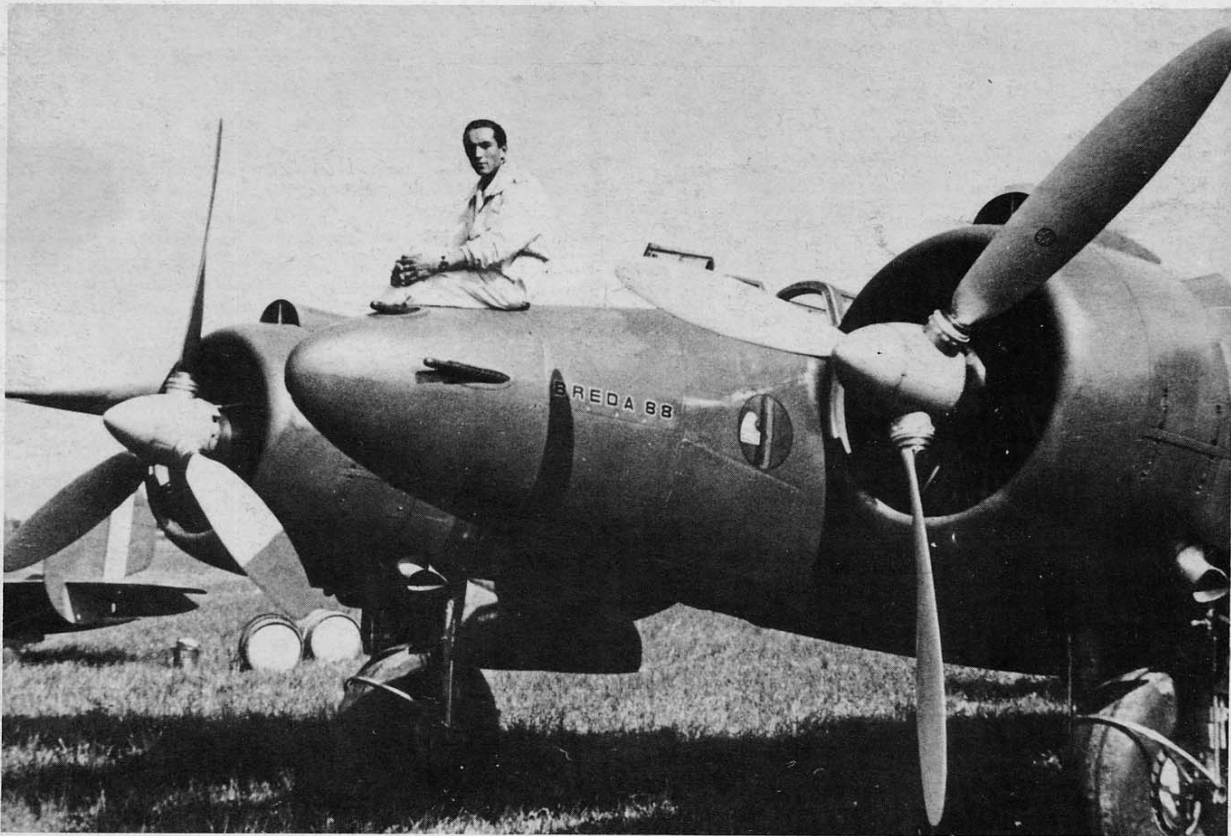




IL NOTIZIARIO

VOL. 12 NO. 2 - 1981



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

EDITORIALE

Questo Notiziario è il secondo del 1981. Esce a fine anno e, come al solito, in ritardo. Inutile recriminare perchè le ragioni le conosciamo tutti. Pensiamo perciò al futuro. Le tessere sono pronte e siamo già in grado di iniziare la campagna rinnovi per il 1982. Le quote rimarranno invariate. Cerche remo di evitare aumenti incrementando le nuove iscrizioni e convincendo i vecchi soci a riavvicinarsi all'unica associazione internazionale di plastimodellismo esistente in Italia!! Varie iniziative sono in cantiere. Con la collaborazione del Centro di Milano a Novegro, in occasione della mostra annuale, avrà luogo un meeting dei direttivi delle branche di varie nazioni. Sarà quindi la prima mostra concorso a carattere mondiale dalla fondazione dell'IPMS. Adesioni sono già per venute. Forniremo altri particolari nei prossimi Flash. Le copertine dei prossimi quattro Notiziari saranno a colori. Non per merito nostro ma grazie alla collaborazione della STEM-MUCCHI che, a scopo promozionale, ci ha ceduto l'uso di alcuni clichè e stampato gratuitamente riproduzioni provenienti da sue pubblicazioni.

In questo numero troviamo in copertina una bellissima riproduzione del Breda 88 del 5° Stormo. Segue la seconda puntata sull'M-113 di Raimondo Pecchi con varie foto e una grande tavola per apportare modifiche sulla scatola base per costruire una variante del tipo in uso nell'esercito italiano. Un articolo sugli Spitfire con motore Griffon di Alberto Zanfi, versione delle più interessanti e significative di questo livello così famoso, tavole e fotografie semplificano i lavori di modifica da apportare. Il servizio sul Br.88 è opera di Sergio Ricci del Centro di Vigevano. Inutile ogni ulteriore e particolare commento perchè le riproduzioni sono nitide ed esplicative. Vi è poi il Cessna 0-2 dell'Italeri in scala 1/48 ricavato dagli stampi della Testors americana che la ditta bolognese ha intelligentemente rilevato. Una recensione sull'M-106 della Tamiya, recentemente uscito, sempre di Pecchi, e... finalmente un articolo sui figurini: I Dragoni del Re 1814 di Maurizio Boverio, direttore del Centro di Milano. L'altro carrista del Centro di Modena illustra l'autocarro italiano della II G.M. "Dovunque 35 Protetto". Il Notiziario chiude con l'English Summary e recensioni di libri dovute a Paolo Francois e Nicola Pignato. Ricordiamo che con questo numero i soci stranieri riceveranno un sunto in inglese degli articoli. Le nostre pubblicazioni sono molto apprezzate all'estero e le vendite si stanno incrementando notevolmente.

GIORGIO PINI

IN COPERTINA

In questa bella immagine di un Ba.88 del 5° Stormo, 7° Gruppo, 76a Squadriglia, del periodo prebellico si possono notare alcuni particolari interessanti. Le ogive (verniciate con un colore chiaro che però non siamo in grado di precisare) mostrano la loro particolare forma e così pure i tubi di scarico e le prese d'aria (col sottile setto divisorio del flusso) sopra le gondole dei motori; da notare la struttura attorno alle ruote del carrello. La colorazione è verde oliva scuro uniforme ad eccezione delle superfici inferiori in grigio azzurro (sono i colori che sarebbero poi divenuti i numeri 2 ed 1 rispettivamente nella "Tavola 10"); le pale delle eliche sono alluminio e su esse sono ben visibili i marchi di fabbrica circolari; la scritta "Breda 88" è nera con contorno bianco ed in coda non vi è più il tricolore prebellico, ma una semplice striscia bianca con lo stemma sabauda. (foto G. GARELLO)

Dalla Redazione

Non abbiamo per fortuna notato grossi "orrori" e sviste nel precedente "M" se si esclude la mancanza delle didascalie ai disegni dell'L-6: rimedieremo appena possibile. Da notare invece con soddisfazione la buona qualità della riproduzione tipografica delle foto (ci sono giusto un paio di eccezioni dovute alla cattiva qualità degli stessi originali) che speriamo si mantenga in futuro. L'articolo sull'L-6 mi fa venire in mente un paio di cose: 1°) Scarseggiano gli articoli di una certa consistenza sui mezzi terrestri militari italiani: d'accordo che sui soggetti più "facili" sono già state fatte ottime ricerche, ma su molti altri, ad esempio quelli del secondo dopoguerra, non dovrebbe essere impossibile procurarsi documentazione; cominciate ad esempio a chiedere ad amici e parenti di mostrarvi le loro foto ricordo del servizio militare.

2°) Lo sapevate che spesso gli articoli pubblicati sono di ex-soci? In fatti per numerosi motivi spesso intercorre un lungo periodo fra la consegna del primitivo articolo da parte magari di un neo-iscritto e la sua effettiva pubblicazione sul "M": così accade che il socio inizialmente entusiasta pensa di essere vittima di qualche oscura censura e purtroppo può arrivare a non rinnovare più l'iscrizione. Il fatto è che per quanto possibile, si cerca di pubblicare sulle costose pagine del "M" articoli che siano ben curati e completi, che rimangano validi anche fra, a.e., 10 anni quando a qualche socio verrà voglia di farsi un modello proprio del soggetto dell'articolo. Allora quasi sempre l'articolo originario passa per più mani: un socio aggiunge qualche foto, un altro contribuisce con alcune note storiche, altri migliorano i disegni ed infine chi scrive mette insieme il tutto, preparando didascalie, impaginando testo e disegni, etc. Si può allora ben capire come tutte queste fasi richiedano a volte molto tempo: in generale un articolo è pubblicato tanto prima quanto più è completo ed ordinato. E' per questo che consiglio ai soci "scrittori" di lavorare in collaborazione sin dall'impostazione di un articolo: si ottengono i migliori risultati e nel minor tempo. Inoltre articoli già pronti possono slittare di 2 o 3 "M" (che, visto il nostro lento ritmo di pubblicazione, rappresentano molti mesi) perchè o per lunghezza o per il contenuto non si "incastrano" con gli altri articoli dello stesso numero del "M". Comunque assicuro agli interessati che, dopo attese più o meno esasperanti (!!), tutti gli articoli verranno pubblicati. Ad esempio ora sto aspettando che articoli sul G.50 NAVALE e sui seggiolini eiettabili tornino dalle rispettive trasferte a Torino e Alessandria "abbelliti" e pronti alla stampa. Un'ultima cosa: stranamente mancano servizi sui velivoli militari più recenti. Non c'è nessuno che vuole suggerire qualche schema di colorazione particolare o magari dare qualche migliaio di consigli su come fare ad ottenere un bel Phantom con tutte le antennine, bitorzoli e stencils al loro posto? G.V.

in redazione

**CARLO R. PECCHI ARMANDO ROSSI
MAURIZIO GUERRI GIANLUCA VARONE**

DIRETTORE RESPONSABILE: GIORGIO PINI

AUTORIZZAZIONE TRIBUNALE DI MODENA: RICHIESTA

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci IPMS.
Vendita vietata. Riproduzione vietata.

All contents strictly copyright.

Gli articoli firmati rispecchiano le idee personali dell'autore e non necessariamente quelle della Direzione e Redazione Nazionale de l'IPMS
Opinions expressed in signed articles are those of the Author and not IPMS.

I.P.M.S. - ITALY
CASELLA POSTALE 182-41100 MODENA FERROVIA
ITALIA

INDICE

M - 113 2a PUNTATA.....	PAG. 1
"SPIT & GRIFFON" A BASSA QUOTA.....	PAG. 8
BREDA 88.....	PAG. 13
CESSNA 0-2 ITALERI.....	PAG. 19
M - 106 TAMIYA.....	PAG. 23
I DRAGONI DEL RE 1814.....	PAG. 24
IL DOVUNQUE PROTETTO.....	PAG. 26
PEZZI DA MUSEO.....	PAG. 28
LIBRI - BOOKS.....	PAG. 29



In questa seconda puntata sul Veicolo trasporto truppe M.113 vorrei darvi qualche indicazione su come effettivamente costruire un modello di un esemplare italiano. Pur senza pretendere che questo mio articolo dica tutto quello che ci sarebbe da dire, vi consiglio di fare attenzione al testo che segue di pari passo le istruzioni di montaggio allegate al kit Tamiya.

MONTAGGIO: - Motore: (cfr. istruzioni punti 2,3,4). Il motore che troviamo dentro la scatola di montaggio costituisce già una buona riproduzione: con un pò di buona volontà ed osservando attentamente alcune delle foto pubblicate qui e nella precedente puntata si può realizzare un motore molto migliore. Invece riguardo al vano motore le modifiche da apportare sono davvero poche (vedi foto).

- Posto del pilota: (cfr. istruzioni punti 4-6). In questa parte dell'interno dell'M.113 estese sono le modifiche da apportare ed i particolari da aggiungere: studiate attentamente foto e disegni.

- Alloggio personale: Qui il modellista si scontra col problema dei "divanetti". Questo è un punto in cui emergono le doti dei più bravi in quanto dei pezzi forniti dalla scatola Tamiya vanno tenuti solo i N.46 e 47: a questi toglieremo i piedini solo se i seggiolini vengono riprodotti ripiegati. Tutto il resto vuole autocostruito: vi ricordo che i seggiolini vanno corredati di cinture di sicurezza e di cuscini. Un discorso un pò complesso va fatto per il lato sinistro del vano d'alloggio del personale: ci si deve infatti comportare diversamente per ognuna delle 3 versioni. **Versione a benzina:** minime sono le modifiche poiché c'è solo da aggiungere il dispositivo di apertura della rampa posto in fondo al carro, sotto al divanetto di sinistra.

Versione DIESEL: bisogna cambiare il serbatoio e modificare il parafrangente posteriore sinistro. **Versione con radio:** va installata la radio sia sul lato sinistro che sul lato del carro (vedi foto e disegni). Sul lato destro degli interni non vi sono da fare lavori particolari. Sulla parete in fondo al carro vanno invece aggiunti l'estintore di riserva ed il tubo di sfiato della pompa di drenaggio posteriore (vedi foto).

- Seggiolini del capocarro e del 2° pilota: (cfr. istruzioni punto 8). Per ottenerli di buona fattura vanno rifatti in plasticard (vedi foto).

- Pareti del comparto motore: (cfr. istruzioni punto 8). Queste nella faccia interna delimitante il vano per l'equipaggio vanno modificate come segue: Alla base della parete vicina al posto di pilotaggio va praticata una fessura circolare in corrispondenza delle leve di direzione. Volendo realizzare la versione a benzina va eliminato il pezzo D-20 alla parete che fronteggia l'alloggio del personale. Per ottenere la versione diesel la parete va invece modificata secondo quanto indicato da foto e disegni.

- Cupola del capocarro: (cfr. istruzioni punto 9). La cupola è fatta molto bene. Però anche qui, oltre al tipo di cupola fornita (che è quella attualmente adottata su quasi tutti gli esemplari italiani), vi è la possibilità di riprodurre un altro tipo con diverso supporto: è però ormai in disuso e si trova solo su qualche esemplare a benzina. (vedi foto).

- Tetto del carro: (cfr. istruzioni punto 10). È fatto bene; unico piccolo difetto è la mancanza del congegno per azionare il dispositivo antincendio del carro. Questo congegno va sistemato dietro la cupola del pilota. Altro errore: il portellone (Pezzo N.C-2) sul quale è stata stampata la catena di apertura in modo errato; in realtà essa vuole collocata in corrispondenza del bordo rivolto verso il davanti del carro.

RITOCCHI FINALI: - Nella parte interna del carro verranno applicate delle maniglie nel soffitto; esse saranno disposte così: cinque su ambedue i lati ed una sul portellone menzionato prima. (vedi foto).

COLORAZIONE: - Il carro è di colore verde scuro, il bordo esterno dei rulli è di colore nero, i parasabbia laterali sono di colore grigio scuro, l'interno del carro è in verde chiaro, compreso il vano motore, il radiatore è di colore rosso ruggine, i seggiolini del pilota, 2° pilota e capocarro sono bianco lucido e i supporti di alluminio naturale, il pavimento dell'alloggio personale è di colore metallo naturale; i fanali posteriori sono di colore rosso e bianco (vedi disegno). "Pericolo ossido di carbonio", ecc. ecc. Questa scritta sui pannelli all'interno è di colore rosso su fondo bianco. Riguardo alle insegne bisogna dipingerle a mano in quanto quelle reperibili in commercio come decals sono in parte errate. Su tutta la superficie del carro sono distribuiti degli stencils in bianco: per la loro esatta forma e disposizione vi rimando al disegno N.10.

RIFERIMENTO COLORI: Verde scuro (solo per esterni): corrisponde all'FS 34079 (MO-LAK LU-7 USAF). Verde chiaro (per interni) corrisponde al FS 34672 (MO-LAK LB-5 RAF).

L'autore ringrazia per la collaborazione la ditta FMC CORPORATION-ORDNANCE DIVISION e il Sig. Miglia Fulvio.

CARLO R. PECCHI IPMS-MO

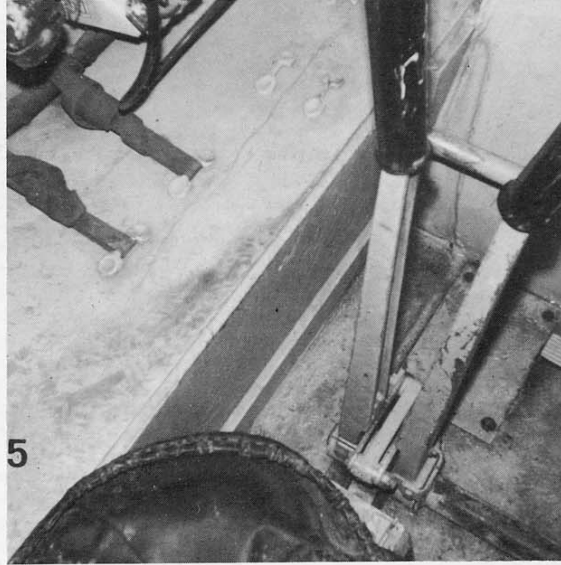
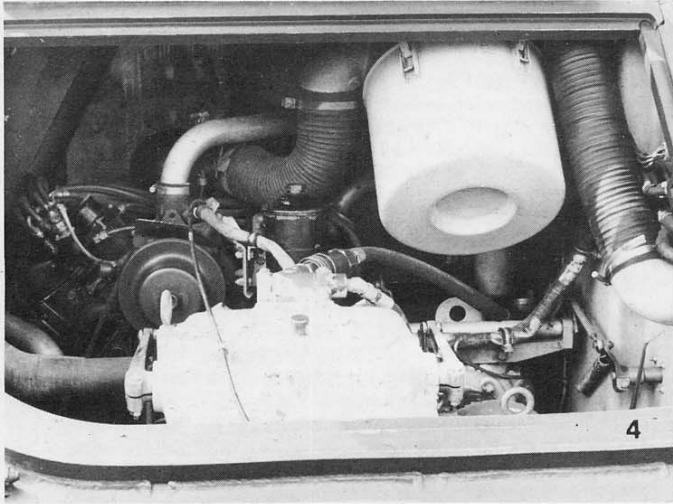
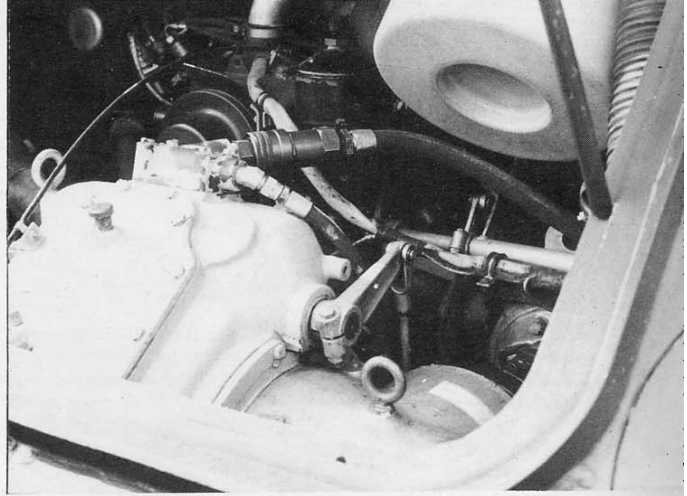
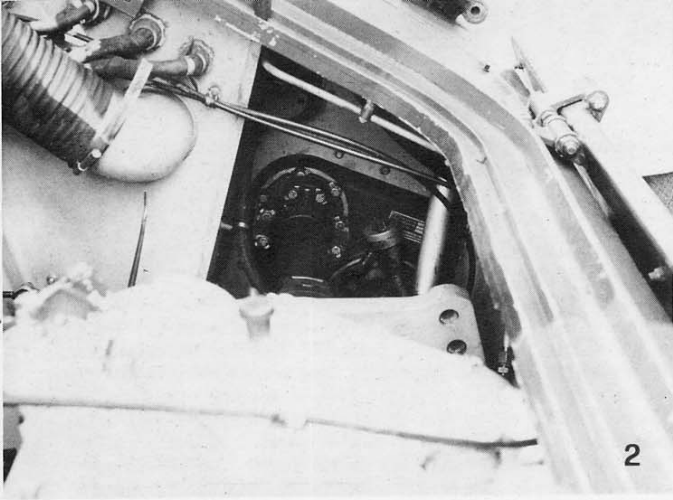
1 Questa foto mostra chiaramente come siano sistemati sul cofano motore il radiatore, la ventola di raffreddamento, e l'attacco del filtro dell'aria; nella parte inferiore riusciamo a vedere il differenziale in posizione centrale e come viene a trovarsi il pannello anteriore al carro quando si revisiona il motore in officina.

2 Tre belle immagini del motore quando è sistemato dentro il carro. In particolare vediamo nella foto 2 il gruppo di riduzione finale di sinistra; 4 nella foto 3 e 4 al centro vediamo il differenziale e in alto a destra il filtro dell'aria con i due grossi tubi di collegamento al motore.

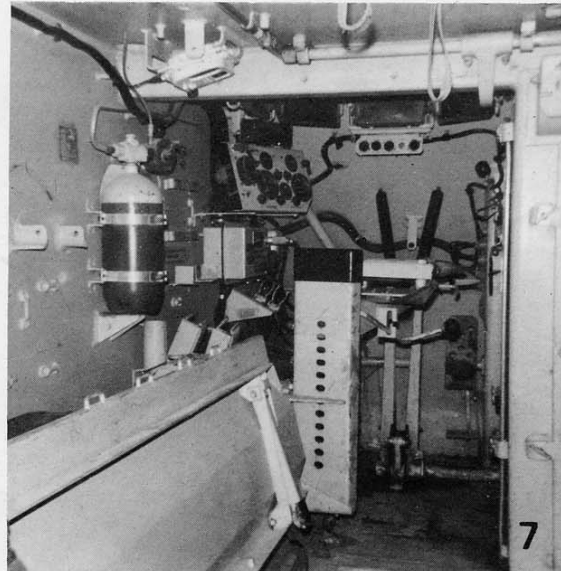
5 In questa foto possiamo osservare le leve di direzione, ed inoltre possiamo vedere sul fondo del carro la protezione dei comandi, che da lì arriva fino al motore passando sotto alla parete del vano motore.

