



IL NOTIZIARIO

VOL. 22 N.3/4 - 1991



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

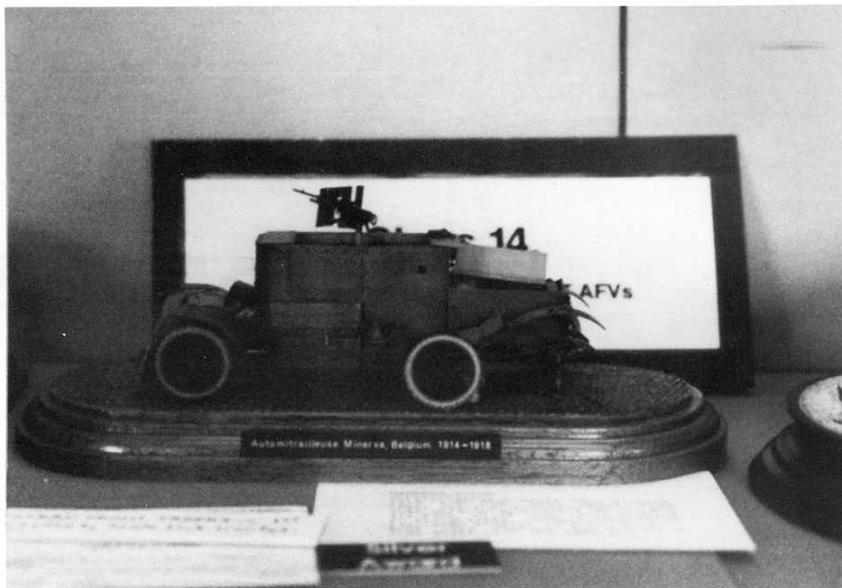
EURO MILITAIRE

The International Military Modelling Exhibition

Un assaggio dei modelli esposti alla Euro Militaire 91: una autoblinda Minerva di fabbricazione belga, vincitrice del "Silver Award" per la categoria Mezzi Militari in scala 1/32 - 1/35.

Un resoconto completo della manifestazione a pag. 11.

(Foto Armando Rossi)



In questo numero era previsto un articolo sulla manifestazione tenutasi a San Marino nello scorso mese di maggio, "XVII Italcon", organizzata da Alliance con la collaborazione dell'IPMS-Italy. Purtroppo non siamo in grado di pubblicarlo in quanto alla data di chiusura di questo Notiziario (20/10/91) la redazione non ha ancora ricevuto il materiale.

Ce ne scusiamo con i Soci.

IN COPERTINA:

Uno schieramento che difficilmente si potrà vedere dalle nostre parti: il parco macchine di un Gruppo per scuola piloti. In primo piano il SU 25UBK n° 3348, più indietro un SU 22M3U, due MIG 23U biposto e due MIG 21 da addestramento. Lo stemma in primo piano, recentemente adottato, consiste in un cavallo rampante bianco appoggiato su una base verde. Il resto dello scudo è blu. I portelli sulla fusoliera, la scaletta ed il portello circolare per il rifornimento sono rossi internamente. Nella stampa a colori è possibile accorgersi di come il verde sulle ali sia differente da quello sulle gondole e sulla fusoliera.

(foto Jaromir Stepan, via Pier Paolo Lugli);

INDICE:

Gli ultimi Corvi - Il Su-25	P.P. Lugli	Pag. 1
Euromilitaire 1991	A. R ossi	Pag 11
Canadair CL 215	R. Iemmi	Pag. 14
Panzer V "Panther"	G.L. Cocchi	Pag. 16
AB-212 ASW	R. Rambelli	Pag. 20
Carro S	A. Lugli	Pag. 23

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

-All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

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

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

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

Quote sociali per l'anno 1991:
Soci Junior:.....Lit. 15.000
(fino a 18 anni)
Soci Senior:.....Lit. 30.000
(oltre i 18 anni)
Socio Sostenitore
(quota minima.....Lit. 50.000)
1991 Membership Dues:
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

Elenco Arretrati disponibili de "Il Notiziario IPMS":

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.	1-2.

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

GLI ULTIMI CORVI

Le versioni del Suchoj 25 "Grac"

Pier Paolo Lugli, Modena

Terminato l' articolo sul Frogfoot, che avete trovato sul *Notiziario* 3/4 1990, sono entrato in possesso di due modelli interessanti in scala 1/48: il SU 25 Monogram ed il SU 25UBK della ZSE-OEZ. Apprendendomi alla loro recensione mi sono trovato in difficoltà per la

manca di informazioni sulle varie versioni del SU 25, infatti i due kit non riproducono esemplari standard, bensì rispettivamente il velivolo mostrato a Le Bourget due anni fa ed una variante biposto. Se nel primo caso la pubblicazione dell' *Air World*

dedicata ai SU 27 e SU 25 del Salone parigino è sufficiente per avere tutta la documentazione necessaria, ben peggiore è la situazione per l' addestratore. Così ho deciso di non limitarmi ad una semplice recensione dei due modelli e di fare un articolo più vasto per far partecipi gli appassionati del materiale che ho messo insieme in questi mesi. I disegni che compaiono in queste pagine non pretendono di essere perfetti e definitivi, tuttavia sono stati ese-

guiti in modo da essere i più precisi possibile alla luce delle mie attuali conoscenze. Le fotografie a completamento del lavoro spero consentiranno di chiarire quanto le tavole hanno lasciato oscuro.

Il Suchoj SU 25, sviluppato dall' OKB omonimo e sopranno-

195-300 da 44 kN, tuttavia tutti i biposto continuano ad utilizzare gli R- 95Š da 40,2 kN (uno dei quali è interamente corazzato). Tali motori sono derivati dagli R-13F-300 montati sui SU 15TM e sono noti anche come R-13Š, da qui la confusione

no ricevuto la designazione RAM-J (e non L come sostenuto da alcune fonti), ma soltanto dopo quattordici anni dal volo iniziale (febbraio 1975) è stato possibile osservarlo chiaramente nel corso della manifestazione di Le Bourget. In tale occasione era possibile acquistarlo al costo relativamente modesto di circa 5.800.000 rubli. Già altri avevano però iniziato gli acquisti (a partire dal 1984

è entrato nei ranghi della aeronautica ceca e con queste è stato in-

trodotto un primo suffisso: SU 25K. La lettera K sta per *Komerczieskij* ed indica appunto i Frogfoot

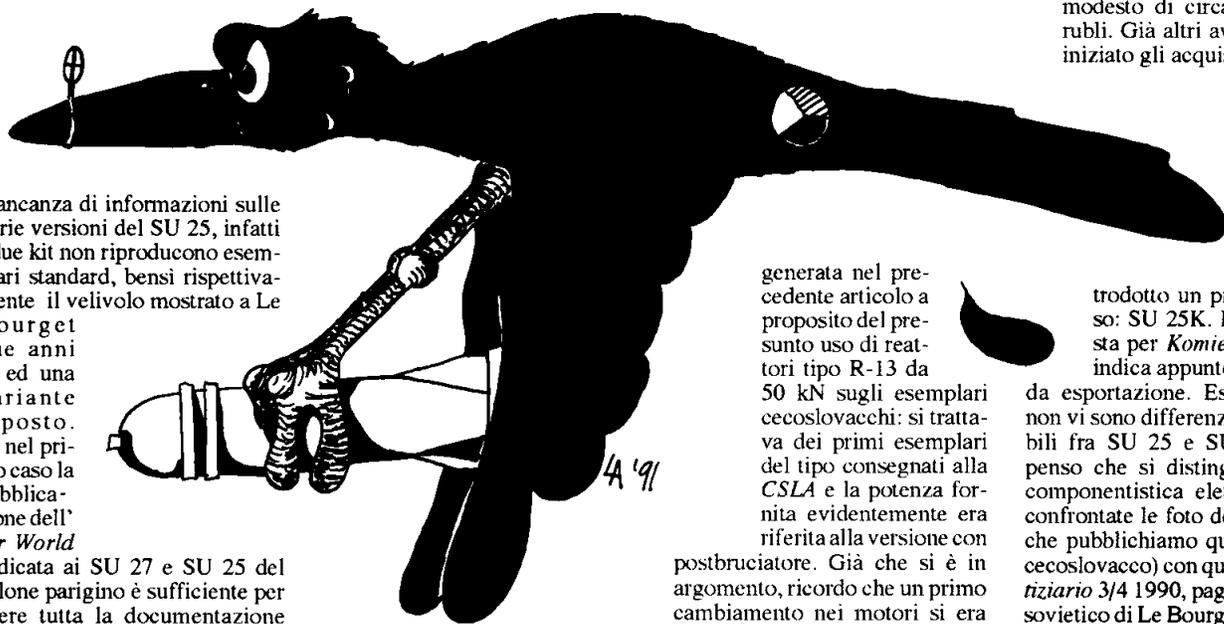
da esportazione. Esternamente non vi sono differenze apprezzabili fra SU 25 e SU 25K, ma penso che si distinguano nella componentistica elettronica: se confrontate le foto del cruscotto che pubblichiamo qui (SU 25K cecoslovacco) con quella del *Notiziario* 3/4 1990, pag. 24 (SU 25 sovietico di Le Bourget) noterete come in quest' ultima si veda una fila in più di bottoni sulla destra. A partire dal 1985 il Grac è stato sviluppato anche come biposto, il primo dei quali (6 agosto 1985) era del tipo UB (*ucebno-bojevyj* = addestramento-attacco, UBK per l' esportazione). Questa variante è simile al monoposto, differenziandosene per un nuovo muso lievemente accorciato con-

generata nel precedente articolo a proposito del presunto uso di reattori tipo R-13 da 50 kN sugli esemplari cecoslovacchi: si trattava dei primi esemplari del tipo consegnati alla CSLA e la potenza fornita evidentemente era riferita alla versione con

postbruciatore. Già che si è in argomento, ricordo che un primo cambiamento nei motori si era avuto nel 1988 quando otto SU 25 inviati a Kabul erano stati dotati di propulsori con un incremento di potenza pari al 7,5%.

I Frogfoot furono schierati da principio nel Caucaso, a Tbilisi, nel 1980, per poi passare rapidamente ad uno status operativo in Afghanistan. Essendo stati fotografati per la prima volta sull' aeroporto di Ramenskoye aveva-

minato dagli equipaggi "GRAC" (corvo), è stato prodotto a partire dalla fine degli anni settanta come aereo da attacco monoposto e poi come addestratore biposto con equipaggio disposto a tandem. Inizialmente i motori erano dei *Tumansky* R-95Š (Š per *Sturmovoj*), poi sostituiti dagli R-





tenente una cabina a due posti scalati (con conseguente eliminazione di un serbatoio) e per il timone di coda più alto di 40 cm. Per il resto sono installati tutti i dispositivi bellici e di navigazione che permettono al SU 25UB/UBK di mantenere intatta la capacità offensiva propria del monoposto, pur essendo un valido addestratore. Successivamente gli UB sono stati affiancati dai SU 25UT, alias SU 28, i quali hanno perduto ogni velleità guerresca a favore di un uso mirato soprattutto alla scuola e alla acrobazia. Infatti i SU 28 (che mantengono le corazzature in titanio) sono privi di cannone, dei piloni, dei dispenser, delle paretine anti-scorrimento all'estremità alari, del laser e di parte dell'elettronica dei SU 25, avendo in compenso acquisito una maggiore maneggevolezza.

In caso di necessità possono comunque montare i piloni subalari più interni per installare due serbatoi ausiliari. Dal SU 28 è infine derivato il SU 25UTG, impiegato quale addestratore per gli equipaggi che in futuro dovranno esibirsi sui ponti delle portaerei sovietiche a bordo dei SU 27. Gli UTG perciò si distinguono dai SU 25UT per un gancio poppiere e per una nuova ala ripiegabile (di cui non ho disegni attendibili), essendo per il resto del tutto simili. Fin qui le varianti operati-

ve. Ma il salone aeronautico di Le Bourget 1989 ha permesso ad un osservatore attento di lanciare uno sguardo ai nuovi sviluppi previsti per il Frogfoot. Il più vistoso consiste nell'ala del SU 28 (fig. A, tav. 1) in cui il dente sul bordo d'entrata è stato soppresso e sostituito da un raccordo: forse un test-bed per il SU 25UTG? Molte di più sono le modifiche a cui è stato sottoposto il SU 25 monoposto. Guardando il disegno B di tavola 2 da sinistra si osserva che la radice del timone è priva della presa d'aria (a due condotti): essa è stata sdoppiata e posta direttamente sotto le gondole dei reattori.

Su queste, a poppa, vi sono altre due prese e due contenitori supplementari di flare. Subito prima dell'alloggiamento del carrello anteriore è stato aggiunto un pitot, mentre sotto il muso troviamo due antenne piatte: fra queste e il pitot suddetto vi è uno strano tubo verticale (presente anche sul biposto di Le Bourget). Inoltre tutte le antenne dell'IFF, solitamente costituite da gruppi di tre elementi, sono state sostituite da un'unica antenna piatta uguale a quella montata sul biposto. Da segnalare che per motivi di radionavigazione i due aeroplani inviati a Le Bourget avevano dovuto installare due antenne supplementari ai fianchi del muso. In conclusione, dato

che il SU 25 monoposto del Salone era un veterano dell'Afghanistan, si può ipotizzare che le modifiche viste non siano peculiari, ma che stiano divenendo standard per l'ultima serie di produzione. Questa è esattamente quella proposta dalla Monogram con il suo kit che ora andiamo ad esaminare.

SU 25 FROGFOOT MONOGRAM 1/48 kit 5830 Iron Curtain Series

Il modello in questione è nato basandosi sulle informazioni raccolte durante il salone aerospaziale di Le Bourget del 1989 e riproduce proprio il Suchoj 25 presentato alla manifestazione. Questo è raffigurato sulla scatola con un disegno bellicoso fin troppo fedele: vi sono anche le antenne di prua per la radionavigazione civile, certamente mai impiegate in battaglia. Aprendo la confezione si trovano un buon foglio di istruzioni, le decal e tre stampate marroni contenute in una busta trasparente. Dentro quest'ultima ve ne è una seconda con i trasparenti: l'idea è buona e nelle intenzioni della Monogram ciò avrebbe dovuto salvaguardare i pezzi dai graffi, in realtà nel mio caso il tettuccio è ugualmente segnato. Il foglio di istruzioni è completo, in sette lingue fra cui l'italiano, e chiaro. Resta discutibile la scelta fatta di

Bella immagine del SU 25UBK n° 3348 (bianco a bordo rosso). I piloni subalari hanno l'estremità intan. E' evidente come rispetto al monoposto la sezione centrale della fusoliera sia più massiccia e il timone più alto. Osservando attentamente la foto si nota la mancanza della prese d'aria sul fianco della fusoliera e sopra la gondola destra, al contrario di quanto indicato dalla OEZ. Anche sul biposto, come già sul SU 25K n° 1005, (vedi pagine seguenti) il colore delle superfici inferiori tende a salire leggermente sopra il bordo d'entrata alare. (foto Jaromir Stepan, via Pier Paolo Lugli)

non indicare la necessità di un peso a prua e di fornire invece un supporto (pezzo n° 95) ad evitare che l'aereo si "sieda" una volta assemblato.

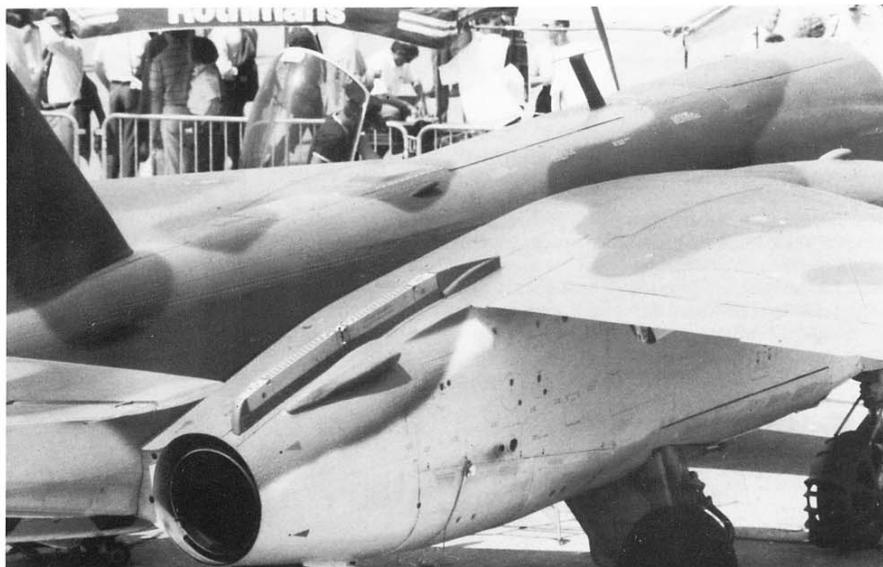
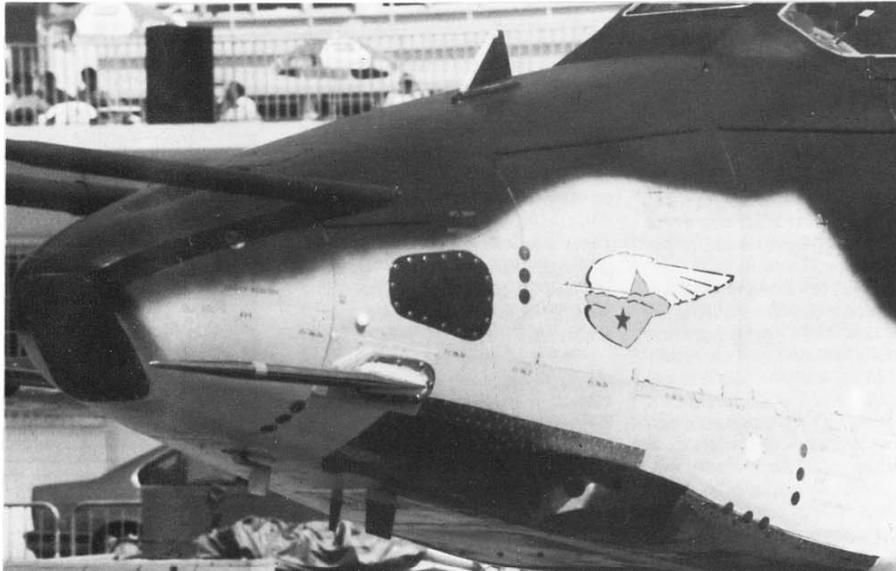
Passando ad osservare le stampate si è positivamente impressionati dal dettaglio superficiale finemente inciso: miracolo coreano, anche la ditta dell'Illinois si è decisa a far costruire gli stampi nel paese dello Yin e Yang. Lo stucco trova scarso uso, in pratica serve per lavori di routine e per unire le due metà della corazzatura posta sul cielo della cabina. Si nota poi un fatto curioso: le semifusoliere presentano internamente una patina nera, presumibilmente grasso, da togliere con cura prima di incollare l'abitacolo. Questo è ricco di

Il SU 25 Sovietico esposto al Salone Aerospaziale di Le Bourget nel Giugno 1889:

In Alto: Dettaglio della prua che mostra l' antenna cromata aggiunta in occasione della trasferta in Francia. La fascia a circa metà dell' asta è dello stesso grigio degli interni. I tre cerchi sono, dall' alto al basso, verde, rosso e blu. I cerchi isolati sono bianchi, le scritte più scure blu, Danger Radiation è rossa ed il simbolo per la radioattività è rosso su disco giallo. Le altre scritte più chiare sono gialle. Si intravedono il sigillante dei finestrini (bianco sul parabrezza e marroncino altrove) e le antenne piatte sotto al muso. La finestrella dell' apparato Laser è qui chiusa con una protezione dielettrica nel solito verde dei radome.

