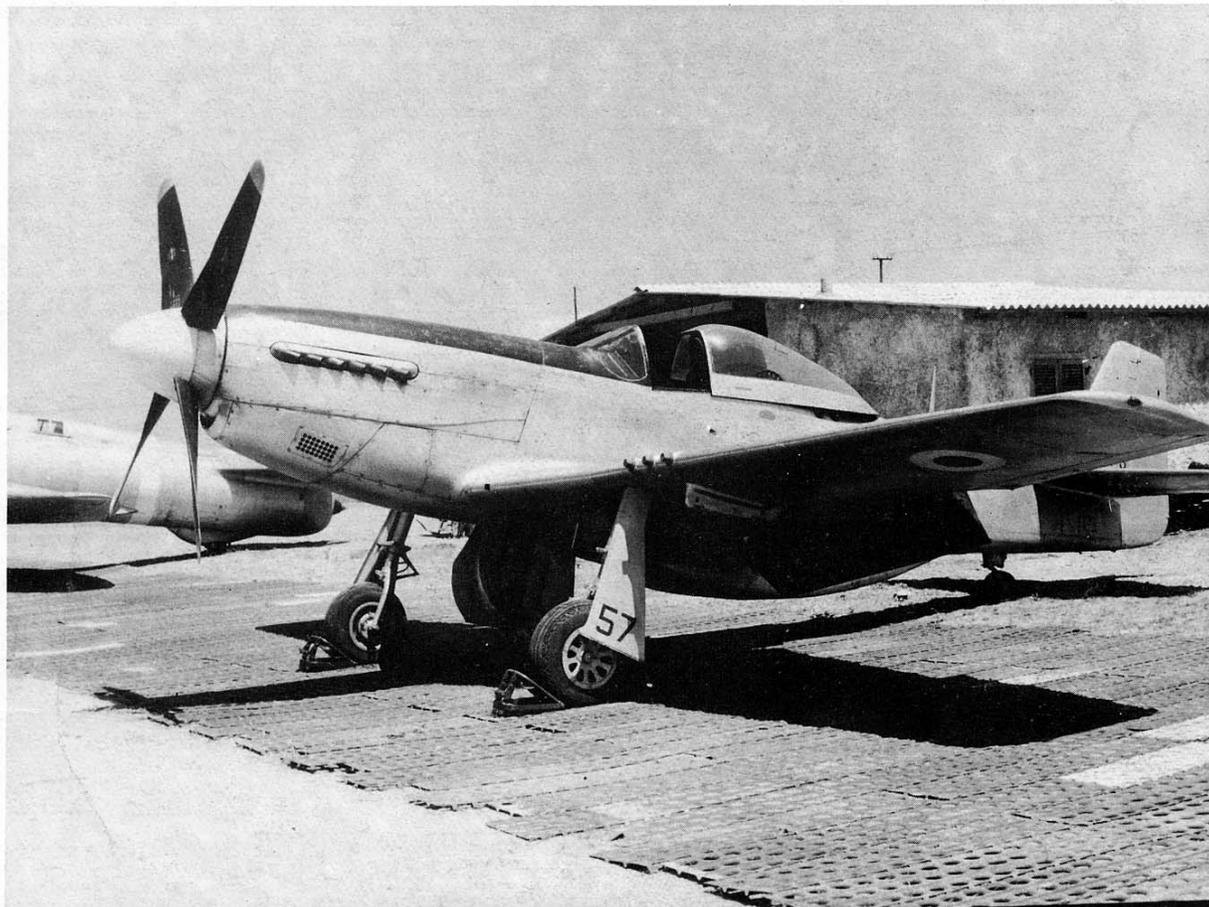




IL ^{MARCO} NOTIZIARIO

VOL. 11 NO. 1 - 1980



international plastic modellers' society
newsletter - italian branch

RIUNIONE IPMS

24/8/80 ore 10:30

EDITORIALE

Con questo numero del Notiziario apriamo il 1980. In ritardo, come al solito, essendo già a giugno ma se si pensa che l'associazione realizza il completamento dei versamenti delle quote sociali a settembre-ottobre non vi è da stare allegri. Abbiamo una nuova veste, non è la definitiva perché alcuni articoli erano già preparati tipograficamente, ormai a grandi linee già molto simile a come sarà in futuro. Esigenze di risparmio unite ora alla possibilità di battere noi direttamente i testi potranno evitarci alcuni passaggi "tecnici" che se riusciranno a far diminuire i costi tipografici (li evitano continuamente) li conterranno e non dovremo aumentare per quest'anno le quote. Certo chi è nella redazione dovrà lavorare ancor più di prima. Ritengo che questo Notiziario sia di notevole interesse. Vi sono articoli su veicoli militari tra cui il Lancia 3/RO, la BMW R.75, il Greif, aeronautica con la seconda parte del Komet e un servizio sullo Jak-3 preparato con l'aiuto di soci russi e cecoslovacchi iscritti alla nostra branca. Abbiamo poi i.....Mustang italiani, per chi si lamenta sempre che ignoriamo i velivoli dell'A.M.I. Altri seguiranno. Poi rubriche varie. In una di esse vi sono le fotografie sulla consegna di Targhe IPMS a Ditte che collaborano attivamente con la nostra associazione. Con questo riconoscimento verranno da ora in poi ogni anno premiate alcune persone rappresentanti case costruttrici di modelli, accessori, importatori, editori del settore specifico, autori, enti e soci collaboratori. E' piccola cosa ma vogliamo che essi sappiano che siamo riconoscenti per quanto hanno fatto e stanno facendo per l'IPMS-ITALY. Concludo augurando a tutti.....buon modellismo.

G.P.

REDAZIONE

direzione: GIORGIO PINI
MAURIZIO GUERRI
ARMANDO ROSSI
GIANLUCA VARONE

PROCEDENDO SU QUESTA STRADA DOVREMO DEDICARE ALL'ARGOMENTO UNA VERA E PROPRIA RUBRICETTA FISSA! ECCOCI INFATTI ANCHE IN QUESTO NUMERO A CORREGGERE ERRORI ED OMISSIONI. GRAZIE A NUOVA DOCUMENTAZIONE DI CUI È ENTRATO IN POSSESSO L'AUTORE DELL'ARTICOLO SULLO Kfir (NOTIZIARIO VOL. 10 N°1) COMUNICA CHE LO SCHEMA DI MIMETIZZAZIONE DELLA PARTE SUPERIORE DELLE ALI È IN PARTE ERRATO: APPENA POSSIBILE SARÀ COMUNICATO QUELLO CORRETTO (PRATICAMENTE QUELLO RIPORTATO NEL KIT 1; 72 HASEGAWA) INSIEME AD ALCUNI INTERESSANTI SCHIZZI RIGUARDO AI DETTAGLI DELLA PARTE INFERIORE DELLA FUSOLIERA. SUL NOTIZIARIO VOL. 10 N°2 È STATO OMESSO NEL PROFILO DELLA NAGATO DEL 1944 IL PICCO DI CARICO: ESSO ERA INVECE PRESENTE ED ERA IDENTICO A QUELLO DEL PROFILO DEL 1936; INOLTRE NELLA PRIMA PARTE DELL'ARTICOLO È OVVIO CHE TUTTE LE VOLTE CHE SI PARLA ERRONEAMENTE DI STAZZAYCOSA SENZA SENSO PER UNA NAVE DA GUERRA) SI INTENDE IL DISLOCAMENTO. RIGUARDO POI AL NUMERO SCORSO DEL NOTIZIARIO, COME SI SARÀ FORSE ACCORTO QUALCHE PIGNOLO, IL QUATTRO-VISTE DELLA SAHARIANA È IN 1; 72; INOLTRE LO STEMMO FRANCESE DI PAG. 14 È IN FONDO ROSSO CON LEONI DI COLORE GIALLO E SCRITTE COSÌ PURE GIALLE. NELLA 1ª PARTE DELL'ARTICOLO SUL KOMET VI ERANO PARECCHI ERRORETTI: L'ELICETTA DEL GENERATORE DI CORRENTE È L'IMMAGINE SPECULARE, CAPOVOLTATA, DI COME È IN REALTÀ; INOLTRE CI SONO ALCUNI ERRORI DI GRAMMATICA NEGLI STENCILS: STENCIL N°6 "...HIER..." (NON HEIR), STENCIL N°10 "AUF (NON AUT); PER FINIRE LA SCRITTA ALL'INTERNO DELLO STEMMO 6B A PAG. 11 SIGNIFICA: "COME UNA PULCE, MA OHO!". PER FINIRE TORNIAMO ANCORA SULLA SAHARIANA: PIGNATO, GRAZIE ALL'ESAME DI UNA PIÙ ACCURATA DOCUMENTAZIONE PUÒ PRECISARE CHE IL CORRETTO NUMERO DELLA TARGA ANTERIORE RIPORTATA SULLO SCORSO NOTIZIARIO È 1204 B; LE CAMIONETTE INOLTRE NON EQUIPAGGIARONO L'11° REPARTO MOBILE DI ROMA, MA IL 20° (CHE NON ERA DI ROMA).

Publicazione ad uso esclusivo dei soci IPMS.
Vendita vietata. Riproduzione vietata.
All contents strictly copyright.
Gli articoli firmati rispecchiano le idee personali dell'autore e non necessariamente quelle della Direzione e Redazione Nazionale de l'IPMS
Opinions expressed in signed articles are those of the Author and not IPMS.
I.P.M.S.-ITALY
CASELLA POSTALE 182-4110 MODENA FERROVIA
ITALIA

INDICE

LANCIA 3/RO	PAG. 1
B.M.W. R 75	" 5
STREET "T" ROD	" 8
LEOPARD A 4	" 8
GREIF	" 9
PHOTO PAGE	" 10
KOMET! 2° PUNTATA	" 11
JAK 3	" 13
MUSTANG... ALL' ITALIANA	" 18
TARGHE IPMS ITALY 1979	" 26
LE ARMI DELLA NEUTRALITÀ	" 27
I COLORI DELLA R.A.	" 28
I COLORI DELLA LUFTWAFFE:	" 28
ALCUNE PRECISAZIONI	" 28

COPERTINA

QUESTO BELL'ESEMPLARE DI MUSTANG APPARTIENE CON OGNI PROBABILITÀ AL 4° STORMO (9° GRUPPO?) ED È STATO RIPRESO ATTORNO AL 1950. NON SIAMO PERÒ IN GRADO DI FORNIRE UNA COLLOCAZIONE, SIA COME LUOGO CHE COME DATA. PIÙ PRECISA: SAREMO QUINDI GRATI AI SOCI CHE POTESSERO FORNIRE ULTERIORI INFORMAZIONI (UN CERTO AIUTO SI DOVREBBE RICAVARE DALLA PRESENZA, SULLO SFONDO, DEL REATTORE CAMPINI-CAPRONI). (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)

LANCIA 3/RO

Con l'approssimarsi dello scoppio del secondo conflitto mondiale ci si rese conto che l'Italia possedeva un parco automezzi piuttosto eterogeneo e, nonostante vi fossero alcuni veicoli ottimi sotto tutti gli aspetti, mancava un autocarro che avesse caratteristiche di portata veramente eccezionali.

Per ovviare a questo stato di cose la Lancia intraprese in proprio lo studio e la realizzazione di un proprio modello che venne denominato "Autocarro pesante Lancia 3/RO Tipo Militare". All'inizio di questo veicolo venivano prodotte due versioni, una con semipneumatici e un'altra con pneumatici. Ben presto ci si rese conto che era preferibile la versione con pneumatici e tutti i modelli vennero unificati contemporaneamente al potenziamento del motore che passava dagli originali 92CV. ai 93CV. Il motore, prodotto su licenza Jumo, era designato dalla Lancia come "Lancia tipo 102". Il motore era caratterizzato da una sagoma molto compatta unita ad una grande potenza. Il camion era facilmente riconoscibile per via del corto muso e della spiccata presenza dell'avviatore ad inerzia che conferiva al mezzo un aspetto assai caratteristico. In diversi esemplari (soprattutto nel dopoguerra) venne sostituito all'avviatore ad inerzia l'avviamento elettrico con la rimozione del primo e conseguente modifica del muso. Questo ottimo automezzo venne impiegato su tutti i fronti con risultati più che soddisfacenti grazie soprattutto al motore estremamente potente ed alla portata che permetteva il trasporto di ben 40 soldati completamente equipaggiati. Data la grande versatilità fu spesso utilizzato, oltre che per gli usi generali, come trasporto carri sia su rimorchio Bartoletti che direttamente sul cassone le cui ampie dimensioni permettevano agevolmente il carico dei carri M e dei semoventi. Questo uso fu fatto specialmente in Africa Settentrionale. Un'ulteriore modifica riguardò la trasformazione di questo camion in semovente controcarrò con l'installazione del cannone contraereo da 90/53 che, come il più famoso 88 tedesco, era anche un ottimo pezzo contro carro in grado di impegnare con successo qualsiasi mezzo corazzato avversario.

AUTOCARRI LANCIA 3/RO DEL CSIR IN SOSTA NELLE RETROVIE DEL FRONTE RUSSO. SI PUÒ NOTARE IL MASSICCIO AVVIATORE AD INERZIA CHE CONFERISCE IL CARATTERISTICO ASPETTO AL MEZZO. (ARCHIVIO F. MIGLIA)

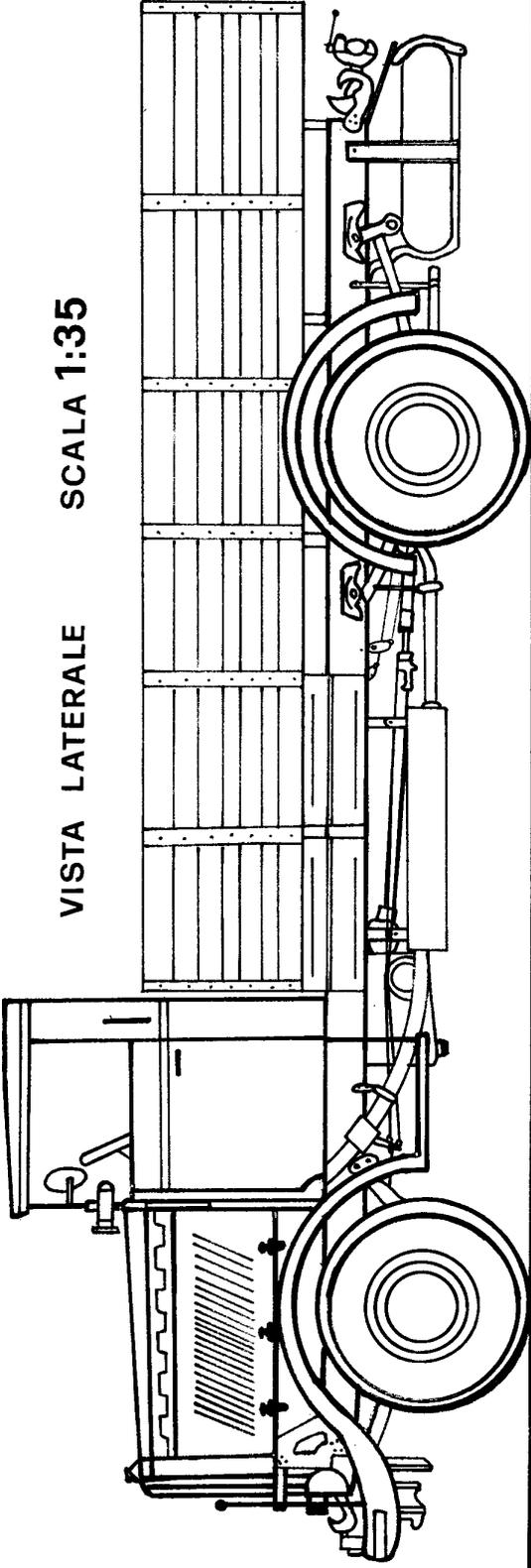
Il camion venne anche utilizzato dai tedeschi dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, dai servizi di sussistenza e dal ricostituito esercito fascista della R.S.I. In totale di questo ottimo mezzo furono costruite, di tutte le versioni, circa 9.500 esemplari.

IL MODELLO

Vi è una sola via per poter annoverare questo mezzo nella propria collezione e questo consiste nell'autocostruirselo da cima a fondo partendo dalla banca dei pezzi armandosi di tanta pazienza e determinazione nel voler cercare di portare a termine il lavoro. I disegni sono in scala 1:35, ma per gli appassionati della piccola scala non dovrebbe essere difficile ricavarne le misure. Prima di tutto si tratta di stabilire una base di partenza sui cui lavorare. Io ho cominciato a rovistare qua e là cercando per prima cosa le ruote e le ho trovate assimilabili a quelle del modello Tamiya del trattore Sdkfz7 (le anteriori) e a quelle del traino dello 88 mm. sempre Tamiya (quelle posteriori gemellate). Sono ottime in quanto del diametro esatto e sono raggiate esattamente come quelle del 3/RO. Non vi dico di comperare questi due modelli (visti i prezzi) ma di utilizzare tali pezzi se li avete nella banca, reduci di glorie modellistiche giovanili. Siccome le ruote nella realtà erano stampate occorre riempire gli interstizi di stucco. Il nuovo passo consiste nella ricerca del telaio, per il quale ho usato quello tratto dall'Sdkfz7, debitamente privato dell'intero treno di rotolamento e allungato di 38 mm. Andranno anche eliminati i parafranghi anteriori, dove ne andranno incollati dei nuovi. Le sospensioni a balestra provengono dai due kit Tamiya già citati e vengono oncollate nelle posizioni che risultano dal disegno. Nel trattore tedesco la sospensione era una sola e trasversale che andrà naturalmente eliminata tenendo solo l'assale che andrà sagomato come era in realtà (con una curvatura nel centro) ed ai cui capi si incolleranno le ruote anteriori. Per l'assale posteriore ho usato quello posteriore tratto da una Opel Blitz Italaerei, ai cui capi si incolleranno le ruote gemella-

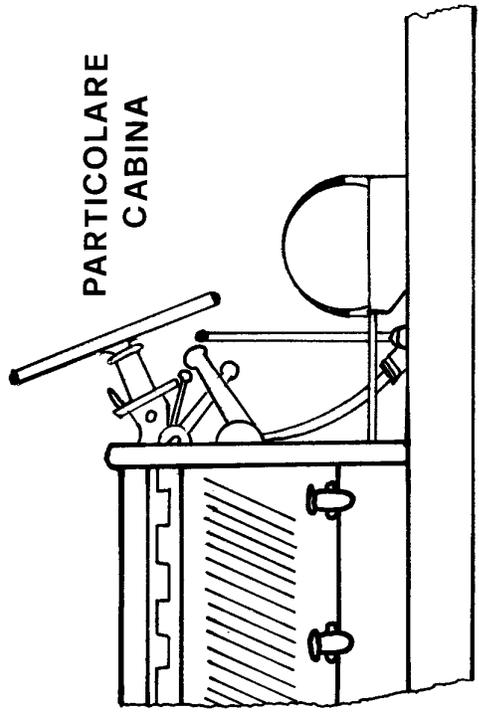


VISTA LATERALE SCALA 1:35

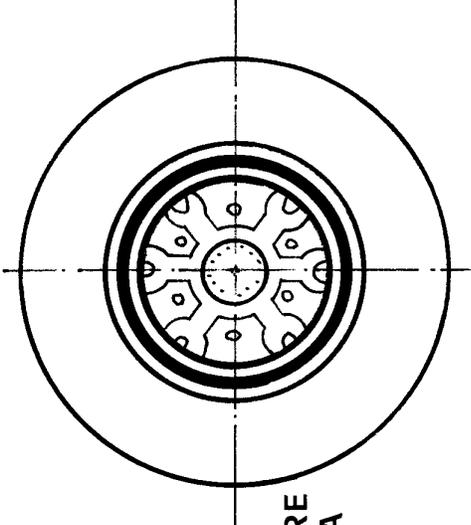


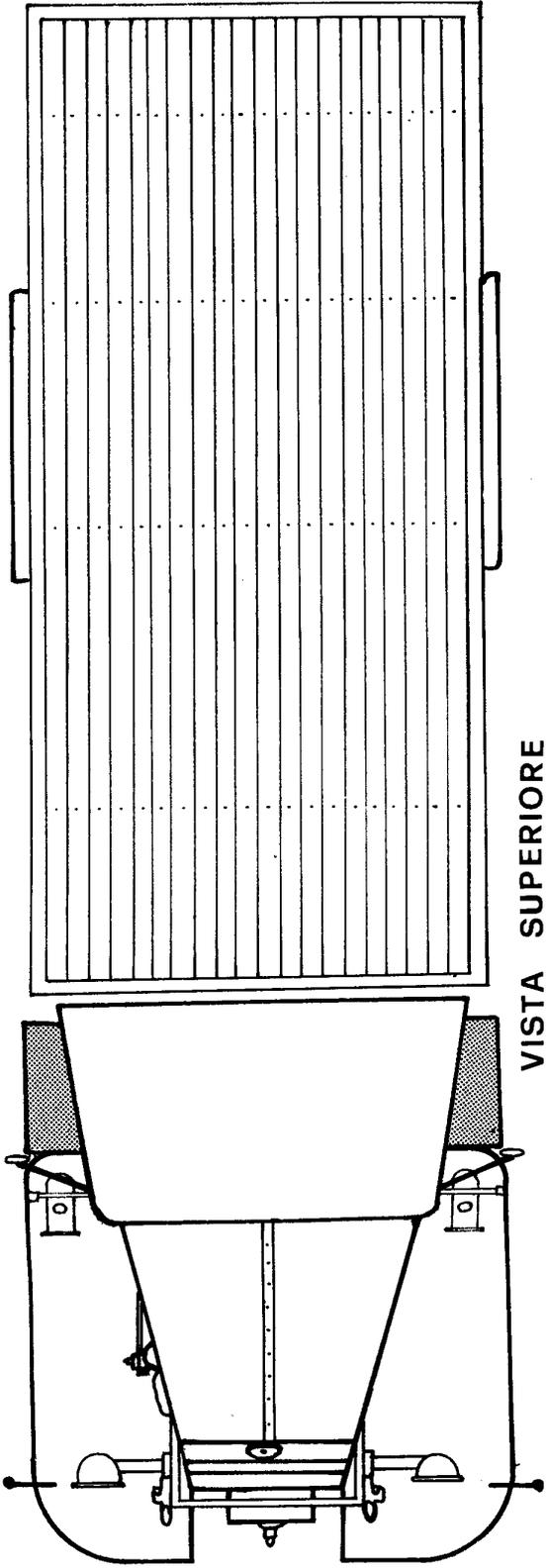
LANCIA 3RO (tipo militare)