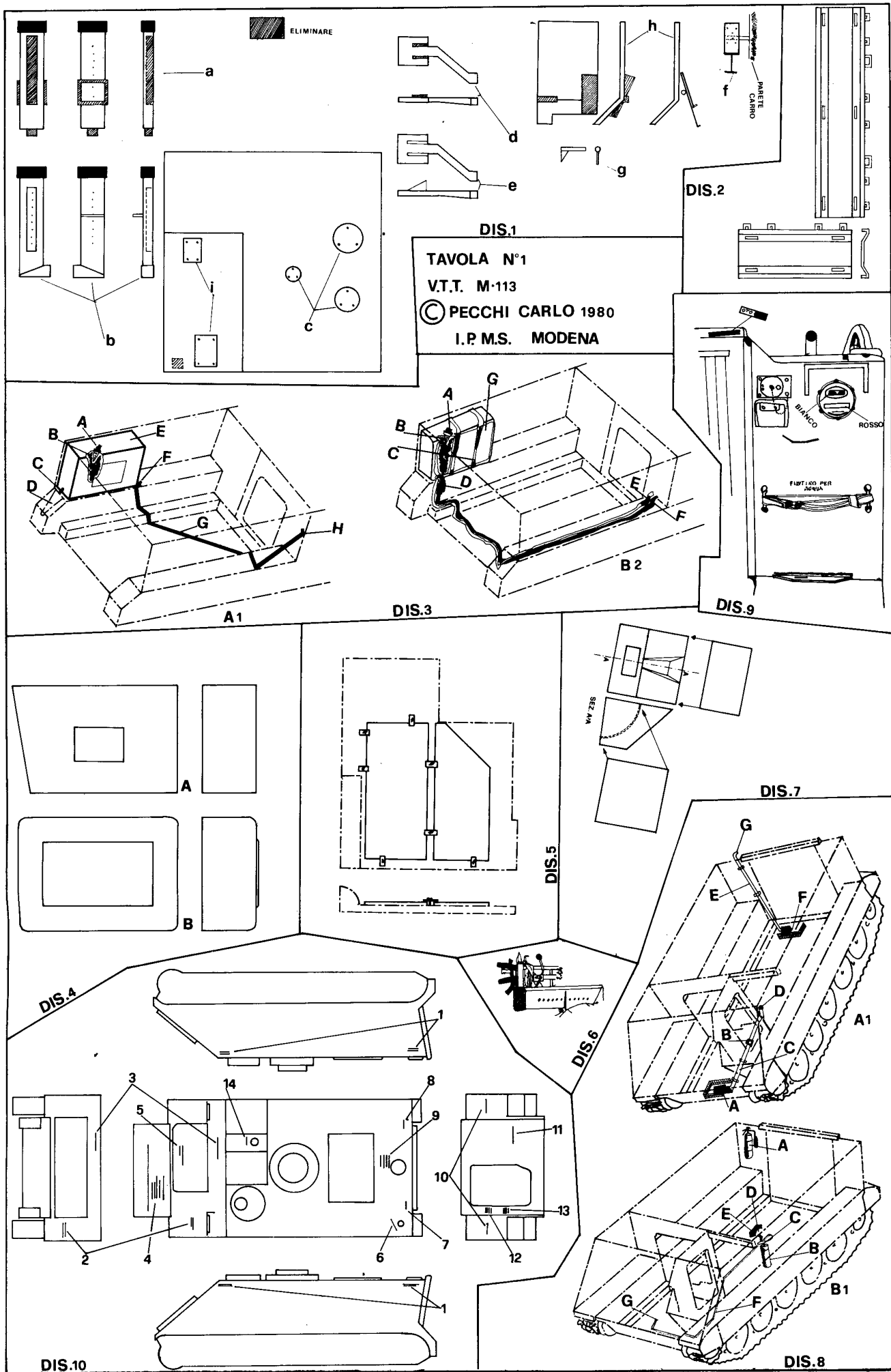
6 Questa immagine dell'interno del carro mette in evidenza i due pannelli di accesso al motore, la conformazione dei divanetti e anche la complessità del soffitto dell'abitacolo.

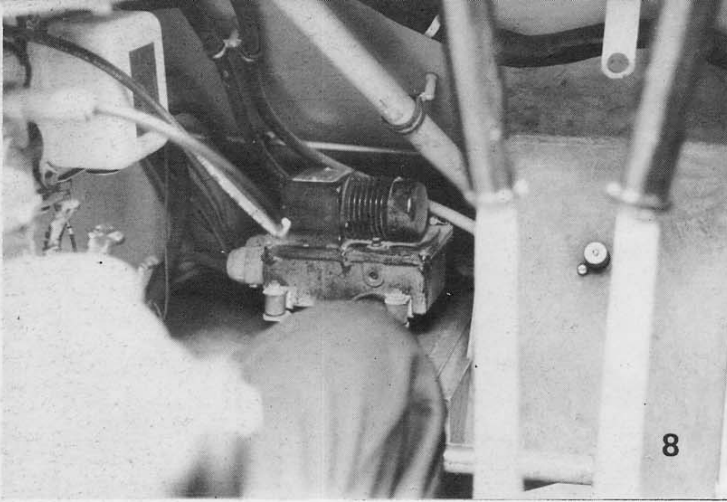




7 Vista generale del posto di pilotaggio; sulla sinistra vediamo l'estintore fisso e sopra di esso il sistema di illuminazione interno del carro; per chi non lo sapesse anche se qui si vedono male diciamo che la luce più grossa è bianca e viene adoperata durante le esercitazioni, la luce più piccola invece è di colore rosso e viene adoperata solo in tempo di guerra.





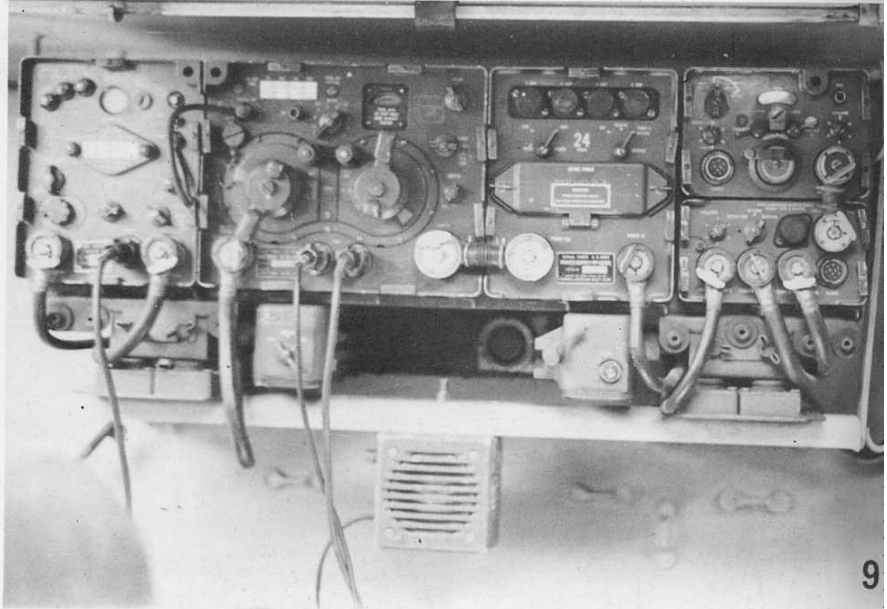


8 Particolare del posto di pilotaggio al centro vediamo il motorino ausiliario, sopra di esso vi è un pezzo di tubo della pompa di drenaggio anteriore e sulla sinistra della foto troviamo la scatola che contiene l'alimentatore per il periscopio a raggi infrarossi.

9 Vista frontale della radio di bordo.

10 In questa immagine vediamo: il congegno di regolazione di afflusso del carburante al motore e la carrucola sulla quale scorre il cavo della rampa quando viene aperta o chiusa dal pilota.

11 Vista dall'alto della pompa di drenaggio posteriore e del pistone che alza o abbassa la rampa posteriore del carro per mezzo del cavo di acciaio collegato ad essa.



Legenda per i disegni della pagina precedente: (i disegni 3/6/8/9/10 non sono in scala; tutti gli altri sono in 1:35. - drawings 3/6/8/9/10 are not to scale, the remaining ones are to 1:35th scale).

12 Sono rispettivamente lato sinistro, lato destro, e frontale del supporto
13 della mitragliatrice Browning da 12,7, questo tipo di supporto va quasi
14 scomparendo per lasciare il posto al più semplificato che è fornito anche nella scatola di montaggio del modello.

N91 I pezzi con le lettere (A-B-D-E-H) sono solo interessati da modifiche parziali; i pezzi con le lettere (C-F-G-I) sono da autocostituire

N92 Divanetto nel compartimento personale

N93 (a-I) alimentazione a benzina:

A-Tappo del serbatoio	E-Serbatoio carburante
B-Filtro carburante	F-Rubinetto di erogazione del carburante
C-Valvola di scarico serbatoio	G-Condotto di alimentazione
D-Canale di scolo del carburante	H-Entrata del condotto nel motore

(b-I) alimentazione diesel:

A-Tappo serbatoio	E-Condotto di ritorno del carburante
B-Filtro carburante	F-Condotto di alimentazione carburante
C-Cinghia di supporto copriserbatoio	G-Serbatoio
D-Rubinetto erogazione carburante	

N94 a) Serbatoio della benzina b) Serbatoio del gasolio

(a-I) sistemazione pompe di drenaggio:

A-Pompa di drenaggio anteriore	E-Tubo di sfiato posteriore
B-Spia del controllo del funzionamento	F-Pompa di drenaggio posteriore
C-Tubo di sfiato anteriore	G-Sfiato pompa posteriore
D-Sfiato pompa anteriore	

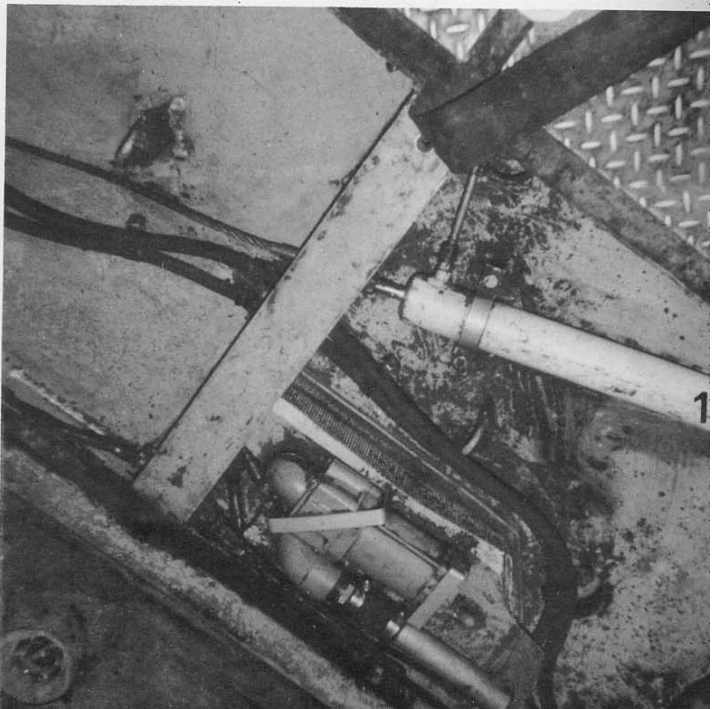
N98 (b-I) dispositivo antincendio a bordo di un M-113

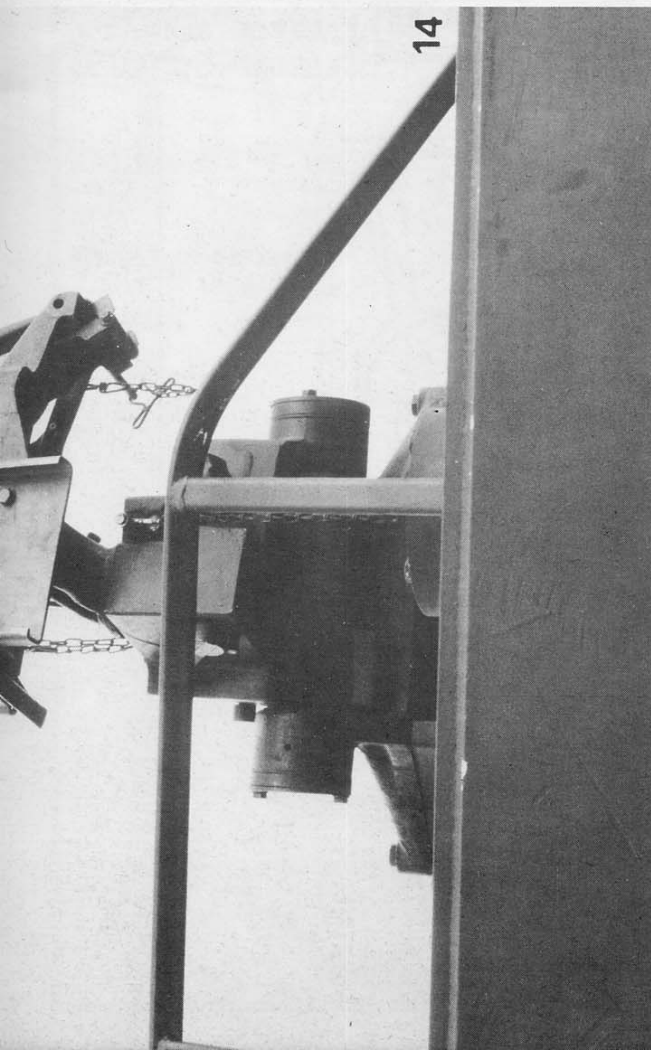
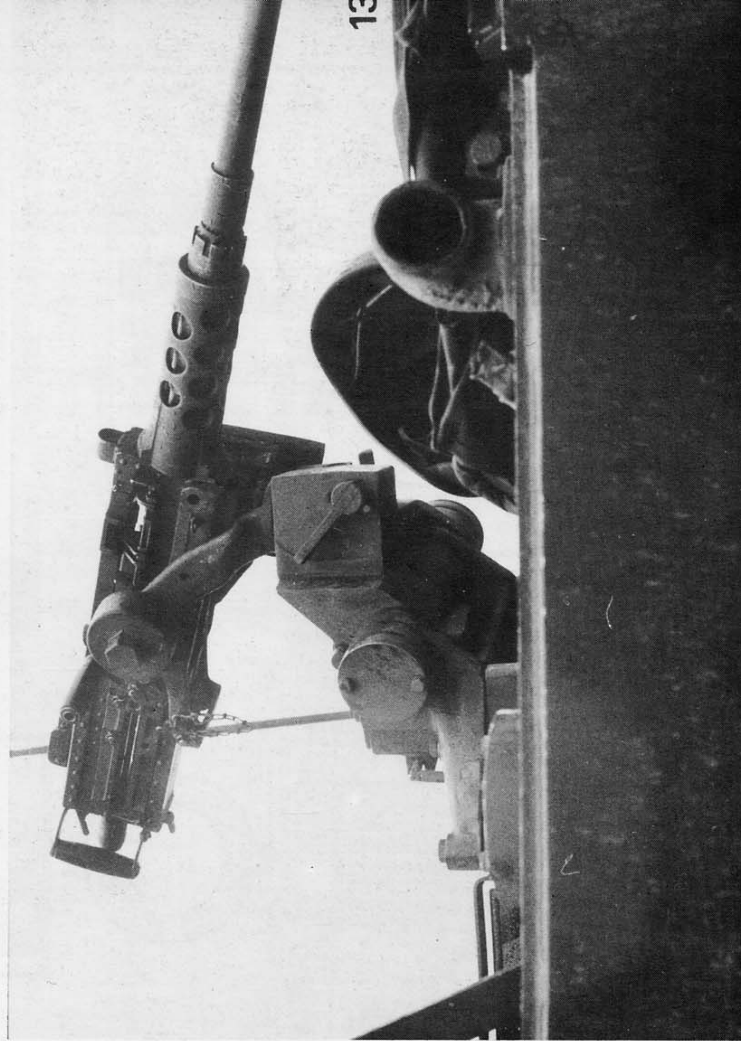
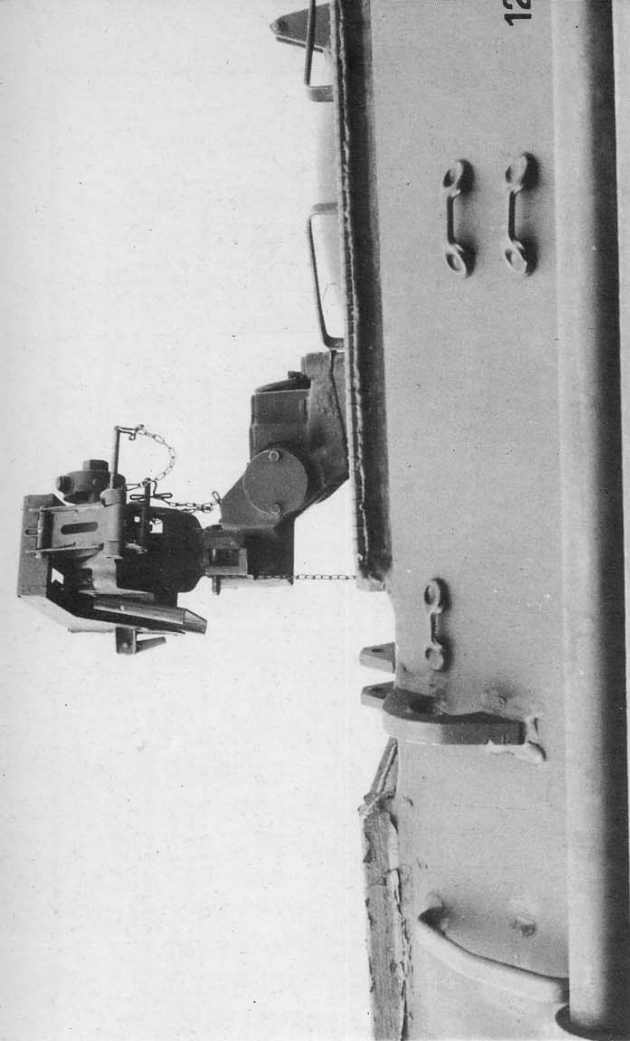
A-Estintore mobile	E-Protezione esterna del comando
B-Estintore fisso di bordo	F-Condotto forzata della schiuma antincendio
C-Comando interno estintore	
D-Comando esterno dell'estintore	G-Ugello d'uscita della schiuma nel comparto motore

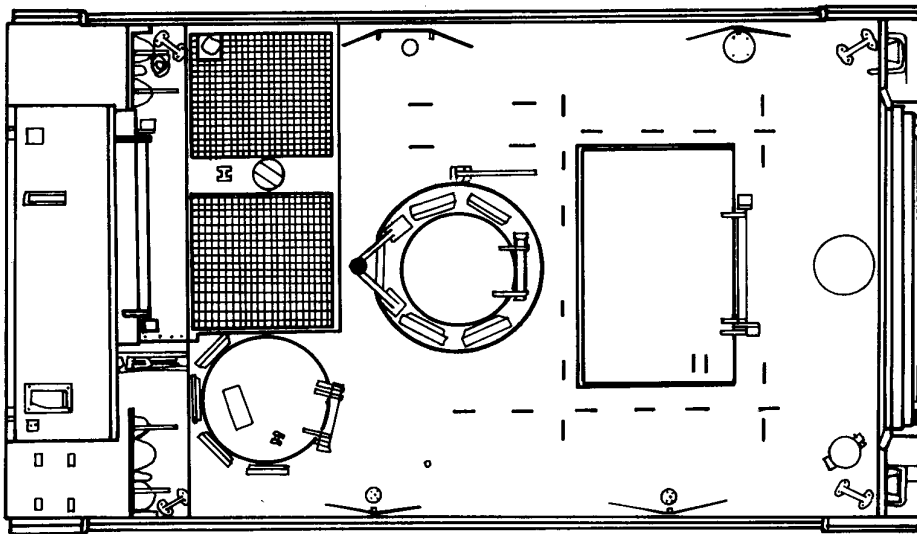
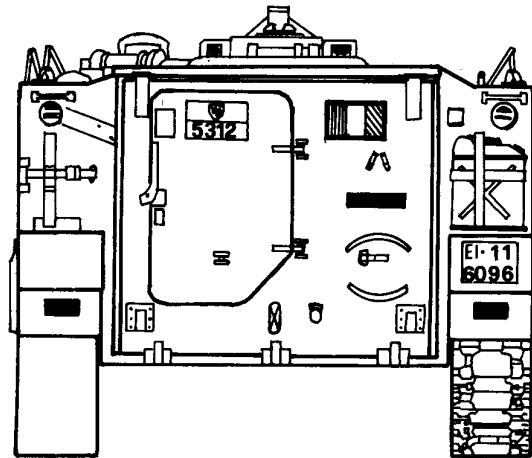
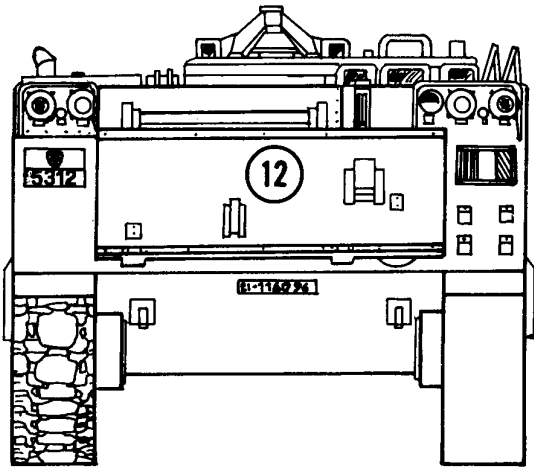
N95 Parete che fronteggia il compartimento di alloggio del personale

N96 Seggiolino del pilota

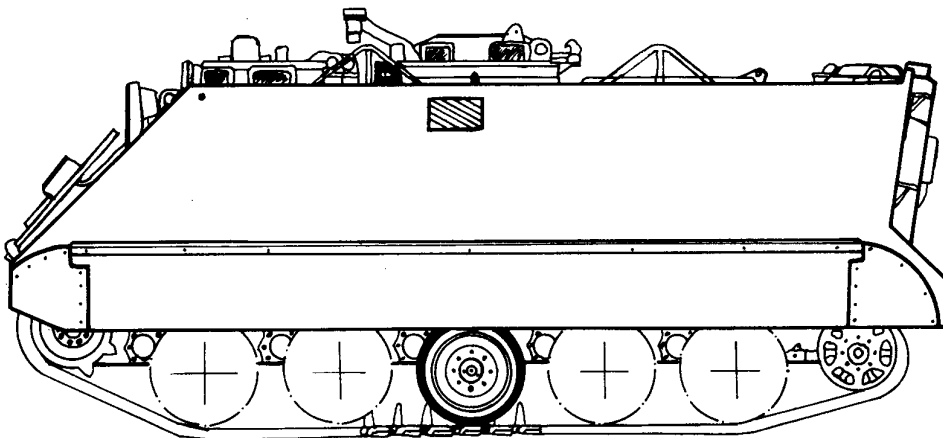
N97 Parafango sinistro con le modifiche da apportare







DIS.1-L'ESEMPLARE QUI RAFFIGURATO È UN M-113-AI CHE FA PARTE DELLA 1 COMP. BERSAGLIERI INVITTI DEL SAN MICHELE. IL RETTANGOLINO SULLA FIANCATA È DI COLORE ROSSO MENTRE QUELLO DI FONDO DEL CARRO È VERDE OLIVA SCURO (F.S. 34079)



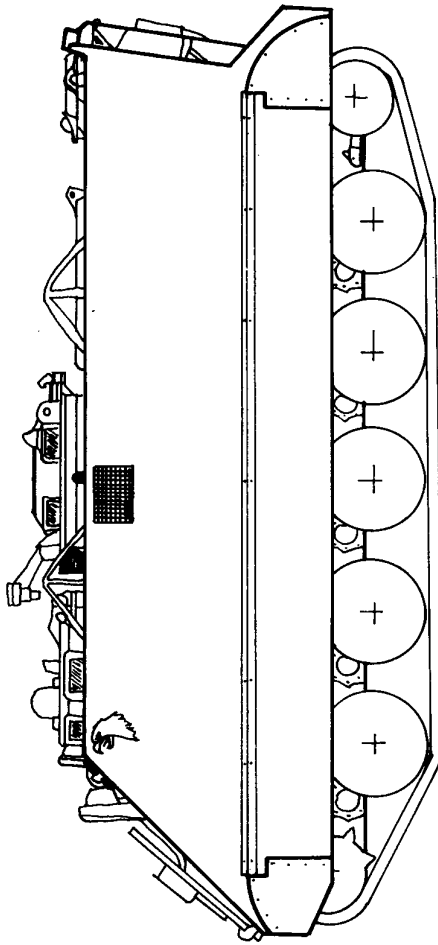
PECCHI CARLO ©

I.P.M.S. ITALY '80

(segue da pagina 4)

NP10 Collocamento delle stencils sul veicolo M-113

- | | | | |
|-------------------------------------|--|--------------------|--|
| 1) Maniglioni di sollevamento | distribuzione del carico | | |
| 2) Maglie del cingolo | 5) Chivavistello del portello di accesso | | |
| 3) Badile | 6) Gasolio | | |
| 4) Controlli per l'impiego in acqua | 7) Tendicingolo | | |
| tappi di scarico | 8) Gravina | manico gravina | |
| pompe di drenaggio | 9) Accetta | 10) Fustino acqua | |
| portelli | 12) Attenzione mantenere la maniglia alzata quando la porta è aperta(esterno) | 11) Cavo rimorchio | |
| paratie di gomma | 13) Attenzione mantenere la maniglia abbassata quando la porta è aperta(interno) | 14) Acqua | |
| | palanchino | | |



V.T.T. M-113 scala 1:35 disegno

di PECCHI CARLO © I.P.M.S. ITALY



GIALLO
YELLOW



AZZURRO
BLUE



VERDE
GREEN



ROSSO
RED

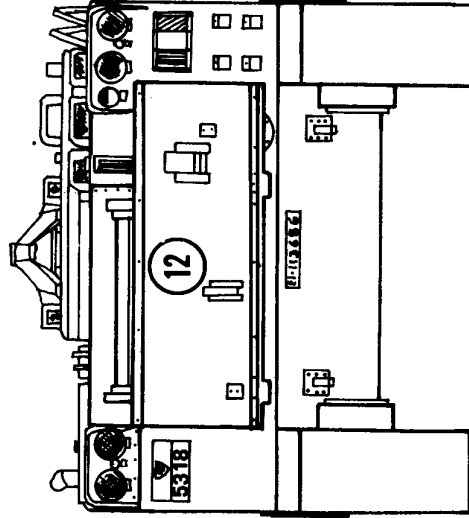
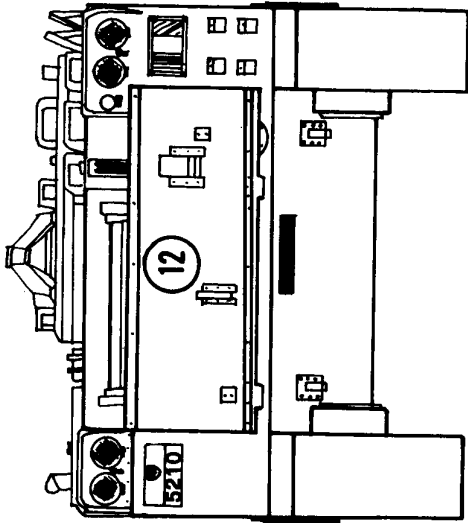


NERO
BLACK

IN QUESTE VERSIONI IL COLORE DEI CARRI È VERDE (RIF. FS-34079) (RIF. MO-LAK LU-7)

DIS.2-IL PRIMO E
SEMPLARE È DELLA
COMPAGNIA AQUILE
DELL'OTTAVO BAT-
TAGLIONE BERSA -
GLIERI INQUADRA-
TO NELLA DIV.COR.
ARIETE,IL CONTOR-
NO DELL'AQUILA
RAFFIGURATA SUL-
LA FIANCATA È DI
COLORE GIALLO.

