



# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 22 N. 1 - 1991

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

# ASSOCIAZIONISMO.....

E' da molto tempo che non scrivevo su queste pagine. La ragione era dovuta ai numerosi impegni di lavoro e di associazione. Ora ritorno per riferire sull'I.P.M.S-ITALY ed anche per spezzare una lancia a favore dell'associazionismo.

Tranquillizzo innanzitutto i soci comunicando loro che stiamo continuamente aumentando di numero ed espandendoci anche in località dove prima non eravamo presenti. Le pubblicazioni sono a cadenza regolare, migliorate di qualità ed il FLASH, in particolare, per merito del Centro di Venezia ci tiene aggiornati con rapidità su tutte le novità uscite, le manifestazioni in preparazione, tecnica modellistica e tante altre cose. Tutto questo è merito, purtroppo, sempre di pochi volonterosi che si sacrificano per noi. Non sto a citarne i nomi per non incorrere in dimenticanze ingiuste ma a tutti loro va il mio plauso e, ritengo, il vostro.

Cerchiamo quindi di collaborare tutti onde far diventare più grande e sempre più forte la nostra associazione.

Nell'anno appena trascorso abbiamo cercato di espandere il nostro hobby. Iniziative come quella che avrà luogo con ALLIANCE nella Repubblica di S.Marino in maggio nel settore fantascientifico coprirà finalmente una carenza che vari iscritti lamentavano.

Ciò che vorrei far comprendere ai singoli modellisti ma soprattutto ai vari Gruppi o Club sparsi per l'Italia e che fanno vita locale o solitaria è l'importanza di uscire dal guscio, di ampliare la loro sfera di azione, di inviarcì comunicazioni sulle iniziative in atto, consigli, materiale pubblicitario onde permetterci di conoscerli, frequentarli ed in questo modo conoscerci meglio. Non temano nostre ingerenze nella loro politica o richieste di iscrizione. Stiamo tutti lavorando allo stesso scopo che è quello di diffondere il nostro hobby nel miglior modo possibile e solo collaborando potremo costruire finalmente qualcosa che travalichi eventuali pregiudizi, rancori o ideologie che non hanno senso nel caso si desideri onestamente il bene comune.

**Giorgio Pini**

## INDICE:

Carro da Ricognizione TKS .....	W.Sankowsky ...	Pag. 1
Messerschmitt Bf-108 .....	T. Prisco .....	Pag. 4
Storia Velivoli Tedeschi in Russia .	R.Gretzyngier ...	Pag. 6
MiG-29 II Parte .....	F. Gasparoni ....	Pag. 8
Sdkfz 251/9 Ausf. D .....	S. Scaccianocce ...	Pag. 16
Starfighters in Technicolor .....	R. Zambon .....	Pag. 19
Nuovi Colori al San Marco .....	S. De Mitri .....	Pag. 23
Mostre 1990 .....		Pag. 25

## IN COPERTINA:

L'F-104S presentato dal 53° Stormo in occasione del Tiger Meet 1988 è stato senza dubbio uno dei più bei "Tiger Birds" nella storia di questa manifestazione.

Lo vediamo qui ripreso mentre sfreccia sul raccordo dell'aeroporto di Cameri. Troverete tutti i dettagli sulla colorazione a pag. 19.

Foto Marco Mai.

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

1979No. 2  
1981No. 1  
1984No. 2  
1985No. 1-3/4  
1986No. 2-3-4  
1987No. 1-2-3/4  
1988No. 1-2-3/4  
1989No. 1-2-3/4  
1990No. 1-2-3/4.

Il costo di ogni copia arretrata è di lire 5.000.

## RINGRAZIAMENTI:

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

## In Redazione:

*Giorgio Pini*  
*Carlo R. Pecchi*  
*Marco Mai*

**Elaborazione dei testi**  
**Impaginazione:**  
*Marco Mai*

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

-All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:  
Giorgio Pini

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

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

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

Quote sociali per l'anno 1991:  
Soci Junior:.....Lit. 15.000  
(fino a 18 anni)  
Soci Senior:.....Lit. 30.000  
(oltre i 18 anni)  
Socio Sostenitore  
(quota minima.....Lit. 50.000)  
1991 Membership Dues:  
Europe .....Italian Lire 30.000  
Overseas.....US \$ 35,00

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

Giorgio Pini  
Casella Postale 36  
P.O. BOX 36  
41010 Fossoli - Modena  
Italy

# Carro Armato Leggero Da Ricognizione Tipo

# TKS

## W. Sankowsky - Polonia

Il carro armato da ricognizione TKS entrò in servizio nella Armata Polacca nel 1933, rimanendovi sino al termine della II Guerra Mondiale. Il TKS costituiva uno sviluppo più moderno del tipo TK (soprattutto della variante TK3), da cui differiva per la conformazione della corazzatura, il motore ed per un sistema di sospensioni più robuste. I veicoli vennero prodotti dalla "Panstwowe Zahtady Inzynieni" che ne realizzò circa 390 esemplari prima dello scoppio delle ostilità.

I carri TKS ebbero un armamento costituito inizialmente da una mitragliatrice da 7,69 mm.

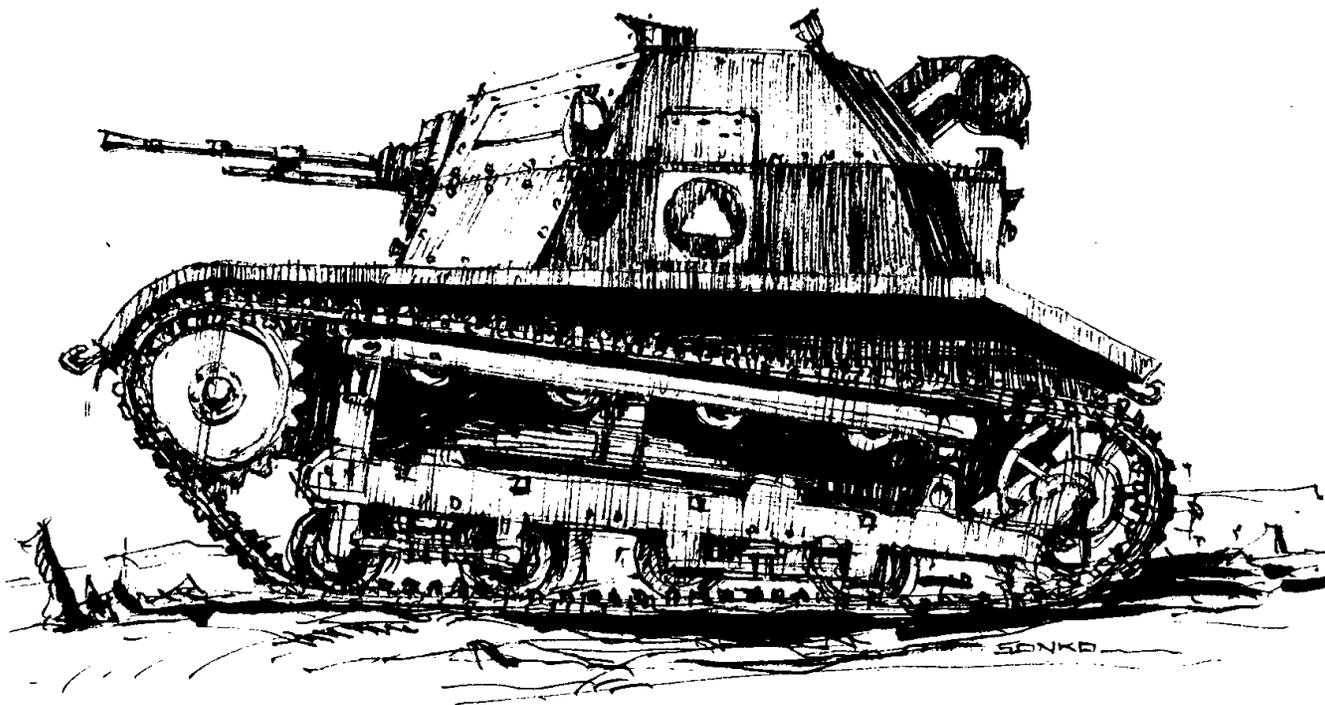
che venne sostituita, tra il 1937 ed il 1939, su parte dei veicoli da un cannoncino da 20 mm. Nel 1939, durante le fasi iniziali della II Guerra Mondiale, questi carri armati leggeri diedero buona prova di sé nei combattimenti contro le forze tedesche.

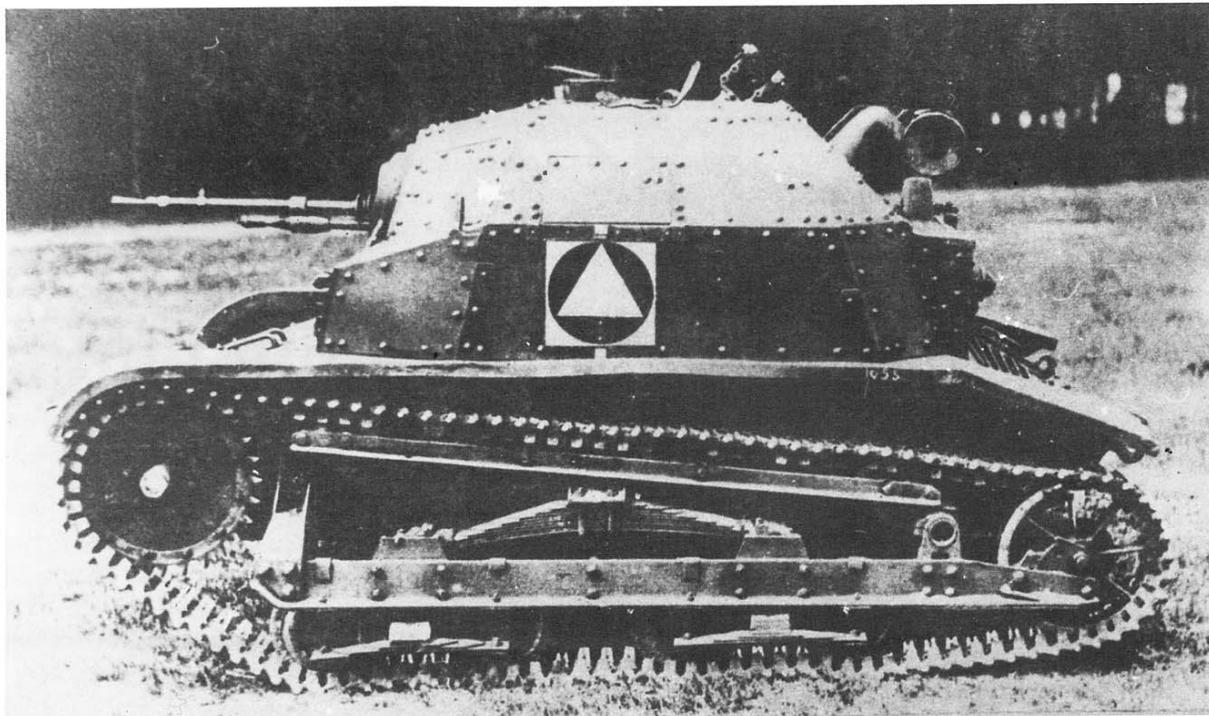
Il carro armato leggero TKS viene riprodotto dalla francese Maquettes AL.B.Y. in scala 1/72; il modello in resina consente la scelta tra 3 differenti versioni di armamento.

Un ringraziamento particolare alla Sig.ra Jadwiga Rudnicka Tagliavini per l'aiuto prestato nella traduzione del testo.

### DATI TECNICI TKS:

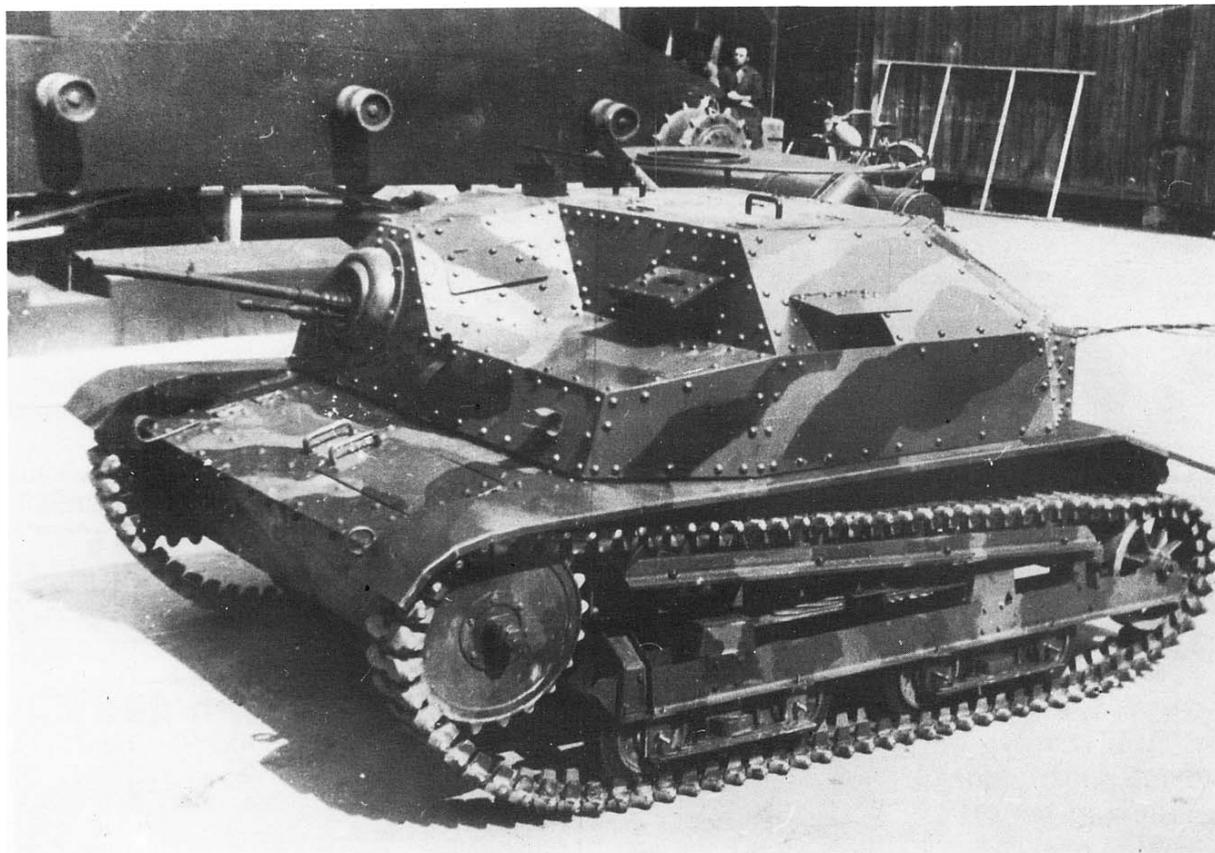
Peso	2650 kg.
Equipaggio	2 persone
Armamento	1 mitragliatrice da 7,69mm, oppure 1 cannone da 20 mm.
Corazzatura	Spessore variabile da 3 a 10 mm.
Lunghezza	2650 mm.
Larghezza	1760 mm.
Altezza	1330 mm.
Velocità	40 Km/h
Autonomia	180 Km
Motore	Polski FIAT a 4 cilindri



