



IL NOTIZIARIO

VOL. 22 N. 2 1991



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

Per agevolare i 71 soci che hanno manifestato la loro intenzione di collaborare al Notiziario con un articolo completo (come è risultato dal questionario) e naturalmente chiunque si volesse cimentare, pubblichiamo il

VADEMECUM DEL PERFETTO AUTORE

Il vademecum esamina tutti gli aspetti della produzione di un articolo, per agevolare il compito dell'autore e della redazione.

1 - TESTI

Il problema dei testi è quello più importante per la redazione: se avete un computer non limitatevi ad inviare una stampa, ma inviateci anche il dischetto relativo: siamo in grado di leggere tutti i principali programmi di Word Processing e tutti i tipi di dischetti, sia da 3 che da 5 pollici, anche ad alta densità. Unico requisito l'ambiente operativo MS-DOS. Per cortesia indicate il programma di W.P. utilizzato.

Se invece utilizzate mezzi tradizionali, come la macchina da scrivere, battete il testo a doppia interlinea: ciò faciliterà l'opera di chi deve terminalizzare il tutto. Agli irriducibili della penna raccomandiamo di scrivere in bella calligrafia.

2 - FOTOGRAFIE

Le scarse finanze dell'Associazione non permettono la stampa a colori, quindi per una resa ottimale delle riproduzioni è preferibile utilizzare foto in bianco e nero; se andate a fotografare qualche soggetto in vista di un articolo, tenete presente questa esigenza. Se

avete già immagini a colori inviatele tranquillamente, cercheremo di farle riprodurre al meglio.

La redazione si riserva il diritto di tagliare le foto per esigenze di impaginazione; se si tratta di originali dei quali non possedete i negativi, specificatelo nella lettera di accompagnamento.

3 - DISEGNI

I disegni devono essere inviati in originale, su carta da lucido o carta bianca e tracciati a china. Se possibile evitate di mandare fotocopie su lucido, perchè sono qualitativamente inferiori all'originale e pongono problemi per la riproduzione.

4 - COLLABORAZIONE

Se avete intenzione di scrivere un articolo e avete dei dubbi su alcuni particolari, o vi mancano le foto, o non vi sentite in grado di fare i disegni, mettetevi in contatto con la redazione che cercherà collaborare direttamente o di mettervi in contatto con altri soci potenzialmente interessati al vostro progetto. Per la riuscita di questa iniziativa è però necessario che tutti mettano a disposizione le proprie conoscenze ed i propri archivi, fotografici e non, comunicando alla redazione la propria disponibilità ed i soggetti sui quali si possiede la documentazione. Un primo passo in questo senso è stata la creazione dei Gruppi di Interesse Speciale (che verranno illustrati ampiamente nel prossimo Flash).

Siete pregati di non inviare articoli incompleti senza preventivi accordi.

5 - PAZIENZA

La ridotta cadenza di pubblicazione del nostro Notiziario costringe ad attese che possono anche raggiungere l'anno. Gli articoli vengono normalmente pubblicati in ordine di arrivo, compatibilmente con le esigenze di varietà dei soggetti trattati in ogni numero.

La Redazione

(che vi augura buon lavoro e che attende numerosi articoli)

INDICE:

Display Determination 1990	G. Pisano	Pag. 1
Il Tornado e la Locusta	Luciani/Zanfi	Pag. 4
I Modelli di Mezzi Italiani 15/45 ..	M. Pieri	Pag. 10
Ju-52 Con Motori Piaggio	R. Iemmi	Pag. 10
Panhard 178	R. Beggolin	Pag. 12
Ha Inizio La Giostra	M. Collalto	Pag. 16
Bronco	L. Gonella	Pag. 19
MiG-29 Bundesluftwaffe		Pag. 24
Il Balilla in Polonia	W. Sankowki	Pag. 26

IN COPERTINA:

Ripreso da Gabriele Luciani a Gioia del Colle, subito dopo il rientro dall'Operazione Locusta, questo Tornado sfoggia la livrea desertica appositamente realizzata per l'impiego nel Golfo. Tutti i dettagli sulla colorazione e sugli aspetti modellistici in un completo articolo a pag. 4.

Elenco Arretrati disponibili de "Il Notiziario IPMS":

1979 No.	2
1981 No.	1
1984 No.	2
1985 No.	1-3/4
1986 No.	2-3-4
1987 No.	1-2-3/4
1988 No.	1-2-3/4
1989 No.	1-2-3/4
1990 No.	1-2-3/4
1991 No.	1.

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

Publicazione 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:
EuropeItalian Lire 30.000
Overseas.....US \$ 35,00

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

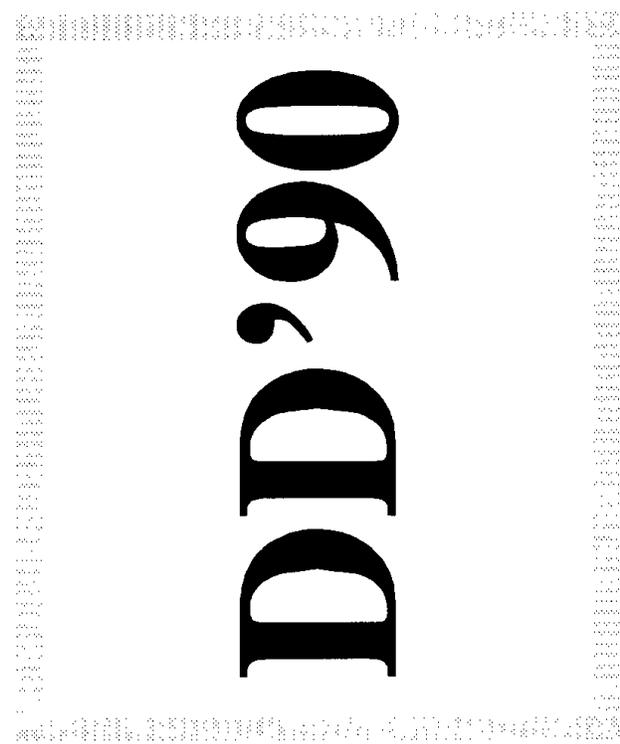
Payment by bank draft or IMO to:

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

Anche quest'anno, come già altre volte, l'aeroporto di Venezia Tesserà per qualche giorno è stato parzialmente adibito a scalo militare nell'ambito della ormai consueta esercitazione Display Determination, la quale prevede che una sua frazione si svolga nell'Italia nord-orientale.

Come è noto in questa zona vengono impiegati i nostri reparti corazzati di prima linea, unità alpine, di cavalleria oltre alla 1a Brigata mista indipendente portoghese, ed alla 30a Brigata Corazzata della Guardia Nazionale americana più altre unità alleate. Memori di aver visto due anni fa un C-130 britannico scaricare un carro leggero Scorpion, abbiamo subito aguzzato gli occhi e soprattutto orecchie nella speranza di captare quali fossero le possibili zone calde dell'esercitazione, arrivando a formulare una possibile soluzione: San Vito al Tagliamento. Mai congettura si rivelò così azzeccata ma... Non tutto infatti si svolge secondo le nostre previsioni. Veniamo a sapere in seguito da un equipaggio nostrano che ci ha "ospitati", che l'atto tattico insieme ai portoghesi si era svolto il giorno prima e che la manovra che avrebbe visto l'impiego dei tedeschi si sarebbe svolta solo il giorno dopo! Da lì a poco però avremmo assistito ad una esercitazione del 22 Btg. Carri "Piccinini" inquadrato nella Brigata Meccanizzata "Gorizia" come suo unico battaglione carri.

Da quanto abbiamo potuto capire dalla nostra postazione (una Fiat 126 gialla all'ombra dei cespugli), la manovra era del tipo a partiti contrapposti e precisamente si trattava di opporsi ad un attacco proveniente da nord lungo la direttrice del fiume Tagliamento, probabilmente in seguito alla caduta delle difese nei Friuli settentrionale. I difensori dapprima impegnavano l'avanguardia avversaria per rallentare l'avanzata, poi si allargavano ai lati con un movimento a tenaglia, probabilmente per accerchiare il nemico, appoggiati nel contempo da fanteria meccanizzata su VCC-2 a protezione dei fianchi. Nulla di speciale in fondo, a parte la bella avventura e le buone foto: un'esercitazione di routine. Si è notata una grande cura con cui i veicoli, specie i VCC-2, sfruttavano la morfologia del terreno per occultarsi durante gli spostamenti evitando, quando era possibile, spazi eccessivamente



aperti, il che sul greto di un fiume non è proprio facilissimo. Anche il sistema di stabilizzazione dei Leopard viene usato in modo da ottimizzare le tattica difensiva.

Esso infatti non viene impiegato per colpire il bersaglio durante la marcia, bensì per ridurre al minimo i tempi di acquisizione usando così il tempo risparmiato (pochi preziosissimi secondi) per portarsi in posizione favorevole da cui aprire il fuoco a carro fermo.

Avete letto bene: c'è scritto sistema di stabilizzazione!

Contrariamente a quanto creduto da parecchi modellisti, i nostri Leopard 1A2 dispongono di un sistema di stabilizzazione anche se, per via dell'età, piuttosto semplice. A riprova di ciò riporto di seguito un passo tratto da un testo didattico in uso presso la Scuola della Motorizzazione di Roma per i corsi di elettromeccanici torrettisti che dice testualmente: "...se poi non è necessario colpire l'obiettivo durante la marcia, l'impianto di stabilizzazione consente di limitare al massimo il tempo di sosta del carro per il tiro, poiché saranno necessarie soltanto minime correzioni di puntamento".

Il largo impiego dei simulatori si sparo Hoffman per il 105/51 dà senz'altro più realismo all'azione: a detta degli equipaggi, dall'interno del carro si ha proprio l'impressione che sia il 105/51 a sparare. Non possiamo far altro che confermare ciò dicendovi che per diretta esperienza, che vedere un plotone che spara in sequenza da uno spettacolo tutt'altro che meramente pirotecnico! Forse sarebbe bene, in azioni come questa, eliminare quella brutta abitudine che hanno gli equipaggi a muoversi affacciati fuori dei portelli. Abituarsi a queste "comodità" porterebbe, in caso di un sempre più improbabile conflitto, a delle spiacevoli sorprese. Al 22 Piccinini tiraria di novità: gli equipaggi hanno in dotazione il nuovo battle dress composto da tuta e stivali.

Questi ultimi sono praticamente identici a quelli in uso presso i Vigili del Fuoco o del vecchio esercito nazista se vi è più familiare, e sono stati introdotti per motivi di comodità e sicurezza. Il vecchio anfibio provoca, se usato a lungo troppo stretto e in posizione scomoda specie nella stagione fredda, quel fenomeno una volta noto come "gamba del carrista". Si tratta di

un gonfiore dei piedi e delle caviglie dovuto alla cattiva circolazione sanguigna che rende doloroso e difficile togliersi gli anfibii. Si è risolto il problema con l'adozione del nuovo stivale che è più alto, molto meno aderente e più comodo, inoltre è più facile da sfilare nel caso si resti incidentalmente impigliati all'interno del mezzo. Questo può capitare a piloti e cannonieri qualora il mezzo dovesse essere abbandonato in fretta o se si ribaltasse (al 22 si sono già verificati un paio di casi simili).

La nuova tuta finalmente si allinea con le ultime realizzazioni in materia in campo occidentale, andando a sostituire la vecchia "mimetica" con giacca e pantaloni. Omologata nel '87 questa comoda tuta monopezzo non è costituita da materiali antifiama ma da un più tradizionale tessuto, tipo giubbetto di jeans, con due tasche sul petto e due sulle gambe. Invero piuttosto leggera, e quindi ottima per la stagione calda, deve essere indossata sopra buoni indumenti invernali durante la stagione fredda per avere un discreto comfort. Il colore varia in relazione allo stato di usura del tessuto e dal numero di lavaggi subiti. Si va da un Forest Green (F.S.34079) per le tute nuove ad un Olive Drab (F.S.34087) per quelle più usate passando per tutte le tonalità intermedie. Le cerniere lampo sono in color ottone con i supporti di tela in tan (F.S.30219) o Kaki Drill (F.S.30277).

Nessuna traccia invece del nuovo elmetto veicolare che dovrà sostituire il vecchio modello americano risalente agli anni '40. Lo si è visto qualche tempo fa, durante un dossier del Tg2 sull'evoluzione delle Forze Armate, mentre veniva indossato durante i collaudi del C1 ARIETE e B1 CENTAURO.

Di foggia praticamente identica all'ultimo modello inglese, lo si può vedere in una foto pubblicata su uno special di Panorama Difesa dedicato ai carri armati. Tutti i carri del 22 Piccinini sono dotati permanentemente delle strisce Velero, incollate con adesivo epossidico, che vengono usate per fissare i sensori del sistema Miles durante le esercitazioni più complesse. A quanto pare per gli anni '90 si ha intenzione di fare sul serio. Speriamo che il 22 "Piccinini" non resti un volenteroso caso isolato.

Display Determination 1990

Gaetano Pisano, Centro di Venezia & Mestre



IN ALTO : Vista superiore di un Leo IA2. Visto l'ambiente decisamente polveroso - vedi scafo - notare il telone posto a protezione delle griglie motore e dei portelli equipaggio lasciati aperti per arieggiare il vano torretta.

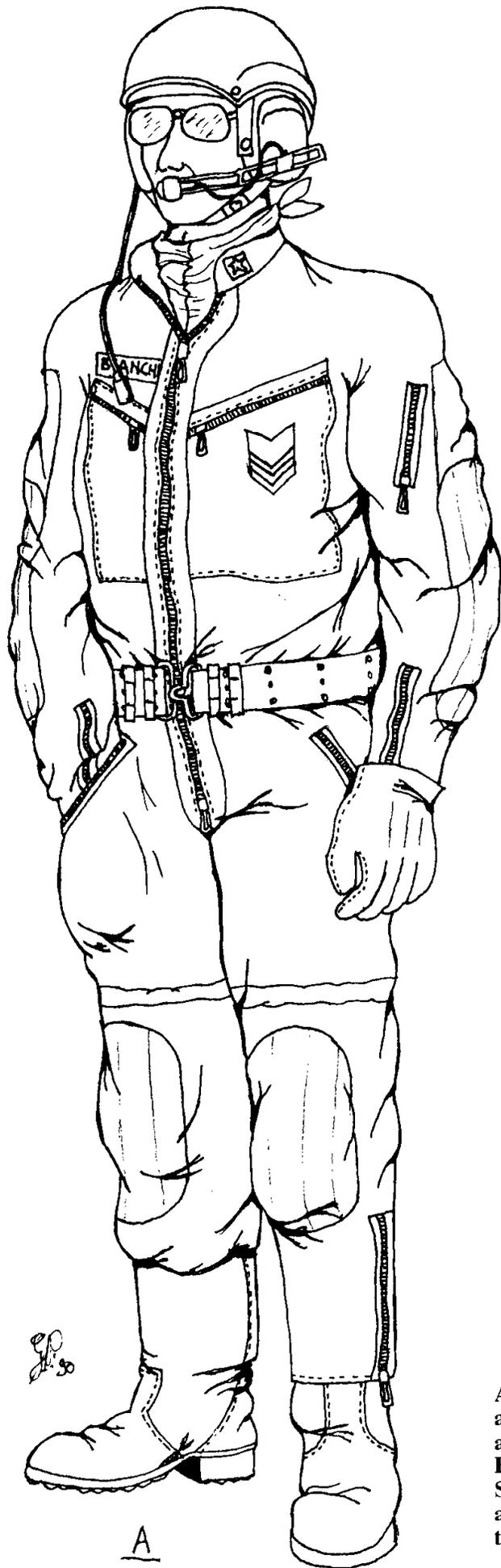
A LATO : Bella vista di 3/4 posteriore di un VCC 2 di stanza presso la caserma "Dall'Armi" di San Vito al Tagliamento.

Il mezzo è appena giunto in posizione, poco prima dell'inizio dell'esercitazione.

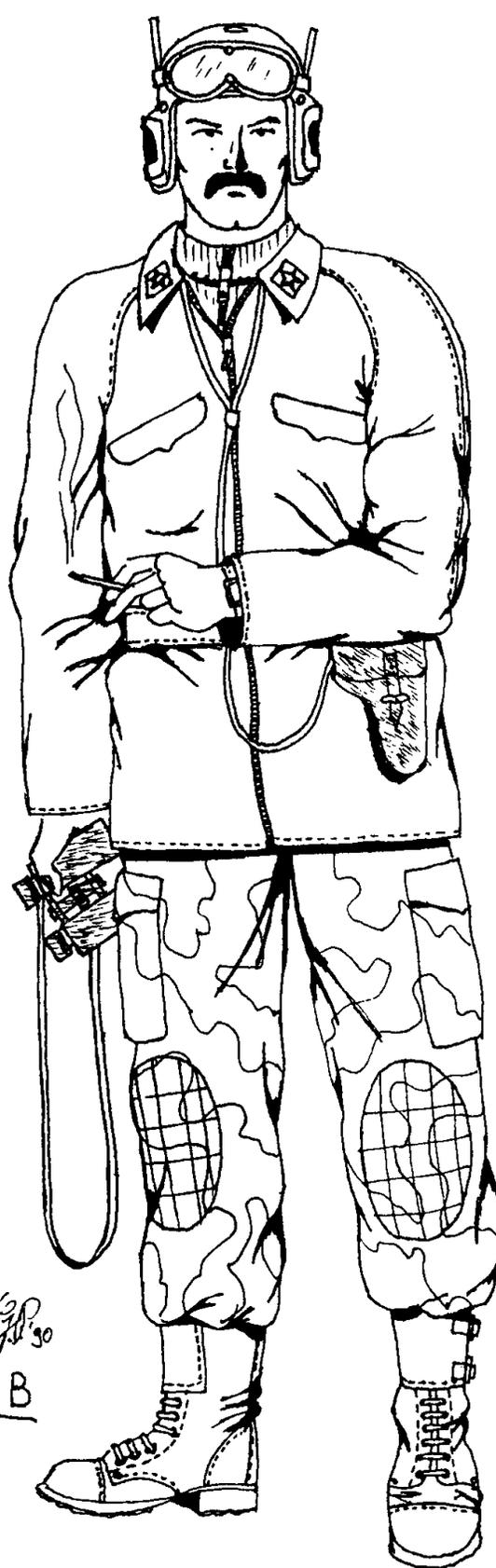
IN BASSO : Foto di gruppo degli autori con l'equipaggio del carro comando di Battaglione che indossa il nuovo stivale ma non la nuova tuta (difficoltà al magazzino vestiario ?). Notare l'uso delle strisce in Velcro (per ora ci sono solo quelle!).

Tutte le foto sono di Marco Folin e Alessandro Bisello del Centro IPMS di Venezia e Mestre





A



G.P.
'70
B

A) Sergente Maggiore con il nuovo Battle Dress per gli anni '90. Il nuovo elmetto non è ancora ufficialmente adottato.
 B) Carrista, Uniforme da Combattimento, anni '70. Sotto il giaccone di pelle nero indossa la tuta chiazzata a tre toni ed il maglione a collo rovesciato. E' assente il tipico foulard rosso/blu.



IL TORNADO E LA LOCUSTA

I velivoli da combattimento italiani nella Guerra del Golfo

Gabriele Luciani, Lecce - Alberto Zanfi, Modena

I - Note Generali

Voglio innanzitutto precisare e sottolineare che queste note sui nostri Tornado dell' "Operazione Locusta" non sono basate sulla semplice visione di immagini televisive e/o fotografiche, ma su due distinte occasioni in cui ho avuto personalmente la possibilità di avvicinarmi ai velivoli sulla Base di Gioia del Colle, sede del 156° Gruppo del 36° Stormo. Infatti come corrispondente locale di un mensile specializzato ero presente il 15/3/91 al rientro dei Tornado a Gioia; successivamente, con altri colleghi, abbiamo visitato la stessa base dopo circa 1 mese ed i velivoli erano ancora con la colorazione da deserto. Purtroppo in entrambe le occasioni il tempo era veramente pessimo.