IL SECONDO ESEM-
PLARE RAFFIGURA
UN CARRO DELLA
COMPAGNIA GENIO
PIONIERI AGGREGA-
TA PRESSO IL BAI-
TAGLIONE BERS,CA
PRERA INQUADRATO
NELLA DIV.COR.A-
RIETE,LA LETTERA
- G - RAFFIGURA-
TA NELL'ANGOLO
IN ALTO IN FONDO
AL CARRO È DI CO-
LORE BIANCO ED È
SOLO SUL LATO SI-
NISTRO DEL CARRO.



spit & griffon a bassa quota

Sebbene sia stata costruita in soli cento esemplari e utilizzata da due soli Squadron (41° e 91°), questa variante del celeberrimo caccia britannico è comunemente una delle più interessanti, visto che montava per la prima volta il poderoso motore Rolls-Royce Griffon Mk.III da 1.735 cavalli di potenza, e fu impiegata per opporsi agli attacchi a bassa quota portati alle città costiere inglesi dai Focke Wulf FW 190A-4/U-3 basati sulla costa francese durante il 1943.

DETTAGLI TECNICI - Lo Spit Mk.XII fu costruito su licenza della Vickers-Armstrong in due serie produttive caratterizzate dalle matricole EN 221-238, EN 601-627 (45 esemplari) per la prima serie e MB 794-805, MB 829-863, MB 875-882 (55 esemplari) per la seconda; esse presentavano alcune differenze costruttive essendo la prima serie ottenuta da cellule di Spit Mk.IX e la seconda da cellule di Spit Mk.VIII. Il sistema più sicuro per identificare la serie di appartenenza di un particolare velivolo resta la sua matricola, ma si può notare che i derivati dei Mk.IX mantenevano il ruotino di coda fisso, mentre per i derivati del Mk.VIII il ruotino era retrattile (con l'eccezione dei velivoli MB 794-805 che l'avevano invece fisso). Le differenze però non si fermavano qui: durante la produzione del Mk.XII si cominciò a installare sui velivoli un nuovo tipo di carrello principale con ruote leggermente più strette, cerchi con 4 aperture di ventilazione (invece di 5), gambe di forza con compasso antitorsione e portelli di chiusura leggermente bombati e di forma diversa; tutto ciò permetteva di eliminare la carenatura sullo estradosso alare (visto che il carrello era più stretto) e quindi di semplificare la pannellatura dei pozzetti del carrello. Oltre a ciò, sempre durante la produzione, le antenne a filo dell'IFF (Identification Friend or Foe - Identificazione Amico o Nemico) che dai piani orizzontali di coda andavano alla fusoliera vennero sostituite da un'antenna singola a stilo sotto l'ala destra, e i contrappesi aerodinamici dei timoni di profondità furono ingranditi. Purtroppo non vi è modo di stabilire con certezza a che punto della produzione furono introdotti questi miglioramenti, ed è possibile che alcuni di essi siano stati installati retroattivamente in aerei già operativi, per cui è sempre consigliabile trovare almeno una buona foto del velivolo che si vuole riprodurre. Altre particolarità comuni a tutti gli Spit Mk.XII sono: elica quadripala Rotol, scarichi motore di tipo piatto (a partire dal Mk.XIV saranno praticamente cilindrici), timone di grande area tipo Mk.VIII per controbilanciare la coppia del motore più potente, ali tronche (per l'impiego a bassa quota), radiatore dell'olio simile a quello dello Spit Mk.V ma sensibilmente ingrandito, presa d'aria carburatore piuttosto corta e tozza.

Prima di descrivere le tecniche impiegate per la costruzione del modello è necessario definire esattamente il velivolo scelto per la riproduzione in scala. Dopo aver raccolto una discreta documentazione si nota subito che, per qualche strana ragione, i velivoli più fotografati sono quelli del 41° Squadron, ed in particolare il 100° ed ultimo esemplare costruito, immatricolato MB 882 e con i codici EB-B. Visto che di questo aereo esistono diverse foto, ho optato per questo esemplare e quindi anche i disegni per la colorazione si riferiscono ad esso. Più esattamente, questo Spitfire Mk.XII del 41° Squadron era inquadrato nel 10° Group della Air Defence of Great Britain (ADGB) e basato a Friston, vicino a Beachy Head, nell'East Sussex, durante l'aprile del 1944 per la difesa della vicina città di Eastbourne da attacchi tedeschi. Le particolarità di questo esemplare sono: ruotino retrattile, carrello principale tipo "vecchio" con cerchi antisabbia alle ruote, antenna IFF a stilo sotto l'ala destra, contrappesi ai timoni di quota di tipo normale (cioè non ingranditi) e infine si nota l'assenza, sotto entrambe le ali, di una piccola carenatura in corrispondenza del vano esterno per i cannoni da 20 mm. (vano inutilizzato), come si può vedere bene confrontando i disegni e la foto che mostra il velivolo di sotto. Per costruire il modello in 1/72 dello Spitfire Mk.XII sono necessari due kit: lo Spitfire Mk.XIV della Frog (ormai un po' difficile da trovare ma che è stato reimmesso sul mercato dalla Novo) e lo Spitfire Mk.VB dell'Airfix, anche se questo ultimo modello potrebbe essere sostituito dallo Spit Mk.I dell'Airfix oppure dai Mk.IX Matchbox o Frog che forniscono

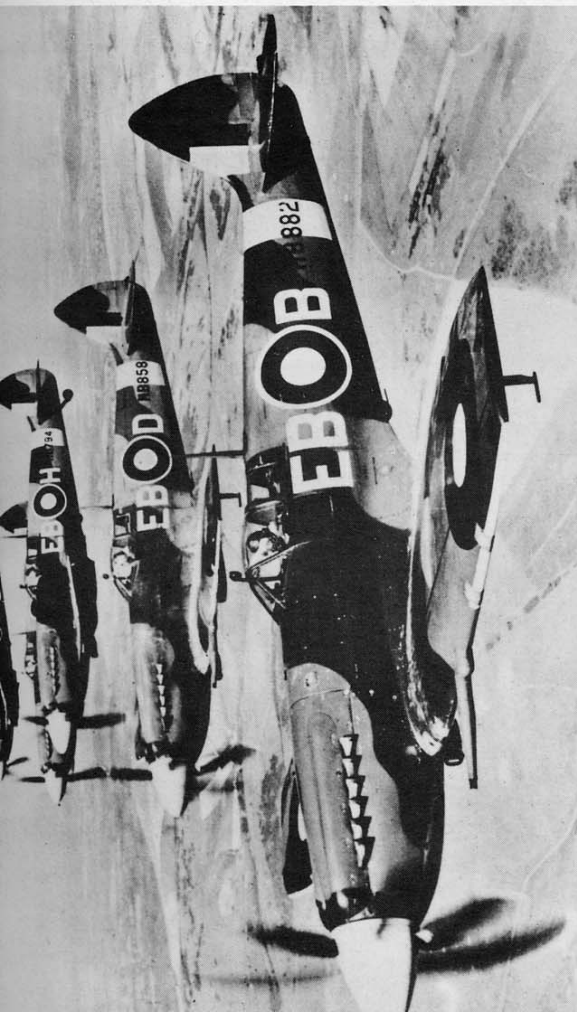
già il timone di grande area; ritengo però che il modello Airfix sia il più esatto dimensionalmente e il più preciso nelle forme.

MONTAGGIO FUSOLIERA - Con un seghetto si taglia verticalmente il muso del modello Airfix a 2,6 cm. dalla piastra della ogiva e si asporta completamente anche il timone, lasciando solo la deriva e, visto che l'esemplare prescelto lo richiede, si apre anche l'alloggiamento per il ruotino retrattile che andrà poi delimitato internamente con plasticard e stucco. Dal modello Frog si asporta quindi il motore tagliando la fusoliera a 2,8 cm. dal muso (esclusa l'ogiva) e si elimina anche la grossa presa d'aria inferiore che non servirà; l'ogiva Frog verrà privata di tutte le pale, che sono troppo sottili per essere riutilizzate, e al loro posto si apriranno 4 fori (fare attenzione che siano ben allineati) che accoglieranno le nuove pale dell'elica; queste sono state ricavate dall'elica dello Spit V Airfix (ne occorrono 2) risagomate seguendo i disegni e con il passo invertito in quanto il senso di rotazione del motore Griffon era contrario a quello del Merlin (attenzione: non basta incollare le pale nel senso opposto in quanto la loro rastremazione all'estremità sarebbe innaturale, ma è necessario scaldare le pale in acqua calda per poi invertire il passo "avvitandole" in senso contrario). Dopo aver incollato il muso Frog si procede a disporre diversi strati di stucco nella parte superiore vicino all'ogiva per alzarne leggermente il profilo e renderlo più simile a quello dei disegni e poi, con pezzi di sprue sagomati, si riproduce la carenatura centrale e la piccola presa d'aria a destra sugli scarichi; questi ultimi, per essere più realistici, andranno leggermente carteggiati, per renderli più squadri, e forati posteriormente con una punta da trapano molto sottile.

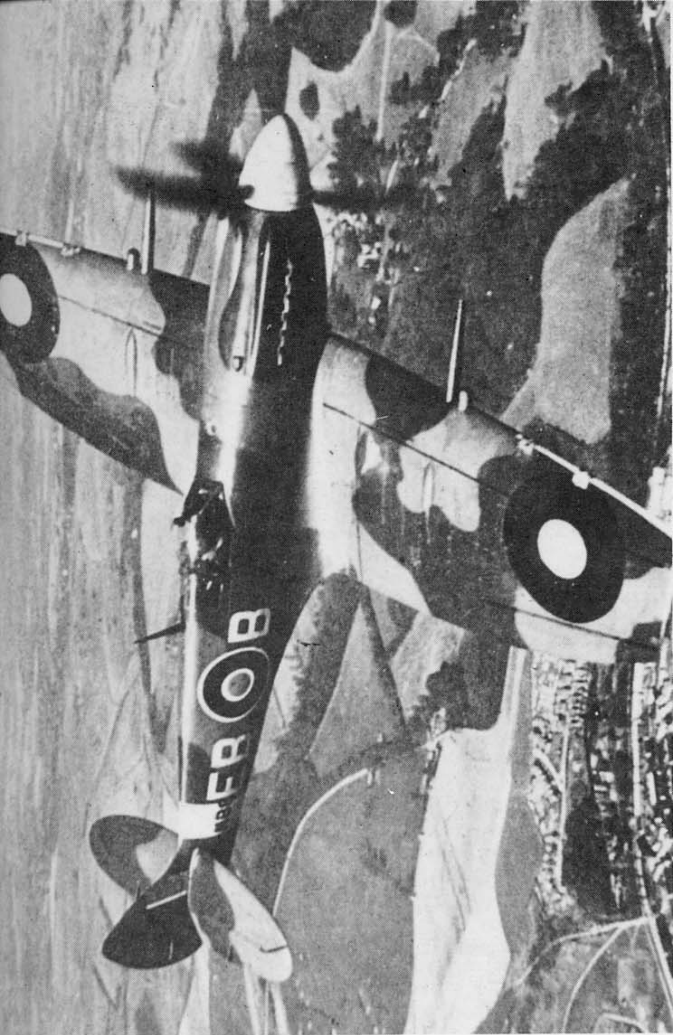
Fatto ciò si procede al montaggio della fusoliera Airfix del tagliando e verniciando l'interno della cabina (il colore base è LD1 Grey-Green), anche se di esso si vedrà ben poco a modello finito (sostituire però il collimatore con un pezzetto di acetato quadrato). Dopo aver incollato la fusoliera si aggiunge il timone dello Spit VIII Frog (a cui vanno aggiunti la luce di posizione bianca e il comando del trim sul lato destro), quindi si elimina la luce di posizione dorsale dietro l'antenna e si stuccano le guide del tettuccio che andranno reinceise più sottilmente. La capottina Airfix può andare bene per uno Spitfire ultimo tipo se si elimina il blindovetro esterno: si carteggia perciò il parabrezza fino a quando non è molto sottile, poi lo si taglia e nel buco rimasto si inserisce un pezzo di acetato accuratamente sagomato e incollato con colla universale (UHU Extra); eventuali graffi si possono eliminare sfregando energicamente (non troppo!) con uno straccio e un po' di dentrificio. (FATE ESTREMA ATTENZIONE LAVORANDO SU PARTI TRASPARENTI: BASTA UN NONNULLA PER DOVER BUTTARE VIA TUTTO: BUONA FORTUNA! (N.d.R.)) Il telaio stesso per simulare le carenature delle guide di scorrimento; per ultimo si aggiunge un pezzo di sprue stirato all'interno del trasparente posteriore come illustrato nei disegni.

A questo punto si unisce il muso Frog con la fusoliera Airfix e visto che nel punto di unione i 2 modelli hanno la stessa larghezza, basterà carteggiare leggermente le superfici di contatto per avere una buona unione e per arrivare a una giusta lunghezza del modello in scala.

ALI - La modifica più importante consiste nell'accorciare le ali e per far ciò con il solito seghetto si tagliano le estremità, badando di lasciare abbastanza plastica per poterle poi risagomare come da disegni; da notare che, secondo le foto dell'esemplare in questione, non appaiono le luci di posizione alari e che, perciò, non sono state riprodotte nel modello. Un intervento necessario è la correzione di un errore del kit Airfix: l'eccessiva corda degli alettoni sull'estradosso alare; si rimedia stuccando la linea di cerniera e reincidentola più indietro di 2 mm. all'interno e di 1 mm. all'esterno. Riguardo all'armamento si tagliano via le carenature esistenti sopra e sotto l'ala e si riempiono i fori risultanti con stucco, poi si passa a riprodurre le carenature affusolate del cannone con sprue e stucco e i necessari fori di eiezione bossoli e nastri sotto l'ala. Notare che le mitragliatrici più interne andranno spostate all'esterno come si vede nei

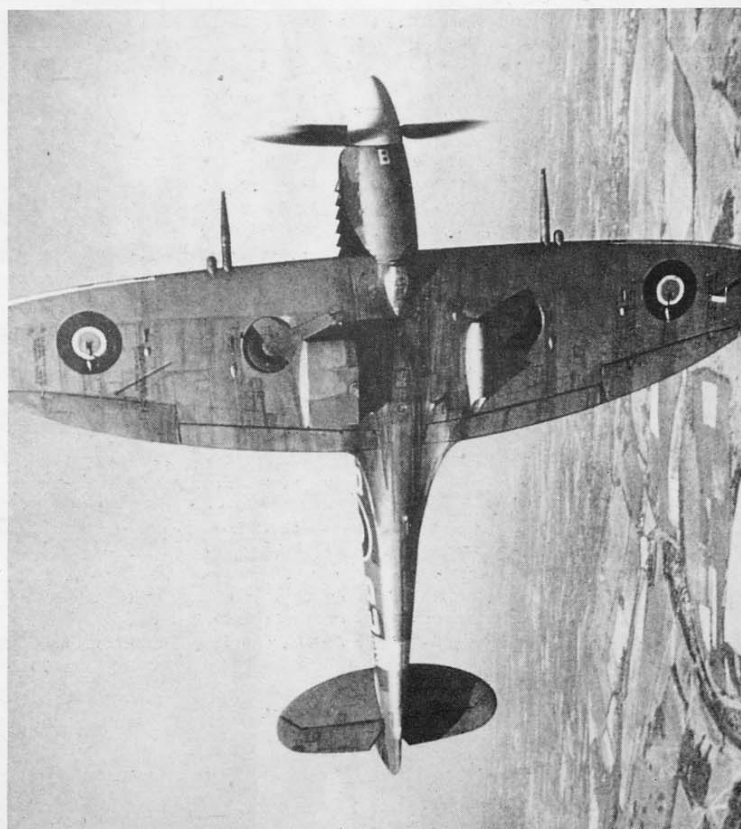


L'oggetto della riproduzione modellistica in volo sull'Inghilterra meridionale con altri velivoli dello stesso Squadron (EB-D, MB 856, EB-H, MB 794, ecc.). Si notano il retrovisore di tipo circolare, gli scarichi di tipo piatto e di un colore metallico chiaro e alcune scrostate di vernice alla radice del bordo d'attacco alare, in corrispondenza dell'apertura per la cinescopio.

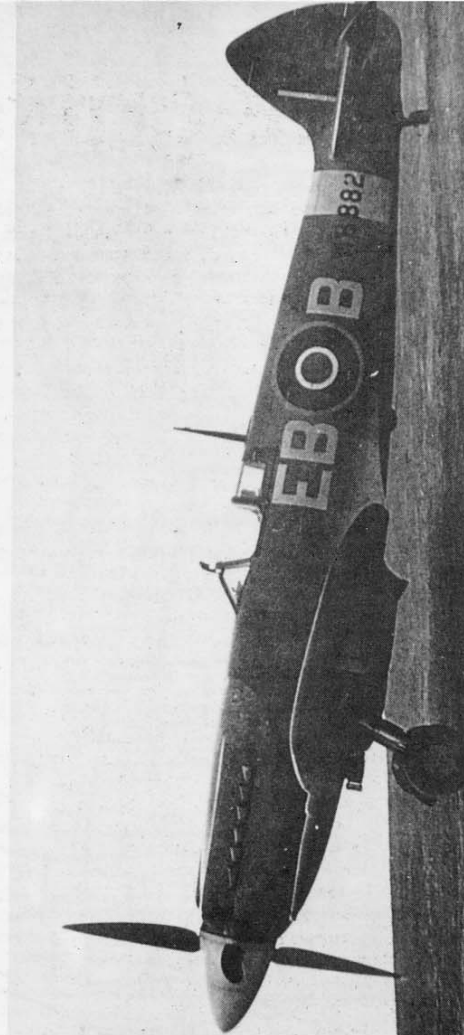


L'EB-8 in virata mostra diversi particolari interessanti: sul muso le carenature laterali e quella centrale del motore e la piccola presa d'aria del compressore del circuito pneumatico. Sulle ali si notano le strisce nere rettilinee della walkway e attraverso il riflesso sull'ala destra si intravede la bombatura che accoglie una ruota del carrello principale. (foto Guerri)

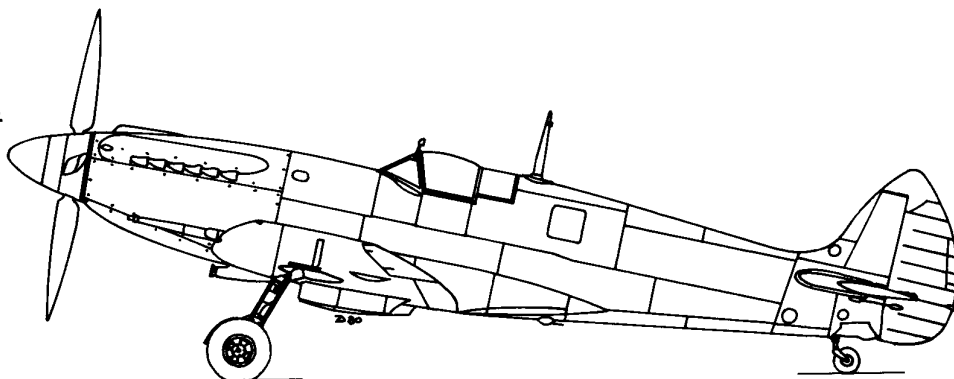
La slanciata ed elegante linea dello Spitfire Mk. XII è evidenziata in questa fotografia che, sebbene non di buona qualità, è stata inclusa perché permette di vedere i cerchioni delle ruote del carrello tipo antisabbia e il serbatoio ausiliario da 30 galloni agganciato sotto il ventre. (foto Guerri)



Una interessantissima vista inferiore dell'EB-8 che mostra una miriade di particolari: la lettera B in Sky S sotto il muso, la tozza presa d'aria del motore con filtro antighiaccio, l'antenna IFF sotto l'ala destra (se ne vede l'ombra), le piccole carenature dietro i fori di espulsione bossoli, la luce gialla e i ganci di distacco del serbatoio fra i radiatori, le coccarde subalari asimmetriche (la sinistra più avanti della destra) e infine i timoni di quota dal profilo "vecchio". (foto Guerri)