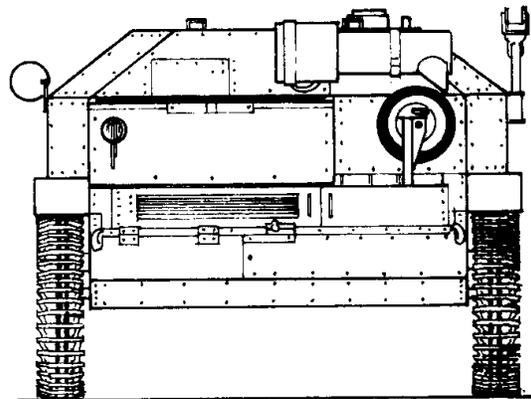
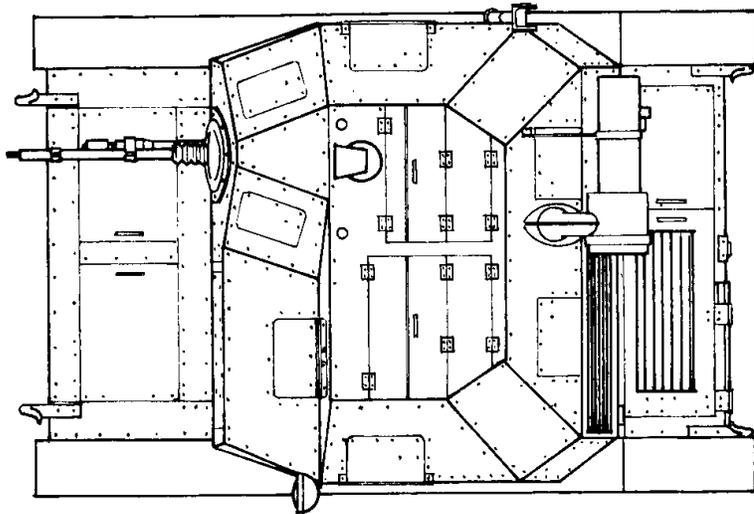
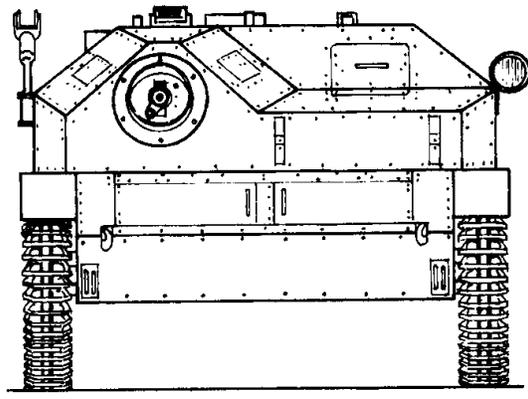
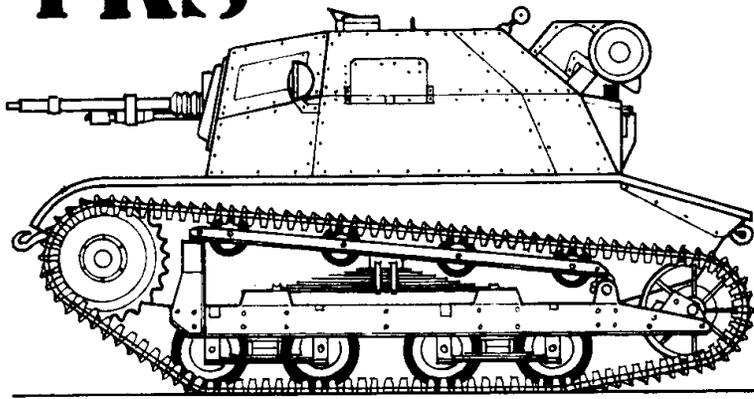


*In Alto: Il TKS era fra i più diffusi mezzi corazzati dell'esercito polacco allo scoppio della II G.M. Il carro di questa foto è mimetizzato con lo schema a tre colori (verde, marrone, giallo sabbia) adottato nel 1936. L'estrema sfumatura dei toni rende estremamente difficile rendersi conto di ciò nelle foto in bianco e nero. Rimando per questo a due ottimi libri con disegni a colori di S. Zaloga: "Polish Armor 1939-45" della Osprey e "Blitzkrieg" della Squadron/Signal. Il triangolo bianco inscritto in un cerchio rosso a sua volta inscritto in un quadrato bianco, identifica il mezzo come appartenente al comando di compagnia. Notare come il triangolo potesse essere disegnato anche capovolto, mantenendo inalterato il suo significato.*

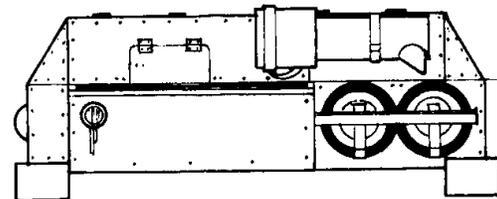
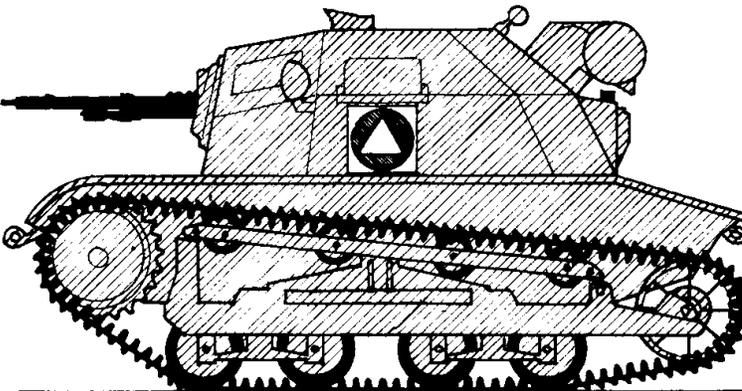
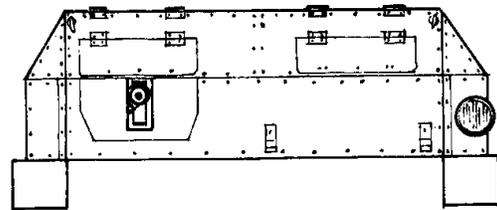
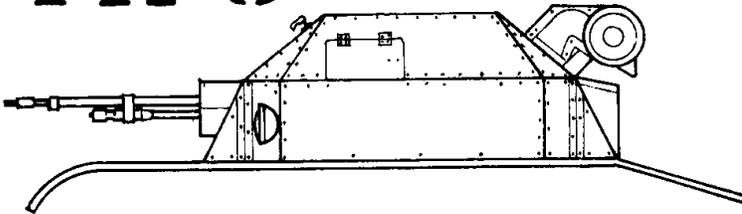
*In Basso: Altra splendida immagine di TKS privo di qualsiasi insegna di reparto ma vivacizzato dallo schema a tre toni. Da notare che i mezzi corazzati polacchi fino ai primi anni '30 erano verniciati interamente in verde oliva. Aggiungo che oltre a quanto riferito dall'autore la cingoletta poteva essere armata anche con un cannoncino da 30 mm. Il modello in scala 1/72 di tutte e tre le versioni è prodotto da AL.BY. (didascalie Armando Rossi).*



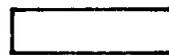
# TKS



# TK-3



## COLORE



BIANCO



NERO



ROSSO



VERDE

W. SANKOWSKI.

# Messerschmitt Bf-108

## Tarquinio Prisco, Ciampino



**I**l Messerschmitt Bf.108 nacque nel 1933 in base ad una specifica del RLM che richiedeva un aereo destinato a concorrere alla 4<sup>a</sup> Challenge de Turisme Internationale che si sarebbe svolta nell'anno successivo.

Il progetto, elaborato da Willy Messerschmitt e dai suoi collaboratori con la sigla M 37, ebbe in seguito la designazione ufficiale di Bf.108 (la Messerschmitt a quel tempo, a causa di problemi finanziari, collaborava

con la Bayerische Flugzeugwerke AG di Augsburg, nel sud della Germania). Il disegno di questo quadriposto era all'epoca avanzatissimo: ala bassa, carrello retrattile, slats automatici, cabina di pilotaggio chiusa, aerodinamica molto curata, oltre a particolari costruttivi tecnologicamente moderni, sempre in rapporto allo stato dell'arte di quei tempi. E' anche vero che il velivolo era nato senza alcun vincolo di pesi, costi o prestazioni che non fosse

la velocità e Messerschmitt aveva potuto dar fondo a tutta la sua capacità tecnica. Il volo del primo dei 6 prototipi, equipaggiato con un motore Hirth HM8U e immatricolato D-ILIT, avvenne nella primavera del 1934 e nonostante l'incidente occorso successivamente ad uno dei TAI-FUN (tifone), come era stato soprannominato il velivolo durante i collaudi in vista della Challenge de Turisme Internationale, si dimostrò molto facile da

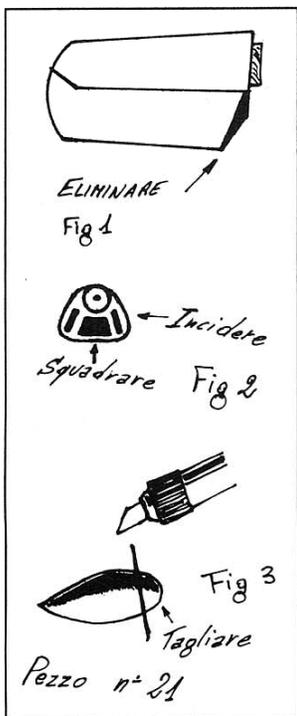
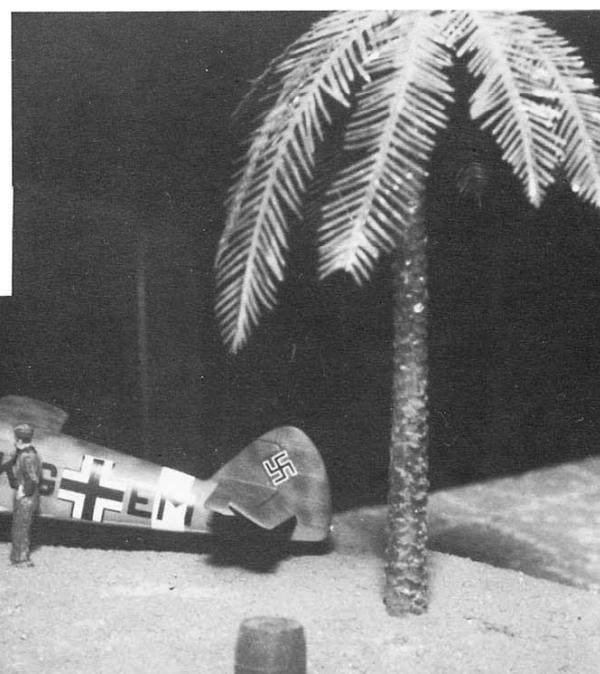
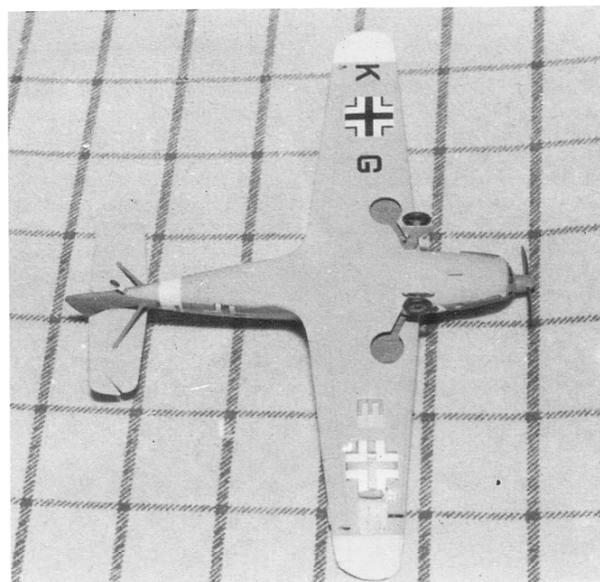
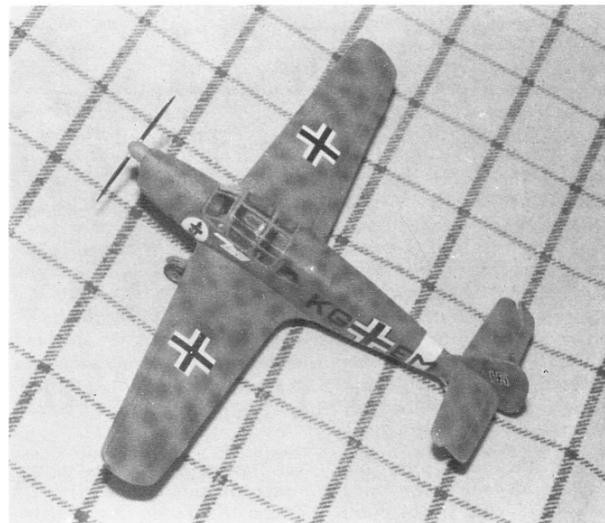
*A Lato: Il Messerschmitt Bf-108 personale del prof. Willy Messerschmitt, D-IMTT, W.Nr. 1345, in volo sulle Alpi. L'aereo è verniciato in gigio chiaro, con codici neri; l'insegna di nazionalità sulla deriva è rossa con svastica nera inscritta in un cerchio bianco. (foto archivio Aldo Zanfi).*

pilotare, maneggevole, sicuro ed affidabile; il Bf.108A era dotato di un motore Argus As 17 da 210 cv o da un Hirth HM8U da 225 cv. Nel 1935 venne prodotta una nuova versione, la B, con un'ala più grande ed una fusoliera più lunga, impennaggi modificati e dotata di un motore Argus As 10 C da 240 cv che consentiva una velocità massima di oltre 300 km/h ed una autonomia di oltre 1000 km, con una quota di tangenza di 5000 m. Il Taifun, che sul finire degli anni '30 cominciava a primeggiare in alcune competizioni aeree, entrò massicciamente in servizio con la Luftwaffe e la Luftdienst come aereo da collegamento, comunicazioni, soccorso, rifornimento ed anche come traino bersagli. Un esemplare era all'epoca l'aereo personale di Willy Messerschmitt con la matricola D-IMTT.

La produzione, che ormai si svolgeva nel nuovo impianto di Regensburg, procedette a pieno ritmo fino al 1942, quando in Francia la SNCA du Nord rilevò la produzione costruendo fino al 1944, circa 170 esemplari. In totale furono costruiti fino alla fine della seconda guerra mondiale quasi 900 Bf.108 di cui circa una sessantina esportati in diversi paesi, tra i quali la Russia e la Svizzera. Ma la storia del Taifun non finisce qui, dato che la SNCA ne riprese la costruzione nel dopoguerra in una fabbrica a Les Mureaux, vicino Parigi, realizzando 285 esemplari del Nord Pingouin, praticamente dei Bf.108 dotati di motore Renault 6Q, fino all'inizio degli anni '50. Da ricordare che nel 1941 fu proposta una versione speciale (Bf 108 C) dotata di un 12 cilindri HIRTH HM 512 da 400 cv per battere alcuni record di velocità, ma la cosa non ebbe seguito. Passiamo ora alla realizzazione del modello. L'unica scatola di montaggio è quella della Heller in scala 1/72 oltre ad un quasi introvabile VAC-U-FORMED della AIRMODEL; pregi del modello sono il basso prezzo, la buona finitura superficiale ed una perfetta riproduzione in scala; difetti invece sono il foglio d'istruzioni, la magrezza della fusoliera all'altezza dell'abitacolo ed il foglio di decalcomanie. Un modello semplice da realizzare ma che ad un attento esame denuncia qualche piccolo difetto da correggere. Ma cominciamo il montaggio partendo proprio dall'abitacolo, un

po' spoglio vista anche l'estrema nitidezza dei trasparenti. Possiamo aggiungere le cinture di sicurezza da striscioline di nastro adesivo colorato, la pedaliera e qualche sprue stirato lungo la fusoliera per rappresentare correntini e cavi elettrici. Anche nei pozzetti dei carrelli qualche sprue stirato arricchirà l'interno. Colorati gli interni in RLM 02 ed i sedili marroni, possiamo forare gli scarichi in fusoliera e incidere i timoni di profondità (fig.1), dopo averli corretti nella forma, posizionandoli leggermente abbassati, cosa fattibile naturalmente anche per il timone di direzione. Unite a questo punto ala e fusoliera, facendo attenzione alla perfetta unione del raccordo se non volete poi delle antiestetiche fessure molto difficili da stuccare. Vanno poi corrette le prese d'aria sul muso con un taglierino (fig.2), facendole più squadrate. Prima di incollare il musetto incidete sulla fusoliera delle righe orizzontali e verticali a rappresentare il radiatore. Dal ruotino di coda va tagliato il rinforzo posteriore, non presente su questa versione. Anche il pezzo 21 va tagliato e rifinito aggiungendo a colorazione effettuata un tondo trasparente oppure una goccia di kristal kleer (questo pezzo e' il faro d'atterraggio) (fig.3). Incollati gli ultimi particolari si passa alla colorazione ed alla applicazione delle decal. Nella confezione sono previste due versioni: una tedesca ed una bulgara; tralascio la versione bulgara di cui non so niente e passiamo a quella tedesca che raffigura un esemplare di Taifun di stanza in Nord Africa nel 1941.

La colorazione è composta da 79/80 superiormente e 76 inferiormente. Per chi, come me, usa colori ad acqua Tamiya per l'aeroplano, sarà costretto a miscele empiriche, non essendoci questi colori nel campionario giapponese; ognuno potrà regolarsi di conseguenza, personalmente ho usato l'XF-60 più rosso, marrone, bianco e giallo per il 79; XF-26 più bianco per l'80. Dopo le bande bianche sotto le ali ed in fusoliera vanno dipinte le luci d'estremità (verde a destra, rossa a sinistra e bianca posteriore). I walkway sulle ali non vanno invece dipinti. Passando alle decalcomanie vediamo subito che mancano le svastiche di coda; tralasciamo ogni commento ed andiamo a cercarle nelle decal di scorta: devono essere nere con il bordo bianco e di circa 4mm di lato. La loro posizione è al centro del complesso derivatimone. Prendiamo di nuovo il foglio di decal e troviamo ben 8 croci, chi troppo e chi niente! Sulla parte inferiore dell'ala non vanno quelle già accoppiate con le lettere ma quelle più grandi; piccolo lavoro di forbici e tutto si risolve. Buone le croci di fusoliera mentre un po' eccessive si rivelano le scritte TAIFUN. Lo stemma dell'unità (sconosciuta) sembra in bianco e nero ma possiamo tralasciare il particolare. Mancano solo le croci superiori che, oltre ad andare più verso l'interno di quanto sia indicato nelle istruzioni, hanno un grosso difetto: hanno il bordo nero! A questo punto due soluzioni: trovate qualcosa nella solita scatola di decal di scorta, oppure con un po' di pazienza ed un paio di forbici eliminate l'errore. Per finire una passatina di opacizzante per togliere il leggero lucido che hanno le decalcomanie, peraltro ottime dal punto di vista della adesività e dello spessore. Il piccolo diorama è realizzato utilizzando una palma della Preiser, e questo è tutto.



