



NOTIZIARIO FLASH

NUMERO SPECIALE

VOL. 11 NO. 3/4 - 1980



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

EDITORIALE

Questo Notiziario 3-4/80 chiude l'annata. Ci prepariamo ora al 1981 sperando che le cose migliorino ancora per l'IPMS italiana.

Riusciremo finalmente a stampare quattro fascicoli?

I soci che ci hanno chiesto articoli su velivoli italiani dovrebbero essere contenti di quanto è stato fatto. Vi è chi ci chiede già meno... autarchia e di curare maggiormente aerei stranieri. Come accontentare tutti??

In questo numero abbiamo oltre il 50% delle pagine dedicato ai veicoli militari che sono, in definitiva, al secondo posto nella classifica degli interessi modellistici. Quindi articoli sui semicongolati M-113 italiani, l'autoblinda "Puma" Italaerei, si passa quindi alla Porsche 928 Heller (anche gli "automobilisti" hanno i loro diritti), la SdKfz 251 e, finalmente, l'ultima puntata sul Komet, l'AB.206, il G.91 PAN (per quest'ultimo ringraziamo il personale del 313° Gruppo Frece Tricolori per la loro preziosa collaborazione) e l'articolo sugli Spitfire MKV dell'A.M.I. Recensioni varie chiudono il tutto.

Abbiamo "vuotato" il magazzino e chiediamo ai soci collaboratori qualche servizio breve (2 o 3 pagine di testo, alcune foto e disegni). In particolare qualcosa sull'F-104S italiano perchè da anni molti promettono cose fantastiche ma sino ad ora non si è visto nulla. Chi può preparare qualcosa su come trasformare un 104G in S dando dettagli fotografici, misure esatte del velivolo per avere riferimenti sulle dimensioni di riduzione in 1/48 e 1/72 farebbe cosa gradita!

GIORGIO PINI

REDAZIONE

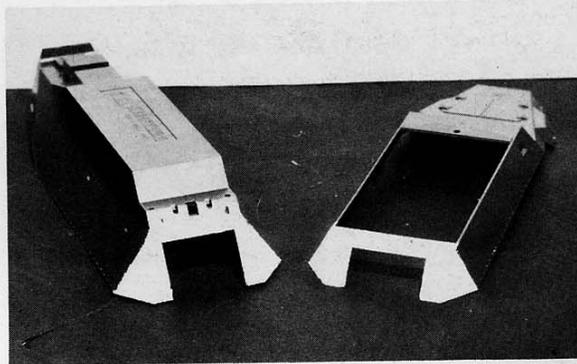
GIORGIO PINI
MAURIZIO GUERRI
ARMANDO ROSSI
GIANLUCA VARONE

QUESTA VOLTA DEVO FARE UN DISCORSO UN PO' DIVERSO DAL SOLITO RIGUARDO AGLI ERRORI DELLO SCORSO NOTIZIARIO. INFATTI PER ORA NON MI SONO ACCORTO DI GROSSI SBAGLI NEI DISEGNI, ERRORI DI IDENTIFICAZIONE ED IN GENERE DI ALTRE COSE CONCETTUALMENTE IMPORTANTI. IN COMPENSO GLI "ORRORI" DI BATTITURA SONO PRESENTI IN DENSITA' MAGGIORE DEL SOLITO. A COMINCIARE DALLA DIDASCALIA DELLA FOTO DI COPERTINA, IL CUI SENSO È STATO STRAVOLTO. INOLTRE UN PO' TUTTO IL "N°2/80 È SBAGLIATO", PERCHÈ È RISULTATO STAMPATO TROPPO SCURO, FORSE PER UNA ECCESSIVA INCHIOSTRAZIONE, CON DANNO PER LE FOTOGRAFIE; CI SCUSIAMO, MA NON È PROPRIO COLPA NOSTRA.

COPERTINA

FOTO DI COPERTINA: UNA COLONNA (LO SI DESUME DALLA PRESENZA IN SECONDO PIANO DI UN ALTRO VEICOLO) DI SdKfz.215/17 IN MOVIMENTO ATTRAVERSO UN BOSCO NON MEGLIO IDENTIFICATO, PROBABILMENTE SUL FRONTE ORIENTALE. IL VEICOLO IN PRIMO PIANO SI PRESTA A VARIE OSSERVAZIONI. SI TRATTA CHIARAMENTE DI UNA SdKfz.251 Ausf.C MODIFICATO PER OSPITARE UNA MITRAGLIERA FLAK 38 DA 20MM. LO SCAFO RISULTA NOTEVOLMENTE ALTERATO NELLA SUA FISIONOMIA PER LA MODIFICA APPORTATA ALLE PIASTRE LATERALI DELLA SOVRASTRUTTURA. BEN VISIBILE LA CROCE DI COLORE BIANCO PER LA IDENTIFICAZIONE AEREA DIPINTA SUL COFANO MOTORE. LO SCUDO DELLA FLAK 38 È RICOPTO DI UNA RETE A MAGLIE PIUTTOSTO LARGHE CHE FUNGE DA SUPPORTO QUANTO LORA SI VOGLIANO APPLICARE ARBUSTI OD ALTRO A SCOPO MIMETICO. SE NON SI TRATTA DI UN GIOCO DI LUCE È POSSIBILE VEDERE DIPINTI SULLA CANNA

Pubblichiamo qui un paio di foto, relative ad articoli di questo numero, che si sono rese disponibili all'ultimo momento.



In questa immagine sono ben evidenti le modifiche da apportare alla parte posteriore dello scafo dell'SdKfz. 251. (f. Guerri)

Il Me-163V6 in decollo. Anche se l'immagine è di cattiva qualità si può vedere chiaramente che la parte posteriore della fusoliera è diversa da quella dei Me-163B di serie, a causa della installazione del motore razzo Walter HWK 109-509C, a doppia camera di combustione.

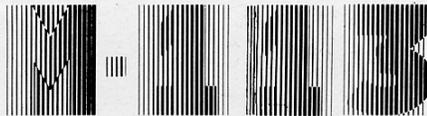


Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci IPMS.
Vendita vietata. Riproduzione vietata.
All contents strictly copyright.
Gli articoli firmati rispecchiano le idee personali dell'autore e non necessariamente quelle della Direzione e Redazione Nazionale de l'IPMS
Opinions expressed in signed articles are those of the Author and not IPMS.
I.P.M.S.-ITALY
CASELLA POSTALE 182-41100 MODENA FERROVIA
ITALIA

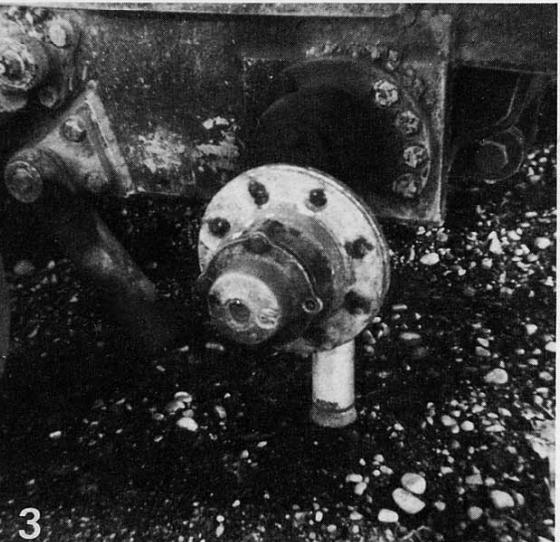
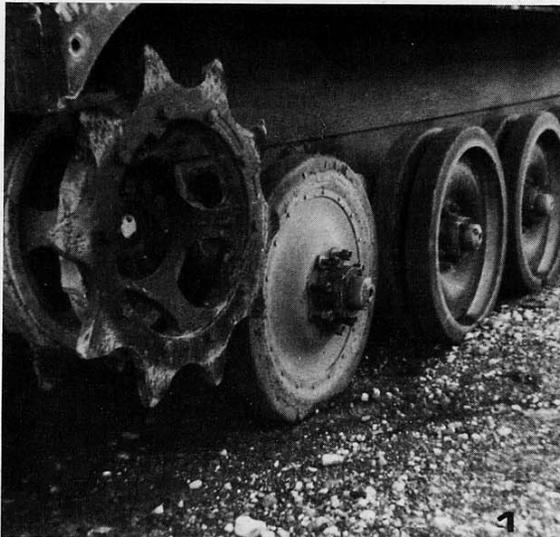
INDICE

M-113(1°PUNTATA).....	PAG.1
PUMA ITALERI.....	PAG.6
PORSCHE 928.....	PAG.7
HALBKETTENFAHRZEUGE.....	PAG.10
KOMET(3°PUNTATA).....	PAG.16
UN AB.206 TELEVISIVO.....	PAG.23
F-51:ALTRE PRECISAZIONI.....	PAG.26
ARRIVANO GLI SPIT.....	PAG.27
G.91R-1A PAN ESCI.....	PAG.31
LIBRI-BOOKS.....	PAG.35

DEL CANNONCINO I CLASSICI SIMBOLI UTILIZZATI DAI TEDESCHI PER VANTARE GLI ABBATTIMENTI O GLI OBIETTIVI COLPITI. DA QUEL POCO VISIBILE DELLA TARGA SE NE DESUME CHE IL VEICOLO APPARTENGA AD UNA UNITÀ ANTI AEREA DELLA LUFTWAFFE. PER FINIRE LA COLORAZIONE, CHE È IL CLASSICO PANZER GREY.



1° PUNTATA



FINITA LA SECONDA GUERRA MONDIALE E VISTE LE ESPERIENZE FATTE IN ESSA LE INDUSTRIE CHE PRODUCEVANO AUTOMEZZI MILITARI MISERO ALLO STUDIO UN VEICOLO BLINDATO, IL CUI SCOPO ERA QUELLO DI PORTARE SUL CAMPO DI BATTAGLIA I SOLDATI E PROTEGGERLI DURANTE LA FASE DI ATTACCO. PERÒ IL MEZZO DOVEVA NON ESSERE TROPPO PESANTE, MANEGGEVOLE E VELOCE; OLTRE AI SUDDETTI REQUISITI IL MEZZO DOVEVA INOLTRE ESSERE COMPLETAMENTE CINGOLATO, COSTARE POCO, ESSERE ADATTO PER IL GUADO. UN VEICOLO CHE RISPONDESSE ALLE CARATTERISTICHE CITATE LO PROGETTÒ ANCHE LA FOOD MACHINERY CORP. CHE NEL 1950, DURANTE LA GUERRA DI COREA QUINDI, PRESENTÒ IL PRIMO PROGETTO E MODELLO AI TECNICI DELL'U.S. ARMY. QUESTO PROTOTIPO PRESE IL NO DI M-75. IL CARRO VENNE ACCETTATO DOPO LE PROVE ESEGUITE NEL POLIGONO DELLA FABBRICA. IL GOVERNO AMERICANO, VISTI I RISULTATI, NE ORDINÒ UN PICCOLO LOTTO CHE FU SPEDITO IN COREA PER IL BATTESIMO DEL FUOCO. MENTRE IN ASIA I CARRI SI COMPORTAVANO BENE, NEGLI STABILIMENTI DELLA FMC SI CONTINUAVANO GLI STUDI PER MIGLIORARE LE PRESTAZIONI DEL MEZZO. VIDE COSÌ LA LUCE IL MODELLO M-59 LE CUI PROVE DIEDERO OTTIMI RISULTATI RISPETTO AL TIPO PRECEDENTE. LA FMC LO PRODUSE IN QUANTITÀ SUFFICIENTE TALE DA RIMPIAZZARE I RIMANENTI M-75. DOPO TUTTI GLI STUDI ESEGUITI VENNE DEFINITIVAMENTE INTRODOTTO, COME MATERIALE DA COSTRUZIONE PER LO SCAFO, UNA LEGA DI ALLUMINIO. L'USO DI QUESTO MATERIALE ACCORCIÒ I TEMPI DI LAVORAZIONE PER LA POSSIBILITÀ DI ESSERE TRATTABILE A FREDDO; CA LARONO DI CONSEGUENZA LE ORE DI LAVORO PER VEICOLO E NATURALMENTE IL PREZZO. NEL 1960 PRESSO GLI STABILIMENTI DELLA FMC COMINCIÒ LA PRODUZIONE IN SERIE DI QUELLO CHE DIVENTERÀ IN SEGUITO IL TRASPORTO TRUPPE PIÙ DIFFUSO NEL MONDO OCCIDENTALE: CONOSCIUTO COL NOME DI M-115. FINO AD OGGI È STATO COSTRUITO IN PIÙ DI 55000 ESEMPLARI. DAL 1965 QUESTI VIENE COSTRUITO ANCHE DALLA OTO-MELARA DI LA SPEZIA SU LICENZA DELLA CASA MADRE AMERICANA.

DESCRIZIONE DEL MEZZO

LO SCAFO È COSTITUITO DA PIASTRE IN LEGA D'ALLUMINIO, SALDATE ELETTRICAMENTE FRA DI LORO ED ABBASTANZA SPESSO DA GARANTIRE UNA SUFFICIENTE PROTEZIONE AL PERSONALE TRASPORTATO ALMENO DAL FUOCO DELLE ARMI LEGGERE. IL PESO DEL VEICOLO È DISTRIBUITO SU DIECI RULLI PORTANTI COLLEGATI ALLO SCAFO TRAMITE BARRE DI TORSIONE. IL TRENO DI ROTOLAMENTO È PROVVISORIO ANCHE DI AMMORTIZZATORI IDRAULICI. LA FUNZIONE DI QUESTI AMMORTIZZATORI È DI ATTENUARE LE SOLLECITAZIONI CHE OPERANO SULLE BARRE DI TORSIONE QUANDO IL CARRO PRENDE DI PUNTA UN'ASPERITÀ DEL TERRENO. DEL TRENO DI ROTOLAMENTO FANNO PARTE ANCHE DUE RUOTE DENTATE POSTE NELLA PARTE ANTERIORE DEL CARRO, LA CUI FUNZIONE È QUELLA DI FORNIRE IL MOVIMENTO AL MEZZO. SONO COLLEGATE DIRETTAMENTE CON IL MOTORE. ALTRE DUE RUOTE FACENTI PARTE DEL TRENO DI ROTOLAMENTO SONO POSTE NELLA PARTE POSTERIORE DELLO SCAFO: SONO A SUPERFICIE LISCIA ED IL LORO COMPITO È QUELLO DI TENERE IN TENSIONE IL CINGOLO, ESSENDO MUNITE DI AMMORTIZZATORI CHE TENDE A SPINGERE VERSO L'ESTERNO LA RUOTA. GLI AMMORTIZZATORI DELLE RUOTE PORTANTI SONO INCLINATI DI 45° RISPETTO AL TERRENO, MENTRE QUELLI DELLE RUOTE POSTERIORI O RULLI DI RINVIO SONO PARALLELI AL TERRENO. (VEDI FOTO 1, 2, 3).

SULLA PARTE ANTERIORE DESTRA DELLO SCAFO TROVA ALLOGGIO IL GRUPPO MOTOPROPULSORE CHE PER NON DANNEGGIARE IL VEICOLO VIENE SISTEMATO SU 3 ANTIVIBRANTI "SINT BLOCHS" SALDATI ALLO SCAFO TRAMITE DEI SUPPORTI. (VEDI FOTO 4).

PER L'ACCESSO AL MOTORE CI SI AVVALLE DI UN PORTELLO INCERNIERATO ALLO SCAFO. GUARDANDO IL PORTELLO SULLA DESTRA TROVIAMO UNA PIASTRA A FORMA CIRCOLARE FISSATA ALLO SCAFO TRAMITE QUATTRO BULLONI; ASPORTANDO LA DETTA PIASTRA SI ACCEDI AL GRUPPO DI RIDUZIONE FINALE DI SINISTRA. (VEDI FOTO 5).

NELLA PARTE INCLINATA VERSO IL BASSO DELLO SCAFO TROVIAMO DUE ATTACCHI IMBULLONATI PER L'ANCORAGGIO AD ESSE DELLE CAMPANE DI TRAINO. SUL LATO SINISTRO DELLO SCAFO AFFIANCO AL MOTORE POSSIAMO TROVARE QUATTRO ATTACCHI PER LE MAGLIE DEL CINGOLO DI RISERVA. (VEDI FOTO 5).

AL CENTRO TROVIAMO INCERNIERATO NELLA PARTE INFERIORE UN PANNELLO DI COMPENSATO SPECIALE IL CUI COMPITO NON È QUELLO DI RICOPRIRE IL MOTORE, MA BENSÌ, MANOVrato DAL PILOTA AL MOMENTO GIUSTO, PERMETTE DI STABILIZZARE IL CARRO MENTRE ATTRAVERSA UN CORSO D'ACQUA. OLTRE ALLA SUDDETTA POSIZIONE IL PANNELLO NE POSSIEDE ALTRE DUE: NELLA PRIMA, DURANTE LA MARCIA NORMALE, ESSO VIENE APPOGGIATO ALLO SCAFO; NELLA SECONDA INVECE IL PANNELLO VIENE ABBATTUTO DEL TUTTO QUANDO SI RICHIEDE LA REVISIONE DI CONTROLLO PER IL MOTORE. TUTTI QUESTI MOVIMENTI LI EFFETTUA IL PILOTA DAL POSTO DI GUIDA PER MEZZO DI UNA LEVA. (VEDI FOTO 5).

APPENA SOPRA IL PORTELLO DEL MOTORE TROVIAMO IL BADILE, MENTRE SULLA SUA DESTRA SONO SISTEMATI I FANALI PER ILLUMINAZIONE NORMALE, OSCURATA ED UN PROIETTORE PER LUCE INFRAROSSA; IL TUTTO È PROTETTO DA UNA GABBIA DI ALLUMINIO. (VEDI FOTO 6).

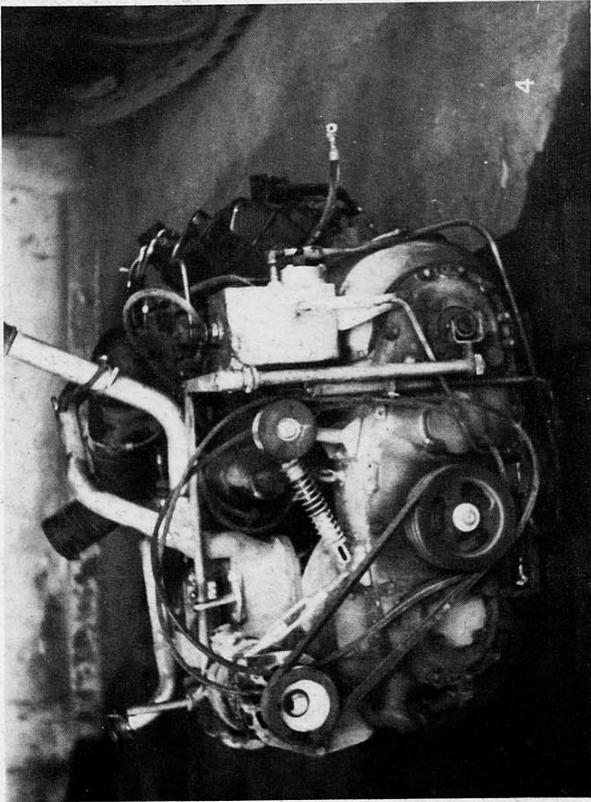
SULLA SINISTRA SONO SISTEMATI I FARI PER ILLUMINAZIONE NORMALE, OSCURATA ED UN PROIETTORE PER LUCE INFRAROSSA ED INOLTRE TROVIAMO ANCHE IL SEGNALE ACUSTICO; PROTETTI DALLA GABBIA SONO SOLAMENTE I FANALI MENTRE IL SEGNALE ACUSTICO È POSTO POSTERIORMENTE AL GRUPPO DI ILLUMINAZIONE. (VEDI FOTO 7).

TENENDO COME RIFERIMENTO IL SENSO DI MARCIA, NELLA PARTE SUPERIORE DESTRA DELLO SCAFO TROVIAMO SISTEMATE LE GRIGLIE DEL MOTORE; DA QUESTE SPORGONO IL TUBO DI SCAPPAMENTO ED IL TAPPO DEL SERBATOIO DEL RADIATORE. (VEDI FOTO 8).

SULLA PARTE SINISTRA INVECE TROVIAMO IL PORTELLO DEL PILOTA; ESSO È INCERNIERATO DIRETTAMENTE SULLO SCAFO MEDIANTE UNA CERNIERA A MOLLA DI TORSIONE LA CUI AZIONE CONSENTE AL PILOTA DI SOLLEVARSI UNA VOLTA CHE IL PILOTA LO SGANCIA DAL CHIAVISTELLO CHE LO TIENE CHIUSO DALL'INTERNO. (VEDI FOTO 9).

UNA VOLTA APERTO IL PORTELLO QUESTI VIENE POI FISSATO AD UN GANCIO POSTO SULLO SCAFO. IL GANCIO È PROVVISORIO DI UN PARACOLPI IN GOMMA DI COLORE NERO. SUL PORTELLO È PRATICATA UNA FESSURA SORMONTATA DA UN PONTICELLO. IN QUESTA APERTURA VA SISTEMATO IL PERISCOPIO PER LA GUIDA NOTTURNA. IL PERISCOPIO MODELLO M-19 FUNZIONA A RAGGI INFRAROSSI. (VEDI FOTO 10).

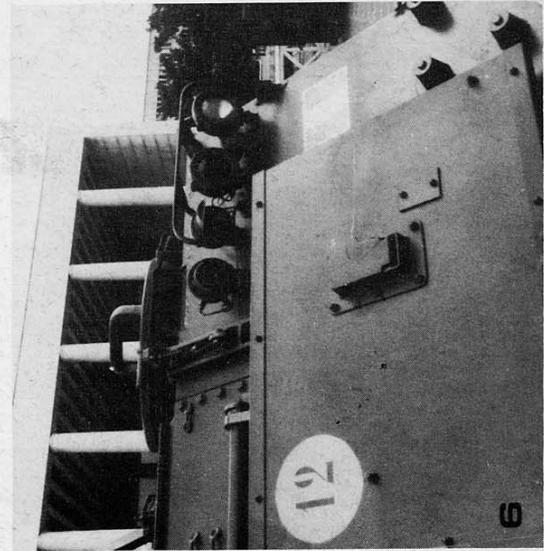
INTORNO ALLA CUPOLA DEL PILOTA TROVIAMO I QUATTRO VANI DEGLI IPOSCOPI MODELLO M-17, CHE NON SONO DOTATI DI OTTICHE PARTICOLARI. ANCHE QUESTI SONO PROTETTI DA UN PONTICELLO CHE LI SOVRASTA. SPOSTANDOCI VERSO IL RETRO DEL CARRO TROVIAMO SUI BORDI DELLO SCAFO QUATTRO ARCHETTI IMBULLONATI IL CUI COMPITO È PROTEGGERE IL BASAMENTO DELL'ANTENNA; NELL'ARCHETTO POSTO DIETRO AL PILOTA TROVA COLLOCAZIONE LA SCATOLINA CHE PROTEGGE IL DISPOSITIVO ESTERNO DEL SISTEMA ANTINCENDIO DEL MOTORE. L'ANTINCENDIO È COMPOSTO DA UNA LEVETTA, A FORMA DI LETTERA T DI COLORE ROSSO O GIALLA, PIONBATA.



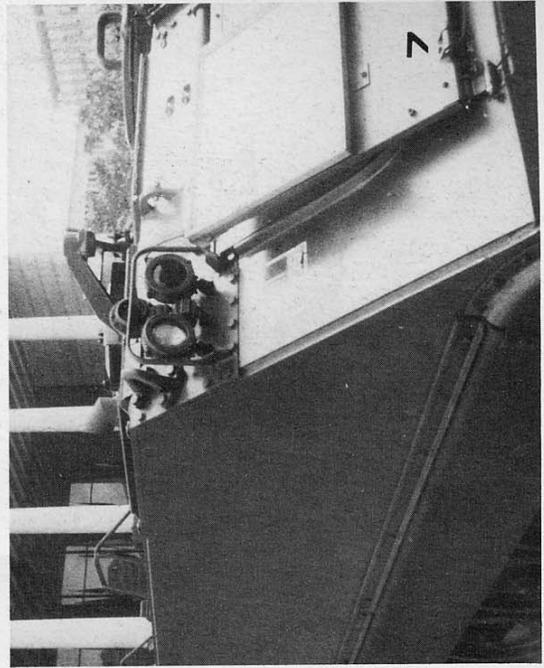
4



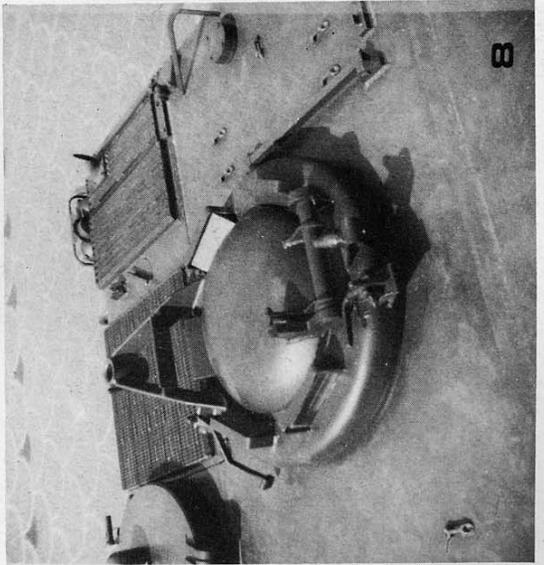
5



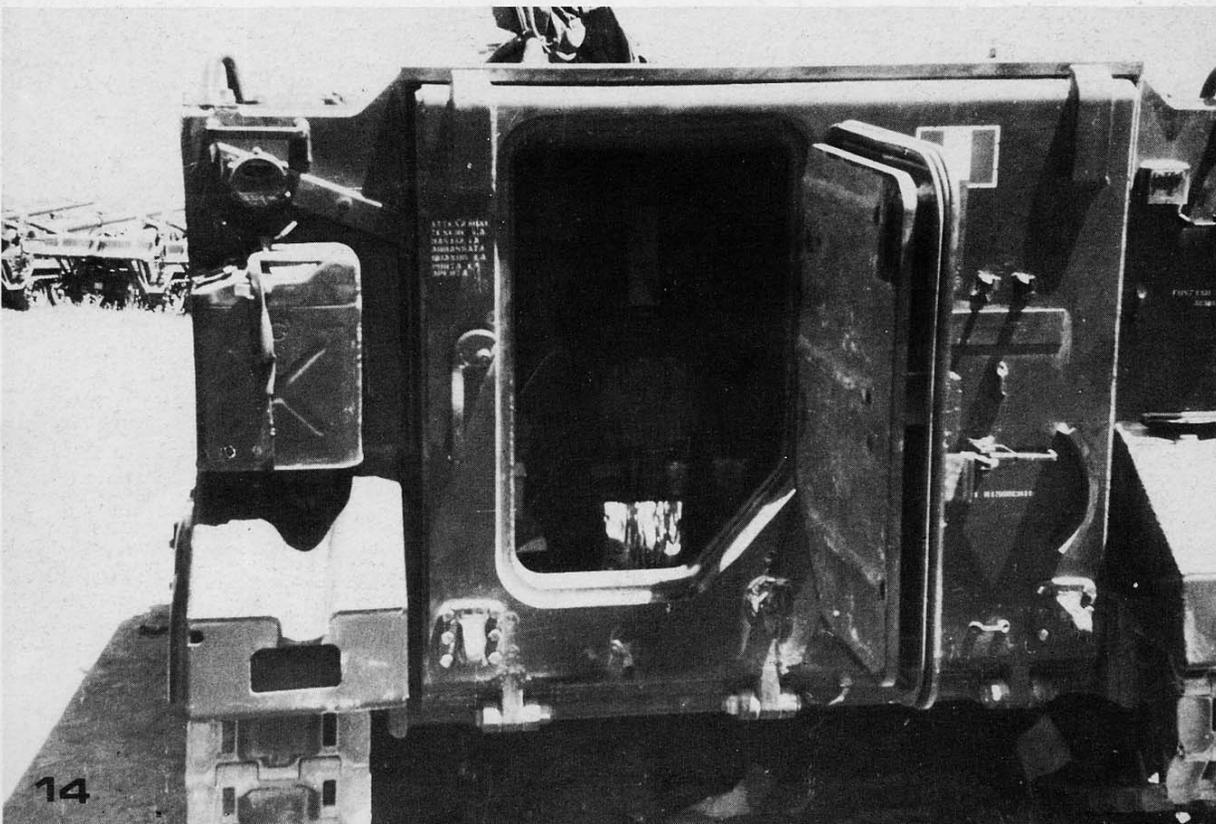
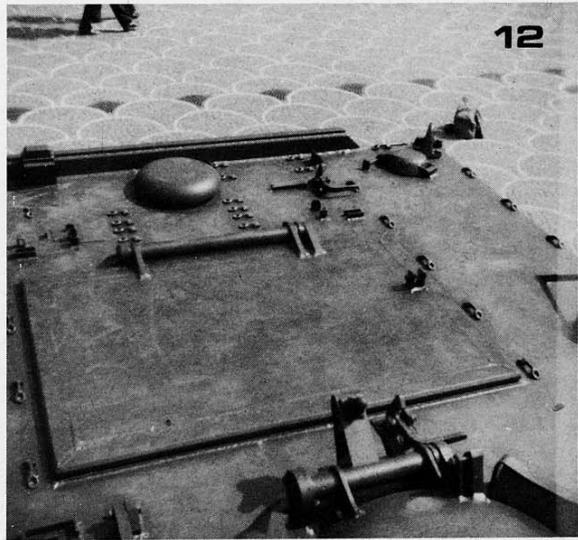
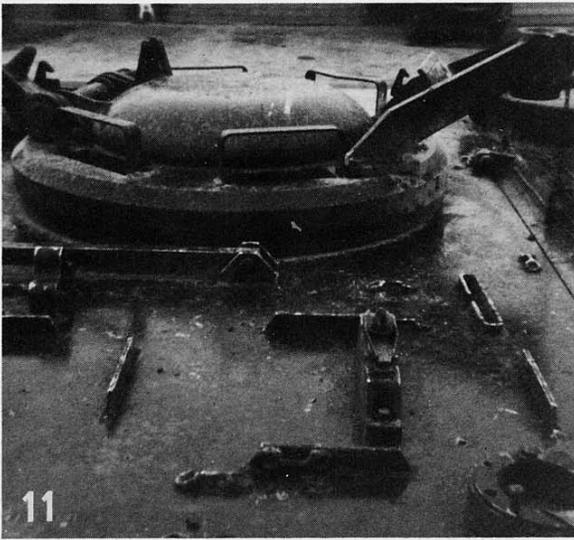
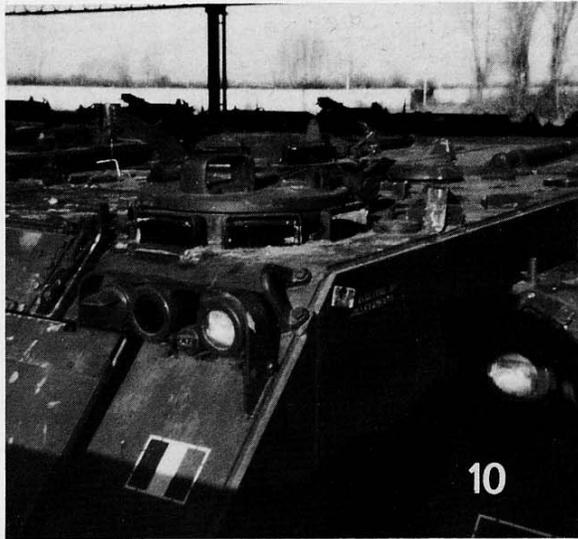
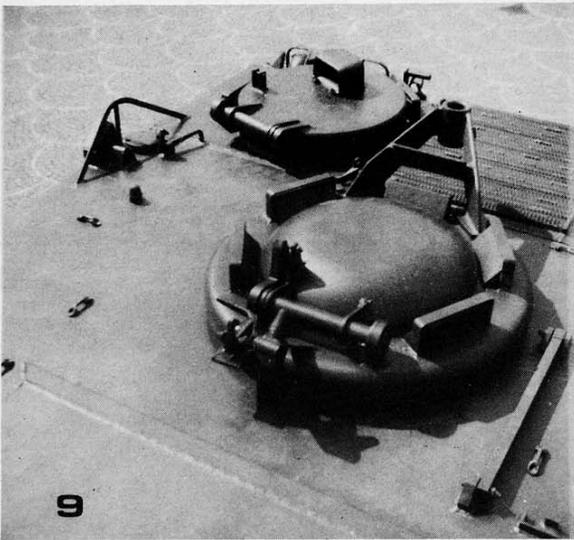
6



7



8



QUASI AL CENTRO DELLO SCAFO TROVIAMO LA CUPOLA DEL CAPO CARRO:QUESTA È PROVISTA DI UN PORTELLO A FORMA CIRCOLARE, BOMBATO, INCERNIERATO ALLA CUPOLA TRAMITE UNA MOLLA A TORSIONE. QUANDO SI SGANCIA IL PORTELLO QUESTA LO SOLLEVA QUEL TANTO CHE PERMETTE A CHI DEVE ENTRARE DI APRIRE LO SENZA DIFFICOLTÀ. (VEDI FOTO 11).