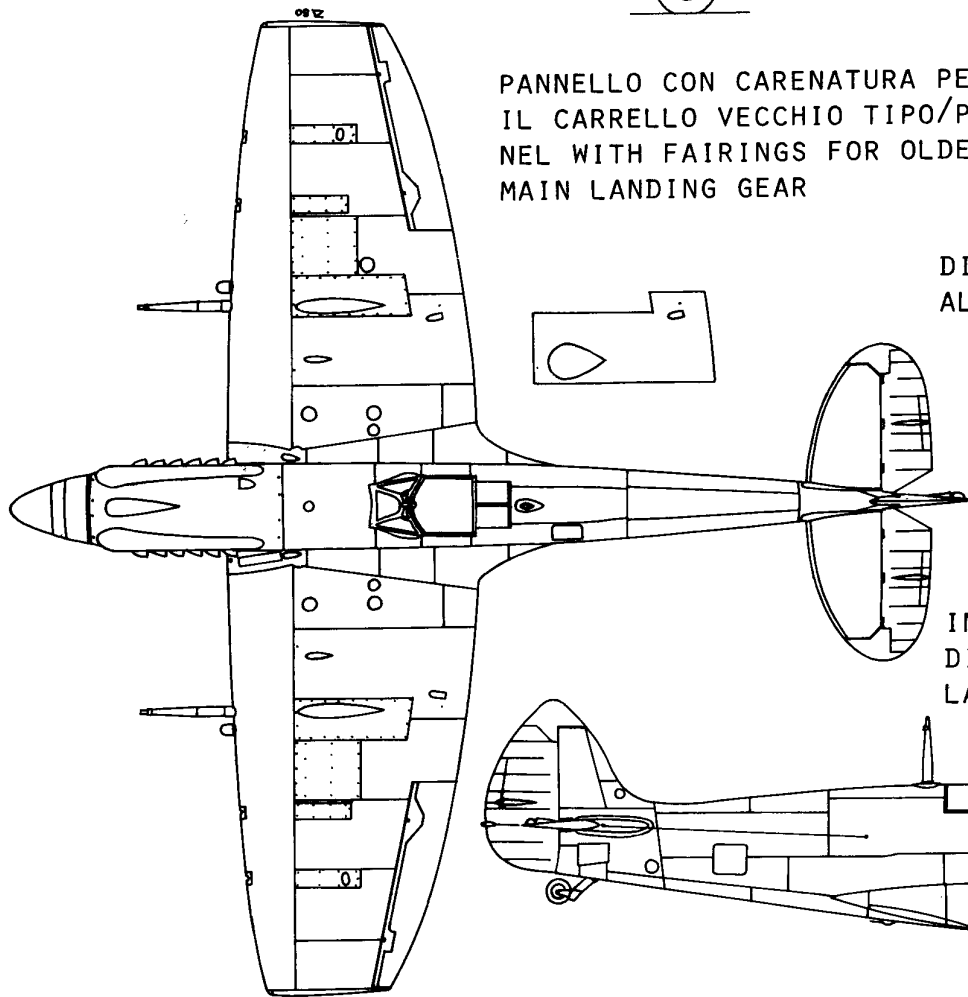


RUOTA, PORTELLO E GAMBA DI FORZA VECCHIO TIPO/WHEEL, DOOR AND LEG FOR ELDER MA IN LANDING GEAR



PANNELLO CON CARENATURA PER IL CARRELLO VECCHIO TIPO/PANEL WITH FAIRINGS FOR OLDER MAIN LANDING GEAR

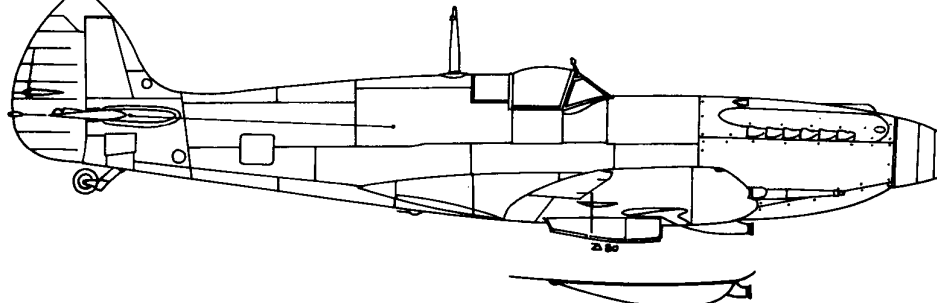
DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ALBERTO ZANFI - IPMS-ITALY-1980



DISCO ANTISABBIA



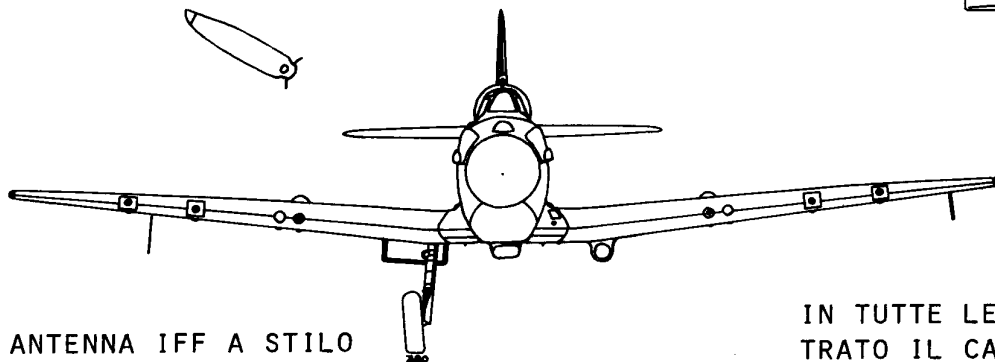
INTERNO DEL PORTELLO E GAMBI DI FORZA/INTERIOR FACE OF LANDING GEAR DOOR AND LEG



SERBATOIO SGANCIABILE DA 30 GALLONI/30 GALLONS TANK



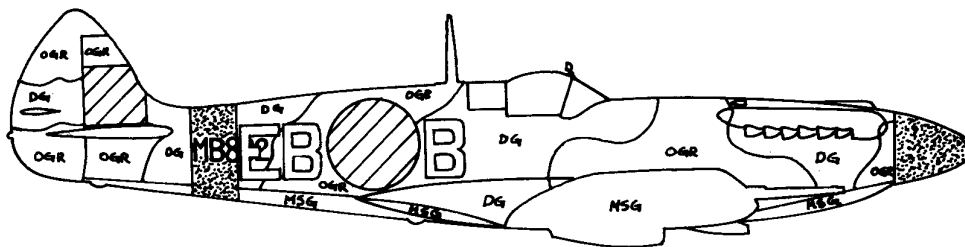
ANTENNA IFF A STILO
IFF ANTENNA



IN TUTTE LE VISTE E' ILLUSTRATO IL CARRELLO ULTIMO TIPO/IN ALL THE VIEWS THE LATEST STYLE MAIN LANDING GEAR IS DEPICTED

CODICI EB-B IN SKYS

EB-B CODES IN SKYS



ELLA VISTA DAL BASSO I CON-
RAPPESI DEI TIMONI DI PRO-
ONDITA' SONO DEL VECCHIO TI
O/IN THE UNDERSIDE VIEW ELE
ATOR BALANCES ARE OLD STYLE

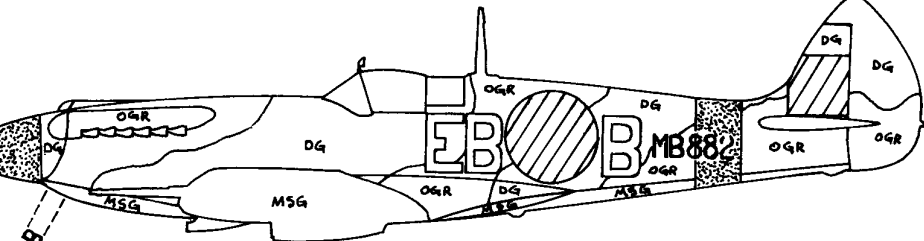
ANTENNA IFF A FILO/IFF AN-
TENNA

AVANO DEL CARRELLO VECCHIO TI
PO/OLD STYLE LANDING GEAR
WELL

1:72

TTERA IN SKY "S" ALTA 3 MM/
MM HIGH, SKYS COLOURED LETTER

WALKWAY NERA/
BLACK



INSEGNE DI NAZIONALITA'
NATIONAL INSIGNIA

SKYS



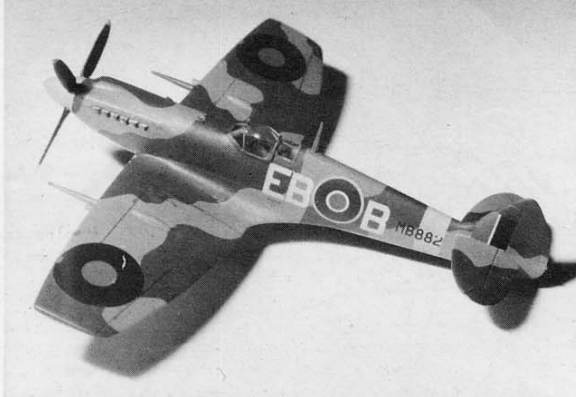
DG - DARK GREEN
OGR - OCEAN GRAY
MSG - MEDIUM SEA GRAY

GIALLO/YELLOW

NERO
BLACK

NERO
BLACK

GIALLO/YELLOW



Il modello finito visto dal lato sinistro. Come si può notare, sono state aggiunte sulle volate delle mitragliatrici delle strisce di decals rosse per simulare le pezzi di tela verniciata applicate per evitare accumuli di sporco dopo il ricaricamento delle armi. È stata pure riprodotta l'ultima cifra della matricola mancante di un trattino. (foto Guerri)

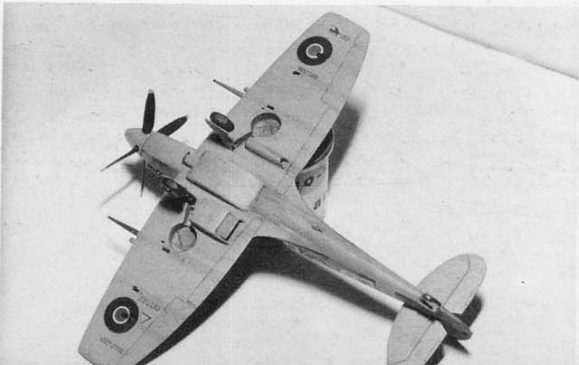
disegni e quindi si dovranno stuccare e re incidere i fori di volata ed i rispettivi scarichi bossoli, dietro i quali si dovrà riprodurre un piccolo rigonfiamento (vinavil applicato con uno stecchino servirà egregiamente allo scopo); un simile rigonfiamento è da riprodurre anche sui portelli di ispezione delle mitragliatrici esterne sull'estradosso alare e anche dietro i fori per i bossoli dei cannoni sull'intradosso e dietro il punto d'attacco delle gambe del carrello. Passando alle canne dei cannoni, esse dovranno essere sostituite perché hanno una forma troppo a "collo di bottiglia": si userà dello sprue di opportuno diametro così come per le piccole carenature ad esse affiancate. Il radiatore del refrigerante va abbastanza bene com'è, anche se, per essere più realistico, la sua superficie radiante andrebbe ingrandita verso l'interno dell'ala, mentre quello dell'olio è troppo piccolo per uno Spit XII; se ne può trovare uno adatto nel kit di con versione Airform di Modelmarket.

I piani orizzontali di coda vanno abbastanza bene come sono e si deve solo modificare la linea del bordo d'uscita alla radice secondo i disegni.

CARRELLO - Per il ruotino di coda si può utilizzare quello Airfix con la gamba di forza assottigliata e i portelli di chiusura saranno in plasticard sottile. Il carrello principale è il vecchio tipo e si useranno i pezzi Airfix: solo i portelli devono essere assottigliati e si aggiungerà la tubatura per i freni. Le ruote vanno bene ma i cerchioni devono essere cambiati perché il nostro esemplare aveva il tipo "antisabbia", per cui si elimina il dettaglio del cerchione con una punta da trapano e un tagliabalsa e al suo posto si incolla un dischetto di plasticard sottile con un pezzetto di sprue al centro, per simulare il mozzo; presso il bordo del disco si farà poi un forellino per l'accesso alla valvola. I pozzetti vanno chiusi con stucco per poi passare a riprodurre la struttura interna con sprue stirato, mentre le carenature sull'estradosso alare che alloggiavano le ruote andranno modificate con stucco e carta abrasiva seguendo i disegni; si può riprodurre il segnalatore meccanico di carrello esteso e bloccato con un pezzetto di sprue incollato di fianco a tali carenature.

PARTICOLARI - Per quanto riguarda la presa d'aria del carburatore si usa quella Airfix forata e accorciata posteriormente e con sprue stirato si costruisce il telaio della rete antighiaccio (la rete vera e propria era troppo sottile per essere riprodotta in scala) da installare sulla faccia della presa d'aria. Passando agli ultimi dettagli si può provare a riprodurre il portello di accesso al bocchettone del serbatoio in fusoliera (davanti al parabrezza) che era leggermente infossato; poi si toglie all'antenna dorsale l'estremità pos-

Vista delle superfici inferiori del modello che permette di notare le caratteristiche pallide "fumate" dei fori di eiezione dei bossoli e la più pronunciata macchia ventrale dovuta a perdite di carburante dal serbatoio sganciabile. (foto Guerri)



teriore e si riduce, carteggiandola, la sua carenatura di raccordo con la fusoliera; il retrovisore di forma emisferica si può realizzare con un pezzo di sprue incollato su un piccolo sostegno di plasticard; vanno incollati il tubo di pitot e l'antenna IFF (sprue stirato) sotto le ali e, sotto la fusoliera, si realizza l'antenna di avvicinamento radio per l'atterraggio con plasticard e sprue; poi si apre un forellino in prossimità della radice d'attacco ala sinistra per la fotomitragliatrice, sempre con sprue si appronta la luce giallo-arancio fra i due radiatori. Una nota interessante è che per montare il motore Griffon si ridusse la capacità del serbatoio principale in fusoliera e, di conseguenza, anche l'autonomia, per cui gli Spitfire XII volavano spesso con il serbatoio sganciabile da 30 galloni (136 litri) sotto il ventre. Visto che anche il nostro esemplare ne era munito, come testimoniano le perdite di carburante sotto la fusoliera, si può riprodurlo con il serbatoio da 90 galloni del kit Frog, opportunamente carteggiato alla base per ridurre l'altezza, e con 2 pezzetti di sprue stirato incollati posteriormente per simulare i ganci che ne permettevano un sicuro distacco. Per ultimo dopo aver incollato le ali alla fusoliera si realizzano con una goccia di vinavil le piccole carenature alla radice del longherone principale. In ogni caso consiglio di incollare i particolari più fragili (antenne, pale dell'elica) solo dopo aver verniciato il modello.

COLORAZIONE - Lo schema mimetico, evidente dai disegni e dalle foto, è quello classico della R.A.F. in Dark Green (FS 34079), Ocean Grey (FS 36187) e Medium Sea Grey (FS 36270) con ogiva, codici e fascia posteriore in Sky S (FS 34424). Per le vernici da usare la nuova gamma di colori USAF della Mo-Lak offre buone possibilità; infatti l'FSC-8 è un perfetto Dark Green, l'FSC-35 va bene per l'Ocean Grey, ma con aggiunto un poco di verde scuro per rendere la tinta leggermente olivastra e l'FSC-4 serve come base per il Medium Sea Grey, a cui va aggiunto circa 1/5 di azzurro (LG-10) e 1/5 di bianco. Per lo Sky S invece si può usare l'LB-5 che deve essere scurito e "caricato" con 1/6 di grigio chiaro LJ-2 e 1/6 di verde chiaro FSC-34.

Le pale dell'elica sono in nero opaco con estremità gialle e un circoletto bianco alla base per la targhetta di identificazione; gli scarichi sono di un colore bronzo-alluminio ottenibile da una miscela di vernice alluminio, grigio chiaro e rame. Sui bordi d'attacco alari sono presenti le strisce gialle di identificazione con i pezzi di tela rossa applicati sulle bocche delle mitragliatrici, mentre è da notare che sia le canne dei cannoni, che le carenature adiacenti, conservano anche inferiormente il colore superiore. Le superfici in terne dei vani e dei portelli del carrello, come pure quelle dei radiatori (ad eccezione del blocco radiante in nero opaco) sono dello stesso colore delle superfici inferiori (Medium Sea Grey), mentre gambe di forza e cerchioni sono in alluminio opaco; sulla giunzione ruota - cerchione sono presenti i segni bianchi per controllare l'allineamento dei pneumatici. Le insegne e i codici sono del tipo standard: coccarde che in scala 1/72 sono delle seguenti dimensioni: tipo B cm. 1,9 sopra le ali, tipo C da cm. 1,1 sotto le ali (notare che sono in posizione lievemente asimmetrica) e tipo C1 da cm. 1,2 in fusoliera, con il fin flash da mm 9x9 sulla deriva. La fascia Sky S posteriore è larga mm 6,5, i numeri di matricola sono alti mm 3 e i codici di reparto mm 8,5.

Nel modello in questione sono state usate esclusivamente decalcomanie Modeldecals notoriamente accuratissime applicate con il sistema Microscale.

Come ultimi particolari si dipingono le walkways nere sulle ali e le piccole scritte, pure nere, sotto le ali e si procede a sporcare le superfici inferiori con nero diluito e polvere di grafite, il tutto senza esagerare. Non è praticamente necessario riprodurre le "fumate" degli scarichi, in quanto il motore "Griffon" era molto pulito e lasciava soltanto lievi tracce grigiastre sulla fusoliera. Come si nota dalle foto, i velivoli erano spesso lucidati per guadagnare qualcosa in velocità massima, quindi, dopo aver passato con l'aeropenna una leggera mano di vernice trasparente semilucida su tutto il modello ma, possibilmente, non sulla capottina!!! si può dire di aver terminato: la fatica è stata tanta, ma ancora maggiore è la soddisfazione.

ALBERTO ZANFI IPMS-MO

BREDA 88

Cenni storici

Il Breda Ba.88, studiato e progettato dagli ingegneri Antonio Parano e Giuseppe Panzeri, ebbe una carriera piuttosto deludente. Il prototipo (MM.302) volò nell'ottobre 1936 sul campo di Bresso, pilotato da Furio Niclot, collaudatore della ditta costruttrice. Equipaggiato inizialmente con motori I-sotta Fraschini K.14 (Gnome Rhone prodotto su licenza), il velivolo fu sottoposto dopo i primi voli di messa a punto ad alcune modifiche, tra le quali la più importante fu il passaggio dalla soluzione monoderiva alla soluzione bideriva, sia per questioni di manovrabilità, ma soprattutto per ottenere una maggiore libertà d'azione nel settore di tiro dell'arma dorsale. Sotto la guida dell'ing. Furio Niclot, il Ba.88 conseguì alcuni records internazionali. Decollato dall'aeroporto di Guidonia (Roma) la mattina del 1° aprile 1937 compì un volo di 1.000 Km. senza scalo alla velocità di 475,548 Km/h. Altri due records li conquistò il 5 e il 9 dicembre 1937 sempre a Guidonia, rispettivamente nei 100 Km. senza carico (volando ad una velocità di 554,350 Km/h.) e nei 1.000 Km. con 1.000 Kg. di carico (volando ad una velocità di 524,185 Km/h.). Durante il 1937 fu messo in costruzione e venne realizzato presso la Società Ernesto Breda di Milano e presso le Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali (I.M.A.M.) di Napoli, consociate della Breda. Il Ba.88 di serie, si differenziava dal prototipo essenzialmente per l'apparato propulsivo, che era ora costituito da due motori Piaggio P. XI RC.40 da 1.000 CV. Con l'installazione degli apparati bellici, tre mitragliatrici da 12,7 fisse nel muso e un arma dorsale da 7,7, si limitavano sensibilmente le prestazioni: la velocità max. scendeva a 490 Km/h. e dato l'alto carico alare il velivolo non poteva portare munizionamento di caduta, se non con ulteriori gravi limitazioni delle prestazioni. Nonostante ciò, al 1° novembre 1939 erano già formati due gruppi da combattimento con un totale di 74 Ba.88. Il 10 giugno 1940 il 19° Gruppo Autonomo, trasferito sull'aeroporto di Alghero, entrava nella fase operativa. Fin da queste fasi iniziali risultava chiara la deficienza bellica del velivolo. Nonostante ciò si tentò di utilizzarlo su un territorio ancor più difficile. Alla fine di luglio del 1940 infatti il 7° Gruppo Autonomo, con 32 Ba.88 venne inviato in Libia. Le modifiche necessarie per l'adattamento al nuovo teatro operativo fecero diminuire drasticamente le prestazioni del velivolo. Si rinunciò allora alla spezzoniera ma senza ottenere risultati soddisfacenti. Si tentò allora di utilizzare il velivolo come intercettore rinunciando a 400 Kg. di carburante, all'arma dorsale ed al secondo membro di equipaggio. Oltre ai primi 81 Ba.88 (MM.3962-4042) durante e dopo l'esperienza africana vennero prodotti altri 19 velivoli dalla Breda (MM.4246-4264) ed altri 48 dalla I.M.A.M. (MM.4594-4617 e MM.5486-5509). Infine nel 1942 la Agusta apportò ad alcuni Ba.88 sostanziali modifiche, comprendenti un aumento di superficie, l'installazione dei freni di picchiata, la sostituzione dei motori Piaggio coi Fiat A.74, l'aumento a 4 delle armi da 12,7. Tre macchine di questo tipo erano presenti il 7 settembre 1943 sul campo di Lonate Pozzolo assegnate al 103° G.A. Tuffatori (207 e 237 sq.).

Il modello

Premessa. Prima di parlare del modello desidero fare alcune precisazioni. Innanzitutto queste poche righe non vogliono assolutamente essere una rigorosa trattazione di come ottenere il modello del Ba.88, ma semplicemente suggeriscono uno dei molti modi coi quali è possibile riprodurre il velivolo in scala 1/72. Ciascun modellista interessato a questo aereo potrà ottenerne il modello adottando le tecniche a Lui più familiari. Spero solo esponendo il metodo da me seguito di suggerire il modo per risolvere alcuni dei molti problemi che sorgono durante la costruzione.

Come tutti sanno non esiste nessuna scatola di montaggio che permetta la realizzazione del modello del Ba.88. L'unica soluzione è quella di "autocostruirlo".

Esistono diversi modi per autocostruire un modello. Tralasciando il metodo di "cannibalizzazione" di parti di altri modelli (non sempre possibile) e quello del vacuum-formed occupiamoci invece del metodo che possiamo definire "costruzione a fasciame". Si può operare in due modi differenti. Il

primo è quello di ricoprire con sottili STRISCE di plasticard una struttura ottenuta prendendo a prestito le tecniche più caratteristiche del modellismo dinamico, cioè una struttura formata da ordinate e correntini. (Fig.1). Questo metodo si presta particolarmente alla riproduzione di quei velivoli aventi una forma piuttosto squadrata, la quale permette di lavorare appoggiando direttamente la struttura su un piano di appoggio diritto. Il secondo metodo consiste nell'applicare il fasciame di plasticard su dime ottenute sagomando opportunamente del legno di balsa. E' questo il metodo che personalmente ho seguito per ottenere il modello del Ba.88.

