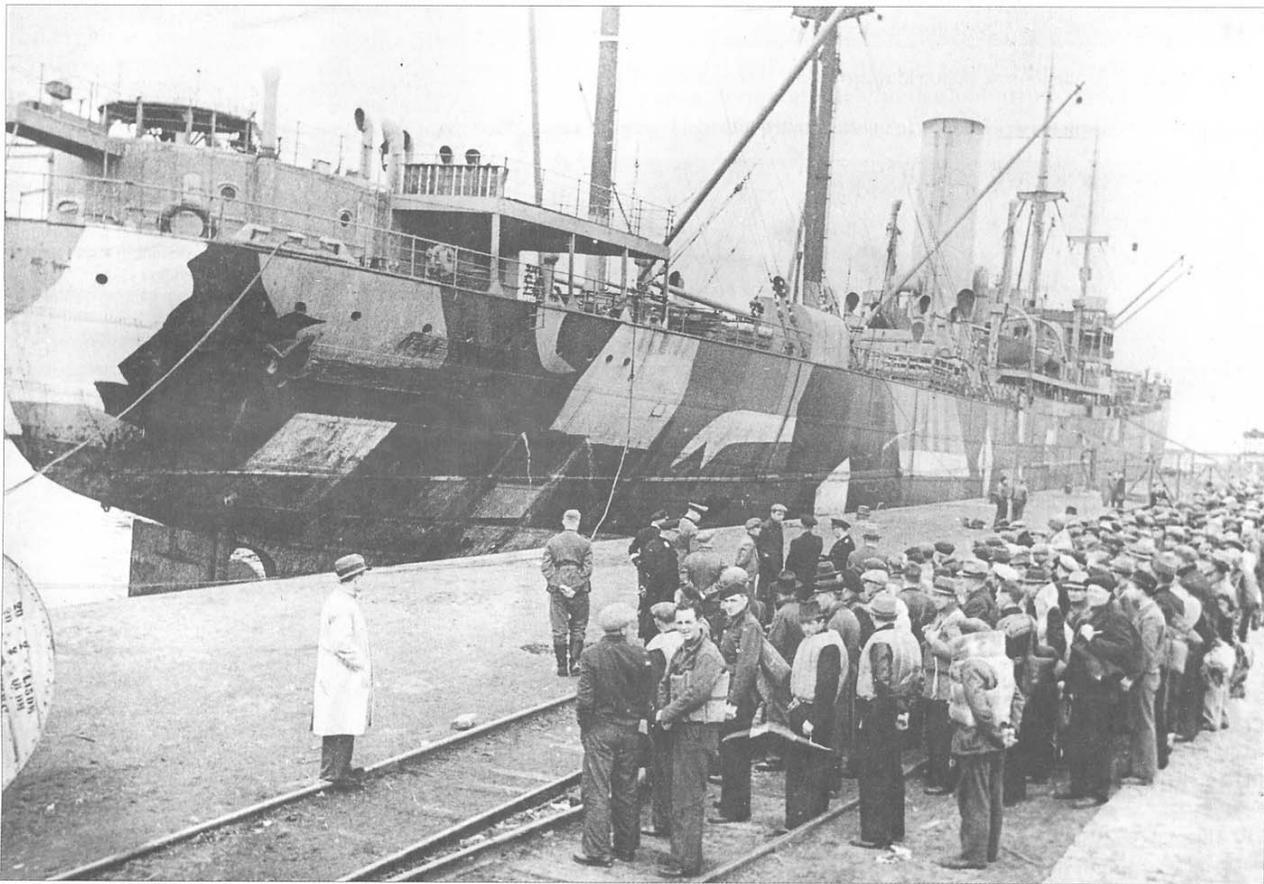


International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMS

ANNO XXXI, N.2-2000



In questo numero:

- HILLER • CARRO M14/41 • MOSTRA FIRENZE
- COSTRUIRE UN PONTE... • MUSEO ARGENTINO
- UN FORTINO • RETICOLATI • TIGERCAT • PARIGI 2000

Errata Corrige Notiziario 1/2000

Nell'articolo sulla nave romana

Pag. 4) Seconda colonna riga 13 e 14 dall'alto appare un simbolo triangolare che avrebbe dovuto essere invece il classico O barrato ad indicare il diametro.

Alcuni di questi errori, sfuggiti nonostante le continue correzioni di bozze, sono causati dalla scannerizzazione di testi di articoli e dai passaggi di originali scritti con Word per Windows e successivamente trattati con i programmi tipografici sotto Macintosh (tipica la sostituzione automatica dell'O barrato con il triangolo)

Nell'articolo sulla mimetica dei caccia sovietici della 2^G.M. pubblicato a pag. 15 sono sfuggiti alcuni errori che riportiamo:

pag.15) seconda colonna: i velivoli Ilyushin citati nel testo sono Il-2 ed Il-4.

Pag.19) Le tavole vanno invertite rispetto alle didascalie.

Pag.21) Didascalia foto in basso: la sigla con la quale il velivolo operò con i colori finnici, non è ovviamente LAGG-3, ma LG-3

Pag. 24) Le fotoincisioni citate, sono della ditta Part e non Pari.

Pag.26) Il testo della didascalia, per essere comprensibile va confrontato con quello dell'immagine a pag. 24.

Nell'articolo del Luchs, abbiamo confuso alcune didascalie.

Pag. 12) Nella didascalia inserire dopo "lo stesso Luchs catturato dagli inglesi .

Pag. 13) Nella didascalia inserire dopo "In queste quattro foto del Luchs di Saumur.

La redazione si scusa con gli Autori e con i Lettori.

Sommario

Hiller UH-12 _____ pag. 3 di Livio Gonella
Conversione carro comando M14/41 _____ pag. 6 di Luca Cullati
Mostra di Firenze _____ pag. 8 di Daniele Guglielmi
Costruire un ponte di volo realistico _____ pag. 13 di Bert Mc dowell
Museo Argentino _____ pag. 16 di Mario Pieri
Come realizzare un fortino _____ pag. 19 di Carlo Pecchi
Reticolati _____ pag. 23 di Carlo Pecchi
7F7 Tigercat _____ pag. 27 di Rudy lemni
Parigi 2000 mostra _____ pag. 31 di Edoardo Rosso

in Copertina

850 marinai norvegesi che prestarono servizio su navi passate all'Inghilterra e catturate poi dalla Marina Tedesca, vengono rimpatriati dai tedeschi. Interessante e curiosa risulta invece la mimetica della nave, tipo di colorazione in voga i quegli anni presso quasi tutte le marine militari. (28/05/1941 Coll. Carlo Pecchi)



Publicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti.

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681, del 10/11/1985

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

In Redazione:
Giorgio Pini

Hanno collaborato a questo numero:
Livio Gonella, Luca Cullati, Daniele Guglielmi,
Massimiliano Celano, Mario Pieri,
Carlo Pecchi, Rudy lemni, Edoardo Rosso.

Elaborazione testi e grafica:
Antonio Attarantato, Carlo Pecchi

Stampa:
LITOTIPOGRAFIA M.P.P
Modena

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

Note per i collaboratori:

- I testi devono essere inviati preferibilmente in dattiloscritto o in dischetto 3"1/2, formato MS-DOS o Macintosh.
- Le foto vanno inviate in quest'ordine di preferenza: B/N, diapositive, stampe a colori; devono poi riportare sul retro il nome dell'autore.
- I disegni (a china su lucido) nel caso si desiderasse la riproduzione 1:1, dovrebbero avere i seguenti formati: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

Quote sociali per l'anno 2000:

Soci Junior:	Lit. 15.000 (fino a 18 anni)
Soci Senior:	Lit. 40.000 (oltre i 18 anni)
Soci Sostenitori:	Lit. 60.000 (quota minima)

2000 Membership Dues:

Europe	Italian Lire 50.000
Overseas	US \$ 50,00

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

(Payment by bank draft or IMO to):

• IPMS - ITALY •
c/o Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41012 Fossoli -Carpi (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1988, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1996, N.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1997, N.ri 1-2-3/4
1991, N.ri 1-2-3/4	1998, N.ri 1-2-3/4
1992, N.ri 1-2-3/4	1999, N.ri 1-2-3/4
1994, N.ri 1-2-3/4	

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

si ringraziano per la gentile collaborazione i sigg.
GIUSEPPE TAGLIAVINI e MAURO CUOGHI

HILLER UH-12

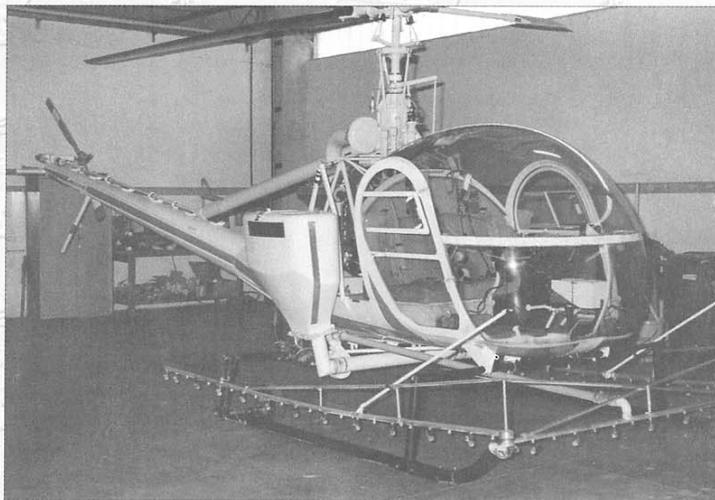
SPECIAL HOBBY 1/72 EDIZIONE LIMITATA €.23.000

Questa recensione è molto simile a quella del modello dell'elicottero Hughes TH-55 Osage della stessa ditta essendo la struttura del kit identica. Infatti il modello è composto di parti di plastica, di resina e vacuform. Il foglio istruzioni comprende brevi cenni storici in quattro lingue, cecoslovacco, inglese, tedesco e francese, un disegno delle parti del modello, le istruzioni di montaggio e le indicazioni delle decals per tre versioni: due americane, Air National Guard e U.S. Army, una inglese, Fleet Air Arm. Sono di ottima qualità, Cartograf, opache e precise nel disegno. Le indicazioni per il montaggio del kit sono chiare, con una serie di disegni particolareggiati e quotati per i pezzi da autocostruire. L'autocostruzione riguarda principalmente la zona dei comandi del rotore principale e della testa del rotore stesso quindi una zona molto complessa. Analizzando il contenuto della busta, iniziamo

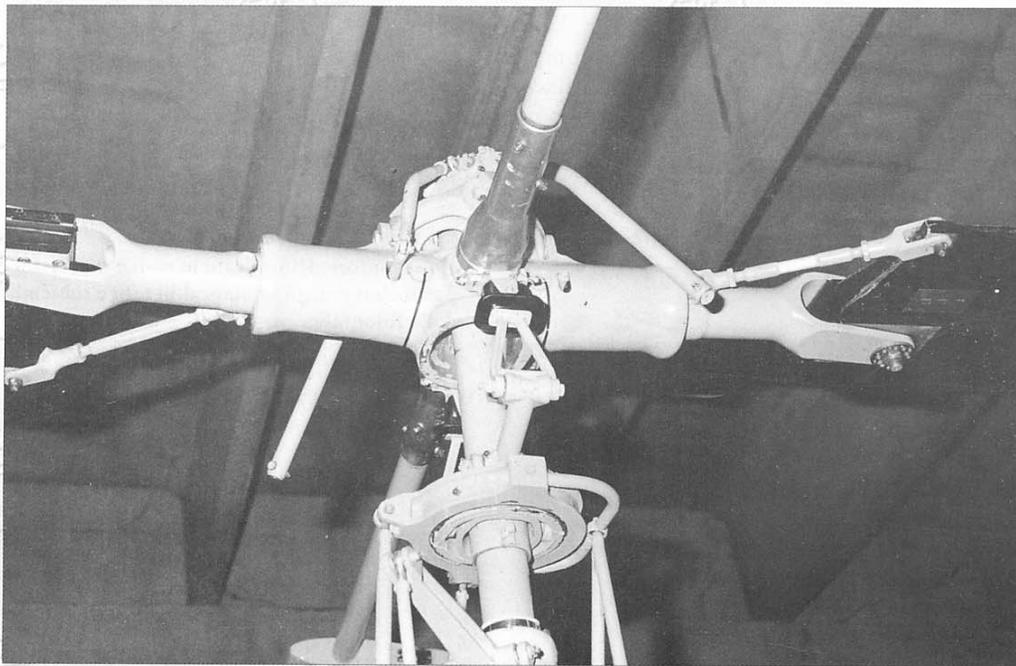
con le due stam-
pate in vacuform
in acetato traspa-
rente, la prima
dedicata alla
bolla, separata
orizzontalmente in
due pezzi, da
unire in corrispon-
denza del frame
centrale. La secon-
da riproduce gli
sportelli con quel-
lo di sinistra con
la parte bassa
bombata per la
presenza della
leva del passo
collettivo. Questa
soluzione per-
mette di montarli
aperti. Le istru-
zioni non dicono

nulla in merito al loro montaggio. L'acetato è robusto ma non perfettamente limpido. Prima di effettuare il taglio, conviene utilizzare il pezzo come master per ottenere una dima da usare per stampare un eventuale pezzo di riserva e come base d'appoggio per il taglio stesso. Le parti in resina, esenti da bolle ma con il telaio di stampata piuttosto grosso che crea alcuni problemi nello staccare i pezzi più piccoli, riproducono l'abitacolo, con i seggiolini (mancanti degli schienali), le cinture (mancano quelle per il terzo posto),

Di Livio Gonella



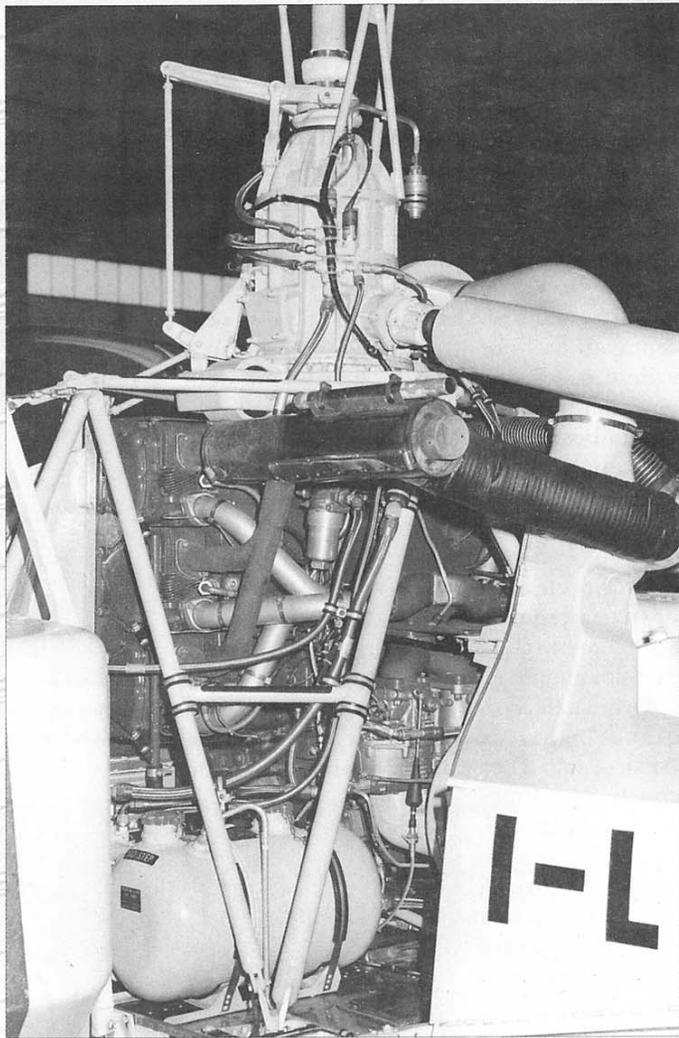
Vista generale del velivolo. Oltre alle forme del velivolo, si nota la complessa apparecchiatura dell'impianto di irrorazione.



