



# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 21 N. 2 1990

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

## PAESE CHE VAI.....

Leggendo la simpatica recensione ad opera di Marco Folin sul "Flash 1/90 non abbiamo potuto fare a meno di soffermarci sul punto in cui egli dichiara di aver usufruito dello sconto per i soci IPMS in un negozio londinese, semplicemente esibendo la tessera della branca italiana dell'Associazione. Non abbiamo potuto fare a meno di soffermarci, dicevamo, perchè questo ci richiama alla mente un fatto molto simile capitatosi in tutt'altro luogo, ossia a Parigi, ove ci siamo recati con alcuni amici nel giugno scorso in occasione del Salone Aeronautico. Come tutti i modellisti che si rispettino, non abbiamo potuto fare a meno di andare a curiosare un po' per i negozi, per vedere cosa offriva, modellisticamente parlando, la "Ville Lumiere". Ad ogni modo, siamo capitati in quell'autentica miniera d'oro che è TRAME, ben noto a tutti gli iniziati. Già dall'ingresso, si respirava una certa atmosfera, tutt'altro che meramente commerciale, e quando una volta all'interno abbiamo rivolto ad una gentilissima e carinissima commessa le magiche parole "I am an IPMS Member" (il francese non lo sappiamo), abbiamo potuto provare tangibilmente, una volta di più, che cosa significa essere membro della più grande associazione modellistica del mondo. Il proprietario stesso si è fatto un punto d'onore nel servirci personalmente, andando a rovistare in angoli semibui per trovare quel particolare kit che ci interessava, omaggiandoci di alcuni numeri de "La Vitrine du Maquettiste", concedendoci, inutile a dirsi, il classico sconto. Ora è bene precisare che non è al ricordo del vil metallo risparmiato che ci siamo messi a scrivere queste note, quanto per il bisogno di esternare una realtà che non tutti comprendono appieno, che proprio a Parigi abbiamo potuto tastare con mano, e che la recensione sopra citata ci ha richiamato alla mente, ossia che l'IPMS è, resta, e sarà sempre l'Associazione più importante, estesa e ramificata nel campo del modellismo statico, chechè ne possiamo dire i suoi numerosi detrattori. Intendiamoci, non vogliamo fare della squallida demagogia, peraltro fuori luogo, che annoierebbe (a ragione) chi già condivide questo punto di vista e irriterebbe (non a ragione) gli esponenti di gruppi e gruppetti modellistici molto meno grandi e molto, molto meno famosi.

Ma direte Voi, qui stiamo parlando addosso: è da due decenni che sentiamo queste cose, ne siamo perfettamente consapevoli e malgrado tutto ogni tanto qualcuno si sente in dovere di dare fiato ai denti e

mettersi a schiacciare tasti come se avesse ricevuto l'ispirazione divina per venirci a dire quanto siamo fortunati ad essere soci IPMS. Il fatto puro e semplice è che di fronte ad una innegabile ripresa del modellismo statico sta una effettiva polverizzazione delle associazioni modellistiche, ora più che mai lontane da una qualsivoglia parvenza di unità che la agonizzante FIMS aveva cercato di dare; polverizzazione che da sempre è caratteristica del panorama modellistico italiano e che ben aveva stigmatizzato Armando Rossi con la sua definizione di "Italian Model Group Galaxy" e che da sola basta a giustificare il proverbio che dice "Ogni campanile una repubblica" e aggiungiamo noi, un gruppo modellistico. E' ora di rendersi conto che non si può pretendere di tirare avanti alla bell'e meglio con il classico gruppetto di venti persone che si ritrova il sabato presso il locale negozio di modellismo e modella voli pindarici su "quando saremo centinaia di soci faremo un notiziario di quelli..." continuando nel frattempo a vivacchiare ai margini di una associazione che da subito sarebbe in grado di poter pubblicare i loro scritti, per non parlare degli altri vantaggi che il sottoscritto non è sicuro di poter ricordare nella loro intrezza.

In base ad una stima fatta a suo tempo, in Italia vi sono qualcosa come cento e più gruppi di modellismo statico, che spesso raggiungono a malapena le dieci persone. Un numero semplicemente assurdo se confrontato con gli altri paesi europei. Non sarebbe piuttosto meglio avere cento sezioni IPMS, in grado di offrire subito al nuovo socio una valida serie di servizi? Più soci significano più gente che collabora, ed anche più soldi, visto che senza quelli non si va avanti, e quindi la possibilità di fare notiziari migliori e più ampi. Crediamo sia un fatto innegabile che l'unione fa la forza, tuttavia ogni giorno si formano gruppi già defunti in partenza che cercano comunque di ritagliarsi uno spazio a livello nazionale, con i risultati che tutti hanno sotto gli occhi.

A tutti coloro che già si preparano a scagliare la prima pietra addosso al sottoscritto, diciamo di provare a pensare per qualche secondo se sia veramente meglio far garrire al vento la bandiera dell'individualismo sempre e comunque, o se sia meglio poter dire "I am an IPMS Member" in un posto lontanissimo da casa ed essere accolto come un amico.... Noi la risposta l'abbiamo trovata, come avrà certamente capito chi ha avuto la pazienza di seguirci fin qui.

Luigi Carretta, Trento

MiG-21 Oez .....	Gian Luca Giugni.....	Pag. 1
Panzer VI Koenigstiger ..	Maurizio Sangiorgi ..	Pag. 7
La Vetrina dell'IPMS ....	DeFlorio / Checuz.....	Pag. 9
Sdkfz 232 .....	Fabio Calcaterra .....	Pag. 12
FW-190 .....	Aldo Zanfi.....	Pag. 14
Sdkfz 7/2 Flak 37.....	Gian Luca Cocchi.....	Pag. 18
Hi-Viz.....	Roberto Zambon .....	Pag. 22

## IN COPERTINA:

La recente uscita sul mercato del Carro S in scala 1/76 della Cromwell Models di Glasgow rende impellente un articolo che tratti approfonditamente questo rivoluzionario mezzo. Sapendo di poter contare sulla fattiva collaborazione dei nostri volenterosi Soci, aspettiamo fiduciosi,  
Foto Esa Muikku, via Armando Rossi.

## 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
1990	.No. 1.

Il costo di ogni copia arretrata è di lire 4500.

## RINGRAZIAMENTI:

Un Ringraziamento particolare alla ditta ArchiMedia ed ai Sigg. Bruno De Biasi e Natale De Salvo, per la collaborazione prestata nella stampa delle matrici del "Notiziario".

Questo numero del "Notiziario" è stato chiuso il 3/6/90 ore 01,30.

## In Redazione:

Giorgio Pini  
Carlo R. Pecchi  
Marco Mai

## Elaborazione dei testi:

Marco Mai

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 potanno 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

**D**opo la "Perestroika" Gorbacioviana, anche nel settore modellistico già da diversi anni assistiamo ad una sia pur tenue apertura verso quei soggetti di grande interesse per tutti gli appassionati, come il sottoscritto, per ogni cosa che riguardi il mondo sovietico. E per meglio documentare questo gradito sviluppo, voglio ricordare che già quattro anni fa la ditta ceca KP ha inserito sul mercato l'ottimo kit del MiG-21MF in scala 1/72; questa versione del caccia sovietico era segreta fino a qualche tempo prima. L'articolo riguardante questo modello è stato pubblicato nel numero 2 Vol.16 del Notiziario.

Tutto questo per introdurre il discorso su di un modello pervenuto dai corrispondenti cecoslovacchi, ma che fortunatamente l'ESCI commercializza con il proprio marchio: il MiG-21 versioni MF/Bis/SMT in scala 1/48 della ditta O.E.Z. Letohrad. Il kit che vi presentiamo in questo articolo è di pregevole fattura, niente a che spartire con i "famosi" SMER in pseudo-scala 1/48. Ma andiamo con ordine ad esaminare la scatola: l'accattivante disegno che appare sulla confezione riguarda un MiG-21 versione MF della Forza Aerea Ceca mimetizzato con la tipica livrea a due colori. All'interno troviamo il modello racchiuso in un normale sacchetto di cellophane dentro una vaschetta di plastica trasparente. Lo scopo di questo contenitore, oltre a rinforzare la scatola contro eventuali danneggiamenti, è quello di consentire al modellista di utilizzare la plastica per l'autocostruzione di capottine !! (in teoria un'ottima idea, ma ho alcuni dubbi sul risultato).

Il modello è formato da ben quattro stampate in plastica grigia ed a prima vista sembra essere più grande della sua scala, ma una volta confrontato con i disegni in 1/48 in mio possesso, combacia perfettamente nelle dimensioni generali. Il dettaglio (finalmente in negativo) che osserviamo lungo le superfici alari e nella fusoliera è veramente notevole; unico

## Mikoyan MiG-21 by OEZ Lethorad

Gian Luca Giugni, Modena

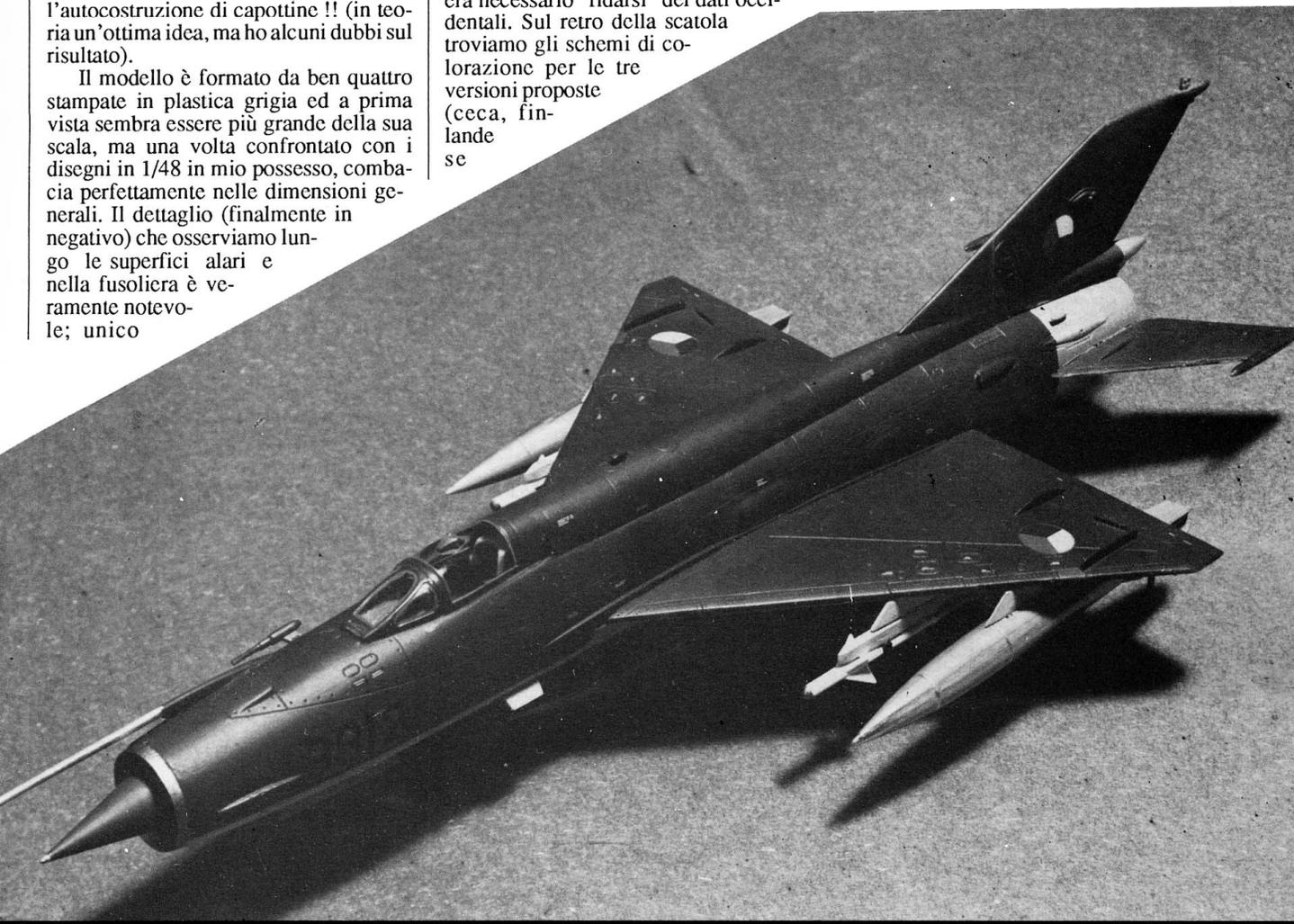
neo è l'eccessivo spessore della plastica nel tronco di fusoliera. Di conseguenza bisognerà lavorare un poco intorno ai pozzetti dei carrelli e lungo i bordi dell'abitacolo per alleggerire lo spessore. A questo punto paragonare questo prodotto con quello più datato ma pur sempre valido della Revell, sempre in 1/48 (MiG-21PF/PFM) è pura follia. Le due versioni, a parte il tronco superiore della fusoliera ed il tettuccio si somigliano, quindi fatti i debiti confronti ritengo senza ombra di dubbio che il modello che abbiamo di fronte ha raggiunto i moderni standard qualitativi occidentali.

Cominciamo l'esame specifico partendo dal foglio delle istruzioni, che è in tre lingue (cecco, tedesco, inglese) e risulta molto comprensibile, con l'elenco completo di tutti i pezzi corredati dal proprio numero identificativo per una maggiore chiarezza in fase di montaggio. Il foglio oltre a tracciare una breve storia dello sviluppo del caccia sovietico, contiene finalmente anche dati tecnici attendibili. Infatti fino a qualche anno fa per conoscere le specifiche delle dimensioni o delle prestazioni delle ultime versioni del MiG-21 (MF/M/Bis/SMT/SMB) era necessario "fidarsi" dei dati occidentali. Sul retro della scatola troviamo gli schemi di colorazione per le tre versioni proposte (ceca, finlandese

e russa) con i riferimenti Federal Standard !!!!!!!!

Riconoscere i diversi colori basandosi su tali informazioni è sempre meglio che consultare obsoleti testi che in modo approssimativo consigliano i colori che più si avvicinano alla mimetizzazione del velivolo.

Il modello vero e proprio, come descritto sopra, consta di quattro stampate (totale 91 pezzi) più una in plastica trasparente che comprende due capottine, ciascuna separata dal parabrezza, in modo da fornire la possibilità di montare il tettuccio in posizione aperta; il collimatore, le due luci di atterraggio ed i due prismi che si trovano sulla capottina per dare al pilota una discreta visuale della zona posteriore. A proposito della capottina, ho qualche dubbio in relazione alla sua forma: ho la sensazione che essa risulti non troppo bombata rispetto ai disegni e foto che la ritraggono più tondeggianti e meno lunga nella parte posteriore, dove l'intelaiatura del tettuccio include il trasparente vero e proprio. È un peccato perchè per quanto si cerchi di correggerne la forma, essa rimane



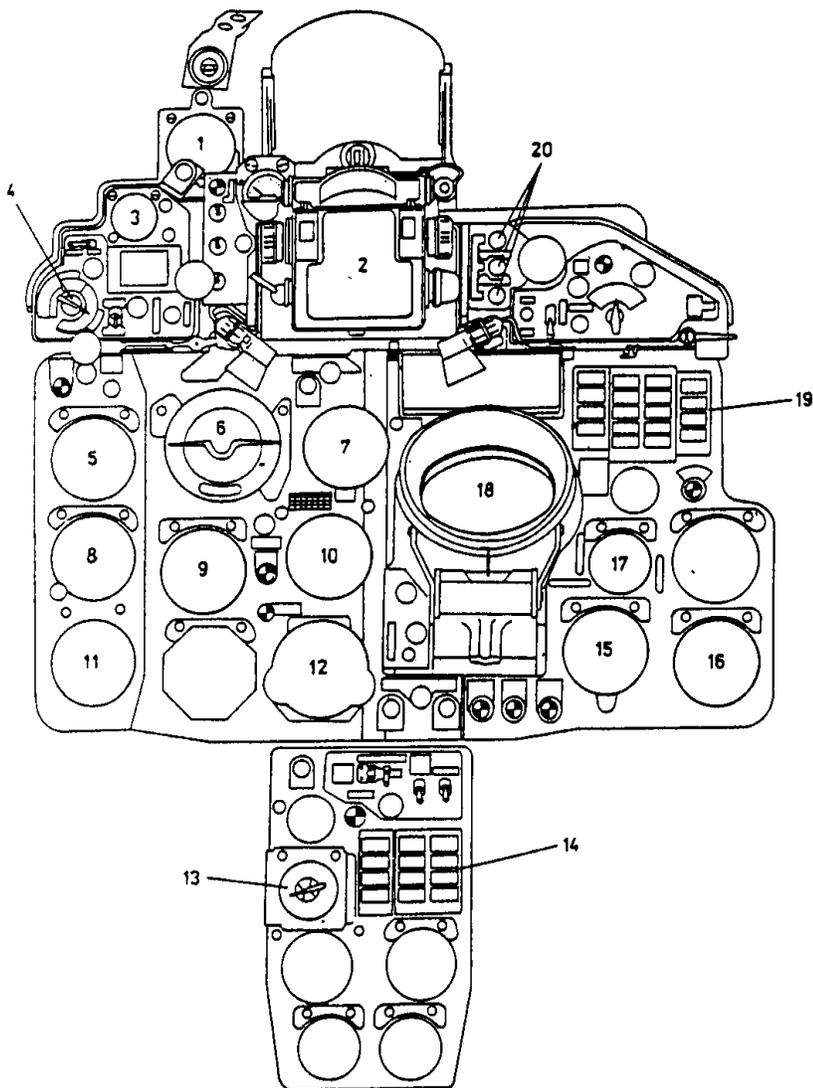
sempre troppo "smilza" per la scala 1/48. L'interno dell'abitacolo è costituito da un sedile composto da sei pezzi e incastrato dentro la solita "vasca" che riproduce le consolle laterali ed il pannello degli strumenti. Quest'ultimo è in rilievo e andrà verniciato con cura per mettere in evidenza i vari "orologi". Il tutto completato da cloche (molto brutta), pedaliera e HUD. Nella fase successiva prima di unire le due semifusoliere, si dovranno sistemare nell'interno del tronco la vasca con l'abitacolo, i pozzetti dei carrelli, il cono del radome anteriore e nella parte posteriore, due segmenti che simulano il cono di uscita del propulsore.

A questo punto occorre scegliere quale versione costruire: a questo scopo la scatola include due "gobbe" (la più sottile è per le versioni MF e Bis, mentre l'altra per la SMT). Successivamente si inseriscono le ali, i piani di coda e la deriva (ottimo il dettaglio delle ali, anche se una volta unite andranno assottigliate nel bordo di uscita); un tantino scarni i pozzetti dei carrelli principali.

Il modello viene così completato con l'inserimento dei carrelli, i relativi vani, la pinna ventrale ed i freni aerodinamici. Come per l'abitacolo, lo stesso discorso rimane valido anche per i vani dei carrelli e relative gambe. La cosa migliore è riuscire a documentarsi con foto e disegni per il lavoro di "rifinitura". Un ottimo aiuto l'ho trovato nel libro edito dalla Osprey nella serie "Air Combat" sul MiG-21; oltre alla storia, l'autore (Bill Gunston) ha pubblicato una serie di ottime fotografie che "mettono a nudo" il caccia russo, prendendo in esame le ultime versioni e perciò le più ambite. Oppure, se si posseggono "agganci" all'Est si può ricevere qualche foto ufficiale, che però non fuga ogni dubbio in materia di particolari. Ritengo perciò che chi intende intraprendere la costruzione di questo ottimo modello abbia "l'obbligo morale" di procurarsi il libro Osprey.

