



1968-1988
20 ANNI
DI I.P.M.S.

IL NOTIZIARIO

VOL. 19 N. 3-4 - 1988



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

ERRORI ED OMISSIONI

Provvediamo a rettificare qualche svarione che ci è sfuggito nella preparazione dell'ultimo "Notiziario" Vol.19 N°2-1988. - La recensione del modello MONOGRAM del Grumman F7F-3 Tiger cat di pag.1 è opera di Gianluca Giugni,IPMS-Modena,mentre di Aldo Zanfi,IPMS-Modena,sono la recensione del volumetto della SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS e le note relative al pro filo di colorazione che completano l'articolo. - Le recensioni degli accessori P.P.AEROPARTS di pag.23 sono di Edoardo Rosso,IPMS-Torino.

Infine,una rettifica di ordine "geografico" all'articolo sui sommergibili tascabili che compare in questo "Notiziario". La sede del Comando Supremo della Kriegsmarine (MOKA) con giurisdizione sull'Italia era Levico Terme,che si trova in provincia di Trento,e quindi in Trentino-Alto Adige,e non nel Veneto come scritto nell'articolo.

IN COPERTINA

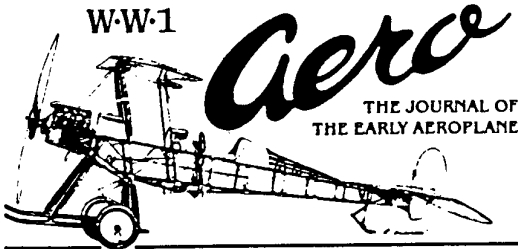
I due Westland WG.13 Sea Lynx Mk.88 imbarcati sulla fregata tedesca Bremen,ormeggiata nel porto di Taranto durante una pausa dell'edizione 1988 dell'esercitazione "Dragon Hammer". La mimetica dei due elicotteri è quella standard della Bundesmarine,con superfici superiori in grigio mare medio ed inferiori in grigio chiaro;visibile,sul muso dell'esemplare in primo piano (83+11),la scritta in caratteri bianchi FGS BREMEN, posizionata davanti al pannello antiriflesso nero,di cui si parla nel testo.(Foto Giuseppe Mastronuzzi,via Saverio De Florio,IPMS-Taranto)

INDICE:

PANZER II (CARLO PECCHI).....PAG. 1
 MIL MI/I HARE (ALDO ZANFI).....PAG. 7
 I SOMMERSIBILI DI TRIESTE (UGO BIASINI)...PAG. 12
 L'A.M.I. CAMBIA LOOK (WALTER DE PAOLI)...PAG. 17
 DRAGON HAMMER (SAVERIO DE FLORIO).....PAG. 25
 COSE NUOVE DAL MONDO.....PAG. 27

IN REDAZIONE:

CARLO R.PECCHI
 CON LA COLLABORAZIONE DI MARCO MAI



W-W-1
Aero
 THE JOURNAL OF THE EARLY AEROPLANE

Join collectors, restorers, replica builders, historians, and modellers all over the world in the only authoritative organization devoted to Those Magnificent Flying Machines.

Receive five issues a year of WWI AERO featuring all types of aircraft 1900-1919, each issue containing histories, photographs, construction drawings, engines, performance data, models, and lore written by experts. Learn about projects all over the world. Discover the most complete source for information, parts, models. Published regularly since 1961.

WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.
 15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S. - ITALY PER I PROPRI ISCRITTI. IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA .
 - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT -

Direttore Responsabile: Giorgio Pini
 Autorizzazione, del Tribunale di Modena n°681 del 10/11/1981.
 Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle dell'I.P.M.S. - ITALY.

I.P.M.S. - ITALY
 Casella Postale 36 - P.O.Box 36
 41010 FOSSOLI - MODENA
 ITALY

Quote sociali per l'anno 1989:

Soci Senior (oltre i 16 anni).....£it. 30.000
 Soci Junior (fino a 16 anni).....£it. 10.000

Membership dues for foreigners:

Europe:.....Italian lire 30.000
 Overseas:.....U.S.\$ 30,00

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

Payment by bank draft or I.M.O. to:
 Giorgio Pini
 Casella Postale 36 - P.O. Box 36
 41010 FOSSOLI - MODENA
 ITALY

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"

		79	80	81	83	84	85	86	87	88
numero	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■
..	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■
..	3	■	■	■	■	■	■	■	■	■
..	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■

□ disponibile ■ esaurito

SCONTO SU PUBBLICAZIONI - ANCORA UNA AGEVOLAZIONE I.P.M.S.

Con un recente accordo l'IPMS-ITALY ha ottenuto una riduzione del 25% sul prezzo di copertina per le seguenti riviste:
AIR FORCES INTERNATIONAL - mensile - 6 numeri £.18.000 anzichè £.24.000 - 12 numeri £.36.000 anzichè £.48.000.Questa rivista tratta aviazione militare.

AIR LINES INTERNATIONAL - quarterly - 4 numeri £.16.500 anzichè £.22.000.

Le rimesse potranno essere inviate alla Direzione che provvederà all'invio diretto a Richard J.Caruna editore di entrambi.Ogni fascicolo è di 32 pagine con numerose tavole a colori,in bianco e nero,fotografie,cockpit di aerei da inserire nei modelli e le consigliamo vivamente.

PANZERKOMPFWAGEN II

Nel 1935 venne bandito un concorso fra le industrie pesanti tedesche per la realizzazione di un carro armato del peso di 20 tonnellate, che raggiungesse i 40 Km/h di velocità massima e che fosse dotato di un cannoncino da 20 mm, in torretta girevole quale armamento principale. Alla scadenza del bando di concorso vennero presentati tre modelli: uno della Krupp, uno della Henschel ed uno della M.A.N.. I tre modelli erano molto differenti tra di loro ma riprendevano alcuni concetti usati sul Panzer I, peraltro già in servizio nell'esercito tedesco.

Dopo le prove di valutazione, gli esperti optarono per il prototipo M.A.N., il quale venne denominato con la sigla Sd.Kfz 121. Questo modello era diverso dal predecessore Panzer I; in effetti di simile aveva solamente la traversa che collegava i rulli portanti del treno di rotolamento.

Questa prima versione venne utilizzata solamente nelle campagne di Polonia e di Francia. Nel 1937 questo veicolo subì la prima trasformazione che segnò tutte le varianti successive. Essa consisteva nella riduzione dei rulli da sei a cinque mentre ne incrementava il diametro. In seguito a questa modifica venne anche abolita la sbarra che collegava tra di loro i rulli portanti. Con questo nuovo assetto il carro venne fornito all'esercito tedesco nelle seguenti versioni: A-B-C-F ed alcune con pezzi di artiglieria.

Unica grossa modifica fu effettuata sulle D ed E, alle quali venne cambiata completamente la forma dello scafo e ridotti ulteriormente i rulli del treno di rotolamento che da 5 passano a 4.

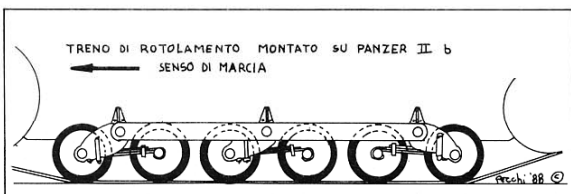
Altra trasformazione particolare di questo carro fu la versione da ricognizione Luchs contraddistinta dalla sigla Sd.Kfz 123 Ausf.L.

Come carro base e nelle sue innumerevoli versioni, prototipi compresi, il Panzer II rimase in servizio attivo fino a tutto il 1944. Attualmente lo troviamo nei vari musei sparsi per il mondo, per citarne alcuni: Aberdeen Proving Ground U.S.A., Imperial War Museum e R.A.C. Gran Bretagna, Sinsheim e Coblenza Germania Federale. Altri con molta probabilità se ne trovano nei paesi dell'Est europeo dei quali però non vi sono notizie certe, unica informazione, documentata da fotografie, si ha di un Panzer II C conservato a Belgrado nel museo della Guerra, Jugoslavia.

DESCRIZIONE DEI VARI MODELLI

Panzer II (20 mm) Ausf. a - b (Sd.Kfz 121)

Lo scafo e la torre sono completamente realizzati con piastre di acciaio saldate, il motore è collocato nella parte posteriore del veicolo mentre la trazione è anteriore. Il treno di rotolamento è composto da sei rulli per lato suddivisi a loro volta in gruppi da due e collegati tra di loro per mezzo di una sbarra in acciaio sagomata. Le sospensioni sono costituite da tre bracci oscillanti collegati direttamente alla sbarra di acciaio sopra citata, la quale a sua volta è imbullonata direttamente allo scafo. La seconda ruota interna di ogni gruppo è collegata alla prima mediante un piccolo fascio di balestre. La torre è di nuova concezione e rende già l'idea di come sarà quella definitiva.



Panzer II (20 mm) Ausf. c (Sd.Kfz 121)

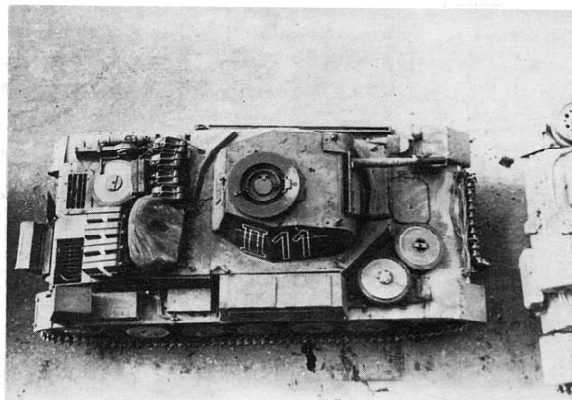
Con questa versione il carro cambia completamente forma, di questo rinnovamento troviamo tracce molto evidenti nel treno di rotolamento dove i sei rulli piccoli vengono sostituiti da cinque di diametro maggiore, le sospensioni a fascio di balestre diventano una per ruota.

Il motore rimane sempre posteriore e la trazione anteriore, la torre è armata con un cannone da 20 mm ed una mitragliatrice da 7,92 coassiale, la torre può ruotare per 360°.



Panzer II (20 mm) Ausf. A-B-C (Sd.Kfz 121)

Le differenze fra queste versioni sono minime, lo scafo rimane uguale alla versione Ausf. c mentre la modifica sostanziale è l'aggiunta della cupola rialzata in torre per il capo carro, fornita di iposcopi; le versioni si differenziano fra di loro solo per piccoli dettagli, come la disposizione diversa degli attrezzi ed accessori esterni.



Panzer II (20 mm) Ausf. D-E (Sd.Kfz 121)

Queste due versioni sono un capitolo anomalo nella storia del Panzer II in quanto non assomigliano per niente al carro base: in breve, lo scafo si allunga, le ruote diventano 4 e cambia anche l'aspetto della torre.

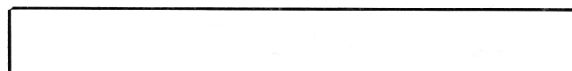
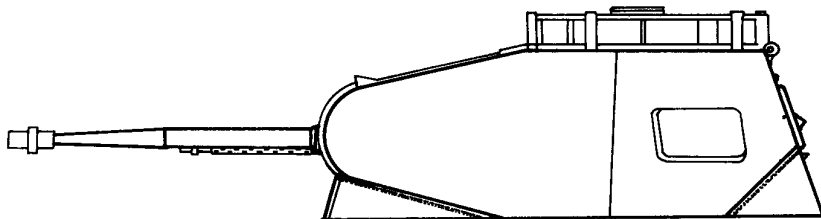
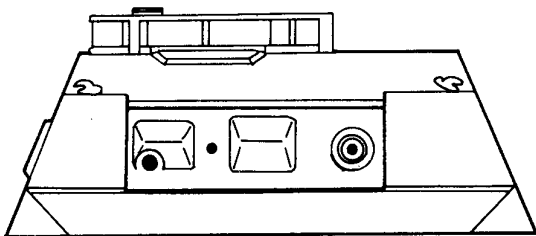
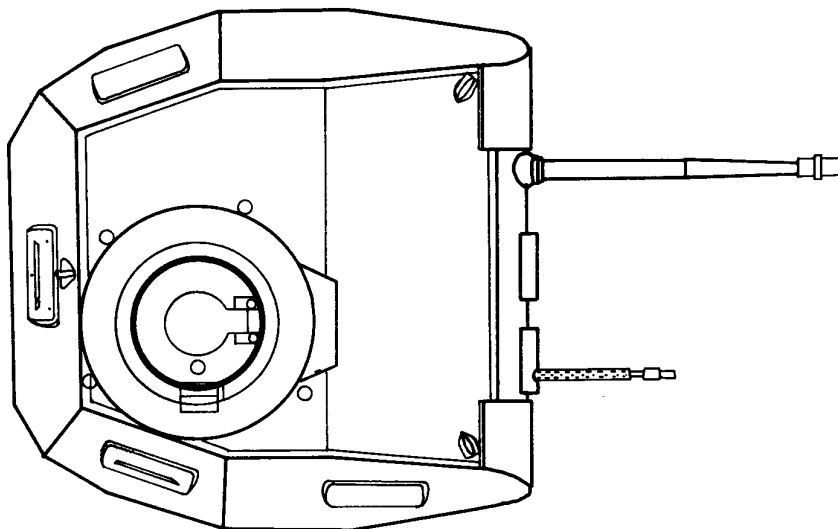
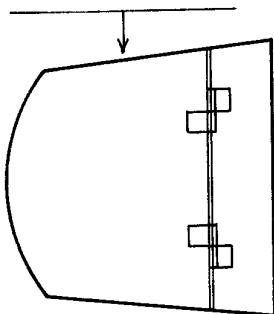


TAVOLA RAFFIGURANTE I DUE
MODELLI DI TORRE DEL PANZER II
CON MAGGIORI PARTICOLARI
COSTRUTTIVI



SOLO SU
AUSF-F



AUSF- ABC-F

AUSF-c

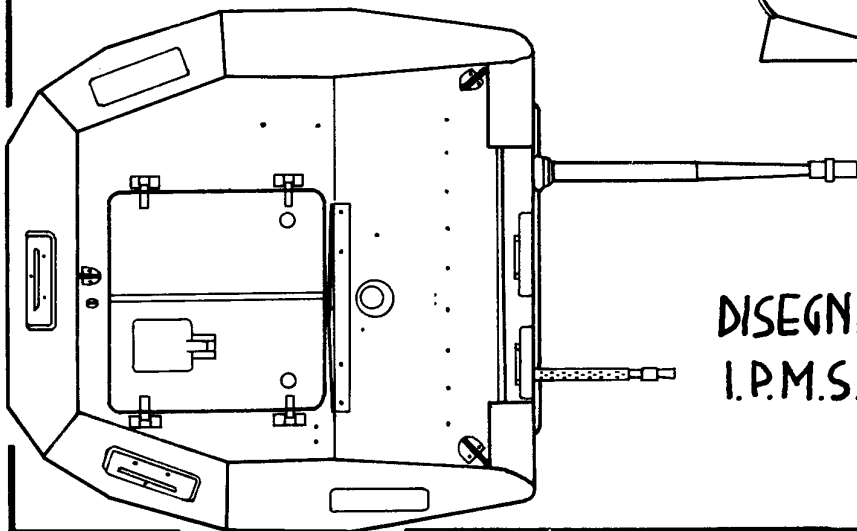
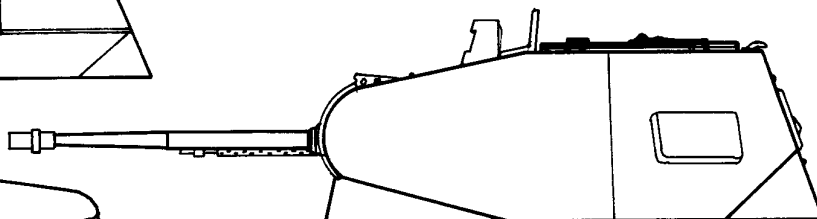
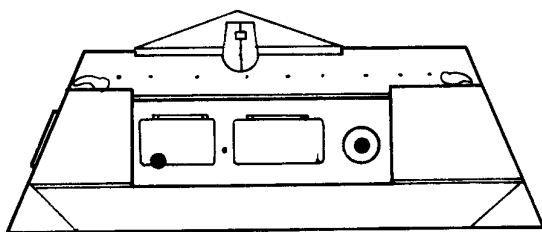


TAVOLA N°1

SCALA: 1:20
DISEGNI DI CARLO PECCHI
I.P.M.S. ITALY ©

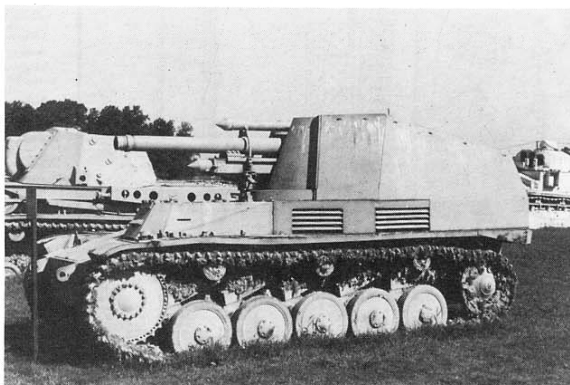
Panzer II (20 mm) Ausf.F (Sd.Kfz 121)

Con questa versione ha termine la fase evolutiva del Panzer II come carro da battaglia; su questo scafo si baseranno in futuro tutte le versioni successive mentre vengono compiute ulteriori modifiche atte a renderlo più confortevole. Nella parte anteriore destra viene aggiunto lo spigolo mancante allargando in tal modo lo spazio a disposizione dell'equipaggio; vengono modificate le griglie del vano motore, altre piccole modifiche o aggiunte alla torre.



Panzer II con cannone da 105 mm Wespe (Sd.Kfz 124)

Altra versione di artiglieria semovente realizzata dai tedeschi. In questo caso tutto il materiale è nazionale. Di questo veicolo si hanno notizie e fonti iconografiche che ritraggono due versioni: una con freno di bocca cilindrico ed una di bocca ovale simile al modello installato sul Panzer IV H.



Panzer II Ausf.L (Sd.Kfz 123) Luchs

Questa particolare variante soprannominata Lince era utilizzata come veicolo da ricognizione. Il carro non ha nulla in comune con le versioni precedenti. In particolare le ruote sono molto più grandi e disposte come il treno di rotolamento del Panthera.



Panzer II con cannone da 75 mm Pak 40/2 ausf.Fgst.Marder (Sd.Kfz 131)

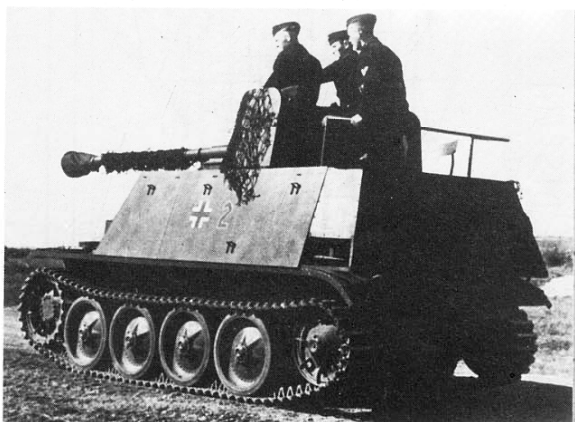
Terza versione di artiglieria semovente realizzata dai tedeschi su scafo di Panzer II.

