



il notiziario **IPMS**

vol.10 no.3/4 - 1979



international plastic modellers' society
sezione italiana

indice

Flugtag '79	pag. 1
KOMET! 1ª parte	pag. 4
... e alla fine la freccia: Mirage F.1 2ª parte	pag. 13
La classe «Nagato» 2ª parte	pag. 21
Uno strano materiale	pag. 24
Panzer Triebwagen	pag. 25
Sahariana: appendice	pag. 27
Una vespa col pungiglione da 105	pag. 28
M. 113 Al Fire Support Vehicle	pag. 30
Yamaha OW 34 750 cc.	pag. 30
L-5 «Sentinel»	pag. 31
BOOKS-LIBRI-BOOKS-LIBRI	pag. 32
I colori della Regia Aeronautica	pag. 32
English Summary	pag. 33

redazione

Esaminando questo numero di NOTIZIARIO molti soci rimarranno sicuramente insoddisfatti trovando solo un paio di brevi articoli dedicati a velivoli o mezzi terrestri con i colori italiani: per prevenire le loro proteste vogliamo far notare che questo fatto non è dovuto ad una arbitraria scelta nostra ma riflette purtroppo una forte carenza di lavori con in argomento qualche cosa di nostrano. Invitiamo quindi i soci ad inviarci articoli su soggetti italiani (spesso molto più sconosciuti di quelli stranieri persino nel nostro stesso paese) in modo da poter impostare in futuro dei numeri di NOTIZIARIO più equilibrati.

La Redazione

Pubblicazione ad uso dei soci
dell'IPMS-Italy
All contents strictly copyright
IPMS - ITALY

Casella Postale 182 - 41100 Modena Ferrovia

DIREZIONE: Giorgio Pini
Maurizio Guerri
Gianluca Varone
Andrea Zagni

copertina

Un Hawker Siddeley Harrier del 3° Squadron della RAFG, di base a Gutersloh, in Germania, ripreso durante l'open day in Ramstein. La matricola è XV 792, da cui si deduce che questo esemplare fu costruito come GR. Mk. 1 e successivamente portato allo standard di GR. Mk. 3 con il montaggio di un nuovo propulsore, apparati di allarme radar e ECM in coda e un telemetro laser Ferranti nel muso «a delfino». E' interessante notare, proprio sotto il muso, la presenza di una piccola protuberanza di colore chiaro mai vista prima, la cui funzione è probabilmente quella di luce d'atterraggio. Ben visibili sono anche il sensore d'imbardata davanti al parabrezza, la fotocamera sul lato del muso e le varie prese d'aria intorno al compartimento del motore. L'aereo è armato di 2 pod per i cannoni Aden da 30 mm. e di due serbatoi supplementari da combattimento da 454 litri; tutti questi carichi sono verniciati in Dark Green mentre il velivolo presenta la mimetizzazione Dark Sea Grey-Dark Green estesa alle superfici inferiori, secondo le recenti norme della RAF riguardo ai velivoli che operano a bassa quota. Lo stemma del 3° Sqn. è un animale (metà gallo e metà drago) in rosso e grigio scuro su un cerchio bianco con, ai lati, due bande di verde molto scuro orlate di giallo; pure gialli sono: il numero sulla copertura della presa d'aria, il nome del pilota (FLT LT CM RAYNER) sotto il parabrezza e la lettera sopra il fin flash, ripetuta sulla faccia anteriore delle gambe dei carrelli alari e sulla faccia interna dell'aerofreno. La striscia grigia verticale di fianco al nome del pilota è nastro adesivo per coprire il comando di apertura del tettuccio; lo strano disegno sulla deriva, in bianco davanti al fin flash, è probabilmente il risultato di una squadron rotation e rappresenta la caricatura di un Harrier rampante «armato» di un paio di guantoni da boxe! (foto Guerri)
didascalie sui velivoli britannici di Alberto Zanfi.

Con questo Notiziario Vol. 10 N. 3/4 chiudiamo il 1979.

Avremmo voluto offrire ai soci anche il quarto numero ma l'associazione negli anni 1976 e 1977 ha perso moltissimi iscritti il che era comprensibile e giustificato perché ben poco, per non dire niente, essi ricevettero in cambio. Ora però quest'anno le promesse sono state mantenute. Il quarto Notiziario era possibile solo se fosse arrivata una valanga di vaglia e, francamente, su questo non si contava. Abbiamo tenuto e siamo a metà strada. Il prossimo anno vi saranno certamente più iscritti avendo l'IPMS-ITALY dato segni di vitalità e dimenticando ormai i brutti trascorsi di cui d'altronde non siamo colpevoli. Un passo da gigante è stato compiuto nel settore delle «public relations» rispondendo a più di mille lettere di soci e di appassionati che chiedevano informazioni, aiuto per la preparazione di modelli, fotocopie di pagine di riviste o libri disponibili nella biblioteca dell'IPMS.

Discreto successo vi è stato anche nelle richieste di riviste delle branche estere a cui molti soci si sono abbonati. Anche gli ordini di libri con sconto sono molto seguiti. Cercheremo quindi di offrire altre possibilità in questo senso. Dato il notevole incremento dei prezzi di copertina risparmiare è sempre meglio, ove possibile.

Nel 1980 daremo una veste grafica diversa al Notiziario e si potrebbe anche pensare ad aumentare le pagine del Flash o ad inserirvi fotografie ma il discorso è prematuro. Le disponibilità finanziarie dell'associazione avranno l'ultima parola!

Auguro a tutti i soci, amici e collaboratori un felice anno nuovo e.... buon modellismo.

Giorgio Pini

NELLO SCORSO "NOTIZIARIO" Vol. 10 N°2 PER UN ERRORE TIPOGRAFICO L'ARTICOLO "LA RIPRODUZIONE MODELLISTICA" NON ERA FIRMATO. CI SCUSIAMO CON L'AUTORE, L'AMICO ALDO ZANFI.

FLUGTAG '79,,



Dopo un viaggio conclusosi con una scarpinata di alcuni chilometri, siamo giunti alla Ramstein AFB, base aerea dell'USAFE nella Foresta Nera. Fin da lontano ci ha salutato la gigantesca coda di un «Galaxy» sveltante sopra i boschi. Insieme al C-5A, nel grande piazzale di ingresso, settore riservato ai «pesi massimi», vi erano ben due C-141A e poi esemplari di P-3C, KC-135, C-130E, Transall e Nimrod.

Più avanti, sotto la torre di controllo e davanti all'unico hangar che non è nascosto fra gli alberi, abbiamo trovato altre decine di velivoli dalle dimensioni meno mostruose: dal Piaggio 149 al Vulcan gelosamente custodito, passando per F-4, F-104, F-16A (la prima apparizione europea in una manifestazione aerea), F-15A, A-10A, Jaguar, T-33 e molti altri: inutile annoiarsi con un elenco completo e lasciamo invece più spazio alle foto. Buona la presenza elicotteristica con HH-53, OH-58, AH-1S, UH-1D, UH-1N e numerosa la rappresentanza di mezzi terrestri, tra cui alcuni assolutamente nuovi per la maggior parte dell'US Army. Un bel connubio fra un veicolo terrestre ed un aereo era costituito dal «diorama» che vedeva come protagonisti un «Phantom II» ed una gigantesca gru semovente che faceva sembrare piccolino anche il grosso «fantasma».

La presenza italiana era limitata ad un G.222 e ad un MB.339, purtroppo davvero pochissimo, anche considerando che il G.222 era lì «di servizio» in supporto alla PAN.

Complessivamente una esposizione statica veramente interessante (anche se forse non a livello di quella dello scorso anno) svoltasi in un ambiente umano cordialissimo (quasi nessuna transenna

attorno agli aerei fra i quali passeggiavano come comuni mortali i militari di tutti i grandi assieme alle famiglie).

Altrettanto non si può dire della manifestazione in volo. Infatti sia Americani che Tedeschi hanno brillato per la loro TOTALE assenza ed i Francesi, che hanno dovuto limitarsi a far rullare l'F.1C, ci hanno sinceramente annoiato mandando ben due volte in volo un Cap-20 (che ha ripetuto sempre le stesse acrobazie).

Vero protagonista dello show è stato il sempre magnifico Starfighter che nei colori canadesi od olandesi ha comunque fatto ripetutamente rizzare i capelli alle centinaia di migliaia di persone del pubblico. La pattuglia belga degli «Swallows» con due nostri SF-260, dimostrando che le dimensioni del velivolo non impediscono certo a dei capaci piloti di far trattenere il fiato alla gente hanno fatto faville ed ottime sono state le evoluzioni del B.Ae. Hawk e del MB.339. Anche se all'occhio di noi pignoli non è sfuggito qualche peccatuccio veniale di alcuni elementi della nuova formazione 7+1, gli spettatori tedeschi (che pur con una potente Luftwaffe non possono applaudire nessuna loro pattuglia acrobatica) sono stati entusiasti dalla prestazione delle nostre «Freccie Tricolori» che, fra grandi applausi, hanno chiuso la manifestazione.

**GIANCARLO BARBIERI GIANLUCA VARONE
LUCIO BIANCHINI ALDO ZANFI
MAURIZIO GUERRI**



Un British Aerospace Hawk T. Mk. 1 della RAF in rullaggio. La matricola è XX 230 e, stranamente coincide con il numero bianco sulla deriva assegnato in reparto, che è il 63° Squadron del Tactical Weapons Unit di base a Bradwyd, nel Galles. Questa unità impegnata nella valutazione di armamenti e nell'addestramento al tiro, operava in precedenza con gli Hunter F. Mk. 6 che, solo recentemente sono stati sostituiti con gli Hawk T. Mk. 1. Gli scacchi ai lati della coccarda in fusoliera sono il distintivo dello Squadron e sono gialli e neri, mentre il piccolo stemma sotto il parabrezza è proprio del TWU. Nelle loro missioni di routine questi velivoli sono solitamente armati di un lanciarazzi SNEB Matra 155 a 18 tubi sotto l'ala destra, un lanciabombe CBL5 da esercitazione carenato, con 2 bombe da 13 Kg. sotto l'ala sinistra e un pod contenente un cannone Aden da 30 mm. sotto la fusoliera. Come si può vedere, questo esemplare presenta la colorazione «totale» estesa alle superfici inferiori in Dark Green e Dark Sea Grey, entrambi opachi. (foto Guerri)

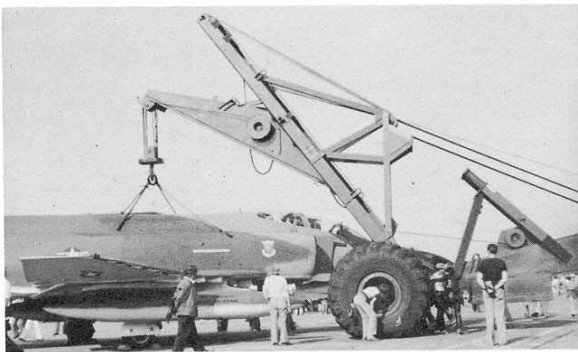
Uno dei quattro Aerospaziale SA-316 Alouette utilizzati dalla pattuglia acrobatica olandese dei «Grasshoppers» («Cavallette»), che hanno compiuto una magnifica esibizione in volo. Gli elicotteri sono a strisce bianche e verde scuro, e, oltre alle coccarde, portano i colori nazionali sulla faccia esterna dei piccoli piani verticali di coda. L'esemplare fotografato è immatricolato A-451. (foto Guerri)



Uno dei più impressionanti protagonisti della esibizione in volo a Ramstein è stato certamente il nostro SF.260 nei colori della pattuglia acrobatica belga. Ne vediamo qui in mostra statica: la colorazione è in bande verde scuro e beige, con piano verticale, serbatoi e bande in fusoliera arancio lucido. Il codice è nero ed il caratteristico pinguino è naturalmente bianco-nero con zampe e becco gialli. Sul lato opposto della fusoliera si trova la scritta «Swallows». (foto Varone)

Un Bell AH-1S Cobra, una delle ultime versioni di questo elicottero da combattimento, ottimizzata per la lotta anticarro. Mentre la torretta XM-28E1 è priva dell'usuale armamento (un minigun da 7,62 mm. e un lanciaragane da 40 mm.), sotto l'ala sono appesi un lanciarazzi M-158A1 da 70 mm. a sette colpi e due coppie di tubi di lancio per missili anticarro filoguidati Hughes BGM-71 Tow. Questo elicottero è inoltre dotato del kit di modifica (deviatore dei gas di scarico e carenatura della piccola presa d'aria presente sui lati della cofanatura della turbina) per la riduzione della emissione di raggi infrarossi, a cui sono sensibili molti missili antiaerei a corto raggio (questo kit di modifica venne elaborato durante la guerra del Vietnam per eludere gli SA-7 «Grail» utilizzati dai Viet-Cong). (foto Bianchini)





Un F-4E, codice AF/74-657 (le ultime tre cifre sono ripetute ai due lati del portellone unito alla gamba del carrello anteriore) del 86° TFW di Ramstein (e quindi «targato» RS), è attaccato ai grossi cavi di una potente gru campale (dipinta in grigio scuro): davvero una scena insolita. Il velivolo (ancora con il tradizionale schema con superfici inferiori e codici grigio chiarissimo) è stato evidentemente verniciato abbastanza di fresco e presenta i due verdi ed il tan delle superfici superiori uniformi e ben distinti, proprio come da FS.595 (foto Barbieri).



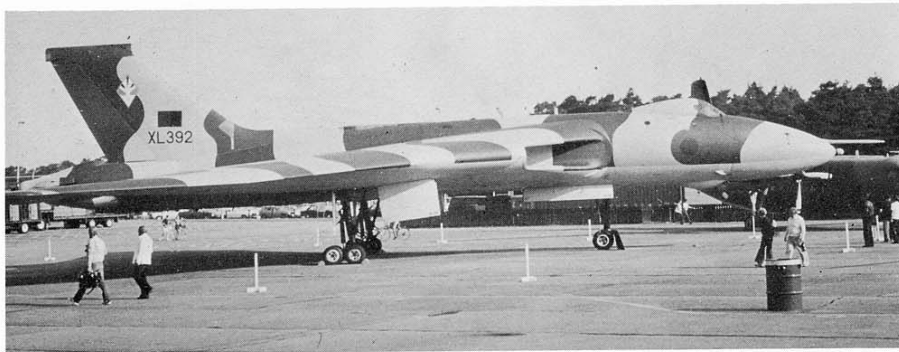
Ecco un sempre maestoso C-5 Galaxy dell'USAF. La colorazione è quella standard bianco-grigia con interni in grigio medio ed il bordo della apertura anteriore subito sotto la cabina rosso anti-corrosione. Questo esemplare, con il serial 80224 (le ultime 4 cifre vengono sempre ripetute nell'esagono allungato subito dietro l'apertura anteriore), appartiene alla 436ª MAW. Questa unità ha ottenuto un eccezionale primato vincendo per ben 2 volte, nel 1977 e 1978, il Mackay Trophy, il più antico premio dell'USAF, per le impressionanti missioni che il poderoso Galaxy ha reso possibile compiere. (foto Bianchini)



Altro velivolo della IPMS-Air Force è questo F-100F danese, fratello gemello in tutto (dal tipo di vernice extra lucida al colore del dielettrico alla sommità della deriva verticale) dell'esemplare con cui parecchi appassionati italiani hanno fatto conoscenza ad Aviano. Naturalmente c'è in più lo stemma della Associazione, attorno al quale posano soddisfatti parte degli autori. Di questo velivolo (come di molti altri fra quelli presenti a Ramstein) possiamo fornire agli interessati ulteriori informazioni o foto nel caso che si volesse riprodurre l'esemplare specifico. (foto Guerri)



Come si vede dalle foto, finalmente anche l'IPMS-Italy ha la sua forza aerea! Scherzi a parte, sul G.222 del 2° Gruppo, 46ª AB, il comandante Magg. pil. Alberti (che vediamo assieme al Cap. G.A.r.a.t. Lucchesi ed al Cap. Caulo) ha gentilmente consentito ad applicare uno dei nostri maxi-adesivi bianco-verdi. Il velivolo, con M.M. 62118 N.C.4024 bianca, aveva colorazione ed insegne standard e, data la recentissima consegna, non aveva né codici né insegne di reparto. (foto Varone)



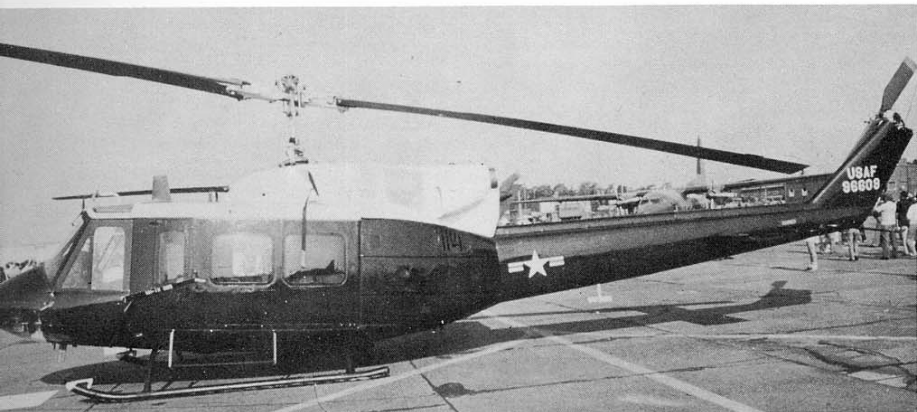
Un Avro Vulcan B. Mk. 2 della RAF, matricola XL 392 parcheggiato e recintato, su una piazzuola. Questo velivolo appartiene al famoso 617° Squadron e lo stemma sulla deriva si rifà, anche se in forma piuttosto stilizzata, alla azione che portò alla distruzione delle dighe di Mohne e Eder nella 2ª G.M. Il reparto, di base a Scampton, in Gran Bretagna, è inquadrato nel 1° Group dello Strike Command, e il suo compito principale è l'attacco a largo raggio. Da notare che la dotazione elettronica di questo Vulcan, è stata aggiornata con l'installazione, nella carenatura squadrata sulla deriva, di sistemi ECM e di un radar di allarme posteriore; altri particolari interessanti sono le antenne annegate nel rivestimento della deriva, la matricola ripetuta sul bordo dei portelli del carrello principale e anteriore e il rigonfiamento proprio sotto la cabina che in passato ospitava il traguardo di puntamento. La mimetizzazione è in Dark Green e Medium Sea Grey (che ha una visibile vena azzurra) superiormente e in Light Aircraft Grey molto chiaro inferiormente mentre le gambe del carrello sono in nero (come si vede nella foto); tutti i colori sono opachi. (foto Varone).



Vista di profilo di un G.91 R-3 del LeKG 43 della Luftwaffe: mimetizzazione standard con zone arancio day-glo. Ben visibile il tettuccio rialzato per permettere l'installazione del seggiolino eiettabile «0-0». Da notare il curioso lupacchiotto giallo che fa... la «pipì», proprio sotto l'abitacolo. (foto Guerri)



Anche se piuttosto pubblicizzato in questi ultimi mesi, pensiamo sia utile pubblicare una foto di questo bellissimo NF-5A olandese. Per prima cosa occorre notare che il blu è un particolarissimo blu cobalto e che le bande colorate (ma non quelle sull'argenteo serbatoio ventrale) sembrano essere delimitate esternamente da un sottile bordo scuro (forse nero). Inoltre sull'impennaggio verticale una sottile striscia lungo il bordo d'attacco rimane del colore della mimetizzazione originaria. Sul muso, coprente in parte la fascia rossa (senza bordo) vi è una testa di leone gialla in campo rotondo blu. Le prese d'aria sono nere con il bordo di attacco in metallo naturale. Il carrello estratto permette di apprezzare l'esatta collocazione della grossa coccarda inferiore rispetto al portello. Un altro importante particolare, che sta divenendo standard su tutti gli NF-5 olandesi, è l'apparato ECM Trancor AN/ALE-40(N), il contenitore di chaff dalla caratteristica forma, montato sullo «spigolo» del tronco posteriore di fusoliera. (foto Guerri)



Uno degli elicotteri presenti alla mostra statica era questo Bell UH-1N Twin Huey, versione militare del Bell Model 212. Si tratta di un esemplare dell'U.S.A.F., immatricolato 96609, ed è colorato interamente in blu scuro con il dorso della fusoliera in bianco (colorazione simile a quella degli AB-205 dei Carabinieri); sul muso vi è un pannello antiriflesso nero e le pale delle eliche sono in verde oliva con estremità gialle; notare gli scarichi dorati-bronzei delle turbine. (foto Varone)



Una succulenta primizia di Ramstein è stata questo F-16A, il primo esemplare monoposto belga. Inutile dilungarsi sui dettagli di questo velivolo (come esempio, facciamo notare che mentre il cerchione del ruotino anteriore è bianco quelli delle ruote principali sono neri) che speriamo di trattare in uno di prossimi notiziari con un esauriente articolo: basti dire che la mimetizzazione sembra davvero essere identica a quella dei velivoli di serie USAF e cioè nei tre grigi (attenzione, non 2!) FS 36118, FS 36270 e FS 36375, questi ultimi due piuttosto simili fra di loro. (foto Varone)

M.548, versione Chapparel, appartenente alla 7^a armata US Army, di stanza in Germania. La mimetizzazione a 4 toni è un tipico esempio di quelle adottate dall'US Army negli ultimi anni. La matricola del veicolo è 12024169 ed i missili Sidewinder che porta sono di un bellissimo color oro uniforme. (foto Guerri)

M.113 A-1 E-1 nella versione con il lanciatore per missili anticarro Tow. Interessante la copertura del vano di trasporto con probabile funzione anti schegge. La mimetizzazione è in questo caso a tre toni, anche se i numerosi ritocchi sembrerebbero far pensare ad una a cinque o sei (!) toni. Sul frontale, subito sopra il cingolo sono scritte rispettivamente a destra e sinistra le cifre 3468 e CS 22. (foto Guerri)

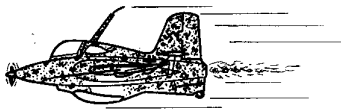


Lanciatore trinato, appartenente all'US Army, di missili MIM-23B Improved Hawk già sistemato per lo sparo (si notino le ruote sollevate). La colorazione è pressoché uniforme verde scuro. (foto Guerri)



M.113 A-1 ancora dell'US Army la mimetizzazione è sempre a 3 toni con le linee di separazione piuttosto sfumate: si notino però i caratteristici «serpentelli» nel colore più scuro. (foto Guerri)





KOMET!

↳ Puntata

LE GENESI

Le origini prime del «Komet» vanno cercate negli studi compiuti dal Dr. Alexander M. Lippisch sui velivoli senza coda: la sua prima realizzazione di successo in questo campo fu un aliante, lo «Storch», costruito nel 1926. Un altro momento importante nel processo che doveva portare al «Komet», fu la collaborazione di Lippisch con l'industriale Fritz von Opel, che propose al costruttore di fornire un aeromobile per «provare un nuovo tipo di motore», un motore a razzo. Lippisch fornì un aliante, lo «Ente» (che aveva velatura canard), che però rimase danneggiato nel corso degli esperimenti effettuati.

Il secondo velivolo progettato da Lippisch a provare la propulsione a razzo fu di nuovo un aliante, battezzato Opel-Sander Rak. 1, che, pilotato dallo stesso von Opel, rimase pressoché distrutto al termine del suo primo volo.

Nel frattempo Lippisch non aveva abbandonato la progettazione di aeromobili dalla propulsione più convenzionale, realizzando vari velivoli secondo la formula del senza coda: tra gli altri l'aliante Storch V, i motoalianti Delta I (collaudato nel 1931), Delta III e Delta IVb (costruito dalla Gerhard Fieseler Werke come Fieseler F-3 Wespe). Nel 1933 egli formò presso la DFS (Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug, Istituto tedesco per la ricerca sul volo veleggiato) una speciale sezione che si doveva occupare dei senza coda e qui iniziò a lavorare ad una versione migliorata del Delta IV (designato DFS 39), la IVc. Le prove in volo del Delta IVc ne dimostrarono la piena affidabilità, ottenendo il certificato di navigabilità nel 1936.

Nel 1937 il RLM richiese una speciale versione del Delta IVc per sperimentare un motore razzo a propellente liquido della Walter, lo HWK R. II-203. La costruzione del secondo DFS 39 procedette, coperta dal massimo della segretezza, sotto il nome di «Projekt X».

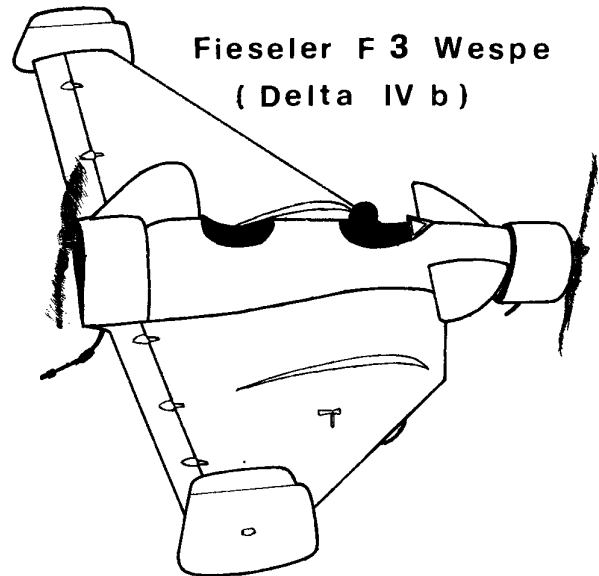
Contemporaneamente Lippisch lavorava ad altri progetti ufficiali, quali il DFS 193 (un ricognitore biposto ad ala alta e senza coda), il DFS 194 e il DFS 40 Delta V. Le prove in galleria a vento dei modelli del «Projekt X» portarono alla modifica della configurazione alare iniziale del DFS 194, allora in costruzione, secondo la formula adottata in seguito anche dal «Komet».

Nel 1939, per motivi di segretezza e poiché la DFS non era attrezzata per la costruzione di cellule metalliche, Lippisch ed un gruppo di tecnici si trasferirono presso la Messerschmitt ad Augsburg, dove formarono lo «Abteilung L» (sezione L), portando con sé il DFS 39 e il DFS 194: fu in questo periodo che il «Projekt X» cambiò denominazione, assumendo quella di Me-163.

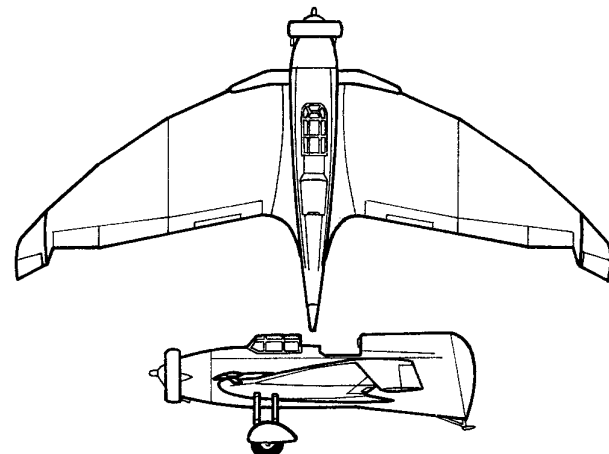
Il progetto era già stato completato presso la DFS, ma la costruzione dei prototipi ad Augsburg venne rinviata all'inizio delle ostilità; perciò, con il duplice scopo di tenere in vita il programma e di fare qualche esperienza con i motori razzo, Lippisch decise di convertire il DFS 194 come banco di prova per questo tipo di propulsione. Nonostante fosse stato progettato per accogliere un motore più ortodosso, la conversione si rivelò abbastanza semplice e venne installato un razzo Walter R.I-203. Le prove di volo iniziarono nell'estate del 1940 e furono coronate da successo, il che provocò il rinnovarsi dell'interesse del RLM per il Me-163 e la conseguente continuazione nella costruzione dei prototipi VI e V2, che vennero completati nell'inverno 1940-41.