Tornando a bomba, dopo l'installazione delle ultime sonde ed antenne IFF (meglio autocostruirle, in quanto quelle fornite sono un tantino fuori scala) e del tubo di pitot, ci si avventura nel motaggio dei carichi alari. La scatola ha in dotazione tre serbatoi ausiliari: due da agganciare nei supporti esterni delle ali ed uno ventrale, di forma affusolata e senza pinne posteriori. L'elenco dei carichi esterni prosegue con l'aggiunta dei due pod per razzi UV 16 da 57 mm., i semipiterni missili K 13A, i razzi S 240 e due bombe a frammentazione M 46 da 250 kg.

In complesso ho trovato affascinante questo modello, che apre qualcosa di più che un semplice spiraglio nel settore aviatorio, dove ormai le ditte occidentali non producono altro che Phantoms, Spitfires, F-15 ed F-16 in tutte le versioni ed in tutte le scale possibili. Questi soggetti



sono molto importanti per accontentare la maggioranza dei modellisti, ma si sentiva veramente il bisogno di rinfrancare lo spirito con un modello di così buono standard.

Un particolare ringraziamento agli amici M. Ovcacik, K. Susa ed alla Signora Jadwiga Rudnicka Tagliavini per l'aiuto prestato.

### Modelli esistenti del MiG-21:

- Scala 1/100:**  
 :VEB (Versione F)  
**Scala 1/72:**  
 Airfix (Versione F)  
 Frog (Versione F)  
 Hasegawa (Versione F)  
 Heller (Versione F, ma la scala reale è 1/68)  
 Matchbox (Versione PF)  
 Matchbox (Versione MF)  
 K.P. (Versione MF)  
 MIR (Urss) (versione SMT)

### Pannello Strumenti MiG-21M

- 1) Indicatore carico "g"
- 2) Head-Up Display ASP
- 3) Indicatore posizione flaps
- 4) Selettore armamento
- 5) Indicatore velocità KUSI-2500K
- 6) Orizzonte artificiale AGD-1
- 7) Duplicatore orizzonte artificiale
- 8) Doppio altimetro WDI-30K
- 9) Indicatore direzione
- 10) Machmetro M-2,5K
- 11) Radioaltimetro RW-UM
- 12) Orologio
- 13) Selettore quota pericolosa
- 14) Tabella segnalatori armamento
- 15) Indicatore flusso carburante
- 16) Termometro temp. gas scarico
- 17) Indicatore press. impianto idraulico
- 18) Schermo radar
- 19) Tabella segnalatori accelerazione
- 20) Pulsanti carico cannone.

- Scala 1/48:**  
 Revell (Versione PF)  
 OEZ/Esci (Versioni MF/Bis/SMT)  
**Scala 1/32:**  
 Revell (Versione PF/PFM).

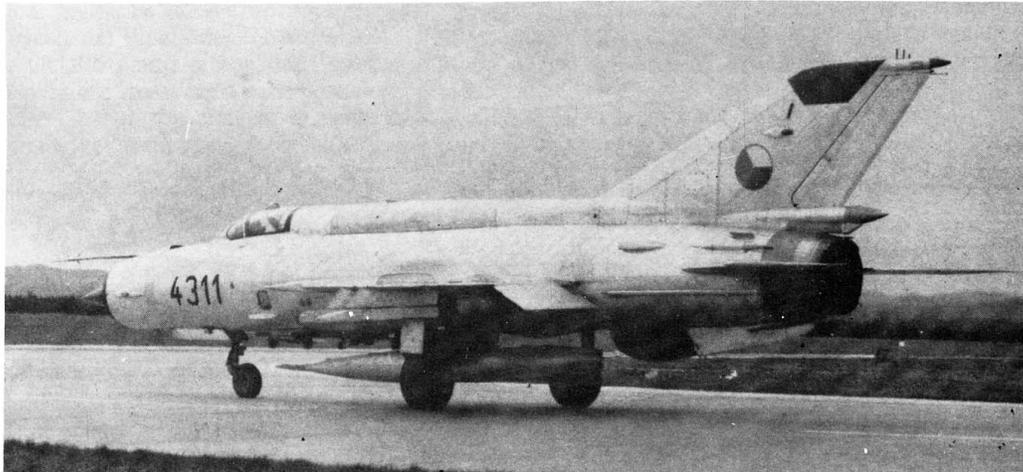
### Bibliografia:

B. Gunston "Mikoyan MiG-21", Osprey Air Combat, Osprey Publishing Ltd.  
C. Chant "MiG-21", Foulis Super Profile, Haynes Publishing Group.

P. Butowski "Samoloty MiG", Biblioteczka Skrzydlatej Polski n. 34, WKZ.  
P. Butowski "Samolot Mysliwsky MiG-21" Typy Broni i Uzbrojenia no. 106, Wydawn.Min.Obrony Nar.



**In alto:** Un intercettore MiG-21MF dell' Aeronautica Cecoslovacca, equipaggiato con un serbatoio supplementare all'attacco ventrale ed un pod per disturbi ECM all'attacco alare interno; da notare che il pod ECM è appeso ad una rotaia di lancio per missili K-13 "Atoll", mentre l'attacco subalare esterno porta una rotaia di lancio per missili K-13A "Advanced Atoll". La colorazione generale è in grigio (simile allo FS-26439). (AZ)

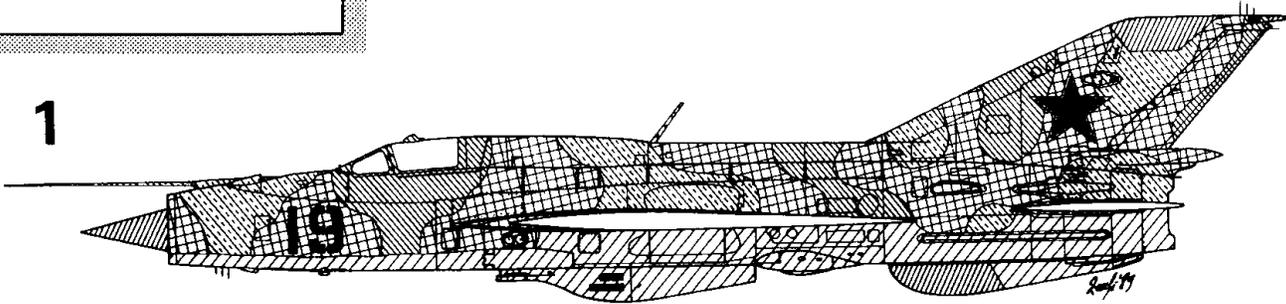


**Al centro:** Inquadatura posteriore di un altro intercettore MiG-21MF dell' Aeronautica Cecoslovacca. In questo caso la colorazione è in metallo naturale, con i soliti dielettrici in verde; il codice 4311 è nero (AZ)

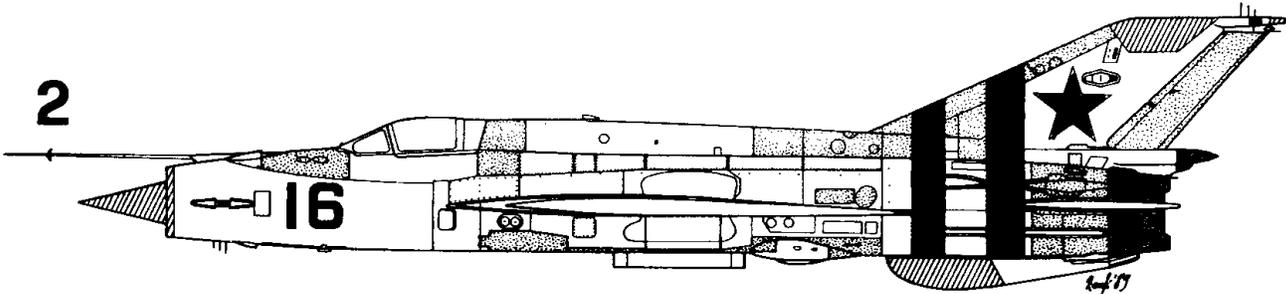


**In basso:** Operazioni di manutenzione al seggiolino eiettabile di un Mikoyan MiG-21R dell' Aeronautica Polacca. Questo velivolo, derivato dalla versione PFMA, è stato equipaggiato con lo specchietto retrovisore esterno e sembra presentare i fusi di tipo ingrandito alle estremità dei piani orizzontali. Da notare il pod del sistema di allarme radar posto all'estremità alare sinistra. La colorazione è interamente in grigio, con dielettrici e "labbro" della presa d'aria in verde; il codice 2097 sul fianco della parte anteriore della fusoliera è in rosso. (AZ).

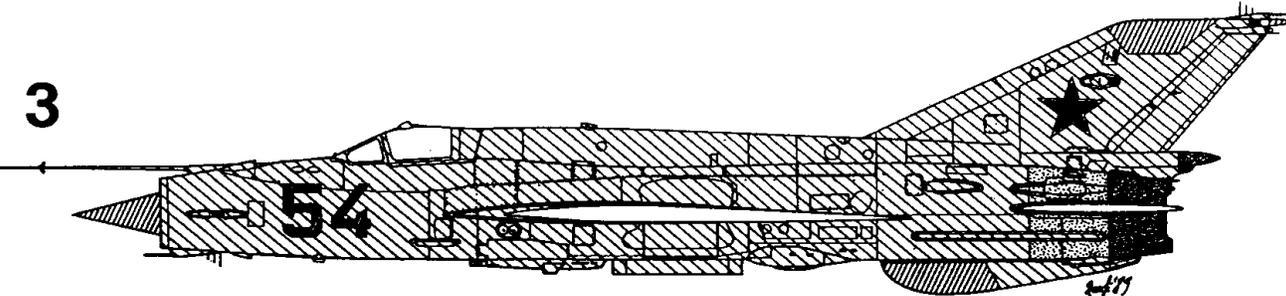
1



2

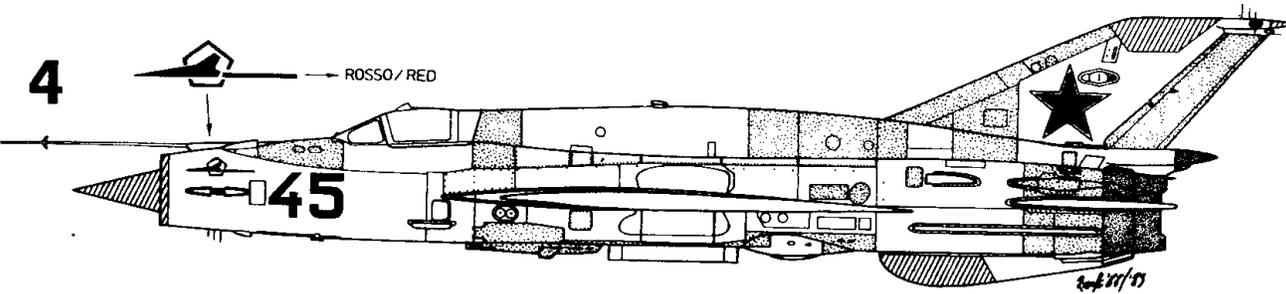


3

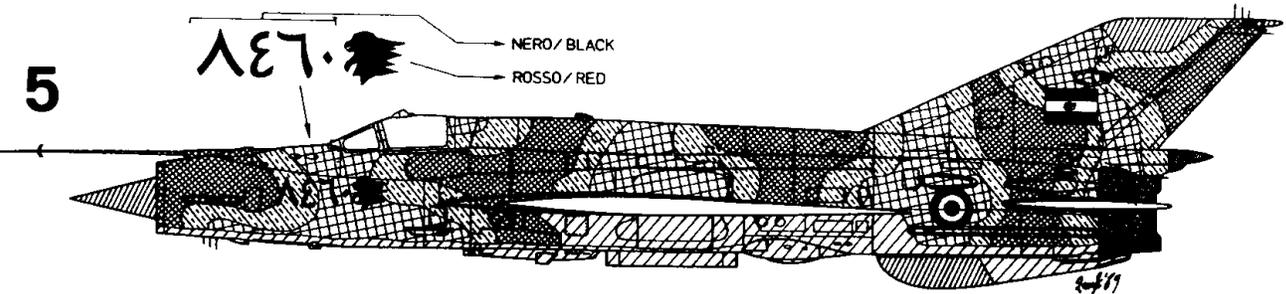


Disegni di / Drawings by: Aldo Zanfi, Modena

4



5



## I PROFILI:

### 1) Mikoyan MiG-21PFM (SPS) "Fishbed-F", Aviazione Frontale Sovietica.

Si tratta di un esemplare particolarmente interessante, in quanto aggiornato mediante l'adozione dello specchietto retrovisore esterno e dotato del contenitore ventrale GP-9 per il cannone bicanna e di missili K-5M (AA-1 "Alkali") guidati dal radar R2L "Spin Scan-B". Altra caratteristica inusuale è la mimetica a tre colori (giallo sabbia, verde scuro w marrone rossiccio) a larghe bande: le superfici inferiori sono in grigio chiaro. Insegne di nazionalità costituite da stelle rosse con bordo bianco-rosso; il codice 19 sui lati della parte anteriore della fusoliera è rosso con bordo nero.

### 2) Mikoyan MiG-21PFMA "Fishbed-J".

Velivolo impiegato durante le operazioni sovietiche in Cecoslovacchia nell'agosto del 1968; l'aereo è interamente in metallo naturale, con due "striscie d'invasione" rosse nella parte posteriore della fusoliera. Insegne di nazionalità con bordo bianco-rosso; il codice 16 sui

lati della parte anteriore della fusoliera è rosso con bordo nero.

### 3) Mikoyan MiG-21Bis "Fishbed-N".

Questo velivolo, appartenente ai reparti di Difesa Aerea, è equipaggiato del sistema ILS "Swift Rod", le cui antenne sono posizionate nella parte inferiore del "labbro" della presa d'aria anteriore e nella parte posteriore dell'estremità della deriva. L'aereo è interamente in grigio da superiorità aerea. Insegne di nazionalità con bordo bianco-rosso; il codice 54 sui lati della parte anteriore della fusoliera è azzurro.

### 4) Mikoyan MiG-21SMT "Fishbed K", Aviazione Frontale Sovietica.

Velivoli interamente in metallo naturale, con insegne di nazionalità con bordo bianco-rosso. Sui lati della parte anteriore della fusoliera sono presenti il codice 45 in rosso con bordo nero ed il simbolo dello "standard di eccellenza", pure in rosso.

### 5) Mikoyan MiG-21MF "Fishbed-J", Forze Aeree Egiziane, Manzilah AB, 1981.

Questo velivolo porta una mimetica a bande in tre colori (giallo sabbia, verde

## MiG-21 by O EZ

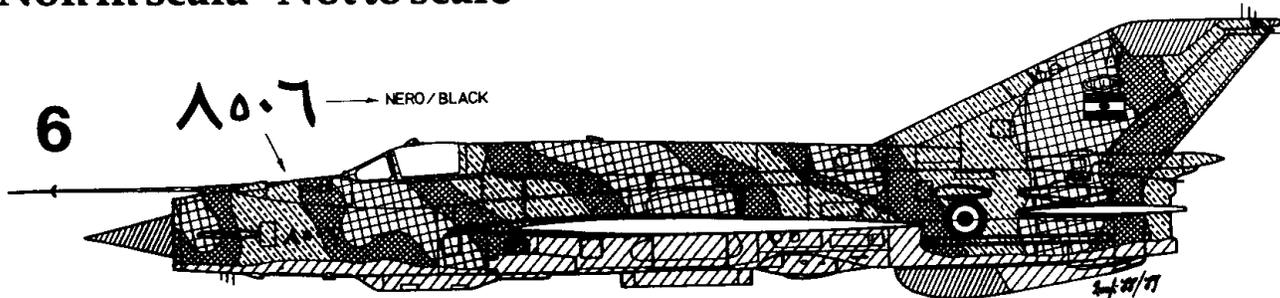
scuro ed un marrone molto scuro), con superfici inferiori in grigio chiaro. Le insegne di nazionalità egiziane consistono in coccarde rosso-bianco-nere e fin flash negli stessi colori, recanti al centro un'aquila in giallo e nero. Sui lati della parte anteriore della fusoliera è presente il codice 8460 in caratteri arabi neri ed una testa d'aquila in rosso.

### 6) Mikoyan MiG-21R, Forze Aeree Egiziane.

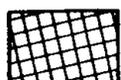
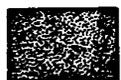
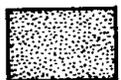
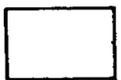
Questo ricognitore è stato ottenuto modificando un velivolo da caccia, probabilmente del tipo PFMA, eliminando la gondola ventrale per il cannone GSh-23L, ed installando al suo posto un contenitore per fotocamere. La mimetica e le insegne di nazionalità sono analoghe a quelle dell'aereo illustrato nel profilo precedente; sui lati della parte anteriore della fusoliera è presente il codice 8506 in caratteri arabi neri.

Note ai profili di colorazione di Aldo Zanfi, Modena.

## Non in scala - Not to scale

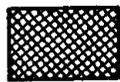


## Codici Colori: Colour Codes:



METALLO NATURALE  
NATURAL METAL

GIALLO SABBIA  
SAND YELLOW



MARRONE SCURO  
DARK BROWN



MARRONE ROSSICCIO  
RED BROWN



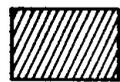
VERDE SCURO  
DARK GREEN



GRIGIO  
GREY



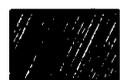
GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY



VERDE DIELETRICI  
DIELECTRIC GREEN



ROSSO  
RED



AZZURRO  
LIGHT BLUE



BIANCO  
WHITE



NERO  
BLACK

Domenica 20 agosto 1989: sull'aeroporto di Lawica, vicino a Poznan, in Polonia, si tiene la manifestazione aerea organizzata annualmente dalla Polskie Wojska Lotnicze (Forza Aerea Polacca), per ricordare il primo intervento di aerei polacchi per la liberazione della Polonia dalle forze d'invasione tedesche, avvenuto il 23 agosto 1944, a fianco dei sovietici.

Tra i vari aeromobili esposti vi era anche il Mikoyan MiG-21MF "Fishbed-J" illustrato, avente colorazione uniforme in grigio chiaro. Tutti i dielettrici sono in verde, ed il codice 7812 sui fianchi della fusoliera è in rosso: sui lati del piano di coda è presente l'insegna di nazionalità polacca, a settori bianchi e rossi. In rosso sono anche la punta del serbatoio ventrale ed i "tappi" della presa d'aria anteriore (che copre anche il radome) e delle prese ausiliarie poste sopra ai deflettori dei gas di sparo del cannone ventrale.

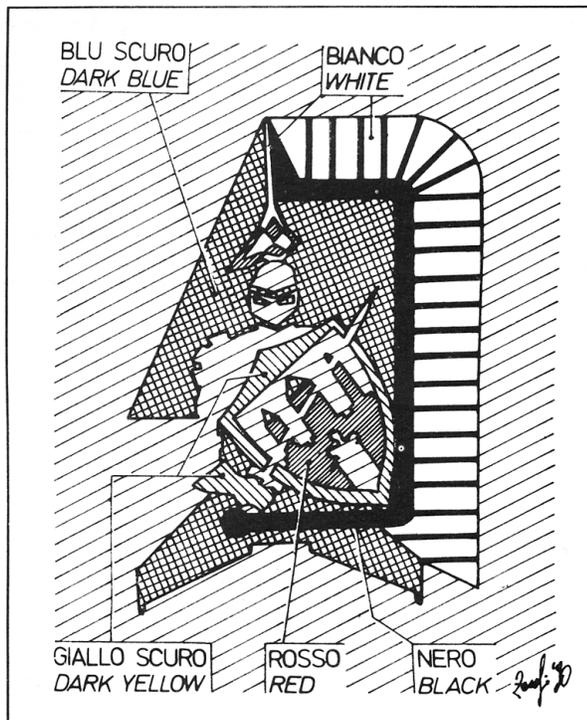
Un particolare molto interessante degli aeromobili esposti a Lawica era la presenza delle insegne di reparto, tutte molto belle: ne è un esempio quella por-

tata dal nostro MiG-21MF, rappresentante un cavaliere teutonico e riprodotta nel disegno allegato a queste brevi note. Il disegno del cavaliere è ricavato direttamente sul grigio chiaro uniforme dell'aereo, mediante una sagoma di MiG-21 (si riconoscono una semiala ed il piano orizzontale di coda) in blu scuro, avente una cornice laterale in bianco e nero. In grigio chiaro sono dunque l'armatura e l'elmo del cavaliere, oltre alla spada ed al fondo dello scudo che ha il

bordo in giallo scuro e riporta la sagoma di tre torri (le torri sono in rosso con il "tetto" di estremità in blu scuro).