PARTICOLARE
CABINA



PARTICOLARE
RUOTA



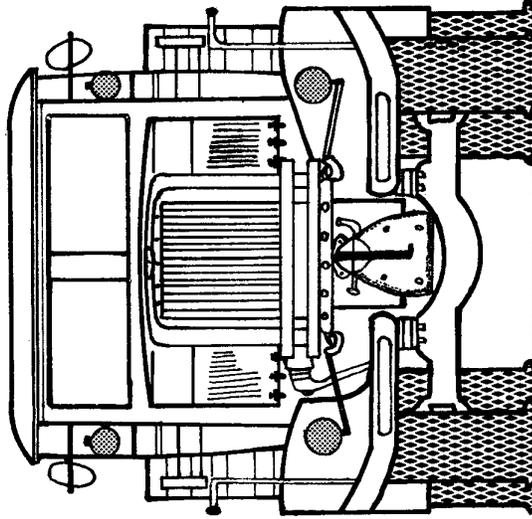


VISTA SUPERIORE

AUTOCARRO PESANTE LANCIA 3/RO
TIPO MILITARE

SCALA 1:35

ROSSI ARMANDO '79
IPMS ITALY



VISTA
FRONTALE



DUE FOTO CHE MOSTRANO UNA INTERESSANTE TRASFORMAZIONE IMPROVVISATA SUL CAMPO SU DI UN ESEMPLARE DI LANCIA 3/RO, PROBABILMENTE IN AFRICA. L'AUTOCARRO È STATO TRASFORMATO IN FORTINO MOBILE CON L'AGGIUNTA DI

te. Nel fare queste operazioni occorre fare in modo che il camion o meglio, il telaio, risulti perfettamente in piano. Il 3/RO aveva la sola trazione posteriore, realizzeremo quindi l'albero di trasmissione che partirà dall'assale posteriore per giungere al riduttore quest'ultimo collegato al motore. Ricordo che il 3/RO aveva 4 marce ridotte, conseguentemente era munito di riduttore (visibile nel disegno laterale per metà sotto la cabina e il restante sotto il cassone). Ora si tratta di realizzare la cabina, di cui taglieremo i pezzi secondo i disegni e che andranno assemblati man mano sul telaio. Consiglio di tagliare prima il pavimento della cabina (di forma trapezoidale) e di incollarlo al telaio facendo molta attenzione alla posizionatura per lasciare il debito spazio nel quale incollare il cofano e su questa base fare nascere il resto della cabina. Si rende necessario realizzare l'interno della cabina in quanto a costruzione ultimata è visibilissimo. Per il quadro strumenti e il volante ho utilizzato quelli del trattore tedesco, per il sedile, le leve del cambio e del freno quelle di un Opel Blitz in disarmo. Ricordate che il 3/RO aveva la guida a destra. Per i predellini un tocco di realismo in più: occorre fare quella "striaatura" che impedisce di scivolare quando si monta al posto di guida. Per ottenerla incidete la plastica diagonalmente dopo averla cosparsa di colla liquida, facendo in modo che le linee si intersechino.

Il tetto della cabina è fatto con un tratto dal modello Airfix dello Chevrolet 15cwt, al quale è stato eliminato e stuccato il portello superiore. Il radiatore deriva da quello di un Dodge command car Airfix ex Max, opportunamente stuccato e lavorato (occorre fare 5 fori sia superiormente che inferiormente). Il coperchio del cofano deriva da un Opel Blitz. Nelle pareti del cofano ricordarsi di fare le griglie di aereazione. Per realizzare il parabrezza consiglio di fare un "sandwich", cioè tagliate due pezzi da 0,5 mm. con il disegno del parabrezza e fra questi inserite un pezzo di plastiglaze o plasticard trasparente. L'avviatore ad inerzia l'ho realizzato utilizzando una scatola di demoltiplica di un cannone Long Tom in scala 1:24 della Imai. Per i parafranghi ho utilizzato quelli di un Opel Blitz, inalterati quelli posteriori, allargati quelli anteriori. Aggiungerete poi tutti gli altri particolari come fanali, specchietti retrovisori, segnali di traguardo, etc. (vi consiglio di farlo ad avvenuto montaggio del cassone). Per il cassone ho utilizzato del plasticard da 1,5 mm., inciso per dare una parvenza di effetto legno, ho aggiunto quindi tutta l'intelaiatura che trattiene unita nella



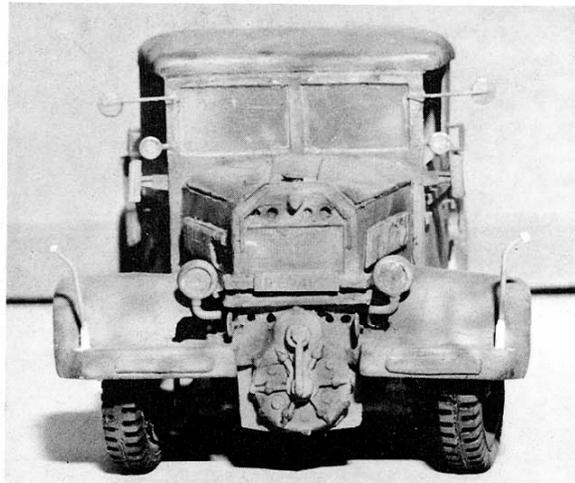
UN RIALZO DI ASSI DI LEGNO E SACCHI DI SABBIA A ULTERIORE PROTEZIONE DELLA TRUPPA. UN'IDEA PER UNA TRASFORMAZIONE MODELLISTICA. (ARCHIVIO F. MIGLIA)

realtà le assi realizzandola con del profilato ad U della Plastruct. Per i supporti del cassone si utilizzano quelli di un Opel Blitz. A questo punto la costruzione può dirsi finita, naturalmente aggiungeremo la targa, il fanalino di coda e la ruota di scorta. Per la colorazione ho utilizzato un fondo giallo sabbia con striature verdi date a spruzzo ambientando il modello nei deserti della Cirenaica. Le decals provengono dal kit Italaerei del semovente 75/18, per la precisione sono le targhe che andranno debitamente sporcate e rese indecifrabili lasciando scorgere solo le lettere Regio Esercito e il primo numero. Sperando di avervi dato almeno un'idea su come procedere quando si intraprende un'autocostruzione non mi resta altro da fare che augurare buon lavoro al pazzo che vorrà affrontare la costruzione di questo soggetto.

ARMANDO ROSSI IPMS-MODENA

SCHEDA TECNICA:

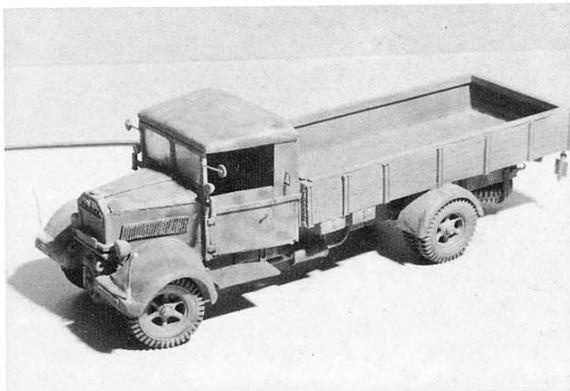
Motore-ciclo diesel-iniezione diretta-4 tempi.
 Numero cilindri: 5 Cilindrata: 6875 c.c.
 Potenza massima effettiva: 93 CV
 Frizione monodisco a secco
 Velocità Max. (4 marcia normale) Km/h. 45
 Ingombro longitudinale: 7250 mm.
 Ingombro verticale: 3000 mm.
 Ingombro trasversale: 2350 mm.
 Peso autoveicolo scarico: Kg. 5610
 Portata utile: Kg. 6390
 Combustibile (riserva 1.10): 1.135



UN'IMMAGINE UFFICIALE DI UN LANCIA 3/R0 APPENA USCITO DALLA FABBRICA. L'ESEMPLARE È VERNICIATO IN VERDE SCURO UNIFORME. (ARCHIVIO F. MIGLIA)



IN FONDO ALLA PAGINA PRECEDENTE E QUI A LATO ALCUNE INQUADRATURE DEL MODELLO: CONSIGLIAMO A COLORO CHE VORRANNO EMULARE L'AUTORE AD ESSERE PIÙ ATTENTI NELLE RIFINITURE. (FOTO GUERRI)



BIBLIOGRAFIA:

Modelli Militari-A. Pirella-Lancia 3/R0-
N° 6-1977

Storia Modellismo B1 & B2

Semicingolati, motoveicoli e veicoli speciali
del Regio Esercito Italiano dal 1919/1943-

G. Benussi-Intergest-1976

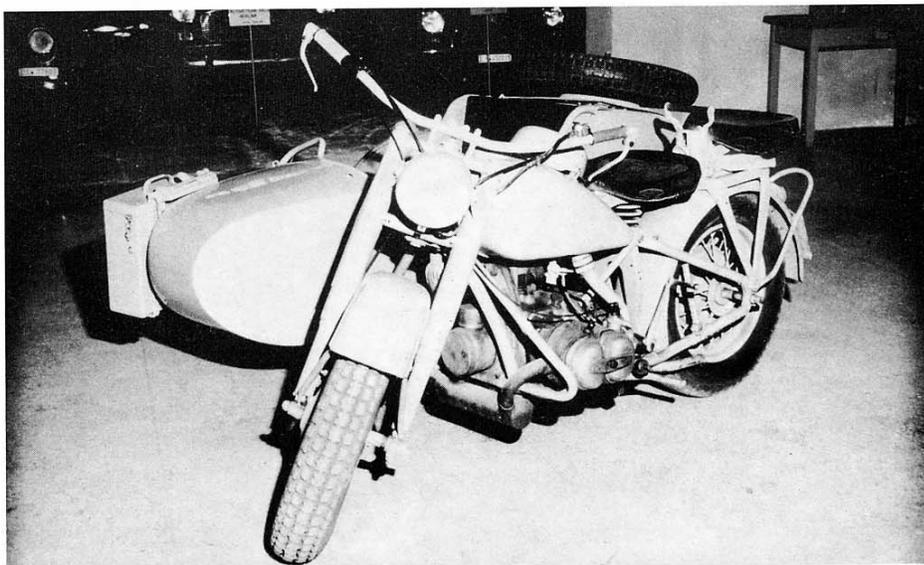
B.M.W. R.75

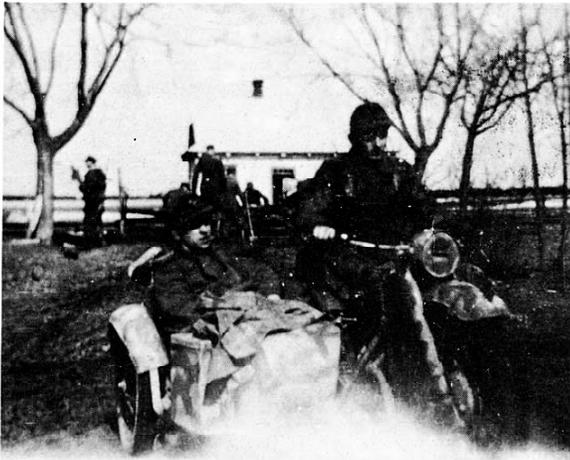
Studiata specificamente per assolvere le necessità dei reparti esploranti delle unità motocorazzate (Krad Spähtruppen), la motorizzata della Bayerische Motoren Werke GmbH di Monaco di Baviera, più comunemente conosciuta come BMW R.75 (dove 75 sta per indicare la cilindrata di 750 cc.), rappresentò unitamente e congiuntamente alla consimile Zündapp KS.750 fabbricata a Norimberga, il velivolo della categoria sidecar per eccellenza, cui per antonomasia si rivolgono la curiosità e l'attenzione degli esperti militari, dei tecnici e più recentemente degli amici modellistici. Più famosa ed apprezzata della Zündapp, probabilmente

per le sue innovazioni tecniche, la linea più armoniosa e le migliori prestazioni di servizio, la BMW R.75 ebbe durante la guerra l'incondizionata ammirazione e le preferenze dei Kradfahrer della Wehrmacht, e tale simpatia ha avuto come logica conseguenza la realizzazione della macchina nel vasto ma difficile campo del plastimodellismo militare.

La casa BMW, pur nella sua multiforme attività industriale nei settori motoristico, aeronavale, automobilistico e motociclistico, vantava al suo attivo alcune prestigiose vittorie fra cui il rekord di velocità per motocicli conquistato nel 1937 dalla moto R.12 con

B.M.W. R 75 CON SIDE-CAR CONSERVATA AL MUSEO DELLA MOTORIZZAZIONE. MANCA IL SUPPORTO DELLA MITRAGLIATRICE SUL SIDE CAR (FOTO PIGNATO)





B.M.W. R 75 di una divisione semoventi tedesca in Russia nel 1942. Interessante è la strana mimetizzazione striata. (Foto via Hfw1)

279,5 km/h, conquista del British Tourist Trophy nel 1939 da parte di Georg Meier, che fu probabilmente l'ultima competizione sportiva effettuata in Europa prima dello scoppio della 2a Guerra mondiale.

Le indicazioni di massima per realizzare la motocarrozzetta da esplorazione veloce, vennero fornite dal Technische Amt della Wehrmacht a decorrere dal 1935 e contemplavano un veicolo su tre ruote di cui 2 motrici (3x2), atto ad operare su strada e fuori strada in normali condizioni di marcia, dotato di robusta struttura, equipaggiato con motore a scoppio in grado di erogare una potenza non inferiore ai 25/30 HP., trasportare 3 persone e sopportare un carico di materiali di almeno 350 Kg., con autonomia minima di 300 km. e velocità max sui 90/100 km/h. La definizione 3x2 contemplava la trasmissione di forza motrice alla ruota laterale per fornire un impulso supplementare, facilitare l'avanzamento sui terreni accidentati, vincere i momenti negativi d'inerzia e sopportare in condizioni ottimali il carico esterno. L'impiego prevedeva oltre l'esplorazione, collegamenti veloci, scorta e staffetta armata, difesa mobile veloce, appoggio ravvicinato ai mezzi corazzati da esplorazione.

Le due ditte che si interessarono particolarmente alle specifiche della commessa e parteciparono al concorso, furono come accennato: la Zündapp GmbH di Nurburg e la BMW GmbH di Munchen.

Nel 1937 l'ufficio tecnico della BMW aveva approntato il progetto di massima, che salvo alcune marginali modifiche venne approvato dal Technische Amt dello Stabs della Wehrmacht e passato alla fase esecutiva che ebbe inizio a decorrere dal 1938 con la produzione in serie della KS.750 e della R.75, destinate indifferentemente alle tre FF.AA. ed alle Waffen SS.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore bicilindrico con cilindri orizzontali contrapposti raffreddati ad aria, già ampiamente collaudato col modello R.12 ma opportunamente modificato ed adattato a valvole in testa anziché laterali e con un diverso tasso di compressione rispetto al motociclo BMW.R.12; cilindrata totale 750 cmc. - distribuzione delle valvole sulle testate dei cilindri-motore del tipo quadro con corsa di 78 mm. e alesaggio di 78 mm. rapporto di compressione 1/5,6 ÷ 5,8 - potenza HP.26 a 4400 giri/min. Basamenti in lega leggera, bielle con cuscinetti a rulli, stantuffi e teste cilindri in lega leggera, cilindri in ghisa.

Accensione con magneti Noris/ZG.2 con anticipo automatico di 35°, candele Bosch W.225/T1, dinamo Noris/DS 6-50 da 6 V/50 W. Batteria a 6 V. con 7 Ah. Avviamento a volano mediante pedale a molla di ritorno.

2 Carburatori Graetzin (dx Sa. 24/1-Sn. Sa. 42/2) iniettori a spruzzo: min. 35, max 100 (ausiliario Starter con spruzzatore da 42. Lubrificazione a circolazione forzata con pompa ed ingranaggi. Consumo lubrificante: 1 Lt. ogni 1000 km.

Carburante con serbatoio avente capacità di Lt. 24 (3 Lt. di riserva) autonomia km. 360.

Consumo, Lt. 6,7 x 100 km. (media km/h 61) su strada

Lt. 9 x 100 km. fuori strada.

Pneumatici 4,5 x 16 - pressione Kg/cmq. 1,75 (ruota anteriore e sidecar) Kg./cmq. 2,75 (ruota posteriore) Filtro aria ad olio, tubazione di scarico con marmitta e silenziatore a grande efficacia. Impianto elettrico schermato per evitare radiodisturbi sino a m. 50. Telaio tubolare di nuova concezione in sostituzione di quello usato in precedenza dalle moto BMW in lamiera stampata. Strutture di sollecitazione irrobustite per carichi gravosi. Interasse cm. 144,4 - carreggiata cm. 118 - lunghezza cm. 240, altezza cm. 100, larghezza cm. 173. Raggio di sterzata (sin. m. 4,70 - dx m. 3,60) peso complessivo con carrozzino Kg. 400 + Kg. 30 per rifornimenti in ordine di marcia. Carico max kg. 820 (3 uomini + materiali + ruota di scorta + attrezzi di dotazione + armamento individuale).

Velocità ottenibili: minima km/h 3

minima km/h 14 (1a velocità fuori strada)

massima km/h 80 (continuativa)

massima km/h 42 (3a velocità fuori strada)

massima km/h 92 (4a velocità per brevi percorsi)

Guadi: altezza min. cm. 35/max cm. 45

Frizione a molle tipo monodisco (comando a mano con leva sulla sinistra del manubrio)

Cambio a 4 rapporti in avanti (comando con pedale a sinistra della pedana)

Riduttore con leva per comando manuale (sulla destra del serbatoio carburante) a tre velocità (1a, 2a, 3a + RM) con indicatore della marcia inserita visibile sulla plancia di strumentazione. RM innestabile solo manualmente. Ingranaggi sempre in presa. Bloccaggio differenziale. Rapporti del cambio: marcia su strada -3, 22-1, 83-1, 21-0, 90 RM. 2,41. Marcia fuori strada -4,46-2, 54-1, 67 RM. 3,30

Pendenze superabili: 40% (pieno carico su brevi percorsi) 35% (su lunghi percorsi)

Differenziale con movimento trasmesso ad albero a snodi e giunti in gomma-innesto a denti con accoppiamento al pignone conico e ingranaggio a corona conica-Movimento della ruota del carrozzino con albero elastico e ingranaggio di collegamento.

Sospensione ruota esterna con barra di torsione tubolare e tamponi in gomma limitativi.

Freno anteriore a comando meccanico con leva sulla destra del manubrio - Freni per la ruota posteriore e laterale con comando a pedale e sistema idraulico (leva a destra sulla pedana) Olio di frenata utilizzato nella scatola laterale del cambio con apposito cilindro di comando. Telaio tubolare con travatura struttura superiore principale a profilo variabile. Carrozzino con telaio a tubi saldati con disegno rettangolare collegato con 4 punti al motociclo (staffe di fissaggio, bulloni, gambo sferico) scocca montata con molle a balestra posteriore e con cuscinetto di gomma nella zona anteriore. Sospensione anteriore con forcella telescopica e ammortizzatore idraulico a smorzamento con doppio effetto. Sospensione posteriore rigida.

Impianto elettrico con generatore di 50 Watt e regolatore di tensione. Faro anteriore con lampadina da W. 1,5 per la sosta e luce da W. 35 per la marcia. Fanalino posteriore e del carrozzino con luci da W. 1,5. Sul faro è montato il conta Km. collegato con trasmissione flessibile alla ruota anteriore.

Dietro al sedile del carrozzino vi è un ampio ripostiglio con coperchio cui è fissata la ruota di scorta.

La BMW R. 75, fu indubbiamente una eccellente macchina nei suoi aspetti tecnici, meccanici, operativi, estetici, costruttivi e sempre creata per la guerra possedeva in alta misura aspetti sportivi e poteva considerarsi in modo congeniale una macchina turistica per eccellenza. Fu un prodotto d'avanguardia rispetto ai tempi in cui venne realizzata e considerando che ancora oggi numerosi esemplari sopravvissuti al conflitto circolano in ottime condizioni per le strade del mondo, si può concludere che ebbe molto successo anche nel tempo di pace e dimostrare l'affetto e la simpatia che ancora oggi la circondano.

