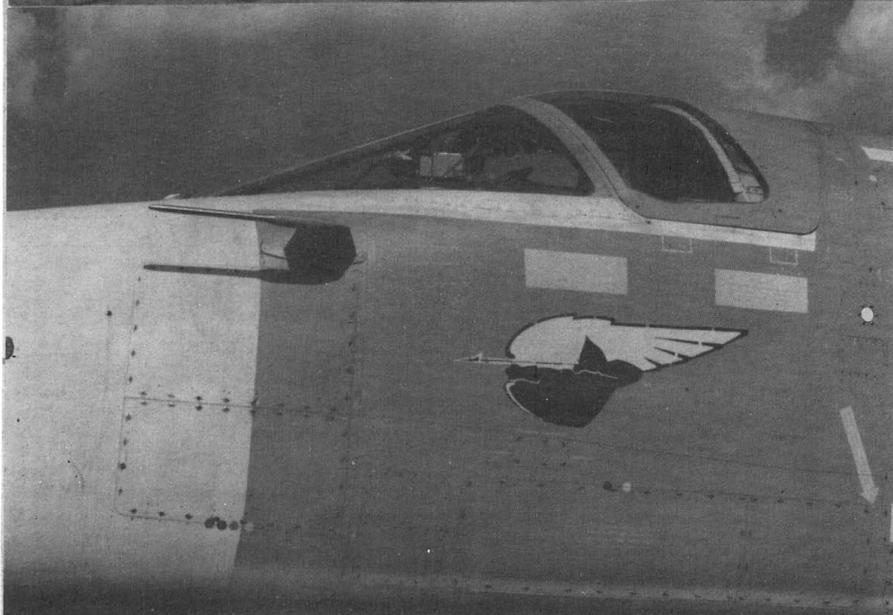
Le due prime foto consentono soprattutto di valutare nella sua interezza il carrello anteriore con i tre grossi fari di atterraggio in bella evidenza. Nella foto 1 si nota chiaramente come l'attuatore che consente la retrazione del carrello, sistemato posteriormente alla gamba, sia carenato esternamente alla fusoliera. Il portello del vano è verniciato nello stesso azzurro del ventre della fusoliera, mentre nell'esemplare esposto a Parigi tale particolare era rosso. Le foto 3 e 5 sono complementari e ci mostrano le superfici alari inferiori con in primo piano il portello anteriore del semicarrello destro e soprattutto i piloni subalari, che non ci risulta essere mai stati presentati prima d'ora. La loro forma è piuttosto curiosa, con le rotaie agganciate all'ala mediante due piccoli piloni, nel caso dell'esterna, e di due piloni sovrapposti nel caso dell'interna. Dalla foto 5 parrebbe che i piloncini a contatto con l'ala siano dello stesso tipo per entrambe le rotaie. Da ricordare che i punti di

attacco subalari del Su-27 sono di tipo "secco", quindi non montate in questa posizione i serbatoi supplementari sul vostro modello! Le ultime due immagini si riferiscono al motore Lyulka AL-31F (foto 4) ed alla presa d'aria sinistra (foto 7). La somiglianza con il Tomcat è impressionante, con la rampa a geometria variabile, i minuscoli fori per l'aspirazione dello strato-limite e al di sopra del labbro superiore la presa d'aria del sistema di condizionamento dell'abitacolo. Ritorniamo alla foto 2 per notare le due file di sfoghi per l'aria dello strato limite ed il piccolo triangolino rosso che probabilmente riporta il corrispondente russo del "Danger Intake" dei velivoli americani. Nella parte inferiore sono presenti delle prese d'aria supplementari.



|   |   |   |
|---|---|---|
|   | 3 |   |
| 1 | 4 | 6 |
| 2 | 5 | 7 |





*Edecco la sorpresa!*

## Su-24MK e MiG-27M

### Sukhoi Su-24MK "Fencer-D"

**foto 1,2,4,5,7.**

Uno dei soggetti più interessanti della manifestazione è stato senz'altro questo Su-24 MK "Fencer -D": si tratta di un esemplare dell'ultima versione dell'aereo d'attacco di Sukhoi, che si differenzia dalle precedenti sostanzialmente per il muso allungato ed avente una diversa sagoma (ma è stato anche leggermente modificato anche l'andamento del bordo d'attacco del piano verticale, ora non più rettilineo). Da notare che il pilone presente sotto alla parte fissa della semiala è del tipo utilizzato sui precedenti "Fencer-B" e "-C". Questa è stata la prima volta che un "Fencer" veniva mostrato in pubblico, e ciò ha permesso di riprendere dettagli dell'aereo da distanze finora impensabili: si vedano in proposito le immagini dei carrelli e della parte posteriore della base della deriva, che permettono di apprezzare un gran numero di dettagli.

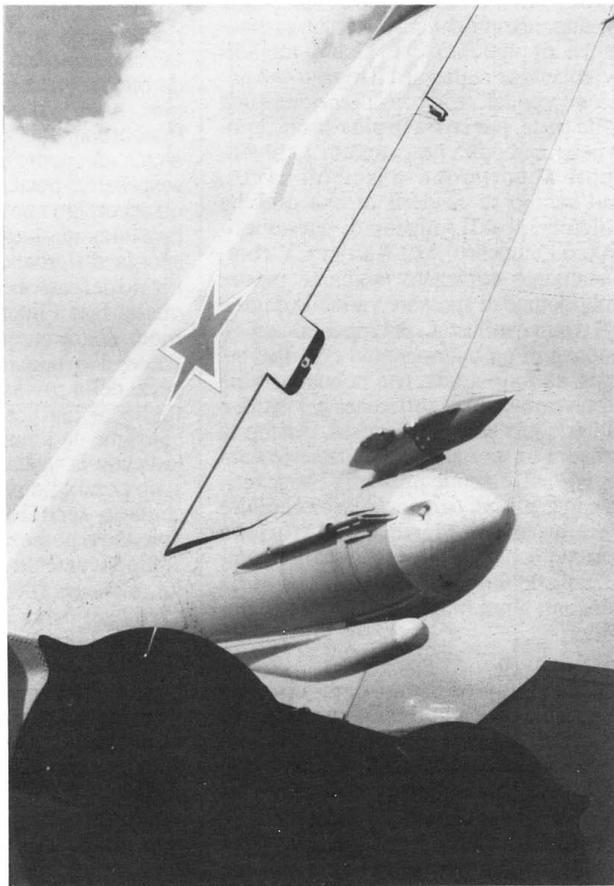
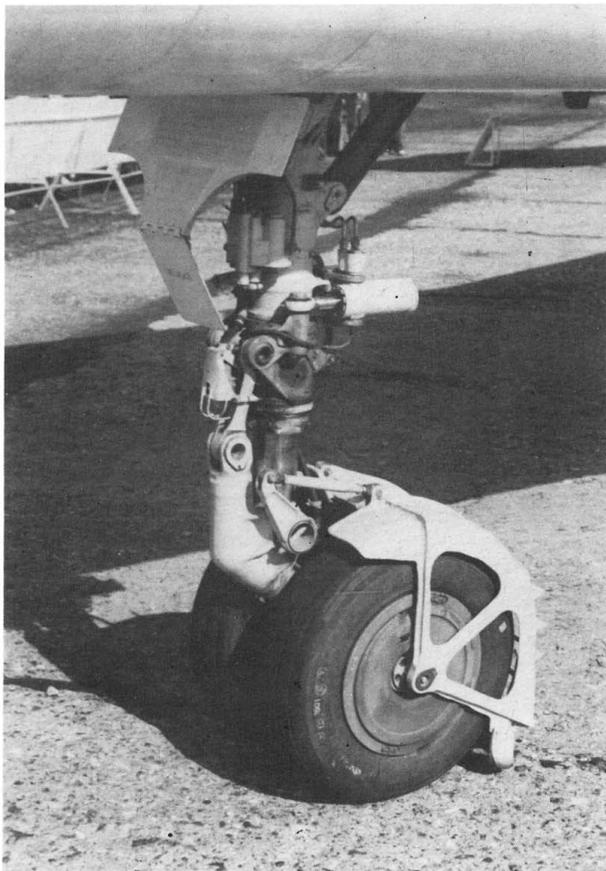
### Mikoyan MiG-27M "Flogger-J"

**foto 3,6.**

Prima apparizione pubblica anche per il MiG-27M. Le Immagini permettono di apprezzare chiaramente la sagoma del muso dell'aereo, con l'apertura circolare per un telemetro laser e quella rettangolare associata al sistema di guida laser per i missili aria-terra a corto raggio AS-14 "Kedge"; sono appena visibili uno degli attacchi per i razzi ausiliari di decollo (posto nella parte infero-posteriore della fusoliera) ed i lanciatori per artifizii luminosi e chaff antiradar (sopra alla parte fissa delle semiali). Bene in evidenza il particolare andamento del bordo di attacco della parte fissa delle semiali (che caratterizza questa ultima versione del Mig-27).

L'ultima manifestazione di questo tipo si tenne l'ormai lontano 9/7/1967 con la presentazione in volo, nel cielo dell'aeroporto di Domodedovo, di numerosi velivoli destinati a "fare notizia" (MiG-23 Flogger, MiG-25 Foxbat, Su-17 Fitter-B).

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | 4 | 5 |
| 2 | 6 | 7 |
| 3 |   |   |



# CAMION BLINDADO N°13

Armando  
ROSSI  
(Modena)

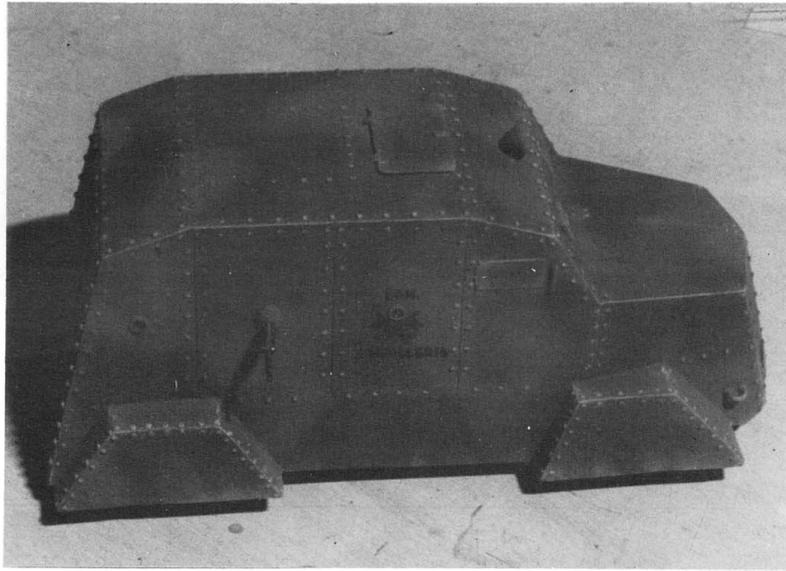
Illustra come realizzare  
un singolare mezzo  
blindato  
della Guerra  
Civile Spagnola

**L**a guerra civile spagnola, pur essendo il sanguinoso preludio al secondo conflitto mondiale ed in pratica il banco di prova dove molte delle successive strategie furono sperimentate, rimane un periodo piuttosto negletto.