Il guanto con cui il cavaliere tiene la spada è pure in giallo scuro, mentre il

pennacchio dell'elmo è in bianco e rosso ed ha un disegno che ricorda quello della insegna di nazionalità polacca. (foto A. Lesicki, Poznan; disegno di A. Zanfi, Modena)



# PANZERKAMPFWAGEN VI TIGER II "KÖNIGSTIGER"

*Maurizio Sangiorgi, Portogruaro*

## La storia

Progettato per contrastare la minaccia rappresentata dai T34/85 sovietici, il Tigre II o "Tigre Reale" fu uno dei più potenti carri armati tedeschi della II G.M. ed apparve per la prima volta sul campo di battaglia verso la metà del 1944. Per la sua realizzazione furono invitate a presentare un prototipo la Porsche e la Henschel, già costruttrici del Tigre I. Nel febbraio 1943, mentre la Porsche aveva già costruito 50 torrette armate con il micidiale cannone da 88 mm. lungo 71 calibri, fu invece adottato il modello della Henschel. Era così nato il Tigre Reale. Armato, come già detto con il potente cannone da 88 mod. 43, poteva con proiettili APS, penetrare i seguenti spessori di corazza con angolo di 60 gradi: 222 mm. a 100 mt., 185 mm. a 500 mt., 132 mm. a 2.000 mt. Con tale potenza era in grado di distruggere qualsiasi carro alleato dell'epoca al primo colpo. Come armamento secondario montava due mitragliatrici da 7,92 mm., una nello scafo e l'altra con funzione antiaerea.

Anche la corazzatura era impressionante: 150 mm. frontale, 80 mm. laterale

e posteriore e 80/185 mm. in torretta. Ciò portava il peso a 70 tonnellate, che richiedeva un motore della potenza di 700 HP, che sviluppava però una velocità massima su strada di 42 Km/h e 14/19 Km/h su terreno vario. In totale furono prodotti 487 carri (di cui 50 con torretta Porsche) che apparvero troppo tardi per cambiare le sorti della guerra.

## Il modello.

Il modello del carro in scala 1/35 della Tamiya non è assolutamente malvagio, nonostante alcune imperfezioni facilmente eliminabili con un po' di buona volontà, molta pazienza ed un minimo di attrezzatura (tagliabalsa, carta vetrata, stucco). Esiste, anche se di difficile reperibilità, un kit della Nichimo (che produce anche la versione con torretta Porsche), molto meglio rifinito.

La maggior imperfezione che ho riscontrato nel kit Tamiya e che è la più difficilmente eliminabile, è rappresentata dalla mancanza di dettagli nella parte interna dei cingoli. Volendo essere perfezionisti al massimo, tale neo si può eliminare in due modi:

1) riprendendo le confezioni di cingoli pro-

dotti maglia per maglia, bellissimi ma estremamente costosi.

2) usare i cingoli del kit Tamiya dello Jagdtiger, soluzione, anche questa, abbastanza costosa.

Per quanto mi riguarda, ho usato i cingoli forniti nel kit.

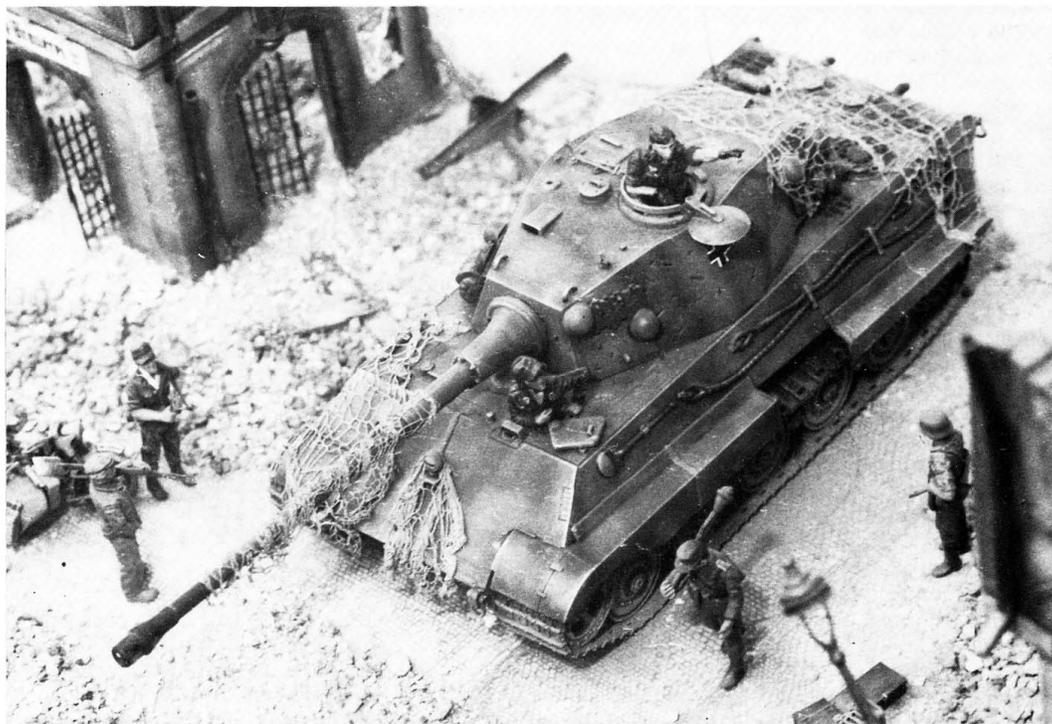
## Costruzione.

Passiamo ora alla costruzione vera e propria. Premetto che nel montaggio ho seguito fedelmente le fasi previste dal foglio di istruzioni.

Per prima cosa ho eliminato, carteggiandole, tutte le maniglie stampate sui pezzi A4, A7, e B24. Tutte queste maniglie, di aspetto grossolano e poco realistico, sono state quindi sostituite con altrettante recuperate da altri kits (Italeri Stug. IV e Tamiya Panzer IV Ausf H) dopo aver praticato, i fori di posizionamento. E' stato eliminato, carteggiandolo, anche il cavo tendicingoli stampato sul lato destro dello scafo, provvedendo quindi a rendere uniforme il pezzo con un sottile strato di stucco MoLak. Il cavo stampato è stato sostituito con un altro ottenuto da un cordino per modellismo navale e 2 occhielli provenienti dal kit Italeri Stug. IV. I supporti del cavo sono

stati sostituiti con maniglie provenienti da altri kits. Nella parte anteriore dello scafo è stato aggiunto il sempre dimenticato cavo elettrico del fanale di prua (simulato con sottile filo di rame) ed è inoltre stato aggiunto il relativo supporto (davanti all'iposcopio nella parte sinistra dello scafo), ricavato dalla testa di una bomba a

←  
*Il modello realizzato dall'autore con le tecniche illustrate nell'articolo è stato inserito in un diorama; l'effetto finale è senz'altro eccellente!*



manico tedesca (Tamiya German Infantry Weapons Set).

La mitragliatrice di prua è stata sostituita con una proveniente dal kit di armi tedesche citato sopra, dopo aver praticato il foro all'estremità della canna.

Le protezioni laterali dei cingoli (pezzi B3 e B4) sono state dettagliate con l'aggiunta di sottili striscie di nastro adesivo (del tipo usato dai topografi) lungo le linee di giuntura delle diverse piastre. Inoltre, con dello sprue tirato a caldo ho simulato le cerniere di giuntura sulla piastra frontale terminale.

Le griglie di raffreddamento del motore, nella parte posteriore dello scafo, sono state dettagliate con l'aggiunta del retino "Mesh Wire" della Verlinden. Inoltre, nella parte posteriore dello scafo ho aggiunto l'estintore ed il supporto per l'antenna. Sulla corazzatura posteriore (pezzo B9) ho eliminato, carteggiandoli, i supporti a "c" stampati e li ho sostituiti con altri ricavati da fil di ferro e plastiscard sottile. Ho inoltre aggiunto il martinetto di sollevamento e la cassetta porta attrezzi, non forniti dal kit. Una volta montata la parte superiore dello scafo, con del plasticard ho provveduto a chiudere lo spazio vuoto creatosi per la maggior sporgenza di questa parte rispetto a quella inferiore. La torretta è stata migliorata dettagliando il ventilatore sul cielo con un pezzo proveniente dal kit Italeri Stug.IV ed una maniglia di recupero. Ho inoltre aggiunto il pezzo a "L" e relativo supporto davanti alla cupola del capocarro (fare riferimento al disegno sul coperchio della scatola e a pag. 1 del foglietto illustrativo), ricavato da sprue opportunamente sagomato. La scudatura del cannone (pezzo A17) è stata dettagliata con l'aggiunta di 6 bulloni (Verlinden). La piastra frontale della torretta è stata migliorata praticando un'apertura di forma obliqua (a "U" capovolta) a sinistra del cannone. Tale apertura serviva per gli apparati ottici di puntamento. In corrispondenza del foro presente sul lato destro della scudatura del cannone (pezzo A17), ne andrà praticato uno analogo sulla piastra frontale della torretta. La cupola del capocarro è stata dettagliata aggiungendo il supporto per la mitragliatrice antiaerea, proveniente dal Kit Italeri del Panzer IV Ausf. H.

Attenzione: ho evidenziato solo quei passaggi che necessitano di modifiche e/o migliorie. Tutto il resto è stato mon-



tato seguendo le istruzioni.

### Verniciatura e invecchiamento.

Per dipingere il modello ho usato esclusivamente colori acrilici. Poiché uso l'aerografo, trovo che questi colori siano quanto di meglio per tale tecnica. Infatti sono facilmente diluibili con alcool denaturato e una volta terminato il lavoro, la pulizia dell'aerografo è semplicissima. Inoltre, poiché asciugano in brevissimo tempo, la seconda mano può essere data a breve distanza di tempo.

Prima di tutto il carro è stato completamente verniciato in Dark Earth; una volta asciutto, ho spruzzato, molto diluito e con la pressione al minimo, il buff. Questa tecnica permette di ottenere un giallo sabbia (sandgelb) più fedele all'originale. Per la mimetizzazione ho usato il Dark Green ed il Red Brown, sempre con l'aerografo.

Dopo aver atteso un paio di giorni che i colori siano ben asciutti, sono passato alla fase dell'invecchiamento. Sempre con l'aerografo ho dato una mano leggerissima di nero opaco molto diluito, affinché penetrasse bene nelle fessure e nei recessi. Con una pezzuola asciutta ho eliminato gli eventuali eccessi di colore. Dopo un altro paio di giorni, si può passare alla fase del drybrushing, usando il colore di fondo via via sempre più schiarito con il bianco. Una spruzzata di buff, molto leggera e sfumata verso l'alto, servirà egregiamente a simulare l'effetto della polvere. Sugli spigoli, parti sporgenti e più soggette ad usura, per simulare la vernice scrostata ed usurata, è stato passato (con la tecnica del drybrushing) del gun metal.

Tutti i colori acrilici fin qui citati sono della Tamiya.

I cingoli, dopo essere stati lavati con acqua tiepida e detersivo per piatti, per sgrassarli, sono stati verniciati con il Red

*Un Pzkwf VI catturato dagli inglesi che sfoggia la colorazione tipica degli ultimi mesi della guerra: giallo sabbia, verde e marrone rossiccio. Archivio Carlo Pecchi.*

Brown. Il drybrushing è stato effettuato con il Rust della Gunze Sangyo e con il Silver della Humbrol (unico colore non acrilico utilizzato). I cingoli sono poi montati ed incollati alla parte superiore dei rulli con colla cianoacrilica, per simulare l'effetto di flessione a causa del peso. Accessori vari (elementi, armi, ecc.) di varia provenienza completano il modello.

### Decals.

Il modello che ho realizzato rappresenta un carro come appariva nelle ultime fasi della guerra, per cui le uniche insegne presenti sono le Balkenkreuz sui lati della torretta. Ho utilizzato a tale scopo i trasferibili della Verlinden, veramente efficaci e privi, cosa che non guasta mai, della pellicola trasparente.

### Considerazioni finali.

Il kit della Tamiya, come detto in apertura, benché non recentissimo e nonostante le varie imperfezioni riscontrate, è abbastanza valido. Da considerare inoltre che tale kit era previsto per la versione "motorizzata" per cui sono presenti fori ed aperture che andranno eliminate. Tutte le modifiche e migliorie apportate richiedono solamente una buona dose di pazienza e qualche riferimento fotografico di facile reperibilità, e permettono di ottenere un risultato molto soddisfacente. ☞

### Fonti di Riferimento:

Panzer Colors I, AAP.  
The Tiger Tanks, Osprey Vanguard 28.  
The Verlinden Way Vol. 1.  
The German Tiger Tanks, Verlinden On Target n. 1.

# La Vetrina dell'I.P.M.S.

La diffusione di tecniche modellistiche sino a qualche anno fa sconosciute ha fatto considerevolmente crescere la qualità media delle realizzazioni dei modellisti e, conseguentemente, i rispettivi tempi di lavorazione. Un modello che richiede magari un anno o più per essere completato è obiettivamente troppo prezioso perchè lo si lasci esposto ai rischi degli "incidenti di percorso", legati, nella quasi totalità dei casi, alla sua esposizione al pubblico. D'altra parte, non è molto sensato pensare di richiudere il modello finito in un cassetto, lontano dai pericoli: nascondere la bellezza è un delitto !!

Vediamo dunque come salvaguardarlo da inconvenienti facilmente prevedibili. Cominciamo col dire che un kit, di qualunque natura, dovrebbe essere sempre sistemato stabilmente su di una base e protetto da una copertura trasparente. Quest'ultima, più che proteggere il mo-

**La soluzione a tre problemi dei modellisti:**  
**- Le bacheche e l'imballaggio dei modelli**  
**Saverio De Florio, Taranto**  
**- Il compressore**  
**Francesco Checuz, Conegliano Veneto.**

dello da "manate" indiscrete (che non sempre sono quelle dei bambini), assolve il compito precipuo di ripararlo dalla polvere che, nonostante i continui tentativi di combatterla con marchingegni di ogni genere, rimarrà la nostra principale nemica. E' sempre meglio spolverare una vetrinetta, piuttosto che un acereo pieno di antenne, credetemi !

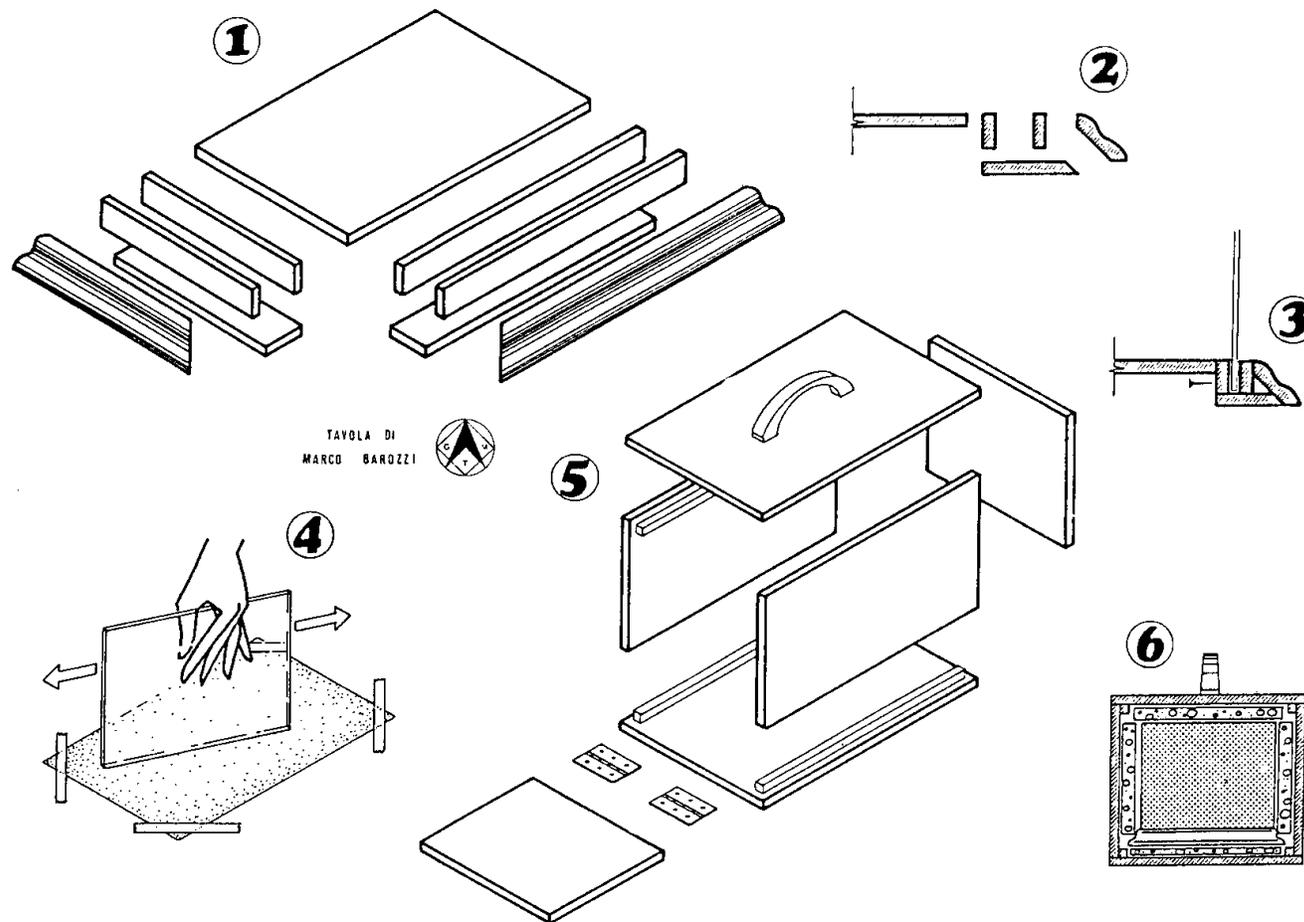
Ma andiamo per ordine. Il primo passo da compiere è quello di reperire una buona base. Non vi sono, in questo caso, regole particolari da seguire, salvo quella di utilizzare un foglio di legno rigido, che non si curvi con l'umidità. Niente compensato, a meno che non sia molto spesso o addirittura listellato. Su questa superficie potranno essere incollati materiali di

ogni genere, a seconda dell'ambientazione scelta per il pezzo.

Avere la massima considerazione per i propri lavori significa, tra l'altro, valorizzarli con belle cornici complete di targhette esplicative. Le più adatte ai nostri scopi

saranno quelle impiegate dai decoratori, destinate a soffitti e controsoffitti (hanno un disegno studiato per raccordare ad angolo retto, come quello che andrà a formarsi tra la bassetta ed un qualunque piano d'appoggio). Reperibili nei negozi del fai da te ed anche nelle migliori ferramenta, necessitano di una particolare guida a 45 gradi per essere tagliate (costo medio, compreso l'apposito seghetto, 7.000 lire, sempre in ferramenta). Il perimetro della cornice dovrà inoltre tener conto di un leggero ampliamento della superficie orizzontale della base, ai cui bordi saranno incollati altri listelli guida per l'incasso della copertura trasparente. (fig. 1)

Chi vorrà risparmiare un po' di tempo



potrà ricorrere agli appositi listelli per bacheche, realizzati in diversi spessori dalla Euronavi (abbastanza costosi, in verità). La figura 2 illustra uno degli schemi più comuni per il montaggio di questi profilati. I più smalzati potranno tuttavia aggiungervi un sistema di viti che assicurino il fissaggio della scatola vitrea al resto della base (fig. 3), onde evitare che quest'ultima sia fatta cadere per terra dopo una presa troppo azzardata da parte di qualche maldestro.