Al Centro: Primo piano della gondola destra. E' chiaramente visibile l' andamento sfumato della mimetica a due toni di marrone. La radice del timone manca della presa d' aria che si intravede sotto lo scarico del motore. I contenitori dei flare spiccano per il loro colore brillante e le scritte rosse sul fondo scuro dell' aereo. Le indicazioni sul dorso della fusoliera sono gialle, quelle sul fianco, subito prima del carrello, sono generalmente blu.

In Basso: Da questa vista posteriore si possono apprezzare molti dettagli. Notare l' antenna ventrale spostata dalla mezzeria e i cavetti sulle grosse prese d' aria sugli scarichi dei turbogetti. Qui, come in altre fotografie, risalta bene la pesante rivettatura tipica dei velivoli di fabbricazione sovietica. (foto Alberto Zanfi, IPMS Modena)



dettagli, purtroppo non sempre fedeli: ad esempio il cruscotto manca della fila addizionale di bottoni, che caratterizzava l' esemplare di Le Bourget, e di un indicatore analogico, sempre a destra, ben visibile nelle foto pubblicate. Le consolle laterali sono molto basiche, il collimatore è sbagliato e la cloche è mostruosa e da gettare via. Al contrario il sedile eiettabile K-36D è buono (però le maniglie di espulsione sono erroneamente rivolte verso il basso e fuori scala) così come il figurino. Per quanto concerne i carrelli la loro struttura complessa è discretamente riprodotta, ma anche qui si possono fare dei miglioramenti, in particolare i pneumatici mi lasciano un po' dubbioso. I pozzetti dei carelli e i relativi portelli presentano qualche fastidioso segno lasciato dagli estrattori, inoltre il pezzo n° 41 è errato perché fra gli alloggiamenti dei carrelli principali trova posto un serbatoio: dato che la superficie interna del portello n° 21 è inventata di sana pianta suppongo che gli stampisti avessero a disposizione poche foto della zona. Il problema più grosso rimane comunque la posizione del pozzetto del carrello anteriore, questo è stato stampato in mezzeria, mentre andrebbe spostato verso sinistra. La soluzione a questo difetto è la-

sciato alla vostra fantasia, fra l'altro la scelta fatta dalla Monogram di suddividere la fusoliera in due metà longitudinali a cui aggiungere un fondo (parte n° 7) oltre a complicare il montaggio del corpo del velivolo rende ulteriormente impegnativo spostare il pozzetto di prua. Sempre parlando della parte inferiore della fusoliera, il dettaglio superficiale è molto approssimativo e il cannone (n° 42) deve essere montato alla rovescia rispetto a quanto illustrato al passo 5 delle istruzioni. Infatti le canne non sporgono verso prua, ma si intravedono fra la fusoliera e la carenatura della volata. Questa è giustamente provvista delle feritoie per il raffreddamento, tuttavia esse non andrebbero diritte, in quanto sagomate a V. Tornando alle pannellature, si può dire che sono piuttosto buone quelle sulle carenature dei reattori, mentre sono scarse quelle sulle ali e sui timoni.

Le ali presentano pure delle rivettature troppo pesanti, mancano delle alette compensatrici e hanno tutti i piloni spostati verso l'esterno; le istruzioni tra l'altro non dicono che il diedro alare deve essere negativo di 5°. Lo stesso diedro, però positivo, è presente sui piani di coda. Questi hanno alette compensatrici troppo estese (occorre togliere il segmento più interno) e i dissipatori di elettricità statica fuori scala: il medesimo difetto si riscontra all'estremità delle ali sulle carenature. Esse hanno una forma troppo squadrata anteriormente, che va arrotondata seguendo foto e disegni, e permettono di montare gli aerofreni (poco corretti) in posizione estesa.

Venendo a considerare i reattori si nota come le prese (pezzi 14 e 15) se guardate dall'alto abbiano un profilo diritto, quando nella realtà vi è un certo schiacciamento; anche gli scarichi hanno inferiormente un andamento troppo rettilineo; oltre a ciò per poter montare i condotti interni (n° 67) occorre che questi siano preventivamente assottigliati. L'unione della fusoliera al gruppo turboreattori-gondole rimane comunque uno dei punti più complessi del kit. Notato en passant che il timone di coda ha un bordo d'uscita con una inclinazione variabile sbagliata, si può parlare del nugolo di antenne montato sui Frogfoot. Innanzitutto quelle del controllo d'assetto del sistema PION GT a prua (sulla destra) sono incomplete: occorre aggiungere i sensori sul piano orizzontale. L'antenna n° 68 è poi da spostare di un paio di millimetri a destra della mezzeria; con lo stucco bisogna autocostruirsi il radome dorsale posto davanti alla radice del timone e con dello sprue stirato a caldo il tubo di pitot sul lato destro del

muso, quello dietro al pozzetto del carrello anteriore e il sensore verticale davanti ad esso. Con del cartoncino o del plasticard si può infine realizzare l'antenna piatta posta a poppa fra le gondole e altre antenne più piccole. Osservando i radome è saltato fuori un altro difetto: il modello montato risulta troppo lungo di circa 1 cm. a causa della carenatura di poppa del PION GT (SIRENA per la NATO) fuori scala, come d'altra parte un po' tutta l'estremità posteriore.

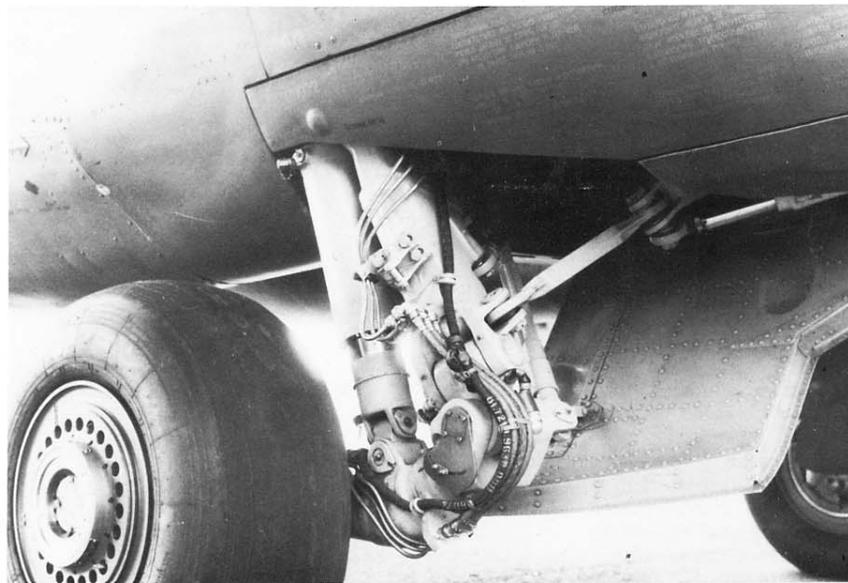
Rimangono da spendere due parole per i trasparenti e i carichi subalari. I primi comprendono fari, head up display (da accocciare e montare su una intelaiatura opportuna) e un tettuccio in due pezzi. Questo manca del dettaglio interno che andrà autocostituito e soprattutto possiede un parabrezza più corto del reale di 2 - 3 millimetri. Per quanto riguarda i carichi la Monogram ha previsto due serbatoi PTB - 1150 da 1150 litri, due missili a terra a guida radar H 23 (AS-7), due missili R-60 (AA-8 Aphid) e quattro lanciarazzi UB-16 (errati). Sono anche forniti tutti i contenitori di inganni ASO-2, che sull'esemplare di Le Bourget erano presenti sia a poppa che sugli scarichi dei reattori.

Per concludere restano da considerare colorazione e decal. Come al solito la Monogram non dice chi sia il soggetto proposto nel kit e in questo caso anche le indicazioni sui colori sono molto vaghe: "verde quasi nero" quale colore corrispondente alla lettera

In Alto: Come si intuisce dalla foto, la realizzazione del carrello anteriore è complessa. Il colore generale è il grigio degli interni, il parafrangente ed il cerchione sono verde smeraldo.

In Basso: Anche il carrello principale non scherza quanto a complessità! Il tubo dei freni è nero con scritte bianche, gli altri tubicini sono in grigio chiaro. Le scritte sul portello sono gialle, esclusa quella più scura a sinistra (prima della bugna), blu, e quelle appena visibili in alto a destra, rosse.

(foto Josef Chodejovsky, via Aldo Zanfi)



J non dice proprio nulla. Anche il foglio delle decalcomanie è deludente: 6 stelle, 2 numeri per un solo codice, il simbolo dell'arciere alato e 14 scritte gialle. Ora, a parte che le scritte mi sembrano inventate, messe a caso ed esageratamente grandi, sarebbe stato meglio tralasciarle (visto che so-

no una miriade in giallo, blu e rosso) e fornire alcuni dei simboli principali: triangoli rossi, indicatori dei punti di sollevamento ed i simpatici cerchietti colorati verdi, rossi e blu sulla prua del velivolo. Per i colori da usare consiglio quanto segue: pannelli attorno al cannone in metallo

brunito; dielettrici, cerchioni e parafrangente anteriore in verde FS 14090 (attenzione però che il coprimozzo interno dei carrelli principali è in alluminio); contenitori ASO-2, antenna n° 18 e gli altri sensori più piccoli in chrome silver; antenne IFF rosse con bordo d'entrata bianco; interni di

tutti i portelli in FS 36586; interni della cabina azzurri con struttura del parabrezza e del tettuccio in verde FS 14223 (verde pure l'asta di ritegno). La strumentazione è generalmente nera con indici bianchi; la parte di cruscotto sotto il parabrezza è nera; la corazzatura del parabrezza è azzurra; il sedile è interamente nero, imbottitura compresa, escluse le scritte (bianche), le cinture (arancioni) e le maniglie di espulsione (rosse con scritte bianche). La cloche è in grigio chiaro con guaine e pulsanti neri, mentre l'interruttore al

centro è rosso. Le razziere sono in alluminio con fori dei tubi in giallo cromo.

La mimetizzazione infine è un po' particolare con superfici superiori a due toni di marrone (FS 30045 e 30145), esclusa la prua in verde scuro (probabilmente FS 34086), e quelle inferiori in azzurro FS 35550. In conclusione si può dire che il modello è buono, anche se una certa fretta nell'immetterlo sul mercato si è tradotta in alcune imprecisioni, soprattutto nella zona dei carrelli e della poppa. La Monogram, va ricordato, è comunque da elogiare perché è una delle poche ditte che fornisce i suoi kit di piloti, tettucci apribili e accessori, in questo caso la scaletta d'accesso, che facilitano la realizzazione di diorami e modelli più "vivi".

SUCHOJ SU 25UBK ZSE-OEZ 1/48 - kit n° 5

Ecco qui l'ultimo nato della OEZ: la variante UBK del Frogfoot che segue quella monoposto già prodotta dalla ditta di Jablone nad Orlici e recensita su *Il Notiziario* 3/4 1990. La scatola è la solita salvo il ritorno di J. Velc come illustratore (i disegni a colori ne hanno immediatamente tratto vantaggio) e la sostituzione della vaschetta in plastica con un contenitore in robusto cartone. Sulla confezione si scopre il motivo della scarsa reperibilità di questo kit: il prezzo è passato dalle 70 corone del SU 25K alle attuali 104 che, data la situazione economica cecoslovacca, fa di

questo modello un prodotto di lusso. Un'altra novità è data dal foglio di istruzioni il quale rappresenta una positiva evoluzione rispetto ai precedenti: sacrificando l'elenco delle componenti è stato possibile raccogliere in un solo foglio di grande formato sia le istruzioni vere e proprie che i piani in scala con le note sul posizionamento delle decalcomanie.

La sequenza delle operazioni è rimasta tale e quale a quella del SU 25K, così come i disegni dei particolari. I riferimenti per i colori sono però adesso Humbrol, con qualche Revell ereditato dal vecchio kit, e sono ricomparsi i codici del Federal Standard. La breve storia dell'aereo e i dati tecnici sono in ceco, tedesco, inglese e francese. Considerando le cinque stampate in plastica grigia si nota immediatamente che solo quella contenente le semifusoliera è diversa dalla corrispondente del kit del SU 25K: tutte le altre sono rimaste identiche.

Di differenze vi sono dunque le semifusoliera, il timone di coda, la cabina e la presenza di due missili aria superficie tipo S-24 al posto delle bombe da 500 kg; inoltre è incluso un pezzo (n° 85) per chi volesse fare un SU 28 chiudendo l'alloggiamento per il cannone. All'atto del montaggio si scopre che le istruzioni sono eccessivamente simili a quelle per il SU 25K, tanto è che indicano di incollare le prese d'aria n° 28 e 38 che sono invece assenti sui biposto. Per quanto la OEZ giochi in casa, avendo a disposizione i Frogfoot, e quindi le proporzioni e l'accuratezza siano più che buone, noto delle incertezze nelle pannellature, specialmente su quelle delle gondole dei turboreattori e a poppa.

Queste sono state riprese pari pari dal monoposto, mentre in realtà sono un poco diverse. Mancano poi alcune antenne ai lati della prua e sotto la fusoliera fra le gondole, oltre alle feritoie di evacuazione dei gas subito dietro alla volata del cannone.

L'assemblaggio per il resto procede bene, a parte il sensore del sistema PION GT (n° 23) che è piuttosto brigoso da allineare, ed il risultato è soddisfacente. Personalmente mi sembra però da criticare l'OEZ per aver fornito il tettuccio in un unico pezzo, poiché gli interni sono ben fatti e avrebbero meritato una migliore valorizzazione. Finita così l'analisi delle stampate, si può passare alle colorazioni proposte. In effetti si dovrebbe dire alla colorazione perché, nonostante siano presenti le decal per un esemplare sovietico, le illustrazioni a colori si riferiscono solo ad uno cecoslovacco. Trattando quindi di quest'ultimo, facendo riferimento alle immagini pubblicate qui e a quelle della rivista *Lectec-*



In Alto: Un'occhiata al posto di pilotaggio. Si nota sulla destra la presenza di 7 file di bottoni (disposti 1/2/3/4/5/5/5) contro le 8 dell'esemplare del salone parigino (disposti 1/2/3/4/5/5/5/4). Tutta la strumentazione è nera, così come le guarnizioni in gomma ed il lunotto. Il proiettore sotto lo HUD è verde. Osservate lo strumento appeso in alto a destra: non è sempre montato, probabilmente è installato a seconda dei carichi bellici da usare.
In Basso: Un nutrito carico di bombe (32!) è posto sotto le ali di questo SU 25K. Si possono rilevare vari dettagli della gondola sinistra: le T sono nere su disco giallo ed i bollini che appaiono più scuri sono in realtà blu. (foto Josef Chodejovsky, via Aldo Zanfi)

vi + *Kosmonautika* n° 9/89, si può dire che lo schema mimetico previsto dalla OEZ è accurato e i riferimenti Federal Standard corretti.

Alcune notizie in più sono però necessarie per completare la livrea (si veda anche quanto detto nel paragrafo dedicato al profilo di SU 25K a fine articolo). In particolare ricordo che gli interni sono dipinti come nei monoposto, e così pure i dissipatori elettrostatici (*chrome silver* con apici rossi) e le carenature delle luci di navigazione (*chrome silver*).

Le antenne di prua hanno l'estremità in alluminio e i sensori di quelle di destra sono della stessa tinta: quelli più anteriori hanno oltre a ciò la radice rossa. Il dispositivo laser sul muso è invece color giallo cromo e la zona attorno alle canne del cannone è in

metallo brunito. Per le antenne vale il discorso fatto per il monoposto, mentre i disegni sulla scatola si scordano del radome dorsale (verde dielettrico - codice E sulle istruzioni), dei piloni per gli *Aphid* (parti n° 33) e delle paretine antiscorrimento (n° 37) da dipingere nel colore delle superfici inferiori. Un ultimo tocco potrebbe essere il sigillante dei finestrini: bianco sul parabrezza

e marroncino altrove. Per chi fosse interessato ad altre varianti, ricordo che i SU 25UBK bulgari sono uguali a quelli cecoslovacchi salvo per i codici a tre cifre bianche bordate d'azzurro (serie 300).

Un doveroso cenno alle decal: il foglio è molto ricco e completato da istruzioni che sarebbe bene trovare nei più quotati kit occidentali. Sono previste moltissime scritte e simboli, vari codici di diversi colori e uno stemma di reparto. Quest'ultimo non è illustrato sulla scatola: infatti è stato applicato sui velivoli dell'aviazione cecoslovacca solo da un paio di anni. Se disponete del numero 9/89 di *L+K* e confrontate l'esemplare 3348 con lo stesso aereo qui pubblicato, vedrete che nel 1989 non portava alcuna insegna.

In definitiva il kit OEZ offre agli appassionati la possibilità di riprodurre egregiamente sia un SU 25UBK che un SU 28, pur con qualche lacuna nelle pannellature e nelle istruzioni: probabile scotto di gioventù da pagare per una ditta al suo quinto modello.

Ringraziamenti:
Many thanks to Monogram Inc. for the kit kindly supplied.
Many thanks also to our friends Josef Chodejovsky and Jaromir Štepan for the pictures, photos and essential cooperation.
Ringraziamo Andrea Lugli per aver realizzato il disegno pubblicato a pag. 1.