Modellisticamente parlando, fino a qualche tempo fa nulla o quasi era disponibile per riprodurre in scala i mezzi corazzati che vi presero parte. La recente esplosione delle riproduzioni in resina ha sensibilmente migliorato la situazione, anche se rimane ancora molto spazio per gli autocostruttori, causa la assoluta mancanza di mercato che alcuni modelli avrebbero se realizzati. Il mezzo che andiamo a prendere in considerazione è una delle tante, pur se fra le più riuscite, modifiche campali che entrambi i contendenti apportarono a veicoli civili, nell'intento di renderli di una qualche utilità bellica. Il soggetto di questo articolo è l'autocarro 4x2 Karrier CY completamente corazzato mediante piastre imbullonate di spessore variabile dagli 8 ai 10 mm e utilizzato dai repubblicani. Si trattava di un buon veicolo con discrete capacità fuoristrada, una buona visibilità ed un armamento sufficiente per battere fanterie e/o bersagli terrestri. Anche la squadra trasportata poteva usare le armi individuali essendo presenti diverse feritoie in tutti i lati del mezzo. Non ci dilunghiamo oltre in ricerche storiche perfettamente inutili dato lo scarso materiale disponibile e ricordando che in fin dei conti a noi interessa costruire il modello.

## Il modello

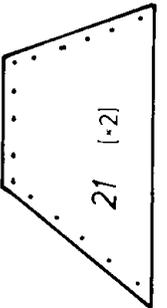
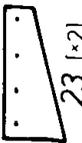
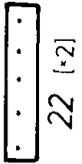
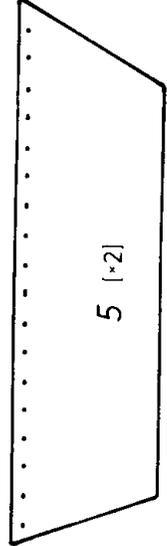
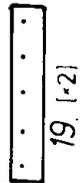
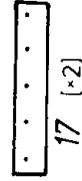
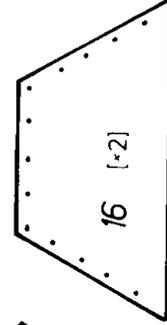
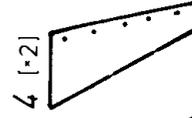
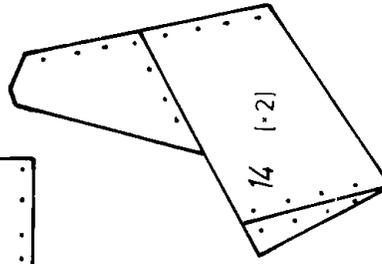
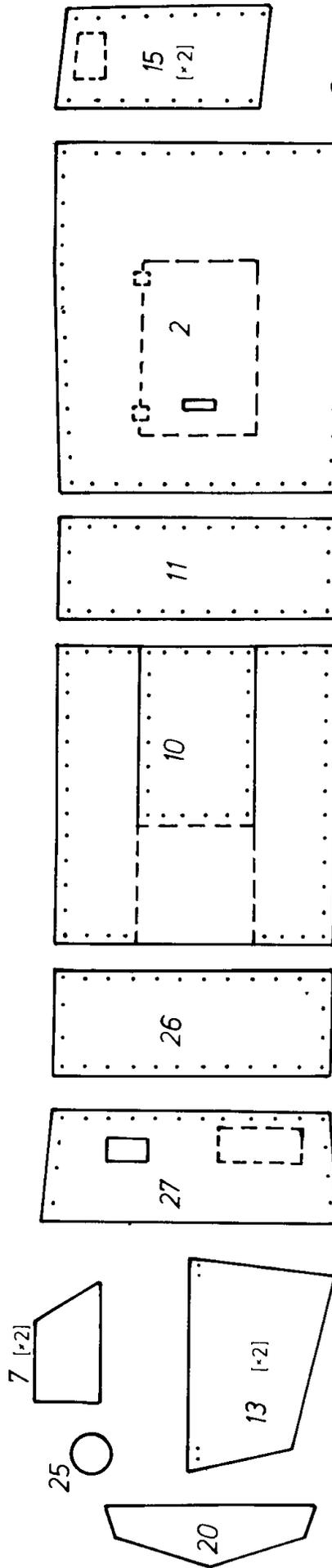
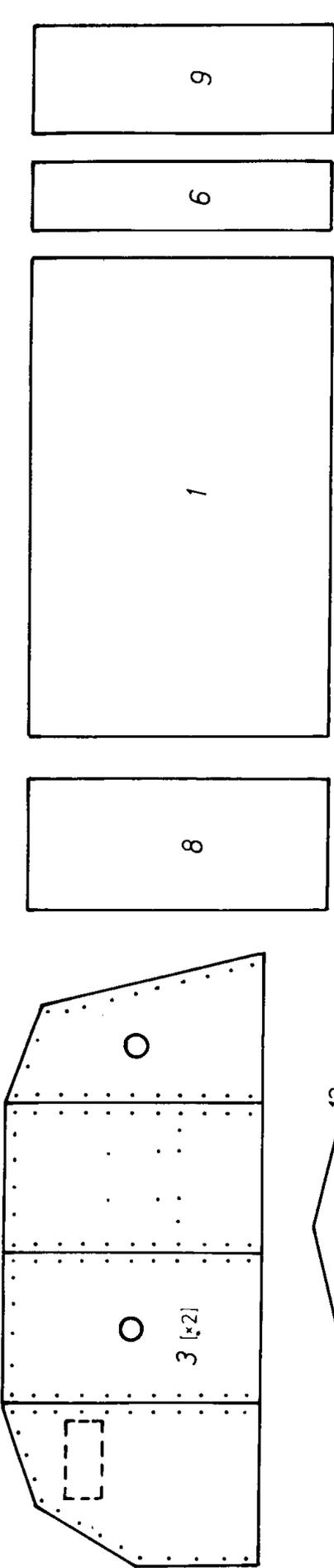
La prima cosa da fare è procurarsi un Opel Blitz dell'Italeri che fornirà il telaio completo di tutti i suoi organi. A questo punto prendere il pezzo 41 e accorciarlo di 9 mm come indicato nel disegno. Mi raccomando di tagliare il più perpendicolarmente possibile, in quanto i due tronconi andranno successivamente riattaccati e la minima angolazione risul-



tante dal taglio comprometterà il buon allineamento del telaio. Per sicurezza aggiungere in prossimità della giunzione un rinforzo come quello tratteggiato in figura. Lasciare asciugare perfettamente. Accorciare quindi il pezzo 80, l'albero di trasmissione e il tubo di scappamento. Ultima modifica ai pezzi del kit rimane quella da apportare ai supporti originariamente previsti per il cassone, pezzo 66, che andranno rimodellati in maniera da ottenere una apertura massima di 50 mm. A questo punto si può procedere tranquillamente all'assemblaggio come da scatola, ricordando che i supporti delle sospensioni posteriori, pezzo 49, andranno accorciati come nel disegno, per evitare che quel triangolino di plastica sporga disturbando il successivo montaggio del cassone corazzato. Alla fine di questa fase l'interasse fra i mozzetti delle ruote dovrà essere di 83 mm. La fase successiva consiste nel tagliare tutti i pezzi della sovrastruttura blindata da un foglio di plasticard che personalmente consiglio da 1 mm. I numeri fra parentesi indicano la quantità da tagliare per ciascun pezzo. Le parti tratteggiate rappresentano feritoie e sportelli vari che volendo si possono montare aperti. Sconsiglio vivamente di farlo, stante la assoluta mancanza di una qualsivoglia notizia sugli interni, ma sta a voi decidere. Per le sequenze di montaggio fare riferimento ai disegni, seguendo la numerazione. La parte più noiosa, non certo la più difficile, riguarda la realizzazione della chiodatura, che nella realtà teneva assieme questo allegro pezzo di ferraglia ambulante. Ricordatevi che senza di questa tutto il lavoro fatto perderà di valore non rispettando un minimo di fedeltà storica. Vi sono vari modi per realizzare la testa semisferica dei chiodi per lamiera: chi se