In questa Pagina: Alcune viste, ambientate e non, del Taifun realizzato dall'autore, prendendo come base il modello Heller in scala 1/72.

# BREVE STORIA DEI VELIVOLI TEDESCHI IN MANI SOVIETICHE

*Robert Gretzyngier, Varsavia-Polonia*

**D**urante i primi trent'anni di vita delle Forze Aeree Sovietiche, i suoi piloti utilizzarono più di 60 tipi di aeromobili di fabbricazione tedesca. Il Fokker D.VII ed i biplani LVG, largamente usati in tutto il mondo negli anni seguenti al termine della I Guerra Mondiale, entrarono in servizio durante il periodo iniziale della Rivoluzione del 1917. La maggior parte dei velivoli della neonata Aeronautica Sovietica venne acquistata in Francia, in Italia e nel Regno Unito, mentre un certo numero venne prodotto in poche fabbriche nazionali. Le truppe dello Zar avevano catturato più di 20 aerei tedeschi durante la I Guerra Mondiale: vi erano esemplari di Albatros, Rumpler, Aviatik, LVG, Hansa Brandenburg, Fok-

ker, Halberstadt ed altri. I più curiosi erano sicuramente gli Etrich Taube, Sablatnig 5 e Friedrichshafen 49c. Quasi tutti questi aerei iniziarono un nuovo periodo della propria vita nelle fila dell'Aeronautica Sovietica, col le stelle rosse sulle ali.

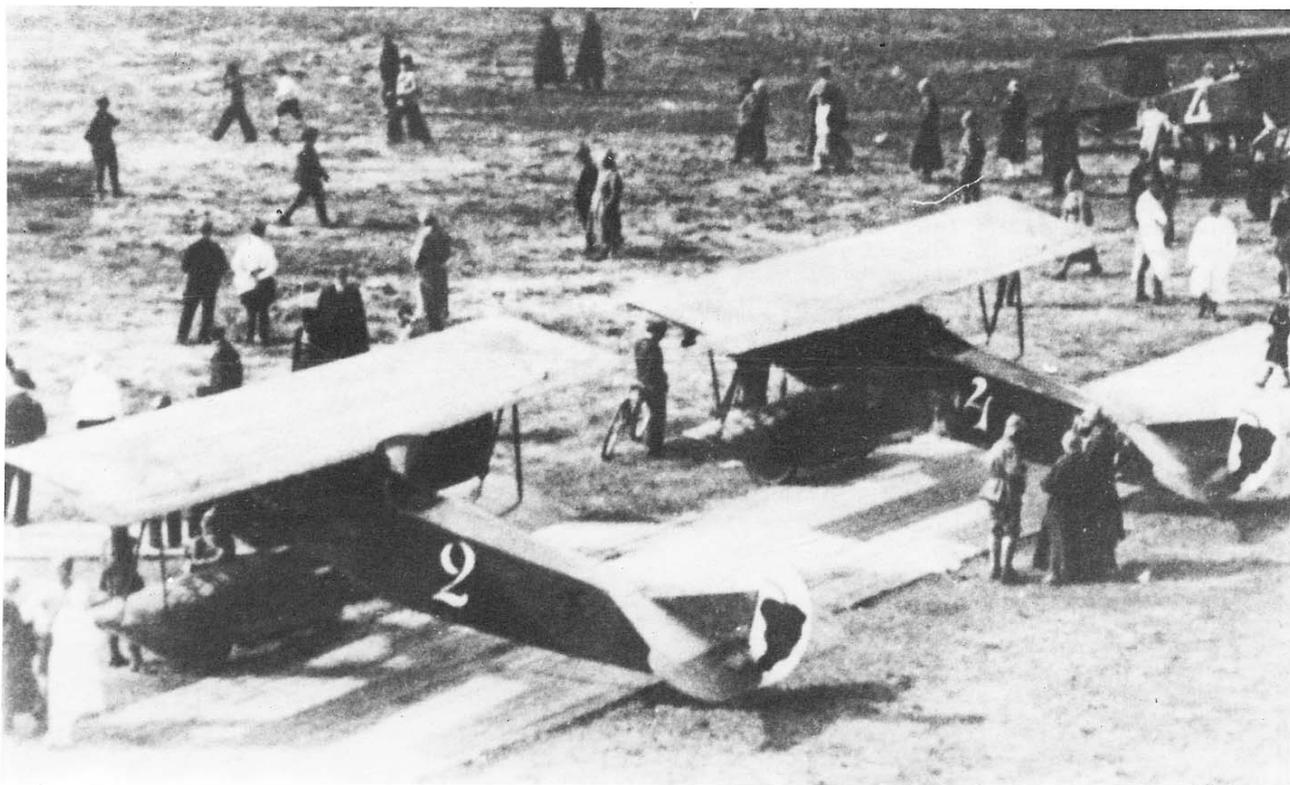
La guerra contro la Polonia e le Forze di Spedizione portarono nuovi trofei. C'era un gran numero di velivoli britannici ed alcuni aerei ex tedeschi, tra quelli catturati all'Aviazione Polacca. Infatti i Fokker D.VII precedentemente usati dai polacchi furono i primi caccia di fabbricazione tedesca ad equipaggiare su larga scala i reparti sovietici. Negli anni Venti, vennero acquistati molti velivoli militari, come i D.XI, D.XIII, C.I, C.III, C.IV e C.V prodotti dall'olandese Fokker ed

alcuni aerei civili prodotti da Dornier e Fokker. Nuovi tipi di velivoli civili e militari vennero forniti dalla Junkers per sostituire i vecchi F.III ed F.V, ed alcuni tipi modelli Junkers interamente metallici furono prodotti su licenza a Fili, vicino a Mosca. Un buon numero di F-13 e W-33 (chiamati PS-4 in URSS) iniziò regolare servizio di linea sul territorio sovietico. La produzione di velivoli interamente metallici Ju-20, Ju-21 e Ju-22 permise di compiere nuove esperienze, che risultarono in seguito molto utili per la produzione in serie dei caccia "I", dei bombardieri "R" e "TB" e dei ricognitori.

La stretta collaborazione tra i Governi tedesco e sovietico determinò un buon numero di produzioni su licenza ed anche

diversi acquisti: l'idrovolante Dornier J Wal, Heinkel He-5c ed He-55, produzione del caccia I-7 derivato dallo Heinkel He-37, solo per citare alcuni esempi. L'ultimo acquisto prima della II Guerra Mondiale fu effettuato da una missione guidata dal Col. Pavlov nel periodo 1939-40. Si trattava di singoli esemplari dei velivoli più moderni prodotti dalle industrie tedesche: Heinkel He-100, Dornier Do-215, Junkers Ju-88 e Messerschmitt Bf-109E ed altri tipi che furono trasportati via treno in Unione Sovietica e destinati ad unità sperimentali, insieme ad altri aerei catturati dai Repubblicani durante la Guerra Civile Spagnola.

Il capitolo seguente della storia dei velivoli tedeschi utilizzati dai Sovietici venne scritto dalla II



Guerra Mondiale. Alcuni esemplari di aerei tedeschi catturati durante l'avanzata delle forze germaniche verso Mosca furono trasferiti alla TsAGI ed altre unità sperimentali: i più interessanti per i sovietici furono i Focke Wulf FW-190A-4 e Messerschmitt Me-109F e G catturati in condizioni di volo. Tutti gli aerei vennero provati da famosi piloti come M. Gallay ed A.I. Pokryshkin.

In seguito, ogni passo verso Berlino portò ai sovietici nuovi tipi di aerei della Luftwaffe, che vennero utilizzati per prove comparative, i cui risultati furono usati per lo sviluppo dei nuovi velivoli. Inoltre esemplari di Focke Wulf FW-58 Weihe ed

FW-189, Fieseler Fi-156 Storch, Junkers Ju-52 e Siebel Si-204 vennero usati dalle Forze Aeree Sovietiche durante gli ultimi mesi del conflitto ed anche dopo la sua fine.

Durante l'avanzata all'interno del territorio del III Reich, i tecnici sovietici ebbero la possibilità di esaminare gli ultimi prodotti dell'industria aeronautica tedesca: Arado Ar-234, Flettner Fi-282 Kolibri, Heinkel He-162 Salamander, Messerschmitt Me-162 Komet, Me-262 Schwalbe e missili V-2. Un gran numero di essi fu portato in Unione Sovietica, dove venne estesamente sperimentato. ☞

Nota: Chi disponesse di informa-

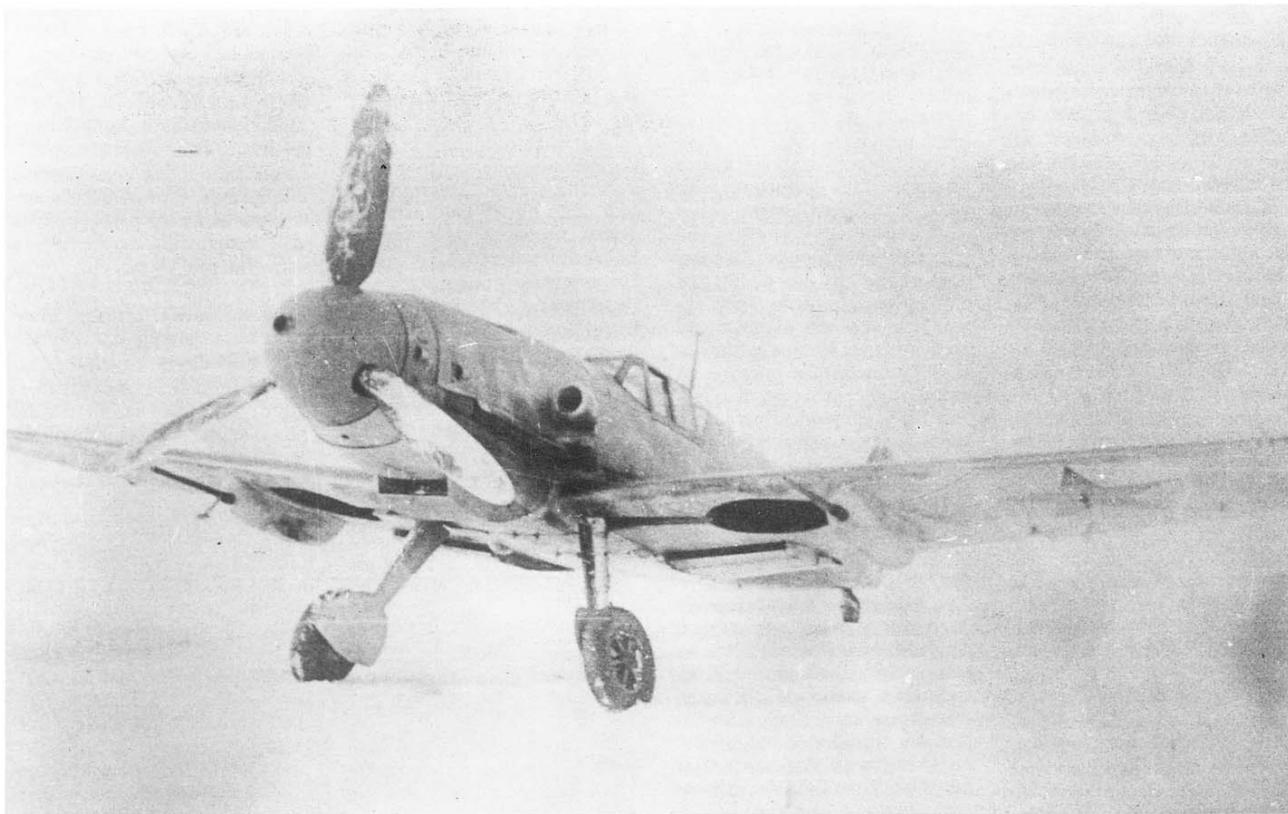
zioni sui velivoli tedeschi utilizzati dalle Forze Aeree Sovietiche è pregato di mettersi in contatto con l'autore di questo articolo al seguente indirizzo:

Robert Gretzyngier,  
Ul.Miaczynska 67a, 02-637  
Warszawa, Poland.

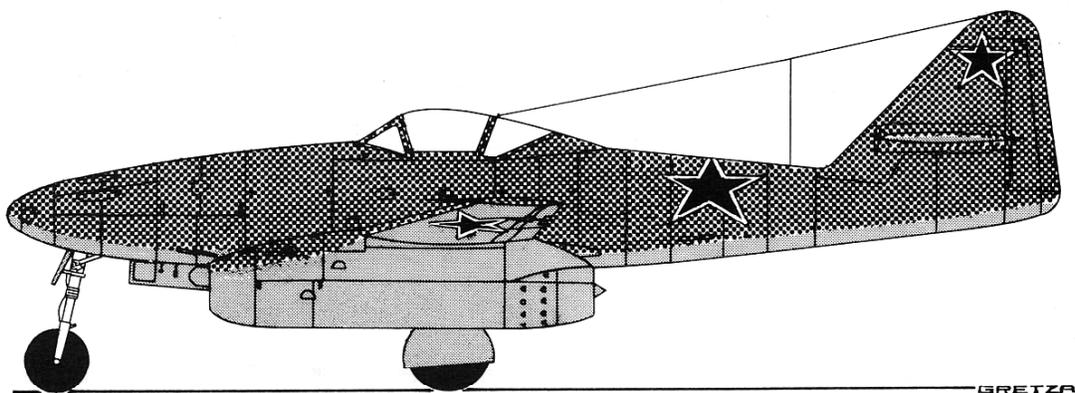
*Nella Pagina Precedente: Uno dei primi velivoli di produzione germanica ad entrare in servizio con le Forze Aeree Sovietiche è stato il Fokker D.VII, di cui in quest'immagine si possono vedere alcuni esemplari recanti le stelle rosse sulle ali (visibili a fatica anche nell'originale)*

*Sotto: Durante la II G.M. diversi velivoli da combattimento tedeschi*

*caddero in mani sovietiche: qui vediamo un Messerschmitt Me-109G-2/R6 ripreso durante alcune prove di volo svoltesi nell'inverno 1944. Disegno: Nell'immediato dopoguerra, i Sovietici ebbero modo di valutare alcuni tra i più moderni velivoli realizzati dai tedeschi: ne è prova questo Messerschmitt Me-262A-1, ripreso durante le prove effettuate presso lo TsAGI nel periodo 1945-46, dove venne pilotato da A.G. Kotschetkov. La mimetica è nei colori standard sovietici con superfici latero-superiori in verde scuro ed inferiori in grigio azzurro-chiaro, con le insegne di nazionalità (stelle rosse con bordo bianco) in otto posizioni. (Foto e disegno R. Gretzyngier - Si ringrazia Aldo Zanfi per la collaborazione)*



Messerschmitt Me 262 A-1



**E**ccoci finalmente alla seconda puntata di questo articolo sul Mig-29, per recensire i kit immessi sul mercato dopo i pionieri Hasegawa e Fujimi in 1/72, e soprattutto per fornire una serie di foto di sicuro interesse per quanti volessero arricchire di dettagli il proprio modello.

Come tutti saprete, due esemplari sia monoposto che biposto del Mig-29 sono stati presentati in Occidente (a Farnborough nel Settembre 1988 ed a Parigi nel Giugno 1989); ovviamente l'IPMS Italia non ha mancato nessuna di queste manifestazioni e le foto che presentiamo fanno parte di quel migliaio che sono appunto state scattate in tali occasioni.

Siamo inoltre in grado di offrire una serie esclusiva di foto dell'abitacolo del Mig-29

Tutte le foto presentate sono relative alla versione monoposto, che è del resto la sola proposta dai kit finora usciti sul mercato; del biposto ci occuperemo un'altra prossima occasione.

Grazie alla presentazione in pubblico dell'aereo, sono inoltre state rese note tramite le riviste del settore le dimensioni dell'aereo, da ritenersi ormai definitive.

In Italia i dati dimensionali dell'aereo sono stati pubblicati sia da RID che da Volare, e vengono qui riportati nella tabella allegata, che riprende una tabella analoga pubblicata con la prima puntata dell'articolo comparso sul Notiziario 2/88.