**Testa del rotore principale. Le istruzioni danno le indicazioni per l'autocostruzione di alcune parti mancanti nelle stam-
pate. Si possono rilevare le forme esatte.**

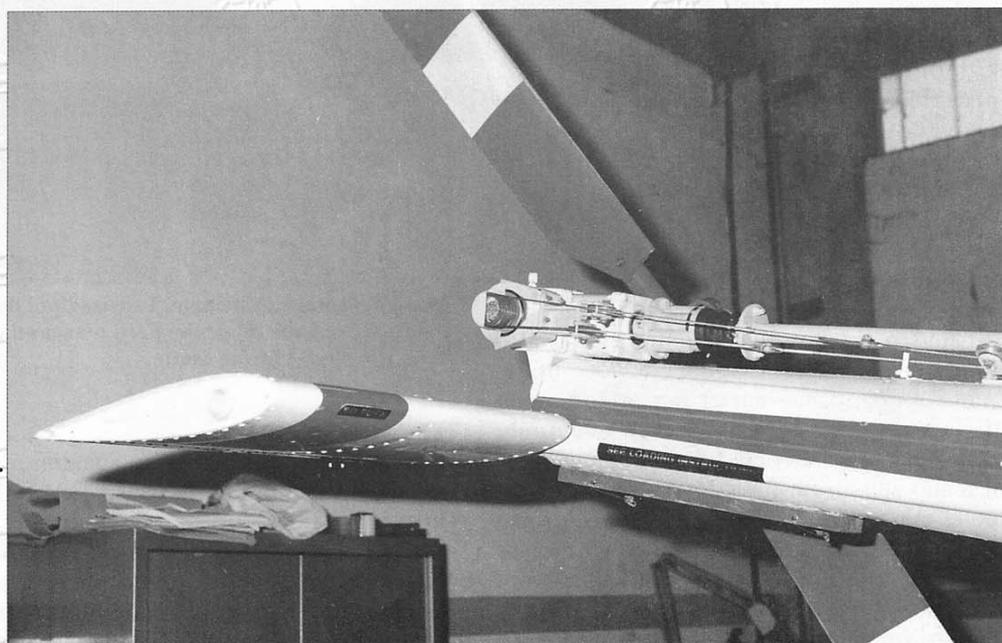
le pedalieri (molto fragili e sbagliate nella posizione), l'estintore, la console centrale, il tutto in un pezzo unico. A seguire ci sono quelle necessarie per ottenere un motore (riprodotto abbastanza fedelmente) completo dei suoi accessori, il pannello strumenti, le barre del passo ciclico/collettivo (da sostitu-

re giacché troppo semplici, sbagliate nella forma e mancanti per il secondo pilota), il compartimento cargo posto dietro il motore per la versione F.A.A. ed, in fine, le ruote per gli spostamenti a terra. Tutti questi pezzi sono di buona fattura, alcuni piuttosto piccoli e fragili. La stampata di plastica presenta piccolissime sbavature ed è tipica delle serie short run. Troviamo i pattini con le gambe, i due rotori, la trave di coda, la base e le barre del traliccio del motore, l'albero di trasmissione, in due pezzi, per il rotore di coda, la faccia posteriore della cabina di pilotaggio, lo stabilizzatore. Il carrello e le barre per il traliccio potranno essere sostituiti con tondini Evergreen. Il giudizio complessivo è più che positivo, collocando il kit nella fascia di quelli dedicati a modellisti di una certa esperienza poiché necessita di un dettaglio nella zona del propulsore completamente in vista, nell'utilizzo di parti autocostruite e nella complessità dell'assemblaggio. La ditta ceca conferma la volontà di riempire spazi vuoti nella produzione modellistica



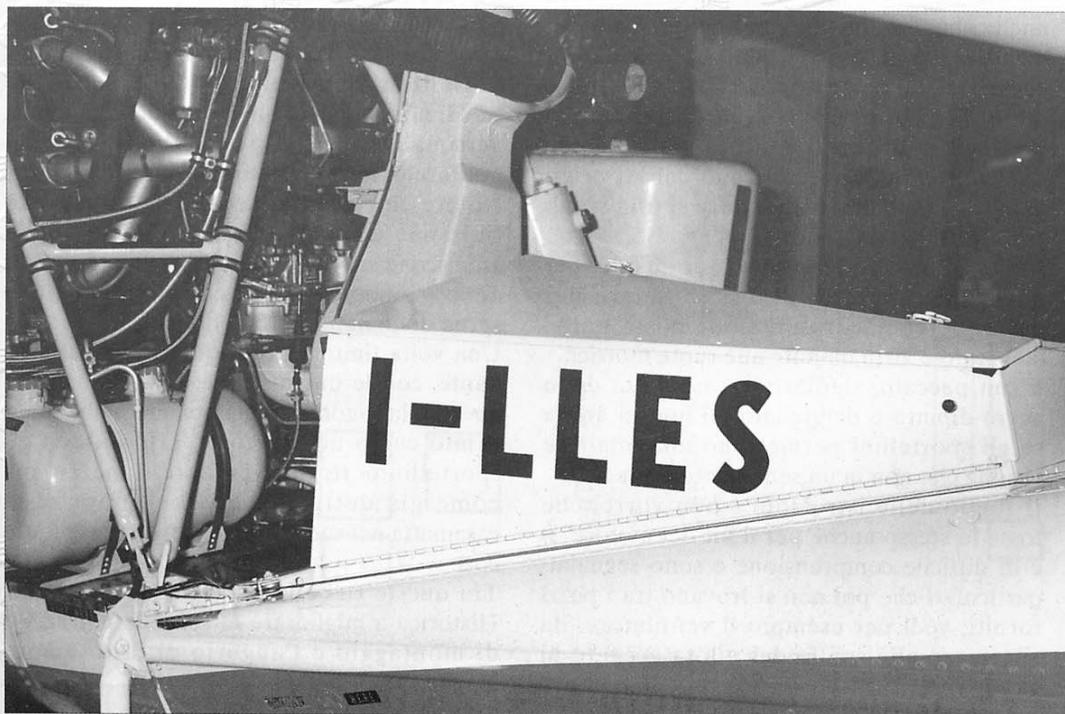
Zona motore. Riprodotto in resina, necessita dell'aggiunta di piccoli particolari e degli immancabili tubi e tubicini, in parte rilevabili dalle fotografie.

Rotore di coda. In questa foto viene ripresa la parte finale della trave di coda, l'elica anti coppia e lo stabilizzatore. Interessanti i vari meccanismi e il cavo per la variazione del passo delle pale dell'elica.



dedicata agli elicotteri meno conosciuti. La documentazione è in pratica inesistente. Una ricerca su Internet non ha dato alcun risultato se non una fotografia. Forse si può trovare qualcosa nelle varie enciclopedie aeronautiche. Poiché è stato utilizzato in Vietnam, alcune fotografie si trovano nelle varie pubblicazioni dedicate a questo conflitto. Alcuni anni fa, durante una visita presso una ditta di lavoro aereo di Asti, ho potuto fotografare l'unico (affermazione dei titolari dell'azienda) velivolo esistente in Italia dotato dell'apparecchiatura per l'irrorazione agricola. Per chi fosse interessato.....
 Livio Gonella # 1854 G.I.S. Elicotteri
 Centro I.P.M.S. "TUTTOINSCALA" Roma

Pannello strumenti principale. Come già detto, il pezzo del kit è diverso nella forma e nella disposizione degli strumenti.



Zona motore e compartimento cargo. Nel kit questo contenitore va montato qualora si scegliesse la versione della Fleet Air Arm.

CONVERSIONE CARRO COMANDO M 14/41

di Luca Cullati

HISTORICA PRODUCTION

Costo lire 59000

Conversione in resina 1/35 per Kit Italeri-Zweda

Interessante conversione ed unica sul mercato del genere, per realizzare il carro comando di una batteria di semoventi. E' consigliabile usare questa conversione partendo dal kit del M 13/40, che non da quello di un semovente 75/18, così potrete servirvi dello sportello di sinistra e dello spioncino del pilota.

Volendo realizzare lo M 14 del 40 si può anche usare la Breda coassiale e la sua blindatura esterna al posto del mitragliatore mod.31, (di cui non metteremo le munizioni). Ricordate che il modello del '40 aveva il parafango corto.

Il kit della Historica, fornisce la casamatta modificata, il mitragliatore Breda mod.31, le relative munizioni, le radio, il telemetro, i seggiolini e la parte anteriore del motore, con la trasmissione. Per il resto del motore, quello posteriore vero e proprio l'Historica ci rimanda ad altro kit della loro produzione. La casamatta è molto bella. Dettagliata anche negli interni con rivetti e spioncini che viene voglia di aprire il tetto e presentare il carro così. La parte frontale dello scafo reca, molto fine, in resina il fregio distintivo dei mezzi corazzati, ma l'Historica non fornisce i due sportellini. Si recuperano dal kit originale o si fanno di sana pianta, e si rifiniscono con rivetti della Grandt Line.

Il blocco motore anteriore è di qualità, per quanto manca circa di un centimetro per parte, perché la trasmissione possa unirsi allo scafo e virtualmente alle ruote motrici.

E' un peccato, sigillare la casamatta dopo avere dipinto e dettagliato gli interni anche se gli sportellini permettono una migliore visione che non in un semovente normale.

Il foglio delle istruzioni (non vorrei che fosse lo stesso anche per il kit del motore?!) è di difficile comprensione e sono segnalati particolari che poi non si trovano tra i pezzi forniti; vedi per esempio il ventilatore, da sistemare alle spalle del pilota accanto al vano motore. Poco male, con alla mano il

libro dalla Libia al Libano del sig. Pignato, (pag. 45 si vedono gli interni di un carro comando dell'epoca), si realizza il ventilatore costruendo in plasticard un parallelepipedo rettangolare bucatato verso l'alto con una punta finissima, spostando il portamunizioni più grande fin dove possibile. Le stesse foto rivelano la giusta posizione dei tubi porta antenne; si può aumentare il realismo fissandoli con striscioline di lamina di piombo.

Il telemetro è di difficile postura; il mio era pieno di bolle ed ho dovuto ricostruirlo da zero, poi non l'ho neanche messo. Senza altro materiale fotografico è difficile posizionarlo decentemente. Personalmente ho ricostruito anche il contenitore alla spalle dell'equipaggio (serbatoio ausiliario dell'acqua) perché se si lasciano gli sportelli aperti e bene in vista, ed ho aggiunto i due contenitori.

I quattro sportelli superiori perché finissimi possono essere rovinati da bolle o svergolature, ma si possono raddrizzare in acqua bollente o ricostruire; non sono difficili. La H. non indica la lunghezza delle antenne, personalmente l'ho ricavata dalle foto del mio archivio e l'ho stimata in circa 45mm. Notate che le antenne italiane non erano finissime e piegate indietro come quelle americane ma perfettamente diritte e tinte dello stesso colore del carro, va bene uno sprue di un millimetro di diametro.

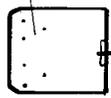
Una volta finito è proprio un mezzo affascinante, con le due antenne, i vari sportellini aperti e la sagoma sfuggente. Ho ambientato il mio carro nel porto di Tripoli, con gli sportelli aperti per ventilare il mezzo, ma come già detto sarebbe bello aprire la casamatta nel suo lato superiore e presentarlo così.

Tra queste righe la preghiera ai sigg. della Historica a migliorare le sparute indicazioni di montaggio e l'augurio di fare sempre meglio.

SCALA 1:1

PLASTICARD

POSIZIONE BULLONI



SPRUE E PALLINA DI MILLI PUT

PORTELLI ANTERIORI 2 PEZZI

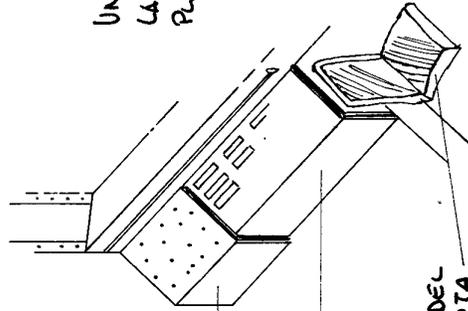


VENTILATORE

PORTE SUPERIORE FORATA $\phi 0,4$



UN TUBO CORRE LUNGO LA PARATIA, USARE PLASTICARD $\phi 1mm$



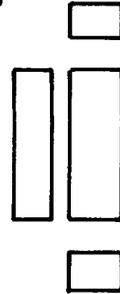
VENTILATORE

CARICATORI

SEDILE DEL PILOTA

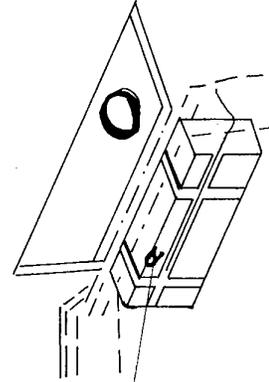
SERBATOIO AUSILIARIO DELL'ACQUA

PLASTICARD DA 2x9,4



TAPPO DI TANICA

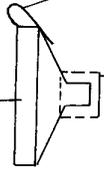
PLASTICARD TONDO $\phi 0,7$



IMBUTO (NON IN SCALA)

IN UNA SIRINGA MONOUSO COLARE RE DELLA RESINA E PREMERE A FONDO. IL SOTTILE STRATO CHE RESTA DA UNA VOCTA IMPURITO SARA IL FONDO DELL'IMBUTO

PLASTICARD



LAMIERINO

PEZZO

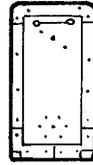
PEZZO 67 DEL KIT ITALERI, BUCARE

PARAFANGO CORDO (MOD. 40)

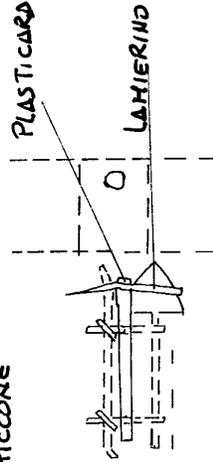


SPORTELLI DI SINISTRA

PLASTICARD 3x9,4



RICONE



MOSTRA DI FIRENZE

di Daniele Guglielmi

Manifestazione del 29 aprile - 7 maggio 2000 a Calenzano (FI)

L'edizione 2000 della biennale "Modellismo a Prima era" è stata organizzata dal Gruppo Plastimodellismo Fiorentino - membro del Coordinamento Toscano Pegaso - con l'idea di presentare l'esposizione e il concorso di modellismo come il centro, e non più il contorno, di varie iniziative. L'inaugurazione si è tenuta alla presenza del sindaco e di altre autorità sabato 29 aprile 2000. Alla mostra modellistica, cui hanno contribuito autori provenienti da tutta Italia, si sono aggiunte nei tempi previsti le altre esposizioni, quali le due fotografiche, quella dedicata alla storia della radio e quella dei veicoli e dei materiali d'epoca e moderni. Quest'ultima è stata ripartita nei giorni 29 aprile, 6 e 7 maggio; la presenza di rari mezzi, alcuni anche pesanti e/o blindati e tutti funzionanti, e le dimostrazioni fatte da vari enti e dalla Protezione Civile hanno fatto accorrere un numeroso pubblico. Tra le varie presenze segnaliamo quella del parco macchine EUROFOR, delle varie Forze dell'Ordine e della Croce Rossa Italiana. I veicoli d'epoca appartenevano ai gruppi storici MVCC di Montemurlo e Vigili del Fuoco di Prato e a collezionisti privati. Il Museo della Motorizzazione della Cecchignola di Roma ha inviato una bellissima Autocarretta 32, anch'essa funzionante, arrivata a bordo di uno scarrellabile a 8 ruote Astra APS 95 della Scuola Trasporti e Materiali di Roma, un enorme autocarro che ha entusiasmato per le manovre eseguite. All'interno della mostra di modellismo sono state presentate alcune novità editoriali e modellistiche. Tra le prime segnaliamo libri storici italiani e neozelandesi, la progettazione di articoli su riviste nazionali ed estere e nuovi cataloghi librari; le seconde hanno visto le anteprime assolute costituite dai nuovi cingoli maglia-maglia in scala 1/35 della Model Kasten, dai set di miglioramento-conversione per carri e semoventi italiani M in 1/35 della francese E.P. Miniatures (epminiatures@wanadoo.fr), dal modello 1/35 del moderno carro C 1 Ariete, dai mezzi militari in 1/76 della giapponese Miniscale (ORDER@miniscalefactory.com). Alcune aziende hanno inoltre annunciato altre novità previste entro la fine del 2000. L'IPMS ha fatto la sua parte, non solo con la parteci-

pazione di numerosi modelli realizzati dai soci, ma anche con la presenza del Centro di Firenze. Adesso qualche parola relativa all'organizzazione. Innanzitutto è da tenere presente che tutto il lavoro è stato svolto dal Gruppo Plastimodellismo Fiorentino, anche se validamente coadiuvato da altre associazioni; i preparativi, la pubblicità e in particolare la pianificazione dell'esposizione dei mezzi e dei materiali hanno portato via parecchi mesi di tempo. L'altra nota riguarda il Pegaso - Coordinamento Modellismo Statico Toscano, la cui struttura è servita a molte cose, dall'inserimento sin dai primi del 1999 della manifestazione nel calendario nazionale, all'assenza di sovrapposizione con altre iniziative dell'Italia centrale e meridionale - per il nord sarebbe auspicabile maggiore disponibilità da parte di alcune associazioni -, ai servizi navetta tra mostre, al supporto ricevuto dagli altri aderenti al coordinamento. Il concorso si è svolto secondo la nuova formula open in sperimentazione presso il Pegaso; sono state mantenute alcune norme del precedente regolamento, in particolar modo quelle riguardanti la trasparenza (modalità standardizzate per le premiazioni; elevato numero di giudici, i cui nomi vengono resi pubblici a concorso chiuso; restituzione ai concorrenti delle schede contenenti segnalazioni espresse dalla giuria; disponibilità a dare chiarimenti inerenti il giudizio; pubblicità degli elenchi dei vincitori). Vale la pena di ricordare che per il GPF la competizione ha un senso solo se serve a stimolare nuove conoscenze e a valorizzare aspetti del modellismo quali il realismo, la ricerca storica e tecnica, l'interesse per soggetti poco conosciuti. Il prossimo appuntamento a Calenzano riguarderà l'inaugurazione del rinnovato Museo del Soldatino e del Figurino Storico, che diventerà uno dei più importanti musei europei di modellismo. Inoltre, sempre a Calenzano il GPF organizzerà una manifestazione il 28 e il 29 aprile 2001 e la quarta edizione di "Modellismo a Primavera" dal 27 aprile al 5 maggio 2002; questa mostra, oltre a comprendere tutte le categorie modellistiche, prevederà i temi speciali "Regia Aeronautica", "Esercito Italiano 1952-2002" e "Waterloo".