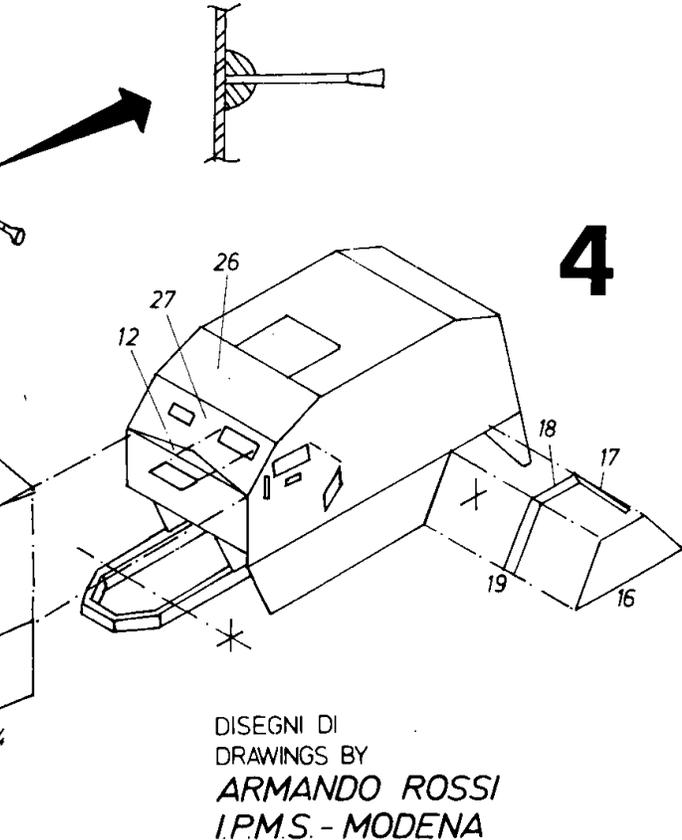
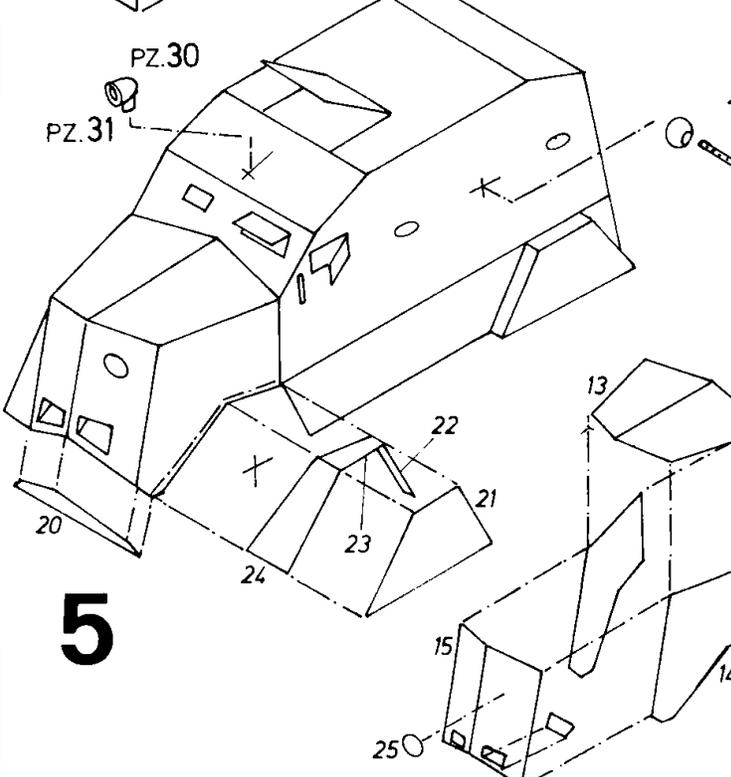
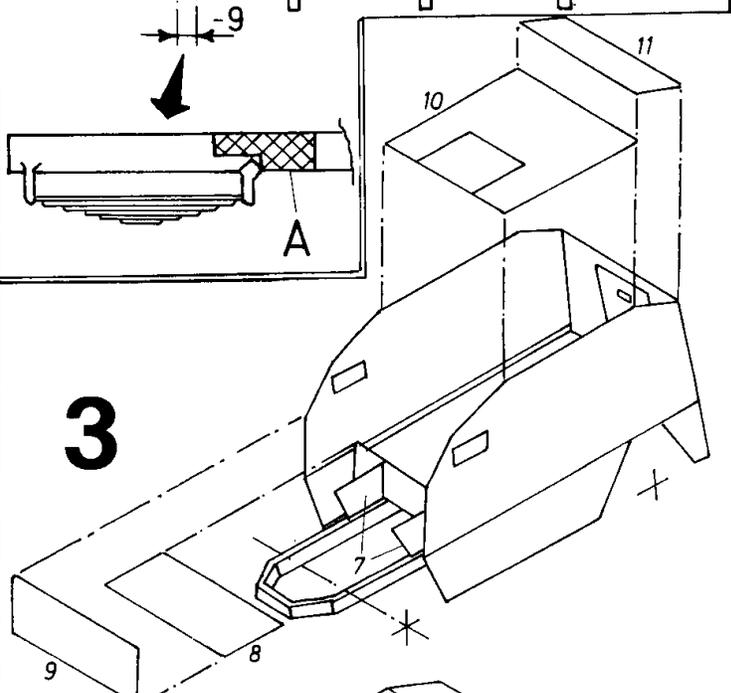
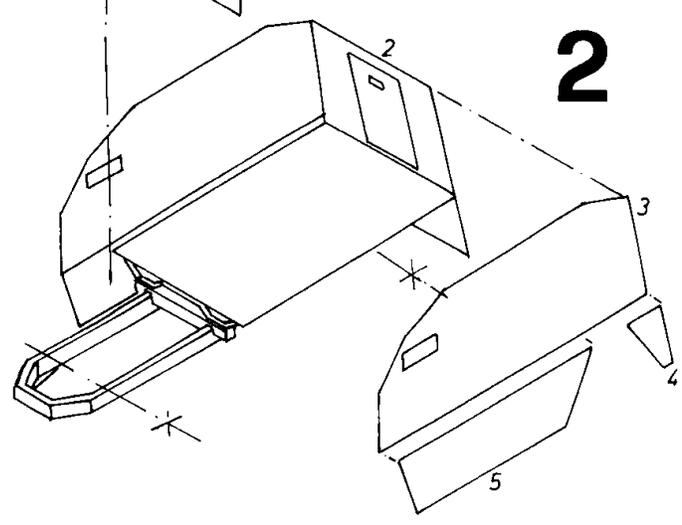
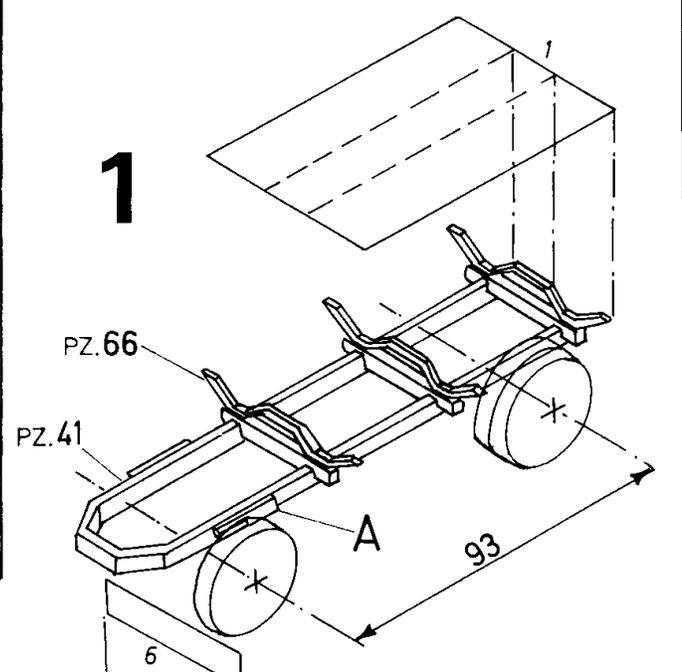
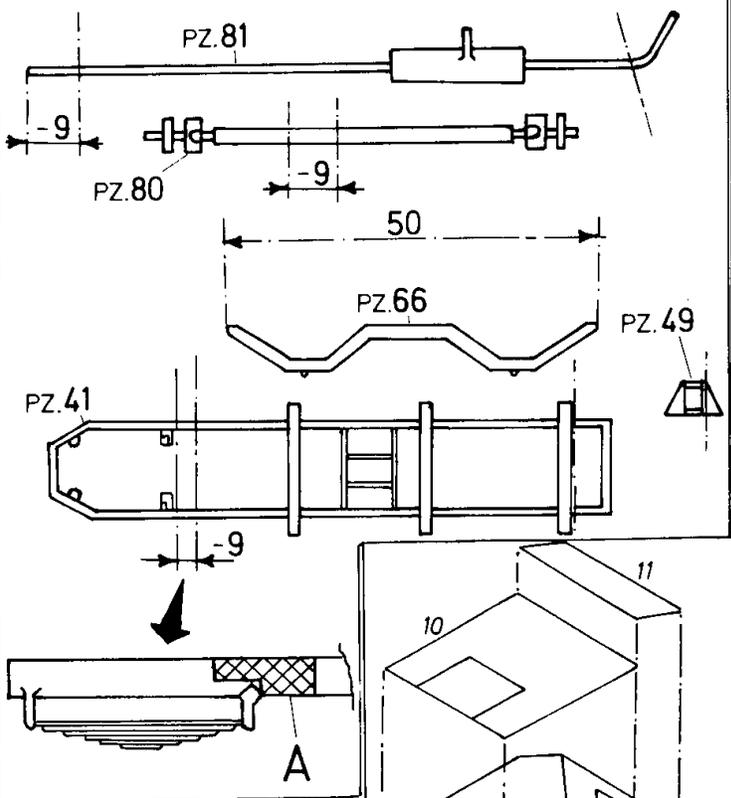
*La riproduzione in scala 1/35 del Camion Blindado n° 13. E' particolarmente evidente il notevole numero di rivetti presente sul modello, posizionati ad uno ad uno con il metodo illustrato nell' articolo.*

li incolla uno per uno tagliandoli da un tondino di plasticard (anche se alla fine poi si ritrovano con delle sezioni cilindriche), chi li fa con una goccia di Vinavil (che col tempo tenderà a staccarsi rendendo estremamente antiestetico il tutto), chi li incide direttamente picchiettando con un punteruolo nella parte opposta del lato visibile del pezzo oppure li realizza come il sottoscritto impiegando ore di paziente lavoro, gratificato dalla qualità della riproduzione. Una volta assemblato il modello lasciatelo asciugare per bene, chiudete con stucco o Milliput (che raccomando vivamente a tutti di provare) la totalità delle eventuali fessure. Armatevi di riga e matita e seguendo i disegni tracciate le linee per l'allineamento della testa dei bulloni sulla carrozzeria. Segnate quindi la posizione dei rivetti e armati di un trapanino dotato di una punta di diametro max 0,5 mm. forate la carrozzeria. Raccomando di eseguire solo una sezione per volta per evitare eccessivi affaticamenti ed errori. Realizzate quindi dello sprue filato di diametro corrispondente a quello della punta (per i pigri e lenti di mano la SLATER'S lo produce e vende nei migliori negozi italiani ed esteri) e tagliate tanti tronconi di 5/6 mm. Mettete quindi una goccia di colla nel foro precedentemente fatto, infilate il pezzo di sprue lasciandolo sporgere circa 3 mm. Preparate in questo modo almeno una fila di rivetti. Ora dotati di una fonte di calore puntiforme, (l'ideale sono quei bastoncini di incenso



DISEGNI DI / DRAWINGS BY **ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. - MODENA**

SCALA 1 / 35 SCALE



DISEGNI DI  
DRAWINGS BY  
**ARMANDO ROSSI**  
I.P.M.S. - MODENA

che usate sempre per ammalciare le vostre amiche quando dovete introdurre alla visione del sancta-sanctorum modellistico) e avvicinatela al singolo pezzo di spue sporgente. Il calore farà fondere la plastica che assumerà contemporaneamente l'aspetto semisferico richiesto. Ripetere l'operazione per tutti gli altri rivetti da realizzare. Ricordate che dalla lunghezza e dal diametro dello sprue dipendono le dimensioni della testa del rivetto, attenti quindi a non esagerare e nei limiti del possibile cercate sempre di mantenere la stessa lunghezza e diametro. Ora non rimane altro da fare che aggiungere il faretto superiore, dal kit Italeri, le mitra-