In questa tabella è stata aggiunta una voce, che rappresenta il valore del rapporto lunghezza/apertura alare, e che costituisce un parametro (una specie di "indice di forma" dell'aereo) che utilizzerò in seguito per giudicare i vari kit recensiti. Dalla lettura delle dimensioni definitive devo subito correggere un errore in cui sono incorso nella precedente puntata: le stime più precise fra quelle allora disponibili (e riportate nell'articolo) erano proprio quelle dell'IPMS Finlandia, che io avevo invece giudicato inattendibili. Evidentemente dovevo immaginare che, avendo gli amici finlandesi avuto l'occasione di osservare da vicino gli aerei, le loro stime sarebbero state buone. Infatti le osservazioni dirette dell'aereo ed i dati successivamente forniti dimostrano come l'aereo risulti in proporzione molto più lungo che non esteso in apertura alare (rapporto L/AA=1.52).

Risultano così del tutto errati nella forma i modelli Hasegawa e Fujimi, basati su stime dimensionali che portano ad avere un rapporto L/AA=1.29; in altre parole, in questi kit l'aereo risulta troppo corto rispetto alla apertura alare.

# MiG-29

## II Parte

Quindi questi due modelli non sono globalmente sottodimensionati, come avevo ipotizzato, ma lo sono solo in lunghezza di fusoliera (mancano 25 mm), mentre in apertura alare sono addirittura un poco sovradimensionati (quasi 1 cm).

Visti i numeri, è chiaro che una correzione di questi kit comporterebbe un esteso lavoro chirurgico soprattutto per aggiungere spessori di plasticard praticamente ovunque in fusoliera (ed è quello che propone un articolo di Scale Models del Giugno 1988, riferendosi peraltro a stime dimensionali non del tutto corrette); è un lavoro che sconsigliamo caldamente, alla luce anche del fatto che, come vedremo, uno dei kit usciti successivamente è molto più corretto dimensionalmente.

Dopo avere fatto ammenda degli errori commessi (sempre meglio di certe recensioni lette su certa presunta stampa modellistica italiana purtroppo diffusa in edicola, dove addirittura il kit Fujimi era considerato meglio del kit Hasegawa), veniamo ora ai nuovi kit disponibili, che riserveranno diverse sorprese, liete e meno liete.

### REVELL - ACE

Considero insieme questi due kit, in quanto sono lo stesso modello commercializzato con due marchi diversi.

Lo stampo è prodotto in Corea, e si presenta in negativo finissimo di ottima qualità.

Il foglio decal è ridotto per il kit Revell (solo stelle rosse accom-

*In atterraggio nelle brume inglesi di Farnborough '90 questo Mig-29 sfoggia per la prima volta l'armamento aria-aria: 2 missili R-27R (AA-10 Alamo) a guida radar e 4 missili R-73 (AA-11 Archer) a guida IR.*

Foto Marco Mai

pagnate dal numero identificativo 23), ben più ricco per il kit Ace, ma di qualità molto scadente.

Per quanto riguarda la precisione dimensionale, la lunghezza è corretta, mentre l'apertura alare è di poco più di un cm troppo grande. Questo porta il rapporto L/AA ad un valore di 1.41.

Un poco eccessiva appare inoltre l'apertura del piano orizzontale. Errori presenti nel kit sono:

- la linea dei LERX
- la costola dorsale all'altezza dell'aerofreno
- le prese d'aria superiori sono 6 anziché 5
- dietro ci sono 4 griglie anziché 3;
- non è realistica la serie di petali superiore (troppo spessi)

- errata la forma dell'aerofreno

Buone invece certe intuizioni, come la carenatura del meccanismo di rotazione del piano orizzontale.

E' comunque nettamente il migliore dei kit in 1/72, da correggere in alcuni particolari, da arricchire in altri, ma soprattutto è quello più vicino alla forma corretta.

Riducendo l'apertura alare può essere agevolmente riportato alle giuste forme.

Per quanto riguarda gli schemi di colorazione, la Revell propone uno schema in 3 toni di grigio (senza riferimenti) e ipotizzando la presenza di una zona dorsale in grigio medio.

Ace addirittura non riporta indicazioni sulla colorazione!



## ESCI

Il kit Esci è la fotocopia del kit Fujimi, tanto da fare pensare che si tratti dello stesso stampo, e per di più è realizzato in plastica di peggiore qualità.

Risulta quindi totalmente errato nella forma (L/AA = 1.29).

A poco serve un foglio decal di buona qualità. Per dettagli ulteriori, non volendo ripetere quanto già detto a proposito del kit Fujimi, si faccia riferimento a quanto scritto nel Notiziario 2/88.

Il foglio istruzioni propone uno schema a 2 toni di grigio (sono forniti i riferimenti FS 36373 e 36375, puramente ipotetici); lo schema DDR è anche leggermente diverso da quello russo, ma non è dato sapere il perchè.

In conclusione, un kit inutile e del tutto sconsigliabile.

## MONOGRAM

Primo e al momento unico kit in scala 1/48.

Leggermente sovrabbondante nelle dimensioni, e proporzionalmente di più in apertura alare (rapporto L/AA=1.42).

Pur nel classico stile Monogram, si intuisce che la mancanza di informazioni dettagliate al momento della sua progettazione, ha impedito alla casa di arricchire il modello con particolari e dettagli tipici della sua produzione (ad es. pozzetti carrelli, interni sono solo abbozzati).

Le pannellature sono in positivo. E' fornito un serbatoio ausiliario ventrale.

Il foglio decal è minimo (6 stelle russe, un numero 12 e qualche stencil nero).

Lo schema proposto è in 2 toni di grigio, con generici riferimenti ai colori (grigio, grigio chiaro).

## HASEGAWA

La Hasegawa ha riedito il suo kit del Mig-29 in una versione ottimisticamente definita "Farnborough version", facendo così intendere di avere riprodotto esattamente l'esemplare presentato a Farnborough nel Settembre 1988.

In realtà a parte le decal e l'aggiunta di una piccola stampata con alcuni carichi alari, il kit è rimasto lo stesso, vale a dire macroscopicamente errato nella forma.

Tralascio ogni commento sulla validità e correttezza dell'iniziativa.

## COLORAZIONE

Se dal punto di vista delle dimensioni dell'aereo i dati attualmente disponibili sono ormai certi, per quanto riguarda la colorazione del Mig-29 permangono ancora dei dubbi e delle conclusioni contrastanti.

Riportiamo qui di seguito i dati disponibili, pubblicati in letteratura e le conclusioni dell'esame visivo diretto di chi scrive e di altri soci modenesi.

Tutti i dati si riferiscono allo schema adottato dall'aviazione sovietica, poi ripreso dalle altre aviazioni cui il Mig-29 è stato venduto.

I contrasti fra le varie fonti vertono sul fatto che lo schema sia a 2 o 3 toni di grigio, e sui riferimenti dei colori impiegati. Le interpretazioni sono le seguenti:

a) **IPMS-Italia** (a seguito di esame diretto, Federal Standard alla mano, effettuato a Farnborough 88)

Schema a 2 toni di grigio  
- grigio chiaro (anche per superfici inferiori) FS 25630  
- grigio scuro FS 24277 - 24241 (intermedio)

b) **Fine Scale Modeler** (July 89) (con esame diretto dell'autore, non sappiamo però se con FS alla mano o no)

Schema a 2 toni di grigio  
- grigio chiaro (anche per superfici inferiori) FS 16440  
- grigio scuro FS 24233

c) **IPMS-USA** (Journal 1/1)  
Schema a 3 toni di grigio  
- grigio chiaro (anche per superfici inferiori) FS 35375  
- grigio medio FS 35375 scurito  
- grigio scuro FS 35237

d) **Tamiya Model Magazine** (Winter 88)  
Schema a 2 toni di grigio  
- grigio chiaro (anche per superfici inferiori) FS 35630  
- grigio scuro FS 34258

Dall'esame visivo dell'aereo, personalmente effettuato da me ed altri soci IPMS (ripeto, con il FS alla mano), posso garantire la correttezza dei riferimenti citati al punto a) e l'assoluta sicurezza che lo schema è a 2 toni di grigio e non a 3.

Ritengo che l'interpretazione dell'IPMS-USA sia basata sul solo esame di foto, mentre le differenze della versione IPMS-Italia con quelle degli autori degli articoli pubblicati su FSM e TMM potrebbero spiegarsi con il fatto che detti autori, pur avendo visto e fotografato l'aereo in occasione del Farnborough 88, abbiano tratto le conclusioni sui colori solo esaminando le foto scattate e non avendo a disposizione il FS; ciò spiegherebbe la sostanziale identità di vedute (ad es sul fatto che il grigio più scuro ha una componente verde che risulta più o meno marcata a seconda delle condizioni di illuminazione) ma la piccola differenza delle conclusioni.

Da sottolineare è inoltre la non standardizzazione dello schema mimetico, che nelle foto

esaminate varia da esemplare a esemplare.

Da segnalare in ultimo che gli esemplari consegnati alla Cecoslovacchia hanno adottato una livrea con mimetica verde-marrone, sulla quale speriamo di potere avere presto maggiori dettagli.

Altre indicazioni:  
Pozzetti carrelli: FS 25630  
Ruote: FS 24138  
Dielettrici: FS 36270  
Numeri: FS 15102

Per i riferimenti sulla colorazione degli interni dell'abitacolo si veda quanto riportato nelle didascalie delle foto pubblicate in questo articolo.

## CONCLUSIONI

Tutti i cinque kit esaminati presentano errori dimensionali e di dettaglio, a dimostrazione che la fretta di uscire sul mercato gioca sempre brutti scherzi (anche se magari fa vendere di più!); se le ditte avessero aspettato le foto ed i dati disponibili dopo le presentazioni in Europa, probabilmente i kit sarebbero stati molto più precisi.

Ribadisco che non è stata intenzione dell'articolo discutere in dettaglio le modifiche da apportare ed i dettagli da aggiungere; per questo rimando alle foto qui pubblicate (che rappresentano quanto di meglio da punto di vista modellistico sul Mig-29 sia finora stato pubblicato in Italia ed in Europa), alla bibliografia riportata e a futuri articoli di dettaglio.

## BIBLIOGRAFIA

IPMS-USA Journal Vol.1 n1  
Fine Scale Modeler July 1989  
Tamiya Model Magazine Winter 1988  
Scale Models June 1988

## TABELLA COMPARATIVA DIMENSIONI MIG-29 / MODELLI SCALA 1/72-1/48

	Scale Models June 1988	Rid Nov. 1988	Volare Ott. 1988	AirAction n. 4 **	Hasegawa/ Fujimi/Esci Scala 1/72	Acc/ Revell Scala 1/72	Monogram Scala 1/48
Apertura Alare	11,51/160 240	11,35/158 236	11,36/158 236	11,36/158 241	167	170	261
Lunghezza fuori tutto	16,62/231 346	17,31/240 361	17,32/241 361	17,32/241 361	215	239	371
Altezza	4,39/61 91	4,73/66 99	4,73/66 99	4,73/66 99	73	-	-
Apertura piano orizz.	7,63/106 159	7,77/108 162	-	7,78/108 168	-	113	169
Rapporto Lunghezza/ Apertura Alare	1,44	1,52	1,52	1,52	1,29	1,41	1,42

\*\* I dati riportati da AIR ACTION sono da considerarsi definitivi.

Il primo numero è la dimensione dell'aereo espressa in metri, il secondo è il dato corrispondente in scala 1/72 espresso in millimetri, sotto a quest'ultimo viene anche riportata l'equivalenza nella scala 1/48, sempre in millimetri.

# Fulcrum-A: Visto da molto vicino!

## In questa pagina:

**ALATO** - La parte superiore del sedile eiettabile del Fulcrum-A; questa immagine resterà sempre cara al pilota Anatoli Kovtchur che durante il Salone Aeronautico di Le Bourget '89 si è dovuto eiettare dal suo MiG-29 a 92 metri di quota, riportando solo alcune escoriazioni. Il sedile è in grigio scuro, circa FS 36081. L'imbottitura e il poggiatesta sono neri. Le cinghie del paracadute ed il relativo supporto sono grigio-verdi. Gli spinotti di sicurezza sono inseriti e sono collegati tra loro da un cavetto rivestito da una guaina marrone-rossiccia. I cilindri alla base del poggiatesta sono contenitori per un braccio telescopico che si estende dopo l'eiezione per stabilizzare la caduta del sedile.

**IN BASSO** - Iniziamo ad entrare nei dettagli della cabina di pilotaggio esaminando l'Head Up Display, che dimostra l'approccio "rustico" dei progettisti sovietici: niente fronzoli, badando solo alla funzionalità degli impianti. Il tubo che entra nella parte anteriore dell'HUD contiene i cablaggi che collegano il dispositivo alla strumentazione di bordo. Il colore del corpo e dell'intelaiatura che sostiene i due "vetri" è grigio scuro; l'imbottitura anteriore è verde oliva.

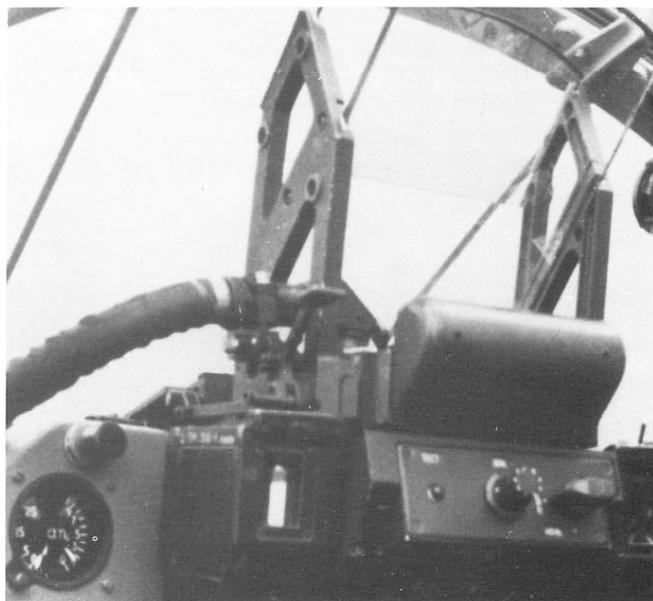
## Nella pagina seguente:

**IN ALTO** - Il colore generale del cockpit è grigio, FS 36473 è molto somigliante. L'impugnatura della barra è in grigio scuro (approssimativamente FS 36152) mentre la parte inferiore è in nero lucido. I bottoni sull'impugnatura sono (da sinistra a destra, dall'alto in basso): rosso con bordo bianco, grigio scuro, blu, nello stesso grigio della base, bianco. Lo schermo radar rettangolare in altro a destra è verde scuro. Da notare il gran numero di spie luminose all'estrema destra del cruscotto. I pedali sono color alluminio, mentre il pavimento risulta essere in grigio scuro, circa FS 36118. La maniglia posta sotto la parte sinistra del cruscotto è in rosso lucido, così come la maniglia per l'eiezione che si protende dalla base del sedile. Sotto alla base del tettuccio, a sinistra nella foto, è posizionata la leva per la sua apertura; sono possibili tre posizioni, come chiaramente indicato: "tutto aperto", leva completamente tirata indietro,

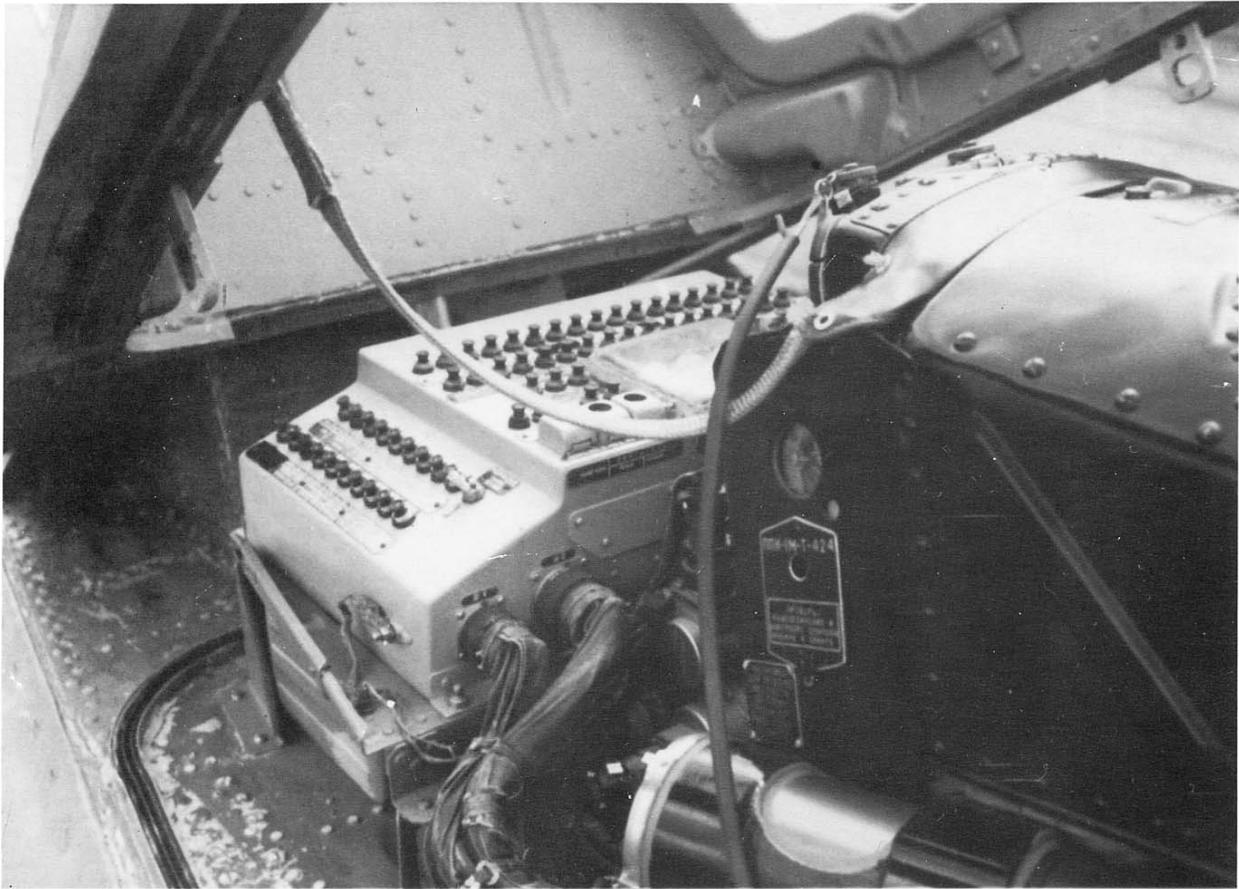


"piccola apertura" generalmente utilizzata in rullaggio, leva in posizione centrale, e "chiuso" leva tutta avanti. Gli strumenti di volo (assetto, altitudine, velocità e navigazione) sono raggruppati nella parte sinistra del cruscotto, delimitata da una linea bianca. Gli strumenti che riguardano i motori sono sistemati a destra e risultano essere alquanto colorati. All'estrema destra, dopo le spie luminose, sono presenti una leva rossa e diversi pulsanti, che sono neri con l'esterno in rosso. Da notare la mancanza di spazio per le gambe del pilota.