MOSTRA - CONCORSO DI MODELLISMO STATICO CALENZANO 29 APRILE - 7 MAGGIO 2000

STATISTICHE

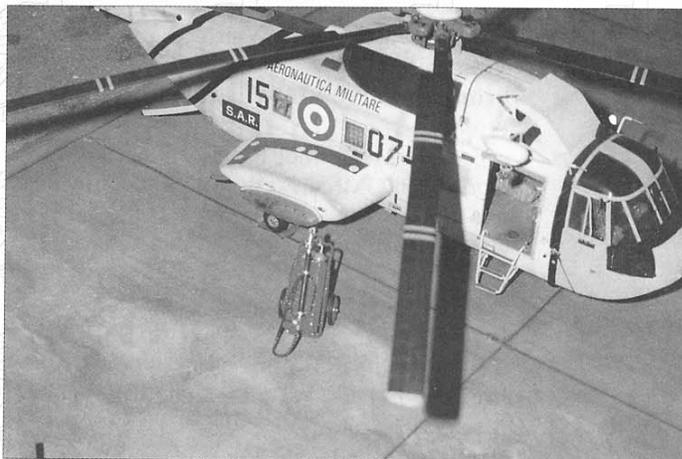
Pezzi esposti 684, dei quali 576 a concorso
Suddivisione pezzi: AEROMOBILI 11 elicotteri nelle scale 1/72 e 1/48, 52 aerei e diorami aerei in scala 1/72, 26 in scala 1/48; MEZZI MILITARI 50 modelli e diorami in scala 1/76-72, 122 in scala 1/35; VEICOLI CIVILI 182; FANTASY E FANTASCIENZA 22; FIGURINI 162 pezzi e scenette, 3 collezioni; FERROVIARI 2 modelli e 3 diorami; NAVI 25 modelli e diorami marini; VARIE 24 pezzi.

Espositori 192, dei quali 114 a concorso
Associazioni partecipanti (esclusi gli organizzatori):

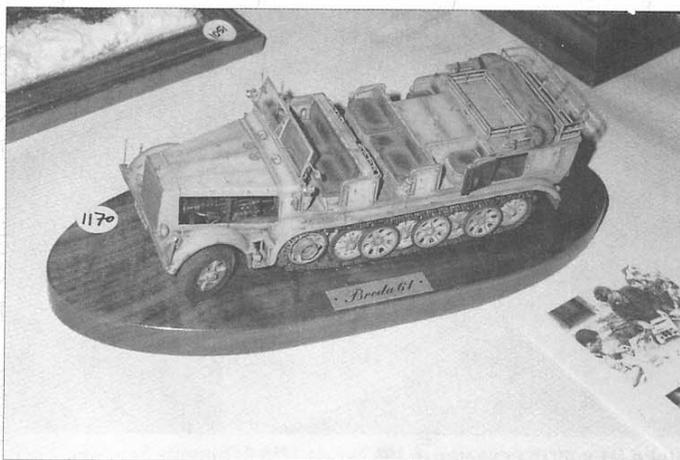
- ANSPI di Faenza
- Associazione Navimodellisti Florentia
- Centro IPMS di Viareggio
- Centro Ricerche Storiche di Montecatini
- Club Modellismo Terni
- Club Modellismo Torino
- Club Plastimodellismo e Wargame di Livorno
- Club San Giusto di Trieste
- Club Santerno Modellismo di Imola
- CMPR di Ravenna
- Dopolavoro Ferroviario di Firenze
- Dopolavoro Ferroviario di Prato
- GMT di Trento
- Gruppo Modellisti Scaligeri di Verona
- Gruppo Modellisti Senesi
- I Gobbi Maledetti di Bologna
- IPMS di Modena
- La Condotta di Firenze
- MACH 2 di Palazzuolo sul Senio
- Modellisti Aretini
- Museo di Modellismo di Voghenza
- Torpedo Club di Rimini
- 77° Lupi Solitari di Murisengo

Premi assegnati: concorso formula open 23 medaglie di bronzo, 26 d'argento e 19 d'oro (4 dei quali con menzione speciale); inoltre 3 coppe agli juniores e 5 coppe per premi speciali

**PREMIAZIONE 7 MAGGIO 2000,
ore 15.00 - PALMARES**



HH 3 F Pelikan autocostruito in scala 1/48 da Marco Pisani di Roma.



Breda 61 in scala 1/35 di Gabriele Zenon e Rodolfo Ciuffoletti di Terni.



Elicottero Lama in scala 1/48 di Marco Pisani da Roma.

BRANCA AEROMOBILI

AEREI IN SCALA 1/72

bronzo - idrovolante Walrus, Fabio Mero di Viareggio

bronzo - Bf 109 D, Leandro Benincasi di Firenze

argento - McDonnell F 3 H2 Demon, Marco Corini dell'GMS di Verona

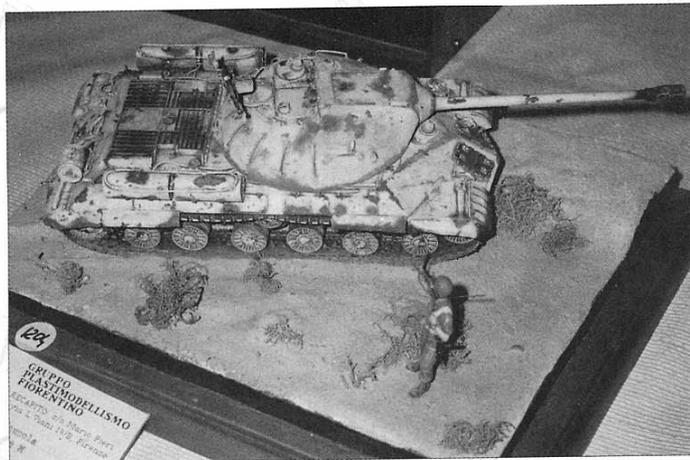
oro e menzione speciale - RE 8, Gabriele Zenoni di Terni

AEREI IN SCALA 1/48

bronzo - Me 109 G4, Arrigo Babini del Torpedo Club di Rimini

bronzo - F 4 F4 Wildcat, Stefano Lunghi dei Modellisti Aretini

bronzo - Breda 65, Davide Gabrielli del Torpedo Club di Rimini



Stalin III guerra dei 6 giorni 1967 scala 1/35 di Simone Scupola.



C 119 E.C.M. in scala 1/72 del club Torpedo di Rimini.

argento - P 51 D Mustang, Andrea Pratesi di Massarosa

oro - Mustang III, Leonardo Bagnolini del Torpedo Club di Rimini

oro - F 4 E Phantom, Pietro Amati del Museo Modellismo Storico di Voghenza

ELICOTTERI

bronzo - OH 6 Cayuse, Gianni Satta dell'ANSPI di Faenza

argento - AH 1T Cobra in scala 1/72, Bruno Perfetto del Club San Giusto di Trieste

oro e menzione speciale - HH 3F Pelikan autocostruito in scala 1/48, Marco Pisani di Roma

BRANCA MEZZI E DIORAMI MILITARI

IN SCALA 1/76-72

bronzo - Daimler Mk. II, Luigi Allovio del 77° Lupi Solitari di Murisengo

argento - SU 100 e la liberazione di un Lager, Marcello D'Andrea dei Modellisti Aretini

argento - StuG III, Mauro Campana di Strevi

oro - Elefant, Marco Ganghini dei Modellisti Aretini

oro - diorama "Francia 1944", Angelo Errigo del club Gobbi Maledetti di Bologna

IN SCALA 1/35

bronzo - M 47 Esercito Italiano, Stefano Calderazzo del Centro Ricerche Storiche di Montecatini

bronzo - Tiger Ausf. E iniziale, Alessandro Biondi del Club Plastimodellismo e Wargame di Livorno

bronzo - autocarro Mack con obice da 8 pollici, Umberto Ponzecci di Galciana

bronzo - serie elaborata di tre Opel Blitz, Marco Ferrari di Firenze

bronzo - officina con carro Sherman, Adriano Del Gaizo del Centro IPMS di Viareggio

bronzo - Bedford Tractor su mezzo da sbarco, Vladimiro Sormanni del Club Santerno Modellismo di Imola

bronzo - BMP 2, Marco Bini del Centro IPMS di Viareggio

argento - Somua 35, Andrea Goffi del Torpedo Club di Rimini

argento - LVT 4, Marco Caramanico del Club Santerno Modellismo di Imola

argento - Panhard ONU, Paolo Galanti del Club Modellistico Torino

argento - Elefant, Giuliano Gorelli del Gruppo Modellistico Senese

argento - Sherman Medevac late type, Stefano Prezzolini del Gruppo Modellistico Senese

argento - Sturmtiger, Massimo Menghetti del Mach 2 di Palazzuolo sul Senio

oro - autoblindo Csaba 39 M, Maurizio Cicognani dell'ANSPI di Faenza



oro - carro Type 69 II, Alessandro Pasi del Gruppo Modellismo Scaligero di Verona

oro - Panzerfahre autocostruito, Roberto Fusaglia del Torpedo Club di Rimini

oro e menzione speciale, + buono sconto per L. 150.000 offerto dalla ditta Historica - serie FIAT 18 BL autocostruito, trattore benzo-elettrico e carrello artiglieria autocostruito, Breda 61 derivato, Rodolfo Ciuffoletti e Gabriele Zenoni di Terni

BRANCA VEICOLI CIVILI

bronzo - Winns Swinder Rail Dragster in scala 1/16, Emanuele Cinelli del Museo Modellismo Storico di Voghenza

bronzo - FIAT Abarth 695, Giampaolo Picchi di Firenze

bronzo - Ford Cobra 427 (Riverside 1965), Alberto Sarti di Prato

argento - Jaguar E in scala 1/8, Alessandro Cocci di Firenze

argento - Talbot Lago Le Mans 1951, Roberto Donati del Museo Modellismo Storico di Voghenza

argento - Honda NSR 500 Gardner in scala 1/12, David Baldaccini di Modena

oro - Ferrari 333 SP Sebring 1995 in scala 1/43, Franco De Santis di Firenze

oro - Porsche 911 GT I Le Mans in scala 1/24, Alessandro Taddei di Empoli

oro e menzione speciale - Ferrari F 300 autocostruita in scala 1/5, Fabrizio Dainelli del Centro IPMS di Viareggio

BRANCA FANTASY E FANTASCIENZA

argento - Mobile Suit Gerbera Tetra e Z-Plus in scala 1/144, Marco Carfi di Firenze

argento - manutenzione di un caccia Ala A in scala 1/48, Lorenzo Cecchi di Spicchio

BRANCA FIGURINI E SCENETTE

PIATTI

argento - Lanzicheneccchi, Mauro Benini del Museo Modellismo Storico di Voghenza

IN SCALA 54 MM

bronzo - ufficiale Scots Fucilier Guards 1854, Ivano Magari del Torpedo Club di Rimini

argento - pilota RAF, Stefano Pesce dei Modellisti Aretini

argento - Alarcos, Adelmo Benvenuti del Museo Modellismo Storico di Voghenza

argento - Lionhearth, Pier Andrea Ferro del Club Modellismo Torino

oro - Farinata degli Uberti, Gianni Ancillotti di Firenze

oro - Guglielmino degli Ubertini e Buonconte da Montefeltro, Marcello D'Andrea dei Modellisti Aretini

IN SCALA 120 MM

bronzo - Fallschirmjäger e fusoliera di Ju 52, Marco Tombari del CSM di Imola

argento - mitragliere tedesco, Marco Ganghini dei Modellisti Aretini

oro - Andrea Beccarini 1260, Paolo Mazzini del Club Santerno Modellismo di Imola

PREMIO COLLEZIONI

bronzo - figurini e scenette, Bruno Santini di Firenze

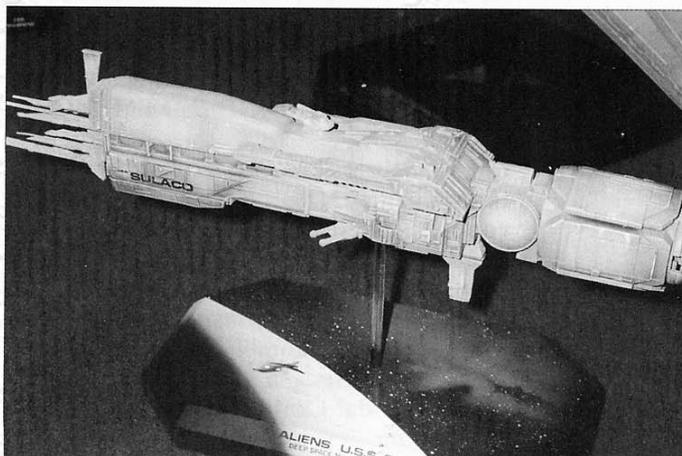
argento - "Il mito dell'Impero" in 54 mm, Enrico Carioli dell'

BRANCA FERROVIARIA

oro - locomotiva GR 290 FS del 1905 autocostruita in scala H/0, Andrea Gerbi di Prato

BRANCA NAVI

bronzo - U 47 autocostruito in scala 1/100,



Aliens U.S.S. Sulaco di Lorenzo Cecchi di Spicchio.



M.A.S. 15 autocostruito in scala 1/35 da Paolo Ciampelli di Firenze.

Rodolfo Malquori di Firenze
bronzo - PT 15 in scala 1/72, Claudio Nencioni di Viareggio
argento - cutter Joe Lane, Bruno Pucci dell'Associazione Florentia
oro - HMS Prince in scala 1/140, Marcello D'Andrea dei Modellisti Aretini

PREMI SPECIALI

JUNIORES

coppa - Kamov 50 in scala 1/72, Marco Colombi di Pisa, di anni 9
coppa - castello medioevale, Simone Alunni di Firenze, di anni 10
coppa - M 4 Sherman in scala 1/76, Marco Calderazzo di Firenze, di anni 11

TEMA "FRONTE ORIENTALE 1941-1945"

argento - HS 129 B3 in scala 1/72, Carlo Melia del Torpedo Club di Rimini
argento - StuG III Ausf. B, Marco Ganghini dei Modellisti Aretini

TEMA "UOMINI E MEZZI DELLE FORZE DELL'ORDINE E D'EMERGENZA"

coppa - Polizia dello Stato, collezione di Ugo Nativi di Firenze
coppa - Vigili del Fuoco, collezione di Riccardo Romeo Jasinski di Firenze
coppa - Vigili del Fuoco, mezzi elaborati in scala da Sandro Ceccherini di Firenze
coppa - Arma dei Carabinieri, M 113 VTT del Battaglione "Toscana" in scala 1/35, Stefano Calderazzo del Centro Ricerche Storiche di Montecatini

TEMA "LINEA GOTICA 1944-1945"

bronzo - scenetta Appennino Toscoemiliano in 54 mm, Stefano Pesce dei Modellisti Aretini

TEMA "MEZZI MILITARI DELL'ESERCITO ITALIANO"

coppa Cri.El Model - carro M 15/42, Andrea Tallillo del Gruppo Modellismo Scaligero di Verona

VARIE

oro - trebbiatrice in scala 1/10, Franco Violi e Angelo Mosciatti di Castelraimondo
argento - serie di costruzioni in carta, Alfredo Zanca di Scandicci
argento - serie di realizzazioni in legno, Elio Trappolini di Firenze

CALENZANO 29 APRILE - 7 MAGGIO 2000 RADUNO DI VEICOLI D'EPOCA E MODERNI

nominativi materiali/mezzi
 Carabinieri - stazione di 1 AR 90 Land Rover
 Calenzano

Caserma Baldissera Firenze 1 blindo FIAT 6616
 Comando Compagnia di 1FIAT 6616, 1 Piaggio
 Signa Porteblindato, 1 Alfa
 156 nuovo modello,
 1moto Guzzi nuovo
 modello, 1AR 90 Land
 Rover

Polizia di Stato - Questura di 1 FIAT Marea nuovo
 Firenze modello

EsercitoItaliano-Scuola 1 Astra APS 95 con
 Trasporti Roma shelter scarrellabile, 1
 moto Cagiva enduro

Museo della Motorizzazione 1 Autocarretta 32
 della Cecchignola
 EUROFOR-comando di 1 VP 90 protetto
 Firenze "Scarafone", 1 VM90
 sanitario, 2 Shelter
 comando su autocarri,
 1 AR 90 Land Rover

Corpo Croce Rossa Militare- 2 AR 76, 1 Autocarro
 comando di Firenze Astra pesante, 1 car-
 rello fotoelettriche

Protezione Civile 1 veicolo speciale
 Misericordia 1 veicolo sanitario
 A.N.P.A.A.S. direzione di 3 veicoli speciali
 Firenze
 Fratellanza di Militare sezione 1 veicolo speciale
 di Firenze
 Protezione Civile di Signa 1 veicolo speciale Iveco
 V.A.B. Calenzano 2 Land Rover, 1 auto-
 botte, 3 veicoli specia-
 li, attrezzatura per
 simulazione salvataggi

Corpo Forestale dello Stato- 1 AR 90 Land Rover,
 direzione di Firenze 1 Unimog speciale

MVCC Italia-Gruppo Veicoli 1 Kettenrad con car-
 Storici Montemurolo rrello, 1Kubelwagen, 1
 motocarozzetta
 Gilera (1940), 1 moto
 Guzzi Alce, 1 moto
 Guzzi Superalce, 1
 moto Bianchi

Gruppo Vigili del Fuoco- 1 autovettura FIAT
 sezione Prato 515 (1931), 1 autovet-
 tura FIAT 508 1100
 (1939), 1motocarroz-
 zetta Gilera, 1 bici-
 cletta (1905)

costruire un ponte di volo realistico

di Bert Mc Dowell

Se desiderate riprodurre una portaerei della seconda guerra mondiale in scala 1/700, avete il 95% di possibilità di trovare un kit della nave (o almeno della stessa classe) che cercate. Le possibilità di trovare una rappresentazione soddisfacente dell'originale sono all'incirca del 60%, ma quelle di trovare un kit con un ponte di volo credibile crollano al 5%. I primi kit delle "quattro sorelle" (Tamiya, Hasegawa, Fujimi, Aoshima) prestavano poca attenzione alla riduzione in scala dei dettagli dei ponti. Sembra che la loro prima preoccupazione fosse di fornire ai modellisti la traccia delle insegne, come le iniziali della nave o le strisce sul ponte e sulle rampe, ecc. Queste sono indicate sul ponte con (GROSSE) linee in rilievo: pressappoco le dimensioni in scala di un marciapiede! Ora, per quei modellisti abituati a dipingere solo con il pennello, queste linee sono sicuramente d'aiuto, ma il modello ne soffre. Provate ad immaginare il pilota di un Val che rulla su un ponte con dei dossi alti trenta centimetri! Per anni ho cercato di ignorare questi difetti, finché un giorno decisi di eliminare tutto a colpi di carta abrasiva. Per un po' il problema sembrò essere risolto, ma presto mi sentii di nuovo insoddisfatto. Durante la seconda G.M., la maggior parte dei ponti di volo era ricoperta di assi di legno; e un ponte perfettamente liscio non ricorda delle assi. Cosa fare? Semplice, mi sono arreso e sono tornato al modellismo ferroviario; e QUI ho trovato la risposta che stavo cercando!