Bibliografia minima:
Air World - Le Bourget 1989: SU 27 Flanker, SU 25 Frogfoot, Air World Inc.
AERO technika lotnicza 7/90
Zlizek 2/1990
Letectvi + Kosmonautika n° 9/89 e altri numeri

Ringraziamenti:

Many thanks to Monogram Inc. for the kit kindly supplied.

Many thanks also to our friends Josef Chodejovsky and Jaromir Štepan for the pictures, photos and essential cooperation.

Ringraziamo Andrea Lugli per aver realizzato il disegno pubblicato a pag. 1.

Bibliografia minima:

Air World - Le Bourget 1989: SU 27 Flanker, SU 25 Frogfoot, Air World Inc.
AERO technika lotnicza 7/90
Zlizek 2/1990
Letectvi + Kosmonautika n° 9/89 e altri numeri

Note alle tavole ed allo schema di colorazione.

Ho ritenuto opportuno concludere l'articolo con queste brevi note dedicate ai disegni del Frogfoot che completano il lavoro.

I - Profilo di Colorazione

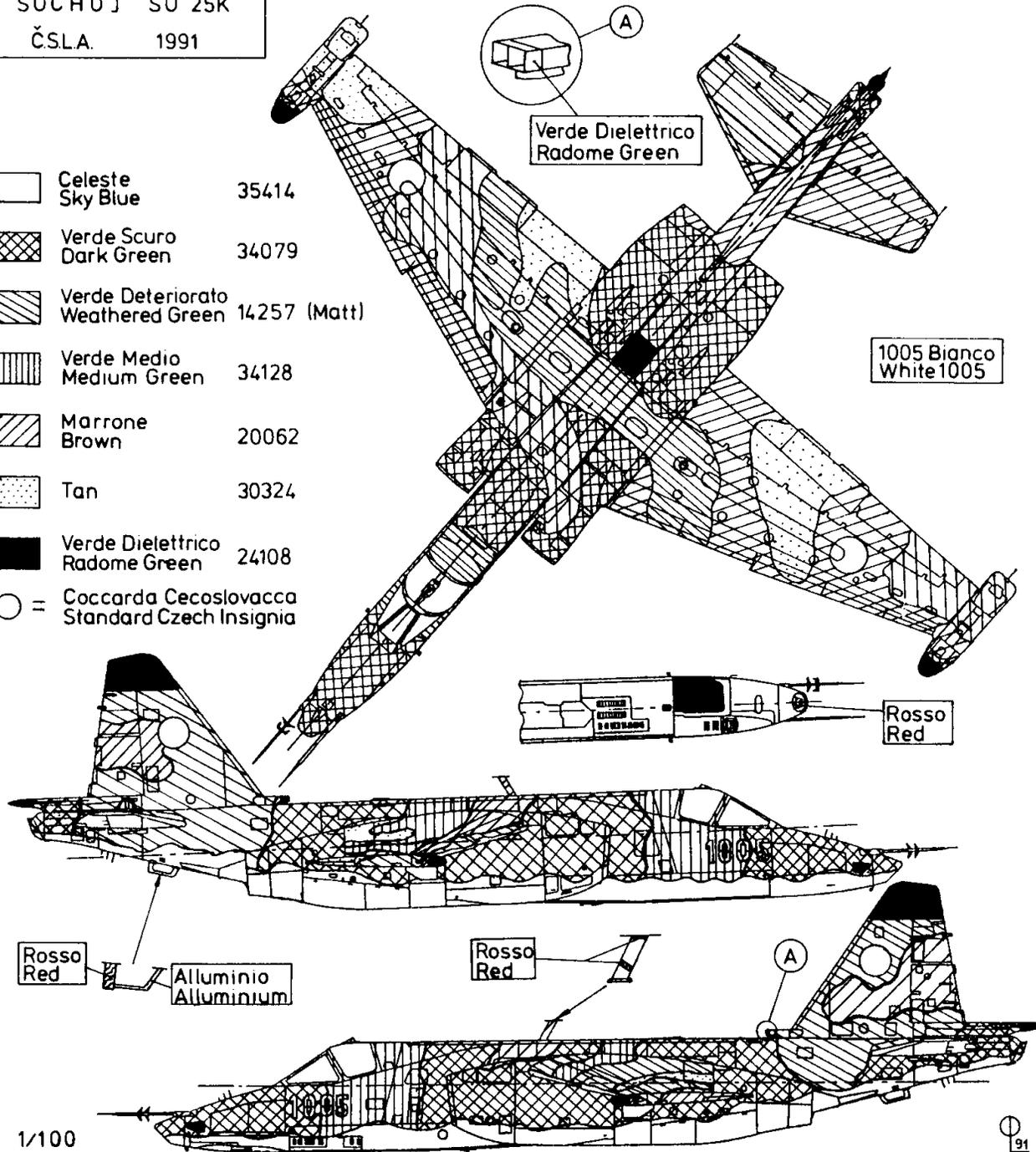
La tavola riporta lo schema di colorazione dell'esemplare 1005 della aviazione cecoslovacca, portato allo standard delle ultime serie consegnate come testimonia la presenza delle paretine antiscorrimento. E' questo uno degli schemi più precisi che io abbia trovato e spero vi risulti chiaro, abbiate però l'accortezza di guardare i singoli disegni ponendo i rispettivi assi paralleli al bordo del vostro tavolino, altrimenti potreste confondere le va-



In Alto: Ecco il protagonista del nostro schema di mimetizzazione ripreso su un aeroporto cecoslovacco in fase di rullaggio. Sulla sinistra si vede un mezzo per l'assistenza con a fianco un estintore rosso. Si possono individuare anche i fermi, rossi, da applicare alle ruote principali. Il laser, nell'immagine originale a colori, appare dello stesso colore.

In Basso: Sempre il 1005 bianco fotografato da una diversa angolazione. Le scritte visibili nella foto sono tutte gialle con l'esclusione del triangolino rosso sullo scarico del reattore destro. L'andamento del camoufflage è abbastanza evidente così come il pessimo stato del colore sul timone di coda. Anche il rosso delle insegne è molto schiarito, apparendo quasi arancione. I piloni subalari sono celesti con estremità alluminio. (foto Jaromir Štepan, via Pier Paolo Lugli).

-  Celeste Sky Blue 35414
-  Verde Scuro Dark Green 34079
-  Verde Deteriorato Weathered Green 14257 (Matt)
-  Verde Medio Medium Green 34128
-  Marrone Brown 20062
-  Tan 30324
-  Verde Dielettrico Radome Green 24108
-  = Coccarda Cecoslovacca Standard Czech Insignia



rie campiture. I codici Federal Standard corrispondenti ai vari colori sono stati presi direttamente dall'originale dagli amici del club modellistico di Zlin e sono pertanto attendibili. Attenzione a non prendere il FS 24108 come valido per tutti i SU 25, poiché il verde dei dielettrici cambia sensibilmente da un esemplare ad un altro.

E' interessante notare come il verde scuro FS 34079 sia sostituito sulle ali dallo FS 14257 (opaco, non lucido). Quest'ultimo colore risulta molto deteriorato perché viene a trovarsi su superfici non coperte dai teloni di

protezione, ma non è semplicemente il verde scuro alterato come alcuni sostengono. Infatti dalle foto del biposto 3348, velivolo nuovo di pacca, si vede come sulle ali il verde scuro sia proprio eliminato a favore del 14257.

Ricordo infine che i colori sul biposto sono semilucidi, invece sul monoposto, più anziano, sono praticamente opachi. Un'ultima cosa, i dischi sulle ali e sulla coda rappresentano le solite coccarde a bordo bianco della aviazione cecoslovacca. Per la loro corretta disposizione si rimanda ai disegni dell'amico Aldo Zanfi pub-

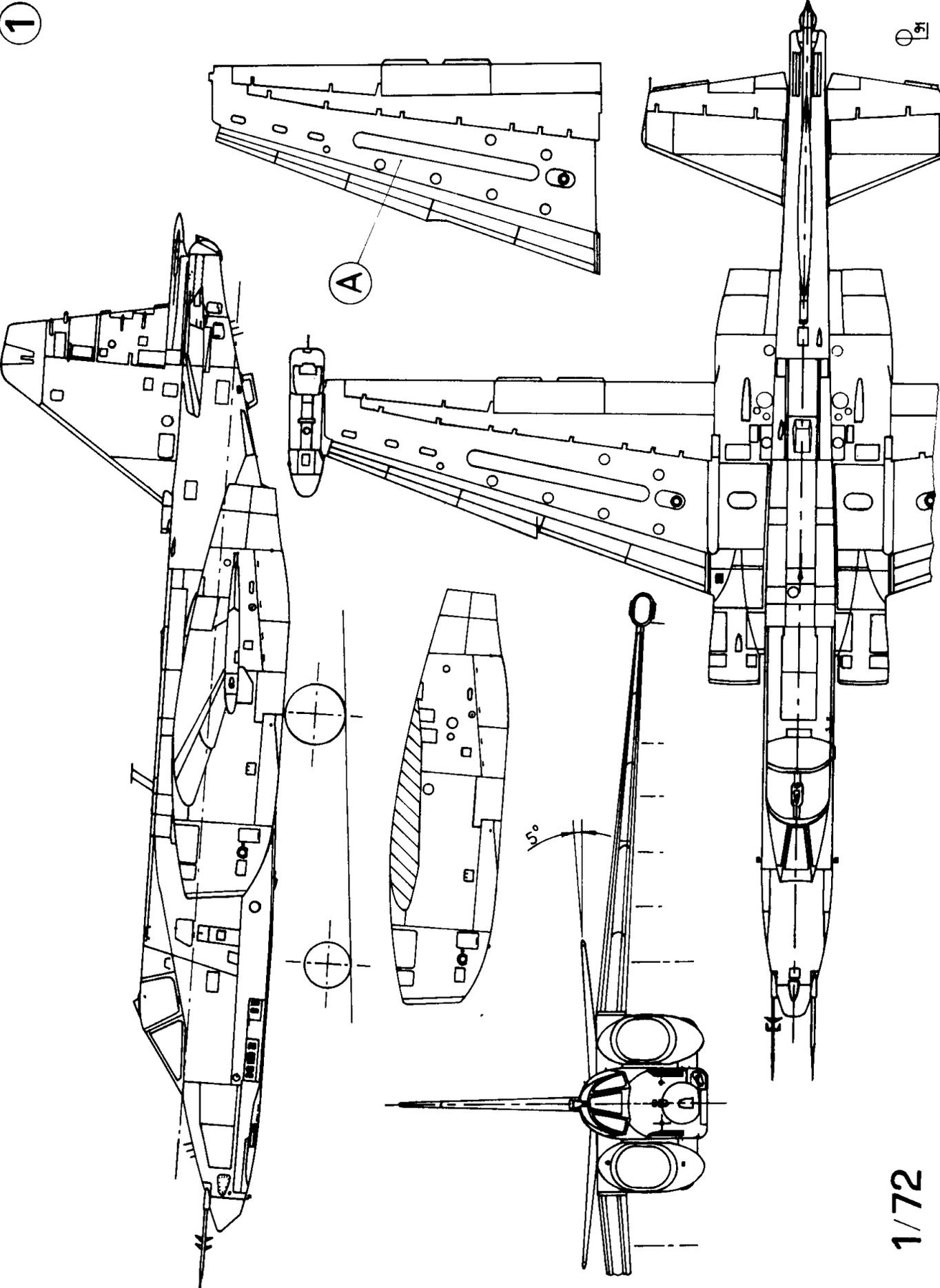
blicati sul numero 3/4 1990 della nostra rivista.

II - Viste Generali

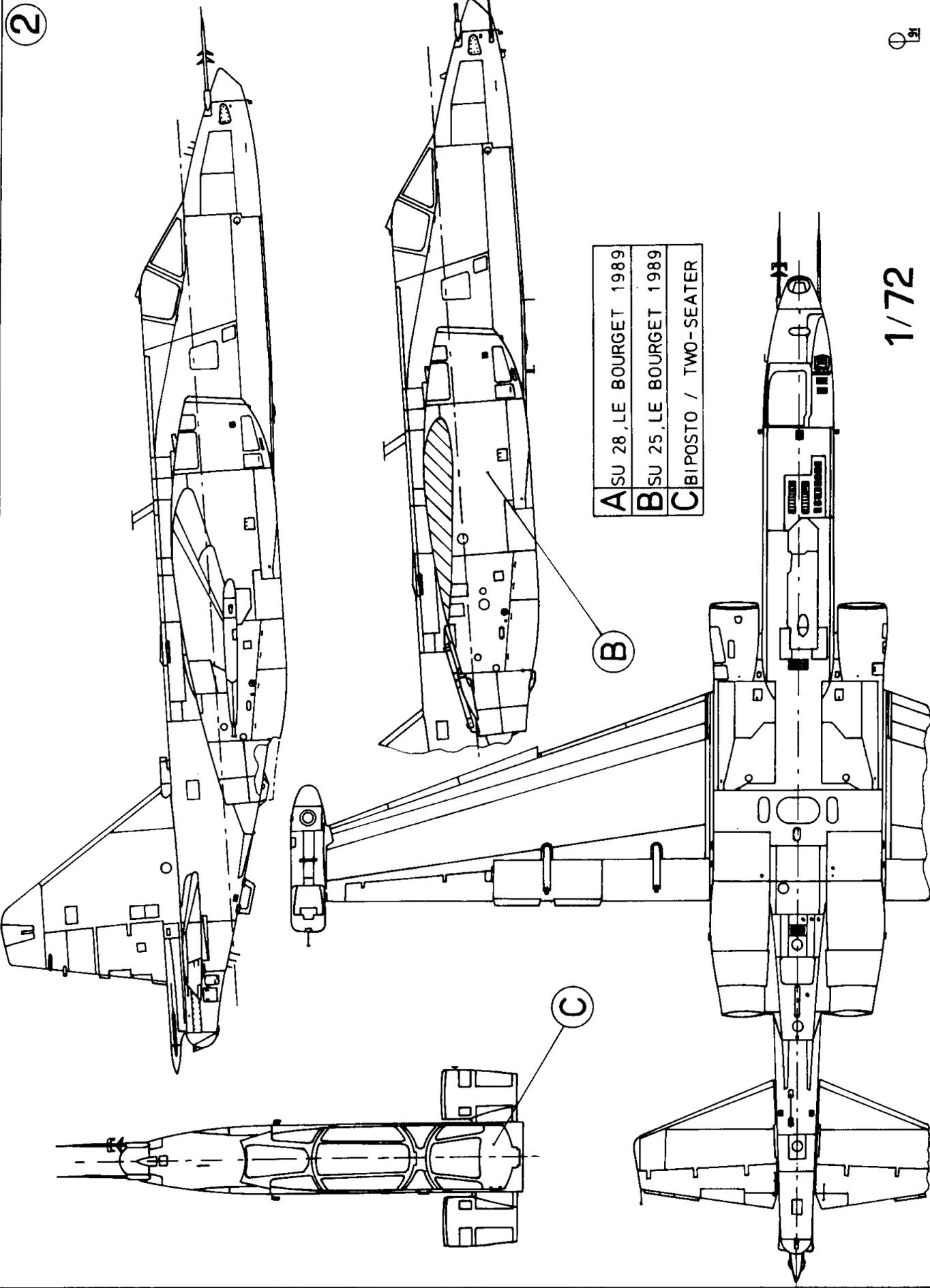
Nella **tavola 1** la vista da sinistra e quella dall'alto sono affiancate da una da prua in cui è evidenziato il posizionamento dei piloni subalari ed il diedro dei piani di coda. Al centro vi è un particolare con la gondola sinistra a mostrare i dettagli superficiali, mentre sulla destra (disegno A) è rappresentata la parte superiore dell'ala destra portata dal SU 28 di Le Bourget. La **tavola 2** illustra la vista da destra e quella dal basso accanto a due particolari. Il B riproduce il profilo del SU 25 di

Le Bourget con tutte le antenne e le prese d'aria che lo caratterizzavano. E' facile fare un confronto col corrispondente profilo di SU 25 standard immediatamente sopra. Con la lettera C si indica la prua del biposto guardata dall'alto: a questa versione sono poi dedicati i tre disegni della **tavola 3**.