NINO ARENA

IL MODELLO DELLA B.M.W. R 75

INTRODUZIONE

Il kit della ESCI è in scala 1/9 e contiene 200 pezzi circa esclusi i cavetti. Stampato in plastica grigia facilmente lavorabile non risente assolutamente degli 8 anni che ormai ha sulla spalle. Accolto molto bene dai modellisti fin dal suo primo apparire è tuttora molto venduto nonostante il suo prezzo che si aggira sulle 11.000 lire. Per eseguire questo modellino occorre innanzi tutto armarsi di pazienza e buona volontà: sia perché vi sono molti pezzi minuscoli da montare, poi, perché il tempo di lavorazione è molto lungo se si vogliono ottenere risultati soddisfacenti. Come prima cosa bisogna dipingere ogni singolo pezzo prima del montaggio. Le istruzioni sono abbastanza chiare e comprendono una ventina di disegni oltre a didascalie scritte in cinque lingue.

ASSEMBLAMENTO

La prima cosa da montare è il gruppo motore-cambio che andrà poi sistemato con cura tra il telaio. A differenza delle istruzioni che consigliano di pitturarli di nero opaco io consiglio invece di usare il gun metal della MO-LAK. Se si vuole fare una versione operante della moto conviene «invecchiare» subito il motore prima di inserirlo nel telaio: io ho usato della grafite. Per dare un aspetto impolverato ho spruzzato con l'aeropenna il color terra, procedimento che ho usato anche per il resto della moto.

Si passa poi all'assemblamento del telaio che va fatto con estrema cura in quanto esso dovrà sostenere tutto il resto della moto.

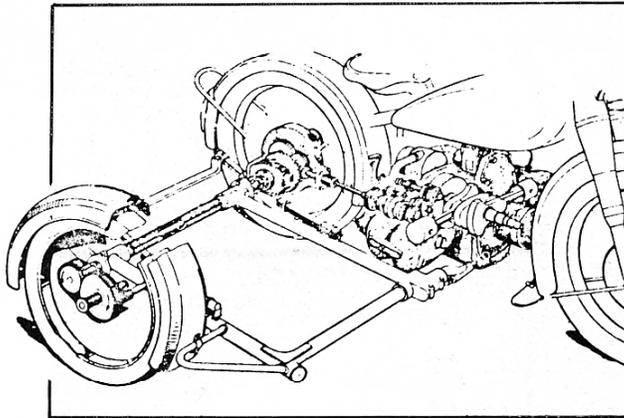
Bisogna però stare attenti ad un paio di cose:

1) il cavalletto va ben stretto tra i due longheroni del telaio perché in caso contrario uscirà continuamente dalla sua sede e finirà per rompersi.

2) Attenzione non sforsare le due parti finali a «v» del telaio che dovranno sostenere il secondo seggiolino della moto.

Prosegue poi il montaggio del motore con l'aggiunta dei cilindri. Già in questa terza figura compaiono i primi cavetti; essi sono una delle parti più impegnative del kit. Ogni cavetto è contraddistinto da un numero a cui ci si dovrà rifare per stabilirne la lunghezza guardando le istruzioni nella parte dedicata alle decals. I cavetti vanno inseriti ad incastro con un gocciolo di colla negli appositi dentini. Oltre al cavo nero nel kit ne è compreso anche uno trasparente, ed esattamente il N. 14, che è il condotto della benzina.

Non sussistono altre difficoltà fino al montaggio delle sospensioni anteriori. Bisogna ricordarsi bene che i pezzi B 15 e F 15 vanno uniti ai pezzi FGHI 117. Consiglio di ungere appena un poco le sospensioni con olio di vaselina per renderle più mobili. Altre piccole difficoltà, dovute all'estrema fragilità e sottigliezza dei pezzi, si incontrano montando i due parafanghi. Per quello anteriore consiglio di mettere all'interno due piccoli supporti che sostengano bene i pezzi 131 B e C che permettono di poterli staccare allo stesso tempo senza correre il rischio che questi si



SCHEMA DELLA TRASMISSIONE NEL MODELLO CON SIDECAR.

staccano. Per le ruote basta seguire attentamente le istruzioni. Unica avvertenza è per i pneumatici che nel kit sono forniti in gomma molto ben scolpiti, ma ahimè pieni di sbavature nella parte centrale. Per scavalcare anche questo piccolo inconveniente bisogna strisciare i pneumatici sopra ad una superficie ove in precedenza sia stata applicata saldamente della carta vetrata. Mi raccomando però di non giungere al punto di rovinare il battistrada. Per la versione con il sidecar non vi è molto da aggiungere in quanto è estremamente facile da montare, le uniche avvertenze sono la colorazione. L'interno è in color legno e le balestre sono in metallo brunito.

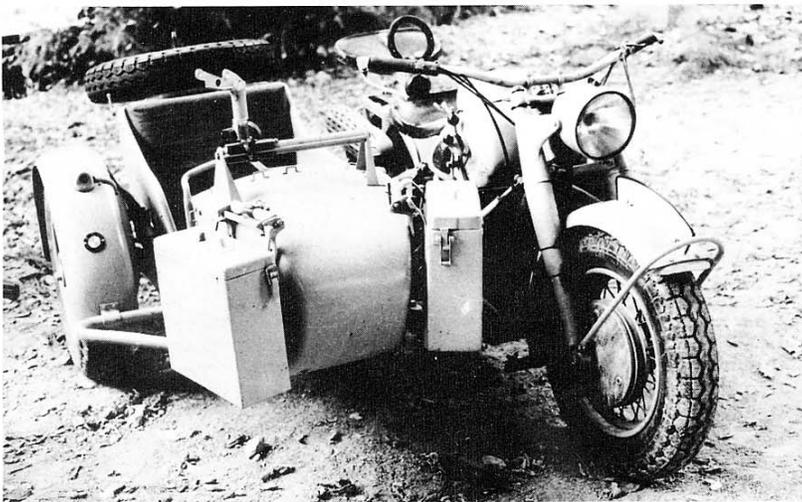
COLORAZIONE

Se si vuole ottenere la versione africana si deve usare il color sabbia cioè: L'AFRIKA KORPS (MOLAK LM-2), DESERT YELLOW (HUMBROL HM-2) mentre per la versione europea ci vuole il grigio scuro cioè il PANZER GREY (MOLAK LM 4, HUMBROL HM 4).

Per entrambe le versioni i seggiolini o si lasciano così come sono, oppure si dipingono di nero opaco; il fanalino di coda è rosso, le due targhe invece sono bianche filettate di nero; i cilindri sono color argento che va in seguito opacizzato.

Nella mia B.M.W. ho evitato di aggiungere tutti quegli «optional» che sono: l'elmetto, la coperta, la sacca rigida e tutto l'equipaggiamento del motociclista (tranne la maschera antigas che ho fissato con l'apposita cintura sul manubrio della moto) perché tutto ciò toglie a mio parere verosimiglianza al lavoro. Per «invecchiare» la moto ho usato l'aeropenna che è servita a darle un aspetto impolverato ed incrostato; per sporcare le ruote ho usato invece tempere spalmate con il pennello.

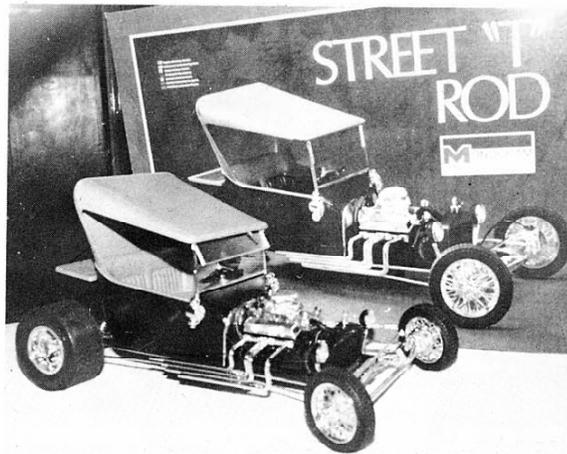
ALBERTO LEARDINI



ESEMPLARE RITRATTO DURANTE UNA MANIFESTAZIONE A MONTE RENZIO. NOTARE IL SUPPORTO DELLA MG-34 O 42 POSTO SUL SIDECAR. (ARCHIVIO F. MIGLIA)

STREET "T" ROD

Al momento di scrivere l'articolo non conosciamo ancora il prezzo che avrà questo kit sul mercato: riteniamo si aggirerà sulle £ 25000. La scala di questo modello di una vecchia Ford "T" trasformata in dragster può sembrare un po' ingombrante, ma è decisamente da tenere in considerazione dopo avere visto il contenuto e la cura con cui è stata eseguita. Innanzitutto le istruzioni sono veramente ottime, e tenendo conto che la Monogram è una di quelle case che includono anche l'italiano nelle loro confezioni non c'è assolutamente pericolo di sbagliare. Decals: una lucida ed una opaca; sono perfette e sono integrate da un cartoncino riprodotto la serie degli strumenti che vanno incollati dietro la plancia. Per i più pignoli aggiungerò che il vetro degli stessi si può ricavare dai soliti pezzi di acetato. Un piccolo appunto, molto trascurabile, è per il motore stampato in plastica rossa: forse sarebbe stato più opportuno nero, tuttavia la qualità non ne risente minimamente in quanto tutte le parti non presentano la minima sbavatura o ritiro. Le parti cromate sono poi di una perfezione che raramente ho potuto vedere: assomigliano talmente ai pezzi veri che bisogna prenderli in mano per rendersi conto che sono di plastica. Lo chassis presenta un piccolo problema per il montaggio, infatti i due longheroni tendono a sverglarsi con l'incollatura dei pezzi che vanno tra di loro; occorre mettervi sopra un piccolo peso, badando a tenerli su di un piano. Per gli incastrati in generale nulla da dire anche se alcuni ballano più del dovuto nelle loro sedi: un po' di colla in più o un piccolo peso risolvono sempre le situazioni. Pneumatici: i due posteriori sono Goodyear, i due anteriori sono Michelin, tutti e quattro scolpiti benissimo, di vera gomma, a somiglianza di quelli veri. Lo sterzo è mobile ed aziona le due ruote anteriori, ma bisogna porre particolare attenzione nel montaggio della scatola di demoltiplica, per il giusto accoppiamento dei due piccoli ingranaggi. Il vetro anteriore è stampato in un unico pezzo, ma io, per maggiore realismo ho



IL MODELLO COSTRUITO DALL'AUTORE: SI NOTI LA MODIFICA AL PARABREZZA. (FOTO BIANCHINI)

sostituito il pezzo originale con due vetrini da laboratorio. Completa il tutto la serie di cavi di alimentazione delle candele ed un altro gommino per i vari raccordi fra radiatore e motore, ecc. Chi volesse eccedere in realismo può realizzare delle fasciette da porre alle estremità dei raccordi con delle piccole striscioline di rame. La fanaleria è quella caratteristica del modello "T" con l'aggiunta di due fanali moderni come è costume degli americani che hanno il discutibile gusto dell'ibrido. Conclusione: a tutt'oggi, dopo una decina di anni che mi dedico a questo hobby, mi era raramente capitato di trovare in un kit così pochi e trascurabili errori. Ringraziamo il distributore della Monogram, Fantasyland, per aver gentilmente fornito il modello per la recensione.

LUCIO BIANCHINI IPMS-MODENA

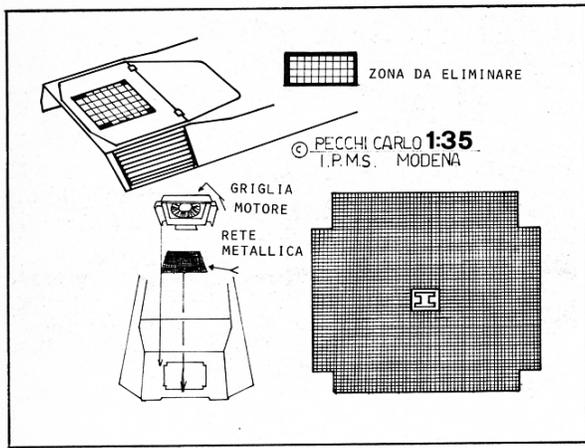
LEOPARD A-4

Ultimo uscito in campo modellistico della famiglia dei Leopard, viene presentato sul mercato in elegante confezione con un ottimo disegno del mezzo sulla stessa. Le istruzioni, come è solito della Tamiya, sono molto chiare, ben disegnate ed offrono alla fine anche lo schema completo di quattro viste per la colorazione a due toni adottata dalla Bundeswehr per gli anni 70/80. Le decals sono ottime e danno al modellista la possibilità di riprodurre il modello con insegne di tre reparti diversi. Inoltre nel foglietto delle decals sono stampate anche otto tacche di riferimento di profondità da apporre sul fianco del prolungamento della cupola del capocarro; queste tacche indicano la profondità raggiunta dal carro mentre attraversa un corso d'acqua.

Il modello in generale

Si presenta in plastica scura colore verde, assente la minima sbavatura o ritiro. Lo scafo (parte inferiore): si presenta ben rifinito; su di esso sono incise direttamente le sospensioni. Come la maggiore parte dei modelli Tamiya, esso è predisposto per l'inserimento ed il successivo funzionamento di un motorino elettrico, quindi lo scafo ha dei fori che dovranno essere eliminati per realizzare un modello simile il più possibile alla realtà. Per eliminare i difetti suddetti si procede nel seguente ordine: ritagliare dei pezzetti piccoli di plasticard della grandezza dei fori da coprire e sistemarli su di essi dalla parte interna. Dalla

parte esterna invece tappate i buchi nello scafo con dello stucco dal quale una volta seccato, avrete la premura di eliminare l'eccedente con carta abrasiva in modo da ottenere una superficie liscia. Lo scafo (parte superiore): qui ci sono da fare due modifiche di qualche rilievo. La prima è che al momento della chiusura dello scafo bisogna eliminare le due fessure che si creano sopra ai cingoli con l'unione dei due semi-scafi. L'altra modifica è un po' più complessa: si tratta di sostituire con una rete vera la griglia della parte superiore dello scafo, sopra il motore. Si procede in questo modo: eliminare la griglia stampata (vedi disegno nella tav. 1) sostituendola poi con un pezzetto di rete da colabrodo, tagliata poco più grande del foro ricavato nello scafo; fatto ciò, per chi ne fosse in possesso, sistemare nella parte interna dello scafo la ventola del motore appartenente al vecchio tipo di Leopard, sempre della Tamiya, o quella del Leopard A4 Italaerei. Torretta: si presenta bene, ben disegnata e ricca di particolari, ma si possono apportare dei miglioramenti. Innanzi tutto nel chiudere la torretta tutte le giunture vanno stuccate e carteggiate. Per poi avere un migliore realismo si può fare la seguente modifica: prima di montare il periscopio del capocarro (pezzo C.18) praticare una fessura sulla parte anteriore del periscopio in modo da simulare la cavità che ospita la lente, chiudendo quindi con un pezzetto di plastica trasparente l'apertura. Ricor-



GREIF

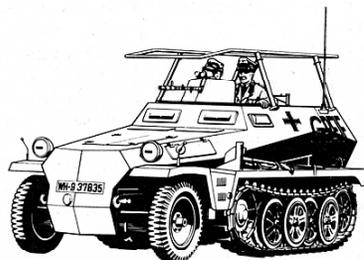
Dopo che per anni gli unici kits disponibili sul mercato erano quello Airfix nella vecchia scala 1:32 e quelli Nitto in 1:35, di difficile reperibilità questi ultimi, in quanto non più importati, finalmente la Tamiya ha immesso sul mercato un modello dell'SD.KFZ 250/3 degno di tale nome, che grazie alla capillare distribuzione unita all'ottima qualità del prodotto diventerà molto popolare fra i modellisti nonostante che il prezzo, fissato sulle £ 10000, renda possibile solo a coloro con una tasca ben fornita. Passiamo ora agli aspetti più squisitamente modellistici: la confezione è al solito standard Tamiya con un buon disegno del "GREIF" usato da Rommel in Nord-Africa. Aprendo la scatola ci si trova di fronte a quattro stampate di color giallo sabbia racchiuse nelle ormai consuete buste di cellophane: tre di queste riguardano la costruzione vera e propria del modello e la restante è ad appannaggio dell'equipaggio che annovera fra le sue file anche la "Volpe del deserto". Troviamo anche i due pezzi che formano lo scafo mentre sono invece assenti i cingoli in plastica morbida in quanto la Tamiya, udite, udite, ha realizzato questi ultimi maglia per maglia in plastica rigida! Questo accorgimento, già usato su kit in scala maggiore, rende finalmente giustizia al reale assetto dei cingoli e auspichiamo che altre ditte seguano l'esempio invitando la ditta giapponese a proseguire su questa strada. I pezzi sono stampati senza sbavature e nettamente. Il montaggio non rivela difficoltà di sorta, anche se occorre procedere con pazienza seguendo passo passo le istruzioni. Il modello ci viene offerto veramente

IL SOGGETTO DELLA RIPRODUZIONE MODELLISTICA: IL GREIF IN AZIONE NEL DESERTO LIBICO, CON TANTO DI ROMMEL IN PRIMO PIANO!



datevi di verniciare in argento l'interno del periscopio. Altra modifica: eliminare il pezzo C-14 (copertura cannone) sistemando al suo posto un foglietto di carta velina (consigliati i fazzoletti TEMPO!). I cingoli sono della migliore fattura. Con le piccole migliorie apportate avrete un modello degno di essere messo in mostra. Il prezzo, decisamente alto, è di £ 14500. Ringraziamo l'importatore FANTASYLAND per avere gentilmente fornito l'esemplare recensito.

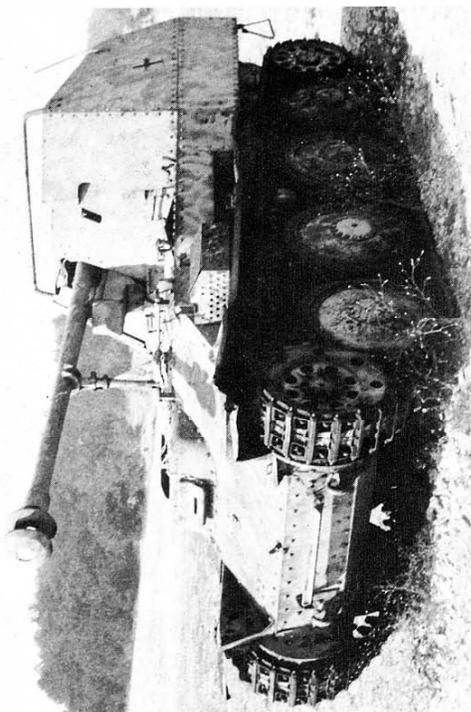
CARLO R. PECCHI IPMS-MODENA



IL KIT DEL GREIF PRIMA CHE INIZI LA COSTRUZIONE. (FOTO VARONE)

completo di tutto, dagli interni al motore. Ottimamente riprodotta l'apparecchiatura radio e la strumentazione, mentre le dotazioni sono veramente complete fino ad includere anche una Walther lanciarazzi. Criticabile il fatto di aver stampato di rettamente sui parafanghi alcuni attrezzi e teloni che inficiano il realismo del modello. I figurini forniti sono veramente buoni (ambientabili purtroppo solo nel teatro di guerra africano, come rilevabile da taglio delle divise) con un Rommel in gran forma, forse un po' troppo alto e slanciato. Il modello, giuntoci direttamente dal Giappone tramite l'importatore FANTASYLAND, che cogliamo qui l'occasione di ringraziare, reca ancora le istruzioni in lingua madre e ci è stato assicurato che sarà disponibile nei negozi ai primi di Aprile. Le indicazioni per la colorazioni sono veramente complete e si riferiscono a diversi esemplari, tutti della Wehrmacht, operanti nei più disparati settori, dall'Africa ai Balcani. Le decals incluse permettono di realizzare gli esemplari conosciuti come "GREIF" e "ADLER" oltre a veicoli appartenuti alle Panzerdivision: 5^a, 15^a, 16^a, 21^a, 24^a, GROSS-DEUTSCHLAND. A mio parere sono errati i simboli della 5^a e della 16^a Pz.div. in quanto andrebbero bianchi. Così come risulta dalle decals lo stemma della 5^a di colore giallo, a differenza di quanto specificato dal foglio istruzioni, sarebbe quello della 1^a Pz.div. nel periodo 1939-'40, mentre l'emblema della 16^a può essere giallo purché inserito in uno scudetto nero bordato a sua volta di giallo. Tutto sommato un ottimo kit che si presta a

molte elaborazioni, con l'unico neo del prezzo: £ 10.000, che mi sembrano veramente troppe anche se la Tamiya ha fatto un grosso sforzo qualitativo

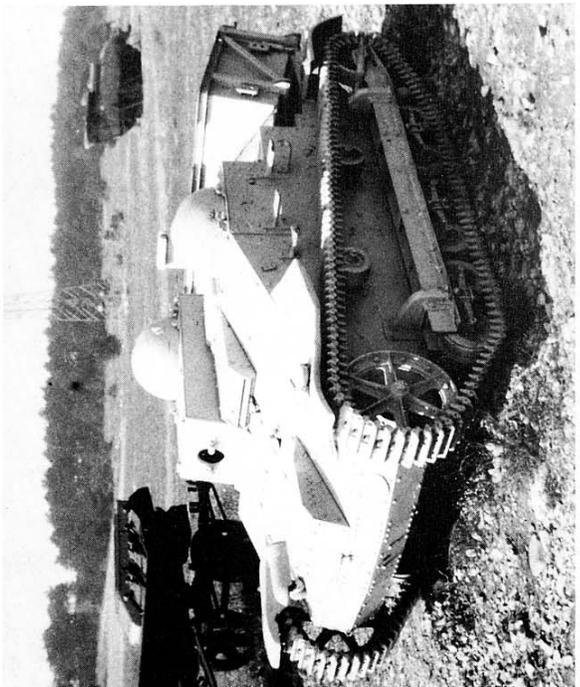


QUESTO ESEMPLARE DI PANZERJAEGER 38(t) SdKfz. 138 Ausf. M È ATTUALMENTE "CONSERVATO" A TREBICIANO, VICINO A TRIESTE E FA PARTE DELLA COLLEZIONE DEL DEFUNTO PROF. ENRIQUEZ. NONOSTANTE UN'ESPOSIZIONE DI OLTRE TRENTA ANNI ALLE INTERPERIE APPARE PIUTTOSTO BEN CONSERVATO E RECA ANCORA LA COLORAZIONE ORIGINALE. (FOTO TONON)

QUESTA B.M.W. R 75 È IN PALESE DIFFICOLTÀ A CAUSA DEI FANGO E DALLE ESPRESSIONI DIPINTE SUI VOLTI DEI SOLDATI SI DIREBBE UNA SITUAZIONE PIUTTOSTO "PESANTE" DA RISOLVERE. (FOTO VIA HEWI) → → →

LA FOTO RITRAE UNA B.M.W. R 75 CON SIDECAR IMPEGNATA SUL DIFFICILE TRACCIATO STRADALE RUSSO. IL MEZZO APPARTIENE AD UNA UNITÀ SS NON MEGLIO IDENTIFICATA: NOTARE LE FRASCHE POSTE SUGLI AUTOCARRI NEL TENTATIVO DI MIMETIZZARLI. (FOTO VIA HEWI) → → →

DURANTE LA CAMPAGNA DI FRANCIA I TEDESCHI CATTURARONO INGENTI QUANTITÀ DI MATERIALE BELLICO NEMICO E QUESTA CHANILLETTE RENAULT UE, IN ESPOSIZIONE A TREBICIANO, È PROBABILMENTE VENUTA IN ITALIA AL SEGUITO DI COSTORO. NON È PERÒ DA ESCLUDERSI CHE FACCIA PARTE DEL BOTTINO CEDUTO AL REGIO ESERCITO DOPO LA CADUTA DELLE ARMI FRANCESI. APPARE ANCORA IN OTTIME CONDIZIONI ED È VERAMENTE DEPRECABILE LO STATO DI ABBANDONO DI QUESTO MUSEO CHE ANNOVERA PEZZI VERAMENTE INTERESSANTI FRA LE SUE FILE. (FOTO TONON)



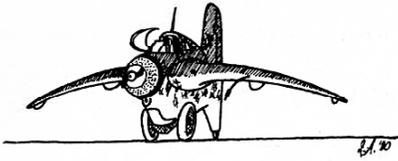
vo per venire incontro anche ai modellisti più esigenti.