IL PORTELLO È PROVISTO INTERNAMENTE DI UNA MANIGLIA. LA CUPOLA È CIRCOLARE E NON POGGIA DIRETTAMENTE SULLO SCAFO, MA SU CUSCINETTI CHE LE PERMETTONO DI RUOTARE SU SE STESSA DI 360°. SUL BASAMENTO DELLA CUPOLA TROVIAMO CINQUE APERTURE PER ALTRETTANTI IPOSCOPI TIPO M-17; ANCHE QUESTI SONO PROTETTI ESTERNAMENTE DA UN PONTICELLO E NON SONO DOTATI DI OTTICHE PARTICOLARI. PER FERMARE IL PORTELLO DEL CAPOCARRO CI SI AVVALLE ANCHE QUI DI UN GANCIO E DI UN PARACOLPI IN GOMMA. SUL DAVANTI DELLA CUPOLA TROVIAMO IL SUPPORTO DELLA "BROWNING" DA 12,7MM. SUI CARRI ITALIANI QUESTO SUPPORTO È PRESENTE IN DUE FORME COMPLETAMENTE DIFERENTI. SULLA DESTRA DELLA CUPOLA, ATTACCATTA ALLO SCAFO, C'È UNA STECCA DI ACCIAIO NECESSARIA ALLA CHIUSURA DEL COFANO MOTORE. POSTERIORMENTE ALLA POSTAZIONE DEL CAPOCARRO TROVIAMO IL PORTELLONE DI ACCESSO AL COMPARTIMENTO DEL PERSONALE. QUESTO È DI FORMA QUADRATA ED È INCERNIERATO ALLO SCAFO MEDIANTE UNA MOLLA A TORSIONE; LA CHIUSURA E L'APERTURA AVVENGONO DALL'INTERNO MEDIANTE DUE CATENACCI TENUTI SEMPRE SPINTI VERSO L'ESTERNO DA DUE MOLLE. PER LO SBLOCCO SI TIRA UNA CATENELLA, RICOPERTA DI GOMMA, COLLEGATA AD ENTRAMBE LE MOLLE. (VEDI FOTO 12).

ANCHE QUESTO VIENE BLOCCATO, QUANDO APERTO, DA UN GANCIO SU DI UN PARACOLPI DI GOMMA. TUTTI I PORTELLONI DI ACCESSO AL COMPARTO PERSONALE SI DEVONO FISSARE ULTERIORMENTE ALLO SCAFO TRAMITE UNA CINGHIA. PER L'AERAZIONE CI SI AVVALLE OLTRE CHE DELLE VARIE APERTURE DELLO SCAFO ANCHE DI UNA PRESA D'ARIA CORAZZATA POSTA DIETRO AL PORTELLO. (VEDI FOTO 12).

AI QUATTRO LATI DELLO SCAFO SONO IMBULLONATI ALTRETTANTI MANIGLIONI DI SOLLEVAMENTO CUI SI FISSANO I SEI PARACADUTE NELL'EVENTUALITÀ DI UN AVIOLANCIO. (VEDI FOTO 13).

SEMPRE SULLO SCAFO TROVANO SISTEMAZIONE ANCHE I VARI ATTREZZI IN DOTAZIONE AL CARRO: TENDICINGOLI, PALANCHINO, ACCETTA, MAZZETTA, PICCONE. INOLTRE È PRESENTE IL TAPPO DEL SERBATOIO CARBURANTE E OPPOSTO A QUESTI IL TUBO DI SFIATO DELLA POMPA DI DRENAGGIO POSTERIORE. SUL LATO POSTERIORE DELLO SCAFO VI È LA RAMPA DI ACCESSO PER CARICO MATERIALI. A SUA VOLTA SU QUESTA È INCERNIERATO UN PORTELLO PER IL SOLO ACCESSO DEL PERSONALE. LA RAMPA VIENE APERTA O CHIUSA DAL PILOTA CHE NE CONTROLLA LA POMPA E IL CHIAVISTELLO DEL SISTEMA BLOCCO-SBLOCCO DAL POSTO DI PILOTAGGIO, MENTRE LA PORTICINA PER IL PERSONALE SI COMANDA CON UNA MANIGLIA MUNITA DI SICUREZZA. LA SUPERFICIE CALPESTABILE DELLA RAMPA È COPERSA DI UNA SOSTANZA ANTIDRUCCIOLO. (VEDI FOTO 14).

RITORNANDO ALL'ESTERNO TROVIAMO SULLA RAMPA UN CAVO DI TRAINO; PIÙ IN BASSO IL GANCIO DI TRAINO, MENTRE SUI LATI DELLA RAMPA VI SONO I BLOCCHI DELLE LUCI, CON RELATIVE PROTEZIONI, OLTRE AI BIDONI PER RIFORNIRE DI ACQUA E CARBURANTE DI SCORTA IL CARRO. SUI LATI DELLO SCAFO, DOVE SI STEMIAMO LE TANICHE È PRESENTE ANCHE UNA PRESA DI CORRENTE. SOPRA IL TRENO DI ROTOLAMENTO SI POSSONO IMBULLONARE DUE PARASABBIA IN GOMMA TELATA LA CUI FUNZIONE PRINCIPALE CONSISTE NELL'INCANALARE IL FLUSSO D'ACQUA, PROVOCATO DAL MOVIMENTO DEI CINGOLI DURANTE LA NAVIGAZIONE. È NECESSARIO A DARE IL MOVIMENTO AL MEZZO ANCHE QUANDO QUESTI NON TOCCHI

IL TERRENO. IL FONDO DEL CARRO, NELLA PARTE ESTERNA, È PROVISTO DI TRE PIASTRE IMBULLONATE DI FORMA CIRCOLARE LE QUALI, RIMOSSE, PERMETTONO LO ACCESSO AI SEGUENTI ORGANI DEL MOTORE: SERBATOIO OLIO DEL DIFFERENZIALE, GRUPPO DI RINVIO, CAMBIO DEL MOTORE E SERBATOIO ACQUA DEL SISTEMA DI REFRIGERAZIONE. TUTTE LE APERTURE DEL CARRO SONO A PERFETTA TENUTA STAGNA. IL MEZZO È DOTATO DI UN SISTEMA DI DIFESA N.B.C. DI SERIE. (PER LA POSIZIONE DEI PARASABBIA VEDERE LA FOTO 15).

PASSIAMO ORA AD ESAMINARE L'INTERNO DEL MEZZO:

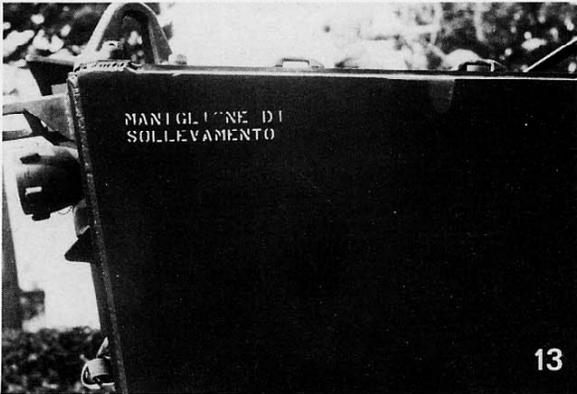
ENTRANDO NEL CARRO LA PRIMA COSA CHE COLPISCE DI PIÙ È IL POSTO OCCUPATO DAL PILOTA. SEDENDOCI AL POSTO DI GUIDA POSSIAMO NOTARE COME SIA COMPLESSA LA STRUMENTAZIONE A CUI FARE RIFERIMENTO PER LA CONDUZIONE DEL MEZZO. PRIMA DI TUTTO ESAMINIAMO IL SEDILE CHE È COMPOSTO DA DUE PARTI: LA SELLA ED IL SOSTEGNO. SU QUEST'ULTIMO VEDIAMO CHE SONO PRATICATI DEI FORI LA CUI FUNZIONE È DI STABILIZZARE ALL'ALTEZZA DESIDERATA IL SEDILE. IL MOVIMENTO DELLA SELLA È COMANDATO DA UNA LEVA POSTA SULLA DESTRA DELLA STESSA. (VEDI FOTO 16).

DAVANTI AL POSTO DEL PILOTA SONO POSTE LE LEVE, MUNITE DI PULSANTE, ATTE A CONDURRE IL CARRO SULLA TERRA FERMA. PER LA GUIDA DEL VEICOLO IN AMBIENTE ACQUEO CI SI AVVALLE DI UN SISTEMA AUSILIARIO DI STERZATURA POSTO DI FRONTE AL PILOTA E FISSATO ALLA PARTE INCLINATA DELLO SCAFO. AGENDO CON LE LEVE SI HA IL BLOCCO DI UNO O L'ALTRO DEI CINGOLI, OPPURE DI TUTTI E DUE. IN ALTO, FRONTALMENTE AL POSTO DI PILOTAGGIO, VI È IL PANNELLO DELLE SPIE LUMINOSE. QUANDO ACCESE SEGNALANO: TEMPERATURA OLIO DIFFERENZIALE, TEMPERATURA OLIO MOTORE, BASSA PRESSIONE OLIO MOTORE; SEMPRE SU QUESTO PANNELLO UNA SPIA SEGNA LA ACCENSIONE DEI FARI, MENTRE È PRESENTE ANCHE IL COMANDO DEL SEGNALE ACUSTICO. SCENDENDO TROVIAMO IL PEDALINO COMMUTATORE FARI, MENTRE SULLA DESTRA È L'ACCELERATORE; SEMPRE sullo stesso lato dell'acceleratore sta il selettore del cambio e la leva comando rampa. A SINISTRA TROVIAMO, IN BASSO, IL GENERATORE. DIETRO IL GENERATORE C'È L'APPOSITO VANO DOVE SISTEMARE IL FUCILE DEL PILOTA E DEL SECONDO PILOTA. PRESENTI SONO PURE I VANI CONTENITORI DELL'IPSCOPIO M-17 DI RISERVA E DELLA TESTINA DI RISERVA DEL PERISCOPIO A RAGGI INFRAROSSI. RIALZANDO LO SGUARDO TROVIAMO IL PANNELLO GENERALE COMANDI DOVE TROVANO POSTO VARI STRUMENTI: INTERRUPTORE I.R.; BLOCCO INTERRUPTORI IMPIANTI LUCI; COMMUTATORE I.R. LUCE OSCURATA; INTERRUITTORE MOTORINO DI AVVIAMENTO; INDICATORE DI TENSIONE DELLA BATTERIA, SPIA GENERATORE; LAMPADINE ILLUMINAZIONE QUADRO STRUMENTI; INDICATORE LIVELLO COMBUSTIBILE; INTERRUITTORE RISCALDAMENTO CAMERA LAVAGGIO; TACHIMETRO; SPIA LUMINOSA QUANDO L'INTERRUPTORE GENERALE È INSERITO; INDICATORE TEMPERATURA MOTORE; SEGNALE DI ENTRATA IN FUNZIONE DELLA POMPA DI DRENAGGIO POSTERIORE; CONTAGIRI; SEGNALE DI ENTRATA IN FUNZIONE DELLA POMPA DI DRENAGGIO ANTERIORE.

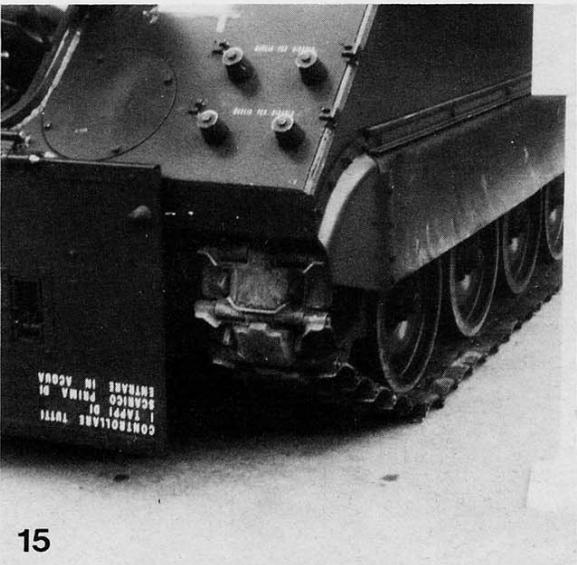
SOTTO A QUESTO PANNELLO NE TROVIAMO UN SECONDO CON INTERRUITTORE GENERALE E PRESA DI CORRENTE PER LA RICARICA DELLE BATTERIE.

DIETRO IL PILOTA TROVA ANCHE POSTO L'ESTINTORE FISSO DEL MOTORE.

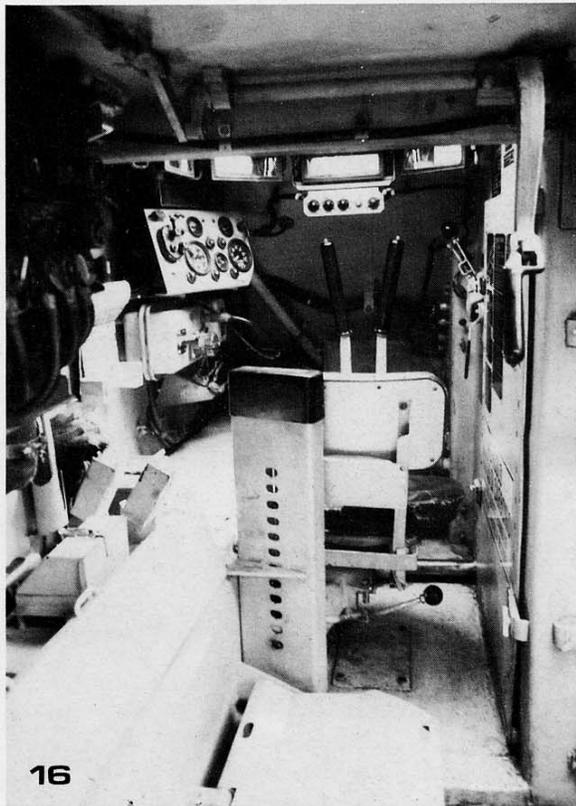
SUL FIANCO SINISTRO DEL COMPARTIMENTO PERSONALE TROVIAMO, ATTACCATI ALLA PARETE, DEI PICCOLI PASSETTI E LASTRINI IN ACCIAIO SUI QUALI VANNO FISSATI I SUPPORTI DELLE RADIO. SEMPRE sullo stesso lato, MA IN FONDO È IL SERBATOIO DEL CARBURANTE. I DIVANETTI DELLA TRUPPA SONO FORNITI DI IMBOTTITURA, DI CINGHIE DI SICUREZZA PER IL PERSONALE. I SEDILI SI POSSONO RIPIEGARE E FISSARE AGLI SCHIENALI TRAMITE DELLE CINGHIE. QUESTA SISTEMAZIONE VIENE ADOTTATA QUALORA IL MEZZO TRASPORTI MATERIALE. DIETRO GLI SCHIENALI RIMANE UN PO' DI POSTO DOVE RIPORRE ARMI, MUNIZIONI E MATERIALE VARIO. SOTTO AL SEGGIOLINO, IN FONDO, SI VEDE VENIRE ALLA LUCE IL CAVO DELLA RAMPA. IN CORRISPONDENZA DELLA CUPOLA DEL CAPOCARRO TROVIAMO UNA SBARRA DI FERRO LA CUI FUNZIONE È DI SORREGGERE UNA PICCOLA PIATTAFORMA USATA COME PIANO DI APPOGGIO PER LE CARTINE USATE IN AZIONI MANOVRATE OPPURE COME APPOGGIO PER I PIEDI QUALORA SI SPARI CON LA MITRAGLIATRICE. PIÙ SOLLEVATO DAL PAVIMENTO TROVIAMO IL SEGGIOLINO DEL PILOTA. QUESTI GIÀ LE SPALLE AL MOTORE E QUALORA NON SIA IM-



13



15



16

PEGNATO DA COMPITI INERENTI LA CONDUZIONE DEL MEZZO FUNGE DA MARCONISTA. QUESTO SEDILE SI PUÒ SOLAMENTE PIEGARE VERSO L'ALTO PER MEZZO DI UNA MANOPOLA POSTA SOTTO DI ESSO. L'ULTIMO POSTO A SEDERE È QUELLO DEL CAPOCARRO, UNICO SEDILE CAPACE DI SPOSTARSI IN ALTO O IN BASSO QUALSI-VUOLIA. TUTTI I POSTI A SEDERE SONO CORREDATI DA CINGHIE DI SICUREZZA. I BORDI DELLE DUE CUPOLE DEL PILOTA E DEL CAPOCARRO SONO IMBOTTITE AL FINE DI ATTUTTIRE I COLPI PRESI MENTRE SI VIAGGIA. PER TUTTI I TRASPORTATI SI FA L'OBBLIGO DI INDOSSARE L'ELMETTO PER EVITARE COLPI ALLA TESTA. (VEDI FOTO 17).

A DESTRA I DIVANETTI E LA LORO SISTEMAZIONE SONO IDENTICI A QUELLI DI SINISTRA CON L'UNICA DIFFERENZA CHE AL POSTO DEL SERBATOIO CI SONO DUE BATTERIE DA 12V L'UNA, PROTETTE DA UNA SCATOLA DI LAMIERA SALDATA ALLO SCAFO. SOPRA QUESTE TROVIAMO IL GANCIO AL QUALE ATTACCARE UN ESTINTORE PORTATILE. SUL SOFFITTO DEL CARRO TROVIAMO UNDICI MANIGLIE DI CORDA IL CUI SCOPO È CONSENTIRE DI MANTENERE L'EQUILIBRIO DURANTE I PERCORSI. NEGLI ANGOLI DELLA ZONA RIGUARDANTE IL COMPARTIMENTO PERSONALE, ALLA ESTREMA SINISTRA ANTERIORE E ALL'ANGOLO POSTERIORE DESTRO SI TROVANO DUE SCATOLINE DI LAMIERA DOVE SPICCANO DUE VETRINI VERNICIATI IN ROSSO E IN BIANCO. SI TRATTA DELL'ILLUMINAZIONE INTERNA DEL CARRO. LA LUCE BIANCA VIENE USATA IN CONDIZIONI NORMALI, QUELLA ROSSA IN CASO DI COMBATTIMENTO. TUTTE LE LUCI DEL CARRO SI METTONO IN FUNZIONE SOLAMENTE QUANDO L'INTERRUTTORE GENERALE È INSERITO.

CARLO R. PECCHI IPMS-MO

SI RINGRAZIANO, PER LA GENTILE COLLABORAZIONE OFFERTA NELLA REDAZIONE DI QUESTO ARTICOLO, I SIGNORI FULVIO MIGLIA, GUERRI MAURIZIO E LA DITTA OTO-MELARA DI LA SPEZIA.

DATI GENERALI

PRESTAZIONI SU TERRENO

VELOCITÀ MAX (IN MARCIA AVANTI):

MARCIA: 1 ^a	0-16 Km/h
1-2 ^a	0-33 Km/h
1-3 ^a	0-64 Km/h
2-3 ^a	0-64 Km/h
VELOCITÀ MAX (IN RETROMARCIA)	14,7 Km/h

VELOCITÀ MAX (IN RETROMARCIA)

AUTONOMIA:	480 Km
CONSUMO CARBURANTE:	LITRI 0,950/Km
CONSUMO COMBUSTIBILE:	LITRI 744 PER 100 Km
RAGGIO MIN. DI SVOLTA CON LEVE DI STERZATURA ORDINARIA	6,8m
RAGGIO MIN. DI SVOLTA CON LEVE DISPOSITIVO AUS. DI STERZO	3,85m
PENDENZA MAX SUPERABILE	60%
PENDENZA TRASVERSALE MAX	30%

GRADINO MAX SUPERABILE:

IN MARCIA AVANTI	0,60m
IN MARCIA INDIETRO	0,35m
TRINCEA MAX SUPERABILE	1,68m
PESO MAX RIMORCHIABILE	6580Kg

PRESTAZIONI IN ACQUA

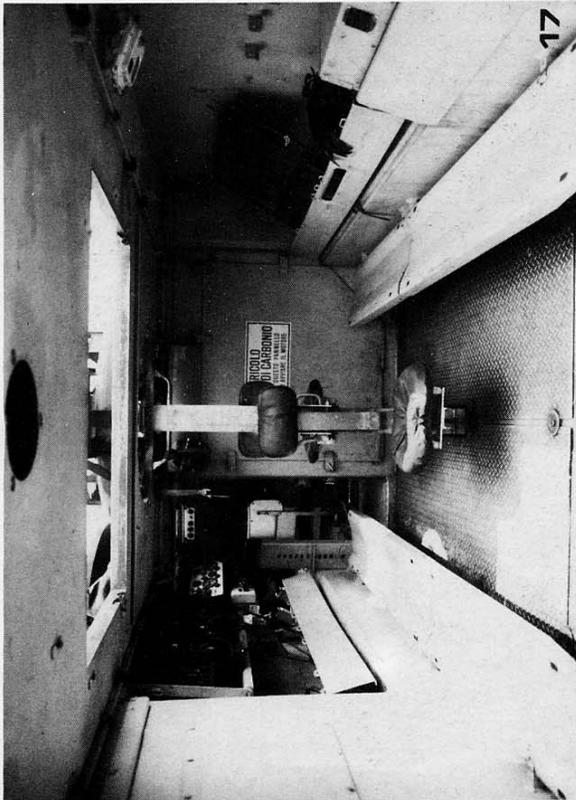
VELOCITÀ MAX (IN MARCIA AVANTI)	4,8 Km/h
PROFONDITÀ GUADO	ILLIMITATO

MOTORE

CONSTRUTTORE	DETROIT DIESEL ENGINE DIVISION GMC
MODELLO	5063-5299

SERIE

TIPO	6V53
VELOCITÀ AL MINIMO	DIESEL 2T
VELOCITÀ A VUOTO	550/600 GIRI/MIN
ROTAZIONE DELL'ALBERO A GOMITO (GUARDANDO LA PULEGGIA)	2925/2975 GIRI/MIN
NUMERO CILINDRI	SENSO ORARIO
A SINISTRA	6IN LINEA
A DESTRA	1S-2S-3S
ORDINE DI ACCENSIONE	1D-2D-3D
RAPPORTO PESO-POTENZA	1S-3D-3S-2D-2S-1D
TIPICI COMBUSTIBILI	21,5 Hp/Ton
SPEC. VV-F-800	
GRADO DF-1--DF-2	
GRADO DFA	
SPEC. MIL-F-46005(CITE)	
JP-5(MOTORI AEREI A TURBINA)	
CAMBIO	DA NON USARE SOTTO 0°C
CONSTRUTTORE	OGNI T°
MODELLO	OGNI T°
GRUPPO DI RINVIO	FINO A -40°C
CONSTRUTTORE	ALLISON DIVISION GMC
RAPP. DI TRASMISSIONE	TX 100-1
PRESA DI FORZA	
DIFFERENZIALE CONTROLLATO	ALLISON DIVISION GMC
CONSTRUTTORE	1,286:1
MODELLO	3
PUNTI DI SOSPENSIONE	FMC CORPORATION
GRUPPI DI RIDUZIONE FINALE	DS-200
CONSTRUTTORE	3
NUMERO DI INGRANAGGI	FMC CORPORATION
RAPPORTO DI TRASMISSIONE	2
POMPE DI DRENAGGIO	3,95:1
CONSTRUTTORE	
MODELLO	PIQUA MACH & MAN CO
TIPO	32-17-19
PORTATA POMPA (APPROX)	SOMMERSA
CAPACITÀ	L.281/SEC
SISTEME DI RAFFREDDAMENTO MOTORE	37,85 L
SISTEMA OLIO MOTORE	17 L
SISTEMA OLIO CAMBIO	15 L
SISTEMA OLIO DIFFERENZIALE	19 L
GRUPPO DI RINVIO	2,3 L
GRUPPO DI RIDUZIONE FINALE	1,4 L
SISTEMA IDRAULICO RAMP	1,9 L
SCATOLA COMANDO VENTOLA	0,28 L
SERBATOIO DISPOSITIVO AUS. DI STERZATURA	0,28 L
SERBATOIO COMBUSTIBILE	360 L
VELOCITÀ MAX DI RIEMPIIMENTO COMBUSTIBILE	190L/MIN
DATI PARTICOLARI	
EQUIPAGGIO	
PILOTA E PERSONALE (EQUIPAGGIATI)	13
PESO APPROX DEL VEICOLO	
APPONTATO PER IL COMBATTIMENTO (AL COMPLETO DI EQUIPAGGIO, RIFORMIMENTO E DOTAZIONI)	11000 Kg
APPONTATO PER IL COMBATTIMENTO (SENZA EQUIPAGGIO)	9600 Kg
APPONTATO PER AVIOLANCIO: IN ASSETTO DI COMBATTIMENTO (PRIVO DI EQUIPAGGIO, MUNIZIONI, PATTINI GOMMATI AI CINGOLI E L'80% DEL CARBURANTE)	8600 Kg
PRESSIONE DEL CINGOLO SUL TERRENO	
VEICOLO APPONTATO PER IL COMBATTIMENTO (CON PERSONALE)	0,53 Kg/cm ²
VEICOLO APPONTATO PER IL COMBATTIMENTO (SENZA PERSONALE)	0,46 Kg/cm ²
VEICOLO APPONTATO PER AVIOLANCIO	0,42 Kg/cm ²
NUMERI DI CLASSIFICAZIONE DEL PESO	
PESO A VUOTO	10
PESO IN ASSETTO BELLICO	12
DIMENSIONI	
LUNGHEZZA	
MASSIMA	4,86 m
MINIMA (SENZA OCCHIONI DI TRAINO)	4,82 m
LARGHEZZA	
MASSIMA	2,68 m
MINIMA (SENZA RIPARI IN GOMMA)	2,54 m
ALTEZZA	
MASSIMA (AL PERNO DI AGGANCIAMENTO DELLA M6)	2,20 m
MINIMA (ALLA ESTREMITÀ SUPERIORE DELLA PROTEZIONE ANTENNA)	2,02 m
ALTEZZA MINIMA DA TERRA	0,41 m
APERTURA RAMP	
ALTEZZA	1,25 m
LARGHEZZA	1,37 m
APERTURA PORTELLO DI CARICO	
ALTEZZA	1,2 m
LARGHEZZA	0,78 m
POSSIBILITÀ DI TRASPORTO	
CAPACITÀ DI CARICO (PILOTA COMPRESO)	
IN PESO	1560 Kg
IN VOLUME	6,94 m
PRESTAZIONI IN ACQUA	
ALTEZZA DELLA PARTE EMERGENTE A VEICOLO APPONTATO PER IL COMBATTIMENTO	
ANTERIORE	0,19 m
POSTERIORE	0,34 m
ARMAMENTO-PERISCOPI	
MITRAGLIATRICE CAL.12,7 M2 SU AFFUSTO	
PESO DELL'ARMA (APPROX)	38 Kg
LUNGHEZZA	1,65 m
PERISCOPI M-17	
PORTELLO PILOTA	N°4
CUPOLA CAPOCARRO	N°5
RISERVA	N°1
PERISCOPIO M-19	
STIVATO NEL CARRO	N°1
TESTINE DI RICAMBIO PER M-19	N°1
CORAZZATURA SCAFO	
PARTE POSTERIORE (PORTA ESCLUSA)	37,5 mm
CIELO DEL COMPARTIMENTO PERSONALE	43 mm
PARTE FRONTALE	37,5 mm
FIANCATE LATERALI	12,7 mm
FIANCO ALLOGGIAMENTO CINGOLATURA	33,5 mm
FONDO SCAFO	39 mm