Il veicolo venne ricavato da un Panzer II ausf.F al quale veniva tolta l'infrastruttura sovrastante (torre e rispettivo piano di appoggio) ed al suo posto veniva costruita una casamatta a cielo aperto dove poi sistemare nel più classico dei modi il cannone ed il relativo scudo protettivo realizzato dal 1942 al '44 in 1.217 esemplari.



Panzer II con cannone russo da 76,2 mm Sd.Kfz 132

Si tratta di una delle quattro versioni di cannoni realizzati sullo scafo del Panzer II. Lo scafo utilizzato per questa variante è il modello D, senza torre, sostituita dalla protezione del cannone.

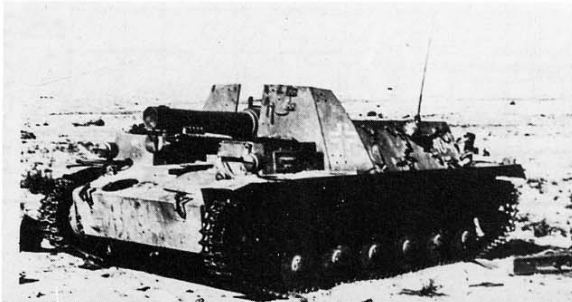


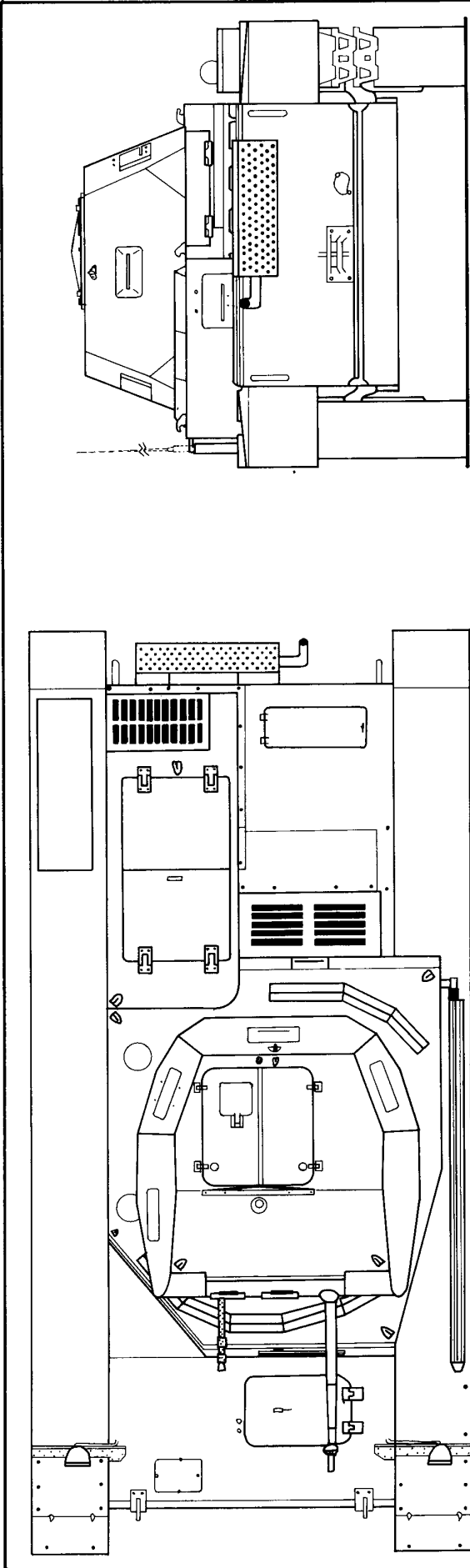
Panzer II con obice da 150 mm corto tipo sig 33(Sd.Kfz 121)

Ultimo modello di artiglieria semovente realizzata su scafo Panzer II. Questi fu leggermente allungato per potere aggiungere un'altra ruota portando da 5 a 6 i rulli per lato; mezzo completamente scoperto e di sagoma molto bassa. Ne fu probabilmente realizzato solo a livello di prototipo anche un'altra versione ma utilizzando uno scafo con solo 5 ruote.

Sui libri che trattano la storia di questo carro si trovano interessanti notizie di versioni poco note con i compiti più strani: una versione anfibia con l'ausilio di galleggianti ancorati allo scafo, getta ponte, versioni per il genio pionieri ed inoltre si conoscono almeno altre due varianti del carro Luchs da ricognizione.

Alla fine della guerra fra serie, prototipi, versioni varie, questo carro venne prodotto in circa 11.700 esemplari gli ultimi dei quali uscirono dalle catene di montaggio nel 1944.





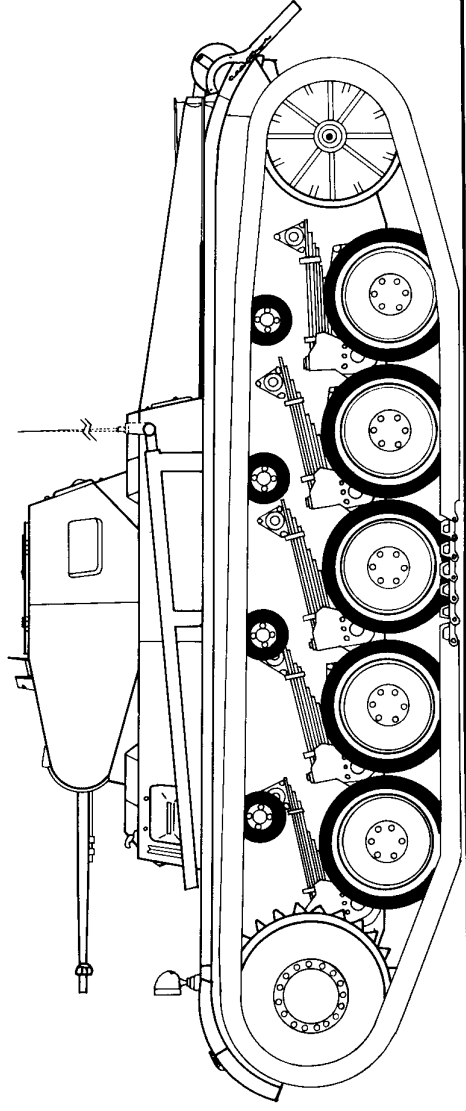
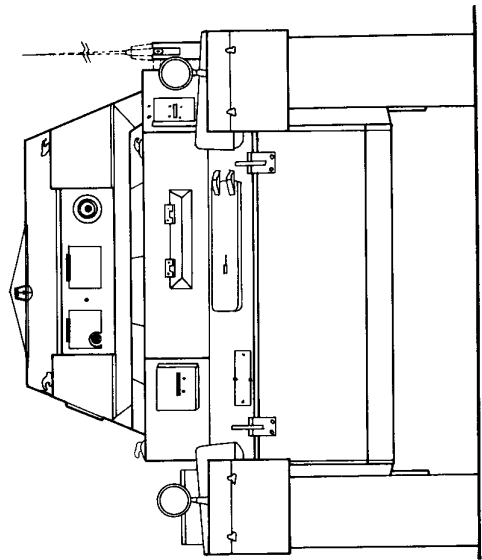
PANZERKAMPFWAGEN II (2cm) Sd.Kfz. 121

AUSF-c DISEGNI DI CARLOPECCHI

©IPMS ITALY SCALA 1/35

PROFILO N°1

COLORE CARRO GRIGIO



CARLO PECCHI IPMS MORONA .85

PANZERKAMPFWAGEN II (2cm) SdKfz 121

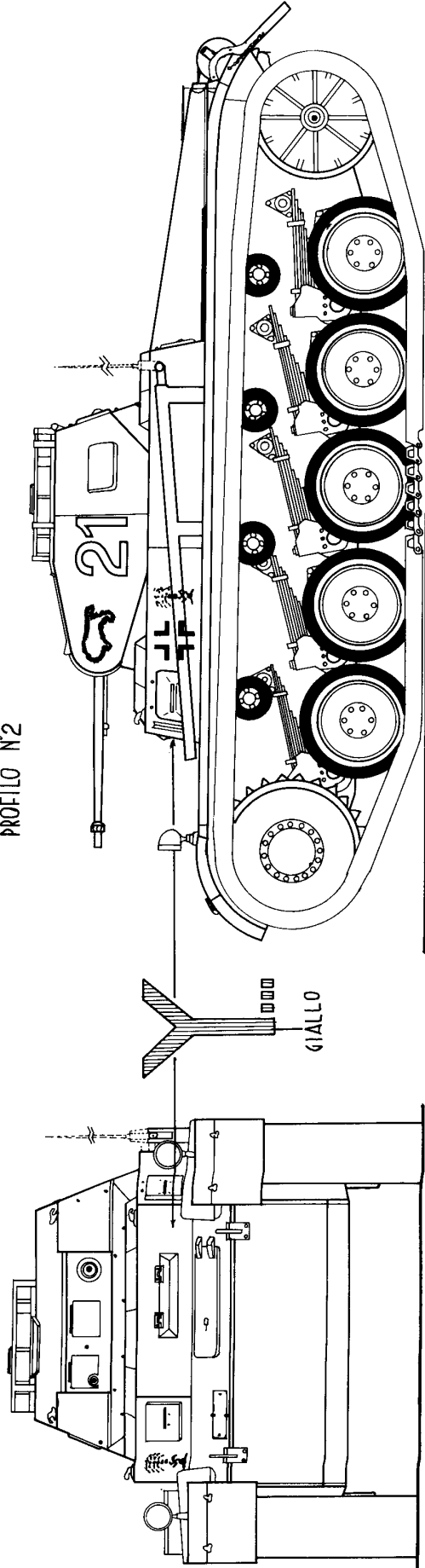
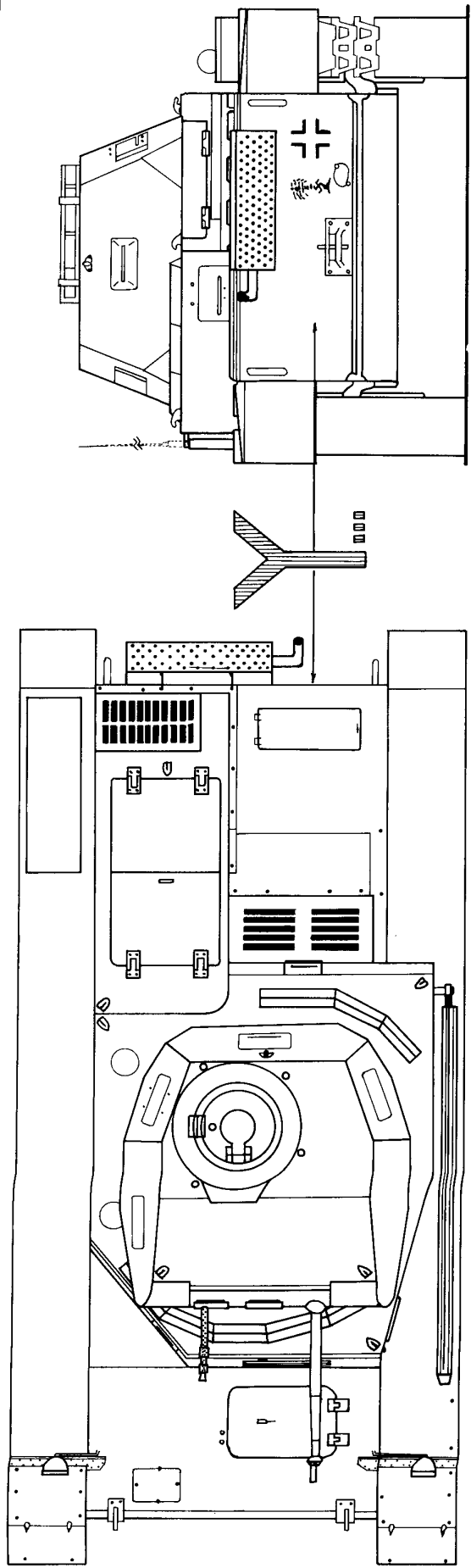
AUSF-B · DISEGNI DI CARLO PECCHI

© IPMS ITALY SCALA 1/35

QUESTO CARRO ERA INQUADRATO NELLA
10^a PANZER DIV. 7^a RCT. IN AFRICA SETTENTRIONALE

IL CARRO È DI COLORE GIALLO SABBIA CON TRASSEGNI BIANCHI

PROFILO N°2



CARLO PECCHI IPMS MORENA '85

PANZERKAMPFWAGEN II (2 cm) SdKfz 121

AUSF-F DISEGNI DI CARLO PECCCHI

©IPMS. ITALY

SCALA 1/35

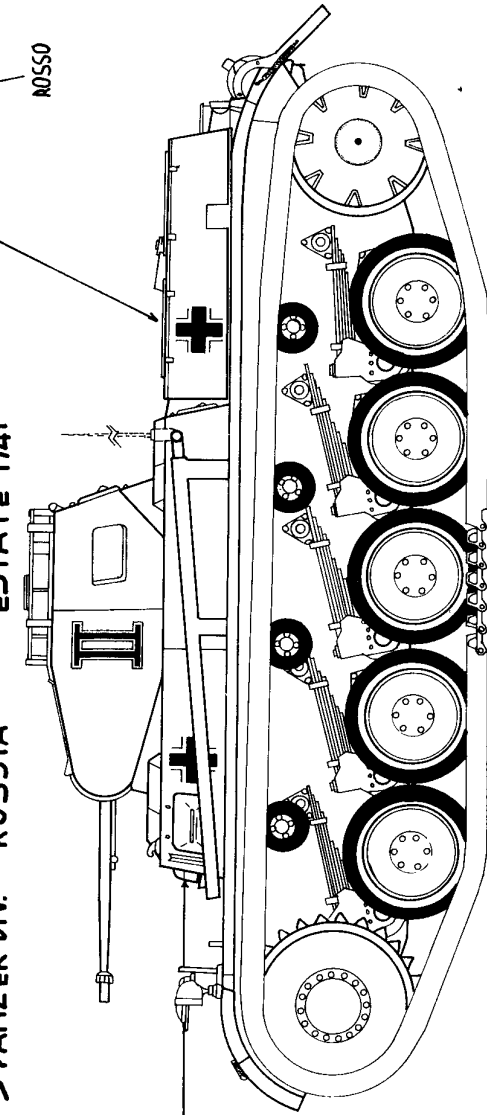
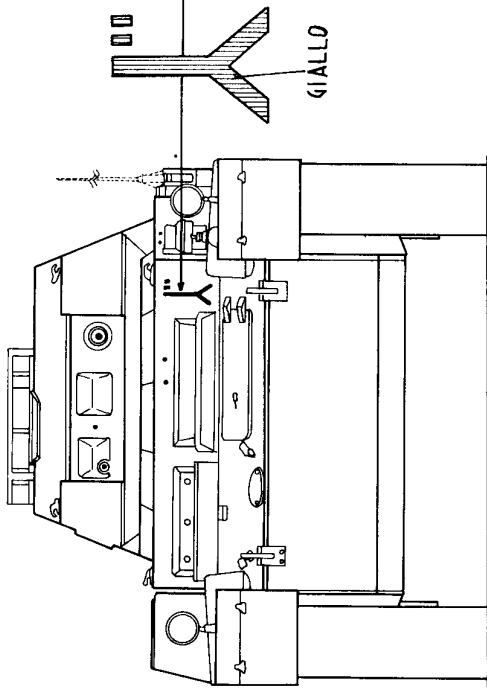
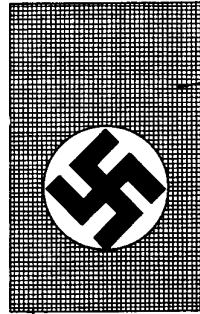
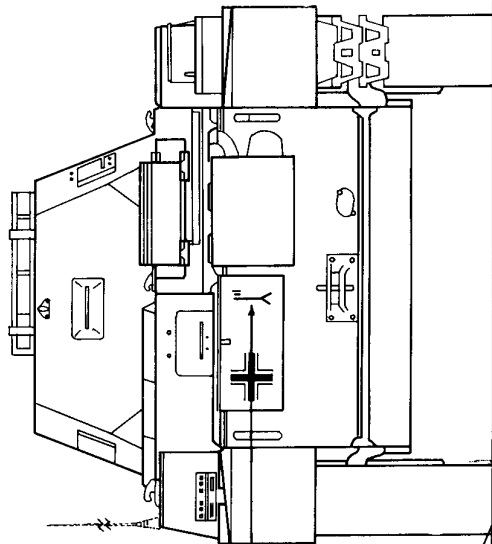
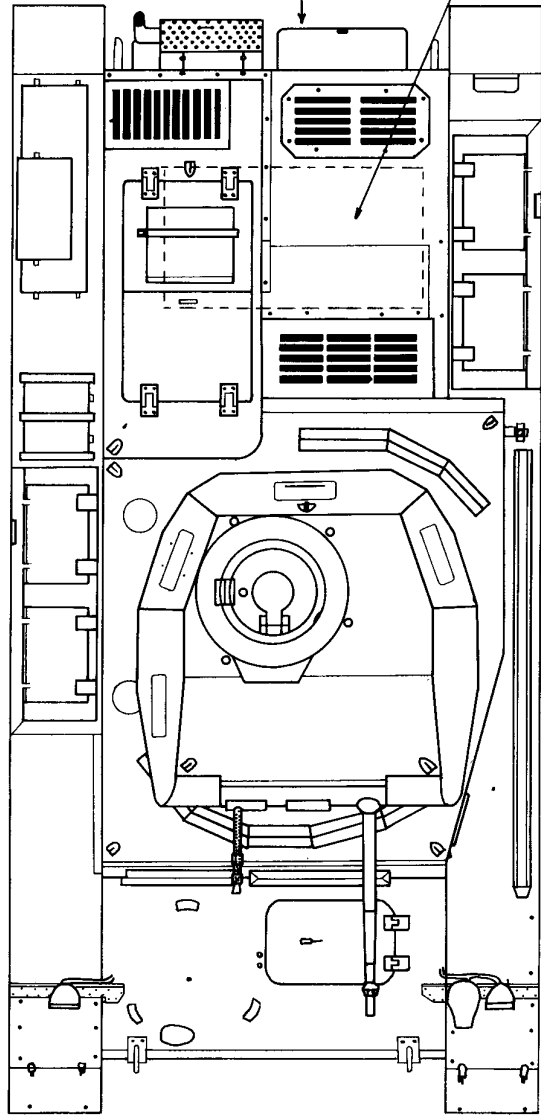
QUESTO CARRO ERA INQUADRATO NELLA

3° PANZER DIV. RUSSIA

ESTATE 1941

(COLORE CARRO GRIGIO)

PROFILO N°3



CARLO PECCCHI IPMS MOENNA .85

MIL - MI-1 HARE

Nel 1947 la Dirigenza Sovietica emanò una specifica per un piccolo elicottero per uso generale, che venne soddisfatta dal primo aeromobile a portare la sigla che ha caratterizzata la maggior parte dei tipi entrati in servizio con le Forze armate dell'U.R.S.S. e di molti altri paesi dell'orbita sovietica, quella di Mikhail L. Mil.