Fino a questo punto il programma Me-163 era inteso come puramente sperimentale, per ricerche sul volo ad alte velocità e non si era pensato ad esso come ad un potenziale velivolo da combattimento, ma, dopo i notevoli risultati delle prove di volo effettuate dai primi prototipi, al RLM si iniziò a pensare alla possibilità di sviluppare un intercettore a razzo e venne proposto di modificare a tale scopo il progetto base.

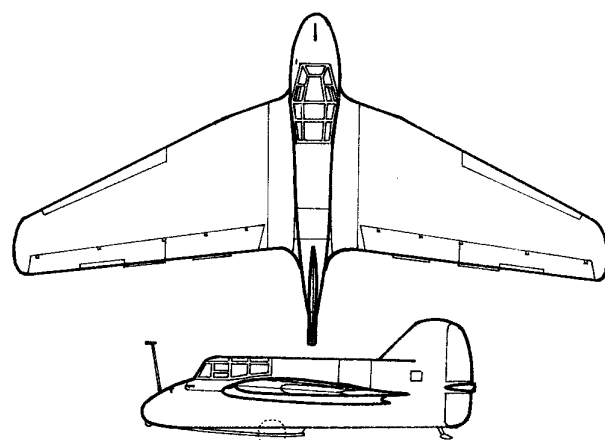
Lippisch ed i suoi tecnici iniziarono la riprogettazione del Me-163 nello inverno 1941-42 ad Augsburg: si provvide ad aumentare la capacità dei serbatoi, all'installazione dell'armamento e degli altri equipaggiamenti operativi e alle modifiche derivanti dall'adozione di un nuovo motore più potente. Nello stesso tempo, dopo i



Fieseler F 3 Wespe
(Delta IV b)



DFS 39 Delta IV c



DFS 194

primi sei esemplari (tutti nella versione A), vennero ordinati altri dieci Me-163A, da costruirsi presso la Wolf Hirth Segelflugzeugbau a Göttingen, con l'intento di usarli quali addestratori per la versione operativa -163B.

Nell'aprile del 1942 il Me-163V3 (prototipo per la versione B) era pronto, ma delle difficoltà con l'impianto propulsivo ritardarono la consegna del nuovo motore razzo Walter HWK 109-509A-2 fino all'estate del 1943. In questo periodo il V3 venne estesamente provato in voli planati, dimostrando la sua piena affidabilità.

All'inizio del 1943 le divergenze tra il Dr. Lippisch e il Prof. Messerschmitt sulla continuazione del progetto portarono allo scioglimento dello «Abteilung L» e alla partenza di Lippisch da Augsburg (dove aveva completato tutte le prove che potevano essere fatte senza il motore) per l'Istituto per le Ricerche Aeronautiche di Vienna, dove rimase fino al termine della guerra. Tutti i Me-163B-0 di preserie e molti Me-163B-1 di serie erano già stati ultimati quando giunse il primo motore HWK 109-509. Il primo volo a motore venne effettuato nell'agosto del 1943 e le prove procedettero favorevolmente, ma la avversione del Prof. Messerschmitt verso il progetto e il fatto che la Messerschmitt era occupata nello sviluppo di molti altri tipi di aeroplano, portarono alla decisione di affidare la produzione del «Komet» di serie alla Klemm Flugzeugwerke, che distribuì la costruzione delle singole componenti tra molte fabbriche sparse per tutta la Germania, componenti che venivano poi assemblate in un unico stabilimento situato nella Foresta Nera.

Alla Messerschmitt rimase il lavoro di progettazione per le varianti successive.

LE VERSIONI

Me-163V1, V2; Me-163A.

I primi due prototipi del «Komet», il V1 e il V2, vennero ultimati ad Augsburg nella primavera del 1941 e, nell'estate dello stesso anno, portati a Peenemunde-Karlshagen per le prove di volo a motore (i primi voli planati si erano svolti ad Augsburg). Su entrambe le macchine venne installato un motore Walter R.II-203b, motore che utilizzava come carburante il cosiddetto T-stoff (una soluzione acquosa di perossido di idrogeno) con permanganato di calcio (Z-stoff) come catalizzatore. Era questo un carburante molto pericoloso, in quanto esplodeva non appena entrava in contatto con polvere, ruggine o una qualsiasi altra impurità e richiedeva pertanto speciali precauzioni da parte del personale addetto ad esso.

Il risultato più notevole delle prove di volo condotte con i primi prototipi del «Komet» venne ottenuto il 2 dicembre 1941, quando il collaudatore Heini Dittmar raggiunse la velocità di 1004 Km/h (Mach 0,84) con il V1, dopo essere stato trainato fino a 13000 m di quota da un Bf-110 ed aver acceso il motore dopo essersi sganciato da questo.

Mentre il V1 era un prototipo puro, il V2 era inteso come prototipo della versione A. Il Me-163A ritenne lo stesso motore dei V1 e V2 ed era praticamente uguale ad essi; introduceva però una importante novità: l'uso di speciali flaps situati sull'intradosso alare, a circa metà della corda, flaps che potevano essere estesi fino ad un angolo di 50°: non offrivano nessun aumento della

portanza alare e servivano solo come freni aerodinamici per controllare l'angolo di planata.

Su un Me-163A vennero installate sperimentalmente due rastrelliere subalari (simili a quelle usate anche su FW-190 e Me-262) per razzi aria-aria non guidati R4M per prove di armamenti destinati al Me-163B.

Me-163V3; Me-163B.

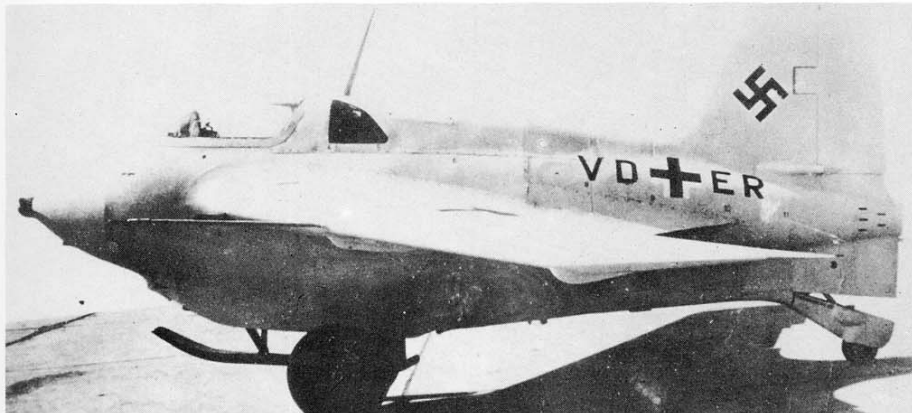
Il Me-163V3 fu il prototipo per la versione operativa del «Komet», la B. La sua costruzione iniziò nel dicembre del 1941 e venne ultimata nell'aprile del 1942, ma i primi voli con il motore non iniziarono che nell'agosto dell'anno successivo. Il Me-163V3 era potenziato da un motore razzo più potente di quello utilizzato dal -163A: il Walter 109-509A a spinta controllabile (furono appunto problemi con l'impianto di controllo che ritardarono la consegna dei primi esemplari di questo motore).

Lo HWK 109-509 utilizzava come carburante sempre il T-stoff, ma con un diverso catalizzatore, denominato C-stoff (si trattava di una soluzione in metanolo di idrato di idrazina). Anche questo era un carburante molto pericoloso, a causa della instabilità dei suoi componenti, che esplodono non appena entravano in contatto. Questi composti, inoltre, avevano la spiacevole tendenza a «bruciare» i materiali organici per cui il pilota (che aveva ai lati del sedile due serbatoi di T-stoff e dietro alla paratia corazzata, che delimitava posteriormente l'abitacolo, il serbatoio principale, non protetto, di questo composto) ed il personale addetto ai rifornimenti di carburante dovevano indossare tute di una speciale fibra che era (teoricamente) a prova di acido. Il Me-163B era un velivolo sostanzialmente diverso dal Me-163A, da cui peraltro derivava: ad una fusoliera completamente ridisegnata univa una ala dalla pianta modificata e dotata di fessure aerodinamiche a forma di c per prevenire lo stallo delle estremità.

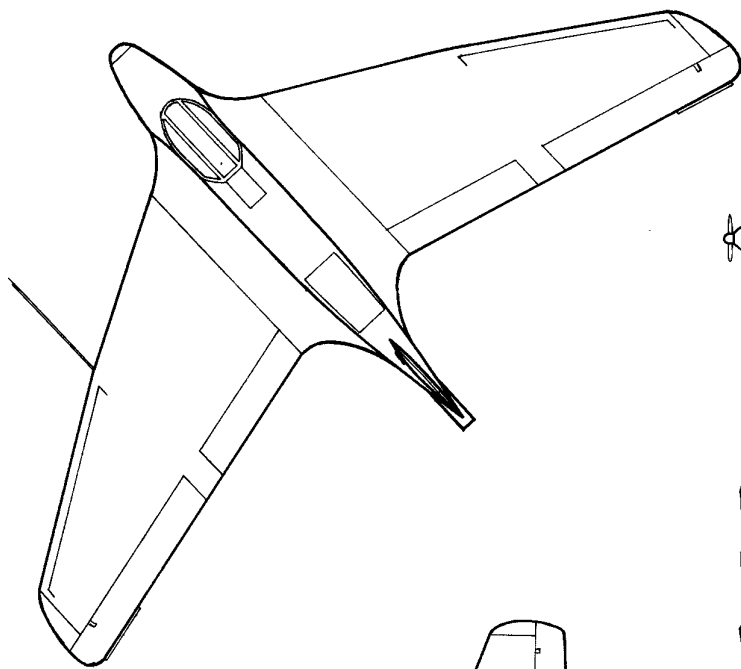
L'unica versione del «Komet» ad essere costruita in un discreto numero di esemplari fu la B-1a, la vera e propria versione di serie. Gli esemplari di preserie portarono la denominazione B-0 o Ba-1. Le differenze principali tra i B-0 e i B-1a si risolvono nel disegno del pattino ventrale (nei B-0 era simile a quello del -163V3) e nell'armamento, in quanto, mentre i velivoli di preserie montavano due MG-151/20 da 20 mm, su quelli di serie si passa ai Rheinmetall Borsig MK-108 da 30 mm. Per potenziare l'armamento dei «Komet» di serie vennero inoltre sperimentati su alcuni esemplari dei lanciarazzi sparanti verso l'alto, annegati nello spessore della radice alare (questo tipo di arma, denominata Jagdfaust, era una derivazione per l'impiego aeronautico del noto Panzerfaust controcarro). L'uso di questi lanciarazzi prevedeva che il «Komet» volasse al di sotto di un bombardiere, la cui ombra avrebbe azionato una cellula fotosensibile che avrebbe fatto sparare automaticamente verso l'alto i proiettili.

Me-163S

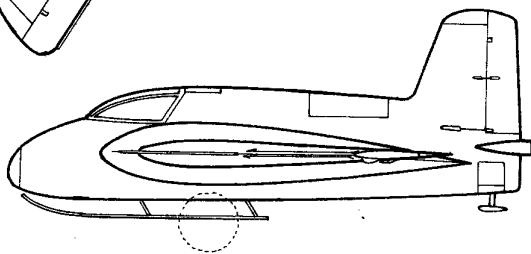
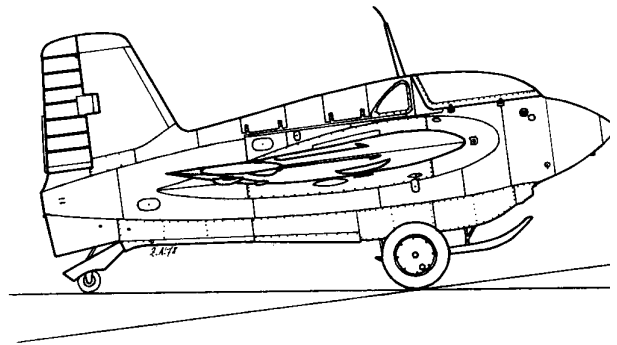
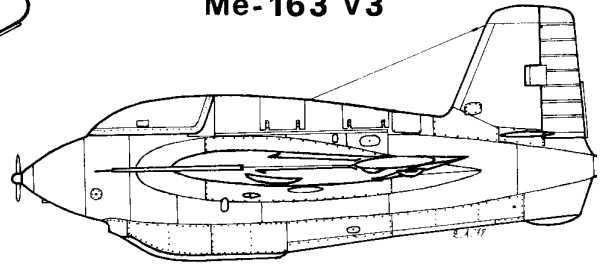
A causa della difficoltà trovata nel far passare sul «Komet» piloti con poca esperienza di volo, venne sviluppata una variante biposto del Me-163, la S. Si trattava, in pratica, di una normale cellula di -163B con il serbatoio di fusoliera del T-stoff e i vani delle munizioni eliminati per permettere l'installazione di un se-



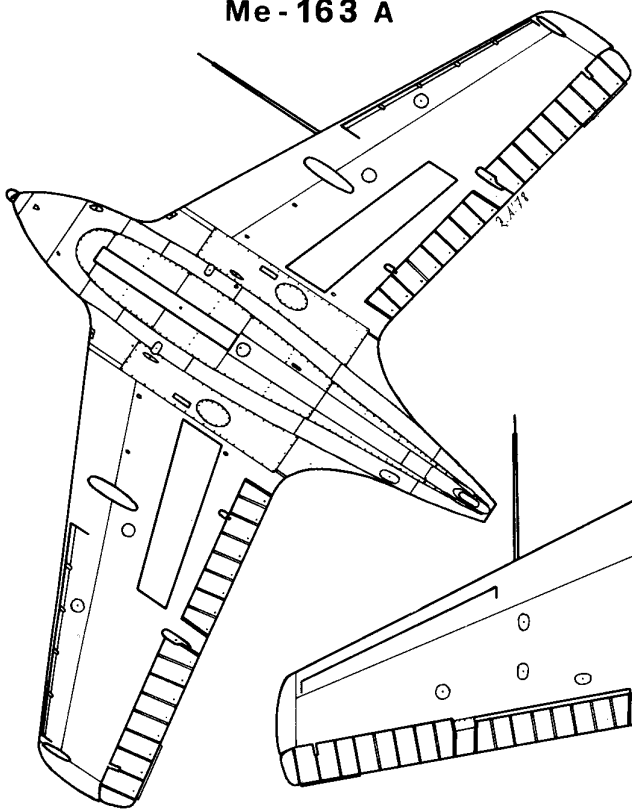
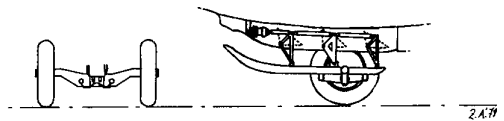
Un Me-163 di preserie (lo stesso del profilo n. 1). Da questa immagine si possono notare le differenze rispetto ai «Komet» di serie: il diverso disegno del pattino ventrale, le canne dei cannoni sporgenti dalla radice alare (se ne intravede una immediatamente sopra al tubo di pitot) e le piccole fenditure nella parte terminale della fusoliera.



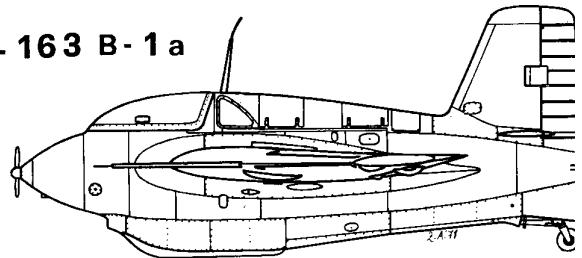
Me-163 V3



Me-163 A

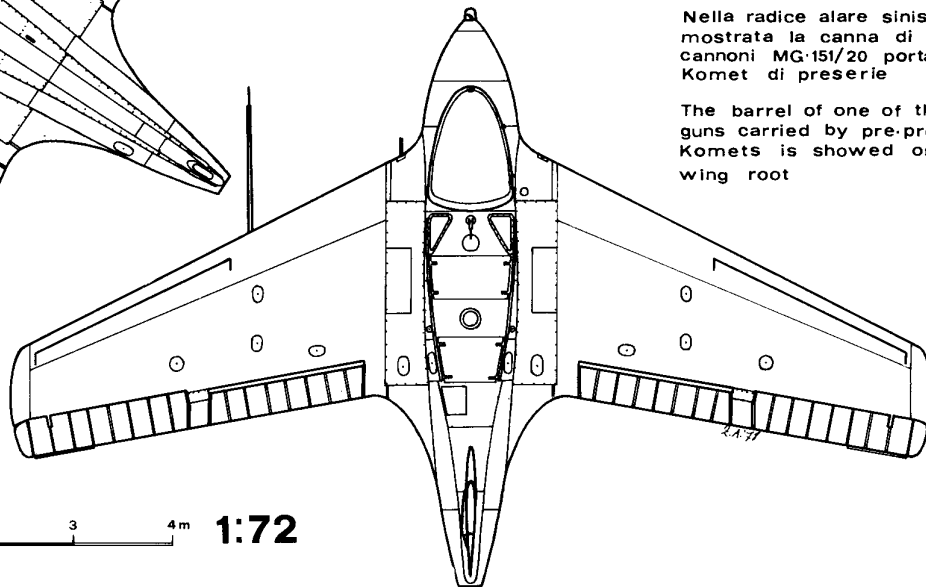


Me-163 B-1 a

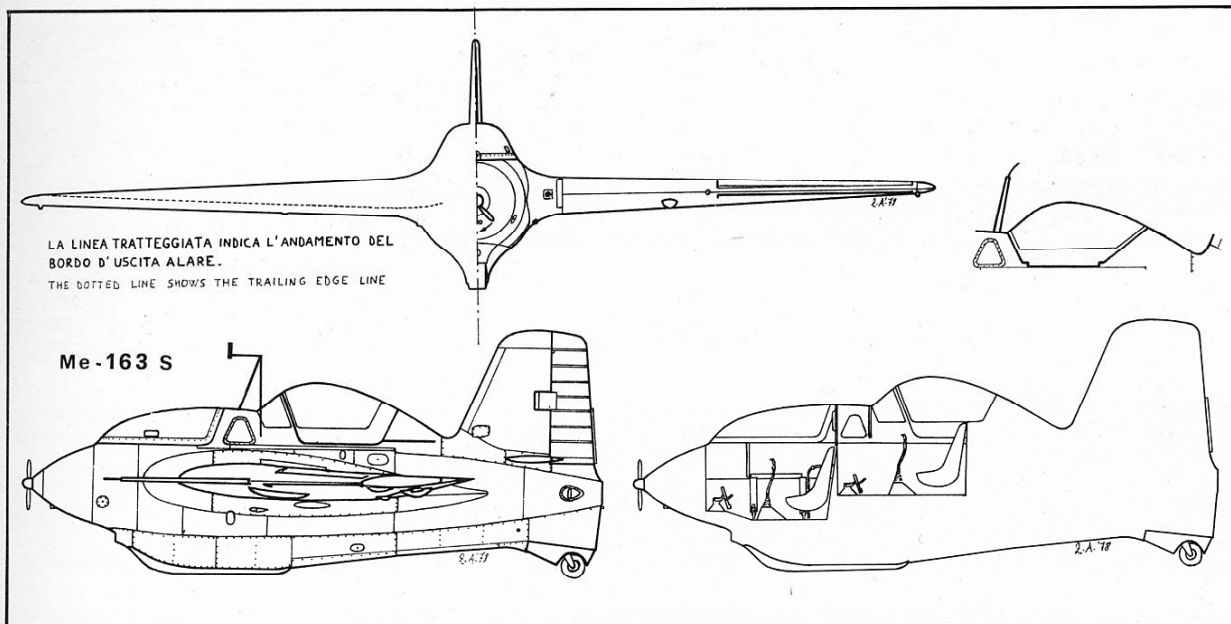


Nella radice alare sinistra é mostrata la canna di uno dei cannoni MG-151/20 portati dai Komet di preserie

The barrel of one of the MG-151/20 guns carried by pre-production Komets is showed on the left wing root



0 1 2 3 4m **1:72**



condo posto di pilotaggio (dotato di doppi comandi per l'istruttore) alle spalle del pilota. Questo secondo posto era racchiuso da una capottina a goccia.

Il Me-163S era un aliante puro (aveva i serbatoi alari contenenti acqua, da usarsi come zavorra), era disarmato e doveva servire per far provare ai nuovi piloti le caratteristiche di manovrabilità del «Komet», prima di iniziare i voli a motore.

In aggiunta ai profili laterali che appaiono nella tavola, vi è anche il particolare di un secondo tipo di capottina (probabilmente a ribaltamento laterale), capottina che appare in alcune fotografie (peraltro visibilmente ritoccate) di un Me-163S utilizzato nell'Unione Sovietica dopo la fine della guerra. La capottina del profilo è invece una ricostruzione che si basa su una immagine dello stesso Me-163S di cui sopra, che, anche se non di ottima qualità, non è ritoccata.

I MODELLI

Per quanto forse non molto attraente dal punto di vista estetico, ne' noto come altri velivoli suoi contemporanei, il Me-163 non è stato trattato molto male dalle case modellistiche: infatti, oltre ai vecchi modelli in 1/48 della Hawk, 1/72 della Lindberg, 1/96 della Eagle, 1/100 della Tamiya (il «Komet» è, in quest'ultimo kit, offerto in coppia con un Me-262), abbiamo i più recenti Hasegawa in 1/32 ed Heller e Airfix nella più popolare 1/72. **Il modello Hasegawa** (kit No. JS-087, scala 1/32).

Il kit comprende 53 parti in plastica grigio-verde chiaro e 5 pezzi realizzati in plastica trasparente. Sono ben stampati, senza tracce di sbavature o ritiri, con pannellature molto fini, in rilievo.

La costruzione, spiegata molto chiaramente nel foglio delle istruzioni (che, tra l'altro, comprende anche fotografie di particolari del velivolo vero), inizia con il montaggio del motore Walter HWK 109-509A (costituito da 14 parti), che, però, a modello completo, è praticamente invisibile all'interno della fusoliera, nonostante la possibilità di smontare la parte posteriore di quest'ultima. Si passa quindi alla realizzazione dell'abitacolo, che comprende tutte le parti essenziali e che può essere ulteriormente arricchito (cosa che consiglio di fare a chi volesse montare la capottina in posizione aperta). Lo stadio successivo consiste nel montaggio del pattino d'atterraggio (realizzabile sia in posizione estesa che retracts). Sono anche forniti due diversi ruotini di coda, con e senza carenatura: consiglio di inserire due paratie nei vani di retrazione sia del pattino che del ruotino (se montati in posizione estesa), per evitare la visione di interni troppo vuoti. Quindi, dopo l'unione delle semifusoliere si passa alle ali. Il difetto più grande delle ali sta nel sistema usato per l'unione delle parti superiori con le inferiori: queste ultime, infatti, non giungono fino al bordo d'uscita, ma tagliano gli alettoni a circa metà della loro corda, il che costringe, nel montaggio, ad una antipatica operazione di stuccatura per cui viene irrimediabilmente rovinato il dettaglio della telatura (peraltro realizzato forse un po' troppo pesantemente) delle superfici mobili.

Correttamente riprodotte sono le fessure tra l'ala vera e propria e l'alettone e quella sul bordo d'attacco dovuta alla presenza degli slts fissi (quest'ultima fessura è però riprodotta come semplice scanalatura sulle semiali superiori e come vero e proprio buco sulle inferiori). Per finire si procede al montaggio dei trasparenti (abba-



Interessante immagine del pattino e di una delle ruote del piccolo carrello che permetteva il rullaggio del «Komet».



Il «Komet» illustrato nel profilo n. 4. Si tratta di un esemplare di serie, utilizzato dallo EK 16 nell'autunno del 1944.



Un Me-163B-1a dello Erprobungskommando 16 ripreso durante la fase iniziale del decollo a Bad Zwischenahn. Questo velivolo ha le superfici superiori della fusoliera in Schwarzgrün 70, mentre le superfici inferiori sono in Hellblau 65.

stanza sottile e trasparente la capottina, molto buono il pannello interno in blindovetro), del carrellino a due ruote per gli spostamenti a terra e il modello è pronto per la verniciatura.

Il kit fornisce schemi per quattro velivoli: due Me-163B-1a operativi dello JG-400, un Me-163B-1a di una unità da addestramento e il Me-163B-0 V41 interamente rosso dello Erprobungskommando 16. Questi schemi sono illustrati a colori in un foglio a parte, che, sul retro, porta due schemi per il posizionamento degli stencils ed una immagine del motore del «Komet» (questa e tutte le immagini del motore presenti nelle istruzioni non si riferiscono però allo HWK 109-509A portato dal Me-163B, ma allo HWK 109-509C dei Me-163C e Me-263).

Il foglio delle decals è completo di tutte le insegne e gli stencils necessari, è ben stampato (nell'esemplare recensito vi era il giallo leggermente fuori registro) ed ha un film molto sottile.

Concludendo, si tratta di un buon modello, che, nonostante gli anni, si presenta ancora bene, permettendo, con un minimo di lavoro e di attenzione, di giungere ad una ottima replica in scala dell'originale.

Il modello Airfix (kit No.01063-4, scala 1/72).

Uscito l'anno scorso quasi contemporaneamente al modello Heller, questo kit compendia 25 pezzi in plastica grigia più 5 trasparenti. È un modello veramente molto semplice da montare e forse questa semplificazione è andata a danno della precisione, in quanto, mentre le ali sono in scala pressochè perfetta, la fusoliera risulta essere troppo corta di 3 mm. circa. Per riportarla in scala bisognerebbe allungarla nella parte centrale, il che è piuttosto difficile a farsi, a causa dell'andamento delle sezioni.

Gli interni sono riprodotti in modo molto spartano, comprendendo solo pavimento (e neanche tutto, solo la parte sotto al pilota), paratia posteriore, cruscotto, sedile (possibilmente da sostituire) e barra di comando. La capottina trasparente incorpora

anche il parabrezza in blindovetro, soluzione molto discutibile dal punto di vista del realismo.

Il pattino ventrale è fornito delle strutture (anche queste sarebbe meglio sostituirle) per il montaggio in posizione estesa; anche qui vi sono due ruotini di coda, con e senza carenatura. Vi è anche il carrellino per gli spostamenti a terra, ma nella faccia interna delle ruote, al posto dei cerchioni vi sono, stranamente, due buchi.

Vengono forniti due schemi di colorazione per due Me-163B-1a: uno dello JG-00 ed uno di una unità da addestramento (il «weiss 54» presente anche nel kit Hasegawa). Buone e complete le decals, che comprendono due serie di stencils per i serbatoi del T-Stoff (oltre, naturalmente a quelli per i serbatoi del C-Stoff), e la cui posizione è indicata molto chiaramente nelle istruzioni per la colorazione (stampate a colori).

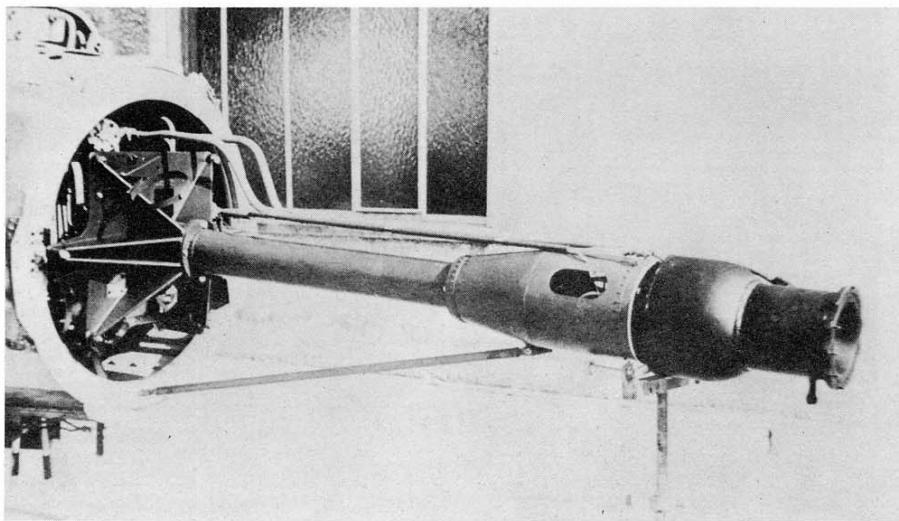
Complessivamente si tratta però di un modello molto inferiore agli standards a cui ci ha abituato l'Airfix e che, se confrontato con il pariscala Heller, esce irrimediabilmente battuto.