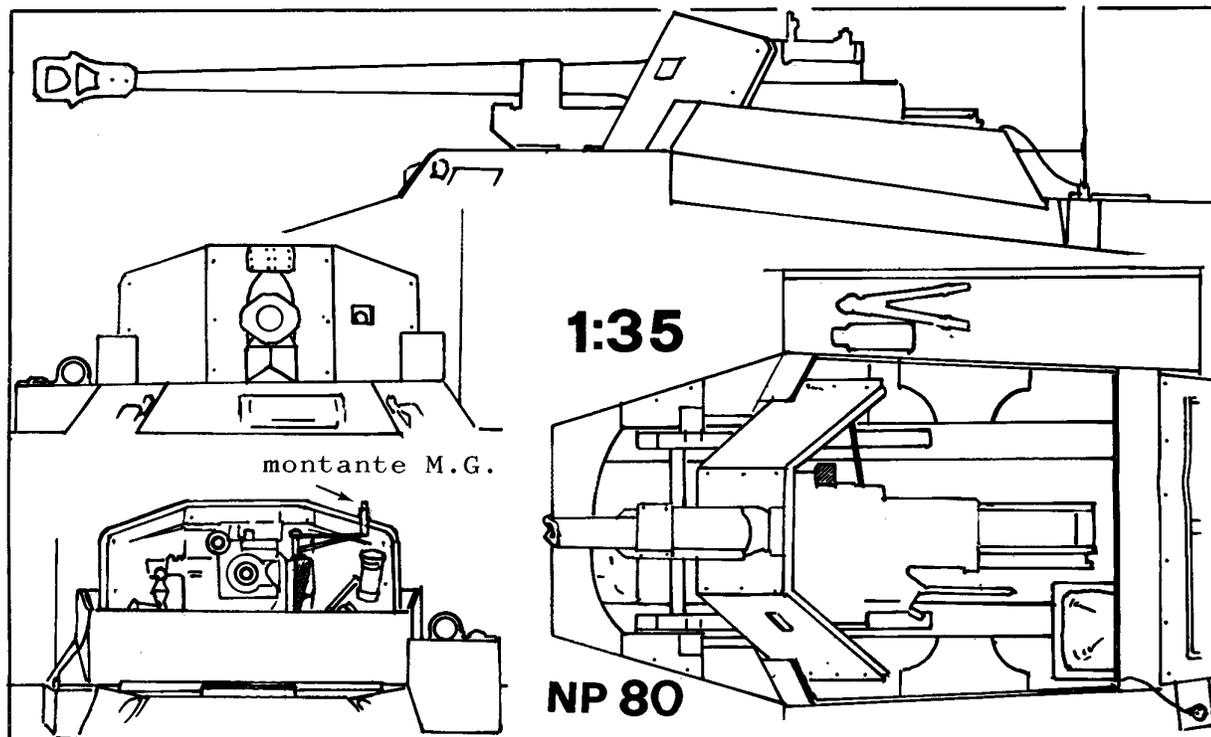


"PUMA" italeri

Qualche anno fa avemmo occasione di leggere, su una rivista specializzata, che i modelli Italeri dovevano essere ammirati con una lente da gioielliere. E chiunque abbia modo oggi di montare l'ultima nata della prolifica Casa, l'autoblinda Puma, non può non convenirne: i particolari meccanici, di carrozzeria e di armamento sono stati riportati con una precisione sconosciuta a molti prodotti di oltre oceano e con un verismo a dir poco entusiasmante. Il modello, pervenutoci direttamente dalla ITALERI che vogliamo in questa sede ringraziare, costituito da 98 pezzi di plastica grigia, è contenuto in una scatola contraddistinta da un'aggressiva immagine pittorica di Demand, è relativamente semplice a montarsi. Un modellista di media esperienza, infatti, può ultimarlo, nella sua configurazione originale, in non più di tre ore e mezza di lavoro. Le parti presentano raramente sbavature, e quelle che ci sono vengono eliminate con la massima facilità. Molta attenzione va posta nel montaggio delle sospensioni, ove, - lo scriviamo a titolo personale -, ci sono sembrate più utili le fotografie di quanto non lo fossero i disegni indicativi. A questo punto oseremmo proporre l'uso di carta migliore per i fogli istruzioni per ottenere una migliore resa delle fotografie e l'aggiunta di qualche immagine di particolari del veicolo originale. Non ci stanchiamo, inoltre, di segnalare le manchevolezze delle traduzioni. Avremmo preferito che la parte superiore della carrozzeria potesse essere sollevabile per osservare gli interni, ma poiché questi sono piuttosto spogli, forse è meglio così; si potrebbero comunque lasciare aperti i portelli di torretta, perché questa sembra abbastanza dettagliata. Ricordiamo, a questo proposito, che la tinteggiatura interna, per le macchine tedesche, era bianco avorio e che quindi, tolto l'otturatore in metallo e i sedili neri, tutto va dipinto in questo colore. Il pavimento va invece in metallo naturale. La verniciatura esterna originale era il solito sabbia, cui venivano aggiunte in sede d'impiego eventuali chiazze. Ottime le de-

cali. Altra cosa che avremmo desiderato erano i pneumatici in gomma come per l'Opel: ma tutto, diceva quel tale, non si può avere! Qualche difficoltà si riscontra poi nel montaggio del silenziatore sinistro e occorre sostituire tutte le taniche perché inspiegabilmente più basse di circa 1mm. Lo inconveniente è però facilmente rimediabile utilizzando altri sei fustini sempre Italeri e rifacendo i sostegni con il solito impiego di microstrip. Sistemare il caricamento presenta delle difficoltà perché i parafranghi sono più stretti del dovuto. I fari vanno abbassati e manca il clacson. E' evidente che questi piccoli nei non sono tali da compromettere l'eccellenza della realizzazione e i nostri lettori non sono poi dei semplici "incollatori" (mi si scusi il bisticcio) e saranno felici di aggiungere qualche tocco personale alla loro opera. Come conversioni possiamo suggerire il modello 234/1 (ottenibile sostituendo la torretta con quella del semicingolato esplorante Sd.Kfz. 250/9 "NEU" e Sd.Kfz. 251/23) e il 234/4 armato con il pezzo c.c. da 75mm PaK 40 (produzione Italeri di qualche anno fa).

Nel tardo Novembre 1944, Hitler ordinò che si montasse, sullo scafo della autoblinda Puma che già era stata adattata per ricevere il 75mm L/24 (modello Sd.Kfz. 234/3), il pezzo controcarri sempre da 75mm L/46. La produzione di questa variante, iniziata nel Dicembre 1944, si protrasse fino al marzo dell'anno successivo. Le modifiche apportate erano relativamente semplici: eliminazione della lamiera di copertura dello scafo in corrispondenza della camera di pilotaggio e combattimento ed installazione, su parte dell'affusto originale (dal quale erano state asportate le ruote e le code) del cannone anticarro, completo di scudo. Unica concessione alla sicurezza dell'equipaggio una scudatura laterale e posteriore, piuttosto bassa, sulla parte destra della quale, perfettamente raccordata con i parafranghi ed il bordo inferiore dello scudo de-





BELLA FOTO DI PUMA CON 7,5cm.SI TRATTA DI UN ESEMPLARE RESTAURATO RECENTEMENTE IN GERMANIA.(FOTO VIA HEWI)

stro.All'affustino del pezzo era stato applicato un sostegno per la mitragliatrice necessaria alla difesa vicina del mezzo e per il puntamento diretto della bocca da fuoco.Di questa macchina sopravvivono due esemplari:uno conservato a Bovington (Tank Museum)ed un altro negli Stati Uniti(Patton Museum, Fort Knox, Kentucky).

Il modello

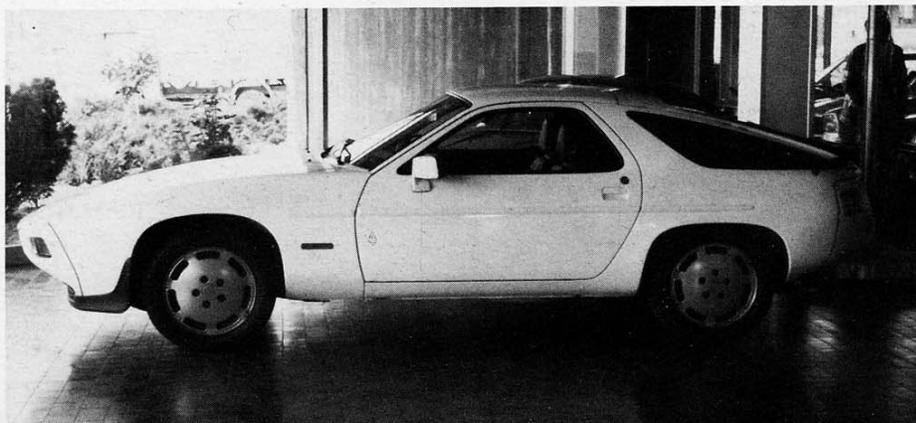
Lo scafo è naturalmente quello della 234/2, recentissimo prodotto Italeri.Per completare il lavoro oltre al solito plasticard dello spessore più piccolo,compatibilmente con una certa rigidità necessaria per l'incollaggio,occorre un 7,5cm PaK 40 (art.300 Italeri)ed una mitragliatrice MG 42(sempre Italeri art.308).E' ovvio che tanto il cannone come la mitragliatrice sono intercambiabili con i giapponesi Tamiya,se disponibili.Anzitutto occorre"fabbricare"il sostegno per l'affustino del cannone,come dai nostri disegni.Si passa quindi a ritagliare nel plasticard gli scudi laterali sempre seguendo i nostri disegni,ed infine a realizzare il contenitore laterale ed il sostegno per la mitragliatrice.Le difficoltà sono medie:occorre unicamente una certa precisione.L'ultima parte da aggiungere è il seggiolino alla sinistra posteriore della culla,da realizzarsi ex-novo o... per cannibalizzazione.Buon lavoro!

NICOLA PIGNATO

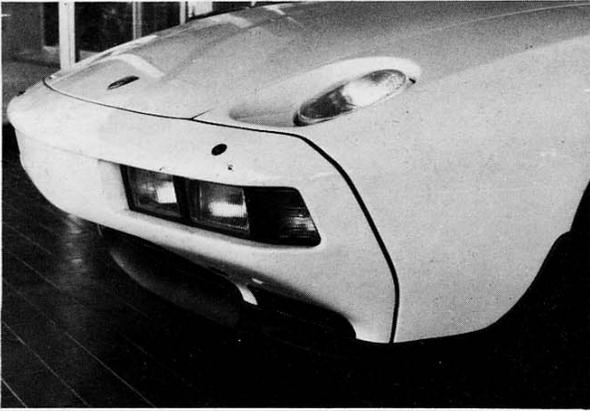
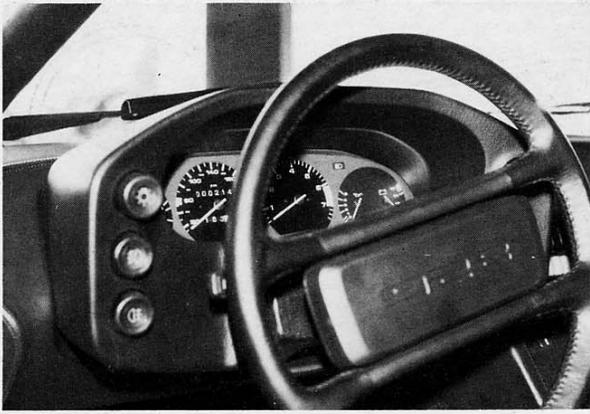
PORSCHE 928

Abbiamo ricevuto dal distributore italiano KOSMOS che vogliamo qui ringraziare,una delle ultime novità Heller nel settore delle automobili in scala 1/43:la Porsche 928(kit n.172,in vendita a £ 2700 al momento in cui scriviamo queste righe).Il modello si presenta molto bene,in una confezione robusta,ed è realizzato in plastica grigio chiaro,molto ben lavorabile,più i trasparenti ed alcune parti cromate.Le rifiniture ed i particolari esterni sono di uno standard molto elevato(estremamente sottile lo spessore della plastica con cui è realizzata la carrozzeria):le incisioni rappresentanti gli sportelli ed il cofano motore sono veramente molto fini,mentre nel pezzo rappresentante la parte inferiore della vettura sono stampati diversi particolari meccanici,quali la marmitta,la coppa dell'olio,ecc.Ben realizzati sono anche gli interni,costituiti da ben 12 pezzi:buono il cruscotto(anche se gli"orologi"sono un po' difficili da raggiungere con il colore)a cui andrà leggermente assottigliata la palpebra superiore;un po' più scarsa come dettaglio è la consolle centrale,che in fase di verniciatura è meglio arricchire,riferendosi alle fotografie che corredano questo articolo.Utili aggiunte possono essere la leva del freno a mano,sulla sinistra del posto di guida(vedi dis.A);i pedali dell'acceleratore,freno e frizione oltre alle levette di comando luci ai lati del volante.Ben sagomati sono i sedili che riproducono fedelmente quelli reali:a quelli posteriori si potranno aggiungere le cinture di sicurezza addominali(vedi particolare A del disB) i relativi agganci(particolare B)ed i perni per il ribaltamento degli schienali(particolare C),schienali che non sono del tutto esatti come for-

ma,dovendo presentare un lieve ingrossamento nella parte superiore.Per quanto riguarda la colorazione la Heller suggerisce,per tutti questi particolari,l'uso di due tonalità di marrone,con il cruscotto,il volante e la consolle centrale in nero:ricordiamo che l'interno di questa vettura è generalmente realizzato in un misto di stoffa,mouquette e similpelle,per cui bisognerà differenziare le finiture dei colori usati(per esempio rendendo semilucide le parti che nella realtà sono in similpelle).Ben realizzata la fanaleria composta da sei pezzi:i fari principali possono essere montati sia in posizione estratta che retratta(si consiglia quest'ultima soluzione per non rovinare la magnifica linea di questa vettura).Stranamente mancano gli indicatori di direzione posti lateralmente,ma che possono essere riprodotti mediante due sottili pezzi di plastiglaze od acetato.Con gli altri trasparenti(cinque parti)si realizzano le abbondanti vetrate di questa auto:i pezzi sono molto sottili e trasparenti,ma il parabrezza e il lunotto posteriore sono uniti da un pontone centrale(come nei modelli pressofusi in metallo)e recano stampati i tergicristalli(a quello sinistro anteriore bisogna aggiungere la piccola aletta che serve ad evitare il distacco del tergicristallo stesso dal vetro quando si procede a velocità elevata)e lo specchietto retrovisore interno.Sarebbe meglio sostituire questi particolari con altri autocostruiti con plasticard e sprue filato per ottenere maggiore realismo.I cerchi sono in plastica cromata(così come lo specchietto retrovisore esterno,che,però,non è eccessivamente fedele)e necessitano solo di qualche tocco di colore per essere completati.Abbastanza brutti sono

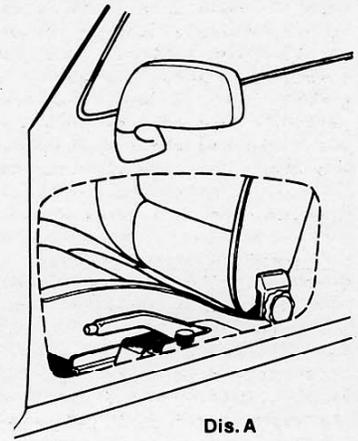


LA PORSCHE 928S,SENZA DUBBIO IL MODELLO PIÙ PRESTIGIOSO DELLA DITTA TEDESCA.ULTIMA NATA DI UNA LUNGA SERIE DI VETTURE SPORTIVE CON MOTORE AD OTTO CILINDRI ED EVOLUZIONE DELLA GIÀ MAGNIFICA 928.

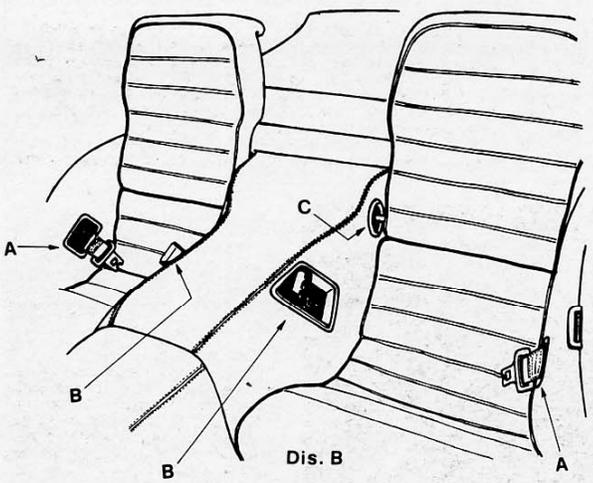


COME SI PUÒ VEDERE, NELL'ABITACOLO DELLA PORSCHE 928S PREDOMINA LA PELLE: IL CRUSCOTTO, LA CONSOLLE CENTRALE, LA PARTE CENTRALE DELLE PORTIERE ED IL VOLANTE SONO RIVESTITI IN PELLE. ANCHE LA LEVA DEL CAMBIO E I BORDI DEI SEDILI E DEGLI SCHIENALI SONO LAVORATI IN PELLE: SONO DISPONIBILI QUATTRO DIVERSI COLORI ED A RICHIESTA, COME NELLA VETTURA FOTOGRAFATA, LA 928S VIENE ALLESTITA CON TUTTO IL RIVESTIMENTO INTERNO IN PELLE.

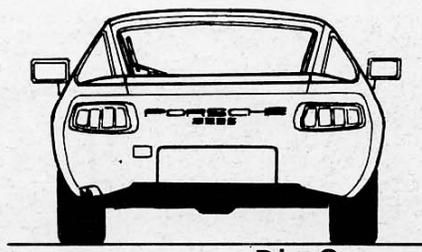
LA 928S SI DISTINGUE ESTERNAMENTE DAL MODELLO BASE SOLTANTO PER ALCUNE MODIFICHE DI CARATTERE FUNZIONALE. I PARTICOLARI PIÙ EVIDENTI SONO I PICCOLI SPOILER ANTERIORE E POSTERIORE. LE FIANCATE SONO PROTETTE DAI DANNeggiAMENTI CHE SI POSSONO AVERE DURANTE LE MANOVRE NEI PARCHEGGI DA DUE (UNA PER LATO) MODANATURE VERNICIATE NELLO STESSO COLORE CORPO VETTURA. UN SECONDO SPECCHETTO RETROVISORE ESTERNO (DI SERIE SULLA 928S, OPZIONALE SULLA 928) È APPLICATO SUL LATO DESTRO. I PARAFURTI SONO SOSTITUITI DA ZONE D'URTO IN POLIURETANO ELASTICO, CHE SI ARMONIZZANO, NEL COLORE E NELLA FORMA, CON L'INSIEME DELLA CARROZZERIA. SULLA 928S È INSTALLATO DI SERIE UN IMPIANTO LAVAFARI (I CUI UGELLI SONO SITUATI SULLA PARTE SUPERIORE DEL FASCIONE ANTERIORE, DAVANTI AI FARI PRINCIPALI RETTRATTILI).



Dis. A

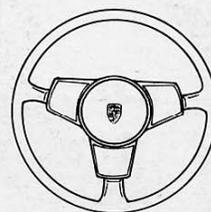
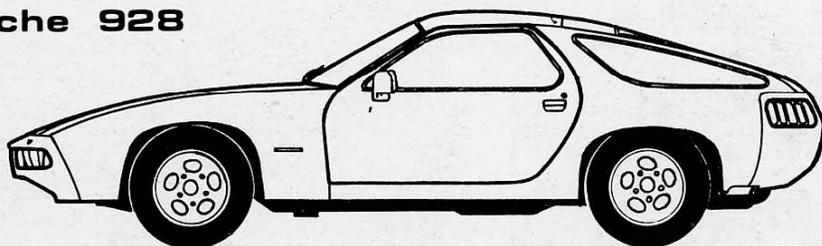


Dis. B



Dis. C

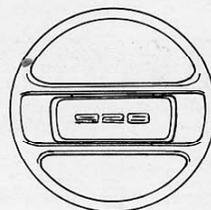
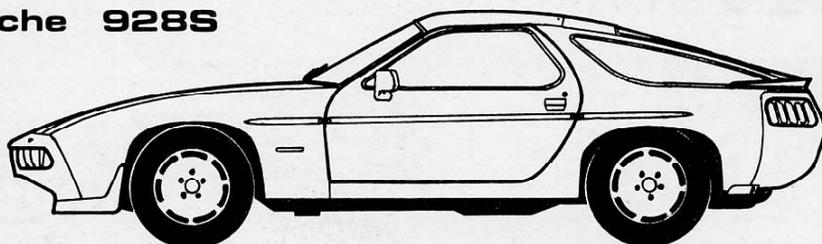
Porsche 928



928

Dis.D

Porsche 928S



928S

ZNFELD1980

Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena

invece i copertoni che mancano di un qualsiasi accento di battistrada. Il difetto maggiore lo si riscontra però nei passaggi ruota, assolutamente vuoti, che consigliamo di "riempire" con plasticard e stucco, simulando i parafanghi, onde evitare spiacevoli " trasparenze". Le decals comprendono solo due targhette con la scritta "Porsche 928", mentre sul coperchio della scatola la vettura è raffigurata con la targa S-CY 4137. Per quanto riguarda la colorazione l'auto raffigurata sulla scatola è in grigio chiaro metallizzato, mentre in un opuscolo pubblicitario abbiamo potuto vederne esemplari rossi, blu, bianchi e di un color bronzo-oro metallizzato abbastanza chiaro; abbiamo inoltre visto vetture verde scuro e nere, naturalmente il colore era sempre estremamente lucido.

Una semplice elaborazione

Questo modello può essere modificato senza eccessiva difficoltà nella versione più "spinta" di questa vettura: la 928S.

La 928 e la 928S sono sostanzialmente uguali: le differenze maggiori si riscontrano nel motore, che in quest'ultima è maggiorato di circa 200cmc e che raggiunge i 300HP (221Kw) di potenza. Esternamente le due versioni sono molto simili: nella 928S sono presenti due spoiler: uno anteriore, che costituisce un prolungamento verso il basso del muso della vettura, e nel quale sono ricavate la parte inferiore della presa d'aria del radiatore e due altre prese d'aria (più piccole e di forma rettangolare con i bordi arrotondati), ed uno posteriore all'estremità del portellone del bagagliaio, con

due piccole pinne ai lati del lunotto posteriore. Sulle fiancate della vettura sono poi presenti due modanature (una per lato) verniciate dello stesso colore dell'auto (mentre gli spoiler sono in gomma nera); la 928S è inoltre dotata di serie di un secondo specchietto retrovisore esterno, sul lato destro (opzionale sulla 928) e di una luce posteriore rossa antinebbia posta sul lato sinistro della targa. Comunque, esternamente, la differenza sostanziale la si riscontra nei cerchi, che presentano una serie di sette fessure per il raffreddamento dei freni (mentre sulla 928 sono presenti cinque fori di forma ellittica). Internamente la 928S è più lussuosa della 928, avendo di serie il parziale equipaggiamento in pelle, che può essere completato, a scelta, da stoffe di diversi colori o similpelle; è pure possibile avere l'interno completamente in pelle. Nell'abitacolo la differenza più notevole rispetto alla 928 è data dal volante che nella 928S è a quattro razze orizzontali (vedi dis.D). Per la colorazione, sia interna che esterna, valgono le stesse considerazioni fatte per la 928.

CARLO PECCHI & ALDO ZANFI

DESCRIZIONE TECNICA (TRA PARENTESI I DATI CHE SI RIFERISCONO A 928S)
MOTORE: NUMERO CILINDRI 8; ALESAGGIO 95,0mm (97,0mm); CORSA 78,9mm; CILINDRATA 4474cmc (4664cmc); RAPPORTO DI COMPRESSIONE 10,0:1; POTENZA 240CV DIN, 177Kw (300CV DIN, 221Kw) A 5520 GIRI/MIN. (A 5900 GIRI/MIN.); COPPIA MASSIMA 39kgm DIN, 380Nm (39,2kgm DIN, 385Nm) A 3600 GIRI/MIN. (A 4500 GIRI/MIN.); POTENZA SPECIFICA 54CV DIN/LITRO, 40Kw/LITRO (64,3CV DIN/LITRO, 47,4Kw/LITRO); CARBURANTE BENZINA SUPER A 98 OTTANI.
IL MOTORE È ANTERIORE, RAFFREDDATO AD ACQUA, CON 8 CILINDRI A V, CICLO OTTO, A 4 TEMPI; IL MONOBLOCCO È IN LEGA LEGGERA, CON 1 CILINDRI SENZA



IN QUESTA PAGINA E NELLA SEGUENTE DUE IMMAGINI DI UNA PORSCHE 928, FOTOGRAFATA INSIEME AD ALTRE VETTURE PRODOTTE DALLA FAMOSA DITTA DI STOCCARDA; SULLO SFONDO SI POSSONO INFATTI VEDERE DELLE 924, 924 TURBO E 911SC.

CAMICIE, LA TESTATA CILINDRI È PURE ESSA REALIZZATA IN LEGA LEGGERA. LE VALVOLE SONO DISPOSTE IN TESTA AI CILINDRI, UNA DI ASPIRAZIONE ED UNA DI SCARICO, IN LINEA; IL COMANDO VALVOLE AVVIENE TRAMITE UN ALBERO A CAMME IN TESTA E PUNTERIE A BICCHIERINO. L'ALBERO A CAMME È A SUA VOLTA AZIONATO TRAMITE UNA CINGHIA DENTATA CON RULLO TENDITORE. L'ALBERO MOTORE È IN ACCIAIO FORGIATO, SUPPORTATO DA 5 CUSCINETTI A STRISCIA, MENTRE LA LUBRIFICAZIONE È A CIRCOLAZIONE FORZATA, CON POMPA A LUNETTA, MENTRE L'ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE È AD INIEZIONE BOSCH K-JETRONIC TRAMITE POMPA ELETTRICA.

IMPIANTO ELETTRICO: TENSIONE 12V; CAPACITÀ BATTERIA 66AH; GENERATORE A CORRENTE ALTERNATA 90A/1260W; ACCENSIONE AD IMPULSI, TRANSISTORIZZATA.
TRASMISSIONE: FRIZIONE A SECCO, A DOPPIO DISCO CON MOLLE RADIALI, SUL LATO MOTORE; CAMBIO COMPLETAMENTE SINCRONIZZATO CON SISTEMA PORSCHE, CON 5 MARCE IN AVANTI ED UNA RETROMARCIA, MA CON LA POSSIBILITÀ DI IN STALLARE, A RICHIESTA, UN CAMBIO AUTOMATICO A 3 STADI MARCE AVANTI, UNA RETROMARCIA E IL BLOCCO PARCHEGGIO. LA TRASMISSIONE ADOTTA IL SISTEMA TRANSAXLE, CON MOTORE ANTERIORE E CAMBIO POSTERIORE E SEMIASSI A DOPPIO SNODO SULLE RUOTE POSTERIORI; LA LEVA DEL CAMBIO È IN POSIZIONE CENTRALE.

AUTOTELAIO E SOSPENSIONI: LE PORSCHE 928 E 928S SONO COUPE A DUE PORTE CON PORTELLO POSTERIORE, COFANO MOTORE, PARAFANGHI ANTERIORI E PORDI IN ALLUMINIO. LE SOSPENSIONI ANTERIORI SONO A RUOTE INDIPENDENTI, CON DOPPI BRACCI TRASVERSALI IN LEGA LEGGERA CON MOLLE ELICOIDALI E BRACCIO A TERRA NEGATIVO; LE SOSPENSIONI POSTERIORI SONO ANCH'ESSE A RUOTE INDIPENDENTI, CON BRACCI TRASVERSALI SUPERIORI IN LEGA LEGGERA, BRACCI DIAGONALI INFERIORI CON MOLLE ELICOIDALI E REGOLAZIONE AUTOMATICA DELL'ASSETTO; GLI AMMORTIZZATORI SIA ANTERIORI CHE POSTERIORI SONO POSTI ALL'INTERNO DELLE MOLLE ELICOIDALI, IL FRENO DI SERVIZIO È IDRAULICO, CON L'IMPIANTO A DUE CIRCUITI IN DIAGONALE E SERVOFRENO; LO STERZO È A CREMAGLIERA, SERVOASSISTITO IDRAULICAMENTE. IL SERBATOIO DEL CARBURANTE PUÒ CONTENERE CIRCA 86 LITRI DI CUI 8 DI RISERVA; L'IMPIANTO LAVAVETRO HA LA CAPACITÀ DI 8 LITRI CIRCA.