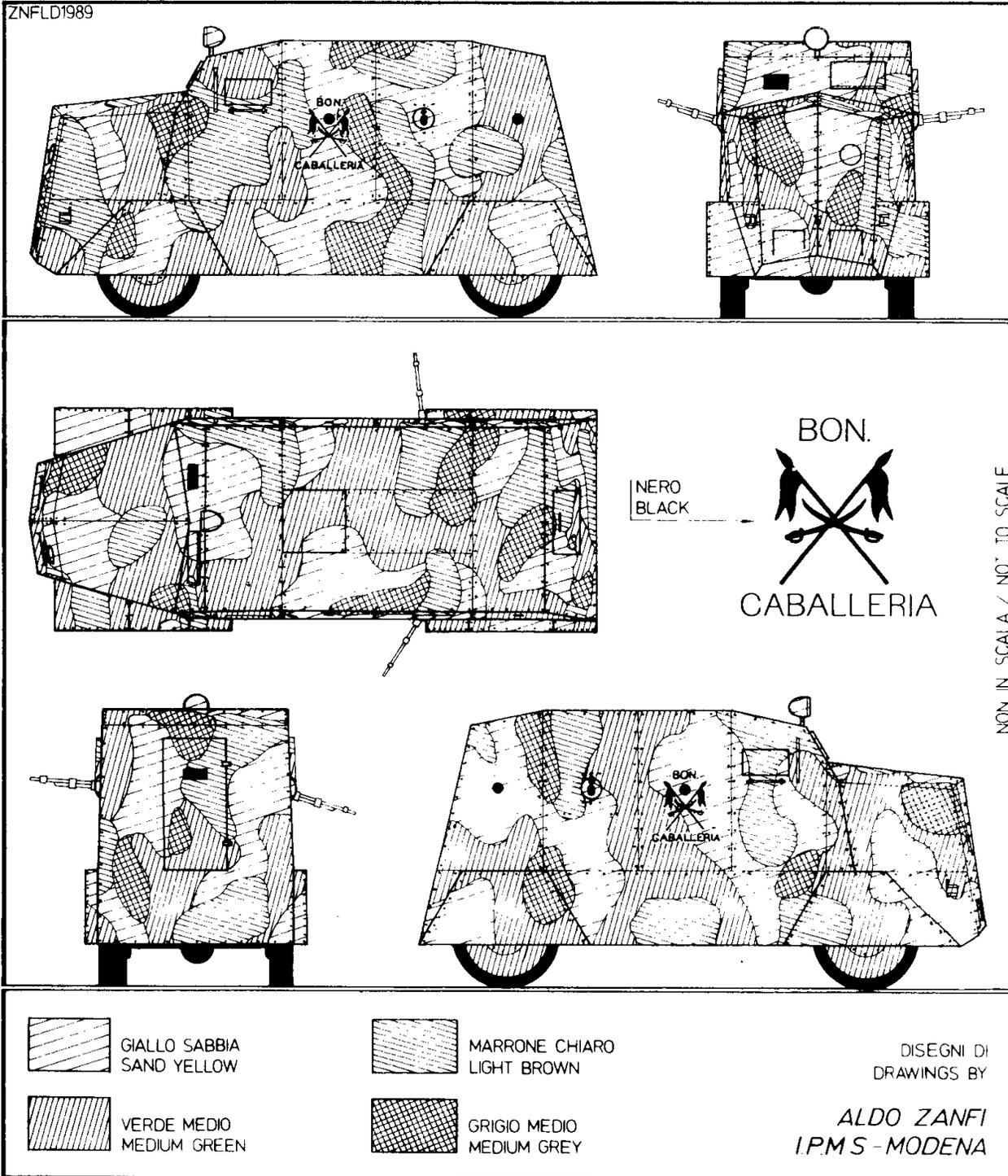
gliatrici laterali, che ho trovato nella banca dei pezzi fra quello che restava di un Pzkw 38t sempre Italeri e tutti gli altri ammenicoli quali maniglie, feritoie, ecc. ecc.

Il modello può dirsi finito per quello che riguarda la costruzione vera e propria. Rimane la spinosa questione della colorazione. Premesso che ben poco si sa, rimando ad un ottimo articolo pubblicato da Military Modelling nell'aprile 1982, che contiene fra l'altro anche disegni a colori (purtroppo non del nostro soggetto). Comunque il mio modello è verniciato in un quanto mai variegato schema a quattro colori: Grigio Panzer

Grey, Giallo German Yellow, Verde Dark Green e Marrone Dark Earth. Il simbolo sulla fiancata è il solo che sia riuscito a reperire come "probabilmente" portato dal mezzo; male non fa. Direi che non rimane nient'altro da aggiungere se non che migliore sorte arrida ai vostri sforzi per ottenere una di quelle vecchie, affascinanti macchine che tanto hanno contribuito all'attuale sferragliare dei vari Bradley e BMP.

**Ringraziamenti:**

Vorrei ringraziare l'amico Aldo Zanfi per l'aiuto prestato nella realizzazione dei disegni e delle foto. ☺



# Le Novità dal Salone del Giocattolo

## Il "Salone 1990", Impressioni e Presentimenti. - Armando Rossi

*Il mio primo pensiero riandando con la mente al ricordo della graziosa giornata trascorsa all'ennesimo "Salone del Giocattolo" è un senso di rimozione. Subito mi sono scontrato con una simpatica receptionist che ha fatto di tutto per impedirmi di entrare, per poi alterarsi leggermente quando le ho sventolato sotto il dolce sguardo una tessera da espositore. Ohibò, che fosse il mio accento meridionale ad infastidirla? Sembrerebbe proprio di sì, visto i gentili apprezzamenti seguiti al lieve battibecco.*

*Superato il primo scoglio siamo finalmente arrivati al settore dove erano raggruppati "quasi" tutti i divoratori di polistirene. Per motivi che sfuggono ai più, Hasegawa ed Esci (ovvero i relativi importatori e distributori) erano in mezzo a cammelli di peluche, giochi di società e simulazione, (da apprezzare le Hostess mozzafiato), vestiti di carnevale ecc., con tanto di Barbie in carne ed ossa atta a risvegliare la libido repressa nel nostro subconscio.*

*All'urlo di Perestroika e Glasnost, praticamente tutti i produttori di mezzi militari (Esci ed Italeri in testa) sono orientati verso la totale ed esaustiva presentazione di modelli di carri che per anni hanno rappresentato un miraggio per gli appassionati. Lo stesso dicasi per gli aeromobili. In mezzo a questo improvviso pansovietismo spicca la Tamiya che se ne infischia abbondantemente, e finalmente rimette le mani sui vecchi e cari (in tutti i sensi) tedeschi II G.M. Prova ne sia il nuovo, scintillante Tigre che costerà almeno il vostro alluce, considerando che si tratta di una scatola completamente nuova con gli ormai immancabili cingoli "link by link".*

*La stessa politica germanofila è perseguita dalla Trimaster che con prezzi e pezzi al di là di ogni comprensione ci rifila splendidi Me 262 costruiti in un solo esemplare o poco più. Gloria a tali inesausti artigiani che così bene sanno come convincere il nostro portafogli.*

*Un'altra tendenza diffusa è il riciclaggio di vecchi stampi riediti sotto nuova bandiera, nuovi prezzi (Oh, Yes) e nuove decals, perchè le originali sono ormai ingiallite. Capofila la Hobbycraft, seguita da Glencoe e Minicraft.*

*Altra moda quella del modello prima ancora che si sia visto il prototipo o addirittura il Mock-Up! Vedasi Revell con il superbo PAH-2 ed altre amenità varie.*

*Notevole il sempre più vasto intrecciarsi di accordi commerciali che rischiano di portare enorme confusione fra gli acquirenti, che potrebbero acquistare un DML/Dragon in USA che altro non sarà che un futuro Italeri. Attenti quindi alle cantonate se acquistate materiale all'estero.*

*Una nota simpatica è data dalla AMT/ESCI/ERTL/MPC che impazza con il gradito (almeno per me) ritorno dei modelli tratti da "Star Wars" con una promessa di prezzi decisamente popolari. Da encomiare anche l'uscita dei modelli tratti da celebri films quali "Batman" e "Ghostbusters", sempre a prezzi ragionevoli.*

*Chiudo ringraziando la Tauromodel, cioè il buon vecchio Walter de Paoli ed il suo distributore Astromodel per l'aiuto prestatoci nel divincolarci dalle pastoie burocratiche imposte dall'organizzazione del Salone, tanto rigide quanto inutili, ed in ultima analisi, da tutti bellamente ignorate.*

## Il "Salone 1990", Le Novità - Aldo Zanfi

### ERTL-AMT

Soprattutto autovetture nell'elenco delle novità previste per il 1990 dalla ERTL-AMT, con soggetti prelevati dai campionati statunitensi per le Stock-Cars e Formula Indy, più un paio di veicoli stradali, come la Lamborghini "Diablo" e la motrice Kenworth T600A, entrambi in scala 1/25. Modelli un po' particolari, per chi volesse uscire dall'ordinario, sono invece, sempre in 1/25, l'aereo BatWing e l'auto del Joker, tratti dal film "Batman" (e che si vanno ad aggiungere alla Batmobile già commercializzata da tempo negli Stati Uniti), mentre da "Ghostbusters II" è stata ripresa l'originale vettura Ecto-1.

### ESCI

Gli attuali sommovimenti dell'Unione Sovietica hanno sicuramente influenzato le scelte di molte case modellistiche: ne è un chiaro esempio la ESCI, che propone una coppia di Tupolev Tu-22 "Blinder" in scala 1/72, un MiG-21MF/bis/SMT

ed un Su-7BKL/BMK in 1/48 (si tratta degli stessi modelli della cecoslovacca OFZ, con differenti confezioni e decals) per ciò che riguarda gli aeromobili, mentre per i veicoli militari, avremo una coppia di BMP-1 ed un BMP-2, due scatole dedicate al T-55 ed una al T-67 (nella versione modificata dagli israeliani), tutti in scala 1/35. Vi saranno anche altri soggetti, come l'immancabile F-117A (1/72), tre M.60 (nelle versioni A1, A3, TTS Improved ed A1 con corazzature aggiuntive tipo "Blazer", scala 1/35), ed alcune autovetture: Shelby Cobra 427 e Chevy "Bel Air" del '57 in scala 1/16, Lamborghini "Diablo", Corvette del '63, Chevrolet "Impala" del '58 ed ancora Chevy "Bel Air" del '57 in 1/24.

### FUJIMI

Saranno le autovetture a caratterizzare il programma 1990 della Fujimi, almeno per ciò che riguarda il mercato italiano. Tra le numerose novità previste, segnaliamo una Ferrari F40 in scala 1/12 caratterizzata da chassis e carrozzeria in metallo pressofuso e da numerosi dettagli riprodotti in fotoincisione; nella più piccola 1/24, i soggetti più interessanti ci sembrano essere una Ferrari P4, una

Mercedes Benz 500SL ed il prototipo giapponese Caspita (vettura dal nome insolito, ma dotata del 12 cilindri Motori Moderni). Per ciò che riguarda gli aeromobili, le notizie più interessanti provengono dal Regno Unito, dove in occasione dei Nationals dell'IPMS-U.K. è stata finalmente annunciata l'uscita della serie di scatole dedicate al MiG-21: si tratta di un buon numero di kits, in scala 1/72, che coprono le versioni F, PF (due scatole, per le varianti iniziale e finale), MF, bis ed SMT da caccia, la RF da ricognizione ed il biposto U da addestramento.