ARMANDO ROSSI IPMS-MODENA

photopage

Parlando con i soci, spesso salta fuori la domanda "Ma perchè non mettiamo alcune pagine di fotografie fornite dai soci, di soggetto vario, ma interessante, sul NOTIZIARIO?" Penso che non si debba esagerare con queste pagine di "varietà" fotografica costosa dato che è sempre preferibile sfruttare la nostra rivista per lavori organici: in questo numero, però, una pagina, per difficoltà di impaginazione rimaneva vuota e quindi abbiamo pensato bene di sfruttarla secondo i consigli dei soci. Ho scelto alcune foto di mezzi terrestri: spero di aver fatto cosa gradita agli amici "carristi", un po' trascurati negli ultimi numeri. **G.V.**





KOMET!

2ª Puntata

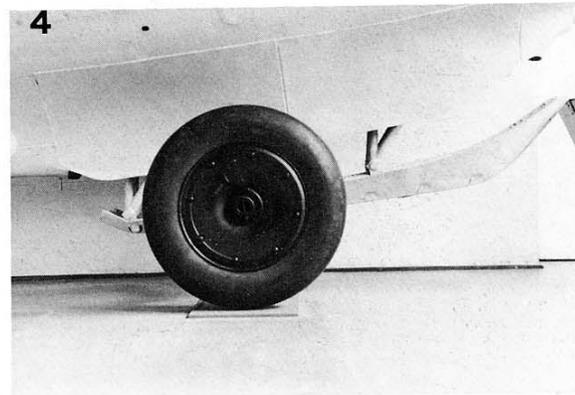
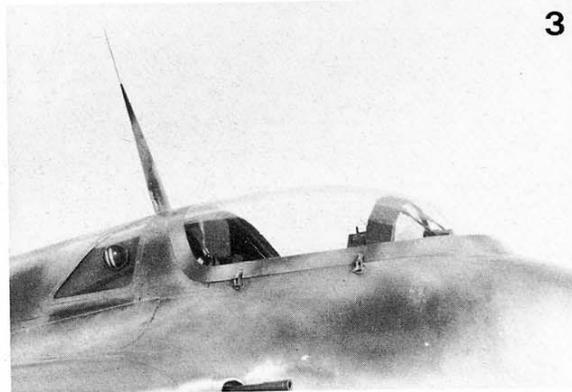
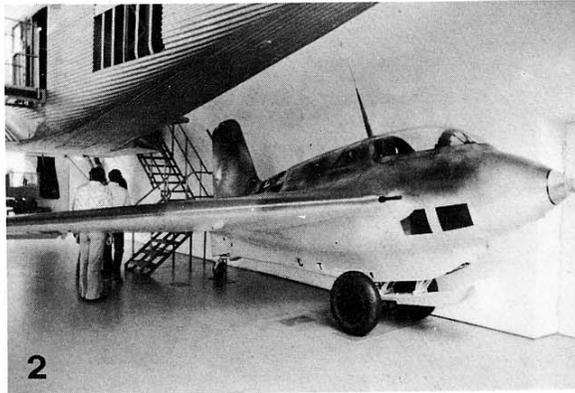
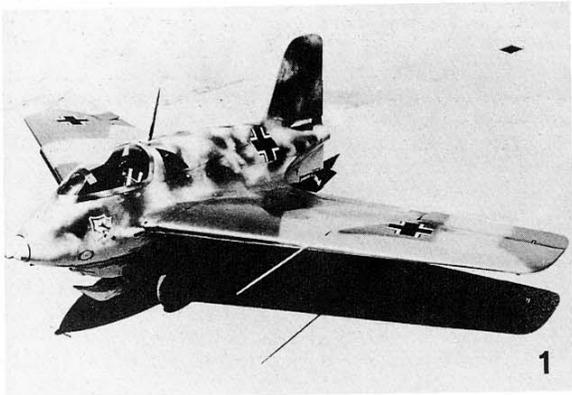
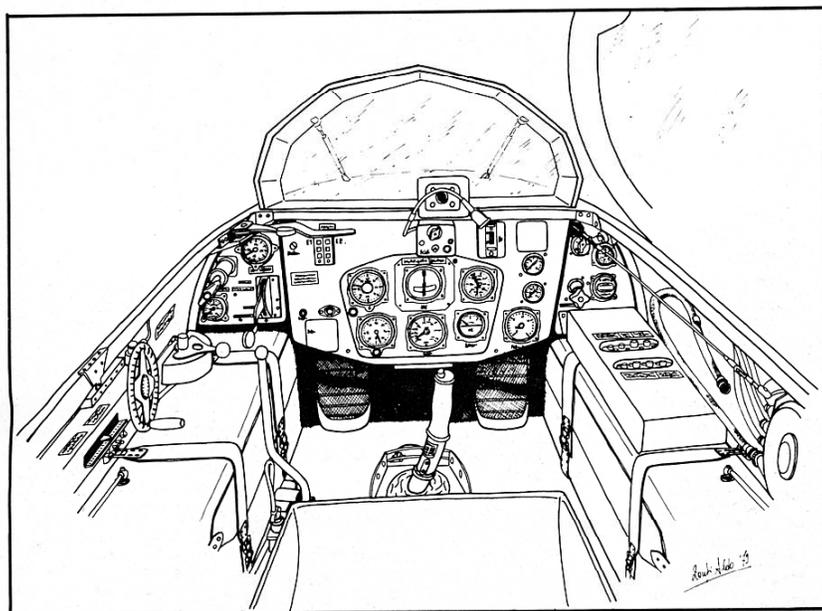


FOTO 1
 ECCO COME APPARIVA IL KOMET CONSERVATO AL DEUTSCHEN MUSEUM DI MONACO, IN GERMANIA (QUESTO VELIVOLO VENNE DONATO AL MUSEO DALLA ROYAL AIR FORCE NEL 1965) A RESTAURO APPENA ULTIMATO. L'AEREO È NEI COLORI DELLA 7ª STAFFEL, II GRUPPE DELLO JAGDGESHWADER 400. LA CUI INSEGNA APPARE SUL LATO SINISTRO DEL MUSO. NOTARE LA MANCANZA DELLA SVASTICA SUL PIANO VERTICALE E LE DIMENSIONI DELL'INSEGNA DI NAZIONALITÀ SUL LATO DELLA FUSOLIERA. (FOTO VIA A. ZANFI)

FOTO 2
 L'ASPETTO ATTUALE DEL ME.163B DI MONACO: UNA SEMIALA (LA SINISTRA) È STATA RIMOSSA. ALCUNI PANNELLI DEL RIVESTIMENTO SONO STATI PURTROPPO TAGLIATI PER PERMETTERE LA VISIONE DI PARTICOLARI INTERNI E UN DISCO DI PLASTICA È STATO SOVRAPPONTO ALL'ELICETTA DEL GENERATORE DI CORRENTE. COME SI PUÒ VEDERE, L'INSEGNA DEL 7/JG 400 COMPARE SOLO SUL LATO SINISTRO DEL MUSO. (FOTO M. GUERRI)

SERVIZIO FOTOGRAFICO
 A CURA DI ALDO ZANFI.
 AUTORE ANCHE DEI DISegni.



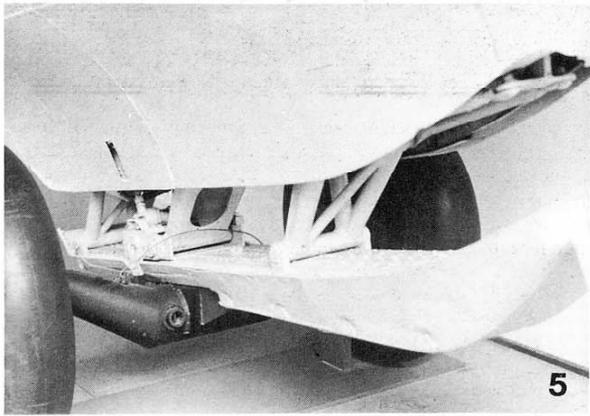


FOTO 3

UN PRIMO PIANO DELL'ABITACOLO. SONO ABBASTANZA EVIDENTI LE CERNIERE PER IL RIBALTAMENTO CAPOTTINA ED IL PARABREZZA INTERNO IN BLINDOVETRO. I CANNONI NON SONO GLI ORIGINALI MK-108 DA 30MM. CHE ERANO ARMI A CANNA CORTA, MA DEGLI MG-151/20 DA 20MM. (FOTO A. ZANFI-G. VARONE)

FOTO 4-5

ALCUNI PARTICOLARI DEL CARELLINO DI DECOLLO E DEL PATTINO DI ATTERRAGGIO DEL KOMET. IL CARELLINO È INTERAMENTE NERO, MENTRE L'INTERNO DEL VANO DEL PATTINO È DELLO STESSO COLORE DELLE SUPERFICI INFERIORI (FOTO A. ZANFI-G. VARONE)

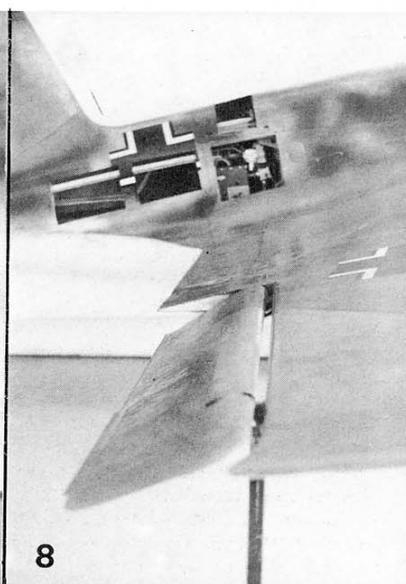
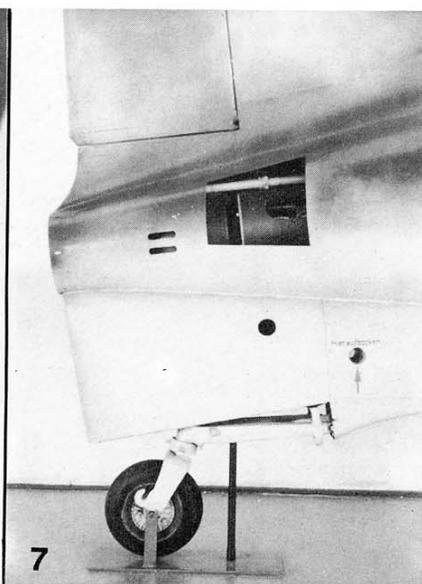
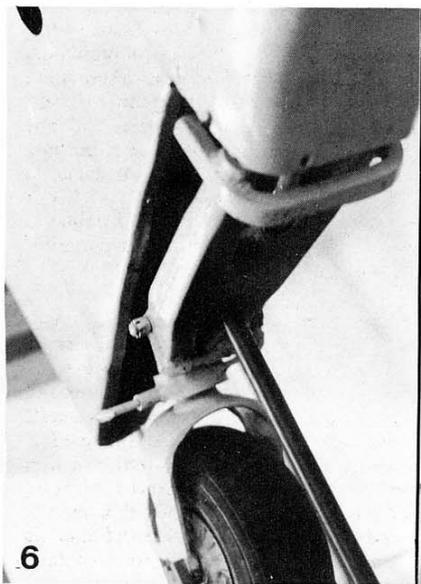


FOTO 6-7

IL RUOTINO DI CODA DEL Me.163B, IN QUESTO CASO PRIVO DI CARENATURA. LA FOTO 6 MOSTRA LA COMPLESSA STRUTTURA DELLA GAMBA, MENTRE NELLA FOTO 7 SI POSSONO NOTARE ALCUNI PARTICOLARI DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE DEL MOTORE RAZZO ED IL FORO PASSANTE PER IL SOLLEVAMENTO DELLA CODA. (FOTO A. ZANFI-G. VARONE)

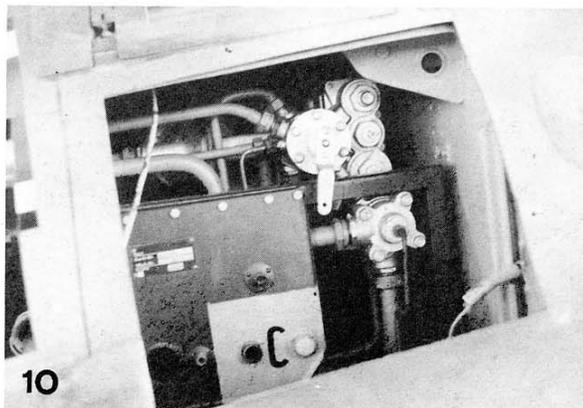
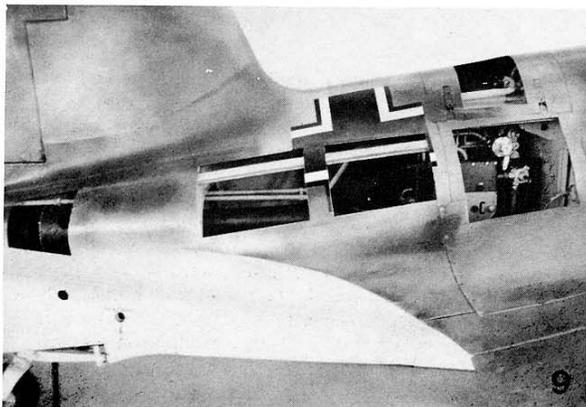
FOTO 8

QUESTA IMMAGINE PERMETTE DI VEDERE CHIARAMENTE LA FESSURA PRESENTE

ALLA CERNIERA TRA L'ALA E L'ALETTERONE. (FOTO A. ZANFI-G. VARONE)

FOTO 9-10

IN QUESTE IMMAGINI, GRAZIE AI TAGLI APPORTATI AL RIVESTIMENTO DELLA FUSOLIERA, SI POSSONO OSSERVARE DIVERSI DETTAGLI DEL RAZZO WALTER HWK 109-509A USATO COME PROPULSORE DAL KOMET. IN PARTICOLARE, NELLA FOTO 10 APPARE IL LATO DESTRO DEL GRUPPO DI REGOLAZIONE DEGLI INIETTORI DEI CARBURANTI. (FOTO 9 M. GUERRI; FOTO 10 A. ZANFI-G. VARONE)



JAK - 3

Nel 1939 faceva la sua comparsa lo Jak-1, capostipite della numerosa famiglia di caccia sovietici progettati da Alexander Jakovlev; da tale velivolo si svilupparono in parallelo due linee di progettazione, la prima, attraverso le versioni 7 e 9 sfociò al massimo stadio evolutivo nei Jak-9U e P, l'altra portò allo Jak-3, un caccia leggero derivato direttamente dal Jak-1M. Lo Jak-3 era realizzato con una struttura mista in metallo e legno ed era equipaggiato con un motore Klimov erogante una potenza massima di 1260 Hp. che permetteva di raggiungere, a 5000 metri, una velocità di 660 Km orari; l'armamento era costituito da un cannone ShVak da 20 mm sparante dal mozzo dell'elica e due mitragliatrici Beresin da 12,7 poste in fusoliera sopra al motore. La linea pulita conferiva al velivolo un aspetto piacevole unito ad una notevole snellezza ed in effetti le qualità dell'aereo non si limitavano alla sola apparenza; entrato in servizio verso la fine del 1943 lo Jak-3 si rivelò ottimo e le caratteristiche di volo erano tali da farlo paragonare allo Spitfire II e renderlo superiore fra i 2.600 e 3.600 metri ai suoi diretti avversari, il Me 109 ed il Fw 190. Fu il caccia preferito dai piloti del Gruppo francese «Normandie-Niemen» operante in Russia e ne equipaggiò il reparto fino al 1947. Un esemplare, donato dall'Unione Sovietica alla Francia, si trova attualmente presso l'aeroporto di Le Bourget, nella nuova sezione del Musée de l'Air, dedicata ai velivoli della 2° G.M.

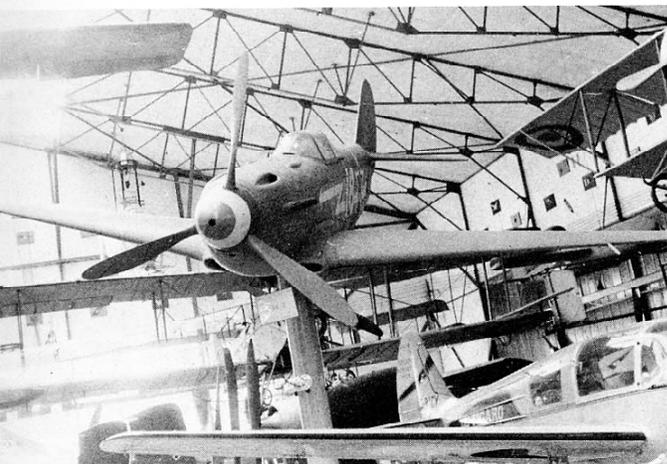
Il modello

Attualmente l'unico modello disponibile dello Jak-3 è quello prodotto in scala 1/72 dalla ditta francese Heller. I prodotti di tale ditta sono sicuramente fra i migliori per quanto riguarda la riproduzione del dettaglio, ma purtroppo non lo sono altrettanto nella precisione in genere; in questo caso, trattandosi di un velivolo sovietico su cui trovare documenti attendibili non è un'impresa delle più facili, eventuali pecche sarebbero comprensibili, ma non bisogna dimenticare che la ditta ha sede a Parigi dove è conservato un esemplare di tale aereo, di conseguenza riteniamo logico esigere una maggior precisione. In effetti ad un primo sommario esame il kit ci era parso soddisfacente, però un controllo più approfondito ci aveva fatto sorgere alcuni dubbi, da qui la ricerca di materiale attendibile che con un po' di fortuna si riuscì a scovare su riviste polacche, cecoslovacche e sovietiche, da cui è stato tratto il tritico che pubblichiamo. Veniamo ora alle varie operazioni necessarie per una buona riproduzione dello Jak-3 anche se non perfettissima.

Fusoliera:

nel modello la fusoliera ha un andamento un po' troppo tondeggiante mentre invece le fiancate dovrebbero essere più diritte,

ECCO L'ESEMPLARE DEL "NORMANDIE NIEMEN" ORA CONSERVATO AL MUSEO DI LE BOURGET. SI NOTINO LE TIPICHE BUGNETTE SOPRA IL MOTORE ED INOLTRE I LATI DELLA FUSOLIERA, MOLTO POCO CURVATI. (FOTO MONCALVO)



come mostrano le sezioni; tale correzione è più semplice di come possa apparire a prima vista, basta limare le fiancate nello spazio compreso fra l'attacco anteriore dell'ala ed i timoni di coda, senza eccedere troppo essendo lo spessore piuttosto scarso; la plastica che è di ottima qualità, dopo essere debitamente assottigliata, si può piegare, con le dovute cautele, verso l'interno senza incorrere in fratture. Anche la parte superiore della copertura motore, subito sopra gli scarichi, dovrebbe essere più spigolosa, in questo caso per dare l'esatto andamento della linea è sufficiente piegare la plastica con l'aiuto di un paio di pinze; abbassare pure leggermente, quanto consente lo spessore della plastica, il dorso della fusoliera subito dietro l'abitacolo. Dopo tali operazioni si può procedere all'incisione, con una punta metallica, delle pannellature asportate e le due semifusoliere sono pronte per l'incollaggio.