Il primo prototipo del Mil Mi-1 (denominato "Hare" dalla NATO) compì il primo volo nell'autunno del 1948, per entrare subito dopo in produzione di serie e quindi in servizio con le Forze Armate Sovietiche ed in seguito con quelle di altri Paesi, dalle Nazioni del Patto di Varsavia (ovviamente), all'Albania, alla Cina, a Cuba, all'Egitto, alla Finlandia, ecc. Al termine degli anni '50, il Mi-1 stabilì diversi primati di distanza e velocità per elicotteri della sua classe; la produzione continuò in Unione Sovietica fino al 1958, per essere poi trasferita alla polacca Wytwornia Sprzetu Komunikacyjnego (WSK) di Swidnik, che ne realizzò anche una versione, designata SM-2, con fusoliera completamente ridisegnata.

IL MODELLO

Dopo i Kits degli Heinkel He-70 ed He-170 (ora probabilmente "bruciati" dalla recente uscita del modello realizzato dalla Matchbox), la tedesca WK MODELS ha scelto per il suo terzo modello un soggetto che ben difficilmente dovrebbe essere riprodotto da altre case, il Mil Mi-1 appunto.

Il modello si presenta con una stampata in plastica verde scuro (almeno nell'esemplare recensito), comprendente 31 pezzi, più un piccolo sprue con due pezzi in plastica trasparente. Ad un primo sguardo il kit può lasciare un po' perplessi, visto che la cosa che balza immediatamente all'occhio è la grande quantità di sbavature, presenti praticamente su tutti i pezzi. Ma non bisogna farsi spaventare, visto che a tutto questo si può facilmente rimediare con un po' di pazienza ed un certo lavoro di rifinitura; in fondo la WK MODELS è una piccola casa, a livello amatoriale e non si può certo pretendere la precisione di dettagli che ci si aspetta dalle ben più blasonate Hasegawa o Fujimi, tanto per fare un paio di nomi.

Il dettaglio superficiale è decisamente buono, con le linee di pannellatura finemente incise. Sufficientemente completi gli interni della cabina, che oltre al pavimento ed alla paratia posteriore, comprendono il sedile del pilota e quelli per due passeggeri, le barre di comando del passo ciclico e del passo collettivo ed un buon cruscotto (con gli "orologi" riprodotti da piccole incisioni). Viste le ridotte dimensioni, non penso sia il caso di aggiungere mol-

te altre cose (eventualmente si può riprodurre una pedaliera) o pensare ad un superdettaglio. Questo anche i trasparenti, a parte l'esiguità delle aree effettivamente sfinate, non è che siano proprio eccezionali in quanto a limpidezza, visto lo spessore piuttosto abbondante.

Accettabili le teste del rotore principale e dell'elica anticoppia, a cui si potrà aggiungere qualche braccetto di comando per ottenere un maggiore realismo. Le pale del rotore principale sono stampate con una leggera curvatura in senso longitudinale, per simulare la "caduta" che si ha con l'elicottero in posizione di parcheggio. Non molto ben riprodotta è invece la griglia della grossa presa d'aria dorsale per il raffreddamento del motore. Le soluzioni qui possono essere due: utilizzare il pezzo fornito dal kit, mascherandolo un po' con una sapiente verniciatura, oppure ricostruire il tutto, operazione non certo delle più facili. Minime le decals, appena due piccole stelle rosse e due codici 04 in giallo, da applicarsi seguendo quanto appare sul disegno che compare sulla scatola.

Come considerazione generale, questo modello se paragonato a quanto offerto dai "mostri sacri" del nostro hobby si situa ad un livello certamente non elevato; risulta tuttavia ben più che discreto se si pensa che proviene da un casa a livello amatoriale, il che, vista anche l'originalità del soggetto, giustifica anche un prezzo relativamente alto, di DM 17,95, pari a circa 13.500 lire al momento in cui queste note vengono scritte.

Review sample kindly supplied by Mr. Werner Killersreiter of WK MODELS.

NOTA: Questo modello può essere richiesto direttamente a WK MODELS, Veit-Adam-Straße 31, D-8050 Freising, Bundesrepublik Deutschland. Il prossimo modello che sarà realizzato dalla WK MODELS sarà un Sukhoi Su-25 "Frogfoot", sempre in scala 1/72.

BIBLIOGRAFIA

"Military Helicopters of the World", di N. Polmar e F.D. Kennedy Jr., Naval Institute Press.

"Letadla Ceskoslovenskych Pilotu" di V. Sorel, Albatros.

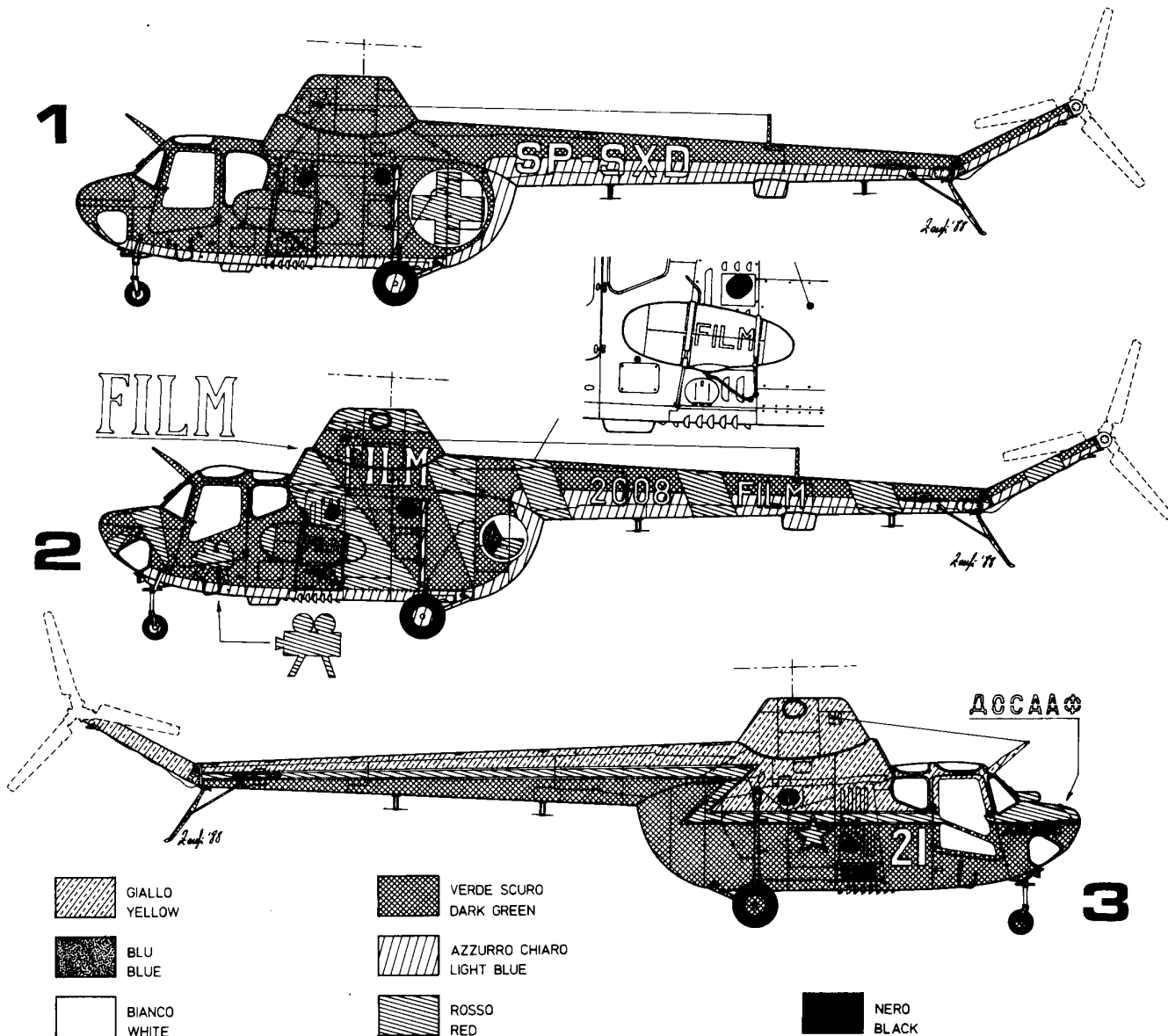
"Wiroplaty w Polsce" di R. Witkowski, Biblioteczka Skrzydlatej Polski no. 38, WKL.

"Smiglowiec Mi-1" di J. Grzegorzewski, Typy Broni i Uzbrojenia no. 38, Wyd. MON.

"IPMS Mallari" N. 59, pubblicazione edita da IPMS Finlandia



A Fianco: Una immagine dell'esemplare di Mil Mi-1 conservato presso il Museo di Poznań, in Polonia. Il Mi-1, quale primo elicottero disegnato dall'Ufficio di Progettazione (OKB) Mil, ha inaugurato la configurazione generale che ha contraddistinto praticamente tutti i prodotti dello stesso Ufficio realizzati negli ultimi 30 anni, con l'unica eccezione del gigantesco Mi-12 "Homer". (foto M. Rusiecki, via A. Lesicki, Polonia)



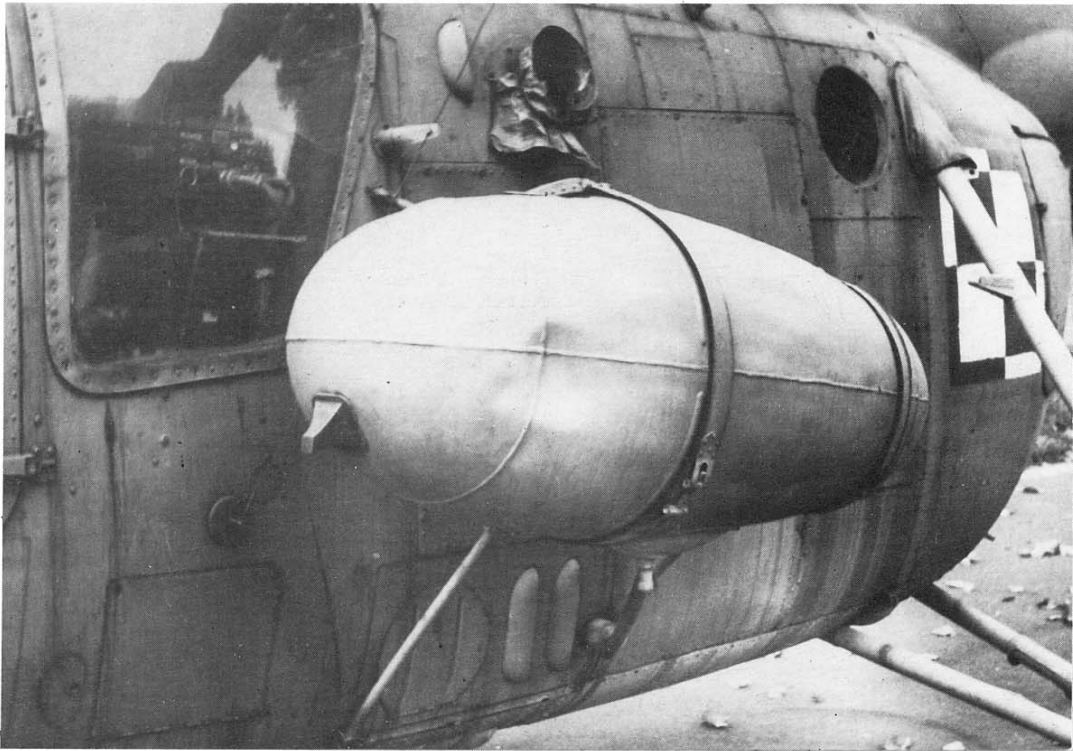
I PROFILI

1) Mil Mi-1T. Si tratta di un esemplare polacco con immatricolazione civile, anche se la colorazione rimane di tipo militare, con superfici latero-superiori in verde scuro ed inferiori in azzurro chiaro. Le pale del rotore principale sono in verde scuro superiormente ed in azzurro chiaro inferiormente, mentre quelle dell'elica anticoppia sono in grigio azzurro scuro con estremità a striscie in nero-bianco-nero. L'immatricolazione civile SP-SXD sui lati del trave di coda è in bianco; l'impiego dell'elicottero in ruoli sanitari è chiaramente evidenziato dal simbolo della Croce Rossa, di generose dimensioni, presente sui lati della parte posteriore della fusoliera.

2) WSK-Swidnik/Mil SM-1W. Il profilo rappresenta un elicottero appartenente all'Aeronautica Cecoslovacca, utilizzato per riprese cinematografiche: questo esemplare è caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità. Sulla mimetica standard verde scuro - azzurro chiaro sono state infatti applicate delle vistose bande in rosso, e nello stesso colore sono anche le estremità dei serbatoi laterali esterni. La sagoma di una cinepresa, sempre in rosso, si trova sui lati della parte anteriore della fusoliera, in corrispondenza delle portiere di accesso all'abitacolo. La scritta FILM in bianco è riportata sul lato esterno dei serbatoi laterali (vedi dettaglio), nella parte superiore della fusoliera e sui lati del trave di coda; il trave di coda reca

anche il codice 2008, sempre in bianco. Le pale del rotore principale e dell'elica anticoppia sono come nell'elicottero del profilo precedente, con l'eccezione che le estremità dell'elica caudale sono a striscie in rosso-bianco-blu, con il rosso estremenamente. L'insegna di nazionalità cecoslovacca, bordata di bianco, è presente sui lati della parte posteriore della fusoliera.

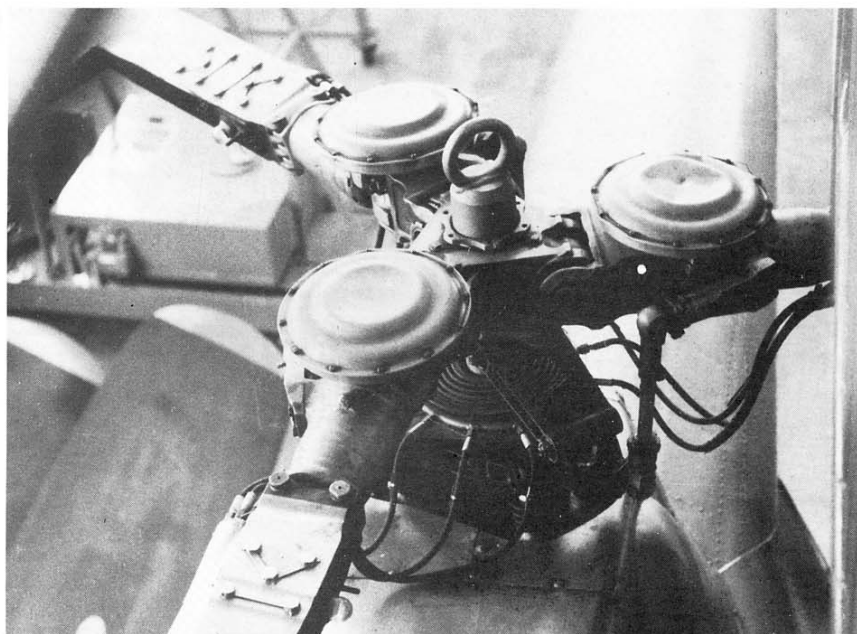
3) WSK-Swidnik/Mil SM-1W. E' illustrato un esemplare appartenente alla organizzazione paramilitare sovietica DOSAAF (Associazione dei Volontari per la Cooperazione con l'Esercito, l'Aeronautica e la Marina), recante una colorazione abbastanza fuori dal comune. La parte superiore dell'aeromobile è infatti in giallo, mentre quella inferiore è nel solito verde scuro, con la separazione tra questi due colori data da un lampo rosso con bordo bianco. La parte superiore del muso è interamente in rosso. Le pale del rotore principale sono in giallo superiormente ed in azzurro chiaro inferiormente; l'elica anticoppia ha pale in grigio-azzurro scuro con le estremità a striscie in rosso-bianco-blu, con il rosso estremenamente. La scritta DOSAAF in bianco in caratteri cirillici (vedi dettaglio), si trova sui lati del muso; sempre in bianco è il codice 21 sui lati della fusoliera. L'insegna di nazionalità sovietica (stella rossa con bordo bianco e sottile filetto rosso esterno) si trova sui lati della fusoliera e nella sua parte inferiore.



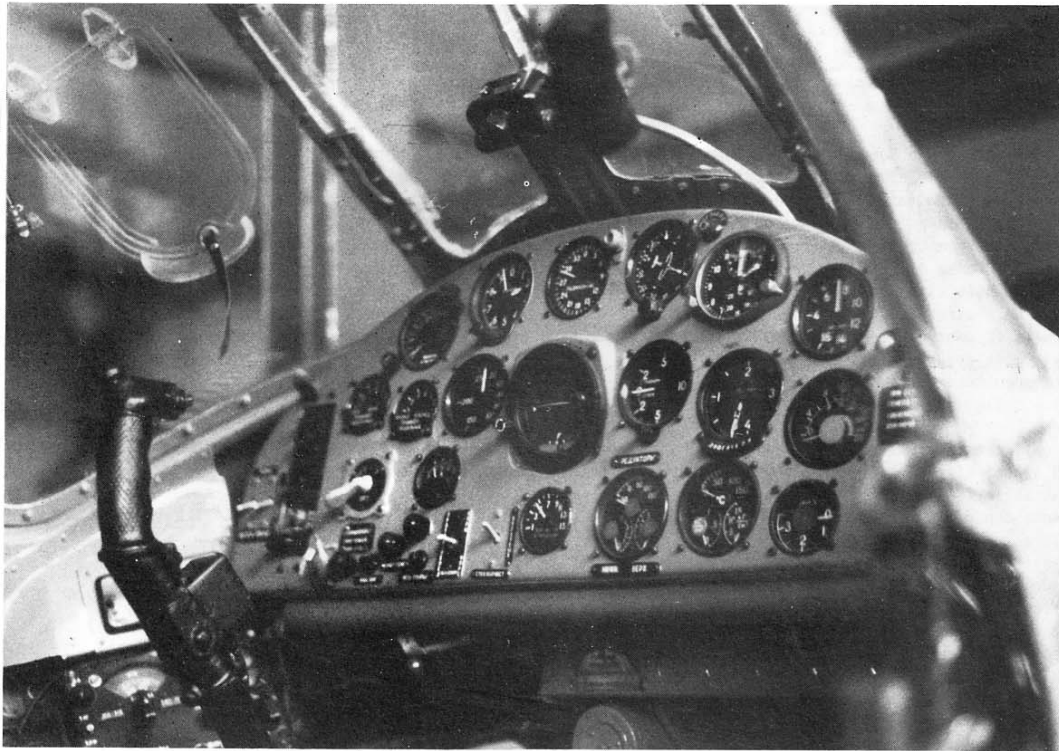
In Alto: Dettaglio di uno dei serbatoi ausiliari esterni che possono essere portati dal Mi-1 sui lati della fusoliera. (foto M. Rusiecki, via A. Lesicki, Polonia).