Il modello Heller (kit No. 150, scala 1/72).

Comprendente 43 parti in plastica grigia finemente dettagliate (la pannellatura è in rilievo) più 4 trasparenti, il kit Heller, oltre al velivolo vero e proprio, fornisce anche i pezzi necessari per realizzare lo Scheuschlepper, il piccolo trattore adibito al traino a terra dei «Komet» (lo standard di realizzazione del trattore è però notevolmente inferiore a quello del velivolo).

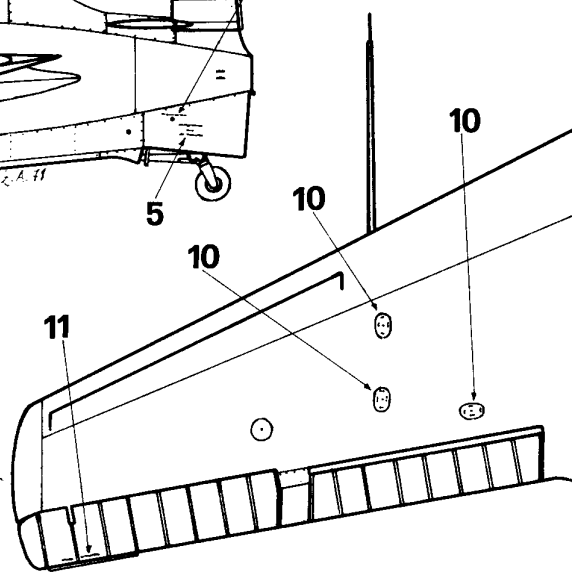
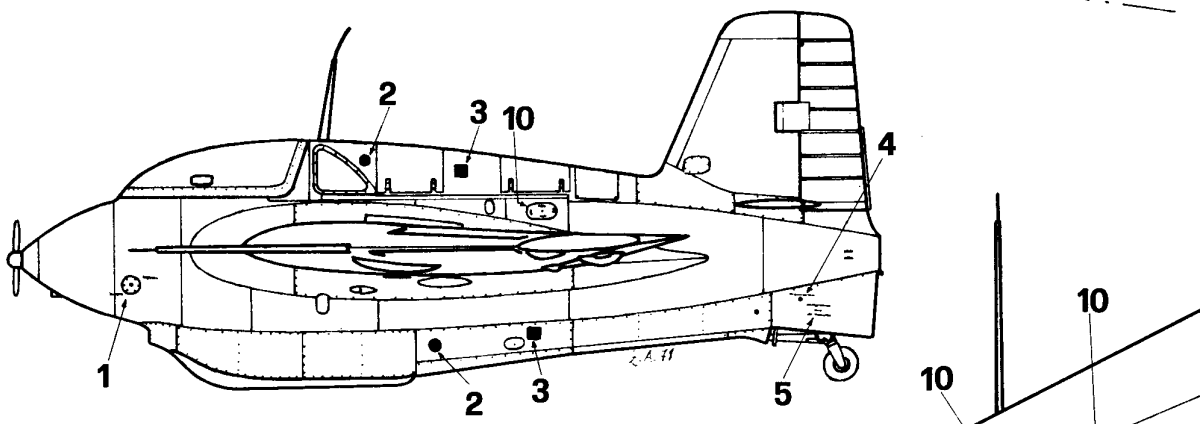
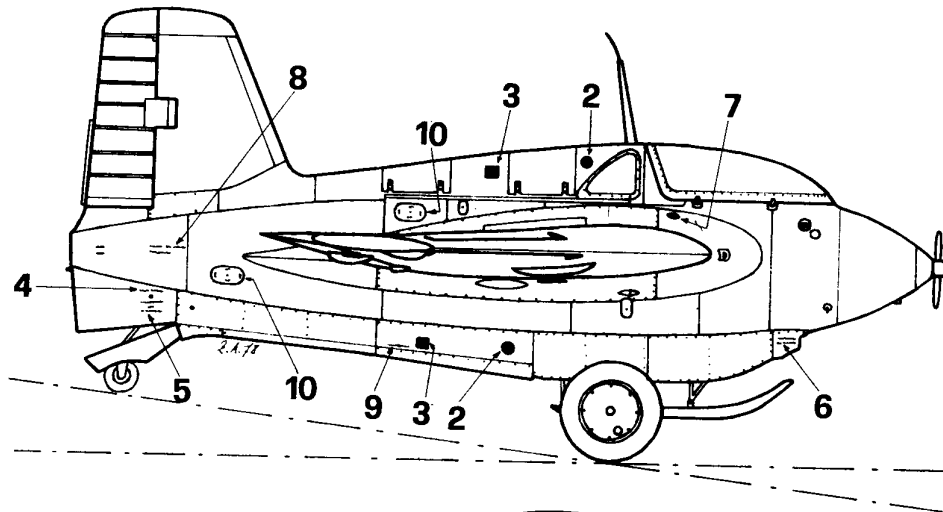
Gli interni sono ben fatti (comprendono la «vasca» con pedaliera e consolle laterali, la paratia posteriore, sedile, cruscotto e barra di comando), ma lasciano spazio ad un ulteriore lavoro di arricchimento, per quanto, a capottina chiusa, il risultato non sia molto visibile. Un particolare da aggiungere è invece un piccolo tubo di scarico all'estremità della fusoliera, per simulare la parte terminale del motore razzo.

Il pattino ventrale è realizzato in un pezzo separato dalle semi-



La parte posteriore della fusoliera di un Me-163B di preserie è stata rimossa per permettere la manutenzione del motore razzo Walter HWK 109-509A

GLI
STENCILS
DEL
KOMET



1 Presluft



130atv

2 T nera e cerchio bianco
black T inside white disk



3 C rossa e quadrato giallo
red C inside yellow square



4 Hier aufbocken



5 Reifendruck
4-5
Beivollast

6 Schleppseil
heir einhängen

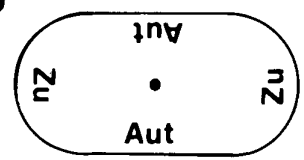
7 scritte e strisce bianche
e cerchio nero
white inscriptions and
stripes inside black disk



8 Sporn vor Start
verriegeln

9 Schleppseil

10 Aut
Aut



11 Nicht Anfassen

Salvo avviso contrario, tutte le scritte sono in NERO
Unless otherwise noted all the inscriptions are in BLACK

fusoliere, ma non sono fornite le strutture per il suo montaggio in posizione estesa; anche in questo modello si ha la possibilità di scelta tra due tipi di ruotino di coda (questo non carenato manca del martinetto per la retrazione).

Passando alle ali, bisogna dire che il caratteristico andamento del bordo d'uscita è stato molto ben riprodotto; criticabile invece il sistema per l'attacco del tubo di pitot (che consiglio di sostituire con un pezzo di sprue filato un po' più sottile). Consiglio inoltre, per chi volesse riprodurre un esemplare con i cannoni MK-108 da 30 mm. di trapanare i relativi fori nelle radici alari.

Un piccolo particolare che risulta errato in tutti e tre i modelli qui recensiti è l'etichetta presente sul muso del velivolo: le pale infatti, devono essere riposizionate disassate, come si vede nei disegni.

Vengono forniti due schemi di colorazione: un Me-163B-1a operativo dello JG-400 (lo stesso «weiss 10» Wk. Nr. 190599 fornito anche dal kit Airfix) e il Me-163B-0 V41 dello EK 16 tutto rosso presente anche nel kit Hasegawa. Problema di questo e di tutti gli altri Heller sono le dimensioni delle istruzioni per la colorazione molto piccole, che non risultano essere molto facilmente comprensibili. Le decals sono complete, ben stampate, perfettamente opache, ma con un film leggermente giallastro.

Concludendo, si tratta di un ottimo modello, che grazie alla presenza dello Scheuschlepper, può essere ambientato in un interessante diorama.

Ricordo che decals aggiuntive per il Me-163 si possono trovare nel foglio ESCI n. 43, che permette la realizzazione di un Me-163B-1a dello JG-400 (il «weiss 13») e di un velivolo di una unità da addestramento (il solito «weiss 54»). Oltre ai «Komet», il foglio comprende anche le insegne complete per 4 Me-262 e 2 He-162, più stemmi di reparto per Bf-109, He-100/112 e Ju-88.

I PROFILI

Parlare della colorazione del Me-163 è abbastanza difficile, a causa della infinità degli schemi che appaiono nelle fotografie (praticamente non se ne trovano due uguali): i prototipi e gli esemplari di preserie erano generalmente in RLM Grau 02 o Hellblau 65 (il V41 era però tutto Rot 23), mentre i velivoli di serie ebbero le ali con una colorazione splinter inizialmente in Schwarzgrun 70 e Dunkelgrun 71 e in seguito nei due verdi 81 e 82. La mimetizzazione della fusoliera variava molto da esemplare a esemplare: si va dalla tinta uniforme allo splinter alle chiazze più

o meno grandi di vari colori (ne sono un esempio i profili riportati).

Profilo 1

Me-163 V8

Secondo esemplare della preserie B-0, costruito dalla Messerschmitt a Regensburg. Questo velivolo è interamente in Hellblau 65 ed ha le insegne alari tipo 7a.

Profilo 2

Me-163 V33, Bad Zwischenhan.

Velivolo interamente in RLM Grau 02 con timone in direzione in Dunkelgrun 71. Insegne alari tipo 7a.

Profilo 3

Me-163B-1a, Erprobungskommando 16, Bad Zwischenhan, autunno 1944.

Fusoliera in Dunkelgrun 71 con chiazze sfumate in Schwarzgrun 70; superfici inferiori in Hellblau 65. Insegne alari tipo 7b.

Profilo 4

Me-163B-1a, Erprobungskommando 16, Bad Zwischenhan, autunno 1944.

Fusoliera in Schwarzgrun 70 con superfici inferiori in Hellblau 65; il piano verticale è a chiazze sfumate 70 su fondo 65. Insegne alari tipo 7b.

Profilo 5

Me-163-1a, JG400, Brandis, 1945.

Fusoliera a chiazze sfumate Mittelgrau 75 su fondo Hellgrau 76; le ali sono superiormente in splinter nei colori 70 e 71 ed inferiormente in 65. Insegne alari tipo 7b.

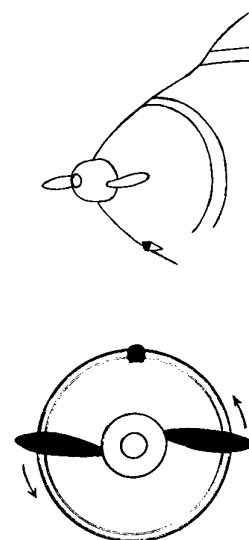
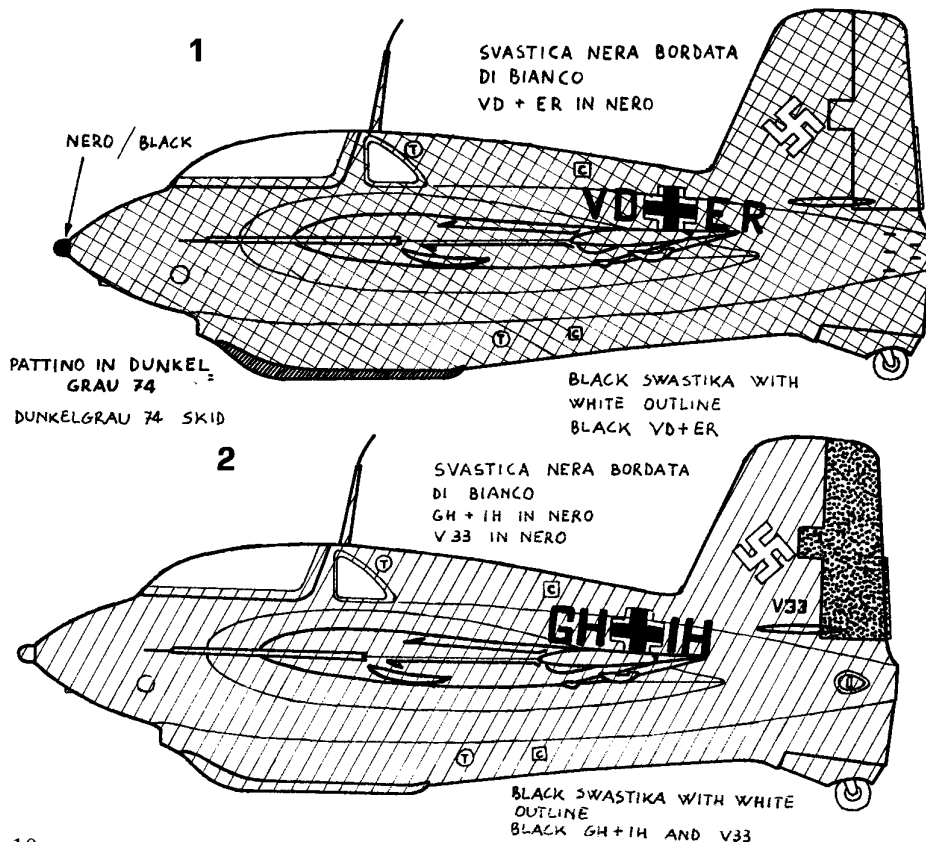
Profilo 6

Me-163-1a, 2/JG-400, Brandis, 1945.

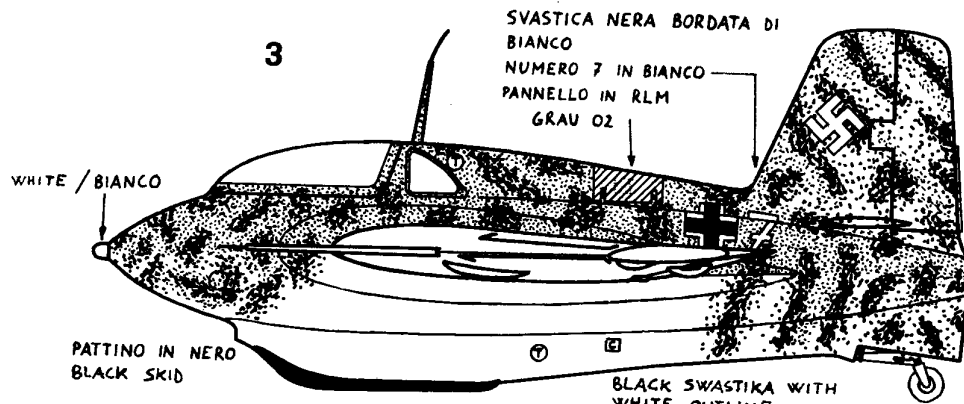
Fusoliera ed ali in splinter Schwarzgrun 70 e Dunkelgrun 71 con superfici inferiori Hellblau 65. Insegne alari tipo 7b. Il disegno 6a raffigura lo schema di colorazione del lato destro dell'aereo, mentre il 6b lo stemma del 2/JG-400 presente sui due lati del muso del velivolo.

Il disegno 7 raffigura lo schema di mimetizzazione delle ali e i vari tipi di insegne alari usati. Nella descrizione dei profili è indicato il tipo di insegna portato sull'estradosso alare.

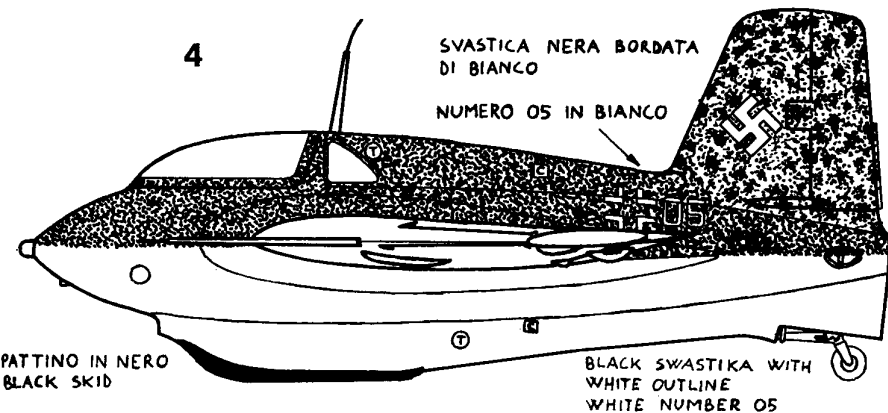
ALDO ZANFI



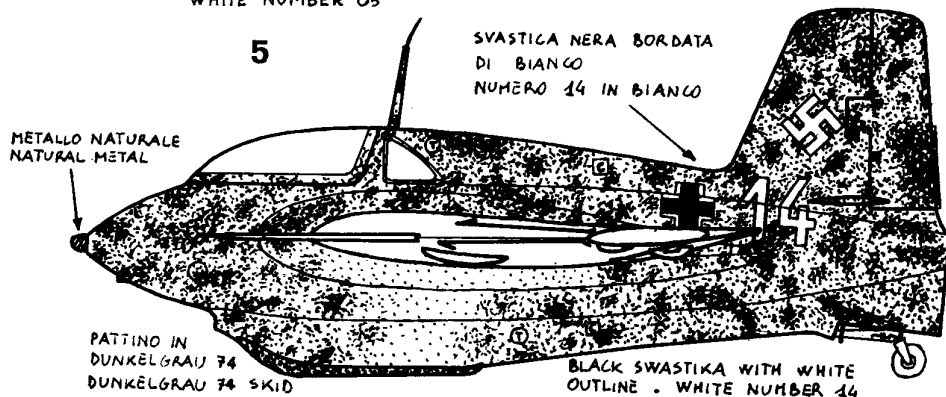
La piccola elichetta bipala posta sul muso del Komet, mossa dal vento relativo, azionava un generatore di elettricità. Si noti che le pale erano disassate.



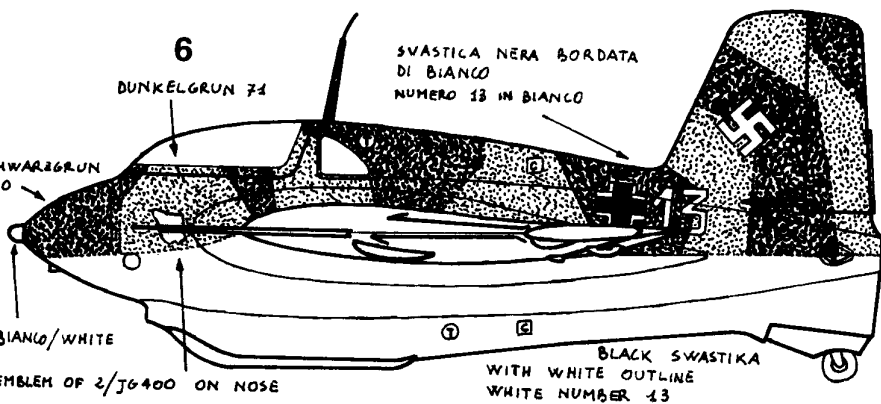
BLACK SWASTIKA WITH
WHITE OUTLINE
WHITE NUMBER 7
RLM GRAU 02 PANEL ON
FUSELAGE SPINE




BLACK SWASTIKA WITH
WHITE OUTLINE
WHITE NUMBER 05

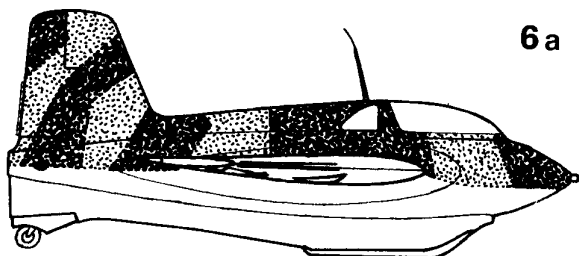


BLACK SWASTIKA WITH WHITE
OUTLINE - WHITE NUMBER 14

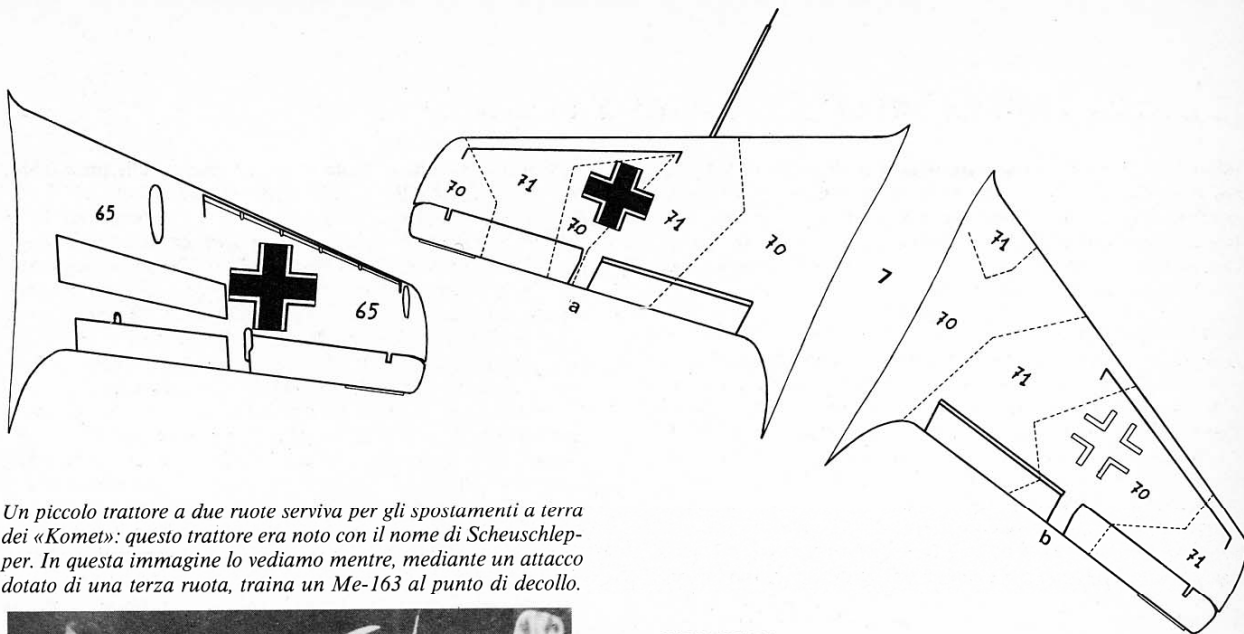


La scritta all'interno dello scudo
è in giallo. The inscription in
the shield is yellow.

-  NERO / BLACK
-  AZZURRO / BLUE
-  ROSSO / RED
-  BIANCO / WHITE



This small side view shows the
right side splinter scheme of the
aircraft depicted above.



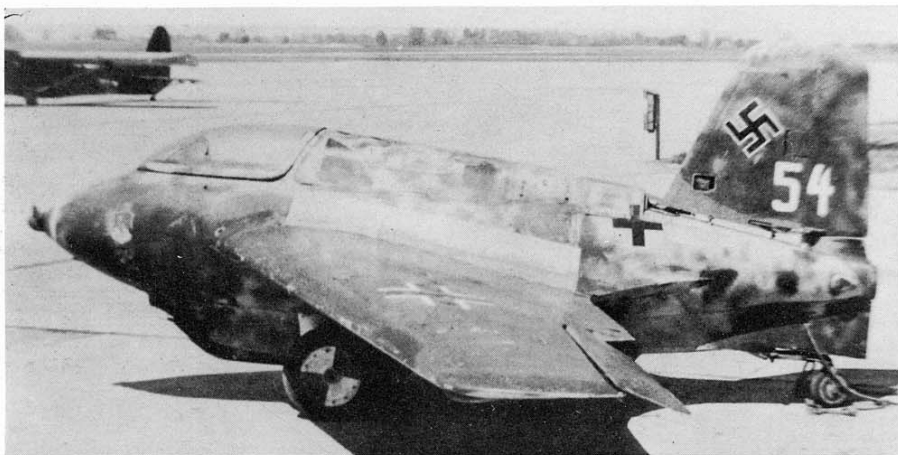
Un piccolo trattore a due ruote serviva per gli spostamenti a terra dei «Komet»: questo trattore era noto con il nome di Scheuschlepper. In questa immagine lo vediamo mentre, mediante un attacco dotato di una terza ruota, traina un Me-163 al punto di decollo.



BIBLIOGRAFIA

Modell-Fan november 1977
 Flying Review may 1967, september 1965, may 1963
 Air Enthusiast september 1972
 Air International april 1977
 Scale Models august 1977
 Aerei 11/1978, 12/1978, 1/1979
 I.P.M.S. U.S.A. Quarterly vol. 6 no. 1
 «Messerschmitt 163 Komet» - Aereo Series n. 17
 «Rocket fighter» - M. Ziegler
 «Warplanes of the third Reich» - W. Green
 «Famous fighters of the second world war» - W. Green
 «Warplanes of the second world war. Fighters vol. 1» - W. Green
 «Wings of the Luftwaffe» - E. Brown
 IPMS U.S.A. Update vol. 15 no.1

Si ringrazia il sig. Giorgio Pini per la collaborazione prestata.



Uno dei «Komet» catturati dagli alleati dopo il termine delle ostilità. Questo esemplare venne portato negli Stati Uniti dove venne esposto presso alcune basi aeree ed in seguito smontato per permetterne lo studio.



Lo Scheuschlepper serviva anche per recuperare i «Komet» dopo l'atterraggio. Il piccolo trattore era in questo caso unito ad un rimorchio cingolato a forma di Y, fornito di braccia che sollevavano da terra il Me-163. una precedente variante di questo rimorchio aveva al posto delle braccia alzabili, due (uno per parte) gommoni gonfiabili.

... E ALLA FINE LA FRECCIA: MIRAGE F.1 (2a parte)

Inizia in questa puntata la trattazione modellistica dell'F.1 esaminando il kit in 1/48 della ESCI. Prossimamente verranno invece esaminati i kits in 1/72 Airfix ed Heller.

Riguardo alle colorazioni ed all'araldica, questa volta si trattano dettagliatamente gli F.1C in servizio nei reparti francesi e gli F.1CG acquistati dalla Grecia.

Il modello in scala 1/48 E.S.C.I.

Il modello si presenta subito bene e consiste in 53 pezzi in plastica grigia più due trasparenti e con una buona rivettatura incisa. Le dimensioni generali sono praticamente esatte per quanto riguarda l'apertura alare e la lunghezza, mentre per l'altezza vi è il solito dilemma degli ammortizzatori. L'abitacolo è abbastanza completo e comprende cruscotto, consolle laterali, pedaliera, cloche, un seggiolino completamente di fantasia; i pannelli strumenti sono forniti sotto forma di decals (errate). Naturalmente, aggiungendo qualche particolare come le manette per il gas e l'HUD (appena abbozzato nel kit) e con un po' di tocco personale si può ottenere un'ottima riproduzione dell'abitacolo. Nel modello non è presente il pilota. Buona la capottina, realizzata in due pezzi e quindi con la possibilità di montarla aperta o chiusa. La fusoliera è bene realizzata anche se uno solo dei vani in cui si ritrae il carrello principale è aperto.