Passando alla copertura superiore, consiglio vivamente l'uso del vetro: è troppo fragile anche se facile da pulire. Personalmente utilizzo un materiale plastico di due millimetri di spessore, chiamato Robex-Glas/Crixlex, prodotto dalla Caleppio e distribuito dalla ditta Multimarchi Service di Brugherio (Mi). Dopo averlo tagliato a misura con l'ausilio di un seghetto (meglio del tipo alternativo elettrico come quello della Minicraft, art. MB0550, distribuito da Acropiccola e Black & Decker), le sbavature sui bordi potranno essere facilmente eliminate ricorrendo all'immane carta abrasiva fissata al tavolo di lavoro con nastro adesivo, sulla quale verrà fatto scorrere il pannello trasparente, tenuto perpendicolarmente alla superficie (fig. 4). Eventuali graffi subiranno lo stesso trattamento riservato alle capottine degli aerei: smerigliatura con carta abrasiva bagnata di grana 1000 e lucidatura con pasta abrasiva prima e con polish per auto (non al silicone) poi. Per l'incollaggio di questi pannelli uso un adesivo trasparente a due componenti, tipo il MO-TWIN 5. L'ideale sarebbe una colla liquida per plastica, senonchè quelle che utilizziamo normalmente per i modelli non sempre reagiscono con il plexiglass; comunque sia, tentar

non nuoce...

E passiamo ora al problema del trasporto. Anche qui la tipologia degli incidenti di viaggio è ricca di aneddoti. Prima di tutto, abolire le scatole di cartone. Sono troppo fragili e non possono reggere il peso di altri contenitori sistemati sopra di esse nell'angusto spazio del bagagliaio di una automobile. Inutile quindi supplicare il galoppino di turno di posizionarle sopra a quelle degli altri modellisti; meglio evitare a priori di romperle...le scatole !! In realtà i migliori contenitori per il trasporto sono quelli in legno (ottime le cassette per i liquori, da modificare all'occorrenza), riportanti all'esterno tutte le indicazioni utili per chi non ne conosce il contenuto (ad esempio il tipo di modelli che vi sono all'interno, il nome del modellista e l'indicazione del Gruppo di appartenenza, le frecce che indicano il lato Alto da non capovolgere, ecc.). La fig. 5 ne evidenzia un tipo molto funzionale. E' importante ricordare che il suo contenuto dovrà essere isolato, tramite fogli di gommapiuma, dalle pareti: queste ultime infatti trasmettono pericolosamente le vibrazioni (fig. 6). Per finire, le maniglie più adatte per afferrare l'imballaggio sono quelle di tipo ribaltabile, in quanto consentono uno stivaggio con altri contenitori più razionale.

Un ultimo consiglio: ogni scatola dovrebbe essere costruita a misura degli oggetti trasportati, lasciando giusto lo spazio sufficiente per inserirvi i pannelli antiurto; dimostrarsi rispettosi nei confronti degli altri hobbysti, significa far sì che nella macchina del "trasportatore" possano trovare posto i modelli di tutti.

Qualcuno ha detto che i figli sono pezzi di cuore, ma anche le nostre realizzazioni lo sono. Riserviamo dunque loro

il trattamento che meritano.

## L'invio dei kits per posta

Capita molto spesso di ricevere la comunicazione di un amico di un'altra città che si dichiara essere "disperatamente" alla ricerca di un kit non più disponibile presso il suo abituale fornitore. E poichè si sa che per un amico si è disposti a fare il giro di tutti i negozi della provincia, eccoci anche noi alla ricerca.

Una volta reperito il kit introvabile, non resta che dare la bella notizia anticipandone l'imminente spedizione.

E fin qui niente di nuovo, ma come si può essere certi che giunga integro a destinazione?

Personalmente metto in pratica questo sistema:

1) Avvolgo un foglio di carta da imballaggio attorno alla scatola del kit.

2) Con l'aiuto di un seghetto, taglio a misura alcune assicelle ricavate dalle cassette di legno per la frutta, fissandole successivamente alla scatola con del nastro adesivo.

3) Se la confezione del kit è di dimensioni contenute, la infilo in una busta imbottita impermeabile (detta anche "busta sacco") la cui caratteristica è l'imbottitura antiurto ricavata da bolle di cellophane piene d'aria. Queste buste sono reperibili in tutte le cartolerie più fornite.

Infine, spedisco il tutto come fosse posta ordinaria visto che, in fin dei conti, carta e plastica non pesano poi molto. Per scatole più grandi ricorro ancora una volta alla carta da imballaggio, ma per dar forma al classico pacco postale.

Soddisfazione garantita da parte del ricevente!

Si ringrazia il G.M.T. Trento per aver concesso l'autorizzazione a riprodurre le tavole disegnate da Marco Barozzi.

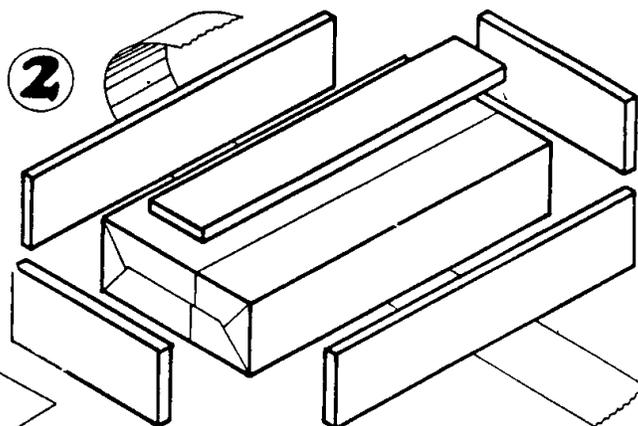
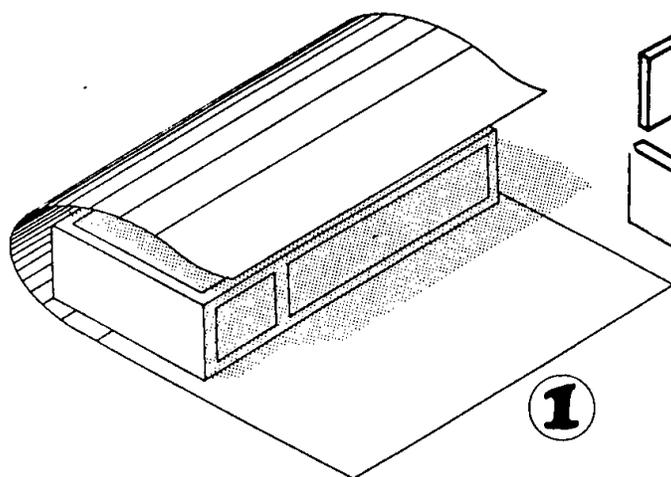


TAVOLA DI  
MARCO BAROZZI



# AUTOCOSTRUIAMO UN COMPRESSORE

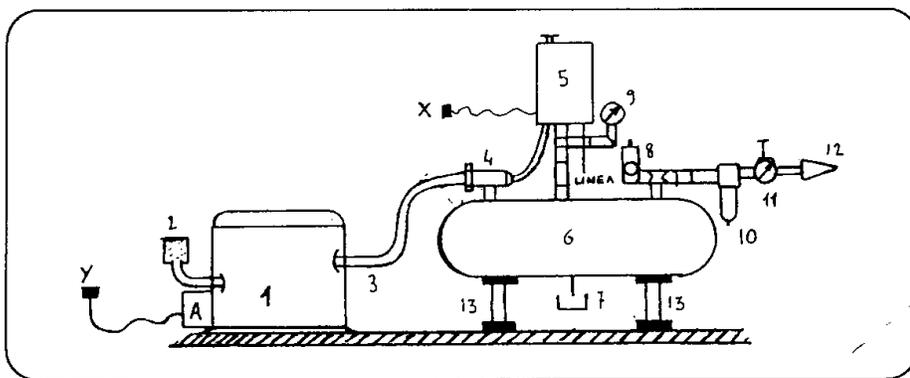
A seguito dell'uscita sul mercato (da qualche anno a questa parte) di vernici particolarmente adatte all'uso con l'aerografo, è aumentato il numero di modellisti che utilizzano la tecnica della verniciatura a spruzzo; inoltre il prezzo relativamente economico di aerografi di buone prestazioni tende anch'esso ad aumentarne la diffusione.

Ora, l'acquisto dell'aerografo richiede l'acquisto di un idoneo mezzo per generare aria compressa senza la quale non è possibile fare funzionare il tutto. Una prima soluzione potrebbe essere l'utilizzo della pompa della bicicletta, tale sistema che è stato utilizzato dallo scrivente per qualche tempo ha dato prova di essere sì economico, ma richiede un notevole lavoro di muscoli e la presenza di una terza persona.

Nel secondo caso potremmo utilizzare le bombolette spray di varie dimensioni reperibili nei più forniti negozi di modellismo, ma io vi sconsiglio tale ipotesi, sia per i costi sia per la scarsa autonomia offerta.

I compressori che si trovano normalmente in commercio per uso hobbistico hanno un costo veramente elevato: la situazione può apparire desolante, ma esiste una soluzione abbastanza economica, autocostruirsi in proprio il compressore. L'impresa non comporta particolari difficoltà, l'attenzione maggiore si dovrà tenere nel realizzare i collegamenti elettrici, tuttavia chi non fosse pratico del settore può rivolgersi ad un elettricista.

Nella fase di approvvigionamento del materiale occorrente, la maggior difficoltà consiste nel reperire un motore di frigorifero non più in uso, se si è fortunati lo si può trovare presso qualche discarica o rottamaio oppure ci si può rivolgere a qualche rivenditore di elettrodomestici. Per quanto riguarda il serbatoio ci sono varie soluzioni: si va dall'utilizzo dei serbatoi del circuito pneumatico dei camion, a serbatoi ricavati da bombole di gas da campeggio, oppure come nel mio caso, facendo realizzare da un idraulico un apposito serbatoio da 2,5 litri si capacità (è senz'altro la soluzione migliore, NdR). Disponendo ora di motore e serbatoio siamo già in grado di disporre di aria, tuttavia per poter dipingere i modelli, il sistema necessita di un sistema di filtraggio dell'aria ed di un regolatore di pressione. La ragione d'essere del filtro aria sta nel fatto che nel funzionamento ordinario il lubrificante circola assieme al refrigerante, per cui senza il filtro il nostro motore espellerebbe continuamente olio in quantità tanto maggiore quanto maggiore è l'usura delle guarnizioni di tenuta del pistone. Il riduttore di pressione è necessario in quanto permette di disporre di una pressione di uscita pressoché costante finché la pressione al-



l'interno del serbatoio si mantiene superiore a quella di taratura del riduttore. Importante è l'acquisto di due manometri, onde poter tenere sotto controllo la pressione all'interno del serbatoio, in quanto l'aria compressa è potenzialmente pericolosa; l'altro manometro va invece posto sul regolatore di pressione per poter regolare la pressione sui valori ottimali (1,5-1,8 Bar). Altri accessori indispensabili sono una valvola di ritegno ed una valvola di sicurezza. La prima andrà inserita tra l'uscita del motore e l'entrata del serbatoio, onde evitare picchi di pressione in uscita dal motore all'avviamento, con il serbatoio in pressione; la valvola di sicurezza andrà raccordata al serbatoio e tarata da una pressione leggermente superiore a quella prevista (ad es. 6,5 Bar se nel serbatoio si prevedono 6 Bar), quindi risparmiare su altri accessori ma dotatevi di questo importante componente. Ultima una valvola per lo scarico dell'olio e della condensa dal serbatoio, anche questa, come tutto il materiale precedente si può reperire presso i rivenditori di articoli pneumatici. Per i collegamenti utilizzare raccordi aria da 1/4. In genere i compressori di frigorifero sono robusti, da noi diversi impianti simili a quello descritto nel testo funzionano da anni con eccellenti risultati; l'importante è provvedere a periodici rabbocchi d'olio. Il sottoscritto usa da anni olio per auto SAE W30, molto fluido adatto all'impiego. Se smontate voi stessi il motore da un frigo in disuso state attenti a non provocare fuoriuscite d'olio, in quanto esso lavora in bagno d'olio e la sua perdita lo danneggia irreparabilmente.

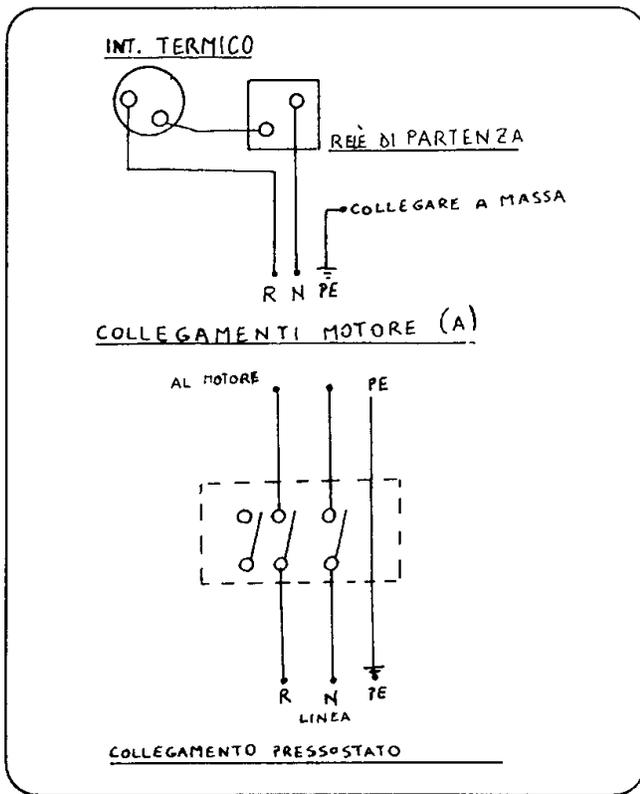
Con questo concludo, sperando di essere stato d'aiuto e di guida per coloro che volessero cimentarsi in questa impresa, naturalmente questa non vuole essere "La soluzione" ma solo

## LEGENDA:

- 1) Compressore di frigorifero
- 2) Filtro aria in aspirazione
- 3) Uscita aria
- 4) Valvola di ritegno
- 5) Pressostato
- 6) Serbatoio
- 7) Rubinetto scarico condensa serbatoio
- 8) Valvola di sicurezza
- 9) Manometro
- 10) Filtro aria in uscita dal serbatoio
- 11) Riduttore di pressione e manometro
- 12) Uscita aria
- 13) Staffe supporto serbatoio
- X) Uscita del collegamento elettrico dal pressostato verso il motore
- Y) Entrata collegamento elettrico dal pressostato.

una soluzione al problema dell'aria per i possessori di aerografi.

**L'Autore e l'IPMS-Italy declinano ogni responsabilità per eventuali incidenti derivanti da un'errata costruzione del compressore.**



# SDKFZ 232

Fabio Calcaterra  
Palermo

I pezzi che compongono il kit si presentano in un colore grigio scuro, con qualche sbavatura, qua e là, da togliere con limetta e tagliabalsa. Il figurino incluso è molto brutto ed è comunque da sostituire qualora voleste ambientare l'autoblinda dopo il 1940, poichè dopo quell'anno il basco da carrista fu sostituito con il normale feldmütze nero.

Il modello dimostra tutti i 15 anni da quando fu prodotto ed andrebbe completato ed arricchito dei diversi dettagli che la Tamiya avrebbe anche potuto aggiun-

gere, non essendo pezzi eccessivamente piccoli. I pezzi C13 e C14 sono totalmente sbagliati e vanno ricostruiti del tutto: si tratta delle griglie che proteggono le marmitte, per cui si dovrà impiegare del tulle da bomboniera a disegno circolare e rifare l'intelaiatura con due striscie di plasticard. Una a sezione rettangolare avente misura 1x0,5 mm e l'altra a sezione tonda avente 0,5 mm. (vedi dis. 1).

I fanalini (pezzo C19) a causa di un difetto di fusione, presentano un irrealistico foro: stuccare e carteggiare con cura.

Frontalmente e posteriormente, ai lati dei due visori di scafo mancano delle maniglie (vedi dis. 2 e 3). Lo stesso dicasi per i visori laterali anteriori e posteriori (pezzi D26 e D27) (vedi dis. 4).

Altre maniglie mancano dietro i pezzi C11 e C12 (vedi dis. 4). Mancano pure ai lati della torretta, sui cardini dei visori (vedi dis. 5). Le dimensioni delle maniglie sono illustrate nel disegno n. 6 e giacchè ci siamo, applichiamo pure posteriormente alla torretta, come da disegno 3.

Nel pezzo D25, tra i cardini medi dei due visori, occorre applicare una maniglia a sezione rettangolare, riproducibile con una striscia di plasticard da 0,50x0,25 mm. Lo stesso dicasi per il pezzo D24 (disegni 2 e 3). Forare i tubi di scappamento dei pezzi C16 e C17 con una punta da trapano di 1,5 mm.; forare

le volate della mitragliera da 20 mm. e della MG 34 (pezzi D22 e D23). Sul parafrangente posteriore sinistro manca una catarinfrangente circolare (dis. 7). I clacson del veicolo (pezzi C27) vanno forati con una punta 2 mm. Arrotondare il supporto della pala (pezzo C36).

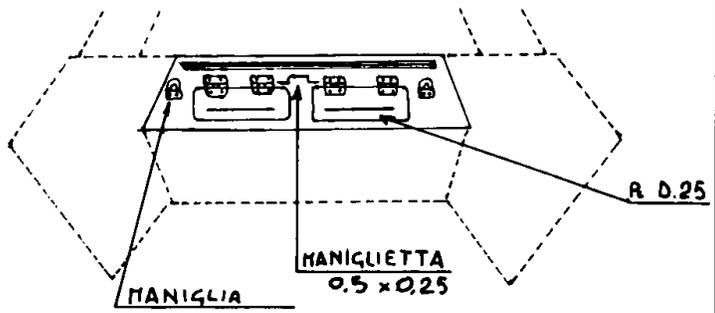
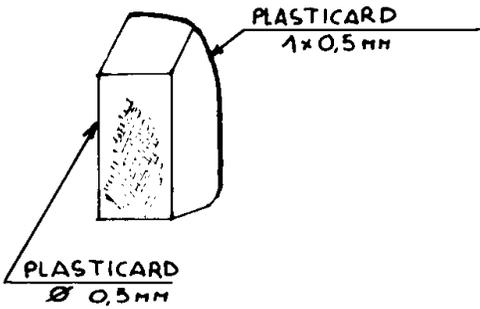
Nel cerchione delle ruote, in uno degli incavi, manca un cilindretto forato che probabilmente è la valvola del pneumatico (vedi dis. 8).

Sulla sommità del pezzo D18 va incollato un capo di filo (quello dell'antenna) riproducibile con filo di rame: l'altro capo del filo va incollato sul suo supporto posto nella parte superiore destra della griglia d'aerazione posteriore dello scafo. (dis. 9 e 10). I pomelli dei pezzi C40 e C41 sono da dipingere in bianco.