PESI E PRESTAZIONI: PESO A VUOTO SECONDO NORMA DIN 1425KG, CHE PUÒ GIUNGERE FINO A 1540KG CON EQUIPPAGGIAMENTI A RICHIESTA; PESO TOTALE AMMESSO 1870KG; VELOCITÀ MASSIMA 230KM/H, CON CAMBIO AUTOMATICO 225KM/H (250KM/H, CON CAMBIO AUTOMATICO 245KM/H); ACCELERAZIONE DA 0 A 100 7,2SEC, CON CAMBIO AUTOMATICO 7,7SEC (6,6SEC, CON CAMBIO AUTOMATICO 7,2SEC), DA 0 A 160 18,9SEC, CON CAMBIO AUTOMATICO 19,6SEC (14,6SEC, CON CAMBIO AUTOMATICO 16,4SEC) AL PESO A VUOTO DIN+1/2 CARICO.
DIMENSIONI: PASSO 2500MM; CARREGGIATA ANTERIORE 1551MM; CARREGGIATA POSTERIORE 1530MM; LUNGHEZZA 4447MM; LARGHEZZA 1836MM, CON UNO SPECCHIETTO RETROVISORE ESTERNO 1932MM, CON DUE SPECCHIETTI RETROVISORI ESTERNI 2028MM; ALTEZZA VETTURA SCARICA 1282MM; ALTEZZA MINIMA DAL SUOLO 120MM A PIANO CARICO; DIAMETRO DI STERZATA 11,5M.

TUTTE LE FOTOGRAFIE CHE CORREDANO QUESTO ARTICOLO SONO STATE REALIZZATE DA C.R. PECCHI, CON LA COLLABORAZIONE DELL'"AUTOVENDITE CARNEVALI". VIA EMILIA EST 1299, MODENA, CONCESSIONARIO AUDI NSU, PORSCHE E VOLKSWAGEN, CHE VOGLIAMO QUI RINGRAZIARE. I DISEGNI SONO TUTTI DI A. ZANFI.

Halbkettentransporteure

Nel periodo in cui il concetto di Panzer Division stava prendendo corpo, furono poste le basi per lo sviluppo e la successiva produzione in serie di un trasporto truppe corazzato, capace di accompagnare i carri armati in battaglia. Nel 1935 si pervenne alla soluzione di adattare un telaio corazzato su di un trattore semicingolato e quindi nel 1937 cominciò la produzione in serie che vide interessate la Hanomag per la fornitura degli chassis e la Bussing-Nag per i telai. La base per il nuovo veicolo era il trattore da 3t Sd.Kfz.11. Il mezzo assunse la denominazione di: *Mitteler Gepanzerter Mannschaftskraftwagen*, meglio conosciuto come Sd.Kfz.251. Venne costruito in quattro differenti versioni: A, B, C, D. Le prime due furono prodotte fino al 1940, quando furono sostituite dalla più moderna versione C, rimasta in produzione fino al tardo 1943 quando, a causa delle restrizioni economiche e della necessità di produrre una maggiore quantità di veicoli, fu sostituita dalla versione D di disegno semplificato. Dalla configurazione base, semplice trasporto truppe, armata con due MG34, furono estrapolati veicoli per i più disparati impieghi e compiti per un totale di oltre venti diverse versioni ufficiali, senza contare le modifiche campali non omologate e ottenute per precise

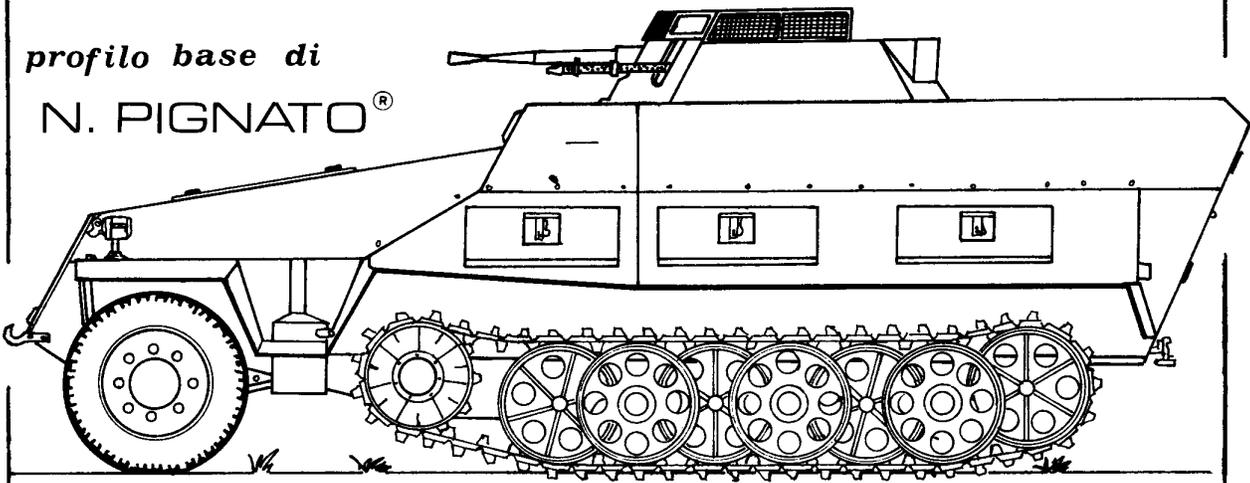
necessità contingenti di quel teatro operativo. Il veicolo diede sempre buona prova, handicappato tuttavia dal costo molto elevato rispetto a veicoli totalmente ruotati o cingolati. In totale delle versioni A, B, C, furono prodotti 4650 esemplari, mentre la D raggiunse la ragguardevole cifra di almeno 10602 veicoli costruiti. In questo articolo è mia intenzione proporvi quattro di quelle venti (e oltre) **modifiche apportate al veicolo originale**, partendo dall'ottimo kit dello Sd.Kfz.251 prodotto dalla Tamiya alcuni anni fa.

I modelli

Ricordo, prima di iniziare a descrivere dettagliatamente le versioni da me prese in esame, che sono ancora disponibili sul mercato scatole di costruzione della Nitto in 1:35, che ritraggono lo 251 in configurazione A & B. Ricordo che è molto più difficile ricavare la versione D partendo da questo kit (necessaria e indispensabile per almeno due delle modifiche da me trattate nell'articolo) e che la scala di queste riproduzioni lascia alquanto a desiderare (circa 1:30). Attenzione quindi quando acquistate il modello. D'altro canto dai kit Nitto è possibile ricavare altri tipi di versioni altrimenti molto laboriose. Forse saranno soggetto per futuri articoli, ma al momento lascia



profilo base di
N. PIGNATO®



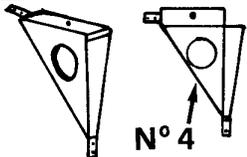
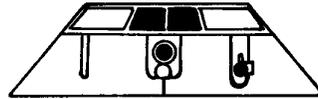
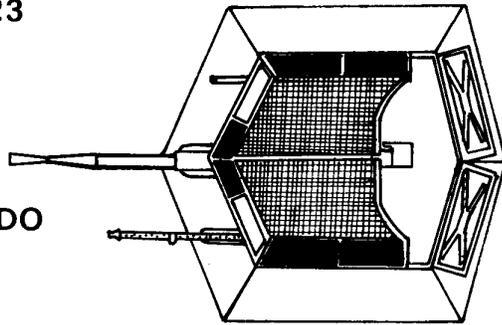
SDKFZ. 251/23

SCALA 1:35

DISEGNI:

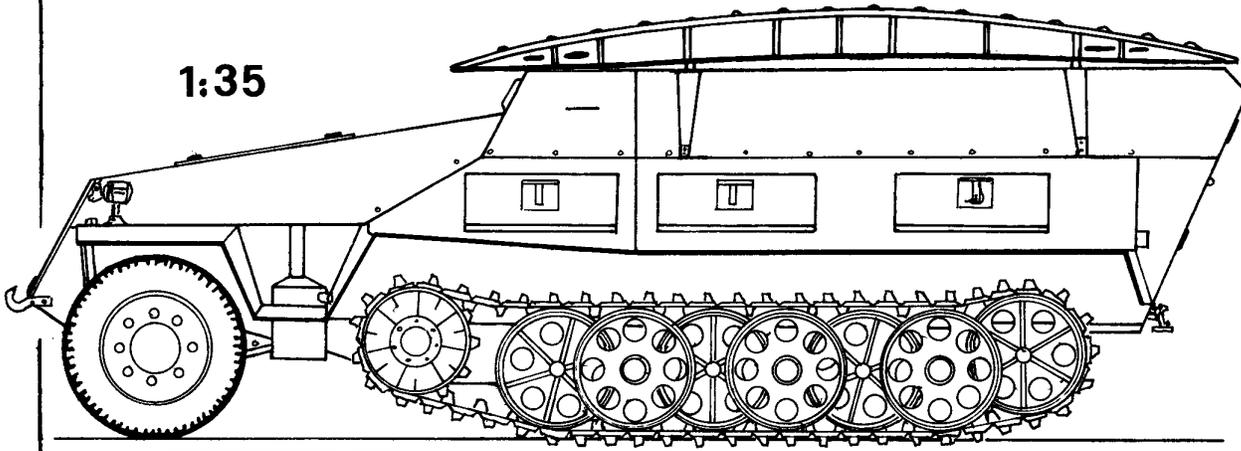
ROSSI ARMANDO

IPMS®-ITALIA



SDKFZ 251/7

1:35

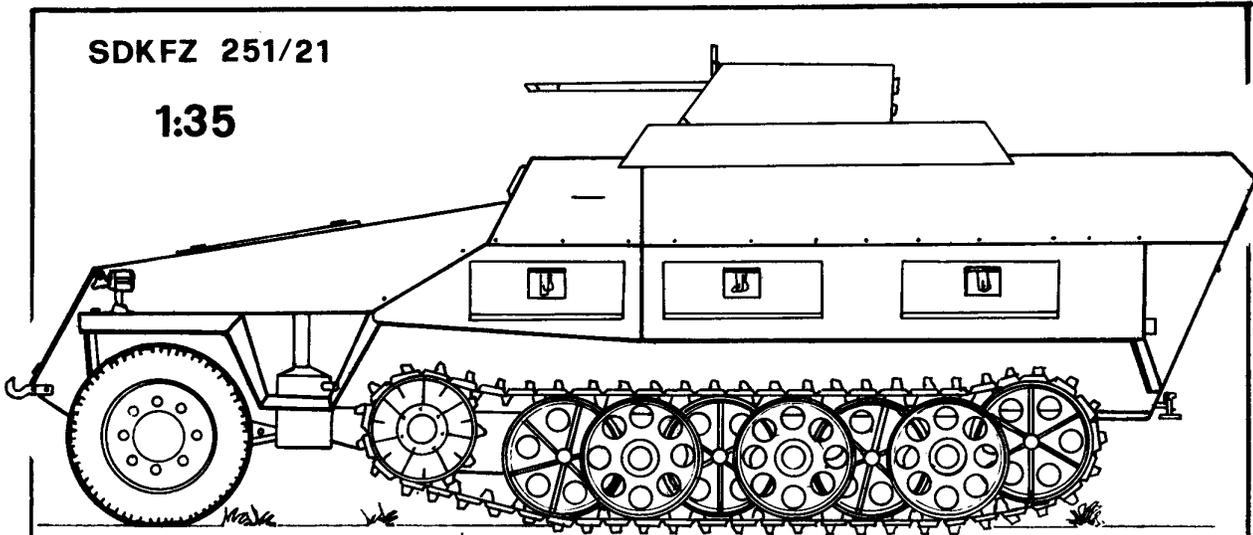


BELLO SCHIERAMENTO DI UN'UNITÀ ANTI AEREA INTERAMENTE EQUIPAGGIATA CON Sd.Kfz.251/17. IL VEICOLO IN PRIMO PIANO È MOLTO INTERESSANTE. IL SEMI-CINGOLATO, DOPO ESSERE STATO ESTESAMENTE, E COSTOSAMENTE, MODIFICATO HA VISTO RIMANERE PRATICAMENTE INVARIATO IL SUO RUOLO DI VEICOLO DI COLLEGAMENTO. SI TRATTA INFATTI DI UN Sd.Kfz.251 ADIBITO A CENTRO DI COORDINAMENTO PER IL TIRO E IL MOVIMENTO DELL'INTERO GRUPPO, FORSE L'ALLARGAMENTO DELLO SCAFO HA PERMESSO L'INSTALLAZIONE DI VOLUMINOSE APPARECCHIATURE RADIO.

NELLA PAGINA SEGUENTE:
IN UN CIMITERO DI CARRI E VEICOLI DISTRUTTI L'OCCHIO DEL FOTOGRAFO SI È POSATO SU QUESTO Sd.Kfz.251/7 PIUTTOSTO MALCONCIO. SI TRATTA DELLA VERSIONE REALIZZATA PER IL GENIO SU SCAFO AUSF.D. SI VEDONO CHIARAMENTE I DUE PONTICELLI PORTATI UNO PER OGNI LATO MENTRE BEN VISIBILI SONO ANCHE I SIMBOLI TATTICI E DIVISIONALI. IL PICCOLO TRIDENTE BIANCO IDENTIFICA IL MEZZO COME APPARTENENTE ALLA 2° Pz.Div. MENTRE IL SIMBOLO TATTICO LO ASSEGNA AD UN BATTAGLIONE DEL GENIO. LA TARGA È DELL'E-SERCITO TEDESCO, MEGLIO NOTO COME WEHRMACHT. (FOTO: I.W.M.)

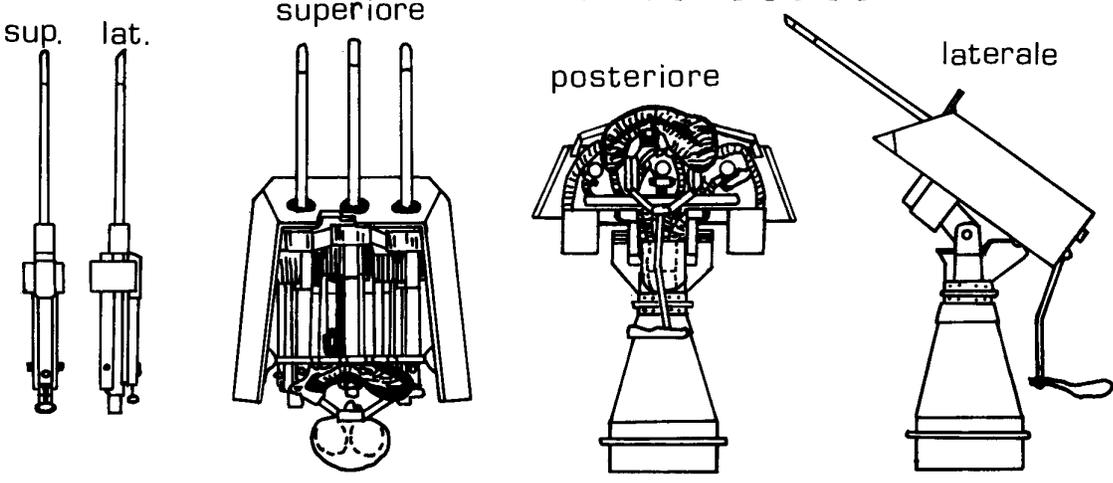
SDKFZ 251/21

1:35

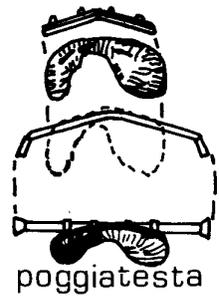
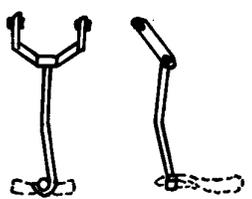


MG 151-20

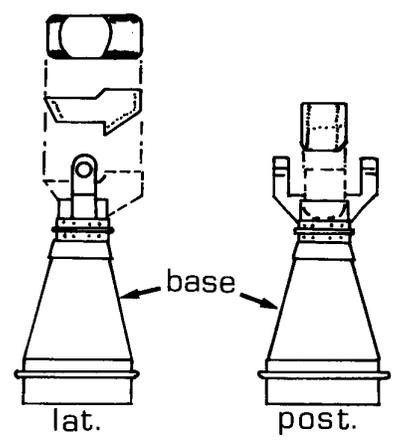
protezione supplementare



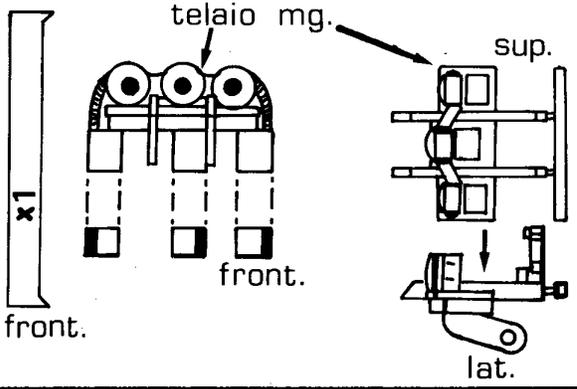
seggolino mitragliere



poggiatesta



telaio mg.



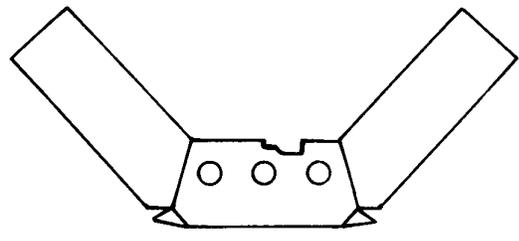
X2

x1

front.

front.

lat.



moli da parte per occuparci di qualcosa di più immediato. Come prima accennato per almeno due versioni, ed esattamente la /21 & /23, è necessario modificare il kit di partenza. La Ditta giapponese fornisce il mezzo nella versione Ausf.C, mentre i modelli sopra indicati erano stati ottenuti dalla trasformazione di veicoli in configurazione D (come rilevabile dalla documentazione fotografica conosciuta). Per fare questo si asportano, dal semiscafo inferiore la piastra posteriore con le due piastre triangolari. Incollate quindi, su entrambi i lati, due pezzi come indicato dalla linea tratteggiata nel disegno dello Sd.Kfz.251/23. Il semiscafo superiore andrà a sua volta modificato eliminando le piastre angolate posteriori, rifinendo poi come da disegno. Occorrerà fare una nuova piastra posteriore e incollarvi le due porte a battente per l'uscita delle fanterie (queste ultime andranno autocostruite con plasticard da 0,5). Rimane da modificare il cofano motore al quale andranno rifatte le ante laterali, dopo aver eliminato le prese di aerazione tipiche della versione C. Oltre a una nuova piastra frontale rimangono da fare le scatole di stivaggio portate permanentemente lungo ogni lato del mezzo. Eliminare anche i due visori corazzati laterali, stuccando i fori che ospitavano i pezzi ed incidere al loro posto due feritoie. Carteggiate accuratamente per eliminare le rivettature, in quanto la versione D era interamente saldata. Prima di iniziare il lavoro consiglio di documentarsi accuratamente consultando quante più fotografie e pubblicazioni possibili.

Sd.Kfz.251/7

Si tratta della versione utilizzata dal genio tedesco per trasportare piccoli ponti atti all'attraversamento di fossati, oltre a mine ed altri equipaggiamenti pesanti. Sebbene il mio disegno illustri un veicolo in versione D, questa variante venne realizzata anche su veicoli Ausf.C. Ciò consentirà ai modellisti più pigri di costruire un modello senza modificare il kit Tamiya, con la sola autocostruzione dei ponticelli e dei relativi supporti. Il pezzo inferiore del ponte va realizzato con plasticard da 0,5mm, il pezzo superiore con plasticard da 0,25mm. I due pezzi laterali curvi vanno fatti con plastica dello spessore da 0,5mm, incollando dei rinforzi nelle posizioni indicate dal disegno (cioè lungo i tratteggi). I rinforzi li ho realizzati con Plastruct sagomato a T. Non rimarrà poi altro da fare che dettagliare il mezzo con l'aggiunta delle dotazioni proprie di questi mezzi (tanche, catene, funi, ecc.) oltre a particolari "personali" del modellista che non dovrà la-

sciarsi prendere la mano e sovraccaricare la sua realizzazione con effetti antiestetici. Ricordo che i ponti trasportati erano due, uno lungo ogni lato del mezzo. La colorazione è lasciata alla vostra discrezione, essendovi una molteplicità di schemi realizzabili.

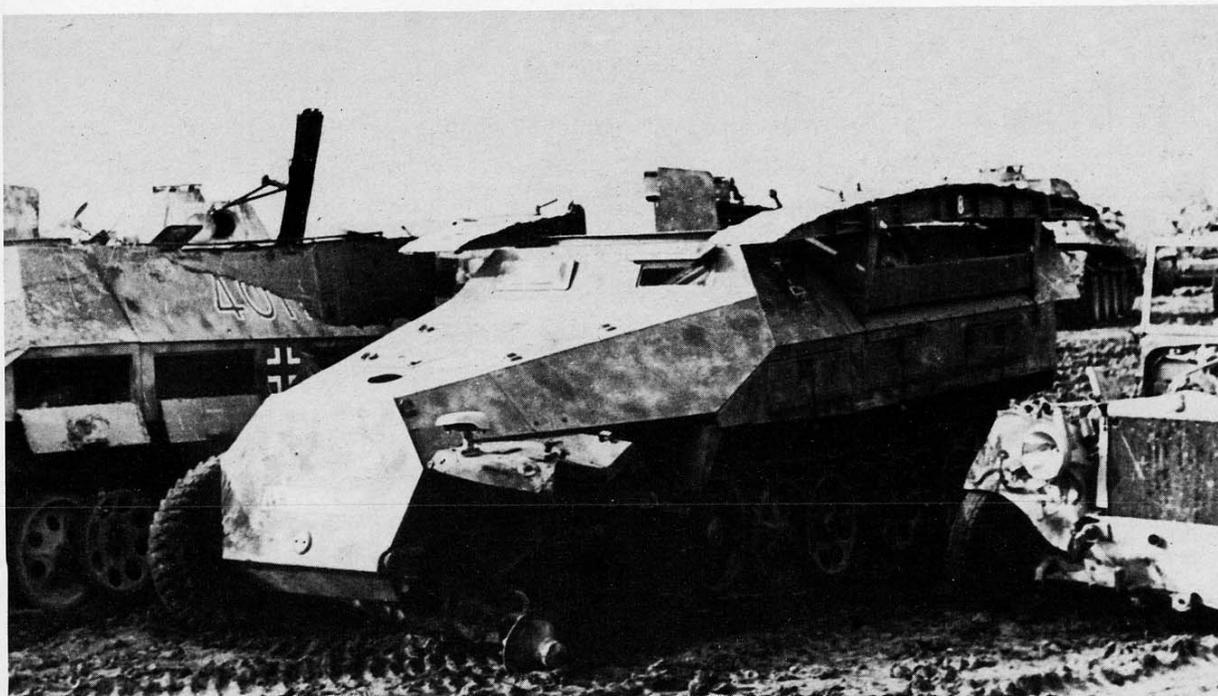
Sd.Kfz.251/17

Per cercare di dare maggiore mobilità alle unità a.a. della Luftwaffe i tedeschi montarono sullo scafo di uno Sd.Kfz.251, come su molti altri mezzi ruotati e cingolati, una mitragliera FLAK 38 di calibro 20mm, dapprima senza modificare lo scafo, con una soluzione che non permetteva il brandeggio dell'arma sui 360°, se non ruotando il mezzo intero!! Per incrementare il settore di tiro fu quindi studiata una soluzione che comportava una alterazione notevole dello scafo, a causa dell'aggiunta di sponde allargate e ribaltabili. Questa sistemazione non incontrò molto successo e forse anche a causa dell'alto costo fu abbandonata dopo la produzione di pochi esemplari. Partendo dal kit della Tamiya si modificano i due semiscafi seguendo i disegni. Quindi si tagliano i pezzi A, B, C, da plasticard da 0,5mm. Il nuovo pavimento del mezzo si ricava da plasticard da 1mm e su questo si monterà poi la mitragliera. Per la costruzione della piattaforma si ricorrerà alla "banca dei pezzi" o al solito Plastruct. Anche la contraerea proviene da un kit Tamiya e andrà montata sul suo sostegno dopo aver rifilato il treppiede originario.

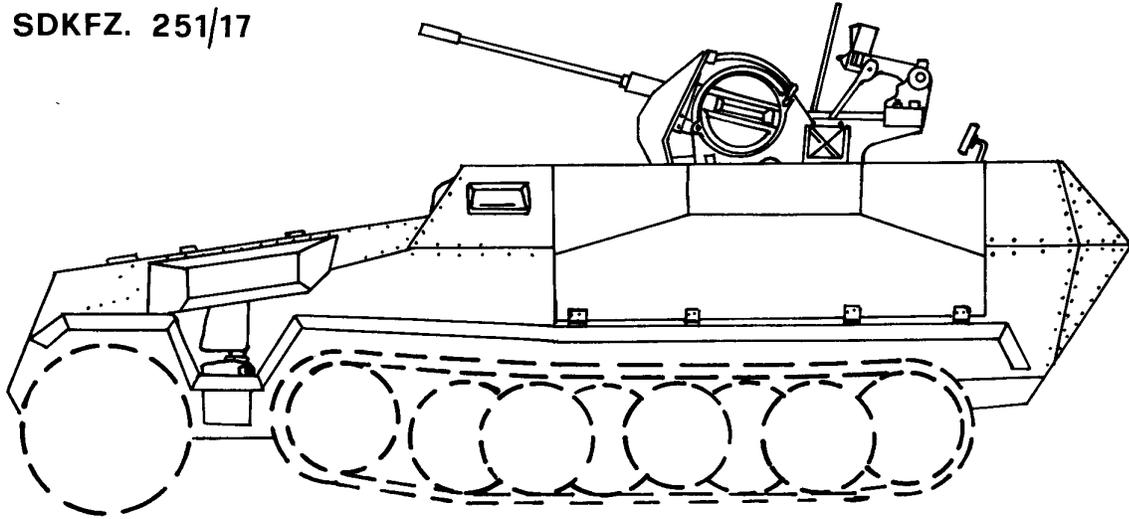
Quindi sistemata sulla piattaforma posta sul nuovo pavimento del mezzo. La colorazione è grigio uniforme, il sempiterno Panzer Grey; l'immacolazione naturalmente Luftwaffe.

Sd.Kfz.251/21

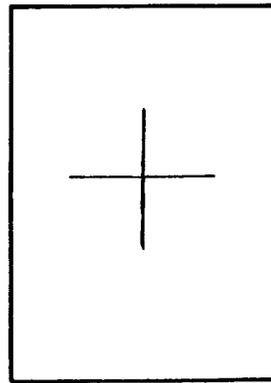
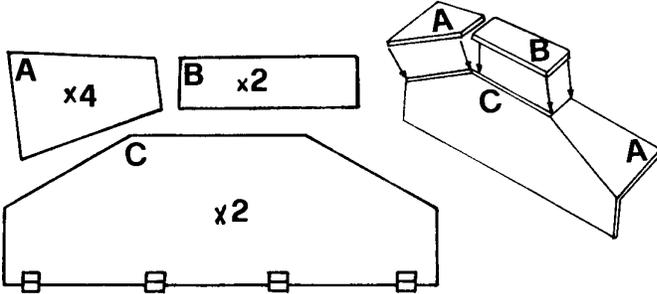
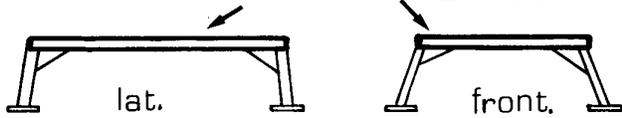
Sempre per la protezione a.a. fu studiata un'altra variante che consentisse l'installazione delle armi con brandeggio di 360° senza modifiche alteranti la linea del mezzo. Su di uno scafo Ausf.D vennero montate tre mitragliere pesanti MG 151/20 da 20mm su di un unico affusto, protette da una leggera blindatura. Per riprodurre questo mezzo è necessario prima di tutto ottenere un Ausf.D, con le modalità prima accennate e quindi autocostruirsi il piedistallo aiutandosi con i disegni. Le mitragliere sono ricavabili da quelle della FLAK 38 quadrinata, prodotta dalla Tamiya, con l'apporto di qualche piccola modifica. Il plasticard da usarsi per le corazzature è di 0,5mm. Occorrerà costruire la base per il supporto delle armi, oltre alle scatole di munizioni e la intelaiatura per il poggiatesta e il seggiolino del servente. Tutto con l'aiuto, naturalmente, di parti rimaste da esperienze giovanili e Plastruct. La colorazione del mezzo è



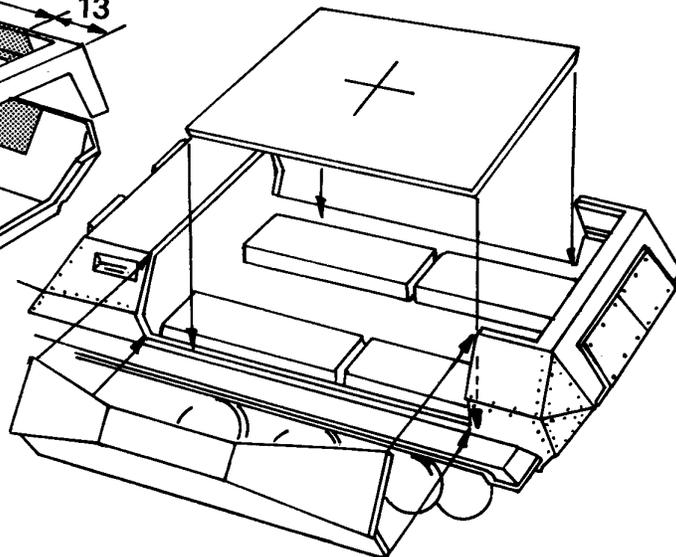
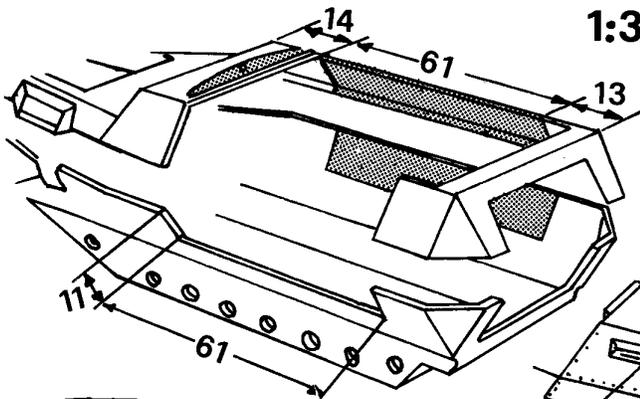
SDKFZ. 251/17



piattaforma FLAK 38



1:35



 eliminare

R.A.