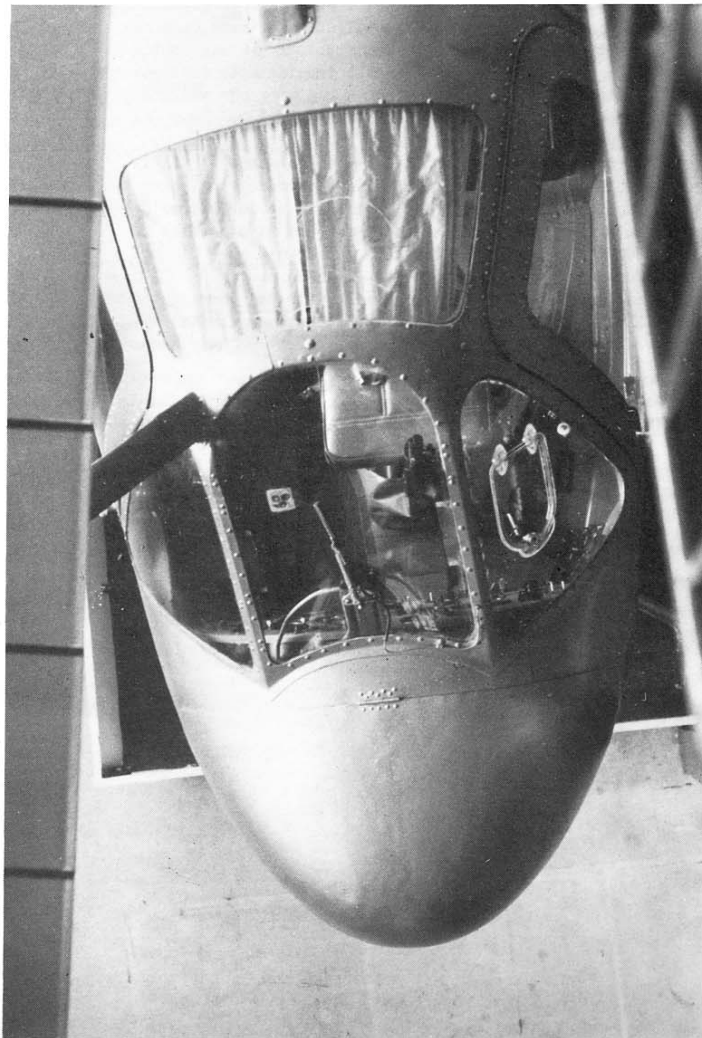
A Fianco, e nella pagina seguente
In Alto: L'esemplare di Mi-1 ritratto è esposto presso lo HubschrauberMuseum di Buckeburg, vicino ad Hannover, Rep. Fed. Tedesca, ed è caratterizzato da una colorazione interamente in giallo dorato su cui spiccano i marchi dell'Aeroflot in nero. Le due fotografie permettono di apprezzare diversi dettagli del carrello, e la posizione dei due fari anteriori. Il modello della WK MODELS riproduce una versione leggermente diversa, differenziandosi dall'elicottero qui ripreso nella sagoma del muso e nelle sfinestrature dell'abitacolo, oltre che per un diverso disegno della pannellatura del vano motore. (foto Aldo Zanfi, IPMS-MO)



Sopra e a Fianco: Due immagini del rotore principale del Mi-1 di Buckeburg. Lo "Hare" è propulso da un motore radiale a 7 cilindri Ivchenko AI-26V da 575 hp, raffreddato mediante una ventola, che permette il raggiungimento di una velocità massima di circa 170 Km/h. Le versioni costruite in Polonia montano invece un radiale LiT-3, che altro non è che uno AI-26V prodotto su licenza. (foto Aldo Zanfi, IPMS-M0).



Sopra: Inquadratura del cruscotto del solito Mi-1 di Buckeburg; come si può notare, la disposizione degli strumenti, pulita ed ordinata, viene ripresa abbastanza fedelmente nel modello della WK MODELS. (foto Aldo Zanfi, IPMS-MO)



A Fianco: Interessante inquadratura che mostra la zona dell'abitacolo da un'angolazione inconsueta. Si possono notare il seggiolino del pilota, la posizione del cruscotto e le barre del comando del passo ciclico e del passo collettivo, oltre al singolo tergi cristallo presente sul parabrezza. (foto Aldo Zanfi, IPMS-MO)

I SOMMERGIBILI DI TRIESTE

Verso la fine del 1944, il Comando Supremo della Kriegsmarine (Marine OberKommando Ausland-Süd, abbreviato in MOKA) che aveva giurisdizione su tutta l'Italia ed il litorale adriatico (Adriatisches Kustenland), comprese le coste di Jugoslavia, Albania e Grecia, ed aveva sede a Levico (nota località termale e turistica del Veneto), decise di installare una base segreta di sommergibili tascabili tipo "Molch" ("Salamandra") nella località di Sistiana, a circa 20 Km. a Nord-Ovest di Trieste. La base era situata in una baia convenientemente nascosta rispetto alla strada costiera, che correva più a monte, e, di fatto, completamente occultata anche alla vista dal mare, e protetta dai venti e dalle mareggiate. Tale base aveva in dotazione otto "Molch", con il compito di tenersi pronti per fronteggiare eventuali tentativi di sbarco e quindi silurare le navi adibite ad azioni offensive.

Il sommergibile tascabile tipo "Molch" era pilotato da un solo uomo, ed era armato con due siluri (uno su ogni lato dello scafo), del calibro massimo allora usato dalle Marine da guerra, 533 mm. L'abitacolo era molto ristretto e comprendeva una barra di comando, che agiva sui timoni di profondità e di direzione, ed un piccolo periscopio. Il "Molch" poteva raggiungere la profondità di circa 50 metri. Non si conoscono azioni particolari compiute da questi mezzi, ed in ogni caso il "Molch" non era molto efficace: soltanto con gli ultimi modelli, perfezionati, si ebbe un certo successo, mentre i primi erano difettosi, e causarono notevoli perdite, sia di mezzi che di uomini. Il difetto principale consisteva nel fatto che il dispositivo per lo sgancio dei siluri spesso non funzionava: il siluro, puntato e fatto partire, non sganciandosi dallo scafo del sommergibile, imprimeva allo stesso una elevata velocità, che portava all'appruamento del mezzo, tipica manovra definita "incappellamento". Il risultato era che il sommergibile ed il suo pilota restavano incagliati sul fondo, destinati a morte certa. Il "Molch" era anche dotato di una carica di autodistruzione, che spesso fu fatta tragicamente funzionare. Questi sommergibili venivano messi in mare per mezzo di piccoli vagoncini, tipo "Decauville", che correvano lungo un apposito scivolo.

Verso la fine della guerra, tutti i "Molch" presenti a Sistiana vennero affondati nel Golfo di Trieste; alcune fonti asseriscono che uno dei sommergibili fu mandato in perlustrazione verso la penisola istriana e che non fece ritorno alla base, venendo probabilmente affondato e quindi dato per disperso, tra Punta Salvore e la cittadina di Parenzo.

Tre sommergibili furono recuperati a Trieste dai sommergatori della Marina Militare Italiana: uno, in cattive condizioni, si trova presso il Museo della Guerra del Prof. De Henriquez,

un secondo presso il Museo Civico del Mare di Trieste, mentre il terzo è al Museo Navale di La Spezia. Nell'estate del 1987, alcuni sub triestini, perlustrando i fondali davanti alla baia di Sistiana, trovarono un quarto "Molch" in condizioni abbastanza buone: aveva solamente la cupoletta di plexiglas sfondata, mentre l'intero scafo era integro per cui, quando lo si percuoteva suonava e vibrava come una campana.

Come nota finale, si può ricordare che tutte le installazioni militari di Sistiana sono state completamente smantellate alla fine della guerra, ed il porticciolo venne ingrandito con la costruzione di nuovi moli-dighe e la conseguente trasformazione in porticciolo turistico; venne anche realizzato un grande stabilimento balneare con annesso camping, ma tale iniziativa naufragò, ed il terreno aspetta ora un nuovo proprietario, sotto forma di un consorzio, ed una nuova iniziativa.

CARATTERISTICHE DEL SOMMERGIBILE TASCABILE TIPO "MOLCH"

Realizzato dai cantieri di Flender e Lubeca, ed entrato in servizio in 390 unità, a partire dal 1944.

Lunghezza.....m 10,80
Larghezza (compresi i siluri).....m 1,82
Dislocamento.....t 11

Apparato motore: motore elettrico da siluro a batterie con potenza di 13,9 hp;
Velocità: 4,3 nodi in superficie, 5 nodi in immersione.
Autonomia: 50 miglia a 4 nodi in superficie, 50 miglia a 5 nodi in immersione.

Armamento: 2 siluri da 533 mm di calibro

Equipaggio: 1 uomo

IL CAPRONI "CB"

Presso il Museo della Guerra del Prof. De Henriquez si trova anche un altro tipo di sommergibile tascabile, il Caproni "CB" di costruzione italiana.

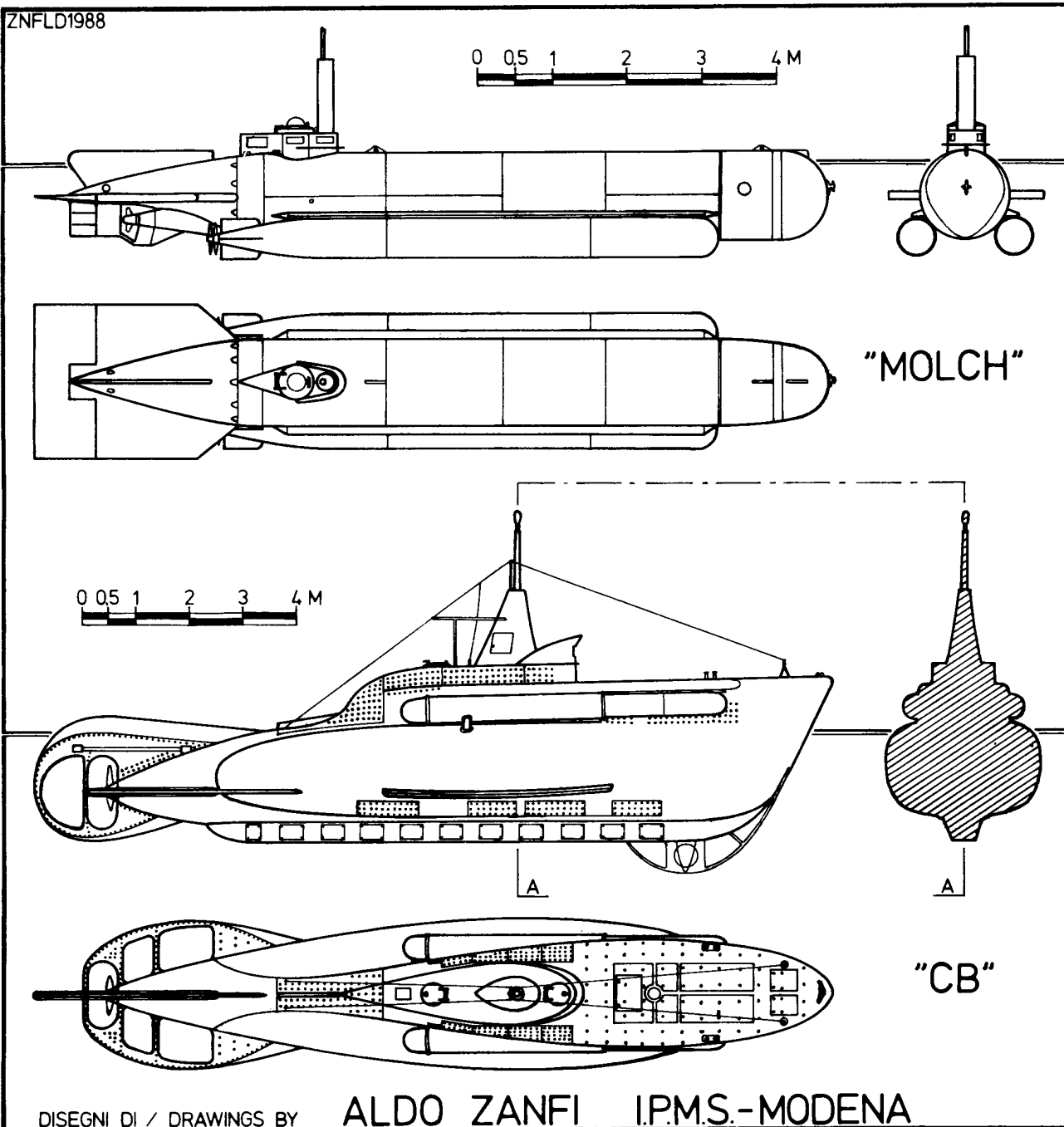
Derivati dai precedenti "CA", i sommergibili tascabili tipo "CB" (Costiero tipo "B"), vennero realizzati in una ventina di esemplari e consegnati alla Regia Marina tra il 1941 ed il 1943, con le ultime unità del gruppo terminate e prese in carico dopo l'armistizio dalla Marina della R.S.I.

I "CB" furono impiegati principalmente in missioni offensive nel Mar Nero (dove sei battelli vennero inviati per ferrovia all'inizio del 1942), ottenendo significativi successi in funzione antisommergibile, con l'affondamento di alcuni battelli sovietici.

Ugo Biasini
I.P.M.S Trieste

Inquadratura laterale del sommergibile Caproni "CB" conservato presso il Museo della Guerra del Prof. De Henriquez, a Trieste. La presenza dell'autovettura permette di rendersi chiaramente conto delle discrete dimensioni di questo sommergibile "tascabile". (Walter De Paoli, IPMS Torino).





DISEGNI DI / DRAWINGS BY **ALDO ZANFI** IP.M.S.-MODENA

CARATTERISTICHE DEL SOMMERSIBILE TASCABILE CAPRONI "CB"

Progetto del 1937, 22 esemplari realizzati: 12 per la regia Marina (CB.1-12), consegnati tra il gennaio 1941 e l'agosto 1943, 10 per la Marina della R.S.I., consegnati dopo il settembre 1943. Impiegato anche dalla Marina Rumena.

Lunghezza.....m	15,00
Larghezza.....m	2,10
Altezza.....m	3,00
Dislocamento.....t	36/45

Apparato motore: motore diesel Isotta Fraschini con potenza di 90 HP, motore elettrico Brown-Boveri con potenza di 100 HP.
 Velocità: 5 nodi in superficie, 7 nodi in immersione.
 Autonomia: 1.400 miglia a 5 nodi in superficie, 50 miglia a 3 nodi in immersione.
 Armamento: 2 siluri da 450 mm in tubi lanciasiluri esterni, uno su ogni lato dello scafo.
 Equipaggio: 4 uomini

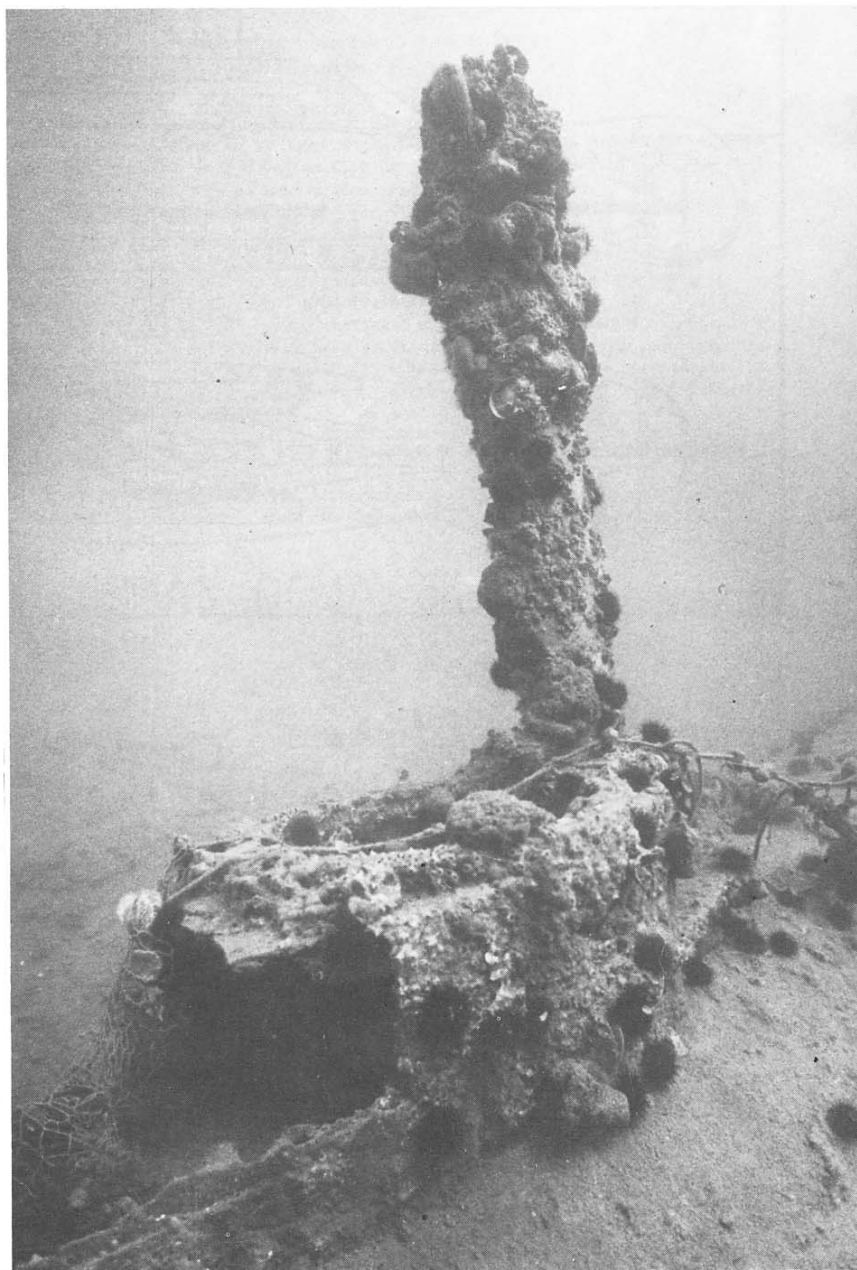
NOTA: Ricordiamo che la ditta tedesca Airmodel commercializza una confezione in cui sono contenuti alcuni modelli di sommergibili tascabili tedeschi, riprodotti in resina in scala 1/200. La confezione comprende una riproduzione di "Molch", "Biber", Typ XXVII A "Hecht" e Typ XXVII B "Seehund"; il suo costo è, al momento in cui queste note vengono scritte, di DM 14,50, pari a circa Lit. 11.000. La Airmodel produce anche alcuni altri kits che possono essere accoppiati a quello sopra menzionato, e, più precisamente, i seguenti (sempre in resina e sempre in scala 1/200):

- bacino galleggiante con un "Molch" sotto ad un telo ne, del costo di DM 26,95, pari a circa Lit. 20.000;
- rimorchio per il trasporto di piccoli sommergibili tipo "Molch" o "Hecht", del costo di DM 10,50, pari a circa Lit. 8.000.