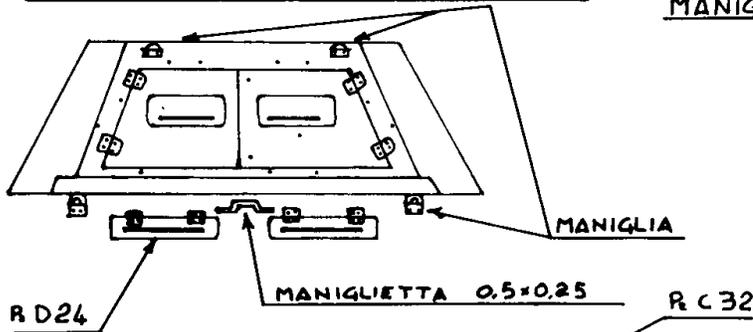
Non avete le idee un po' confuse dopo tutta questa tiritera? È tutto più facile di quanto possa sembrare ad una prima ed affrettata lettura. Rileggete con calma e pensate a come realizzare i vari passaggi. Alla fine otterrete un modello molto più somigliante all'originale. ☺

*Un Sdkfz 232 8-Rad seguita a breve distanza dalla sua controparte per appoggi ravvicinato, modificata con l'installazione di un obice corto da 75 mm. Il veicolo non ha niente di eclatante da segnalare, se non che manca un visore anteriore e che non si tratta di un veicolo radio, mentre manca il classico scudo corazzato applicato dal 1940 al 1942 per sopperire allo scarso spessore della corazzatura.*

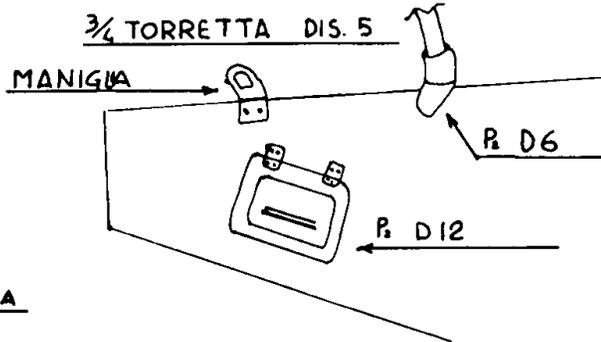




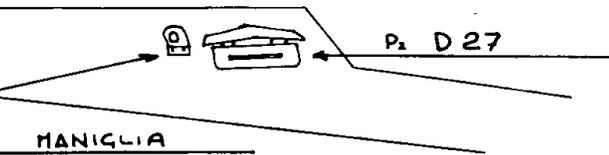
VISTA POSTERIORE DELLA TORRE DIS. 3



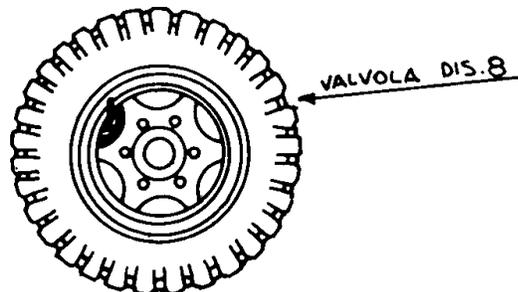
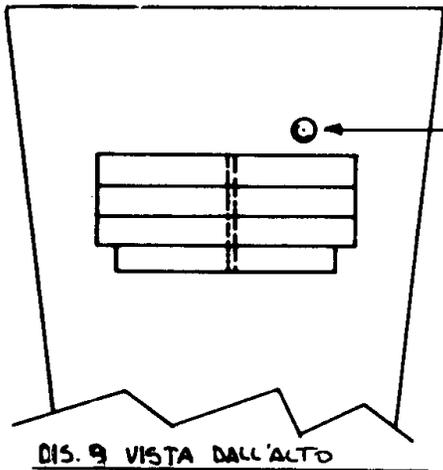
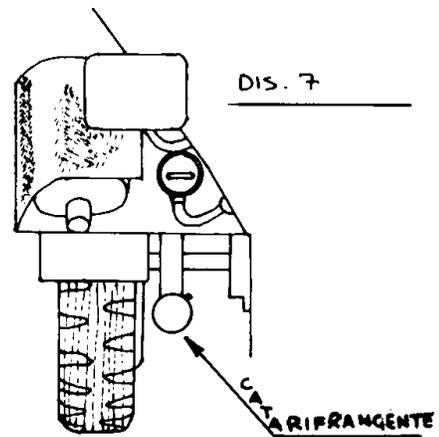
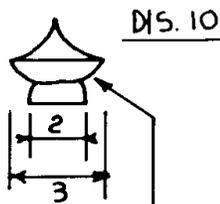
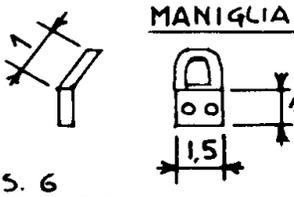
3/4 TORRETTA DIS. 5



R D26



DIS. 4 VISTA LATERALE DESTRA



## IV - Focke Wulf FW-190: Zwei einzige Sondermustern

Aldo Zanfi, Modena

Nell'ormai lontano 1985, nel "Notiziario" vol. 16 n. 1, sono state pubblicate alcune brevi note sulle versioni biposto del Focke Wulf FW-190. Nel corso delle ricerche volte alla realizzazione di quell'articolo erano emerse alcune informazioni circa una variante molto particolare dell'FW-190 biposto; ora, grazie soprattutto a nuovo materiale trovato nel corso di un viaggio in terra di Germania (rivelatosi estremamente produttivo in termini modellistici), siamo in grado di fornire una descrizione più ampia ed accurata (anche se certamente non "definitiva") su questo interessante velivolo. Ma cominciamo dall'inizio.

A seguito di una richiesta della Luftwaffe, nel 1943 la Focke Wulf iniziò lo studio di una versione biposto dello FW-190, il cui primo esemplare (FW-190A-5/U1, GO+MV, Wk.Nr. 410011) venne completato alla fine del Gennaio 1944. La conversione in biposto riguardò sostanzialmente velivoli delle versioni A-5 e A-8, ed interessò un numero limitato di aerei, che vennero utilizzati per il passaggio sul caccia Focke Wulf dei piloti degli Ju-87 Stuka (compito originario a cui dovevano essere destinati gli FW-190 biposto) oppure come aerei da collegamento veloce. Uno dei primi esemplari di biposto, tuttavia, ebbe una storia completamente diversa.

L'impiego dei monomotori monoposto per la caccia notturna si era infatti rivelato non molto soddisfacente, anche con velivoli equipaggiati di sistemi radar, per l'elevato carico di lavoro imposto al pilota, che doveva controllare l'aereo e contemporaneamente seguire le indicazioni del sistema di avvistamento. Per risolvere il problema, la soluzione più ovvia era di usare velivoli pluriposto, in modo da suddividere i compiti tra il pilota ed un operatore radar, che doveva occuparsi delle indicazioni fornite dalla guida caccia a terra e dai sistemi di bordo; oltre ai plurimotori (quali Me-110 e Ju-88), si pensò anche alle varianti biposto dei caccia monomotori. Fu così che lo FW-190A-8/U1 AH+MV venne trasformato in caccia notturno, mediante l'installazione di un esemplare sperimentale del radar Siemens-FFO Fu.G.219 Neptun J-4, progettato appositamente per il montaggio sui monomotori, e ridesignato FW-190A-8/U1/N. La trasformazione implicò il riposizionamento del trasformatore del radiogoniometro Lorenz Fu.G.16ZY (risistemato sotto all'unità rice-trasmittente SE-25a dello IFF Fu.G.25a "Er-

stling") e della unità rice-trasmittente dello stesso Fu.G.16ZY (posta ora sotto al sedile posteriore). Per questioni di peso, l'armamento venne limitato a due cannoni alari da 30 mm. RB MK.108 e per ovviare ai problemi di autonomia, l'attacco ventrale ricevette un serbatoio ausiliario da 300 litri. I lavori di trasformazione vennero terminati nel giugno 1944 e l'aereo venne inviato allo Erprobungstelle di Rechlin per le prove di volo, che diedero risultati abbastanza soddisfacenti, tenendo conto che le modifiche apportate non erano certamente fatte per portare un miglioramento alle prestazioni.

L'aereo venne quindi inviato presso il NJGr.10 a Werneuchen, dove venne inquadrato nella 1ª Staffel, per essere sottoposto a valutazioni in ambito operativo (ricordo che il NJGr.10 venne creato il 1 gennaio 1944 con il compito di sperimentare differenti tipi di sistemi radar sui diversi caccia notturni della Luftwaffe). Non si hanno notizie precise sull'impiego dello FW-190A-8/U1/N presso la 1/NJGr.10, per cui si può supporre che l'aereo seguì le vicende dell'unità, che rimase l'unica ad operare con compiti di caccia notturna con monomotori FW-190 fino all'inverno 1944-45.

Dopo tale data, il nostro FW-190 che doveva aver evidentemente dato buona prova di sé, venne assegnato allo EinsatzKommando Aprilskerz, una unità speciale appositamente costituita sotto il comando del Maj. Karl Aprilskerz per inquadrare ed utilizzare alcuni prototipi di caccia notturni (tra cui anche un paio di Ju-88 veramente "strani"). L'EKdo Aprilskerz "operò" (le virgolette sono d'obbligo, visto che la situazione in Germania si stava rapidamente deteriorando) dall'aeroporto di Stade, vicino ad Amburgo, a fianco degli He-219 ed Ju-88 del NJG.3, sino ai noti fatti del maggio 1945.

### FOCKE WULF FW-190F-8/M-82

È cosa nota che durante la II GM, tutti i belligeranti si diedero da fare per mettere le mani sui mezzi utilizzati dall'avversario, onde poterli confrontare con i propri nelle migliori condizioni (le prove si effettuano decisamente meglio quando non c'è nessuno che ti spara addosso), e ricavarne preziosi dati, utili agli uffici di progettazione. In questo campo l'Unione Sovietica non fu certo da meno degli altri belligeranti, e sono da tempo conosciute immagini di diversi tipi tedeschi

decorati con le stelle rosse (Me-109G, Me-410A, FW-190A e D, ma anche He-162A, Me-163S e Me-262A, tanto per citare solo alcuni esempi).

Uno degli aeromobili sicuramente più interessanti utilizzati per valutazione dalle Forze Aeree Sovietiche è senz'altro quello qui illustrato: si tratta di un Focke Wulf FW-190F-8 catturato nel periodo compreso tra il novembre 1944 ed il marzo 1945, e come si può vedere dai disegni, ampiamente modificato. Le poche informazioni che sono disponibili su questo velivolo provengono da un breve articolo pubblicato in un recente numero della rivista sovietica "KRYLYJA RODINY", cortesemente inviato da un corrispondente d'oltretortina. L'articolo, oltre ad un piccolo testo, comprende anche un paio di immagini di discreta qualità (almeno rispetto agli standards sovietici) che hanno permesso di ricavare quanto necessario all'elaborazione dei disegni allegati a queste note.

Dopo essere stato catturato, il FW-190F-8 in questione venne sottoposto a prove di volo da parte del NII VVS (Istituto di Ricerca delle Forze Aeree Sovietiche) presso il quale fu affidato al collaudatore Yevgenij P. Kostylev. Le valutazioni terminarono piuttosto bruscamente con un atterraggio di fortuna, in cui l'aereo risultò abbastanza danneggiato. Questo fatto determinò la decisione di ricostruirlo, modificandolo mediante l'adozione di un propulsore di costruzione sovietica: lo Shvetsov M-82F che equipaggiava il Lavockhin La-5. L'operazione venne eseguita sotto la supervisione degli ing. A.G. Sidorov e V.I. Fedotkin, e comportò la sostituzione dell'intera parte anteriore della fusoliera, con l'adozione di una capottatura motore abbastanza simile a quella del La-5FN, raccordata a pannellature derivate da quelle originali del FW-190. Rispetto all'installazione sul La-5, le uniche modifiche di un certo rilievo al gruppo motore M-82F riguardarono un disegno leggermente diverso del castello di sostegno ed un differente andamento delle varie tubazioni e cavi; l'elica montata era una VISH-105V (la stessa del La-5) ed erano presenti pure le armi di fusoliera (una coppia di cannoni ShVAK SP-20 da 20 mm.), mentre sembra siano stati mantenuti gli originali MG-151 da 20 mm. alle radici alari.

La conversione venne completata all'inizio del 1946 e sotto l'egida dello LII (Letnoispytatelnyj Institut, Istituto per le Prove di Volo), fu effettuato qualche test, con l'aereo ai comandi del collaudatore Boris F. Zhujkov. Pur rivelando buone caratteristiche di volo, era ormai scoccata l'ora dei velivoli con propulsione a reazione (ricordiamo che in data 11 luglio 1946, venne effettuata una dimostrazione in volo dei prototipi dei Mikoyan-Gurevich MiG-9 e Jakovlev Jak-15, accompagnati da un Heinkel He-162A preda di guerra), per cui il nostro FW-190F-8/M-82 (la designazione non è ufficiale, ma è quella utilizzata nell'articolo citato all'inizio di queste note) venne praticamente abbandonato, anche se sembra sia stato mantenuto in condizioni di volo fino al 1950/51. Attualmente dovrebbe (o meglio, potrebbe) essere più o

### IL RADAR FU.G. 219 NEPTUN J-4

Si trattava di un radar leggero per caccia biposto, studiato congiuntamente da Siemens e Flugfunk Forschungsanstalt (FFO) per essere impiegato a bordo di versioni biposto di monomotori, come lo FW-190A-8/U1. A fronte di un peso di circa 25 kg. questo radar lavorava con una frequenza compresa tra 172 e 188 MHz, con una potenza in uscita di circa 35 kW, che consentivano di individuare i velivoli avversari in un campo compreso tra i 120 ed i 4.000 metri, con un angolo di ricerca pari a 120; il visore a tubo catodico installato nell'abitacolo posteriore era simile a quello dell'apparato Telefunken Fu.G.220 Liechtenstein SN-2. La Siemens continuò poi lo sviluppo del Fu.G.219 estrapolandone una versione maggiorata, destinata a velivoli plurimotori, denominata "Weilheim" che con uguale campo di frequenza, doveva avere una potenza di uscita di 100 kW, consentendo "avvistamenti" ad una distanza massima di circa 15 km. Lo sviluppo di questo apparato venne però arrestato dal termine delle ostilità.

FUG.219 NEPTUN J-4 (R11)

FW-190A-8

FUG.25A

FUG.16ZY

FOCKE WULF  
FW-190A-8/U1/N

SCALA  
1/72  
SCALE

NO MG.151  
20 MM

RB MK.108  
30 MM (R2)

NO MG.131 13 MM

FUG.16ZY MORANE

SCUDO PARAFIAMMA  
EXHAUST FLAME SHIELD

NON IN SCALA  
NOT TO SCALE

DISEGNI DI/ DRAWINGS BY ALDO ZANFLI, I.P.M.S. - MODENA

meno conservato in qualche angolo polveroso del Museo dell'Aeronautica Sovietica, sito presso l'Accademia Aeronautica "Yu.A.Gagarin" in quel di Monino, Mosca. Per quanto riguarda la colorazione, il FW-190F-8/M-82 presenta uno schema abbastanza semplice, con superfici laterali e superiori interamente in verde scuro (circa FS-34052) ed inferiori in azzurro (circa FS-35526); uno dei pannelli laterali della parte anteriore della fusoliera (in corrispondenza dell'uscita degli scarichi) è lasciato in metallo naturale. L'ogiva dell'elica è bianca, mentre le pale sono in nero. Le insegne di nazionalità sono presenti in otto posizioni (sopra e sotto semilati e su entrambi i lati della parte posteriore della fusoliera e del piano verticale) e sono costituite da stelle rosse con bordo bianco e sottile filetto esterno rosso.

Author would like to acknowledge here the help of Mr. Kazimir Vladimirovich Sosnovsky of Petropavlovsk, Soviet Socialist Republic of Kazakhstan, for having sent the information material upon which these notes are based; many thanks also to Miss Alberta

Lanzi and Mr. Umberto C. Ballanti, for their invaluable help with translations. Avtor blagodarit G-na Kazimira Vladimirovicha Sosnovskogo iz Petropavlovskaja (Kazakhskaja S.S.R.) za predostavlennyy informatsionnyy material. Vsjakuju sсыlku na veshi, fatky ili litsa, realjno sushestvujushie sushestvovavshie sludet schitatj sovershenno sluchainoi.

**I PROFILI:**

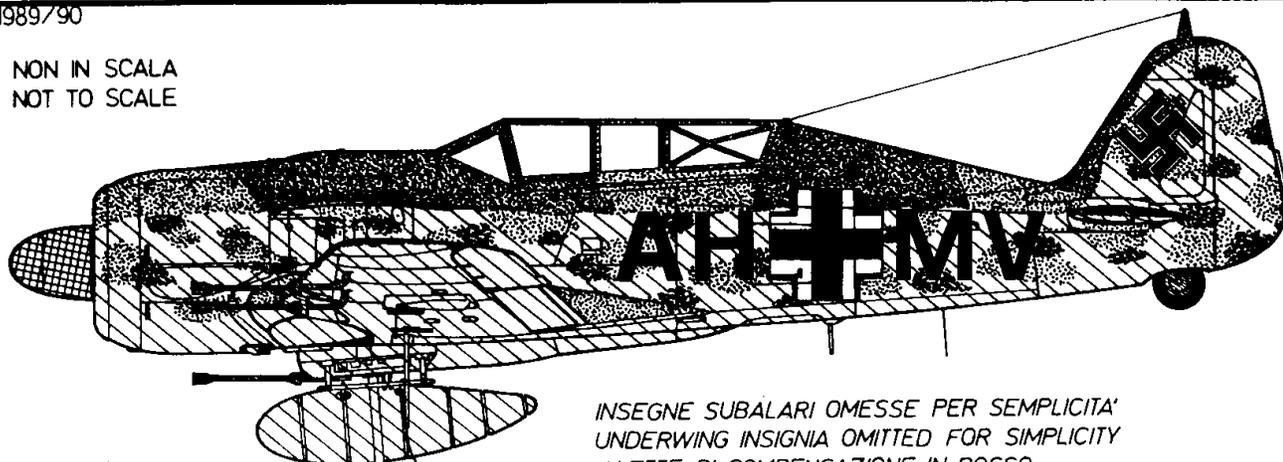
1) FW-190A-8/U1/N, Erprobungstelle Rechlin, Giugno/Luglio 1944. L'aereo è mimetizzato nei grigi standard 74, 75 e 76, con ogiva dell'elica in Schwarzgrun 70 (le pale sono in nero). Le insegne di nazionalità sono pure standard ed il codice di fabbrica AH+MV è riportato, in nero, su entrambi i lati della fusoliera e sull'intradosso alare come A+H sotto alla semiala sinistra e M+V sotto a quella destra. Le antenne del radar Fu.G.219 Neptun J-4 sono in Dunkelgrau 74. 2) FW-190A-8/U1/N, EinsatzKommando Aprilskerz, Stade (vicino Amburgo), Primavera 1945.

L'aereo è stato riverniciato ed ora ha le superfici inferiori e laterali interamente in Hellgrau 76; il dorso della fusoliera è in Mittelgrau 75 e l'estradosso di ali e piano orizzontale di coda è a bande nei grigi 75 e 76. L'elica, la capottatura motore e la superficie laterale della parte anteriore della fusoliera sono in nero (la zona superiore degli scudi parafiamma rimane in Mittelgrau 75). La svastica caudale è del tipo standard, in nero con bordo bianco-nero, mentre le altre insegne di nazionalità sono di tipo semplificato: le croci di fusoliera sono costituite dal solo filetto nero, così come quelle alari inferiori; le croci alari superiori sono date dal solito filetto bianco. Le altre insegne sono costituite dal dallo scudo con lo stemma della "Wilde Sau" (Scrofa Selvaggia) nei colori bianco e nero (con la testa dell'animale sempre rivolta nella direzione di avanzamento del velivolo), mantenuta anche dopo il passaggio dell'aereo dalla 1/NJGr.10 all'EKdo Aprilskerz e posta sui lati della capottatura motore, e dalla lettera individuale M in rosso, sui lati della fusoliera (probabilmente ricordo dell'originale codice di fabbrica AH+MV). Le antenne del radar sono sempre in Dunkelgrau 74.