IPMS®-ITALIA



giallo sabbia(europeo)con eventuali striature bruno rossiccio e/o verdi.

Sd.Kfz.251/23

Si tratta dell'ultima variante immatricolata ufficialmente e di cui si conosce ben poco.In pratica è la stessa soluzione adottata sul fratello minore, lo Sd.Kfz.250/9"NEU".Si installò su di uno scafo di Sd.Kfz.251 Ausf.D una torretta del tipo già montato nella versione 234/1 della Puma e sul carro da ricognizione Sd.Kfz.140(PzKpfw 38t).L'armamento consisteva in un cannoncino da 20mm e in una MG 34 o MG 42.In questo modo si ottenne un veicolo da ricognizione con possibilità di difesa aerea e copertura contro attacchi di fanteria, unite ad un'ottima mobilità su terreno vario.Anche qui occorre prima trasformare il kit originale nella nuova versione Ausf.D e montare quindi la torretta.Questa andrà autocostruita,in quanto,seppure

simile a quella della Sd.Kfz.222 era più grande e di disegno diverso.La forma era stata semplificata:i lati erano stati ridotti da dieci a sei;inoltre tre cassette di stivaggio erano montate permanentemente sui due lati posteriori.Il plasticard consigliabile per la costruzione della torretta è di 0,5mm.Inalterato rimane invece l'armamento,con la sola possibilità di installare una MG 42 al posto di una MG 34.Chi avesse in casa un blindo Sd.Kfz.222 potrà montare quello compreso nella scatola,altrimenti non rimane che la via dell'autocostruzione.Naturalmente andrà chiusa la camera di combattimento con una piastra in cui si praticherà un foro per l'alloggiamento della torretta, con relativo armamento.La colorazione,dalla documentazione disponibile,risulta essere giallo sabbia,ma non sono da escludersi altri schemi.

***Note

Desidero ringraziare, gli amici Carlo Pecchi e Fulvio Miglia per aver sopperito con proprio materiale alla parte fotografica dell'articolo.Desidero inoltre rendere noto che i disegni dello SdKfz251 in versione /7 e /21 sono basati su quelli pubblicati a suo tempo da Bruce Culver in un articolo redatto per il Quarterly dell'IPMS-USA.

BIBLIOGRAFIA

AA VV "Storia dei mezzi corazzati" Fabbri Editori
Doyle-Chamberlain-Jentz "Encyclopaedia of German tanks of WW II" Arms and Armour Press
Spielberger-Feist "Halbkettenfahrzeuge" Aero Pub.
AA VV "Tanks and fighting vehicles of the world" Salamander

Culver-Murphy "Panzer Colours" Arms and Armour

Press

ARMANDO ROSSI



NEL FREDDO GELIDO DELL'INVERNO RUSSO ALCUNI SEMICINGOLATI SONO FERMII, FORSE PER UN "BRIEFING". IL VEICOLO SULLA SINISTRA È UNO SdKfz.251 AUSF.C IN CONFIGURAZIONE BASE TRASPORTO TRUPPA. IL VEICOLO IN PRIMO PIANO SULLA DESTRA È UNO SdKfz 251 D.SI NOTA CHIARAMENTE LA NUOVA CONFIGURAZIONE POSTERIORE DEL MEZZO.SULLO SFONDO È IN MOVIMENTO UNO SdKfz.250 NEU LA VERSIONE DEL FRATELLO MINORE DEL 251 PRODOTTA A PARTIRE DAL 1943 PER OVVIARE ALLA CRONICA CARENZA DI MATERIE PRIME E MANODOPERA.

QUESTA BUONA FOTO DI 3/4 POSTERIORE DESTRA È STATA FATTA IN OCCASIONE DI UNA RIVISTATA. SE LA VISTA NON MI INGANNI L'UOMO COL BASTONE ALZATO È ROMMEL.SI NOTANO LE ESTESE MODIFICHE APPORTATE ALLO SdKfz 251 PER RENDERNE PIÙ AGEVOLE LA PRODUZIONE IN SERIE.SOVRASTRUTTURA INTERAMENTE RIDISEGNATA.ELIMINAZIONE DELLE VOLUMINOSE PRESE D'ARIA.SCAFO SALDATO, ELIMINAZIONE DI VISORI CORAZZATI E IN GENERALE UNA LINEA PIÙ FILANTE E SEMPLICE CHE PERMISE LA COSTRUZIONE DI 10000 ESEMPLARI IN POCO PIÙ DI DUE ANNI.

In alto

PARATA DI SdKfz 251/17.SI TRATTA PROBABILMENTE DI UNA ESERCITAZIONE A BENEFICIO DI QUALCHE AUTORITÀ OPPURE DELLA CERIMONIA DI CONSEGNA DEI NUOVI MEZZI AD UN REPARTO AA DELLA LUFTWAFFE. INTERESSANTE IL VEICOLO IN TESTA,MODIFICATO PER OSPITARE LA FLAK POI ADIBITO A VEICOLO DI COMANDO.



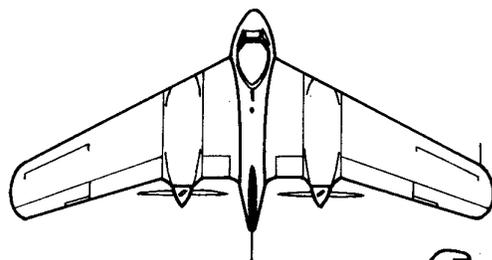
KOMET!

3^a Puntata

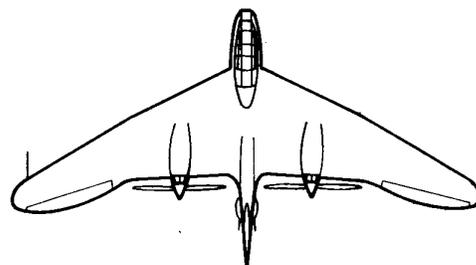
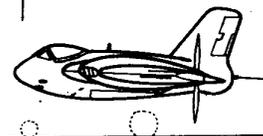
Sviluppi e derivati

GERMANIA

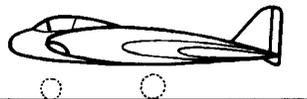
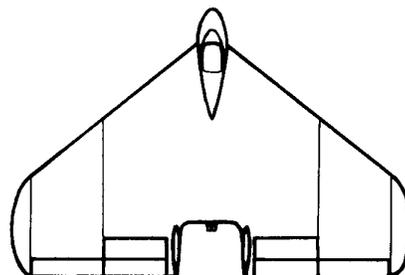
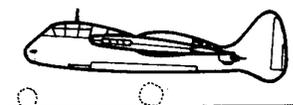
Per ovviare a quello che si era rivelato come uno dei più gravi difetti del Komet, e cioè la scarsa autonomia, si procedette in due direzioni: modifiche al motore e riprogettazione della cellula per renderla in grado di trasportare una maggiore quantità di carburante. Nel 1944 venne provato, sui Me-163 V6 e V18 un nuovo razzo, il Walter HWK 109-509C, dotato, rispetto alla precedente versione, la 509A, di una seconda camera di combustione, posta al di sotto della camera principale, da utilizzarsi nel volo di crociera. A causa dell'installazione del nuovo motore, i prototipi V6 e V18 si differenziavano dagli esemplari di serie per un diverso disegno della parte infero-posteriore della fusoliera e per l'introduzione di un ruotino di coda retrattile. Parallelamente alle prove di volo con questi prototipi, alla Messerschmitt venne sviluppata una nuova versione del Me-163, la C, che doveva utilizzare il nuovo motore. Il Me-163C (del quale solo pochi esemplari della preserie C-0 vennero costruiti del V-E Day) univa le semiali e l'impennaggio del Me-163B ad una nuova fusoliera, più lunga e con capottina a goccia. L'apertura alare era aumentata mediante l'inserimento di una nuova sezione centrale e l'armamento (composto da due cannoni Mk 108 da 30mm o da due MG-151/20 da 20mm) era spostato in fusoliera, permettendo l'installazione di serbatoi più capienti. Contemporaneamente al Me-163C l'ufficio di progettazione della Messerschmitt lavorava ad un ulteriore sviluppo della formula, il Me-163D. Peculiare caratteristica di questa nuova variante era l'adozione di un carrello tricycle anteriore retrattile, per ovviare all'altro grande difetto del Komet: l'impossibilità di movimento autonomo dopo l'atterraggio. Ancora una volta venivano utilizzate le semiali e l'impennaggio standard del Me-163B, uniti ad una fusoliera di sezione circolare in cui era ancora aumentata, rispetto alla versione C, la capacità di carburante; l'armamento (due armi da 30mm) tornava ad essere posizionato nelle radici alari. Il primo prototipo Me-163D V1 venne completato nella primavera del 1944 e provato con buoni risultati in voli planati, con il carrello fissato in posizione estratta. In quello stesso periodo il RLM decise di far passare il progetto alla Junkers a Dessau; qui, sotto la supervisione del Prof. H. Hertel, il velivolo subì diverse modifiche (sostituzione delle fessure fisse sul bordo d'attacco alare con slats automatici, ingrandimento dei flaps per il controllo dell'atterraggio, sostituzione della capottina tipo -163B con una a goccia) assumendo la sigla Ju-248. Lo Ju-248 V1 (immatricolato DV+PA e con il Wk. Nr. 381001) venne ultimato nell'agosto del 1944 e le prime prove di volo planate furono effettuate nell'autunno dello stesso anno, al fianco di uno Ju-188. Contemporaneamente la sigla fu nuovamente cambiata, dietro pressioni del RLM, diventando Me-263, essendo il velivolo effettivamente un progetto Messerschmitt. Venne anche proposto di sostituire il motore Walter con un razzo BMW 708, utilizzante come carburanti lo S-Stoff (una soluzione di acido solforico in acido nitrico) e lo R-Stoff (un composto di ossido di etilidene e tritilamina), che doveva fornire una spinta maggiore. Lo Ju-248 V1 (o Me-263 V1) rimase però il solo esemplare di questa serie ad essere costruito, a causa del rapido deterioramento della situazione militare. Tra i progetti derivati dagli studi compiuti da Lippisch presso la Messerschmitt volti alla realizzazione del Komet si possono ricordare il



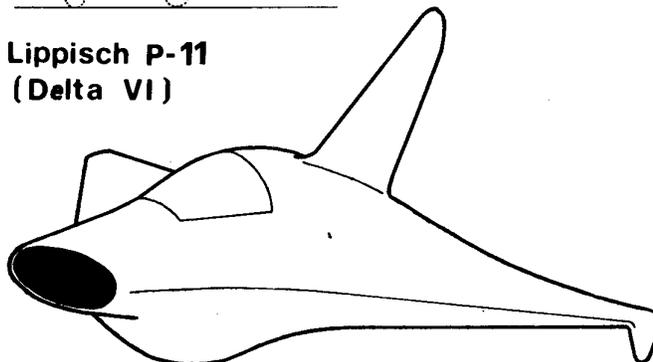
Me-329



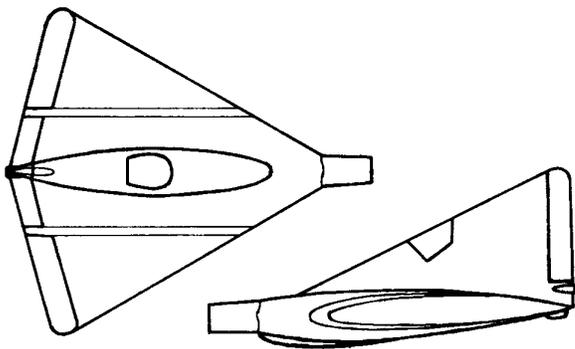
Lippisch P.10 (Me-265)



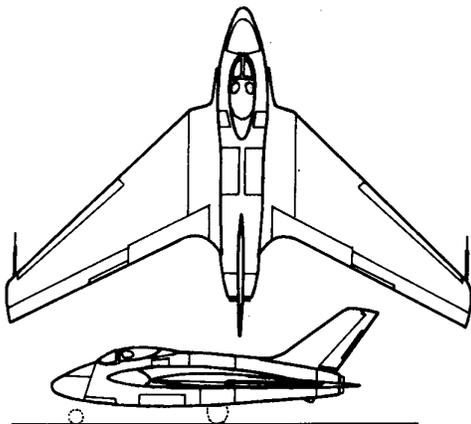
Lippisch P-11
(Delta VI)



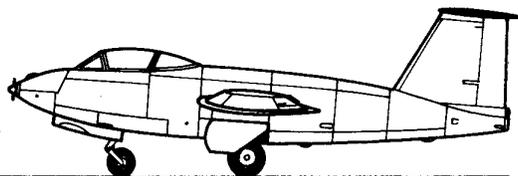
Lippisch P-12



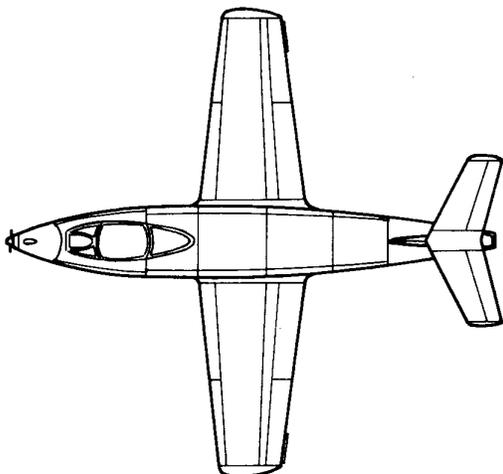
**Lippisch P-13a
(Delta VII)**



**De Havilland DH-108
Swallow (VW 120)
terzo prototipo/third prototype**



Mikoyan-Gurevich I-270 (ZH)



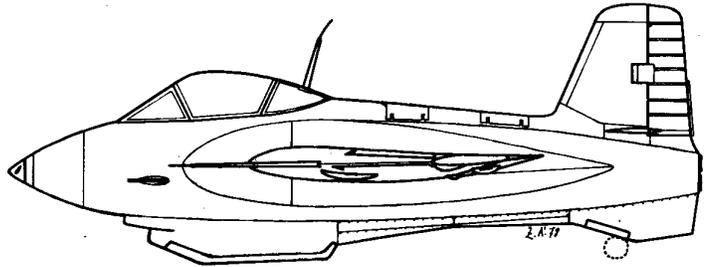
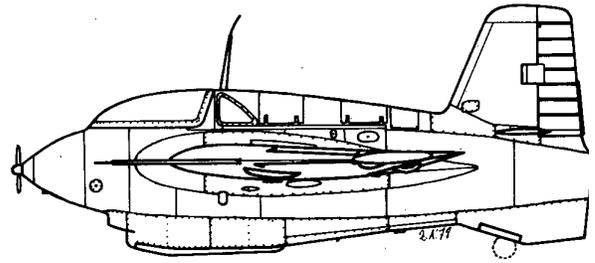
Me-265 (Lippisch P-10) e il Me-329. Si trattava di due progetti abbastanza simili, essendo entrambi caccia-bombardieri bimotori (i propulsori convenzionali azionavano eliche spingenti) senza coda e con equipaggio di due persone (in tandem nel Me-265 ed affiancate nel Me-329). Mentre la fusoliera e lo armamento difensivo del -265 erano praticamente uguali a quelli dei Me-210/410, il -329 aveva una forma in pianta simile a quella del Komet.

Il Me-329 doveva essere propulso da due Daimler-Benz DB-603 ed avere un armamento di quattro cannoni MG-151/20 da 20mm fissi in caccia, più un'altra arma dello stesso tipo in una torretta caudale controllata a distanza. Modelli del -329 vennero provati in galleria a vento con e senza piano verticale ed un unico prototipo (Me-329 V1) venne effettivamente completato come aliante e collaudato nel 1945 a Rechlin. Dopo la partenza da Augsburg per Vienna, Lippisch continuò la progettazione di velivoli non convenzionali, ideando i P-11 (Delta VI), P-12 e P-13 (Delta VII). Il P-11 era un tuttala bireattore (due Junkers Jumo 004) monoposto, che doveva essere armato con due cannoni da 30mm. I P-12 e P-13 erano ancora meno ortodossi, in quanto dovevano usare come propulsore un pulsoreattore a propellente solido; entrambi adottavano l'ala a delta, avevano la cabina (a due posti affiancati nel P-12 e monoposto incorporata nel piano verticale nel P-13) situata sopra alla camera di combustione ed il carrello costituito da un pattino ventrale. La caratteristica più inusuale di questi ultimi due progetti stava sicuramente nel sistema di propulsione adottato: il pulsoreattore doveva utilizzare lignite (una varietà di carbone) come propellente, lignite che (contenuta in piccoli pezzi in una rete metallica che non occupava tutta la sezione del condotto del pulsoreattore) doveva reagire chimicamente con il flusso d'aria bruciandosi a ossido di carbonio, che, a sua volta, reagiva con l'ossigeno dell'aria passata attraverso la sezione del condotto non ostruita dalla rete metallica, formando anidride carbonica. Successivamente si decise di porre la lignite in un canestro circolare, fissato all'interno del condotto, canestro che doveva ruotare sul suo asse verticale a 60 giri al minuto. La combustione doveva essere iniziata da una fiammata di gas ed aiutata mediante la iniezione di combustibile liquido; la accelerazione iniziale per raggiungere la velocità di funzionamento del pulsoreattore doveva essere fornita da alcuni razzi. Il P-13 fu progettato sin dall'inizio per il raggiungimento di velocità superiori che e, per studiare il comportamento in volo della formula costruttiva, venne realizzato un piccolo aliante, il Lippisch DM-1, che, però, non fu mai collaudato in volo a causa della fine delle ostilità. Il DM-1 ed un modello del P-13 vennero portati negli Stati Uniti e sottoposti a prove in galleria a vento dalla N.A.C.A. nel 1946. Dopo questi tests l'ente americano richiese alla Convair di realizzare un velivolo con velatura a delta basato sulle idee di Lippisch, velivolo che si materializzò nello XF-92, che doveva portare alla realizzazione degli F-102 Delta Dagger, F-106 Delta Dart e B-58 Hustler.

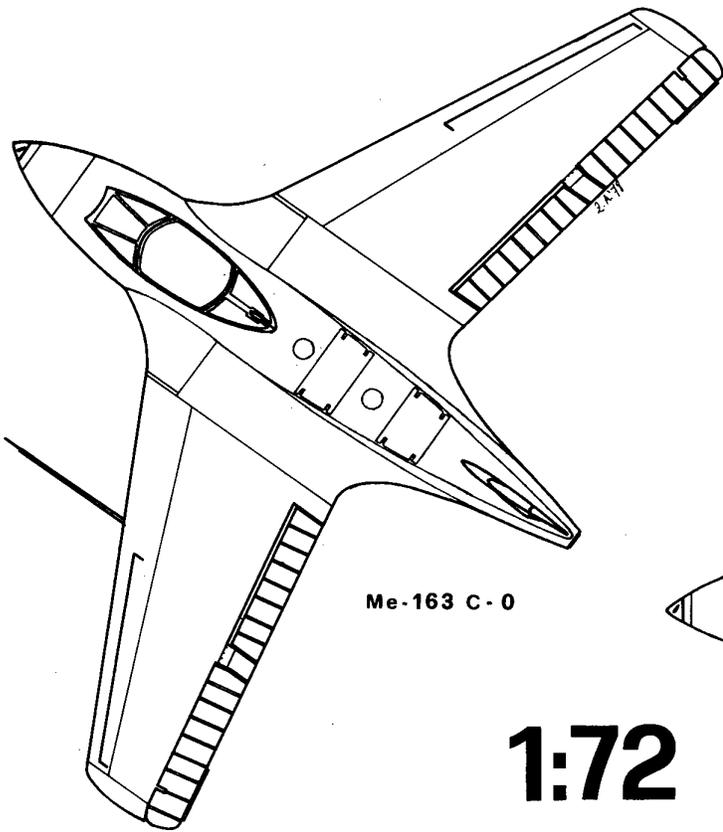
GIAPPONE

Nel 1944 il Giappone acquistò la licenza di produzione del Me-163B e del suo motore Walter HWK 109-509A, e assegnò alla Mitsubishi Jukogyo K.K. il compito di costruire il velivolo. Il programma ricevette però un duro colpo quando il sommergibile che trasportava una cellula di Me-163 venne affondato, lasciando ai giapponesi solo un manuale di dati tecnici ed un esemplare del motore. Nonostante ciò alla Mitsubishi si iniziò a lavorare alla progettazione di un caccia intercettore con propulsione a razzo (in risposta alla specifica 19shi emanata dalla Marina) basato ampiamente sul Komet. Al velivolo venne assegnata la designazione J8M1

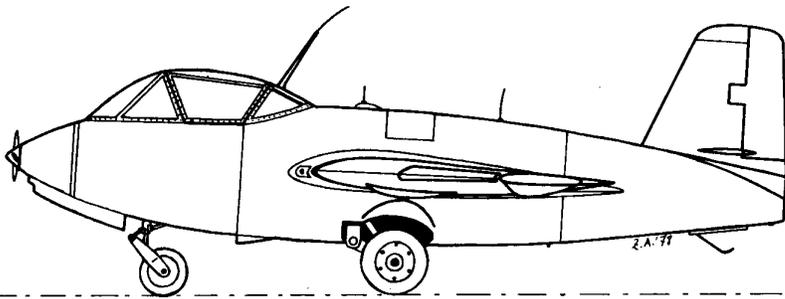
Me-163 V6



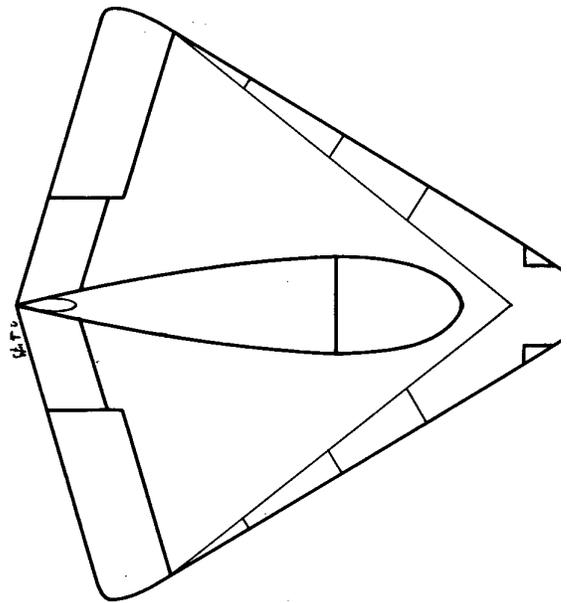
Me-163 C-0



1:72

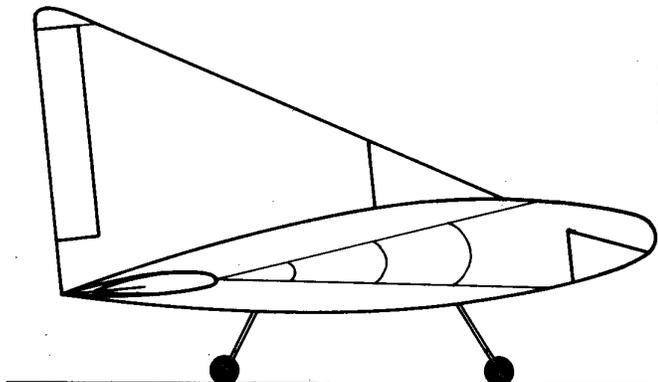
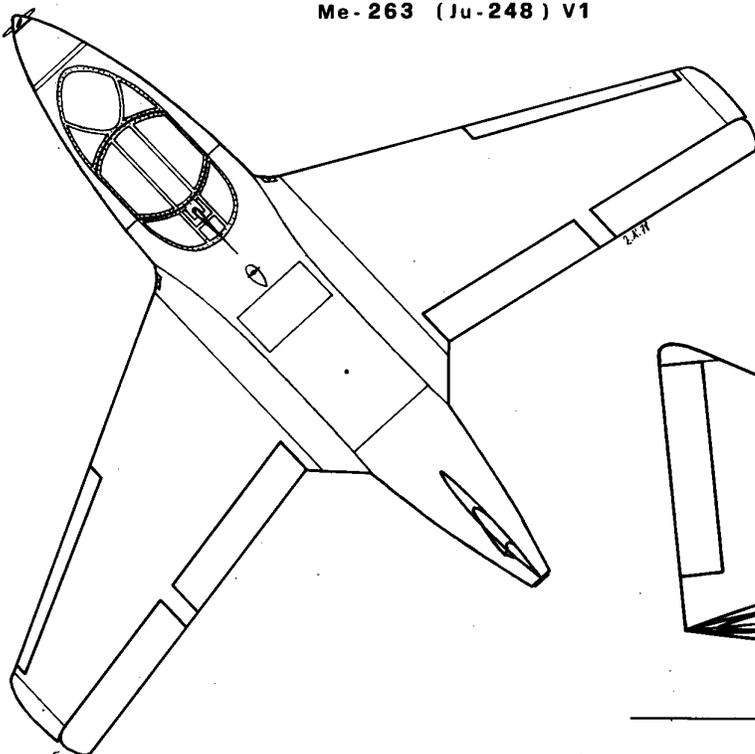


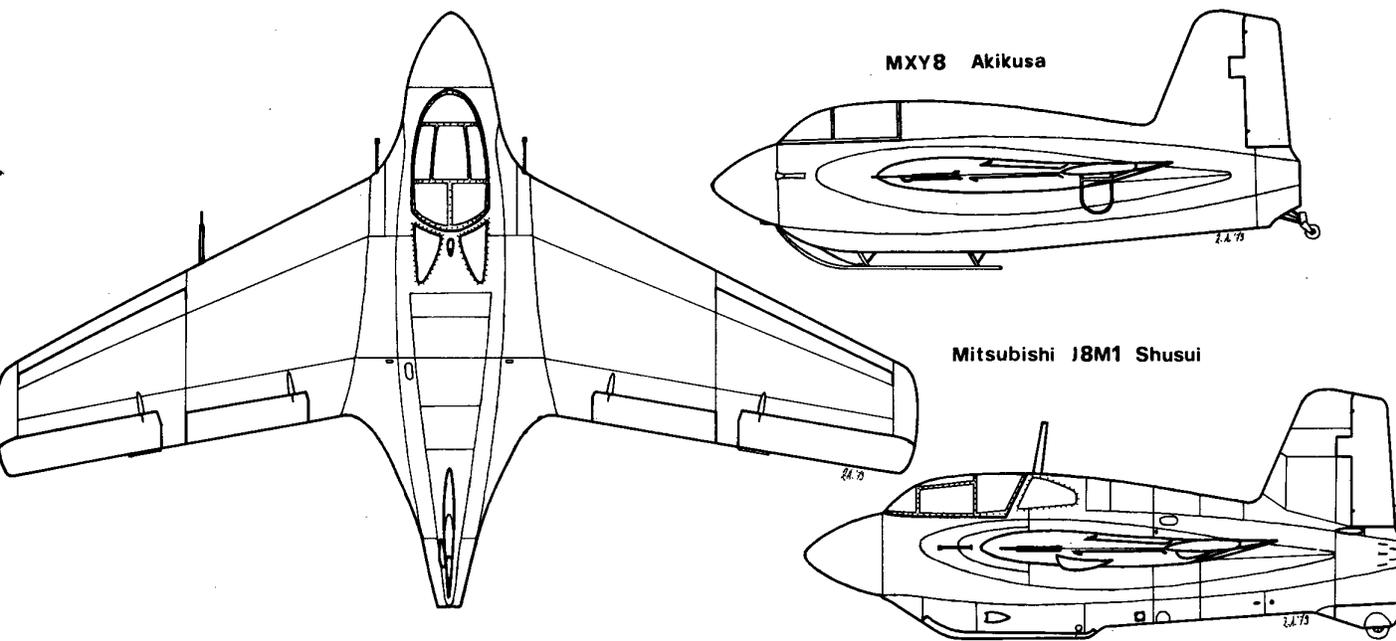
Me-263 (Ju-248) V1



Lippisch DM-1

non in scala





Lo stenciling dello SHUSUI

三菱 504号
注系口

1 SOLO LATO SINISTRO.
LEFT SIDE ONLY.

注系口

2

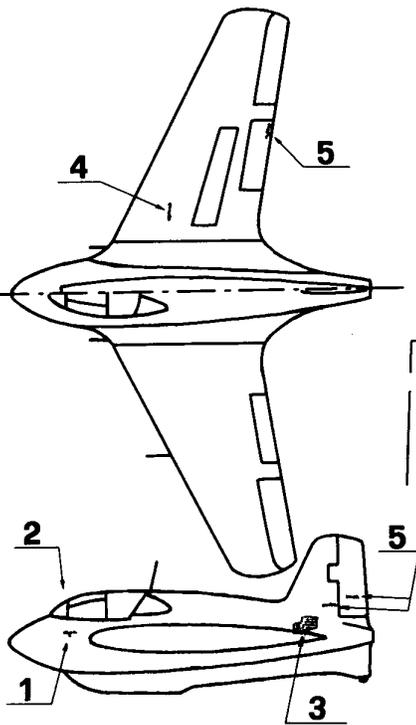
SOLO LATO DESTRO (STESSA POSIZIONE DEI NUMERI A SINISTRA).
RIGHT SIDE ONLY (SAME LOCATION AS FIGURES ON LEFT).