Nel modello sono presenti quattro tubi di pitot mentre nell'aereo vero ve ne sono soltanto tre; sarebbe poi opportuno ridurli in quanto fuori scala. Anche il carrello non è molto ben realizzato: quello anteriore è abbastanza buono (a parte le solite strutture a V trasformate in triangoli solidi ed alcuni incastrati esasperati), quello principale non è molto facile in alcuni punti. L'ala è buona, anche se non molto precise sono le forme delle guide degli ipersostentatori. Senza dettagli interni l'ugello di scarico quindi, per chi intenda realizzare un modello discreto, non restano da seguire che due soluzioni: la prima consiste nell'asportare la parte finale (interna) dello stesso, prolungare il condotto del post-bruciatore e di autocostruirsi i vari particolari (ultimo, stadio della turbina, condotti, ecc.) avvalendosi dell'aiuto di fotografie e/o disegni, mentre la seconda, che consigliamo ai modellisti meno esperti o che non possiedono sufficiente documentazione, consiste nel chiudere l'ugello simulando l'apposito tappo protettore e realizzando così il modello in posizione di parcheggio. Di fantasia è poi la riproduzione dei cannoni DEFA 553 da 30 mm. ed anche la carenatura da cui essi fanno fuoco avrebbero dovuto essere più incise. Passando agli ultimi dettagli, mancano tutte le luci di posizione che, almeno in scala 1/48 sarebbe bene riprodurre con trasparenti, modificando allo scopo lo sprue trasparente presente nel kit mentre per il loro posizionamento ricordiamo che, oltre alle solite sistemate alle estremità alari e alla sommità del piano verticale, ne troviamo una rossa sotto la fusoliera subito dietro i cannoni, una subito dietro l'abitacolo (sempre rossa), una bianca leggermente davanti ai portelli del carrello anteriore e che vien estratta quando l'aereo è in rullaggio e, per finire, un'altra sempre bianca solo sulla presa d'aria sinistra dell'aereo in posizione

leggermente più alta e spostata indietro rispetto alle prese d'aria secondarie, quest'ultima segnate sul modello su entrambi i lati. Ricordiamo poi che sono rappresentate due antenne sul dorso della fusoliera che non esistono; al contrario, ne occorre una sotto la fusoliera (antenna UHF) davanti al carrello anteriore ed una piccola (antenna IFF) sul portello del carrello anteriore. Per quanto riguarda l'armamento, esso comprende, oltre ai già citati cannoni, due missili R.550 Magic, due R.530 ed un serbatoio ventrale; la realizzazione di queste parti è veramente ottima, mentre la forma dei piloni subalari è un po' fantasiosa.

La costruzione non prevede particolari difficoltà per la buona realizzazione dei pezzi, anche se bisogna mettere qualche cura per l'esatto posizionamento delle ali, dei piani di coda e delle pinne ventrali stabilizzatrici. Facciamo presente che, almeno nel nostro modello vi erano dei ritiri della plastica con corrispondenti «buchi», soprattutto nelle ali ed in fusoliera. Ottimo il foglio delle istruzioni che comprende anche una sintesi storica dello sviluppo dell'aereo, i dati principali e due fotografie in bianco e nero. E passiamo alla colorazione; il modello offre la possibilità di realizzare quattro versioni: F.1C francese, F.1CG greco, F.1CZ sudafricano, F.1CE spagnolo. Le colorazioni indicate sono esatte, almeno per quanto riguarda gli esemplari francese e greco (praticamente identici). I colori sono espressi, una volta tanto, con le corrispondenze del catalogo FS 595 ma, per chi non lo possedesse pubblichiamo le equivalenze con i colori Humbrol: allo FS 35164 21(E4) Methuen corrisponde l'HU 5, mentre per l'argento non ci sono problemi. Per quanto riguarda il catalogo FS 595a, ricordiamo che gli interessati possono richiederlo presso la segreteria IPMS.

Un'immagine complessiva del kit del Mirage in scala 1/48 della ESCI: si noti l'abbondante foglio di decals, purtroppo in parte inutilizzabile. (foto Guerri)



Ecco un interessante esemplare di Mirage F.1C dell'A. de l'A.: si tratta di un velivolo (numero individuale 44) appartenente all'EC 1/12 «Cambraisi» fotografato nel Novembre 1977. Si notino, oltre ad un certo invecchiamento della vernice, i numerosi portelli aperti: quello subito dietro la presa d'aria è per metà colorato in giallo a strisce rosse. La piccolissima scritta sopra la testa di tigre è SPA 102. (foto M. Rostaing)



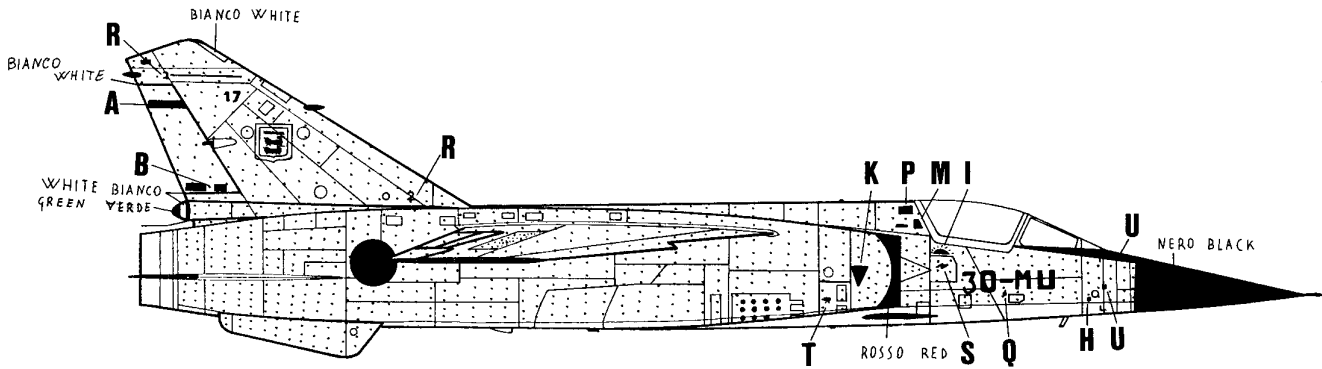
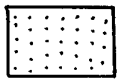
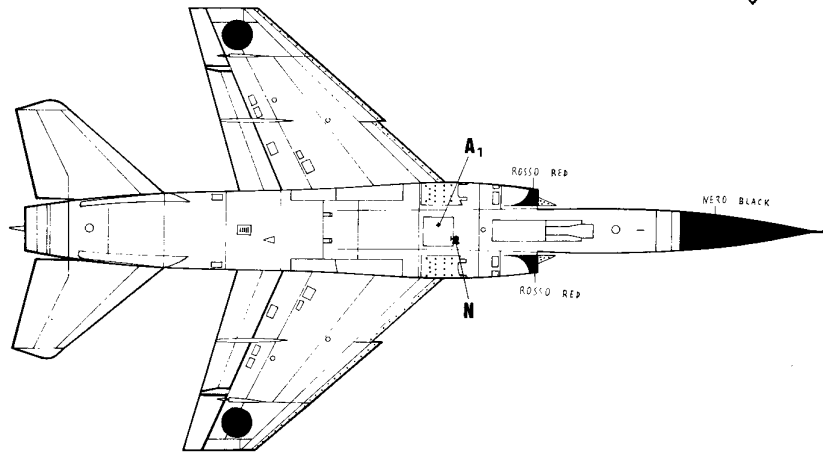
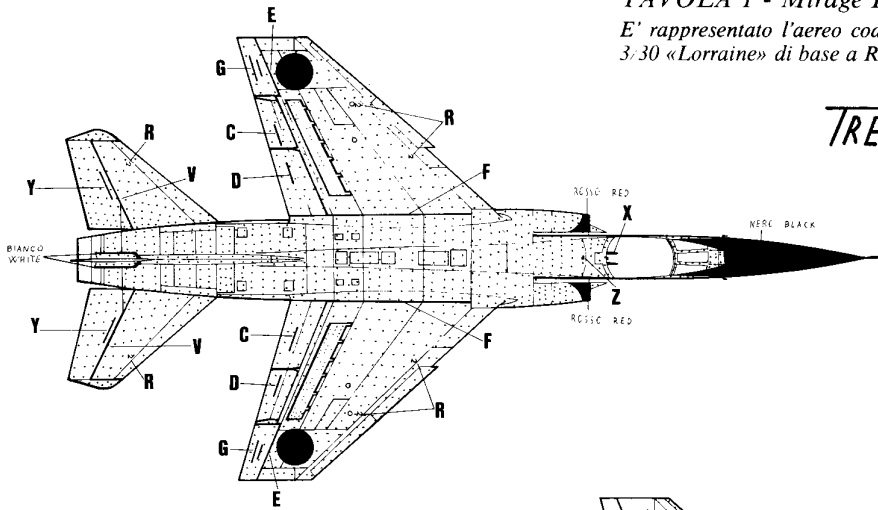


TAVOLA 1 - Mirage F.1C - Armée de l'Air
 E' rappresentato l'aereo codice 30-MU dell'Escadre de Chasse
 3.30 «Lorraine» di base a Reims.

TRENTINI ALBERTO 79

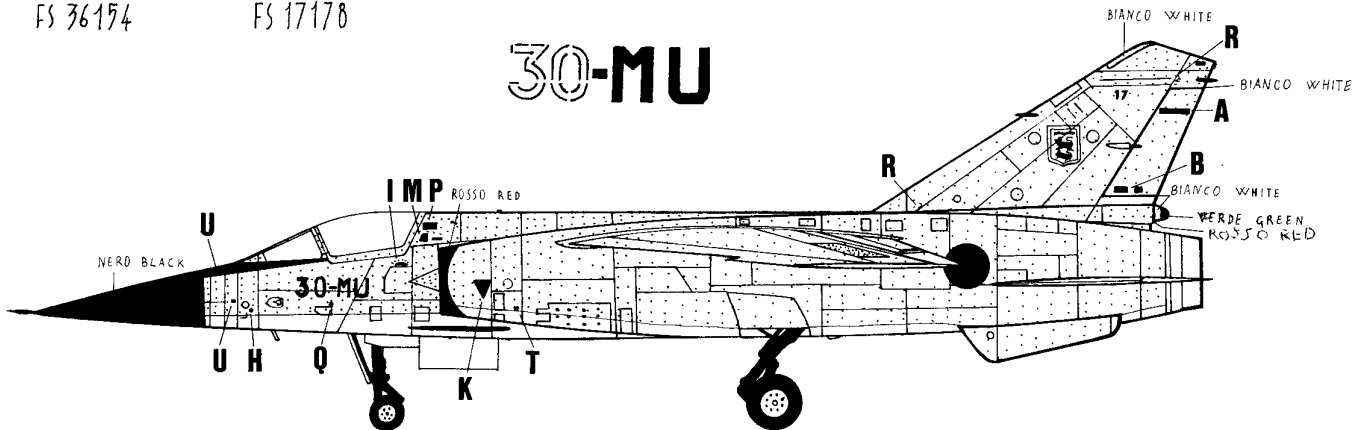


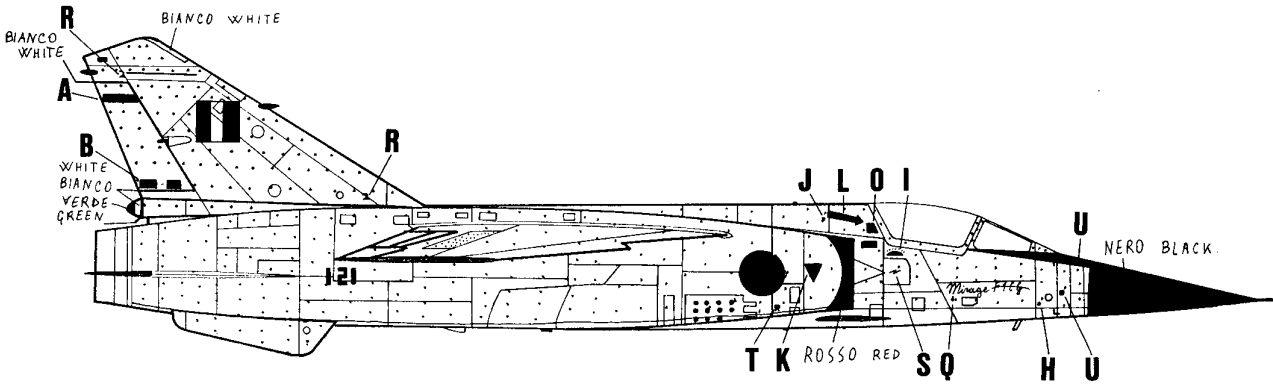
FS 36154



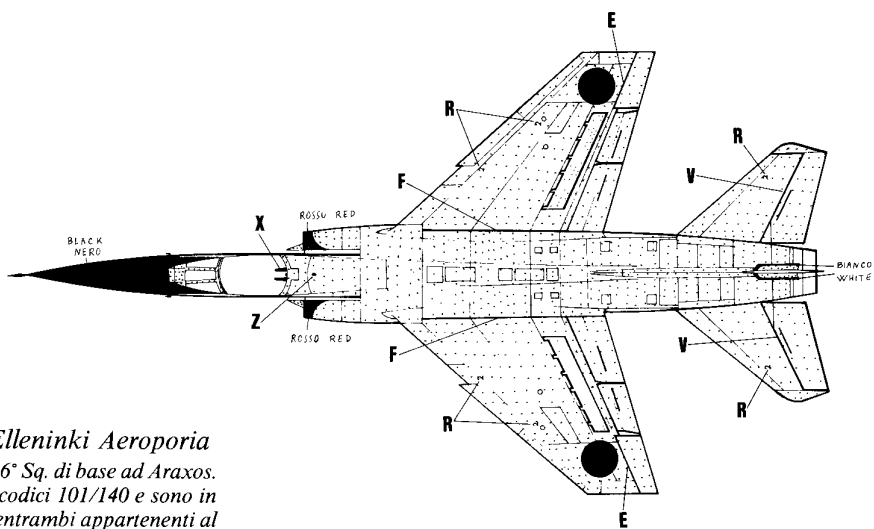
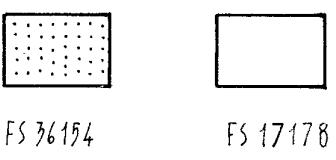
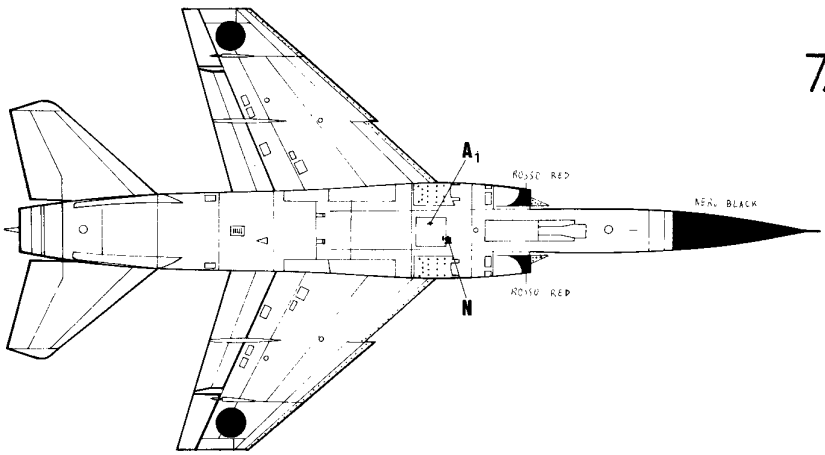
FS 17178

30-MU

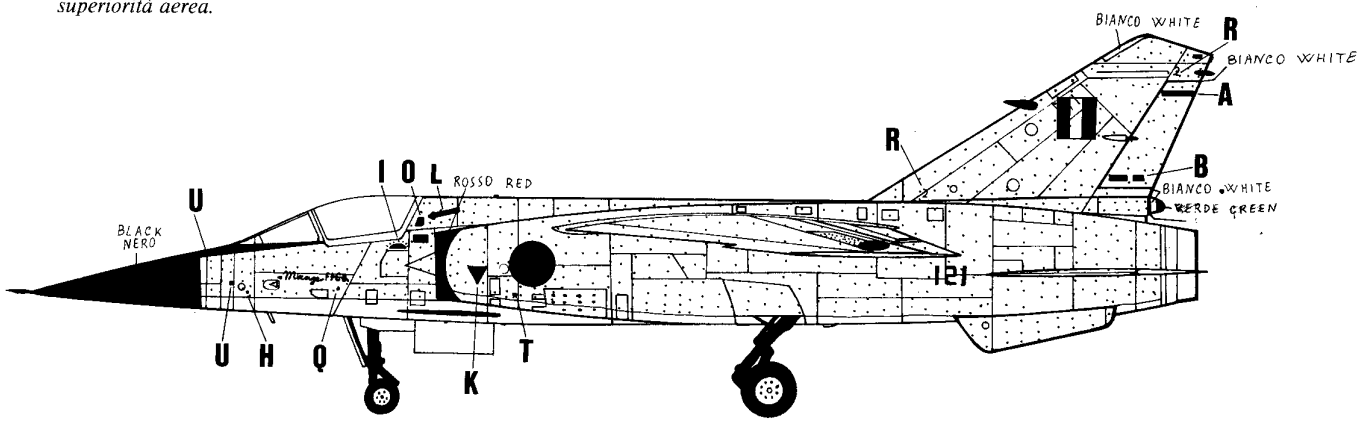


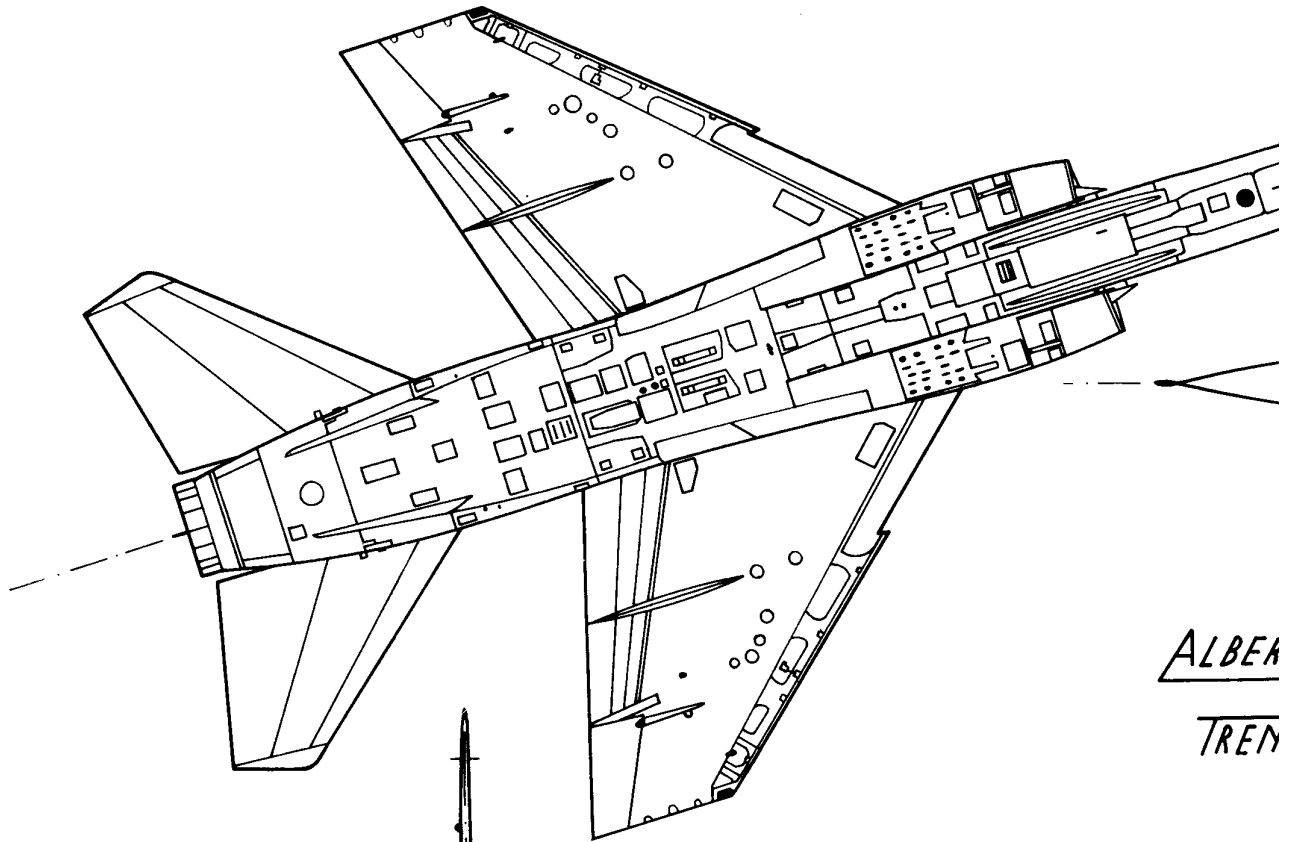


TRENTINI ALBERTO 79

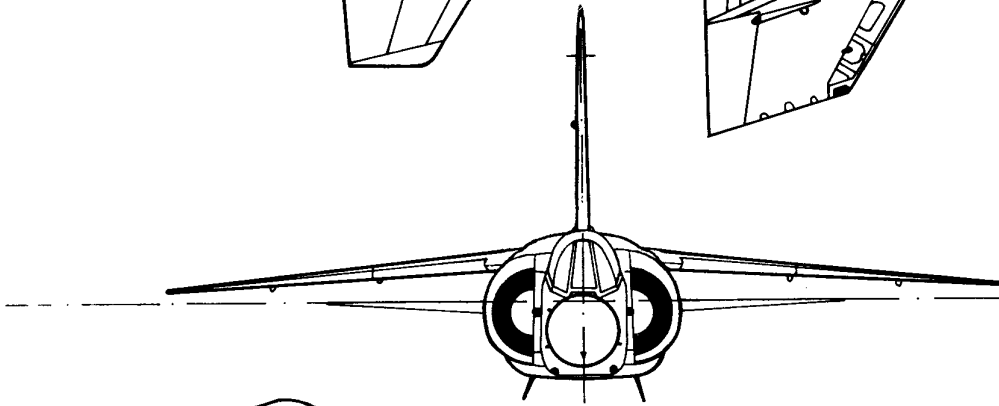


*TAVOLA 2 - Mirage F.1CG - Elleninki Aeroportia
 E' rappresentato l'aereo codice 121 del 336° Sq. di base ad Araxos.
 Ricordiamo che gli aerei greci portano i codici 101/140 e sono in
 forza, oltre al 336° Sq., anche al 342° Sq., entrambi appartenenti al
 114 Wing di Granada rimpiazzando i Convair F-102 nel ruolo di
 superiorità aerea.*

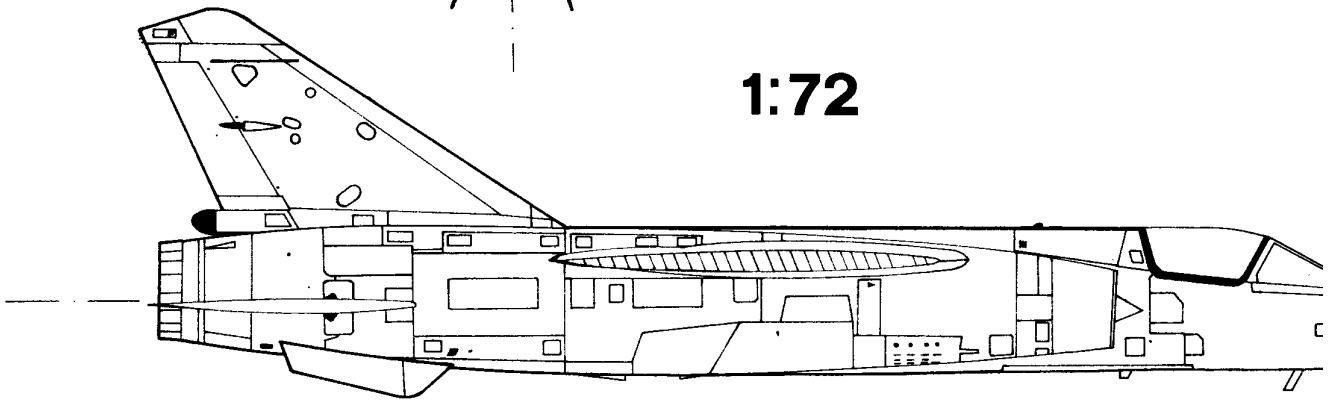




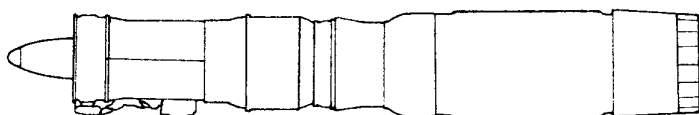
ALBA
TREN

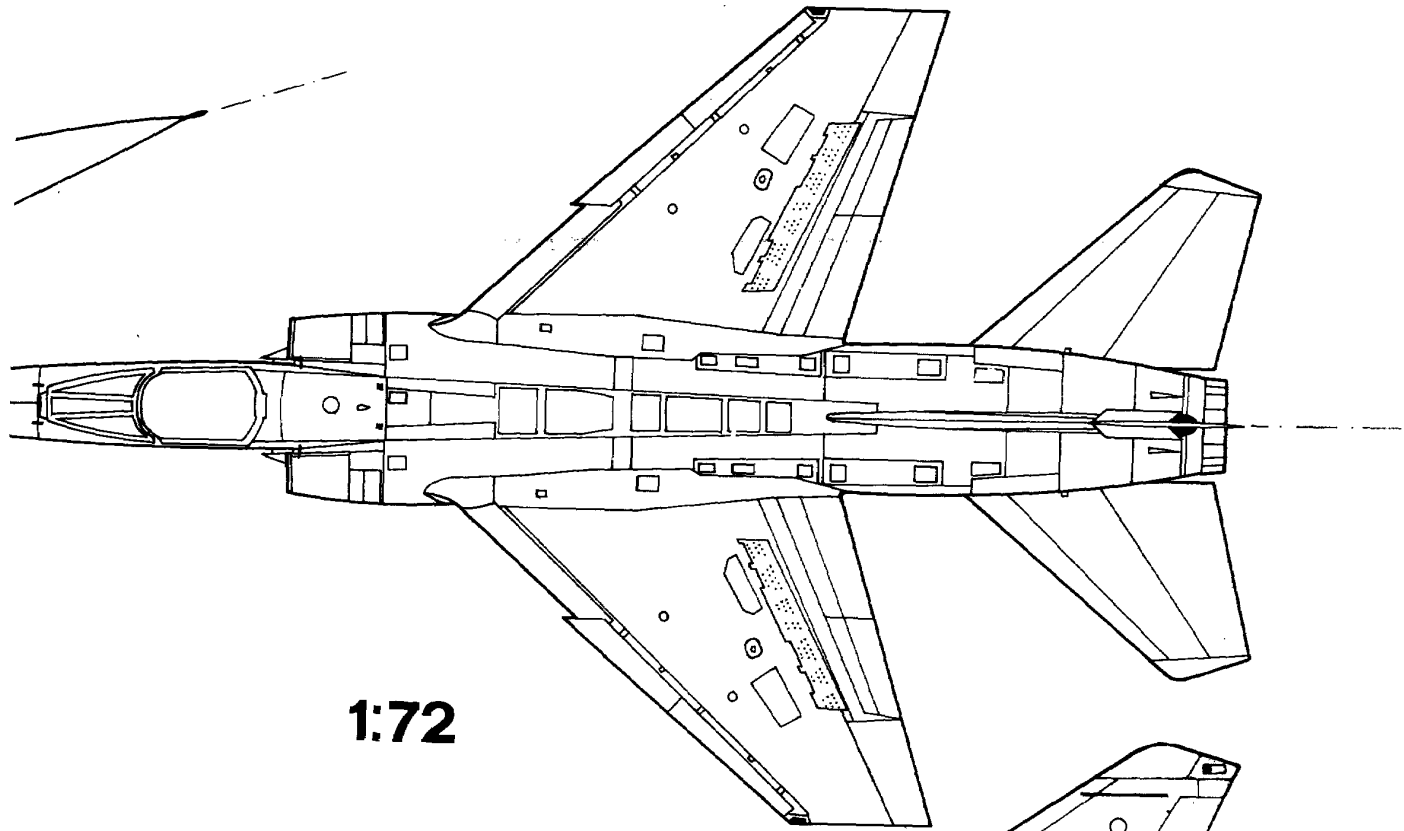


1:72

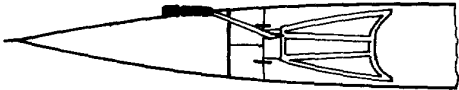
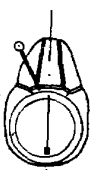
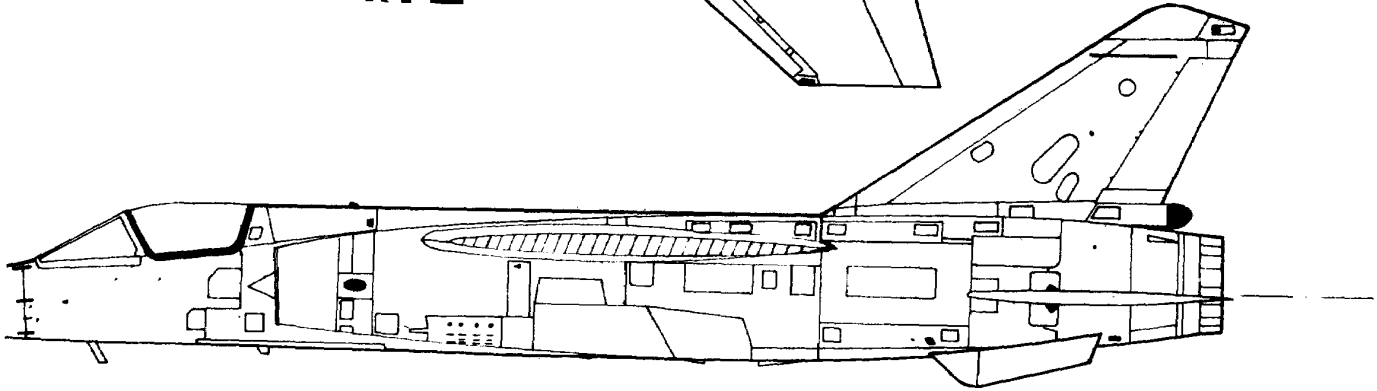