Questi modelli possono essere richiesti direttamente a FRANK-MODELLBAU, Obere Vorstadt 21, D-7470 Albstadt-1, Bundesrepublik Deutschland.

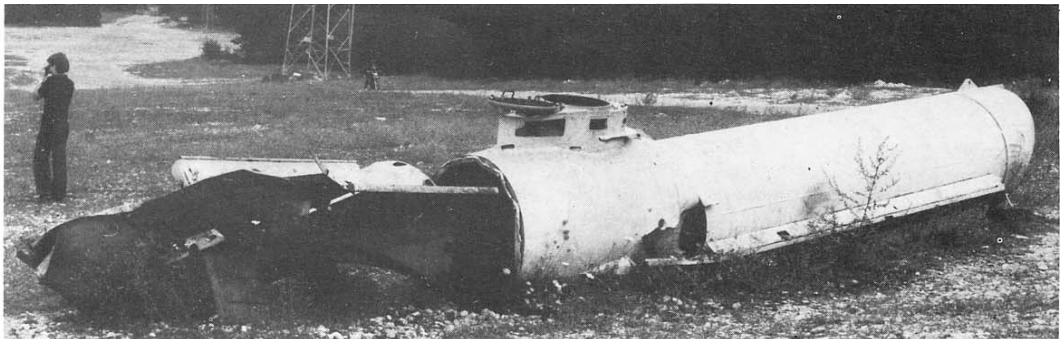
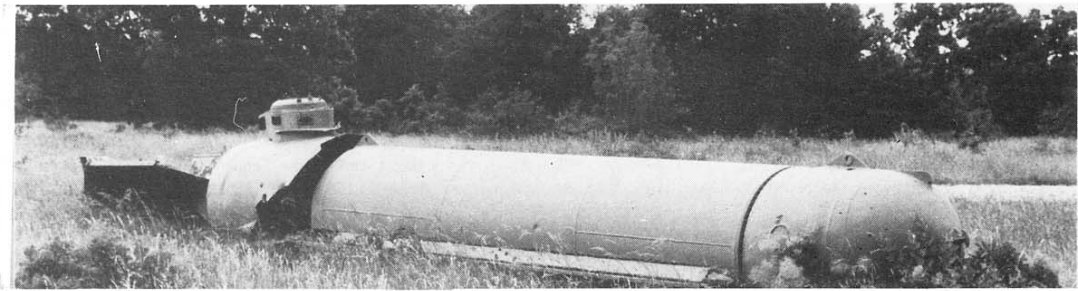
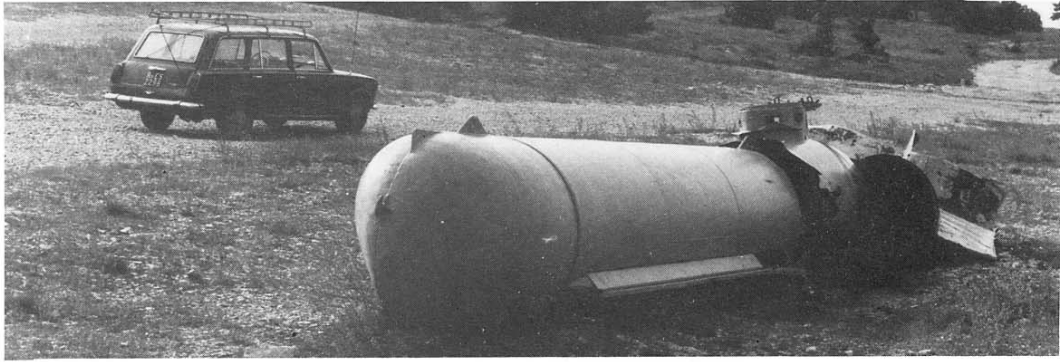
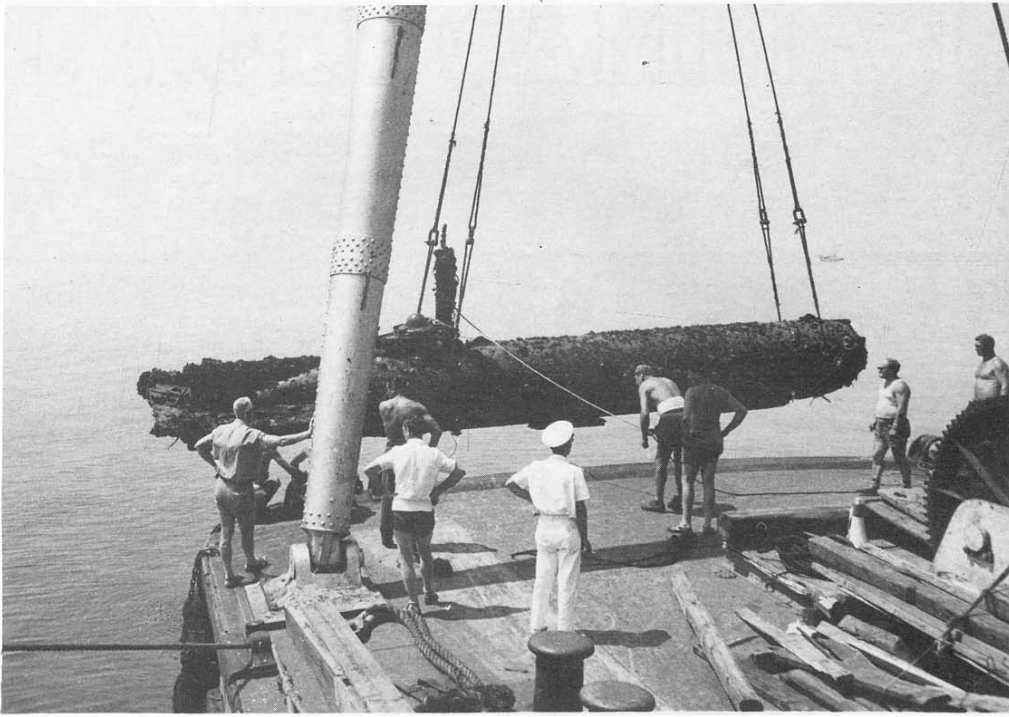


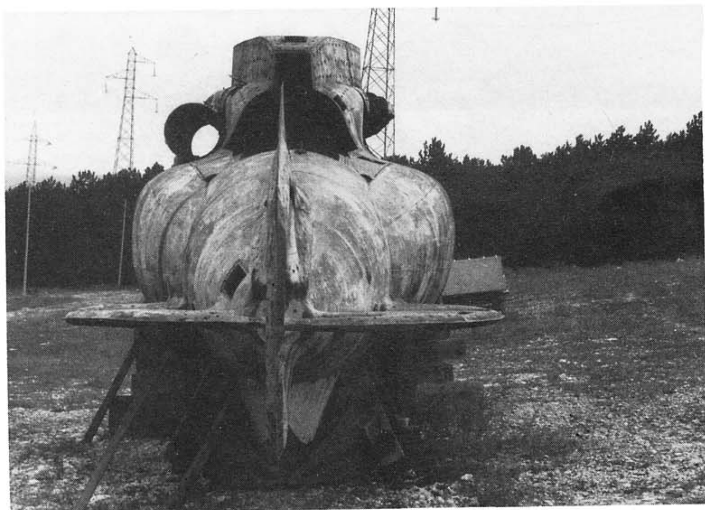
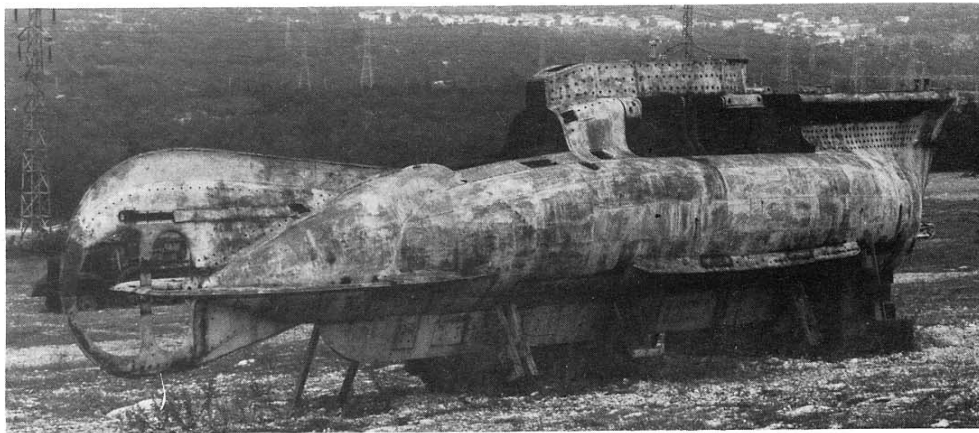
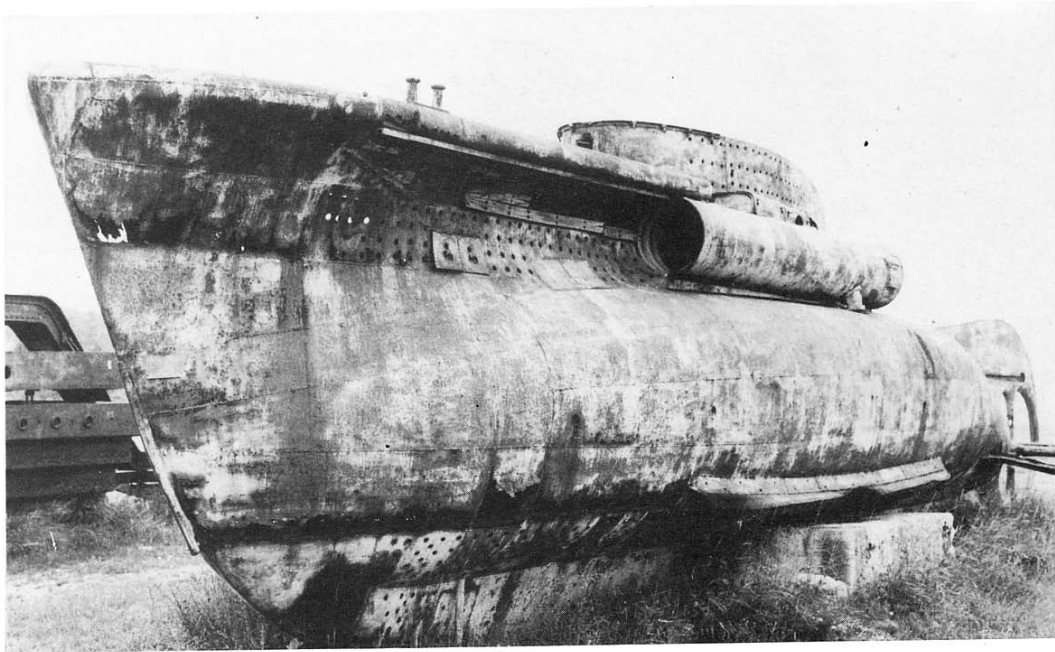
Sopra e a lato: Due interessanti immagini subacquee che mostrano il ritrovamento del quarto esemplare di "Molch", avvenuto nelle acque prospicenti alla baia di Sistiana nell'estate del 1987, da parte di alcuni sub triestini. Come si può vedere, a parte le inevitabili incrostazioni dovute alla lunga permanenza sul fondo marino, le condizioni del sommergibile sembrano abbastanza buone. (Ugo Biasini, Trieste).



Nella pagina seguente, in alto: Il recupero di un altro esemplare di "Molch", operato dalla Marina Militare nell'estate del 1976. Anche in questo caso il mezzo appare in ottimo stato di conservazione. (Marina Militare, Via Ugo Biasini).

Nella pagina seguente, ultime tre foto in basso: Alcune immagini del "Molch" conservato presso il Museo della Guerra del Prof. De Henriquez a Trieste, purtroppo in condizioni abbastanza precarie. E' interessante notare, in una delle inquadrature dal davanti, come lo scafo passi dalla forma pressochè cilindrica del corpo ad una più complessa nella parte anteriore, dove la sezione inferiore assume una sagoma a "V". (Walter De Paoli, IPMS Torino e Carlo Pecchi, IPMS Modena).





Altre immagini del "CB" della Collezione De Henriquez; l'inquadratura posteriore permette di apprezzare la complessa sezione trasversale del sommergibile. come si può vedere, anche questo mezzo non è, purtroppo, in buono stato di conservazione. (Walter De Paoli e Carlo Pecchi).

L'A.M.I. CAMBIA LOOK



Walter De Paoli
Edoardo Rosso
Centro di Torino

In questi ultimi due anni, per noi appassionati di velivoli da combattimento e per gli osservatori più attenti, si è avuto per la nostra Aeronautica Militare, un periodo di transizione, non solo al livello di acquisizione di nuovi aeromobili (Tornado, AMX) ma soprattutto, a livello di araldica e numerazione, che compaiono in modo sempre più diversificato sui nostri velivoli.

Cercheremo in questa sede di porre un po' di ordine e di dare una logica a quanto si è visto durante le manifestazioni e le visite ai Reparti che ci hanno cortesemente ospitato. Daremo infine alcune indicazioni sugli stili dei numeri adottati dai velivoli dell'A.M.I. dagli anni '60 ad oggi, riferendoci naturalmente ai tipi più noti ed a quelli riproducibili modellisticamente. Non è questa la sede, invece, per trattare e discutere dei motivi e delle scelte per cui, solo ora, e lentamente, si sta arrivando all'adozione di filosofie già accolte da parecchio tempo da quasi tutte le Forze Aeree della NATO o occidentali in genere. Sarà sufficiente confrontare uno dei nostri F-104S da intercettazione con, ad esempio, un F-15C dell'USAF oppure un Tornado italiano con analogo velivolo inglese o tedesco, per dedurre che i nostri aerei, di caratteristiche di "bassa visibilità" non ne hanno proprio nessuna, anzi tutt'altro! Basti osservare la dimensione dei codici di reparto e delle coccarde (il cui colore bianco ne permette l'identificazione ad alcune centinaia di metri di distanza) e le altamente riflettenti superfici inferiori, di color alluminio brillante!

Comunque, da quello che abbiamo appreso e visto, le intenzioni di adeguarsi ci sono e qualcosa, anche se poco, si sta muovendo, per ora solo per quanto riguarda le numerazioni ed insegne di reparto, a cui seguiranno le coccarde e gli stencils, per arrivare infine all'adozione di nuovi schemi mimetici (sicuramente per gli AMX, a cui faranno se-

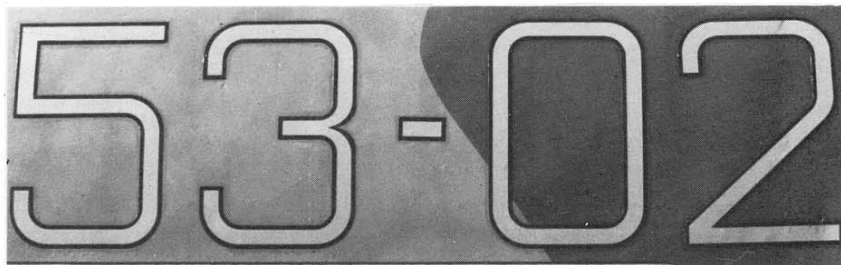
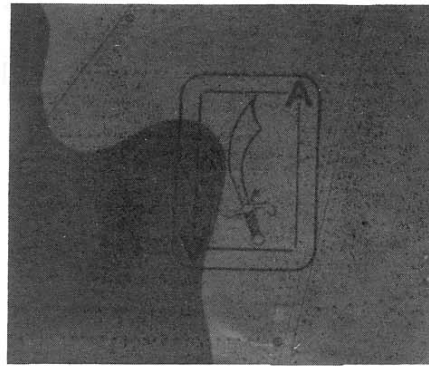
guito gli F-104S/ASA e forse anche gli altri velivoli in dotazione).

AERITALIA-LOCKHEED F-104G/S STARFIGHTER

I primi F-104G ricevuti dai reparti (più precisamente dalla 4ª Aerobrigata, 9° Gruppo) adottavano una colorazione sperimentale: bianco antiradiazione superiormente con le restanti superfici in metallo naturale. I numeri di reparto utilizzati erano di colore nero e, per comodità li chiameremo di tipo "A". In seguito furono adottati anche dagli aerei in forza al 21° Gruppo della 51ª Aerobrigata. Con l'introduzione della colorazione mimetica, e con la presentazione ufficiale del velivolo alla stampa il 12/1/1965 a Grosseto, il nostro F-104G porta ancora i numeri tipo "A" di colore nero. Quando tutti gli F-104G vengono consegnati (dalla allora Fiat Avio) già mimetizzati, si ha la comparsa dei "numeroni" (l'altezza reale è di ben 70 cm.) che tutti conosciamo, di colore bianco e sempre con gli stessi caratteri dei precedenti neri tipo "A". Questi codici sono stati visti sui velivoli dei seguenti reparti: 3° Stormo, 4° Stormo, 50° Stormo (è da ricordare che questo reparto, ormai disciolto, è stato il primo a ricevere gli F-104S), 51° Stormo, 53° Stormo, 21° Gruppo (quando era Gruppo Autonomo) ed infine il Reparto Sperimentale. Questo stesso tipo di carattere, dipinto però con l'ausilio di mascherine (e quindi frammezzato in più parti), tipo "B", è stato visto sugli Starfighters del 51° Stormo.

La numerazione di tipo "C", sempre di colore bianco è stata osservata sugli F-104 dei seguenti reparti: 20° Gruppo, 5° Stormo, 6° Stormo, 9° Stormo e 36° Stormo; sempre gli stessi numeri, ma frammezzati, tipo "D" sono stati visti sui

SOPRA: Interessante immagine di F-86E mimetici appartenenti alla 4ª Aerobrigata: la codifica di reparto è con caratteri di tipo "N" di colore bianco. Da notare il serial (Materiale Militare) del velivolo in primo piano, che come detto nell'articolo, è realizzato con codici di dimensioni inferiori a quelle standard allora in uso.



DALL'ALTO: F-104S appartenente al 23° Gruppo del 5° Stormo di Rimini-Mirafiore, ripreso in occasione dell'edizione '85 dell'International Air Tattoo, i codici sono del tipo "C".

Dettaglio dei codici tipo "D" applicati sull'F-104G conservato nella collezione di velivoli del 53° St. di Cameri (Novara).

Le attuali tendenze in fatto di diminuzione della visibilità hanno portato anche alla modifica delle insegne di reparto, come si può notare dallo stemma di questo F-104S del 53° St. riportato come un semplice contorno in nero.

Particolare dei numeri tipo "G" adottati ultimamente dagli F-104 dei Gruppi 21° e 22° del 53° Stormo.

Esempio di Matricola Militare comunemente usata dagli F-104 e dalla serie dei G-91; i caratteri sono alti circa 10 cm.