**IN BASSO** - Un'altra vista del cockpit, che include l'Head Up Display. Molto evidenti: il tubo che corre alla base del parabrezza, utilizzato per lo sbrinatorio, la piccola bussola appesa al frame e l'imbottitura della parte frontale dell'HUD.







**Nella pagina precedente:**

**IN ALTO-** Il pannello dei fusibili è sistemato dietro al sedile eiettabile, in una posizione praticamente impossibile da rag-

giungere per il pilota. La "scatola" è dipinta in verde/azzurro chiaro, il FS 34670 è quasi perfetto. Le guaine dei cavi sono in verde oliva. Le scrostatore lasciano affiorare il primer, che è di una bella tonalità di rosa.

**IN BASSO:** Vista della base del sedile eiettabile e della consolle sinistra, che sostiene la manetta del tipo a scorrimento, a differenza dei caccia occidentali che utilizzano una manetta a leva. In primissimo piano le due mani-

glie per l'eiezione, verniciate in rosso con la parte superiore bianca.

**Per queste foto esclusiva IPMS-Italy - © Journal - I.P.M.S. USA.**

## Polski Mig-29

Come già scritto nel "Notiziario" Vol. 21 n. 2 - 1990, in data 20 Agosto 1989, si è svolta sull'aeroporto di Poznan-Lawica (Polonia), una interessante manifestazione aerea a cui hanno preso parte esemplari di tutti i tipi principali in servizio con le Forze Aeree Polacche. Oltre al MiG-21MF "Fishbed-J" illustrato nel citato "No-

tiziario", uno degli aerei sicuramente più interessanti è stato il MiG-29 "Fulcrum-A" oggetto di queste brevi note. Il velivolo (s/n 26370, numero tattico 70), come si può osservare all'immagine, è mimetizzato secondo lo schema standard sovietico, a bande in toni di grigio, con le uniche chiazze di colore costituite dalle insegne polacche in bianco e rosso e dal numero tattico 70, sui lati delle prese d'aria, anch'esso in rosso.

L'aereo appartiene al 1 Pulk Lotnictwa Mysliwskiego "Warszawa" (Primo Reggimento dell'Aviazione da Caccia "Varsavia"), basato a Minsk-Mazowiecki (vicino a Varsavia), ed appartenente al lotto di sette (4 monoposto e 3 biposto MiG-29UV) ricevuti dalle Forze Aeree Polacche nel corso del 1989. Come già per il MiG-21MF di cui sopra, anche questo MiG-29 recava su entrambi i lati della fusoliera, sotto al parabrezza, l'insegna di reparto, che però risultava "oscurata" mediante strisce di nastro adesivo (il che appare abbastanza strano, poiché in uno stand presente alla stessa manifestazione era possibile vedere immagini dei MiG-29 completi di insegna). Lo stemma è comunque qui illustrata e consiste in una sirena emergente dalle onde ed armata di spada e scudo: il corpo è giallo, le ali e le onde sono azzurre, lo scudo è rosso, il numero 1 nello scudo e la cresta delle onde sono in bianco. Da notare che l'insegna riportata sui MiG-21 dello stesso reparto è leggermente differente, in quanto sia la sirena che le onde e lo scudo sono in rosso, con solamente le ali in azzurro (per quanto si siano viste anche immagini di MiG-21 del 1 PLM con lo stemma in più colori, come descritto sopra).

Per finire, una precisazione sull'organico delle Forze Aeree Polacche; fino al 31.12.1989 i velivoli militari polacchi appartenevano ad uno dei seguenti 4 Servizi:

- Wojska Lotnicze, Aeronautica Militare.
- Wojska Obrony Powietrznej Kraju, Difesa Aerea della Nazione.
- Lotnictwo Marynarki Wojennej, Aviazione Navale.
- Jednostki MSW, Unità del Ministero degli Interni.

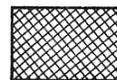
Con il 1 Gennaio 1990 è entrata in essere una riorganizzazione che ha visto l'unione dei primi due Servizi, che hanno assunto la denominazione di Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej, traducibile abbastanza ovviamente come Aeronautica Militare e Difesa Aerea della Nazione.

## Andrezej Lesicki, Poznan (Polonia)

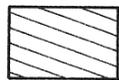
Tradotto ed adattato da Aldo Zanfi, IPMS-Modena. Foto di J. Sinczuk e A. Lesicki. Disegno di Aldo Zanfi.



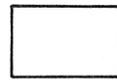
GIALLO  
YELLOW



ROSSO  
RED

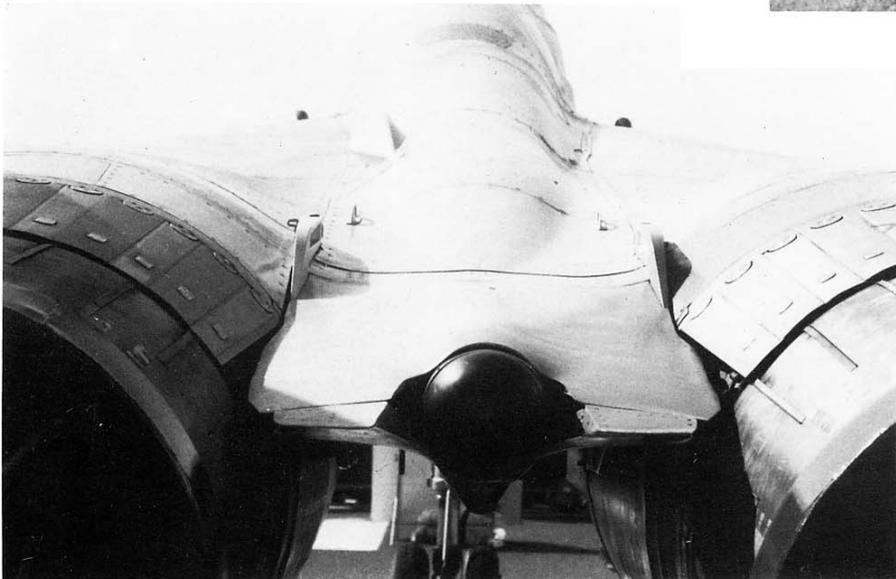
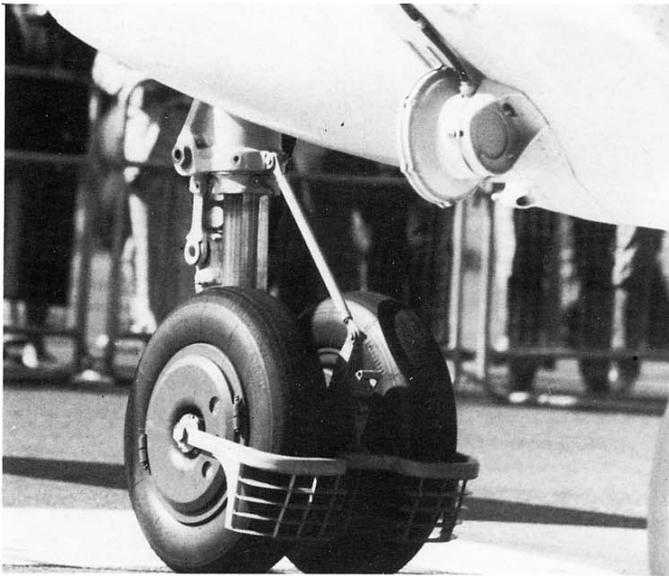


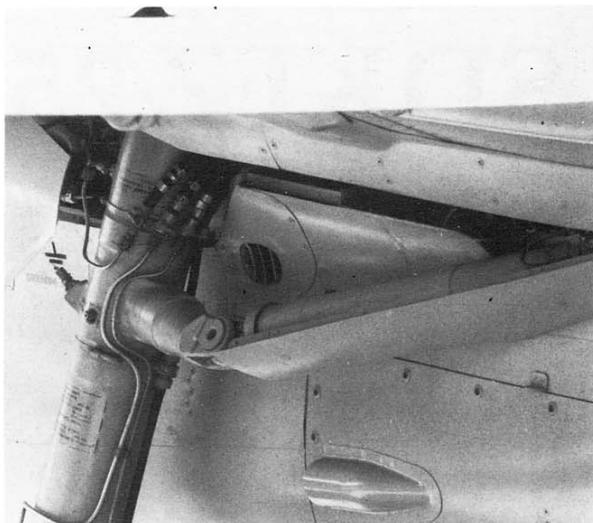
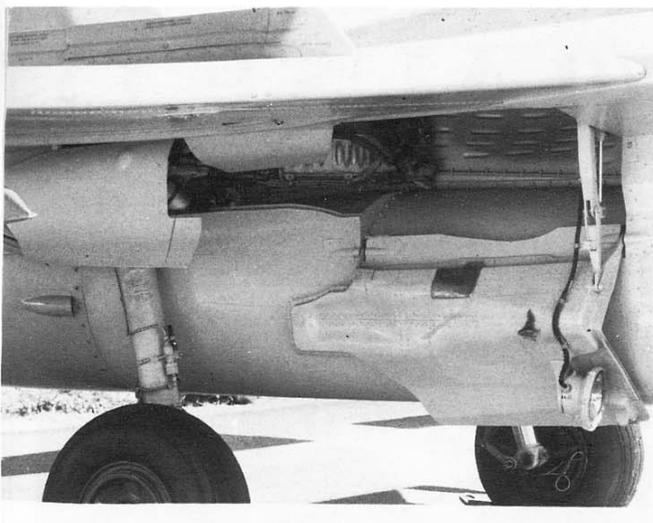
AZZURRO  
BLUE



BIANCO  
WHITE







In questo paginone riportiamo alcune foto di dettagli del Mig-29 presente a Farnborough '88, che illustrano particolari utili al modellista; infatti i soggetti sovietici si stanno dimostrando tra i più graditi agli appassionati del settore. Vi ricordiamo i colori principali:

- Grigio Chiaro (mimetica e superfici inferiori): FS-25630
- Grigio Scuro (mimetica): intermedio fra FS-24277 e FS-24241
- Pozzetti Carrelli: FS-25630
- Cerchioni Ruote: FS-24138
- Dielettrici: FS-36270
- Numeri: FS-15102



# SDKFZ 251/9 AUSEF. D

Stefano Scaccianoce, Ostia

**G**rossa novità dal Giappone per gli appassionati di mezzi militari tedeschi della II G.M.; la Tamiya dopo anni di assenza modellistica in questo settore, ha prodotto ben tre modelli nuovi in poco più di un anno: l'antiaerea da 37 mm., il semicingolato da 8 ton. Sdkfz 7 con contraerea da 37 mm. ed il Tigre I ultima versione. A questi kits si aggiunge ora la riproduzione dello Sdkfz 251/9 versione D (l'ultima in ordine cronologico prodotta dai tedeschi). La variante 9 è quella con cannone da 75 mm. corto, proveniente dalle prime versioni del Panzer IV. Il kit è in vendita in Giappone al prezzo di 1700 Yen forse lo troveremo in vetrina nei nostri negozi per dicembre. La scatola si presenta nell'inconfondibile stile Tamiya, cioè con un bellissimo disegno riproducente il mezzo di 3/4 anteriore sinistro in mimetizzazione giallo scuro con spots verde oliva con un soldato intento a mimetizzarlo con vernice bianca. All'interno troviamo tre buste contenenti quattro stampe in plastica giallo ocra: due stampe sono identiche e riproducono il treno di rotolamento, una riproduce la sovrastruttura e la parte bassa con i parafanghi, caricatori esterni, cruscotto, portello posteriore e marmitta. L'ultima stampata contiene il pavimento, il cannone da 75 mm., il figurino, il tetto della cabina di pilotaggio, modificato per permettere il brandeggio dell'arma.

La plastica è "morbida" e si lavora molto bene, i pezzi non presentano sbavature o ritiri importanti. Le uniche stuccature da me eseguite sono sulla parte inferiore per tappare due misteriosi buchi e sulla parte interna delle porte per eliminare i segni degli estrattori. Le istruzioni, chiare come al solito, si possono seguire senza problemi sino alla figura 5, dove è consigliabile assemblare insieme il pezzo da 75 mm., il pavimento della cabina con sedili, contenitore per munizioni ed il cruscotto. Questo sub-assemblaggio è necessario per motivi di verniciatura, in quanto una volta finito il mezzo è impossibile verniciare propriamente gli interni. Una volta verniciate ed invecchiate anche le pareti interne, si può incollare il pavimento con il cannone e procedere nel montaggio come da istruzioni. Le dimensioni sono molto ben ri-

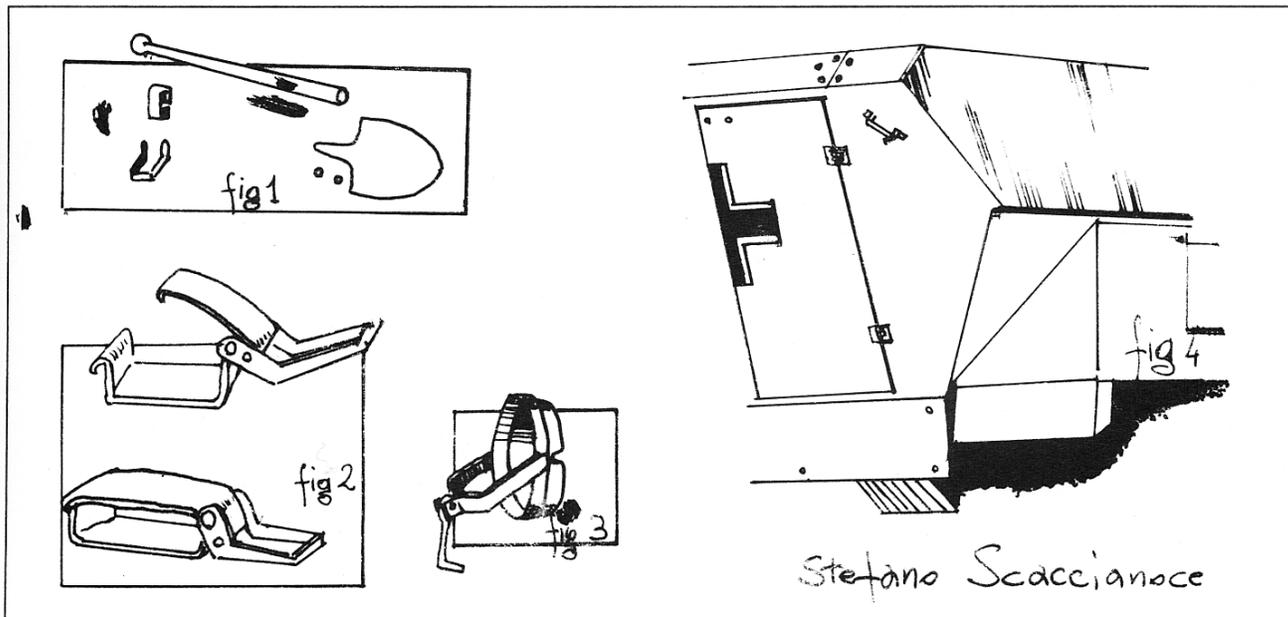


spettate ed i particolari finemente incisi, un esempio per tutti è il disegno delle saldature sulla corazzatura del cofano motore. L'avantreno è, oltre che sterzante, anche basculante, come spesso accade nei modelli Tamiya, ma io ho preferito bloccarlo una volta scelto l'angolo di sterzata. Il treno di rotolamento non presenta problemi, l'unica nota negativa è data dai cingoli che sono completamente lisci nella loro parte interna e presumo siano gli stessi contenuti nella vecchia scatola Tamiya del 251 Hanomag, attualmente non in mio possesso per averne la certezza. Se si vuole si possono sostituire i cingoli con quelli prodotti dalla Modelkasten, ma il loro prezzo molto alto mi ha dissuaso dal farlo. Quando si colorano i cingoli bisogna ricordare che nell'originale presentavano una tocchettatura di gomma dura nera, quindi evitiamo di farli color ruggine.