ZNF-LD1989/90

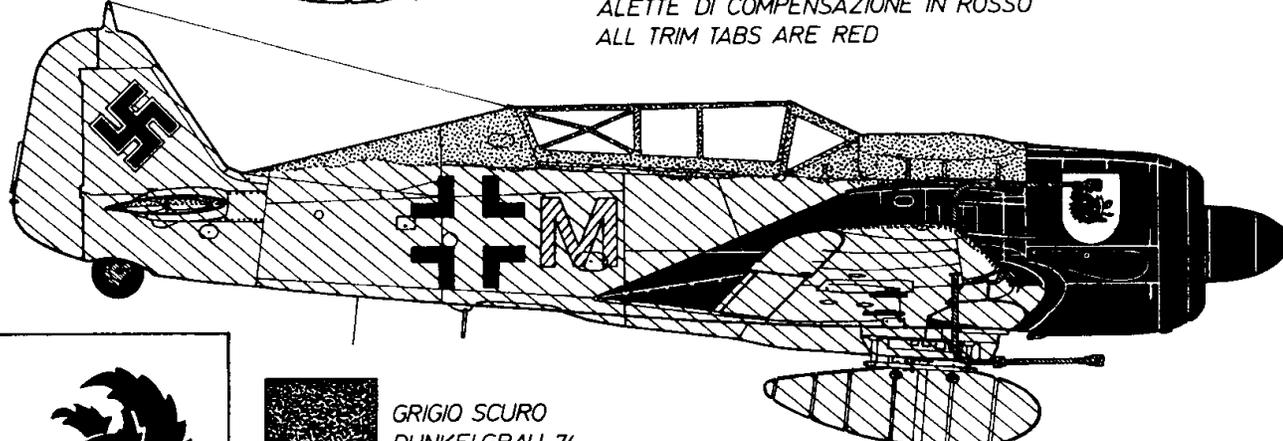
NON IN SCALA  
NOT TO SCALE

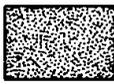
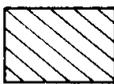
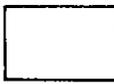
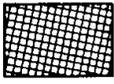
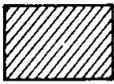
1



INSEGNE SUBALARI OMESSE PER SEMPLICITA'  
UNDERWING INSIGNIA OMITTED FOR SIMPLICITY  
ALETTE DI COMPENSAZIONE IN ROSSO  
ALL TRIM TABS ARE RED

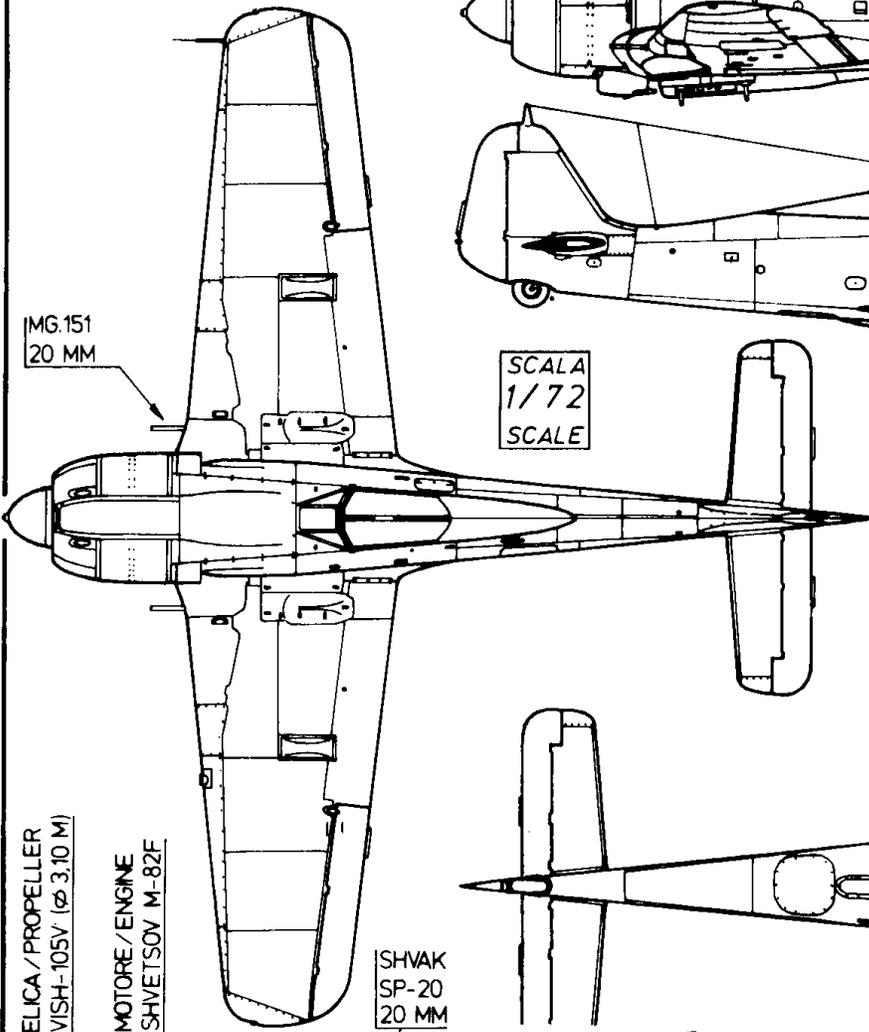
2



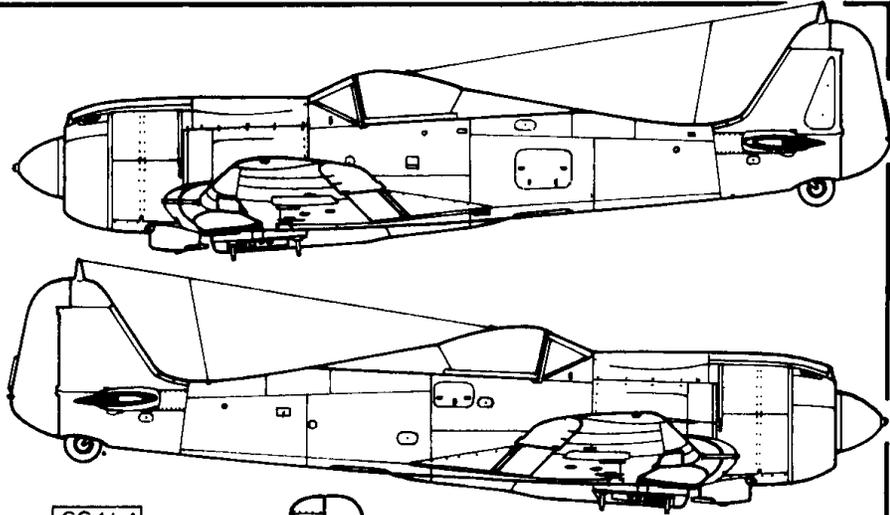
-  GRIGIO SCURO  
DUNKELGRAU 74
-  GRIGIO MEDIO  
MITTELGRAU 75
-  GRIGIO CHIARO  
HELLGRAU 76
-  NERO  
SCHWARZ 22
-  BIANCO  
WEISS 21
-  VERDE-NERO  
SCHWARZGRÜN 70
-  ROSSO  
ROT 23

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

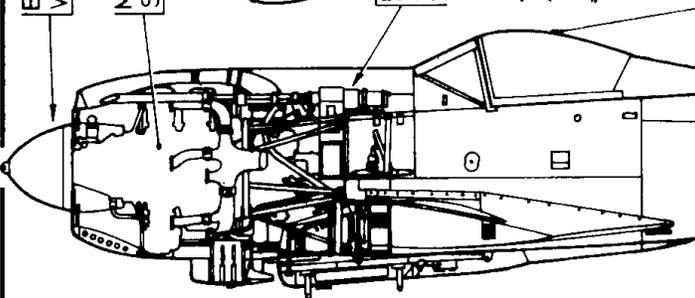
FOCKE WULF  
FW-190F-8/M-82



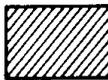
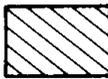
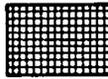
SCALA  
1/72  
SCALE



NO RB MK.108  
30 MM (R2)



STELLE ROSSE CON BORDO BIANCO-ROSSO  
RED STARS WITH WHITE-RED OUTLINE

	VERDE SCURO DARK GREEN		BIANCO WHITE
	AZZURRO LIGHT BLUE		ROSSO RED
	METALLO NATUR. NATURAL METAL		NERO BLACK

ALETTE DI COMPENSAZIONE  
IN ROSSO  
ALL TRIM TABS ARE RED

NON IN SCALA  
NOT TO SCALE

INSEGNE SUBALARI OMESSI PER SEMPLICITA'  
UNDERWING INSIGNIA OMITTED FOR SIMPLICITY

DEISEGNI DI / DRAWINGS BY  
ALDO ZANFI, I.P.M.S.-MODENA

# SDKFZ 7/2 FLAK 37

Gian Luca Cocchi, Modena

Con la perdita del dominio dei cieli europei da parte della Luftwaffe, si rese necessario studiare e sviluppare un sistema di difesa antiaerea per difendere le colonne in marcia dagli improvvisi attacchi a bassa quota dei cacciabombardieri alleati. Uno dei primi mezzi ad essere dotato di cannone A.A. fu il trattore semicingolato da 8 tonnellate, ma i primi esemplari non offrivano nessuna protezione ai serventi del cannone. Tra le tante soluzioni adottate, quella scelta dalla Tamiya rappresenta senz'altro il massimo sviluppo della variante su Sdkfz 7/2.

Alla fine del 1943 vennero applicate sul frontale del radiatore e sulla cabina di guida delle piastrine imbullonate, che consentivano un certo margine di sicurezza. La

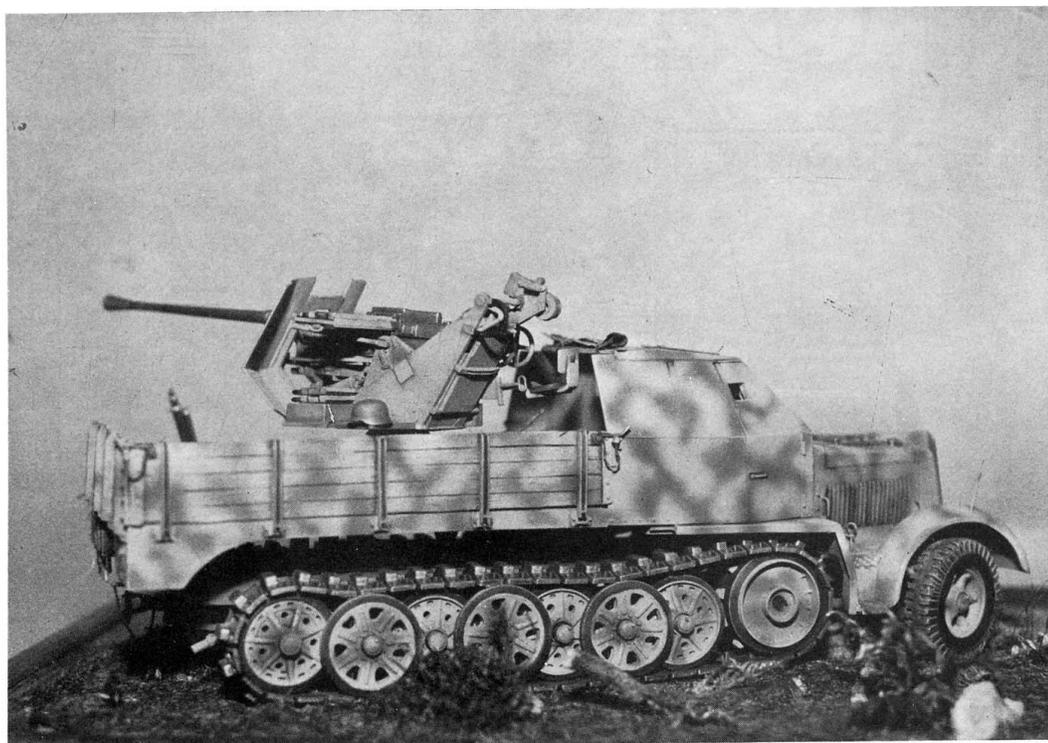
produzione di questi mezzi raggiunse le 123 unità, armate di Flak 37 (versione migliorata della Flak 36 nelle componenti e nel sistema ottico di mira) e del pezzo quadruplo da 20 mm.

## IL MODELLO

I soci IPMS interessati a questi kit avranno senz'altro letto la recensione sul notiziario 3/4 89. Per chi non l'avesse letta, ripeterò che si tratta di un ottimo modello, che riproduce fedelmente il semicingolato nella tipica configurazione con sponde posteriori ribaltabili grigliate. Le istruzioni sono molto chiare e consiglio di seguirle fedelmente per non incorrere in dimenticanze che penalizzerebbero il risultato finale. Non trovo altro da dire, se non illustrare le modifiche apportate al mio modello.

Sfogliando la documentazione prima di procedere al montaggio, notai come il semicingolato Sdkfz 7/2 con Flak 37 apparisse in alcuni casi diverso dal modello Tamiya. Alcuni esemplari avevano le sponde ribaltabili del cassone posteriore formate da assi in legno, anziché dalla griglia metallica. La prima foto la trovai nel 3° Volume di Profili di "Storia dei Mezzi Corazzati" della Fabbri Editori, a pag. 485, nell'articolo dedicato ai semoventi antiaerei tedeschi. In questa foto è nettissima la differenza, evidenziata ancor di più dalla mancanza della scudatura anteriore della Flak 37. La foto successiva, sempre alla stessa pagina mostra invece lo stesso mezzo, operativo in Italia, precisamente a Roma nei pressi di Castel Sant'Angelo. Dopo aver studiato i pezzi del modello, decisi così di modificare il kit.

## TELAIO INFERIORE



Lo si può montare come da istruzioni, senza particolari problemi. Per ottenere un maggiore realismo, si dovrà aggiungere il cavo nel verricello orizzontale, prima di sistemarlo nell'apposito alloggiamento (parti B9-B11). Consiglio di usare un cavetto di rame del diametro di 0,5 mm. Il terminale del cavo già arrotolato, con l'aggiunta del gancio, dovrà essere infilato nel binario che appare nel pezzo A31 dove sono presenti due rulli sovrapposti. Il cavo dovrà essere poi agganciato ad un uncino posto alla stessa altezza della fessura di uscita sul lato sinistro. Per ottenere questo uncino ho utilizzato quello di traino recuperato da un Opel Blitz Italeri in disuso. I serbatoi (parti A1-A2-A3) dovranno essere uniti e carteggiati attentamente. Non si pensi di omettere questa fase di rifinitura pensando che a modello finito non si noterà niente, anzi!. Il montaggio proseguirà normalmente con tutte le altre parti.

Un consiglio particolare è quello di verniciare tutto il telaio inferiore, comprese le sospensioni, prima di proseguire il montaggio del treno di rotolamento.

Generalmente questi semicingolati uscivano dalle catene di montaggio in colore Panzer Grey, per essere successivamente mimetizzati. Una vista del dettaglio inferiore dello scafo è visibile alla foto 1.

## TRENO DI ROTOLAMENTO E RUOTE ANTERIORI

Un particolare degno di nota è rappresentato dalle sbavature presenti su tutti i rulli, che ci costringerà ad armarci di carta abrasiva e pazienza per eliminare questo inconveniente. Per i cerchi delle ruote anteriori consiglio di usare una lima a coda di topo; infatti questi due pezzi

(B10) essendo un po' grossi, presentano una sbavatura più spessa ed ostica da eliminare. Anche in questo caso è preferibile verniciare ogni rullo prima di sistemarlo sulle sospensioni. Per non sbagliare, seguite attentamente le istruzioni alla fase 7.

### INTERNI DELLA CABINA DI GUIDA

Chi presenterà il modello chiuso, potrà anche non seguire questa fase, a chi al contrario pensa di lasciare almeno una portiera aperta consiglio quanto segue:

Il pezzo C8 presenta sul tetto due portelli che si aprono in senso contrario l'uno all'altro; suggerisco di autocostruire all'interno le maniglie di apertura, come da disegno n. 1. Collocato poi il cruscotto (parti A17, A39) sui basamenti (parti A30, A54) si costruiranno sempre con cavetto di rame, questa volta di varie misure, i collegamenti elettrici dei comandi e dei manometri della plancia di

guida (disegno n. 2). La colorazione degli interni potrà essere di German Panzer Grey oppure German Sand Yellow. Gli accessori, come le pedaliera, leve del cambio, volante ecc. si verniceranno seguendo attentamente le indicazioni fornite nelle istruzioni. Importante è anche eliminare i soliti cerchietti creati dagli estrattori in fase di stampa presenti un po' su tutte le parti che compongono la casamatta di guida.

### FLAK 37 A.A.

Il cannone antiaereo, nello stampo è superbo. Unico neo, anche qui, i soliti cerchietti. Si elimineranno con attenzione, cercando di non cancellare i particolari più vicini. Il sistema ottico di mira comprende le parti E13, E14, E22 potrà essere accessorizzato con due cavetti idraulici, del diametro di 1 mm.

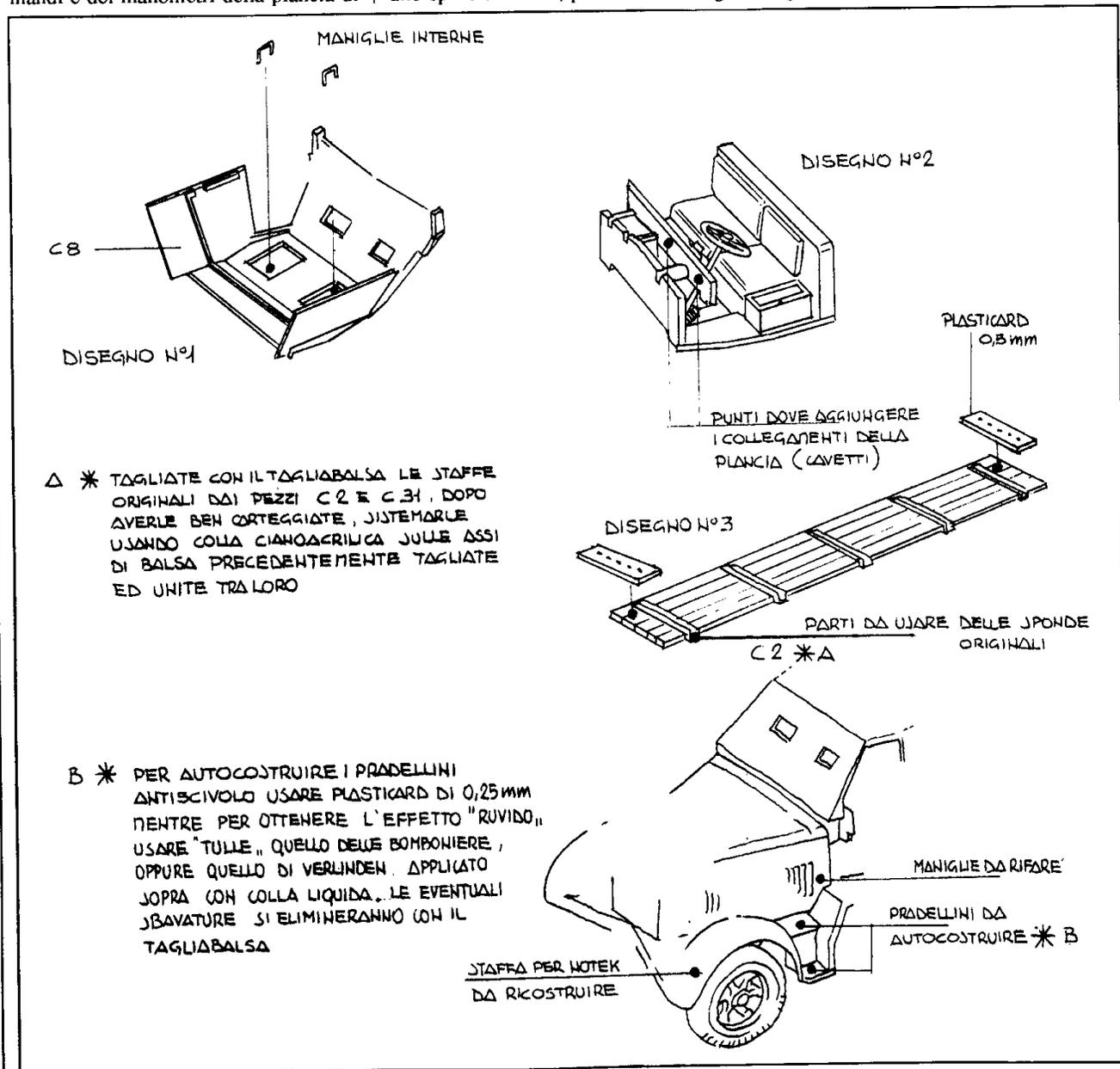
Il vivo di volata del cannone (parte E11) dovrà essere forato con la punta di uno spillo a freddo, per creare i frangi-