Da notare come il dettaglio sulle prese d'aria dei turboreattori sia differente rispetto al monoposto. SU 25UTG e SU 28 sono da questo punto di vista fra loro uguali, al contrario il SU 25UB ha solamente la carenatura sinistra diversa da quella del SU 25K



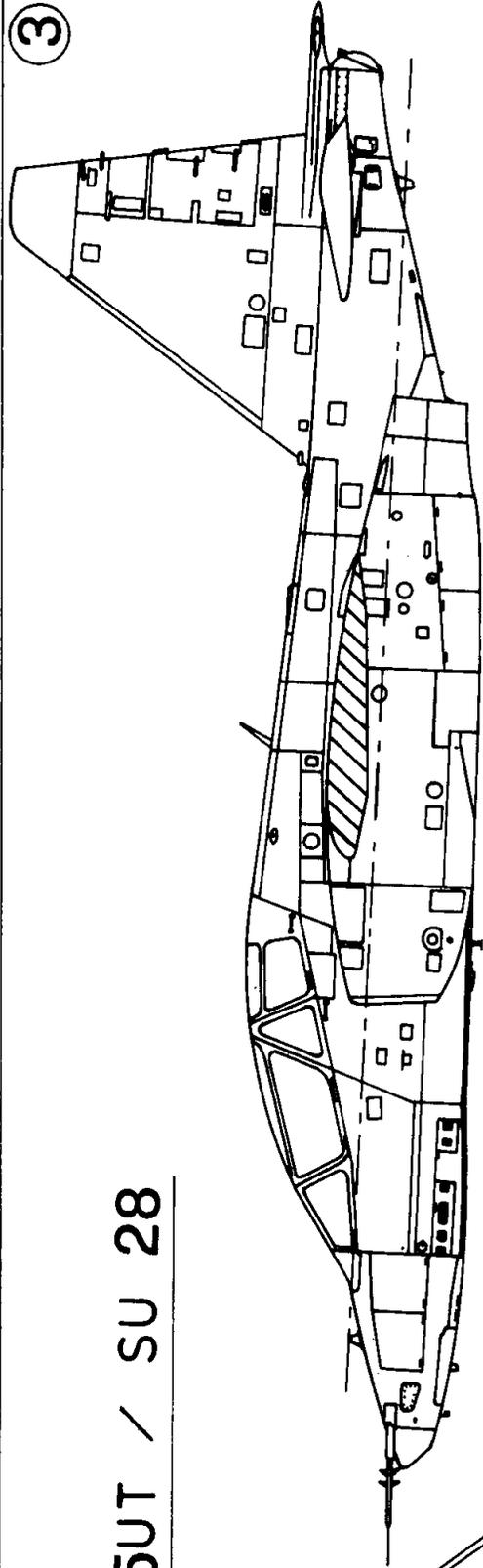
1/72



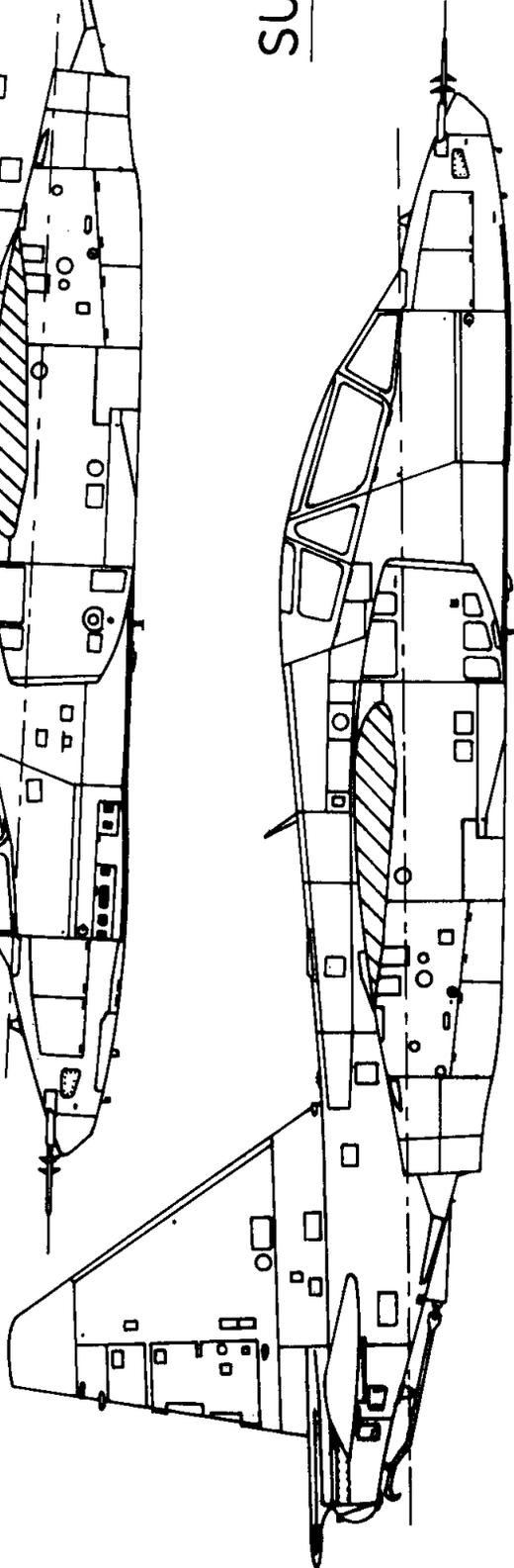
1/72

3

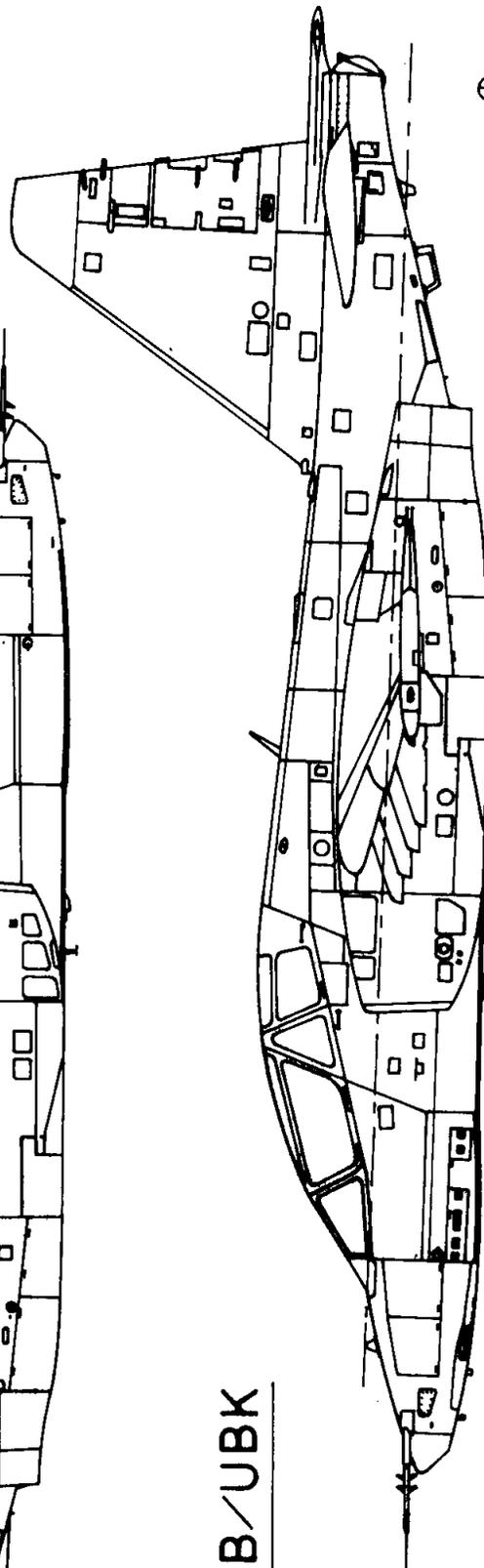
SU 25UT / SU 28



SU 25UTG



SU 25UB/UBK



1/72

1/72

EURO MILITAIRE

The International
Military Modelling
Exhibition



Folkestone 21/22 Settembre

*Armando Rossi
Modena*

Mentre sullo Heathrow Sheraton calano le prime ombre della sera, la kermesse modellistica meglio noto come EURO-MILITAIRE chiude i battenti, con la minaccia (da far tremare i polsi ai più audaci e multidotati di carte di credito, Eurocheque e Traveller's) di riproporsi il prossimo anno.

Vinto da una curiosità divorante ho deciso di farvi una rapida capatina. Senza particolari problemi, dopo aver trovato alloggio nei dintorni dell'aeroporto londinese, la mattina di domenica 22 settembre partivo alla ricerca di questa Timbuctu modellistica, su di una fida ma borsa Fiesta 1.1 LX a noleggio. A parte il sistema viario e la splendida padronanza del mezzo meccanico dimostrata dai piloti albionici, non appena giunto nei sobborghi della ridente località balneare di Folkestone cominciarono i segnali della AA (equivalente al TCI italiano) su come raggiungere la Leas Cliff Hall. Senza colpo ferire parcheggiavo e annusando l'aria eccomi pronto alla tenzone.

Una fila ordinata e chilometrica indicava la direzione da seguire per l'ingresso, e quattro sterline dopo ero finalmente dentro. Si scende praticamente dentro ad una serie di sale ricavate a balcone sul mare dove sono state allestite mostre e mercato. Per il babbeo italiota quale io mi reputo, la scena è un pugno allo stomaco per la enorme folla e per tutto il ben di Dio esposto. Ricordo che si tratta di una manifestazione propriamente militare e dedicata soprattutto al settore terrestre. Ciò non toglie che qualcosa di aeronautico si possa ramazzare, vista la presenza di grossi librai che trattano anche l'usato ed il remainder. Infatti intorno a questi stands gli appassionati brulicano e gli affari prosperano. Se la resina, le conversioni, le fotoincisioni vi danno ormai dipendenza, qui rischiate l'overdose. Tutto, ripeto tutto, sottolineo tutto quanto avete sempre sognato di vedere nel negozio vicino a casa è disponibile, mentre le varie "Cottage Firm" ormai assunte a rango di vere e proprie piccole imprese, fanno a gara a presentare

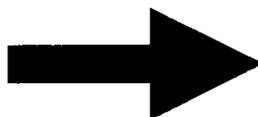
novità. Ditte note e meno note sono presenti, con la sola eccezione di AL-BY che ormai rimane l'ultimo cane sciolto.

Colto da iperventilazione, per lenire l'incipiente crisi balzo allo stand DES e mi sparo un FAMO in 1/35. Con l'adrenalina in fase crescente piombo da AZIMUT e mi inietto uno STEYR 1500 con Long Tom 155 mm.. Appena rilassato acquisto per un amico (scusa banale, ma sempre efficace) un SDKFZ 11 della SOVEREIGN. Sul resto stendo un velo pietoso perchè le crisi si ripetevano a intervalli sempre più frequenti e non bastando più i modelli sono passato alla birra che alterando la percezione del presente mi ha indotto ad altre spese. In preda a tale furore orgiastico (sono riuscito a comprare anche l'ultimo libro della E.M.I. - Editrice Militare Italiana, Ndr- sempre presente con le sue pubblicazioni ed i soldatini in metallo alle manifestazioni che contano) mi ha fatto quasi dimenticare della Mostra Concorso alla quale sono arrivato esausto e con poca pellicola.

Orbene, qui giunto ho avuto un attimo di panico perchè il salone era avvolto in un'aura di sacralità quale poche volte mi era capitato. Poi i modelli: la sezione figurini (niente aerei e navi, ma tanta fantascienza) era sbalorditiva con pezzi incredibili che presto vedremo su Military Modelling. Alla faccia dei bacchettoni nostrani le donnine facevano bella mostra di loro senza mai scadere nel volgare e non producendo particolari fastidi fra gli astanti.

Quindi la sezione mezzi: rattrappito al pensiero delle mie realizzazioni, ho ignominiosamente sbavato innanzi ad alcuni mezzi della I Guerra Mondiale mentre rimanevo altrettanto di ... stucco di fronte ad agevoli riproduzioni in 1/35 di portacarri israeliani, mezzi blindati autocostruiti o elaborati in maniera tremenda. Splendidi i "Boxed Diorama" con una scenetta, illuminata da fibre ottiche, di un'officina al seguito del BEF nel 1916, mentre i soldatini piatti erano vere e proprie miniature. Certo i giudici non avranno avuto vita facile, ma la colpa è solo loro: hanno lavorato senza il regolamento FIMS !??

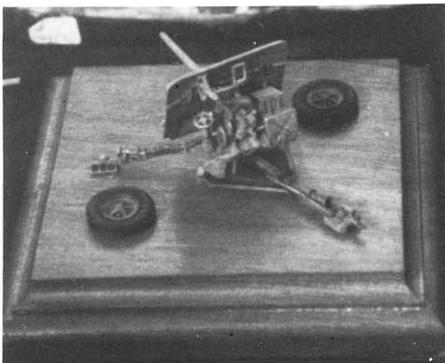
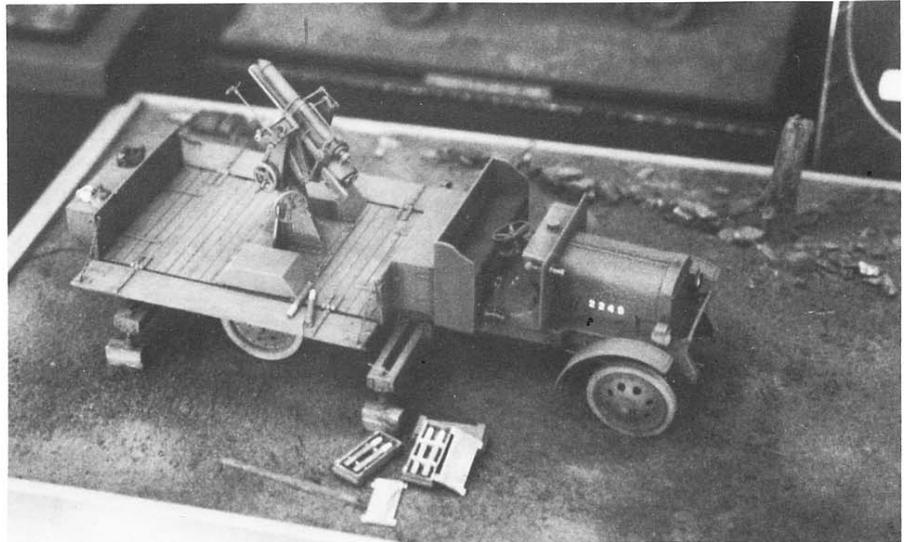
Frastornato, pelato nel portafoglio e nell'onore, sono quindi ripartito per Londra, dove ho steso queste brevi righe. Una prima conclusione: almeno una volta resinari, soldatinari, maniaci di mezzi militari, innamorati della Land-Rover, fateci un salto ! Le foto non rendono giustizia all'atmosfera che si respira (insieme a tutto il resto: umori e odori!). Giusto per gradire cito a memoria alcune ditte presenti con il loro stand di vendita: Azimut-ADV, DES Kit, NKC, Peddinghaus, JMP, E.M.I., SMA, Scale Link, Historex Agents, ED Models, Hershant, Hinchliffe, Model Transport, Hart Model, Cromwell, Accurate Armor, Poste Militaire, Fort Royal Review, Andreas Miniaturas ecc. ecc. Ancora due cose per finire: è un'avventura che ben poche donne riescono ad affrontare; le cifre che tendono ad abbandonare le nostre tasche sono inversamente proporzionali allo spazio destinato allo stoccaggio per tali oggetti e renderebbero nervosa anche la più morbida delle mamme (figuriamoci le altre). Andateci di preferenza il sabato, appena aperto perchè molte succose novità (vedi varia robetta su Desert Storm in questa edizione) vanno rapidamente esaurite nelle prime ore di frenetiche contrattazioni. Tenete i nervi saldi perchè il buon vecchio Tony Greenland, oltre ad esporre fuori concorso tutta la sua produzione, tiene lezioni gratuitamente ai suoi discepoli e devo ammettere che è anche una persona piacevole, come piacevole è la città di Folkestone, con la sua "Promenade".



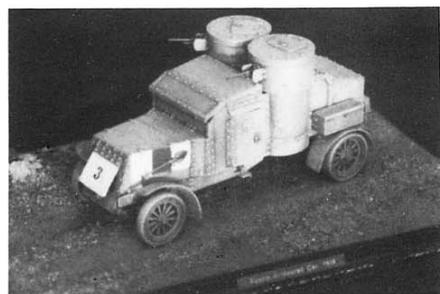
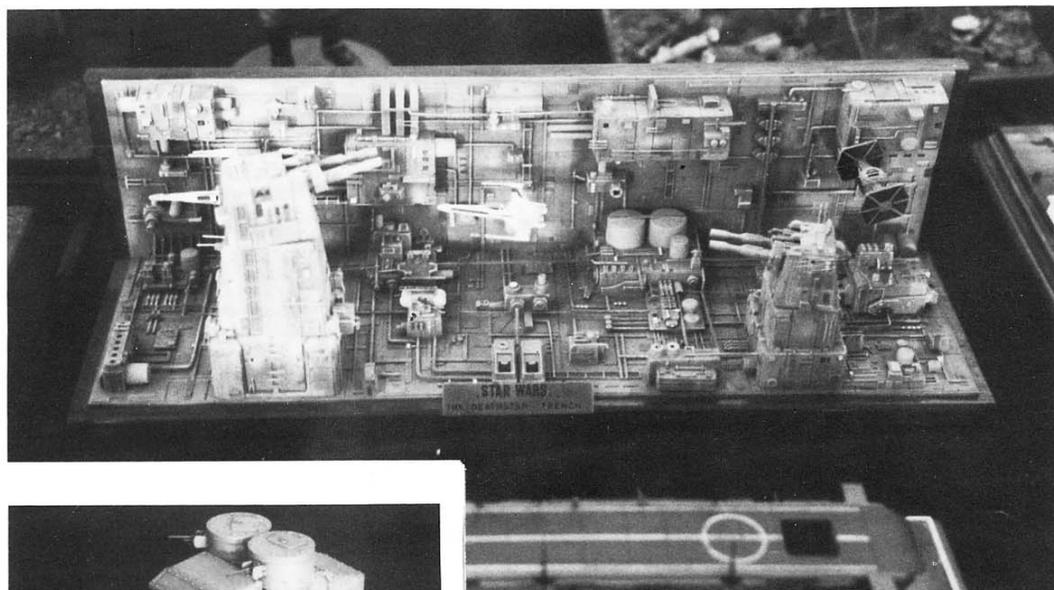
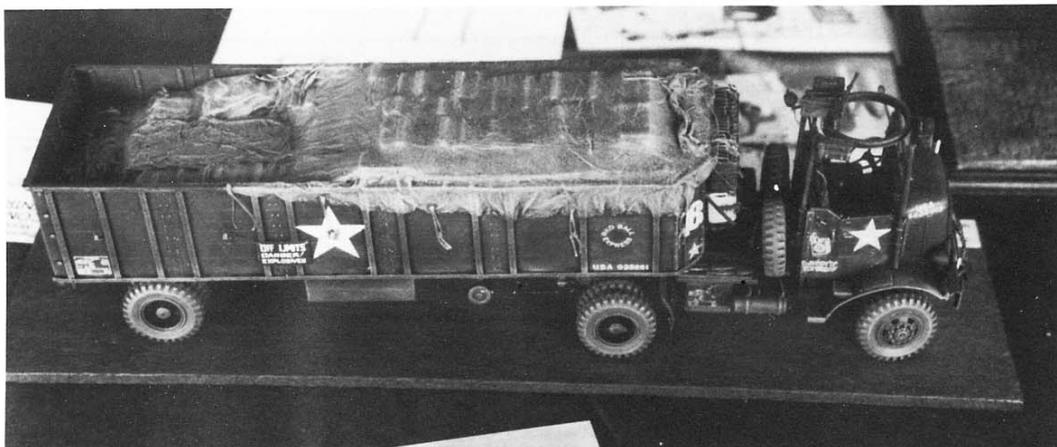
**EURO-
MILITAIRE
1992
SEPT. 26th-27th**



A Lato: La folla, ululante ed accaldata, nella sala principale del mercato. Cosa si può non trovare ? Al Centro - A sinistra due amazzoni in abbigliamento succinto ma estremamente grintose, affiancate - A destra, da un Leyland piattaforma antiaerea della I Guerra Mondiale. In Basso - A sinistra il nuovo modello in scala 1/35 della Hinchliffe del cannone inglese anticarro da 2 pdr, estesamente utilizzato nelle prime fasi della campagna nord-africana. A Destra un altro splendido modello di autoblindo improvvisato su telaio Ford T.