Passando all'analisi delle varie particolarità dei Tornado impiegati nel Golfo dall'AMI, si nota immediatamente la nuova livrea usata per la prima volta. Chiaramente noi modellisti siamo saltati subito sul Federal

Standard cercando il colore giusto. Ho parlato con il Comandante del 156° Gr. e questi sottolineava che il colore giallo sabbia è stato il frutto di vari miscugli estemporanei (poteva essere altrimenti? NdR). Ed infatti, se da lontano potevano sembrare tutti uguali, confrontando un aereo con l'altro da vicino si notavano alcune differenze di tonalità, sia pure di lievissima entità. Di certo non si è partiti dal catalogo AMI AER-MM-P100 che al numero 29 prevede un Giallo Sabbia Opaco; comunque un risultato vicino al colore reale lo si può ottenere, modellisticamente parlando, con il Mo-Lak LMU-25 (così come già consigliato da Nicola Pignato su Modeltime n. 2) e dopo aver appoggiato il barattolino del colore sull'aereo mi sono personalmente assicurato come in effetti possa andare. Comunque la Lifecolor ha annunciato la riproduzione di questa tinta come novità 1991.

Questo giallo sabbia ha ricoperto tutte le superfici precedentemente verniciate in

verde/grigio. Le superfici inferiori sono rimaste inalterate, anche negli stencils, con la eccezione delle insegne di nazionalità, presenti su entrambe le semiali (e così anche sopra). Queste sono dell'ultimo tipo, già usate sugli AMX, sul 339 e da alcuni 104 ASA; sui Tornado "Locusta" sono state smorzate con alcune passate di vernice gialla che non ha dato gli stessi risultati su tutti i velivoli. Sia sui portelli del carrello anteriore che sulla deriva sono state riportate le ultime due cifre della M.M. (le prime sono sempre 70), (a proposito, il Tornado di Bellini e Cociolone aveva il numero 74, così mi è stato detto da un Capitano Pilota del 156° Gr.). Da questi numeri ho potuto vedere che alcuni velivoli sono rimasti nel Golfo fino all'ultimo, mentre altri sono stati sostituiti. Dal 25 settembre 1990 hanno operato i numeri 19, 50, 61, 67, 75 che sono rientrati solo il 15/3/91, altri sono stati i n. 35, 70, 74 (ripeto, quello abbattuto), 86 che sono stati sostituiti dai n. 38, 71, 80, 84, 88, 73, 76 (quest'ultimo è stato proprio l'ultimissimo a ritornare, il 17/3, dopo essere stato attardato a Luxor in Egitto). Questi numeri di matricola sono stati dipinti sui portelli del carrello in nero ed in grigio scuro sulla deriva, ma "sbiaditi" da una mano di giallo sabbia.

Nell'Hangar dove si effettuano le revisioni alla Base di Gioia del Colle ho esaminato palmo a palmo il velivolo n. 76. Partendo dal lato sinistro, dopo il radome lasciato in nero lucido, si nota il pannello antiriflesso nero opaco. Più in basso il primo stencil, il pannello "Salvataggio/Rescue"

che in alcuni casi ha un'appendice rettangolare e centrale. Un altro stencil è posto a 10 cm. da questo rettangolino, verso la coda; è la scritta "Emergenza Frantumazione Tettuccio", lasciata su fondo grigio e non presente su alcuni velivoli. Sono poi rimasti inalterati i triangoli che localizzano le cariche esplosive dei seggiolini eiettabili. I bordi delle prese d'aria dei motori all'inizio del ciclo operativo conservavano un filo di rosso che diveniva sempre più evidente ed esteso con l'uso operativo (deterioramento della sovrastante vernice gialla, NdR). Il numero 76 è l'unico velivolo che portava un simbolo di reparto, almeno al momento della mia seconda visita (reputo che sia stato messo già nel Golfo), consistente in una silhouette nera e sfumata della "Lince" del 156° Gr. Proseguendo verso la deriva, poco dopo le ali sulle quali non vi è altro se non le insegne di nazionalità molto più smorzate rispetto a quelle in fusoliera, troviamo due lunghe strisce rosse poco prima dei piani di coda (riferimenti dell' "Incidenza", NdR). Su questi ultimi si nota sul bordo di attacco, sia superiormente che inferiormente, un rettangolo nero che parte da 25 cm. dalla fusoliera, è largo 15 cm. e termina a 20 cm. dallo spigolo terminale (vedi disegno).

Sulla deriva notiamo una riduzione del pannello nero posto alla base (antenna HF), la presa d'aria bordata di rosso, lo stencil a forma di rombo e sulla sommità la due cifre della M.M. Sulla parte destra della fusoliera evidente la sonda di rifornimento in volo, con il pannello "Salvataggio/Rescue" a cui si aggiunge un

Nella pagina precedente, due immagini scattate il 15/3/1991, al momento del rientro a Gioia del Colle dei nostri aerei dal Golfo (foto Gabriele Luciani)

In Alto: Il Tornado M.M. 7088 era l'unico dello schieramento di Gioia del Colle a non essere dotato dei poi di autodifesa BOZ-102 ai piloni alari esterni. Da notare come i serbatoi supplementari agganciati ai piloni ventrali siano verniciati con lo schema Nato in Verde Scuro 28/Alluminio 32, mentre quelli agli attacchi subalari sono in Giallo Sabbia/Alluminio 32. L'inquadratura frontale evidenzia molti dettagli all'interno del tettuccio, compresi i cordoncini esplosivi, che sono un punto dolente del modello Hasegawa.

In Basso: Questo esemplare (M.M. 7073) mostra chiari segni dell'usura a cui è stato sottoposto; in questo caso tutti i serbatoi supplementari sono nello schema "desertico" e ai piloni alari esterni sono presenti i pod lancia Chaff/Flare. Particolarmente evidente il cono del sistema ECM subito dopo il tettuccio

pannello nero con le istruzioni in italiano per la manovra di emergenza per la frantumazione del tettuccio. Per il resto la parte destra è uguale alla sinistra.

Tutti gli stencils in fusoliera erano all'inizio ricoperti da una blanda mano di giallo sabbia che in alcuni esemplari più operativi è irregolarmente andata via. Tutti i Tornado sono rientrati veramente luridi e sporchi; sul 76 addirittura evidentissime impronte di mani sul bordo alare! Lo stesso bordo era scrostato irregolarmente con chiazze di alluminio. Su tutto comunque, anche sui serbatoi supplementari (in alcuni casi erano in giallo, in altri erano verdi, ma con la parte inferiore sempre in alluminio), una patina irregolare di sporco. Un ultimo stencil era presente sul pilone alare interno, in triangolo bianco/rosso di pericolo.

Da notare poi i carrelli ed i loro vani. Anteriormente tutto in bianco opaco, mentre le gambe del carrello principale in grigio chiarissimo con i vani in alluminio chiarissimo ed opaco, così come i cerchioni.

Le antenne: una a forma di cono sul dorso della fusoliera dopo il tettuccio, una uguale a metà

strada fra il vano del carrello anteriore e la terna dei piloni ventrali in fusoliera; due a forma di lama, una davanti al tettuccio (IFF) ed una più grande poco sotto al radome (UHF/Tacan), due tubi di Pitot posteriormente alle coccarde di fusoliera.

GABRIELE LUCIANI

II - Note Modellistiche

Le operazioni di guerra aerea contro l'Iraq, condotte dalle forze alleate nel gennaio e febbraio di quest'anno, hanno certamente catturato l'attenzione degli appassionati italiani di aeronautica e modellismo, a causa del coinvolgimento diretto di un contingente di nostri velivoli in un conflitto a più di 45 anni dalla fine della II G.M.

Vedrò dunque di condensare le mie riflessioni tecnico/modellistiche sull'argomento ora che i venti di guerra si sono calmati e che le informazioni sono meno nebulose.

Al momento in cui scrivo (giugno 91) sono ben 16 i Tornado dei tre Gruppi di volo

dell'AMI identificati con sicurezza (vedere l'articolo di Gabriele Luciani) come modificati per l'impiego nel Golfo Persico ed inviati in zona d'operazioni sulla base aerea di Al Dhafra a rotazione (cioè per garantire un numero di 8 velivoli sempre pronti all'impiego, anche se non si conosce con certezza il numero di aerei effettivamente coinvolti nell'Operazione Locusta). Ciascuno di essi disponeva innanzitutto dei propulsori Turbo-Union RB.199-34R Mk. 103 con, fra gli altri miglioramenti, modifiche al raffreddamento delle turbine mediante l'impiego di nuove palette in lega monocristallina. Tali motori sono però indistinguibili esternamente dalla precedente versione Mk. 101. Parimenti invisibile è il potenziamento subito dall'impianto di condizionamento di cabina e dell'avionica.

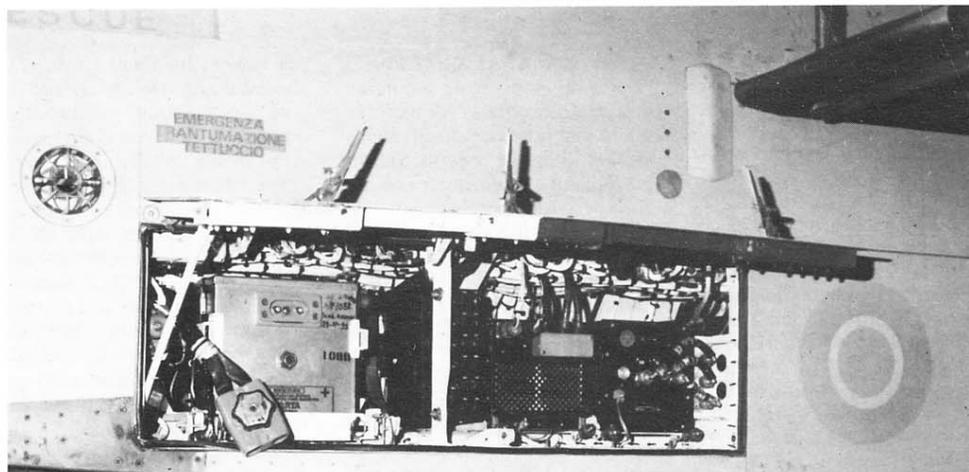
Evidente invece l'aggiunta della sonda di rifornimento in volo sul lato destro del muso e di due antenne a cono, nere, che fanno capo ad un sistema ECM supplementare (AN/ALQ-70/73?). Sono entrambe sulla mezzeria del velivolo, una sul ventre, di fianco alla presa d'aria dello

scambiatore secondario e l'altra sul dorso, dietro al tettuccio. Ma la modifica di gran lunga più evidente dei Tornado "Locusta" è stata la nuova mimetica applicata alle superfici superiori.

Si tratta di un giallo sabbia non incluso nel catalogo colori AMI e probabile frutto di un acquisto o di una miscela fatta ad hoc presso il 1° Centro Manutenzione Principale di Cameri, che ha pure curato tutti gli aggiornamenti succitati. Da un esame fatto il 18/4/91 a Cameri sul velivolo M.M. 7035 (a cui si riferisce specificamente il profilo di colorazione) con il Federal Standard alla mano, il colore risulta praticamente identico al FS-33594, quando è nuovo; al rientro dal Golfo però tutti i Tornado esibivano notevoli tracce di usura e sporco e la tinta era apprezzabilmente più scura e rovinata. Le superfici inferiori rimasero nel consueto Alluminio n. 32 opaco. Le 6 coccarde vennero sostituite con quelle di nuovo tipo a bassa visibilità da 300 mm. di diametro; come se non bastasse furono pure "attenuate" da una più o meno leggera mano di giallo sabbia, tranne che sotto le ali dove rimasero a colori pieni. Stesso trattamento di riduzione e attenuazione per tutti gli stencils delle superfici superiori, molti dei quali, per esempio le walkways sulle ali e sul dorso, sparirono del tutto, mentre quelli su fondo alluminio non vennero toccati.

Sono stati mantenuti i bordi rossi delle varie prese d'aria anche se di dimensioni ridotte ed in alcuni casi "velati" di giallo. L'interno delle prese d'aria principali è invece rimasto nei colori originali, cioè un primo tratto di circa 30 cm. in nero opaco, poi Grigio Mare Scuro 27 per circa 1,5 m., quindi "natural metal" fino ai motori.

Le ultime due cifre della matricola militare, a mo' di numero individuale, dato che nessun velivolo portava codici o stemmi di



In Alto: Parte del lato sinistro del muso del velivolo M.M. 7038 con il compartimento elettrico aperto (a sinistra la batteria). Si notano: la coccardina a bassa visibilità e lo stencil "Emergenza frantumazione tettuccio" che conserva l'originale fondo verde (nel riverniciare l'aereo lo si è semplicemente aggirato) attenuato da una leggera mano di giallo sabbia.

Vista posteriore del BOZ-102. Il terminale tronco e leggermente angolato verso l'esterno può ospitare 14 cartucce pirotecniche infrarosse (Flare) mentre dall'apertura circonferenziale poco più avanti vengono espulse le strisce di alluminio antiradar pretagliate (Chaff). La larga banda scura è nera opaca, come pure gli stencils che sono però "velati" di Giallo Sabbia. (Foto Gabriele Luciani).

reparto, furono riportate sia in grigio scuro in alto, sulla deriva, sia sui portelli del carrello anteriore; in quest'ultimo caso con numeri neri alti 100 mm. tipo "stencils" ma dalla forma curiosa. Per le cifre sulla deriva sono state usate le stesse mascherine adoperate dal 21° Gruppo C.I.O. (naturalmente basato a Cameri) per i codici di fusoliera/deriva dei propri F-104 S/ASA (si trovano nei fogli Tauromodel 1/72 n. 518 in nero e n. 502 in bianco); la loro altezza è di 200 mm. e con la solita passata di Giallo Sabbia il colore finale è una specie di sabbia scuro/marrone. La matricola completa è stata applicata in coda nei pressi della radice del bordo d'attacco degli elevoni, con caratteri neri molto piccoli, alti circa 30 mm.

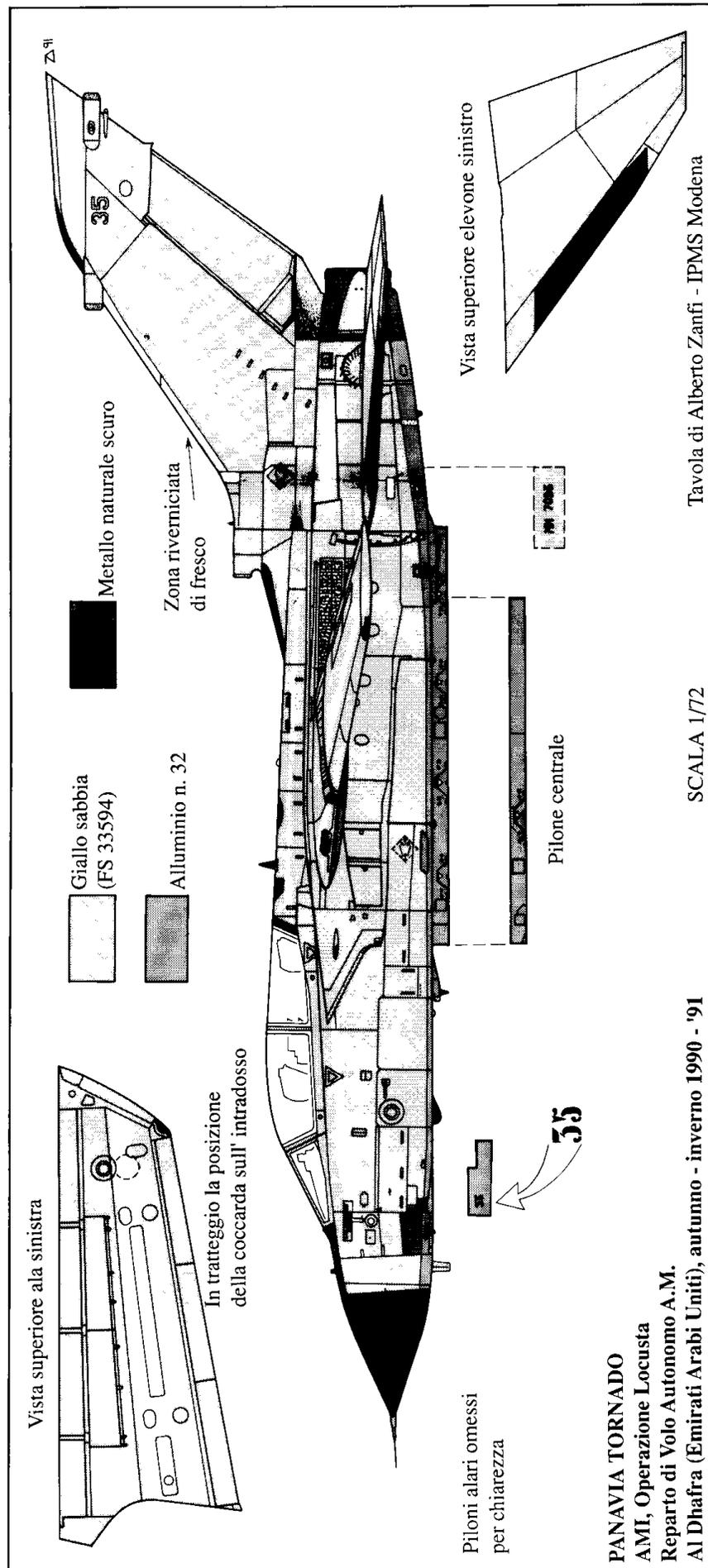
I piani di coda hanno inoltre ricevuto uno strato di vernice antiruggine nera opaca sul bordo di attacco (vedi disegno), probabilmente con funzione antisabbia.

Vediamo adesso che cosa trasportavano i nostri Tornado:

Ai piloni alari esterni due pod lancia Chaff/Flare Philips BOZ-102 reperibili nella busta Airwaves SC-7213 (piuttosto ben realizzati, in resina, ma la piastra in rilievo di attacco al pilone subalare è troppo corta di 4 mm. buoni), verniciati giallo sabbia, sono stati un carico standard, come pure due missili Aria-Aria AIM-9L Sidewinder alle rotaie "di spalla" dei piloni interni. Sotto questi ultimi erano agganciati gli usuali serbatoi supplementari da 1.500 l., di solito in giallo sabbia/alluminio 32, ma in alcuni casi rimasti nello schema NATO come usati in Italia. Il loro aspetto era in genere meno usurato del resto del velivolo in quanto duravano solo poche missioni (anche solo una) perchè venivano spesso sganciati in volo, comportando un notevole consumo di questi costosi carichi spendibili, cosa di cui di sono lamentate tutte le forze aeree alleate.

Secondo le foto al momento conosciute, l'armamento di caduta vero e proprio sembra fossero principalmente le classiche bombe da 460 Kg. Mk. 83 "Low Drag" cioè non frenate (vedi kit Hasegawa Aircraft Weapons X72-1), ordigni invero un po' anzianotti da appendere sotto ad un Tornado, ma tant'è... i B-52 del SAC hanno sganciato addirittura le ben più vecchie Mk. 117 "Vietnam Style"!!.

Essendo i tre piloni ventrali sempre montati, venivano agganciate due bombe a ciascun pilone esterno (al 1° e 4° attacco) ed eventualmente una quinta al pilone centrale. Esse erano nel solito verde oliva/Olive Drab con banda gialla sull'ogiva ad indicare munizionamento live.



PANAVIA TORNADO
AMI, Operazione Locusta
Reparto di Volo Autonomo A.M.
Al Dhafra (Emirati Arabi Uniti), autunno - inverno 1990 - '91

SCALA 1/72

Tavola di Alberto Zanfi - IPMS Modena

Un ulteriore carico esterno era il pod "buddy-buddy" da rifornimento in volo Sargent-Fletcher 28-300 in Alluminio 32, al pilone centrale, usato in diverse missioni.

In caso di trasferimenti a lungo raggio da e per l'Italia, ai piloni ventrali esterni vengono agganciati altri due serbatoi da 1.500 l. all'attacco n. 2, oltre ai due alari.

La configurazione di parcheggio dei nostri Tornado in zona d'operazioni li mostrava di solito con ali a freccia di 45 gradi, aerofreni chiusi e flap/slat retratti, a differenza degli inglesi che parcheggiavano sempre con la "biancheria" fuori, perciò non mi sembra il caso di dannarsi l'anima per riprodurre l'interno di tali particolari sul modello.

A questo punto è inevitabile fare qualche commento sul Tornado in 1/72 dell'Hasegawa (kit k30), sicuramente il candidato numero uno a ricevere il "trattamento Locusta".