Fusoliera

Per ottenere la fusoliera sono partito da un listello di legno tenero di balsa di sezione 20x30 mm. Ho quindi disegnato sulla faccia maggiore il profilo dell'aereo e sulla faccia minore la vista in pianta. Ho quindi sgrassato e sagomato il tutto fino ad ottenere la forma del velivolo (il legno di balsa si lavora facilmente sia con tagliabalsa, lima, traforo, carta abrasiva). Naturalmente durante questa operazione bisogna continuamente controllare con un calibro le diverse sezioni, onde ottenere una forma precisa (è necessario inoltre ricordare che tutta la sagoma deve risultare più piccola di circa 0.5 mm, che saranno compensati dai fasciame). Una volta ottenuta la sagoma lisciata, l'ho tagliata in due punti verticalmente: il primo taglio l'ho eseguito in corrispondenza dell'ordinata posteriore del vano armi anteriore, il secondo l'ho eseguito a circa 4 cm. di distanza dal precedente, dietro la postazione del mitragliere. Dopo aver asportato la parte centrale, ho steso un paio di mani di colla liquida sulle altre due parti restanti e una volta asciutta la colla le ho ricoperte con mini-strip da 0.30 mm. di spessore e larghe da 2 a 5 mm. Ho lasciato asciugare il tutto per un paio di giorni e quindi ho lisciato con tela abrasiva fino ad ottenere una superficie uniforme. Per la parte centrale ho operato in una maniera differente, per poter ottenere un corpo vuoto entro cui posizionare il cruscotto e gli interni in generale. Ho tagliato due ordinate in plasticard da 1 mm. perfettamente identiche alle due facce della parte centrale precedentemente ottenuta. Le ho quindi fissate su questa con degli spilli. (Fig.2). Ho poi applicato, fino a poco più in alto della linea di mezzaria, il fasciame, facendo molta attenzione ad incollarlo solo sulle ordinate e non sulla balsa, e facendolo aderire perfettamente alla forma della dima. Ho poi steso sul fasciame un paio di mani di colla liquida. Una volta asciutta ho estratto la dima e steso ancora un paio di mani di colla liquida dall'interno. Ho quindi inserito il cruscotto e, usandolo come ordinata, ho completato il fasciame anche nella parte superiore. Ho infine unito tutte le parti componenti la fusoliera raccordandole con stucco.

Ali

Le ali e le gondole motori le ho ottenute con il medesimo sistema sopra indicato, partendo, per le ali, da una tavoletta di balsa tenero.

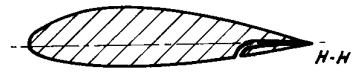
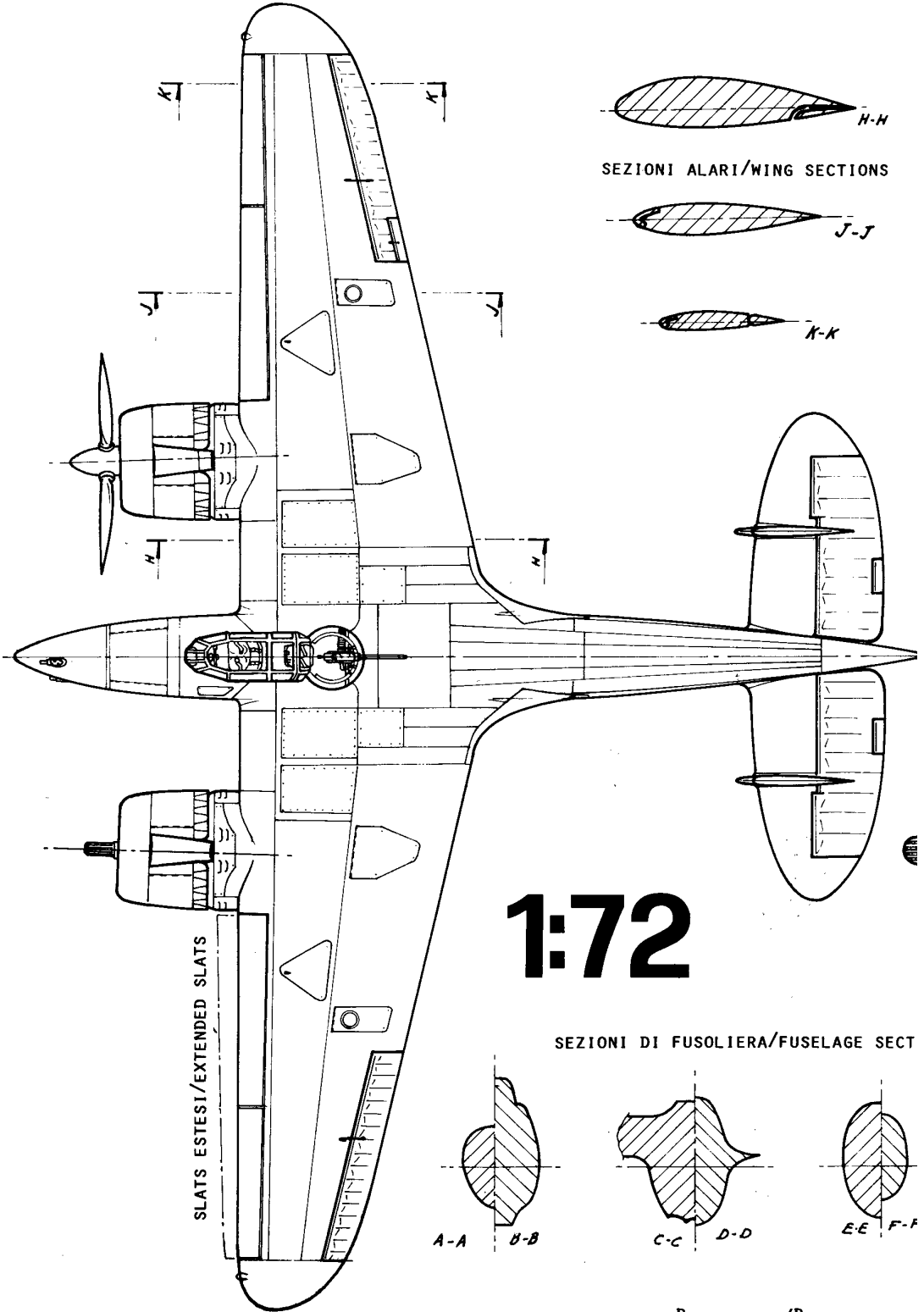
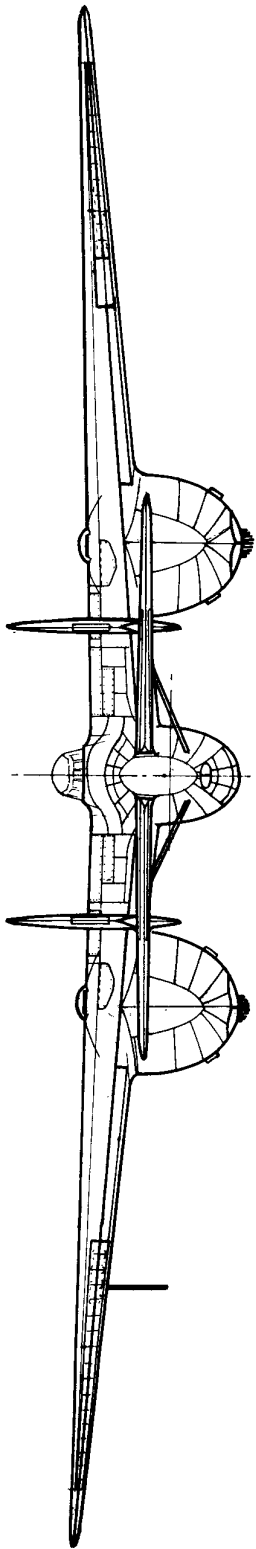
Piani di coda

I piani di coda orizzontali e le due derive li ho ottenuti lavorando un foglio di plasticard di 1.5 mm. di spessore.

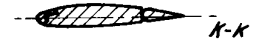
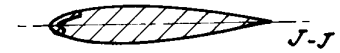
Ultimata la costruzione di tutte le parti separatamente, le ho assemblate facendo uso di collante cianoacrilico (Cianolit, Locktite, ecc.). Per terminare ho raccordato le giunture ala-fusoliera, ali-gondole, ali-piani di coda utilizzando dello stucco.

A questo punto la struttura è completata e pronta per le operazioni di finitura: pannellature, armi, vetratura ventrale, cappottina, vano ruotino, ecc. Per i motori, le Naca ed i carrelli ho usato quelli del Cant. Z.1007 Supermodel adattandoli secondo il disegno in scala, per le eliche ho invece lavorato su quello del Macchi 205. (Il mio modello ha montato solo l'elica di sinistra. Ho potuto quindi utilizzare quella del Macchi, anch'essa destrorsa e di diametro adatto.).

SERGIO RICCI IPMS-VIGEVANO



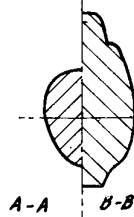
SEZIONI ALARI/WING SECTIONS



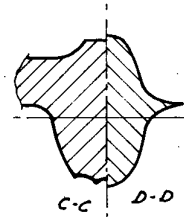
SLATS ESTESI/EXTENDED SLATS

1:72

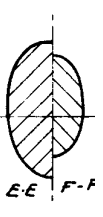
SEZIONI DI FUSOLIERA/FUSELAGE SECT



A-A B-B

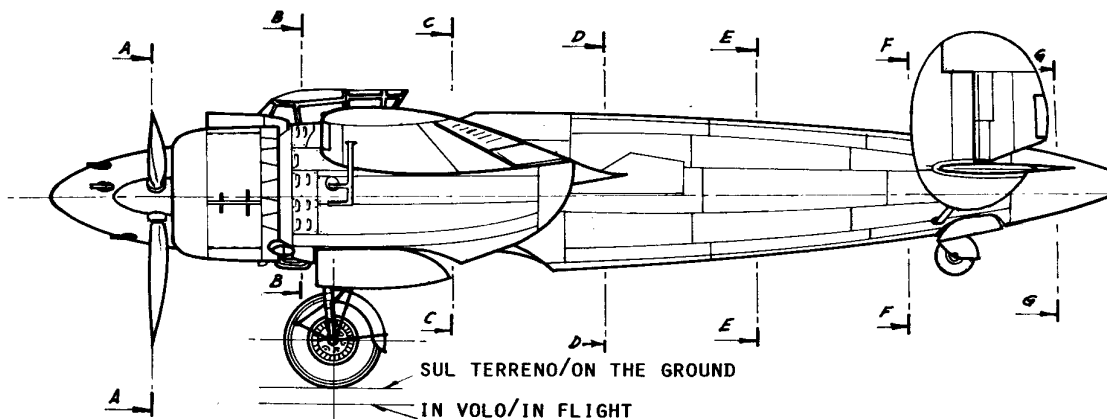


C-C D-D



E-E F-F

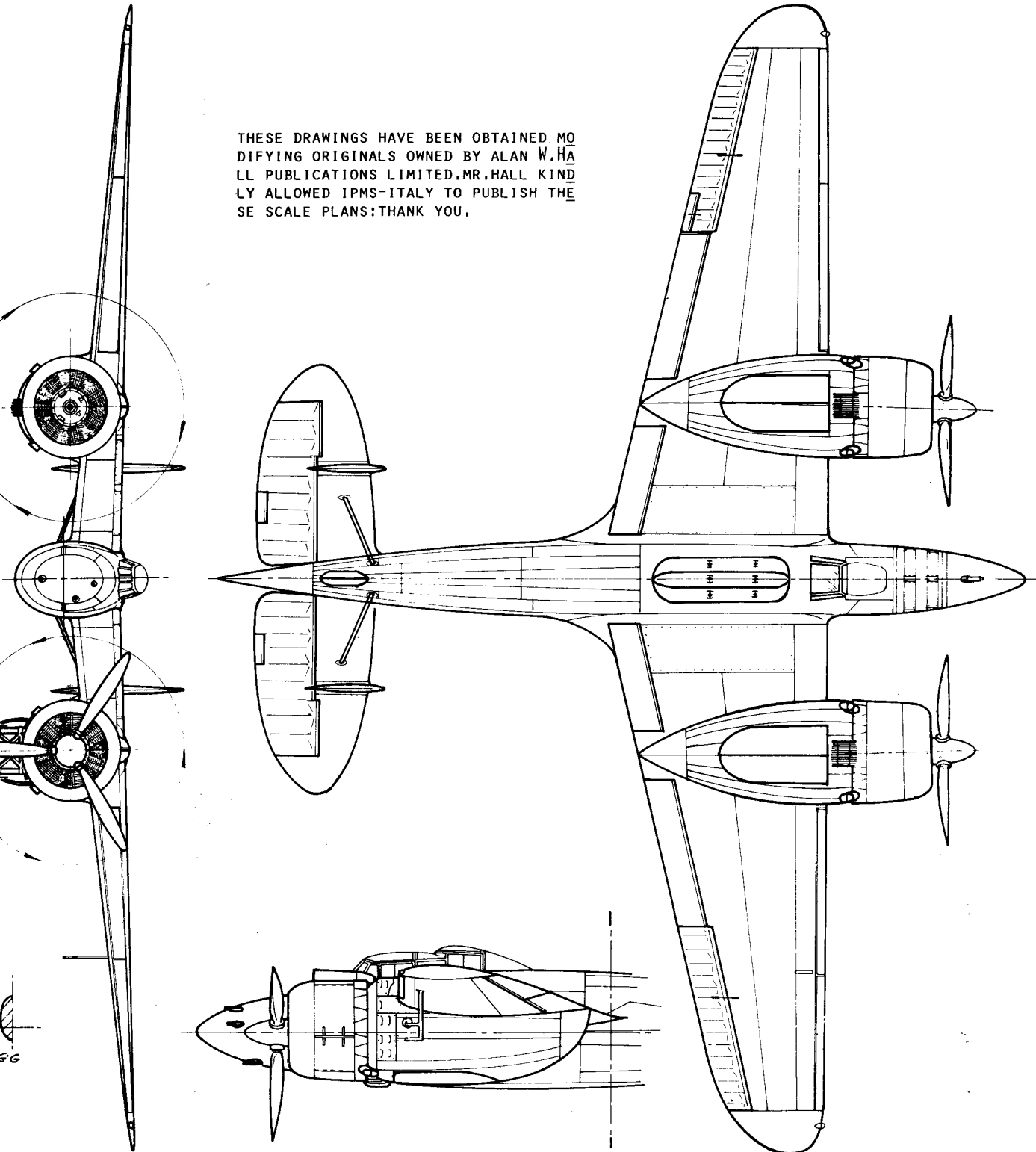
DISEGNI DI/DRAWINGS BY



SUL TERRENO/ON THE GROUND

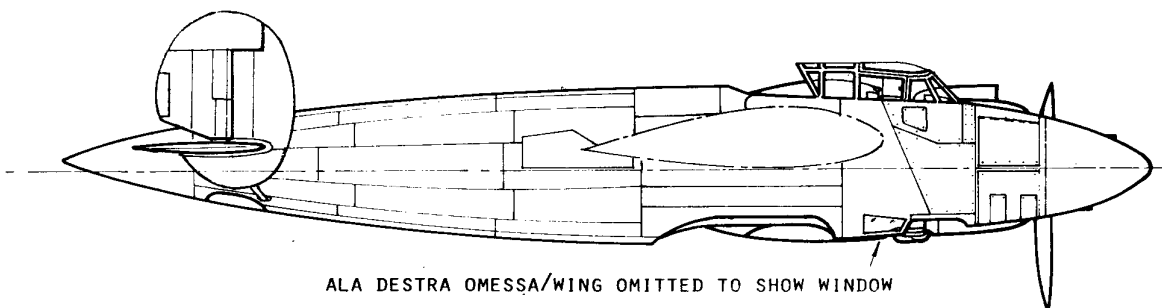
IN VOLO/IN FLIGHT

THESE DRAWINGS HAVE BEEN OBTAINED MODIFYING ORIGINALS OWNED BY ALAN W. HALL PUBLICATIONS LIMITED. MR. HALL KINDLY ALLOWED IPMS-ITALY TO PUBLISH THESE SCALE PLANS: THANK YOU.



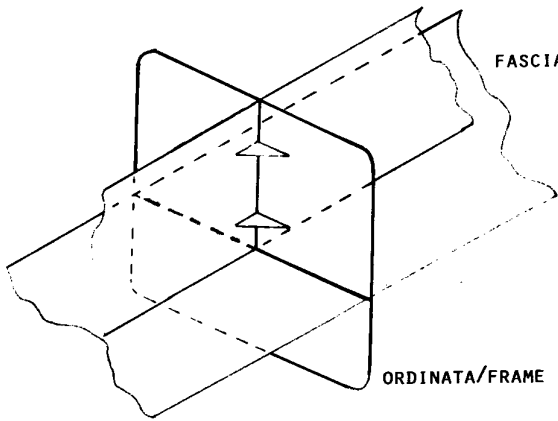
0 FERRAZZI

VERSIONE DA ADDESTRAMENTO/TRAINING VERSION



ALA DESTRA OMESSA/WING OMITTED TO SHOW WINDOW

FIG. 1



FASCIAME ESTERNO/SHELL PLATING

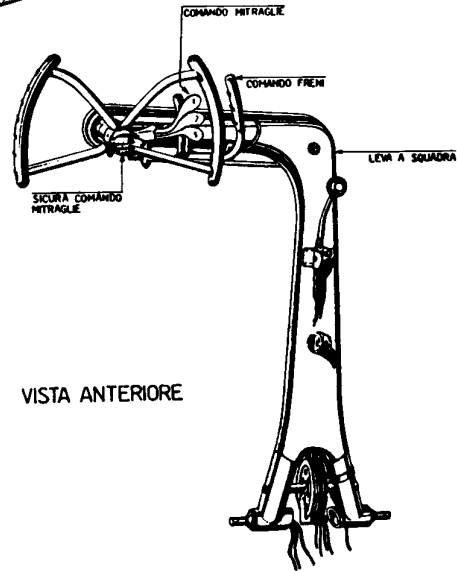
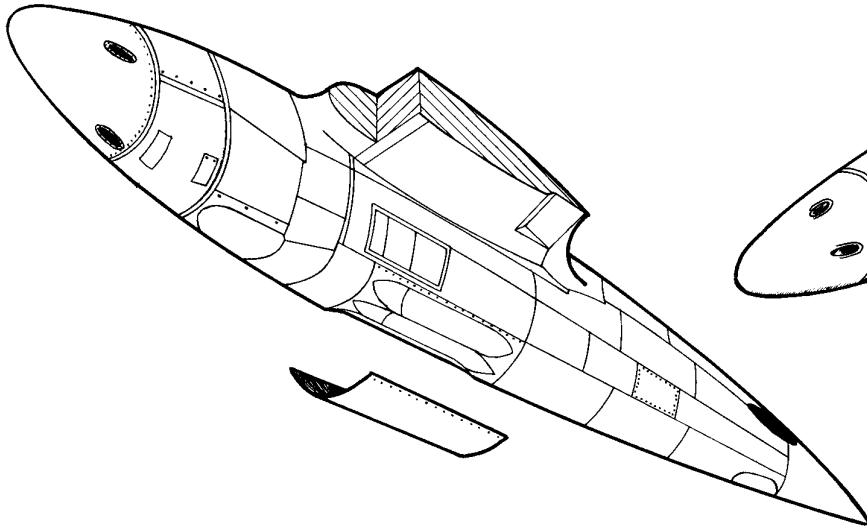
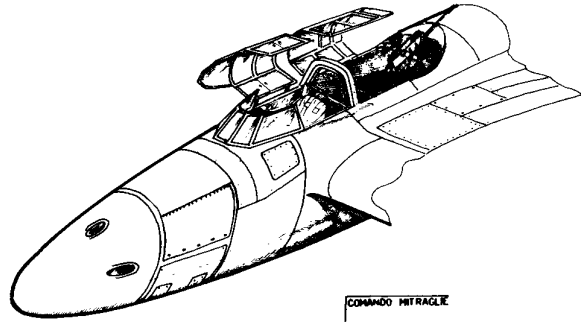
dima in balsa

SPILLI/PINS

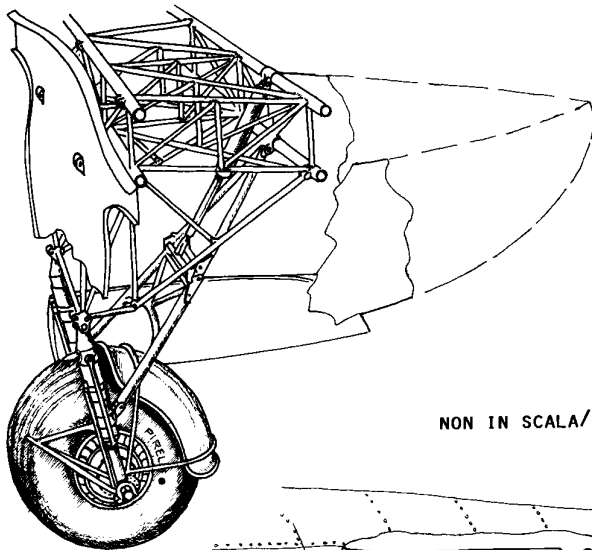
FIG. 2

INCOLLARE SOLO QUI/GLUE ONLY HERE

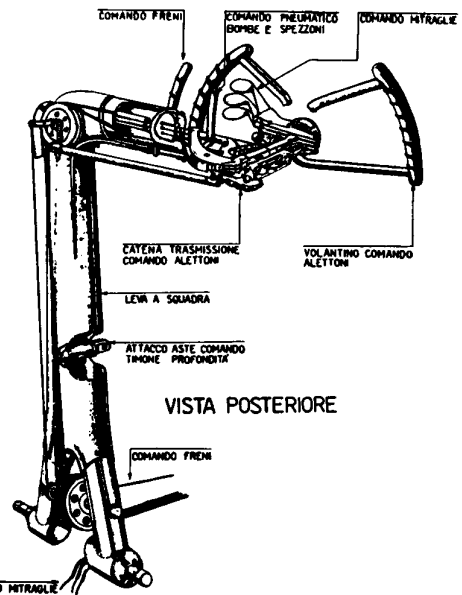
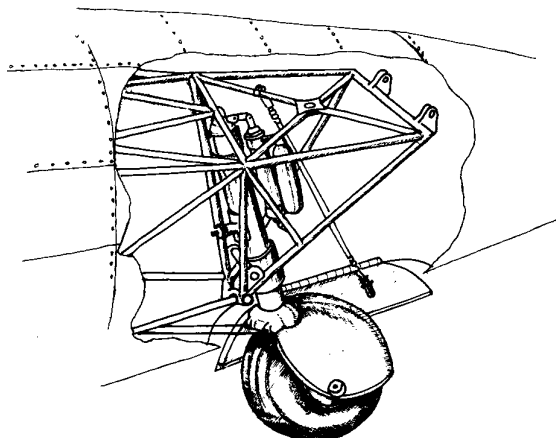
R.S. 80