Coda:

il profilo laterale dell'impennaggio verticale, nel tritico è esatto nelle linee, ma eccede in altezza di circa un mm, mentre nel modello è scarso di altrettanto, bisognerà quindi correggere l'estremità della deriva, aggiungendo un po' di stucco, ed il profilo del timone che va reso più curvilineo limando leggermente l'estremità inferiore. I timoni di profondità richiedono essere ridotti e corretti nel loro bordo d'uscita che va comunque assottigliato essendo decisamente spesso; per quest'ultima operazione, se si usa una limetta a coda di topo, si può anche rifare più esattamente la centinatura che nel kit è erroneamente troppo fitta.

Ricordarsi di incidere nuovamente i trim ed adattare meglio la sede dello stabilizzatore destro che altrimenti, visto posteriormente, risulterà più basso di quello sinistro.

Ali:

il loro profilo generale è buono ad eccezione del bordo d'attacco anteriore, a fianco delle prese d'aria del radiatore olio, che visto in pianta, dovrebbe avere un angolo maggiormente accentuato verso l'avanti, a ciò si può rimediare con l'aggiunta di un po' di stucco ed allargando verso l'esterno le due prese d'aria; dentro di queste ricordarsi di inserire due segmenti di plasticard simulanti le paratie divisorie. Gli alettoni sono abbastanza corretti nelle loro dimensioni, ma andrebbero spostati verso l'esterno di circa tre mm (tale inesattezza ci è incomprensibile poiché l'abbiamo potuta confermare proprio da una foto dell'esemplare di Parigi), in effetti si tratta di un errore che, sebbene di notevole entità, è scarsamente rilevabile ad occhio, quindi ne consigliamo la correzione solo ai più abili e volenterosi; anche il tubo di pitot va spostato più esternamente verso l'estremità alare come riscontrabile sul disegno.

Complesso motore:

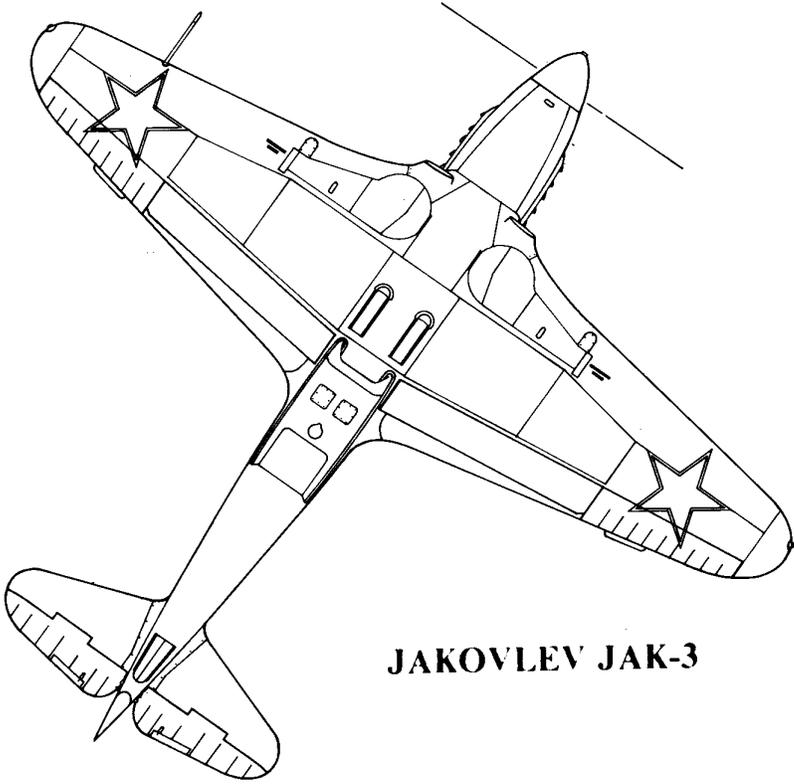
l'elica è esatta nella forma e nelle dimensioni, non altrettanto l'ogiva che è decisamente errata e di non facile correzione, lo scrivente ha preferito usare quella di uno Jak-9D dell'Airfix opportunamente adattata. Gli incavi delle mitragliatrici vanno allungati posteriormente di un mm e forati, i più abili potranno pure incidervi una sottile linea di contorno riprodotte la caratteristica pannellatura.

Radiatore:

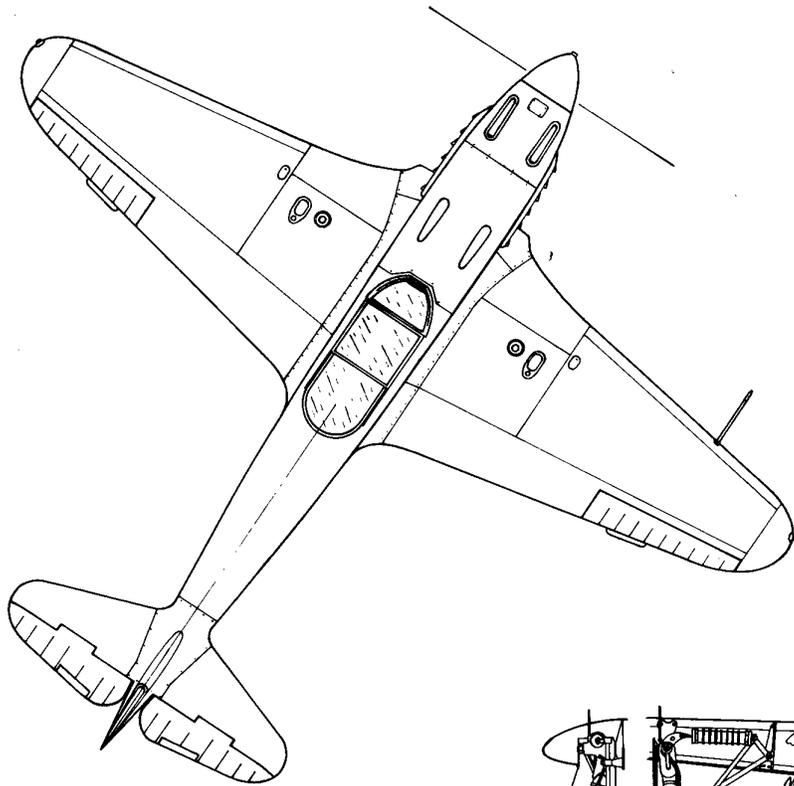
nel modello è troppo lungo, inoltre l'aletta posteriore è mal riprodotta o meglio, non riprodotta, dando l'impressione di un pezzo mancante. Consigliamo accorciare il pezzo di un mm abbondante nella parte posteriore, poi ridurre e sagomare la parte anteriore, dando un angolo maggiore al profilo della presa d'aria come illustrato nel tritico; con un pezzo di plasticard si potrà costruire l'aletta di regolazione del flusso d'uscita, in posizione aperta o chiusa secondo le preferenze, nel primo caso bisognerà ovviamente asportare la parte che la simula nel kit. I due scarichi raffreddamento radiatore olio (pezzi n. 24) possono andar bene come sono nel caso si vogliano raffigurare con le alette chiuse, volendole invece aperte bisognerà autocostruirle con plasticard.

Carrello:

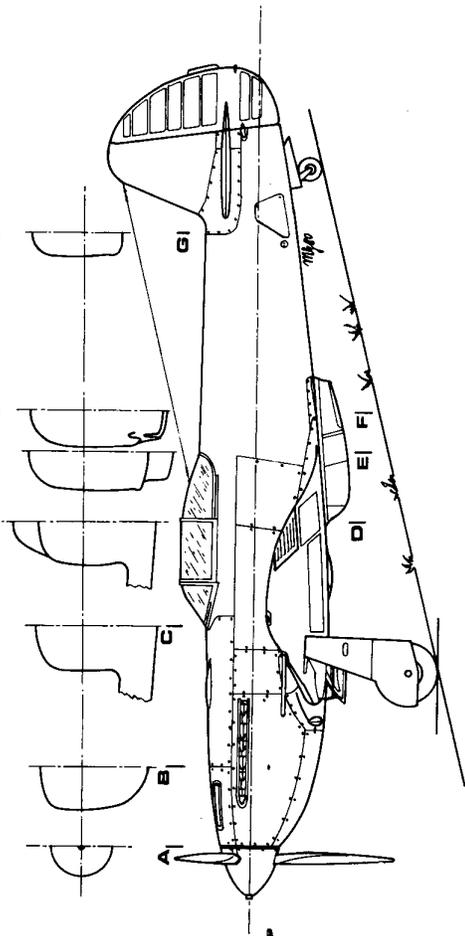
nel kit la careggiata del carrello è un po' scarsa ed il lavoro che occorrerebbe fare per questa correzione non vale certamente la



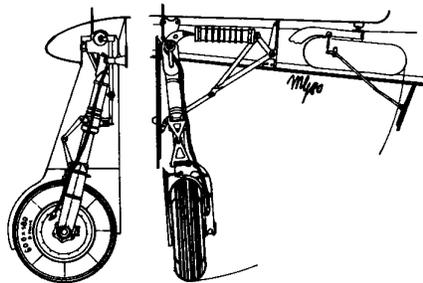
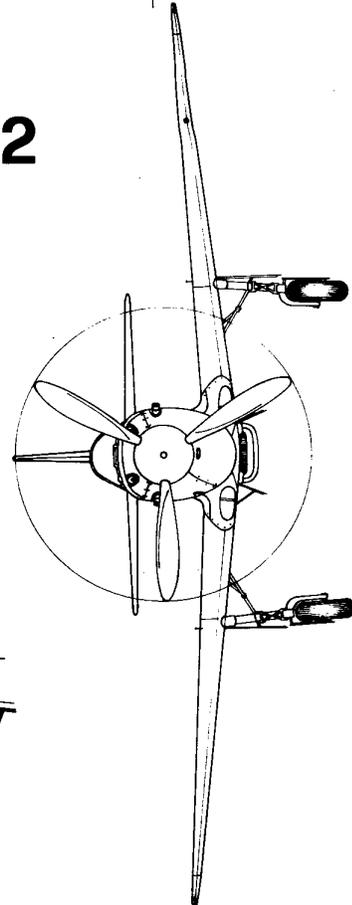
JAKOVLEV JAK-3

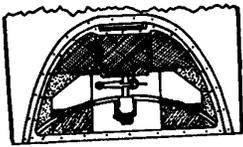
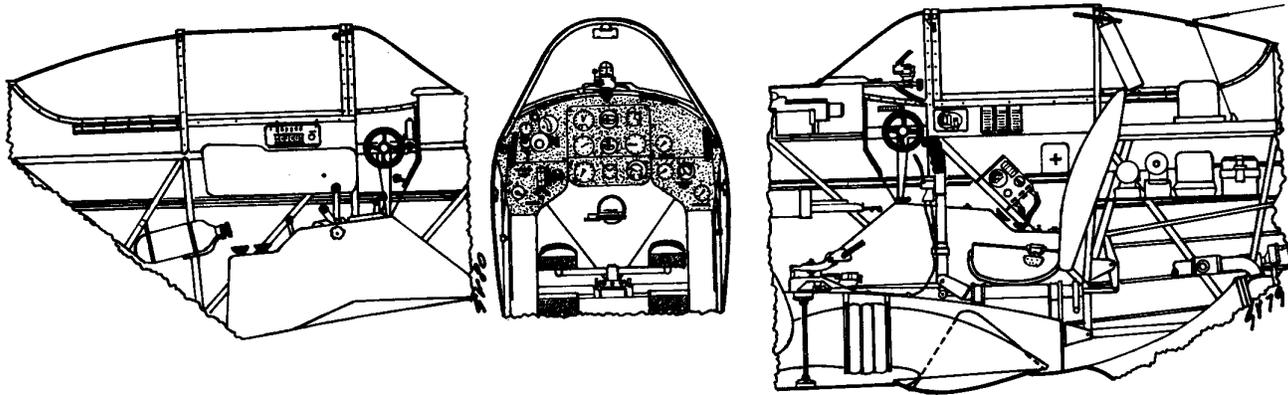


AA BB CC DD EE FF GG



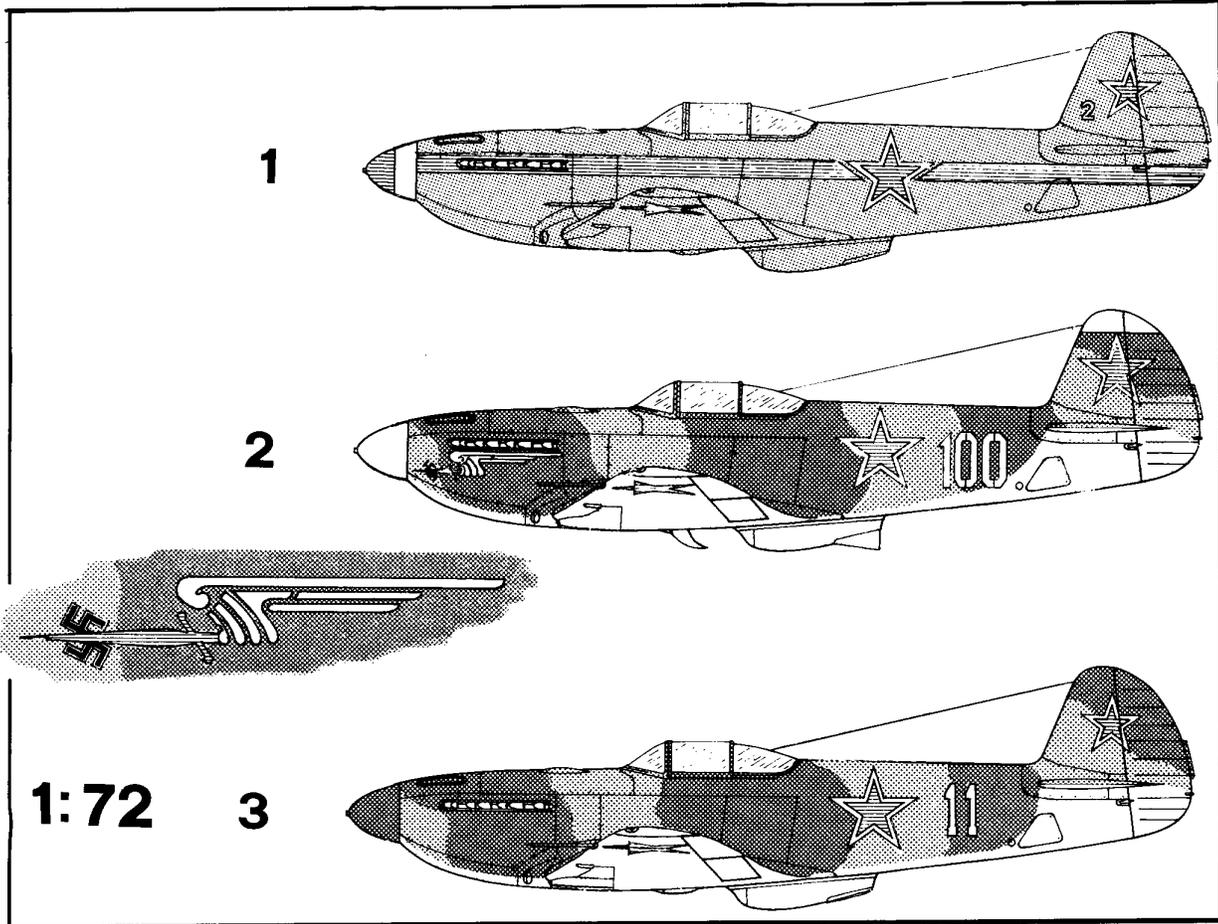
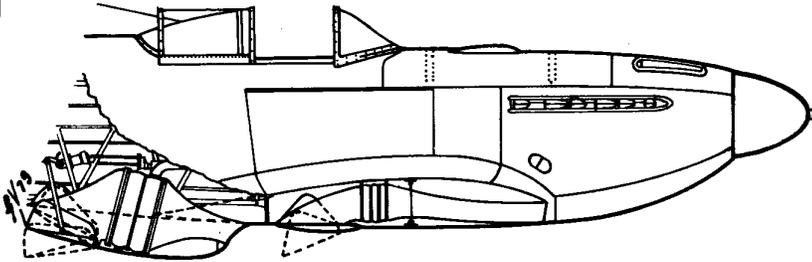
1:72





non in scala

1:48



1

2

1:72

3

SI NOTA IN QUESTA INQUADRATURA DI PROFILO COME SIANO BEN PROMINENTI LE PRESE D'ARIA DEL RADIATORE DELL'OLIO. (FOTO MONCALVO)



candela, per cui consigliamo di procedere nel seguente modo: spostare verso le estremità alari gli incastrici delle gambe del carrello in modo che queste, a carrello estratto, poggino contro il bordo dell'apertura, con questo semplice accorgimento si guadagnano circa 2,5 m nella larghezza della careggiata; occorre quindi sostituire le ruote con altre di diametro maggiore, prelevandole da eventuali modelli in disarmo, infatti le ruote dello Yak-3 misuravano nella realtà mm 600 di diametro e 180 di spessore corrispondenti in scala 1/72 a mm 8,3 x 2,5. Inoltre, ricostruire con plasticard le coperture laterali del carrello secondo il disegno, aggiungere il meccanismo di chiusura sportelli copriruote, facilmente realizzabile con fili di plastica stirata, e due piccoli segmenti, simili ad un chiodo piantato a metà, nella parte superiore delle ali in corrispondenza delle gambe del carrello (vedi disegno), cioè i segnalatori meccanici indicanti il carrello esteso. Se giunti a questo punto non vi sarete lasciati vincere dalla cattiva tentazione di buttare tutto nella pattumiera, potrete passare alla fase successiva, la verniciatura, e non rimpiangerete certamente il lavoro fatto.

Profili di colorazione

- 1) In questa colorazione insolita venne esposto al Tusino lo Yak-3 che appare nel profilo; il velivolo è in livrea argentea con ogiva rossa e bianca, la banda in fusoliera ed il numero 2 in coda sono rossi, i contrassegni di nazionalità sono costituiti da stelle rosse con bordo bianco e filettatura esterna in rosso.
- 2) Yak-3 delle Forze Aeree Sovietiche appartenente ad unità non identificata; lo schema mimetico è quello classico a bande verde oliva e marrone terra, le stelle in fusoliera sono col bordo bianco e filettatura rossa, sotto le ali sono nel solo colore rosso; l'ogiva, l'estremità del timone ed il numero individuale sono in bianco, lo stemma di squadriglia è costituito da un'ala bianca impugnante un pugnale rosso che spezza una svastica nera con bordo bianco.
- 3) Yak-3 della F.A.S., unità non identificabile; colorazione mimetica classica, stelle con bordo bianco e filettatura rossa, sotto le ali solo in rosso senza bordi, il numero 11 in fusoliera è bianco con bordo rosso.
- 4) Yak-3 delle F.A.S., 1943/44, unità sconosciuta; lo schema mimetico di questo velivolo, in verde e nero, sebbene simile a quello usato dai finlandesi venne impiegato solo su alcuni esemplari causa la temporanea mancanza delle normali vernici mimetiche, si trattava infatti di pittura usata di norma su trattori agricoli, di conseguenza il verde era abbastanza vivace ed entrambi i colori erano semilucidi, le superfici inferiori erano nel solito grigio azzurro chiaro, le stelle in fusoliera erano col bordo giallo, l'ogiva in rosso ed il numero 3 sulla deriva in giallo caldo.
- 5) Yak-3 delle F.A.S. appartenente al Generale Georgij Nefjodovič Sacharov, 1944. Colorazione mimetica classica, stelle con bordo bianco e filettatura rossa, numero 1 in fusoliera bianco, «saetta» bianca con bordo rosso; il distintivo personale raffigurante un generale sovietico a cavallo nell'atto di combattere con un gigantesco serpente, è dipinto nei seguenti colori: cavallo bianco con criniera nera, sella rossa con bordo e finimenti neri, la divisa del generale è in verde oliva con spilline rosse, il serpente è in verde e nero con bocca fiammeggiante ovviamente rossa; il tutto è raffi-

gurato su un fondo azzurro a forma di scudo, ma senza alcuna bordatura. Detto emblema, secondo le fonti, appariva identico su entrambi i lati, quindi a sinistra il cavallo è rivolto verso l'avanti mentre nel lato destro guarda verso la coda del velivolo. Il distintivo posto sulle coperture laterali del motore, raffigura una stella rossa su falce e martello in nero, sormontata da una bandiera rossa con scritte in oro disposte su tre righe, il tutto racchiuso da una corona dorata.