È certo il miglior modello nella sua scala, le dimensioni e le forme sono pressoché perfette ed i dettagli anche minuti sono generalmente ben realizzati e precisi. Ha però qualche inesattezza su cui si deve intervenire. Per cominciare il muso, ed in particolare il radome, è troppo corto di circa 1,5 mm., che possono sembrare pochi però rendono l'estremità anteriore più tozza del dovuto, ma c'è dell'altro; per esempio il quadro strumenti del pilota riproduce la versione F.3 da caccia della RAF, meglio quindi usare le decals fornite nella scatola (che sono OK) carteggiando prima la superficie dei cruscotti in plastica. Il resto dell'abitacolo è abbastanza completo pur lasciando spazio ad un eventuale lavoro di superdettaglio.

Le paratie verticali delle prese d'aria principali, specialmente vicino alla fusoliera sono troppo spesse e spigolose, vanno quindi assottigliate con carta abrasiva. In coda manca la piastra protettiva in rilievo del pinto di rotazione degli elevoni e qui si può ovviare applicando un po' di stucco da sagomare quando è asciutto. Mancano pure alcuni sfoghi e

A lato: Interessanti bombe a dispersione Mk. 20 Mod. 3 Rockeye di fabbricazione statunitense contenenti submunizioni anticarro Mk. 118 Mod. 0. Sono state fotografate a Gioia del Colle circa un mese dopo il rientro dei velivoli; pur non facendo parte dell'inventario AMI e non essendo ufficialmente omologate all'uso sul Tornado, potrebbero essere state acquistate presso l'USAF nel Golfo e utilizzate in azione, similmente a quanto fatto dalla RAF per i propri Jaguar. Sono in bianco lucido con bande e stencils in giallo. (Foto Gabriele Luciani).

prese d'aria lungo i fianchi della fusoliera a causa del sistema di stampaggio delle due metà, separate orizzontalmente, ma non è difficile rimediare con una punta da trapano e tagliabalsa.

Più complicata la situazione del tettuccio apribile: le due "S" del cordone esplosivo in mezzo al trasparente sono alle estremità opposte di dove dovrebbero essere. Non me la sentirei di ristampare il tettuccio in acetato per risolvere il problema, visto che il pezzo del kit, per il resto, è veramente ottimo, perciò consiglio di lasciare tutto come sta, tanto la cosa non si nota troppo. Abbastanza semplice la correzione della corda eccessiva dei flap sul dorso alare: basta stuccare la linea di separazione e reinciderla spostata indietro di 3,5 mm. alla radice e di 2 mm. verso l'estremità (vedi anche il disegno).

È meglio incollare gli aerofreni in posizione chiusa perché il dettaglio dei relativi vani è sbagliato. Qualche altro problema da correggere viene da alcuni generatori di vortici in posizione sbagliata sulla deriva e dalla estremità della stessa un po' troppo squadrata. Molto ben fatti gli ugelli di scarico, mentre il carrello ed i relativi vani sono accettabili, anche se un po' semplificati in alcuni punti e quindi suscettibili anch'essi di superdettaglio.

Come si vede gli interventi sono numerosi ma di lieve entità ed alla portata di tutti e possono alzare il kit, già piuttosto buono, ad un livello ancora superiore. Le decals infine sono irreprensibili, stampate benissimo, con buoni colori, stencils compresi.

Concludo augurandomi di essere stato di aiuto con queste note, ma sono consapevole che quanto ho scritto non è certo da considerarsi definitivo; anzi a chiunque avesse informazioni

supplementari sull'argomento sarò ben lieto di prestare attenzione.

COLORE LIFECOLOR FS -33448 ITALIAN TORNADO

Si tratta di un colore acrilico di buona qualità; è consigliabile stenderlo ad aeropenna per ottenere i risultati migliori. Riproduce fedelmente l'FS riportato sull'etichetta, peccato che il giallo sabbia originale sia più prossimo al FS-33594, come già più volte citato... Si potrebbe utilizzare, schiarito un poco, per riprodurre il colore sporco e usurato dall'uso operativo.

DECALS TAUROMODEL "WAR IN THE GULF" - TORNADO AMI - - F-104G AMI - foglio 72-560.

Fortunatamente l'attesa dei modellisti italiani per un foglio di decals dedicato ai nostri velivoli impegnati nella Guerra del Golfo è stata di durata piuttosto breve. Infatti la Tauro-model ci propone questa novità in scala 1/72 che abbiamo ricevuto grazie alla cortesia dell'amico Walter De Paoli.

Il foglio è diviso in due settori, uno per i Tornado di Al Dhafra e l'altro, più esteso del primo, per gli F-104G del 3° Stormo inviati in Turchia; in entrambi i casi le decals sono sufficienti per realizzare un modello, cioè non si rende necessario acquistare altri fogli per procurarsi coccarde o stencils perché qui troviamo tutto

quello che serve, tranne in un caso, come vedremo più avanti. La stampa è veramente molto buona, tanto che alcune delle scritte più piccole sono leggibili con la lente d'ingrandimento, i colori sono ben saturi e centrati ed il film di supporto è sottilissimo; insomma la qualità di realizzazione è senza dubbio elevata e ben superiore a quella delle prime decals Tauromodel.

Detto questo, analizzando meglio la sezione dedicata al Tornado si nota subito che purtroppo i numeri forniti per la deriva sono del nuovo tipo sottile a bassa visibilità, grigi con bordo nero, mentre sappiamo che furono usati quelli degli F-104 S/ASA del 53° Stormo, quindi del tutto differenti come forma, dimensioni e colore. Questi ultimi codici sono rintracciabili in altri fogli Tauromodel (Vedi testo delle note modellistiche, Ndr).

La spiegazione di questa incongruenza è presto detta: i numeri adesivi grigio/neri furono realmente applicati ai primi Tornado ricondizionati per il Golfo, ma prima della effettiva partenza da Gioia del Colle nel settembre '90 sono stati sostituiti dal tipo verniciato con stencil, perché avevano la tendenza a staccarsi, come mi ha spiegato Walter De Paoli, che però non ha potuto tempestivamente modificare i disegni per il foglio di decals.

Anche le piccole cifre per i portelli del carrello anteriori, pur essendo della giusta dimensione, non hanno una forma proprio corretta, come si evince dal confronto con diverse foto, ma questo si nota poco sul modello e si può sorvolare. Proseguendo con questi problemi di numeri, quelli che servirebbero per la matricola completa in fusoliera, sotto gli elevoni, sono troppo grandi; vista la ridottissima altez-



za che dovrebbero avere (0,4 mm. in scala) possiamo pure dimenticarne o eventualmente disegnarli direttamente sul modello con una matita dura (H/2H) e molto appuntita.

Le sei coccarde di tipo ridotto, con centro verde separato, sono un po' più grosse del dovuto: diametro 4,9 mm. invece di 4,1, cioè incremento del 19% che però non disturba eccessivamente.

Continuando troviamo una completa serie di stencils, soprattutto per le superfici inferiori, dato che sopra erano per lo più assenti in quanto riverniciati. A tal proposito c'è da dire che tutte le decals sono riprodotte a colori pieni e che quindi l'offuscamento di coccarde ed altro con il giallo sabbia è giustamente lasciato al modellista perchè è impossibile da ottenere con i normali procedimenti di stampa a colori.

Riguardo alla sezione dedicata agli F-104G del 3° Stormo non c'è molto da dire, se non che è presente tutto il necessario, compresa una nutrita dotazione di stencils; le cifre per i codici di reparto e le matricole questa volta sono OK in tutti i sensi, come pure il resto. Allo stato attuale le informazioni su questi velivoli non permettono di identificarli tutti quanti con precisione, infatti di alcuni non si conosce il numero individuale, la matricola è ignota in tutti i casi e non è ancora dato di sapere se la presenza dei distintivi di stormo sulla deriva è confermata per tutti gli esemplari. Ad ogni modo con quanto si trova nel foglio di decals è possibile fronteggiare quasi tutte le eventualità.

Per concludere qualche parola sulle istruzioni che sono abbastanza informative sebbene un po' caotiche sul posizionamento dei numerosissimi

stencils. Sfortunatamente la buona volontà della Tauromodel, che ha incluso un campione del colore superiore per il Tornado è vanificata dal fatto che la chip è del Giallo Sabbia n. 29 AMI e non del FS-33594 che fu effettivamente usato.

In definitiva si possono considerare queste decals come piuttosto riuscite, pur se una certa affrettata preparazione nella sezione sul Tornado nuoce in parte alla loro utilità.

ALBERTO ZANFI

RINGRAZIAMENTI:

Gli autori desiderano ringraziare:

- **Cap. D'Amico**, Addetto Stampa della III R.A. per la collaborazione prestata.

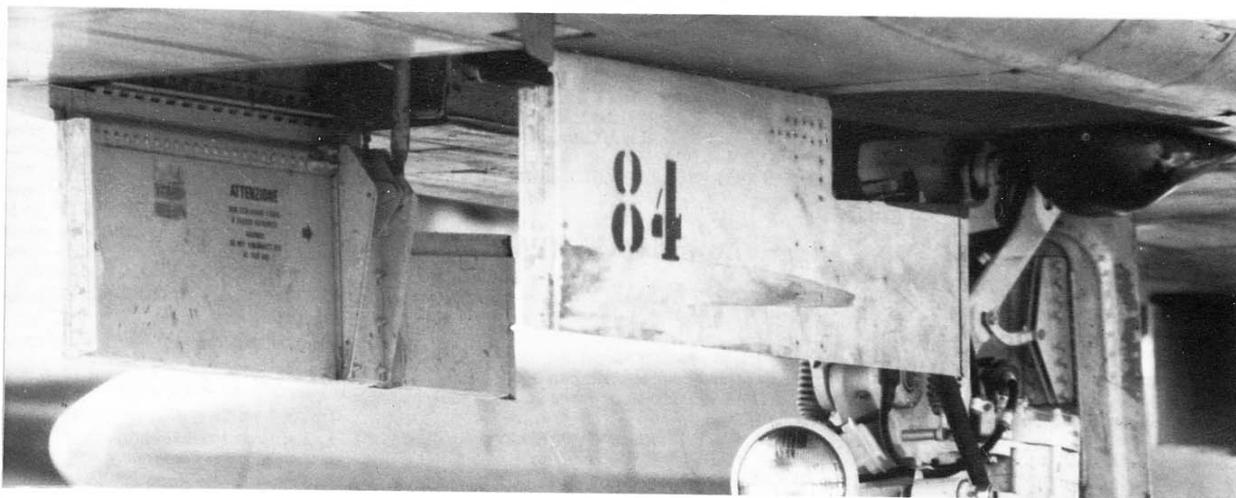
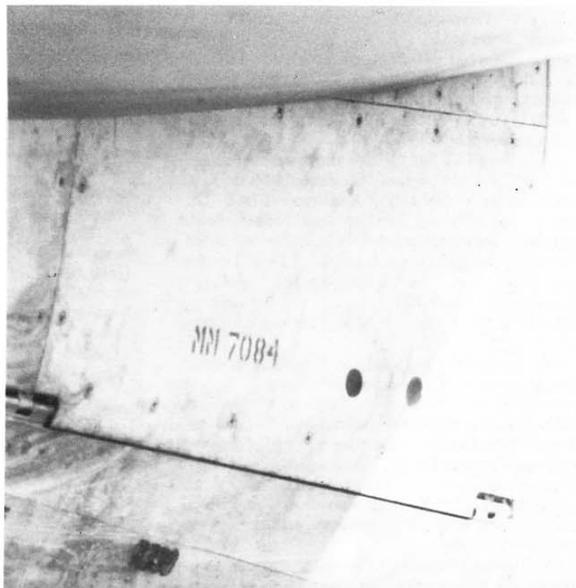
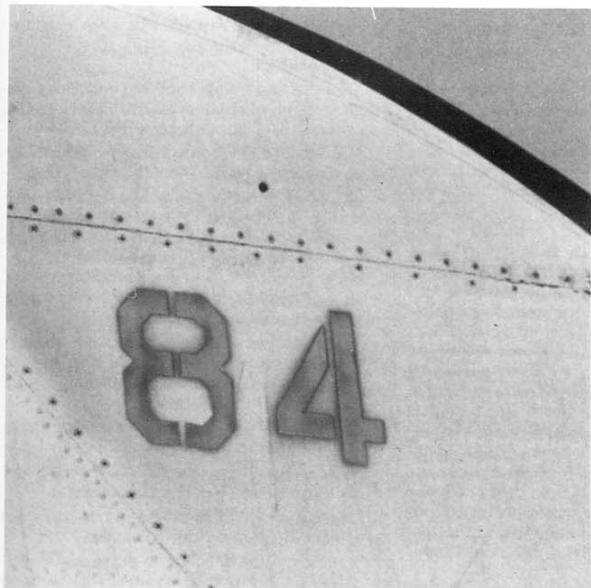
- **Sig.na Serena Fanti** per la collaborazione durante la realizzazione dei disegni.

- **Sig. Walter De Paoli**, titolare della Tauromodel per aver gentilmente fornito il foglio di decals recensito e numerose informazioni e disegni sui Tornado italiani.

Per chiarire forme e posizione dei numeri di M.M. pubblichiamo qui sotto le foto, scattate da Alberto Zanfi a Grosseto il 16/6/91, che ritraggono il Tornado M.M. 7084. In alto a sinistra la sommità della deriva con le due ultime cifre della M.M. dipinta con le mascherine dei codici degli F-104 del 21° Gr. CIO, (Cameri) dell'altezza di 20 cm. e anch'esse velate con una passata di Giallo Sabbia.

In alto a destra particolare della parte posteriore della fusoliera, sotto al piano di coda, dove è localizzata la M.M. completa, in nero con caratteri alti 3 cm.

In basso i portelli del carrello anteriore che riportano all'esterno le ultime due cifre, dipinte in nero e alte 10 cm. Gli stencils sulla faccia interna sono rossi.



I MODELLI DI MEZZI MILITARI ITALIANI (1915-1945)

Negli ultimi tempi stiamo assistendo ad una riscoperta di soggetti italiani nel campo dei modelli di mezzi militari delle due guerre mondiali, ad opera soprattutto di piccole ditte artigianali. A ciò si unisce la recente uscita di alcuni volumi in lingua italiana che arricchiscono la scarsa documentazione presente.

Ci è quindi sembrato utile proporre ai lettori un elenco dei modelli presenti sul mercato, assieme ad un commento sugli esemplari da noi costruiti ed esaminati. Per ogni ditta produttrice si è indicata: la nazionalità, il tipo di produzione, l'elenco dei modelli di cui siamo a conoscenza. Sottolineiamo che i nostri giudizi, necessariamente sintetici, tengono conto del tipo di modello, visto che - per esempio - un vacuformed non può raggiungere la qualità di un kit ad iniezione.

ITALERI (Italia) - Modelli in polistirene a iniezione, scala 1:35.

- Carro armato M13/40 (Vecchio stampo ma modello buono, con sole piccole migliorie da apportare. Notare che si tratta di un mezzo su scafo M41 e non 40). - Semovente da 75/18 (Vale quanto detto per l'M13/40).

TAMIYA (Giappone) - Modelli in polistirene a iniezione, scala 1:35.

- Carro armato M13/40 (Vale quanto detto per l'analogo Italeri). - Semovente da 75/18 (Vale quanto detto per l'analogo Italeri).

F. SCHMIDT - AIR PRESS (Germania) Modelli vacuformed, scala 1:35.

- Autovettura FIAT 508 C (Modello di scarsa fedeltà e qualità). - Camionetta "Sahariana" (Modello di scarsa fedeltà e qualità). - Autocarro FIAT "Dovunque" 35 (Buona qualità ma insufficiente realismo). - Autoblinda AB41 (Qualità e fedeltà sufficienti, con un po' di lavoro). - FIAT "Dovunque" protetto. - FIAT "Dovunque" radio. - Semicingolato FIAT 727.

CRIEL MODEL (Italia) - Modelli in metallo, scala 1:35.

- Carro armato L3/35 (Modello di qualche anno fa, di poca fedeltà). - Carro lanciammine L3/35 (Come il precedente). - Armi della fanteria: cannone da 47/32, fucilone Solothum, mitragliatrice Breda 37 (Come il precedente). - Carro armato L6/40 (Modello di nuova produzione; buona la qualità e il realismo, fatta eccezione per i cingoli errati). - Autoblinda AB41 (Modello di nuova produzione, di buona qualità e realismo, ma con parti gravemente errate, es. le ruote).

AMATI (Italia) Modelli in metallo, scala 1:32.

- Mitragliera Breda 20 mm (Buona qualità ma scarso realismo).

KMR (Spagna) - Modelli in resina, scala 1:35.

- Carro armato L3/35 (Modello di qualità insufficiente). - Carro lanciammine L3/35 - Autoblinda Lancia 1Z.

MODEL KASTEN (Giappone) - Accessori in polistirene a iniezione, scala 1:35.

- Cingoli per carri M40-41-42 (Realizzati in forma maglia per maglia, con risultato ottimo).

FAIRI MODEL (Giappone) - Modelli in resina, scala 1:35.

Conosciamo la probabile esistenza, ma non siamo riusciti a procurarci: - Carro armato L6/40.

ESCI (Italia) - Modelli in polistirene a iniezione, scala 1:72.

- Carro armato M13/40 (Vale quanto detto per l'analogo Italeri). - Semovente da 75/18 (Vale quanto detto per l'analogo Italeri).

AL-BY (Francia) - Modelli in resina, scala 1:72.

- Autovettura FIAT 508 C (Modello di ottima qualità). - Cabina per Breda 61 semicingolato (Conversione).

MILICAST (Gran Bretagna) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Camionetta "Sahariana" (Modello di buona qualità, ma poco fedele all'originale). - Autocarro FIAT 626 (Modello scarso per qualità e realismo).

MODELWARE (Australia) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Trattore TL 37 (Modello discreto ma di scarsa fedeltà) - Autocarro TL 37 (Idem). - Carro C.V.35 (Idem). - Fucilone Solothum (Modello in metallo, discreto). - 7 figurini (idem).

OSTMODELS (Australia) Modelli in resina, scala 1:76. - Carro armato M11/39 (Modello di buona qualità e realismo) - Carro armato L6/40 (Idem). - Semovente da 47/32 su L40 (Idem). - Autocarretta OM 35 (Idem). - Autocarretta OM 36 (Idem). - Autocarro FIAT Dovunque (Idem). - Cannone da 75/25 (Idem). - Cannone da 47/32 (Idem). - Cannone da 75 M15 Skoda (Idem).

WARZONE MODELS (G.B.) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Trattore FIAT-SPA (Modello da wargame, approssimativo).

S+S MODELS (G.B.) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Trattore TL37 mod. 42 (Modello di scarsa qualità).

CROMWELL MODELS (G.B.) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Carro C.V.35 (Modello di scarsa qualità).

DONALD SQUIRE (U.S.A.) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Trattore TL37 (Modello di scarsa qualità). - Autocarro TL37 (Idem). - SPA 43 Sahariana (Idem). - Carro C.V.35 (Idem).

U.S. CASTS (U.S.A.) - Modelli in resina, scala 1:76.

- Autoblindo AB40 (Modello di buona qualità ma con scafo troppo basso). - Autoblindo AB41 (Idem).

- Autocarro Lancia 3Ro (Modello di buona qualità ma con qualche imprecisione). - Autocannone da 90/53 su Lancia 3Ro (Modello di buona qualità ma con piccole imprecisioni e parti mancanti). - Semovente da 90/53 su scafo M41 (Buono per qualità e realismo).

Dall'esame di questo elenco si può notare che il numero dei modelli disponibili è meno ridotto di quanto si pensi comunemente. Tuttavia il livello qualitativo medio è purtroppo molto basso, e si accompagna a un prezzo per lo più elevato. I kit in resina sono talvolta costituiti da materiale un po' vetroso, non facilmente lavorabile.

Desideriamo invitare le ditte produttrici quantomeno ad un maggiore rispetto della fedeltà della riproduzione, in vista di altre realizzazioni o di correzione degli stampi. Naturalmente siamo a loro disposizione per chiarimenti o fornitura di documentazione. Preghiamo inoltre tutti i lettori a conoscenza di modelli non compresi nel nostro esame, di fornire l'elenco alla redazione.

NOTA: Alcune case straniere sono reperibili in Italia o perché regolarmente distribuite (come la KMR tramite la Italsedi di Roma) o perché importate da negozi specializzati. Delle altre forniamo gli indirizzi affinché gli interessati possano richiedere loro catalogo e prezzi: per ottenere ciò si devono allegare francobolli per la risposta o un coupon postale internazionale, acquistabile negli uffici postali (vedi al proposito FLASH n. 1-2-3 del 1989).