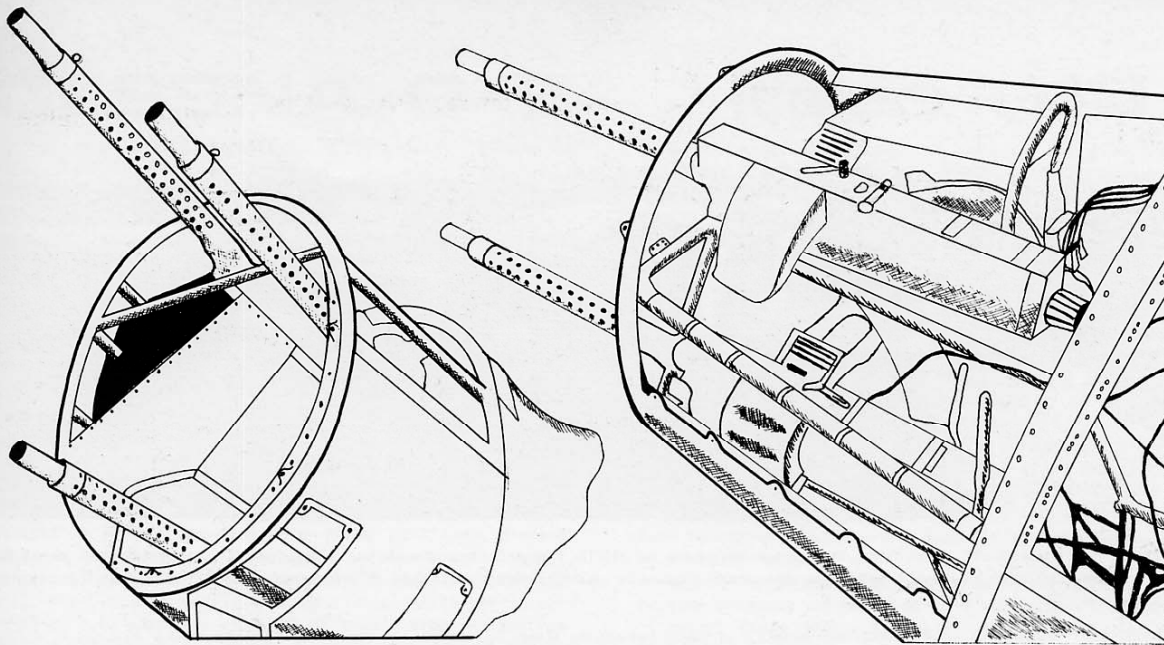
VISTA ANTERIORE



NON IN SCALA/NOT TO SCALE



VISTA POSTERIORE



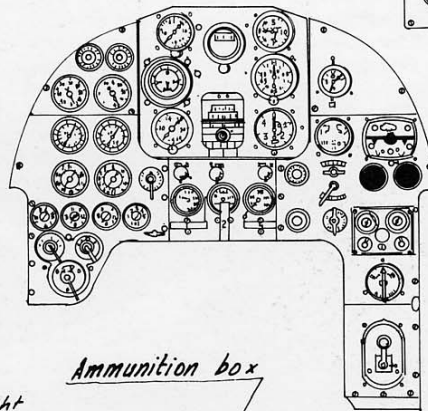
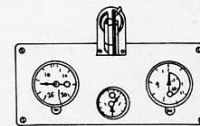
MITRAGLIATRICI ANTERIORI BRED-SAFAT 12,7 MM

R.S. 80

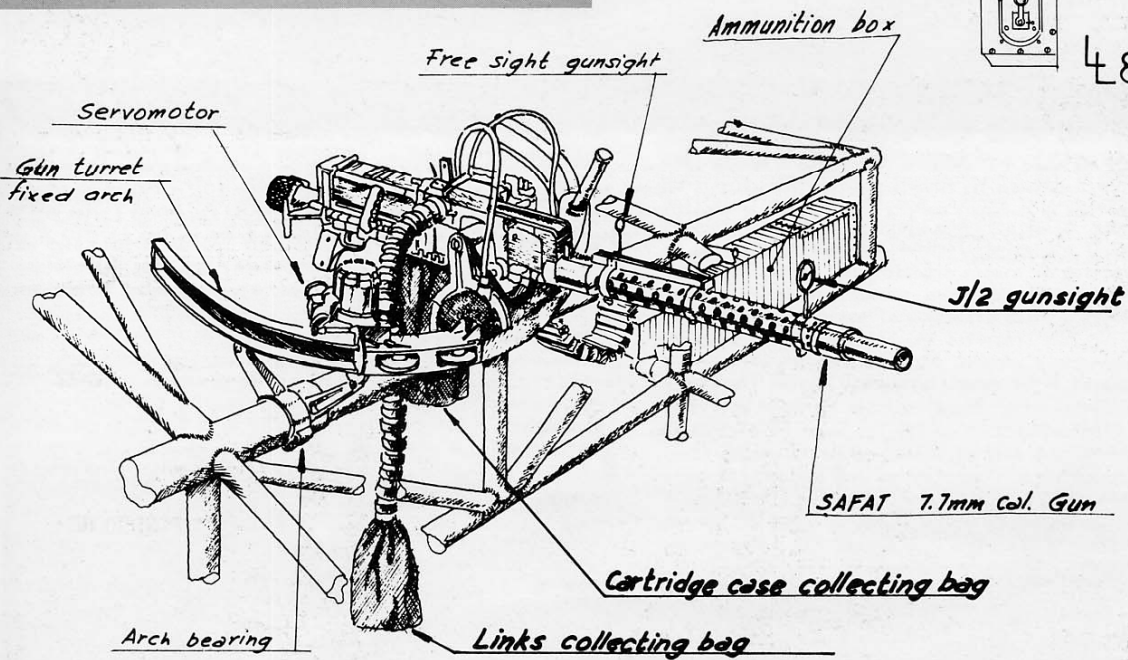
Il modello in 1/72 descritto dall'autore nell'articolo.



cruscotto



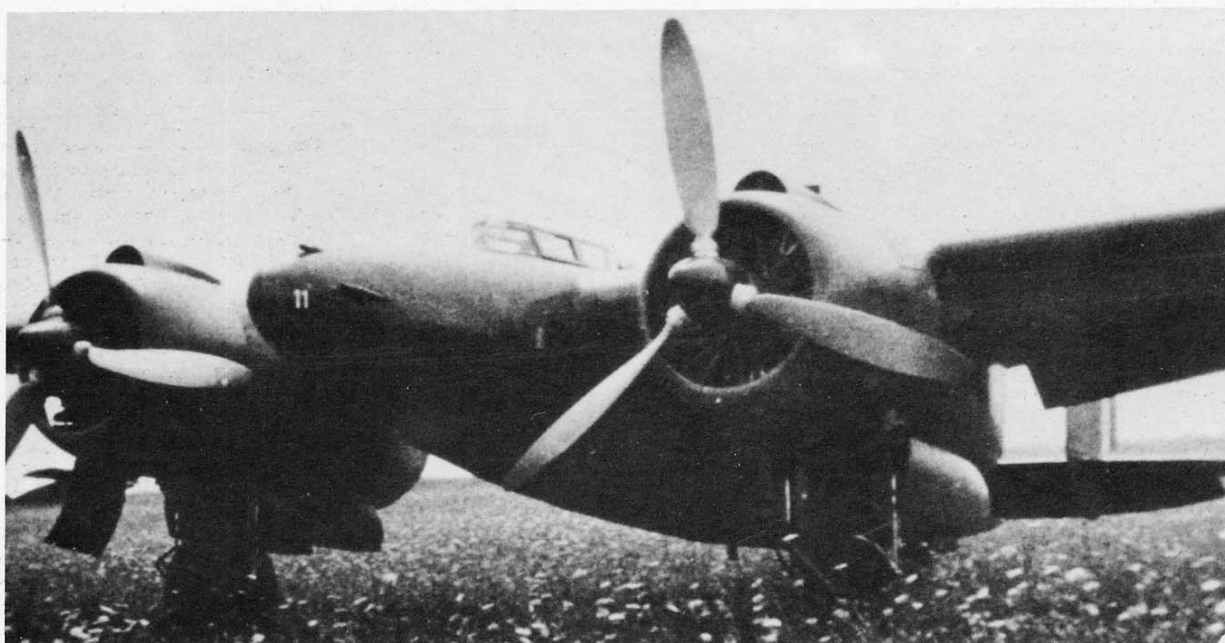
481



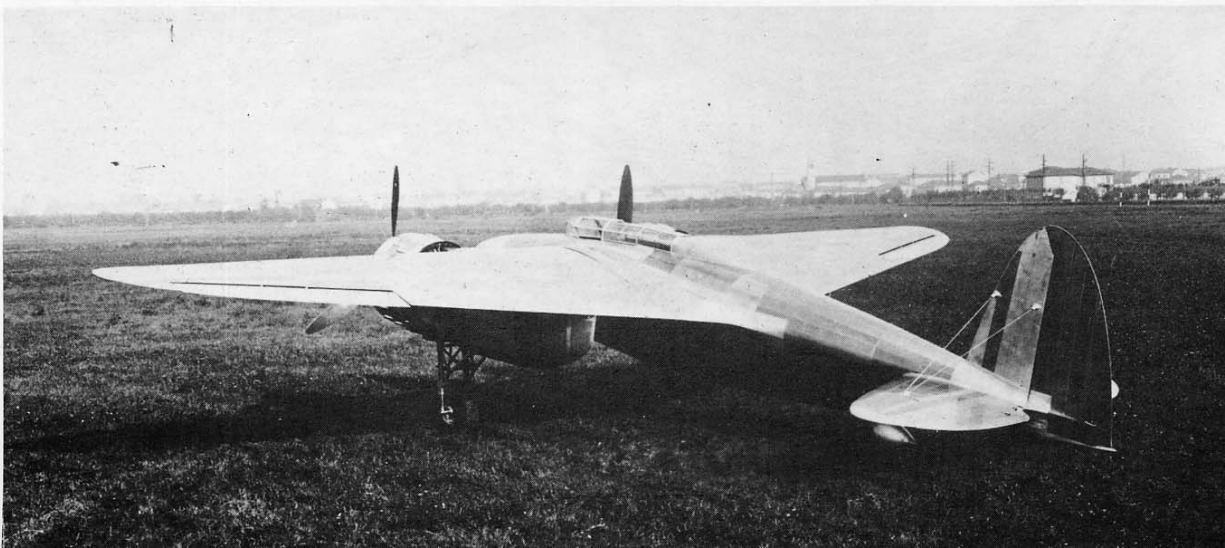


Sono qui allineati alcuni Ba.88 del 5° Stormo, 7° Gruppo, probabilmente nel 1939 (le insegne in coda sono ancora del tipo pre-bellico, tricolori). Da notare che i 6 esemplari in secondo piano sono della versione da addestramento (notare la capottina chiusa). Lo schema di mimetizzazione è il "continentale", con superfici inferiori grigio chiaro. (foto A.M.I. via Francois)

Ba.88, 5° Stormo, 7° Gruppo, Roma, febbraio 1940. Interessante è il numero individuale bianco, sul muso, in una bandierina triangolare forse rossa: questa risulterà probabilmente invisibile nella riproduzione fotografica per cui consigliamo di esaminare un'analoga insegna in una foto pubblicata su AEREI febbraio 1975. La colorazione sembra la classica verde oliva scuro e grigio azzurro chiaro; in coda non è ancora presente la croce sabauda ed il tricolore prebellico sembra sostituito da una semplice banda bianca. Quasi invisibile, è però presente il fascio in fusoliera dinanzi alla radice alare. (foto Predieri via Iemmi)



Il velivolo che appare è il prototipo (MM.302) del Ba.88 come appariva nel 1936 (fotografato probabilmente all'aeroporto di Bresso presso Milano) con la primitiva configurazione monoderiva. Il velivolo appare interamente in "natural metal". I motori erano i francesi "Gnome Rhöne K.14" e l'elica era priva di ogiva ed a passo fisso ed ovviamente non vi è alcuna traccia di armamento nel muso; il ruotino di coda è già carenato (ricordiamo che durante i primi voli di collaudo il ruotino era invece scoperto). In un prossimo numero riprenderemo l'argomento dei prototipi del Ba.88, oltre che del Ba.88M, con foto e profili di colorazione. (foto A.M.I. via Francois)



CESSNA 0-2

italeri 1/48

Abbiamo recentemente ricevuto dalla Italeri, che vogliamo qui ringraziare, il modello in scala 1/48 del Cessna 0-2; trattasi in effetti della riedizione di un vecchio kit della Testors. Il Cessna 0-2 è la variante militare del bimotore (con motori in tandem) Cessna Model 337 Super Skymaster, utilizzato dalla U.S.A.F. in due versioni: 0-2A, con armamento costituito da lanciarazzi e/o pods per miniguns, per il controllo del campo di battaglia (FAC, Forward Air Control) ed 0-2B per la guerra psicologica, equipaggiato con altoparlanti ed un sistema per lo sgancio di manifestini.

Il modello, composto da una settantina di pezzi in plastica color grigio scuro (ad eccezione di 13 trasparenti), permette la realizzazione di entrambe le versioni, anche se, per quanto riguarda la A, sono necessarie alcune modifiche descritte più avanti. Il dettaglio superficiale è in rilievo, con linee e rivetti (che necessitano di un passaggio di carta abrasiva, per ridurne le dimensioni), senza sbavature, ma con alcuni "cerchietti" di stampata, specialmente sulle parti più piccole. Seguendo le istruzioni, il montaggio inizia con gli interni, costituiti da: pavimento (comprendente le pedalieri), cruscotto, 2 volantini e 4 sedili di tipo civile (esatti per la versione 0-2B, in quanto i velivoli di questo tipo vennero realizzati modificando uno stock di Model 337 per il mercato civile); l'abitacolo, ben visibile attraverso le ampie vetrate, risulta essere un pò spoglio, per cui non sarà male arricchirlo con altri dettagli. È comunque necessario aggiungere due paratie: una davanti al cruscotto e l'altra all'estremità posteriore del pavimento, per separare l'abitacolo dai vani dei motori. Si uniscono quindi le semifusoliere (le istruzioni ricordano di inserire un peso di 15 grammi nel muso del modello per bilanciarlo) e le capottature motore, le eliche e le vetrate; sono fornite due paia di eliche, con o senza ogiva, rispettivamente per le versioni 0-2B od 0-2A. Una piccola miglioria che si può apportare è la foratura delle prese d'aria del motore anteriore, con la aggiunta di qualche dettaglio interno; le istruzioni dimenticano di indicare il posizionamento del pezzo n. 30 (gli scarichi del motore posteriore), che va sistemato nell'apposita fenditura sotto alla parte posteriore della fusoliera.

Si passa quindi al montaggio del complesso ali-travi di coda, che richiede una certa attenzione, onde non rischiare antistetiche svergolature; si unisce quindi questo gruppo alla fusoliera. Per quanto riguarda le ali, bisogna aggiungere due piccole paretine anticorrimonto in corrispondenza dei lati interni dei fari d'atterraggio presenti sul bordo d'attacco (vedi disegni). Si montano quindi i carrelli, i montanti alari, l'armamento (solo per l'0-2A) e gli ultimi particolari esterni (tubo di pitot, antenne varie, ecc.). Ricordo che i portelli dei vani del carrello principale si aprono solo durante l'estrazione e la retrazione; questi portelli chiudono così bene i relativi vani che, quando è estratto, il carrello principale sembra un comune carrello non retrattile a balestra. Il pezzo che rappresenta la "balestra" (il n. 17) risulta avere, se guardato frontalmente, un andamento praticamente orizzontale, che non è esatto: dovrà quindi essere piegato in modo da formare il giusto angolo con la fusoliera (vedi disegni). Anche il carrello anteriore presenta un difetto: il suo vano, infatti, è troppo poco profondo (praticamente tale vano non esiste). Un piccolo errore facilmente correggibile è dato dalla posizione del tubo di pitot (pezzo n. 21), sotto alla semiala sinistra, che va sistemato molto più vicino alla fusoliera di quanto non sia indicato sulle istruzioni (vedi disegni).

Per la versione 0-2A sono forniti, come armamento, due coppie di tubi lanciarazzi e due contenitori per miniguns, che, stando alle istruzioni, dovrebbero essere montati in modo da sparare all'indietro (!?), errore a cui si può facilmente rimediare. Per l'0-2B è invece fornito l'altoparlante esterno (pezzo n. 43), da montare sul lato destro della fusoliera; se si realizza questa versione bisogna chiudere i fori per gli attacchi alari presenti sui pezzi rappresentanti la parte inferiore delle semiali.

Completa le istruzioni uno schema in cui sono riportate le posizioni degli stencils, ad eccezione di quelli da sistemare sui travi di coda: la doppia striscia rossa con la scritta DANGER PROPELLER (errata; la dicitura esatta è DANGER PROP, che si può ricavare ritagliando la scritta presente nelle de-

cali, eliminando le lettere non necessarie e posizionandola al centro, tra le due strisce rosse) e l'indicazione STATIC SOURCE, che va posta dietro alla striscia rossa posteriore, sui due lati del trave di coda sinistro.

Le decals, ben stampate ed a registro, comprendono tutti gli stencils principali (a voler essere pignoli ne manca qualcuno: scritte NO PUSH, riportate su entrambi i lati dei piani verticali, in corrispondenza dell'estremità inferiore del direzionale mobile, vicino al bordo d'uscita, ed all'estremità inferiore della parte fissa; scritte MAX. LOAD 300 LB. sui lati degli attacchi alari degli 0-2A), le insegne di nazionalità e le matricole per due esemplari (0-2A 67-21295 ed 0-2B 67-21464); è compreso anche un quadro comandi.

Per pignoleggiare fino in fondo, con gli stencils forniti si potrebbe realizzare solo l'0-2A, in quanto la scritta descrittiva dell'aeromobile (lo stencil da sistemare sul lato sinistro della fusoliera) riporta la matricola 67-21295. Con opportune correzioni (facilmente eseguibili) si può comunque avviare a questo fatto.

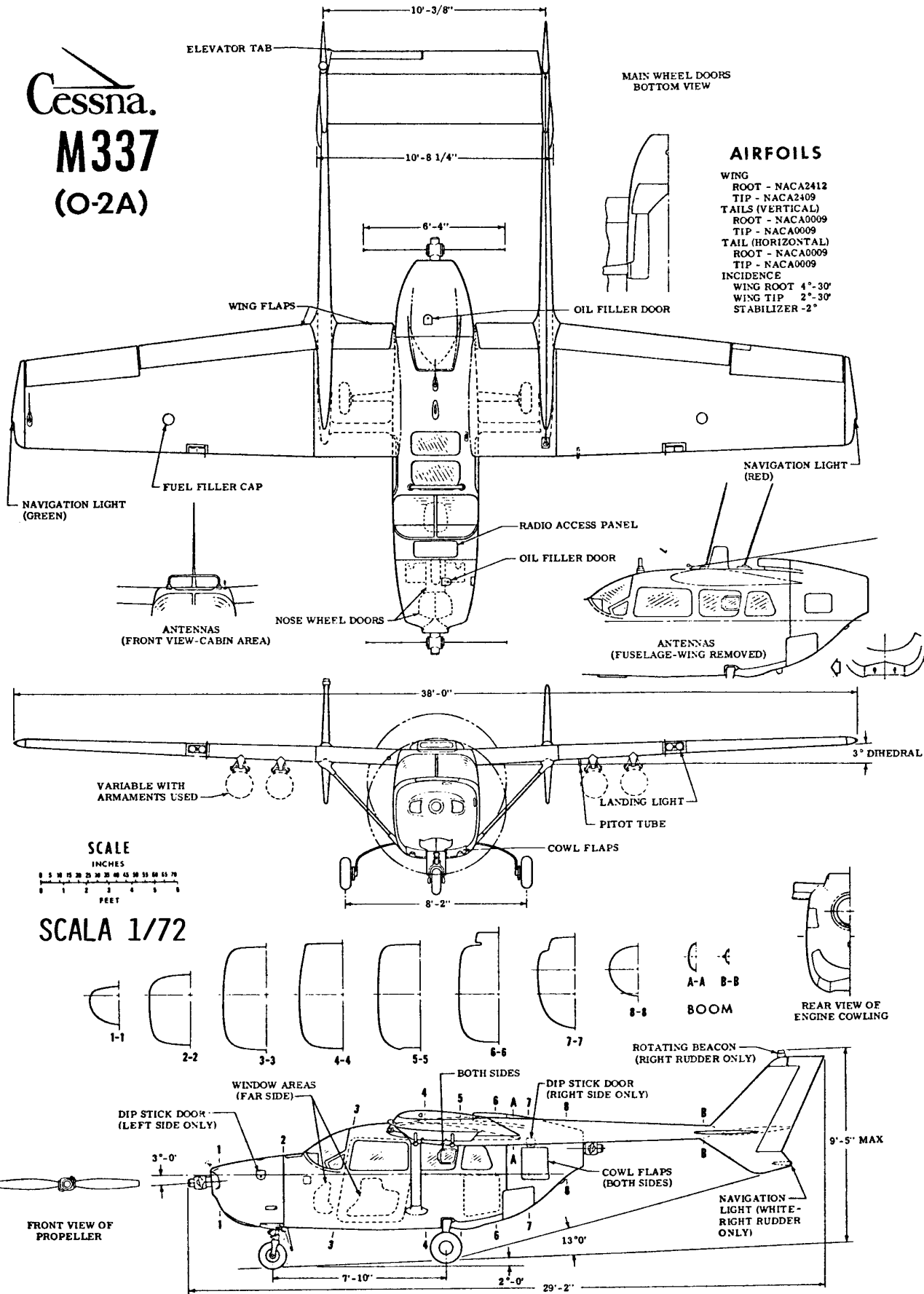
Un appunto lo si può fare anche alle istruzioni per la colorazione stampate sul retro della scatola, che riportano i vari colori senza indicazione alcuna; per rimediare diamo qui di seguito i riferimenti, seguendo la numerazione adottata nel kit: 1) Tan FS-30219, 2) Green FS-34079, 3) Green FS-34102, 4) Grey FS-36622, 5) Bianco, 6) Grey FS-16473, 7) Nero, 8) Metallo naturale, 9) Giallo. Per inciso, la colorazione dell'0-2A 21295 è esatta così come è riportata, senza gli stencils sui travi di coda.

Fin qui la descrizione generale. Passiamo quindi a considerare quello che è il difetto più grande di questo kit: se si costruisce il modello come da scatola, seguendo passo per passo le istruzioni, l'unica versione realizzabile senza incorrere in gravi errori è la 0-2B, e questo a causa delle differenze tra le varianti A e B, rilevabili confrontando i disegni e le fotografie. Nel modello, comunque, sono compresi i pezzi necessari per la costruzione di un 0-2A: le eliche senza ogiva, l'armamento e, per fortuna, anche le vetrate supplementari (i trasparenti che, secondo le istruzioni, non bisognerebbe utilizzare). Per la realizzazione di un 0-2A bisogna effettuare le seguenti modifiche: 1) Usando i disegni e le fotografie come guida, tagliare due fori sul lato destro della fusoliera, in cui andranno inseriti i trasparenti n. 55 e 56; altri fori devono essere ricavati sul cielo dell'abitacolo, per i trasparenti n. 53 e 54; 2) Eliminare i due sedili posteriori e sostituire quelli anteriori con altri di analoghe dimensioni, ma di tipo più "militare"; arricchire l'abitacolo aggiungendo un estintore tra i due sedili ed altri particolari. Questo modello presenta anche varie possibilità di conversione: i modellisti amanti dei velivoli civili possono facilmente ricavare un Cessna Model 336 Skymaster (nelle versioni a carrello fisso carenato o retrattile), un Model 337 Super Skymaster (la conversione più facile), un T-337D Turbo System Super Skymaster o il Robertson Super Stool Skymaster (praticamente un T-337D con estremità alari modificate), mentre, chi avesse voglia di lavorare un pò di più (anzi decisamente di più), può divertirsi realizzando il prototipo Cessna 0-22T (le modifiche comportano l'ingrandimento dei piani verticali e dell'ala, l'aggiunta di due sezioni triangolari al piano orizzontale e la sostanziale modifica delle capottature motore, che alloggiavano due turboeliche) oppure il Conroy Stoller (ed in questo caso bisogna rifare le estremità della fusoliera, in quanto questo velivolo era monomotore; dovranno poi essere modificate le estremità alari e realizzate le carenature per il carrello, che è fisso).