SNECMA ATAR 9K-50

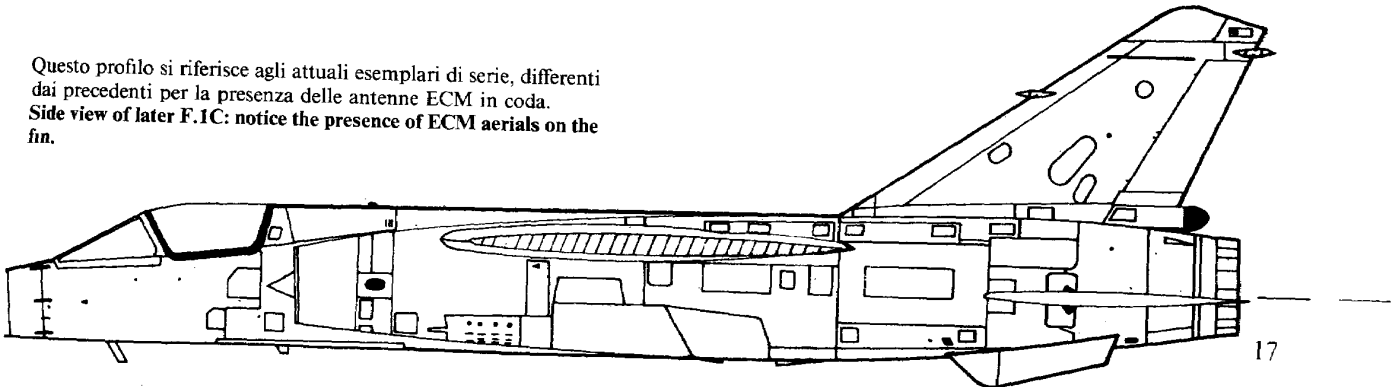




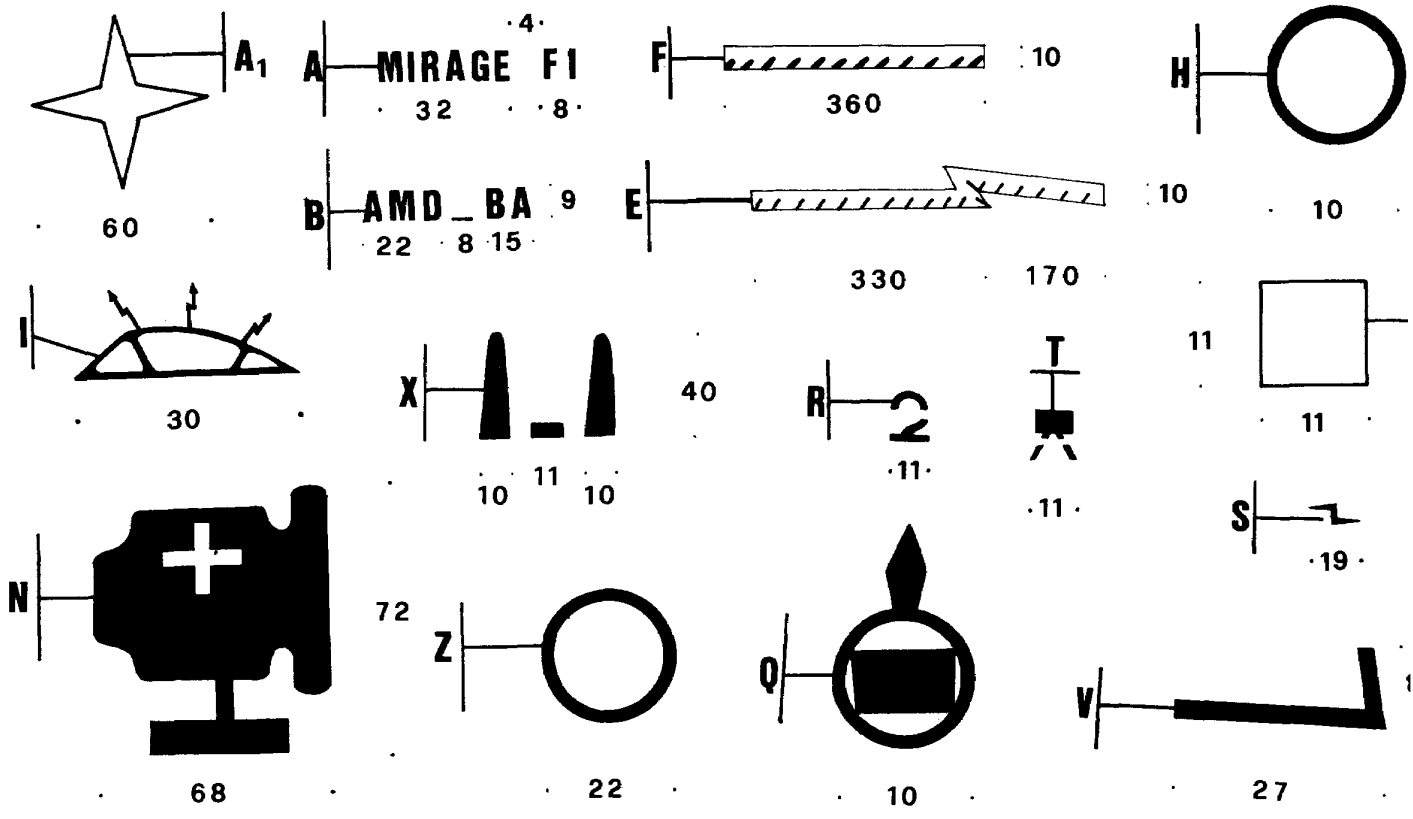
1:72



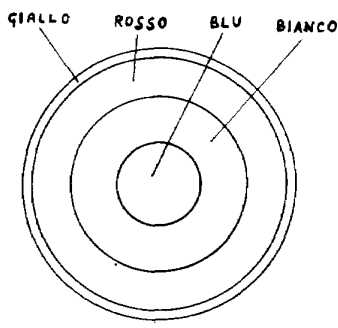
Questo profilo si riferisce agli attuali esemplari di serie, differenti dai precedenti per la presenza delle antenne ECM in coda.
Side view of later F.16: notice the presence of ECM aerials on the fin.



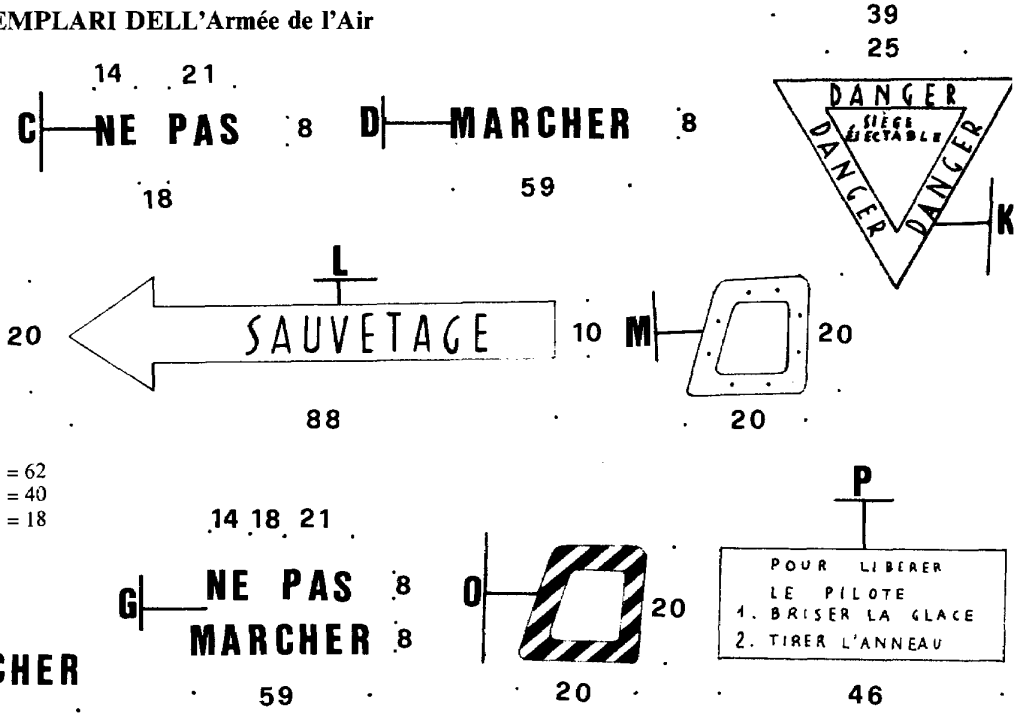
STENCILS COMUNI A TUTTI GLI F.1C



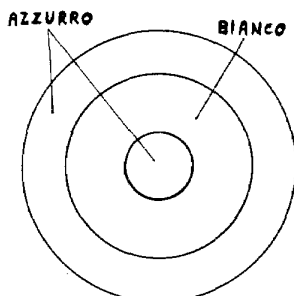
STENCILS SUGLI ESEMPLARI DELL'Armée de l'Air



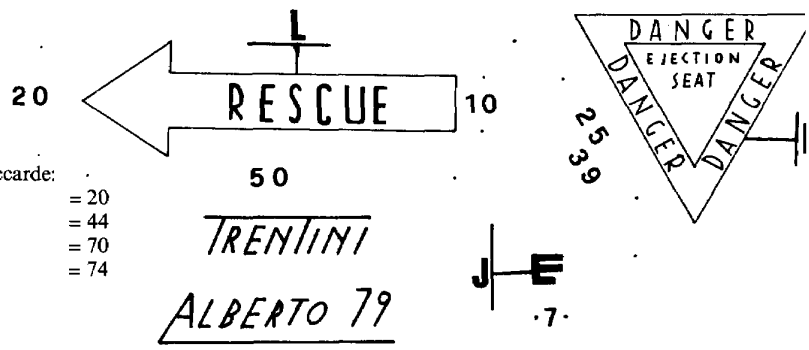
Dimensioni delle coccarde:
 diametro AZZURRO esterno = 62
 diametro BIANCO = 40
 diametro AZZURRO interno = 18



STENCILS SUGLI ESEMPLARI GRECI



Dimensioni delle coccarde:
 diametro BLU = 20
 diametro BIANCO = 44
 diametro ROSSO = 70
 diametro GIALLO = 74



Colorazione stencils su esemplari dell'Armée de l'Air:

-A) nero; -B) nero; -C) nero; -D) nero; -E) giallo con fregi rossi; -F) giallo con fregi rossi; -G) nero; -H) rosso; -I) rosso; -L) scritte nere su fondo giallo (stencil riferito ad altri esemplari appartenenti all'A. de l'A.); -M) giallo con punti neri; -N) rosso con croce nera; -O) giallo con striscie nere (stencil riferito ad altri esemplari dell'A. de l'A.); -P) scritta gialla su fondo nero; -Q) rosso con rettangolo interno nero; -R) rosso; -S) rosso; -T) rosso; -U) rosso; -V) rosso; -A 1) nero; -X) bianco; -Y) nero; -Z) bianco; -K) scritte interne bianche su fondo rosso; scritte esterne nere su fondo bianco con bordo esterno rosso.

N.B. tutte le misure sono in decimi di millimetro e si riferiscono alla scala 1/72.

Colorazioni stencils su esemplari greci:

-A), -B), -C), -D), -E), -F), -G), -H), -I), colorati come illustrato sopra; -L) scritta nera su fondo giallo; -N) rosso con croce nera; -Q) rosso con quadrato interno nero; -R), -S), -T), -U), -V), -X), -Y), -A 1), -Z) come sopra; -K) scritte interne bianche su fondo rosso; scritte esterne nere su fondo bianco con bordo esterno nero; -J) nero.

N.B. tutte le misure sono in decimi di millimetro, riferite alla scala 1/72.

PROFILI FRANCESI

1) Mirage F.1C c/n 48 dell'EC 2/5 «Ile de France» codice 5-OM.

A) Fregi gialli su fondo azzurro.

B) Numeri rossi, croce bianca, contorno giallo e fondo nero.

2) Mirage F.1C c/n 39 dell'EC 1/5 «Vendée» codice 5-NC; il muso è grigio chiaro e grigio scuro separati da una striscia argento; le scritte sono Stork a destra e Giovanna d'Arco a sinistra.

C) Stemma originale dell'EC 1/5 «Vendée» solo sulla deriva sinistra. Lo uccello è nero e grigio/argento su fondo bianco con contorno grigio/argento.

D) Stemma originale solo sulla deriva destra. La testa ha dettagli bianchi, grigio/argento e neri con il viso rosa; il fondo è bianco con contorno grigio/argento.

3) Mirage F.1C c/n 68 dell'EC 1/12 «Cambresis» codice 12-YN.

E) Stemma originale dell'EC 1/12 presente sull'aereo c/n 13 codice 12-ZY solo sulla deriva destra; la tigre è nera, bianca e gialla ed il lampo giallo e rosso.

F) Stemma effettivamente presente sugli aerei dell'EC 1/12 sulla deriva destra; la tigre è gialla, bianca e nera con pupilla e lingua rosse; il disco è azzurro ed il lampo rosso con bordi gialli, mentre la scritta 'SPA 162' è in nero.

G e H) Possibili variazioni presenti sulla deriva sinistra degli aerei appartenenti all'EC 1212. G è presente sull'aereo codice 12-ZY c/n 13; H è presente sugli esemplari 12-YN c/n 68 e 12-YT c/n 60, mentre non siamo in grado di precisare ciò per gli altri velivoli; in entrambi però la vespa ha il corpo nero e giallo, le ali e le antenne in bianco, mentre il disco è azzurro, il lampo rosso, i contorni sono in giallo e la scritta 'SPA 89' in nero.

4) Mirage F.1C c/n 69 dell'EC 1/5 «Vendée» codice 5-NL; la colorazione del muso è la stessa dell'esemplare 5-NC.

I) Stemma dell'EC 1/5 presente solo sulla deriva sinistra. La bandiera è verde e bianca, la testa grigio e nero, la striscia nera mentre i contorni sono in giallo.

L) Stemma dell'EC 1/5 presente solo sulla deriva destra. La bandiera è in rosso, bianco e blu, la striscia in nero ed i contorni in giallo.

5) Mirage F.1C c/n 87 dell'EC 2/12 codice 12-ZI

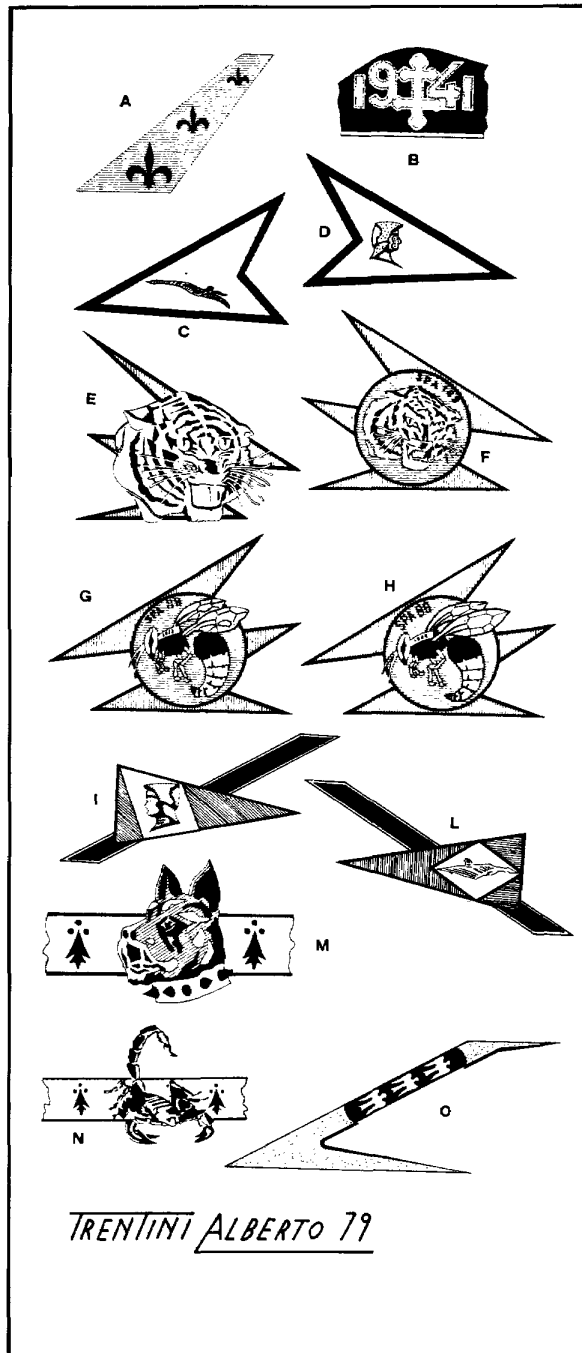
M) Stemma dell'EC 2/12 presente solo sulla deriva sinistra. Il cane è in bianco, nero e grigio mentre la banda orizzontale è in bianco con bordi e fregi in nero.

N) Stemma dell'EC 2/12 presente solo sulla deriva destra. Lo scorpione è bianco e nero mentre la banda orizzontale è in bianco con bordi e fregi in nero.

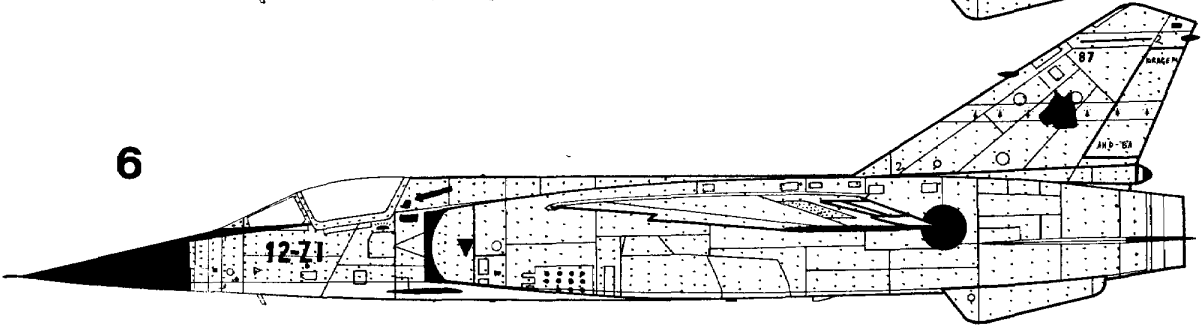
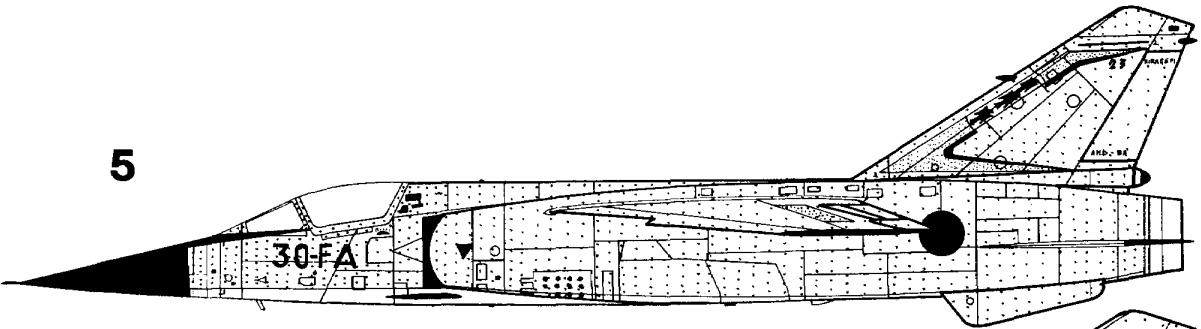
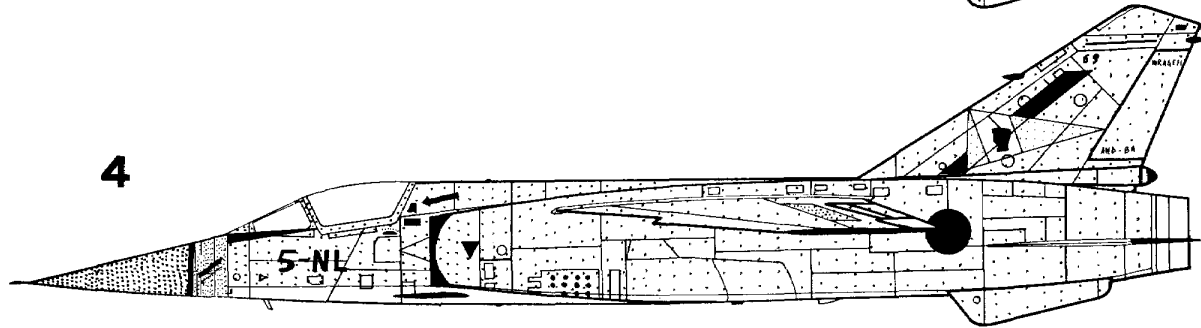
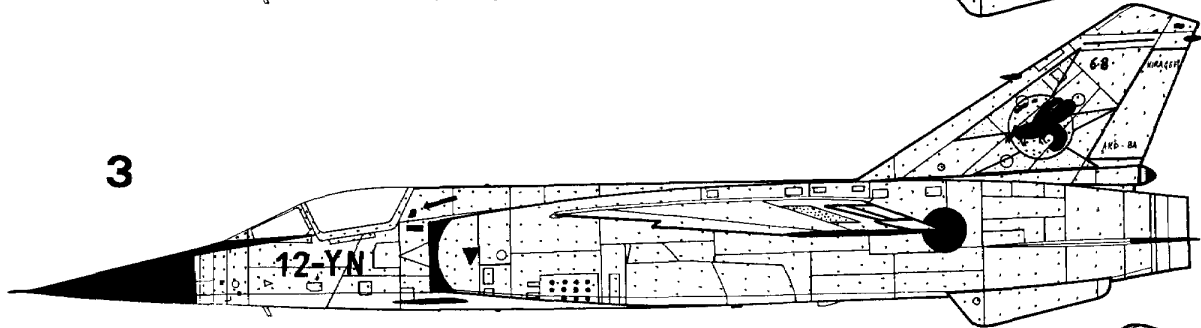
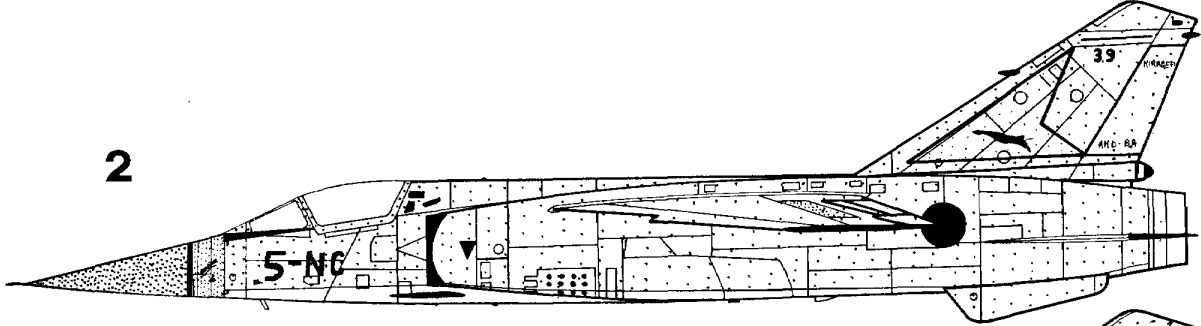
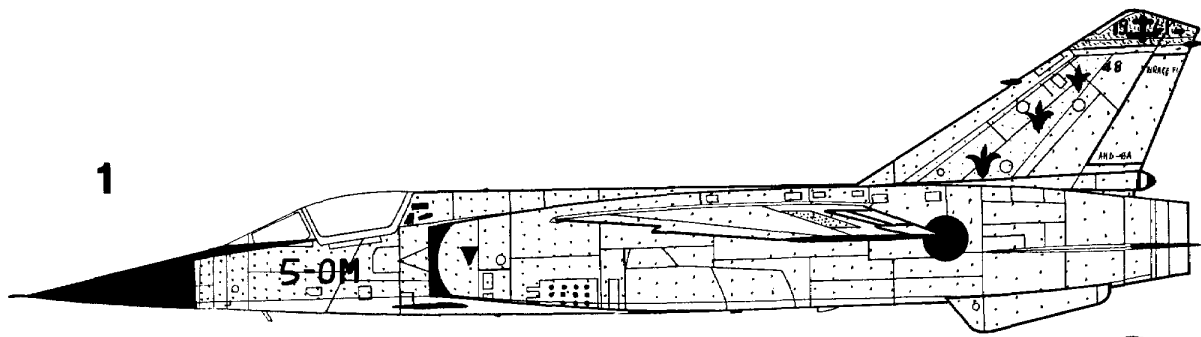
6) Mirage F.1C c/n 23 dell'EC 3/30 «Lorraine» codice 30-FA.