La Evergreen Scale Models produce, tra le altre cose, fogli di plasticard che riproducono pareti a doghe, tetti, ecc. per il modellismo ferroviario. Ciò che è più importante, producono anche dei fogli finemente incisi per riprodurre le fiancate dei carri merci in scala "N" (numero di catalogo 2020), con uno spessore di 0,5mm, abbastanza vicini alla rappresentazione dell'assito di un ponte in scala 1/700. La sovrapposizione di tale foglio inciso sul pezzo originale (carteggiato per rimuovere tutti i dettagli in rilievo) è una soluzione alla sindrome del ponte "bugnato" dei produttori giapponesi. Il sistema è adatto anche ai nuovi kit della Sky Wave, la CVL *Independence* e la CVE *Bogue* (Tamiya). Pur essendo abbastanza accurati, anche questi soffrono di una errata interpretazione del disegno del ponte di volo. Entrambi hanno dei ponti lisci, privi della riproduzione del tavolato, eccettuate delle scanalature là

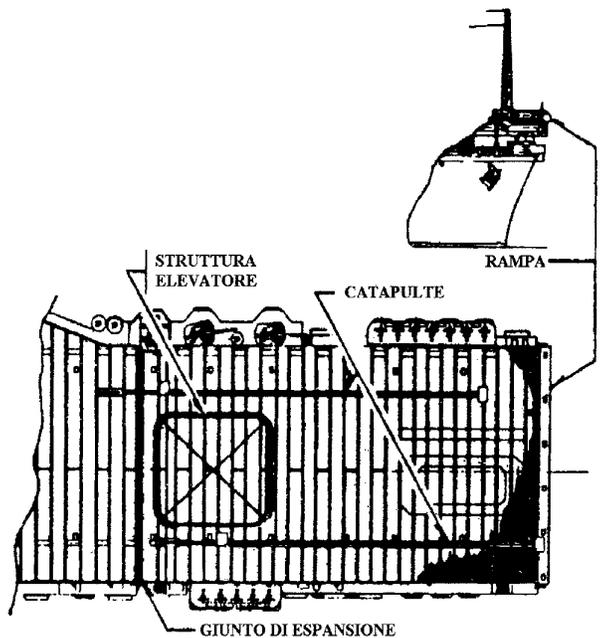
dove dovrebbero trovarsi i cavi d'arresto per gli aerei, che dovrebbero essere in rilievo: altri due candidati per un ponte a "sandwich".

Nella ricostruzione del ponte, ogni modello presenta dei problemi particolari: quelle che seguono sono delle regole generali applicabili alla maggior parte dei kit. La prima cosa da fare è una fotocopia del ponte da ricostruire. Verificate che la copia sia ESATTA (alcune macchine ingrandiscono leggermente l'immagine). Questa servirà come riferimento per la posizione di dettagli come gli elevatori e le catapulte, oltre che per il profilo generale. Fate una seconda copia da usare come mascherina per ritagliare il ponte dal foglio inciso. Tracciate sul plasticard il disegno del ponte, completo di catapulte ed elevatori. Personalmente ho adoperato della carta carbone ed una mascherina ritagliata dalla fotocopia. Ognuno potrà scegliere la tecnica che preferisce.

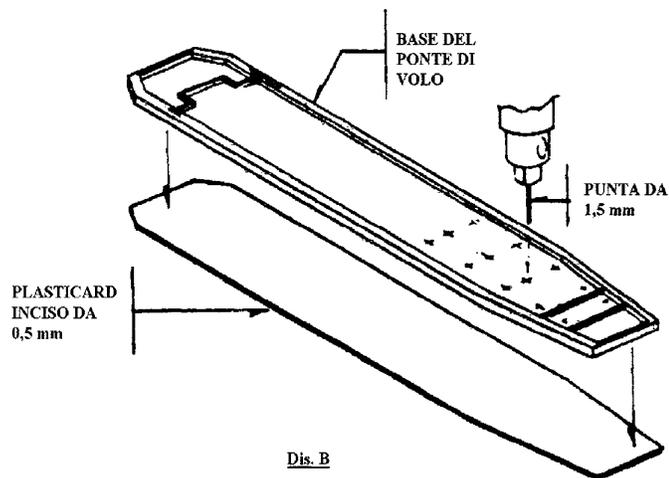
Carteggiate il ponte del kit, eliminando qualunque dettaglio in rilievo. Stuccate eventuali incisioni e ritiri e lisciate il tutto: questa sarà la base del nuovo ponte di volo. Il pezzo del kit viene conservato per i dettagli della parte inferiore e per i riferimenti per il montaggio sullo scafo. E poi, è più facile che ricostruire interamente il ponte.

Ritagliate la sagoma tracciata sul foglio inciso, lasciando un certo margine. Una volta incollato il plasticard, potrete carteggiare i bordi per farlo combaciare con la base. Prima di incollare la nuova coperta, sarà necessario tagliare gli elevatori e le catapulte. Se gli elevatori erano ricoperti di assi (come sulla maggior parte delle portaerei americane), conservateli. Le aperture avevano generalmente una cornice di rinforzo al livello del ponte, che può essere riprodotta con dei profilati Evergreen (vedi dis. A). Carteggiate gli elevatori per adattarli all'apertura resa più piccola dalla cornice e incollateli (per gli elevatori delle navi giapponesi, il più delle volte di acciaio, usate del plasticard liscio da 0,5mm). Le aperture delle catapulte possono essere riempite con dei profilati Evergreen. Queste operazioni vanno eseguite prima di incollare la copertura al ponte, al fine di poter lavorare su una superficie piana.

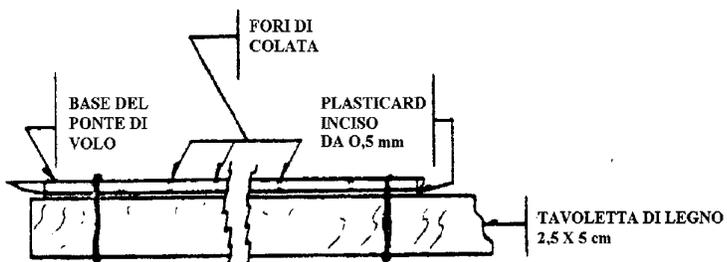
E ora la parte difficile: l'incollaggio del sandwich. Ogni modellista ha il proprio modo di lavorare, ma vi consiglio di prendere in considerazione il mio metodo, perché (finora) ha funzionato. Praticate una serie di fori sul



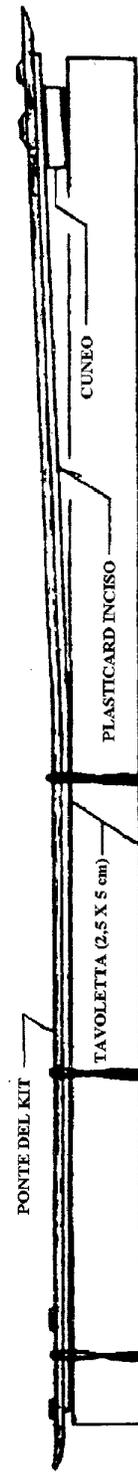
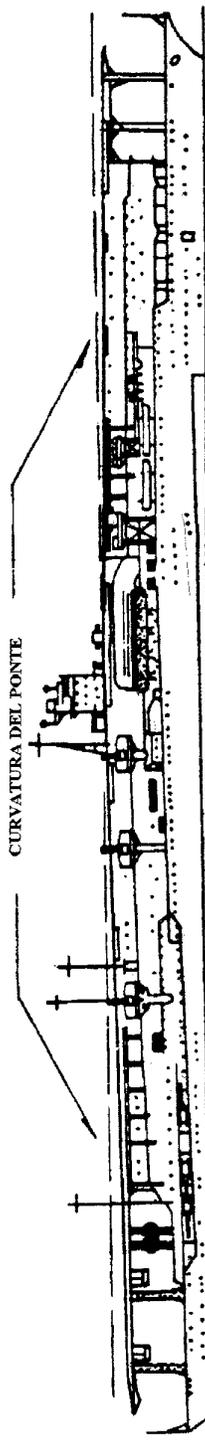
Dis. A



Dis. B



Dis. C



Dis. D

ponte del kit (base da ora in poi) con una punta da 1,5mm. Forate dal lato inferiore della base per non danneggiarne i dettagli, in punti nascosti tra le travi o all'interno dello scafo (vedi dis. B), distanziati di 1-2 cm. Carteggiate le sbavature dei fori. Con degli elastici, assicurate la coperta e la base rovesciati ad una tavoletta di legno DRITTA, leggermente più lunga del ponte stesso (vedi dis. C). Assicuratevi che i due elementi siano perfettamente allineati. Mettete una goccia di colla cianoacrilica in ogni foro. Per capillarità, la colla si espanderà nel sandwich. Lasciate asciugare per un giorno, quindi togliete la tavoletta e rifinite i bordi. Appoggiate il ponte sullo scafo e carteggiatelo leggermente per livellare gli elevatori ed eliminare eventuali imperfezioni.

ATTENZIONE: non adoperate solventi o colle per plastica perché deformerebbero il ponte.

L'ultima parte del lavoro riguarda le rampe, le estremità arrotondate del ponte di volo. Usate del plasticard liscio da 0,5 mm, lo stesso spessore del plasticard inciso. Per le portaerei della US Navy, tagliate una striscia della stessa larghezza del ponte. Le rampe di poppa di certe navi giapponesi avevano una forma del tutto particolare: ricavate delle mascherine da quelle del kit. Una volta tagliate le rampe, passate ripetutamente sulla faccia inferiore un tondino o il manico di un cutter per ottenere la forma arrotondata degli originali. Fate delle prove a secco, quindi incollatele al loro posto.

A questo punto, stuccate eventuali fessure sui bordi del ponte e delle rampe. Carteggiate leggermente la fessura tra l'assito e la rampa per rendere più graduale il passaggio tra la parte dritta e quella curva. E questo è tutto.

Riflessioni sulla ricostruzione del ponte di volo di una portaerei; la diversa nazionalità della nave da riprodurre comporta problemi diversi. I ponti delle navi giapponesi erano molto sottili, fatto particolarmente visibile sulle estremità che oltrepassano il ponte hangar. Se vi sembra che il foglio inciso aggiunga uno spessore eccessivo al vostro ponte, potete procedere in diversi modi. Per prima cosa, assottigliando il ponte del kit. In secondo luogo, ricostruendo le strutture direttamente sulla faccia inferiore del foglio inciso. Infine, re incidendo il ponte del kit dopo avere eliminato tutti i dettagli fuori scala. Personalmente preferisco fare il meglio che posso col primo metodo, anche perché non mi sembra che il ponte risulti poi così spesso.

Un altro problema con i ponti giapponesi in 1/700 è che la maggior parte di quelli delle navi più grandi supera i 29 cm della lastra

Evergreen: sarà quindi necessario localizzare sul ponte originale un giunto di espansione per dissimulare l'unione tra due pezzi. In alternativa potete cercare sul catalogo Evergreen la lastra contrassegnata dal codice M 2020 (30,5x58,4 cm), che permette di ottenere un ponte in un solo pezzo. E' comunque necessario fare un ordine minimo di 10\$ (cinque lastre), quindi è consigliabile dividere la spesa con altri modellisti.

Infine c'è il caso specialissimo della IJN Akagi, l'ammiraglia di Nagumo, col suo caratteristico ponte inclinato (verso il basso partendo dal centro, a poppa e a prua). Una ricostruzione di quel ponte presenta particolari inconvenienti: incollarlo su una superficie piana per curvarlo in un secondo tempo comporterebbe il rischio di spaccature, deformazioni, o persino una completa separazione del sandwich. Provate ad incollare solo una metà del ponte, prima della curvatura centrale. Ponetelo quindi come prima sulla tavoletta, trattenendo con gli elastici la parte non ancora incollata. Sollevate la parte già incollata del ponte con un cuneo, usando lo scafo per determinare la corretta curvatura (vedi dis. D). Incollate la seconda metà del ponte e aggiungete le rampe.

Il problema dello spessore eccessivo non riguarda i ponti della US Navy: tutti i kit che ho analizzato non tengono conto del ponte di galleria (gli spazi di lavoro sospesi immediatamente sotto il ponte di volo) e l'aggiunta di 0,5 mm servirà a correggere l'errore.

Tutto ciò che resta da fare per completare il ponte è aggiungere i meccanismi d'arresto, le barriere d'emergenza, i deflettori antivento, eccetera.

Bert Mc Dowell

* Traduzione dall'articolo di Bert Mc Dowell dal Modeler's Journal volume 12, Issue 3, marzo/aprile 2000 della branca IPMS USA curata dal socio Celano Massimiliano # 1944 del Centro IPMS di Palermo

MUSEO ARGENTINO

Testo e fotografie di Mario Pieri

MUSEO NACIONAL DE AERONAUTICA

AEROPARQUE "JORGE NEWBERG" - BUENOS AIRES (ARGENTINA)

Quale migliore occasione per festeggiare l'arrivo della primavera (in settembre, nell'emisfero Australe) di una visita al Museo Nazionale dell'Aeronautica Argentina, a Buenos Aires?

A dire il vero, esistono varie alternative all'aria aperta nella bella città rioplatense e nei suoi dintorni, a cominciare dai numerosi parchi e giardini. Ma, al di là di essere appassionati di aeronautica, l'ubicazione del luogo è davvero un invito ad approfittare dell'aria e del primo sole.

Il museo è situato in una posizione strategica nell'area dell'aeroporto metropolitano Jorge Newbery

va di un gruppo di ufficiali della Forza Aerea, molti anni fa si è potuto trasformare in realtà un vecchio desiderio, quello di riunire in un solo spazio tutti i diversi materiali dispersi nelle differenti unità, che a suo tempo avevano fatto parte della traiettoria storica dell'aeronautica argentina dai suoi albori. Così, nel 1960, il Governo creò il Museo Nazionale dell'Aeronautica. Può essere curioso notare che l'edificio principale era stato precedentemente sede della Scuoladi Aeromodellismo e, più tardi, dell'infermeria della Guarnigione Militare dell'aeroporto. Il complesso museale, che si può intravedere dalle foto che corredano queste note, si compone appunto di un parco e di un edificio, oltre che dell'immane chiosco di bibite e panini. All'interno, oltre alla direzione e alla segreteria, due stanzoni e un corridoio custodiscono gli interessanti reperti, alcuni di importante valore storico, non solo nazionale. Si comincia da un monoplano Blériot XI, modello originale francese del 1910, per passare ai resti del Nieuport che uno degli eroi argentini del volo, il Ten. Benjamín Matienzo, impiegò nel tragico tentativo di traversata del massiccio andino nel 1919. Curiosa la presenza del "cesto" originale dell'aerostato con il quale E. Bradley e A. M. Zuloaga effettuarono la prima traversata della Cordigliera delle Ande da Santiago del Cile a Uspallata, il 24 giugno 1916.

Nella sala Argentina e in quella Internazionale si trovano vecchi motori, mitragliatrici, apparati radio, fotografie e altri reperti. E, fra essi, una ricca collezione di modelli di velivoli, per lo più in scala 1:50, riproducenti la storia del volo umano dalle



Il Morane Soulnier MS-760 era un velivolo nato come quadriposto civile il cui prototipo volò il 29 luglio 1954. Successivamente fu prodotta una versione armata per l'Armée de l'Air e la marina francese. HH 3 F Pelikan autocostruito in scala 1/48 da Marco Pisani di Roma.

(precursore dell'aviazione argentina), con un solo viale alberato che lo separa dalla "Costanera" del Rio de la Plata, il fiume il cui estuario a quest'altezza sembra davvero un mare, fatta eccezione per il colore. Anche per questa sua collocazione, il museo offre realmente un'alternativa domenicale tanto alle tranquille famiglie quanto ai "malati" del volo. Il contrasto fra il passato e il presente, grazie allo spettacolo gratuito di decolli e atterraggi di aerei di tutte le dimensioni, aggiunge fascino e attrazione. L'aeroporto è dedicato prevalentemente ai voli interni, a differenza dell'internazionale "Ministro Pistarini" di Ezeiza.

Grazie alle insistenze e all'iniziati-



L'AVRO Lincoln inglese, derivato dal famoso Lancaster, volò per la prima volta il 9 giugno 1944 e l'ultimo velivolo di serie fu consegnato alla RAF il 5 aprile 1951. Una piccola quantità di questi velivoli fu fornita all'Argentina. Qui l'esemplare B-010.