Il giudizio finale su questo modello è comunque positivo, in quanto gli errori riscontrati sono tutti facilmente correggibili, ed anche le difficoltà per la realizzazione della versione 0-2A non sono poi del tutto insormontabili per un modello dotato di un minimo di abilità e dell'attrezzatura necessaria. Un elogio va poi fatto all'Italeri, per l'iniziativa di riproporre i vecchi modelli (ricordo che lo stampo del Cessna 0-2 ha oltre 10 anni) della Testors, che altrimenti sarebbero rimasti dei pezzi rari, relegando al campo della auto-costruzione (o, per lo meno, della elaborazione) la realizzazione di alcuni interessanti aeromobili.

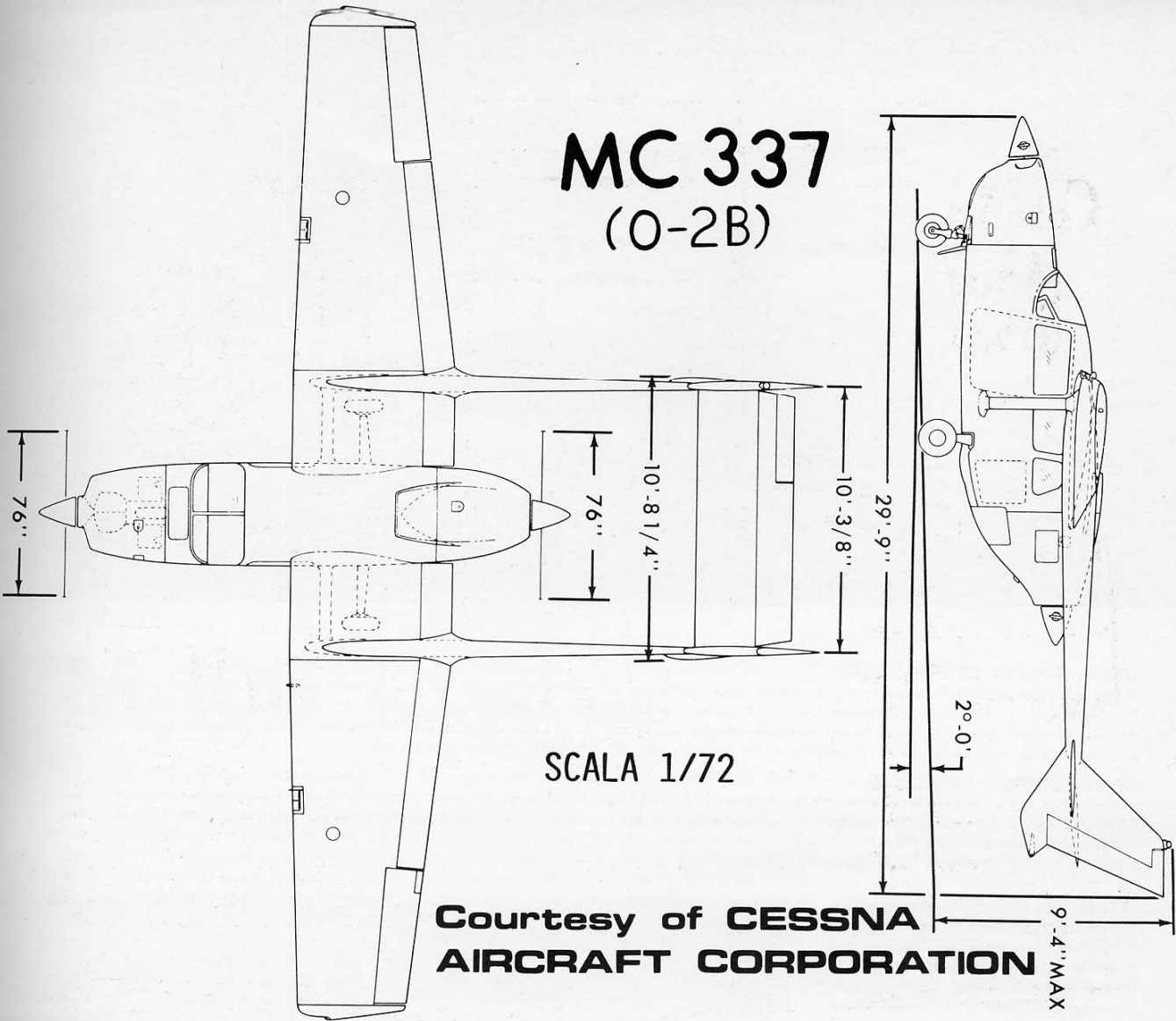
ALDO ZANFI IPMS - MO

Cessna. M337 (O-2A)



CESSNA AIRCRAFT CO. WICHITA, KANSAS

MC 337 (O-2B)





nella pagina precedente

Un Cessna 0-2A. Ben visibili le vetrature sul lato destro della fusoliera e sul cielo dell'abitacolo non presenti nella versione B; altre differenze sono le eliche senza ogiva e la presenza dell'armamento, costituito da due pods per miniguns e due lanciarazzi a sette colpi. La colorazione è quella standard per questi velivoli: grigio chiaro uniforme su tutto l'aereo, con pannello antiriflesso nero e parte superiore dell'ala in bianco (la zona bianca può anche restringersi ad una semplice fascia, come nello 0-2A proposto nel kit Italeri). (foto CESSNA AIRCRAFT CORPORATION via C.S.A.)

nella pagina seguente

Un Cessna 0-2B (come si vede dalla ogiva dell'elica anteriore). Si possono notare anche le paratine antiscorrimento presenti in corrispondenza dei lati interni dei faretti d'atterraggio sui bordi d'entrata delle semiali (assenti nel kit Italeri) ed uno dei tubi di scarico del motore anteriore, sul ventre del muso. (foto CESSNA AIRCRAFT CORPORATION via C.S.A.)

Lo stesso 0-2B della foto precedente, ripreso posteriormente: da notare il grosso altoparlante laterale. Si possono anche vedere due piccole antenne presenti nella parte infero-posteriore della fusoliera (vedi disegni per la esatta posizione). (foto CESSNA AIRCRAFT CORPORATION via C.S.A.)

Un classico SuperSkymaster civile statunitense. La livrea è bianca e blu (1 parte H 14 + 1 parte H 48), con anche la parte inferiore della fusoliera di questo colore, con fregi neri. Le eliche (con ogive) sono nere con estremità bianche. (foto ZANFI)



Per chi volesse ottenere un esemplare civile del kit ITALERI consigliamo questa esotica livrea: si tratta di un Cessna 337 F sudafricano della Mc.Duling (PTA) Ltd., fotografato al Rand Airport il 31 gennaio 1981. Il colore dominante è il bianco con bande blu scuro (Humbrol 25) e azzurro (Humbrol 89), ovviamente lucidi. Le eliche senza ogiva sono rosso mattone con estremità, separate da una fascietta bianca, arancio; i vetri sono fumè, da notare le sottili antenne a filo che terminano sulle derive; i codici in Humbrol 25. Numerose le piccole differenze dalla versione militare, a cominciare dalla diversa luce anticollisione sulla deriva destra. (foto G. JARMAN via L. LAZZARINI)



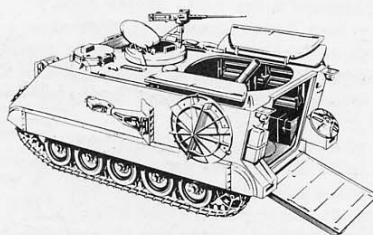


M-106 TAMIYA 1:35

Ci è giunto dalla FANTASYLAND, che desideriamo in questa sede ringraziare, il modello Tamiya del veicolo M-113 in versione mortaio, meglio conosciuto come M-106. La bocca da fuoco che il mezzo trasporta è da 107mm. Il kit è corredato con tre figurini mentre il prezzo, al momento in cui scriviamo è di £.it.11700. Il modello si compone di 207 pezzi stampati in plastica verde scura, ben lavorabile e priva di sbavature. Lo stampo è decisamente buono trattandosi di kit Tamiya ultima generazione, dove il dettaglio la fa da padrone. Devo però rilevare un particolare spiacevole ossia la totale mancanza del motore o di una qualsiasi parte che ne accenni almeno la presenza. Questa strana impostazione era già apparsa anche con il modello del M-113 in versione "Fire Support Vehicle", prodotta qualche tempo addietro. Non riusciamo a darcene una spiegazione logica, in quanto il motore era presente nel kit originario del mezzo in configurazione base e introdurre il motore nelle due scatole sopra citate non avrebbe aggravato di molto i costi (parliamo naturalmente del motore stampato in plastica e non dei famigerati Mabuchi FA-130 che rendono orrendamente motorizzabili i primi kit Tamiya e quelli di tutte le altre case giapponesi di modelli destinati, a nostro parere, a rimanere statici e basta!). Purtroppo ciò rende il modello mutilato e ce ne dispiace. Un'altra cosa che ci lascia perplessi è la totale mancanza, o quasi, di istruzioni per la verniciatura e la messa in posizione delle decals. Per la colorazione bisogna ricorrere ai disegni riportati sui lati del coperchio della scatola, mentre la zona delle decals è contrassegnata, nei vari passaggi di montaggio, da fasce di colore grigio. Se la Tamiya ha dimenticato il motore altrettanto non si può dire per quello che riguarda l'interno. Niente è stato tralasciato, neppure la zigrinatura del pavimento del veicolo. Buona anche la realizzazione del mortaio americano modello M-30 da 107mm. Nel kit è compresa la piastra di appoggio per un eventuale impiego a terra. I tre figurini forniti non sono molto buoni, ma con un po' di lavoro se ne può cavare qualcosa di discreto. Il modello base del M-113 era in scala leggermente più grande e altrettanto

è il modello del M-106; direi che si può facilmente sorvolare sopra questo particolare poichè la bontà del modello è veramente fuori discussione. Le decals sono di ottima fattura, opache. Le stelle e le varie scritte sono quelle recentemente adottate dall'US ARMY, cioè a bassa visibilità. Fra esse fanno spicco le tabelle in rosso da applicare nei pannelli interni del motore (strano, data l'assenza di quest'ultimo). In conclusione un buon modello dal quale si possono ricavare, con un qualche pizzico di inventiva, varie versioni, prima fra tutte quella usata dall'Esercito Italiano.

CARLO PECCHI



SE VI PIACCONO I TRENI O SE STATE PROGETTANDO UN PLASTICO FERROVIARIO ALLORA DOVETE ABBONARVI A "FERROVIE E MODELLISMO FERROVIARIO" LA RIVISTA TRIMESTRALE PUBBLICATA DAL GRUPPO FERMODELLISTICO DELLA CAMPANIA.

SE POI SIETE... GUERRAFONDAI (!) LA RIVISTA PUBBLICA ANCHE UNA RUBRICA DEDICATA ALLE FERROVIE DAL PUNTO DI VISTA MILITARE (CANNONI FERROVIARI, TRENI BLINDATI, ECC.).

ABBONAMENTO L.6.000 PIÙ L.1.000 CON SPEDIZIONE ORDINARIA OPPURE PIÙ L.3.500 CON SPEDIZIONE RACCOMANDATA, VERSAMENTI A MEZZO VAGLIA POSTALE A: RAIMONDO TORELLI, VIA L. CALDIERI, 142/A - 80128 NAPOLI, SE DESIDERATE UN NUMERO DI SAGGIO INVIATE L.2.000.

I DRAGONI DEL RE 1814

Nella primavera del 1814, con la caduta di Napoleone, rientra in Piemonte dall'esilio in Sardegna Vittorio Emanuele I°, succeduto al fratello, Carlo Emanuele IV°, nel 1802.

Ha così inizio, anche in Piemonte, quel periodo storico che in tutta Europa passa sotto il nome di "Restaurazione" e che per l'Italia sarà matrice e focolaio dei moti insurrezionali che sfocieranno col 1848 nella prima guerra di Indipendenza e nella nascita in un'Italia unita ed indipendente. Come i precedenti regnanti di Casa Savoia, anche Vittorio Emanuele I° curò con grande attenzione la ricostituzione dell'esercito, ponendo una particolare attenzione alla cavalleria. Essa è ricostituita su sette reggimenti, e precisamente: due di Dragoni; del Re e della Regina; due di Cavalleggeri, del Re e di Piemonte; due di cavalleria Pesante, Piemonte Reale e Savoia; ed infine il settimo reggimento, quello dei Cavalleggeri di Sardegna, mai sciolto e di stanza nell'isola. Ispirandosi alle uniformi di questo periodo, la ditta di Sol datini ARES, ha prodotto un figurino in 80 mm., che dovrebbe rappresentare un ufficiale del Reggimento fanteria Savoia del 1816.

Dico dovrebbe, perché pur avendo realizzato un soggetto veramente ben scolpito, ed al cinquanta per cento esatto uniformologicamente, ha difettato purtroppo su alcuni particolari dell'uniforme che non permettono di realizzarlo senza alcuna modifica; penso che questi errori siano dovuti ad una errata interpretazione di alcune stampe (non certo totalmente attendibili) cui pare abbiano fatto riferimento, come quella pubblicata nel testo del Col. lo Gasparinetti "L'uniforme Italiana Esercito" (Tav. XIX).

Da queste considerazioni, è nata l'idea di modificare il soldatino in un ufficiale dei Dragoni del Re con l'uniforme del 1815, essendo questa uniforme la più sgargiante e vicina al soggetto in questione. Il regolamento del 1814 per le uniformi degli ufficiali della cavalleria dava le seguenti indicazioni:

Caschetto; di fabbricazione inglese, con coppa in cuoio bollito e verniciato in nero, portante sulla fronte una piastra di ottone con trofeo reale di armi; cresta in lamierino di ottone tutta dorata e decorata in metallo giallo, guarnita di cinillia turchina; orecchioni di cuoio rivestiti con squame di metallo giallo e decorazione a V sui lati del caschetto, tipica per gli ufficiali di tutte le armi.

Abito; bleu ad un petto con collo alto e paramani del colore reggimentale (rosso), cravatta nera, nove bottoni argentati con alamari a ramage (dis. 1), cinque bottoni argentati sulle maniche, di cui due sul paramano e tre sulla manica decorati sempre di alamari e ramage. Posteriormente le code sono corte con un solo risvolto sull'esterno (rosse), decorate con il monogramma reale in argento sormontate di corona. Le tasche sono una per lato e decorate con tre bottoni sempre argentati.

Pantaloni; sempre bleu stretti ed infilati negli stivali, anteriormente hanno una patta abbottonata in vita sotto cui passa la cintura bianca della sciabola.

Spalline; gambo a squame di pesce, piastra con risalti di numero conforme ai gradi e frangia; il tutto per il reggimento Dragoni del Re è argentato.

Stivaletti; neri e di modello alla "Ussara" adorni anteriormente di un fiocchetto nero.

Speroni; potevano essere sia avvitati nel tacco che allacciati con fibbia, il colore ed il tipo non è certo.

Gradi; (dis. 6) nel mio caso ho rappresentato un maggiore, quindi si distingueva per: tre strisce in rilievo sulle spalle; tre filetti argentati sui paramani, ed un gallone argentato sul colletto; la cresta dell'elmo aveva una striscia gialla; la fascia in vita era dorata e puntinata in azzurro e portata allacciata in vita, questa era uguale per tutti gli ufficiali. Il fiocco della sciarpa è composto sia di fili d'oro che azzurri, la dragona è d'oro con un filo azzurro pari ad un quarto della larghezza e termina con la noce pure d'oro.

Ora dopo aver descritto l'uniforme, vediamo come e cosa occorre modificare nel nostro soldatino per farlo diventare come sopra descritto.

Caschetto - La sagoma è esatta, vanno però incisi i lati della cresta e va aggiunta la V, realizzandola con due strisce di lamierino di piombo di circa mm. 2 (Dis. 2)

Abito - (Dis. 3) vanno aggiunti i cinque bottoni alle maniche, per questi consiglio quelli della Historex che si trovano nel set. N. 9 dei pezzi sciolti. Le falde posteriori vanno tagliate con un seghetto alla lunghezza del disegno ed i risvolti dopo essere stati limati vanno rifatti con lamierino di piombo con disegno e dimensioni esatte, su questi va aggiunta la corona reale presa sempre dal set N. 9 della Historex.

Pantaloni - (Dis. 4) sono giusti, va solo aggiunta la patta, realizzata sempre in lamierino di piombo e la cintura alloggiata sotto essa che scompare ai due lati sotto le falde dell'abito.

Stivali - (Dis. 5) vanno sagomati alla ussara come nel disegno, va aggiunto il bordino sull'orlo sagomato con del lamierino da 1 mm., sulla parte anteriore si aggiunge il fiocco che si può trovare in una qualsiasi dotazione di un soldatino in 54 mm. (Dragona o fiocchi per caschi).

Speroni - questi vanno totalmente autocostituiti, e si possono realizzare con del tondino di ottone del diametro mm. 0,5, e con una striscia di lamierino di circa mm. 2 (Dis. 8).

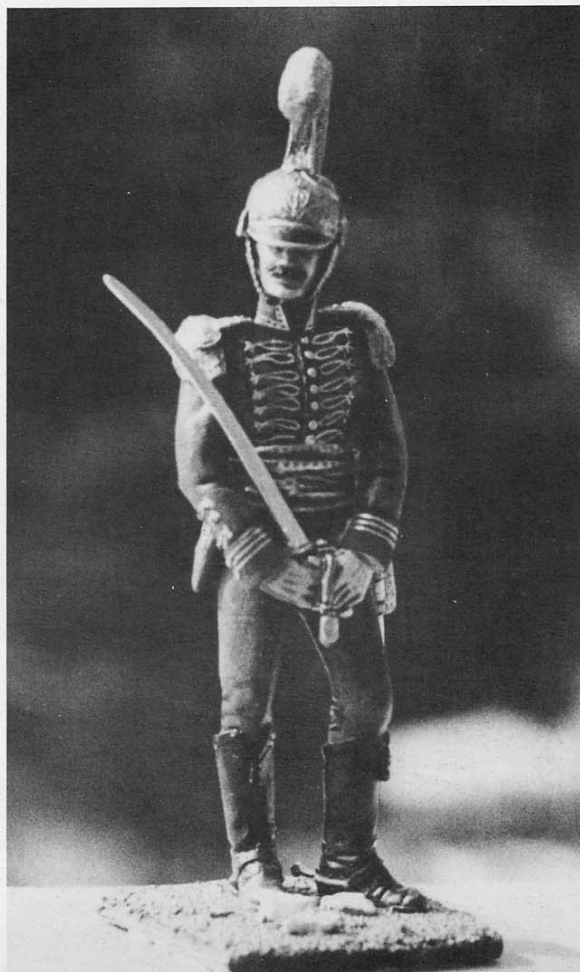
Sciabole - le uniche modifiche consistono nel curvare leggermente sia la lama che il fodero.

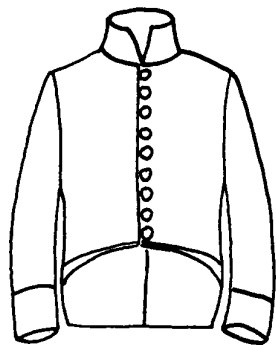
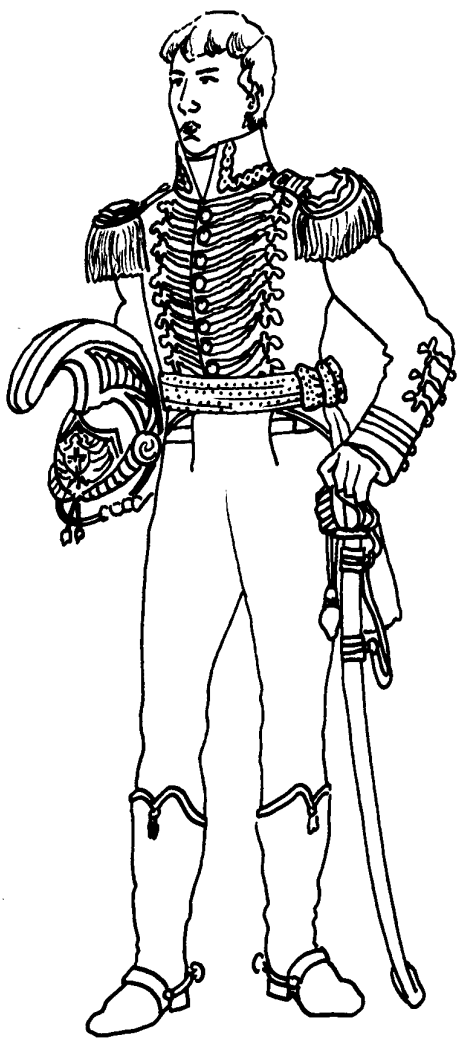
Per la colorazione ed il disegno degli alamari occorre fare riferimento al testo del regolamento del 1814 ed al disegno n. 1 che rappresenta il figurino nella sua totalità.

A questo punto auguri e buon lavoro a chi ha avuto la pazienza di leggermi fino in fondo e spero che queste poche righe possano far avvicinare altri alle uniformi Italiane, che nulla hanno da invidiare a quelle ben più famose di altre nazioni.