### HOBBYCRAFT

Dalla canadese Hobbycraft interessanti novità per gli intramontabili patiti della Luftwaffe, che avranno una discreta serie di soggetti in scala 1/48: Ju-88a-4, Ar-234B, tre kits per il Do-17 (per le versioni E/F, M e Z), Ta-152II (sicuramente meno costoso dell'analogo modello Trimaster) e Me-109K-4. Buone notizie anche per gli appassionati dei velivoli della I.G.M., con un Ni-17, uno Spad XIII, un Camel ed un Se.5a in 1/32. Il vento dell'Est poi, porterà altri soggetti molto interessanti, quali un Polikarpov I-16, un Lavockhin I.a-7 ed un MiG-17F in 1/48; uno Yak-38 "Forger" ed una coppia di Sukhoi Su-7 (il biposto "Fitter-E" ed il monoposto "Fitter-F") in 1/72. Per ciò che riguarda gli elicotteri, la novità più interessante è sicuramente il kit del Piasecki H-21 in scala 1/72 che sarà accompagnato da un improbabile LHX in 1/48.

### ITALERI

La nostrana Italeri propone per il 1990 oltre 40 nuovi kits, e tra questi, oltre ad alcune riedizioni (Heinkel He-111Z e Messerschmitt Me-323D-1 Gigant in scala 1/72, il trattore Steyr RSO in 1/35) e modelli basati su stampi esistenti (Ferrari F40 Racing, e 365GTS/4 Daytona in 1/24, F-14A Tomcat Plus, F-16C/D Night Falcon, A-4E/F Skyhawk, Harrier GR.5 in 1/72), vi sono anche interessanti riproduzioni dei soggetti più vari. Per le autovetture avremo una Ferrari 348TB ed una Lamborghini "Diablo" in 1/24 (che sicuramente avranno più acquirenti delle vetture "vere"), oltre ad una Ferrari F40 in 1/16; per gli aeromobili, una coppia di F-117A in scala 1/72 e 1/48 (e speriamo che le spie dell'Italeri abbiano lavorato almeno bene come quelle del KGB), un Sukhoi Su-27 "Flanker-A" (il modello dovrebbe essere basato sull'esemplare presentato durante l'ultima edizione del Salone di Parigi) ed un Bell Model 406 OH-58D in 1/72. Interessanti novità anche per i veicoli militari (BMP-1, T-72, sempre M 110 ed una Hummer equipaggiata con il sistema antiaereo Stinger, in scala 1/35) e per le navi (USS Tarawa in 1/700 ed USS Ticonderoga in 1/350).

### MONOGRAM

La Monogram prosegue con la politica del "pochi ma buoni", ed infatti nella "sua" scala 1/48 ha presentato, oltre ad interessanti riedizioni, alcuni soggetti praticamente inediti: si tratta di un

Grumman F9F Panther, un Convair F-102A Delta Dagger (appropriatamente inserito nell'ambito dei un gruppo di modelli denominati "Century Series") ed un Sukhoi Su-25 "Frogfoot". Alcune delle riedizioni che saranno proposte nel corso dell'anno (F-4C/D Phantom II, F-14A Tomcat, F/A-18A Hornet, tutti in scala 1/48) saranno caratterizzate dalla presenza di alcuni particolari realizzati con la tecnica della fotoincisione. Parti fotoincise saranno contenute anche nei primi kits di autovetture prodotti dalla Monogram in scala 1/43, che riguarderanno una AC Cobra 289 ed una Corvette 427 Convertibile del '57; sempre in tema di autovetture, in scala 1/24 si avranno una Lotus Esprit ed una Ferrari Testarossa (caratterizzata da una improbabile carrozzeria gialla), più altri soggetti tipicamente statunitensi, sia stradali che provenienti dai Campionati delle Stock Cars e di Formula Indy. Interessante l'iniziativa di proporre un paio di kits (una Ferrari 308GTB in 1/24 ed un T-28 Trojan in 1/48) completi di vernici, colla e carta abrasiva.

### REVELL

Un buon numero di nuovi kits ci arriverà anche dalla Revell, praticamente in tutti i campi di interesse modellistico. Tanto per citarne qualcuno, per gli aerei si avranno: F-117A, JAS-39 Gripen, F-106A Delta Dart, MiG-31 "Foxhound", Mig-29 "Fulcrum" e Su-27 "Flanker" in 1/144; Yak-38 "Forger", Su-25 "Frogfoot" ed il solito F-117A in 1/72; un interessante F-89C/D Scorpion ed uno EA-6A Intruder in 1/48; MiG-29 "Fulcrum" ed un ulteriore F-117A in 1/32.

Per gli elicotteri, si avranno un AH-64 Apache ed un Mi-28 "Havoc" (con quella che dovrebbe

essere una corretta riproduzione) in scala 1/72 ed i kits (dei mock-ups, probabilmente) degli Eurocopter HAP e PAH-2 e dello NH-90 in 1/48. Soggetti tedeschi a profusione, per le autovetture, con i kits di BMW 850i, Mercedes-Benz 660SEC Cabrio, Zender-BMW 750iL, Zender-VW Corrado Cabrio, Mercedes-Benz 300SL e dell'"auto tedesca dell'anno" la tedesca-orientale Trabant 601S, tutti in scala 1/24. Le novità non tedesche riguardano alcuni tipi di Ferrari, precisamente F40 (1/24 ed 1/16), 250 Spyder California (1/24), GTO '84 (1/24) e Testarossa (nella variante realizzata dal preparatore Gemballa di Stoccarda, 1/24).

### TAMIYA

Importante presenza nello stand Fantasyland, distributore della Tamiya, è stata quella dello stesso Mr. Tamiya, che vediamo nella fotografia insieme al titolare della Fantasyland, Sig. Rizzardi ed al nostro Direttore Nazionale, Giorgio Pini. Come al solito, non sono molte le novità annunciate dalla Casa Giapponese: per quanto riguarda i mezzi militari, avremo, nella tradizionale scala 1/35, un Pzkw VI (SdKfz 181) Tiger I Ausf E delle ultime versioni produttive (si tratta di un modello completamente nuovo, molto dettagliato e con i cingoli riprodotti a maglie separate) ed un cannone antiaereo Sd.Ah 52 Flak 37 (completo di carrello per il traino). Gli appassionati di vetture da competizione avranno in scala 1/20 una Ferrari F.1/89, nella versione apparsa all'inizio del campionato F.1 dello scorso anno: il kit comprende una figura di pilota e la riproduzione completa della meccanica, che risulterà visibile sollevando parte

della carrozzeria. Seconda novità, in scala 1/24, il modello della Peugeot 405 vincitrice dell'edizione 89/90 della Parigi-Dakar, del quale lo stesso Mr. Tamiya aveva personalmente portato alcune stampe di prova direttamente dal Giappone.

### TAUROMODEL

Dopo lunghi anni di attesa, costellati da alterne vicende che sarebbero degne di un fotoromanzo o di una telenovela, ecco finalmente l'Aermacchi C-202 Folgore della Tauromodel, esposto nello stand del distributore italiano Astromodel. Mentre ci riproponiamo di tornare sull'argomento con un dettagliato esame del modello, ecco alcuni dati numerici sul kit: si tratta di tre stampe in plastica grigia, comprendenti circa 130 pezzi (dei quali una trentina vanno a formare il motore) più una per i trasparenti; il foglio delle decals comprende insegne che permettono di scegliere di riprodurre ben 10 esemplari differenti (un numero che ci sembra un po' eccessivo, visto che dal kit si potrà realizzare un solo modello): prezzo indicativo pari a lit. 28.000. La Tauromodel ripropone anche il noto carro A7V in scala 1/35 con nuove insegne, e precisamente per il veicolo "Totenkopf" dello Abteilung 5; per quanto riguarda i fogli di decals il catalogo per il 1990 reca indicazioni per oltre 90 nuovi fogli (non si tratta di un refuso, sono proprio più di novanta) i cui soggetti spaziano dai velivoli italiani del periodo bellico (sia della Regia Aeronautica, che della A.N.R., che dell'Aeronautica Cobelligerante) e più moderni a quelli della Luftwaffe, nelle tre classiche scale 1/72, 1/48, 1/32. ⇐



MOMENTI DI PUBBLICHE RELAZIONI..... A lato il Sig. Rizzardi (titolare della FANTASYLAND, distributrice italiana dei prodotti TAMIYA), Giorgio Pini e Mr. Tamiya in persona.

Nella foto in basso nello stand della ditta LN (Matchbox, Aii, Nichimo, Union, Marushin, Do-yusha) da sinistra G. Pini, il Sig. Veneroni contitolare L.N., Sig. Chiariatti, rappresentante LN per le Puglie.

Nella pagina successiva le fotografie di quattro scatole scelte tra le novità più interessanti. (foto Zanfi Aldo, Modena)





# COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

## DECALS CARPENA 1/72 & 1/48

Queste decals provenienti dalla Francia sono a mio avviso le migliori e più dettagliate disponibili sul mercato. I primi fogli vennero originariamente commercializzati sotto il marchio "CMV Decals" ma Jean-Loup Carpena provvede ora direttamente anche alla commercializzazione. Il catalogo è attualmente formato da 13 fogli in 1/72 e 8 in 1/48; alcuni sono recensiti oltre. E' possibile ordinare direttamente alla Decals Carpena, 14 Rue Marcel Sembat, F-1300 1 Marsiglia, Francia.

Alcune considerazioni generali possono essere fatte prima di esaminare le singole confezioni (è improprio chiamarli "fogli" in quanto consistono di 2 grossi fogli). Primo, la separazione dei colori è nettissima; con una sola eccezione anche l'allineamento è perfetto. L'eccezione è data da alcune coccarde francesi nelle mie copie dei set 72.07 e 48.01. Ma valutati i fatti nella giusta prospettiva si tratta di un problema minore: il set 72.07 ha 127 decal multicolori (e 53 monocromatiche) e solo 10 -alcune delle coccarde- leggermente fuori registro. Il set 48.01 ha 94 decals multicolori (e centinaia di monocromatiche), solo 14 (anche qui coccarde) sono appena fuori registro. Le coccarde al limite si possono ricavare anche da un altro foglio, ma la cosa veramente importante sono le decine di complicati stemmi di reparto e marchi, perfettamente riprodotti. Le istruzioni sono praticamente dei fascioletti; tutte le informazioni sono riportate in francese ed in inglese, in molti casi vengono forniti i riferimenti al Federal Standard ed ai colori Humbrol. Utili disegni illustrano lo schema mimetico e il posizionamento delle decals; viene anche suggerito il kit da utilizzare.