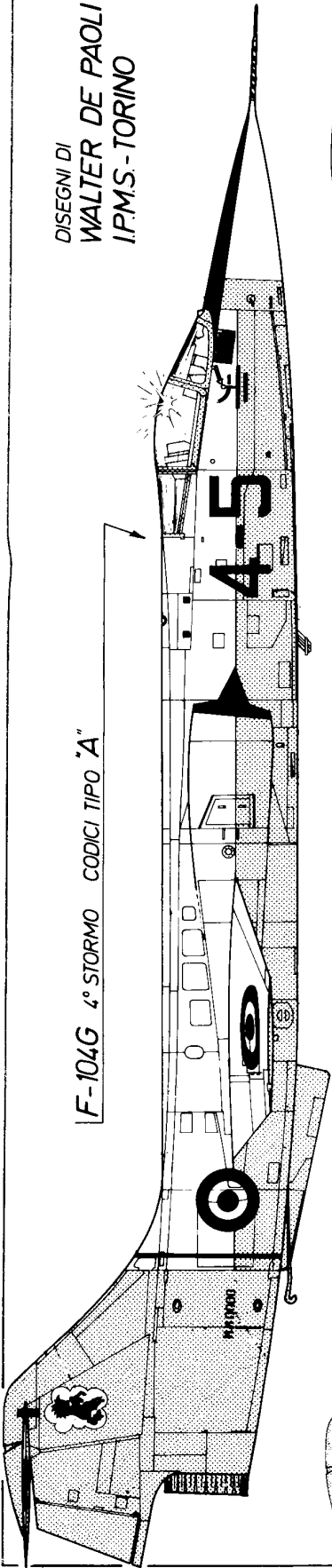
Una immagine scattata durante l'edizione '85 dell'Aviano Open Day, che mostra un Tornado del 155° Gruppo del 6° Stormo di Ghedi (Brescia) con la numerazione standard tipo "F" frangizzata. Inizialmente i codici erano applicati mediante decals, che però presentavano il problema del distacco durante il volo da alta velocità, per cui si è passati all'applicazione tramite verniciatura con mascherina.

Tutte le fotografie che compaiono nell'articolo sono degli autori.

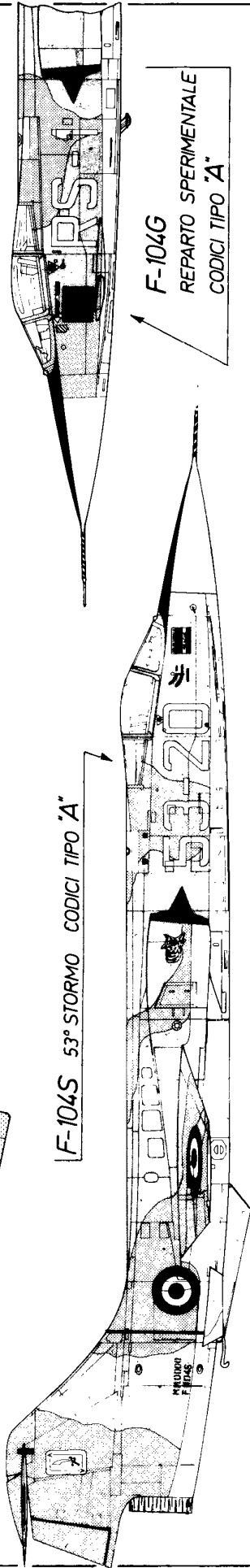


DISEGNI DI
WALTER DE PAOLI
IP.M.S.-TORINO

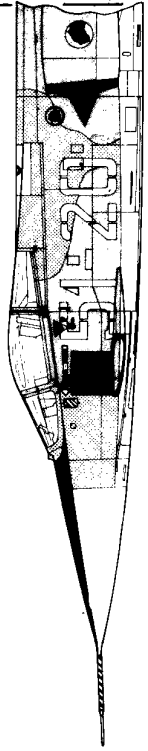
F-104G 4° STORMO CODICI TIPO "A"



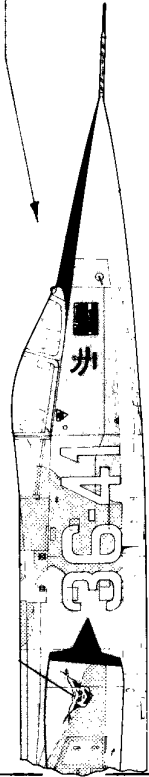
F-104S 53° STORMO CODICI TIPO "A"



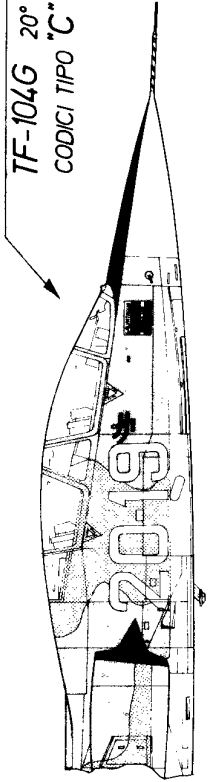
F-104G
REPARTO SPERIMENTALE
CODICI TIPO "A"



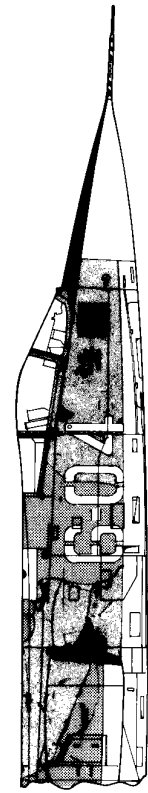
F-104S 36° STORMO
CODICI TIPO "C"



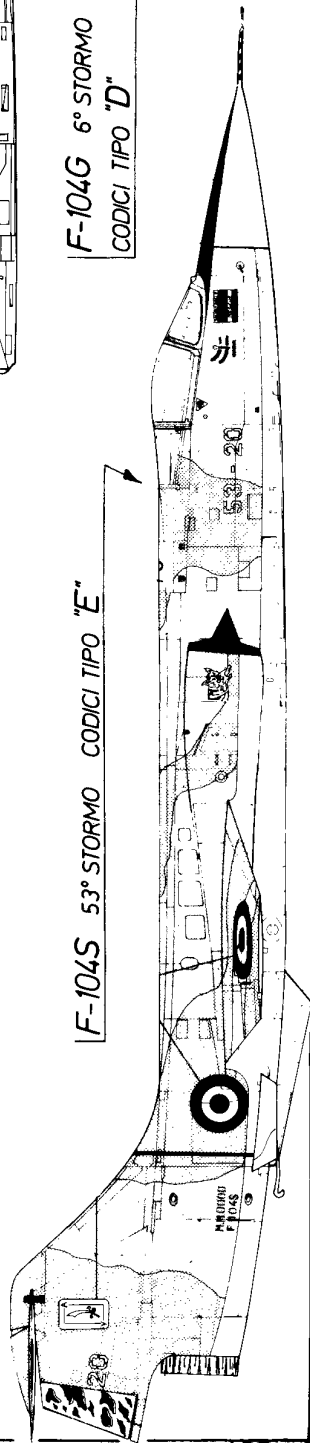
TF-104G 20° GRUPPO
CODICI TIPO "C"



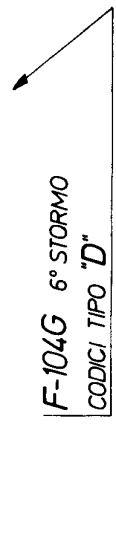
F-104S 51° STORMO
CODICI TIPO "B"



F-104S 53° STORMO CODICI TIPO "E"



F-104G 6° STORMO
CODICI TIPO "D"





DALL'ALTO: Un G-91R del 2° Stormo di Treviso - S. Angelo mostra la numerazione tipo "H"; l'immagine è stata ripresa a Torino nel 1981, durante la Settimana Aerea Piemontese.

All'edizione 1980 del Tiger Meet, svoltasi sulla base di Cameri, era presente anche questo G-91Y dell'8° Stormo. La numerazione è del tipo "K" senza frammentazione.

Ancora una immagine del Tiger Meet del 1980: questa volta si tratta di un G-91I della Scuola di Volo Basico Avanzato Aviogetti, con codici di tipo "R".

Dopo la trasformazione della S.V.B.A.A. in 60° Brigata Aerea, i G-91I in carico al reparto hanno adottato la numerazione tipo "F", con caratteri non frammezzati.

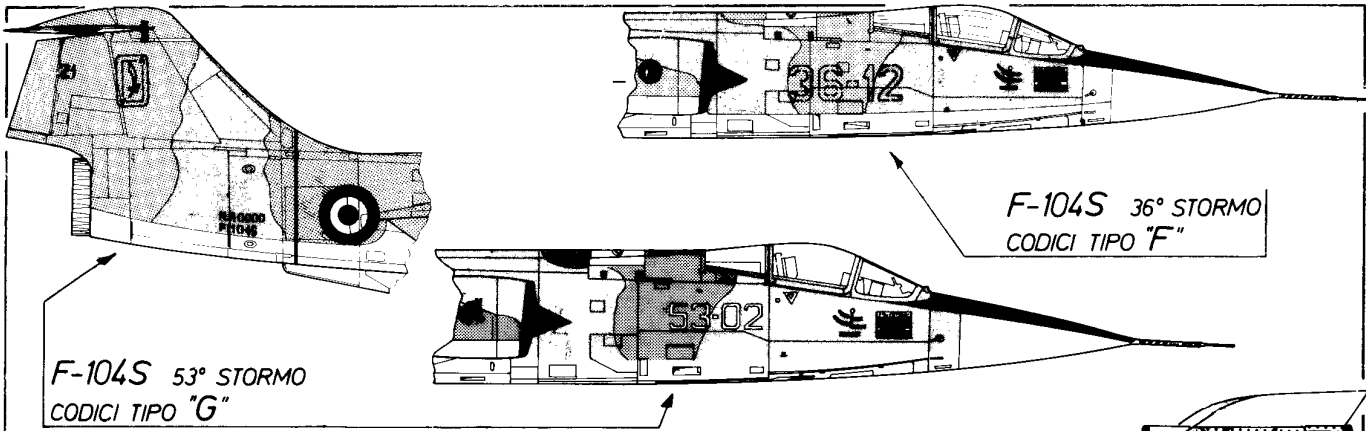
velivoli del 4° Stormo e del 6° Stormo. Caso particolare è il 21° Gruppo del 53° Stormo (le nostre "Tigri Volanti") che, per motivi sperimentali hanno utilizzato per un certo periodo (qualche anno fa ma alcuni Starfighter il portano tuttora) numeri di dimensioni inferiori, sempre di colore bianco, tipo "E", data la necessità di rendere meno visibile il velivolo (caso unico, il numero individuale viene riportato anche sul piano verticale). Altre eccezioni sono date dagli F-104S del 12° Gruppo del 36° Stormo, che utilizzano gli stessi caratteri presenti sui Tornado, numeri costituiti da un sottile profilo bianco e "vuoti" all'interno, tipo "F". Possiamo infine confermare che sembra che l'A.M.I. abbia intenzione di far adottare ai suoi velivoli un unico e definitivo tipo di carattere per la numerazione di reparto, con codici che, per ora, sono stati visti solo sugli Starfighter degli Stormi 3°, 4°, 51°, 53°. Questi codici, tipo "G", sono di colore grigio-azzurro chiaro con un sottile bordo nero, di piccole dimensioni: si tratta di vere e proprie decalcomanie, non sono cioè dipinti direttamente sull'aereo. Sugli aeromobili che portano questo tipo di codici, anche le insegne di reparto non sono più variamente colorate, ma costituite da semplici profili in negativo di colore nero; coccarde e stencils sono ancora di tipo tradizionale (ma sono in arrivo le nuove coccarde, anch'esse di dimensioni ridotte rispetto alle attuali).

FIAT G-91R, AERITALIA G-91Y, FIAT G-91I

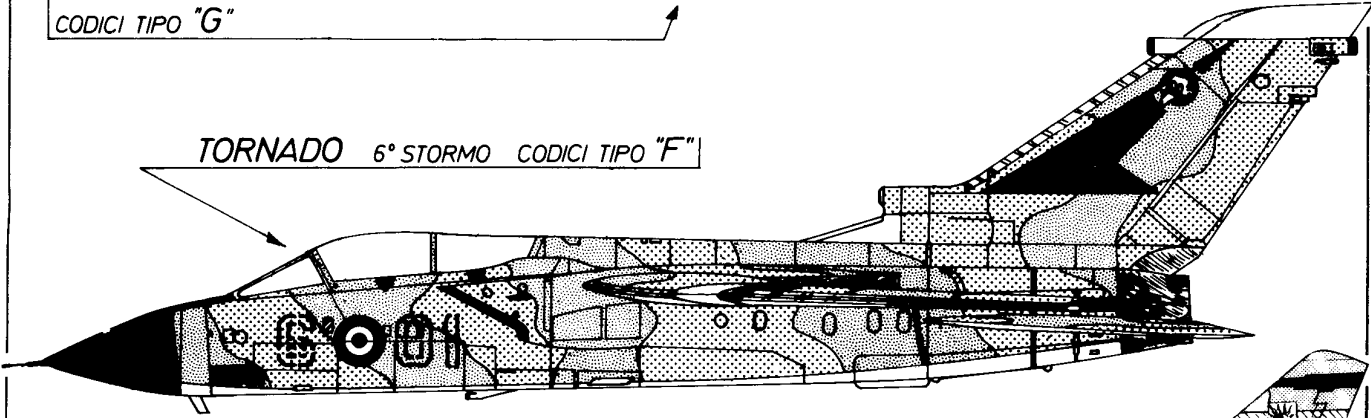
Ampia tipologia di codici, che possiamo semplificare come segue:

- 2° Stormo, 51° Stormo: numeri tipo "H" sia sugli aerei del primo che su quelli utilizzati a suo tempo dal secondo reparto.
- 8° Stormo: numeri tipo "K" con o senza frammezzature.
- 32° Stormo: numeri tipo "L", con o senza frammezzature; ricordiamo che questo reparto ha avuto sia i G-91R che i G-91Y, senza variare però il tipo di numerazione I G-91I della S.V.B.A.A. adotta-

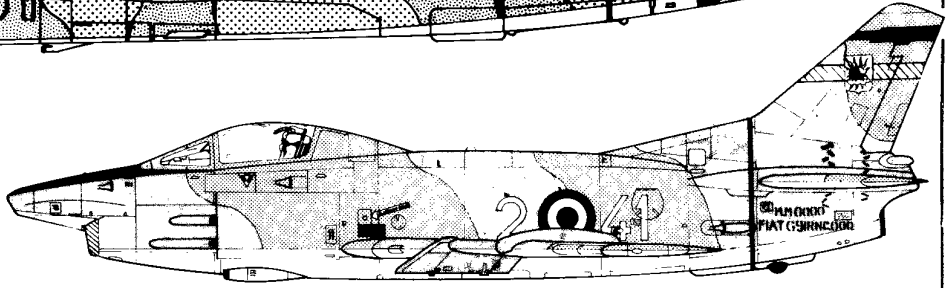




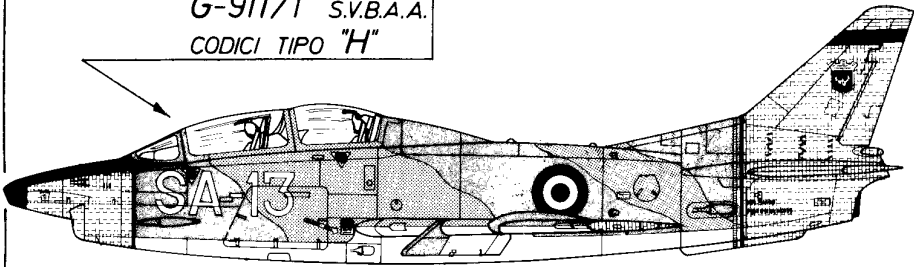
TORNADO 6° STORMO CODICI TIPO "F"



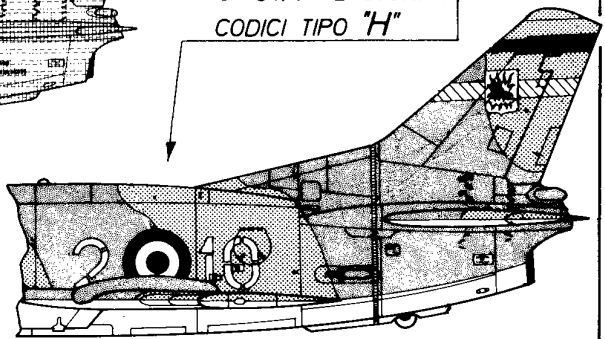
G-91R 2° STORMO
CODICI TIPO "H"



G-91T/1 S.V.B.A.A.
CODICI TIPO "H"

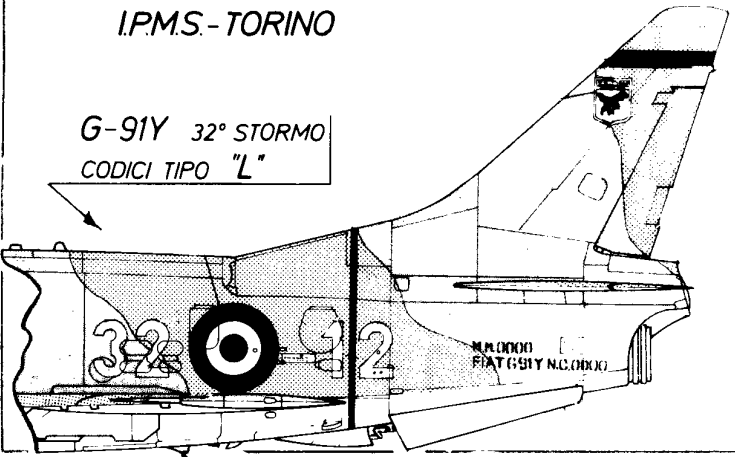


G-91R 2° STORMO
CODICI TIPO "H"

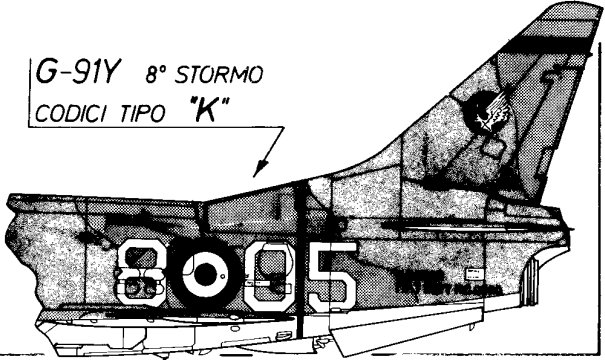


DISEGNI DI
WALTER DE PAOLI
I.P.M.S.-TORINO

G-91Y 32° STORMO
CODICI TIPO "L"



G-91Y 8° STORMO
CODICI TIPO "K"





DALL'ALTO: Un esempio di codifica non standard per lo MB-326 è offerto da questo "Macchino" in carico alla 653^a Sq. Collegamenti del 53^o Stormo, a cui sono stati applicati codici del tipo "E".