* **HOBBYMODELLBAU F. SCHMIDT:** Neustadter Strasse 65 A, 6704 Mutterstadt, Germany.

* **DONALD L. SQUIRE:** 9546 Metro Street, Downey, California 90240-2522 U.S.A.

* **WARZONE MODELS:** S. A. Granger, 1st Annes Square, Lowmoor, Clitheroe, Lancs., BB7 2NN Great Britain.

* **U.S. CASTS:** P.O. Box 3229, Santa Cruz, California 95063 U.S.A. * **MILICAST:** Mr. T. Welsh, NO 7 990 Pollokshaws Road, Glasgow G41 2HA, Scotland (U.K.).

* **S+S MODELS:** 3 Dewar Close, Burnham on Sea, Somone

Mario Pieri IPMS # 1568

Inseriamo altre notizie raccolte presso lo specialista di "resine e plastiche iniettate" (come lui ama definirsi) del Centro di Modena, Armando Rossi:

- **AL-BY** ha pronto il master in 1/35 della AB41 ma non ha ancora commercializzato il kit;

- La **ITALSEDI** produce anche un AS37 in resina, scala 1/35;

Italsedi, Via F. Marchetti 19, 00199 Roma

- **OSTMODELS** ha un contratto con la **CROMWELL MODELS** inglese per la produzione e commercializzazione dei propri kits in Europa;

- La **KMR**, secondo le ultime notizie che sono giunte da Mopicom (distributore francese), sarebbe fallita.

JUNKERS JU 52 "Servizi Aerei Speciali" CON MOTORI PIAGGIO P.X.R. -NOTE-

Le foto da cui è ricavato il disegno sono state pubblicate sul volume di Emiliani, Ghergo e Vigna "Regia Aeronautica, colori e insegne 1935-1943"; dette foto non sono però molto nitide e quindi qualche dubbio potrà sussistere; il kit di base utilizzato è l'Italeri n. 101 (trasporto ed idro).

Si tratta dell'esemplare I-BIZI acquistato dalla compagnia aerea Ala Littoria nel 1935 e successivamente requisito (dopo lo scoppio della guerra) dall'autorità militare ed inquadrato con MM 60410 nel "Nucleo Ala Littoria" dei Servizi Aerei Speciali.

1) Non sembra sia stato applicato lo stemma sabauda;

2) Essendo un aereo civile non aveva la postazione difensiva dorsale che dovrà essere chiusa con plasticard opportunamente sagomato;

3) Due finestrini supplementari dovranno essere ricavati nel pezzo 34-35 (portellone di carico) del kit;

4) Anche osservando altre foto non risulta che gli esemplari civili avessero l'etichetta del generatore, corrispondente al pezzo 104;

5) L'antenna del radiogoniometro deve avere un diametro di circa 7 mm. in scala 1/72;

6) Le capottature, i motori e le relative eliche possono essere ricavate dallo S 81 della Supermodel, adattandoli seguendo i disegni, e tenendo presente che le carenature degli scarichi erano due per il motore centrale mentre era singola e sul fianco esterno della capottatura per entrambi i motori laterali;

7) Le insegne del regime sono posizionate, caso non raro nei trimotori da trasporto, su entrambi i lati del motore centrale e sulla parte esterna dei motori laterali;

8) Le prese d'aria del filtro olio sotto il motore centrale (pezzo 103) sono solo due;

9) Sotto la cabina ci sono i tubi di scarico del motore centrale, parzialmente carenati;

10) Sempre sotto la cabina c'è un'asta (uno sfiatatoio?) senza controventature;

11) Carenatura del carrello principale: nell'Italeri n. 101 non sono presenti, ma sono riuscito a riutilizzare quelle del vecchio kit Airfix;

12) Dalle foto risulta che le insegne alari sono standard su fondo bianco per le superfici inferiori; anche per le superfici superiori dovrebbe essere la stessa cosa, se non altro per analogia con altri tipi di aerei civili mimetizzati nel primo periodo di guerra.

13) Mimetizzazione: sempre per l'analogia sopra citata ritengo che la più probabile sia a macchie sfumate molto fitte ed irregolari di Giallo Mimeticco su fondo Verde Mimeticco per le superfici latero-superiori e Grigio Mimeticco per quelle inferiori; ritengo si possano utilizzare rispettivamente i seguenti colori Humbrol: 81 (HD4), 102 (HI1), 64 (HI5);

14) Rappresentazione schematica del motore Piaggio P.X.R.;

15) La punta del tubo di Pitot è sdoppiata. →

Bibliografia, oltre al libro citato in premessa:

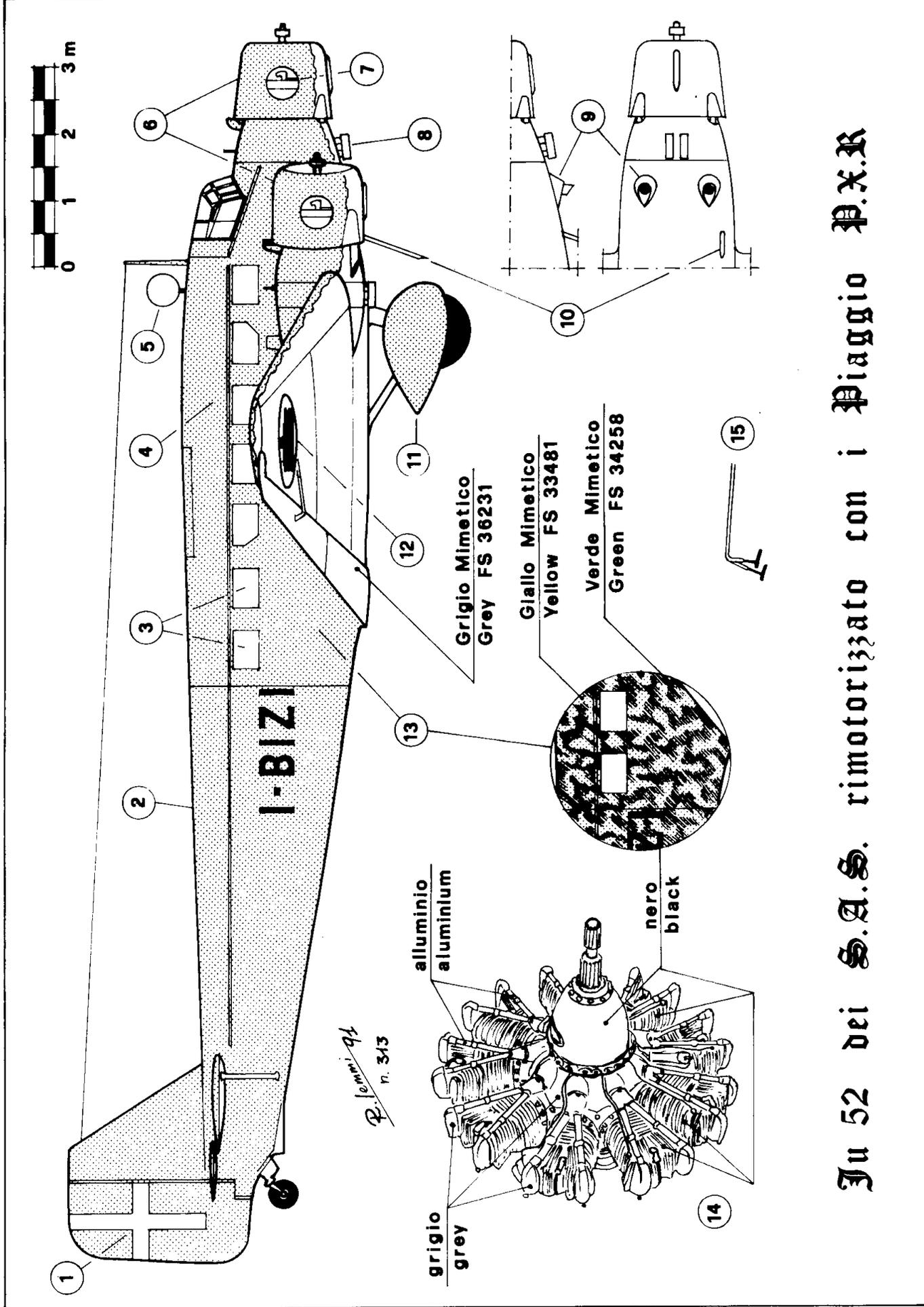
- Dimensione Cielo n. 7, Trasporto -

- La Luftflotte Italiana - Ed. A.I.

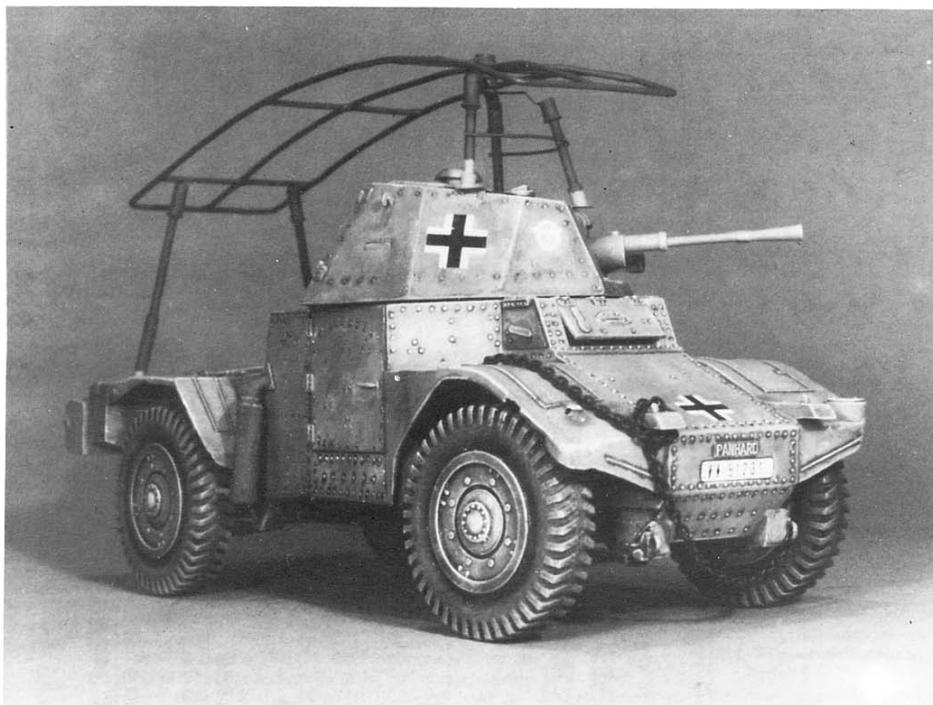
- Storia Modellismo n. D2/1980

- Ju 52 In Action - Squadron Signal.

Iemmi Rudy IPMS # 313



Ju 52 dei S.A.S. rimotorizzato con i Piaggio P.X.R.



L'autoblindo francese Panhard 178 fu uno dei tanti veicoli stranieri usati dall'Esercito Tedesco nella Seconda Guerra Mondiale. E' luogo comune il riferimento ai vari Tigre, Panther, Kuebelwagen trattando della poderosa macchina bellica delle Divisioni Corazzate. Ma accanto a questi prodotti dell'industria del Terzo Reich, centinaia e centinaia furono i veicoli più o meno sconosciuti (dalle motociclette ai pezzi d'artiglieria) usciti da fabbriche straniere. Oltre a ciò, durante le varie campagne vennero impiegati mezzi catturati in gran numero ed inquadrati in piccole e medie formazioni (un classico esempio è il pezzo di artiglieria russo da 7,62 cm. recuperato in centinaia di esemplari e usato anche su cingolati - vedi Marder -). La produzione bellica dei paesi occupati venne sfruttata al punto di equipaggiare intere divisioni esclusivamente con materiale straniero. L'autoblindo Panhard costruita dalla ditta S.A.A.E. PANHARD & LEVASSOR di Parigi subì eguale sorte: 40 esemplari circa vennero dotati di ruote a disco (ferroviarie, NdR) sostituibili in 1/4 d'ora, equipaggiamento radio supplementare con antenna a traliccio e aggregati a treni corazzati o usati come singole Panzerdraisine. Altri 100 veicoli vennero distribuiti a vari reparti, soprattutto di polizia ed usati nella difesa delle retrovie. Un esiguo numero venne dotato del pezzo anticarro da 5 cm. su una sovrastruttura fissa. Le modifiche più largamente apportate furono nei parafranghi, ricavandovi dei vani per carichi esterni, l'eliminazio-

ne della MG coassiale, l'aggiunta di vari cassoni e aste di ingombro, oltre all'antenna a traliccio ove richiesta.

L'esemplare scelto apparteneva alla IV SS POLIZEI PANZERDIVISION impiegata in Grecia nell'inverno 1943/44. Era dotato di antenne a traliccio, cassa di stivaggio posteriore e modifiche minori (come da foto sul volume "Die Guten glaubens waren" a pag. 192).

CENNI STORICI SULLA IV SS POLIZEI DIVISION

La IV Divisione SS, conosciuta come SS Polizei Division o secondo la dicitura originale 4. SS Polizei-Panzer-Grenadierdivision, fu formata nel 1940 da un nucleo di polizia civile. Nei primi anni non era allineata alle altre divisioni di Waffen SS e mantenne perciò l'uniforme della WH con mostrine, spalline, Waffensfarbe ed altri attributi tipici dell'esercito. Nel 1943 diventata effettiva nelle W.SS, anche l'uniforme si adeguò al nuovo corpo di appartenenza, ma in modo graduale, spesso con mescolanze di distintivi, spalline ecc. Un esempio per tutti: sull'uniforme di tre serventi ad una MG compaiono mostrine e spalline della WH, aquila delle SS sul braccio sinistro, e dulcis in fundo sul lato sinistro dell'elmetto l'aquila della polizia in bianco sul fondo nero dello scudetto. Sulla fascia da polso comparve fino alla fine del '42 l'aquila della polizia, successivamente la dicitura "SS-Polizei-Division" in gotico o

"stampatello". Tenendo presente lo spirito di corpo, specialmente nella "vecchia guardia" non è fuori luogo pensare che ciò fosse esternato mantenendo le fasce da polso del primo tipo ove e quando fosse possibile o dipingendo l'insegna sui veicoli.

Il modello da me costruito con l'insegna della polizia dipinta sulla torre, che è un'interpretazione personale di quanto sopra, non ha niente in comune con i veicoli di cui esistono varie foto con targhe della WH appartenenti ad una unità della Feldgendarmarie distaccata presso qualche divisione.

L'impiego di questa divisione, sebbene formata da uomini di razza tedesca (al contrario delle divisioni con un numero alto, ove confluivano volontari ungheresi, fiamminghi, francesi, ecc.) fu di secondo piano. A parte nell'invasione della Russia, con prestazioni mediocri, venne usata quasi esclusivamente in compiti antipartigiani in Grecia e Balcani fino alla resa agli americani, dopo l'ultima difesa di Berlino da parte di alcuni sopravvissuti ai pesanti combattimenti a Danzica e Stettino.

CONSTRUZIONE DELLA PANZERSPÄHWAGEN P 204(f) (AMD) PANHARD MIT 2,5 KANONE UND FUNKAUSRÜSTUNGEN.

TORRE

Il pezzo della canna del cannone da 2,5 cm. va accorcio come da disegno, mentre vanno eliminati i due sostegni triangolari del pezzo. Sui lati dell'apertura della torre vanno

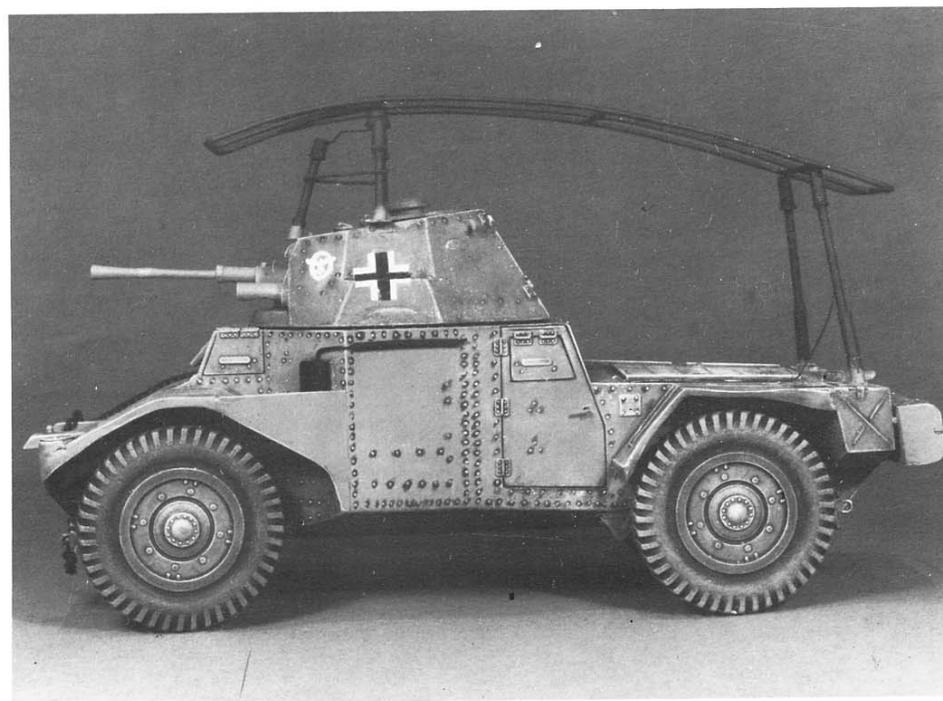
praticati due incavi semicircolari destinati ad ospitare gli spinotti laterali del cannoncino (attenzione all'interno della torre). Tutto ciò è necessario per allineare sullo stesso asse verticale il bordo inferiore interno della base della torre con lo spigolo anteriore del pezzo circolare di maggior diametro, subito prima dell'inizio della canna. Guardando i disegni risulta chiaro (dis. n. 1). Il pezzo della MG coassiale è stato sostituito con un tondino di ottone del diametro di 3 mm. e risagomato. Ho quindi sostituito le cerniere del portello con del foglio di piombo ed aggiunto una maniglia all'interno in previsione di una futura ambientazione con figurini.

SCAFO

Tutti i parafranghi sono stati assottigliati con una fresa ed i bordi laterali sostituiti da plasti-

In questa pagine e nella precedente: tre belle immagini della conversione del kit AL-BY ad iniezione della Panhard 178 realizzata dall'amico Beggiolin.

Particolarmente evidente in tutte e tre le foto è l'enorme antenna montata sul mezzo (principale scopo della conversione), che è stata completamente autocostruita, compresi i relativi supporti, in tondino di ottone. Il modello rappresenta un mezzo appartenuto alla IV SS Polizei Panzerdivision impiegata in Grecia durante l'inverno 1942/1943.



Roberto Beggiolin - Bolzano

Panzerspähwagen p 204 (f) AMSD (Panhard)

TAVOLA Nr.1

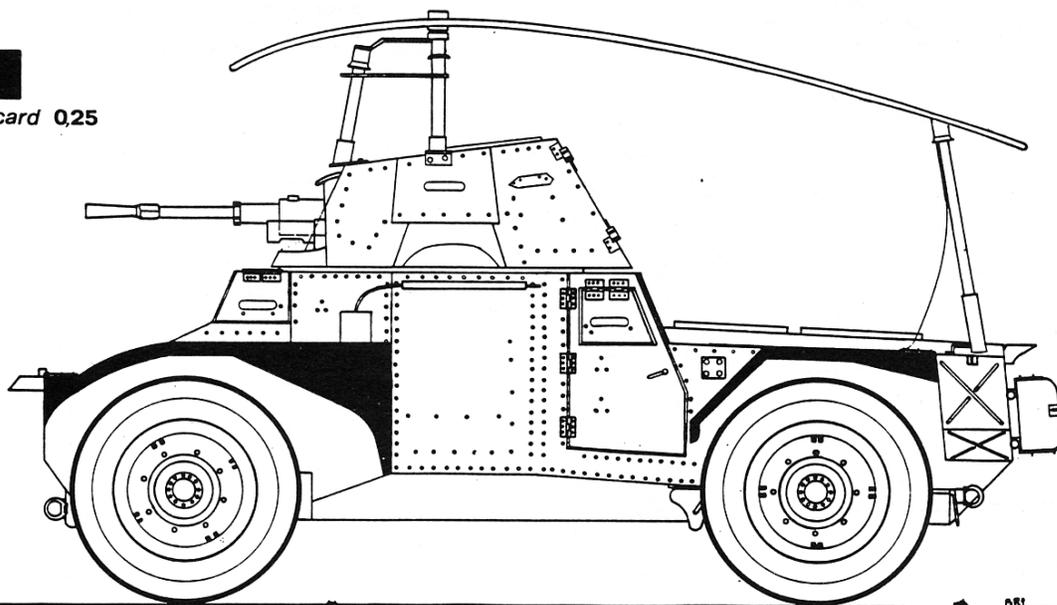
SCALA 1/35

tutte le misure in mm.