L'IA-53 DINFIA "Mamboreta" fu il primo velivolo agricolo completamente progettato e costruito in Argentina. Il prototipo volò nel 1966. La struttura era in lega di alluminio mista a fibra di vetro rinforzata da una copertura di plastica in poliestere. HH 3 F Pelikan autocostruito in scala 1/48 da Marco Pisani di Roma.



L'IAe-33 "Pulqui II". Progettato dal famoso Ing. Kurt Tank, direttore tecnico della Focke Wulf durante la seconda guerra mondiale, il Pulqui II volò per la prima volta il 27 giugno del 1950 ma non entrò mai in produzione e rimase allo stadio di prototipo (6 velivoli).



Il Max Holste M.H.1521 Broussard, concepito come velivolo da trasporto passeggeri, merci e da collegamento, fu prodotto per diversi anni in Francia sia per l'Armée de l'Air che per uso civile. Il prototipo effettuò il primo volo il 17 novembre 1952.

origini alla conquista dello spazio. Inoltre, altri modelli più o meno di origine "commerciale" riempiono alcune vetrine. Purtroppo lo spazio ridotto, caratteristica negativa di molte esposizioni al di qua e al di là dell'oceano (indipendentemente da dove si guardi), non aiuta ad apprezzare lo sforzo artistico ed educativo dei modellisti. Ciononostante, il nobile ancorché modesto tentativo didattico argentino dà - a mio parere - i suoi buoni frutti, e dovrebbe essere preso ad esempio da tanti musei europei.

Tornando ai "pezzi forti", resta da parlare degli esemplari esposti all'esterno, quasi tutti in discrete condizioni. I più interessanti sono gli aeromobili di costruzione estera utilizzati o addirittura modificati per usi locali, come un Douglas C-47 TA-05 denominato "El Montañés", equipaggiato per campagne polari (volò più di 200 ore sopra il continente antartico), o gli aerei che parteciparono alla guerra delle isole Malvinas (o Falkland nella denominazione britannica) capeggiati, in questo museo, dallo Skyhawk A4 - B (matricola C-240) che partecipò agli affondamenti di tre fregate inglesi.

Senz'altro gli esemplari più preziosi sono i velivoli di concezione argentina, come l'unico prototipo costruito del caccia a reazione IA-27 "Pulqui" ("freccia"). Progettato dall'ingegnere francese Dewoitine e che il 9 agosto 1947 effettuò il suo primo volo facendo dell'Argentina l'ottava nazione nel mondo a possedere un jet di costruzione propria. Non potevano poi mancare altre grandi e piccole glorie nazionali come il successivo "Pulqui II", lo "Huanquero", il "Mamboretá", fino al più noto "Pucará".

Per la cronaca, secondo il catalogo il museo possiede (ma non era esposto, forse si trovava in restauro come altri pezzi) un FIAT G-46, facente parte di un lotto di trenta acquistati dall'Argentina dopo il 1948 e destinati a ruoli di addestramento e di aerofotografia. Per concludere, credo che più che dar peso alle critiche consuete anche in questo emisfero (tipo: "si tratta di vecchie carcasse", "potrebbero essere in migliori condizioni"), ci sia da apprezzare lo sforzo dei curatori del museo, in un periodo non eccessivamente roseo per l'economia nazionale. In quest'ottica, il costo di ingresso (1 peso, circa 2.000 lire) è più che popolare in un paese in cui i prezzi sono a pieno titolo "europei", sì da permettere anche a una famiglia numerosa di approfittare di un pomeriggio di sole, di aria e di storia.

**FUERZA AEREA ARGENTINA
MUSEO NACIONAL DE AERONAUTICA
Brigadier Edmundo H. Civati Bernasconi**

Avenida Rafael Obligado 4550
Buenos Aires - Argentina Tel. (0054-1) 325-2862
ORARIO DI INGRESSO
Martedì - Venerdì: dalle 8:30 alle 16:30
Sabato, Domenica e Festivi:
dalle 9:00 alle 19:00 (estate)
dalle 11:00 alle 19:00 (inverno)
Autobus: linee 37, 45 e 160





La sala "Argentina" con una ricca collezione di modelli di velivoli in scala 1:50 e diversi reperti d'epoca



I mezzi cingolati "Snowcat" e "Bombardier" insieme al De Havilland DHC-2 "Beaver" impiegati in missioni in Antartide.



Il bimotore IA-35 "Huanquero" (El Indio). Prodotto dalla I.A.M.E. (Industrias Aeronauticas y Mecanicas del Estado poi rinominata Instituto Aerotécnico) fu concepito come trasporto leggero e bombardiere da addestramento ma, pur vetusto, fu impiegato anche nella battaglia delle Falkland. Il prototipo volò nel 1953 ed entrò in regolare produzione a fine 1955.

Schede tecniche

(Nota : dati provenienti dal catalogo e da altro materiale del museo)

IA - 53 "Mamboretà" (Argentina)

Funzioni: Disinfestazione agricola; Motore Lycoming 253Hp; Raggio d'azione 850 Km; Velocità max 215Km/h; Quota max 4.300 m; anno di fabbricazione 1966.

IA - 58 "Pucarà" (Argentina)

Funzioni: Appoggio tattico e attacco a terra; Motore 2 turbo "Astazou" XVI-6; Raggio d'azione da 640 a 1.705 Km (secondo la quantità dei serbatoi supplementari); Velocità max 500 Km/h; Armamento 2 cannoni da 30 mm e 4 mitragliatrici da 7,62 mm oppure bombe o spezzoni; Carico max 1.500 Kg; Anno di fabbricazione in servizio dal 1969.

IAe - 33 "Pulqui II" (Argentina)

Funzioni: Caccia intercettore; Motore turbina Rolls-Royce da 2.267 Kg di spinta; Raggio d'azione 2.030; Velocità max 1.050 Km/h; Quota max 11.600 m; Armamento 4 cannoni Hispano-Suiza da 20 mm; Anno di fabbricazione 5 prototipi costruiti negli anni dal 1950 al 1959.

Skyhawk A4 - B (matricola C-240) (USA)

Questo aereo partecipò alle operazioni del conflitto nel Sud Atlantico (Guerra delle isole Malvinas - Falkland) Fece parte delle squadriglie che affondarono le fregate missilistiche inglesi:

HMS "Ardent"	21/05/1982
HMS "Antelope"	23/05/1982
HMS "Argonaut"	23/05/1982

IA - 35 "Huanquero" (Argentina)

Funzioni: Polivalente; Motore 2IA-19 "El Indio" di 650 Hp (493 Kw); Raggio d'azione 1.570 Km; Velocità max 363 Km/h; Velocità di crociera 350 Km/h; Quota max 6400 m; Peso a vuoto 4.300 Kg; Peso max al decollo 6.200 Kg; Dimensioni lunghezza 13,98 m, Apertura alare 19,60 m, Altezza 3,70 m, Superficie alare 42m²; Armamento 2 mitragliatrici Brownig 12,7 mm, 4 bombe da 50 Kg oppure 8 razzi da 57mm; Fabbricazione prodotto da "Fábrica Militar de Aviones" in servizio dal 1953 al 1973.

Automobile "Anasagasti" mod. 1911 Argentina

Primo veicolo costruito in serie in Argentina dall'Ing. Horacio Anasagasti, "Precursore dell'Aeronautica Argentina", pilota aeronautico n°5 (25/05/1909), questa automobile prestò servizio nella poco creata Escuela Militar de Aviación (Scuola Militare di Aviazione) (10/08/1912). Fu utilizzata dall'Ing Jorge Newbery, dai professori e dalle prime autorità che costituirono la scuola.

MINI GLOSSARIO:

Pucarà: Città fortezza tipica delle popolazioni indigene dell'America Meridionale, gli Incas e gli Aimaraes, costruita in collina per vigilare le vallate di accesso e circondata da mura megalitiche concentriche.

Mamboretà: (Voce degli indios Guarani) Insetto ortottero, lungo circa 6 cm, di colore verde o grigio cenere simile alle nostre varietà dette "saltamartino", "saltapicchio", "cavallino del diavolo", ecc.

Costanera: Sta per "costiera", "litorale". A Buenos Aires corrisponde a una particolare zona della città sulla sponda destra del Rio de la Plata, destinata al passeggio, ai ristoranti (con la tipica ottima carne argentina) e ai divertimenti all'aria aperta.

COME REALIZZARE UN FORTINO

di Carlo Pecchi

DIORAMA CON FORTINO

Spesso e volentieri si ascoltano strani discorsi alle mostre, su metodi e materiali da utilizzare per realizzare la base per un diorama; medesimo discorso si ascolta per la realizzazione dei bunker o d'altri accessori.

Questa mia ricerca è partita appunto da queste chiacchiere, dandomi così lo stimolo per rifletterci sopra e poi, mettermi al lavoro.

LA BASE:

Per la realizzazione di una base per scenette o diorami a "peso zero" occorrono dei contenitori di polistirolo, per gelato, apparecchi hi-fi, o altro; una base di legno di dimensioni adeguate, confacenti con il vostro progetto, dell'acqua, della colla vinilica, delle garze per medicazione (possibilmente di formato quadrato, se in casa avete solo garza a rotoli va bene ugualmente, ma dovrete eliminare gli eventuali orli presenti nella confezione). Procuratevi inoltre un recipiente abbastanza largo per immergerci la garza dopo avere preparato la miscela di colla e acqua. Organizzate su di un tavolo tutto l'occorrente e preparatevi ad operare. Sulla tavoletta di legno disegnate prima il diorama per inquadrarlo meglio nella vostra mente. Disponete a vostro gradimento i contenitori di polistirolo, in modo da realizzare lo scheletro della struttura (foto 1). Impostando già a questo punto la precisa

ubicazione di trincee, fortini interrati, zone per i reticolati, la posizione degli alberi eccetera, incollate la struttura con Vinavil puro e lasciatela asciugare fino al giorno dopo. A questo punto, dopo avere fissato i vari pezzi della struttura alla basetta, e fra di loro (eventualmente i blocchi più grandi si possono ulteriormente fermare fra di loro con stuzzicadenti, avendo cura che a operazione terminata non sporgano dai profili dei vari elementi), si passa al fissaggio definitivo dei vari elementi che verranno coperti completamente da uno o più strati di garza imbevuta d'acqua e colla (maggiore è la concentrazione di colla più alta è la resistenza della copertura, ma inferiore è la malleabilità della stessa) (foto 2). Durante quest'operazione, dovrete prestare molta attenzione nel modellare immediatamente il tessuto per dargli subito la forma del terreno, in quanto rimediarsi a posteriori diviene complicato. Terminata questa fase attendete 24/48 ore che sia tutto completamente secco.

Ora sistemate gli elementi d'ambientazione scenica e fissateli in modo discreto, con un poco di colla, senza danneggiare molto la superficie del terreno, ma in particolare fissateli con criterio in base alla loro funzione. Per dare vita al terreno, dopo avere scelto il colore della polvere che dovrete applicare



Foto 1 - La struttura della base, fissata con colla prima della copertura realizzata con la garza. (foto Autore)

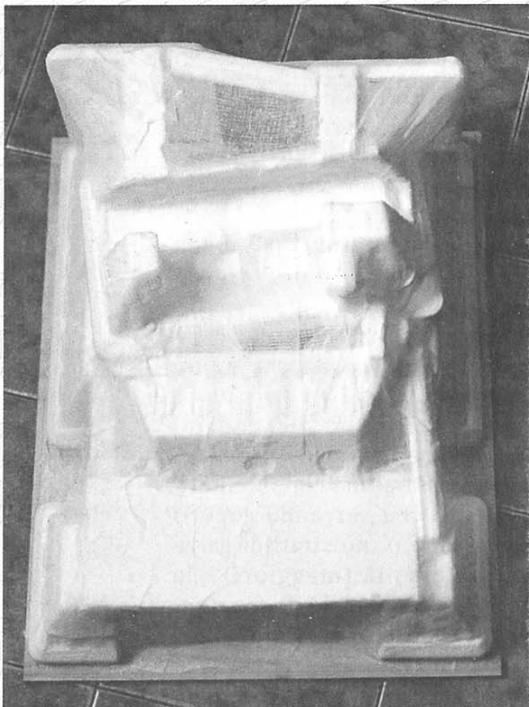


Foto 2 La struttura coperta con garza imbevuta di acqua e vinavil, mostra la sua compattezza. (foto Autore)

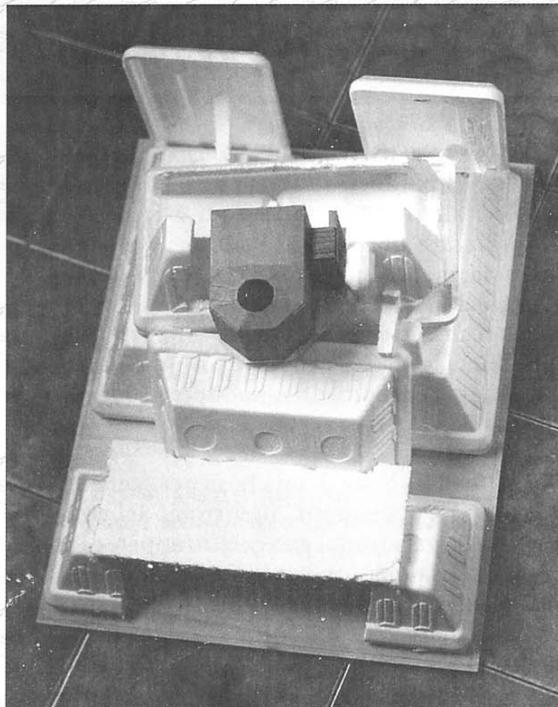


Foto 4 Il fortino viene messo in posizione prima di bloccare tutto con la garza. (foto Autore)

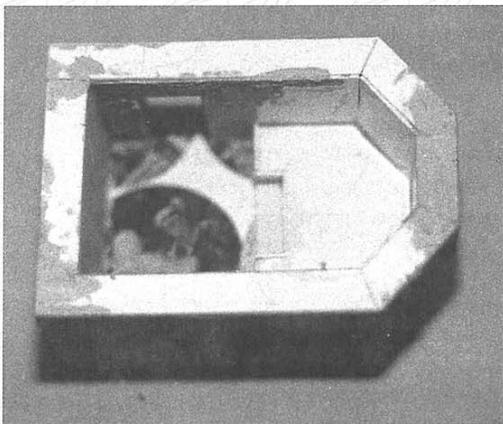


Foto 3 Il fortino in fase di costruzione con materiale di recupero. (foto Autore)

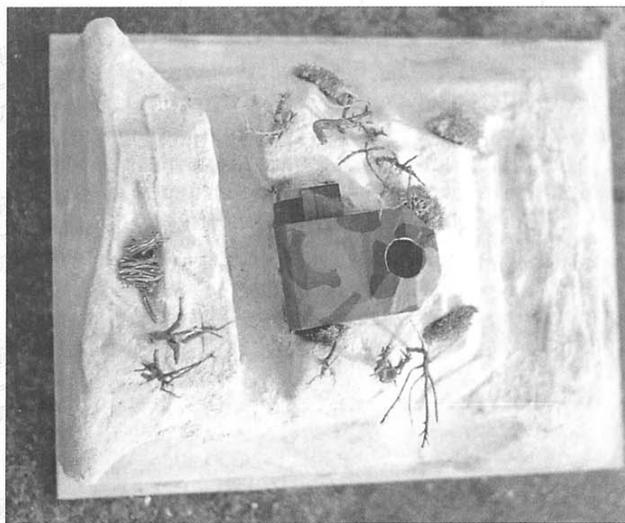


Foto 5 Vista dall'alto del diorama in via di ultimazione, arricchito con elementi scenici. (foto Autore)

sulla struttura, con un pennello largo circa due centimetri, distribuite una miscela composta da poca acqua e molto vinavil, diluita in modo da stendersi bene senza lasciare grumi. Quest'operazione vorrà svolta a poco alla volta, perché a colla fresca dovreste stenderci la sabbia, o la terra scelta da voi, che in quantità sufficiente coprirà l'intera superficie della scenetta e che una volta asciugata riprodurrà il terreno. Ad essiccazione avvenuta la polvere in surplus vorrà asportata. Chi volesse può realizzare il terreno in un

modo diverso, utilizzando (al posto della terra sulla garza imbevuta di acqua e colla come ho fatto io) una miscela di scagliola e acqua da stendere sulla garza secca, poi da colorare in seguito

IL FORTINO:

Per realizzare un fortino in casa non necessitano grandi cose; il materiale occorrente è il seguente: plasticard di spessore 1 mm in foglio, un tubetto di stucco e la solita colla liquida. La costruzione del bunker solo in apparenza risulta difficoltosa, mentre in

pratica è semplice. Preparate il foglio di plasticard su cui disegnerete (Tav.1) le varie pareti della costruzione. (La tavola rappresenta solamente le pareti esterne del fortino, per quelle interne regolatevi voi, ricordatevi che lo spessore delle pareti vorrebbe di circa 10 mm.)