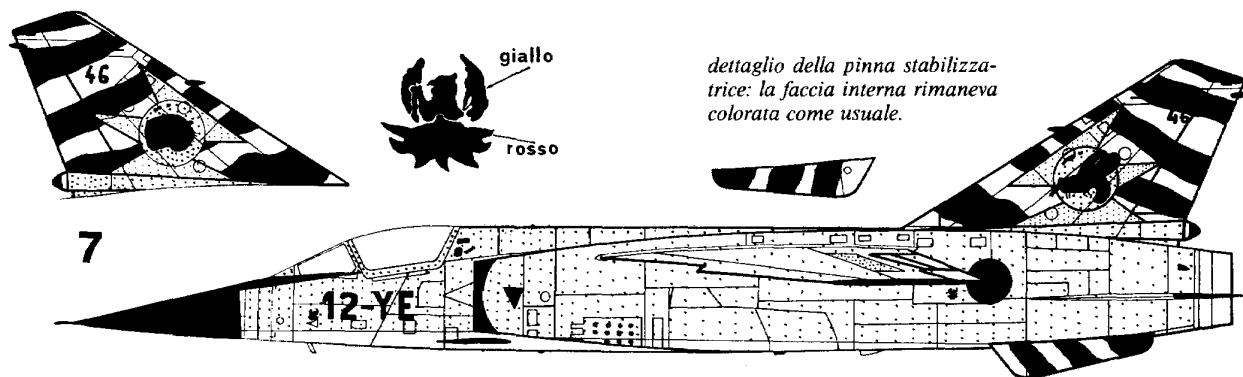
O) Stemma dell'EC 3/30 su entrambe le derive. I tre uccelli sono bianchi su fondo rosso mentre il lampo è in giallo con contorno, interno in rosso.

7) Mirage F.1C c/n 46 dell'EC 1/12 «Cambresis» codice 12-YE, partecipante al 19° Tiger Meet svoltosi durante il 1979 sulla base di Cambrai. La colorazione tigrata è ovviamente giallo-nera, con bordi un po' sfumati. Durante la manifestazione ed in coincidenza col 25° anniversario del 2/12 «Cornouailles» è stato dato l'annuncio della ristrutturazione dell'organico presente sulla base di Cambrai che presenterà dal 1980 la seguente composizione: EC 1/12 «Cambresis», EC 2/12 «Picardie», EC 3/12 «Cornouailles». Naturalmente tutti i reparti saranno su Mirage F.1C.



TRENTINI ALBERTO 79





Qualche dubbio invece per la colorazione spagnola: niente da dire per gli FS 34079 (HU 1/HU 7), 25(F3) Methuen, FS 30140 (HB 2) 7(E4) Methuen ed FS 30400 (HM 2) 5(C4), mentre consigliamo lo FS 36622 (HU10) 24(B1) al posto del FS 35622 (HB4) 25(A3). Per la colorazione sudafricana (a 3 colori) si devono usare: FS 34079, FS 30400 e FS 36622 al posto dell'errato FS 35622.

Per quanto riguarda i dettagli troviamo il radome che è quasi sempre in nero opaco, mentre argento è la sonda anteriore ed i pitots: l'interno dell'abitacolo è nero semilucido, il sedile eiettabile e in nero lucido con particolari verde oliva ed azzurro cielo. Le maniglie di eiezione sono nero lucido con una spirale gialla (Humbrol 7), mentre a pedaliera e la cloche sono nello stesso colore delle pareti dell'abitacolo. La palpebra del cruscotto ed il pannello antiriflesso sono in nero opaco, mentre argento sono gli interni visibili, il carrello, i dischi delle ruote, ecc. Le prese d'aria sono internamente in bianco e l'interno dell'ugello in vari toni di argento, gun metal e nero.

E passiamo alle decals: esse permettono di realizzare due esemplari francesi, il 12-ZI dell'Escadre de Chasse 2/12 «Cormouilles» di base a Cambrai ed il 30-FJ dell'Escadre de Chasse 3/30 «Lorraine» di base a Reims, uno greco (codice 125 del 336° Sq. di base ad Araxos), uno spagnolo (codice 141-08 dell'Ala 14, Esc. 141 di base ad Albacete los Lianos) e uno sudafricano (codice 204 del 3th Sq. di base sulla Waterkloof Air Station/Pretoria). All'abbondante foglio di decal fa però riscontro una grave inesattezza: la decal francesi, greche e sudafricane presentano un blu scuro

inaccettabile. Sarà quindi opportuno modificarle sostituendo (almeno per quelle francesi) il blu con l'Humbrol 48 che però è lucido (operazione laboriosa e molto delicata) o addirittura rimpiazzarle con altre surplus (difficili da reperire in scala 1/48). Bisogna tenere inoltre presente che la maggioranza degli stencils è errata e che, poiché la Francia non è allineata con la NATO, tutte le scritte di salvataggio sono in lingua francese (questo solo sugli esemplari francesi). Un'alternativa suggestiva a questi esemplari è il prototipo dell'F.1E con colorazione argentea (e in questo caso sarà bene riprodurre fedelmente la varia lucentezza dei pannelli) oppure con la caratteristica livrea bianco/blu/rosso con cui fu presentato al salone di Parigi nel 1975: occorre però un lavoro di modifica del modello.

Altri esemplari interessanti sono quelli iracheni o del Kuwait. Per gli amanti delle trasformazioni è possibile realizzare un F.1A con colorazione sudafricana (ricordiamo che gli F.1AZ portano i codici 216/247).

Per concludere, questo della ESCI è veramente un ottimo modello (anche se alcuni particolari andavano controllati con maggiore attenzione) che raccomandiamo senz'altro a tutti quei modellisti interessati ai velivoli moderni sia per la buona fattura del modello e sia perché in scala 1/48 è un pezzo da collezione veramente unico.

ALBERTO TRENTINI

LA CLASSE «NAGATO» (2ª PARTE)

INTRODUZIONE

Quando acquistai il modello della corazzata «NAGATO» in scala 1/700, mi accorsi che i particolari e l'esecuzione dei medesimi non erano perfetti, così pensai di studiare un modo di «conversione» radicale dell'unità avendo a mia disposizione la documentazione necessaria e le fotografie per la realizzazione, o meglio la modifica, della Nagato in una delle tre versioni che vennero effettuate: una tra il 1925/26, l'altra tra il 1934/36 ed infine l'ultima tra il 1944/45 esclusa quella del 1936, poiché era quella che mi proponeva il Kit. Naturalmente queste furono le date relative ai più significativi rimodernamenti delle unità della classe «Nagato», ma non dobbiamo tuttavia ignorare che altri lavori secondari a livello squisitamente estetico, furono effettuati durante la loro lunga vita, nei primi anni della loro entrata in servizio ed in seguito, specialmente ai primi degli anni 30.

Dopo aver osservato e studiato attentamente le varie versioni e la possibilità di giudicare se una di queste permettesse i lavori di modifica, sempre tenendo conto l'idoneità modellistica del Kit di partenza, arrivai a scegliere la 2ª versione del 1925/26, poiché riuscii a tracciare con una buona probabilità di certezza ed autenticità, in base alle fotografie, il disegno dell'unità in quel particolare momento.

Ma mi accorsi poi che occorreva snellire maggiormente le dimensioni dello scafo e questo avrebbe comportato una difficile esecuzione della trasformazione e soprattutto una questione di fragilità del materiale da lavorare: infatti lo scafo vuoto, essendo di plastica, era piuttosto rigido e fragile. Quindi scartai l'idea di modi-

ficare lo scafo in plastica per lasciare il posto ad un'altra, cioè di realizzare lo scafo piatto unicamente in legno, ma rilevai in seguito, che un'esecuzione del genere si sarebbe avvicinata più all'autocostruzione che ad una modifica vera e propria.

Quindi il progetto della conversione della Nagato dal 1936 a quella del 1925/26, naufragò completamente. Il modello di partenza poteva solo accettare modifiche tali da non compromettere particolarmente le linee generali e le dimensioni e ciò era possibile se si realizzava la versione più completa e moderna della Nagato nel 1945. Così ridisegnai tutta la nave, con notevole impegno sia dal punto di vista grafico e documentativo. Dopo circa un mese, impiegato per la realizzazione dei piani di modifica, cominciai già ad analizzare ogni sovrastruttura del modello togliendole successivamente (il modello «pulito» era già stato costruito prima) per essere sottoposte all'aggiunta di nuovi particolari e revisioni. Così iniziò la lunga conversione di una delle più illustri unità della «Combined Fleet».

Se l'appassionato modellista, mi permetto di aggiungere, consulterà questo articolo, tenga ben presente che da questo è possibile avere una prova ben definita di «modello completo» che non interessa esclusivamente la sola Nagato, ma per tutti i modelli come quelli della Water Line Series in scala 1:700, tenendo conto che il miglior modo di migliorar il proprio modello è quello di trovare il maggior numero di fotografie o disegni reali possibili, della versione che si voglia realizzare.

Quindi che il modellista non si accontenti del solo modello della scatola.

MODIFICHE DI COSTRUZIONE DELLA CORAZZATA GIAPPONESE «NAGATO» NELLA VERSIONE DEL 1945, DAL MODELLO IN SCALA 1/700 DELLA WATER LINE SERIES

Il modello da modificare secondo la versione del 1945, è quello della NAGATO. Questa versione fu definitiva fino alla cattura da parte degli americani, alla fine della 2ª Guerra Mondiale.

Il modello già noto della ditta AOSHIMA, è servito da base per le modifiche, quest'ultime numerose, soprattutto per l'installazione di nuove plance tra il torrione e il fumaiolo, di numerosi impianti anti aerei e dell'installazione di una nuova piattaforma (tuga), tra il tripode poppiero e il fumaiolo. Alcune modifiche, vennero apportate al torrione che fu molto elaborato.

TECNICHE MODELLISTICHE DA EFFETTUARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA VERSIONE

Per primissima cosa consiglio di consultare attentamente i piani di modifica con i vari aspetti dell'unità, per avere una chiara idea di quanti siano i nuovi particolari e le differenze da apportare al modello e quindi di studiare attentamente i vari tipi di materiale da impiegare (come vedremo in seguito); per tali esecuzioni.

COSTRUZIONE DELLA TUGA

La tuga che venne installata nel 1944, non fu altro che il prolungamento del basamento del torrione sul ponte principale ed ebbe posto tra il tripode ed il grande fumaiolo.

I disegni la riportano nella scala del modello, quindi al momento del ritaglio della sagoma attenersi scrupolosamente ai contorni tracciati. Si ricava da compensato di betulla da 3 mm. o mediante la sovrapposizione di fogli di «plasticard».

Per le operazioni di ritaglio usare lame da traforo numero «O», per la sgrassatura di lima usare triangolino semi fine, la levigatura finale si effettua con carta abrasiva del «600».

Convieni ritagliare la tuga, stando 1 mm. di distanza dal contorno reale. La parte destinata ad incastro al basamento del fumaiolo, deve essere ritagliata «sotto contorno» per poter permettere le modifiche finali (vedi disegno). Le eventuali «rughe» od altre irregolarità si eliminano adoperando un tipo di stucco, se così si vuole chiamare, da me inventato su consiglio di un socio, impiegando borotalco e vernice neutra in modo da ottenere una specie di pasta non troppo densa. L'applicazione di tale stucco si effettua con un pennellino e garantisce un'ottima carteggiabilità e finitura solo usando carte abrasive del 220 e del 600. Passare una o più mani di vernice.

MODIFICHE DEL TORRIONE

Il torrione del modello del 1936 è abbastanza riuscito ed è molto assomigliante a quello del '45 ed il materiale da impiegare per le modifiche è facilmente reperibile.

Diverse plance devono avere i parapetti, laddove nel modello originale mancavano: aggiungere i sostegni dei telemetri laterali di scoperta navale. Così occorrerebbe completare il torrione.

Le modifiche più salienti del torrione sono l'aggiunta di diverse postazioni antiaeree e di plance-vedetta navale. Per particolareggiare di più tale sovrastruttura, occorre aggiungere i piloni laterali di sostegno che passano attraverso appositi fori praticati sul fondo delle plance (anche se il modello ne riporta uno solo che passa verticalmente al centro dei vari ripiani del torrione. Inoltre occorre correggere la posizione delle varie vetrate di plancia.

L'uso di plasticard il più fine possibile è indicato per fabbricare i parapetti di plancia; per i piloni si può usare plastica stirata a caldo o tondini di taglio di opportuno diametro.

Un'altra modifica da porre è quella di aggiungere una plancia antiaerea di forma rettangolare e piuttosto allungata tra la seconda plancia al di sopra delle postazioni laterali AA da 127 mm. che si congiunge con il fumaiolo. Usare plasticard da 0,2 mm.

Per i piloni laterali sono idonei tondini di taglio da 1 mm. Per applicare i fori di accesso ai piloni, sul fondo delle plance, usare lima coda di topo. Questa esecuzione deve avvenire al momento della sovrapposizione dei vari ripiani del torrione. Inoltre sul ponte principale vicino al fumaiolo devono essere eliminati due impianti A.N. da 140 mm. (uno per parte).

MODIFICHE DEL COMPLESSO FUMAIOLO-SOVRASSTRUTTURE

Dopo aver installato la tuga si procede alla modifica e all'aggiunta delle varie plance laterali del fumaiolo centrale.

Più che una modifica, si tratta di un miglioramento dal punto di vista modellistico. Infatti occorre realizzare alcuni tralicci di sostegno; il metodo migliore è quello della plastica stirata.

Sul vecchio modello questi erano costituiti da un unico pezzo di plastica con impressa la sagoma rendendo poco realistica la cosa.

Occorre solo una buona pinzetta e quando i tralicci compariranno attorno al fumaiolo si potrà procedere all'installazione delle plance in più. Parlando del solo fumaiolo, i condotti tubolari montati sulla zona posteriore devono essere eliminati.

MODIFICHE DEL TRIPODE

Una modifica un pò più complessa la richiede il tripode poppiero. Innanzitutto osservando la scatola di montaggio, risulta errato in diversi punti:

- 1°) i piloni laterali anziché essere sistemati sulla plancia degli impianti da 127 mm. vanno ad appoggiarsi sul ripiano del ponte di catapulta;
- 2°) la plancia dei telemetri di tiro è troppo stretta;
- 3°) gli stessi telemetri sono privi dei sostegni;
- 4°) la stazione delle vedette navali è troppo bassa.

In tutto quattro punti a sfavore del modello, che pur riportando la versione del 1936 sommariamente, risulta non troppo fedele nelle forme e nei particolari, quindi bisogna già riparare il tripode di questa versione!

Per i dettagli osservare attentamente i piani di modifica del tripode. Osservando i disegni si noteranno le diverse differenze della nuova versione. Subito al di sopra della plancia dei cannoni da 127 mm. è costruita una sovrastruttura per due impianti A.A. Salendo ancora si nota il telemetro di scoperta navale al di sopra di tutte le sovrastrutture, originariamente vedetta navale e nella zona opposta all'altezza di questo telemetro compare un'altra plancia A.A.

Nello spazio intermedio del telemetro e della plancia compaiono altri strumenti per la direzione del tiro, quali, vedette navali. Il 3° telemetro che compare in alto al tripode non è altro che la sovrapposizione di un dischetto di plastica al primo, della vecchia versione. Per i sostegni usare plastica stirata e per le plance plasticard fine.

Al di sotto dell'albero va installato una specie di radar; per la sua realizzazione è ideale la plastica stirata, lo stesso discorso vale per le modifiche dell'albero.

COLORAZIONE E COMBINAZIONI

La colorazione, in tempo di pace e bellica della Nagato consisteva nel tipico grigio scuro sia per lo scafo che per le sovrastrutture.

Tale colorazione fu adottata fin dai tempi di Tsushima nel 1905, dove l'ammiraglio Togo sconfisse la flotta russa dello Zar.

Il modo migliore di realizzare tale colorazione avviene mescolando 6 parti di Night Black HU 12 con 3 parti di White Pactra F, 2 per il ponte invece usando il Dark Earth.

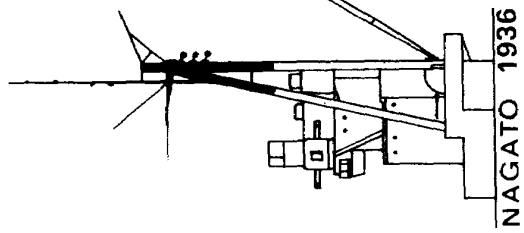
EMILIO CHITOTTI

IL MODELLO DELLA FUJIMI IN 1/500

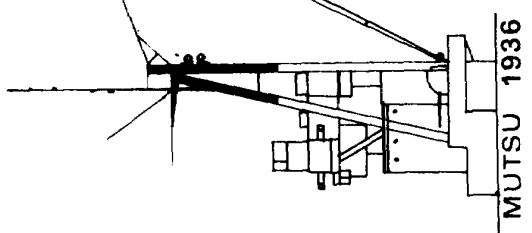
Dobbiamo subito chiarire che si tratta di un modello di qualità piuttosto scarsa, che forse risente dell'età e del fatto di essere stato concepito più in funzione della possibilità di motorizzazione (un piccolo motore elettrico con ingranaggi e trasmissione è compreso nella confezione) che per il fine di permettere la realizzazione di una fedele riproduzione in scala.

Occorre una quantità notevole di lavoro anche solo per correggere gli errori più appariscenti e per rendere il risultato appena accettabile; ecco comunque i dettagli:

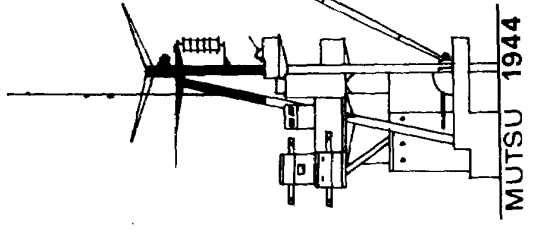
- 1) non montare il motore (la cui efficacia è d'altro canto molto dubbia) e concentrarsi sul modello statico.
- 2) Le misure generali sono abbastanza precise.
- 3) Scafo: affinare con carta vetrata la parte inferiore della poppa, rastremandola dal timone verso la linea di galleggiamento.



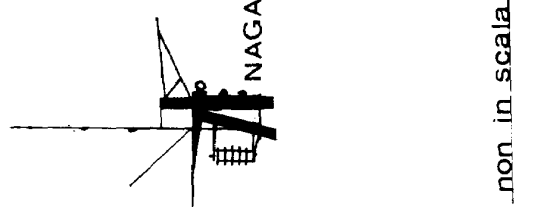
NAGATO 1936



MUTSU 1936

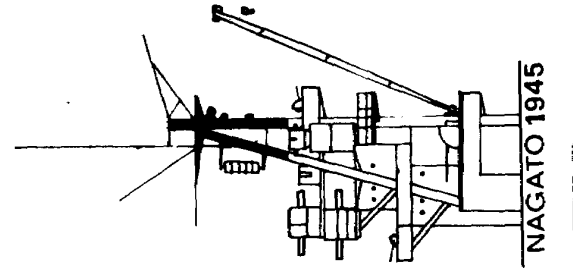


MUTSU 1944



NAGATO 1944

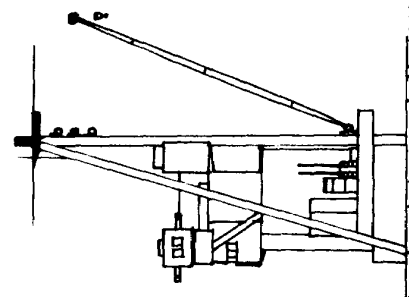
non in scala



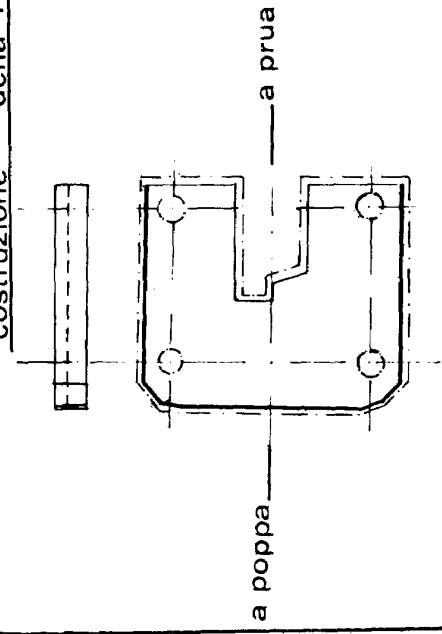
NAGATO 1945

Particolari e varianti dei tripodi delle unità della classe «NAGATO»

costruzione della TUGA 1/700



tripode originale del modello W.L.S.
da modificare



a poppa

a prua

simboli.
 _____ contorno ritaglio
 _____ parapetto tuga
 _____ base mtg. AA

E. CHITOTTI; MILANO
 piani di modifica SNM.

Eliminare completamente le tre carenature portaeliche presenti, servendosi di seghetto e carta abrasiva, e sostituirle con 4 assi presi da altro modello o autocostituiti prendendo a modello i disegni dell'articolo. Sostituire anche le eliche.

4) Le controcarenature sono estremamente inaccurate: modificarle è un problema piuttosto complesso, ma l'uso abbondante e paziente di stucco e di adeguati spessori di plasticard sagomato secondo le indicazioni dei disegni può condurre a risultati accettabili.

5) Migliorare la giunzione chiglia-parte superiore dello scafo, in modo da farle combaciare meglio prima di incollarle tra loro.

6) Incidere gli oblò (sul modello, per quanto cerchiate, non riuscirete a trovarne nemmeno uno!) usando un piccolo trapano (diametro 1 mm).

7) Togliere le catene dell'ancora usando la carta abrasiva e sostituirle con altre (possono essere adatte quelle metalliche per i modelli in legno).

8) Si può risparmiare molto lavoro successivo se si modella la nave nel suo aspetto prebellico, dato che in tal modo si può eliminare completamente l'armamento contraereo leggero, completamente inaccurato, asportandolo con un tagliabalsa e rifinendo poi con carta abrasiva fine. Si può inoltre evitare l'autocostruzione di radar, totalmente assenti nel modello.

Le sovrastrutture e l'armamento, soprattutto quello secondario, presentano una mole tale di errori ed omissioni che diventerebbe estremamente noioso, oltre che scarsamente utile, farne un elenco dettagliato in questa sede: anche in questo caso, i disegni dovrebbero essere sufficienti a chi volesse intraprendere la sventurata impresa di cercarli e correggerli.

Un'ultima parola sui due idrovolanti forniti nella scatola, che avrebbero voluto essere probabilmente degli AICHI EI3AI (Jake), e che, pure nel clima generale più sopra descritto, spiccano per la loro bruttezza; la parte migliore del kit si direbbe sia proprio il disegno a colori sulla scatola, piuttosto ben eseguito e accurato, e che raffigura la nave in un periodo situabile attorno al 1944.

LORENZO LAZZARINI - IPMS MODENA

DATI TECNICI

<i>Dimensioni:</i>	
<i>Lunghezza al galleggiamento</i>	m. 201,2
<i>perpendicolare</i>	m. 221
<i>fuori tutto</i>	m. 224,5
<i>immersione</i>	m. 10,3
<i>larghezza massima</i>	m. 34,6
<i>Dislocamenti:</i>	
<i>nave scarica</i>	t. 39.130
<i>carico normale</i>	t. 43.000
<i>pieno carico</i>	t. 46.382
<i>Apparato motore:</i>	
<i>caldie</i>	10 Kampon
<i>motrici</i>	4 Turboriduttori Kampon
<i>potenza</i>	HP 82.000
<i>velocità</i>	25 nodi
<i>combustibile</i>	5.750 t. nafta
<i>autonomia</i>	8.600 miglia a 16 nodi
**Armamento	
8 - 406/45	**Mutsu 8 - 406/45
16 - 140/50	18 - 140/50
8 - 127/40	20 - 25
98 - 25	aerei 3 su 1 catapulta
<i>Protezione:</i>	
<i>al galleggiamento</i>	mm. 105
<i>alla batteria</i>	mm. 25
<i>alla paratia interna</i>	mm. 120
<i>sopra depositi munizioni</i>	mm. 280
<i>ai ponti corazzati</i>	mm. 110
<i>al ponte inclinato</i>	mm. 120
<i>Artiglieria:</i>	
<i>al frontale</i>	mm. 480/500
<i>ai lati</i>	mm. 480/300 Torri grossi calibri
<i>alle barbette</i>	mm. 480/480
<i>al verticale</i>	mm. 371 Torrione
<i>orizzontale</i>	mm. 100
<i>Subacquea:</i>	controcarenature interne
<i>Equipaggio:</i>	1.400 uomini

UNO STRANO MATERIALE

Avete mai pensato di riprodurre lo Zimmerit sui carri tedeschi in scala piccola? Sicuramente sì, se avete provato a costruire un panzer del periodo post 1944.

Sulle pagine di questo Notiziario già apparve alcuni anni fa un articolo che suggeriva come riprodurre la caratteristica pasta antimagnetica tedesca sul modello di un Elefant in scala 1/35. Là si indicava il Das, ed a ragione, vista la reale affinità plastica fra i due materiali, per una più onesta riproduzione del miracoloso preparato, che impediva l'applicazione di cariche cave magnetizzate sulle piastre dei carri armati.

Utilizzare il Das per la scala 1/72 è però a mio avviso quanto mai arduo, o se non altro meno pratico del sistema da me adottato.

La materia prima da me usata è sicuramente alla portata di mano di tutti, di facilissima reperibilità, di basso costo, e permettetemi anche polivalente, trattandosi null'altro che di carta igienica; un'unica accortezza tuttavia: sicuramente i più raffinati, sia in senso assoluto che in senso modellistico, avranno subito pensato a quei tipi di carta doppio velo, soffice come carezza, con prova palloncino ecc.: ebbene questa carta non è assolutamente, almeno in questo caso, quella adatta, occorrendo alla bisogna quella grossa, ruvida, pieghettata; tanto per rimanere in tema, la carta igienica tipo caserma, ottima anche per piccole cartavetrature. La si può trovare di solito in qualsiasi negozio di articoli casalinghi per poche lire.

Come utilizzarla. Cominciate con la scelta di un modello adatto: StuG. III, Panzer IV G o H, Pantera, Tigre I o II ed ovviamente loro derivati, insomma un carro del periodo 1944-45, munitevi di una buona fotografia, ma se non l'avete non è la fine del mondo, basta tenere presente che di regola lo Zimmerit era applicato solo sulle superfici verticali, mai sulle ruote, o sulle canne dei cannoni, difficilmente sugli schurzen, talvolta sui saukopf.

Dopo aver montato le strutture essenziali del modello, omettendo



Dettaglio della torretta dello stesso Tiger che appare nella pagina seguente: lo zimmerit è applicato in maniera estremamente uniforme. (archivio Pecchi)

i particolari, quali carichi esterni o armi di scafo e togliendo con un buon tagliabalsa gli accessori prestampati sullo scafo che verranno successivamente riposizionati o ricostruiti.

Tagliate con una forbice un pezzo di carta igienica delle dimensioni grosso modo della piastra da ricoprire, tenendo presente che le increspature avranno un andamento orizzontale rispetto al carro.

Bagnate con un pennelletto imbevuto di trielina lo spigolo superiore della piastra del carro da trattare, prima che asciughi fissateci il pezzo di carta, poi pennellate sopra di questa sempre con la trielina, finché la carta non abbia completamente aderito alla piastra. Passata un mezz'oretta con una lametta da barba, l'attrezzo più affilato che io conosca, rifilate bene tutto il contorno, asportando tutte le eccedenze di carta. Ripetete queste operazioni su tutte le piastre da ricoprire, effettuate le quali, ed atteso il tempo necessario affinché tutto si asciughi bene, potete passare ad effettuare dei tagli verticali e paralleli (distanza fra due tagli 2-3 mm.) su tutto lo Zimmerit applicato.

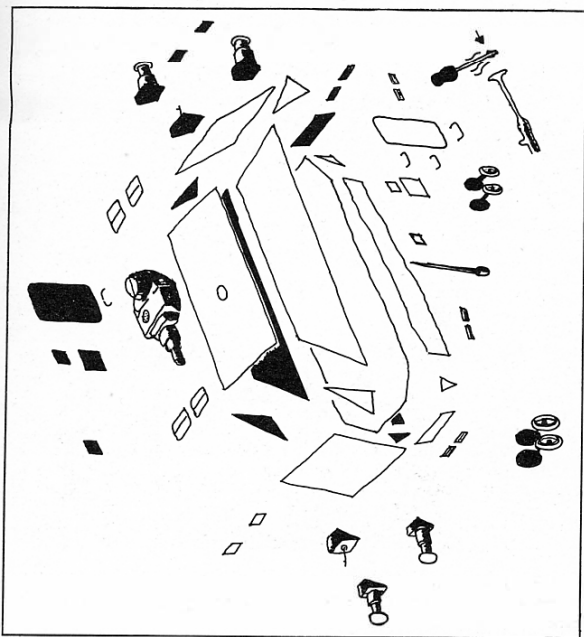
Qualche problema si presenta con le decals in quanto non aderiranno assolutamente. Le possibilità rimangono pertanto due: o non si riproduce alcun distintivo di nazionalità o di reparto, cosa non così tremenda per un carro di questo periodo, oppure bisogna riprodurle a mano libera, magari aiutandosi con un normografo per i numeri d'identificazione.