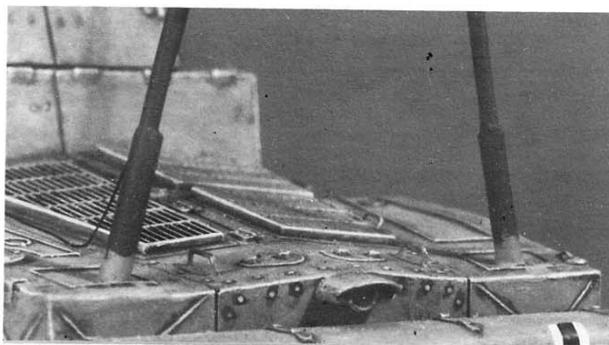


plasticard 0,25

(A)



disegni di beggiolin roberto IPMS bz



card da 0,25 mm.; anteriormente il bordo è stato prolungato fino allo scafo, ricavando un vano per carichi vari, che talvolta veniva chiuso (vedi dis. A). Ho quindi costruito il nuovo cassone posteriore, attacchi e cerniere con plasticard, strip e bulloncini Grandt Line (vedi dis. 2-2bis).

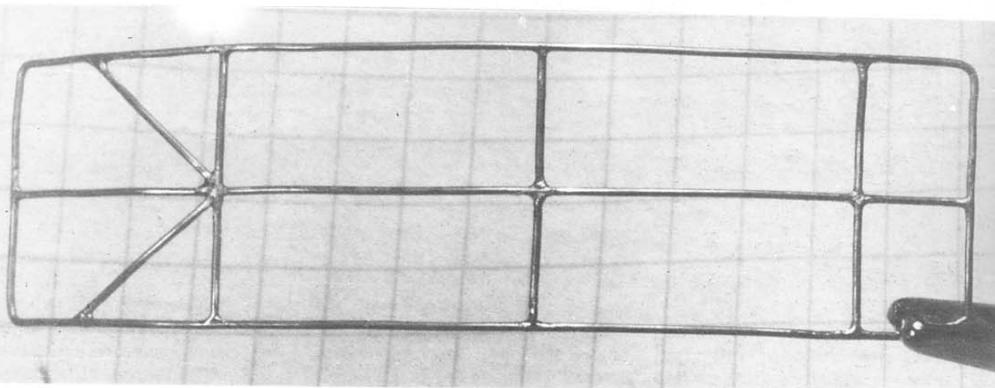
Le maniglie delle porte di accesso, le due laterali vicino alla griglia posteriore e le due sul cofano motore sono di filo d'ottone, mentre le cerniere delle cassette laterali provengono da foglio di piombo con un lucchetto dello Sdkfz 223. La marmitta è rifatta con tondino d'ottone e plasticard (vedi disegno 3).

L'antenna è simile a quella usata sull'autoblindo 232 ma con misure differenti; ho preferito quindi ricostruirla ex-novo, usando prima del tondino di pla-

sticard, scartato per il cattivo realismo e ripiegando poi sull'ottone. Si trattava quasi di una scommessa con me stesso, in quanto non mi era capitato che raramente di saldare. Dopo vari tentativi con l'aiuto di un attrezzo

chiamato terza mano e varie ore di lavoro, il secondo esemplare mi sembrava abbastanza realistico. (vedi dis. 5 e foto).

I supporti dell'antenna sulla torre e posteriormente derivano da parte del bossolo del PAK da



ANTENNA - SOSTEGNI

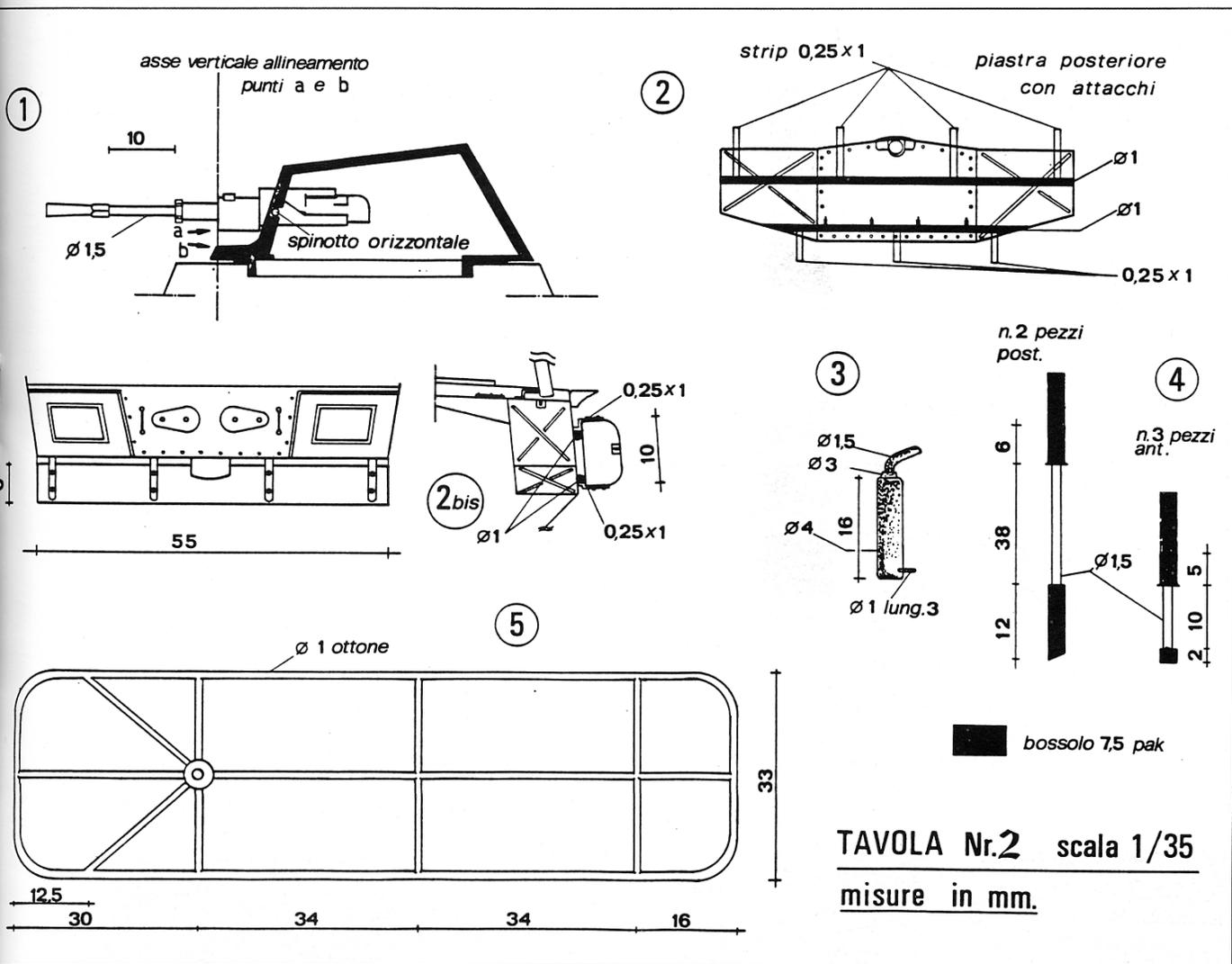


TAVOLA Nr.2 scala 1/35
misure in mm.

7,5 cm. Tamiya e il solito filo d'ottone (vedi dis. 4). Il pezzo a forma di T che permette il movimento della torre è di ottone, plasticard ed un pezzo di recupero dello Sdkfz 232. Sul lato sinistro all'altezza del nuovo vano ho sostituito la piastra imbullonata con un pezzo di plasticard sagomato, aggiunto un cavetto di rame fatto passare in un tubetto di gomma (dal kit 88 Tamiya). Sinceramente non ne conosco la funzione precisa ma

sicuramente riguarda l'apparecchiatura radio.

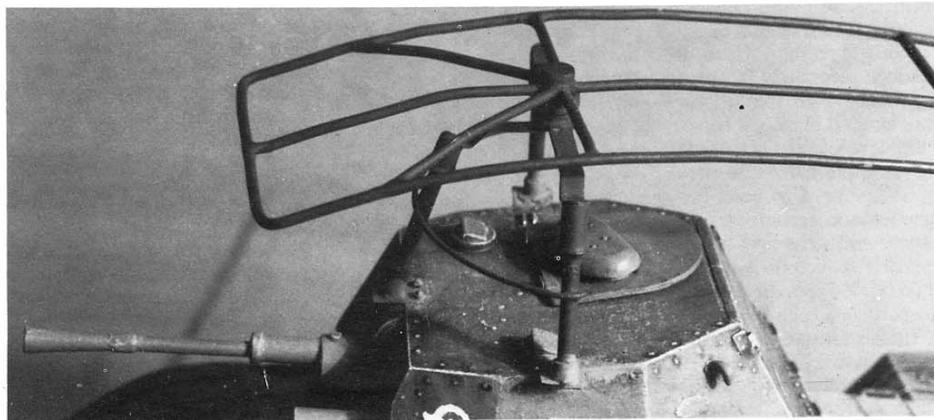
COLORAZIONE

Facendo riferimento alla foto citata prima ho usato su tutto il veicolo il German Overall Sand della Mo-Lak escluso l'antenna e parte dei supporti che sono in Panzer Grey della Lifecolor. Dopo lavaggi con seppia e terra naturale ho ripassato a secco con il colore di base schiarito e con il

sand Model Master. La marmitta è ricoperta di talco mescolato ai colori ruggine e cingolo della Mo-Lak. Ho tralasciato di montare i carichi esterni sempre in previsione di una costruzione successiva eccetto una catena sulla parte anteriore. L'insegna sulla torre è dipinta con china bianca e un pennino, le targhe provengono dal foglio Verlinden mentre le varie croci dal "magazzino" e applicate con prodotti MicroSet e MicroSol. ➔

BIBLIOGRAFIA

Le poche foto reperibili del veicolo le ho trovate su:
 Tank Illustrated n. 16 Operazione Barbarossa
 WaffenArsenal n. s-13 Panzerzuge im Einsatz
 Oltre a:
 Militarfahrzeuge n. 4 Die Gepanzerte Radfahrzeuge
 Militarfahrzeuge n. 12 Beute-Kraftfahrzeuge und Panzer der Deutschen WH
 Osprey n. 34 The Waffen SS Die Guten Glaubens Waren (Storia fotografica della IV SS Div. Pol.)
 Vari volumi e fascicoli di modellismo.



Nella Pagina precedente, in alto: Due viste dei supporti anteriori e posteriori dell'antenna radio, mentre in basso la vediamo realizzata in tondino di ottone del diametro di 1 mm.

A fianco una immagine dall'alto del punto dove l'antenna si unisce al "castello" formato dai tre supporti anteriori sistemati sul cielo della torretta.

Ha Inizio La

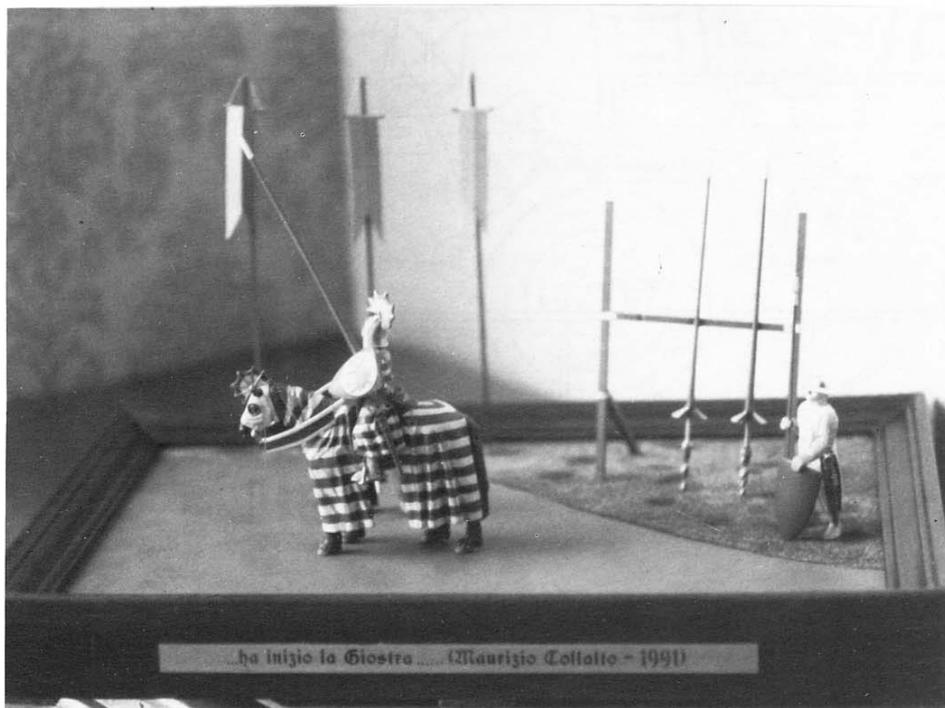
Maurizio Collalto, Centro di Conegliano

La scenetta riproduce un momento di svago/competizione che era in uso nel 1380, la Giostra, che consisteva in uno scontro tra cavalieri con la lancia. La competizione non era "all'ultimo sangue" ma serviva sia a divertire i "Signori" che a valutare l'abilità dei cavalieri; spesso dopo tali scontri si svolgevano gare di arcieri e giocolieri, che terminavano entro le mura del castello con musica e danze.

I figurini sono in lega di piombo scala 54 mm. della ditta Friulmodellismo.

Il fante che porge la lancia al cavaliere, originariamente è rappresentato in posizione d'arresto con scudo a terra e sorretto dalla mano sinistra, mentre la destra sorregge la lancia. Dovendo porgere la lancia da giostra è necessario modificare entrambi gli arti superiori. La prima operazione consiste nel troncarsi il perno interno del braccio, altrimenti non si potrebbe incollare il braccio in posizione diversa da quella originaria; con un seghetto si provvede alla rifinitura. Adesso si opera esternamente: il braccio destro si tagli all'altezza del gomito e si apre di 60 gradi, si stucca e si carteggia ricreando con le limette le pieghe della "cotta". La mano è chiusa nell'atto di stringere la lancia, quindi la si deve aprire; è sufficiente sforzarla con una pinzetta e stuccare e carteggiare la parte interna. Si dà una vernice omogenea di fondo e successivamente si provvede a verniciare la parte di colore grigio/argento.

Il braccio sinistro non richiede modifiche essendo già in posizione stesa, bisogna invece ruotare il polso di 3 gradi per permettere di impugnare la parte finale della lancia da giostra; si taglia col seghetto e si riposiziona con la nuova inclinazione, un po' di stucco e un'adeguata carteggiatura e tutto torna normale. Anche qui si dà una vernice di fondo omogenea e successivamente si provvede a verniciare la parte di colore grigio/argento. E' bene ricordare che siamo ai primi del 1300, di conseguenza il guar-



daroba del soldato, come quello della plebe, era limitato ad uno o due vestiti e l'uso quotidiano del sapone era sconosciuto e ne consegue una notevole sporcizia. Questo ci obbliga a sporcare convenientemente la veste: si stende prima una vernice di fondo (meglio chiara) poi si procede a colorare la cotta "maglia metallica" che si portava sotto la veste ed era di colore grigio argento, che si ottiene mescolando questi due colori; la veste variava di colorazione secondo la "Casata" di appartenenza ed i colori più comuni erano il bianco, il rosso, ed il blu. Il soldato ha la veste di colore rosso internamente e bianco esternamente. Una volta ben asciutto il fondo stendere un velo di bianco, evidenziare poi le pieghe con dell'acquerello nero, che essendo liquido sporcherà anche le altre parti; una volta ben asciutto si stende ancora un velo di bianco, quindi si carteggia delicatamente: si otterranno così sia l'evidenziazione delle pieghe

della veste che un po' di sporco generale e anche una leggera granulazione della parte, rendendo più simile al vero la veste, che doveva essere di tessuto grezzo. Per la parte interna si procede dando il rosso e poi passando le pieghe con del rosso più scuro (mescolato al nero). Il viso è color carne e gli occhi si creano con una punta bianco ed un puntino nero ottenuto appoggiando la punta del rapidograph n. 01. Per rifinire il tutto è bene spruzzare del fissante opaco trasparente. Le ultime parti da verniciare sono il pomolo ed il paramano della spada e l'elmo; questi sono lucidi e si verniciano color acciaio. Ricordarsi che la guaina della spada è rossa e l'impugnatura è ricoperta in cuoio.

IL FANTE a guardia delle lance non necessita di modifiche e anche l'assemblaggio non presenta particolari difficoltà. E' importante dare gli stessi colori del precedente perchè entrambi

appartengono alla stessa "Casata" e di conseguenza hanno la stessa divisa.

Anche la procedura per la colorazione non varia. Lo scudo era in legno scuro: basta mescolare del marrone col nero fino ad ottenere la giusta tonalità, la tracolla e le cinghie per l'impugnatura sono in cuoio rosso. La lancia ha l'asta in legno colore medio, quindi poco meno scuro del precedente. Colorate le parti si dà il fissante opaco trasparente e tutto ultimato si coloreranno la punta della lancia, il pomolo ed il paramano della spada e l'elmo color acciaio.

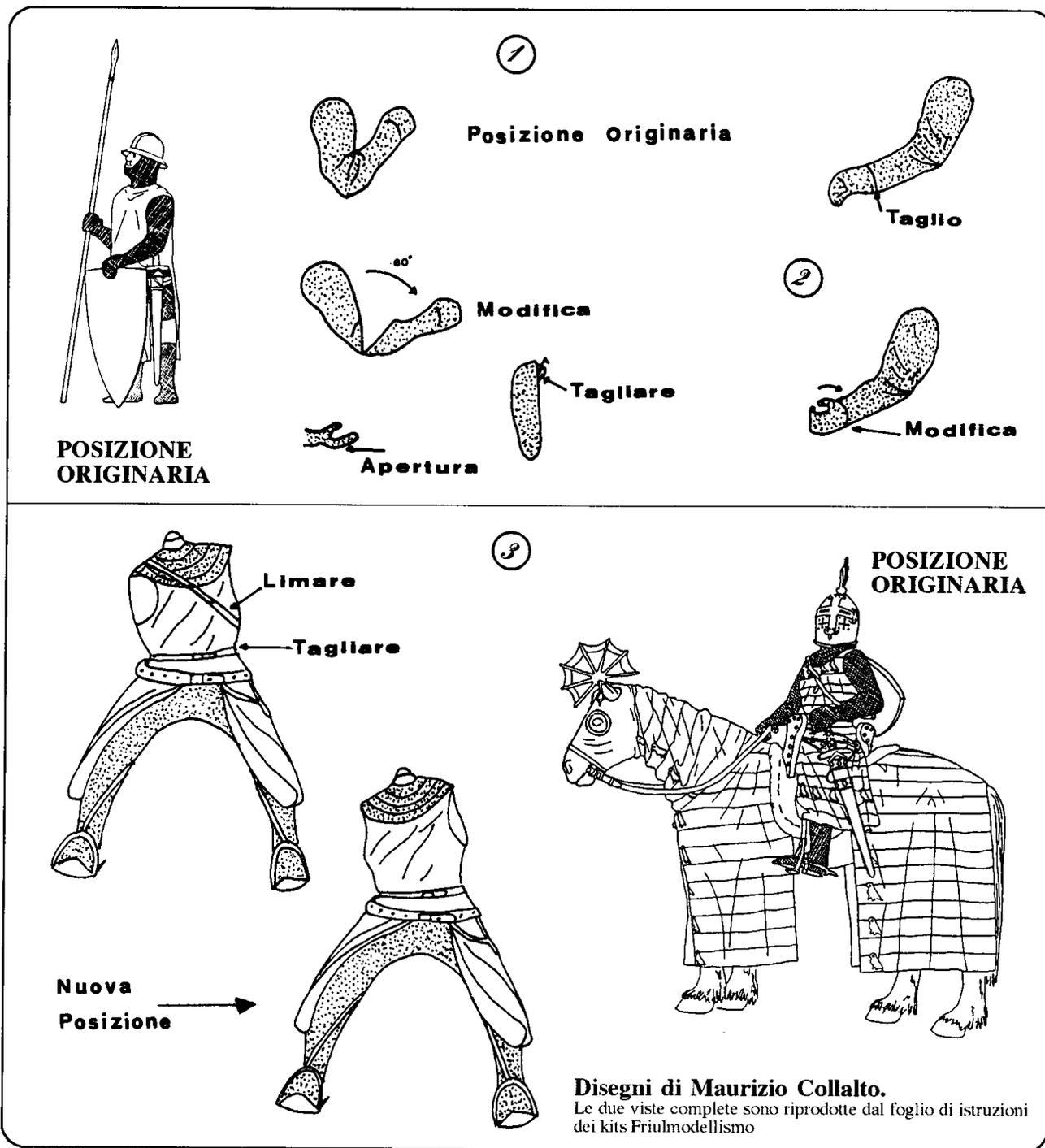
IL CAVALIERE ED IL CAVALLO

Nella scenetta il cavaliere sta prendendo la lancia che gli viene portata dal fante che è alla sua destra. Essendo il figurino col busto ruotato verso sinistra, con lo scudo a tracolla, necessita di varie modifiche; mentre il cavallo non presenta particolari difficoltà di

Giostra...