I miglioramenti da effettuare non sono moltissimi a conferma della bontà del modello di base. Ho eliminato gli attrezzi sui parafanghi, sostituendo l'ascia con una pala autocostruita (dis. 1) e qui ho aggiunto il morsetto a fascia proveniente dal set

fotoinciso On The Mark del Panzer I e II; gli stessi morsetti li ho messi sul parafango destro ma senza usare il piccone del kit (dis. 2). Sempre sui parafanghi anteriori ho sostituito i pezzi A39 ed A40, le aste portabandiera, con due rifatte con sprue stirato, per motivi di spessore; ho aggiunto al fanale il filo di alimentazione ed il gancetto per il bloccaggio della copertura (pezzo A6, dis. 3). Sulle corazze laterali del motore ho aggiunto due maniglie auto-costruite servendomi del disegno sulla scatola per le misure e per la localizzazione; sulle fiancate e sulla parte posteriore del mezzo vanno aggiunte quattro piccole maniglie che serviranno per fissare il telo di copertura (dis. 4). Purtroppo la scarsa documentazione fotografica in mio possesso non mi ha permesso di apportare migliorie agli interni, già di per sé molto ricchi. A questo proposito vorrei far notare che il pezzo A37, riprodotto il cruscotto, una volta che il modello è terminato è praticamente invisibile e che il lavoro da certosino per riprodurre gli strumenti (ho persino riprodotto le scritte) è del tutto inutile (a chi lo fa vedere quanto sei bravo ??). Come tutti i mezzi

tedeschi costruiti dal '43 lo Sdkfz 251/D usciva dalla fabbrica in giallo ocra per essere mimetizzato una volta raggiunto il reparto, con i colori verde oliva e marrone rossiccio. Per il mio modello ho scelto la mimetica a tre toni ed ho utilizzato come guida sempre i disegni della scatola. Uso colori acrilici della Tamiya stesi ad aerografo diluiti al 50% circa; li preferisco per la loro mancanza di tossicità. Per l'invecchiamento del mezzo uso le ormai classiche tecniche del "lavaggio" con colori ad olio nero e terra di Siena molto diluiti, poi dry-brushing eseguito con i colori base via via sempre più chiari, almeno quattro passate intervallate da 24 ore circa; prima della quarta passata faccio colare della vernice nera opaca molto diluita in tutti i recessi per mettere in risalto i particolari, che vi garantisco sono moltissimi. Le decals contenute nel kit sono buone e rappresentano i simboli per realizzare mezzi appartenenti alla II, XII e XXIV Divisione Corazzata. La II Divisione terminò la guerra sul fronte occidentale (Normandia, Ardenne, Reno) mentre la XII e la XXIV combatterono gli ultimi periodi sul fronte orientale (sette Nord per

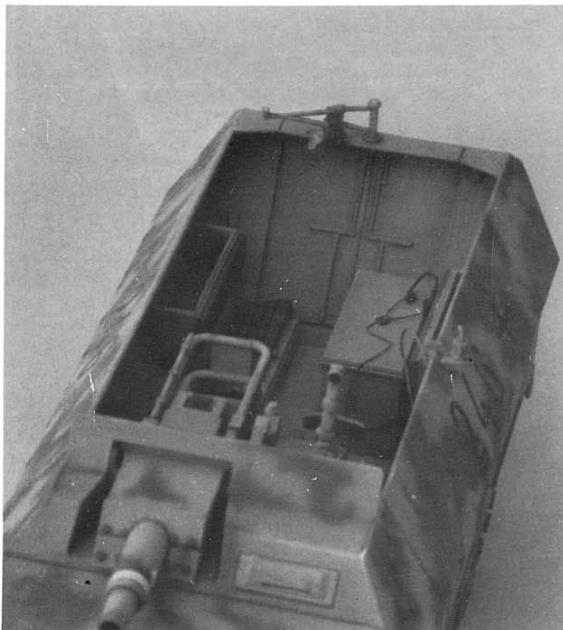
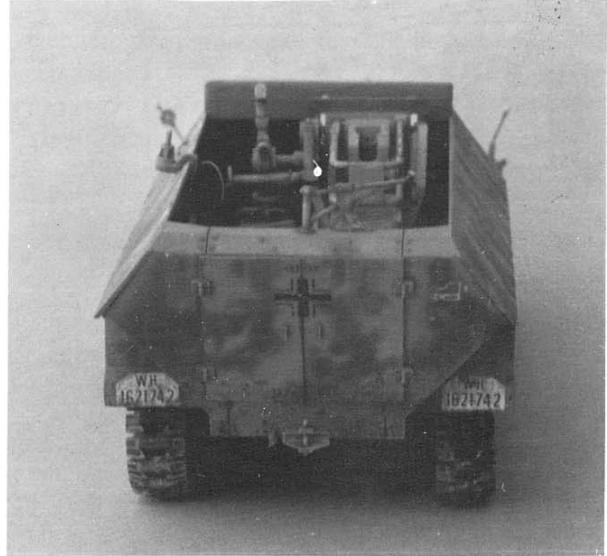


la XII e Polonia, Ungheria e Prussia per la XXIV). Una volta messe le decals ho spruzzato su tutto il modello una mano di vernice opaca ed ho terminato l'invecchiamento con la polvere di gesso colorato per riprodurre ruggine, polvere e terra.

Per concludere ci troviamo di fronte ad un bel modello, non complicato da realizzare, con l'unico neo nei cingoli, e che aprirà la strada a tutta una serie di kit di modifica da parte delle più note case di produzione di accessori in resina. Il fatto che la Tamiya abbia realizzato le stampe in modo da avere tutti i pezzi necessari alla realizzazione della variante 9 in un unico sprue fa pensare che la stessa casa nipponica possa produrre altre varianti del 251...ma questa è un'altra storia.

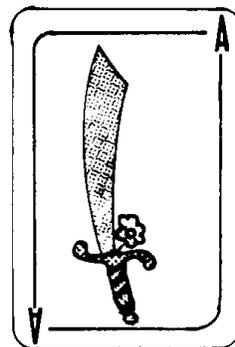
*Nella Pagina precedente e a lato: Due ambientazioni, cittadina e bucolica, dell'ottimo modello di Sdkfz 251/9 AUSF. D realizzato dall'autore. A seguire, immagini di particolari, dettagliatamente illustrati nel testo.*





# A.M.I. Starfighters in Technicolor

*Roberto Zambon - Pordenone*



*Tiger Mat '88*

Ripetiamo in questa pagina alcuni particolari delle tavole seguenti che a causa della riduzione tipografica potrebbero essere riprodotti in maniera non ottimale (ndr)

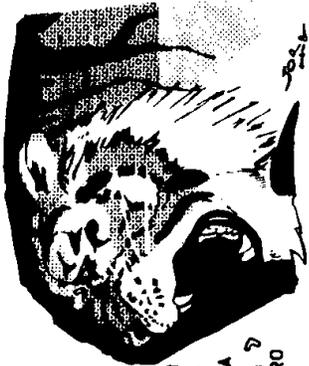
# 21° GRUPPO

28° TIGER MEET

Cameri ; giugno 1988 F-104 S M.M. 6825



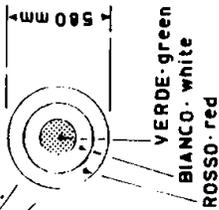
ARANCIONE  
orange



-ROSA:  
-NASO E  
-GENGIVA  
-ROSSO:  
-LABBRO  
-pink:  
-nose and gum  
-red: lip

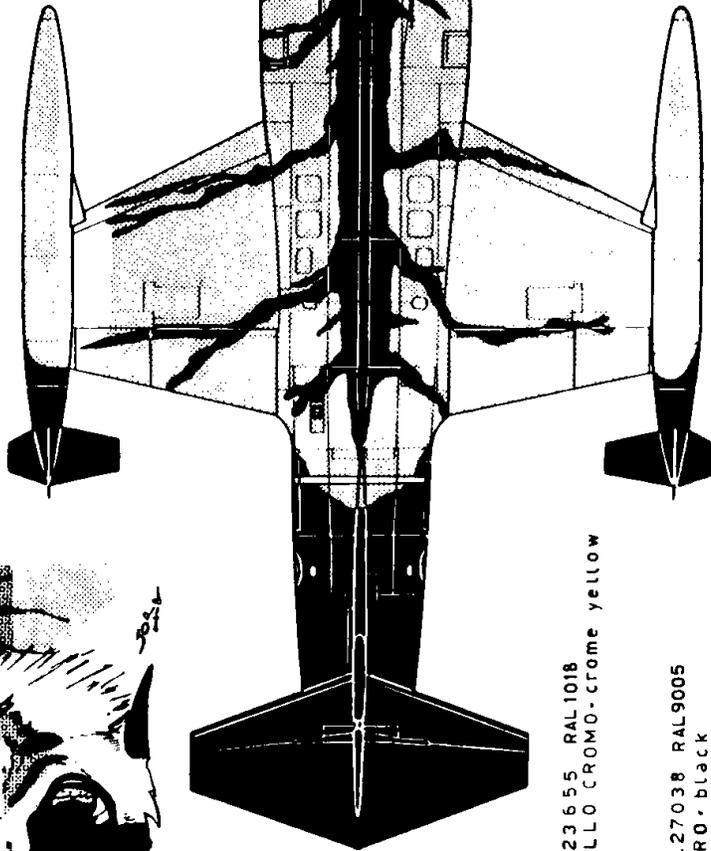
*Tiger Meet '88*

ROSSO BORDATO DI NERO  
red whit black contour



DIELETRICO NON DIPINTO  
unpainted fibreglass

PANNELLO ANTIRIFLESSO  
NERO OPAO  
matt black antireflecting panel



- FS. 27880 RAL 9010  
BIANCO · white
- FS. 23617 RAL 1001  
BEIGE · beige
- FS. 21105 RAL 3002  
ROSSO · red

- FS. 23 655 RAL 1018  
GIALLO CROMO · chrome yellow
- FS. 27038 RAL 9005  
NERO · black

FEET  
METERS



DRAWING BY  
I.P.M.S. - ITALY

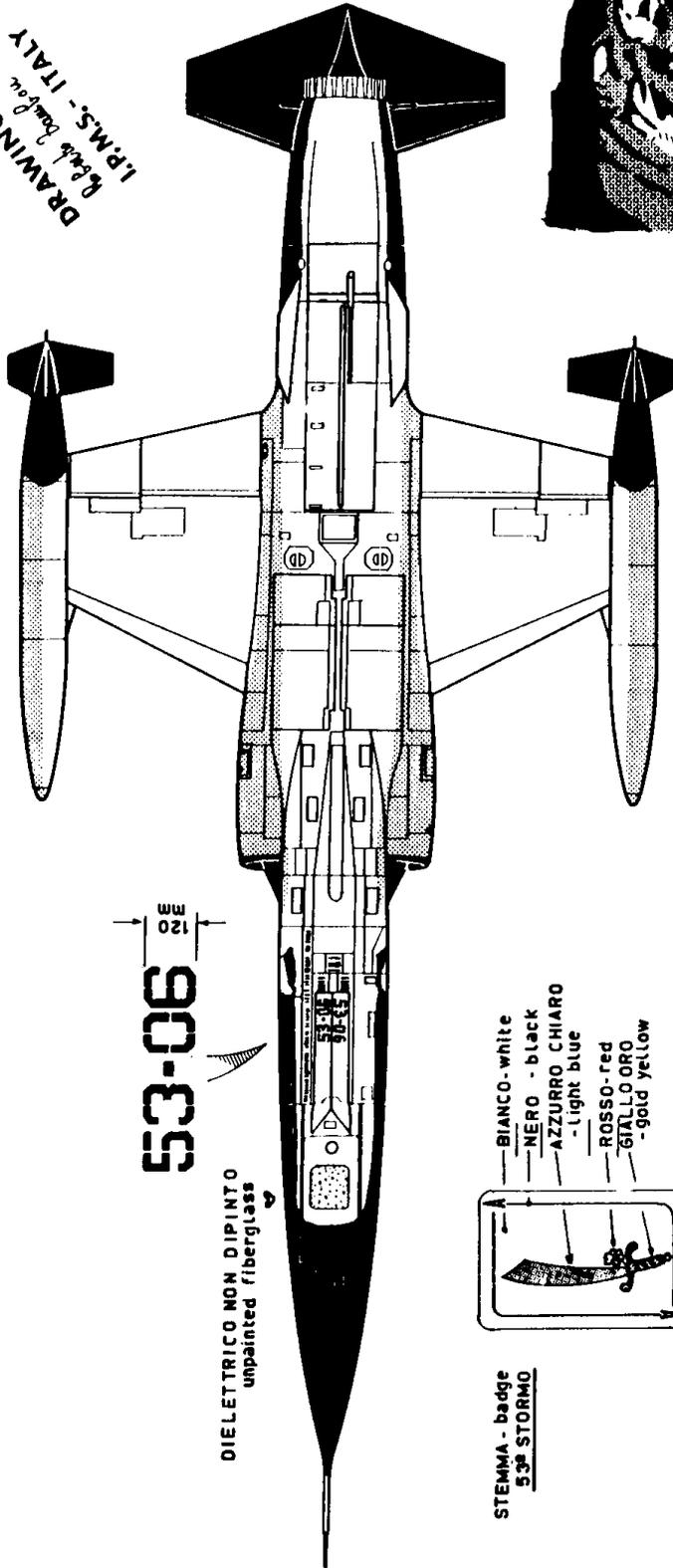
DRAWING BY  
Dario Baffano  
I.P.M.S. - ITALY

FEET  
METERS

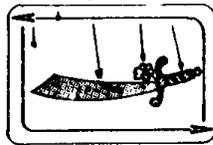


53-06  
120 mm

DIELETTICO NON DIPINTO  
unpainted fiberglass



STEMMA - badge  
53<sup>a</sup> STORMO

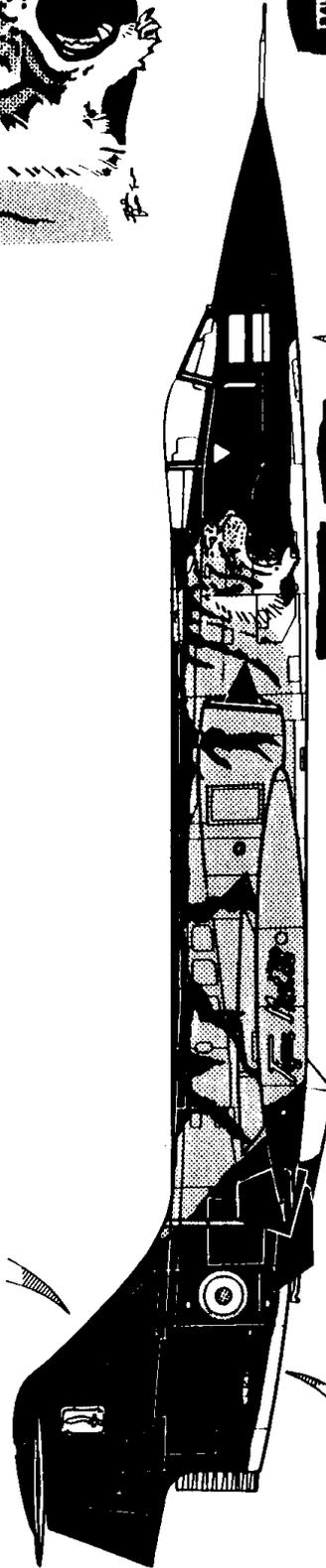


- BIANCO - white
- NERO - black
- AZZURRO CHIARO - light blue
- ROSSO - red
- GIALLO ORO - gold yellow