Un altro esempio di numerazione non standard per gli MB-326 può essere osservato su questo esemplare, appartenente alla 602^a Sq. Collegamenti del 2^o Stormo di Treviso-S. Angelo: i codici sono infatti del tipo "H" caratteristico dei G-91R dello stesso Stormo.

I Caratteri applicati agli F-86E in metallo naturale della 4^a Aerobrigata erano del tipo "N" ovviamente in nero. L'immagine è stata ripresa nel 1978 al Politecnico di Torino.



vano codici tipo "R" e dopo la trasformazione in 60^a Brigata Aerea, numeri tipo "F".

PANAVIA TORNADO.

Questo moderno velivolo, da poco in servizio operativo, si è finora presentato con un solo tipo di numerazione, con codici di tipo "F". Come già detto, questi stessi caratteri sono stati visti applicati sugli F-104 del 12^o Gruppo del 36^o Stormo, e da poco tempo, anche sui G-91T della 60^a Brigata Aerea; da notare però che i numeri del G-91T non sono frammezzati come quelli del Tornado.

AERMACCHI MB-326

Di norma ha avuto, ed ha tuttora, un solo tipo di numerazione, che chiamiamo tipo "P". Dato che ormai tale velivolo è in dotazione alle Squadriglie Collegamenti dei vari reparti, è però soggetto all'applicazione dei tipo di codici utilizzati sugli aerei dei reparti di appartenenza. Si sono visti gli MB-326 del 2^o Stormo con i numeri tipo "H", del 32^o Stormo con i numeri tipo "L", del 51^o Stormo con i numeri normali tipo "P", del 53^o Stormo con i numeri tipo "E" (ma di colore nero) e così via.

CANADAIR F-86E SABRE

Un breve cenno anche all'araldica delle numerazioni portate da questo famoso velivolo. L'F-86E ha utilizzato due differenti tipi di codici, di colore bianco per i Sabre mimetizzati e neri per quelli in metallo naturale: la 2^a Aerobrigata usava numeri tipo "M" e la 4^a Aerobrigata numeri tipo "N".

MATRICOLE MILITARI

Qualche indicazione anche per questo argomento, pur se in forma schematica:

- Tornado: utilizza caratteri tipo "X" (in realtà si tratta di vere e proprie decals).
- F-104, G-91: adottano i numeri tipo "Y" dipinti con mascherine.
- MB-326: usano codici tipo "W", dipinti con mascherine.
- F-86E: la situazione qui è più complessa. I velivoli in metallo naturale, che avevano numeri neri tipo "N" adottavano per il serial i caratteri tipo "Z" neri; se i codici erano di tipo "M", sempre su aerei in metallo naturale, il serial era con caratteri

neri tipo "N". Sabre mimetizzati con numeri bianchi tipo "N" avevano il serial con caratteri di tipo "Z" ma di dimensioni inferiori rispetto al caso precedente, riportato nella parte posteriore della fusoliera, anziché sul piano verticale. Infine, gli F-86 della 2° Aerobrigata avevano il serial con caratteri di tipo "Z" ma bianco.

Concludiamo queste brevi note sperando di non avervi annoiato troppo e di essere stati abbastanza chiari. Per quanto concerne le riproduzioni modellistiche dei velivoli qui trattati, ricordiamo che tutti i numeri di cui si

è parlato sono fedelmente riprodotti nei fogli di decals della TAUROMODEL, nelle scale fondamentali 1/72, 1/48 ed 1/32.

Tutto quanto qui riportato è frutto di una accurata ricerca, ma non vuole essere nulla di definitivo: chiarimenti e precisazioni in merito sono ben accetti.

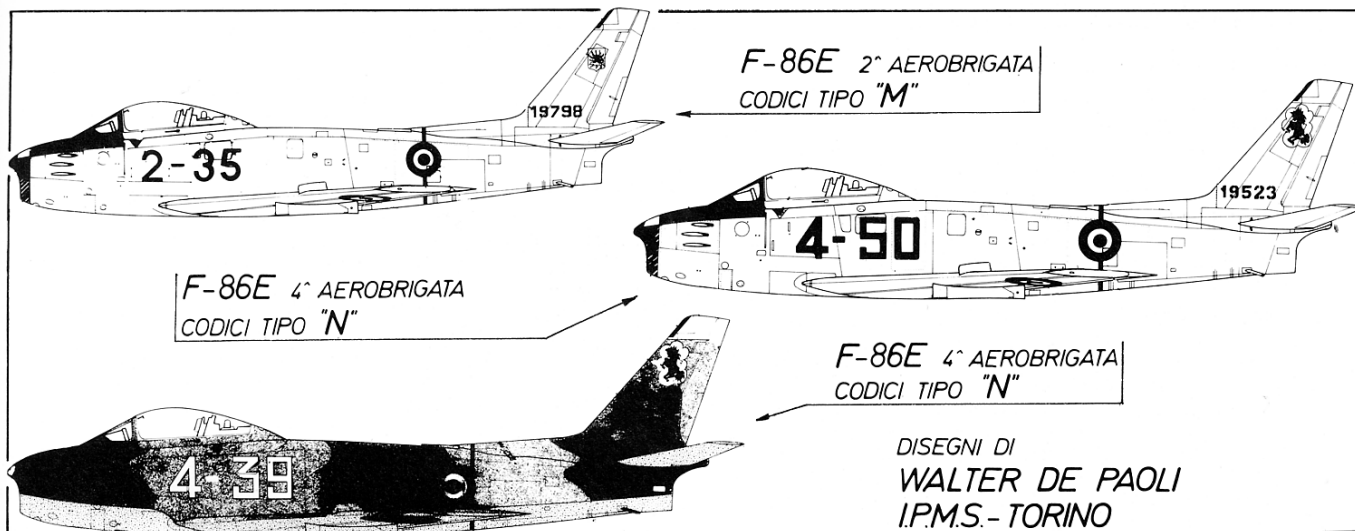
Nota: L'indirizzo della TAUROMODEL, a cui si possono richiedere informazioni ed il catalogo dei fogli finora realizzati, è il seguente:

TAUROMODEL, Via S.Domenico 16, Fraz. Oselle, 10022 Carmagnola (To).

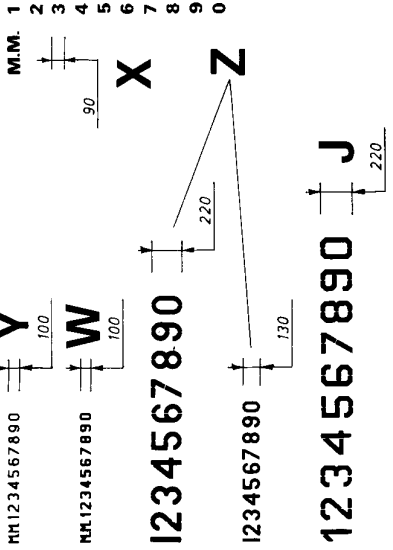
Si ringrazia l'amico Aldo Zanfi del Centro di Modena per aver eseguito l'editing delle tavole di questo articolo.



DALL'ALTO: Facciamo un breve balzo nei primi tempi del servizio dello Starfighter nell'A.M.I.: lo schema sperimentale con le superfici superiori in bianco antiradiazione e le rimanenti in metallo naturale, e l'intero velivolo in metallo naturale. Entrambi gli aerei portano i numeri tipo "A" di colore nero, ma di diverse dimensioni.



A 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
B 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
C 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0



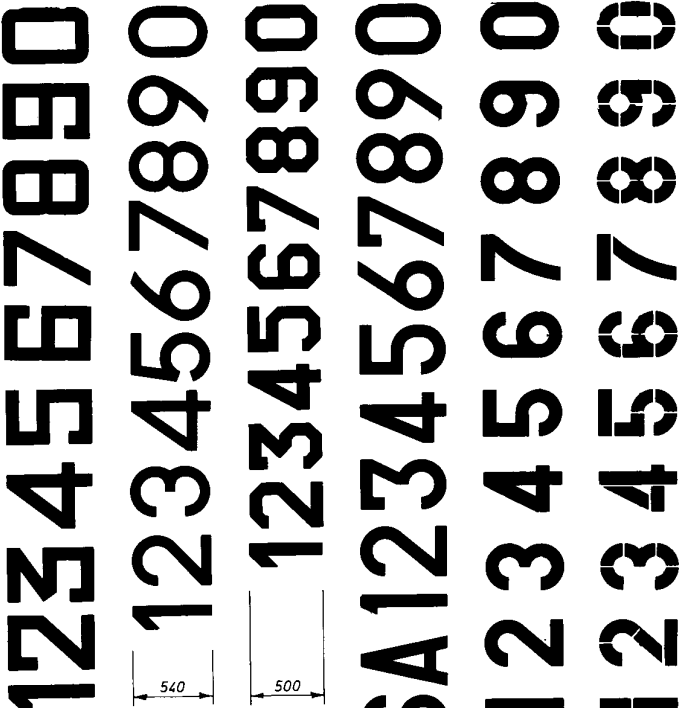
E 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
G 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

DISEGNI DI
 WALTER DE PAOLI, IPMS-TORINO

DIMENSIONI REALI ESPRESSE IN MILLIMETRI

F 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
H 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
K 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
L 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
M 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
N 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
P 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
R SA 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

WALTER



DRAGON HAMMER

La "Dragon Hammer", esercitazione destinata a migliorare l'efficienza operativa e le capacità di reazione e coordinamento delle forze navali, anfibe ed aeree della N.A.T.O., è giunta quest'anno alla sua seconda edizione, alla quale hanno preso parte forze di nove Paesi. Estremamente eterogeneo, in virtù della loro filosofia progettuale e d'impiego, il panorama degli aeromobili chiamati ad assecondare tutte le esigenze aerotattiche tipiche di un reale periodo di crisi.

Ma andiamo con ordine. Approfittando di un momento di sosta nel porto di Taranto di una delle formazioni navali impegnate nella esercitazione NAVOCFORMED, abbiamo ritenuto opportuno registrare su pellicola fotografica alcune immagini degli elicotteri imbarcati sulle unità della Forza Multinazionale di Dissuasione su Chiamata, ampiamente impiegati, in quei giorni di frenetica attività, per dare la caccia ad un sottomarino statunitense.

In particolare, degni della massima attenzione ci sono sembrati due Westland WG.13 Sea Lynx Mk.88 della tedesca Bundesmarine, ancorati alla piattaforma di appontaggio della fregata Bremen (F207). La versione tedesca Mk.88 del Lynx si distingue esternamente da quella navale inglese per l'assenza dei ricevitori ESM passivi MIR 2 installati in fusoliera, e per altri particolari minori, come, ad esempio, una piccola sonda inserita in un finestrino inferiore dell'aeromobile. I due elicotteri portavano insegne diverse sul muso: il primo (83+11, Wk.Nr.269) recava una semplice scritta bianca FGS BREMEN in bianco, su due righe (con il nome dell'unità di appartenenza in caratteri gotici), mentre il secondo (83+14) presentava uno stemma abbastanza elaborato, consistente in una chiave contornata da una dicitura quadrangolare, il tutto in un rosso pallido abbastanza chiaro, assimilabile allo FS-32197.

La mimetica era del tutto standard, con superfici superiori in grigio mare medio (RAL 7012 Basaltgrau, FS-36152) e superfici inferiori in grigio chiaro (RAL 7035 Lichtgrau, FS-26492); il pannello antiriflesso sul muso è naturalmente in nero opaco, e lo stesso colore è utilizzato per le walkways, molto piccole, ma presenti in numerose zone dell'aeromobile, contornate da una linea gialla discontinua.

A pochi metri di distanza dall'unità tedesca era ormeggiata la USS Thomas C. Hart: in servizio dal 1974, questa fregata dispone, analogamente alla maggior parte delle unità della stessa classe, di un piccolo hangar atto ad ospitare uno dei più apprezzati elicotteri navali "tuttofare", il Kaman SH-2F Seasprite. Velivolo dalla linea elegante e moderna, nonostante la sua progettazione risalga a più di vent'anni fa, il Seaspri-

te risponde pienamente alle specifiche emanate dalla Marina Militare Statunitense relative al programma LAMPS (Light Airborne Multi-Purpose System, Sistema Leggero Multiruolo Aeroportato) e rimarrà in linea di volo ben oltre il 2000, grazie agli aggiornamenti a cui viene periodicamente sottoposto. L'elicottero imbarcato sulla USS Thomas C. Hart era dipinto nel tradizionale grigio scuro semilucido (Engine Grey FS-16081), mentre sul piano verticale di coda spiccava un gran tridente in rosso vivo bordato di bianco.

Passando ai velivoli ad ala fissa, il 5 maggio scorso abbiamo assistito ad una delle fasi salienti del "Martello del Drago", avente come scenario l'aeroporto di Gioia del Colle, sul quale si sono avvicendati, in un via-vai ininterrotto, aerei di reparti appartenenti all'U.S.A.F., all'U.S. Navy, alla Royal Navy, alla Luftwaffe e, naturalmente all'A.M.I.

Un tetto di nubi estremamente basso, che sembra funesti tradizionalmente tutte le edizioni della "Dragon Hammer", oltre ad una fitta nebbia, ha reso difficoltoso seguire le evoluzioni degli aerei impegnati nell'esercitazione. Le cattive condizioni meteorologiche hanno comportato la variazione dei piani delle missioni di attacco e di intercettazione, senza però mettere in discussione le capacità ognitempo dei mezzi impiegati.

Modellisticamente parlando, non abbiamo notato variazioni riguardo alle mimetiche ed alle insegne di alcuni RF-4C Phantom II, F-111F ed EF-111A Raven intervenuti; i C-130 Hercules apparivano nella ormai classica "Europe One" (da segnalare, comunque, la presenza di un C-130 del M.A.C. con la colorazione desertica in giallo sabbia). Altri aeromobili provenienti dalla USS Eisenhower, in prevalenza A-6E Intruder ed A-7E Corsair II, presentavano l'inconfondibile Tactical Paint Scheme dell'U.S. Navy.

Lo F-14A Tomcat del Comandante del VF-143 "Puking Dogs" ci ha però incuriositi, per aver mantenuto colorazione, insegne di reparto e stencils nei colori sgargianti tipici di quando, negli anni '70, lo Squadron era ancora imbarcato sulla USS America, prima di essere rischierato sulla "Ike", da cui opera tuttora. Particolarmente visibili le tre caratteristiche striscie blu oblique, sovrapposte ad un'inedita fascia bianca dipinta nella parte anteriore della fusoliera del Tomcat, e riprese poi direttamente sul grigio dei serbatoi ausiliari ventrali. Alla faccia del TPS!!!

Saverio De Florio
I.P.M.S. Taranto

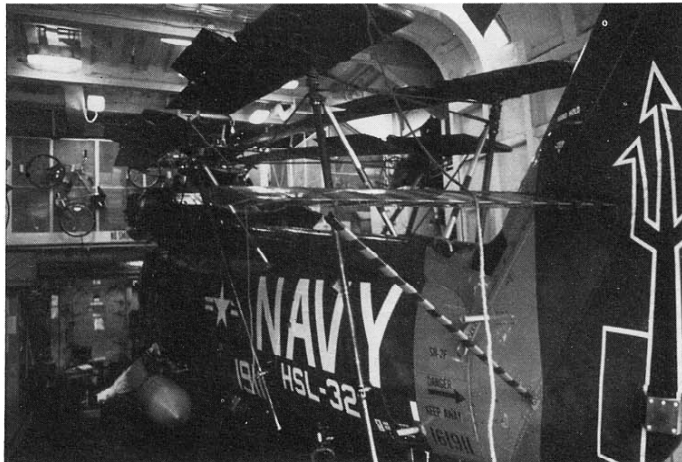
Immagine del Kaman SH-2F Seasprite in dotazione alla fregata USS Thomas C. Hart, ripresa mentre l'unità era alla fonda nel porto di Taranto. Del tutto standard la colorazione, interamente in grigio con banda gialla caudale ed insegne varie in bianco. L'elicottero reca, appeso all'attacco laterale destro, un serbatoio ausiliario, mentre esternamente vi è il sensore filabile del MAD (Magnetic Anomalies Detector, Scopritore di Anomalie Magnetiche). (Foto Valentino Letizia, via Saverio De Florio, IPMS-Taranto)



Dettaglio della fiancata del Sea Lynx 83+11, da cui è possibile apprezzare diversi dettagli, tra cui il sistema di ripiegamento e fissaggio delle pale del rotore principale. (Foto Giuseppe Mastronuzzi, via Saverio De Florio, IPMS-Taranto)



A FIANCO - Ancora lo SH-2F imbarcato sulla fregata statunitense USS Thomas C. Hart, ripreso nello stretto ricovero che ha a disposizione. L'immagine permette di apprezzare le scritte presenti sulla fascia gialla caudale (tra cui il Bu.Nº161911) ed il sistema di ancoraggio delle pale del rotore principale ripiegate. (Foto Saverio De Florio, IPMS-Taranto)



IN BASSO - L'interessante Grumman F-14A Tomcat del Comandante del VF-143 "Puking Dogs", ripreso durante la corsa di decollo dalla base di Gioia del Colle. Nonostante l'ormai generalizzata adozione del Tactical Paint Scheme a bassa visibilità da parte degli aeromobili dell'U.S. Navy, questo velivolo conserva la sgargiante colorazione che caratterizzava gli aerei del reparto all'epoca dell'imbarco sulla USS America, prima del rischieramento sulla USS Eisenhower, da cui opera tuttora. (Foto Claudio Resti, via Saverio De Florio, IPMS-Taranto)



COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

OSPREY

THE ARMADA CAMPAIGN 1588, DI J. TINCEY - ELITE N° 15 -

OSPREY - £st.5.50 -

Quest'anno cade il 400mo anniversario dell'abortito tentativo di invasione dell'Inghilterra da parte dell'ARMADA spagnola. Efficace il testo che sfata vari miti imperituri da secoli (primo fra tutti che le navi inglesi fossero di tonnellaggio inferiore alle avversarie) meno le tavole a colori di Hook che non fanno gridare al miracolo. Interessante.

NATO ARMIES TODAY, DI N. THOMAS - ELITE N°16-OSPREY - £st.5.50

Tempo fa avevo auspicato l'uscita di un volumetto del genere, ma ora che lo rigiro fra le mani rimpiango la professionalità con la quale Rottman nell'Elite N°10 aveva descritto le forze di terra non sovietiche del Patto di Varsavia. Testo non proprio eclatante, appena sufficiente se accoppiato alle solite buone tavole di un Volstad non proprio al massimo della forma. Per concludere solita figura meschina degli inglesi che quando scrivono su di noi strafalcionano a più non posso addirittura scambiando un vecchio FAL BM 59 per un AR 70 ! Giusto da acquistarsi come primo passo in mancanza di meglio.

ARAB ARMIES OF THE MIDDLE EAST WARS(2), DI S.M.KATZ - MAA

N° 194 - OSPREY - £st.4.50

Veramente ottimo questo titolo che riprende il discorso interrotto in un precedente volume, al 1973. Iconografia di prima qualità, un grande Volstad efficace nella scelta dei soggetti a colori e un testo quanto mai chiaro e completo nella sua ferrea limitazione fanno di questa opera un "Recommended".