Veneto (Tv).

assemblaggio. Suggestisco di verificare i punti di unione dove si rende necessario coprire con dello stucco le piccole fessure presenti; una carteggiata rifinisce il lavoro. Anche qui suggestisco di dare un colore di fondo e successivamente i colori che sono: il rosso nel sottodrappe e una serie di righe orizzontali di colore bianco e blu alternate per l'esterno del drappe, mentre il cavallo è di colore marrone. Il marrone va scurito con del nero e quindi si procede alla colorazione del cavallo, mentre gli zoccolo sono di colore analogo ma più chiaro; una volta asciutto si colora l'in-



terno del drappo di rosso e poi si ritoccano le pieghe, scurendo il colore con poco nero e si lascia asciugare. La colorazione della parte esterna del drappo è più complessa: infatti si deve delimitare ogni striscia di colore con del nastro adesivo per evitare sbavature, si colorano prima le strisce blu e successivamente si pone a protezione il nastro isolante e si colorano le strisce bianche. Si passa poi alla colorazione della sella che è blu con le protezioni anteriore e posteriore rosse. Anche il pennacchio del cavallo, a forma di ventaglio ha la parte interna bianca ed esterna blu, mentre le aste di sostegno sono oro, come il morso che regge le briglie. Le ombreggiature si devono fare scurendo con del nero i colori (bianco e blu). Ricordarsi di spruzzare il fissante opaco trasparente a lavoro ultimato, tenendo conto che le parti lucide (oro) si verniciano dopo questa operazione. Gli occhi si ottengono sempre con il bianco e l'iride con la punta del rapidograph.

IL CAVALIERE

La prima operazione da farsi è tagliare il busto appena sopra la cintura e procedere alla limatura della cinghia che sorregge lo scudo, facendo attenzione a mantenere le pieghe della veste e della cotta intatte. Si provvede in seguito a chiudere il foro nella schiena con dello stucco e una volta asciutto si carteggia sia il foro che il lavoro precedente. Si riposiziona il busto, ruotato verso destra e s'incolla, poi si stucca e prima con le limette e poi con la carta vetrata si maschera l'operazione facendo attenzione a

ricreare le pieghe della veste. Adesso si dà un'occhiata al cavaliere montato a cavallo per verificare se è in posizione corretta poi si passa alla colorazione. Anche qui si dà una vernice omogenea di fondo e una volta asciutto si provvede a dare gli stessi colori dati al cavallo, rossa la parte interna della veste e a righe alternate bianche e blu la parte esterna; le ombreggiature si ottengono mescolando col nero i colori bianco, rosso e blu. Rosse sono anche la cintura e l'impugnatura, le fibbie delle staffe. La cotta è sempre di colore grigio/argento, di tale colore si verniciano le gambe ed il girocollo - ovviamente sotto la veste vi era la corazza che riparava il petto e la schiena, ma questa non è visibile. Il braccio sinistro non richiede modifiche, quindi si colora come sopra e si ripone perchè gli si deve poi applicare lo scudo. Il braccio destro lo si deve posizionare steso nell'atto di prendere la lancia, quindi necessita di essere aperto di 2 gradi, stuccato, limato e carteggiato. Si può quindi incollarlo, tenendolo leggermente aperto verso l'esterno. Ora si può passare allo scudo, che come abbiamo detto in precedenza, nel kit è posizionato sulla schiena del cavaliere. Quindi si deve modificare la parte interna eliminando il perno che si incastrava nella schiena del cavaliere da un lato, ed il moncherino della cinghia dall'altro, passando prima con le limette e poi con carta abrasiva. La stessa operazione si deve fare con i ganci di sostegno al centro; dopo aver dato la solita mano di vernice di fondo si colora di rosso interna-

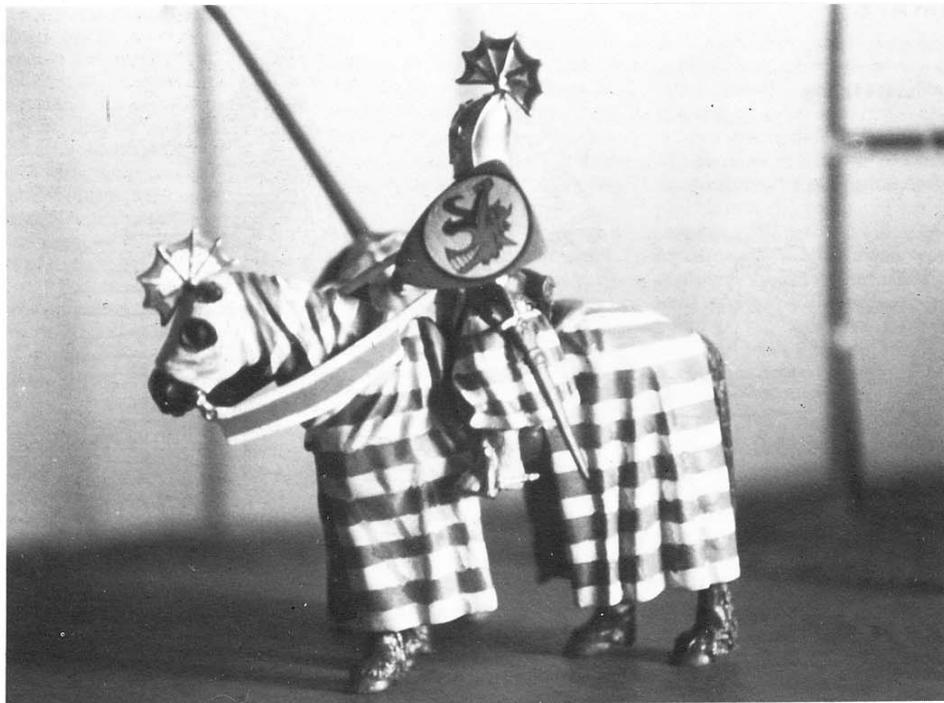
mente e blu esternamente. Poi si può applicare una decal con la testa di un drago o altro soggetto adatto (recuperata da quelle degli aerei). Asciutto il tutto si incolla al braccio sinistro e si creano le cinghie attorno al braccio e al polso, con strisce di carta colorata in rosso da un millimetro di altezza e si incollano in posizione. S'incolla il braccio nella posizione originaria e si crea la cinghia di uguale altezza e colore e la si fa passare dalla schiena al torace incollandone le estremità allo scudo (dietro-davanti); molti non sanno che questa cinghia serviva a mantenere fermo lo scudo perchè la mano impugnava le redini e di conseguenza non poteva tenere anche lo scudo che senza sostegno avrebbe infastidito il cavaliere. Adesso si dà il fissante opaco trasparente una volta asciutto si colorano le parti lucide; di colore oro sono gli speroni, le staffe, il pomolo ed il paramano della spada. L'ultima operazione è il montaggio e la colorazione dell'elmo. Prima si colora il pennacchio a forma di ventaglio bianco internamente e blu esternamente; si dà il fissante opaco trasparente e si passa ai colori lucidi: oro le aste di sostegno del pennacchio ed il frontale a forma di croce della visiera, mentre argentato l'elmo. Una volta asciutto lo si incolla ricordando di inclinarlo verso destra.

LE LANCE sono sempre in lega di piombo e si presentano divise in tre parti: l'asta con l'impugnatura, il disco di protezione ed il bilanciante. Il colore va adeguato a quello del cavaliere, quindi l'asta è rossa, l'impugna-

tura grigio/argento, il disco di protezione bianco e blu ed il bilanciante con l'attacco in oro ed il resto a strisce bianche e blu. Il procedimento sia nei colori che nel fissante è lo stesso seguito precedentemente; chiaramente le altre due lance si colorano diversamente, l'importante è considerare che l'asta è in legno ed il puntale in ferro, ma senza punta acuminata essendo uno scontro non all'ultimo sangue (i puntali delle lance variavano di forma e dimensioni secondo gli scopi e la zona d'impiego). Al fante che porge la lancia al cavaliere è sufficiente infilare il bilanciante nella mano sinistra ed incollare il disco al palmo della mano destra e la lancia è fissata.

LA RASTRELLIERA era una struttura di legno che aveva lo scopo di sorreggere le lance che venivano portate ai cavalieri quando questi si alternavano negli scontri. Alla costruzione si prestano i listelli già squadri solitamente utilizzati per la costruzione dei velieri lignei. Lo spessore è di mm. 3x3, si tagliano due listelli da cm. 10 come supporti laterali ed uno da cm. 7 come supporto orizzontale, mentre altri due da cm. 4 fungeranno da sostegni posteriori, tagliandoli da un lato ad un'inclinazione di 40 gradi ed incollati ai sostegni laterali. Incollare poi il supporto orizzontale ad un'altezza di cm. 6 ed eseguire tre piccole scanalature che permettevano di inserire le aste delle lance; nei punti d'unione dei listelli incollare delle striscette di carta color argento su cui si fanno dei punti più scuri a raffigurare i chiodi. Queste striscette raffigurano i rinforzi in ferro a sostegno dell'unione delle assi. Anche le aste delle bandiere sono sempre dei listelli in legno dello spessore di mm. 2x2 e alte cm. 15; si scanala leggermente la sommità e s'incolla del filo da cucire colore marrone che poi va legato ad un tondino da mm. 06 su cui s'incollano le bandiere che sono in plastica (ricavate da piatti da picnic) e colorate verticalmente di due colori. A questo punto non ci resta che creare la base su cui raffigurare la scenetta; si prende un piano in legno con spessore 2 cm. e con dimensioni cm. 20x30. Si crea un'area con dell'erba ed un'altra con terra (la terra si ottiene con l'apposito colore, mentre l'erba si può creare con materiale di varia natura, sia sintetico che naturale). Completate le operazioni di finitura si inseriscono i soggetti forando il piano nei punti in cui vanno posizionati e provvedendo ad incollarlo con attenzione.

Si ottiene così una scena con un buon effetto visivo ed una valida somiglianza al reale. ➤



BRONCO

Il North American OV-10

Livio Gonella, Ostia

Nel 1964 per venire incontro alle esigenze di un aereo per la lotta anti-guerriglia, il Bureau of Naval Weapons indisse un concorso per la progettazione di un velivolo destinato all'aviazione navale (U.S. Navy) ed a quella dei Marines (Marines Corps). Tra le richieste quella più rilevante era la possibilità di decollare ed atterrare in uno spazio compreso fra i 60 ed i 120 mt.. Fra i sei progetti presentati due emersero quello della North American Rockwell e quello della Convair. Alla prima ditta venne trasmesso un primo ordine per 7 prototipi e un successivo per 16 velivoli di preserie. La prima consegna iniziò

il 03 aprile 1967 quando 7 Y OV-10A furono consegnati alla base di Patuxent River seguiti da altri 10. Dalle prove emerse la necessità di allungare le ali di 2,97 mt. ed aumentare la potenza specifica. Il primo aereo con queste modifiche uscì dagli stabilimenti il 30 giugno 1967. Per far capire le particolari caratteristiche del velivolo e la bontà della progettazione è sufficiente dire che il primo "Bronco" (Cavallo Selvaggio) arrivato in Vietnam era "combat ready" ed eseguiva il primo volo operativo dopo 5 ore dallo scarico dalla nave. Del "Bronco" sono state costruite alcune varianti e forse la più interessante sotto l'aspetto

modellistico è la versione da destinare al traino bersagli dotata di un turbogetto General Electric J85 montato sopra l'ala con un notevole incremento delle caratteristiche di volo.

Il Bronco è il capostipite di una nuova specialità, il COIN (Counter insurgency - contro guerriglia) e cioè operare in appoggio alle truppe di terra dove i velocissimi caccia bombardieri a reazione non possono operare con sufficiente precisione. Un altro ruolo di primo piano che il Bronco svolge egregiamente sono le operazioni FAC (Forward Air Controller) ovvero Controlleri aerei avanzati cioè riconoscendo le posizioni del nemico le

segnalano alle proprie truppe, inoltre dirigono il fuoco delle proprie artiglierie e gli attacchi dei propri caccia bombardieri, individuando per essi gli obiettivi. Data la versatilità di impiego del velivolo, la fusoliera centrale può assumere diverse configurazioni: ricognizione fotografica, lancio paracadutisti, ambulanza, lancia bengala, traino bersagli, sorveglianza ed anche l'installazione di un cannone senza rinculo da 106mm. Due mensole contenenti 4 mitragliere da 7,62 mm. ed un pilone centrale offrono svariate possibilità di carico sganciabile. Sono presenti anche due punti fissi per piloni sotto le ali.

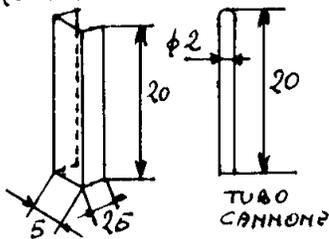
Descrizione del modello.

La confezione si presenta graficamente attraente ma all'interno il modello, anche ad un esame superficiale, non si preannuncia fra i più completi e facili. Sulla parte anteriore troviamo una fotografia di un velivolo dell'USAF dalla quale si possono rilevare particolari utili al miglioramento del modello specie se rifinito con tale livrea. Sul retro una fotografia delle tre viste del modello ultimato. Il foglio delle istruzioni è semplice e completato da una foto del veli-

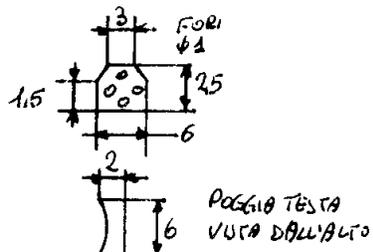


RUOTA CANNONE

DIS. 1
SEGGIOLINO



TUFO CANNONE

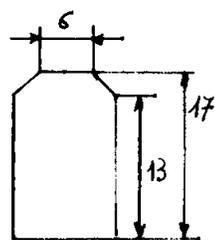


FORI $\phi 2$

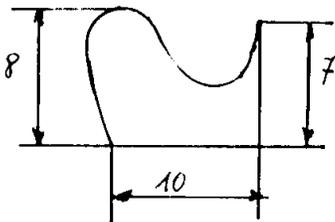
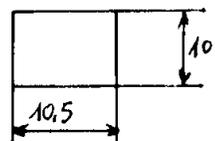
POGGIO TESTA
VISTA DALL'ALTO

VISTA
LATERALE

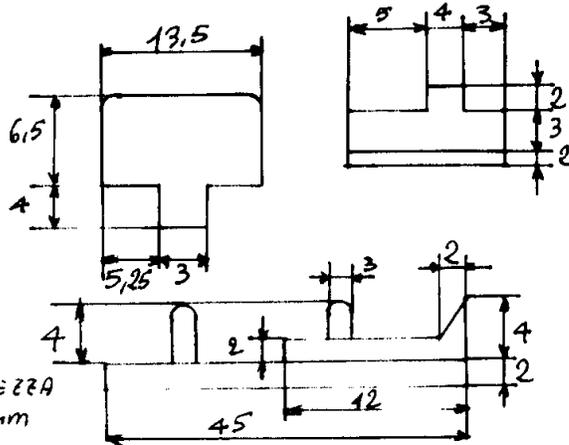
SCIENALE



BASE
SEGGIOLINO



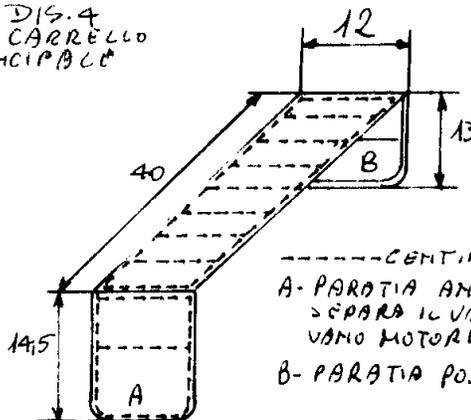
DIS. 2/3
PANNELLI STRUMENTI
CONSOLLE



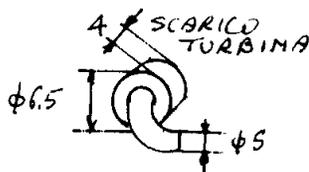
LARGHEZZA
2mm

CONSOLLE DESTRA
SIMISTRA UGUALE SENZA LE
MANETTE

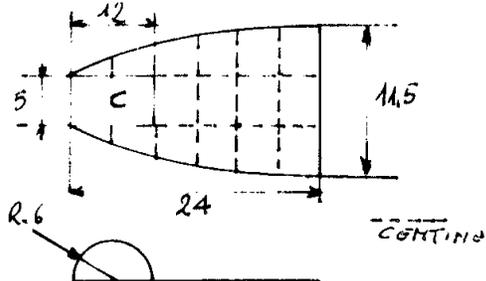
DIS. 4
VANO CARRELLO
PRINCIPALE



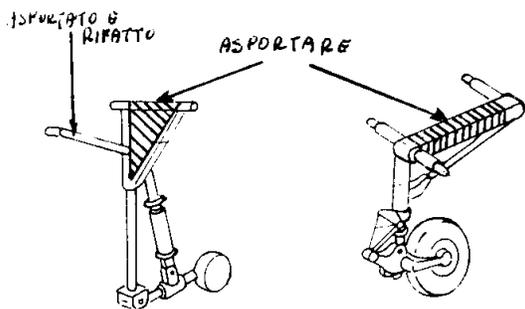
---CENTING
A- PAROTIA ANTERIORE
SEPARA IL VANO DAL
VANO MOTORE
B- PAROTIA POSTERIORE



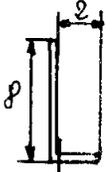
DIS. 5
VANO CARRELLO
ANTERIORE



DIS. 6
CARRELLO ANTERIORE
E PRINCIPALE



DIS. 7
SCALETTA
RETRATTILE

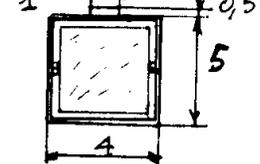


DIS. 8
PILOTE
CENTRALE



DI 8 BILIBLORI
4x2

DIS. 9
COLLIMATORE



ITALY
GONELLA
LIVIO
1900
I.P.M.S.
ROMA

DISAGNI NON IN SCALA - LE MISURE SONO ESPRESSE IN MILLIMETRI



volò e una del modello. Il foglio delle decal offre due versioni: quella dell'USAF e quella dei MARINES (da me realizzata), esse si presentano opache e nitide anche se in numero piuttosto ridotto. Mancano completamente gli stencils ad esclusione di quelli da posizionare sulle pale delle eliche. Viene offerta la decal del pannello degli strumenti del pilota di dimensioni esatte e sufficientemente fedele. Sono presenti solo due triangolini DANGER EJECTION SEAT, come daltronde si può notare sulla fotografia della scatola. Passiamo al modello. Le stampe si presentano senza ritiri di rilievo ma con alcune sbavature. Alcuni pezzi presentano i fori degli estrattori che ho provveduto a riempire con stucco MOLAK miscelato a colla in tubetto per migliorarne l'adesione. Tutto il modello presenta una rivettatura di tipo ferroviario. Ad esclusione delle ali, sulle quali il lavoro è stato più leggero, l'ho eliminata completamente con varie passate di carta abrasiva da carrozziere partendo da una grana 320 fino ad una 800. Questa operazione è stata eseguita tenendo i pezzi immersi nell'acqua.