- 6) Yak-3 delle F.A.S., Cecoslovacchia 1945; mimetica standard, contrassegni in fusoliera con bordo bianco e filettatura esterna in rosso, sotto le ali solo in rosso senza bordature, numero in fusoliera e banda sul timone, bianchi.
- 7) Yak-3 delle Forze Aeree Jugoslave; superfici superiori in marrone verdastro, inferiori in grigio azzurro chiaro, ogiva nera, numero in fusoliera bianco, matricola in coda (2252) nera, i contrassegni di nazionalità, posti in quattro posizioni, cioè fusoliera e superfici alari inferiori, sono costituiti da una stella rossa in campo bianco su cerchio blu; sul tricolore in coda, blu, bianco e rosso, vi è una stella rossa con bordo giallo (decalcs Esci n. 100).
- 8) Yak-3 appartenente al gruppo francese «Normandie Niemen», pilota Roger Sauvage; la colorazione delle superfici superiori è in grigio azzurro medio, (indicativamente consigliamo il Mo-lak LN-1), quelle inferiori in grigio azzurro chiaro, l'ogiva è tricolore, cioè partendo dall'estremità anteriore: azzurro, bianco e rosso come pure il tricolore sul timone, in coda vi è un disco azzurro con croce di Lorena in bianco, la saetta ed il numero 5 in fusoliera sono bianchi, le stencil segnanti gli abbattimenti (Sauvage totalizzò 16 vittorie) poste subito dietro l'abitacolo, sono costituite da piccole croci bianche con bordo nero, le stelle in fusoliera hanno il bordo bianco con filettatura esterna in rosso, sotto le ali non hanno bordatura alcuna.

Note:

tutti i velivoli raffigurati nei profili, secondo l'uso sovietico non recavano contrassegni di nazionalità nelle superfici alari superiori; le pale dell'elica erano generalmente in nero opaco, ma esistevano esemplari con la parte anteriore in metallo naturale; le stelle di nazionalità che generalmente sulle decalcs hanno il solo bordo bianco, avevano nella maggior parte dei casi anche una sottile bordatura esterna in rosso; il colore degli interni era in grigio medio (indicativamente consigliamo il Mo-lak LR-4).

Riferimenti colori (Mo-lak):

Verde Oliva LR-1

Verde Foresta LL-05

Marrone Terra 11-M

Marrone Verdastro (2 parti 11-M più una di LR-1)

Grigio Azzurro Chiaro (3 parti LG-3 più una di LG-5)

Rosso (Bright Red 4 opacizzato)

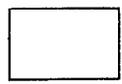
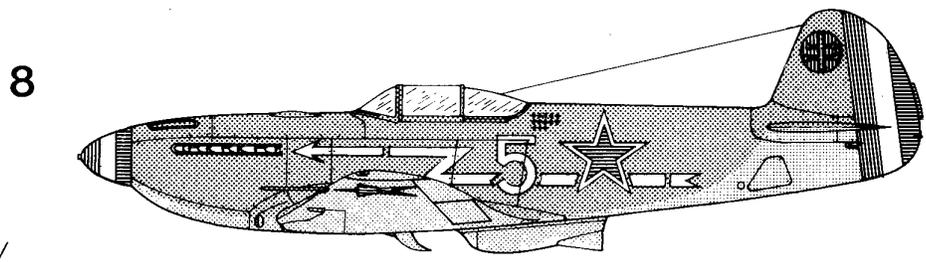
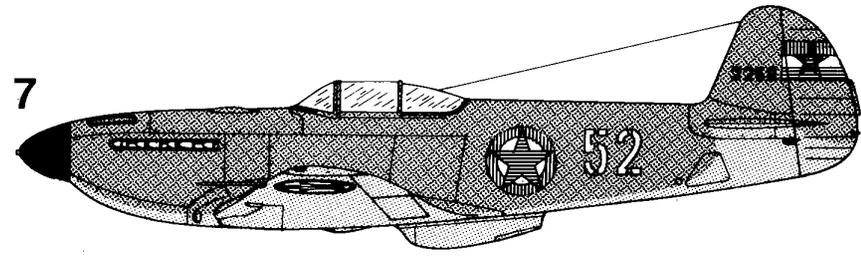
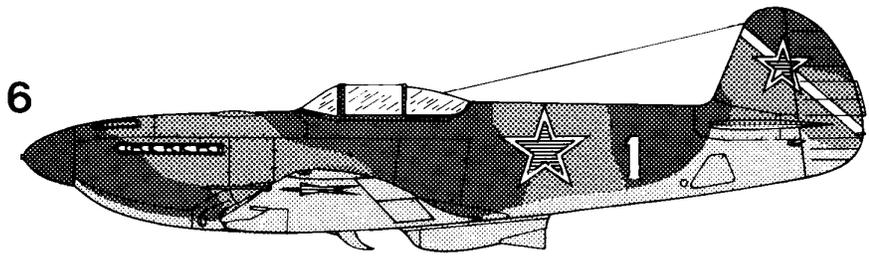
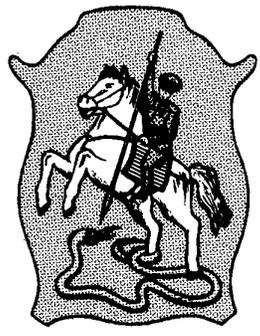
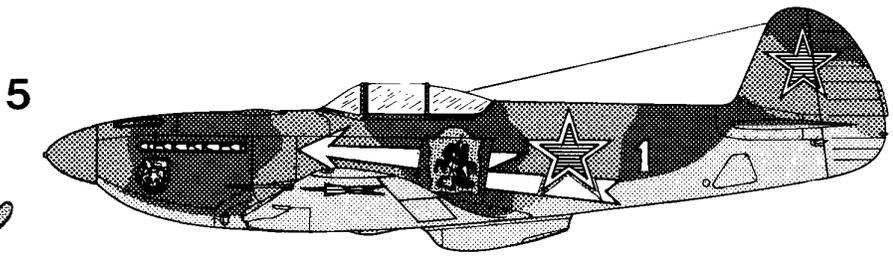
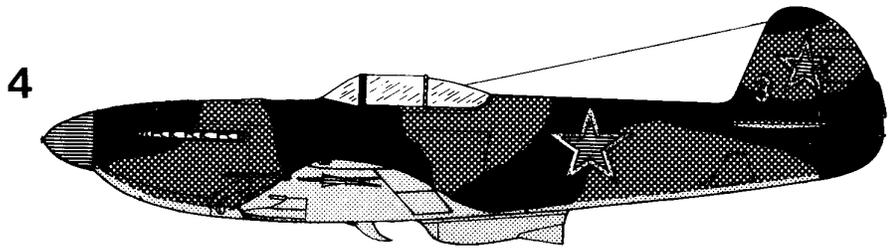
Giallo LC-6

Giallo Caldo LMU-2 più un tocco di rosso

Grigio Azzurro Medio LN-1

Disegni di P. Moncalvo.

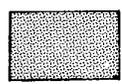
PIERLUIGI MONCALVO
IPMS - TORINO



BIANCO/
WHITE



NERO/
BLACK



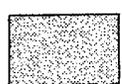
ALLUMINIO/
ALLUMINIUM



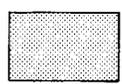
AZZURRO/
BLUE



ROSSO/
RED



GIALLO/
YELLOW



GRIGIO AZZURRO
CHIARO/
LIGHT BLUE GRAY



MARRONE TERRA/
EARTH



MARRONE VERDASTRO/
GREENISH BROWN



VERDE OLIVA/
OLIVE DRAB



VERDE FORESTA/
FOREST GREEN



GRIGIO AZZURRO MEDIO/
MEDIUM BLUE GRAY

MUSTANGall'italiana



All'estero e, purtroppo, spesso anche in Italia, è quasi sconosciuto il fatto che per lunghi anni il Mustang prestò un onorato servizio in alcuni reparti dell'Aeronautica Militare Italiana. Presentiamo perciò in queste pagine diversi profili e foto di F-51 con i colori dell'A.M.I.

IL MODELLO

Per quanto concerne il modello il migliore disponibile in scala 1/72 è senz'altro quello Hasegawa: però per farne veramente una riproduzione perfetta occorrerà aggiungere qualche particolare. Cominciando dalla parte anteriore, bisogna assottigliare e dare maggiore «avvitatura» alle pale dell'elica. Cartavetrate poi, in basso sui lati del cofano motore, il pannello con i fori: a verniciatura ultimata poter riprodurli semplicemente applicando un rettangolino di retino autoadesivo a puntini. Eliminate gli scarichi del motore sostituendoli con quelli del P-51 Airfix, assottigliandone la base.

Per arricchire gli interni si possono compiere diverse operazioni: inserire il seggiolino del P-51 Airfix e, sempre da questo modello, asportare i pannelli laterali molto dettagliati e quindi, una volta assottigliati, inserirli nella cabina originale Hasegawa; lo stesso discorso vale per il pannello degli strumenti.

Sarà poi bene abbassare di 2 mm il piano su cui poggia la radio, riferendosi per il resto al disegno qui pubblicato. Ricordiamo che l'impianto radio era composto di due sezioni: una superiore (asportabile) ed una inferiore (fissa). Quando la sezione superiore era rimossa, era presente, tra seggiolino ed impianto radio, un «ponte» traforato, direttamente collegato alla struttura della capottina; il «ponte» era arcuato in modo tale da passare sopra la parte inferiore della radio durante lo scorrimento del tettuccio. Al centro del cielo del tettuccio bisogna praticare un foro per permettere il passaggio del filo dell'antenna. Volendo far scorrere la capottina si possono incollare due lamelle di plasticard alla base degli angoli della struttura.

La zigrinatura che dovrebbe riprodurre la tela che ricopriva il timone verticale va quasi del tutto eliminata in quanto in realtà il

ECCO, PER LA GIOIA DEGLI AMANTI DEL SUPER DETTAGLIO, UN F-51 DEL 4° STORMO (10° GRUPPO) CON TUTTE LE COFANATURE DEL MOTORE ASPORTATE. DEI TAGLI DEgni DI NOTA SONO IL FANALE DI ATTERREGGIO SINISTRO, AL BORDO DEL VANO DEL CARRELLO E L'INIZIO, SUL BORDO D'ATTACCO, DELLE STRISCIE DI RIFERIMENTO PER L'ATTACCO AL SUOLO. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)

tessuto era molto teso e la trama era molto fitta: daretè magari a questa zona una tonalità di argento più scura. I piani mobili orizzontali erano invece interamente in metallo e andranno quindi stuccati e lisciati. Altro accorgimento da avere è quello di aprire lo scarico del radiatore sotto il ventre dell'aereo. Sullo spigolo superiore-posteriore dei portelli principali del carrello va aggiunta la piccola asta del martinetto attuatore. Infine aggiungere il faro di atterraggio nel vano carrello di sinistra.

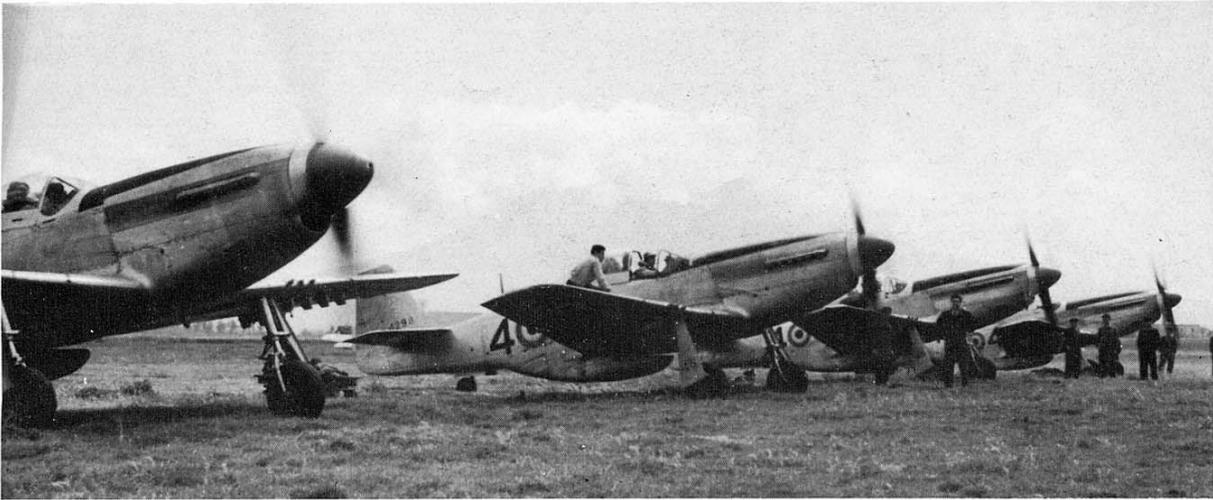
LA COLORAZIONE

I nostri F-51 erano, salvo rare eccezioni, tutti in metallo naturale: è quindi importante considerare lo stato di usura delle superfici nel riprodurre l'alluminio. Ad esempio, i due lunghi pannelli intorno agli scarichi vanno lucidi perché erano continuamente puliti e lucidati: suggerisco perciò di usare in questo caso delle striscioline di foglio di alluminio.

I pozzetti dei carrelli erano dipinti in alluminio: solo la faccia interna dei portelli principali era verde anodizzato. Il pannello anti-riflesso era normalmente nero, in alcuni casi verde scuro. In nero vanno anche le pale dell'elica con, naturalmente, le estremità in giallo. Gli interni hanno pavimento, seggiolino, piano di appoggio della radio ed alcune pannellature in grigio. Il pannello strumenti e la strumentazione laterale sono in nero opaco. La tela, molto tesa, che sormontava e proteggeva il pannello strumenti era dipinta in grigio molto scuro.

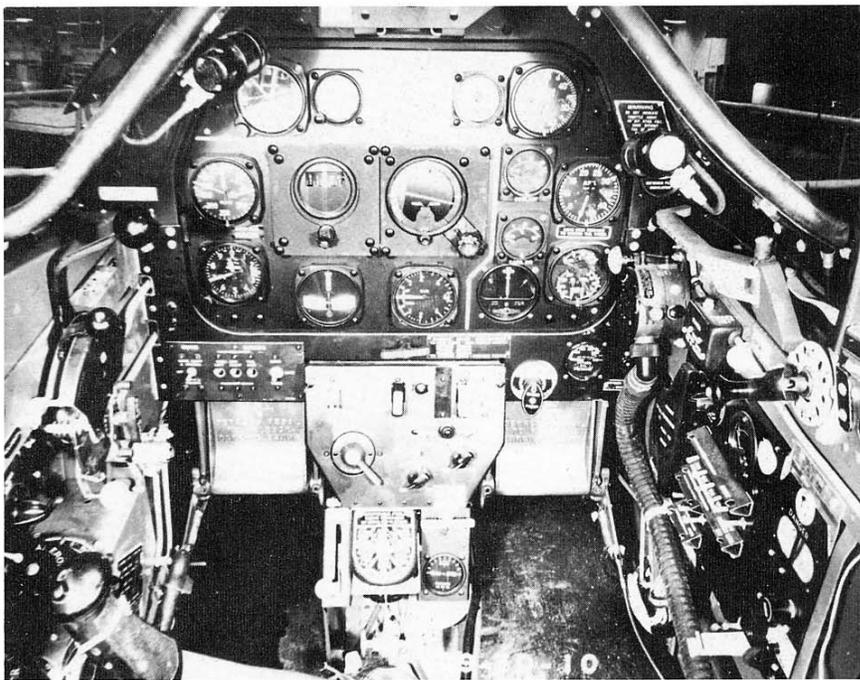
La parte inferiore dell'impianto radio era in nero, quella superiore in bianco sporco oppure grigio. La struttura interna del tettuccio, il «ponte» ed il supporto della parte superiore dell'impianto radio erano verde anodizzato.

DANILO RENZULLI
IPMS - ROMA



C'È IL VESUVIO SULLO SFONDO E PERCIÒ NON PUÒ TRATTARSI ALTRO CHE DELL'AEROPORTO DI CAPODICHINO (PROBABILMENTE NEL 1951) DOVE ALCUNI MUSTANG DEL 10° GRUPPO, 4° STORMO, SI STANNO PREPARANDO PER IL DECOLLO. DA NOTARE CHE IN QUESTO GRUPPO I NUMERI INDIVIDUALI SUI PORTELLI DEI CARRELLI (SI GUARDI L'ESEMPLARE N45 MM4298) ERANO DIPINTI CON MASCHERINE TIPO STENCILS. (FOTO AMI VIA N. ARENA)

ANCHE SE GIÀ AMPIAMENTE SFRUTTATA IN TANTE ALTRE PUBBLICAZIONI, PUBBLICHIAMO ANCHE QUI LA FOTO UFFICIALE DELLA DITTA DELL'ABITACOLO DI UN TYPICO P-51D; PENSIAMO INFATTI CHE POSSA ESSERE SPECIALMENTE UTILE AI SOCI PIÙ GIOVANI. NATURALMENTE IL CRUSCOTTO È NERO, CON TUBI ED ALTRI DETTAGLI ALLUMINIO E COL COLORE DI FONDO DELLE STRUTTURE IN GRIGIO MEDIO. (FOTO NORTH AMERICAN)

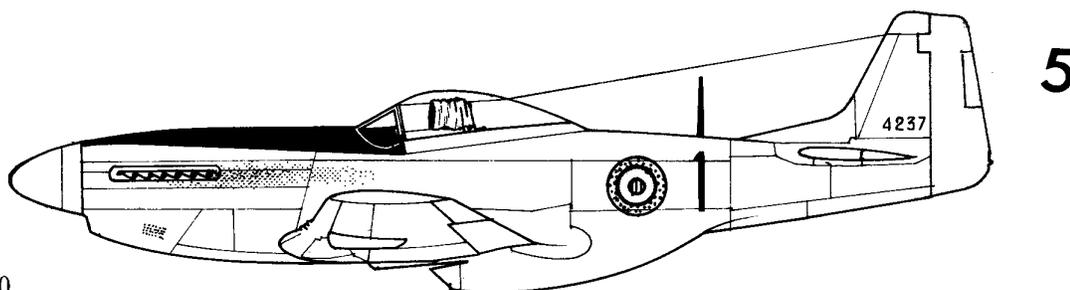
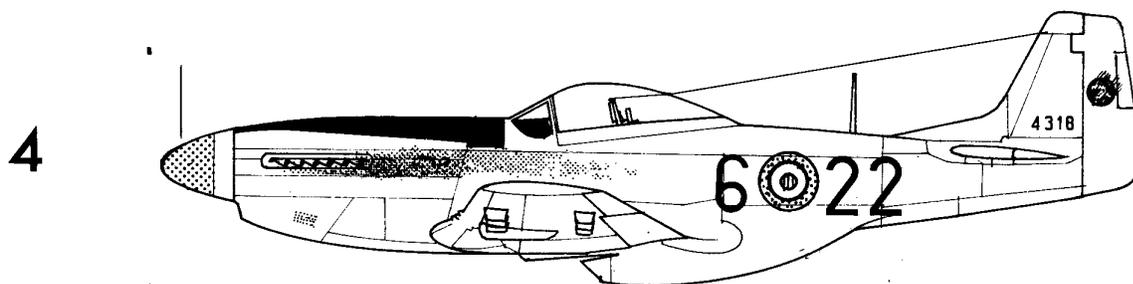
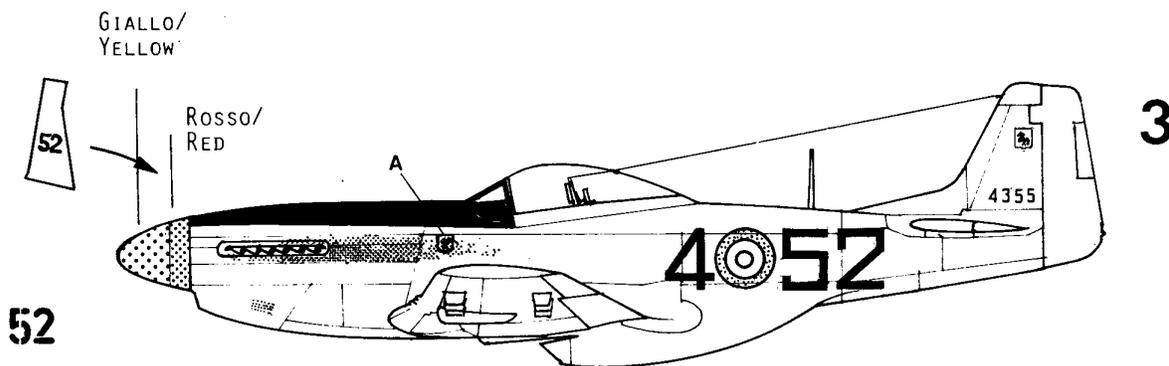
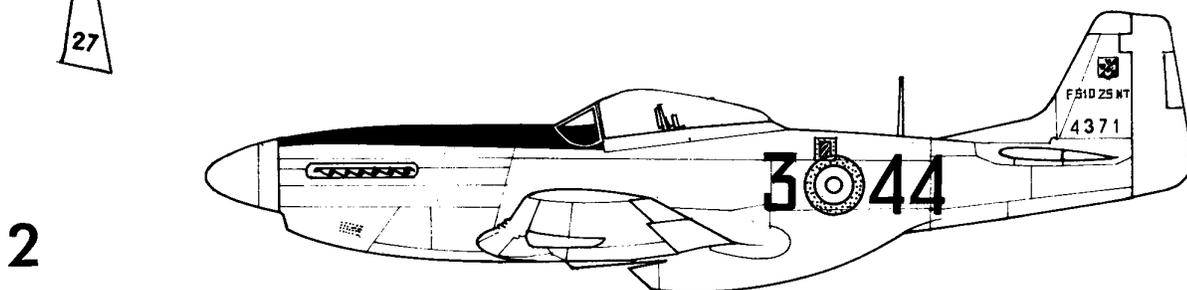
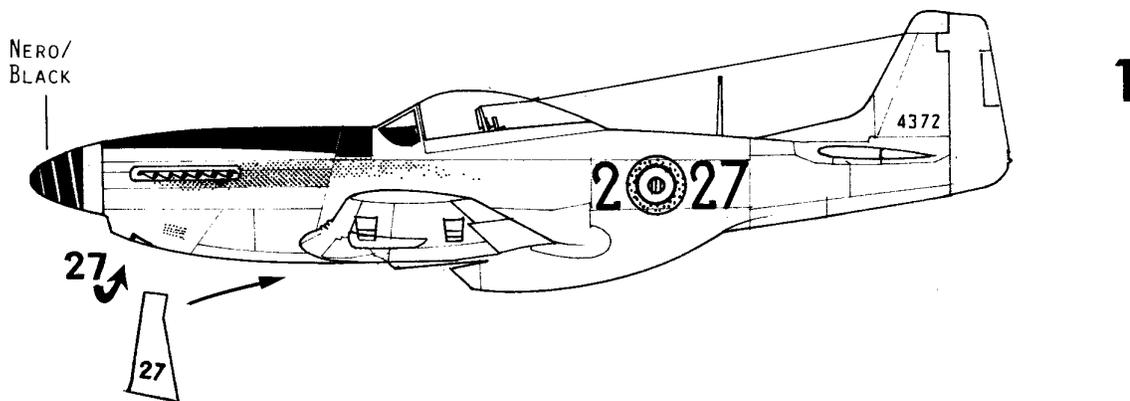