Seguendo questi consigli otterrete un carro con lo Zimmerit applicato di fresco ed intatto, però occorre notare che quasi tutti i carri, temprati al fuoco della battaglia, bene o male un graffio lo ricevono sempre e qua e là, e lo Zimmerit saltava via. Così se vogliamo riprodurre queste decorazioni, a parte che una foto a questo punto è d'obbligo, tuttavia è bene notare che in genere la pasta saltava via seguendo linee rette sia verticali che orizzontali in seguito alla particolare applicazione della sostanza sulle piastre. Tali scrostature si possono riprodurre asportando concretamente con il solito tagliabalsa piccole porzioni di Zimmerit, e ridipingendo la parte sottostante in sabbia o panzer-grey con ritoccatine di gunmetal.

ENRICO CAMPO

PANZER TRIEBWAGEN

La Panzer Triebwagen era una interessante autoblindo usata per pattugliare le linee ferrate: alcune informazioni su di essa si trovano anche a pag. 402 di «Storia dei Mezzi Corazzati» edita da F.lli Fabbri.



Carro Tiger ripreso a Roma durante l'inverno 1943-1944. Esso porta la pasta zimmerit su tutto lo scafo e sulla torretta. L'applicazione sembra piuttosto curata e non presenta scrostature. Si notino sui lati della torretta alcune maglie di cingolo, presenti pure sull'altro lato. Si noti la nitida insegna di nazionalità circa a metà della fiancata. (archivio Pecchi).

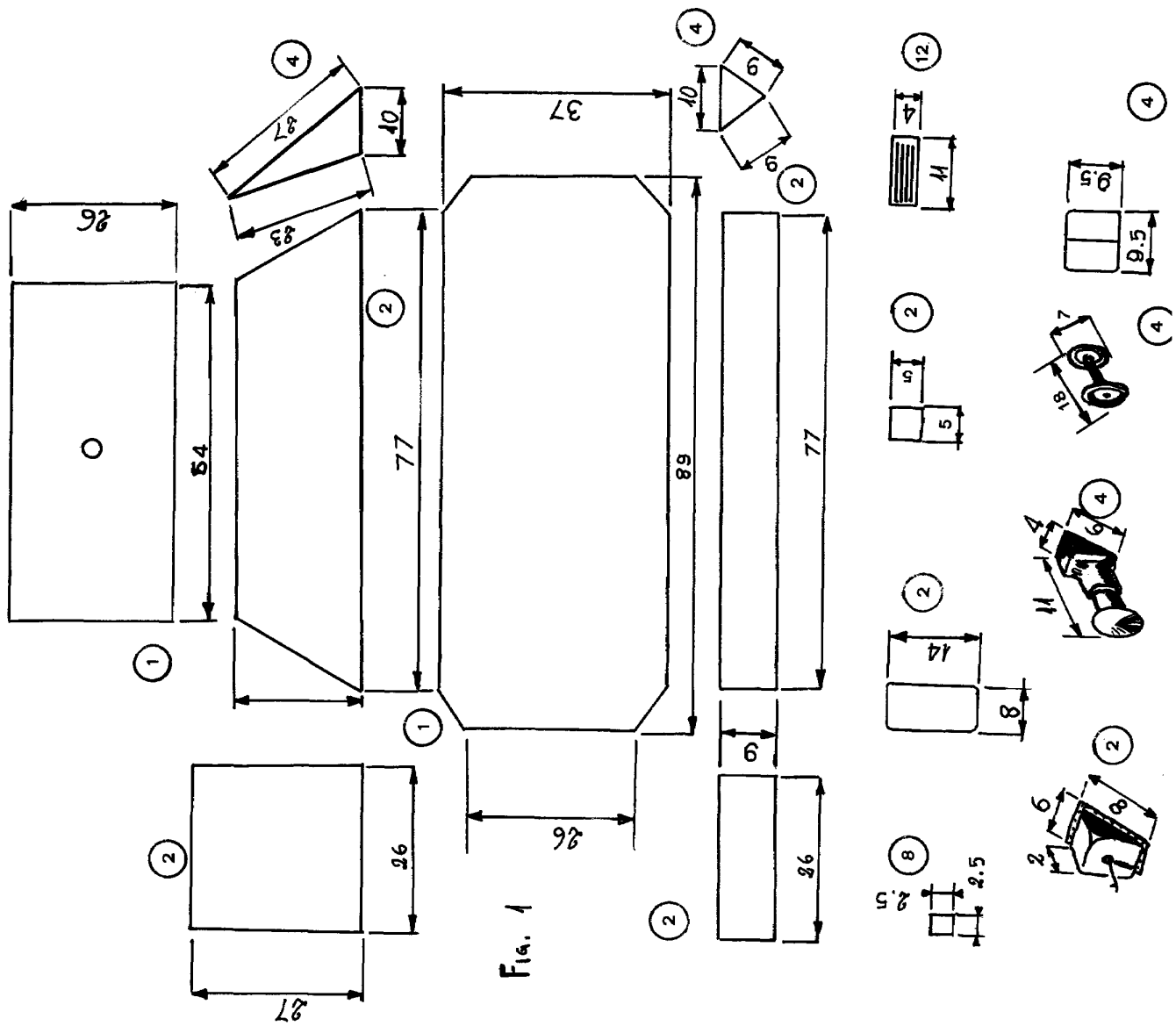
La costruzione di questo mezzo è relativamente semplice dato che non possiede superfici curve e perciò può essere realizzata anche da modellisti alle prime armi nel campo delle autocostruzioni. Occorre del plasticard da 20th da cui si dovranno ritagliare le superfici come in figura 1 (i numeri indicano la quantità). Bullonare poi le due corazze laterali spingendo uno spillo o chiodino dalla parte interna.

Unire tutte le pareti tagliate come in figura 2, quindi stuccare e cartavetrare: attenzione a non togliere i segni dei bulloni. Aggiungere poi tutti i portelli e le feritoie fatte con plasticard da 5th e le maniglie e l'antenna ricavata da sprue filato; a questo punto si devono costruire i due portelli frontali ed i 4 respingenti. A proposito di quest'ultimi, si possono ricavare da un vecchio vagone Lima o Rivarossi se non li si vuole ricavare ammorbidendo col calore l'estremità di un micro rod.

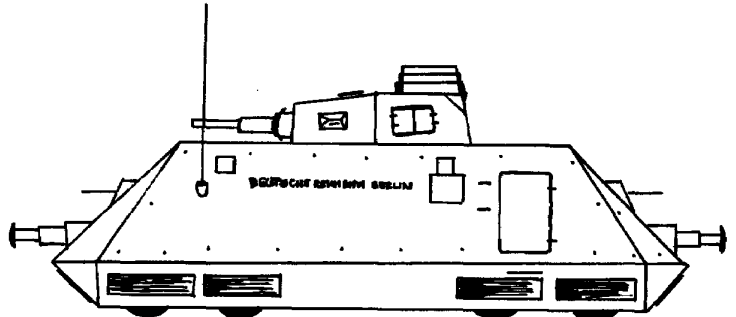
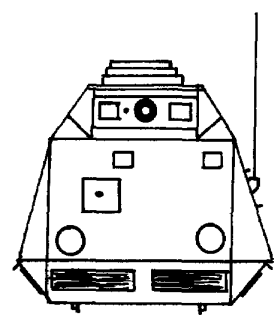
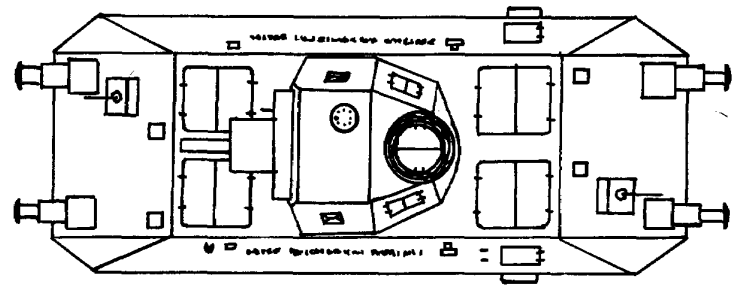
Quindi bisogna incollare le griglie inferiori, ricavate sempre da plasticard da 5th, che andranno incise. Per la torretta va usata quella a canna corta del Panzer IV dell'Airfix. A questo punto rimane solo da forare la canna del cannone con una punta da trapano e togliere il bagagliaio posteriore.

Per la colorazione si può scegliere fra due schemi: il primo completamente grigio (HM 4), il secondo color sabbia (HP 1). La scritta laterale è «Deutsche Reichsbahn Berlin», alta 1 mm con le maiuscole di 2 mm: è bianca su fondo grigio, nera su fondo sabbia; da ricordare che si trova su entrambi i lati. Notate che i portelli laterali per l'accesso si trovano tutti e due verso la parte posteriore. Un ultimo consiglio, anche se sarà ovvio per i più: quando si limano i pezzi, fate in modo da ottenere un angolo di 45° verso lo interno lungo tutto lo spigolo perché in questo modo si uniranno molto meglio.

TARQUINIO PRISCO



PANZER
TRIEBWAGEN 1:76



SAHARIANA: APPENDICE

Per motivi di spazio sul NOTIZIARIO Vol. 9 N. 1 non potremmo inserire i particolari dei contrassegni per i primi esemplari della Camionetta mod. 42 impiegati in A.S. nell'autunno di quell'anno. Il modellista ha infatti necessità di conoscere le dimensioni «esatte» dei contrassegni d'identificazione aerea e delle targhe di immatricolazione in scala 1/35: quindi ci sembra opportuno presentare gli allegati disegni.

Rimanendo in argomento disegni pubblichiamo anche quelli in scala 1/76 dell'intero veicolo, visto il buon successo che questa piccola scala sta avendo presso gli appassionati italiani.

Per ciò che concerne le targhe, riportiamo; per evidenziare i caratteri, quella anteriore e quella posteriore. I numeri si riferiscono: ad un esemplare impiegato sul Fronte Orientale, quello della targa anteriore; ad una camionetta operante in Africa Settentrionale quella posteriore. Come è noto, le lettere vanno in rosso ed i numeri in nero.

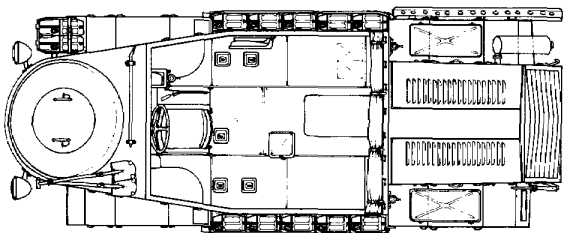
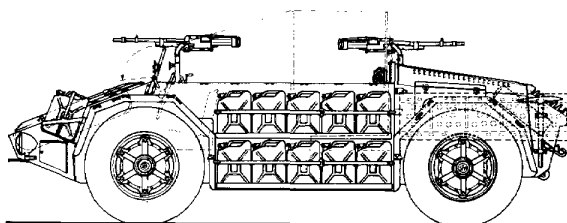
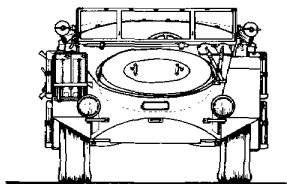
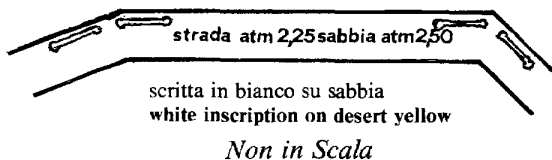
Inoltre a proposito dell'armamento, pubblichiamo una vista laterale destra (in scala 1/35) del fucilone da 20 mm Solothurn. Il modello in metallo, nella scala indicata, è prodotto dalla ditta statunitense ARMTEC (5 Belinda Lance, Connecticut 06082, USA) ad un prezzo assai modesto, insieme a molti altri bellissimi pezzi in scala 1/35 e 1/76.

Per finire, torniamo a pubblicare parte della tabella dati riferentesi alla «Sahariana», ma questa volta con le cifre esatte.

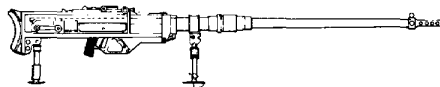
- peso a vuoto 4500 Kg
- potenza 100 Hp
- vel. max. su strada 84 Km/h (50 Km/h in terreno vario)
- autonomia su strada 300 Km (5 h fuori strada) con 28 canistri 1500 Km su strada (25 h fuori strada)
- capacità serbatoio 145 l di benzina
- pendenza superabile 50%
- stazioni radio: 1 Tipo T.X.O.; 1 tipo O.C.3

I disegni dei contrassegni e del fucilone sono dell'autore.

NICOLA PIGNATO



E.H.A.O. 25



Fucile controcarro da 20 mm SOLOTHURN

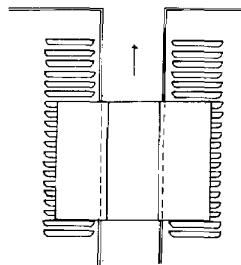
targa anteriore - front number-plate



targa posteriore - rear number-plate

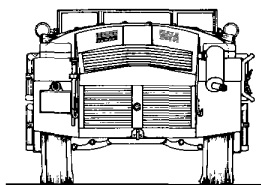
Scala 1/35

Verde a sinistra; rossa a destra. / left: green; right: red.



Collocazione del contrassegno di identificazione aerea
Air identification marking placing

Scala 1/76



E.H.A.O. 25

E.H.A.O. 25

UNA VESPA COL PUNGIGLIONE DA 105

Il Wespe fu realizzato sullo scafo del Pz. kpfw II nel 1942 per dare maggiore mobilità ai gruppi di artiglieria delle divisioni corazzate e ai reparti di granatieri. La modifica fu effettuata montando su di una nuova struttura un obice di 105 mm che era uno dei cannoni maggiormente usati dai tedeschi durante l'ultima guerra. Il mezzo diede ottimi risultati e venne utilizzato soprattutto in Russia. Ne furono costruiti apx 682 sino al termine della guerra. Purtroppo in scala 1:35 non esiste alcun modello di questo interessante mezzo e non rimane altra via che autoconstruirselo.

IL MODELLO

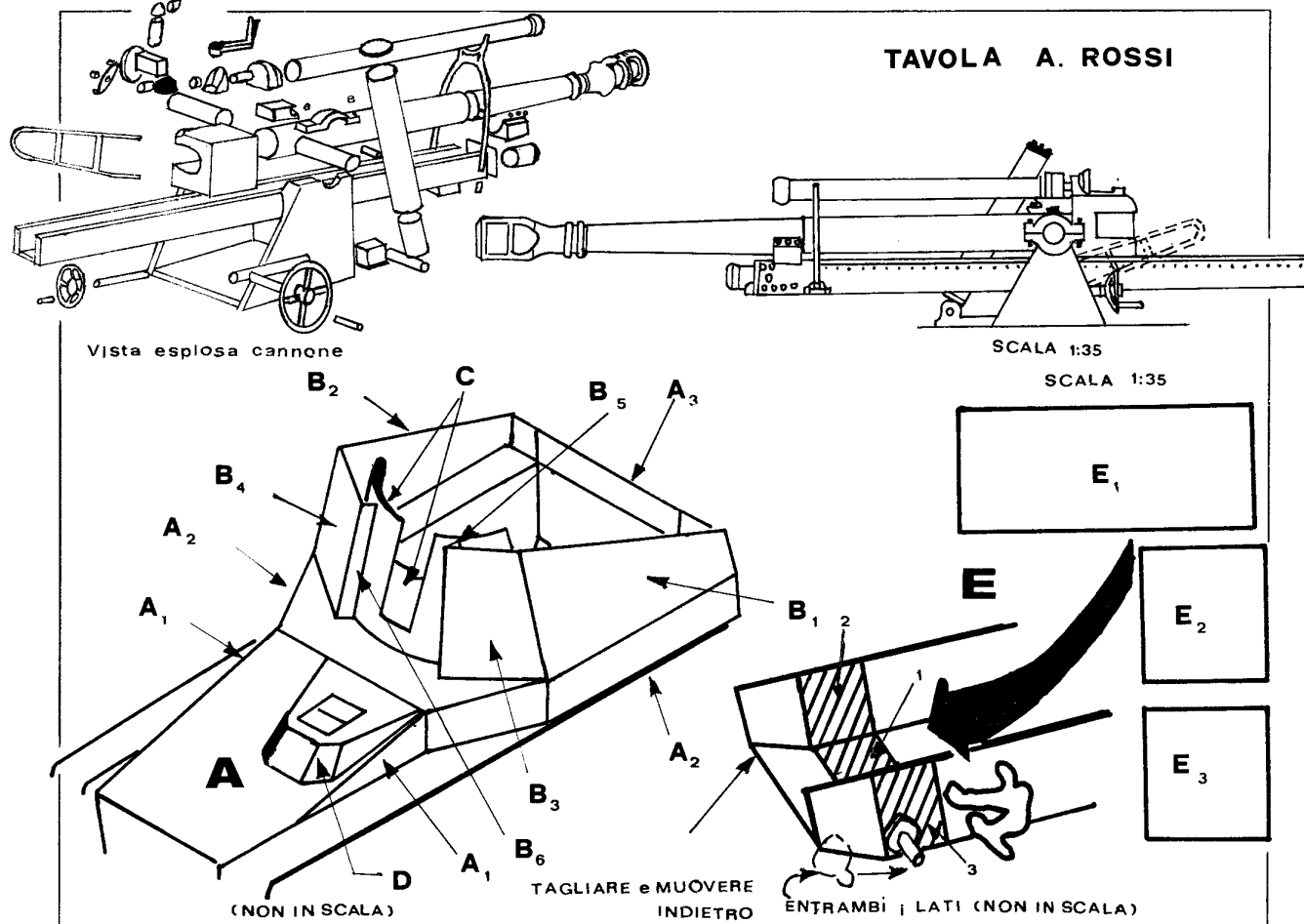
La realizzazione di questo semovente non è estremamente difficile ma può essere intrapresa soltanto da coloro che abbiano almeno qualche anno di modellismo alle spalle. La base per la semi autoconstruzione è il Pz. kpfw II della TAMIYA, praticamente l'unico kit presente sul mercato in scala 1:35. Lo dobbiamo accettare con tutti i pregi ed i difetti. La cosa più antipatica è che derivando da un modello motorizzato sul fondo del telaio sono presenti vari buchi che servivano per le viti di fissaggio del motore e che andranno naturalmente chiusi. Del kit si utilizza il telaio ed il treno di rotolamento, avendo l'avvertenza di eliminare un rullo reggicingolo e di riposizionarne un altro. Riferitevi ai disegni e non sbaglierete di certo. Sistemati i rulli reggicingolo occorre ora allungare lo scafo usando i pezzi E₁, E₂, E₃, e sistemandoli come risulta dal disegno. Gli spinotti delle ruote di rinvio andranno staccati e riposizionati sui pezzi E₂ ed E₃ in modo da non dover così allungare i cingoli con operazioni improbe.

Nessun problema morale, in quanto era così anche sul mezzo reale. La parte più difficoltosa sta proprio nella giusta messa in

squadro dello scafo dopo la aggiunta dei pezzi E, perché al momento del montaggio della sovrastruttura si potrebbero avere spiacevoli inconvenienti. Il tutto potrebbe risultare «storto» con falsamento della linea del mezzo.

Resta ora la sovrastruttura per la quale non vi sono particolari difficoltà: prima di montarla assicuratevi che lo scafo sia ormai tutt'uno dopo l'operazione allungamento. Discorso a parte merita la scudatura del cannone per la quale vi suggerisco di operare così: prima di aprire la feritoia (che accoglie il cannone) nella scudatura (C₁) incollate quest'ultima sulla base (C₂) usando il collante cianoacrilico ATTAK della LOCTITE in modo da avere una presa immediata evitando di impazzire cercando di bombare i pezzi tenendoli in posizione fintanto che il normale collante per polistirolo non avesse attecchito; giunti a questo punto potrete finalmente aprire la feritoia. Il cannone andrà interamente auto-costruito facendo riferimento ai disegni e usando pezzi di recupero. Personalmente ho utilizzato del PLASTRUCT, del quale vi ho già parlato nel precedente numero del NOTIZIARIO, per la canna e varie altre parti. Occorre ora costruire i parafranghi ed aggiungere tutti i particolari esterni (non scordate le quattro griglie poste sui lati) ed interni che renderanno il modello reale e personale. Ultimo tocco la verniciatura: il mio modello è in panzer grey (MO LAK LM 4, HUMBROL HM 4, PACTRA IM 68) con striature verde medio (MO LAK LT 3, HUMBROL HP 3). Il plasticard utilizzato è da mm 1 per la struttura superiore e per i pezzi utilizzati nell'allungamento dello scafo, da mm 0,5 per i parafranghi e la scudatura.

ARMANDO ROSSI - IPMS MODENA



RIMUOVERE DOPO
AVERE INCOLLATO IL C₁
SUL C₂

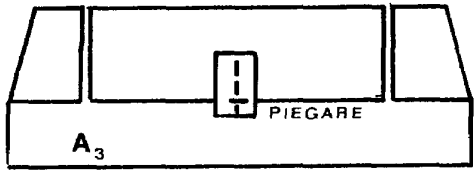
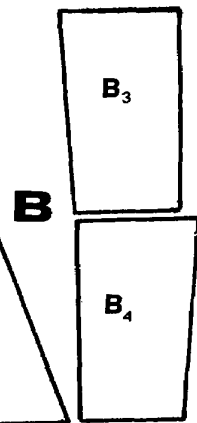
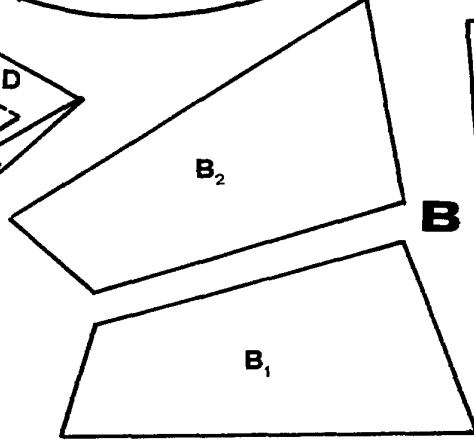
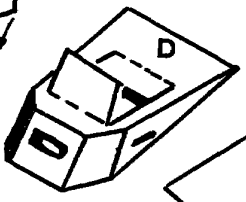
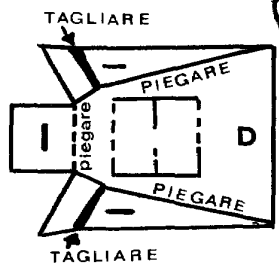
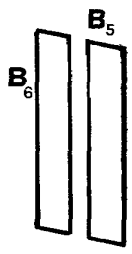
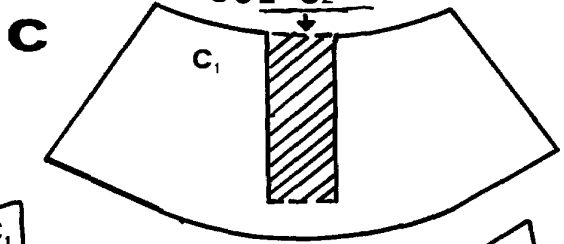
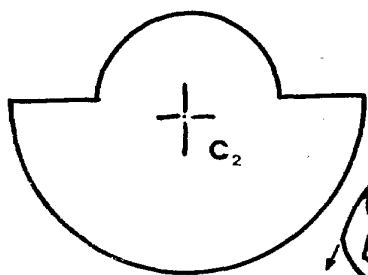
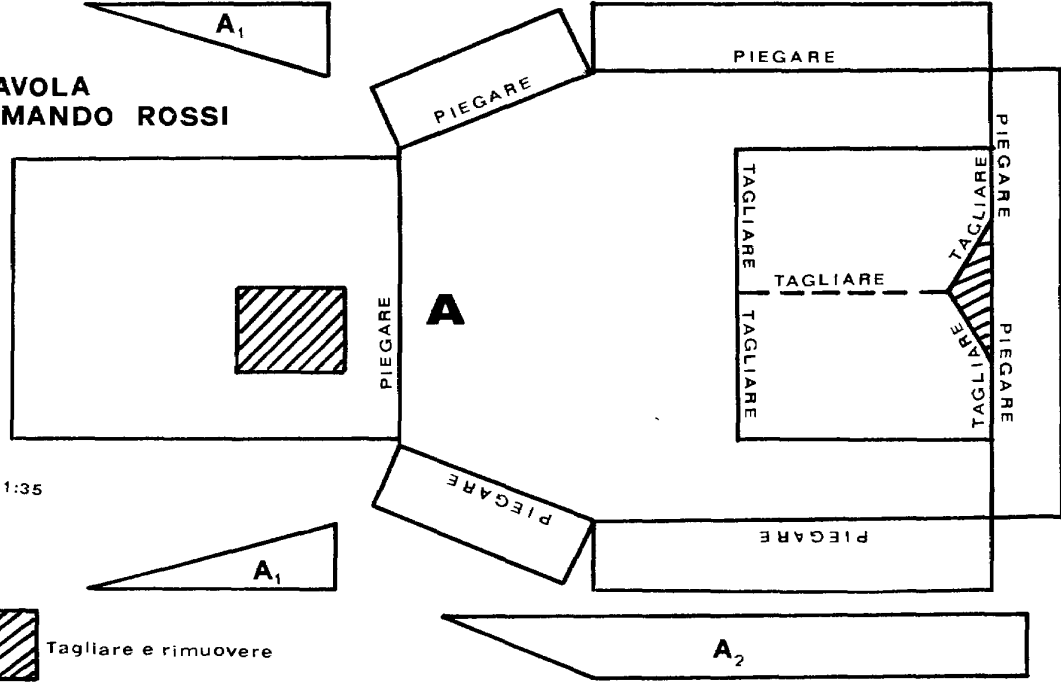


TAVOLA
ARMANDO ROSSI



scala 1:35



M. 113 A1 FIRE SUPPORT VEHICLE

L'ultima novità giunta sul mercato italiano, della casa giapponese TAMIYA è l'«M. 113 A1 FIRE SUPPORT VEHICLE»; in parole più semplici il noto trasporto truppa dotato di torretta Saladin. L'M.113 ricevette il battesimo del fuoco nel sud-est asiatico nel 1962, ed in seguito alla campagna arabo-israeliana del 1967 prima da parte giordana, successivamente nel 1973 da parte israeliana. Da quel momento l'M.113 venne prodotto e utilizzato su vasta scala da numerosi altri paesi per usi molteplici.

I derivati dell'M.113 sono molto numerosi.

Senza alcun dubbio i modelli più interessanti e diffusi, prodotti anche in Italia, sono le versioni mortaio da 120 mm. quelle comando rispettivamente M.557 ed M.557 A1, quelle da ricognizione prodotte in Canada ed in Olanda, quelle con armamento missilistico (dal TOW controcarro fabbricato in U.S.A. al LAN-CE), a quelle sanitarie ed a quelle dotate di torretta con armamento variabile, dai lanciafiamme ai cannoni alle mitragliatrici. Ed è proprio da queste ultimi varianti che il modello presentato dalla TAMIYA prende spunto.