La struttura è a poligono irregolare, con pareti verticali; sul lato sinistro, nella parte posteriore, si ricaverà una apertura delle dimensioni di una porta, protetta da un muro spesso 5 mm a forma di "L". La copertura del fortino non è completamente piana, la "cupola" posizionata anteriormente è a tronco di piramide irregolare a otto lati con al centro un foro circolare del diametro corrispondente a quello dell'anello di torre, relativo ad una delle cupole corazzate utilizzate sui carri Renault R-35 francese o Panzer II - F tedesco. La copertura nella parte posteriore sarà invece piana. Ho recuperato le due torri dalla preziosa banca pezzi. Quando avrete realizzato il pavimento, le pareti verticali e le avrete incollate assieme, ricopritele con un sottile strato di stucco ed otterrete così l'effetto cemento. Stessa operazione sarà da svolgere anche sulla parete interna della copertura, ovviamente prima di collocarla al suo posto; seccato lo stucco chiudete il bunker, attendete

che la colla secchi procedete poi alla medesima operazione sulle pareti esterne, così si chiuderanno le fessure e avrete modo di migliorare l'aspetto delle giunture nelle varie pareti di plasticard. Ricordatevi, in ogni caso, che non dovrete passare la carta vetrata sullo stucco se proprio non ce n'è bisogno: in questo modo

non si rovinerà l'effetto cemento. Alla fine, potrete volendo, mimetizzare, il fortino come ho fatto io, anche se è solo una dimostrazione di come si può mettere assieme un diorama.

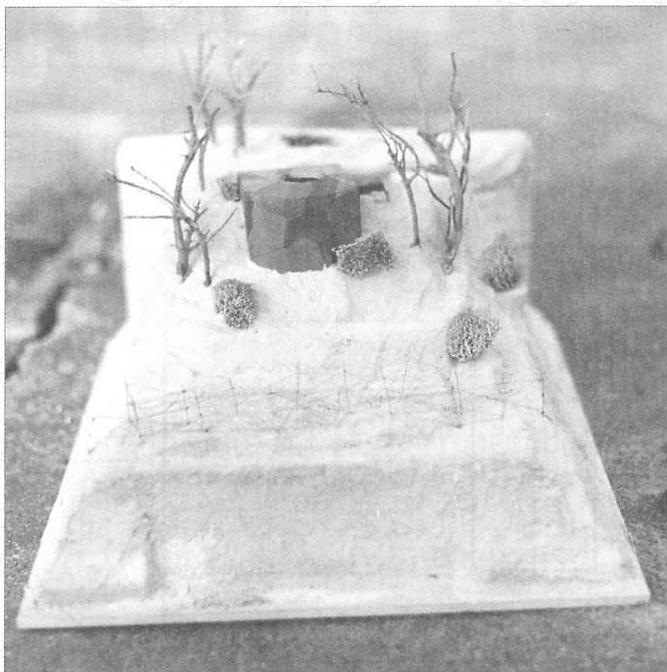
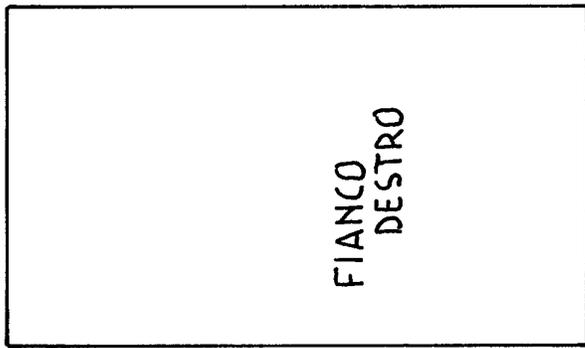


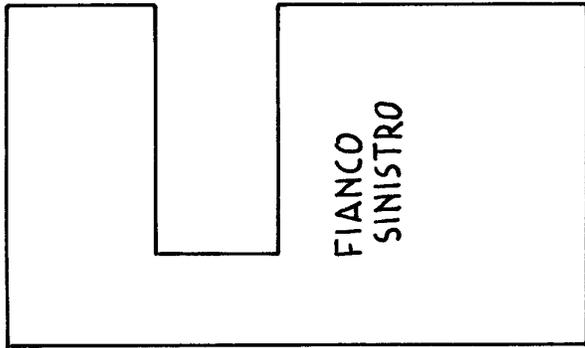
Foto 6 Vista frontale della scenetta, in primo piano il filo spinato. (foto Autore)



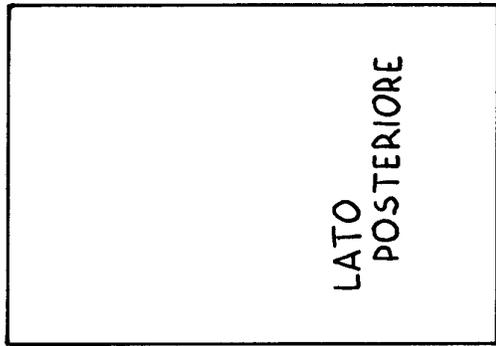
Foto 7 Vista generale della scenetta terminata, l'aspetto scarno si è reso necessario per fare osservare meglio i vari particolari scenici. (foto Autore)



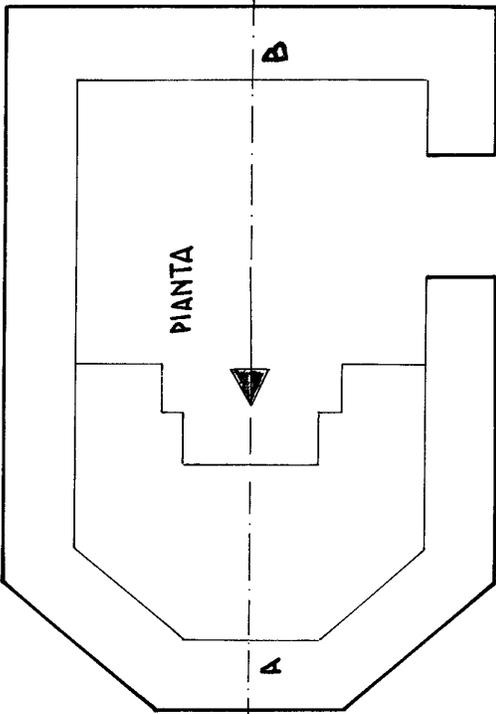
FIANCO
DESTRO



FIANCO
SINISTRO



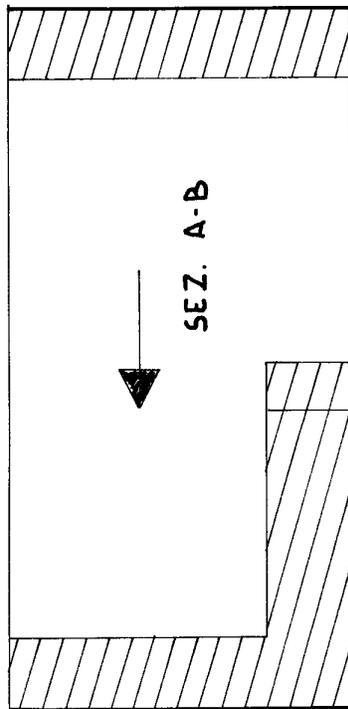
LATO
POSTERIORE



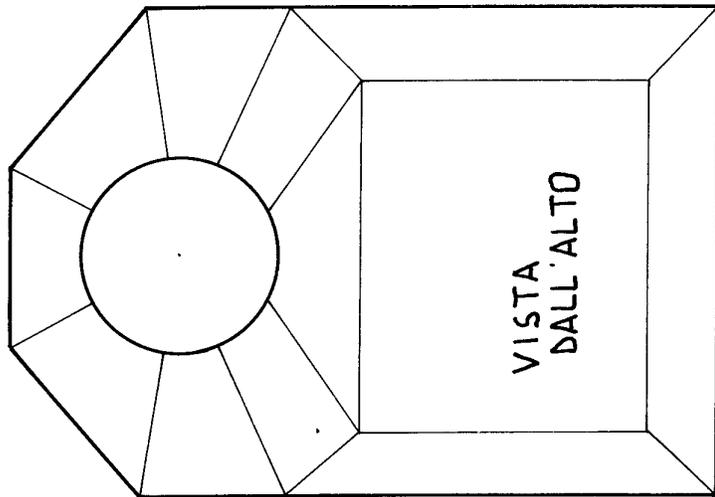
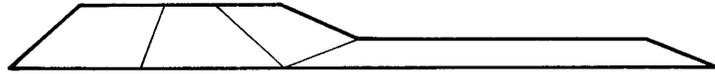
PIANTA

B

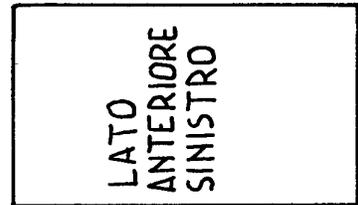
A



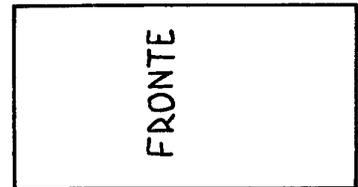
SEZ. A-B



VISTA
DALL'ALTO



LATO
ANTERIORE
SINISTRO



FRONTE



LATO
ANTERIORE
DESTRO

TAVOLA 1:

VISTA IN PIANTA, SEZIONE E
INGOMBRI ESTERNI DELLA
COSTRUZIONE
DISEGNI IN SCALA 1/35

RETICOLATI

DI CARLO PECCHI

RETICOLATI REALIZZATI CON PALINE DI FERRO E DI LEGNO

CAVALLI DI FRISIA IN LEGNO E IN FERRO.

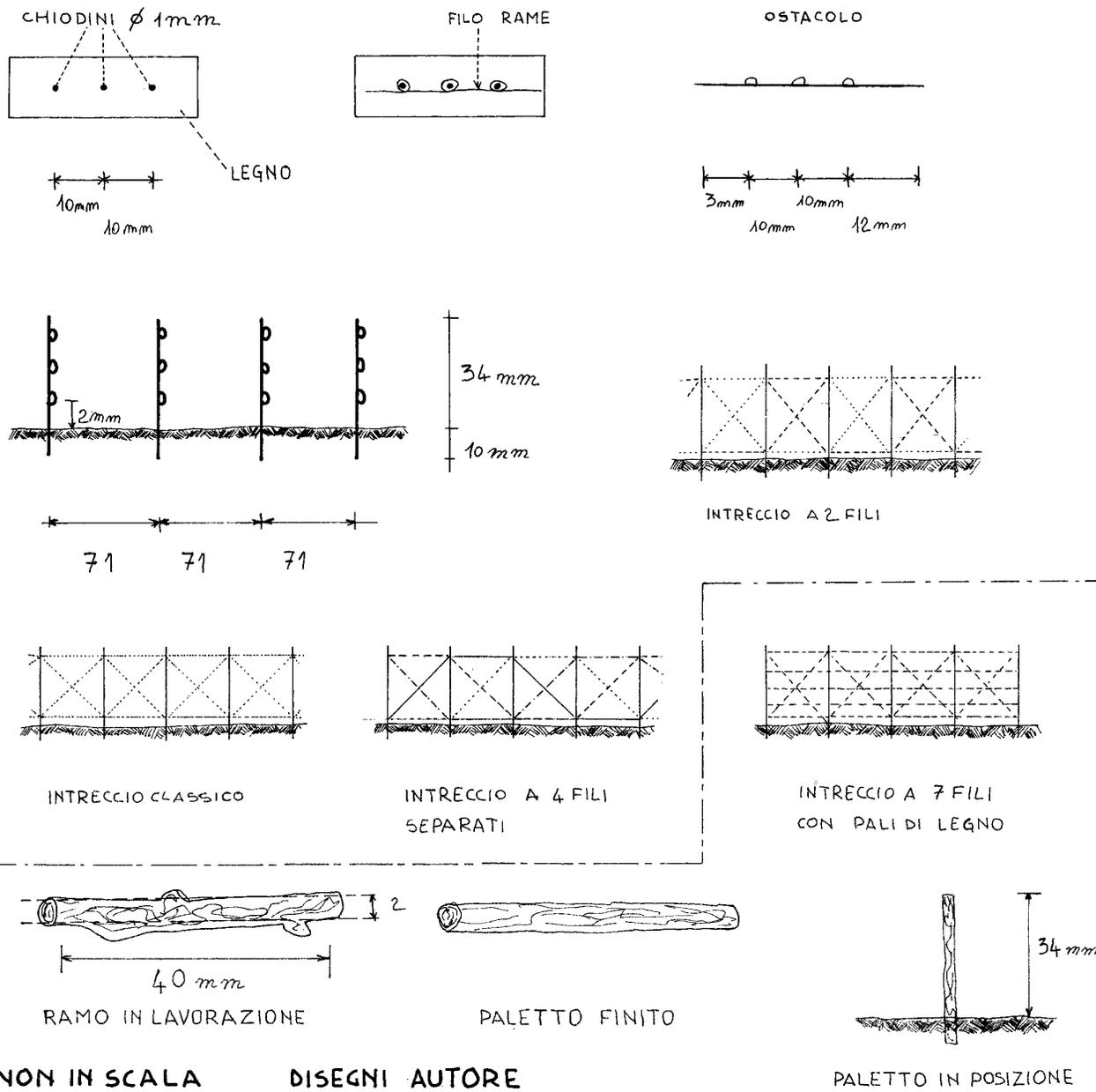
Per la realizzazione di reticolati con paletti di ferro occorrono i seguenti materiali:

- Una tavola di legno di 15x15 cm avente lo spessore di 1cm
- Tre chiodini d'acciaio aventi il diametro di 1mm

• Filo di rame del tipo utilizzato per le linee telefoniche o d'ottone con sezione identica.

Preparate la basetta di legno piantando i tre chiodini ad una distanza l'uno dall'altro di 10mm, facendo il possibile perché ad operazione conclusa gli stessi siano perpendicolari al piano del legno; terminata quest'operazione, si potrà procedere alla realizzazio-

TAVOLA RAFFIGURANTE LE MODALITA' DI COSTRUZIONE DEI PALETTI METALLICI PER LA REALIZZAZIONE DEI RETICOLATI DIFENSIVI SUL CAMPO DI BATTAGLIA LE DIMENSIONI IN MM SONO RIFERITE ALLA SCALA 1:35



PECCHI CARLO © 1999

NON IN SCALA

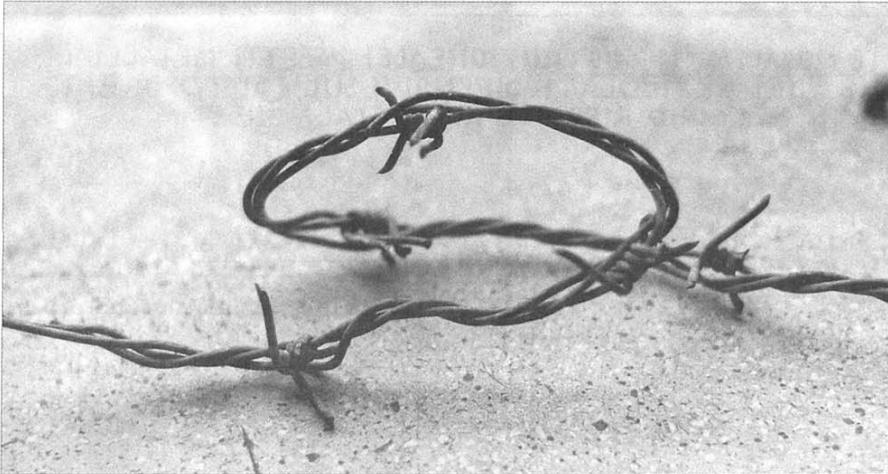
DISEGNI AUTORE

PALETTO IN POSIZIONE

ne dei paletti, con il filo metallico. Ricavate dal filo degli spezzoni lunghi circa 8/10 cm, quindi attorcigliate un pezzo di filo attorno ai chiodini facendo un solo giro per ognuno di questi, in modo da ottenere tre anelli consequenziali con alle due estremità due code di almeno 12mm. Dopo avere prelevato il "paletto" dalla mascherina, con un paio di pinze da elettronica (con il becco largo e piatto), baderete a schiacciare delicatamente gli anelli sia in verticale sia in orizzontale, in modo da ottenere l'uniformità del pezzo (altri dettagli li trovate nella tavola). Al momento della messa in opera dei paletti si consiglia di fissarli prima sulla base del diorama con un poco di stucco o scagliola; nel realizzare il plastico o la sce-

netta, ricordatevi che questi paletti di ferro devono essere piantati a 7 cm di distanza uno dall'altro. Nella realtà questi paletti sono piantati a 2,50 m uno dall'altro, e sporgono dal terreno 1,20 m.; nella tavola troverete le varie possibilità di sistemazione del filo spinato. Per realizzare reticolati con pali di legno occorrono i seguenti materiali:

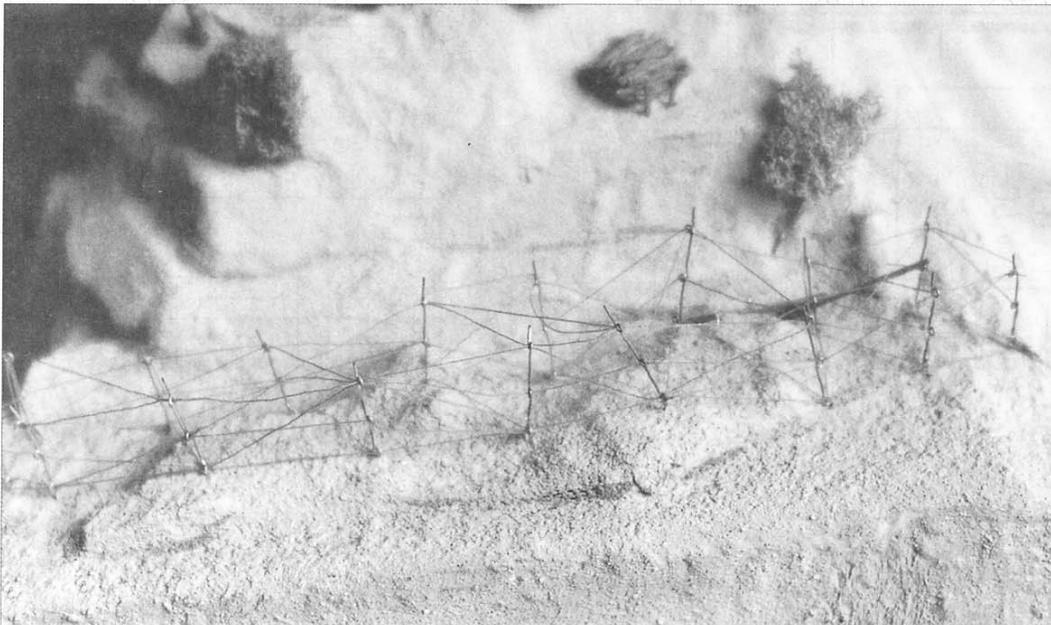
- ramoscelli secchi, di Quercia, Faggio, Castagno, in ogni modo non di legno chiaro come il Pioppo o Abete, del diametro di circa 5/6 mm con corteccia e i più lunghi che trovate. Lasciateli seccare se fossero umidi, pelateli rendendo la superficie relativamente levigata, tenendo presente che si tratta di legno lavorato a mano ed in fretta e non di materiale che esce dalla falegnameria. Al termine di questa operazione, avrete ricavato dei bastoncini di circa 2/3 mm di diametro. Non cercate di avere il medesimo diametro, non devono essere perfetti. La realizzazione dei reticolati con paline di legno segue le stesse procedure di quelli realizzati con paline metalliche. Medesime le distanze ed il tipo di filo, l'unica variante è data dalla presenza di picchetti di piccole dimensioni sfalsati rispetto ai pali che compongono la struttura portante del reticolato. (vedere le tavole) Per realizzare un Cavallo di Frisia in legno o in



Particolare di filo spinato, ricordo a tutti che questo filo spinato doveva essere zincato, per evitare la ruggine in quanto a detta degli esperti di riprese fotografiche aeree, il filo spinato arrugginito nelle fotografie si vede e di conseguenza rivela la presenza dei reticolati. (foto Autore)

metallo occorrono i seguenti materiali:

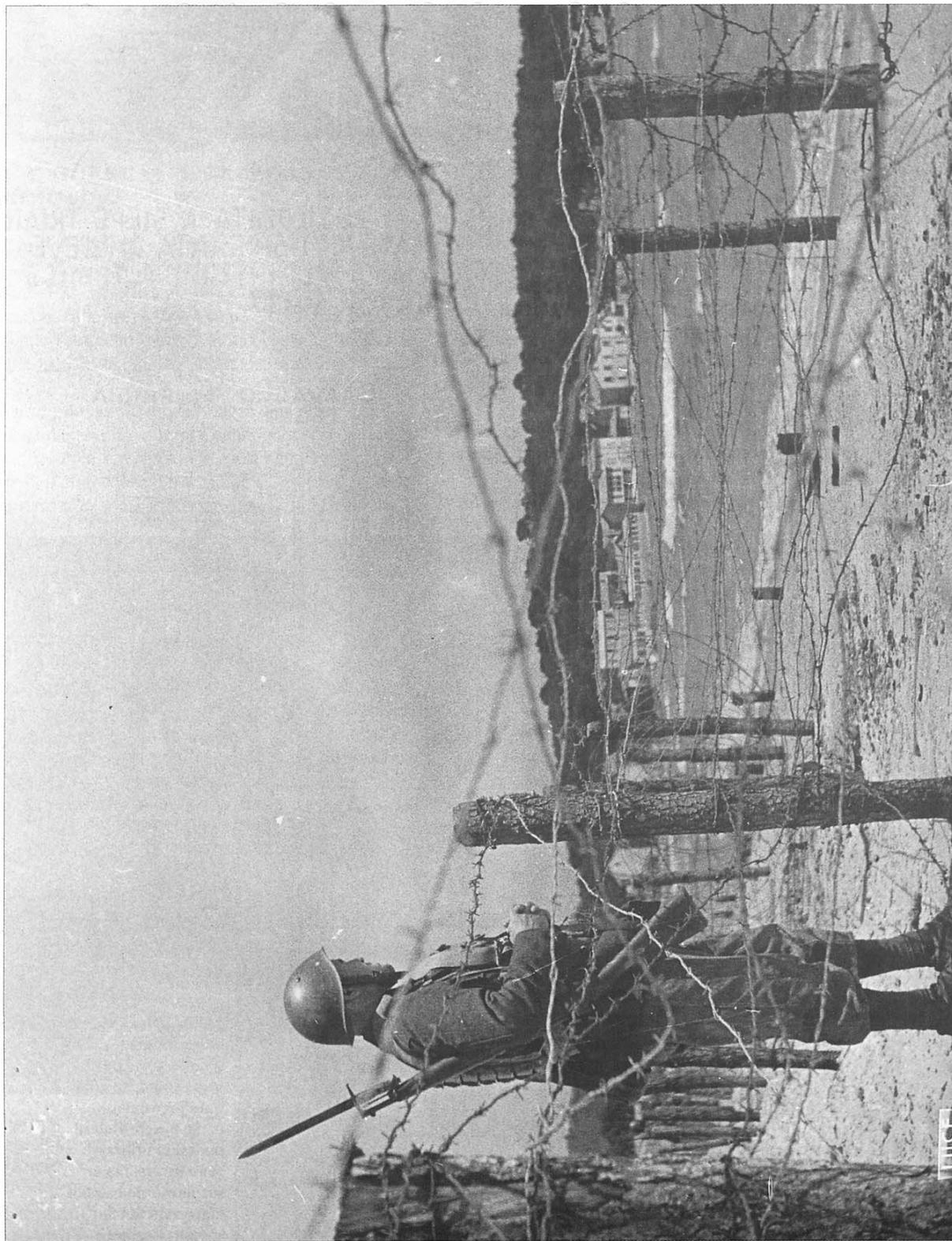
- pali di legno di lunghezza identica a quelli usati per i reticolati con l'aggiunta di un palo più lungo per la traversa (la lunghezza varia in base alla dimensione dell'ostacolo che volete realizzare); dovete solo stare attenti ad assottigliare un pelo di più i legnetti. Se invece vorrete realizzare i Cavalli di Frisia in ferro potreste utilizzare o del plasticard, oppure realizzando in lamierino di ottone i travi che compongono il cavallo. Le informazioni storico tecniche necessarie per



Reticolato realizzato seguendo le istruzioni e i consigli forniti nell'articolo per il filo spinato ho utilizzato filo di cotone grigio. Vorrei ricordare che chi utilizza il filo spinato fornito da alcune ditte in fotoincisione commette un errore piuttosto grave in quanto il filo spinato "stampato" è una invenzione americana del dopo guerra. (foto Autore)

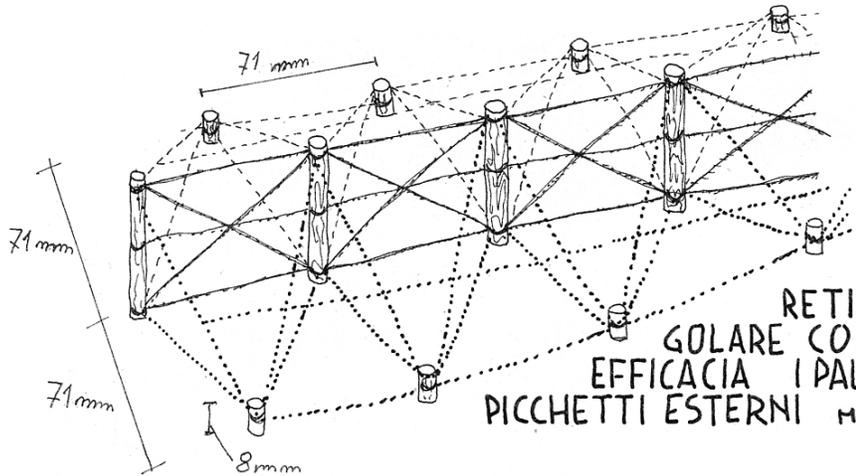
la realizzazione dell'articolo sono state tratte da: Nozioni di Fortificazione Campale per le scuole Allievi Ufficiali di Complemento ed. Ministero della Guerra Comando del Corpo di Armata 1930-VIII.



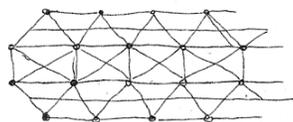
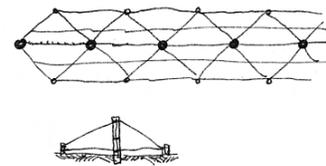


Reticolato di costruzione italiana a difesa delle nostre coste, come si vede è realizzato con pali di legno questo tipo di ostacolo è chiamato anche "ostacolo Passivo" (coll. Autore)

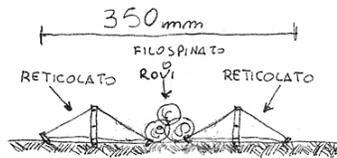
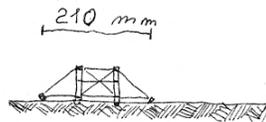
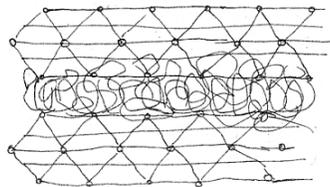
RETICOLATI REALIZZATI CON PALI DI LEGNO CON VISTE PROSPETTICHE E IN PIANTA



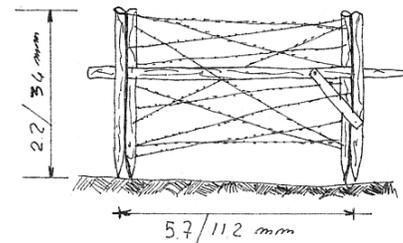
RETICOLATA A SIEPE TRIANGOLARE CONSIDERATA DI LIEVE EFFICACIA I PALI INTERNI ALTI MM44 PICCHETTI ESTERNI MM10



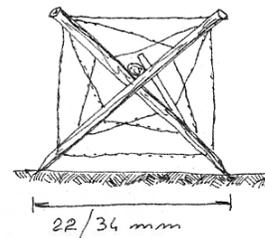
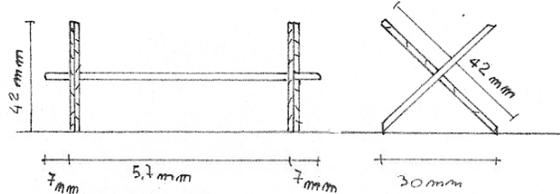
ESEMPI DI RETICOLATI COMPLESSI



IL CAVALLO DI FRISIA IN LEGNO



IL CAVALLO DI FRISIA IN FERRO



DIMENSIONI IN MM IN SCALA 1/35

NON IN SCALA

F. Cecchi, agosto 1999



Lubiana maggio 1941 apprestamenti difensivi realizzati dai serbi lungo il confine italo/jugoslavo, come potete vedere i materiali utilizzati sono diversi ma la sostanza non cambia l'intreccio del filo spinato è sempre minaccioso. (coll. Autore)

F7F TIGERCAT

di Rudy Lemmi

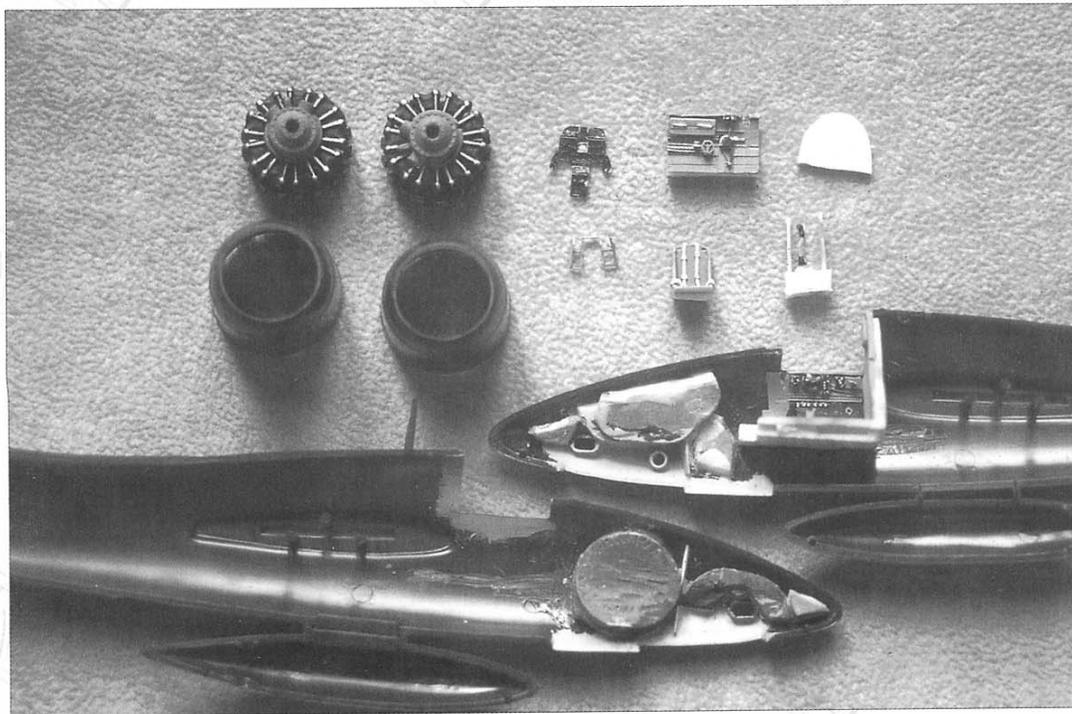
F7F TIGERCAT, UN ELEGANTE BIMOTORE

Era dal 1986 che avevo la scatola di montaggio della Monogram Heritage Edition, un modello in scala 1:72 che aveva già diversi anni sul groppone ma che mi piaceva molto e che comunque, nonostante l'età dello stampo, ben coglieva la linea di questo potente bimotore della Grumman.

Purtroppo questo modello degli anni 60 era completamente senza interni e con il pilota che avrebbe dovuto essere appiccicato alla paratia posteriore dell'abitacolo ed io, ormai, se non faccio gli interni non sono soddisfatto (vedi la S.P.A. sul

Avevo pertanto acquistato due motori Pratt & Whitney R 2800 in metallo bianco dell'Aeroclub (articolo E068) ma l'interno della cabina dovevo autocostruirmelo (faccenda piuttosto lunga) e così quando ho visto che l'Aires aveva prodotto il set in resina/fotoincisione per gli interni dell'F7F (articolo 7012) non ho atteso oltre, e l'ho comprato.

Ho cominciato dalle capottature da cui bisogna asportare il "frontespizio" dei due motori ricavando così il posto per poter posizionare i due P.W. R 2800 che essendo in metallo contribuiranno anche



interni del modello con le NACA vuotate ed i nuovi motori ed evidenziazione della quantità di piombo necessaria per il contrappeso

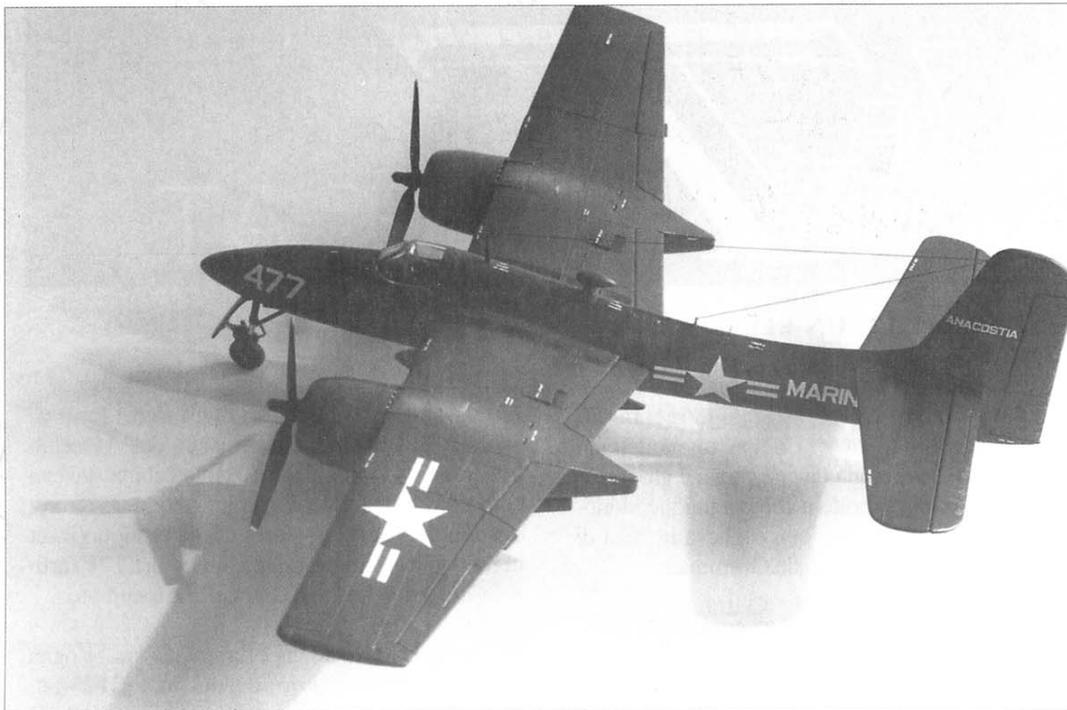
Flash n. 158), anche se poi solitamente, chiudo le capottine per poter osservare l'esatto profilo dell'aereo.

Oltretutto i motori erano stampati insieme alle capottature e questo è ormai inaccettabile (per chi non lo vuole accettare) mentre, con una soluzione stranamente mista, la maggioranza delle pannellature erano in rilievo (e così sono rimaste per non impazzire eccessivamente) tranne quelle principali che erano incise.

a formare il contrappeso che permette all'aereo di rimanere sul carrello anteriore senza dover usare quell'orribile supporto trasparente (pezzo n. 31) fornito nella scatola.