Dall'Alto: una conversione in 1/35 ottenuta partendo dal modello dell'Autocar White 444T della VMK francese. Al centro una splendida ricostruzione dell'attacco alla "Morte Nera" dalla saga di "Star Wars". Ancora due modelli della I Guerra Mondiale. La foto piccola è di una Austin, mentre quella più grande è il classico "Ole Billy" della Airfix, (che quest'anno dovrebbe essere ristampato) trasformato in trasporto truppe. Tutte le foto sono dell'Autore.



UN POMPIERE VOLANTE ITALIANO: CANADAIR CL215

Il CL 215, comunemente conosciuto solo come Canadair, è un aereo anfibo di concezione e costruzione canadese specificatamente progettato per la lotta agli incendi boschivi, adottato anche da diversi paesi a noi vicini come Spagna, Francia, Jugoslavia, Grecia oltre naturalmente al Canada; la sua particolare configurazione gli permette di rifornirsi d'acqua e tornare sull'incendio in tempi estremamente rapidi.

L'Italia ha in forza quattro CL 215 (di cui uno precipitato in agosto con conseguente perdita dei due uomini d'equipaggio) ed anche in questa occasione tornano alla mente i detti della nostra Aeronautica tipo "i soliti quattro gatti" della 278^a Sq. A/S o il "ghe ne xè pochi, cioè !!" scritto su di un Baltimore Cobelligerante.

Fino al 1987 i CL 215 sono stati in carico al 15^o Stormo ed a questo periodo si riferisce il profilo; successivamente hanno ricevuto l'immatricolazione civile e sono stati affidati alla ditta SISAM, continuando però a conservare lo stemma del Servizio Antincendio del Corpo Forestale dello Stato.

Il kit da utilizzare non può che essere quello in 1/72 della Heller, le cui stampate in plastica gialla, colore predominante dell'aereo, abbisognano di una buona scartavetratura per ridimensionare le esuberanti rivettature presenti sulle superfici esterne.

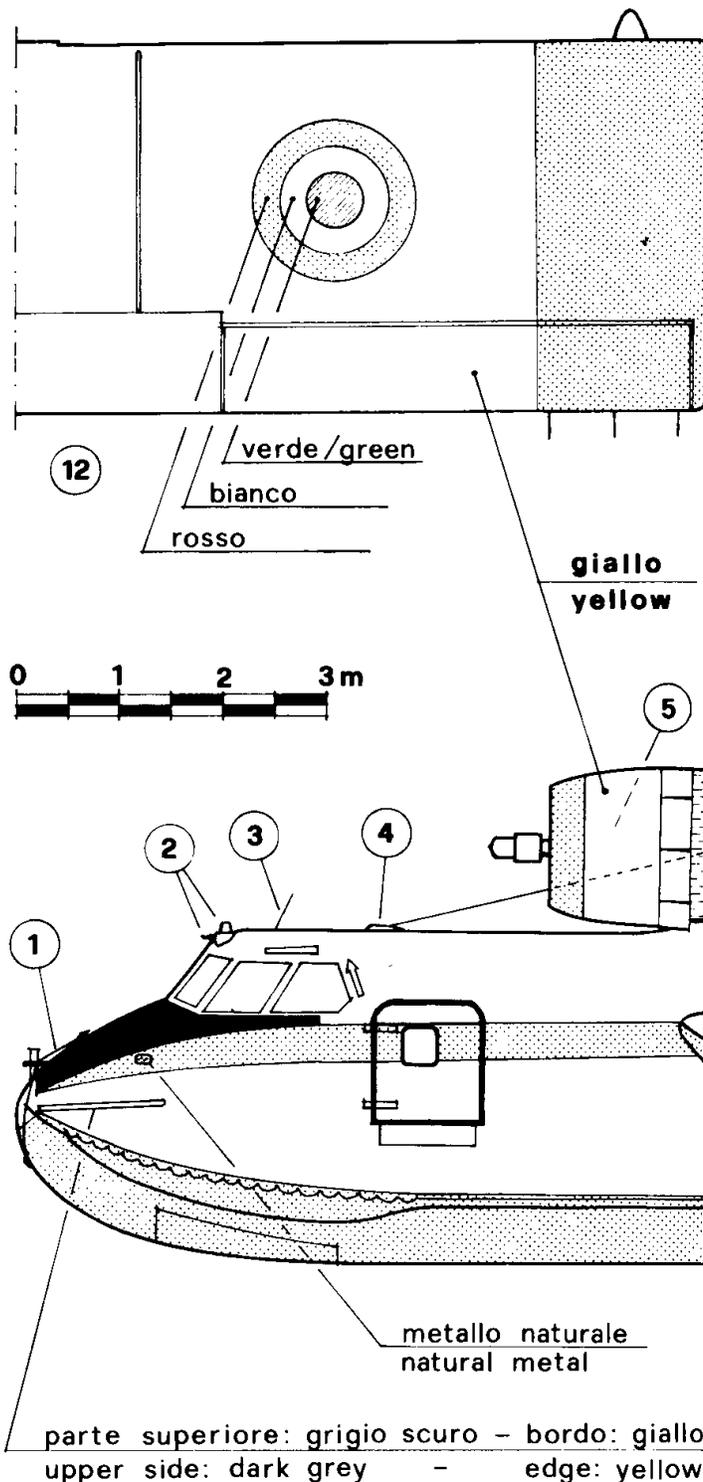
Modifiche da apportare al kit e particolarità dell'esemplare italiano:

- 1 - Aggiungere il cavo per l'attracco alle banchine portuali.
- 2 - Autocostruire le due antenne alla sommità del parabrezza.
- 3 - Sostituire il pezzo 36 con una piccola antenna a frusta.
- 4 - Non utilizzare i due pezzi 26 ed autocostruire un dielettrico di colore bianco con profilo aerodinamico.
- 5 - Sostituire le stelle anteriori dei motori P&W R 2800 con gli equivalenti in metallo bianco della Aeroclub; è conveniente che la stella posteriore sia quella del modello, sia per motivi economici, sia per problemi di esatta sistemazione del motore e della NACA.
- 6 - Eliminare i due supporti triangolari simmetrici per sostegno antenne della versione francese presenti sul pezzo 21.
- 7 - Sostituire le due antenne poste sull'impennaggio verticale (pezzi n. 46) con altre due del tipo simile ai pezzi n. 27, anche queste dipinte di bianco.
- 8 - Lo stemma del Corpo Forestale, posto sul timone di direzione, deve essere realizzato, con un po' di pazienza, a mano; il rettangolo esterno è bianco, il cordone che circonda lo scudetto è giallo con le righe nere, così come l'aquila che è situata in campo rosso, la scritta SERVIZIO ANTINCENDI è nera in campo verde scuro.
- 9 - La MM dell'aereo; nelle foto in mio possesso non era decifrabile: se qualcuno dei Soci le conosce, potrà comunicarle alla Redazione.
- 10 - Aprire due finestre di dimensioni uguali alle altre, sulle semifusoliere (pezzi 1 e 2), però senza bordo nero, ed autocostruzione del plexiglas semisferico che permette la visione laterale-inferiore.
- 11 - Eliminare i bocchettoni (?) di forma circolare presenti sulle semifusoliere (pezzi 1 e 2).
- 12 - Posizionamento della coccarda alare; da notare che anche il riquadro colorato intorno ai radiatori alari (non visibile nei disegni) è in grigio scuro.

La bibliografia non è abbondante e per quanto riguarda foto di esemplari italiani, si riduce principalmente agli articoli sui servizi antincendio preparati dalle diverse riviste aeronautiche italiane:

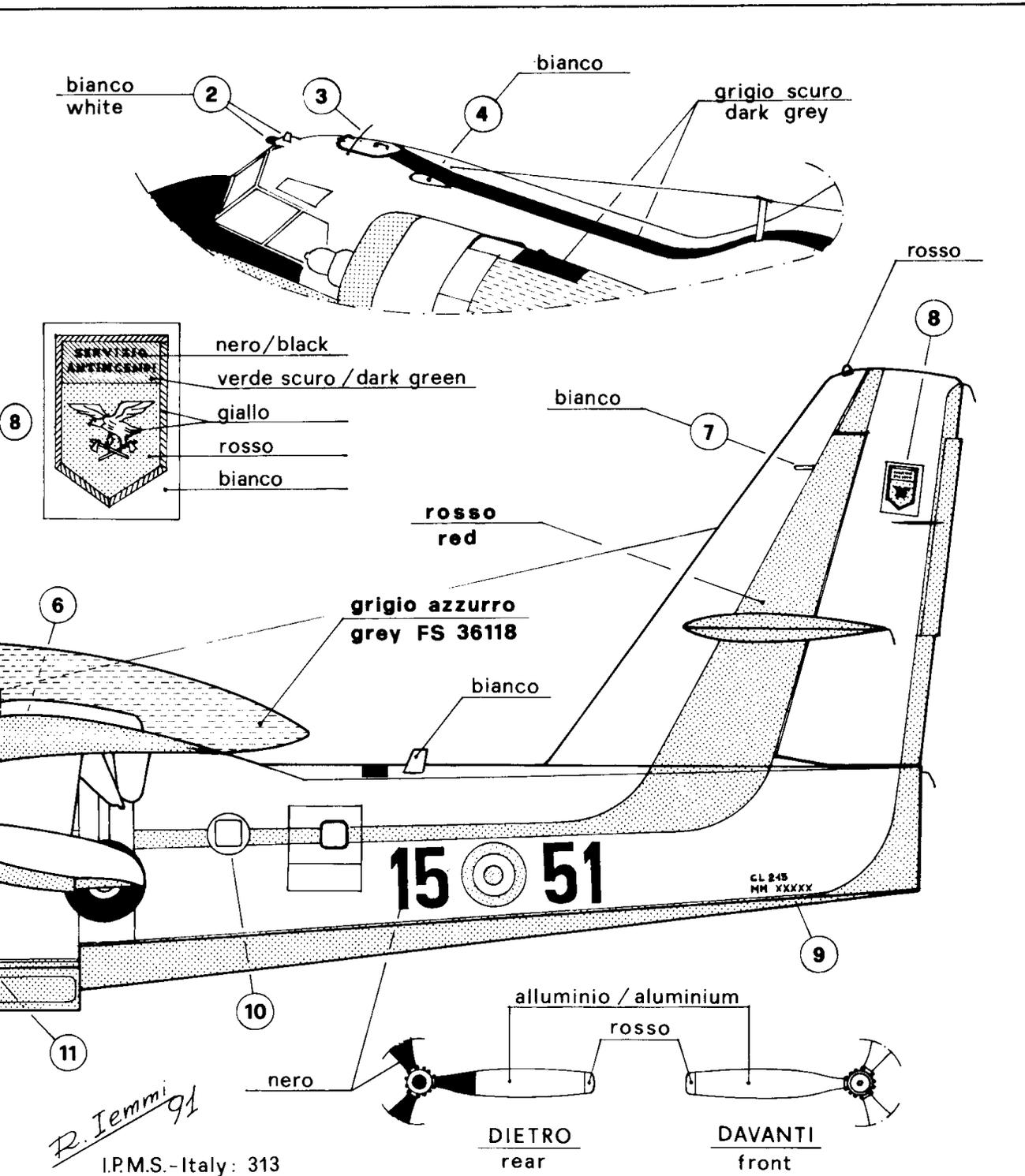
- JP4, Settembre 1987.
- Aeronautica & Difesa, Agosto/Settembre 1988.
- Volare, Settembre 1990.
- Fire Bombers, Osprey Colour Series.
- Les Pompiers du Ciel, Ouest France.

Iemmi Rudy # 313



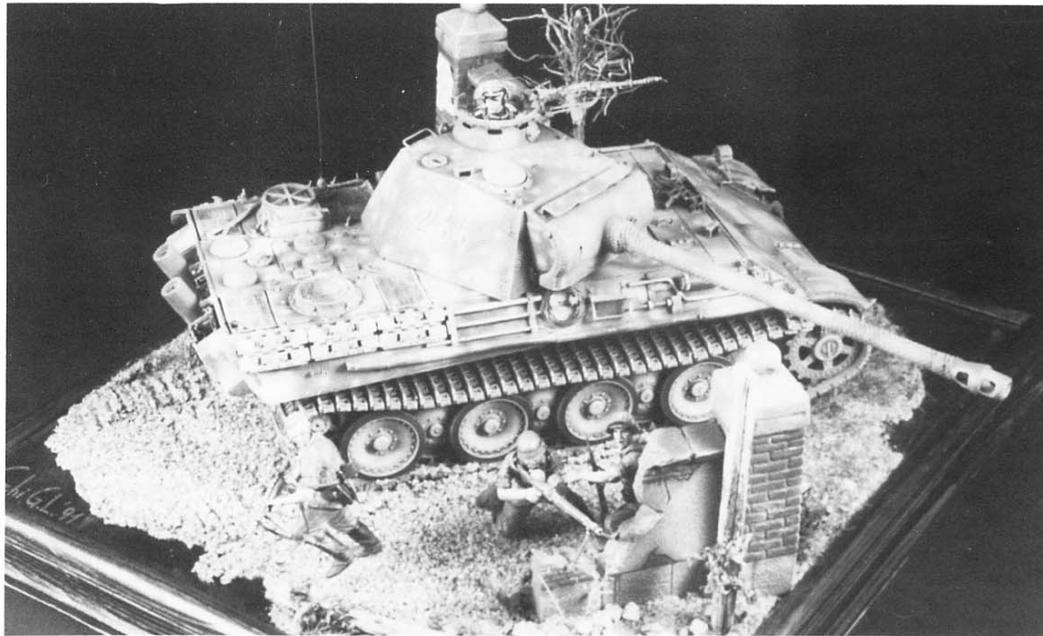
TUTTO L'AEREO HA FINITURA LUCIDA A
ALL SURFACES OF A/C ARE GLOSSES E

Un pompiere volante



ECCEZIONE DI PANNELLI ANTIRIFLESSO, DIELETTICI E CAMMINAMENTI.
 EXCEPTION OF DIELECTRICS AND ANTI GLARE PANELS AND WALKWAYS.

italiano  *Canadair CL-215*



*In questa pagina, due immagini complete del bel diorama realizzato dall'autore, ed in basso un particolare che meglio evidenzia i figurini, che non sono trattati nel testo dell'articolo.
Nelle pagine seguenti sono illustrate passo dopo passo le modifiche apportate al modello Nichimo.*



Pzkpfw V PANTHER Ausf. G

Gian Luca Cocchi
Modena

Grazie all'attività intrapresa da Gaetano Coassin, che con la sua Diorama Models ha fatto sì che sul mercato italiano riapparissero modelli che sembravano solo destinati alle collezioni degli "introvabili", già da un po' di tempo è possibile comprare i modelli Nichimo in scala 1/35 con estrema facilità. La mia scelta è andata al Panther Ausf. G, cioè l'ultima versione operativa di questo collaudatissimo carro della II G.M.

Il motivo, ovviamente, una passione viscerale per questo carro, e la voglia di ricreare una scena "in action" come da tanto non se ne vedono alle mostre di modellismo, dove diorami e scenette riproducono per lo più situazioni di riposo, di appostamento o di marcia. Ma che diamine, quella guerra fu pure combattuta o no !!

Il modello della Nichimo del Panther Ausf. G, al pari di quello Tamiya in versione Ausf. A risente indubbiamente dell'età, ma si presenta comunque all'altezza della situazione, lasciandosi migliorare con facilità.

Consiglio comunque ai modellisti di procurarsi della documentazione prima di intraprendere il montaggio del modello, perchè molti particolari, pur sembrando esatti, nascondono taluni errori di stampo, che una buona informazione aiuterà ad evitare e migliorare.

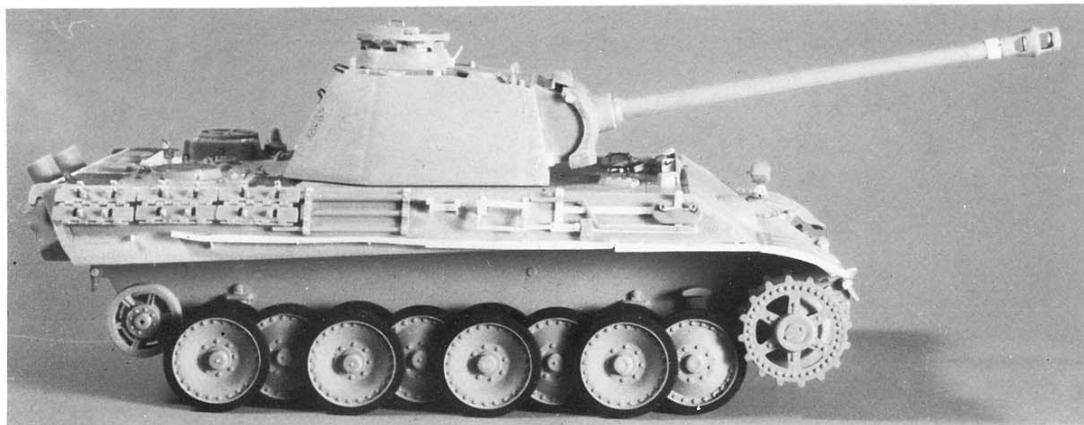
L'ultima versione del Panther (Ausf. G) si contraddistingueva dalle precedenti D ed A per vari accorgimenti esterni, come le fiancate rettilinee, lo scudo del cannone rinforzato (anche se i primi modelli montavano ancora quello della Ausf. A) e l'eliminazione del portello dal frontale del carro, sostituito da un visore periscopico ruotante. Le altre modifiche consistevano in un diverso disegno dei portelli d'accesso del pilota e del mitragliere, non più a rotazione ma a ribaltamento verso l'esterno. Su altri modelli il contenitore cilindrico contenente gli attrezzi di

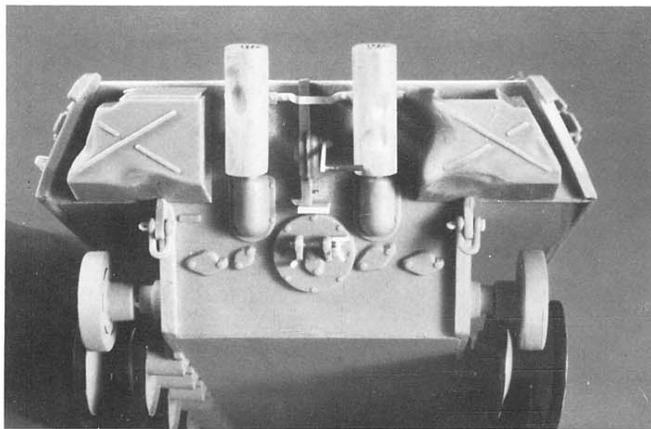
pulitura del cannone era montato, anziché sul fianco sinistro, all'estremità posteriore del vano motore, e le griglie di aerazione a volte potevano essere rinforzate da "passerelle" per evitarne lo sfondamento o l'intasamento, oltre a proteggere maggiormente da attacchi ravvicinati il vano motore. Queste, per quanto riguarda gli accorgimenti esterni, le differenze più interessanti per i modellisti che si vogliono cimentare alla costruzione di questo kit.