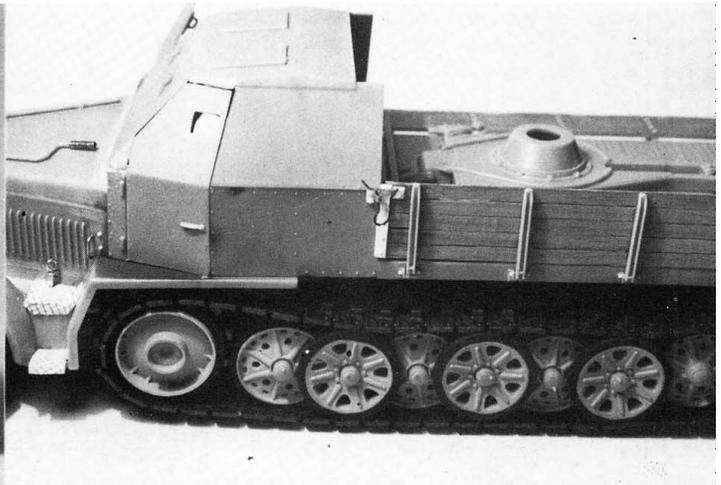
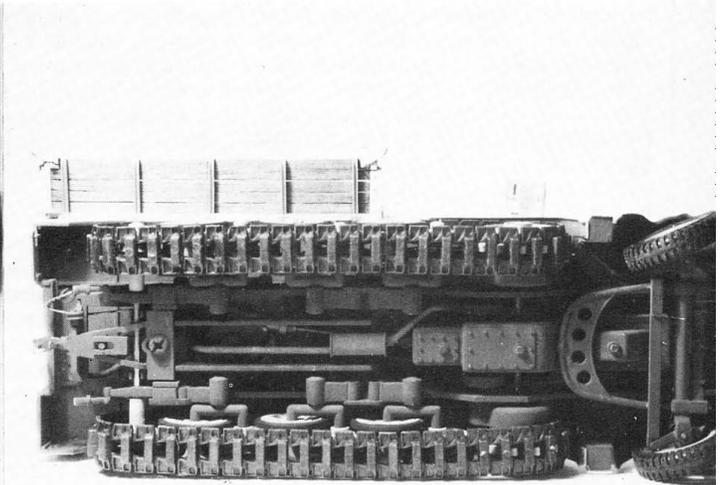
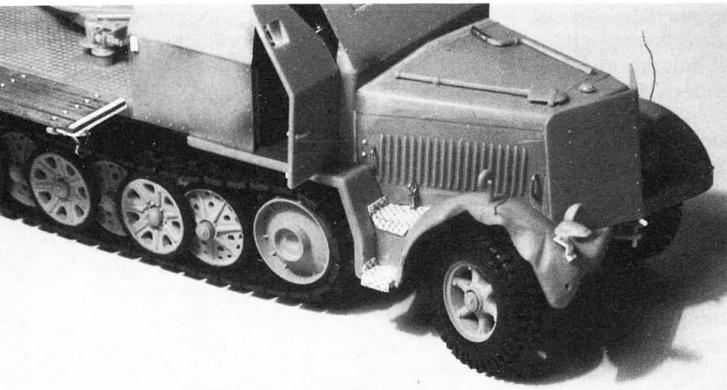
fiamma. Per meglio capire questa fase di lavorazione, vedere appunto il disegno di copertina della scatola. Il pezzo E3, riproduce un predellino di appoggio per gli artiglieri; i più esigenti potranno eliminarlo e usando le stesse misure rifarlo utilizzando assicelle di balsa.

### CASSONE POSTERIORE

Le sponde ribaltabili posteriori, sono la vera e propria modifica che ho apportato al mio kit. Si noterà alla foto 2, come fossero formate da assi in legno del tutto simili a quelle di un normale camion Opel Blitz o Maultier. Per ottenere un risultato più realistico, ho scelto di ricostruire le mie sponde con balsa per modellismo navale.

Le assicelle sono di spessore 0,5 mm. e 5 mm. di larghezza; le misure rispecchieranno perfettamente quelle delle sponde in plastica originale, alle quali per facilitare il lavoro di ricostruzione, si asporteranno le staffe orizzontali per ri-





portarle sulle sponde in legno. Rifarsi per questo al disegno 3. Anche i ganci di fissaggio dovranno essere riprodotti come mostrano le foto 3 e 4.

#### COFANATURA ANTERIORE

Prima di montare le parti A23 e A24, consiglio di eliminare con un tagliabalsa le due maniglie stampate grossolanamente sui fianchi delle griglie di raffreddamento del motore, per ricostruirle avvalendosi sempre del cavetto di rame o di ottone. Sempre su queste parti si provvederà ad aggiungere il gancio di chiusura dei suddetti pezzi, riproducendo come illustrato nella foto 4. La stessa immagine aiuterà anche nella autocostruzione dei predellini antiscivolo posti direttamente sotto agli sportelli della cabina di guida. Sul parafrangente anteriore destro, appare la predisposizione per il Notek (il faro di luce notturna). Si provvederà ad eliminare, perchè sbagliato, questo particolare, riproducendolo correttamente come da foto 4; per capire meglio fare riferimento all'immagine di copertina della scatola.

#### COLORAZIONE

Il modello da me costruito è verniciato nella classica livrea dei corazzati tedeschi post 1943; fondo giallo sabbia, chiazzi a strisce irregolari di Medium Green e Red Brown, opera-

tivo in Europa Orientale. Le istruzioni della scatola di montaggio, mettono a disposizione anche una mimetizzazione invernale abbastanza pittoresca, ma soprattutto non facile da ottenere...

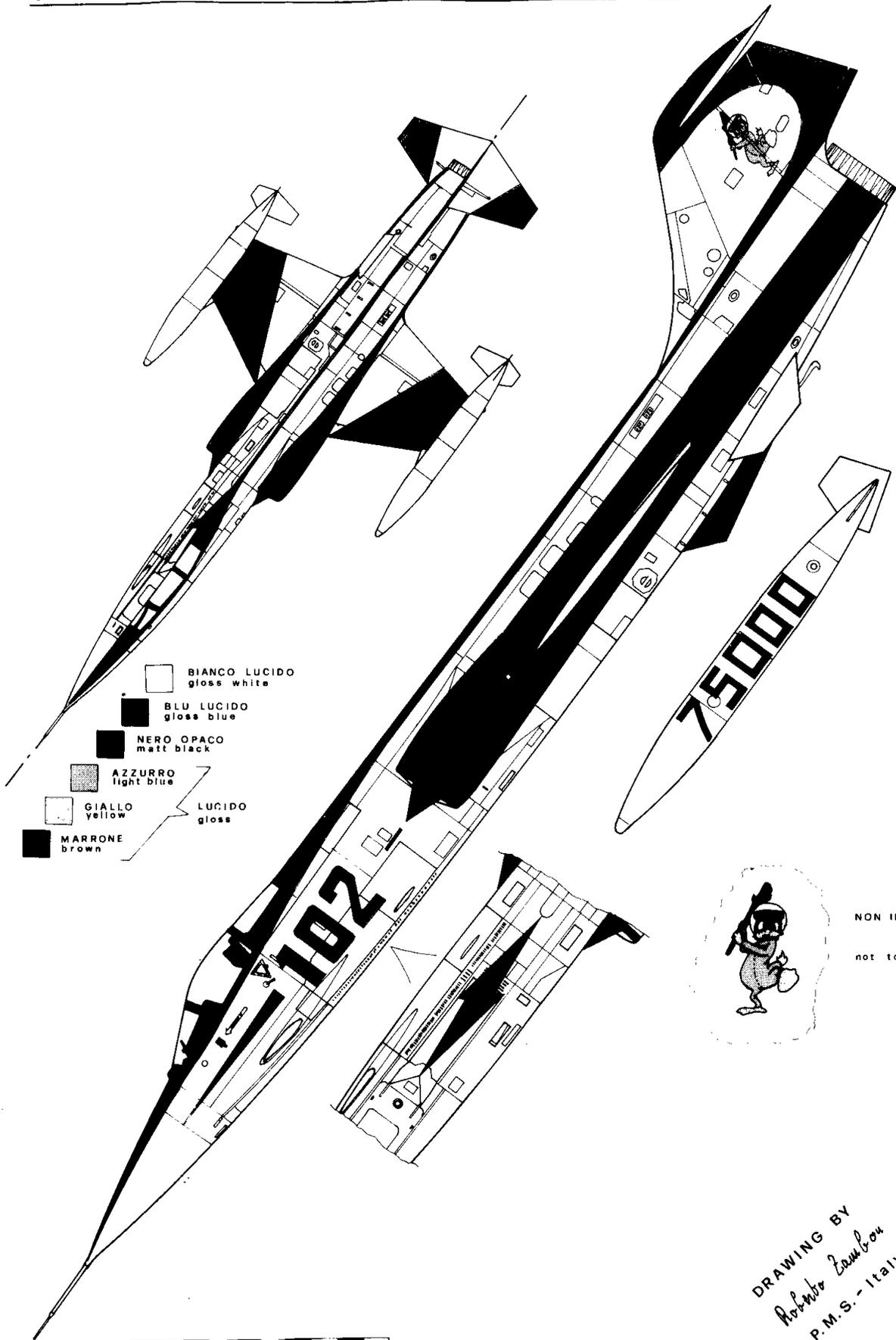
Per quei modellisti non in possesso dell'aeroplano consiglio invece di verniciare il modello in giallo sabbia uniforme, usando però un "sand" desertico, aggiungendo 1/4 di bianco opaco. Ho notato come ad alcuni di questi mezzi a volte venissero asportate le scudature della Flak, probabilmente per facilitare il movimento dei serventi attorno al pezzo. Non sempre il cannone antiaereo era dello stesso colore del semicingolato, ma di colore Grigio Scuro (Panzer Grey). ⇨

Foto Pecchi Carlo e Giugni Gian Luca.

1	4
2	5
3	6

*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 Gian Luca Cocchi. (NdR)*





NON IN SCALA

not to scale



FEET  
METERS

DRAWING BY  
*Roberto Lamboni*  
I.P.M.S. - Italy

# HI-VIZ

Anche l'A.M.I. si adegua

Roberto Zambon, Pordenone

In un passato Notiziario fu pubblicato un articolo dal titolo "Anche l'Ami cambia look" che trattava del travagliato aggiornamento dei codici degli aerei della nostra Aeronautica Militare, dalle dimensioni maxi di qualche anno fa (pochi), ai codici Lo-Viz attuali. Se il processo decisionale è stato molto tor-

mentato, per quello che riguarda il discorso "colorazioni commemorative" la situazione si è sbloccata solo recentemente, dopo aver toccato punte karkiane. Mentre all'estero si sfruttava ogni pretesto per dipingere i velivoli in sgargianti schemi (territorio particolarmente propizio la Germania, vedasi i Phantom ed i

-104 che i vari Geschwader hanno verniciato in occasione del quarantenario dalla ricostituzione) da noi qualsiasi iniziativa di questo genere era tassativamente proibita "perchè Roma non vuole". Ci si trovava quindi a vedere foto del Tiger Meet con i velivoli delle altre Aeronautiche decorati ad hoc, mentre i nostri Starfighter erano penosamente in tenuta mimetica.

La situazione è andata piano piano migliorando con le iniziative quasi clandestine dei reparti di volo, tra i primi lo 8° Stormo di Cervia che sfoggiò un G.91 "Natalizio" con tanto di stella cometa gialla su fondo blu. Naturalmente il velivolo non fu presentato al pubblico e rimase così verniciato per pochissimi giorni.

Giungiamo così ai protagonisti di questo articolo, F-104S e G.91. Si prende spunto per entrambi i casi dal raggiungimento di un congruo numero di ore di volo: 75.000 del 102° Gruppo sul -104S e 200.000 del 2° Stormo sul G.91.

Nel caso dello Starfighter si era ancora in una fase intermedia, con l'aereo che fu mostrato a pochi eletti, e di cui sono disponibili poche immagini, scattate "in proprio" dai fotografi del gruppo.

Il G.91 inaugura la fase pubblica, con il velivolo presentato a migliaia di persone presso la base di Treviso/Sant'Angelo durante un Oper Day; comportamento fortunatamente confermato con i magnifici -104 visti negli ultimi tempi (Cameri, Tiger Meet 1988 e Istrana 1989, solo per citare due esempi).

In questa pagina: Due immagini del -104 del 102° Gruppo in volo sulla costa romagnola in occasione delle 75.000 ore di volo.

Nella pagina seguente: Il bellissimo G.91 di Treviso evidenzia l'elmo piumato, parte del simbolo del cavaliere nero, che contraddistingue i velivoli del 2° Stormo, che "en passant", sta cedendo i vecchi aerei Fiat per riepurgarsi con il nuovo AMX.

Foto Roberto Zambon.

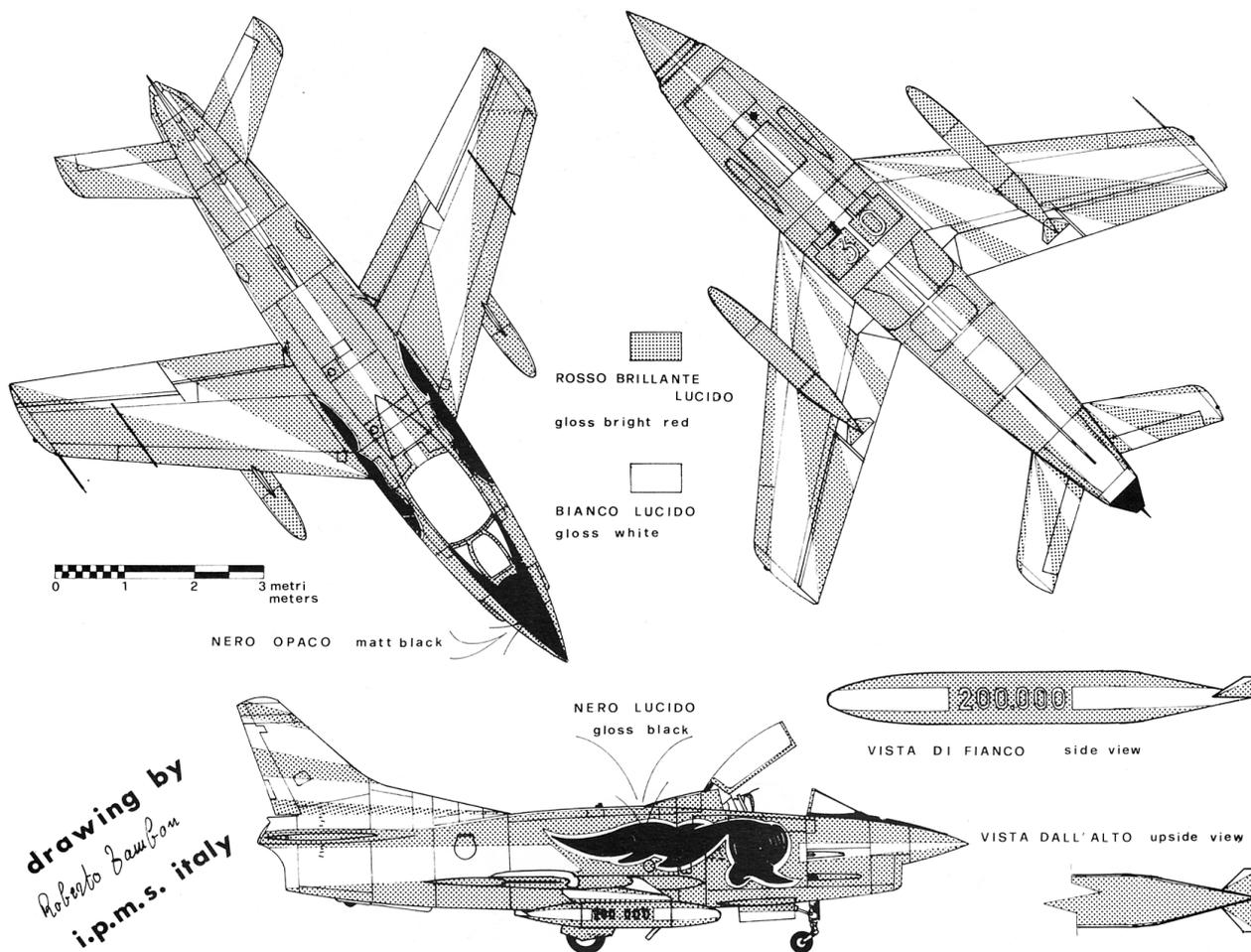




FIAT G91 - 30 anni - 200.000 ore di volo

A.M.I. - 2° STORMO - TREVISO - 31 MAGGIO 1987

FIAT G91-30 YEARS - 200,000 FLIGHT HOURS - I.L.A.F.-2<sup>nd</sup> STORMO - TREVISO - MAY 31<sup>st</sup> 1987



*drawing by  
Roberto Baulon  
i.p.m.s. italy*

# SamFox



Ovvero:  
Anche l'occhio vuole la sua parte

## Luigi Carretta Trento

**E**sistono taluni modelli, e categorie di modelli, che stranamente non vengono neppure presi in considerazione dal variegato mondo dei modellisti italiani, i quali troppo spesso si limitano a sfornare in massa Panzer IV e F-16 di tutte le versioni, senza preoccuparsi di realizzare qualche cosa di diverso e forse anche più interessante; ecco quindi che, tanto per andare controcorrente e raccogliendo nel contempo il "messaggio alla nazione" inviato a suo tempo dal nostro Direttore Nazionale su queste stesse pagine, ci siamo decisi a scrivere questo articolo su di un soggetto un po' insolito.

Come i più scaltri avranno senza dubbio già capito, non si tratta della solita tiritera su di un figurino napoleonico o sulla varietà infinita delle mimetiche tedesche, e men che mai di un nuovo aereo sovietico dalla misteriosa denominazione NATO, ma di una trattazione - condotta ovviamente con rigoroso metodo modellistico - sulla realizzazione del modello in scala di un noto personaggio attuale.

Per tutta una serie di motivi, non ultima la facile reperibilità della documentazione necessaria, la nostra scelta è caduta sul figurino creato dalla ditta inglese Positive Figurines, dedicato alla famosa Pop Star inglese Samantha Fox. Tale modello, realizzato in metallo bianco, costituisce una leggera trasgressione alla dicitura "Plastic" che compare nel nome della nostra Associazione, tuttavia dopo ampia e profonda riflessione, coadiuvati da altri soci non meno disposti di noi ad uscire dal solito tran tran modellistico, e che qui desideriamo ringraziare per l'infaticabile opera di reperimento delle fonti iconografiche, ci siamo decisi all'acquisto.

Prima di passare alla descrizione del modello vero e proprio ci pare opportuno riassumere a grandi linee le vicende storiche che hanno fatto sì che "Sammy" diventasse ciò che è attualmente.