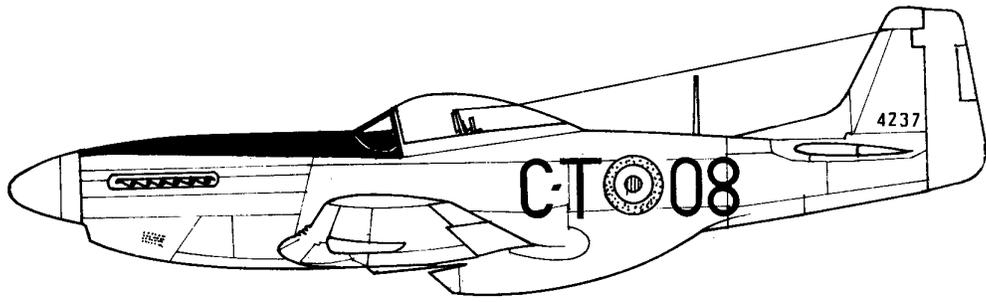
CON UNA BELLA SPIRALE BIANCA SULL'OGIVA NERA CHE NON HA NIENTE DA INVIDIARE A CONTRASSEGNI SIMILARI DELLA LUFTWAFFE, ECCO QUI UNA BELLA FOTO DI FAMIGLIA. PROTAGONISTA UN F-51D DELL'8° STORMO ATTORNIATO DAGLI SPECIALISTI E DAL PILOTA: QUALCUNO È IN GRADO DI DIRCI SE LA FOTO È STATA FATTA QUANDO IL REPARTO, ORMAI DEL 2° STORMO, ERA GIÀ AD ORIO AL SERIO O SE INVECE RISALE AL PRECEDENTE PERIODO VICENTINO? (FOTO N. ARENA)



MUSTANG... ...all'italiana

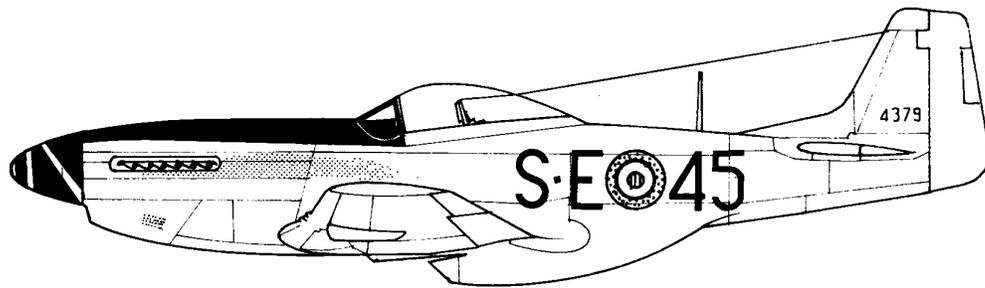
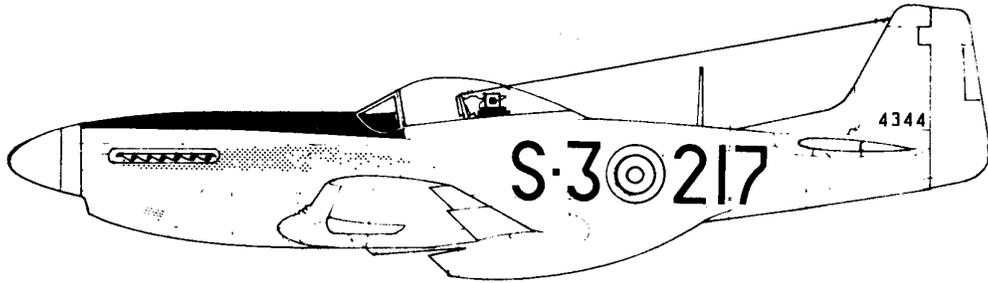
DI SEGNI
1/72
SCALE
DRAWINGS





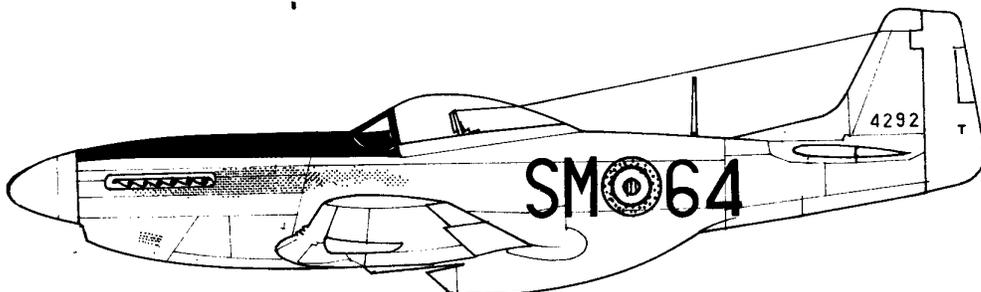
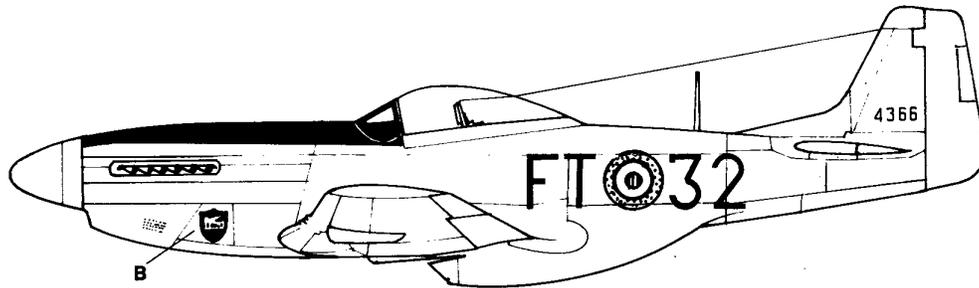
6

7



8

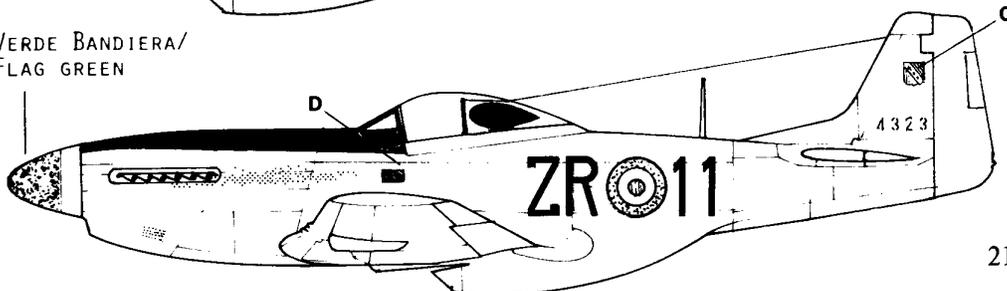
9



10

VERDE BANDIERA/
FLAG GREEN

11



21



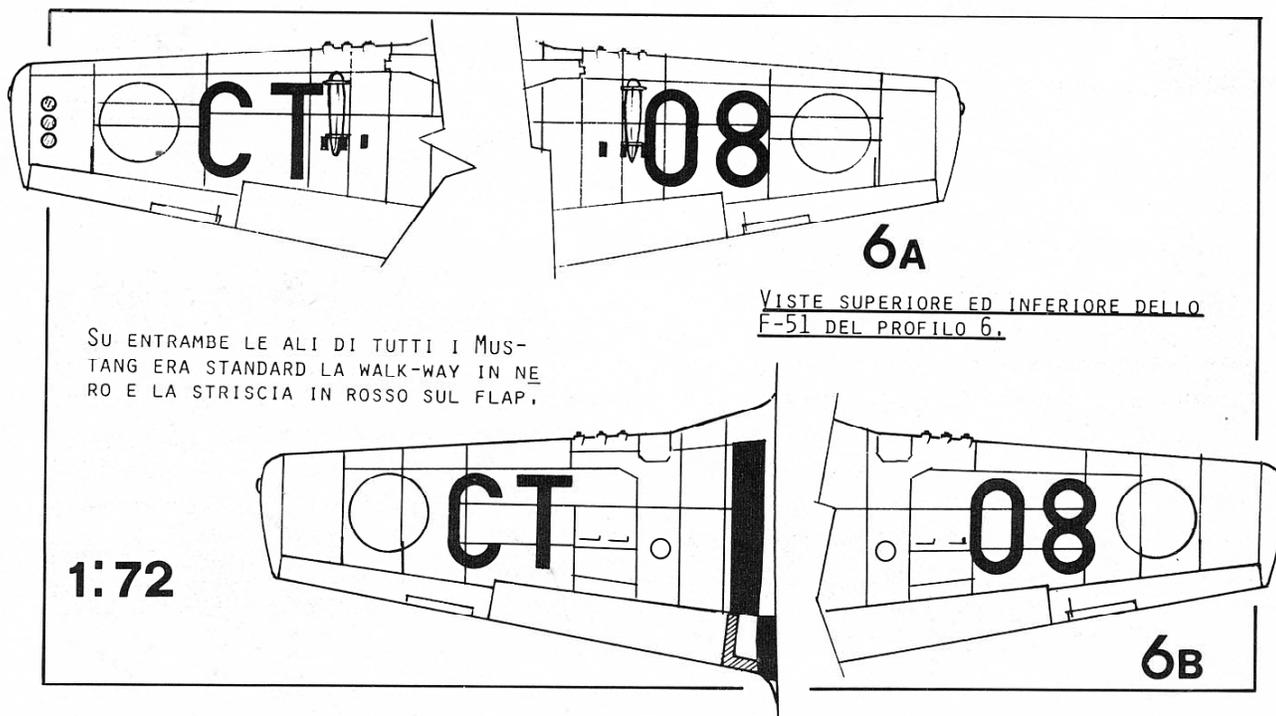
F-51D DEL 2° STORMO, 13° GRUPPO, MM4311, CODICE 2-4, OGIVA AZZURRA CON PUNTA BIANCA. LA FOTO PERMETTE DI APPREZZARE ALCUNI PARTICOLARI TRA CUI: GLI ATTACCHI PER I RAZZI, IL SERBATOIO SUPPLEMENTARE E LO IMPIANTO RT. (FOTO AMI)

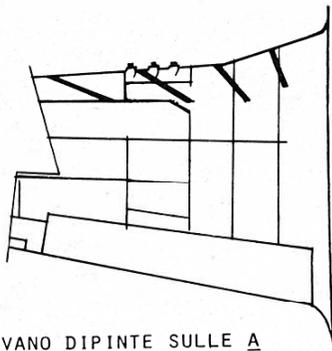
I PROFILI

- 1)- 2° Stormo, 8° Gruppo; Orio al Serio, 1953. Il numero individuale è riportato anche sotto al muso nel senso di marcia.
- 2)- 3° Stormo, 132° Gruppo; Bari-Palese, 1951. Si tratta di un esemplare costruito a Dallas come si può notare dalla capottina di diverso profilo e da una scritta stampigliata sulla deriva (F51D 25 NT)
- 3)- 4° Stormo, 10° Gruppo; Napoli-Capodichino, 1950. Notare lo strano distintivo che appare in fusoliera e della quale provenienza e significato ci rimangono sconosciuti (era presente anche su altri esemplari. Ad esempio era sul lato destro del velivolo n°53). Il "Cavallino Rampante", iscritto nello

scudo è su fondo metallo naturale. Ricordiamo che il 4° fu il primo reparto a ricevere il caccia americano nel 1948.

- 4)- 6° Stormo, 155° Gruppo; Treviso, 1953. Velivolo con codici e cifre al completo.
- 5)- Squadriglia Caccia, Aviazione della Somalia, 1954. Sino alla fine del nostro mandato nella ex-colonia, l'Acronautica mantenne un'aliquota di velivoli. Nella foto, da cui è tratto il profilo, ai comandi del velivolo è il M. llo Arnaldo Mauri. Notare la tendina utilizzata per il volo strumentale. Il velivolo è dipinto in color alluminio mentre l'antenna è in nero.
- 6)- Centro Addestramento al Tiro; Brindisi, 1955. Lo





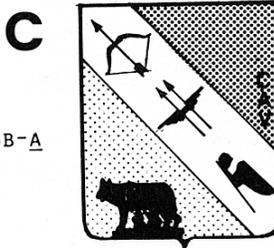
ALCUNI F-51 AVEVANO DIPINTE SULLE ALI DELLE STRISCIE NERE, UTILIZZATE PER L'ATTACCO AL SUOLO CON I RAZZI. SI TROVANO QUESTE STRISCIE ANCHE NEI MUSTANG DEI PROFILI: 1;3;4.



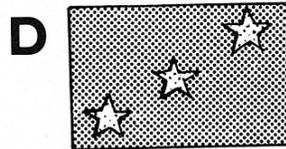
FIGURA E CONTERNO IN NERO SU FONDO METALLO NATURALE/BLACK EDGE AND FIGURE ON NATURAL METAL BACKGROUND.



LEONE ALATO BIANCO SU FONDO BLU/WHITE WINGED LION ON BLUE BACKGROUND.

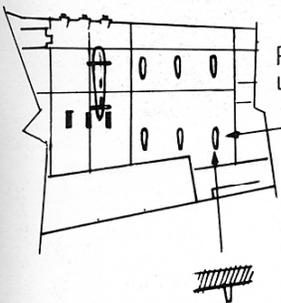


TRIANGOLO IN ALTO BLU, BANDA BIANCA E TRIANGOLO IN BASSO AZZURRO; SCRITTA IN GIALLO ED EMBLEMA E BORDO IN MARRONE/UPPER TRIANGLE: BLUE; WHITE STRIPE; LOWER TRIANGLE: LIGHT BLUE; YELLOW INSCRIPTION, BROWN FIGURE AND OUTLINE.

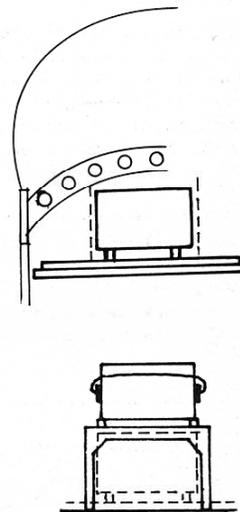
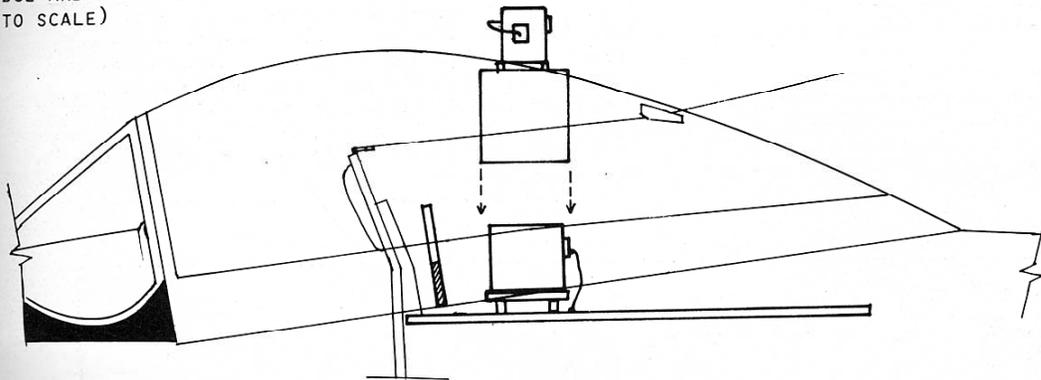


STELLE ROSSE SU FONDO BLU/RED STARS ON BLUE BACKGROUND.

POSIZIONAMENTO DEGLI ATTACCHI SUBALARI PER I RAZZI.



VISTA FRONTALE E LATERALE DEL "PONTE" E DEGLI IMPIANTI RT/FRONT AND SIDE VIEWS OF THE "BRIDGE" AND RADIO EQUIPMENT. (NON IN SCALA/NOT TO SCALE)



BEL DETTAGLIO DEL POSTO DI PILOTAGGIO DI UN MUSTANG DEL 4° STORMO (M 4300) A CAPODICHINO NEL 1951: IN EVIDENZA IL "PONTE" E LA GUIDA, FINEMENTE TRAFORATA, DI SCORRIMENTO DELLA CAPOTTINA. (FOTO AMI)





SCHIERAMENTO DI F-51 DEL 6° STORMO, 155° GRUPPO, A TREVISO, NELLA PRIMA VERA DEL 1951. SOLO DOPO POCHE MESI CHE IL GRUPPO SI ERA STACCATO DAL 51° STORMO, DI CUI ALMENO 4 ESEMPLARI (M.M. 4312; 4316; 4317; 4323) CONSERVANO ANCORA IL "GATTO" SULLE PARTI MOBILI DELLE DERIVE. DA NOTARE IL FATTO CHE NON TUTTI GLI ESEMPLARI HANNO MONTATO L'IMPIANTO R.T.:

AD ESEMPIO, C'È SUL PRIMO E SUL TERZO, MA NON SUL SECONDO. L'INTERESSANTE POI LA DIFFERENZA DEI CARATTERI DELLE MATRICOLE: PICCOLE E TIPO STENCIL ALCUNE (4327; 4342; 4323 E SEGUENTI) PIÙ GROSSE E QUADRATE ALTRE (4312; 4316; 4317). (FOTO AMI VIA RENZULLI)



ANCORA MUSTANG DEL 6° STORMO RIPRESI A TREVISO PROBABILMENTE NELLA STESSA OCCASIONE DELLA FOTO PRECEDENTE. IN QUESTO CASO SAREBBE OVVIA LA MANCANZA DEI NUMERI SUI PORTELLI DATO CHE I NUMERI INDIVIDUALI NON ERANO ANCORA STATI ASSEGNATI. COME NELLA FOTO PRECEDENTE, I TIMONI

DI DIREZIONE SEMBRANO VERNICIATI IN BIANCO; INOLTRE SI NOTI CHE L'ESEMPLARE IN PRIMO PIANO (MM 4349 STILE "STENCIL") ED ALTRI SULLO SFONDO HANNO TUTTA L'OGIVA IN NATURAL METAL. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)

esemplare di cui al profilo 5 al suo rientro in Italia fu assegnato a questo reparto con compiti di traino-bersagli. Cifre e codici ripetuti sopra e sotto le ali (disegni 6a & 6b).

7)- 3° Gruppo, 6^a Squadriglia; Lecce, 1950. Si tratta di uno degli undici F51 in carico alla Scuola di 3° Periodo sul finire dell'anno. Il primo Mustang era giunto a Galatina nel gennaio 1949. In seguito questo stesso velivolo servirà nel 6° Stormo.

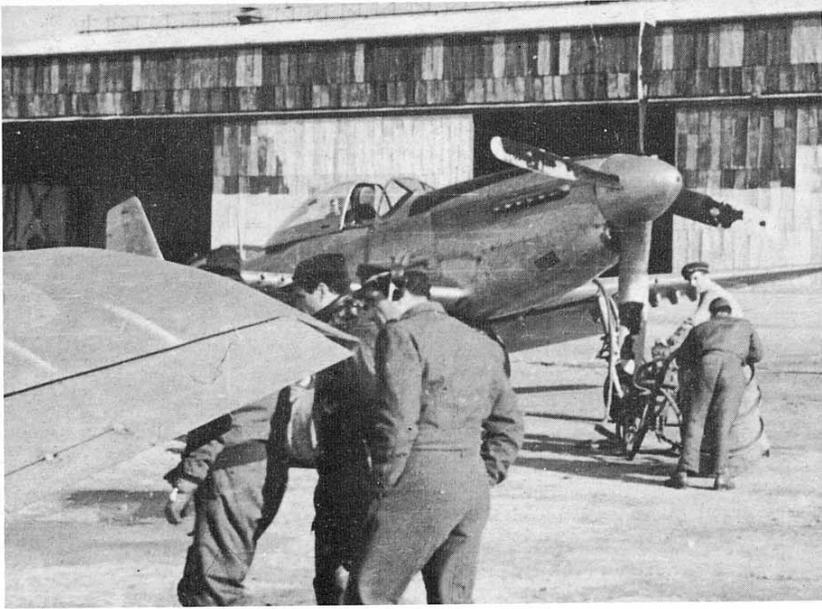
8)- Scuola Caccia; Cagliari-Elmas, 1957. Si noti l'ogiva nera spiralata di bianco, probabilmente di provenienza 2° Stormo (vedi profilo 1).