L'impiego di questa ultima versione del Panther risale in modo massiccio all'incirca alla fine del 1944, durante l'offensiva nelle Ardenne, anche se molti esemplari erano già apparsi durante il tentativo di arginare l'avanzata degli Alleati in Francia nell'estate dello stesso anno. Sul fronte orientale, vennero impiegati in sostegno delle forze tedesche impegnate contro i sovietici in Russia ed in Polonia.

Treno di Rotolamento e Scafo Inferiore

Premetto che questo mio articolo è rivolto alla costruzione del modello non motorizzabile, per cui tralascierò tutto ciò che riguarda ingranaggi, cavi e motorini elettrici, chiudendo con genuino plasticard tutti i fori che si presenteranno sulla parte inferiore dello scafo. Terminata questa operazione si passerà come di consuetudine a raddoppiare i rulli della fila centrale del treno di rotolamento, che come nel kit Tamiya si presenta non corretta (parte A3). Consiglio per questa fase di utilizzare dalla banca dei pezzi vostra o di qualche amico, i rulli di un vecchio modello, che opportunamente lavorati si adatteranno abbastanza bene alla situazione. Esiste inoltre un kit della Armour Research di rulli in piombo, ma per la versione A della Tamiya. La disposizione di queste parti potrà essere eseguita osservando attentamente il disegno che appare a pag. 27 dello Squadron "Panther in Action".





Se queste soluzioni risultassero comunque non alla portata di qualcuno, consiglio di apporre almeno gli schurzen sui fianchi per fare sì che non si noti la mancanza di questo grande particolare.

Scafo Posteriore

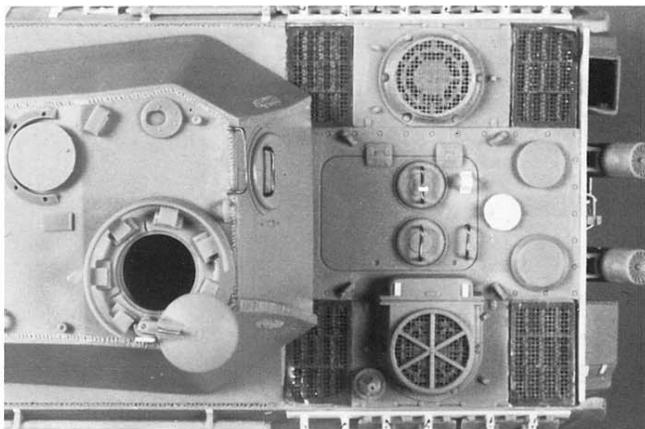
E' realizzato abbastanza fedelmente, anche se consiglio di aggiungere agli sportelli dei bagagliai le cerniere di chiusura (parti C52 e C53). Il gancio di traino potrà essere migliorato con l'aggiunta del perno di blocco (parte C9), il cric da apporsi in mezzo agli scarichi è completamente sbagliato, e quindi lo si potrà sostituire costruendo la manovella di sollevamento con un cric Tamiya (vedi foto 1). I tubi di scappamento sono proposti in due versioni, quindi si potrà scegliere quale montare. Per conto mio ho scelto la versione dotata di silenziatori e ventole frangifumo.

Scafo Superiore

Il vano motore deve essere migliorato. Per ottenere un buon risultato, consiglio innanzitutto di eliminare con il tagliabalsa i quattro triangolini che dovrebbero riprodurre le maniglie di sollevamento della piastra di copertura del vano motore. Anche queste si sostituiranno con quelle Tamiya, senz'altro più esatte. Le

altre tre maniglie di sollevamento dei vari bocchettoni andranno autocostruite con un cavetto sottile di rame od ottone (parti C40). Del supporto dell'antenna (parte C39) si utilizzerà solo il basamento avendo cura di carteggiarlo e forarlo prima di montarlo sulla propria predisposizione. Si dovrà autocostruire anche la botolina imbullonata e protetta dalla sua copertura posta al centro tra i supporti delle antenne per le versioni "comando". Sempre utilizzando un kit della Armour Research, ho aggiunto alle sei griglie di aerazione il set fotocinco delle reti protettive. Questa operazione andrà eseguita prima di montare la parte C50; tutte queste modifiche sono ben visibili alla foto 2.

Anteriormente ho eseguito i seguenti lavori: il basamento del faro è stato ricostruito utilizzando il fanale Tamiya. Anche la parte relativa al blocco del cannone proviene dallo stesso modello versione A. Per cui le parti C16 e C49 dovranno essere modificate, le maniglie C41 sostituite con cavetto più sottile di rame od ottone. Si provvederà inoltre a forare la canna della MG 34 sul frontale del carro. Vedi i dettagli fin qui spiegati alla foto 3. Nel mio modello, a causa dell'eccessivo spessore e della non perfetta fedeltà ho riprodotto anche le "passerelle" di lamiera sui due fianchi del carro utilizzando



le stesse misure e caratteristiche delle parti C57 e C58, ma ricostruendole più sottili avvalendomi di plasticard da 0,25 mm.

Per quanto riguarda i fianchi del carro e tutti gli attrezzi e gli accessori, ho ricostruito le predisposizioni della pala, del tranciacili ecc. utilizzando documentazione fotografica originale, usando plasticard da 0,25 mm., mentre ancora una volta il vecchio Panther Tamiya mi è venuto in aiuto procurandomi gli attrezzi. Ho così riprodotto sia la parte C12 che C20, ma correttamente. Le parti C18 e C27 le ho buttate, ricostruendole con pazienza, così come il portacingoli (parte C11) non utilizzato, ma ricostruito più fedelmente. Detto questo avrete capito come queste parti potranno essere riproposte lasciando le forme e le caratteristiche uguali ma assottigliandone sensibilmente gli spessori. In vostro aiuto una buona documentazione diventerà insostituibile.

Queste modifiche sono documentate alle foto 4,5,6.

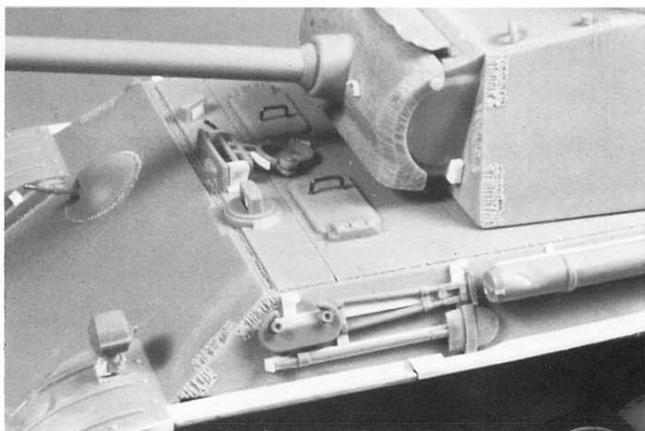
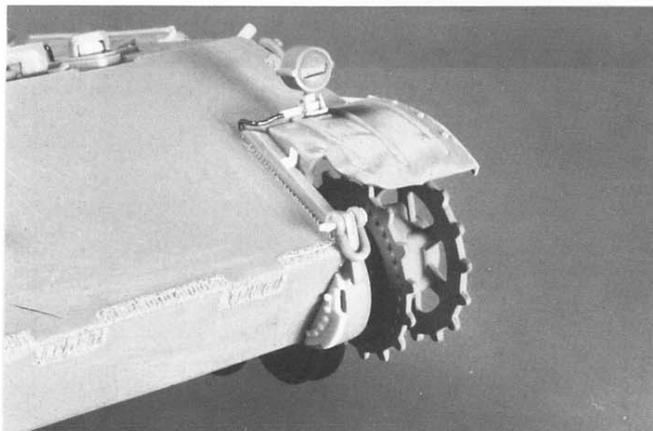
Diventerà obbligatorio al momento dell'unione dello scafo inferiore a quello superiore, chiudere gli spazi sopra l'alloggiamento del treno di rotolamento ed i fianchi del kit che invariabilmente rimangono aperti. Caratteristica questa di modelli del passato.

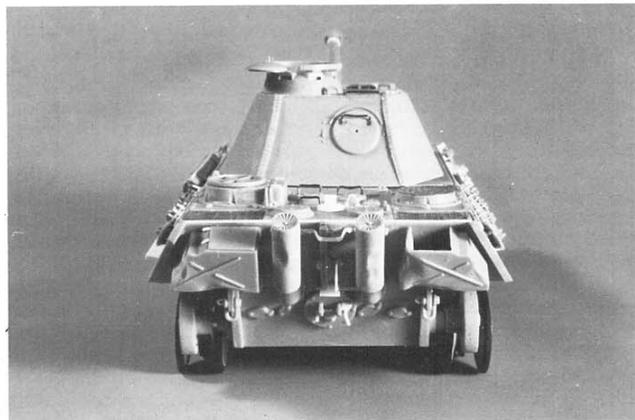
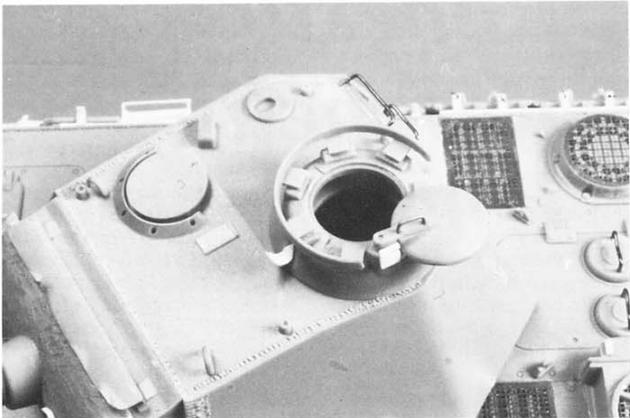
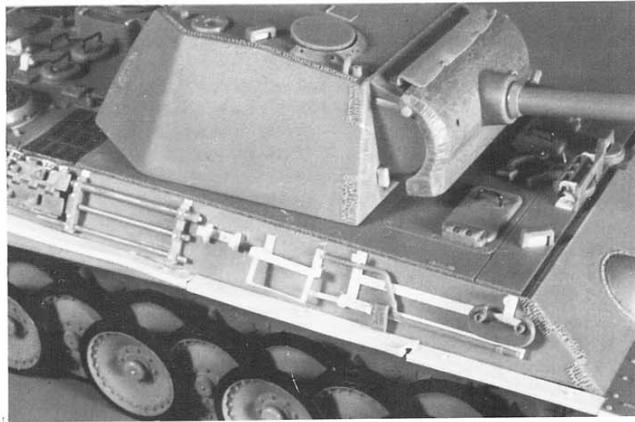
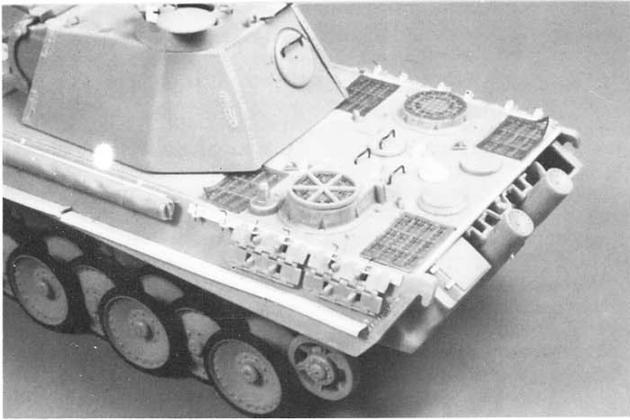
Torre

La prima cosa che consiglio di fare, utilizzando un pirografo, è di evidenziare tutte le saldature presenti sulla torre, operazione che si estenderà ovviamente anche a tutte le saldature presenti sullo scafo del modello. Fatto questo, consiglio di riprodurre sempre col medesimo attrezzo, ma con la regolazione al minimo, i segni di fusione sullo scudo del cannone, parte C33. A verniciatura ultimata e con un sapiente dry brush, otterrete uno straordinario effetto realistico. Sempre sullo scudo, alle estremità superiori, verranno aggiunti i due perni che servivano per agganciare e sollevare questa parte in caso di sostituzione del cannone del carro. Con plasticard da 1 mm. si riprodurrà all'attaccatura inferiore della parte C31 col frontale della torre quel rinforzo metallico che appare in tutti gli esemplari Ausf. G. Vedi foto 4 e 6.

Anche il cannone, soprattutto il freno di bocca, dovrà essere migliorato con l'aggiunta del collare di avvvitamento, che nel modello Nichimo non è stato riprodotto. Si utilizzerà una striscia di plasticard da 0,25 mm. larga 3,5 mm. ricreando con una punta da trapano di 0,5 mm. i fori di incastro.

Non utilizzate le parti C36 e C37, ricostruendole più sottili mantenendo comunque le stesse





forme. Sulla cupola del capocarro costruire la maniglia di apertura del portello e il freno di fine corsa (parte C22) foto 7.

Consiglio di presentare la protezione superiore del brandeggio del cannone ammaccata, (parte C8) in quanto di sottile lamiera e quindi facilmente deformabile. Così facendo si otterrà un buon effetto di operatività. Se volete un consiglio non utilizzate la mitragliatrice MG 34/42 predisposta per la difesa contraerea, perché non esatta, come del resto il sostegno, frutto indubbiamente della fantasia dei disegnatori giapponesi. Se proprio ci tenete

ad aggiungere questo dettaglio, autocostruitelo avvalendovi del disegno a pag. 29 dell'In Action dedicato al Panther, in seconda ipotesi comprate dove possibile il kit prodotto dalla francese Azimut, n. di catalogo 35302.

Colorazione ed Immatricolazione

Il kit da me costruito ed ambientato in Francia nel 1944 è verniciato col classico schema da imboscata caratteristico dei blindati e corazzati tedeschi dell'ultimo periodo del conflitto. Fondo Giallo Sabbia con larghe

bande Verde Medio e Rosso Bruno, punteggiate irregolarmente.

Per quanto riguarda l'immatricolazione, tengo a precisare che in molti casi, sulla mimetizzazione cosiddetta "da imboscata" non sempre i numeri venivano riproposti, limitandosi, ed anche qui con varie eccezioni, ad esibire i soli simboli di nazionalità verniciati più o meno regolarmente sullo zimmerit o sulla corazzatura.

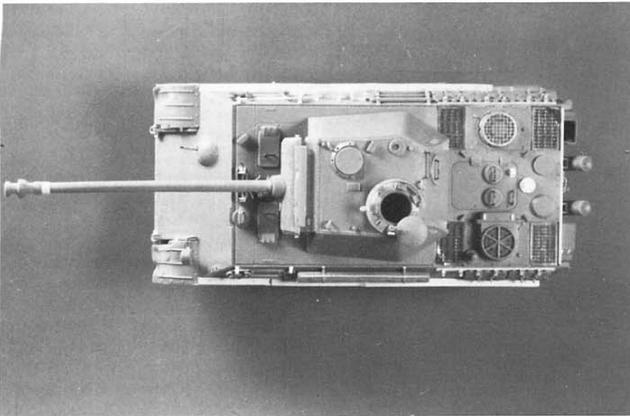
Ringraziamenti

Ringrazio innanzitutto il fotografo ed amico W. Iscera per le foto del modello e l'amico Natale

De Salvo per l'assistenza offerta in occasione dell'ambientazione del modello. ☺

Bibliografia Essenziale

- Panther In Action - Squadron/Signal n. 11
- Panther German Heavy Tank - 1987 Tank Magazine
- The Pzkwf V Panther - Osprey Vanguard n. 21
- Der Panzerkampfwagen Panther und seine Abarten - Motor Buch Verlag



Quando agli inizi degli anni '70 per la Marina Militare Italiana cominciava a presentarsi la necessità di sostituire gli AB 204 imbarcati con macchine più efficienti e sicure, ed al contempo in grado di venire imbarcate nello stesso numero sulle unità portaelicotteri allora in servizio o in programmazione a breve scadenza, la scelta cadde necessariamente sul Bell 212, un elicottero bimotore, con maggior spazio disponibile a bordo e per di più prodotto su licenza dall'Agusta.

Venne così realizzato un prototipo di configurazione (MM 80933, 7-01) che utilizzava un radar simile a quello in dotazione ai più anziani 204, che venne successivamente sostituito con quello attuale, protetto dalla carenatura a cilindro sul tetto. Il sonar ad immersione è lo stesso

utilizzato dai più grossi SH-3D. Con il tempo, alla versione base ASW se ne è aggiunta una seconda, realizzata in alcuni esemplari, destinata alla guerra elettronica e dotata di alcune antenne aggiuntive. A causa del peso e dell'ingombro della "suite" elettronica non imbarca il Dipping Sonar e gli apparati connessi.

L'unico modello disponibile sul mercato italiano, e per di più ad esaurimento, è il Fujimi 1/72. Le scatole disponibili fino al dicembre scorso erano condivise dall'UH-1N dei Marines e dell'USAF, quindi si può acquistare l'AB-212 trovando una di queste scatole.