Nata 27 anni fa in Inghilterra, nel Kent, la nostra ha cominciato a farsi notare sin dal 1979 quale modella per cataloghi di Lingerie, più o meno come il Postal Market nostrano, e per pubblicità varie; le sue caratteristiche, del tutto uniche, hanno fatto sì che il famoso "Sun" le dedicasse per ben tre volte in un anno la sua terza pagina, che da tempo immemore ospita settimanalmente le più avvenenti fanciulle del regno, più o meno vestite, allo scopo non dichiarato di scongelare almeno un poco gli impassibili inglesi. Il vero boom si ebbe comunque tra il 1983 ed il 1986, quando qualche

discografico scoprì finalmente le doti nascoste (quelle canore, ovviamente) del personaggio in questione. Tra parentesi, sono state soprattutto proprio tali doti che ci hanno spinto a realizzare tale figurino. Attualmente la Fox è felicemente emigrata a New York, ove dopo un periodo di riposo abbastanza lungo, ha inciso altri brani ed altri intende incidere, stando alle sue dichiarazioni.

E veniamo al nostro figurino; realizzato come abbiamo detto in metallo bianco, esso è stato stampato in tre pezzi separati e cioè la basetta, le gambe ed il torso. Quest'ultimo pezzo è il più pesante di tutti. Lo stampo è ottimo; le varie parti anatomiche sono ben curate e dettagliate e non necessitano di particolari rifiniture. Bisognerà avere cura di eliminare, con una leggera passata di carta seppia il segno dello stampo, rifinendo leggermente alcune rotondità.

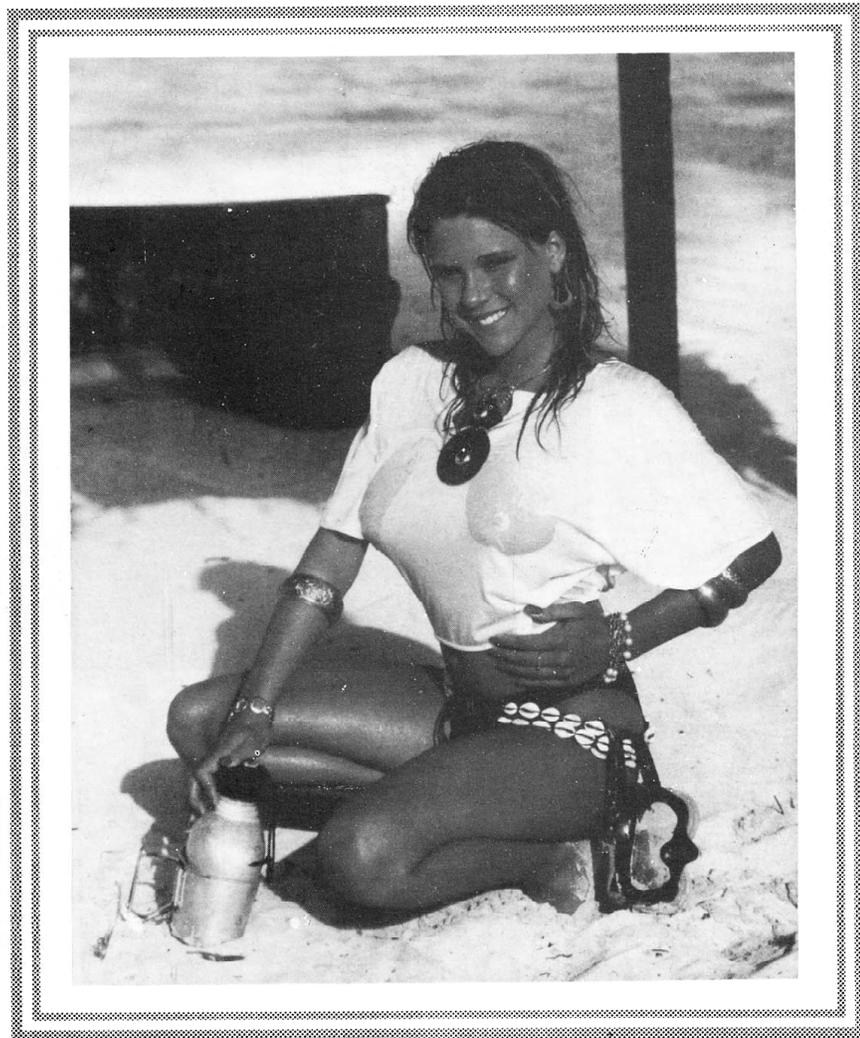
Per l'incollaggio tra le gambe ed il torso, la cui fessura di unione è molto provvidenzialmente nascosta da un reggicalze, consigliamo una abbondante dose di colla cianoacrilica.

Il personaggio è riprodotto, come si può vedere dalle foto, in posizione eretta e lo scultore, dosando accuratamente l'e-

quilibrio fra il peso dietro e davanti, ha fatto sì che il figurino avesse un proprio equilibrio naturale. Ad ogni modo il tacco del sandalo destro è leggermente più lungo per l'incastro alla basetta. Consigliamo di sostituire quella del kit con una di legno.

Il figurino una volta assemblato è alto circa 95 millimetri, il che consente una certa facilità nelle operazioni di colorazione. Spruzzata una mano di vernice grigia alla nitro, per consentire una perfetta aderenza del colore alla superficie, siamo passati alla colorazione vera e propria, fase saliente di tutto il processo realizzativo. Diciamo subito che noi abbiamo usato gli Humbrol, più per simpatia personale che per altro, scartando subito i colori ad olio per i quali proviamo una profonda e ricambiata antipatia.

Il figurino, come si può vedere, è dotato di sandali a tacco alto, regolamentari calze di seta con reggicalze di pizzo, tanga, anch'esso di pizzo, di una versione che non siamo riusciti ad identificare malgrado i nostri sforzi, guanti senza dita, anche questi di pizzo, più collana ed orecchini ognitempo. Il primo passo è stato quindi quello di riprodurre il più fedelmente possibile la tonalità della pel-



le. Dalla collezione iconografica che siamo riusciti a mettere insieme, tale tonalità risulta variare di molto, passando da un rosa pallido tipicamente Nord Europeo ed un abbronzato "Moroccan Style". Abbiamo comunque tralasciato di riprodurre il nostro personaggio con questa tonalità epidermica in quanto non siamo riusciti a rintracciare immagini nelle quali la Fox appare abbronzata ma senza indossare una qualsivoglia costume da bagno (con indosso cioè vestiti di altra foggia) e seguendo la Sacra Regola che afferma che un vero e serio modellista, quale noi siamo orgogliosi di essere, produca soltanto ciò che è in grado di documentare, (vergogna eterna quindi sui realizzatori dei figurini Phoenix Follies) abbiamo optato per la riproduzione di una tonalità rosa chiaro, aiutati in ciò anche da un insperato colpo di fortuna che ci ha consentito di rintracciare una chiara immagine in cui "Lei" compare (s)vestita esattamente come è stata immortalata nel figurino, scarpe comprese. Confortati da ciò, che ci permetteva così di allontanare definitivamente il demone di una riproduzione non documentabile, abbiamo cominciato con il preparare una miscela composta da 75 parti di rosa Humbrol 61 e 0,4 parti di bianco opaco più 41,2 parti di rosso Humbrol 19. Ad alcuni lettori la miscela potrà apparire un po' macchinosa, ma come al solito è più difficile a dirsi che a farsi.

Il colore è stato applicato in mani leggere successive, diluito in 0,7 parti di diluente per colori sintetici in modo che il pennello non lasciasse i segni del suo passaggio. Una volta asciutto il colore

abbiamo cominciato a dipingere in rosso lucido tutta la dotazione vestiaria e le unghie, che nelle foto in questione sono in questo colore (foto che non pubblichiamo per motivi indipendenti alla nostra volontà). In tale colore sono anche i sandali, dotati superiormente di un piccolo fiore, che andrà dipinto in nero semilucido: un piccolo tocco di vernice argento riprodurrà poi gli attacchi per le calze e la fibbia dei sandali. Attenzione a non esagerare con il colore, in quanto si tratta di particolari appena visibili nella realtà. A questo proposito non abbiamo potuto rintracciare documentazione esauriente e ci siamo dovuti fidare della Positive Figurines.

Le calze sono quelle che ci hanno dato i maggiori problemi, per via della corretta riproduzione della trama setosa. Noi abbiamo proceduto così: abbiamo grattato del carboncino da disegno artistico su della carta vetrata e con un pennello soffice di medie dimensioni abbiamo steso la polvere così ottenuta sulle gambe, ripassando più volte in prossimità dei risvolti superiori ove le calze di attaccano al reggicalze, più spessi di tutto il resto e quindi più scuri, e abbiamo fissato il tutto con una spruzzata di vernice trasparente lucida, con buona soddisfazione nostra e del figurino, che iniziava ad assomigliare all'originale.

La collana e gli orecchini sono stati dipinti in oro ed i diademi a forma di goccia attaccati alla collana sono stati dipinti in bianco opaco con una punta di grigio FS36440 per dare loro un colore perlaceo. Raccomando a tal proposito di utilizzare il riferimento FS sopra riporta-

to in quanto le prove da noi eseguite con vari tipi di grigio hanno confermato che proprio tale colore si avvicina di più alla tonalità del tipo di perla che adorna la collana della nostra.

Gli occhi sono di colore nocciola, riprodotti con una miscela di 11 parti di Humbrol 9 e 3,75 parti di bianco opaco. I capelli, biondi, sono stati dipinti con una miscela di 44 parti di giallo Humbrol 69 e 21 parti di colore oro, ottenendo un risultato soddisfacente. Le labbra sono state dipinte in rosso e per chi si addentrasse per la prima volta nel campo della riproduzione di figurini ricordiamo che le pupille devono essere dipinte all'altezza degli angoli della bocca, per evitare strabismi che seppur di Venere sempre strabismi sono.

La parte circolare posta anteriormente ai due rigonfiamenti sul petto, sulla cui funzione non possiamo purtroppo dirvi nulla, è stata dipinta in un colore leggermente più scuro di quello della pelle, ottenuto aggiungendo 16 parti di marrone Humbrol 9 alla miscela descritta prima. Lo stesso colore è stato utilizzato per le ombreggiature nelle varie parti del corpo, soprattutto in prossimità dell'unione delle varie parti anatomiche. Il tutto è stato poi ricoperto, come detto, da una mano di vernice trasparente lucida e posto su di una opportuna basetta.

Consigliamo l'adozione di una basetta rotonda, in quanto secondo una convenzione generale sicuramente ben nota ai nostri 25 lettori, esse, a differenza delle quadrate, sono utilizzate quando il figurino deve essere osservato da tutti i lati, e il dietro in questo caso regge benissimo il confronto con il davanti.

Le foto che alleghiamo descrivono da sè la difficoltà insita in una simile realizzazione, e all'occhio attento del modellista non sfuggiranno i particolari più interessanti, quali la forma delle narici e delle orecchie. Speriamo con questo articolo di avere solleticato la curiosità di qualche lettore verso modelli leggermente al di fuori del consueto. Invitiamo tutti coloro che volessero approfondire l'argomento a scriverci presso l'Associazione: le lettere riceveranno l'attenzione che meritano e se saranno in numero sufficiente ritorneremo su questo argomento, pubblicando magari più ampi stralci della nostra documentazione. ☺

Si ringrazia Aldo Zanfi per aver realizzato le foto del modello.

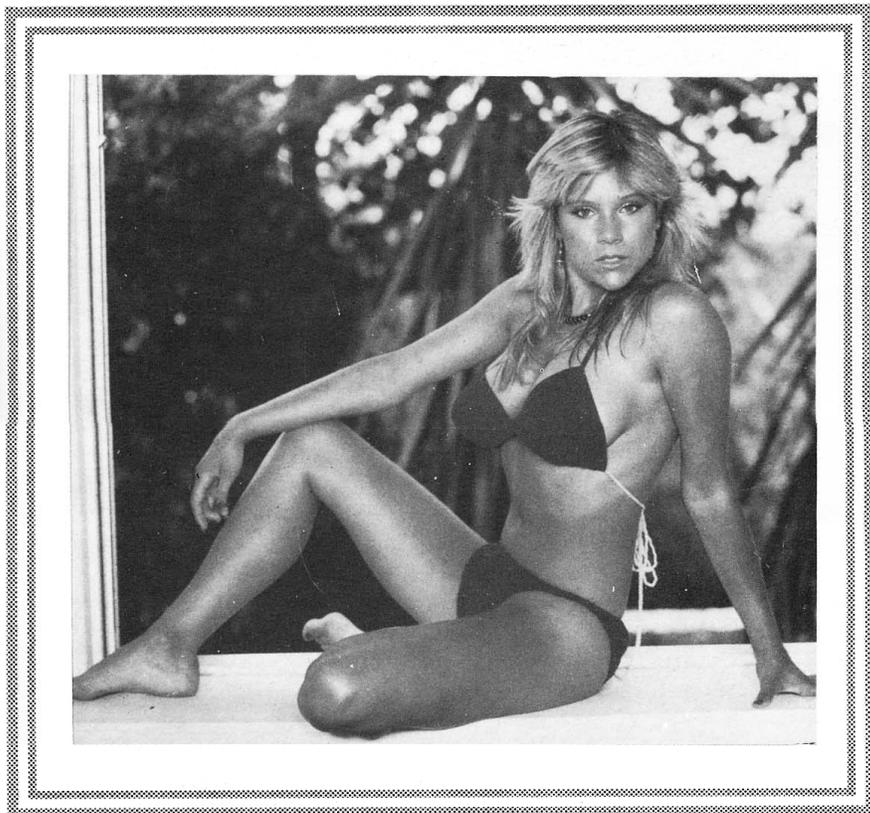
**Dati Tecnici:**

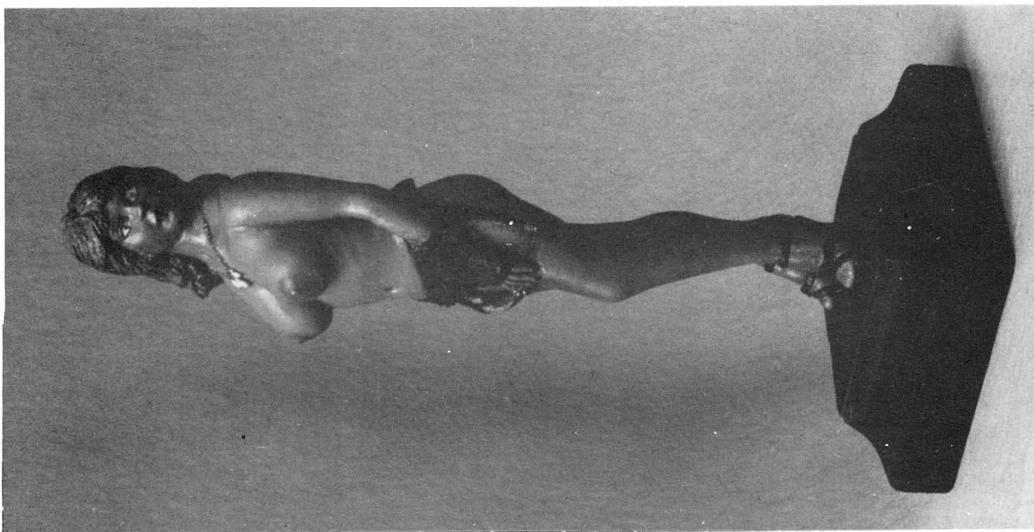
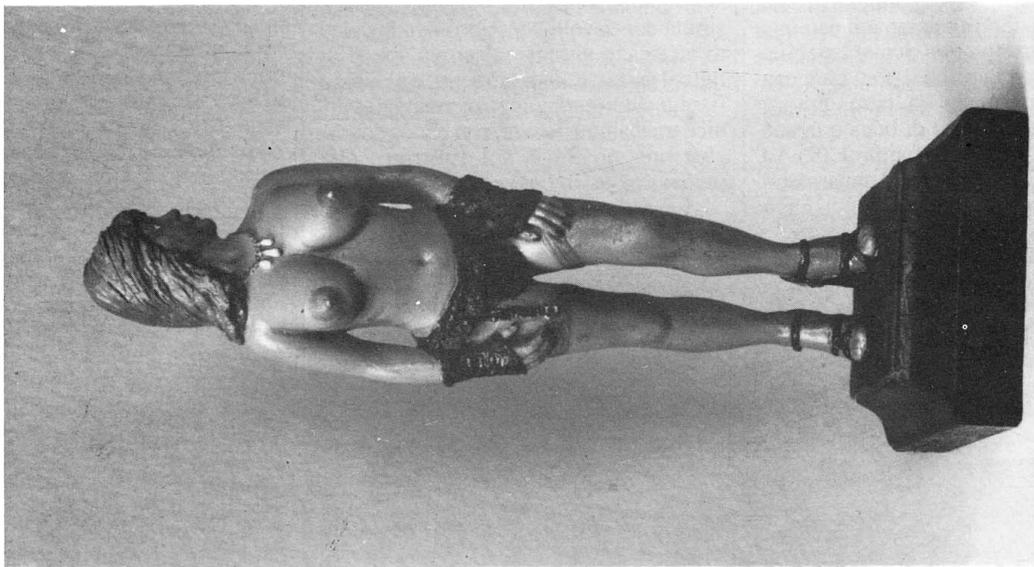
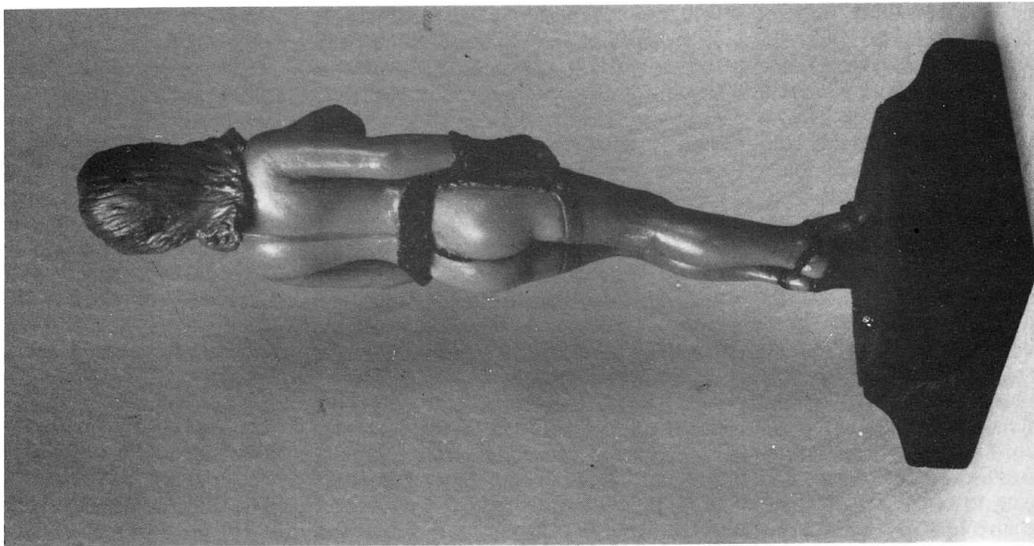
Altezza 164 cm  
Misure medie: (dall'alto in basso) 117-68-99 cm.

**Fonti Bibliografiche:**

British Museum, Londra.  
Blitz, Numeri Vari.

*Many Thanks to Miss Samantha Fox*





# V Mostra Nazionale di Modellismo Modena 28-29/4/1990



In questa pagina una rubrica che diventerà una presenza fissa sul "Notiziario", quella delle Mostre organizzate dai Centri IPMS.

Per cominciare illustriamo una piccola selezione di modelli, alcuni premiati, altri no, nella Mostra curata dal Centro di Modena.

Diamo spazio esclusivamente ai modelli, per una nostra vecchia fissazione: che il modellismo deve essere divertimento e non occasione di competizione senza esclusione di colpi e/o di "professionismi" al limite del culto della personalità. (Ndr, mm)

In senso orario: Hetzer, Autoblinda M-8, Selezione di diorami, Moto Norton 600 cc., Dettaglio di RE.8. - Foto Testa e Pini.