製造番號
所屬

水 秋 烈 試

三 菱 機 403 號

3 SOLO LATO SINISTRO.
LEFT SIDE ONLY.



三 菱 機 504 号

4

SULLE SUPERFICI INFERIORI DI ENTRAMBE LE SEMIALI.
UNDERSURFACES OF BOTH WINGS.

三 菱 機 403 號

5

SOLO LATO SINISTRO DELLA FUSOLIERA E SULLE SUPERFICI INFERIORI DI ENTRAMBE LE SEMIALI.

ONLY LEFT SIDE OF FUSELAGE AND ON UNDERSURFACES OF BOTH WINGS.

È COME SE IL VELIVOLO MOSTRATO FOSSE STATO OTTENUTO CON PARTI APPARTENTI A DUE DIVERSI ESEMPLARI (NO. 504 E NO. 403) / IT APPEARS THAT THE PLANE SHOWN WAS PUT TOGETHER WITH PARTS FROM TWO EXAMPLES (NO. 504 AND NO. 403).

I DATI QUI RACCOLTI PROVENGONO DAL J8M1 SHUSUI ESPOSTO PRESSO L' AIR MUSEUM DI ED MALONEY IN CALIFORNIA / THE INFORMATION SHOWN HERE WAS GATHEDED FROM THE J8M1 SHUSUI ON DISPLAY AT ED MALONEY'S AIR MUSEUM IN CALIFORNIA.



IL KOMET CONSERVATO NEL MUSEO DI DUXFORD, IN GRAN BRETAGNA, COME APPARIVA NEL 1977. QUESTO VELIVOLO (CHE PORTA IL Wk. NR. 191660 ALLA SOMMITÀ

dalla Marina e Ki-200 dall'Esercito (il programma era comune alle due aviazioni) ed il nome "Shusui" (che significa "colpo di spada"). I progettisti (sotto la supervisione di Mijiro Takahashi) seguirono il più fedelmente possibile gli schemi costruttivi del Me-163, gli unici cambiamenti essendo dovuti agli equipaggiamenti giapponesi: per esempio i cannoni 17-shi Type 5 (nel J8M1; il Ki-200 montava gli Ho-105 dello stesso calibro) da 30mm erano più grossi e pesanti dei Mk.108 tedeschi che sostituivano, necessitando l'estensione delle radici alari di 10cm per lato (l'apertura alare veniva cioè aumentata di 20cm); il muso dovette pure essere allungato a causa del maggior volume degli apparati radio giapponesi. La produzione delle cellule fu affidata alla stessa Mitsubishi e alla Fuji e alla Nissan. Contemporaneamente, la divisione motori della Mitsubishi, con la collaborazione di tecnici militari, lavorava al razzo Walter, adattandolo alle tecniche produttive giapponesi, con la designazione Toku Ro.2 (o anche KR-20). Il primo motore venne consegnato nel giugno 1945 e il 7 luglio avvenne il primo volo del J8M1, volo che però si concluse con la perdita del velivolo (e la morte del collaudatore Inuzuka, a causa delle ferite riportate) per una piantata del motore. Come conseguenza a ciò, venne riprogettato il sistema di alimentazione carburante, ma le ostilità cessarono prima che i nuovi motori modificati potessero essere provati sul sesto e settimo prototipo. Per aumentare la autonomia del J8M1 era stato proposto di eliminare uno dei due cannoni alari e di sostituirlo con carburante addizionale (questa variante doveva essere denominata J8M1 Shusui-Kai). Da parte sua la aviazione dell'Esercito aveva iniziato la riprogettazione del velivolo con la designazione di Ki-202 Shusui-Kai, assegnando ad esso la più alta priorità, ma anche questo progetto fu annullato dalla fine delle ostilità. Per l'addestramento dei piloti al volo sull'intercettore venne sviluppato un aliante, lo MXY8 "Akikusa" (erba d'autunno), che era praticamente una copia in legno non motorizzata dello Shusui; la sua produzione fu assegnata al Maeda Koku Kenkyujo, che ne realizzò una cinquantina.

GRAN BRETAGNA

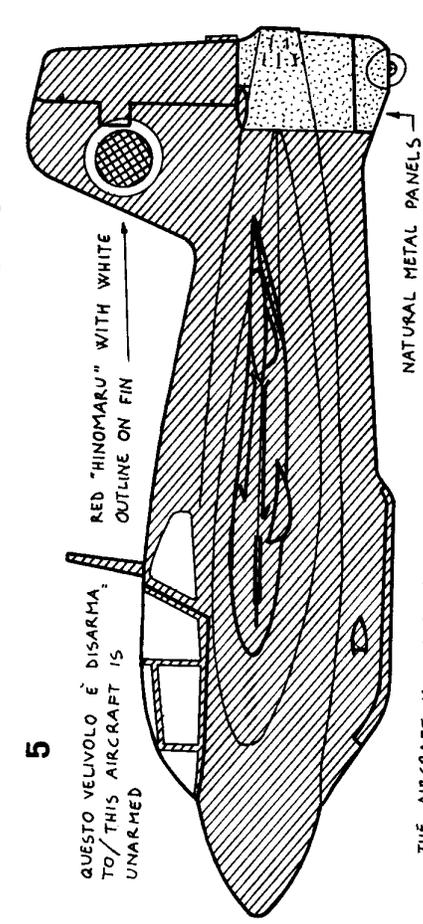
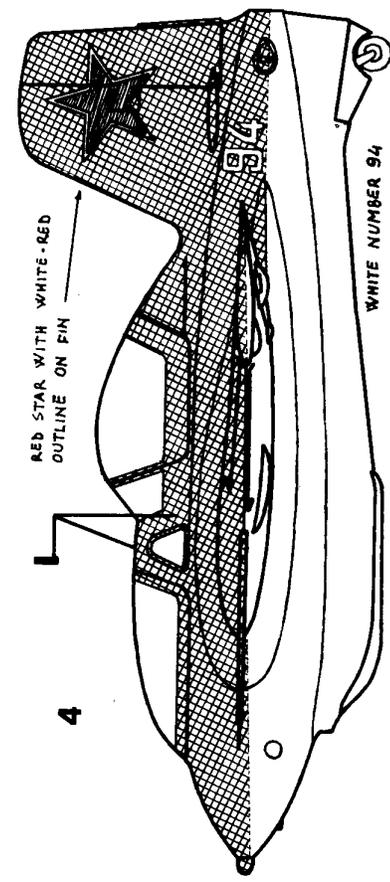
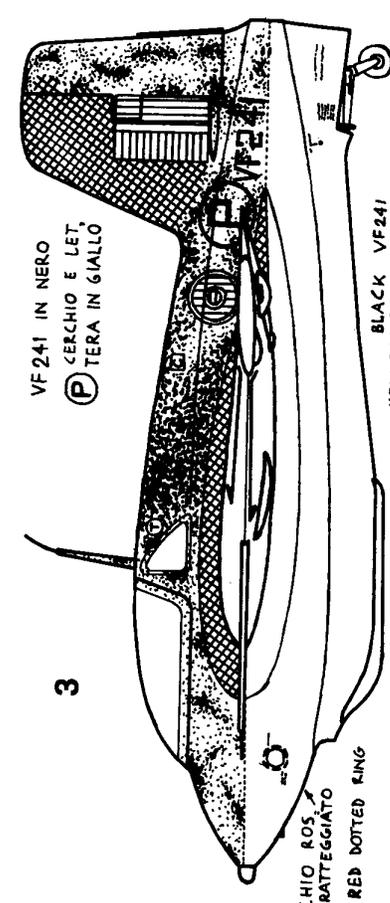
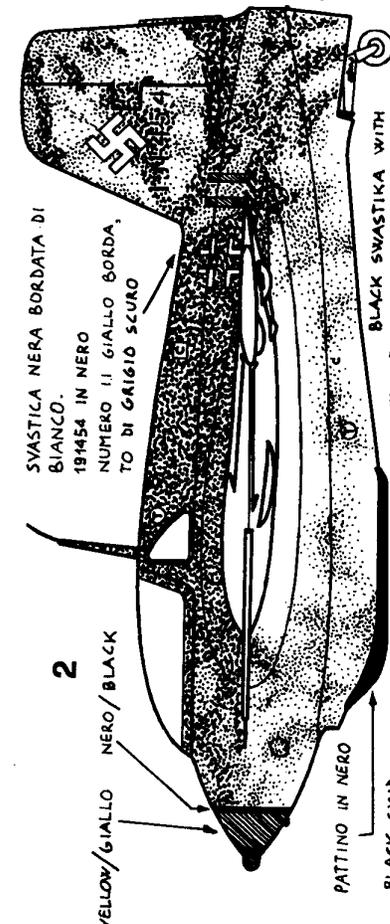
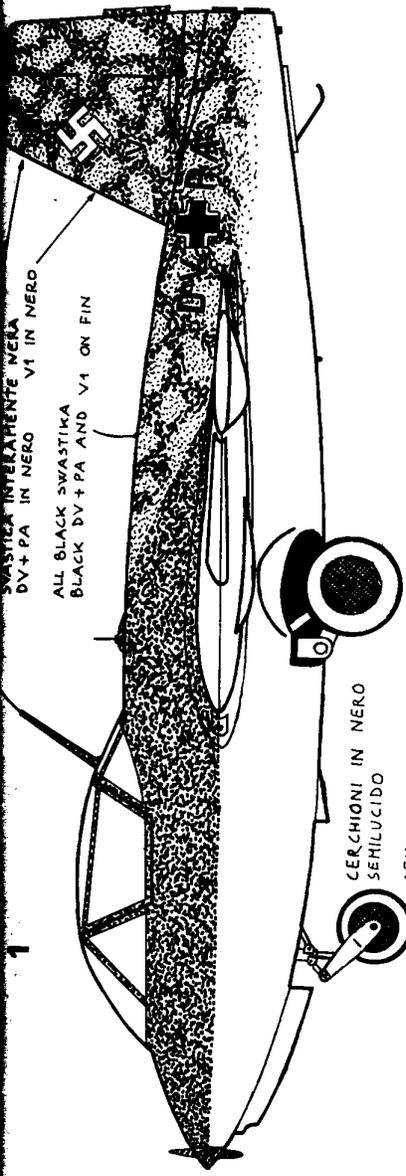
Alla fine delle ostilità, un gran numero di Me163B venne catturato dagli inglesi, che li destinarono in parte a Musei, mentre alcuni furono utilizzati presso il R.A.E. di Farnborough in prove di volo senza motore (a causa della pericolosità dei carbu-

DEL PIANO VERTICALE) HA, SUI LATI DEL MUSO, L'INSEGNA DELLA 1^a STAFFEL, 1^a GRUPPE DELLO JG-400. (FOTO G. VARONE)

ranti). L'ultimo di questi Komet (immatricolato VF 241) prese parte ad un ciclo di prove di atterraggio su pattino, nell'ambito di un progetto volto all'realizzazione di un velivolo per ricerche sul volo a velocità transoniche, che, disegnato attorno ad un reattore AJ 65 Avon, avrebbe dovuto avere il carrello di atterraggio costituito da una coppia di pattini retrattili in fusoliera. Altre caratteristiche di questo velivolo (che non venne mai realizzato) erano un'ala a freccia di 55° ad un quarto dalla corda, impennaggi a T (il piano orizzontale con una freccia di 65° al bordo di attacco) e la posizione del pilota: prono in un abitacolo ricavato all'interno della presa d'aria. Il VF 241 terminò la sua carriera incidentandosi in atterraggio nel suo terzo volo. Una notevole somiglianza con il Komet si può riscontrare nel De Havilland DH-108 Swallow, velivolo per ricerche sul comportamento delle ali a freccia a velocità altamente subsoniche, che venne costruito in tre esemplari (immatricolati TG283, TG306 e VW120) nel 1946.

UNIONE SOVIETICA

Fin dall'inizio degli anni trenta in Russia si era manifestato un certo interesse verso l'uso dei motori razzo sia come propulsori principali, che come mezzi per aiutare il decollo di velivoli convenzionali. All'inizio della seconda guerra mondiale vennero costruiti alcuni prototipi nell'ambito di un programma per la realizzazione di un intercettore a razzo, ma nessuno di essi venne prodotto in serie. Questo interesse per le potenzialità di velivoli con propulsione a razzo sopravvisse alla guerra, anche grazie alla cattura di alcuni Komet (tra cui almeno un biposto) che furono utilizzati in prove di volo. Nel 1946 Artem Mikoyan e Mikhail Gurevich svilupparono un caccia intercettore che venne designato I-270 (ZH). Si trattava di un monoposto che, ad una fusoliera e ad un carrello molto simili a quelli del Me-263 univa un'ala diritta di forma trapezoidale e piani di coda a T; il piano orizzontale era inoltre dotato di una leggera freccia. Il motore (un razzo a propellenti liquidi RD-2M-3V) era una versione modificata del Walter HWK 109-509C e consentiva una autonomia di circa nove minuti alla velocità di crociera. La scarsa affidabilità dei carburanti utilizzati dal motore e la eccessiva specializzazione del velivolo (poteva logicamente essere usato solo per difesa di punto) portarono tuttavia ad una perdita di interesse per il progetto e l'I-270 (ZH) venne abbandonato.



THE AIRCRAFT IS LIGHT GREY N10 OVERALL

1 PROFILI

PROFILO 1: JUNKERS JU-248(ME-263)V1

LA PARTE ANTERIORE DELLA FUSOLIERA È IN DUNKELGRUN 81, QUELLA POSTERIORE È A CHIAZZE SFUMATE DUNKELGRUN 81 & GRUN 82; LE SUPERFICI INFERIORI SONO IN HELLGRAU 76. LE ALI SONO IN SPLINTER NEI DUE VERDI 81 & 82; INSEGNE ALARI D'ESTRADOSSO TIPO 7B.

PROFILO 2: ME-163B-1A, WK. NR. 191454

FUSOLIERA IN DUNKELGRUN 71 CON CHIAZZE SFUMATE IN RLM GRAU 02; SUPERFICI INFERIORI IN HELLBLAU 65; INSEGNE ALARI D'ESTRADOSSO TIPO 7B. IL WK. NR. 191454 COMPARE SOLO SUL LATO SINISTRO DEL PIANO VERTICALE. QUESTO VELIVOLO, APPARTENUTO AL 11/JG.400, VENNE ESPOSTO A LONDRA, IN HYDE PARK INSIEME AD ALTRI AEREI TEDESCHI, SUBITO DOPO LA FINE DELLA GUERRA.

PROFILO 3: ME-163B-1A, VF 241

FUSOLIERA A CHIAZZE SFUMATE DUNKELGRUN 81 & GRUN 82 SU FONDO HELLGRAU 76. L'ESTRADOSSO ALARE E LA PARTE FISSA DEL PIANO VERTICALE SONO STATI RIDIPINTI IN DARK GREEN E LE SUPERFICI INFERIORI IN SEA GREY MEDIUM. COCCARDE INGLESI TIPO C1 IN FUSOLIERA E TIPO C SIA SOTTO CHE SOPRA LE SEMIALI. QUESTO KOMET VENNE UTILIZZATO NEL 1947 DAL RAE DI FARNBOROUGH IN UN CICLO DI PROVE DI ATTERRAGGIO SU PATTINO, CON STRUMENTI DI MISURA AL POSTO DEL MOTORE WALTER.

PROFILO 4: ME-163S

UTILIZZATO PER PROVE DALLA AERONAUTICA SOVIETICA DOPO LA FINE DELLA

GUERRA. QUESTO VELIVOLO HA LE SUPERFICI SUPERIORI IN VERDE SCURO E QUELLE INFERIORI IN AZZURRO. LE INSEGNE DI NAZIONALITÀ (STELLE ROSSE BORDATE DI BIANCO E CON UN ULTERIORE BORDO ROSSO) SONO NELLE SEI POSIZIONI; IL NUMERO 94 SULLA FUSOLIERA È BIANCO.

PROFILO 5: MITSUBISHI J8M1 SHUSUI

IL VELIVOLO È INTERAMENTE IN GRIGIO CHIARO N10, TRANNE LA PARTE POSTERIORE DELLA FUSOLIERA CHE È IN METALLO NATURALE. LE INSEGNE DI NAZIONALITÀ (DISCHI ROSSI BORDATI DI BIANCO) COMPAGNONO NELLE SEI POSIZIONI; NON VI È ALCUNA ALTRA INSEGNA O NUMERO. È RAPPRESENTATO IL VELIVOLO CHE IL 7 LUGLIO 1945 COMPI IL PRIMO (ED UNICO) VOLO CON IL MOTORE IN FUNZIONE, AI COMANDI DEL COLLAUDATORE T. INUZUKA. IL VOLO (CONCLUSOSI CON GRAVI DANNI PER IL VELIVOLO E LA MORTE DEL PILOTA A CAUSA DELLE FERITE RIPORTATE) EBBE INIZIO ALLE ORE 16,55 NELL'AEROPORTO DI YOKOKU, QUI DI SEGUITO COMPAGNONO LE EQUIVALENZE MODELLISTICHE DEI COLORI GIAPPONESI CITATI NELL'ARTICOLO.

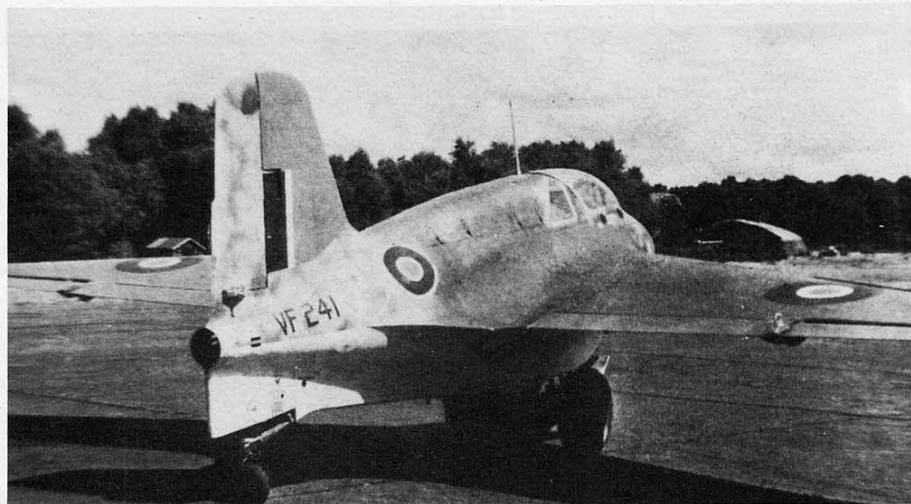
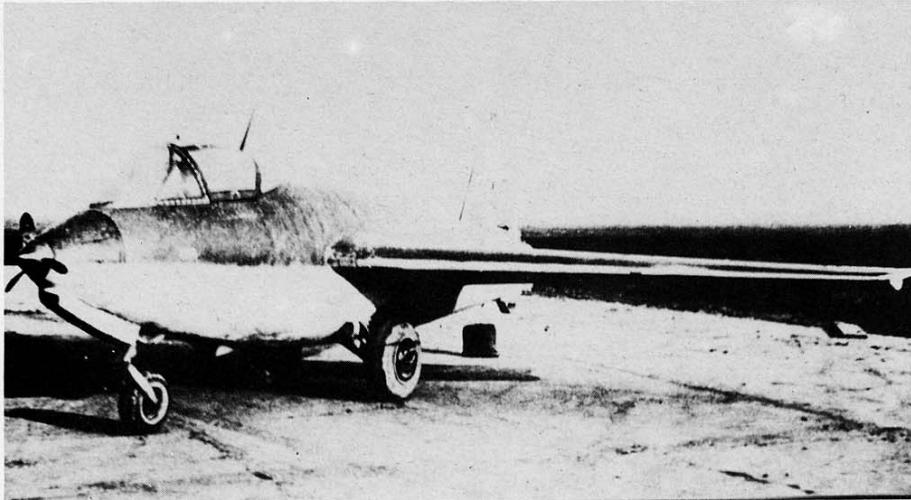
COLORI	DENOMINAZIONE	HUMBROL	MO-LAK
N10	GRIGIO CHIARO	HJ2+HX6	LJ2+LBX5
N4	GRIGIOVERDE CHIARO	HD1	LD1
N5	VERDE OLIVA CHIARO	HM7	LM7
N6	VERDE CHIARO	2 H11+1 24M15	2 L11+1 7M
N16	BLU TRASLUCIDO	48	16 MOLTO DILUITO
N17	VERDE TRASLUCIDO	365	13 MOLTO DILUITO

Lo Ju-248V1 (ALIAS ME-263V1). IN EVIDENZA L'ELICETTA DEL GENERATORE DI CORRENTE ELETTRICA, CHE È DIVENTATA TRIPALÀ. L'AEREO È SOSTANZIALMENTE DIVERSO DAL ME-163, DAL QUALE, PER ALTRO, DERIVA. (FOTO VIA G. PINI)

IL KOMET IMMATRICOLATO VF241 UTILIZZATO DOPO LA FINE DELLE OSTILITÀ DAL RAE DI FARNBOROUGH IN PROVE DI ATTERRAGGIO SU PATTINO. QUESTO VELIVOLO (RAPPRESENTATO ANCHE NEL PROFILO N.3) AVEVA STRUMENTI DI MISURA AL POSTO DEL MOTORE

UNO DEI NUMEROSI ME-163B CONSERVATI IN GRAN BRETAGNA È QUESTO ESEMPLARE, CHE SI TROVA AL COLERNE AIR MUSEUM. È VERNICIATO INTERAMENTE IN SPLINTER (COSA NON APPREZZABILE IN B/N) NEI VERDI 81-82 CON LE SUPERFICI INFERIORI IN 65. IL WK NR. 191904 È BIANCO E IL NUMERO 25 IN FUSOLIERA È GIALLO CON UN SOTTILE BORDO NERO. NOTARE LA MANCANZA DELL'ELICETTA ANTERIORE DEL GENERATORE.

NOTE: I DATI RELATIVI ALLE INSEGNE DI NAZIONALITÀ ALARI, NEI PROFILI 1, 2 & 3 SI RIFERISCONO AGLI SCHEMI APPARSI A PAG. 12 DEL "NOTIZIARIO" VOL. 10 N° 3/4-1979, NELLA PRIMA PUNTATA DI QUESTO ARTICOLO.



MODELLISTICAMENTE PARLANDO

DAL PUNTO DI VISTA MODELLISTICO, PER QUANTO RIGUARDA GLI SVILUPPI ED I DERIVATI DEL KOMET, LA SITUAZIONE È PIUTTOSTO GRIGIA (COME ERA DEL RESTO LOGICO ASPETTARSI, VISTA LA SCARSA NOTORIEITÀ DI QUESTI VELLIVOLI ED IL FATTO CHE ESSI VENNERO PRATICAMENTE COSTRUITI SOLO SOTTO FORMA DI PROTOTIPI). COMUNQUE RISULTANO ESSERE IN COMMERCIO DUE VACUFORMED KIT: UNO DEL ME-263 IN SCALA 1/72 DELLA FRANK-MODELLBAU ED UN LIPPISH DM-1 (ANNUNCIATO QUALE NOVITÀ PER IL 1979) DELLA AIRMODEL, SEMPRE IN SCALA 1/72. PER GLI ALTRI TIPI, IL ME-163 V6 SI PUÒ OTTENERE ABBASTANZA FACILMENTE MODIFICANDO LA PARTE INFERIO-POSTERIORE DI UNO DEI MODELLI ESISTENTI DI ME-163B, MENTRE GIÀ PIÙ DIFFICILE È LA REALIZZAZIONE DI UNO J8M1 SHUSUI, IN QUANTO LA FUSOLIERA, SEPPURE ABBASTANZA SOTTILE, HA IN ALCUNE ZONE SEZIONI LEGGERMENTE DIVERSE. PER IL ME-163C E LO I-270 (ZH) NON RIMANE CHE L'AUTOCONSTRUZIONE (RICORDO CHE I MODELLI PROGETTATI DA LIPPISCH, IL P-10 E P-11 NON ANDARONO OLTRE LA FASE DI PROGETTO, MENTRE DEI P-12 E P-13 VENNERO REALIZZATI SOLO MODELLI PER PROVE IN GALLERIA A VENTO; DEL ME-329, INVECE, SI SA TROPPO POCO PER POTERE AFFRONTARE UNA AUTOCONSTRUZIONE).

MENTRE NELLA PRIMA PUNTATA SI È ACCENNATO BREVEMENTE AI TIPI DI COLORAZIONE PORTATI DAL KOMET (RICORDO CHE LE EQUIVALENZE MODELLISTICHE DEI COLORI DELLA LUFTWAFFE SONO APPARSE SUL NOTIZIARIO VOL. 10 N° 2 1979) È QUESTA L'OCCASIONE PER PARLARE DELLA MIMETIZZAZIONE ADOTTATA DAL MITSUBISHI J8M1 SHUSUI, DELLA QUALE NON MOLTO È NOTO CON CERTEZZA DATO IL CARATTERE SPERIMENTALE DEL VELLIVOLO ED IL CONVULSO PERIODO STORICO NEL QUALE FU SVILUPPATO, COSTRUITO E FATTO VOLARE. DALLE FOTOGRAFIE E DALLA DOCUMENTAZIONE ESAMINATA SI PUÒ TRARRE LA CONCLUSIONE CHE GLI ESEMPLARI NOTI DI SHUSUI, COME PURE GLI ALIANTI AKIKUSA CHE NE COSTITUIRONO LA VERSIONE DA ADDESTRAMENTO, FURONO DIPINTI NEL COSIDDETTO SCHEMA 05, CONSISTENTE IN GRIGIO CHIARO N10, APPLICATO SU TUTTE LE SUPERFICI, SIA SUPERIORI CHE INFERIORI. È DA NOTARSI CHE TALE SCHEMA, MOLTO IMPIEGATO NEL PERIODO 1938-1943 SU MOLTI TIPI DI AEREI DELL'AVIAZIONE DELLA MARINA IMPERIALE, ERA PIUTTOSTO ATIPICO DEL PERIODO IN CUI LO SHUSUI FU PRODOTTO. INFATTI, LE NORME EMANATE DALLE AUTORITÀ GIAPPONESI NEL TARDO 1944 PRESCRIVEVANO CHE TUTTI GLI AEREI DA ADDESTRAMENTO E SPERIMENTALI DOVEVANO ESSERE DIPINTI NELLO SCHEMA MIMETICO STANDARD OPERATIVO. PER LE ZONE DI COMBATTIMENTO (E TALE ERA L'INTERO GIAPPONE NEL 1945) TALE SCHEMA CONSISTEVA IN UNA COLORAZIONE VERDE SCURO SULLE SUPERFICI SUPERIORI E GRIGIO CHIARO (O METALLO NATURALE) SU QUELLE INFERIORI. EVIDENTEMENTE PERÒ, MENTRE LA GUERRA STAVA VOLGENDO AL TERMINE, C'ERANO ESIGENZE PIÙ PRESSANTI CHE NON PRESTARE

ATTENZIONE ALLE NORME UFFICIALI DI COLORAZIONE. DEL RESTO TALI NECESSITÀ ERANO STATE AVVERTITE E COMPRESSE DALLE AUTORITÀ, CHE GIÀ A METÀ DEL 1943 AVEVANO CONSENTITO UNA LARGA AUTONOMIA IN MATERIA DI MIMETIZZAZIONE AI COMANDANTI DELLE VARIE UNITÀ, SIA IN MADREPATRIA CHE NEI TERRITORI OCCUPATI: TALE PROVVEDIMENTO VENIVA COMUNQUE SOLO A REGOLARIZZARE UNA SITUAZIONE CHE DI FATTO PERSISTEVA GIÀ DA TEMPO A CAUSA DI SITUAZIONI LOCALI E CONTINGENTI. LO STESSO SCHEMA 05 RISULTA PER ALTRO APPLICATO ANCHE SULL'UNICO PROTOTIPO DEL NAKAJIMA KI-87 NEL FEBBRAIO 1945, COME PURE SULL'ALTRETTANTO UNICO PROTOTIPO DEL RIKUGUN KI-93 NEL MARZO 1945.