Purtroppo poco si sa di questo carro. E' certo che questa modifica venne approntata a carattere sperimentale dall'esercito australiano, montando su di un M.113 la torretta di un'autoblindo ALVIS «SALADIN», e che venne utilizzato con discreti risultati nel Vietnam. Ed ora dopo questi pochi cenni tecnico-storici passiamo alla descrizione del modello.

Il Kit viene proposto nella solita veste dei prodotti di questa ditta: ottima confezione, stampate imbustate singolarmente in cellophane, accompagnata da un buon foglio di istruzioni che lamenta però la mancanza di adeguate fotografie.

Vista superiore del modello che permette di apprezzare i particolari introdotti nella nuova variante dell'M.113. (foto Guerri)



YAMAHA OW 34 750 cc.

scala 1/9 PROTAR

Aperto la scatola dell'ultima realizzazione della PROTAR ci si trova di fronte ad una miriade di sacchetti e sacchetti.

I pezzi sono un mucchio, ma scacciate la paura perché parte di questi sono previsti per la costruzione della 500 cc. Vi sono 9 stampate nei colori originali fra le quali ben due cromate che permettono la costruzione del motore e della carenatura con un'abbondanza di particolari alla quale la PROTAR ci ha abituati da tempo. Completano il tutto una stampata in gomma morbida che simula i cavetti (veramente perfetta e priva di sbavature) e vari sacchetti nei quali troviamo i trasparenti (ottimi), i pneumatici (in vera gomma naturalmente), i cerchioni (nel colore originale), le viti e le molle (le prime caratteristiche di questa ditta bolognese) e infine vera novità della scatola il telaio e le sospensioni in metallo che, a costruzione ultimata, faranno sentire il loro «peso» contribuendo anche alla solidità del modello (l'estrema fragilità dei modelli di motociclette è nota). La costruzione si rivela abba-



Inquadratura d'insieme dell'M.113 A-1 australiano assieme alla scatola. (foto Guerri)

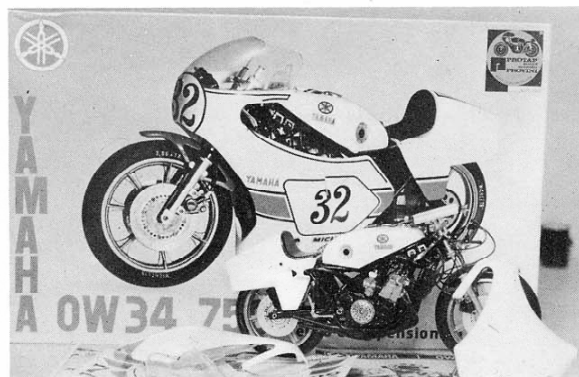
I vari pezzi combaciano con precisione assoluta e vi è possibilità di rendere mobili alcune parti, non molte, causa la completa assenza degli interni, cosa a parer mio inspiegabile considerando che l'M.113 prodotto dalla stessa ditta, era provvisto di interni particolareggiati fin nei minimi dettagli) come il treno di rotolamento, il brandeggio del cannone da 76 mm., la torretta e gli sportelli sul cielo di quest'ultima; le altre parti, consistenti nella cupola dell'autista e della rampa posteriore consiglieri di presentarli chiusi per motivi già enunciati precedentemente.

Osservando alcune fotografie del mezzo in questione, ho notato che quasi tutti i carri erano sprovvisti delle classiche paratie in gomma parasabbia. Per far ciò, non si dovrà far altro che tagliare muniti di tagliabalsa la striscia di gomma dall'intelaiatura, o meglio ancora non montare i due pezzi che corrispondono ai N. (B1 e B35).

Il carrista, in uniforme australiana in dotazione al Kit non si presenta certo all'altezza di accompagnare il modello, causa le scarse rifiniture. Lo salvano la buona e vivace posizione assunta vicino alla mitragliatrice di torretta. Buono anche il foglio di Decal; permette di realizzare due diverse versioni del modello. Concludendo penso si possa fare un bilancio positivo del Kit, anche se presenta qualche lacuna, facilmente rimediabili: la ditta Tamiya ha dato ancora una volta un saggio della proposta esperienza e serietà professionale.

Il modello recensito è stato gentilmente fornito dal distributore fantasyland di Milano che ringraziamo.

GIAN LUCA COCCHI
IPMS MODENA



Vista complessiva della scatola e del kit durante il montaggio: la carenatura deve ancora essere applicata (foto Guerri).

stanza difficoltosa per chi è alle prime armi a causa dei molti pezzetti e dei collegamenti a volte decisamente microscopici. Le istruzioni sono chiare ma forse potrebbero migliorare sia per la colorazione che per la successione di montaggio. In ogni modo studiate MOLTO attentamente le istruzioni prima dell'assemblaggio. Personalmente consiglio di inserire il blocco motore mentre contemporaneamente si uniscono i due pezzi che formano il telaio.

Seguendo le istruzioni il motore andrebbe posizionato una volta uniti i pezzi del telaio e, credetemi per esperienza diretta, la cosa risulta molto dolorosa. Alla fine il modello è comunque splendido premiando perciò le nostre fatiche. Importantissimo è colorare vari pezzi prima del montaggio perché a questo avvenuto sono poi irraggiungibili. Su questo le istruzioni sono molto esplicite. Le

decali fornite sono bellissime (sono i tradizionali trasferibili ad acqua). Unico neo: le scritte Yamaha in oro e quelle LEM più piccole sono leggermente fuori registro.

Altra cosa, strana: sulle istruzioni compaiono indicazioni per la posizione di decal sulle bobine e di queste, sul foglio della mia confezione, non c'è traccia. Errori tutti perdonabili visto l'alto grado di realismo raggiunto dal modello che conferma la buona strada imboccata dalla PROTAR alla quale auguro di continuare. Ultima cosa, dimenticavo, le decal sono «optional» per due versioni a scelta: Cecotto e Baker. A voi la preferenza per il campione e buon lavoro. Il modello recensito è stato gentilmente fornito dalla PROTAR stessa che ringraziamo.

ARMANDO ROSSI

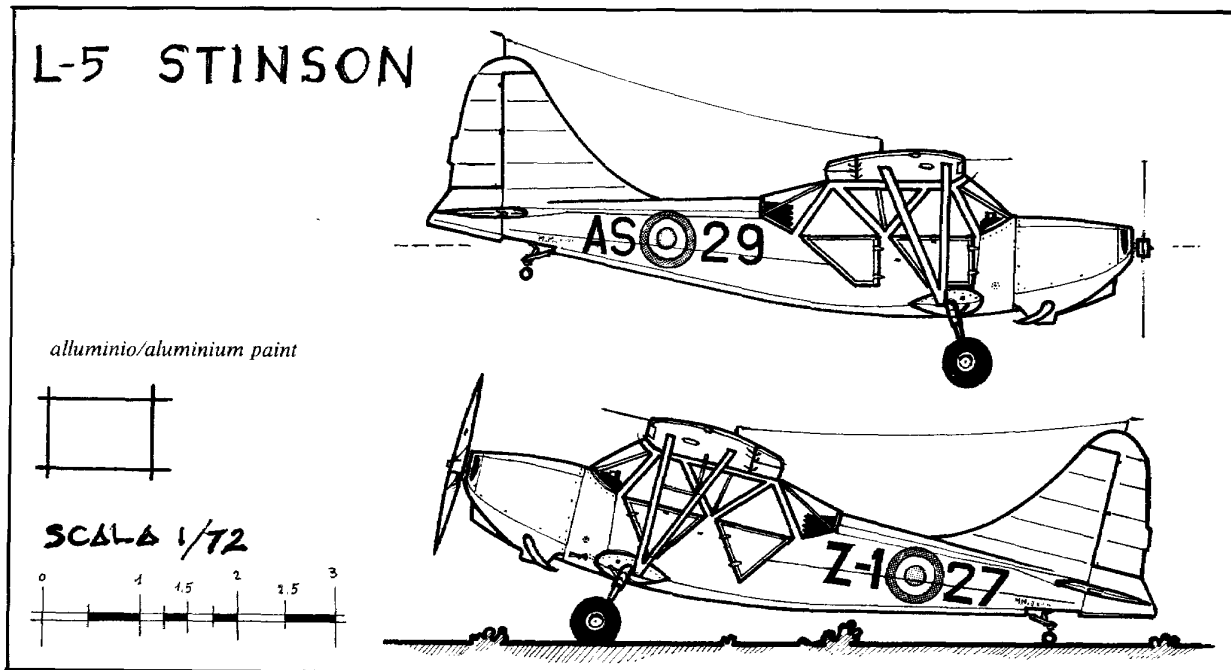
L-5 SENTINEL

Il primo volo dello Stinson L-5 risale al lontano 1941; rivelatosi un aereo robusto e maneggevole riscosse per la sua categoria un notevole successo, basti pensare che, sebbene in compiti secondari, venne impiegato operativamente nella 2° G.M. e nel conflitto Coreano. Costruito in circa 3.500 esemplari, servì i colori delle aeronautiche di molti paesi fra cui l'Italia dove venne impiegato dall'A.M.I. per la Scuola Volo di 1° periodo e l'addestramento dal 1947 al 1953, quindi passato agli Aeroclub dove ancor oggi è facile vederlo. Il numero degli Stinson che operarono con i colori dell'A.M.I. ammonta complessivamente a 119 esemplari nelle versioni L-5A ed L-5B (trasporto sanitario), un numero decisamente sufficiente a giustificare il nostro interesse.

Attualmente l'unico modello esistente dello Stinson è quello in scala 1/72 della Rareplanes, purtroppo scarsamente reperibile; è augurabile che qualche ditta provveda a colmare la lacuna visto che oltre a realizzare un modello insolito si soddisferebbero sia coloro che amano le livree militari, sia chi preferisce quelle civili. Il modello Rareplanes è realizzato nella consueta plastica bianca ad eccezione della fusoliera che è totalmente in acetato trasparente, una soluzione che forse concernerà qualcuno, ma che tecnicamente è la più

valida in un modello vacuumform con ampie vetrate come lo Stinson; è chiaro che tale soluzione comporta la preventiva finitura degli interni poichè dopo l'incollaggio delle due semifusoliere non sarà più possibile alcun intervento, volendo tuttavia si possono realizzare le caratteristiche finestrate laterali in posizione aperta, cioè ribaltate verso il basso.

I particolari della cabina forniti nel kit sono notevoli, è però necessario realizzare con sprue (plastica stirata) i montanti interni che in realtà erano chiaramente visibili attraverso le vetrate, per la loro esatta posizione basta consultare il disegno illustrativo fornito nella confezione. Come tutti i modelli Rareplanes anche il Sentinel presenta un dettaglio di superficie fine ed accurato, purtroppo son presenti alcuni difetti nelle dimensioni e precisamente nell'apertura alare e dei piani di coda le cui misure sono inferiori al dovuto, ciò è parzialmente eliminabile aggiungendo una sezione di plasticard nel punto d'attacco con la fusoliera; altra imperfezione è costituita da un'imprecisa inclinazione dell'insieme di coda, ma essendo rilevabile solo dal confronto diretto col profilo, è meglio limitarsi alla sola correzione della sezione dopo il ruotino di coda, rendendone il profilo inferiore più omogeneo all'andamento della fusoliera, basteranno pochi colpi di lima.



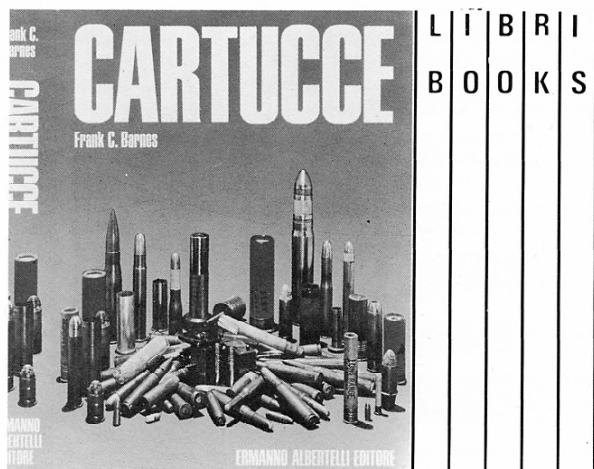
Vi è poi un problema comune a tutti i modelli in vacuumform e cioè l'impossibilità pratica di usare i montanti e le gambe del carrello fornite nel kit, le soluzioni sono: usare dello sprue delle dimensioni occorrenti oppure cannibalizzare i pezzi adatti da un altro modello.

Per quanto riguarda l'elica, se debitamente rinforzata si potrà usare quella originale. Concludendo; con un po' di pazienza e soprattutto se non ci si lascerà vincere dalla troppa fretta si potrà ottenere un modello attraente e praticamente indistinguibile da un qualsiasi kit in pressofusione.

Colorazione

Tutti gli Stinson dell'A.M.I. erano verniciati totalmente in alluminio, qualcuno recava sulla copertura motore la banda antiriflessi in nero opaco, ma la maggior parte degli esemplari raffigurati nelle foto da noi consultate ne erano privi come nei due profili; l'interno era in verde simile all'Humbrol HD1 Aircraft Grey-Green ed il cruscotto in nero opaco, le coccarde tricolori nelle sei posizioni con i codici di reparto in nero sulla fusoliera. Nelle foto esaminate oltre ai codici che compaiono sui profili vi erano pure: S-1@20, S-1@16, AS@36. Chiaramente ognuno potrà scegliere quello che più lo appaga, sconsigliamo però l'applicazione di numeri a casaccio, infatti per citare un esempio il codice AS@76 apparteneva ad una Fiat G.46.

Tavole di ENZO MAIO. PIERLUIGI MONCALVO



CARTUCCE di Frank C. Barnes
Ermanno Albertelli Editore - Parma - L. 22.000

Nelle varie armerie che frequento in Italia, ho quasi sempre assistito ad acquisti di armi rigate da parte di persone che avevano fatto la loro scelta basandosi unicamente sul gusto estetico o sulle reminiscenze belliche o sulle esperienze dei films western o gangster. Tra i fucili andavano quelli con sistema Mauser, poiché i tedeschi avevano sì perso la guerra, ma la loro tecnologia era indiscussa.

Qualcuno azzardava un Winchester a leva perché aveva visto far miracoli dai vari James Stewart, Gregory Peck, Henry Fonda, John Wayne, ma era sempre messo in guardia dal «sottutojo» perché nella posizione a terra con quel fucile c'era difficoltà di caricamento (come se le guerre indiane non fossero finite da 70 e più anni).

Per le armi corte non si poteva astrarre dall'insegnamento di Humphrey Bogart, Edward G. Robinson, Kirk Douglas, e via a comprare rivoltelle in .38 special, per finire ultimamente con la «magnummania» e sparare con il .44 magnum (tenendo pronto un ortopedico per il riordino delle ossa del polso).

Ad acquisto avvenuto si chiedevano due o tre scatole di cartucce e

via nei poligoni di tiro, dove si avevano le prime sorprese. L'esperto di turno guardava il malcapitato neofita e dopo un tiro o due chiedeva immancabilmente il calibro, il tipo di polvere usata, il suo peso, il peso della pallottola in grani, il numero del dies usato per fonderla, l'energia alla bocca e la velocità, nonché la radenza. Al che il tapino aveva due possibilità di cavarsela; dire che l'arma gliela aveva prestata un amico o che lui o suo padre con un arnese simile aveva fatto fuori uno stramaledetto inglese alla distanza di 400 metri - nel frattempo aver infagottato l'arma e via di corsa ad un appuntamento importantissimo e indilazionabile.

La cosa non è poi tanto paradossale, perché in Italia nessuna pubblicazione specifica sull'argomento cartucce era disponibile fino a poco tempo fa. I libri stranieri per la difficoltà della lingua e della reperibilità erano sconosciuti ai più.

Ora, anche se da qualche anno preannunciata in catalogo, ha visto la luce in ITALIANO, l'edizione più aggiornata del libro dell'americano Barnes sulle cartucce. Il merito va al coraggioso editore Albertelli di Parma, che i nostri lettori conoscono per aver immesso sul mercato libri preziosi di carattere militare.

Il volume, in parola, si presenta rilegato in veste meritevolmente lussuosa, poiché ha caratteri di opera di frequente consultazione, ricerca e meditazione. La cura della tradizione è stata notevole e supervisionata dai nostri esperti, avendo particolare riguardo al lettore italiano.

L'opera è divisa in ben 16 capitoli così ripartiti: 1 - Cartucce americane moderne per carabina; 2 - Cartucce americane desuete per carabina; 3 - Cartucce Wildcat per carabine e pistole; 4 - Cartucce per pistole e revolver; 5 - Cartucce per fucile d'ordinanza (militari); 6 - Cartucce inglesi per carabina; 7 - Cartucce europee per carabina; 8 - Cartucce americane a percussione anulare; 9 - Cartucce per fucile a canna liscia; 10 - Cartucce a spillo; 11 - Cartucce con involucro di carta per armi ad avanzarica; 12 - Inneschi e capsule; 13 - Polveri da sparo; 14 - Proiettili; 15 - la carica delle cartucce; 16 - Nozioni di balistica interna e tavole balistiche. Infine compare una bibliografia ed un glossario.

Anche il più smaliziato, scoprirà che prima di aver avuto in mano un simile volume - la BIBBIA DELLE CARTUCCE (come vorrei chiamarla) - non conosceva che pochissime munizioni e nemmeno sognava che tante ne esistessero. Insomma un libro interessante anche per chi non è strettamente legato alla materia.

Se un appunto si può fare è l'aver lasciato le tabelle dei dati e le quotazioni dei disegni con le misure anglosassoni; ma penso che sia stato fatto di proposito poiché tradurre nel nostro sistema decimale avrebbe comportato qualche inesattezza; del resto, con le minicalcolatrici, chiunque potrà valutare i dati originali con quelli di propria conoscenza.

Ora sotto ai collezionisti! Ma ricordarsi che per le nostre leggi vessatorie in materia, si possono raccogliere solo munizioni disattivate (senza polvere e innesco e con bossolo forato). Qui ci sta una tiratina di orecchie a William Dozza che avrebbe dovuto inserire qualcosa sulla raccolta e collezione di cartucce; anche se regolate da leggi incomplete, incomprensibili e quel che è peggio interpretabili «ad libitum».

Un'ultima parola sul prezzo: coi tempi che corrono, ne vale molto di più e come per ogni merce pregiata diventerà poi introvabile.

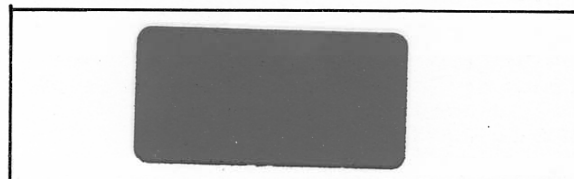
GIORGIO MARCHINI

I COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA

COLORE N. 4 «NOCCIOLA CHIARO»
Impiego

SUPERFICI ESTERNE - Quando è richiesto, chiazze sulle superfici dorsali e laterali degli aeroplani impiegati in colonia.

SUPERFICI INTERNE - —





Tutti gli interessantissimi libri mostrati sopra sono disponibili per i soci IPMS con lo sconto del 30% sul prezzo di copertina. Occorre però che i soci calcolino un cambio di 550 Lire per ogni marco in modo da recuperare le non indifferenti spese postali. Le richieste vanno fatte, dopo il versamento anticipato tramite vaglia postale o assegno intestato a G. Pini, alla Direzione, specificando chiaramente i titoli richiesti ed il numero di tessera. Per eventuali chiarimenti rivolgersi alla Direzione Nazionale.

ENGLISH SUMMARY

FLUGTAG '79

Air shows are always of great interest to the modelers: infact last «Flugtag» at Ramstein AFB was an important occasion for a close-up study of modelling subjects such as F-4, F-104, Vulcan, F-16A, MB.339, etc. In particular at Ramstein the first aircraft with IPMS-Italy markings (a 20x17.5 cm white-light green badge) were seen!

KOMET! (1ª parte)

This is the first part of a complete work about the famous WWII rocket fighter. After historical introduction, the author deals with the prototype, pre-production, operative and the training sailplane versions of Komet. Then he reviews the most recent kits: the Hasegawa one (1/32nd), a good model even if it is pretty old, and the Airfix and Hasegawa ones in 1/72nd scale. Mainly due to the error in fuselage (it is 3 mm to short) and to its too much simplicity, in particular in the cockpit area, the Airfix kit seems inferior to the Heller one. Infact this kit needs only few corrections and improvements (rocket engine exhaust, gun holes in wing roots, small nose airscrew, etc). Of course the technical and details' drawings (mainly in 1/48th and 1/72nd) are of great help to the modeler. The author also offers six authentic profiles of Komets in typical German markings.

...E ALLA FINE LA FRECCIA: MIRAGE F.1 (2ª parte)

In this second part the 1/48th kit by E.S.C.I. is examined in detail. It needs some improvements in cockpit and landing gear areas and the modelers must correct mistakes in aeriels' disposition and add all the lights, but the general impression is that this kit is a good one. Sad to say, the roundels and most of the stencils on the decals sheet are inaccurate as the formers have to a dark shade of blue and the latters have English inscriptions instead of French ones. The article is completed by a camouflage scheme for a Greek Mirage and by a nearly complete examination of A. de l'A. units' (equipped with F.1Cs) markings.

LA CLASSE «NAGATO» (2ª parte)

Here is the conclusion of the feature on the «Nagato» battleship class. Chitotti gives complete instructions to build an accurate replica of the I.J.N. Nagato as she was in 1945 after the last modifications, and Lazzarini reviews the other available model of a «Nagato» ship: the 1/550th model by Fujimi, a pretty old and really inaccurate kit.

UNO STRANO MATERIALE

There are several effective ways to apply the zimmerit to 1/35th models, but they usually fail when a modeler deals with the 1/76th scale. Here the author suggests to reproduce it by means of tiny pieces of the worst toilet paper, stuck to plastic by a bit of trichloroethylene (the common spot remover).

PANZER TRIEBWAGEN

This is a simple scratchbuilding for everyone. The author describes how a modeler can reproduce a Panzer Triebwagen only

with plain plasticard, pieces of the usual HO scale railway cars and a turret from an Airfix Panzer IV.

SAHARIANA: APPENDICE

In a previous article on this WWII Italian jeep we published wrong data. Now we present the right ones and the author takes the chance to add accurate 4-views 1/76th drawings and helpful details.

UNA VESPA COL PUNGIGLIONE DA 105

For modelers that are no longer beginners, here is an article to scratch build the famous German Wespe with the 105 mm gun. The starting point is the Pz. kpfw 2 1/35th kit by Tamiya, of which the chassis (lengthened) and the set of wheels (modified) are used. The gun must be completely scratchbuilt and the author advises to use the useful PLASTRUCT products and a cyanoacrilic glue such as ATTAK. Also the mudguards and many details must be built from plasticard: so the 1/35 drawings will be really helpful.

M.113 A1 FIRE SUPPORT VEHICLE

Here is an accurate review of one of the latest kit released by Tamiya. This is a good model, even if the crew-man is not up to its standard and (strangely) it lacks interior details completely, that needs only minor improvements.

YAMAHA OW 34 750 cc.

It is always a pleasure to review the excellent PROTAR products: in particular this beautiful kit confirms the high standards attained by the Italian firm. There are plenty of very detailed pieces moulded in white, gold and aluminium plated, black and clear, plastic: even cables and tyres in soft black rubber. Exceptional features of this kit are its chassis and suspensions accurately casted in white metal. The instructions are not up to the standards of this model, but only after a careful study of them the kit can be built: be patient!

L-5 «SENTINEL»

Only a model of the Stinson L-5 is now available: the 1/72nd scale vacu-form by Rareplanes. Even if it offers some interesting qualities, errors in dimensions (the wingspan is too short) and shape make the realization of an accurate replica not an easy task. Many L-5s were in service, years ago, in the A.M.I. (Italian Air Force) and the author presents a couple of profiles of Sentinel in typical Italian markings. The aircraft were completely aluminium painted.

I COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA

The enclosed colour chip reproduces the NOCCIOLA CHIARO (light hazel-brown) colour n. 4 in the authentic «Tavola 10». In June 1942 the D.G.C.A. ordered to replace the generic camouflage yellow used on Italian warplanes in Northern Africa with this new colour. A curiosity: in the year following WWII the Nocciola Chiaro (perhaps a shade different a little from the original war colour) was used as a primer under the standard aluminium finish on Macchi aircraft.

1° Concorso modellistico a soggetto

Da anni la Casa Editrice STEM-MUCCHI si è distinta per la pubblicazione in campo aeronautico e militare e per la collaborazione con l'IPMS-ITALY.

Come nuova iniziativa per favorire la conoscenza sull'Aeronautica Militare Italiana e delle sue macchine la STEM-Mucchi ha deciso di patrocinare un Concorso Modellistico.

Argomento: velivolo I.M.A.M.Ro.37

Regolamento: costruzione di un modello del velivolo I.M.A.M.Ro.37 in plastica o vac-u-form con possibile impiego di parti di provenienza da altre scatole di montaggio.

Scala: 1/72 o 1/48 a scelta.

Il modello dovrà riprodurre un esemplare con colorazione e insegne strettamente attinenti l'impiego del velivolo. Nessuna limitazione per l'epoca prescelta.

I modelli dovranno pervenire entro il 31 maggio 1980 all'indirizzo dell'IPMS-ITALY - Casella Postale 182 - 41100 MODENA FERROVIA.

Si raccomanda di imballare accuratamente i modelli e di spedirli a mezzo pacco postale raccomandato. Si declina ogni responsabilità per i danni dovuti al trasporto. E' possibile la consegna diretta del modello. In questo caso accordarsi direttamente con la Direzione Nazionale.

Tutti i modelli verranno selezionati da una giuria formata da esperti a giudizio insindacabile. Il modello prescelto verrà premiato con l'assegnazione di

100.000 lire

in pubblicazioni STEM-MUCCHI, a scelta del vincitore.

Le fotografie dei modelli primi tre classificati verranno pubblicate sul NOTIZIARIO IPMS e altre riviste specializzate del settore.

I modelli premiati saranno trattenuti dall'editrice per un periodo di 4 mesi a scopo pubblicitario.

Ai primi tre classificati saranno inoltre assegnati un diploma IPMS con medaglia oro, argento, e bronzo rispettivamente.

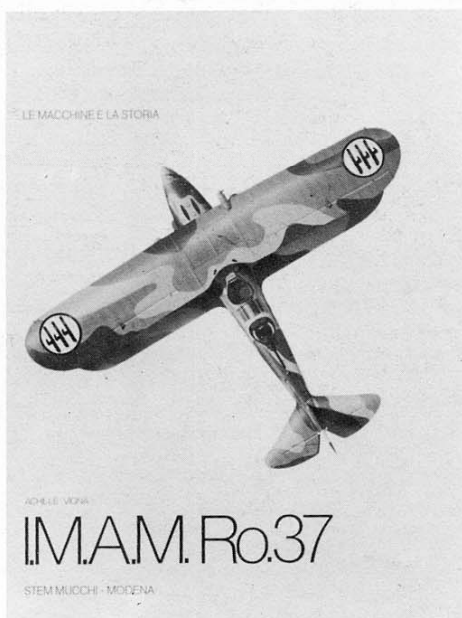
Tutti i modelli saranno restituiti a mezzo raccomandata trascorso il periodo prefissato.

Il concorso è strettamente riservato ai soci IPMS in regola con l'iscrizione 1980.

L'iniziativa è validissima anche se i tempi sono forse brevi.

Ciò apre ampie possibilità in campo modellistico e auspichiamo la massima partecipazione.

Giorgio Pini



Achille Vigna

I.M.A.M. RO.37

All'inizio degli anni trenta si rende necessario lo sviluppo di un velivolo da destinare alle unità dell'Aviazione Ausiliaria per il R. Esercito. Nasce il Ro.37

Prezzo del volume L. 10.000 (9434)

Richiedere a:

CARTOLIBRI MUCCHI

Casella Postale 64 - Centro
41100 Modena