**Set 72.07, Indocina II Parte e South Vietnamese A.F. (60 F.F.)**

Questi fogli a 8 colori contengono i marchi completi per

15 aerei! Quattro sono francesi: Aichi A13 "Jake" (Flotille 8.S), SBD-5 (Flotille 3F), L-20A Beaver (ELA.52) e C-47B (GT 2/63); undici Sud Vietnamiti: MS-500 Criquet (1 AOS), T-28C-1 (2 FS), A-1E (520 FS), A-1H (1 FS), Alouette III (ICC), A-37B (520 S), C-47B (415 TS), B-57B (8 BS), C-119G (413 TS); U-6A, L-20 Beaver (33 TW), e O-1E (23 TG). Il fascicolo delle istruzioni ha 8 pagine.

**Set 72.08, Mirage III/5, I Parte. (60 F.F.)**

Questo set ha due fogli a dieci colori!!! (Quanto tempo fa ne avete visto un'altro così?) Fornisce i marchi completi per 12 aerei, sette Mirage III e cinque Mirage 5. I "III" sono francesi, (IIIC-EC 2/5- in metallo naturale, un IIIR -ER 2/33- mimetizzato e un IIIB in uno schema commemorativo del 200° Anniversario del EC 1/13), spagnolo (IIIEE-111 Sq), argentino (IIICJ -X<sup>a</sup> Brigada), libanese (IIIEL) e israeliano (IIICJ). I Mirage 5 sono: cileno (M5OFM-Grupo 4), gabon (M5DG), belga (5BR -42 TRS), libico (M5D) e zairese (M.5M -21° Esc.). Le istruzioni sono formate da otto pagine.

**Set 72.12 (bianco) e 72.13 (giallo), Codici, Numeri e Matricole della Forza Aerea Francese 1965-1988 (30 F.F. cad.)**

Questi set sono identici eccetto che per il colore; contengono una moltitudine di lettere e numeri di tre dimensioni, utilizzabili su di un vasto numero di aerei dell'Aviazione Francese nel periodo '65/'88.

**Set 48.01 Chad 1983/1986 Operazioni Manta ed Epervier. (60 F.F.)**

Due fogli che contengono le insegne complete per quattro Mirage F.1C (EC 1/5, 2/5, 2/12, 1/30), un Mirage F.1CR (ER 1/33), quattro Jaguar A (EC 2/11, 3/11, 4/11, 1/11), tutti dell'Aviazione Francese e per un Mirage 5M dello Zaire. Nelle 12 pagine del fascioletto delle istruzioni vengono illustrati anche gli schemi mimetici utilizzati dai

francesi in questo teatro d'operazioni.

**Set 48.05 Vought F-8E (FN) Crusader 1964-1988 (F.F. 60)**

Due fogli a nove colori con abbastanza marchi per consentirvi di riprodurre qualsiasi Crusader delle Flotille 12F o 14F. Con queste decals è possibile dipingere gli aerei in tutti e tre i principali schemi applicati: alla consegna (FS-36440 e 17875), intermedio (tutto 36440) e bassa visibilità (Celomer 1520 "F1 Blue"). Con le decals in dotazione di possono realizzare un esemplare "low viz" ed uno dei due con gli schemi precedenti.

**Set 48.06 Mirage F.1 Forze Aeree Straniere (F.F. 60)**

Senza dubbio il mio set favorito. Immaginate due fogli di decals del formato "Microscale" ma in nove colori! Sono forniti marchi per nove aerei: F1C-200 Francia (EC 1/5 colorazione Celebrazione 50.000 ore di volo), F1CG Grecia (114<sup>a</sup> PM), F1CJ Giordania (25 Sq), F1CK Kuwait, F1CZ Sud Africa (3 Sq), F1ED Libia, F1EDA Qatar (7 Sq), F1EE Spagna (Ala 46), F1EH(200) Marocco, F1EQ Iraq e F1JE Ecuador (Ala 21). Questo set è superbo, ma ha un piccolo problema: il giallo ed il rosso non sono abbastanza saturi. Carpena li ha stampati sopra al bianco, ma nelle coccarde del Qatar l'anello centrale necessita di un'accurata passata di vernice. Possiamo solo sperare che i prossimi fogli vengano stampati con una saturazione migliore del colore. A parte questo inconveniente si tratta di una grande realizzazione.

**Set 48.07 (bianco) e 48.08 (giallo) Codici, Numeri e Matricole della Forza Aerea Francese 1965-1988 (F.F. 30 cad)**

Questi fogli sono identici ai Set 72.12 e 72.13 ma in scala 1/48.

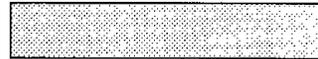
(traduzione di Marco Mai)

**David H. Klaus  
Alexandria, VA  
USA**

## PANHARD AMD 178 DREISINE, SCALA 1/72 - AL.BY.

Fratello minore del kit in 1/35 dedicato allo stesso soggetto, la cui recensione è apparsa sul "Notiziario N.2/89", questo piccolo modello è sul mercato ormai da un pezzo, anche se, data l'esiguità degli appassionati nostrani all'1/72 e la particolare versione riprodotta, la sua presenza sarà sfuggita ai più. Si tratta infatti della versione "ferroviaria" di questa blinda francese, ottenuta sostituendo le originali quattro ruote in gomma con altrettante ruote ferroviarie, onde consentire il pattugliamento lungo le strade ferrate e la caccia ai partigiani da parte dei tedeschi e delle forze di Vichy. Nel piccolo sacchetto troviamo un totale di sei pezzi stampati in resina gialla: quattro ruote, lo scafo e la torretta con cannone da 25mm. Il livello del dettaglio è come sempre ottimo, con tutte le bullonature accuratamente riprodotte. Un minimo di lavoro si renderà necessario per eliminare le sbavature, peraltro poche, ed i segni residui dello stampo. Nessuna decal è fornita; al modellista non resterà quindi che andare a spulciare nella propria documentazione alla ricerca di qualche immagine interessante. Data comunque la particolarità e la qualità della riproduzione, oltre che la scala, ci premuriamo di consigliarne la costruzione a tutti quelli che, al pari di noi, abbiano voglia di qualcosa di diverso.

Luigi Carretta



## "RAAF CAMOUFLAGE AND MARKINGS 1939-45, II volume" di G. Pentland, Kookaburra.

Dopo vari anni di distanza dall'uscita del I volume (edito nel 1980) l'amico Geoff Pentland è finalmente uscito con il secondo. Nove anni tra l'uno e l'altro non sono pochi e nel

frattempo il precedente era esaurito. L'attesa è valsa la pena in quanto l'opera risulta notevole e non nasconde una ricerca accurata di materiale fotografico e documentativo enormemente difficile da reperire. La sovracopertina plastificata è identica al predecessore solo nel colore, in quanto riproduce parzialmente uno Spitfire anziché il P-40, variano anche i distintivi di squadriglia. Ecco alcuni dati: 144 pagine, ottima rilegatura, 328 foto in bianco e nero, 8 a colori, 4 tavole di diagrammi ufficiali sulla collocazione, misure e distanze per l'applicazione delle insegne sui velivoli, 7 tavole a colori grandi a 2 viste (fianco e sopra), 19 fianchetti a colori, 2 pagine di insegne di squadriglia sempre a colori.

L'autore delle tavole è l'amico Pentland che ritengo, e direi non a torto, uno dei migliori artisti del settore.

I modellisti italiani e gli appassionati di aviazione han-

no, ingiustamente, forse a causa dello scarso materiale disponibile, sempre trascurato l'aviazione australiana ma non bisogna dimenticare che nella seconda guerra mondiale essa usò velivoli interessantissimi sia prodotti in loco che acquisiti dall'Inghilterra e dagli USA, e cioè: Spitfire (V, VIII), P-40, Tiger Moth, Beaufort, Vulture, Vengeance, Hudson, Mosquito, Beaufighter, B-24, Catalina ecc.. Cosa desiderare di più? Il libro (anzi i libri) sono una miniera di informazioni su come venivano mimetizzati, armati questi famosi aerei nel fronte del Pacifico, con scene di vita utilissime per chi costruisce diorami.. Un'opera che non deve mancare assolutamente nella nostra biblioteca. E che occasione migliore di quella di approfittare delle facilitazioni offerte

dalla Kookaburra alla nostra Associazione? Sconto del 40% più spese postali!

Il costo sia del I che del II Volume è di Dollari Australiani 39,95 cadauno. Come già annunciato a suo tempo sul Flash di agosto 1989 gli ordini possono essere inviati al sottoscritto al solito indirizzo (CP 36 41010 Fossoli -MO-)

Giorgio Pini.



## Novità P.P. Aeroparts

Grazie alla cortesia dell'amico Tim Perry di P.P. Models, abbiamo potuto esaminare alcune delle ultime realizzazioni della serie P.P. Aeroparts nel campo degli accessori per i modelli di aeromobili:

**AL 735 - Scalette per Avro Canada CF-100 Canuck e CF-105 Arrow.**

Si tratta dell'ultima realizzazione nel campo che ha fatto conoscere la P.P. Models, ovvero quello delle scalette di accesso agli aerei. Il kit è costituito da una fotoincisione in cui sono comprese le parti necessarie alla riproduzione delle scalette per i CF-100 Canuck e CF-105 Arrow, soggetti in verità non molto conosciuti, ma riproducibili utilizzando i modelli Academy/Hobbycraft ed alcuni vacuform (ricordiamo che, se il CF-105 è rimasto allo stadio di prototipo, il CF-100 ha prestatto servizio con le Forze Aeree Canadese e Belga). Le scalette si adattano molto bene ai modelli citati, e la loro costruzione non presenta particolari difficoltà, richiedendo solo un minimo di dimestichezza con le tecniche riguardanti l'uso delle fotoincisioni (peraltro ben spiegate nel foglio delle istruzioni). Dimenticavo, la scala è, ovviamente, la classica 1/72.

**RBF 004 / RBF 005 - Segnaletica aeroportuale, scale 1/72 e 1/48.**

Trattasi di due confezioni praticamente analoghe, salvo per la scala, che constano di un fogliettino che riporta stampata una selezione di cartelli ed altre segnalazioni visibili in diversi punti degli aeroporti della RAF e delle altre Forze Aeree della NATO: per la loro esatta collocazione è dunque consigliabile fare riferimento a fotografie, anche se qualche generica indicazione è data nel foglio delle istruzioni. I vari segnali si possono ritagliare ed applicare (con colla tipo Vinavil) su opportuni pezzi di plasticard, che andranno poi ad arricchire i nostri diorami.