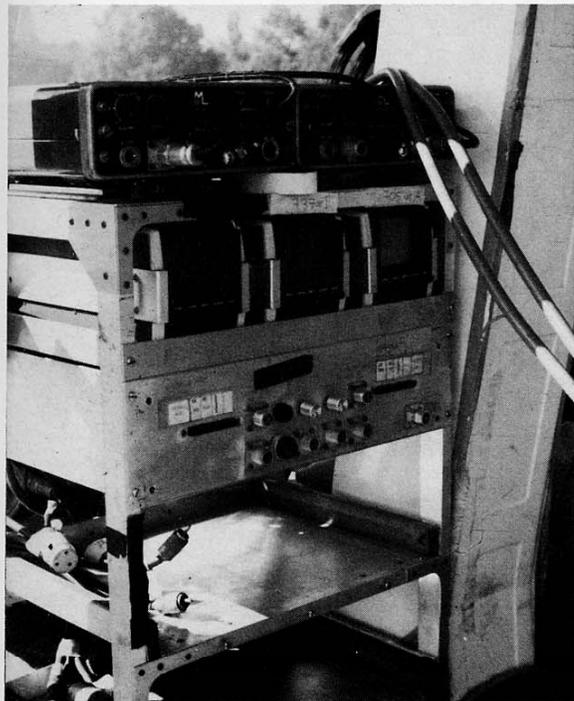
TORNANDO ALLO SHUSUI, LE FOTOGRAFIE MOSTRANO CHE UNA PORZIONE DELLA CODA, COMPRENDENTE L'UGELLO DI SCARICO ED IL RUOTINO DI CODA, ERA LASCIATA IN METALLO NATURALE; TALE PORZIONE NON DIPINTA PRESENTAVA SPES- SO FORMA IRREGOLARE: AVEVA INVECE BORDI NETTI SULL'UNICO ESEMPLARE CHE EFFETTUÒ (PER POCO) UN VOLO CON IL MOTORE A RAZZO FUNZIONANTE. LA CODA DEGLI AKIKUSA, PRIVI DI MOTORE, ERA DIPINTA COME IL RESTO DELLA FUSOLIERA. I DISCHI ROSSI DELLE INSEGNE DI NAZIONALITÀ (HINOMARU) RISULTAVANO APPLICATI IN SEI POSIZIONI: SULLE SUPERFICI INFERIORI E SUPERIORI DI ENTRAMBE LE SEMIALI E (PIÙ RIDOTTI DI DIAMETRO) SUI LATI DEL PIANO VERTICALE, ANZICHÈ SUI LATI DELLA FUSOLIERA COME ACCADEVA SUGLI ALTRI TIPI DI AEREI GIAPPONESI. MENTRE LE INSEGNE DELLE ALI PRESENTAVANO SEMPRE UN SOTTILE BORDO BIANCO, TALE BORDO È ASSENTE IN QUELLE DEL PIANO VERTICALE (SI DEVE NOTARE TUTTAVIA CHE L'ESEMPLARE CHE COMPILÒ IL VOLO CON IL RAZZO IN FUNZIONE AVEVA IL PIANO VERTICALE DOTATO DI INSEGNE PROVVISORIE DI BORDO BIANCO SPESSO CIRCA IL DOPIO DEL NORMALE). PER LE INSEGNE DEGLI AKIKUSA VALGONO LE STESSO OSSERVAZIONI, TRANNE IL FATTO CHE LE INSEGNE SUL PIANO VERTICALE AVEVANO UN DIAMETRO LEGGERMENTE MAGGIORE CHE NEGLI SHUSUI E CON IL BORDO BIANCO SOTTILE. NON È POSSIBILE ESSERE PRECISI PER QUANTO RIGUARDA LA COLORAZIONE DEGLI INTERNI: NEGLI AEREI GIAPPONESI QUESTI ERANO GENERALMENTE DIPINTI IN GRIGIOVERDE CHIARO N4, IN VERDE OLIVA CHIARO N5 O IN VERDE CHIARO N6; LE PARTI VISIBILI DI STRUTTURA ERANO LASCIATE NON DIPINTE, OPPURE SOLO CON UN PRIMER BLEU TRASLUCIDO N16 O VERDE TRASLUCIDO N17.

ALDO ZANFI IPMS - MO

BIBLIOGRAFIA (OLTRE A QUELLA GIÀ APPARSA NELLA PRIMA PUNTATA):
 AIR INTERNATIONAL - JUNE 1976 - JANUARY 1980
 FLYING REVIEW - OCTOBER 1955 - APRIL 1956 - JUNE 1961 - OCTOBER 1966 - FEB. 1968
 THE KOKU-FAN-PICTORIAL HISTORY: JAPANESE NAVY AIRCRAFT JUNE 1970
 FANATIQUE DE L'AVIATION N°120
 IPMS-USA QUARTERLY VOL. 1 N°2
 CACCIA E BOMBARDIERI 1945-1955 - C. BARBIERI
 ROCKET FIGHTER - W. GREEN
 P.A.M. NEWS N°12

LA RICERCA RELATIVA ALLE COLORAZIONI DEL MITSUBISHI J8M1 SHUSUI E LE RELATIVE EQUIVALENZE MODELLISTICHE SONO STATE ESEGUITE DALL'AMICO LORENZO LAZZARINI, DEL CENTRO IPMS DI MODENA.

un AB.206 "televisivo".



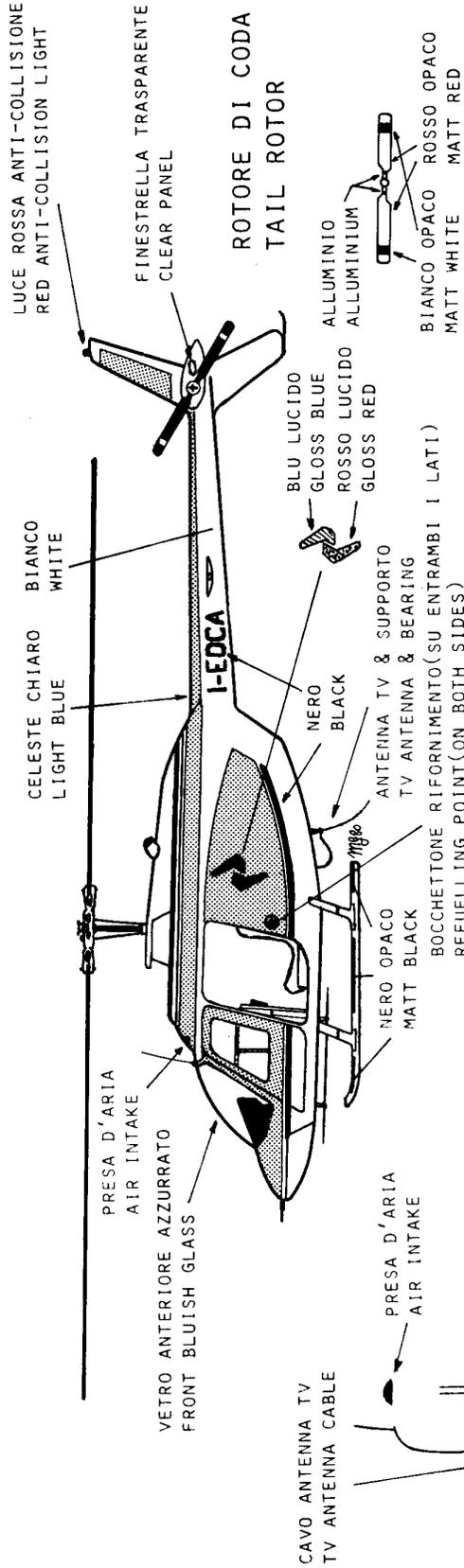
QUESTA CONSOLLE SI TROVA NELLA PARTE SINISTRA DELLA CABINA: È IN ALLUMINIO ANODIZZATO MENTRE I MONITOR HANNO SCHERMI VERDE SCURO I PRIMI DUE, VERDE CHIARO L'ULTIMO. L'ELEMENTO STRUTTURALE AL QUALE È APPOGGIATA È BIANCO. (FOTO SURRICCHIO)

Approfittando del tempo a disposizione durante il Gran Premio di F.1 d'Italia '78 ho dato fondo alle mie attitudini modellistiche fotografando l'Agusta Bell 206B-2 JetRanger I-EDCA utilizzato dall'ente teleradiofonico di Stato (RAI) per le riprese dall'alto del G.P. Innanzi tutto l'elicottero: esso è un 206A-1 portato allo standard della sottoversione B-2 come si poteva leggere dalla targhetta di identificazione posta nell'abitacolo a sinistra della consolle centrale. Esternamente si differenzia dagli altri JetRanger per la presenza di due antenne a frusta di ugual lunghezza sul ventre e da un'altra antenna, però rigida, sul lato destro applicata al pattino d'atterraggio. Manca la portiera destra onde permettere le riprese televisive. Inoltre manca il sedile del 2° pilota a sinistra, posto occupato dalle apparecchiature elettroniche di ripresa e trasmissione a terra. Con le foto a disposizione non dovrebbe essere difficile trasformare il JetRanger della inglese Rareplanes, commercializzato in Italia dal Model Market di Roma, come l'I-EDCA di Monza. L'I-EDCA segue la colorazione standard dei "206": completamente bianco lucido con alcune zone azzurro cielo chiaro lucido e bande nero lucido. I cristalli superiori sono in verde antiriflesso e lo stesso vale per il parabrezza che risulta leggermente azzurro. Il rotore di coda è interamente rosso con bande di estremità in bianco e mozzini argentei. Il rotore principale è superiormente in grigio chiaro; inferiormente è nero opaco.

ROBERTO SURRICCHIO

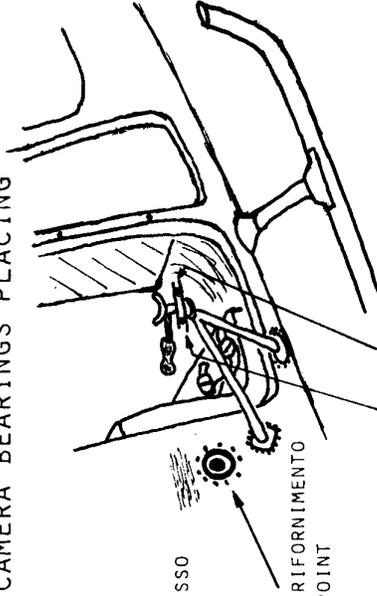
IPMS - PE

SCALA 1:72
1:72ND SCALE



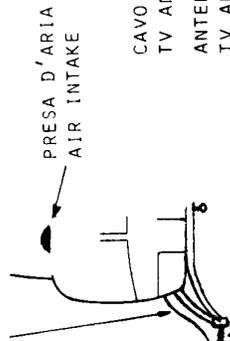
DISPOSIZIONE SUPPORTI TELECAMERA
CAMERA BEARINGS PLACING

LATO DESTRO
PORT SIDE
NON IN SCALA
NOT TO SCALE



TELECAMERA/CAMERA
NON IN SCALA
NOT TO SCALE

CAVO ANTENNA TV
TV ANTENNA CABLE



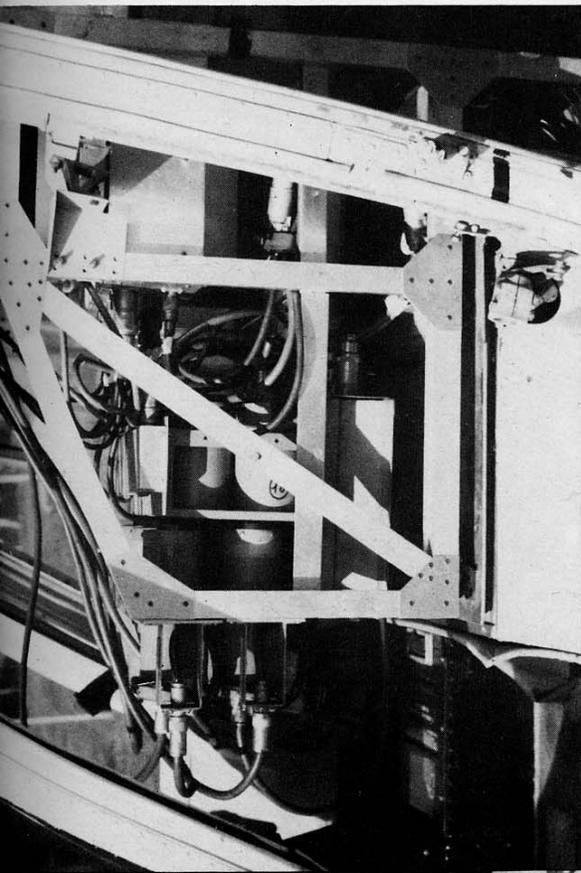
ANTENNA TV
TV ANTENNA



ANTENNA TV
TV ANTENNA

TELECAMERA/CAMERA
NON IN SCALA
NOT TO SCALE

Maurizio Guerri 80-

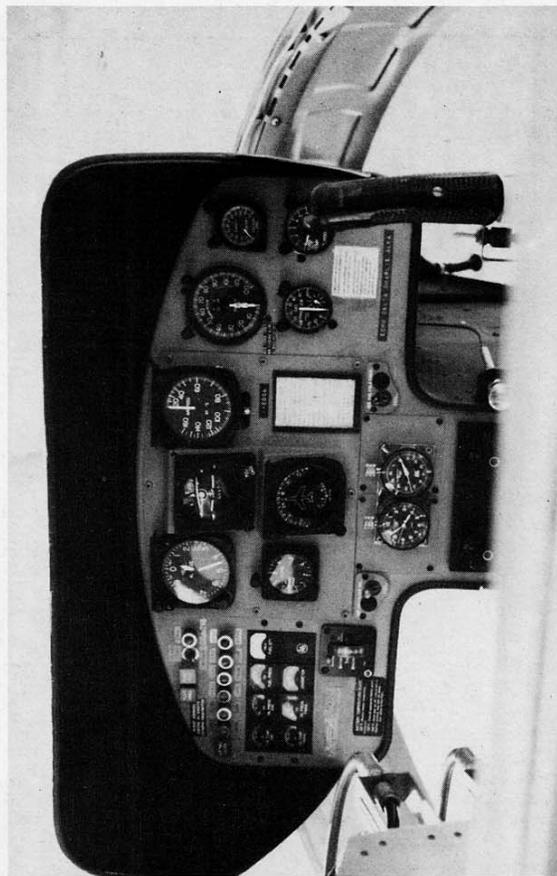
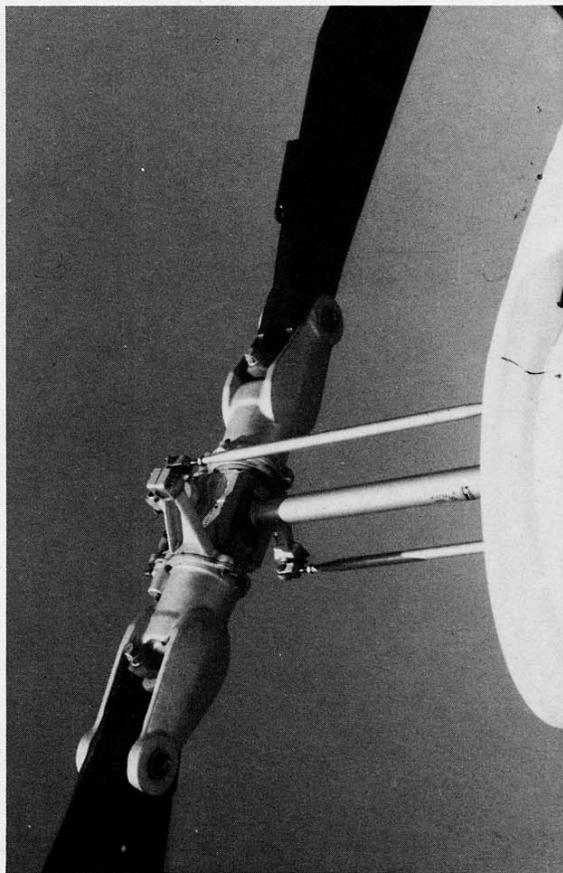


ECCO VISTA DI FIANCO LA CONSOLLE ELETTRONICA: I CAVI E LE SCATOLE NERE SONO GRIGIE (1) MENTRE GLI SPINDOTTI SONO PREVALENTEMENTE IN OTTONE. SULLO SFONDO IN BASSO SI VEDE UN "TUNNEL" DALL' APPARENZA MOLTO AUTOMOBILISTICA, CON TANTO DI POSACENERE INCORPORATO: È TUTTO VERNICIATO IN NERO. UN BEL PRIMO PIANO DELLA TESTA DEL ROTORE: PALE NERE E QUASI TUTTO IL RESTO NATURAL METAL.



PARTICOLARE DELLA FIANCATA DESTRA: IN BASSO È VISIBILE LA CARATTERISTICA ANTENNA TELEVISIVA A FILO, CON RELATIVO SUPPORTO. DENTRO LA CABINA SI INTRAVEDE LA STRUTTURA SQUADRATA ENTRO CUI È CONTENUTO IL SERBATOIO CARBURANTE: IL COLORE RICORDA L'INTERIOR GREEN. ESTREMAMENTE FINE È LA GRIGLIATURA SOPRA LO STEMMA DELL'ELITUS: CONSIGLIO DI RIPRODURLA CON GARZA FINE. TUTTE LE FOTO SONO DI ROBERTO SURRICCHIO.

IL CRUSCOTTO DELL'ELICOTTERO: GLI STRUMENTI SONO SU UN FONDO DEL SOLTANTO GRIGIO MEDIO MENTRE LA "PALPEBRA" E L'IMPUGNATURA DELLA CLOCHE SONO IN PLASTICA NERA. LE SPIE SULLA SINISTRA SONO ROSSE MENTRE LA STRISCIA TA BLU IN BASSO A DESTRA DA LG "SPELLING" DELLA IMMATRICOLAZIONE PER P1 LOTTI CHE NON SIAMO MOLTO IN CONFIDENZA COL Fonetico INTERNAZIONALE.



* F-51 : ALTRE PRECISAZIONI *

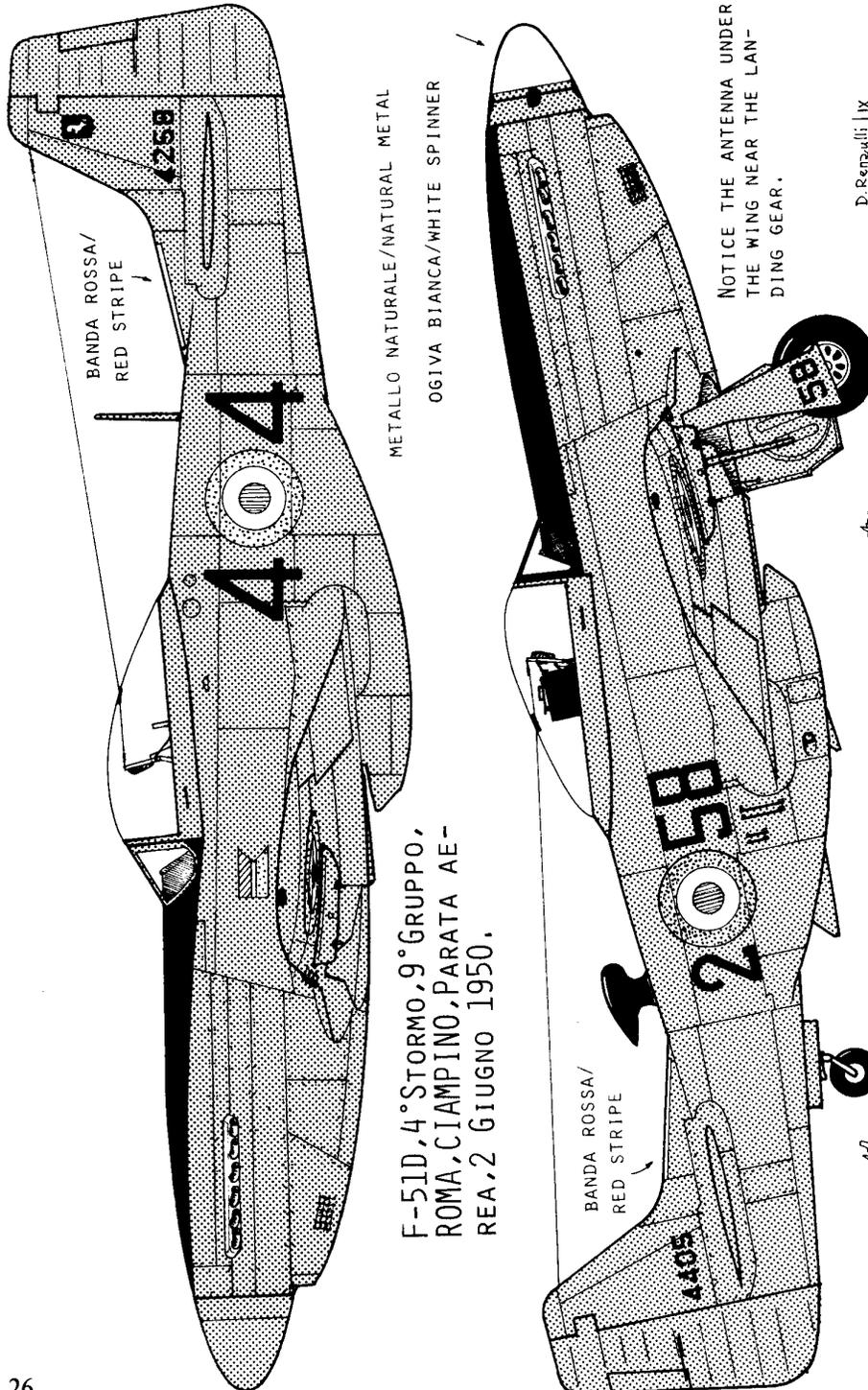
Vorrei fare anch'io alcune precisazioni e correzioni riguardo al mio articolo pubblicato sul "Notiziario" 1/80. E' corretto quanto scritto da Catelani a proposito del Mustang di copertina: questo esemplare fu fabbricato a Dallas (vedi capottina) per inciso, ritengo che almeno una metà dei Mustangs in totale consegnatici, dovrebbe provenire da Dallas. Da ricerche da me fatte sembra che l'Italia abbia ricevuto non meno di 175 caccia di tale tipo (meno male che, a detta del trattato di pace, non dovevamo avere più di 200 caccia!). Riguardo poi alle foto pubblicate a pagina 24, ritengo

che il timone verticale sia verniciato in alluminio: inganna il riflesso della luce dovuto alla posizione del timone stesso. Altro punto: consiglieri di "prendere con le pinze" la didascalia della foto, aggiunta dalla Redazione al mio articolo, pubblicata in alto a pag. 25. Come si fa a sostenere che il Mustang è del 3° Stormo? Se fosse veramente del 3° doveva mostrare il distintivo di reparto sul timone. Potrebbe invece appartenere alla Scuola di Lecce, tanto più che le armi sembrano carenate... e sono sicuro che se vado a dare una sbirciatina alla documentazione ufficiale dell'Aeronautica Militare scopro che quest'ultima è l'identificazione corretta!*

Colgo l'occasione per proporre un altro paio di profili di colorazione: entrambi i velivoli sono in metallo naturale e, sul fianco sinistro del primo, il distintivo del Comandante di Gruppo dovrebbe essere, forse, dallo alto in basso: blu, giallo, rosso.

DANILO RENZULLI
IPMS ROMA

*Con ogni probabilità Renzulli ha ragione e effettivamente i fori delle mitragliatrici sembrano carenati e se avessi notato questo dettaglio la didascalia sarebbe stata scritta diversamente. Del resto l'assenza dello stemma dello Stormo sul timone non mi sembrava necessariamente dover escludere l'appartenenza del velivolo al 3° e così, non riuscendo a riconoscere la base dell'hangar nel quale invece (nella parte della fotografia eliminata durante la stampa) si vede chiaramente un P-38, ho identificato l'F-51 in maniera probabilmente errata. Stando così le cose non è stata pubblicata nessuna foto di Mustang del 3° Stormo: se qualche socio ce ne vorrà inviare qualcuna la pubblicheremo immediatamente per tappare questo buco. N.d.R.



F-51D, 4° STORMO, 9° GRUPPO, ROMA, CIAMPINO, PARATA AEREA, 2 GIUGNO 1950.

F-51D, NT, 2° STORMO, MAF 1956. NOTARE L'ANTENNA POSTA INFERIORMENTE ALL'ALA, TRA LA GAMBA DEL CARRELLO ED IL PORTELLONE INTERNO DELLO STESSO.

D. Renzulli 180



ARRIVANO gli SPIT

Iniziare un "discorso" modellistico andando a ziticare un "mostro sacro" come lo Spitfire è a dir poco da masochisti.....ma fidando nel detto: la fortuna arride agli audaci, ci proverò comunque. Se poi ci sarà un "linciaggio" morale o materiale me lo sarò meritato. Scherzi a parte, veniamo al sodo e ripassiamoci un po' di storia:

8 Settembre 1943

Mussolini viene destituito. Badoglio nominato capo del governo e... "la guerra continua".

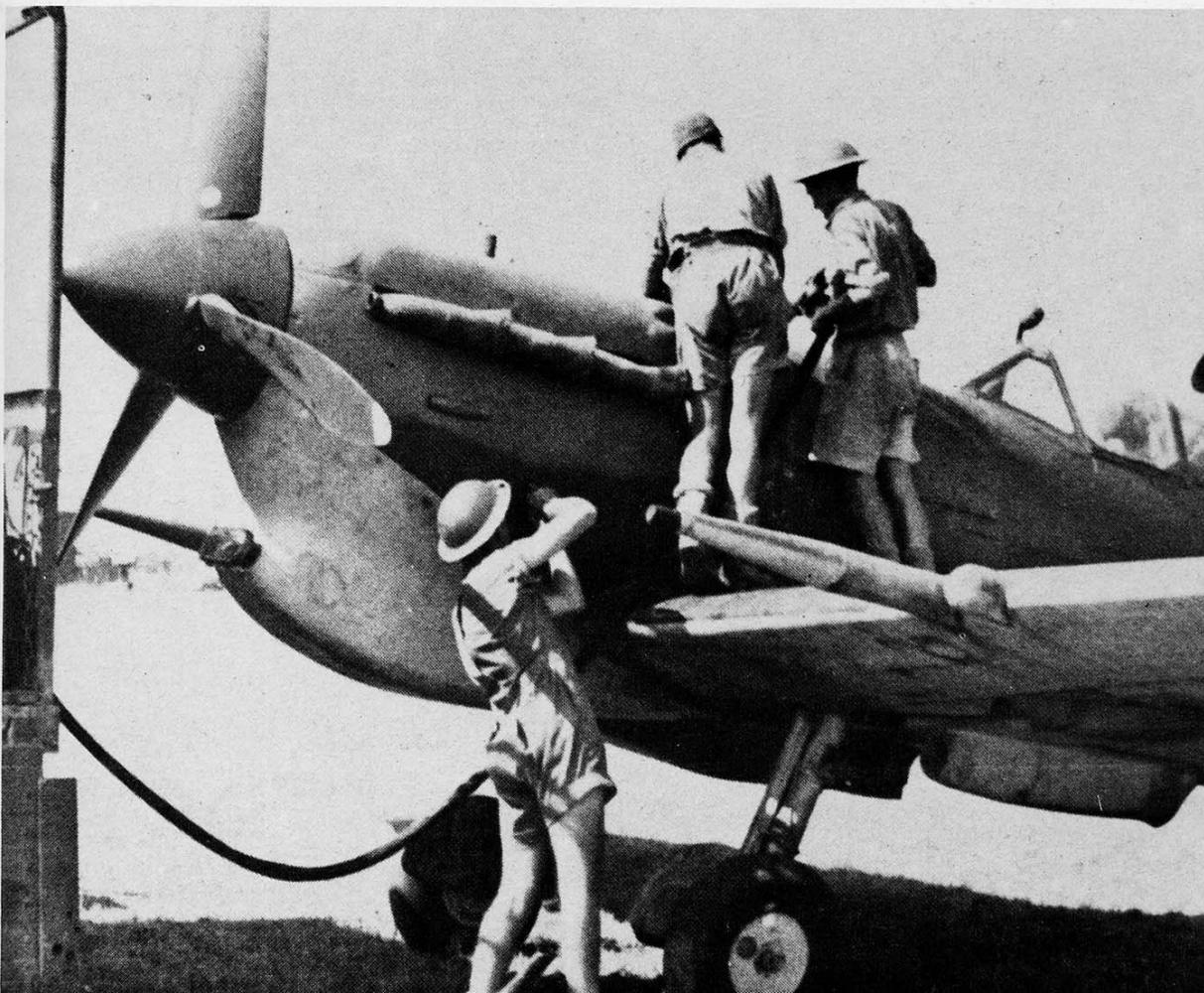
L'Italia si spacca in due e con essa le già provate forze della Regia Aeronautica Italiana; sia al Nord che al Sud si comincia a volare ed a combattere con aerei di produzione straniera. L'Aeronautica Repubblicana con i Messerschmitt ed i pochi FIAT G.55 e Macchi C 205 si oppone alle ormai dilaganti formazioni di bombardieri americani, al Sud nella Regia Aeronautica co-belligerante alcuni Macchi C 202 e C 205 tentano di acquistare la stima degli ex-nemici operando con immensi sacrifici sul fronte dei Balcani. Nel Sud, sotto il controllo degli alleati, erano rimasti circa 200 veli volati bellicamente efficienti, di cui 140 circa caccia (FIAT CR 42, Macchi C 202 e C 205) a cui si erano aggiunti, nei mesi successivi, altri 39 caccia fuggiti dal Nord. Questa scarsa potenza bellica era peggiorata dal fatto che quasi tutte le industrie aeronautiche si trovavano al Nord e perciò sotto il controllo tedesco. Fu compiuto un grosso lavoro di riorganizzazione e ricostruzione, soprattutto per il recupero dei pezzi di ricambio e, fin dall'ottobre 1943, l'Aeronautica del Sud iniziò vo-

li bellici contro i tedeschi. Ma fu soltanto nell'estate del 1944 che gli alleati, rendendosi conto dell'ormai provata lealtà della Regia Aeronautica, iniziarono a fornire velivoli da caccia per sostituire il logoro e, a volte, obsoleto materiale di volo. Fu così che, insieme a 149 onnipresenti Bell P-39 Aircobra, ci vennero forniti 33 Supermarine Mk V Spitfire. Nell'ottobre 1944 la Regia Aeronautica Italiana (Italian Air Force per gli alleati) era così equipaggiata: 6 squadriglie su Macchi C 202 Folgore, 4 squadriglie su Macchi C 205 Veltro, 6 squadriglie su Bell P 39 N e Q Aircobra e 2 squadriglie su Supermarine Mk V Spitfire. Il famosissimo velivolo inglese venne assegnato ai piloti del 51° Stormo C.T.