MM6875

GIALLO CROMO  
chrome yellow



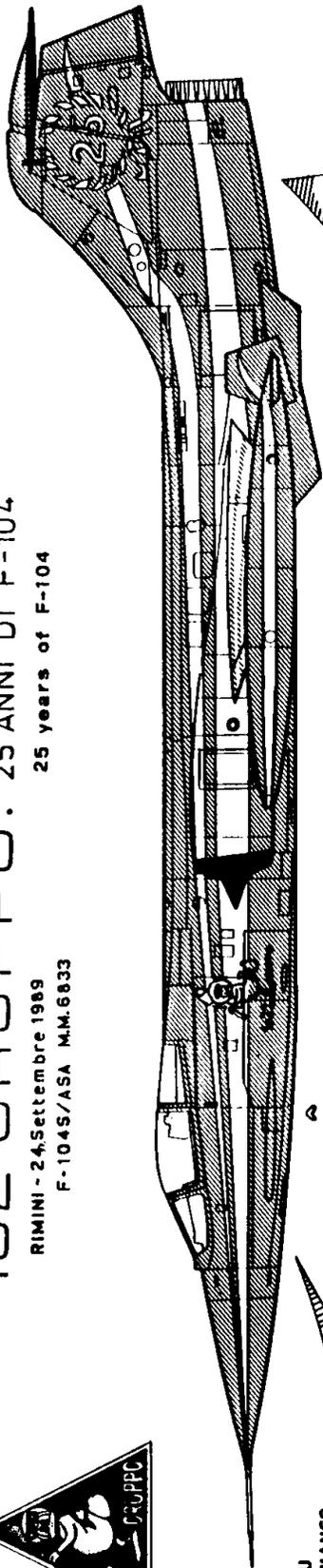
GIALLO  
YELLOW

ARANCIONE  
orange

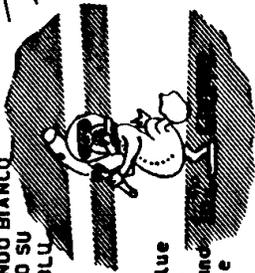


# 102° GRUPPO: 25 ANNI DI F-104

RIMINI - 24 Settembre 1989  
F-104S/ASA M.M.6833

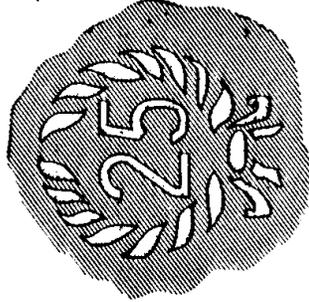


"PAPERO": BLU  
SUL FONDO BIANCO  
E BIANCO SU  
FONDO BLU

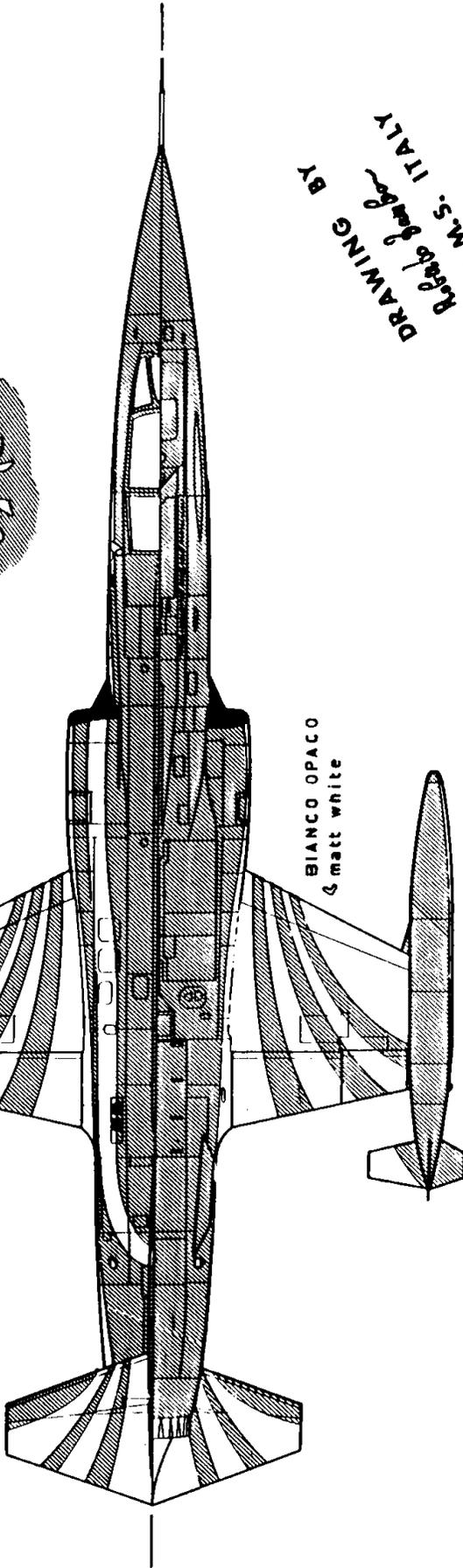
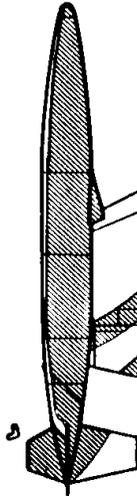


"duck": blue  
on white  
background  
and white  
on blue  
background

F.S.15123 } BLU OPACO  
RAL 5002 } matt blue



ALLUMINIO CHIARO  
Light aluminium



BIANCO OPACO  
matt white



DRAWING BY  
Rafael G. G. G.  
I.P.M.S. ITALY

# Nuovicolorial SAN MARCO

Sergio De Mitri, Carmiano (Le)

**I**l campo d'arma di una aliquota del Battaglione San Marco, svoltosi presso il poligono di Torre Veneri, ha rappresentato un'occasione favorevole per osservare più da vicino, e con più calma, il recente camouflage dei mezzi dei nostri Fucilieri di Marina. Tale novità era già stata vista in occasione dell'esercitazione FIREX 89/I.

La nuova livrea mimetica viene applicata solo ai mezzi da combattimento, quali VCC-1, LVTP-7, autovetture da ricognizione AR-76 ed AR-59, mentre camion e fuoristrada destinati al solo supporto logistico mantengono l'originaria colorazione in verde oliva. Il nuovo schema si compone di ben quattro colori (verde scuro, marrone rossiccio, sabbia e nero). Circa gli esati riferimenti al Federal Standard, sinceramente mi trovo alquanto in difficoltà, dato che l'usura dei mezzi e l'ambiente operativo (sabbia e salsedine marina) falserebbe ogni tentativo di compara-

zione rigorosa con precisi riferimenti. Mi limito quindi, per ora, ad indicare in linea di massima le giuste tonalità, osservate sui mezzi reali:

- **Marrone:** di tonalità molto vicina ad un marrone rossiccio, simile al colore della Terra Rossa;
- **Verde Scuro:** è il normale verde oliva sinora visto sui mezzi del S. Marco. Qui appare abbastanza schiarito e consunto;
- **Sabbia:** il colore osservato sui mezzi allora presenti appariva più simile ad un senape schiarito;
- **Nero:** penso non ci siano da fare ulteriori considerazioni riguardo a tale colore. Ricordo che le chiazze in questa tonalità sono più piccole rispetto a quelle degli altri colori della mimetica.

Su alcune Campagnole e sulle vecchie AR-59, che montano il cannone da 106 senza rinculo, il verde è sostituito, a volte, da un grigio cenere. Penso che, in linea di massima, per le restanti AR-76 Campagnole, valga quanto già detto per VCC-1 e LVTP-7. Que-

sti ultimi mezzi da sbarco differiscono in alcuni particolari dagli analoghi in dotazione ai Marines americani (faretti anteriori sistemati in due cavità circolari, coppia di antenne poste subito dopo le due cupole di pilota e capocarro).

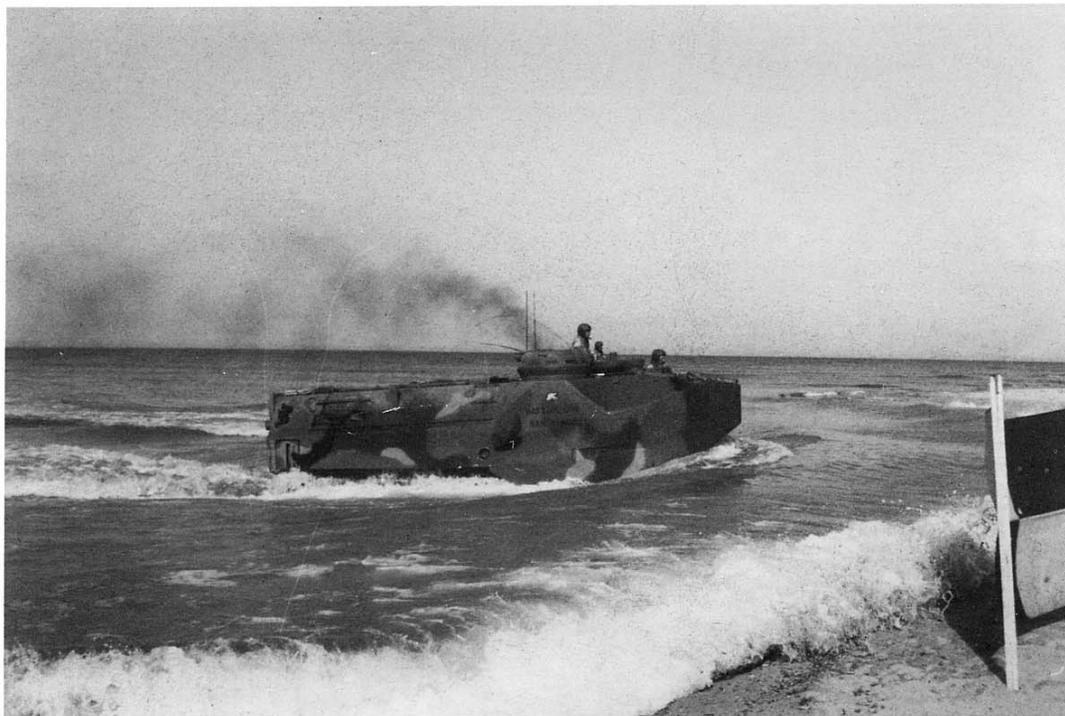
Una breve annotazione per gli amici "soldatinari": le uniformi vestite dai marò con cui ho avuto occasione di intrattenermi erano del tutto fuori ordinanza (avete mai visto finora un ufficiale del San Marco in mimetica, scarpe da tennis, cappello mimetico "tiger" stile Vietnam a falde, portato alla maniera di Clint Eastwood in "Per qualche dollaro in più" ?).

Ciò dovuto al fatto che gli uomini di tale reparto vestono con una tale eterogeneità che li rende difficili da identificare, se non fosse per il distintivo del leone alato che ciascuno porta cucito sul petto, qualsiasi divisa indossi. Spallacci, porta caricatori e stivaletti anfibi sono del tutto simili a

quelli dei loro colleghi americani, spesso ottenuti raggirando questi ultimi con baratti al limite del lecito, dovuti alla estrema sprovvedutezza degli americani, sempre pronti a cedere di tutto per una bottiglia di un qualsiasi vino italiano.

In conclusione, spero di essere stato di aiuto a chi vorrà realizzare i modelli dei mezzi da me descritti, e nel frattempo dato uno sguardo alle foto che accompagnano questa mia breve chiaccherata. ☞

*Arrivano i nostri !!  
Il possente LVTP-7 prende terra dopo aver navigato con i propri mezzi sin dalla nave da sbarco "San Marco", ancorata in alto mare. Da notare in basso la minacciosa ondata di riflusso sollevata dal mezzo, che di lì a poco rinfrescherà l'autore, ormai colto a dovere da un sole sahariano (cosa non si fa per l'IPMS..).*





*In Alto: Interessante dettaglio del "Bestione" (LVTP-7). La torretta è stata privata della mitragliatrice, mentre le due antenne, poste immediatamente dopo, sono state fatte accorciare a suon di urla da un solerte Capo di II Classe dopo lo sbarco. Per osservare la loro reale lunghezza vedi la foto successiva.*

*Al Centro: Vista laterale di uno dei due LVTP-7 presenti. Per le due antenne, ora più lunghe, vale quanto descritto sopra. Ai lati di ogni mezza svelte come sempre il leone alato e la scritta "Battaglione S. Marco".*

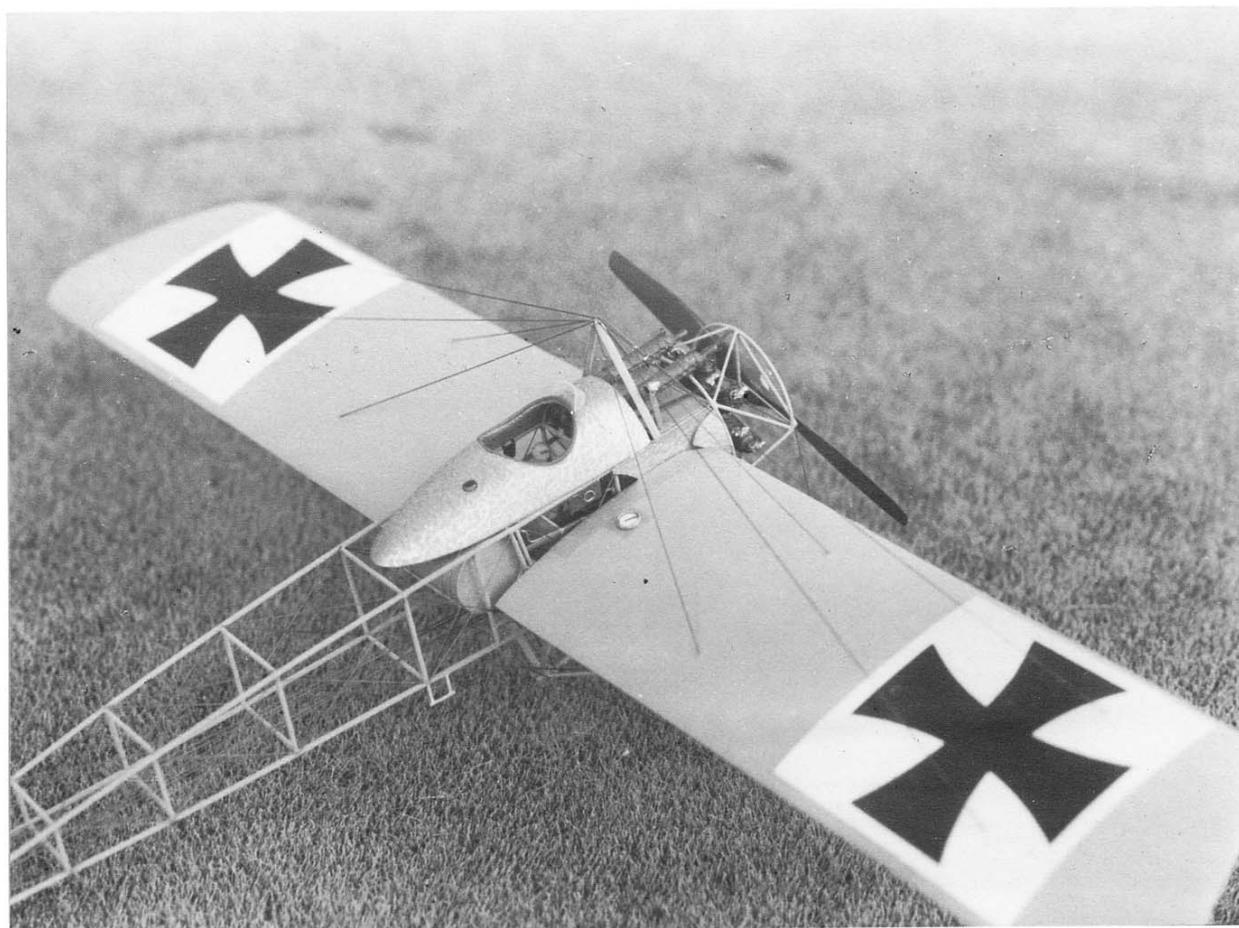
*A Lato: Vista posteriore di un VCC-1 "Camillino" del S. Marco. Da notare l'ancora nera in campo bianco riportata sul portellone posteriore, il corrimano della cupola posteriore, su cui il mitragliere brandeggia la sua MG 42/59.*

*Tutte le foto sono dell'Autore.*



# *MOSTRE*

*Rassegna fotografica delle Manifestazioni  
Modellistiche del 1990  
a cura dei Soci I.P.M.S.*