Al termine ho inciso alcune pannellature sulla fusoliera con incisore e, come guida, una mascherina in metallo da designatore. Per ridare l'aspetto originale alla plastica ho passato una mano di pasta abrasiva per automobile con un panno di cotone. Come ultima operazione una lavata con acqua, sapone e spazzolino per unghie per togliere i residui. Ora inizia il lavoro più impegnativo:

l'abitacolo ed i vani dei carrelli. Alquanto approssimativo il primo, completamente inesistenti i secondi. Per quanto riguarda l'abitacolo, ha le due mensole laterali da rifare essendo presenti solo quelle del pilota. Viene fornito un seggiolino eiettabile insoddisfacente, impreciso e spoglio ma utile per rilevare le misure necessarie all'auto-costruzione. Il pilota è da buttare, le cloche non ci sono. Avendo il velivolo una finestratura molto ampia, e quella fornita nel kit, sufficientemente limpida, il lavoro per particolareggiare il tutto è molto. Quindi con le misure del seggiolino del modello e i disegni della monografia ALIREPORT pag.11 e AEREI MODELLI-SMO nr.4/1981 pag.16 ho costruito i due seggiolini (dis.1). L'imbottitura è fatta con stucco a due componenti MILLIPUT posizionato con una punta di cacciavite ricoperta con stoffa. Il tutto arricchito con cinghie, tubature varie, sulla parte sinistra la maniglia di regolazione del seggiolino. Sul lato destro il tubo per ossigeno, fatto avvolgendo su di un filo di rame del diametro di 0,5mm un altro filo di rame di 0,15mm fissandolo con colla cianoacrilica. A fissaggio avvenuto ho dipinto con una mano di cementite ed una di nero semi-lucido e drybrushing argento. Sul lato sinistro del poggiatesta la maniglia di espulsione nera e gialla ed una a forma triangolare al centro del seggiolino in mezzo alle gambe del pilota. Ho messo anche la spina di sicurezza con la fettuccia con la scritta "REMOVE BEFORE FLIGHT".

Passiamo alla costruzione dei pannelli degli strumenti e delle consolle. Le misure sono quelle riportate nel dis.2. Su entrambe le documentazioni sopra citate vengono riportati i disegni delle strumentazioni per le due versioni. Ho proceduto in questo modo. Ho eliminato dai pezzi 1 e 2 (le semi-fusoliere) la superficie dove andrebbe posizionata la decal ed ho assottigliato di molto la palpebra che copre il pannello. Su di un pezzo di plasticard da 0,5mm ho disegnato i contorni dei pannelli del pilota e dell'osservatore e gli strumenti e con il minitrapano a bassa velocità con punte del diametro opportuno ho forato i pannelli. Dopo una pulita ai bordi dei fori ho incollato sul retro due pezzi di plasticard della stessa forma. Sul pannello dell'osservatore ho incollato tanti tondini quanti sono gli strumenti e da essi ho fatto partire dei fili di rame molto sottile. Occorre anche fare la palpebra che lo ricopre. Sui pannelli bisogna aggiungere dei piccoli pezzetti di sprue stirato per riprodurre i vari pomelli che permettono la regolazione degli strumenti. La colorazione è grigio gabbiano scuro FS 36231 HUMBROL 140 con gli strumenti in nero e le tacche in bianco opaco dipinte con un pennino e colore molto diluito. Per simulare il vetro ho messo una goccia di vernice trasparente ludica. Alcune gocce di colore verde, blu, giallo e rosso per riprodurre le spie. Le consolle laterali sono fatte con plasticard da 2x2mm lunghe 12mm; su quella di sinistra ho incollato due pezzi di plasticard sagomati come in

dis.3 riproducenti le scatole delle manette riprodotte incollando delle striscioline molto sottili alla cui sommità ho fissato due pezzetti di plastica arrotondati con una gocciolina di colla.

I vari interruttori sono fatti con lo sprue stirato. Le cloche sono quelle dell'MB.326 ESCI. Nella parte interna dei pezzi nr.1 e 2 in corrispondenza dell'abitacolo ho riprodotto la centinatura con strisce di plasticard da 0,4x0,4mm ad una distanza di circa 5mm. Con del cartoncino ho cercato la forma più giusta della paratia che divide l'abitacolo dal vano di carico. Appena trovata l'ho trasferita su un pezzo di plasticard e quindi incollata al pezzo nr.26. Tra il seggiolino dell'osservatore e la paratia ho incollato delle scatolette per simulare l'avionica ed alcuni cavi. Tutti gli interni dell'abitacolo sono in grigio gabbiano scuro FS 36231. Ora arriviamo ai vani carrelli. Nonostante abbia fatto una ricerca in tal senso, non ho trovato nulla ad esclusione di un disegno in trasparenza della turbina a pag.18 della monografia ALIREPORT che aiuta alla costruzione e al posizionamento dello scarico della turbina stessa. Ho lavorato di fantasia. Cominciamo con il vano carello principale (dis.4). Con del plasticard da 0,75mm ho costruito le paratie ed il soffitto. Per simulare le centine ho incollato dei pezzetti di plasticard di dimensioni 0,4x0,4mm ad una distanza di 5mm l'uno dall'altro. Stessa cosa al centro delle paratie e sul bordo. Ho arricchito il tutto con tubicini di vario diametro, bombole e valvole costruiti



con pezzi di plastica. Nella parte interna dei pezzi che compongono le gondole motore e le travi 3A, 3B, 4A, 4B in corrispondenza delle centine del soffitto del vano ho incollato le medesime striscioline da 0,4x0,4mm. Ho riprodotto la parte finale della turbina con il relativo tubo di scarico.

Prima di posizionare sui pezzi 3B e 4A i due scarichi esterni forniti dal modello, ho provveduto a forarli con il mini-trapano ed una fresa tonda. Per il vano del carrello anteriore ho prolungato col plasticard da 0,75mm il pezzo nr.26 nella forma e dimensioni del dis.5. La feritoia contraddistinta dalla lettera "C" e' il vano della ruota. Nella parte superiore del prolungamento ho incollato due semi-cerchi di 6mm di raggio e ricoperti con plasticard da 0,2mm di spessore. Anche in questo vano ho riprodotto la centinatura con le stesse misure dei vani principali. I portelli, ad esclusione del lato da incollare, li ho smussati a 45 e poi fissati al loro posto eccetto i pezzi nr.29 e 30 che andranno posizionati a modello ultimato. Purtroppo non ho trovato documentazione che mostrasse questi particolari. Suppongo che la faccia interna dei portelli abbia delle avvallature ma per non sbagliare li ho lasciati come da scatola. Per tutti gli interni ho usato il bianco lucido Tamiya e colori vari, nero rosso giallo per i cavi ed accessori. Con un pennellino fine ho scurito gli angoli interni della centinatura per creare un effetto di profondità e di usura usando il nero a tempera facilmente asportabile in

caso di eccessi con un batuffolino di cotone imbevuto d'acqua. Anche i carrelli hanno subito delle modifiche. Al carrello anteriore pezzo nr.12 ho asportato la parte tratteggiata del dis.6. Medesimo lavoro per i carrelli principali. Ho asportato la parte tratteggiata formando un "V". Ho fissato il cavo dei freni e l'anello d'ormeggio. Ho rifatto il braccio di forza poiche' su uno dei carrelli era mancante gia' da scatola. Anche i carrelli li ho verniciati in bianco lucido Tamiya. Il lavoro di miglione e' terminato e non resta che unire tutti i pezzi che compongono le gondole motore e le travi. Ad incollaggio avvenuto ho posizionato i pezzi nr.13 modificati come indichero' piu' avanti. Questi pezzi necessitano, dopo il loro fissaggio, di un lavoro di stuccatura, limatura ed il rifacimento delle incisioni della pannellatura in quanto leggermente errata. E' da precisare che questi pezzi riproducono la presa d'aria del motore nella versione prototipi, successivamente cambiata e sdoppiata.

Ho preferito lasciarla cosi' come' anche se necessita di un assottigliamento. Eliche. La soluzione scelta dalla ditta non e' delle migliori. L'unico vantaggio e' che le pale si possono assottigliare agevolmente senza il pericolo di romperle. In fase di fissaggio alle ogive possono prendere delle posizioni strane infatti nel mio caso si sono spostate in avanti. Ho corretto il difetto immergendo il tutto in acqua calda e raddrizzandole piano piano. Per facilitare la colorazione del modello ho preferito

apportare alle ogive la seguente modifica: ho eliminato il perno sui due pezzi nr.18, ho riempito la cavita' con stucco Milliput e ad essiccazione avvenuta ho creato il foro per ospitare i nuovi perni del diametro di 3mm che posizionati sui due pezzi nr.13, in modo tale da permetterne la rotazione ma non la fuori-uscita, tramite una lamella di plasticard incollata all'interno dei pezzi nr.13. Così facendo il montaggio delle eliche puo' avvenire al termine della colorazione sia delle stesse che del velivolo. Prima di chiudere la fusoliera ho forato sul pezzo nr.2 i vani dei predellini chiudendoli all'interno con pezzetti di plasticard molto sottili e con altri leggermente piu' spessi ho ricostruito i predellini estratti. Con del tondino EVER GREEN del diametro di 0,9mm ho costruito la scaletta retrattile dis.7. Dopo alcune prove a secco ho posizionato l'abitacolo il carrello anteriore e ho chiuso la fusoliera. Sul muso dov'e' presente il faro ho praticato un foro del diametro di 3mm e poi ho inserito un tondino. A incollaggio avvenuto ho pareggiato il profilo e con una fresa ha praticato l'incavo del faro. A colorazione ultimata andra' colorato in argento e quindi riempito con il liquido per riprodurre i trasparenti.

Le istruzioni indicano di fissare un peso di 15g. nel muso per non far sedere il modello sulla coda. Auto-costruendo il vano del carrello anteriore lo spazio a disposizione diminuisce di molto quindi ho inserito dei piombini da pesca nello spazio che si viene a formare tra il vano del carrello

principale e il pezzo nr.13 fermando il tutto con stucco per vetri. Ovviamente questa operazione va fatta prima di unire le travi all'ala. I pezzi che compongono le mensole per le armi necessitano di un po' di stucco. Ho preferito non mettere le canne delle mitragliere molto brutte e poco realistiche. Ai quattro piloni per i carichi di caduta ho aggiunto i bilancieri costruiti con lamierino e chiodini da modellismo navale accorciati e fissati con colla cianoacrilica. A questo punto si possono unire tutti i vari componenti come indicato nella fase 6 delle istruzioni. Durante questa fase del montaggio si potra' constatare che alcune parti non combaciano perfettamente ed in modo particolare l'unione tra l'ala la fusoliera e le travi e quindi con stucco Milliput ed una spatola da dentista ho chiuso le fessure poi con l'aiuto di un panno inumidito d'acqua ho tolto l'eccesso e nel medesimo tempo si liscia la stuccatura. Questa tecnica permette di ottenere un lavoro pulito e soprattutto evita l'uso di lime e carta abrasiva in zone difficili da raggiungere. Terminato il lavoro di stuccatura e relativa lisciatura ho incollato il pilone centrale autocostituito secondo le misure del dis.8, mancante nel kit. Anche su questo particolare ho aggiunto i bilancieri. Il serbatoio ventrale e' cannibalizzato da uno Skyhawk 1/48 Esci accorciato di 2,5cm tagliandolo al centro. I due tronconi li ho chiusi con un disco di plasticard per facilitare l'unione. Nel troncone anteriore ho messo altri piombini e stucco per vetri per

non rischiare di vedere il modello seduto nonostante i pesi già inseriti. Sulle travi, subito dietro il bordo di uscita dell'ala spostato verso la destra vanno posizionati due protuberanze da dove partono due antenne a frusta. Sotto l'equilibratore spostato leggermente verso destra ho incollato un pezzetto di plasticard forato dove al termine del modello verrà fissata l'antenna a filo che parte dalla fusoliera e fatta con un sottilissimo filo da pesca. Giunti a questo punto rimangono da fissare i trasparenti pezzi O, P, Q. Visto il lavoro svolto per dettagliare l'interno ho deciso che almeno due dei quattro sportelli d'accesso (pezzi P e Q) fossero aperti e più precisamente l'anteriore destro e il posteriore sinistro. Così facendo si vede sia il posto di pilotaggio anteriore che il posto dell'osservatore. Per tagliare i pezzi prima ho messo più strati di nastro da carrozziere lungo la linea di taglio e poi con una lama molto affilata piano piano ho inciso. Separati i pezzi ho dato una leggera passata di lima per correggere l'inevitabile frastagliatura del taglio. Nella parte interna dei pezzi ottenuti ho messo dei quadratini di plastica dove andranno poi fissati i martinetti e le molle di ritenzione dei portelli stessi. Al parabrezza (pezzo N) va fissato il collimatore che è da autocostruire (dis.9). A fianco del collimatore vanno posizionati gli specchietti retrovisori che ho autocostruito col plasticard. Il colore degli interni dei trasparenti è il grigio gabbiano scuro FS 36231. Terminata la loro lavorazione li ho mascherati esternamente con il nastro MA-

GIC della 3M poi li ho incollati. Gli sportelli che andranno aperti li ho fissati con una buona dose di MASKOL. Davanti al parabrezza di circa 3mm e spostato verso destra rispetto alla mezzeria del velivolo ho praticato un piccolo foro dove ho inserito un pezzetto di filo di rame che servirà da supporto per il tergicristallo in fotoincisione. Rimangono da mascherare i carrelli e i vani e si può passare alla colorazione. Dopo una bella lavata con alcool ho steso una prima mano di grigio gabbiano scuro solo sulla parte dei trasparenti per correggere eventuali imperfezioni della colorazione interna fatta a pennello. Successivamente ho steso su tutto il velivolo compreso il serbatoio ventrale il grigio gabbiano chiaro FS 36440 HUMBROL USN5. A colore ben asciutto ho mascherato l'ala per dare il bianco opaco lungo il bordo d'entrata. Qui ho seguito alla lettera le istruzioni di colorazione anche perché dalla documentazione emerge che non esisteva una direttiva esatta per quanto riguarda questa particolare colorazione della versione dei Marines. A volte si vedevano velivoli con tutta l'ala in bianco altri con solo una fascia sul bordo anteriore. Questa colorazione è specifica per le operazioni FAC. Prima di dare il FIELD GREEN FS 34097 HUMBROL USM1 ho mascherato con nastro 3M la separazione netta dei colori (punti di giunzione nella parte inferiore dell'ala e dell'equilibratore con la fusoliera e le travi) mentre lungo la fusoliera e le travi ho sfumato con l'aerografo. Le eliche sono in: ogive nero opaco, pale in FS

34097 con estremità in bianco e rosso. Terminata la verniciatura ho passato il lucido HUMBROL GLOSS COTE quindi ho posizionato le decal e per rendere la finitura delle decal uguale a quella del velivolo una successiva mano di lucido e per terminare l'opaco HUMBROL MATT COTE. Non rimane che togliere delicatamente le mascherature dei trasparenti fissare gli sportelli dei vani carrelli trattati separatamente (pezzi 29 e 30), il serbatoio ventrale e posizionare gli sportelli dell'abitacolo aperti dopo aver costruito i martinetti e le molle con filo di rame sguainato parzialmente i primi e con filo arrotolato le seconde. Ai carrelli ho fissato le spine di sicurezza con la scritta "REMOVE BEFORE FLIGHT". Ultima operazione le luci. Con sprue trasparente portato al diametro giusto si costruiscono le due luci rosse sopra e sotto il velivolo. Il colore che ho usato è il rosso trasparente lucido della Tamiya. Alle estremità dell'ala sempre con dello sprue lavorato a mo' di goccia ho posizionato le ultime due luci verde a destra rossa a sinistra. Il verde è sempre il verde trasparente lucido della Tamiya.

Tecnica Fotografica.

La tecnica da me usata per le fotografie è forse la più semplice e prevede l'utilizzo di attrezzature non particolarmente sofisticate e a portata di qualsiasi foto amatore. Mi sono servito di una macchina fotografica Olympus OM1 manuale con obiettivo 50mm., di un duplicatore di foca-

le, di un cavalletto e di un cavo di prolunga per lo scatto. Il duplicatore di focale, dall'esperienza fatta, risulta un ottimo strumento in questo tipo di fotografia molto simile alla macro. Le foto le ho scattate in una bella giornata di sole ma all'ombra quindi con molta luminosità diffusa. Ho chiuso il diaframma il più possibile (valore 22) per la massima profondità di campo e in base a questo ho regolato la velocità di scatto che generalmente era di 1/8 - 1/16 di secondo. Da qui nasce la necessità del cavalletto e del cavo di prolunga per lo scatto. Per le inquadrature ognuno può scegliere quella che più preferisce. Forse l'unica accortezza è di posizionare la macchina fotografica all'altezza del soggetto, anche un po' più in basso, come se si stesse fotografando un velivolo vero. Lo sfondo non è altro che uno scorcio della pineta dietro casa che ho fotografato sempre con un obiettivo 50mm e ingrandito su formato 60 x 40.

Bibliografia Utilizzata:

Aerei Modellismo nr.4/1981
Aerei nr.2/1982
Scale Aircraft Modelling nr.5/6; nr.8/9
Notiziario I.P.M.S./U.S.A. Quarterly nr.10/2-3
Aviazione oggi - profili ALIREPORT - monografia Scheda modellistica Aerei Modellismo (viene riportata tutta la bibliografia esistente).