Ho fatto quindi dei buchi con il trapanino elettrico in corrispondenza delle testate dei cilindri fino a togliere tutto il "grosso" e poi con lima semitonda (o con una fresa se si ha la mano molto ferma) e la carta abrasiva, stando bene attento a non rovinare il bordo d'entrata, ho reso continuo e liscio l'inter-





no della NACA, rendendolo atto a ricevere i motori metallici.

A questo punto era indispensabile fare le prove a secco di bilanciamento aggiungendo nel muso, che poi è costituito dal vano carrello anteriore, tutto il piombo necessario, che è tanto, ma non credo si possa fare diversamente, a meno che non si voglia usare un metallo con peso specifico più alto (come radio o uranio, sconsigliabili entrambi per via di alcune loro caratteristiche poco raccomandabili) oppure preparando una base su cui incollare il

modello.

Ho poi aperto la busta della Aires e ho assemblato i sette pezzi in resina (ci sono due collimatori alternativi) ed i 24 pezzi fotoincisi (se qualcuno riesce a usarli tutti è un mago!) non senza aver fatto diverse prove a secco per evitare di avere dei problemi al momento della chiusura delle due semifusoliere; gli interni, a parte il cruscotto nero, li ho colorati con il verde Humbrol 120.

Sono passato quindi al montaggio delle gondole



motori con il carrello principale a cui bisogna aggiungere il compasso antitorsione ed i fili dei freni; i più bravi possono dettagliare i pozzetti dei carrelli ma io non l'ho fatto perché già quello anteriore è inevitabilmente compromesso dalla presenza del piombo di bilanciamento e perché dettagliare i pozzetti non è il massimo della soddisfazione, almeno per me.

Prima di colorare i motori ho dovuto ricavare, con il solito trapanino, il foro per l'asse dell'elica ed eseguire delle prove a secco (e dai!) perché è necessario predisporre uno "spessore" per collegare il motore stesso alla gondola facendo in modo che arrivi alla giusta distanza rispetto al bordo d'entrata della NACA; dopo aver colorato i motori li ho fissati agli "spessori" e questi alle gondole (usando la colla epossidica) e poi le gondole alle semiali senza le armi che, contrariamente a quanto indicato nelle istruzioni, conviene installare per ultime.

Chiuse le semifusoliere con il carrello anteriore, a cui si deve aggiungere il compasso antitorsione,

minimo uso di stucco) ho mascherato la capottina e dopo qualche settimana, (perché capitano sempre delle cose più urgenti che ti fanno rimandare il tuo hobby) ho verniciato l'aereo utilizzando l'acrilico Gunze Sangio H54 Navy Blue, anche per le gambe dei carrelli e per l'interno dei portelli.

Dopo qualche giorno mi accingo a collocare le decals che erano già lucide ma, guardandole controluce, mi accorgo che il film di sostegno è troppo spostato per cui almeno due punte per ogni stella e parte dei numeri sono fuori dal film; provo comunque con una coccarda ma la parte fuori film si sfarina (e poi è bianca sul blu, e si vede come un flash in una notte buia).

La prima idea che mi viene in mente è quella di guardare sul catalogo Hannant's che (gli inglesi sono così precisi!) prima dell'elenco dei fogli di decals ha l'elenco dei vari tipi di aereo con il rimando al foglio di decals corrispondente con marca e numero di serie ma l'F7F in 1:72 non è nemmeno nominato (in compenso per F-4 e Bf.109 ce ne sono a vagoni).



ho tolto il serbatoio ventrale (perché volevo riprodurre l'esemplare "bianco 462" tutto tirato a lucido la cui foto a colori si può vedere a pag. 84 del libro "War eagles - global air war in original color" di J. L. Ethell e W. M. Bodie) e stuccato di conseguenza la fessura che si era formata, ma non sapevo ancora che le cose non sarebbero andate così.

Dopo aver incollato la capottina, le ali e gli impennaggi alla fusoliera (con un sorprendente

Poi mi ricordo di aver visto che la Revell ha messo in commercio un Tigercat che dalle foto della scatola sembra il vecchio Monogram, lo compro (23.000 lire) a scatola chiusa perché i box Revell sono sigillati, e quando apro la scatola trovo proprio il vecchio modello, ancora stampigliato come Monogram, che in compenso però offre la possibilità di realizzare due tipi di F7F-3... ma che strano... è lo stesso modello (anche se in alcuni pezzi si vede che lo stampo è invecchiato) ma sulla scatola c'è scritto F7F-3P (?).

**F7F volante
fotografato
all'Air Show di
Sion (CH) il 24
giugno 1989**



Un immediato ricorso all'In Action n. 79 della Squadron/Signal, dove ci sono due foto che riproducono proprio le due livree proposte dalla Revell mi conferma che sono decorazioni per due F7F-3P ma mi mostra anche le differenze tra i due modelli, che non sono tante e neanche tanto difficili da realizzare... se uno non avesse già montato e colorato il modello (accidenti!).

Comunque sono da realizzare 5 pannelli quadrati che coprono gli alloggiamenti delle macchine da ricognizione, due antennine abbinata supplementari, un radiogoniometro carenato, squadrare le punte delle eliche e colorare il pannello antiriflesso in nero; bisognerebbe aggiungere uno specchio in cabina sul pavimento a sinistra della barra, ma ho già chiuso la capottina.

In aggiunta l'aereo ha il serbatoio ventrale e quindi non mi resta che riprenderlo e, visto che ci sono, apporto qualche miglioria agli attacchi.

Con molta delicatezza, e difficoltà, incido i cinque pannelli ed il risultato pur non essendo perfetto, è accettabile, la carenatura del radiogoniometro la ricavo da un Texan Heller di cui ho due scatole da montare, mentre il supporto lo devo autocostruire utilizzando il modello Revell per fare le prove.

Passo quindi all'applicazione delle decals che riproducono un esemplare dei Marines della N.A.S. di Anacostia probabilmente intorno al 1950; nel foglio ci sono anche un sacco di stencils ma preferisco riprodurle con un Rapidograph 0,1 mm caricato con china bianca; faccio notare che potrebbe esserci un'osservazione da parte dei soci

più attenti sulla collocazione delle coccarde in fusoliera (potrebbero essere posizionate allineate con il nome MARINES) ma la foto dell'aereo originale non consente di vedere questa posizione e le istruzioni sono contraddittorie.

Non sono un gran "sporcatore" di aerei, in questa scala si rischia sempre di eccedere, ma lo sporco degli scarichi ho dovuto riprodurlo (solo perchè non sono riuscito a fare l'aereo nuovo di fabbrica) ed ho utilizzato un po' il nero ed un po' il dark yellow XF60 della Tamiya, visto che nelle foto in B. N. spesso le striscie sono chiare ed anche nelle foto a colori di altri aerei (P-38) si vede che sui colori nero o blu lo sporco dello scarico vira verso il giallo sabbia.

Infine applico i particolari: le ruote leggermente limate per simulare il peso, il portello del carrello anteriore, le quattro mitragliatrici alari, il radiogoniometro, il tubo di Pitot, i fili delle antenne.

Tutto questo per ricavare un modello decente da un vecchio kit, ma ovviamente con un supplemento di pazienza e di abilità si può fare di meglio, ognuno di noi può scegliere il livello di riproduzione cui tendere nella realizzazione dei propri modelli.

Ricordo inoltre che lo stesso modello è stato oggetto di una recensione di Aldo Zanfi nel Notiziario n. 2/1988, assieme all'In Action n. 79 sopra citato, con profilo e pianta della versione F7F-2D biposto ed a cui rimando per l'elenco della poca bibliografia disponibile.

Mondial de la Miniature ²⁰⁰⁰

MONDIAL DE LA MINIATURE 2000

Dal 16 al 18 Giugno 2000 si e' svolta a Parigi presso l'Espace Auteuil (un vecchio mercato coperto ristrutturato in prossimità del Parco dei Principi) la mostra concorso "Mondial de la Miniature 2000".

A fare da cornice al concorso vi erano gli stand di note riviste specializzate quali REPLIC, WING MASTER, STEEL MASTER, TODO MODELISMO ed altre testate. Numerosissima la presenza dei negozianti, artigiani e figurinisti di levatura mondiale: AJP, TMA, HI TECH, AZUR.... che presentavano le loro ultime realizzazioni.

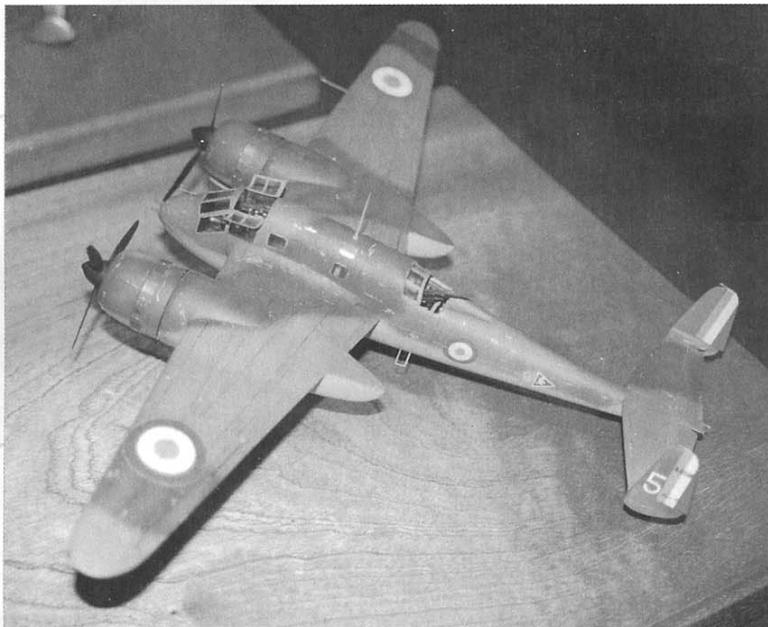
Nonostante il gran caldo, il richiamo della manifestazione è stato elevato e si doveva far la coda per entrare !

Questo concorso, nato principalmente per i figurinisti, negli ultimi tre anni è stato aperto anche agli aeroplani ed ai mezzi militari.

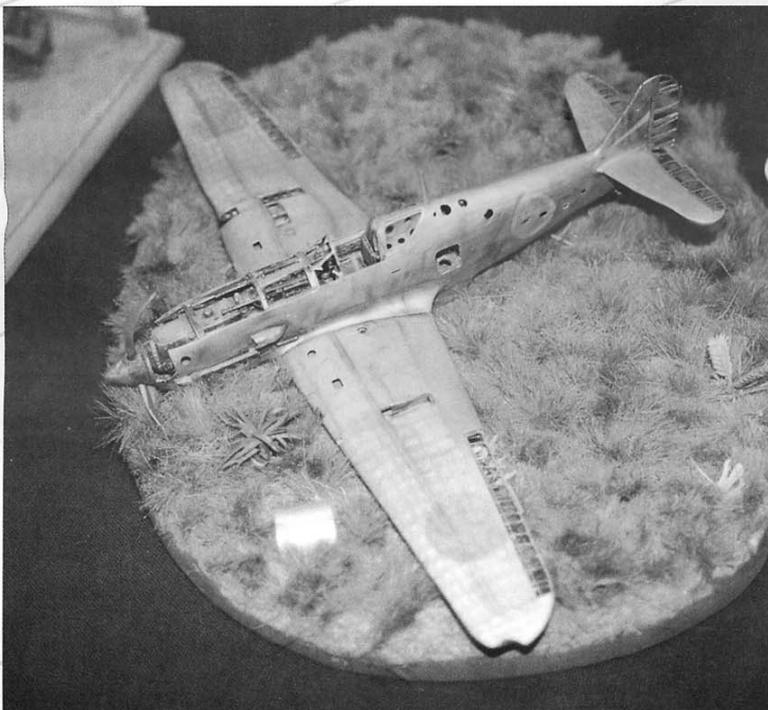
I modelli di aerei e veicoli militari, sicuramente in numero inferiore ai figurini, avevano un livello qualitativo elevato. Erano presenti noti modellisti provenienti dalla Spagna, Italia, Belgio e, naturalmente, Francia.

Invitato in qualità di giudice per il settore aeronautico, insieme ad altri quattro amici provenienti da altre Nazioni, abbiamo compilato le schede di valutazione dei modelli preselezionati per l'assegnazione delle medaglie. Confortante il risultato finale che portava valori concordi di giudizio, segno di perizia e competenza nelle valutazioni. Quando vedremo operare una giuria professionalmente competente in materia anche in Italia?

Alcune note statistiche per il settore aeronautico riguardo a scale e soggetti: 1' 80% degli aeroplani era in scala 1/48 seguiti da un 15% in 1/72 ed un 5% in 1/32. Quasi tutte le riproduzioni erano di soggetti ad elica, pochissimi i velivoli a getto.



Un Breguet 693 francese della FM in scala 1/48 (foto Rosso Edoardo)

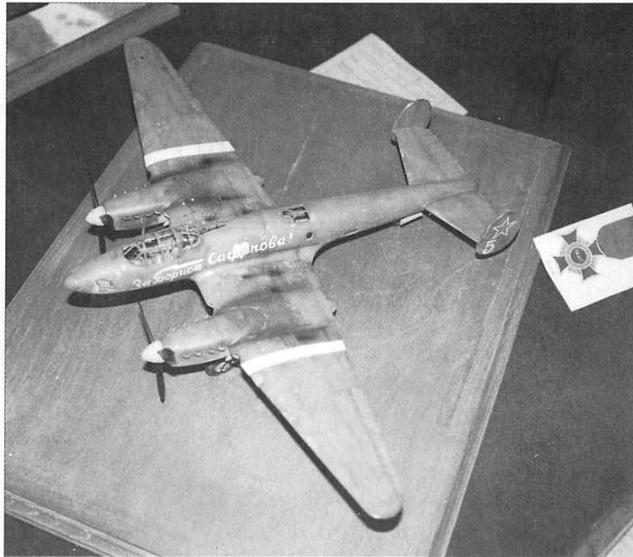


I resti di un Kawasaki Ki.61 Hien (Tony) giapponese dell'Hasegawa in scala 1/48 (foto Rosso Edoardo)

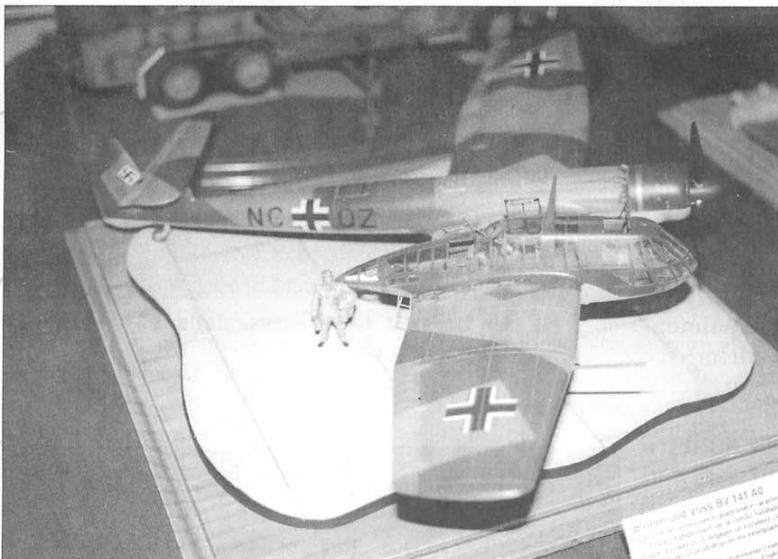
Spero che queste brevi righe e le foto allegate suscitino l'interesse dei lettori e li invito caldamente a partecipare all'edizione del 2001. Sarà un buon motivo per fare una gita a Parigi e poter vedere dei bei MODELLI !!

Edoardo Rosso

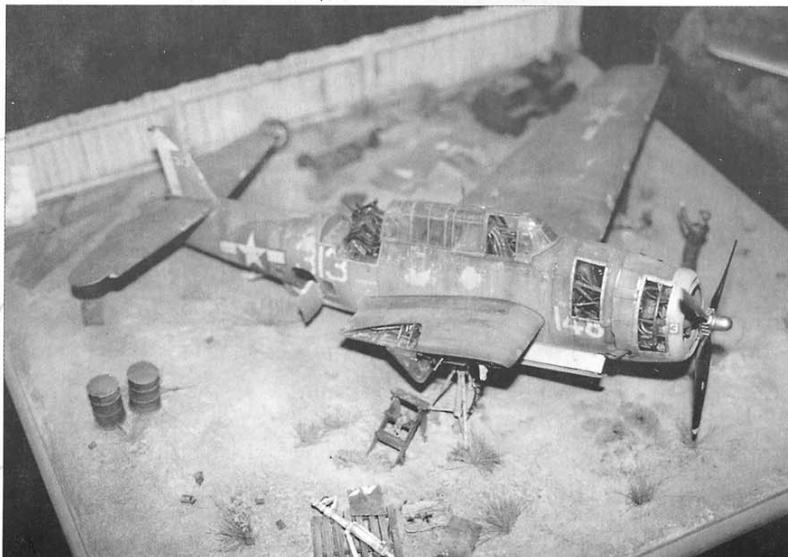
I.P.M.S. Torino # 383



a destra un Petlyakov Pe-2 russo in scala 1/48 della MPM (foto Rosso Edoardo)



un Blohm und Voss BV 141 della MPM in scala 1/48 (foto Rosso Edoardo)



un Grumman TBF 1 Avenger della Accurate Miniature in scala 1/48. (Foto Rosso Edoardo)