ANALISI DEL MODELLO

Ad una prima occhiata le stampe si presentano di buona

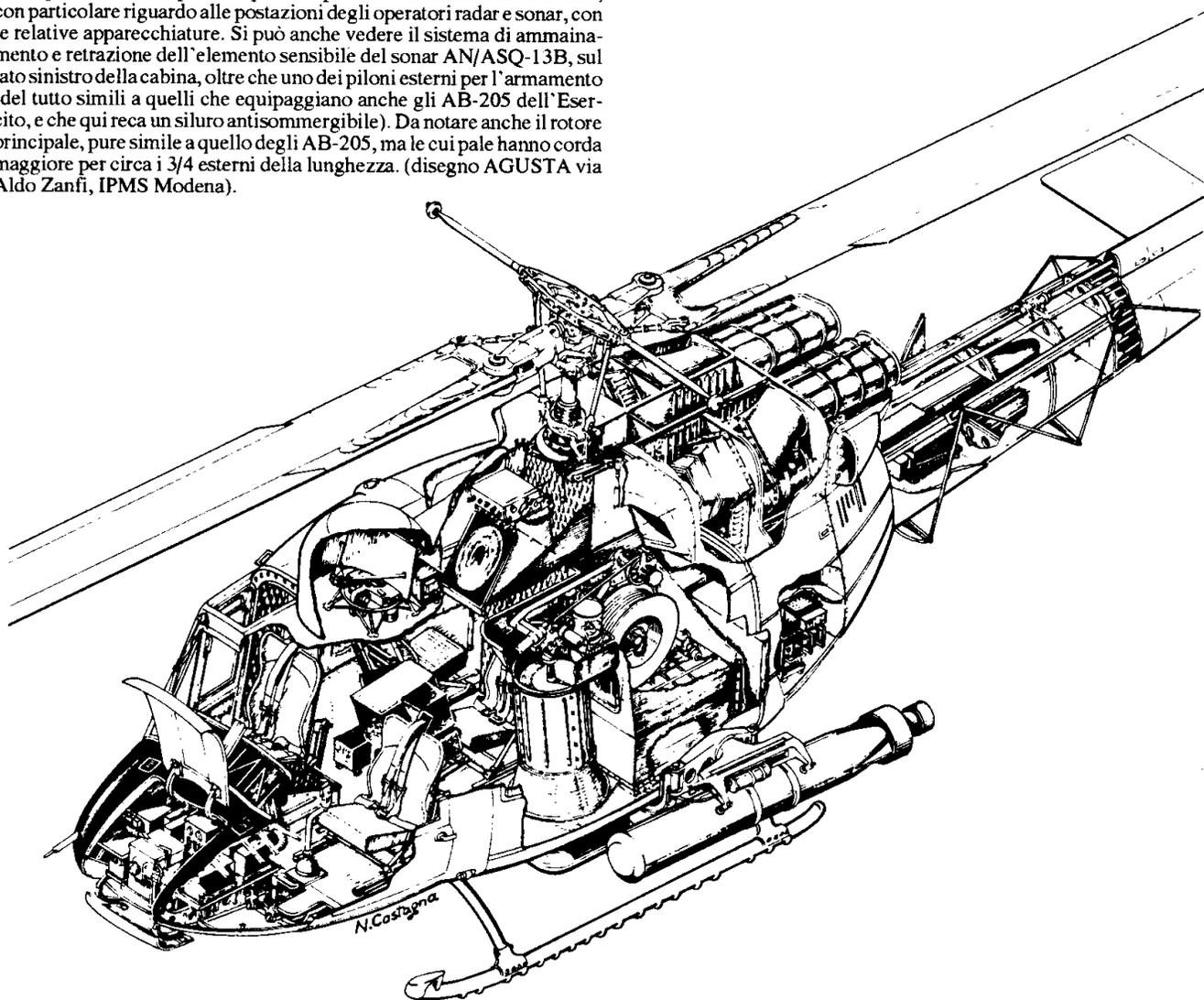
AB-212

ASW

Fujimi 1/72

Roberto Rambelli Roma

Il disegno si riferisce ad uno dei primi esemplari di AB-212 ASW, come si può notare dal radome del radar ancora con forma a cupola. Le sistemazioni interne dell'elicottero non sono tuttavia variate nei seguenti lotti di produzione, per cui il disegno si presenta come utile riferimento per la posizione e l'aspetto di quanto è presente all'interno della cabina, con particolare riguardo alle postazioni degli operatori radar e sonar, con le relative apparecchiature. Si può anche vedere il sistema di ammainamento e retrazione dell'elemento sensibile del sonar AN/ASQ-13B, sul lato sinistro della cabina, oltre che uno dei piloni esterni per l'armamento (del tutto simili a quelli che equipaggiano anche gli AB-205 dell'Esercito, e che qui reca un siluro antisommergibile). Da notare anche il rotore principale, pure simile a quello degli AB-205, ma le cui pale hanno corda maggiore per circa i 3/4 esterni della lunghezza. (disegno AGUSTA via Aldo Zanfi, IPMS Modena).



qualità, senz'altro in linea con gli standard Fujimi. Le pannellature sono incise, mentre le fitte rivetature che caratterizzano il trave di coda sono rese in rilievo molto realisticamente. Mi aspettavo qualche dettaglio in più nella parte inferiore della fusoliera, ma per il resto va abbastanza bene per un modello di partenza. Il foglio di istruzioni delle scatole a mia disposizione mostra la realizzazione di tutte e tre le versioni disponibili, dovremo quindi porre un poco di attenzione nell'utilizzare il corretto dettaglio di cabina, che comunque potrà essere arricchito e corretto seguendo i consigli successivi ed i disegni allegati.

DETTAGLIO INTERNO CABINA

Il cruscotto è da scartare in blocco perchè è troppo stretto e con il dettaglio errato: occorrerà realizzarle uno come da fig. 1, tenendo conto che la larghezza è "porta a porta". Per quanto riguarda la cabina di pilotaggio, bisognerà purtroppo cannibalizzare l'ottimo AB-205 della ESCI prelevando i sedili ed i collettivi dei piloti. I sedili degli operatori ai sistemi sono correttamente posizionati, ma bisognerà ricostruirli come quelli dei piloti.

Per quanto riguarda gli apparati, il pezzo 46 riproduce abbastanza fedelmente il "funnel" che contiene il trasduttore sonar quando questo è represso. E' necessario però forare il pavimento della cabina all'interno di questo pezzo e del pezzo 38 in corrispondenza della parte inferiore della fusoliera per realizzare il foro passante per la retrazione e l'ammalnamento. (fig. 2) Inoltre il funnel è collegato al soffitto della cabina (che io consiglio di realizzare con il pezzo del kit ESCI), con una carenatura che nasconde parte del verricello del sonar, che andrà quindi realizzata (fig. 3).

Gli apparati di ricerca sonar sono rappresentati dal pezzo 44, che dovrà essere totalmente rielaborato od eliminato come in fig. 4 e 2. Manca invece del tutto la stazione dell'operatore radar che è situata nel "canile" di destra, rivolta all'indietro (fig. 3). I più pignoli potranno realizzare la tendina posizionata dietro l'operatore radar per evitare i riflessi sullo schermo.

Prima di unire le semifusoliere, per chi volesse realizzare il verricello ed il tamburo del cavo sonar, il pezzo 33 dovrà essere tagliato orizzontalmente all'altezza del segno (fig. 2) ed installata solo la parte inferiore,

avendo cura di inserire del plastocard per realizzare la base del vano.

Dopo aver unito le due semifusoliere e la cabina il più è fatto.

DETTAGLIO ESTERNO

Un dettaglio che differenzia il Bell 212 basico da quello ASW è la grigliatura presente sul cofano motore che è stata chiusa per diminuire l'ingresso di acqua salata che a contatto con le parti calde del motore è estremamente corrosiva; occorrerà quindi pazientemente coprire questo dettaglio con del plastocard sottile o con una bella stuccata.

Altro lavoro richiede il radome, che nella realtà è tutto un pezzo di vetroresina con la metà anteriore del pezzo 47 e che quindi andrà modificato come in fig. 3. I pezzi 28 rappresentano delle antenne che non sono presenti nell'AB-212 ASW e che vanno eliminati, chiudendo i relativi fori; mancano numerose antenne, alcune delle quali fanno parte del dettaglio della parte inferiore della fusoliera.

Buono il verricello di soccorso sul lato destro ed i travetti universali MA-4 che andranno comunque arricchiti con tubature e collegamenti elettrici. Inoltre, i

travetti così come sono, possono soltanto essere utilizzati per i serbatoi supplementari o per i lancia chaff in dotazione agli esemplari EW, poiché mancano della struttura che permette l'apertura del parafrreno dei siluri.

Quello che considero l'errore più grande è la mancanza dei galleggianti d'emergenza, che vanno realizzati con degli alberi di stampa opportunamente modificati (fig. 5).

COLORAZIONE ED ARLDICA

Tutti gli elicotteri della Marina Militare hanno sempre avuto la stessa colorazione in grigio mare scuro, assimilabile all'FS-36118 con parte del muso ed il terminale della coda in FS-28913. Per la numerazione e le altre referenze di colorazione consiglio l'adozione del foglio Tauro 72-537 dedicato agli elicotteri italiani. In conclusione va detto che anche se il lavoro necessario per una replica accurata è notevole, questo è un valido modello per fare buona figura, ricordandoci che in Italia non volano solo Tomado ed F-104, ma anche tante altre macchine che svolgono il loro lavoro senza tanta pubblicità, ma che sono altrettanto importanti. ☞



Sopra: Un Agusta-Bell 212 ASW ripreso in occasione della M.A.V. 86 svoltasi a Vergiate il 12/10/1986; l'elicottero, codice 7-40 porta la matricola MM 81085. Da

notare la piccola carenatura presente sul tetto della cabina, davanti alla presa d'aria, che copre uno dei rulli di rinvio del sistema di ammalnamento e retrazione dell'elemento sensibile del sonar AN/ASQ-13B.

L'elicottero porta la colorazione standard in grigio scuro uniforme, con muso ed estremità posteriore in rosso; il radome sul tetto della cabina è in nero lucido.

A Lato: L'AB-212 ASW è dotato di galleggianti di emergenza che si gonfiano in pochi secondi (mediante apposite bottiglie di gas compresso e su comando del pilota) nel caso l'elicottero venga costretto ad un ammaraggio forzato. Come si può vedere, nelle condizioni di operazione normali, i galleggianti sono contenuti in apposite "buste" fissate ai montanti dei pattini di atterraggio (foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena).



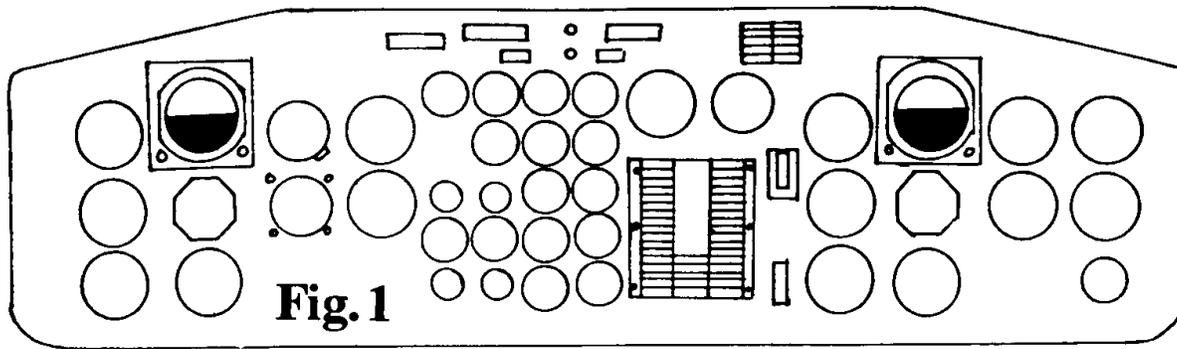


Fig. 1

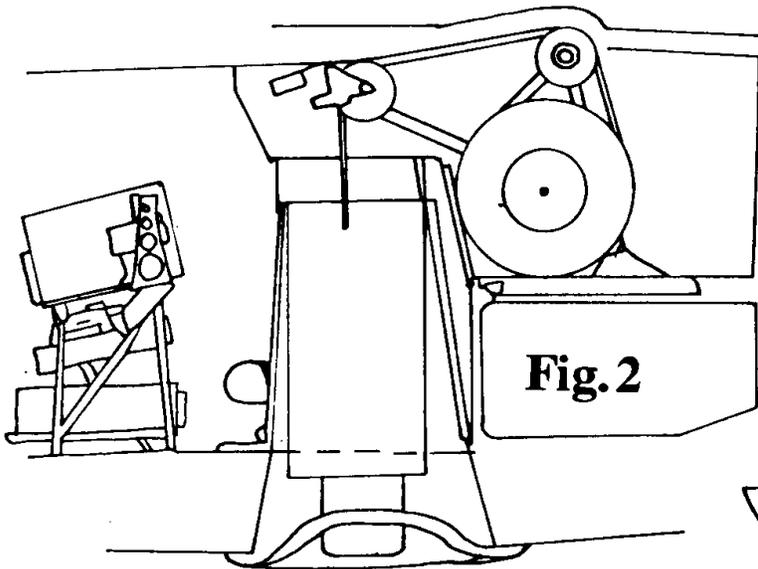


Fig. 2

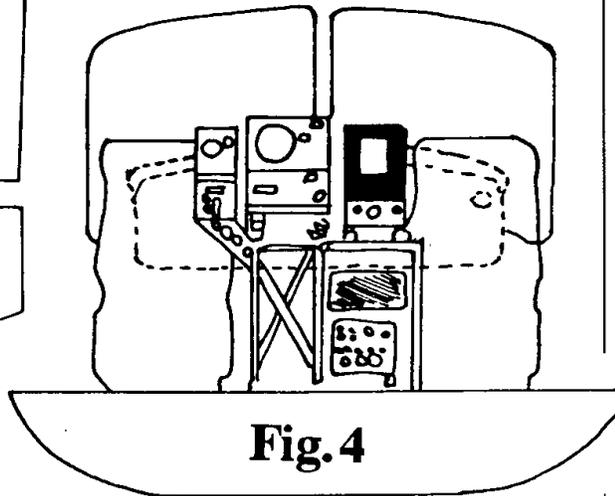


Fig. 4

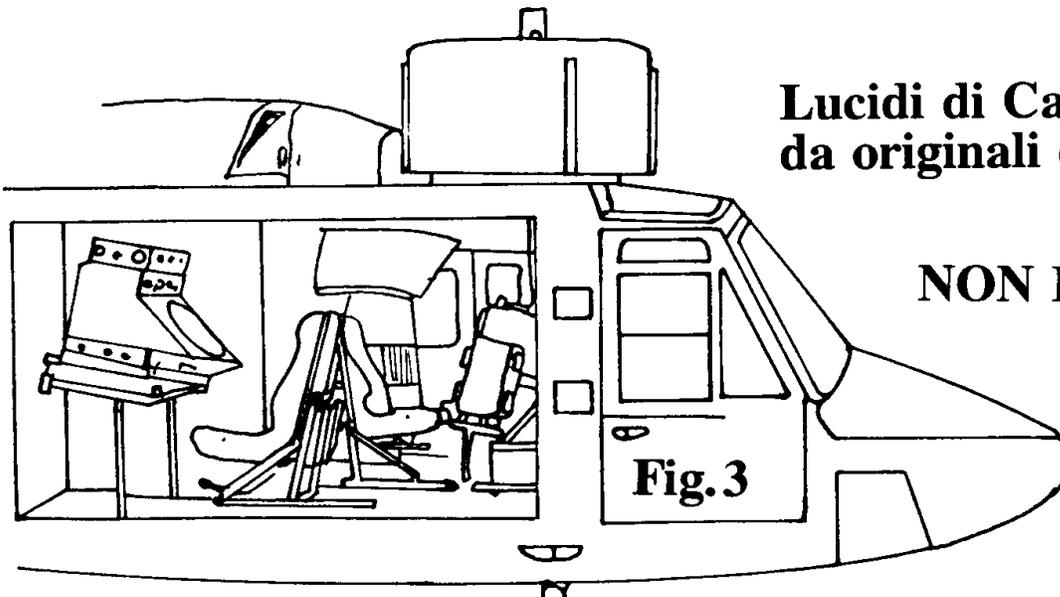


Fig. 3

**Lucidi di Carlo Pecchi
da originali dell'Autore**

NON IN SCALA

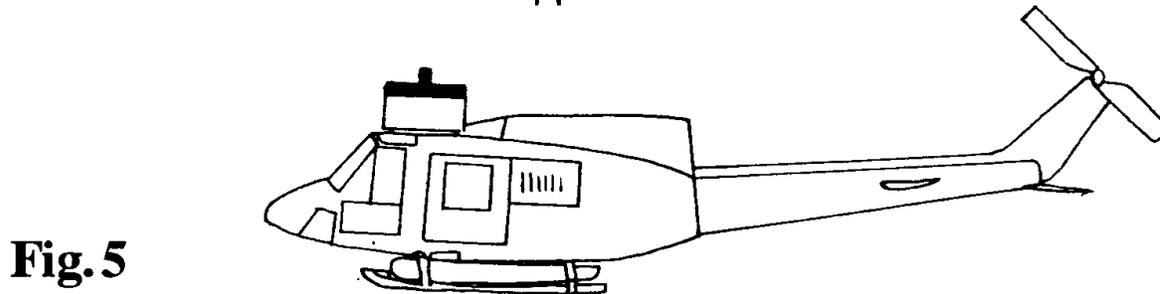


Fig. 5

Per comprendere meglio le caratteristiche del carro 'S' dobbiamo ritornare nientemeno che agli albori del carro armato. Come tutti ricordano il "Tank" nacque come veicolo da appoggio e venne perciò armato con varie mitragliatrici o più cannoni con limitate possibilità di brandeggio se non fissi. Le esperienze belliche mostrarono però che per un carro incrociato era molto più vantaggioso concentrare l'armamento in una torre rotante e ciò indusse a ritenere che il carro privo di torretta non fosse adatto al combattimento. Anche i tedeschi erano convinti in questo senso e, a dimostrazione di ciò, relegarono il panzer con cannone in casamatta al ruolo di "SturmGeschutz", cioè cannone d'assalto, il quale doveva fornire l'appoggio alle truppe sul campo di battaglia. Nelle drammatiche fasi della Campagna di Russia si rese indispensabile l'impiego degli StuG come cacciacarri, cosa che si rivelò un'insperato successo. Infatti la sagoma bassa li rendeva non solo male individuabili, ma anche un difficile bersaglio per i cannonieri avversari. Gli JagdPanzer ebbero quindi una rapida evoluzione che li portò dagli improvvisati StuG III del 1941 ai formidabili JagdPanther e JagdTiger del '44/45. Alcuni di questi veicoli sono concettualmente validi ancora oggi: il piccolo Hetzer infatti fino a pochi anni orsono prestava servizio nell'esercito elvetico. Dopo la guerra questi particolari veicoli vennero trascurati fino agli inizi degli anni '60, con l'entrata in servizio di 3 nuovi "Tank Destroyer" privi di torretta: l'ASU 85, in prima linea con gli Aviotrasportati russi dal 1961; lo Jagdpanzer Kanone, en-

Lo Straordinario

Carro

S



Lo S103 matricola 2116 ripreso in piena velocità. Notare come i numeri siano riportati su entrambi i contenitori anteriori (il sinistro contiene una mitragliatrice radiocomandata) ed ad altezze diverse. Bene in evidenza la lama appripista anteriore. (tute le foto di questo articolo sono di Esa Muikku via Armando Rossi).

trato in linea nella Germania Federale nel 1965 e, finalmente, lo Stridsvagn 103, adottato in Svezia nel 1966. Sofferiamoci su quest'ultimo. Quando intorno al 1950 venne richiesto dalle autorità svedesi un sostituto per il

Centurion, le prime ricerche si indirizzarono verso un veicolo tradizionale, con un 150 mm a canna liscia in torretta, denominato PKV. Due prototipi disarmati vennero costruiti dalla Landsverk, quando Sven Berge,

lato opposto) e l'alzo varia così tra +12 e -10. Ritornando al cannone diciamo subito che si tratta di una variante locale dello L 7 inglese, 105mm, usato anche dal Centurion, modificato in modo da risultare più lungo di 11 calibri

Capo della Divisione Veicoli dell'Esercito Svedese, sostiene che un mezzo costruito secondo i principi del-

lo JagdPanzer avrebbe perfettamente risposto alle esigenze delle forze armate. Le sue motivazioni parvero convincenti a tal punto che i due prototipi del PKV servirono a sperimentare ciò che proponeva; i risultati furono molto incoraggianti tant'è che nel 1958 la Bofors fu autorizzata a completare due prototipi di un suo nuovo progetto sviluppato in base a queste esperienze e che, una volta collaudato, entusiasmo le autorità. Il nuovo carro, lo Stridsvagn 103 A, entrò in servizio nel 1966, mentre la produzione terminò nel 1971 dopo 300 esemplari, oggi ancora in servizio senza che se ne preveda la sostituzione.