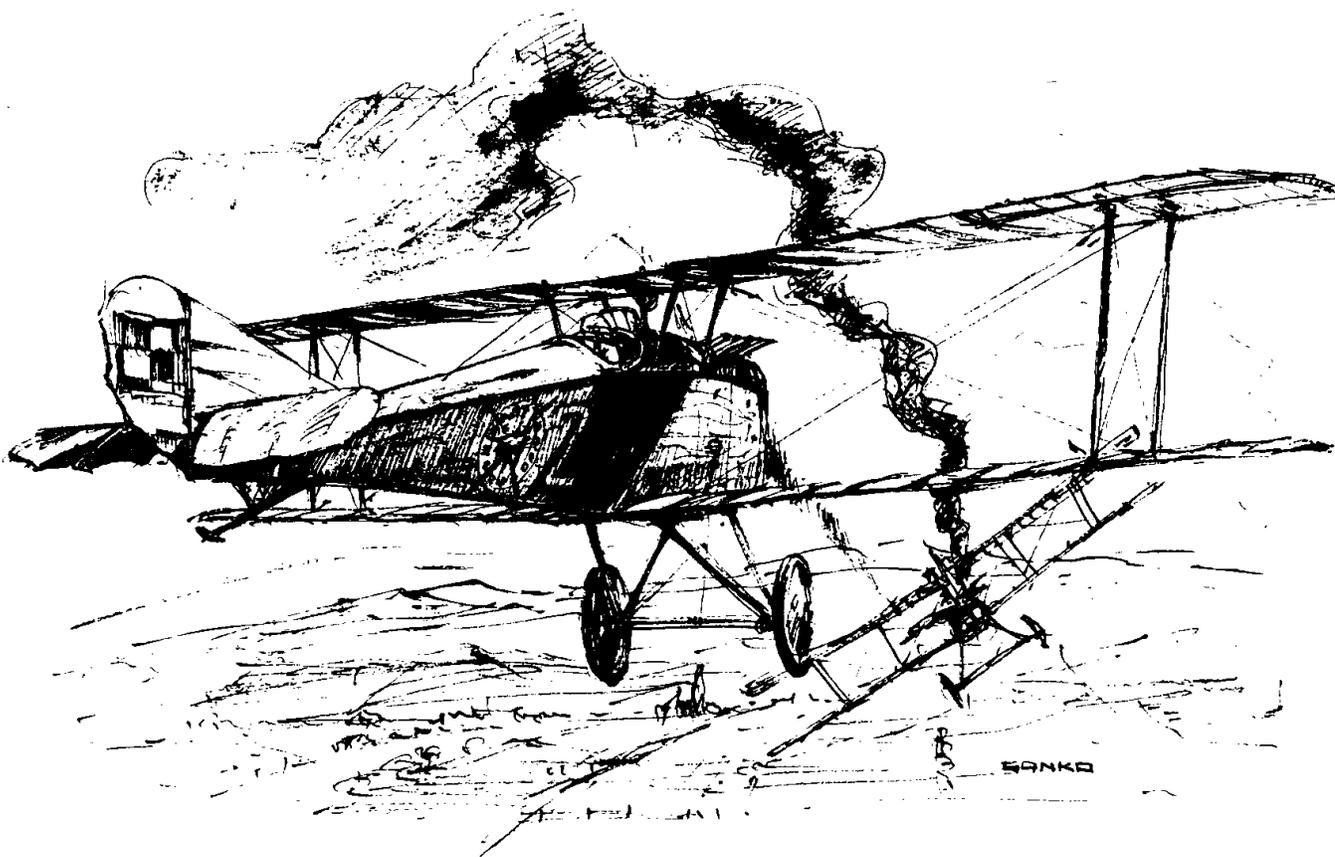
Nuovi aerei per la BUNDESLUFTWAFFE: MiG-29 Fulcrum-A

Gli avvenimenti che hanno trasformato il volto geopolitico dell'Europa negli ultimi due anni hanno avuto ripercussioni anche sul piano aeronautico; con la dissoluzione della Repubblica Democratica di Germania (DDR) la Repubblica Federale si è trovata a disporre anche dei materiali in carico alle forze armate dei "cugini dell'est". La punta di diamante dell'aeronautica era costituita dai MiG-29 acquistati da pochissimi anni in Unione Sovietica. Dopo l'unificazione 4 Fulcrum sono stati valutati a fondo presso il centro sperimentale della Luftwaffe (WTD-61) presso la base di Manching. Si trattava di due esemplari monoposto (reimmatricolati 29+20 e 29+21) e due biposto (29+22 e 29+25). Le prove hanno dato esito ampiamente favorevole e lo stato maggiore tedesco ha deciso di utilizzare tutti i caccia MiG, precedentemente appartenuti allo Jagdfliegergeschwader 3 "Wladimir Komarow". Si tratta di 20 monoposto (da 29+01 a 29+21, il 29+13 non è stato assegnato) e 4 biposto (da 29+22 a 29+25).

li aerei hanno per ora mantenuto lo schema mimetico originario, le uniche modifiche sono la sostituzione delle insegne della NVA con le croci Luftwaffe, l'eliminazione dei codici rossi dipinti sul lato esterno dei condotti delle prese d'aria (cancellati con una mano di vernice azzurra, mentre tutte le parti circostanti sono state lasciate nel grigio dello schema) sostituiti dai codici. Da notare che i codici NVA sono stati conservati alla sommità delle derive, in caratteri bianchi molto piccoli (ad esempio l'esemplare 29+21 è l'ex 786 come si vede chiaramente nella foto alla pagina seguente). Le due fotografie di Fulcrum-A nelle nuove insegne Bundesluftwaffe ritraggono i due esemplari valutati a Manching. Le foto sono state scattate nel Novembre 1990. L'esemplare nei vecchi marchi dell'aviazione della DDR è stato fotografato nel Giugno 1990 nella base di Holzdorf. Ringraziamo Gerhard Lang per averci inviato, tramite l'amico Fabrizio Arletti, le foto che qui vedete pubblicate.







L'ANSALDO BALILLA

Nell'Aeronautica Polacca

W. Sankowski - Polonia

Nel 1919 la Polonia acquistò in Italia 35 velivoli Ansaldo A.1 Balilla, che vennero tutti consegnati ad eccezione di uno. Essi entrarono in servizio, tra l'altro, nel 7 Eskadrze Mysliwskiej (7° Gruppo Caccia) "Kosciusko", reparto che acquisì una certa notorietà nel corso della guerra russo-polacca; nell'estate del 1920 infatti, i piloti del 7 EM si specializzarono in voli d'assalto contro la cavalleria russa. Il 7 EM e l'analogo equipaggiato 18 EM (18° Gruppo Caccia) divennero rispettivamente 121 e 122 EM inquadrati nel 1 Pulku Lotniczego (1° Reggimento d'Aviazione), altri reparti equipaggiati con i Balilla furono i Gruppi di Addestramento ed altre unità per l'addestramento al tiro ed al bombardamento. Nonostante le intense operazioni belliche aves-

sero messo in evidenza diversi difetti del velivolo, in particolare per ciò che riguardava il propulsore, la Polonia aveva acquisito anche una licenza di costruzione per il Balilla e già nel febbraio 1920 era iniziata la produzione locale. Il primo aereo di costruzione polacca uscì dallo Stabilimento "Zakłady Mechaniczne Palge i Laskiewicz" di Lublino e venne provato in volo nel luglio del 1921; questo collaudo si concluse però tragicamente a causa di una bravata del pilota. I velivoli costruiti su licenza erano però più pesanti e presentavano difetti di costruzione rispetto agli esemplari originali italiani; a causa di frequenti avarie al motore ed incidenti derivanti da cedimenti alari persero lavità diversi piloti. La produzione in Polonia continuò fino al 1924, con la realizzazione di una sessantina di velivoli, ed i Balilla furono utiliz-

zati dall'Aeronautica Polacca fino al 1926.

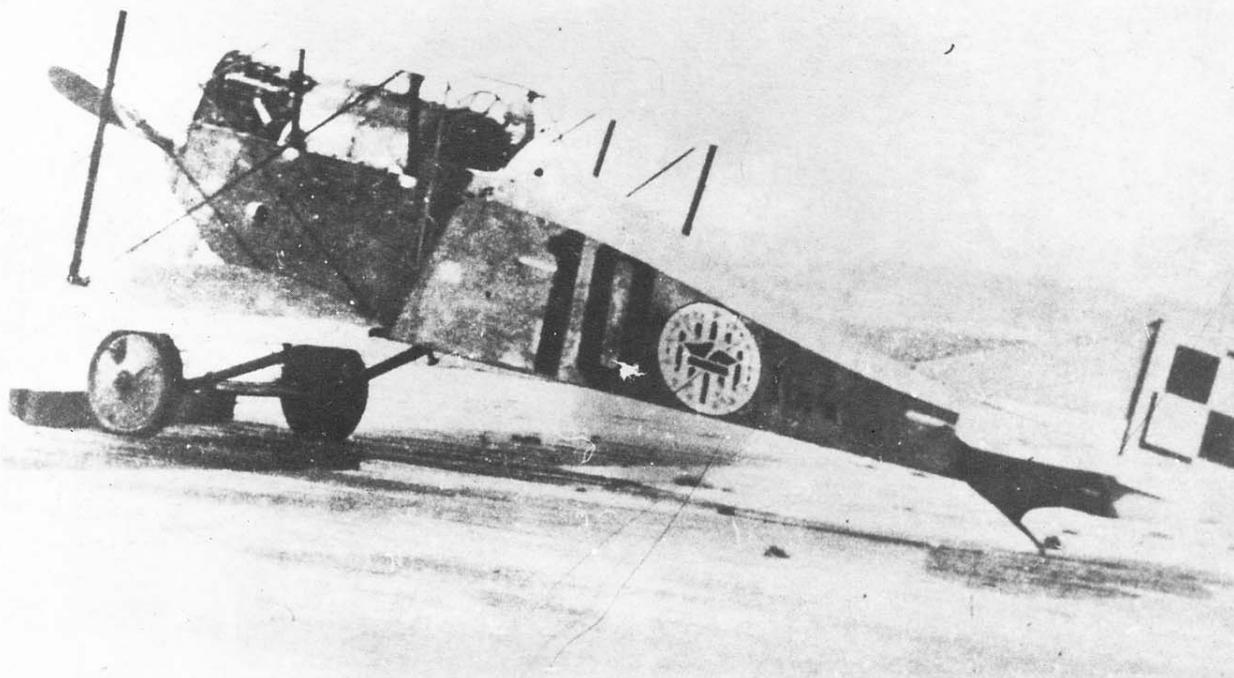
Un ringraziamento particolare alla Sig.ra Jadwiga Rudnicka Tagliavini per l'aiuto prestato con l'opera di traduzione e ad Aldo Zanfi per le ricerche aggiuntive.

Nella pagina seguente, in alto: Un Ansaldo A.1 Balilla di produzione Polacca, costruito nello Stabilimento "Zakłady Mechaniczne Palge i Laskiewicz" di Lublino, ripreso nel 1921 con le insegne del Gruppo Caccia "Kosciusko", reparto inquadrato nel 1° Reggimento d'Aviazione. Inizialmente noto come 7° Gruppo Caccia, questa unità divenne 121° Gruppo con lo spostamento da Lwow a Varsavia. Questo velivolo, utilizzato probabilmente dai comandanti dell'unità, inizialmente il Capitano Pilota Wladislaw Konopka e dei il

Tenente pilota Jerzy Weber, porta sui fianchi della fusoliera il numero tattico 1 in bianco, l'insegna di reparto (vedi dis. 2) ed una striscia tricolore (nell'ordine blu, bianco e rosso, procedendo verso coda), con sottili bordi esterni in bianco. Il numero tattico 1 (ma in nero) è ripetuto sull'estradosso dell'ala superiore, analogamente all'aereo illustrato nel Profilo 1: a differenza di questo, però, il numero è posizionato maggiormente verso il centro e risulta leggibile sempre secondo la direzione di volo. (via Aldo Zanfi, IPMS-Modena)

Nella pagina seguente, in basso: Un Balilla di costruzione polacca, fotografato sull'aeroporto di Mokotow, vicino a Varsavia, nella prima metà degli anni '20. Il numero tattico 3 sul fianco della fusoliera è bianco, ed è seguito dall'insegna di reparto (121° Gruppo Caccia "Kosciusko") e da una striscia bicolore (rosso e bianco, con quest'ultimo verso coda). (via Aldo Zanfi IPMS-Modena)





In Alto:
Ansaldo A.1 Balilla, numero di matricola 16.4, numero tattico 10, appartenente al 7° Gruppo Caccia "Kosciuszko" e pilotato da A. Senkowski; aeroporto di Lewandowa, presso Lwow, verso la metà del 1920.

PROFILI DI COLORAZIONE

NOTE GENERALI:

Gli Ansaldo A.1 Balilla che prestarono servizio nell'Aeronautica Polacca non erano verniciati, per cui la fusoliera rimaneva nel colore del rivestimento in legno (ad eccezione dei pannelli della capottatura motore, in alluminio lucidato, e della struttura del pattino di coda), mentre le ali ed i piani di coda erano in tela naturale. Le insegne di nazionalità erano presenti in sei posizioni, sull'estradosso dell'ala superiore, sull'intradosso di quella inferiore e sui lati del timone di direzione; erano costituite dalla "scacchiera" polacca nei colori nazionali bianco e rosso, di forma quadrata e con bordo pure in bianco e rosso. Sui lati della fusoliera compariva usualmente

una numerazione in caratteri bianchi o neri (numero tattico e/o numero di matricola) ed eventualmente l'insegna di reparto o uno stemma personale del pilota del velivolo. Verso la fine della carriera operativa, la numerazione venne sostituita da un altro tipo di sigla alfanumerica, in caratteri bianchi.

1) Ansaldo A.1 Balilla, numero di matricola 16.8, numero tattico 1, sull'aeroporto di Holo-by oppure Uscilug, vicino Kowlem, nell'estate del 1920. Questo velivolo venne spesso pilotato dal Maggiore Pilota Cedric Faunt-le-Roy, comandante del 7° Gruppo Caccia.

1a) Viste superiore ed inferiore delle ali del velivolo di cui al Profilo 1. Da notare la presenza del numero tattico 1, leggibile secondo due diverse direzioni.

2) Insegna del 7° Gruppo Caccia "Kosciuszko", poi divenuto 121° Gruppo, inquadrato nel 116° Reggimento d'Aviazione. L'insegna consiste di un copricapo rosso e nero, recante un fiore azzurro e sovrapposto a due lance incrociate aventi l'asta in nero e la lama in grigio; il fondo è costituito da un disco bianco con strisce rosse verticali, con una se-

rie di 13 stelle azzurre vicino al bordo.

3) Ansaldo A.1 Balilla, numero tattico 3, 121° Gruppo Caccia del 116° Reggimento d'Aviazione, sull'aeroporto di Mokotow, presso Varsavia. L'aereo reca sul fianco della fusoliera una banda in rosso e bianco (con il bianco verso la coda) e l'insegna personale del pilota, Tenente Stefan Pawlikowski, al posto dello stemma di reparto. Sopra all'insegna di nazionalità sul timone di direzione è presente il marchio romboidale della fabbrica dell'aereo, lo Stabilimento "Zakłady Mechaniczne Plage i Laskiewicz" di Lublino.

4) L'insegna personale del Tenente Pilota Stefan Pawlikowski, costituita da una cicogna bianca con dettagli neri e becco e zampe in arancione, sovrapposta ad un disco bianco. Il motivo della cicogna deriva dall'emblema della 73ª Squadriglia SPAD dell'Aviazione Francese, reparto nel quale il Tenente Pawlikowski aveva prestato servizio al termine della I Guerra Mondiale.

4) Ansaldo A.1 Balilla, numero di matricola 16.4, numero tattico 10, appartenente al 7° Gruppo Caccia "Kosciuszko" e pilotato da A. Senkowski;

aeroporto di Lewandowka, presso Lwow, verso la metà del 1920.

5) Ansaldo A.1 Balilla, numero 16739 (ma forse 16735 o 16733, non risultando ben "leggibile" l'immagine da cui il profilo è tratto), codice A1, sull'aeroporto di Bialej Cerkwi, vicino Koziatyniu, Maggio/Giugno 1922.

BIBLIOGRAFIA

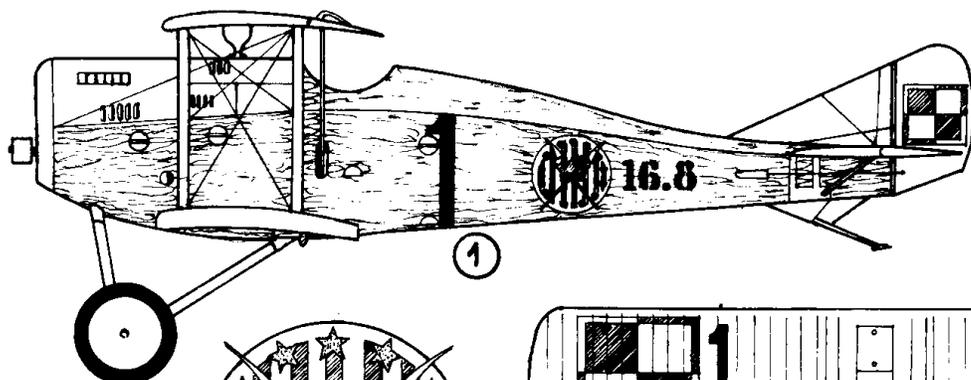
"Samoloty Wojskowe Obcych Konstrukcji 1918-1939, Tomik 4", di K. Choloniewski e W. Baczkowski, serie Barwa W Lotnictwie Polskim n. 9, edito da Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varsavia 1990.

"Godto I Barwa W Lotnictwie Polskim 1918-1939", di T.J. Kowalski, serie Biblioteczka Skrzydlatej Polski n. 9, edito da Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varsavia 1981.

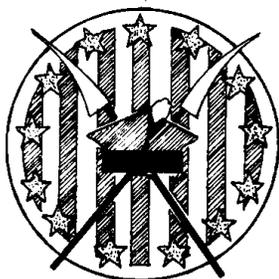
"Samoloty Mysliwskie Pierwszej Wojny Swiatowej" di T. Goworek, serie Biblioteczka Skrzydlatej Polski n. 10, edito da Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varsavia 1981.

"Samoloty Mysliwskie W Lotnictwie Polskim" di A. Morgala, serie Biblioteczka Skrzydlatej Polski n. 4, edito da Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Varsavia 1979.

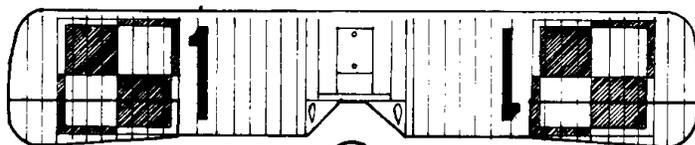
ANSALDO A1 BALILLA



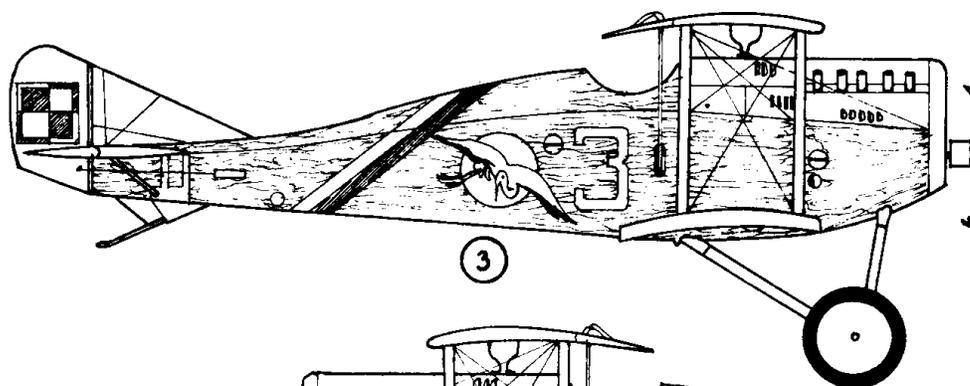
1



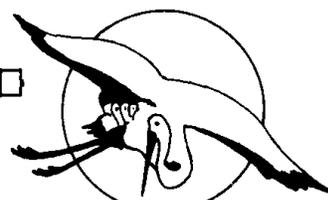
2



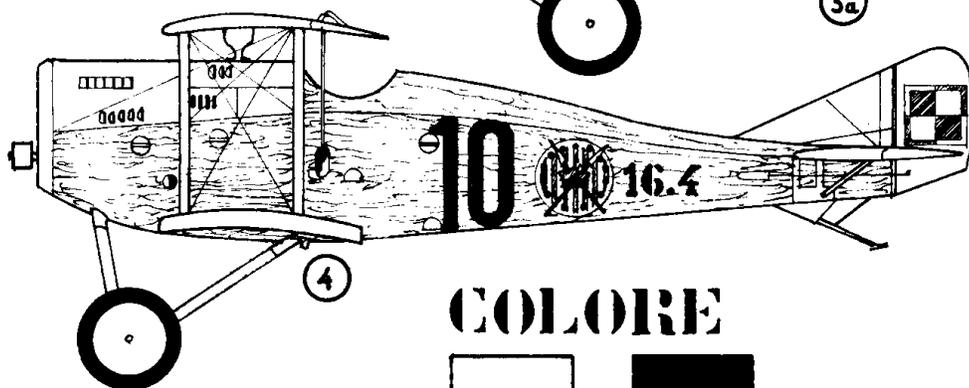
1a



3



3a



4

COLORE



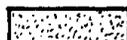
BIANCO



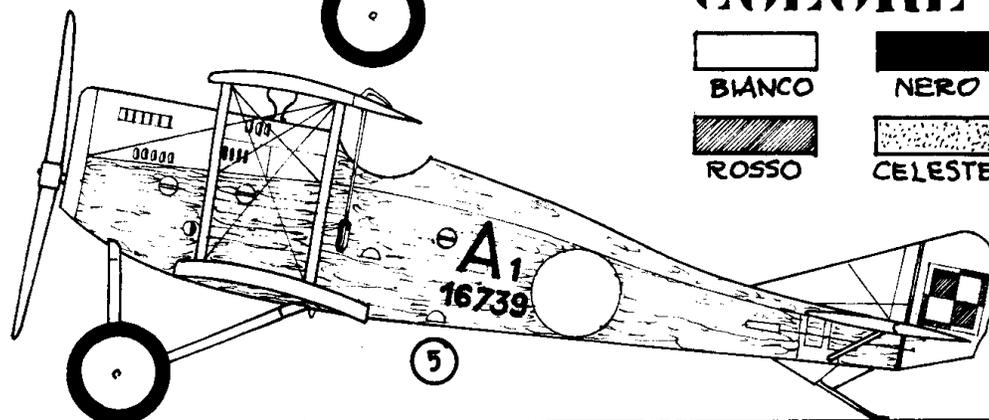
NERO



ROSSO



CELESTE



5

W. SANKOWSKI.