# *1990*

# MILITALIA 90

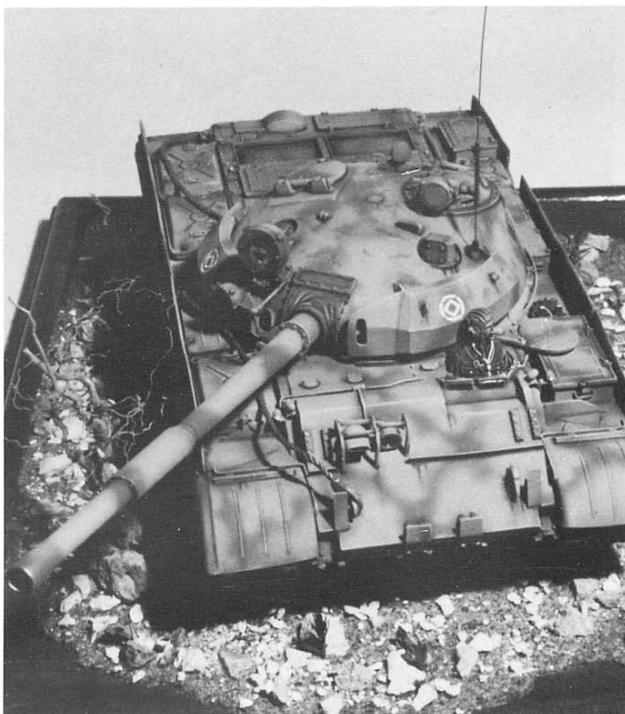
## 18/20 Maggio 1990

### Milano

*A lato: Bel F-104S realizzato da Paolo Francois, CMPR-Roma, che monta un armamento a nostro avviso un poco "fantascientifico".*  
*Sotto, a sinistra: P-51B Mustang nei colori della Forza Aerea Svizzera, presentato dagli amici dell'IPMS Ginevra.*  
*Sotto, a destra: T-62E, Afghanistan 1986 di Gian Luca Cocchi, Centro di Modena. Questo modello è stato premiato come il migliore di tutta Militalia 1990.*  
*In basso: un'altra eccezionale realizzazione di Alberto Casirati in scala 1/72: un Royal Aircraft Factory R.E. 8.*

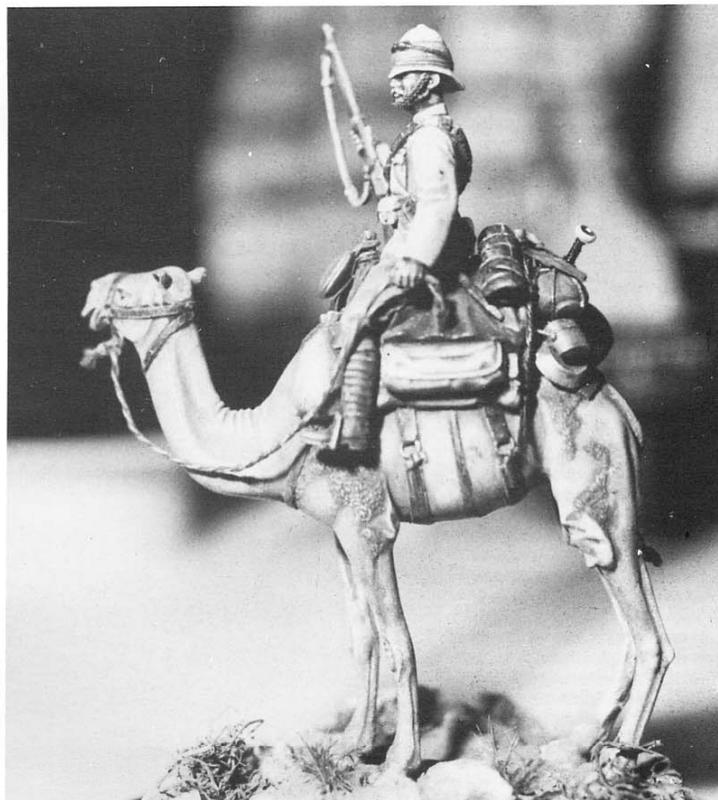
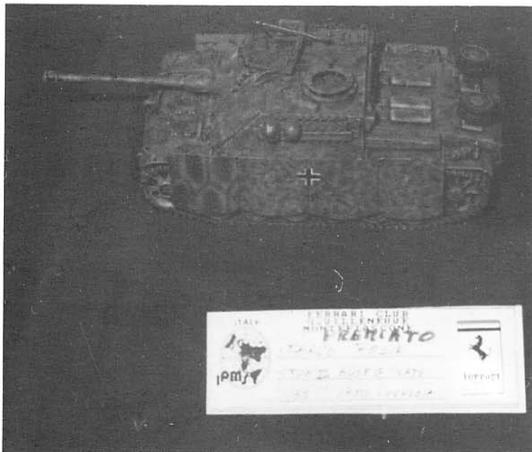
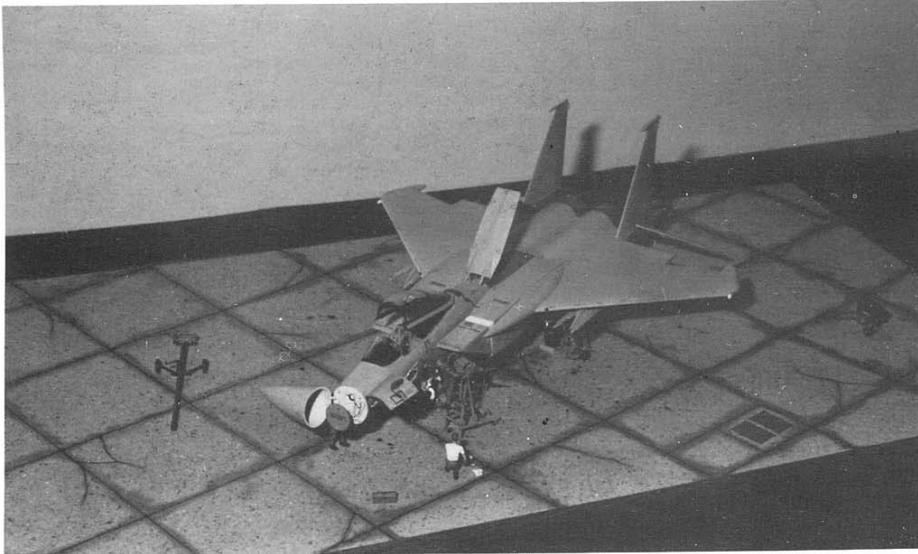
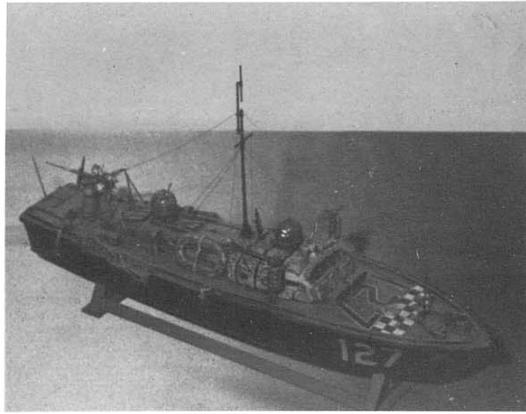
*Nella pagina precedente:*  
*A nostro avviso il più bel modello visto nelle mostre del 1990, il Fokker Eindecker in scala 1/72 realizzato dall'amico e collaboratore Alberto Casirati.*

*Foto De Florio-Cocchi-Casirati.*



## Montefiascone 15/22 Luglio 1990

Rassegna di alcuni vincitori della mostra organizzata dall'IPMS in collaborazione con il locale Ferrari Club G.Villeneuve. A lato il RAF Rescue Launch in scala 1/72 di Francesco Gasparoni, Centro di Venezia. All'estrema destra un Ussaro Francese, 90 mm. realizzato da Mirko Papadia. Sotto: un F-15 Eagle in scala 1/48, modello Monogram 1/48 di Mario Giorgi, IPMS Roma. In Basso: Stug III Ausf. G realizzato da Marco Folin (Centro Venezia) partendo dalla scatola Tamiya 1/35.



## Biennale Città di Imola 29 Settembre / 7 Ottobre 1990

Pubblichiamo la foto di questa ottima realizzazione di un Socio del CSM-Imola, che ci è pervenuta senza l'identificazione; da ricerche svolte sembra trattarsi di un componente delle truppe camellate inglesi durante il conflitto Anglo-Sudanese.



**II Rassegna  
Modellistica  
Pugliese  
Putignano  
21/25  
Marzo  
1990**

*Sopra: Bell'ambientazione del modello Verlinden del Siluro a Lenta Corsa (confidenzialmente "maiale") realizzato da Gianni Colucci. In alto a destra: La McLaren MP4 campione del mondo 1988 in scala 1/43 di Giovanni Attolino. Al centro: cannone anticarro da 47/32 mod. 35 ambientato in Africa Settentrionale nel 1942; modello autocostruito da Nicola Pignato. A lato: T-62A Tamiya 1/35 realizzato da Agostino Chiriat- ti. (Foto De Florio).*

# Mostre 1990 all'estero

## MAQUET' MEET 90

Organizzata dal Club Maquettiste Vauclusien e con la sponsorizzazione della CARPENA (produttore francese di eccellenti fogli di decals) e dalla rivista LE FANA DE L'AVIATION, questa interessante manifestazione (non solo strettamente modellistica) si è svolta nella piccola cittadina di Le Thor, nelle immediate vicinanze di Avignone (Francia), nelle due giornate del 13 e 14 Ottobre 1990. A rappresentare l'IPMS-Italia hanno partecipato alla mostra di modellismo una decina di modelli realizzati da alcuni Soci del Centro di Torino, mentre la nostra Associazione era fisicamente presente con il sottoscritto e l'amico Edoardo Rosso del gruppo torinese. Come dicevo, manifestazione decisamente interessante, sia dal punto di vista della esposizione più strettamente modellistica (che comprendeva diverse centinaia di pezzi, tra cui numerosi modelli eseguiti con grande bravura e degni della massima nota per la rarità e/o originalità dei soggetti) che di tutto quanto ad essa è stato collegato. In particolare, erano presenti molti stands di negozi di modellismo, produttori di accessori e/o kits completi, riviste e persino un piccolo banco presso il quale era possibile acquistare bottiglie di un buon vino rosso aventi una

etichetta speciale disegnata dal noto illustratore H. De Vinck. Presente pure uno stand dell'Armée de l'Air, con due piloti di Mirage 2000N da bombardamento nucleare, con i quali abbiamo avuto una interessante discussione sui pregi e difetti di Mirage 2000N e Tomado nel ruolo dell'attacco ("ovviamente" risulta che per i francesi il delta Dassault è superiore, anche di un buon margine), ed un mercatino (ma il termine è molto riduttivo, visti gli spazi occupati) in cui era possibile acquistare a buoni prezzi kits rari e/o fuori produzione, libri e riviste varie, oltre che a fotografie e diapositive. Per finire con la manifestazione modellistica, è doveroso ricordare che il Trofeo Carpena prevedeva, quale I Premio, al posto dell'usuale targa o coppa, un viaggio alle Baleari per due persone !!! Nella sera del 13 ottobre si è tenuta presso il Circolo Ufficiali della città di Avignone una simpatica cena, durante la quale è stata consegnata al Club Maquettiste Vauclusien una targa ricordo quale simbolo di amicizia dell'IPMS-Italia. ☺

### Aldo Zanfi, IPMS Modena

A good lot of sincere thanks, for the help (and great patience with non french-speaking italians) provided to Mr. Jean Leonetti and all other people of C.M.V. 84, Club Maquettiste Vauclusien, Domaine d'Olonne, 84250 Le Thor, France.

## MODUIT 1990 - Journees Genevoises du Modele Reduit

Nelle giornate di sabato 3 e domenica 4 novembre scorsi, si è svolta a Ginevra la IV edizione dell'esposizione Concorso "Moduit", organizzata dal Club Genevois de Maquettes Plastiques aderente alla branca svizzera dell'IPMS. L'esposizione era a tema libero, mentre il concorso era riservato a modelli di elicotteri, divisi in due raggruppamenti, il primo fino alla scala 1/72, il secondo per i modelli più grandi. Altro concorso era invece riservato ai veicoli in dotazione alle forze di polizia di tutte le nazionalità. La mostra si è svolta nella sala comunale di Grand Saconnex, piccolo comune situato nei pressi dell'aeroporto di Ginevra.

L'esposizione si articolava in un grande salone, i modelli erano disposti su dei tavoli regolarmente transennati, ben visibili e divisi per tematiche. Facevano da contorno alcuni stands dove era possibile acquistare libri, videocassette, attrezzi per modellismo e scatole di montaggio. Molto curioso il mercatino dei kits posti in vendita dai soci svizzeri, era possibile acquistare modelli ormai fuori produzione da alcuni anni, a prezzi ragionevoli !!

Il Centro di Torino ha partecipato come rappresentativa nazionale dell'IPMS, simbolicamente, con una decina di modelli fuori concorso; per

la competizione riservata agli elicotteri sono stati presentati 4 modelli, i risultati sono stati degni di nota, un I posto assoluto, seguito da un VI e un X piazzamento su 31 concorrenti per la scala 1/72 ed un III posto assoluto per il secondo raggruppamento su 14 partecipanti.

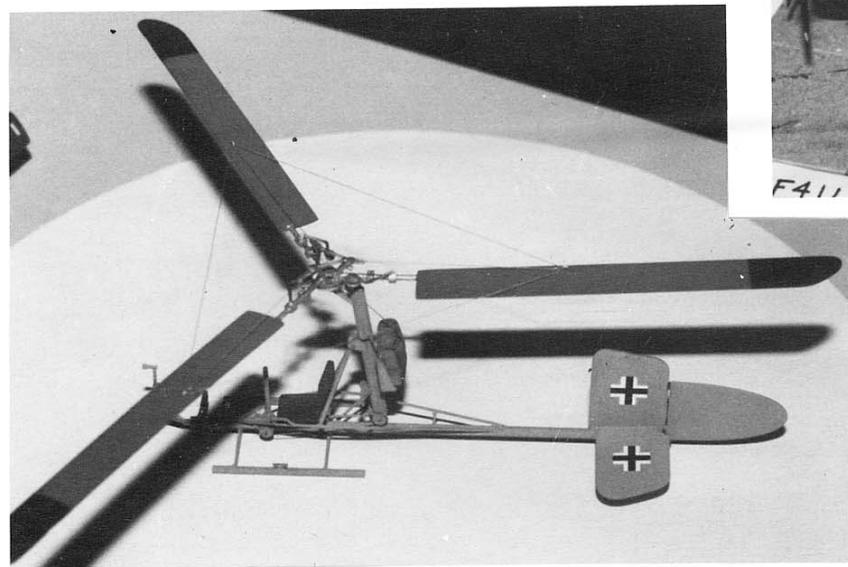
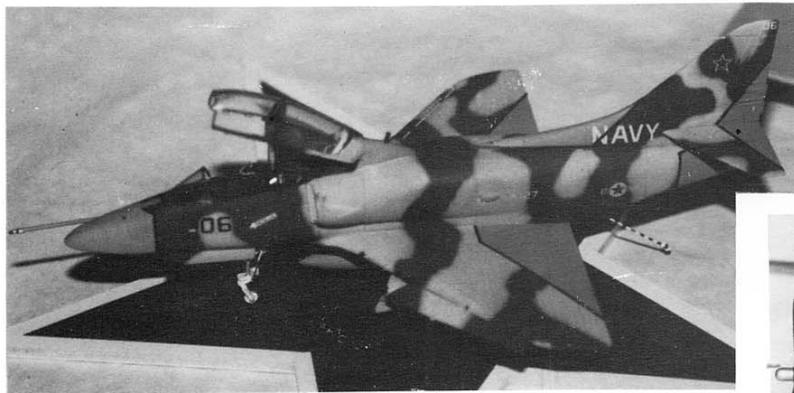
Tralasciando i risultati, vorrei sottolineare l'ospitalità e l'accoglienza degli amici svizzeri, nonostante l'adesione tardiva alla loro iniziativa.

La sera del sabato abbiamo cenato tutti insieme davanti ad una fumante fonduta svizzera, ottima occasione per consegnare a Guy Princivalle, responsabile della locale associazione, una targa ricordo offerta dall'IPMS-Italia. La notte l'abbiamo trascorsa all'interno di un rifugio anti-atomico, messoci a disposizione gratuitamente dall'organizzazione, esperienza singolare e curiosa.

Concludo ringraziando ancora gli amici d'oltralpe e spero di poterli incontrare nuovamente in occasione di "Moduit 91" che si svolgerà a Ginevra nei giorni 2 e 3 Novembre 1991. Spero anche nell'adesione di altri Centri IPMS italiani; chi volesse potrà richiedere copia del bando di concorso per "Moduit 91" alla Direzione Nazionale, al Centro di Torino oppure direttamente a Guy Princivalle, di cui indichiamo l'indirizzo:

Guy Princivalle, 2 Parc Chateau-Banquet, 1202 Ginevra, CH ☺

Edoardo Rosso, IPMS Torino



In Alto ed al Centro: Maquet' Meet 90 - Due interessanti pezzi esposti a Le Thor erano questi MDD TA-4J Skyhawk (con una bella colorazione degli Aggressors dell'US Navy, che simula la sagoma di un MiG-17) e Chance Vought F4U-7 Corsair nei colori della Flottiglia 14.F dell'Aeronavale francese.

In Basso: Moduit 1990 - Un soggetto decisamente inusuale da vedere in qualunque mostra: si tratta di un Focke-Achgelis Fa-330 realizzato da J. Vervalle in scala 1/48, vincitore della rispettiva categoria.

Foto Aldo Zanfi ed Edoardo Rosso.