Cerchiamo ora di cogliere gli aspetti peculiari di questo particolarissimo veicolo. L'arma-

mento principale è completamente fisso, quindi il puntamento è realizzato in modo decisamente inconsueto: per quanto riguarda il brandeggio viene fatto ruotare tutto il mezzo, mentre l'alzo si ottiene giocando sulle sospensioni. Queste sono di tipo idropneumatico, molto efficienti e tutt'oggi avanzate; esse permettono al carro di assumere qualunque assetto (è possibile alzare le sospensioni di un lato e contemporaneamente abbassare quelle del

Andrea Lugli, Modena

rispetto all'originale. Il cannone è servito da un solo uomo, il capocarro/puntatore, che ha a disposizione un sistema di puntamento OPS-1 stabilizzato e brandeggiabile per 208; ora questo sistema è integrato da un telemetro laser. Il pilota invece possiede un periscopio binoculare a 1-6-10-18 ingrandimenti, dove l'oculare destro ha un reticolo. Non c'è nessun addetto al caricamento, sostituito da un sistema automatico con cadenza di 15 colpi al minuto. I proiettili in dotazione sono al massimo 50, in genere così distribuiti: 25 APDS, 20 HE, 5 fumogeni; i bossoli vuoti sono espulsi automaticamente da un portellino sul retro. Il terzo e ultimo membro dell'equipaggio è il marconista, che svolge anche il ruolo di pilota in retromarcia: tutti i comandi di guida sono triplicati. Le altre armi sono 3 mitragliatrici FN da 7,62mm di cui 2 sul parafango sinistro, fisse, e 1 sulla cupola del capocarro in funzione AA; in tutto hanno a disposizione 2750 colpi. Completano le dotazioni di bordo 8 lanciafumogeni. Il gruppo propulsore è sistemato anteriormente, ed è costituito da 2 sistemi autonomi. Sugli Stridsvagn 103 A e B sono installati un Diesel policarburante Rolls Royce K60 da 176,4 Kw (240 HP) e una turbina a gas Boeing 553 da 360,4 Kw (490 HP) costruita su licenza dalla Caterpillar, mentre il C possiede un Diesel Detroit 6V-53t al posto del RR.

Sempre sul C, in linea dal 1986, trovano posto un telemetro laser e nuove trasmissioni; la versione B differisce dalla A per lo schermo frangiflutti e la lama appripista, divenuti standard. In 15 minuti il mezzo viene reso anfibo tramite l'erezione del telo che circonda lo scafo, dispositivo concettualmente analogo a quello dello Sherman DD. Una volta in acqua il veicolo è mosso dai cingoli ad una velocità massima di 6 Km/h. A proposito di cingoli notiamo che esistono due differenti tipi di maglia: il tipo originario era largo 67 cm, mentre quello più recente è più stretto di 3,5 cm. La pressione specifica rimane comunque adatta a terreni innevati o paludosi: 2,85 Kg/cm. Le 4 ruote portanti sono simili a quelle del Centurion.

Contrariamente a molti altri carri armati, il carro S non ha dato origine ad alcuna famiglia di veicoli speciali, anche se lo scafo venne usato dalla Bofors per il semovente AA "VEAK", rimasto però allo stadio di prototipo; tuttavia diverse componenti dello Stridsvagn 103 sono state impiegate nel semovente VK 155. Il prezzo unitario del carro S era originariamente stimato nell'equivalente di 340 milioni di lire.

Rescigno

Teoricamente tutte e 3 le principali scale del modellismo sono dotate di un kit del carro S: infatti ne troviamo uno della Cromwell Models in 1/76, uno (a tiratura limitata) della AEF Design in 1/35 e uno della Academy in 1/48. I primi due sono in resina, il terzo a iniezione. Sottolineo il carattere teorico della disponibilità di questi modelli, perché quelli in resina si possono acquistare solo per corrispondenza, mentre il terzo non è mai stato distribuito nel nostro Paese.

Academy - 1/48

Questo kit è in pratica la ristampa di un vecchio Tamiya del quale abbiamo rintracciato una scatola e che abbiamo appunto recensito. Il modello risente dell'età dello stampo e della scelta di offrirlo a un pubblico giovanissimo, donde la presenza del motore e tutto ciò che lo accompagna. In effetti sono più i pezzi del motore che quelli del kit.

La scala potrebbe essere stata rispettata, ma lo scafo è troppo corto di 4mm e troppo stretto di 1cm. Contribuiscono notevolmente i cassonetti posteriori, totalmente errati. La sovrastruttura è fantasiosa in quanto alla distribuzione di griglie, prese d'aria, portelli e accessori vari mentre è precisa la forma dello scafo.

Le ruote sono più o meno decenti, tranne quelle motrici, prive dei denti. Esse aderiscono così ai "cingoli", se due elastici neri possono fregiarsi di questo nome.

Il cannone è ben fatto così come il supporto. Potremmo usare la mitragliatrice in un qualche nostro modello di fantascienza; il figurino incluso manca di un braccio e mezzo e delle gambe. Le decal sono generiche.

Non resta che lasciare questo kit a chi ha proprio deciso di collezionare i suoi modelli solo in 1/48.

Stridsvagn 103 'C' Cromwell Models - 1/76

Il kit ci viene consegnato in una confezione spartana che ricorda i gloriosi Airfix degli anni '60: una busta di cellophane trasparente. All'interno 10 pezzi color crema, niente foglio di istruzioni né decals o alcuna indicazione che riguardi il modello specifico.

I pezzi sono: sovrastruttura, scafo, treno di rotolamento dx e snx, cannone, portabagagli posteriori, parafanghi dx e snx. Essi sono tutti extradettagliati assai finemente e con la massima precisione tuttavia alcuni dei pezzetti più piccoli sono rotti a causa della confezione rustica, anche se nel kit esaminato i danni erano facilmente riparabili con un po' di plastica stirata. In pratica la nostra opera consiste nel ripulire con attenzione tutte le sbavature, alcune delle quali assai insidiose, specie quelle tra le ruote e sui cingoli (che riproducono quelli nuovi). Il treno di rotolamento, nonostante sia in un solo pezzo, è molto realistico. Non è possibile aprire i portelli o dettagliare l'interno in quanto la sovrastruttura è spessa oltre 1 cm. Tra l'altro unendola allo scafo si crea una fessura da stuccare insieme ad fori causati da bolle d'aria: un'operazione molto semplice che vale la pena di compiere. Il vomere (facoltativo se si vuole riprodurre un A, a patto di modificare in qualche modo i cingoli) è ben fatto ma molto sbavato. I parafanghi invece sono assai improbabili come forma eccetto nella parte anteriore, andrebbero rifatti con plasticard seguendo i disegni di questo articolo oppure qualche foto. Il kit della Cromwell Models è appena sottodimensionato in quanto a lunghezza se includiamo il cannone (che è molto bello e forato all'estremità), mentre è esatta la larghezza. Per quanto le ruote

siano 0,5 mm troppo larghe, il treno di rotolamento è buono. La lama appripista va assottigliata di circa 1 mm e raddrizzata leggermente. Come vedete niente di imperdonabile ma solo qualche piccola imperfezione. Per il resto un ottimo kit il cui solo vero difetto è quello di essere difficilmente reperibile al prezzo di circa 18000 £.

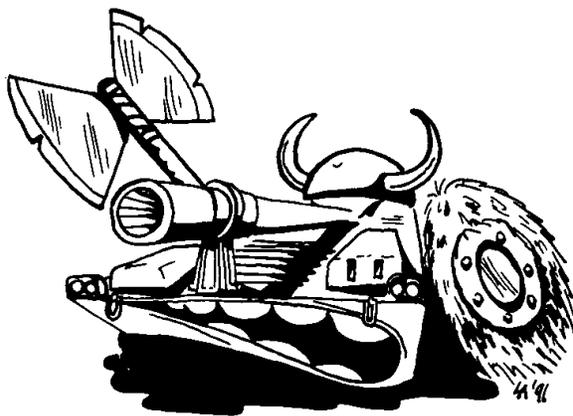
Stridsvagn 103 'S' AEF Design 1/35

Anche questo modello è in resina, ma a differenza del precedente è contenuto in una solida scatola di cartone, anonima ma robusta. Tutti i pezzi sono contenuti in vari sacchetti a eccezione dello scafo, della sovrastruttura e dei cingoli. Vari fogli con storia del veicolo, disegni schematici e alcuni consigli da seguire attentamente costituiscono le nutrite istruzioni. Già a un sommario esame stupisce la nitidezza dei dettagli della sovrastruttura, davvero un gioiello modellistico. A parte la cupola del capocarro (formata da 12 pezzi) essa è bella e completa. Il treno di rotolamento è ottimamente realizzato per quanto alcune delle ruote siano leggermente deformate. Lascia perplessi il fatto che le ruote motrici abbiano 3 denti in meno del dovuto. Altri problemi sorgono nella sovrastruttura che è troppo stretta di 2mm, così come il vomere anteriore che quindi si adatta nelle sue sedi senza difficoltà. Gli angoli anteriori dello scafo vanno smussati come nei disegni. Per concludere le dolenti note veniamo al cannone, il pezzo decisamente meno riuscito: l'anima metallica è mezza uscita, in più l'estremità è deformata. I cingoli sono in plastica tenera, ma non del tipo link by link come ci si può aspettare da un modello del genere. Gli interni sono basici ma validi. Inutile soffermarsi sugli altri pezzi un pò sbavati ma sui quali si può fare cieco affidamento relativamente a forma e dimensioni. Sinceramente il modello è entusiasmante per i dettagli e la accuratezza, però non è certo alla portata di tutti. A parte il montaggio che richiede un minimo di esperienza, il prezzo per un modellista italiano raggiunge le 130000 £, il che, purtroppo, non può che scoraggiare la maggioranza di noi.

Colorazioni

Il carro 'S' presenta 2 colorazioni base, una in tinta uniforme, l'altra mimetica. Per quella uniforme vi suggeriamo il verde scuro FS 34097. Il secondo schema è estremamente complicato ma molto suggestivo, analogo a quello dei Vigen. Vi suggeriamo i seguenti colori:

Verde scuro FS 34086



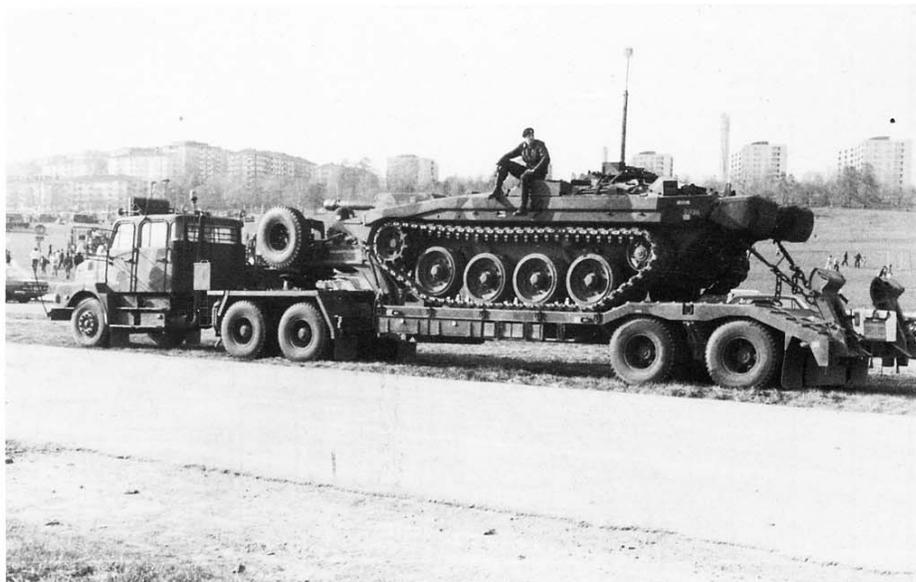
Verde medio FS 34201
Verde chiaro FS 14255
Nocciola FS 10260

In ogni caso i colori sono semilucidi anche se i veicoli svedesi sono sempre molto sporchi (a causa del terreno o polveroso o infangato).

Bibliografia

Eserciti e Armi n° 31 Luglio/Agosto 1976
Armi da Guerra n° 1
Storia dei mezzi corazzati n° 83
Modern Tanks & Fighting Vehicles, Salamander Books
Il manuale di manutenzione del Carro "S"

Si ringraziano i Soci Armando Rossi, Marco Mai e Roberto Testa del Centro di Modena per aver messo a disposizione il materiale indispensabile per questo articolo.

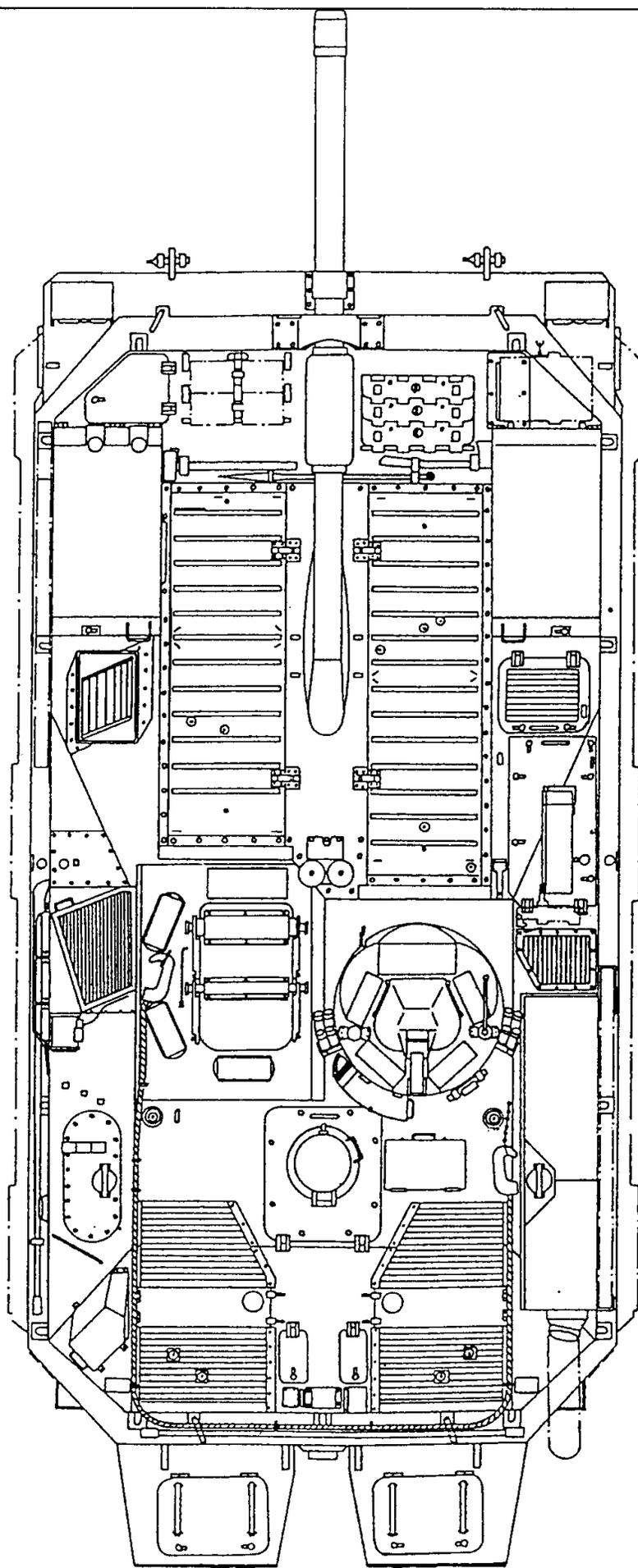


In Alto: Splendida immagine dello S103 matricola 2236 ripreso sul colossale portacarri Volvo. Notare come i cingoli siano di diversa fattura rispetto all'esemplare 2116 (pag. 23). Tale caratteristica, (i pattini di gomma) riprodotta anche nel kit AEF è uno degli elementi salienti per individuare i '103 aggiornati nel 1985 e designati successivamente 103B.

Al Centro: Un 103, matricola 2360 presumibilmente delle prime serie, allineato per una dimostrazione pubblica. Notare il carrista con tanto di elmetto ed interfono, beatamente assiso sulla cupola del capocarro. Evidente inoltre la fanaleria corazzata, prevista come opzionale nel kit AEF e montata indifferentemente sulle varie serie costruttive del mezzo.

A Lato: Aggressiva immagine di un S103B o C (che differiscono tra loro principalmente per modifiche interne, difficilmente individuabili dall'esterno) matricola 2228. Bene in vista la complessa grigliatura e la fanaleria. Il carro appare privo della mitragliatrice radiocomandata in casamatta. Tutti i mezzi nelle foto hanno la classica mimetica a tre toni svedese, tranquillo incubo per più di un modellista...





SCAL A1/35