9)- 56^a Tactical Air Force; Vicenza, 1958. Usato per collegamento dal Gen. La Latta, mostrava lo scudo con il Leone Alato della Serenissima su entrambi i lati, distintivo appunto del reparto NATO.

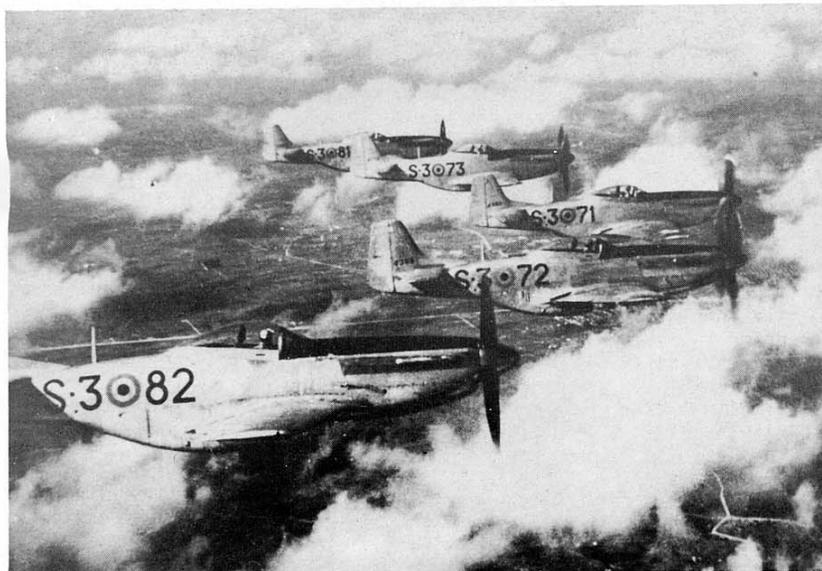
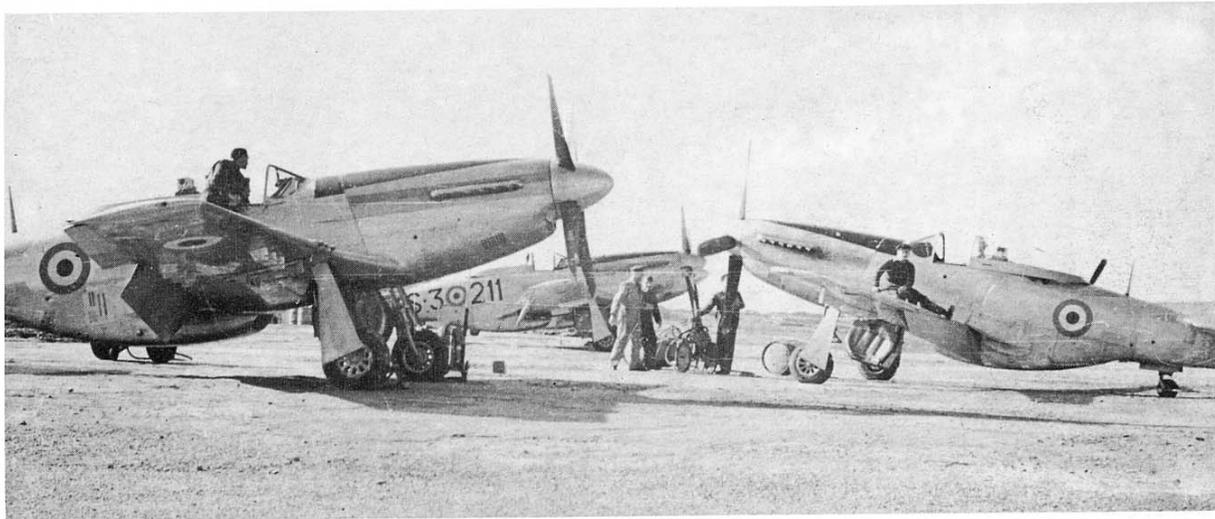
10)- 307° Gruppo, 521^a Squadriglia RVSM; Guidonia

1958. I resti di questo velivolo sono ora presso la Scuola Antiincendio alle Capannelle (Roma) le ali separate dalla fusoliera. Il Reparto Volo Stato Maggiore fu sciolto il 1° Novembre 1959.

11)- 303° Gruppo, CAV 2^a ZAT; Guidonia 1963. Trattasi dell'ultimo Mustang a servire con i nostri colori. Rimase diversi anni in servizio dopo la radiazione di tutti gli altri perchè usato come aereo personale dal Gen. Remondino che lo faceva mantenere perfettamente pulito e con le superfici tirate a specchio. Compì l'ultimo volo il 30 Settembre 1964 e fu quindi ceduto al Museo di Torino. Ora è esposto al neo-nato Museo Storico A.M.I. di Vigna di Valle tuttora in attesa di essere riportato agli antichi splendori... e chissà che non potremo vederlo volare ancora!



IL 3° STORMO, BASATO ALLORA A BARI-PALERSE, EBBE UNA PARENTESI DA "CACCIATORE" (PRECEDENTEMENTE AVEVA SVOLTO ATTIVITÀ A CUI SAREBBE TORNATO POI, DI FOTOCOGNIZIONE) DALL'ESTATE DEL 1951 A QUELLA DEL 1954 PROPRIO CON IL MUSTANG, QUI NE VEDIAMO UN ESEMPLARE SOTTOPOSTO ALLE CURE DEGLI SPECIALISTI (NE HA PROPRIO BISOGNO: OSSERVATE LE PALE DELL'ELICA!) QUANDO È STATA FATTA QUESTA FOTO ERANO CONTEMPORANEAMENTE IN SERVIZIO COL REPARTO F-51 E LIGHTNING. (FOTO AMI VIA N. ARENA)



AGLI INIZI DEL 1950 GLI F-51 COMINCIARONO AD ARRIVARE IN BUON NUMERO ALLA SCUOLA DI 3° PERIODO DI LECCE. IN PRIMO PIANO ALCUNI ESEMPLARI ANCORA PRIVI DI CODICI. (FOTO AMI VIA RENZULLI)

QUESTA INTERESSANTE INQUADRATURA FU RI PRESA DAL MUSTANG DELL'ALLIEVO ALLIEVO BERTERO. NELL'ORDINE, DAL BASSO VERSO LO ALTO, LE MATRICOLE SONO: 4301, 4388, 4360, 4250, 4389, QUEST'ULTIMO CON CAPOTTINA TIPO DALLAS. (FOTO BERTERO)

UN MUSTANG AI COMANDI DI BERTERO, OGGI COMANDANTE SUI DC-10 DELL'ALITALIA, IN VOLO DI ADDESTRAMENTO SULLA PENISOLA SALENTINA. LA FOTO RISALE AL 1955. (FOTO BERTERO)

ECCO ALTRI TRE MUSTANG RIPRESI ALLA SCUOLA DI 3° PERIODO DI LECCE. SI NOTI CHE MANCANO GLI ATTACCHI PER I RAZZI (PROBABILMENTE VENIVANO RIMOSI SUBITO DOPO CHE I VELIVOLI ERANO STATI CONSEGNATI ALLA SCUOLA) E CHE IL NUMERO INDIVIDUALE È RIPETUTO SUL PORTELLO DEL VANO CARRELLO SOLAMENTE DELL'ESEMPLARE IN PRIMO PIANO. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)

DUE ALTRE FONTI FACILMENTE REPERIBILI DI NOTIZIE SUI MUSTANG ITALIANI SONO L'ARTICOLO DI P. GIANVANNI SU JP-4 AERONAUTICA DICEMBRE 1976 E QUELLO DI G. DE FINA SU JP-4 AERONAUTICA FEBBRAIO 1980.



TARGHE IPMS-italy 1979

Nei mesi scorsi abbiamo inaugurato una iniziativa che contiamo di ripetere regolarmente anche i prossimi anni: si tratta della premiazione di quelle ditte o persone dell'industria odell'editoria specializzate che nel corso dell'anno si sono maggiormente distinte per una produzione di articoli connessi al modellismo di alta qualità e rispondenti ai desideri di noi modellisti ed inoltre hanno gentilmente collaborato alle attività della associazione. Per il 1979 le Targhe I.P.M.S.-ITALY sono state consegnate ai vincitori nell'ambito del Salone del Giocattolo di Milano:

migliore produttore italiano di scatole di montaggio: "PROTAR", BOLOGNA;
migliore produttore straniero di scatole di montaggio: "TAMIYA", GIAPPONE;
migliore casa editrice nel settore della letteratura specializzata di interesse modellistico e storico: "STEM-Mucchi", MODENA.

Cogliamo l'occasione per ringraziare ancora una volta i premiati, sperando che la loro collaborazione continui inalterata in futuro.



NELLE FOTO, DALL'ALTO IN SENSO ORARIO: GIORGIO PINI CONSEGNA LA TARGA AL DOTT. MUCCHI. (FOTO GUERRI)
IL SIG. PROVINI RITIRA IL PREMIO PER LA PROTAR. (FOTO BIANCHINI)
LA TARGA PER LA TAMIYA VIENE RITIRATA DAL SIG. RIZZARDI DELLA FANTASY-LAND, DISTRIBUTORE PER L'ITALIA. (FOTO BIANCHINI)



english summary

LANCIA 3/RO-ONE OF THE BEST MOTOR-TRUCK USED BY THE REGIO ESERCITO (ITALIAN ROYAL ARMY) WAS THE LANCIA 3RO THANKS TO ITS POWERFUL ENGINE IT COULD CARRY 40 FULLY EQUIPPED TROOPS; IT WAS USED TO CARRY TANKS AND ARMoured VEHICLES, ESPECIALLY IN NORTHERN AFRICA, TOO. SOME TRUCKS WERE FITTED WITH THE 90/53 ANTI-AIRCRAFT GUN. TO GET A MODEL OF THE LANCIA 3/RO THERE IS ONLY ONE WAY: SCRATCHBUILDING. THE AUTHOR HAS USED THE WHEELS, SLIGHTLY MODIFIED, OF THE SdKfz. 7 (FRONT) AND OF THE 88MM GUN (REAR), BOTH BY TAMIYA. THE CHASSIS IS THE SdKfz. 7'S ONE, LENGTHENED OF 38MM AND WITH OTHER CORRECTIONS. OTHER PARTS HAVE BEEN TAKEN FROM AN OPEL BLITZ ITALIAEREI, FROM A CHEVROLET 15CWT (THE CABIN ROOF) AND A DODGE COMMAND CAR AIRFIX. THE PECULIAR FRONT INERTIAL STARTER HAS BEEN OBTAINED FROM A 1:24 IMAI LONG TOM'S GEAR BOX. THEN YOU HAVE TO USE A LOT OF PLASTICARD SHEETS AND PLASTRUCT U-BEAMS, THE MODEL HAS BEEN SPRAYED SAND ALL OVER, AND THEN STRIPED WITH MEDIUM GREEN.

B.M.W. R 75-THE R 75 IS PERHAPS THE MOST FAMOUS AND STRONG WWII MOTOR-CYCLE. THE GERMANS PRODUCED ABOUT 16.000 R 75s, WITH OR WITHOUT SIDE-CAR, THAT WERE USED IN ALL THE THEATRES OF OPERATIONS. IN PARTICULAR THE SIDE-CAR VARIANT WAS DESIGNED TO FULFILL THE NEEDS OF GERMAN "KRAD SPAHTRUPPE": INDEED, IT WAS ALWAYS LOVED BY WERMACHT TROOPS. THE ESCI 1/9TH MODEL OF THE R 75 IS UP TO STANDARDS OF THE FULL MOTOR-CYCLE. THE ARTICLE CONSISTS OF TWO PARTS: A HISTORICAL AND A MODELLING ONE, AND IT REALLY HELPS TO BUILD AN ACCURATE MODEL FROM THIS BEAUTIFUL KIT.

STREET "T" ROD-EVERY CRAZY-CAR ENTHUSIAST WILL LIKE THIS BIG KIT. ALL THE PARTS ARE WELL MOULDED AND THE QUALITY, IN GENERAL, IS UP TO THE LATE MONOGRAM'S STANDARD. YOU CAN BUILD A PERFECT MODEL ADDING SOME DETAILS IN THE ENGINE AREA AND REPLACING THE CLEAR PLASTIC WINDSHIELD WITH TWO THIN MICROSCOPE GLASSES.

LEOPARD A-4-TAMIYA HAS MADE A GOOD JOB: BUILDING THE LEOPARD YOU HAVE ONLY TO USE A LITTLE OF BODY PUTTY AND PLASTICARD TO GET RID OF THE DETAILS CONNECTED TO THE PRESENCE OF THE USUAL ELECTRIC MOTOR. AN EASY CORRECTION: CUT AWAY THE ORIGINAL GRILL, ONLY MOULDED ON THE REAR HULL, AND REPLACE IT WITH A PIECE OF WIRE GAUZE.

GREIF-AT LAST A REALLY GOOD KIT OF THE SdKfz. 250/3! EVERYTHING IS OF THE USUAL TAMIYA'S HIGH STANDARD: I.E. THERE ARE COMPLETE INTERIOR DETAILS. NOW 1:35TH TRACKS CAN LOOK LIKE THE FULL SCALE ONES: IN FACT THIS KIT OFFER ALL THE SINGLE TRACK LINKS, MOULDED IN RIGID PLASTIC, TO ASSEMBLE. LET'S HOPE THAT TAMIYA GOES ON DOING THAT IN ALL FUTURE KITS. THE ONLY FEATURE THE AUTHOR DIDN'T LIKE WAS THE EXTERNAL EQUIPMENTS (TOOLS AND CANVAS) DIRECTLY MOULDED ON THE HULL.

PHOTOPAGE-SOME INTERESTING PHOTOS FOR THE AFV FAN. SS TROOPS IN ACTION WITH B.M.W. MOTORCYCLES. A PANZER-JAEGER 38(T) SdKfz 138 Ausf M AND A CHENILLETTE RENAULT UE PRESERVED IN THE ENRIQUEZ'S COLLECTION, TREBICIANO, NORTHERN ITALY.

KOMET 2ND PART-IN THIS PART A. ZANFI OFFERS US SOME PHOTOS (ME. 163 OF THE MUNCHEN MUSEUM) AND DRAWINGS, VERY HELPFUL FOR THE DETAILING OF BIG SCALE MODELS.

JAK 3-THIS FIGHTER IS MAINLY KNOWN IN WESTERN NATIONS THANKS TO ITS SERVICE WITH THE FRENCH GROUP "NORMANDIE NIEMEN": INDEED, IT WAS ONE OF THE BEST WWII SOVIET FIGHTERS. THE 1:72 SCALE MODEL BY HELLER IS RATHER POOR AND IT NEED A LOT OF CORRECTIONS. THE FUSELAGE SECTIONS ARE TOO ROUND; THE FIN IS NOT TALL ENOUGH AND, IN THE CONTROL SURFACES, TOO MANY RIBS ARE SHOWN. YOU HAVE TO ALTER WITH BODY PUTTY THE WING LEADING EDGE, NEAR THE ROOT, AND THE AILERON MUST BE MOVED TOWARD THE WING TIPS OF ABOUT 3MM. THE SPINNER IS WRONG IN SHAPE: REPLACE IT WITH A MODIFIED AIRFIX JAK 9'S ONE. MUCH WORK MUST BE DONE IN THE RADIATOR AREA IN PARTICULAR IF YOU WANT TO OPEN THE DOOR: THE DRAWINGS GIVE THE NECESSARY REFERENCE. THE LANDING GEAR TRACK IS TOO NARROW AND THE WHEELS MUST BE REPLACED WITH OTHERS OF BIGGER DIAMETER.

MUSTANG . . . ALL'ITALIANA-THE MUSTANG WAS ALSO USED BY THE A.M.I. (ITALIAN AIR FORCE) FOR 8 YEARS (FROM 1948 TO 1956) IN MANY STORMI (WINGS). TO BUILD A 1:72 MODEL WITH ITALIAN MARKINGS RENZULLI ADVICES TO GET THE HASEGAWA KIT, IMPROVING IT BY MEANS OF PARTS FROM THE AIRFIX P-51 (EXHAUSTS, COCKPIT DETAILS, ETC.). THERE ARE VERY FEW DIFFERENCES BETWEEN THE USAAF'S MUSTANGS AND THE ITALIANS ONES: ONLY SOME CARE MUST BE TAKEN WHEN REPRODUCING THE RADIO EQUIPMENT BEHIND THE PILOT, UNDER THE CANOPY.

TARGHE IPMS ITALY 1979-OUR BRANCH, IN ORDER TO THANK THOSE WHO DISTINGUISHED THEMSELVES IN 1979 FOR THEIR EXCELLENT PRODUCTS OF MODELLING INTEREST AND FOR THEIR CO-OPERATION WITH OUR SOCIETY, HAS RECENTLY AWARDED A PRIZE TO SOME MODEL COMPANIES AND PUBLISHERS. THE WINNERS HAVE BEEN: **tamiya** (BEST FOREIGN MODEL COMPANY) AND STEM MUCCHI (BEST ITALIAN PUBLISHER), PROTAR (BEST ITALIAN MODEL COMPANY).

LE ARMI DELLA NEUTRALITA'-HERE IS A COUPLE OF INTERESTING PROFILES: ALL INFORMATIONS IN THE DRAWINGS.

I COLORI DELLA LUFTWAFFE-ALCUNE PRECISAZIONI-SOME COMMENTS AND SUGGESTIONS BY A FAMOUS ITALIAN LUFTWAFFE ENTHUSIAST ABOUT THE ARTICLE PUBLISHED IN IL NOTIZIARIO VOL. 10 N°2.

I COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA-IN THIS ISSUE WE PRESENT OTHER TWO COLOURS OF THE "TAVOLA 10": THE BIANCO AVORIO 5 (IVORY WHITE) WAS THE ALL OVER STANDARD FINISH FOR 1ST CATEGORY TRAINERS. ALL THE MEDICAL EVACUATION AND THE RESCUE AIRCRAFT WERE PAINTED BIANCO NEVE 6 (SNOW WHITE, THE USUAL PURE WHITE). THIS ONE WAS ALSO THE COLOUR USED IN THE NATINAL INSIGNIA AND FOR THE BAND AROUND THE REAR FUSELAGE OF ALL THE WARPLANES; 2ND CATEGORY TRAINERS HAD BIANCO NEVE BANDS AROUND THE WINGS, TOO.

jp4
mensile di **AERONAUTICA**

CCP 5/31920 - cas. post. 1550
50100 FIRENZE

E' DISPONIBILE IN ABBONAMENTO PER I SOCI IPMS CON UNO SCONTO DEL 20%. EFFETTUARE IL PAGAMENTO DIRETTAMENTE SUL C.C.P. DELLA CASA EDITRICE, SPECIFICANDO IL NUMERO DI TESSERA IPMS.

LA PIU' DIFFUSA RIVISTA AERONAUTICA ITALIANA.
11 NUMERI ANNUI: IN OGNUNO UN AMPIO INSERTO DEDICATO AL PLASTIMODELLISMO.



GUERRA DEI CORAZZATI IN AFRICA SETTENTRIONALE

Battaglie e Ricordi (1942-1943)

Si è scritto molto sulla guerra dei corazzati in Africa Settentrionale, ma raramente battaglie e combattimenti nonché strategia e tattica delle forze corazzate sono stati analizzati così a fondo ed arricchiti in egual misura di aneddoti di guerra come in questo libro. L'autore, a quel tempo tenente carrista nel XII battaglione carri ed ora generale carrista in congedo, lo ha scritto con un linguaggio essenziale ed antiretorico che tende a coinvolgere il lettore nelle vicende narrate, a soddisfare le esigenze dei « tecnici » ed a riportare « chi c'è stato » nel clima delle epiche giornate vissute sui fronti di Tobruk, El Alamein e Tunisia.

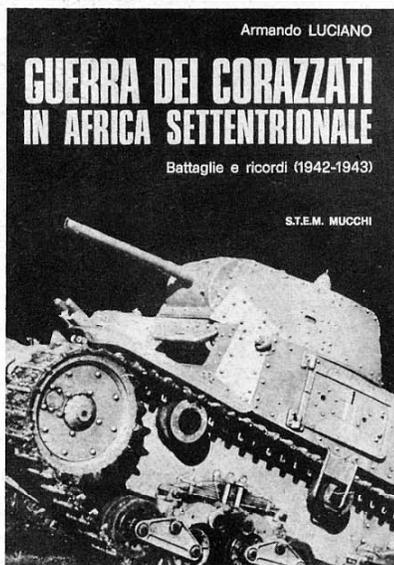
Nel complesso, un libro di sicuro interesse per qualsiasi tipo di lettore, su un periodo bellico particolarmente esaltante per le forze corazzate italo-tedesche ed anglo-americane.

Volume di pagine 178 - 66 illustrazioni e carte delle operazioni -
Prezzo L. 12.000 (11320)

Commissionare a:

CARTOLIBRI MUCCHI

CASELLA POSTALE 64 CENTRO
41100 MODENA



Sommario:

PARTE PRIMA: vittoria provvisoria.

Da Tripoli alla Marmarica
La battaglia di Ain el Gazala - Tobruk
Da Tobruk ad El Alamein
La battaglia di Alam el Halfa

PARTE SECONDA: sconfitta definitiva.

La battaglia di El Alamein:
• Preliminari
• Combattimento e morte dell'Armata italo-tedesca
• Analisi della sconfitta
Da El Alamein a Tripoli

PARTE TERZA: Africa addio!

In Tunisia
La fine in Libia
Le offensive «Vento di Primavera» e «Capri»
Sulle posizioni di Bir Marabot
La battaglia di El Guettar