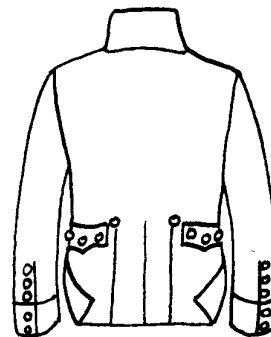
MAURIZIO BOVERIO IPMS-MI

Il modello di un Dragone Reale come realizzato dall'autore dell'articolo. (foto M. Boverio)

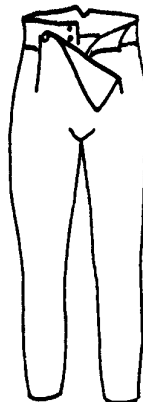




ABITO/JACKET



DISEGNI DI MAURIZIO BOVERIO
IPMS ITALY 1981



PANTALONI/TROUSERS

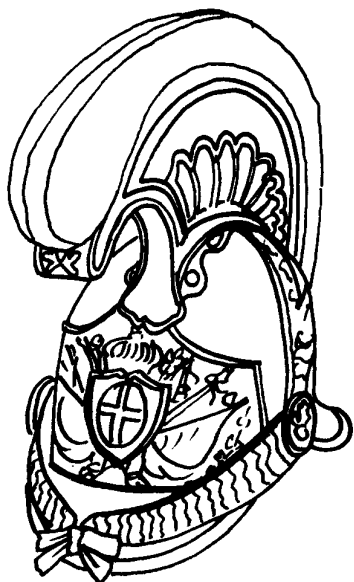


STIVALI/BOOTS

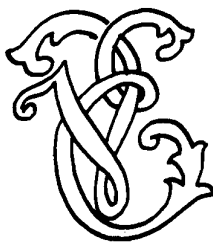
UNIFORME 1814/UNIFORM OF 1814

GRADI/RANKS:

CASCHETTO/ELMET



COLLETTA/COLLAR



MONOGRAMMA/MONOGRAM



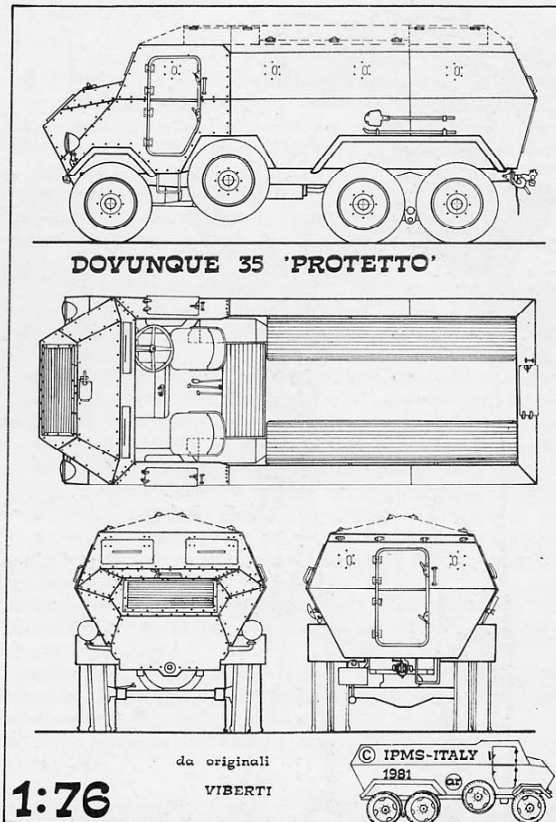
PARAMANI/SLEEVE



SPERONI/SPURS

IL DOVUNQUE 35 "PROTETTO"

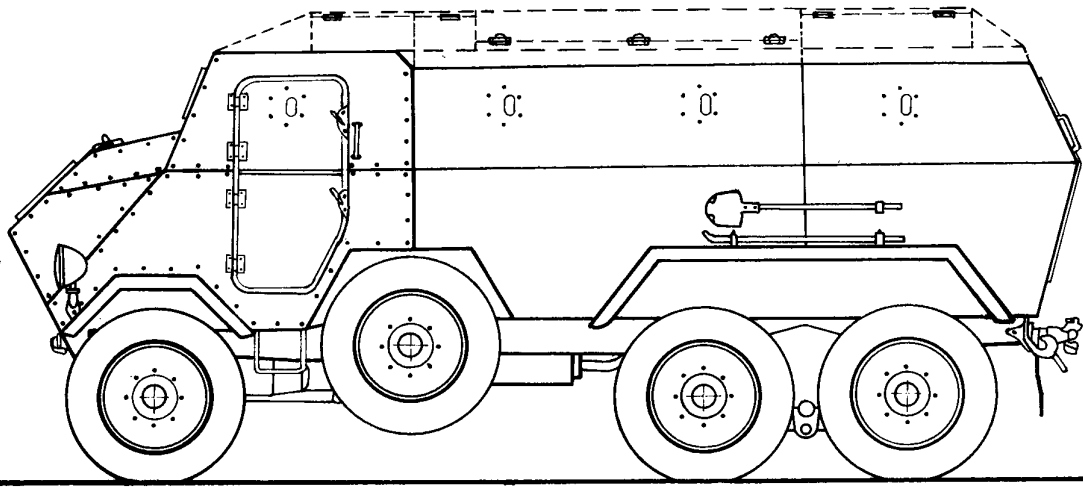
Come ricorderete nel Notiziario Vol.11 N°2 è stato pubblicato un articolo sull'autocarro Dovunque 35. Come appendice era riportata la descrizione di una variante eseguita su questo autotelaio, denominata Dovunque 35 "Protetto". Del mezzo in questione erano state inoltre pubblicate anche quattro foto che ritraevano questi da diverse angolazioni, permettendo una buona vista d'insieme dell'autocarro corazzato. Purtroppo mancavano disegni dettagliati in scala e foto del mezzo in azione. Grazie a successivi contatti con il socio Pierluigi Moncalvo del Centro IPMS di Torino, che desidero in questa sede ringraziare sentitamente, sono venuto in possesso del materiale occorrente a rendere più interessante la trattazione di questo strano autoblindato. Fermo restando quanto pubblicato sul precedente numero della rivista occorre aggiungere solo alcune note relative ai disegni. In questi compare, tratteggiata, la parte corazzata superiore prevista dai progettisti Viberti quale ulteriore evoluzione del mezzo. Questa non fu mai realizzata a causa della cessazione delle ostilità e del conseguente disinteresse quindi sopraggiunto nelle nuove autorità militari causa la facilità con la quale era possibile rifornirsi di materiale alleato senza dover ricorrere a dispendiose realizzazioni nazionali. Nella tavola le ruote appaiono di disegno semplificato (come negli originali dai quali sono stati ricavati). In realtà queste sono del tutto identiche a quelle montate dai normali Dovunque. Gli eventuali autocostruttori si riferiscano quindi ai disegni di E. Maio pubblicati sul Vol.11 N°2, che mostrano le ruote nel loro esatto aspetto. Per concludere spero che pubblicando i disegni in entrambe le scale di aver soddisfatto sia i cultori dell'1:76 che della 1:35. I dati, la scheda tecnica con le caratteristiche dell'automezzo sono già stati pubblicati nel Notiziario citato e ritengo quindi inutile ripeterli. Auguro a tutti un buon lavoro nella speranza di aver fatto cosa gradita sia ai cultori di mezzi militari italiani del secondo conflitto mondiale sia a coloro che, come me, amano le "finezze esotiche"!!



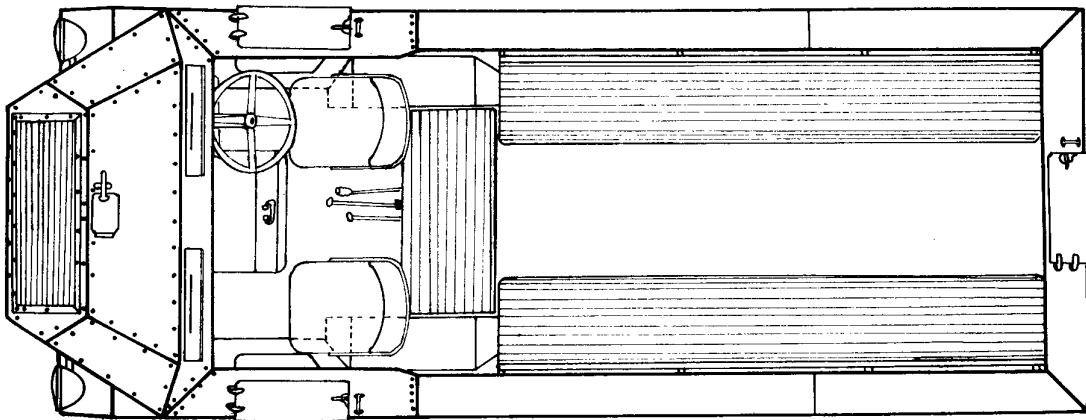
ARMANDO ROSSI

Una rara immagine del Dovunque Protetto in servizio verso la fine della II G.M.
 Riguardo alla colorazione apparentemente nulla è cambiato rispetto alle foto di ditta apparse nel "N" citato nel testo. (foto P. Moncalvo).



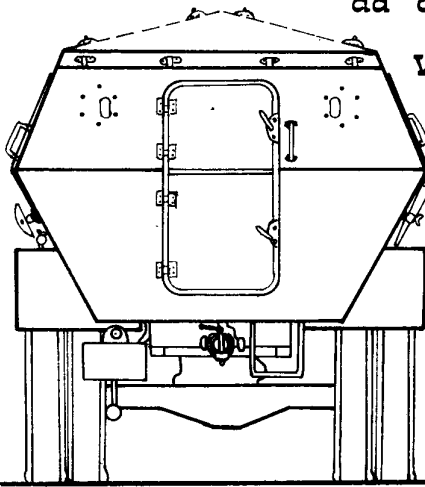
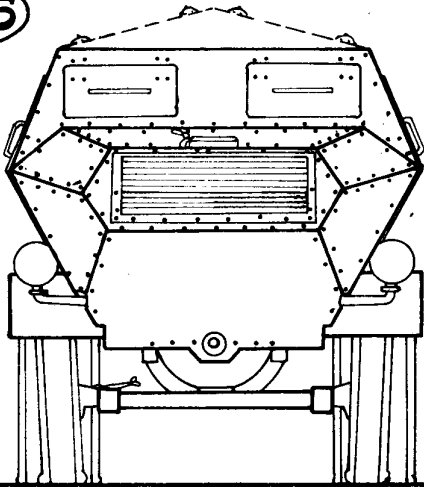


DOYUNQUE 35 'PROTETTO'



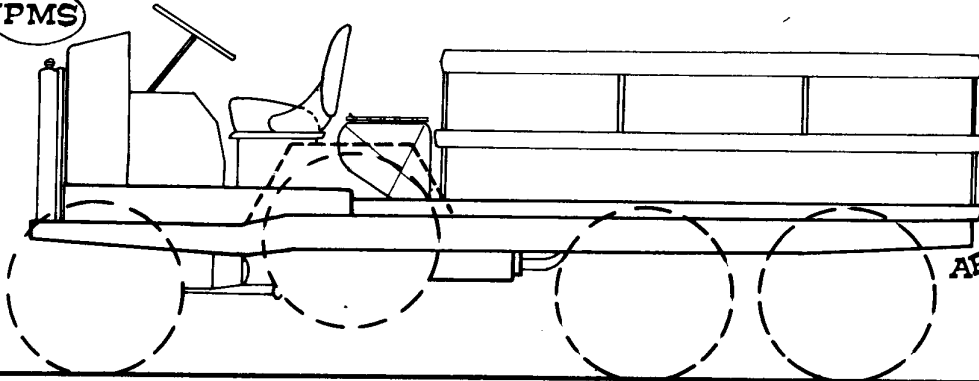
1:35

da originali
VIBERTI



©

IPMS

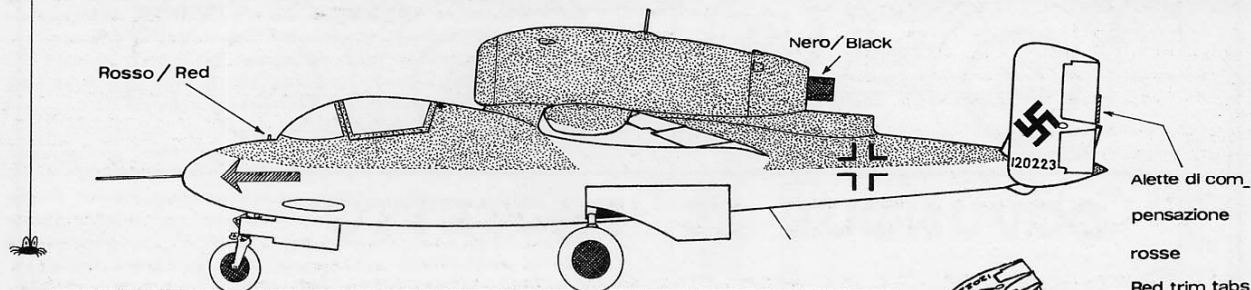


AR 1981

Pezzi da Museo

di Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena

No.2 HEINKEL HE-162

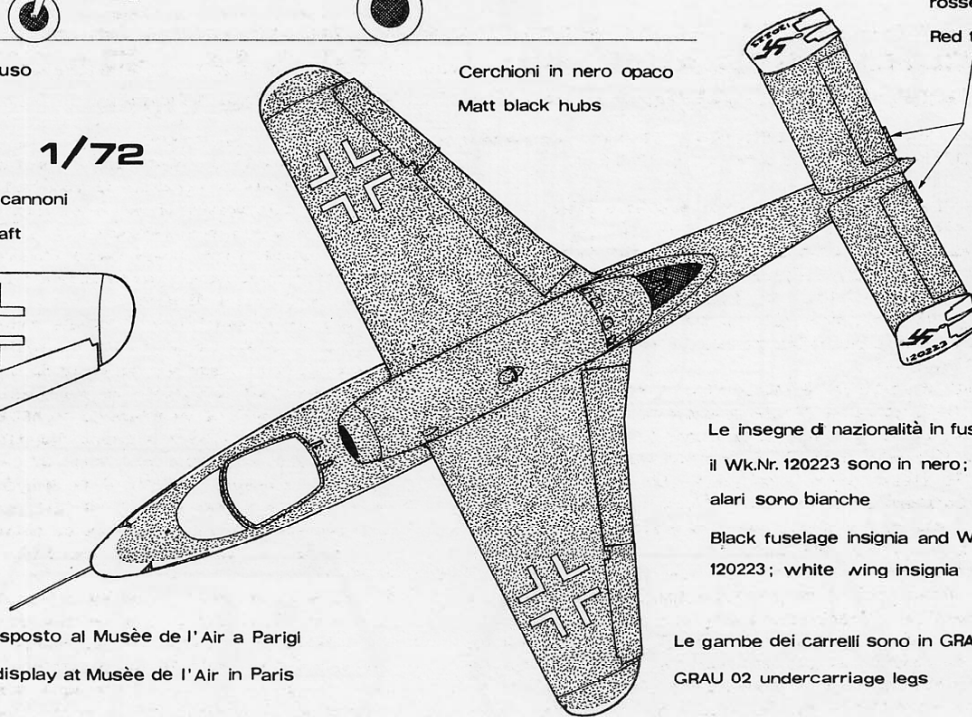
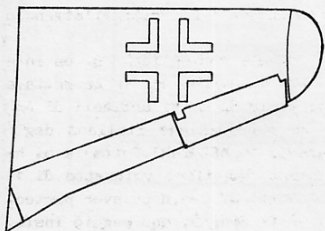


Freccia rossa sul muso
Red arrow on nose

Cerchioni in nero opaco
Matt black hubs

SCALA 1/72

Non sono presenti i cannoni
No guns on this aircraft



Le insegne di nazionalità in fusoliera ed il Wk.Nr.120223 sono in nero; le insegne alari sono bianche

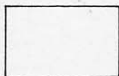
Black fuselage insignia and Wk.Nr. 120223; white wing insignia

Questo He-162A è esposto al Musée de l'Air a Parigi
This He-162A is on display at Musée de l'Air in Paris

Le gambe dei carrelli sono in GRAU 02
GRAU 02 undercarriage legs

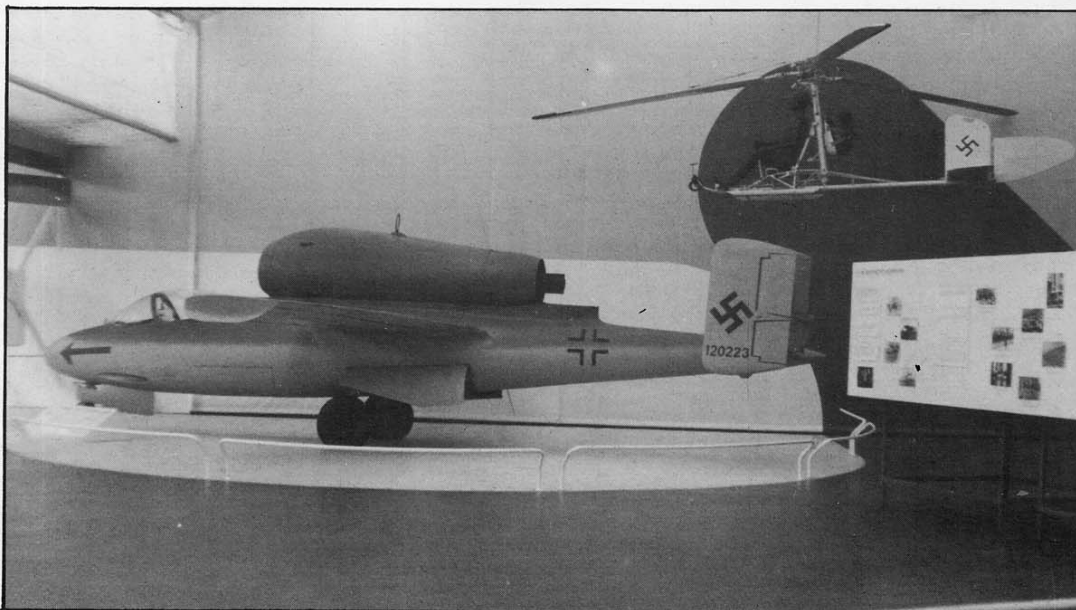


HELLGRÜN 83



HELLGRAU 76

foto via A.Zanfi



english summary

M-113 PARI IWO - Modeller's notes for M-113 in Italian service, following Tamiya's instruction sheet. The work is mainly devoted to interiors, particularly for the Diesel-powered type, most common in Italian Army. Minor detailing & modifications for the exterior and engine compartment. Always refer to pictures.

SPIITFIRE Mk.XIIC - Mk.XII was the first Spit variant to be powered by the RR Griffon engine. Conversion is based on Airfix Mk.Vb kit, with parts from Frog/Novo Mk.XIV (nose) and Airform conversion parts kit. Details to be observed carefully are: tail wheel, main undercarriage (legs, fairings, wells), IFF aerial, rudder & elevator design, prop, exhausts, wingtips, oil cooler, carburettor air intake, inner MG housings, aileron chord. Refer to drawings.

BREDA 88 - Portrait and scratchbuilding tips of this impressive but unsuccessful Italian heavy fighter-bomber, equipping two units in Sardinia and Libya. Suggested method uses balsa cores coated with microstrips, .060 sheet, landing gear from Cant Z.1007, engines from Reggiane 2000, props from Macchi C.202/205, all from Supermodel. KPI recently released a 1/72 vacuum kit of Breda 88.

CESSNA 02 ITALIERI 1/48 - An interesting release from Italeri, coming from ex-Testor's series. A good kit, requiring only minor work: add cab bulkheads, some detail to interiors and engine cowl, relocate pitot, add wing strokes near landing lights, modify undercarriage extension degree. Sole major operation required is to open cutouts for extra glazes of O-2A. Refer to drawings.

TAMIYA M-106 1/35 - Another M-113 based vehicle in usual Tamiya standard. Strangely, the engine mock-up provided in the M-113 kit, here is disappeared. Finely detailed interiors with an excellent reproduction of M-30 mortar. The three figures included are not so first-class as the vehicle kit.

KING'S DRAGOONS 1815 - An interesting subject of the Restoration Period of Savoy. Starting from the Ares 80mm figure of a "Savoy" Infantry Regt. Officer (the kits few errors, incidentally, make the conversion easier), we obtain a Major of "King's" Dragoon Regt., using Historex set n°9, lead sheet, brass sheet and rod.

DOVUNQUE PROTETTO - Completing the description of the Fiat "Dovunque 35" truck, published on n°2 vol.11, here comes a scale drawing of the armoured troop transport derivative: dash lines are for the envisaged top armour.

MACCHINE BIZZARRE NELLA STORIA DELL' AVIAZIONE

di Giorgio Evangelisti - Editoriale Olimpia 340 pagine
354 fotografie in bianco e nero - lire 25.000

La prima impressione che si riceve da questo libro, inusuale e gradevolissima, è di avere in mano un "bel volume". Noi appassionati di cose aeronautiche siamo purtroppo abituati ad edizioni che se pure abbastanza costose non si presentano certo come libri di lusso. Differentemente questo lavoro di Giorgio Evangelisti ha tutte le carte in regola: ottima rilegatura, copertina pesante e telata, buona stampa e foto "leggibili".

Abbastanza discutibile è invece il criterio con cui l'autore ha qualificato come "bizzarre" macchine di tipo veramente fuori del comune come: lo Chance Vought V-173 "Frittella volante" o l'Aerocar model 1 "Automobile volante", messe insieme e sullo stesso piano a velivoli pienamente "operativi" come il Lockheed SR-71 "Blackbird" o lo Heinkel He-162 "Salamander", che poco o niente hanno di bizzarro.

Il volume è comunque una fonte ricca di notizie e dati interessanti sulle diverse "Vie" che gli ingegneri ed i tecnici aeronautici hanno provato e sperimentato, spesso sotto la pressione di particolari esigenze belliche.

Scritto in modo piacevolmente scorrevole questo libro è certamente da consigliare, sia per motivi di pura curiosità aeronautica, che per la trattazione di quelle idee, a volte geniali, dei progettisti italiani (messe ben in evidenza) che, purtroppo, non sempre hanno ricevuto il successo e la considerazione che meritavano.

PAOLO FRANÇOIS

Bello schieramento di Ro.37bis della 109a e 110a Squadriglia in un aeroporto etereo nel 1936. I velivoli sono verniciati uniformemente in bianco avorio, con codici in nero, tricolore, fasci (quello in fusoliera è presente in foggie diverse sui vari esemplari): notare che è però variabile la disposizione dei codici. (foto N.Pignato)

I.M.A.M. Ro.37 di Achille Vigna

Il ricognitore ha raramente interessato il grosso pubblico, e persino molti di coloro che si professano "appassionati d'aviazione". Se si eccettua il caso del famoso U-2, l'aereo-spia per antonomasia il cui abbattimento oltretutto è destituito tanto scalpore, ben raramente i silenziosi preparatori dei più grandi raids hanno avuto l'onore di libri e grossi articoli, e tanto meno (a parte lodevoli eccezioni) l'attenzione dei costruttori di kits.

Vediamo perciò con favore l'attuale risvegliarsi di un interesse per questa categoria di velivoli (e mi si permetta, a questo punto, di segnalare la serie di dotti articoli di Andrea Curami sull'aviazione da ricognizione italiana degli anni '20, inaugurata recentemente su AEROFAN). Tuttavia mi ha sinceramente entusiasmato questo magnifico volumetto di Achille Vigna, dedicato a quel Romeo 37 che, dopo aver partecipato alle campagne d'Africa e di Spagna, equipaggiò insieme con i Caproni della serie 300 (già oggetto di esaurienti pubblicazioni) quelli che allora si chiamavano i reparti da osservazione aerea fino alla conclusione della Seconda Guerra Mondiale.

Il volume si articola in una parte storica, ricca di particolari e di notizie, ed in una tecnica abbondantemente illustrata. Nella prima, oltre le necessarie informazioni sullo sviluppo del velivolo, la sua produzione e le operazioni belliche cui prese parte, vi è un'ampia sezione dedicata alle colorazioni ed ai distintivi, con eccellenti tavole policrome e un'abbondantissima documentazione fotografica, che comprende anche diverse immagini a colori.

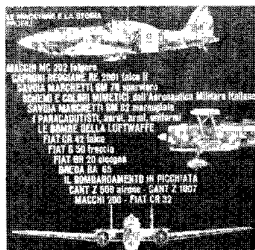
Dire che si è all'altezza delle principali pubblicazioni straniere, nel campo delle monografie aeronautiche, è assolutamente superfluo, data anche l'eccellente veste tipografica alla quale la STEM-Mucchi ci ha abituato.

Ne raccomandiamo perciò, e caldamente, l'acquisto a tutti coloro che siano interessati alla storia della nostra Aeronautica e soprattutto a quegli appassionati che, con l'autocostruzione, hanno fatto del modellismo una vera arte. È un peccato che iniziative del genere non abbiano un seguito. A quando, Achille, qualcosa di analogo, per esempio, sull'S.82?

NICOLA PIGNATO



PROFILI «LE MACCHINE E LA STORIA»



Questi fascicoli si affiancano ai volumi della collana maggiore con una serie di monografie più agili, meno costose e quindi accessibili ad un maggior numero di lettori.

Profili sintetici ma non meno precisi e storicamente validi.

- 1 - Macchi MC 202 - Folgore
- 2 - Caproni Reggiane RE. 2001 - Falco II
- 3 - SM. 79 Sparviero
- 4 - Schemi e colori mimetici dell'Aeronautica Militare Italiana
- 5 - SM 82 Marsupiale
- 6 - I Paracadutisti: aerei, armi, uniformi.
- 7 - Le bombe della Luftwaffe.
- 8 - F.I.A.T. CR 42 «falco»
- 9 - F.I.A.T. G. 50 «freccia»
- 10 - BR 20 «cicogna»
- 11 - Breda 65
- 12-13 - Il bombardamento in picchiata e la R. Aeronautica
- 14-15 - Cant. Z. 506 «airone» - Cant. Z. 1007 «alcione»
- 16-17 - Macchi MC. 200 - Fiat CR. 32

Prezzo di ogni fascicolo L. 3.000

Raccolta completa di 14 fascicoli L. 15.000 (anzichè L. 42.000)

Commissionare a:

CARTOLIBRI VENDITA PER CORRISPONDENZA

CASELLA POSTALE 64 CENTRO - 41100 MODENA