**RBF 003 / RBF 006 - Protezioni per AIM-9 Sidewinder Bande "Remove Before Flight", scale 1/48 e 1/72.**

Altra coppia di confezioni del tutto identiche, salvo la scala, che comprendono un certo numero di cappucci pro-

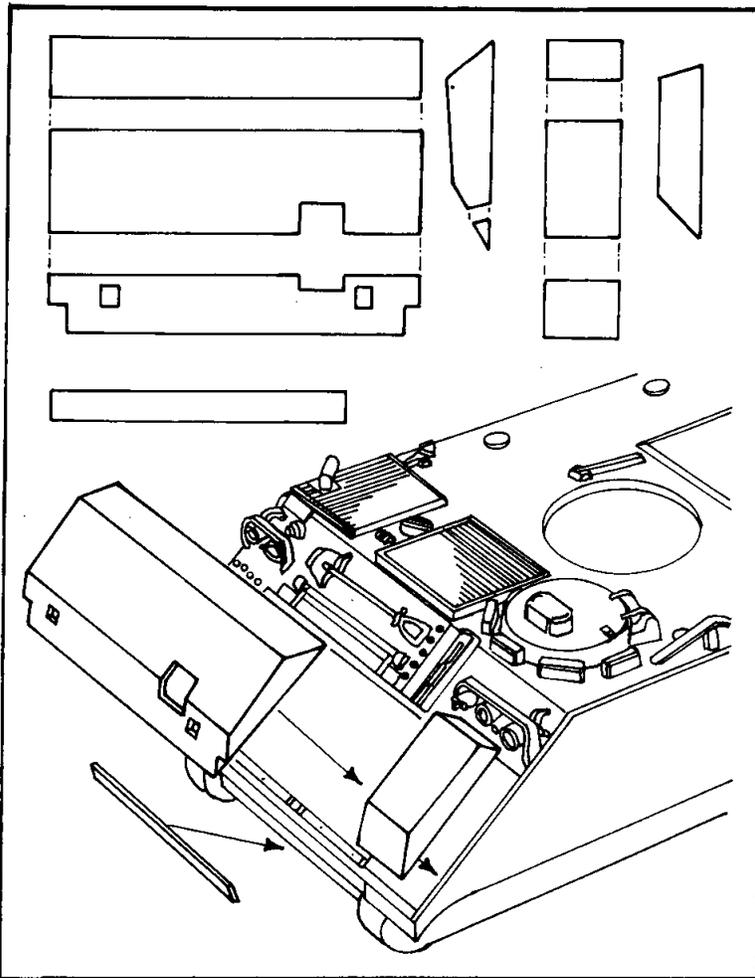
## CONVERSIONE M113 ACAV

Avete comprato un modello Tamia di M113 ACAV e per errore vi ritrovate già in casa un altro M113 oltre ad una conversione dell'Accurate Armour incautamente acquistati durante i passati pellegrinaggi modellistici in terra d'Albione, oppure non volete dilapidare i vostri ultimi risparmi in una veridiana resina?

Eccovi allora servito un progetto semplice semplice per dare un minimo di corposità al vostro abusato APC.

Per aumentare le capacità di navigazione durante gli attraversamenti di corsi d'acqua nelle operazioni in Vietnam, gli organi tecnici dell'Esercito USA misero a punto uno schermo di flottaggio a celle di nuovo disegno. Questo fu montato singolarmente oppure in congiunzione con altri vari laterali aventi sempre la medesima funzione, sia sull'M113 base che sulle varie versioni. Il disegno (scala 1/35) mostra come devono essere tagliati e posizionati i vari pezzi. Partendo da plasticard di 0,5 mm. non vi sarà difficile realizzare questa semplice modifica che contribuirà certo ad impraticarvi con l'affascinante mondo del Plasticard.

Armando Rossi



tettivi per le teste autocercanti all'infrarosso dei missili Sidewinder (5 per il kit RBF 003 e 7 per il RBF 006, molto intelligente l'idea di inserire anche pezzi aggiuntivi, per ovviare ad eventuali smarrimenti), realizzati in metallo bianco. Completano i kits delle piccole fotoincisioni rappresentanti le spine di sicurezza da porre sulle rotaie di lancio degli stessi missili, ed un foglietto recante alcune bande "Remove Before Flight", da attaccare ai cappucci ed alle spine (le bande sono stampate su carta e dovranno essere ritagliate e piegate). Da notare che vengono forniti due diversi tipi di spina di sicurezza, per cui è meglio fare riferimento ad immagini per individuare il tipo più adatto. Attenzione solo al fatto che i cappucci sono del tipo utilizzato per gli AIM-9L/M e probabilmente possono andare bene anche per gli

AIM-9G/M; gli AIM-9J/N/P, avendo la testa autocercante conformata diversamente, utilizzano dei cappucci di protezione di forma un po' diversa. **GA 404 - Ancoraggi dei ponti di portaerei U.S. Navy, scala 1/48.**

Questa confezione contiene le parti necessarie a riprodurre 36 punti di attacco dei ponti delle portaerei dell'U.S. Navy, ai quali gli aerei vengono legati quando sono in posizione di parcheggio. Ogni punto d'attacco è costituito da un dischetto in metallo bianco e da una fotoincisione riprodotte un cerchio con 5 raggi: per la loro utilizzazione è sufficiente realizzare dei fori del diametro di 6,5 mm. sul materiale che viene utilizzato per riprodurre il ponte (plasticard o legno), in cui bisogna inserire i dischetti di metallo su cui verrà poi incollata la fotoincisione. Il foglio delle

istruzioni indica una generica disposizione di questi punti di ancoraggio, ma avverte anche che essa è variabile da zona a zona del ponte, per cui è ancora una volta consigliabile fare riferimento a fotografie.

**GA 405 - Ganci e catene di fissaggio dei velivoli U.S. Navy ai ponti delle portaerei, scala 1/48.**

Dopo avere riprodotto una zona del ponte di una portaerei, completa di ancoraggi per il parcheggio degli aeromobili, è ovvio che bisognerà pure riprodurre i velivoli parcheggiati in modo realistico, per cui ecco qui il kit complementare a quello di cui sopra. Questa confezione comprende una fotoincisione recante le parti necessarie a riprodurre 5 gruppi di aggancio degli aerei al ponte ed una sottile catena: è importante sottolineare che questi componenti non sono sufficientemente resistenti per il bloccaggio del modello (la scala è pur sempre 1/48, per cui un qualunque modello presenta un peso che può anche essere considerevole), che dovrà essere solidamente fissato al "ponte" in altro modo prima dell'aggiunta di questi accessori. Come al solito, i particolari fotoincisi sono estremamente fini, e richiedono un po' di attenzione durante l'assemblaggio (per ovviare ad eventuali smarrimenti, viste le piccole dimensioni, la fotoincisione comprende anche dei "ricambi").

**GA 710/GA 404 - Barre traino aerei U.S. Navy, scala 1/72 e 1/48.**

Questo kit contiene le parti per costruire 2 barre di traino usate dalla U.S. Navy per i propri velivoli sia nelle basi a terra che sulle portaerei, che vengono generalmente utilizzate per facilitare lo spostamento dei mezzi. Sono impiegabili sia per modelli di aerei che per elicotteri. Si possono posizionare in prossimità dei carrelli anteriori, oppure collegare direttamente ai mulletti da traino, consiglio quelli Verlinden o della giapponese Fujimi.

Le parti che compongono il kit sono in metallo bianco e in fotoincisione; troviamo anche un piccolo foglio di decals, il tutto realizzato come sempre molto bene.

**GA711/GA403 - Arresti per ruote U.S. Navy, scala 1/72 e 1/48.**

Si tratta questa volta dei blocchi "ferma ruote" che l'U.S. Navy utilizza per i propri velivoli; essi non sono singoli come quelli dell'USAF ma bensì scorrevoli su di una barra fissa, quindi regolabili secondo il diametro delle ruote dell'aereo in questione. Le singole parti sono anche qui in metallo bianco e fotoincisione. Si tratta di un accessorio di sicuro interesse da abbinare con il precedente per dare maggiore realismo ai nostri diorami.

**MA 001 - Striscie di gomma a sezione tonda.**

Un'altra brillante idea di P.P. Aeroparts è quella di questo kit che comprende una buona serie di striscie di gomma a sezione circolare, di differenti diametri, che si prestano ad innumerevoli usi in campo modellistico, e non solo aeronautico. Le striscie di diametro maggiore possono essere utilizzate per riprodurre le tubazioni dei radiatori nei modelli di automobili e/o autocarri, mentre con quelle di dimensioni via via inferiori, si possono rappresentare le linee idrauliche dei carrelli, i cavi elettrici ed anche tutti i vari "fili" presenti negli abitacoli.

Review samples kindly supplied by Tim Perry of P.P. Models, Unit 12, Station Road Workshops, Kingswood, Bristol, Avon BS154PR, United Kingdom.

**Aldo Zanfi  
Edoardo Rosso**

**M.G.A. 1959.B.T.S. Le Mans Replicas, Resin Collectors Kit**

Mr. Smith è il simpatico titolare della B.T.S., una piccola ditta artigianale di modellismo; è appassionato di riproduzioni di vetture da corsa e quindi i suoi progetti riguardano veicoli da competizione: almeno per ora si tratta delle inglesi M.G.A. che hanno partecipato alla famosissima 24 Ore di Le Mans. Oltre a questi modelli completi, la B.T.S. produce anche una



Interessante dettaglio del carrello di un F-18, parcheggiato sul ponte della U.S.S. Constellation: oltre ai particolari della gamba e delle ruote, si possono notare gli occhielli ai quali sono collegati i ganci delle catene che assicurano l'aereo al ponte: appena dietro alla ruota è chiaramente visibile uno dei punti di ancoraggio. (foto Vickridge via Aldo Zanfi).

Una immagine dei tre modelli prodotti dalla B.T.S.: si tratta di due M.G.B. (n. 31 e n. 39) e della M.G.A. (n. 33) oggetto della recensione. Oltre a quelli illustrati, la B.T.S. produce i modelli completi di un'altra M.G.B., di una M.G.A. Coupe e di una Austin Mealey 100/4, oltre ad una buona serie di accessori e conversioni per automodelli Solido, Verem, Onyx ed Heller.



notevole quantità di accessori in plastica, metallo e gomma per automodelli in scala 1/43 o per vetture elettriche tipo "slot", di sicuro interesse per gli appassionati del settore. Il modello oggetto di queste note è l'esemplare di M.G.A. che ha partecipato all'edizione del 1959 della 24 Ore di Le Mans, pilotata da Lund ed Escott; nel corso della gara la vettura urtò un cane randagio dopo aver percorso metà della distanza prevista, con conseguente danneggiamento del frontale, per ritirarsi poi alla 20ª ora

quando era in 15ª posizione, per problemi al cambio.

Il modello, in scala 1/43, è stampato in resina nella maggior parte dei suoi componenti (carrozzeria, pianale, sedili), ed è finemente inciso lungo le

linee di cofano, portiere ecc. Troviamo poi una bella foto-incisione riprodotte calandra, tergicristalli, montanti del parabrezza ed altri piccoli particolari; completano il kit i pneumatici in gomma morbida da montare su cerchioni in metallo bianco ed il foglietto di buone decals. Una volta assemblato il modello si presenta molto bene e colpisce per l'originalità del soggetto. Gli interessati possono richiedere questo kit direttamente alla B.T.S. all'indirizzo sotto riportato, in quanto non penso che i prodotti di questa piccola ditta siano facilmente reperibili in Italia; consiglio anche di richiedere il catalogo degli accessori e delle conversioni realizzati da B.T. Smith.