HUNGARY AND THE FALL OF EASTERN EUROPE 1000-1568, DI PH.D. D.

NICOLLE - MAA N°195 - OSPREY - £st.4.50

La passione per l'antica storia militare del noto Ph.D. Nicolle ci soccorre nell'estrinsecare quasi sei secoli di storia medioevale dell'Est Europeo, fino alla capitolazione sotto le armi Ottomane. Al solito un grande McBride sempre attento a ricreare antiche atmosfere completa questo gustoso volume.

VIETNAM CHOPPERS HELICOPTERS IN BATTLE 1950-1975 - S.DUNSTAN

- OSPREY - £st.9.95 -

Che dire ? Bello, veramente bello questo libro, ultima fatica dell'inesausto Dunstan ormai devoto nel portare alla luce con la dovuta attenzione tutti gli aspetti della guerra in Vietnam. Cimentatosi precedentemente con l'uso dei corazzati nella guerra indocinese (Vietnam Tracks sempre della Osprey) eccolo ora rivolgere la propria affilata penna all'esteso uso del velivolo ad ala rotante in questo teatro che ne vede la definitiva consacrazione. Come consuetudine si parte dai primi trepidi tentativi subito dopo la fine del conflitto mondiale per giungere ad una rapida descrizione del conflitto coreano, antesignano dei tanti futuri cosiddetti "conflitti locali" che vide il primo massiccio impiego dell'elicottero. Quindi ci si avventura sulla vera e propria dissertazione nell'uso di questo particolare velivolo in terra vietnamita prendendo le mosse dalla sfortunata e improvvisata campagna francese d'Indocina, per approdare alla grande epopea dello Huey, immortalato per sempre nelle nostre coscienze dalla celebre scena dell'arcinoto "Apocalypse Now" di Coppola. Per comodità tanto del lettore come dell'autore il libro si articola in otto capitoli ben distinti che trattano argomenti precisi come le tattiche seguite, l'uso dei "Gunships" dell'Army, le eroiche imprese "MEDEVAC", gli elicotteri usati dalle tre Armi (Marina, Aeronautica e Marines). Ben scritto, facilmente leggibile anche per non possessori dell'"Ulisse"

di Joyce in edizione integrale ed originale, è decisamente nobilitato da una quantità notevole per mole e qualità di fotografie ufficiali e non. Ci troviamo di fronte a duecento pagine sature di notizie, aneddoti, tattica, eroismo ed incoscienza che tanto hanno contribuito a rendere famosa nel mondo l'immagine dell'elicotterista americano in guerra. Decisamente un buon libro, raccomandabile a tutti, se non altro come cultura personale circa uno dei conflitti più controversi della storia recente e ancora così vivo nei ricordi anche dei più giovani.

THE BRITISH ARMY IN THE 1980s, DI M. CHAPPELL - ELITE N° 14 -

OSPREY - £st.5.50 -

Ennesima prova di professionalità illustrativa e descrittiva di Chappell che traccia un completo consuntivo del moderno esercito britannico. Decisamente ben fatto e indispensabile a tutti coloro che amano rappresentare il moderno a tutti i costi, sperando che mai accada "The First Clash".

THE ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE 1873-1987, DI D. ROSS & R. MAY - MAA N° 197 - OSPREY - £st.4.50 -

I "Mounties" o "Giubbe Rosse" fanno parte dell'immaginario collettivo e di ogni lettore o spettatore di Western che si rispetti. Ben venga quindi questo titolo che commemora gli oltre trecento anni di storia della mitica polizia a cavallo Canadese. Grazie ad una ottima scelta fotografica e ad un altrettanto curato testo scopriamo finalmente qualcosa di più su questo famoso corpo. I disegni, pur non eccelsi, si lasciano ben studiare. Dedicato ai figurinisti di tutte le epoche.

THE BRITISH ARMY ON CAMPAIGN 1816-1902(3): 1856-1881, DI M.

BARTHORP - MAA N° 198 - OSPREY - £st.4.50 -

Continua la disamina delle divise e dell'equipaggiamento dell'Esercito Britannico del periodo Vittoriano che vide il lento evolversi della divisa dall'originario rosso nel ben più prosaico "Kaki". Entrano nel mirino inglese Afghanistan, Persia, Cina e Sud Africa con tutte le implicazioni politiche, sociali, militari e uniformologiche del caso. Per monomaniaci dei tavoli con le gambe fasciate per non turbare i benpensanti.

Armando Rossi
I.P.M.S. Modena

NOVITA' OSPREY - VANGUARD N° 46 - THE RENAULT FT LIGHT TANK

DI STEVEN J. ZALOGA - TAVOLE A COLORI DI PETER SARSON -

E' il primo libro di questa collana a trattare un carro armato francese nella sua intera evoluzione storico-operativa. Questo soggetto è solitamente bistrattato da tutti gli autori di libri tecnici sui corazzati in quanto i carri francesi non sono molto considerati per le loro limitate prestazioni nelle due guerre mondiali. Ovviamente, escludendo gli autori francesi, ogni tanto qualche "temerario" scrive un libro o realizza una pubblicazione sui suddetti argomenti.

Questa volta è capitato al notissimo Zaloga il quale con astuzia ed ingegno riesce sempre a sfornare cose nuove o poco conosciute oppure a rivalutare argomenti già trattati da altri e, che a detta di qualcuno, già troppo sviscerati. Ma veniamo all'ultima pubblicazione OSPREY oggetto di questa recensione. Essa è l'intera monografia sul carro francese Renault FT-17 dalla nascita alla sua scomparsa dai teatri di operazioni belliche.

L'autore analizza il carro sin dall'inizio con un'ottica inconsueta partendo dal fatto che il veicolo è stato il primo carro armato di concezione moderna per la sua forma e per le innovazioni che ha introdotto nel settore (primo e più importante quello della torretta girevole). Il carro, apparso nel 1917 durante la prima guerra mondiale, nasce dall'idea di un generale francese di nome Jean-Baptiste Estienne (rif. Not. Vol. 18 N°2/1987). Nell'opera è ampiamente descritta l'evoluzione dell'FT-17 durante l'ultimo anno di guerra nelle sue varianti tra cui vorrei ricordare la versione radio e quelle

con armamento pesante, costituito da un cannone da 75 mm cortissimo in torre. Durante la la Guerra Mondiale la Francia dette parecchi di questi veicoli agli eserciti alleati come a.e.gli Stati Uniti. Finita la guerra il carro viene commercializzato in vari paesi: Russia, Cina, Italia, Spagna. Qui il ca pitolo è un poco differente in quanto il carro viene portato in quest'ultimo paese non solo come vendita ufficiale fra i due stati ma anche da altri eserciti durante la guerra spagnola del 1937.

Come ultimo teatro operativo il carro si vede nuovamente cos tretto a scendere in campo (anche se inutilmente data la su periorità nemica) contro la Germania e l'Italia all'inizio del II° Conflitto Mondiale dove però non riscontra la fortuna del suo battesimo do fuoco in quanto le armate francesi vengono subito sopraffatte e di conseguenza i tedeschi ne catturano ingenti quantità. Finita la campagna di Francia i tedeschi si trovano ad avere un enorme surplus di questi carri inadat ti come concezione e vulnerabilità ai compiti di prima linea. Per ovviare a questo inconveniente viene trovata loro una utilizzazione diversa ed ecco come da carro di prima linea diventa guardiano di aeroporti o la guerriglia partigiana nei territori occupati. Durante la sua lunga vita il carro ha subito alcune trasformazioni al treno di rotolamento e al l'armamento, mentre nel campo delle imitazioni abbiamo l'ita liano Fiat 3000 e altre varianti. Le troviamo in Russia con il modello T-18 o in Giappone con il Type 89 stsu B. Per concludere ...nel libro oltre ad un abbondante numero di fotografie in bianco e nero (circa una quarantina molto inte ressanti come particolari e qualità) troviamo la solita parte centrale occupata dalle tavole a colori molto ben realiz zate come sempre del resto ed anche molto esplicative per i dettagli e contrassegni dei reparti oltre che, ovviamente, alle mimetiche.

Carlo Pecchi
I.P.M.S - MODENA

PP. AEROPARTS MODEL ACCESSOIRES 1:72

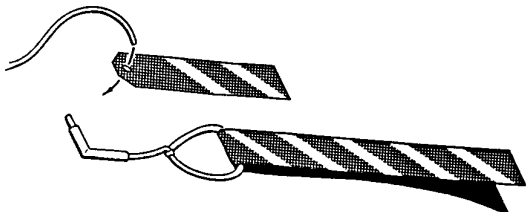
ACCESSORI PER AEROPARTS

Ancora una volta l'amico Tim Perry di PP AEROPARTS ci ha cor tesamente inviato alcune delle ultime novità da lui prodotte, delle quali si dà di seguito una breve descrizione.

RBF 001 - BANDE "REMOVE BEFORE FLIGHT" 1/72
RBF 002 - BANDE "REMOVE BEFORE FLIGHT" 1/48

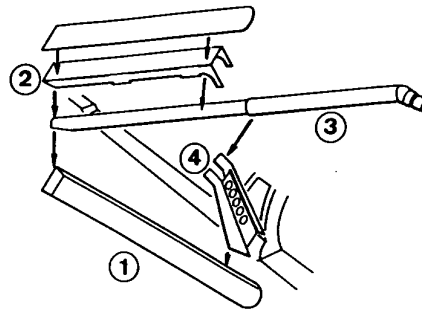
Si tratta di due confezioni identiche, a parte la scala, che comprendono ciascuna ben 48 bande ad alta visibilità "Remove before flight", nei tipi utilizzati dalle Forze Aeree Statuni tensi e da quelle Britanniche. Le bande sono stampate (molto bene, per la verità, visto che le scritte sono facilmente leg gibili anche nella scala 1/72) su un foglietto di carta sot tile, e dovranno essere opportunamente ritagliate, piegate ed incollate, aggiungendo un pezzetto di filo per simulare il ca vo di attacco alle spine di sicurezza.

La presenza di questa banda caratterizza praticamente tutti i velivoli in parcheggio, e contribuisce a dare un ulteriore tocco di realismo ai modelli, oltre che ad aggiungere una nota di colore e vivacità al "grigiore" delle moderne mimeti che.



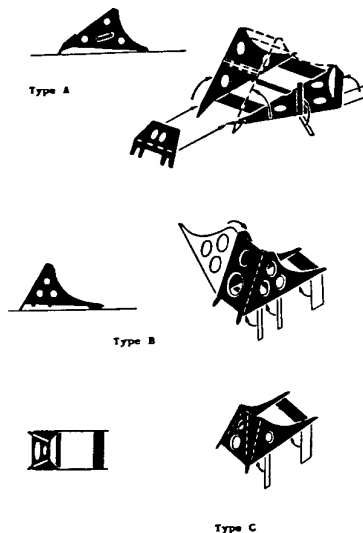
AC 709 - SONDE RIFORNIMENTO IN VOLO PER MDD F-4 PHANTOM II

Questa confezione comprende le parti necessarie alla realiz zazione di 2 sonde per il rifornimento in volo per i Phantom II delle versioni navali (utilizzati da U.S.Navy, U.S.M.C., Ro yal Navy e R.A.F., ecc.): si tratta di due rettangolini di ot tone fotoinciso più una coppia di riproduzioni delle sonde vere e proprie in metallo bianco. Le fotoincisioni, come al so lito per i prodotti PP AEROPARTS, sono estremamente pulite e nitide, mentre le sonde in metallo bianco necessitano di qual che rifinitura per eliminare alcune bave. Attenzione al fatto che alcune delle parti riprodotte nella fotoincisione princi pale non devono essere utilizzate, poiché, a causa di un erro re nella riduzione in scala 1/72, risultano troppo corte: per ovviare a ciò, le parti sostitutive sono inserite nella foto incisione di minor dimensioni.



AC 710 - BLOCCHI PER RUOTE PER VELIVOLI SOVIETICI

Questo kit comprende un rettangolo in ottone fotoinciso in cui sono ricavate le parti necessarie alla realizzazione di 3 coppie di differenti blocchi per ruote per velivoli sovie tici. Sono pure incluse le riproduzioni di diversi tipi di an tenne che si possono osservare sugli aerei sovietici, come l'IFF "Odd Rod", lo "Swift Rod", ecc., alcune delle quali deci samente difficili da riprodurre con i mezzi tradizionali qua li lo sprue filato.










AL 733 - SCALETTA PER MIG-23 "FLOGGER"

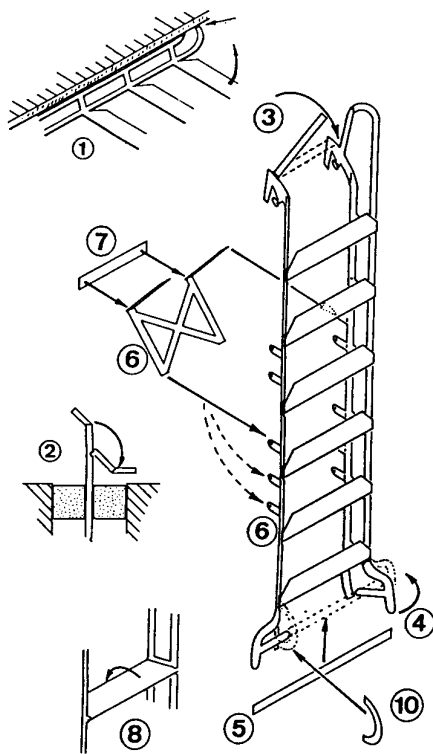
Un altro accessorio destinato ad arricchire i modelli degli aerei d'oltre cortina è questa scaletta, che può essere uti lizzata non solo per il MiG-23 (ed ovviamente per il MiG-27), ma anche per il Su-25 "Frogfoot", il Su-7 "Fitter" (del quale dovrebbe essere tra non molto disponibile un modello in 1/72 della cecoslovacca KP) e le sue versioni Su-17 e -22, il Su- 15 "Flagon", il MiG-29 "Fulcrum", ed altri tipi ancora. La fo toincisione (in scala 1/72) comprende le parti per la realiz zazione di una scaletta, molte delle quali di estrema finezza

e facili alle rotture, per cui la sua costruzione richiede una certa attenzione ed un po' di dimestichezza con le tecniche riguardanti le fotoincisioni (peraltro ben spiegate nel foglio delle istruzioni). Completano la confezione un certo numero di riproduzioni delle varie antenne e sensori presenti in gran numero sugli aerei di produzione sovietica.

Review samples kindly supplied by Mr. Tim Perry of PP AEROPARTS.

L'indirizzo a cui ci si può rivolgere per ottenere i prodotti PP AEROPARTS è il seguente: PP MODELS (HAMBROOK), 8 York Close, Stoke Gifford, Bristol BS12 6NU, UNITED KINGDOM.

- | | | | |
|---|----------------------|---|-------------------|
|  | SWIFT ROD ILS aerial |  | Aldo Zanfi |
|  | ODD ROD IFF aerial |  | I.P.M.S. Modena |
|  | AOA/yaw sensor |  | Pressure sensor |
| | |  | Temperature probe |



NOVITA' - NOVITA' - NOVITA' - NOVITA' - NOVITA' - NOVITA' -

Segnaliamo un'ennesima iniziativa privata per la diffusione di conversioni per modelli di aereo. Un nuovissimo catalogo ricco di kits e conversioni, dalle più semplici alle più complicate. Si tratta esclusivamente di varianti per abitacoli (capottine, musetti vetrati o postazioni per mitragliatrici ecc.). La ditta si chiama Canovak ed il catalogo lo si potrà ottenere scrivendo alla "MAINTRACK MODEL, 79, QUEENS ROAD, HAS TINGS, EAST SUSSEX TN34 1RL - ENGLAND". Oppure direttamente alla "CANOVAK CANOPIES 1988/89 - 50, ESLA ROAD, WELLING, KENT DA16 1JS - ENGLAND". Allegato al catalogo troverete le istruzioni per il pagamento e copia del modulo per ordinare i modelli.

Carlo Pecchi
I.P.M.S. MODENA

KIT MAGAZINE, Editions Pegase, Paris.

Mensile di modellismo piuttosto giovane, ha destato in me un vivo interesse. Finalmente, mi sono detto, un giornale che non tratta solo, come al solito, aerei.

Infatti, nel numero che abbiamo ricevuto in redazione, compaiono ben tre articoli su mezzi terrestri (LVTP7 A1, T34/85, Citroen Traction Avant), uno diretto ai figurinisti (riguardante un figurino della Mil Art in 80 mm. riprodotto un granatiere tedesco nel 1944) e "solo" due articoli "aero nautici", che hanno per argomento il Vought F4U-4 Corsair (utilizzato in Corea) ed il Convair B-58 Hustler.

In ogni articolo viene ben descritto in che modo bisogna modificare i modelli per ottenere una riproduzione più dettagliata ed aderente alla realtà, il tutto corredato da fotografie piuttosto esaurienti. Un'altra cosa piacevole che ho notato, è che per ogni modello presentato è riportata una specie di "pagella" nella quale compaiono tra l'altro, la difficoltà di esecuzione del montaggio e la reperibilità del kit.

Ben 16 pagine della rivista sono dedicate a recensioni, sia di modelli che di pubblicazioni, a consigli, alle notizie riguardanti club modellistici e, non ultimi, agli annunci dei lettori (gratuiti). Solo una piccola pecca: pur avendo ripetutamente cercato, non ho trovato a quanto ammonti l'abbonamento per l'estero. In ogni caso il costo di un abbonamento annuo (12 numeri) è di 348 franchi (circa 73.000 lire), ovviamente per la Francia.

Kit Magazine, Editions Pegase, 5 Rue de Richepance, 75008 Paris, France.

Andrea Selmi
Centro di Modena

RECENSIONI - RECENSIONI - RECENSIONI - RECENSIONI - RECENSIONI

Si è affacciata da qualche mese sul mercato dell'editoria specializzata una nuova pubblicazione di modellismo e ricerca nel settore dei veicoli militari. La rivista, organo ufficiale dell'Associazione fra Modellisti Militari, (Association of Military Modelers Review) è edita negli Stati Uniti.

Gli argomenti presi in esame sono svariati dato l'orientamento di questo tipo di rivista, si spazia dalla recensione di libri a quella più approfondita del modello o all'articolo su di un veicolo. La veste tipografica è modesta in quanto agli inizi.

Il testo su tre colonne intercalato con disegni e/o fotografie tutte in bianco e nero, di discreta qualità essendo un incrocio fra la buona fotocopia e la stampa offset semplice. Per l'abbonamento dei sei numeri annui scrivere a: MICHAEL E. ROGERS, Managing Editor AMM Review, 17525 S.W. Alexander Aloha OREGON 97006 - U.S.A.

Carlo Pecchi
I.P.M.S. - Modena

Association of Military Modelers
REVIEW

The News Letter for the AMM

June - April 1988

In this issue:
Firefly Crewman's Story
2nd A.D. Tank Commander's Story
Modeling the Tiger I Ausf E