Review sample kindly supplied by B.T.S. Mouldings, Rear of 19/21 Mount Road, Hastings, East Sussex TN35 5LB, United Kingdom. ☞

**Edoardo Rosso**



### DUTCH SPITFIRES: A TECHNICAL STUDY

L'amico Theo Melchers, socio IPMS Olanda e co-autore del libro, ci comunica la disponibilità del volume per i soci IPMS-Italy.

Come chiaramente evidenziato dal titolo si tratta di un lavoro dedicato agli Spitfi-

res che hanno prestato servizio nella Forza Aerea Olandese, dai primi esemplari della RAF pilotati da Olandesi, fino alla conclusione della gloriosa carriera di questo velivolo nel 1957. Sono presenti numerosi disegni in scala 1/48, riproduzioni dal manuale di uso e manutenzione, copie di disegni originali Vickers/Supermarine, il tutto affiancato a foto di dettagli e viste generali. Il testo è biliguo, olandese-inglese, cosa che non può che far piacere all'eventuale lettore italiano.

Non abbiamo potuto esaminare direttamente il volume (116 pagine e 113 foto in bianco e nero), ma da recensioni pubblicate da riviste estere (Scale Models, IPMS-U.K. Magazine) la qualità del lavoro è confermata.

Il prezzo è di 38 Fiorini Olandesi spese postali comprese (circa 26.000, pagamento con IMO o assegno), piuttosto alto, ma bisogna considerare che si tratta di una pubblicazione amatoriale a bassa tiratura. L'indirizzo al quale inviare l'ordine è il seguente:

Theo Melchers  
 Sluisvaart 138  
 1191 HH Ouderkerk aan de Amstel  
 Olanda ☞

(Nota Redazionale)



## ACCURATE ARMOUR

### CANNONE DA 105 MM. SCALA 1/35.

Ecco un'altra conversione in resina per tutti gli appassionati di belluria cingolante. Questa volta si tratta della canna da applicare al vecchio kit Tamiya (o suo equivalente) per ottenere le ultime versioni del popolare M 48. Al solito la qualità della riproduzione è ottima e non necessita di faticose opere di stuccaggio o altro. Consigliato soprattutto per chi non vuole spendere cifre esorbitanti per l'acquisto del nuovo modello della ditta giapponese dedicato a questa versione.

### CUPOLA URDAN PER M 48, SCALA 1/35.

Introdotta dagli israeliani per consentire una maggiore protezione ai loro capicarro, questa particolare cupola si è dimostrata di utilità tale da essere adottata anche dagli americani durante il retrofitting dei loro carri. La riproduzione in resina della ditta scozzese è molto precisa, con solo un minimo di sbavature facilmente asportabili. E' indispensabile l'accoppiamento al cannone da 105 prodotto dalla stessa ditta.

### SCUDATURE ED ARMAMENTO PER M 113 ACAV, SCALA 1/35.

Comparso prima dell'uscita del kit Tamiya dedicato a questa versione "vietnamita" dell'M 113, questo piccolo kit di modifica è comunque da segnalare per l'accuratezza del dettaglio, in particolare modo per quanto riguarda le due M60 e la Browning, veramente molto belle. Ottime anche le scudature; leggermente più sottili delle equivalenti nipponiche. Raccomandato per chi ha un M 113 "normale" e vuole ricavarne qualcosa di diverso.

Accurate Armour, Unit 16, Ardgowan St., Industrial Estate, Port Glasgow, Scotland PA145DG, U.K.

**Luigi Carretta**

## OSPREY NEWS

### SOLDIERS OF THE ENGLISH CIVIL WAR (1): INFANTRY. Osprey Elite Series no. 25, Osprey, Lst. 5,95.

Con questa pubblicazione anche il 17° secolo si affaccia tra i titoli della collana Elite della Osprey. Si tratta, a quanto pare, del primo volume di una serie che tratterà della guerra civile che attorno alla metà del '600 infiammò l'Inghilterra. Della guerra che portò alla decapitazione del Re Carlo I ed alla dittatura militare di Oliver Cromwell.

Il libro, opera di Keith Roberts, è impregniato dalle tavole di Angus McBride, che come al solito riesce a rendere in tono molto realistico l'ambientazione, cosa che ci permette di apprezzare ancora di più le belle uniformi di soldati così lontani dall'epoca in cui viviamo. Giudizio positivo, per questa nuova uscita che sicuramente soddisferà non solo i figurinisti ma anche i molti appassionati di war games che potranno finalmente "dare un volto" alle loro pedine.

### THE AMERICAN INDIAN WARS 1860-1890, Men-at-Arms no. 63, Osprey, Lst. 4,95.

Ecco un testo riedito che sicuramente vi farà rivivere il clima del selvaggio West. Pur non discostandosi infatti dall'uniformologia ufficiale, in questo libro Philip Katcher esamina anche il modo di vestire degli scouts indiani e degli avversari delle truppe del governo americano. Questo volumetto, oltre ad essere di valido aiuto a tutti coloro che riproducono in miniatura soggetti dell'esercito americano di quel periodo, permetterà anche "di togliersi uno sfizio": infatti attraverso le splendide fotografie d'epoca e le belle tavole a colori di G.A. Embleton, sarete in grado di essere estremamente critici nei confronti dell'esattezza delle uniformi usate dai "soldati blu" in

tutti i films western che la televisione ci propina.

### WOLFE'S ARMY, Men-at-Arms no. 48, Osprey, Lst. 4,95.

Anche questa volta si tratta di una riedizione di un testo della collana Men at Arms scritto da Robin May; in questo caso vengono prese in esame le truppe inglesi (e coloniali) al servizio del generale James Wolfe, che durante la guerra dei Sette Anni (1756-1763) si trovarono a combattere contro l'esercito francese nelle colonie del Nord America (Canada ecc.). Pure in questo caso viene lasciato ampio spazio all'iconografia dell'epoca ed in più compaiono diverse fotografie di uniformi originali conservate in vari musei. Il testo è completato dalle tavole a colori di G.A. Embleton, come sempre precise e realistiche.

Gli appassionati del settore apprezzeranno sicuramente questo libro che ci aiuta a chiarire le idee sugli avvenimenti storico-militari dell'America pre-rivoluzionaria. Review samples kindly supplied by Osprey Ltd.

Andrea Selmi

## Monogram Giants

Big, Bad & Beautiful: la necessità imperante di creare slogans ad effetto non viene disattesa nemmeno nell'ambiente modellistico. Questo è infatti il marchio con il quale vengono commercializzate 4 scatole di super-bombardieri della Monogram. Certamente la presentazione farà rabbrivire pacifisti e benpensanti; a parte il marchio, la box art presenta una bella vista dall'alto dell'aereo su sfondo nero con ai lati della fusoliera il carico bellico trasportabile, ad esempio per il B-36 abbiamo ben 34 bombe sistemate in perfetto ordine. Da un punto di vista prettamente grafico l'effetto è molto efficace.

I modelli riprodotti in queste 4 scatole dalle dimensioni extra-large sono: B-29 - B-52 (scala 1/72) B-36 - B-58 (scala

1/48). E' necessario dire subito che si tratta di riedizioni di modelli già in circolazione da molto tempo (ad esempio il B-52 è uscito per la prima volta nel 1968), di qualità via via crescente con il diminuire dell'"età" del kit.

In queste poche righe è impossibile esaminare in dettaglio questi quattro giganti, che causeranno non pochi problemi di spazio a chi decidesse di costruirli. Il peggiore del gruppo è senz'altro il B-52 che risente pesantemente dei suoi 20 anni: diffuse sbavature segnalano uno stampo ormai al limite, sono presenti anche numerosi ritiri di dimensioni anche considerevoli, che costringeranno i volenterosi modellisti ad un duro lavoro di stucco e carta vetrata. Gli altri 3 modelli sono in condizioni molto migliori e presentano un dettaglio superficiale impeccabile (anche se in rilievo).

Le parti di dimensioni più grandi (ali e fusoliera) ben protette dalla robusta confezione non sono svergolate e combaciano senza grossi problemi; un punto molto delicato di questi modelli è la giunzione ala-fusoliera: anche se nel kit viene realizzata con vere e proprie "travi" che collegano le due semiali attraverso la fusoliera, a mio avviso è più prudente realizzare anche qualche rinforzo in plasticard da inserire all'interno delle ali e della fusoliera.

Il livello del dettaglio interno è appena soddisfacente per il B-52, mentre raggiunge un'ottima qualità nel B-58 (che non a caso è il più recente del lotto), soprattutto per quanto riguarda il complesso carrello di atterraggio. Il problema principale per il B-29 ed il B-36 sta nelle ampie

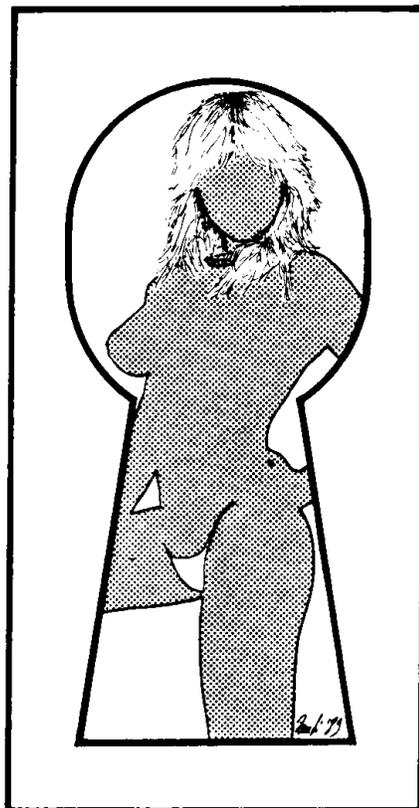
vetrature frontali che permettono di vedere agevolmente l'interno. E' indispensabile quindi dettagliare ulteriormente queste zone dell'aeromobile, basandosi su foto e disegni.

Uno dei più grossi problemi che si presenterà dopo aver completato il montaggio è quello della colorazione: infatti ben 3 dei soggetti sono in metallo naturale. E' evidente che per modelli di tali dimensioni è impensabile limitarsi ad un'uniforme spruzzata di silver! Riprodurre le diverse tonalità di metallo è sempre stata un'ardua impresa, ma ritengo che utilizzando i colori Humbrol della serie Metalcote debitamente mischiati e una buona aeropenna il risultato sia garantito.

Un accenno per le decals che sono nello stile Monogram, sottili, lucide e piuttosto scarse e per le istruzioni, spartane ma facili da seguire anche per i meno esperti.

Review samples kindly supplied by Monogram Models Inc.

Marco Mai



!?! 2/1990 !!