Descrivere lo Spit a degli appassionati di aeronautica vuol dire andare a caccia di sorrisetti di compatimento, basterà quindi dire che esso venne costruito in oltre quaranta (40) differenti versioni per un totale di 20334 esemplari. Prodotto ininterrottamente dal gennaio 1935 all'ottobre 1947 lo Spit rappresentò la spina dorsale della Royal Air Force per oltre vent'anni, mantenendo sempre altissima la sua efficienza bellica (fu il primo caccia alleato ad abbattere un aviogetto tedesco Me 262). Esaminiamo comunque, almeno sommariamente, la storia di questo velivolo: ideato nell'anno 1934 da Reginald J. Mitchell, che mise in questo progetto tutta l'esperienza acquisita con gli idrocorsa costruiti per il Trofeo Schneider, il Supermarine tipo 300 venne progettato per rispondere alla prima specifica ufficiale inglese per un

I DUE "TAPPI" DELLE ARMI ELIMINATE E I COPRIMOZZI ANTISABBIA ALLE RUOTE (FOTO VIA FRANÇOIS)

SPITFIRE Mk.Vc "TROPICALE". MOLTI DI QUESTI VELIVOLI VENNERO UTILIZZATI DAGLI INGLESI IN AFRICA. NELLA FOTO UN ESEMPLARE DELLA RAAF NEL QUALE SI POSSONO NOTARE: IL GROSSO FILTRO ANTISABBIA, I DUE CANNONCINI ALARI.





SPITS Mk.IX CON ANCORA LE INSEGNE INGLESI APPENA CONSEGNATI ALL'ITALIA. QUESTA VERSIONE VENNE ASSEGNATA ALLA REGIA AERONAUTICA MENTRE LA

aereo da caccia. Il velivolo era un monomotore, monoposto, monoplano ad ala bassa e struttura a semiguscio in lega leggera. Venne equipaggiato (i dati si riferiscono al prototipo) con un motore Rolls-Royce Merlin da 990 Hp, con 8 mitragliatrici alari e, fin dai primi voli, raggiunse la notevole velocità di 562 Km/h. Di linea filante e pulita lo Spit rimase una bellissima ed efficientissima macchina bellica per tutta la durata della guerra incrementando sia l'armamento (con l'installazione di cannoncini da 20mm) che la potenza motrice (lo Mk 21 montava un Rolls-Royce Griffon da 2050 Hp). Utilizzato dalla Royal Air Force, dall'U.S. Air Force, dalla Royal Australian Air Force, dalla South African Air Force e da moltissime altre Aviazioni (compresa quella sovietica) lo Spitfire combatté su tutti i fronti: dall'Africa, all'Europa ed anche in Asia contro il Giappone. In tutti questi fronti si distinse sempre brillantemente, fu messo in difficoltà solo dall'eccellente FW 190 e, successivamente, dall'avvento dei reattori. Malgrado ciò l'arrivo degli Spit al 51° Stormo rappresentò per i piloti quasi una delusione. Questo fu dovuto in gran parte al fatto che i velivoli, tutti Mk VC "tropicalizzati", erano vecchi e molto malridotti. Essi provenivano, infatti, da un lungo e massacrante impiego bellico sia in Africa (prima con la RAF poi con la USAAF) che sui Balcani (con un reparto jugoslavo). La costruzione di gran parte dei velivoli consegnati alla Regia Aeronautica risaliva al 1942 e

ALCUNI SPITFIRES Mk.VC TROP. FOTOGRAFATI SU UN AEROPORTO DELLE PUGLIE I VELIVOLI PORTANO LE INSEGNE JUGOSLAVE DI UN REPARTO INQUADRATO NEL-

GUERRA VOLGEVA AL TERMINE. IN PRIMO PIANO SI NOTANO I MOTORI DI UNO SM 82. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)

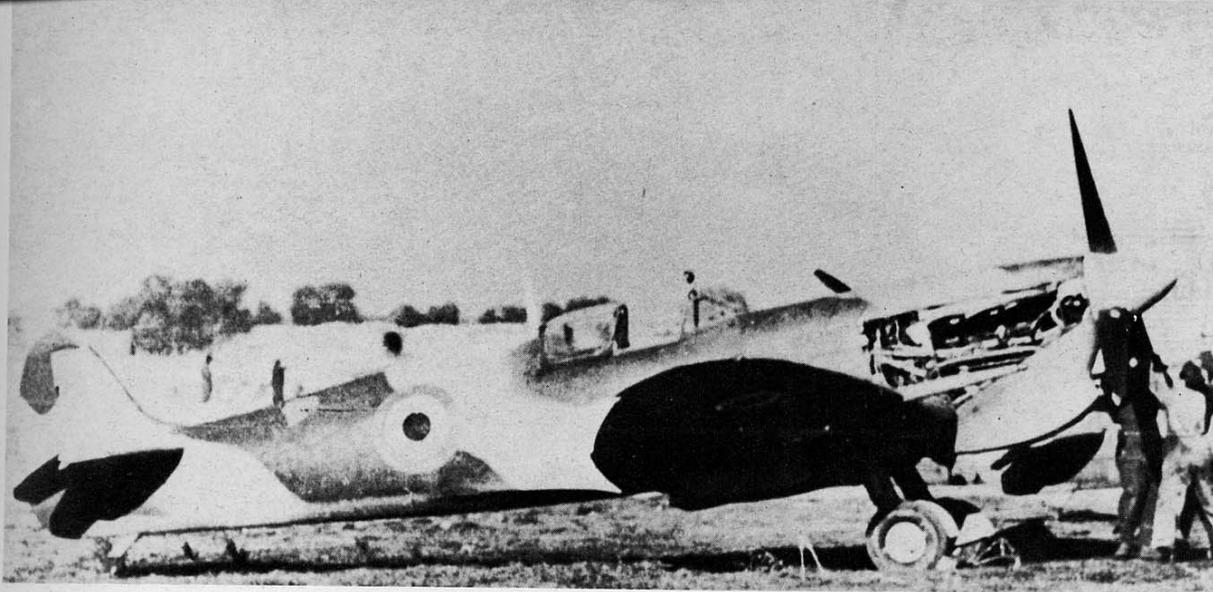
quindi allo stesso periodo in cui erano stati prodotti molti dei Macchi C 205 con cui era precedentemente equipaggiato il 51° Stormo, velivolo che aveva caratteristiche uguali, se non superiori, al "nuovo" Spitfire Mk V. I velivoli vennero comunque presi in consegna dagli specialisti che si affrettarono a nazionalizzarli dipingendo le coccarde tricolori sopra le insegne jugoslave e aggiungendo sulla deriva il famoso stemma del 51°. Nel mese di giugno 1944 i piloti, facendo buon viso a cattivo gioco, iniziarono il passaggio sui velivoli inglesi (il primo pilota italiano a volare su di uno Spitfire fu il Ten. Col. Fanali, oggi tornato famoso per l'assurdo "scandalo Lockheed") e già nel mese di ottobre vennero iniziate ricognizioni offensive sulla Jugoslavia da Spitfire italiani. Gli Spit consegnati all'Italia avevano l'ala di tipo C con il suddetto armamento e la mimetizzazione con schema di tipo B tropicale composta da chiazze di Dark Heart FS 30118 su un fondo Mid Stone FS 30266 con la parte ventrale in Azure Blue FS 35231.

LA REALIZZAZIONE DEL MODELLO

A mio giudizio il miglior kit in scala 1:72 dello Spitfire Mk V è quello prodotto dall'Airfix, giuste dimensioni in scala, pannellature incise (forse un po' troppo), ma comunque privo di sbavature e ritiri. Il modello Airfix rappresenta un Mk V b, ma è facilmente convertibile in un Mk V c. C'è però da tener presente che gli Spit italiani erano ca-

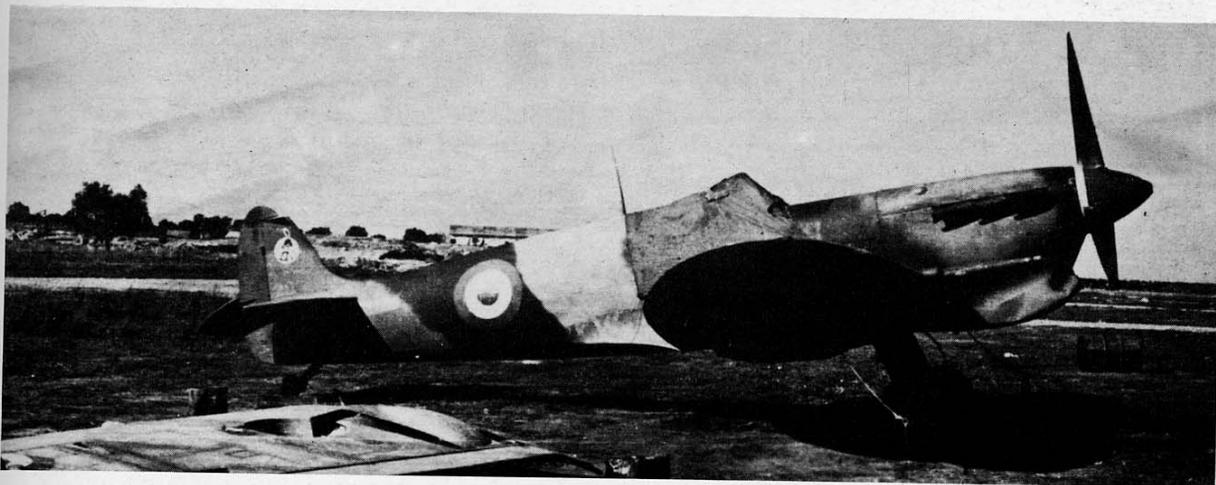
LA BALKAN AIR FORCE. MOLTI DI QUESTI VELIVOLI VENNERO POI "PASSATI" ALLA REGIA AERONAUTICA CO-BELLIGERANTE. (FOTO VIA FRANÇOIS)





SOPRA ANCORA UNA FOTO DI UN VELIVOLO ITALIANO: IN QUESTO ESEMPLARE LA COCCARDA ITALIANA IN FUSOLIERA SEMBRA DIPINTA PIÙ AVANTI VERSO L'ABITACOLO E DI MAGGIOR DIAMETRO. SI NOTANO ANCHE I COPRIMOZZI ANTISABBIA SULLE RUOTE (NON PRESENTI NELL'ALTRO ESEMPLARE) E LA APPARENTE MANCANZA FORSE DOVUTA ALLA CATTIVA ESPOSIZIONE DELLA FOTO, DELLO STEMMA SULLA DERIVA. (FOTO VIA FRANÇOIS)

SOTTO: UNO SPIT CON TUTTE LE INSEGNE ITALIANE: OLTRE ALLE COCCARDE SI NOTA LO STEMMA DEL 51° STORMO CT SULLA DERIVA E SI INTRAVEDE LA NUMERAZIONE 20-3 SEMPRE SULLA DERIVA. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)



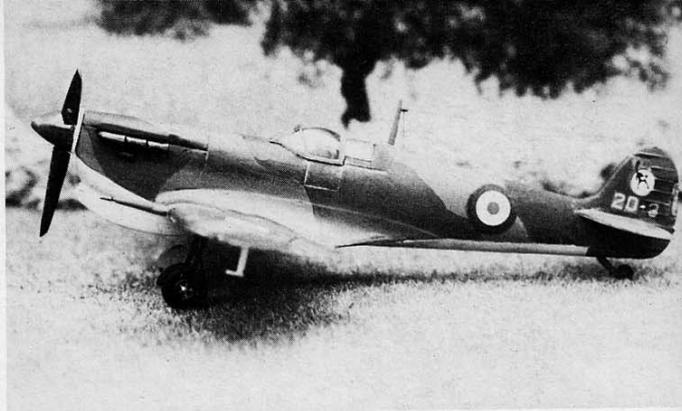
E' INTERESSANTE QUESTA IMMAGINE DELLA PARTE ANTERIORE DI UNO SPIT ITALIANO: È CHIARAMENTE PRESENTE IL GROSSO SERBATOIO AUSILIARIO A CIABATTA. SI PUÒ APPREZZARE LA SISTEMAZIONE DELL'ARMAMENTO CON UNA CARENATURA AL POSTO DELLA 2° ARMA ALARE. (FOTO A. CHIAPPONI)



ratterizzati dal grosso filtro antisabbia "Vokes" che, purtroppo, non è compreso nel kit Airfix. La soluzione meno impegnativa, anche se quella più costosa, è di acquistare l'apposita "busta conversione Spitfire" della ditta Airform. Con questa busta però oltre a reperire il suddetto filtro antisabbia disporremo anche di: un dettagliato abitacolo (seggilino, pavimento, cruscotto, cloche, pedali e corazzatura) due cannoncini alari e dei bulbi di copertura degli stessi. Tutti questi pezzi sono utilissimi nella realizzazione del modello che ci interessa ed è quindi gioco forza sobbarcarsi di questa ulteriore spesa per ottenere un buon risultato. Riepilogando, per realizzare questo modello occorre:

- una scatola di montaggio in scala 1:72 dello Spitfire Mk V b Airfix.
- una busta conversione Spitfire in scala 1:72 Airform.
- un foglio di coccarde italiane (ad esempio ITS 13 o decals ESCI).
- le decals rappresentanti lo stemma del 51° Stormo C.T. (il gatto che acchiappa i sorci verdi) presenti sul foglio N°5 ESCI.

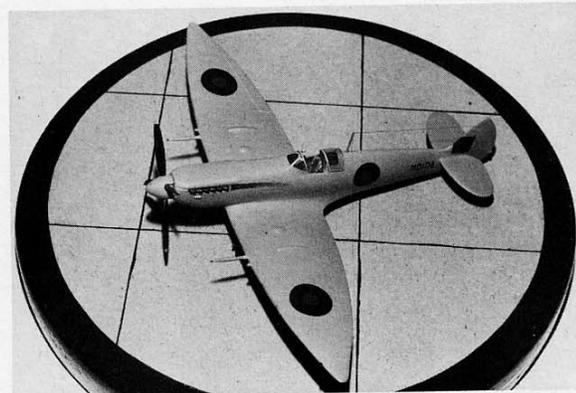
Dopo aver reperito il necessario potremo procedere con il montaggio vero e proprio. Per prima cosa bisognerà eliminare, con il tagliabalsa scaldato, i due supporti presenti all'interno delle due semi-fusoliere che servono da appoggio al pavimento fornito nel kit Airfix.



IL MODELLO IN SCALA 1/72 DELLO SPIT IN UNA FOTOGRAFIA "AMBIENTATA". SI NOTA LO STEMA DEL 51° STORMO CT E L'OGIVA DIPINTA IN ROSSO CON IL DISCO RETROSTANTE IN BIANCO. IL MODELLO È STATO SPORCATO PER SIMULARE LA INTENSA ATTIVITÀ OPERATIVA. (FOTO FRANÇOIS)

Nello stesso modo bisognerà fare per eliminare i due semicruscotti. Dopo di ciò monteremo e vernice-remo l'abitacolo fornito dal kit Airform completandolo magari con cinghie e pomelli; nella colorazione bisognerà tener presente che gli interni erano in grigio-verde (HD 1) per cui: il seggiolino, la corazzatura alle spalle del seggiolino ed i pannelli laterali vanno dipinti nel suddetto colore. L'impugnatura della cloche va verniciata in nero con il pulsante di sparo in rosso mentre i pedali devono essere dipinti in metallo brunito (MC 23). Dopo aver verniciato i vari strumenti sul cruscotto ed installato la bussola fornita dalla Airfix potremo incollare l'abitacolo all'interno della fusoliera. Si procede quindi con l'assemblaggio delle due semifusoliere e, quando l'incollaggio sarà perfettamente asciutto, si monteranno le ali. A questo punto bisognerà installare il filtro antisabbia fornito dal kit Airform: il filtro, precedentemente dipinto con HD 1 all'interno, va montato come da disegno Airform e quindi accuratamente stuccato per raccordarlo perfettamente alla fusoliera. Dopo questo lavoro potremo montare i timoni orizzontali e procedere con l'eliminazione dei rigonfiamenti sulle ali e la loro sostituzione con quelli Airform. Potremo quindi passare alla colorazione. Come già precedentemente accennato gli Spit italiani avevano la insolita colorazione di tipo B tropicale, cioè: superfici superiori in marrone chiaro opaco mid stone FS 30266 (HB 12) con chiazze di marrone scuro opaco dark heart FS30118 (HB 2) distribuite in "negativo" rispetto alla mimetizzazione standard della RAF. Lo schema è verificabile dalle foto. Le superfici inferiori erano in azure blue FS 35231 (HB 13), la linea di separazione fra la colorazione superiore e quella inferiore era netta. Quando la colorazione sarà perfettamente asciutta potremo andare avanti con il montaggio, installeremo quindi: il carrello (i vani carrello vanno dettagliati un po' e verniciati in HD 1) le ruote, le prese d'aria, gli scarichi motore il tubo di pitot ed il faro di atterraggio. I tubi di scarico del motore vanno incollati in modo che si presentino leggermente obliqui verso il basso e vanno dipinti con HS 216 o con una miscela compo-

ANCORA UNA FOTO DELL'ALTRA VERSIONE DELLO SPITFIRE USATA DALL'AMI, CIÒ LA Mk. IX. LA COLORAZIONE È METALLO NATURALE, COME SOLITO NEL PRIMO DOPOGUERRA. NEL "NOTIZIARIO" VOL. 8/4 FURONO PUBBLICATI ALCUNI INTERESSANTI PROFILI DI COLORAZIONE PER QUESTI SPIT. (FOTO AMI VIA FRANÇOIS)



sta di 2/3 MC 19 e 1/3 HB 2. Verniceremo quindi la ogiva in rosso opaco con il disco retrostante in bianco opaco, le pale dell'elica in nero opaco con le estremità in giallo. Incolleremo poi i due cannoncini alari forniti dalla busta Airform e utilizzeremo quelli Airfix per realizzare i due caratteristici tappi di copertura delle armi eliminate. I cannoni alari vanno verniciati, fino al freno di bocca, nello stesso colore delle ali, per il resto in metallo brunito, i due "tappi" delle armi mancanti vanno verniciati in rosso opaco. Sempre in rosso opaco vanno dipinti anche dei piccoli quadrati intorno ai fori delle mitragliatrici che avremo nel frattempo aperto con una punta scaldata. Usando una punta calda, o un trapano per modellismo, bisognerà aprire un piccolo foro rettangolare sul bordo alare sinistro a circa 3mm dall'attacco ala-fusoliera: il foro riproduce l'obiettivo della foto-mitragliatrice. Ancora a caldo praticaremo un piccolo foro nella parte anteriore del 1° collettore di scarico; il lavoro da fare è ben visibile nella prima foto. Ulterioremo quindi il montaggio incollando il tettuccio trasparente; a questo proposito c'è un dubbio che non sono riuscito a risolvere: gli esemplari italiani avevano il blindo-vetro frontale?



L'esemplare della prima foto (RAAF) sembra ne sia dotato, come sembra presente sui velivoli con le coccarde jugoslave. Ma il velivolo italiano della foto ne sembra privo. Nel dubbio ho montato il tettuccio così come lo fornisce l'Airfix. Non sarà comunque difficile limarlo via e ridare trasparenza al tettuccio con del semplice dentrificio, se da altre foto si potrà verificarne l'assenza. Montere quindi l'antenna realizzandone il filo con delo sprue filato a caldo o, meglio ancora, con un cappello. Dopo di ciò potremo autocostruire, sempre con pezzettini di sprue sagomato, lo specchietto retrovisore che monteremo in corrispondenza dei montanti del tettuccio. Potremo infine attaccare le decals, o i trasferibili, con le coccarde italiane tenendo presente che in fusoliera vanno installate coccarde con il diametro di 9mm mentre sulle ali vanno messe quelle di 12mm di diametro. Collocheremo poi i distintivi del 51° Stormo sulla deriva e le cifre 20-3, alte circa 2mm, in giallo, che potremo ricavare da vecchie decals o da trasferibili preventivamente dipinti. Sarà poi opportuno sporcare il modello (oltre che ad invecchiarlo) in proporzione al lungo impiego operativo ed ai famosi campi di fortuna da cui operavano i velivoli italiani.

PAOLO FRANÇOIS

OSSERVAZIONI

Schema mimetico tipo "B"

Una parte degli aerei passatici dagli jugoslavi presentava la livrea "A"; tuttavia ho notato che gli esemplari italiani operativi sembrano presentare solo lo schema "B", senza alcuna traccia di cancellazione delle insegne precedenti: fin flash banda in fusoliera, codice individuale, coccarda (di dimensioni maggiori della nostra). Presumibile che prima del "combat ready" siano stati uniformemente riverniciati secondo lo schema "B". Su Dimensione Cielo, Ed. Bizzarri Vol. 3 pag. 81 appare uno schieramento di Spit da prendere in carico: il secondo presenta lo schema "A" con tracce di riverniciatura delle vecchie insegne.

Blindovetro

Varie foto di Mk.Vb o Vc (dei quali alcuni con matricola iniziante per JK...o JG...come gli ex-jugoslavi) soprattutto quelli con le stelle USAAF, fanno pensare che fosse già di serie il blindovetro interno, non sporgente: temo, purtroppo che il parabrezza vada sostituito.

Bugnature alari

Sul dorso alare vanno bene quelle del kit Airform sono solo un po' corte posteriormente; sulla faccia inferiore quelle presenti nel kit Airfix andrebbero ridotte sensibilmente, lasciandone in pratica solo il quarto posteriore verso la fusoliera

Scarichi

Avevano una presa d'aria anteriore, piccola ma ben visibile.

Bisogna stuccare i fori triangolari dietro al vano carrelli.

La foto a pagina 29 ci mostra che gli Spit italiani hanno anche montato il serbatoio ventrale "ciabatta" da 400 lt. ca. (anch'esso nel kit Airform). In altre foto, se pure poco leggibili, sembrerebbe essere installato invece il tipo più piccolo, da 190 lt. ca., facilmente ricavabile dal pezzo della Airform (24x13x4mm).

Infine un particolare che meriterebbe di essere approfondito: l'aereo della foto a pag. 29 sembra avere l'ala tipo "b"; non sono infatti rilevabili i caratteristici tappi delle sedi per la seconda coppia di armi da 20mm (installabili in alternativa alla quattro Browning da 7,7mm).

N.B. Quest'esemplare monta i coprimozzo antisabbia.

Un'ultima cosa: su "Dimensione Cielo-Immagini" Vol. 3 appare una foto di Spit ali "corte" L.F. (Low Fighter, caccia bassa quota); a quanto mi risulta, la variante L.F. era, per gli Spit Mk.V; disponibile solo sull'ala tipo "b", il che confermerebbe l'uso anche degli Spit Mk.Vb da parte della R.A. (potrebbe anche trattarsi di un "mulo" per l'allenamento al rullaggio).

ANDREA CHIAPPONI IPMS-MO

G.91 R-1 PAN

Il kit è composto di circa 60 pezzi, distribuiti su tre stampe, due in plastica bleu e una di trasparenti, contenute in una busta trasparente. I pezzi hanno un buon dettaglio superficiale, presentano qualche bava da eliminare e in linea generale si assemblano abbastanza bene, anche se qua e là c'è la necessità di qualche aggiustatura e stuccatura. A modello montato le dimensioni generali vengono rispettate, e c'è da notare che viene riprodotta esattamente, a carrelli estratti, la posizione "seduta", caratteristica del velivolo a terra. Esaminando il modello più a fondo si può notare come l'abitacolo manchi di alcuni particolari: ad esempio i supporti delle decals rappresentanti le consolle laterali (peraltro ottime) non convincono granché, specie per quanto riguarda il loro posizionamento; la pedaliera è molto brutta e va modificata (per non dire rifatta) così come la cloche, piuttosto spoglia; il collimatore è compreso nel cruscotto e deve essere sostituito con un pezzettino di plastica trasparente. Il seggiolino eiettabile è in tre pezzi: le fiancate sono accettabili, mentre lo schienale deve essere modificato e vanno aggiunte cinghie, ecc. Le modifiche diventano di notevole entità se si utilizza la capottina rial-



ESCI 1/48

zata (presente nel kit) in quanto bisogna trasformare il seggiolino in un Martin-Baker "Zero-Zero", eiettabile cioè a quota e velocità zero. Le semifusoliere, dopo qualche aggiustatura e dopo averle riempite con i vari pezzi (abitacolo, vani dei carrelli, ugello) si possono unire senza grandi difficoltà. Bisogna poi modificare i minuscoli generatori di vortici alla base della deriva, mentre le prese d'aria ausiliarie hanno un posizionamento incerto. I portelli del vano armi richiedono aggiustatura, ma tendono poi a cadere all'interno del vano: meglio incollarli in posizione chiusa ed eventualmente stuccarli. Le canne delle armi possono essere colorate anche in Gun Metal, ma sui G.91 PAN sono in genere bleu scuro anch'esse: qualche modellista potrebbe però preferirle verniciate in rosso, come quando nel velivolo reale sono protette dagli appositi cappucci (in questo caso non bisogna ovviamente forare la canna). Nella confezione sono presenti anche due cannoni che sembrano DEFA da 30mm, inutilizzabili per il modello in questione. Alla fusoliera si applicano poi le semiali il muso, gli stabilizzatori. Le semiali sono in due pezzi e richiedono aggiustatura sia all'atto del montaggio, sia quando si applicano alla fusoliera.

PUBBLICHIAMO QUESTA FOTO, ANCHE SE PIUTTOSTO NOTA, PRIMO PER FAR RABBIA AI NOSTRI AMICI AMERICANI CHE NON POSSONO MAI VEDERE UN BEL "13" SUI VELIVOLI DELL'USAF COME SUL G.91 SULLO SFONDO, POI ANCHE PERCHÉ IL TETTUCCIO ED IL SEGGIOLINO EIEETTABILE SONO ANCORA DEL VECCHIO TIPO (FOTO AMI)



CHE LA "PERSONALIZZAZIONE" DEI VELIVOLI DELLA PAN SIA AVVENUTA PRORIPRO IN OCCASIONE DEL RADUNO DEL 21 SETTEMBRE SCORSO LO DIMOSTRA QUESTO ESEMPLARE (N° 9 MM 6250 NC 16) CHE FOTOGRAFATO SOLO ALCUNI GIORNI PRIMA DELLA MANIFESTAZIONE, È ANCORA PRIVO DEL NOME DEL PILOTA. SI NOTI LA TIPICA SCALLETTA GIALLA. (FOTO RAG. G. REBUTTINI)



Le alette antiscorrimento sono troppo spesse e sono da rimpiazzare; sulla semiala sinistra va tolto il tubo di pitot, come giustamente indicato dalle istruzioni. E' meglio rifare le luci di posizione con pezzetti di plastica trasparente. I fusi che vanno applicati ai piloni alari non sono molto particolareggiati, cosa facilmente rimediabile, e sembrano troppo sottili; la loro colorazione è la stessa delle superfici inferiori del velivolo. Sul musetto fotografico non sono stati riprodotti le sfinestrature delle macchine da presa. Gli stabilizzatori, in due pezzi, richiedono anch'essi una leggera stuccatura. Il carrello principale manca di alcuni particolari, come gli attacchi per il portello applicato ad ogni semicarrello (l'attacco presente è da scartare), vari tubi; i tubi superiori del triangolo non hanno in realtà tutti quei rilievi, ma sono più lisci e lineari. Mancano anche varie strisce e targhette; i pneumatici a bassa pressione sono abbastanza ben riprodotti, anche se ho l'impressione che il battistrada dovrebbe avere una sezione più rotondeggiante e non così piatta, se non per la porzione a contatto con il terreno. Per il ruotino anteriore vale quanto detto per il carrello principale. C'è da notare che l'asta di retrazione va montata dal lato della ruota e non sull'altro, come erroneamente indicato dalle istruzioni. Sul portello che va applicato alla gamba del carrello sono riportate le luci di atterraggio: sarebbe meglio rifare con plastica trasparente il tutto ed applicarlo poi alla gamba del ruotino (come sono cioè in realtà). Ponendo il portello davanti ad esse leggermente inclinato: naturalmente da esso vanno asportate le luci stampate. Riguardo ai vani dei carrelli sono sufficientemente profondi e dettagliati: in quello del carrello principale è presente una paratia disposta longi-

tudinalmente al velivolo, che secondo la mia documentazione non è molto rispondente al vero: meglio asportarla, lasciando solo il lembo inferiore a cui vanno applicati i portelli del carrello (ricordarsi che tali portelli, con l'aereo fermo a terra sono solitamente lasciati abbassati). Gli aerofreni mancano dei martinetti che servono a farli funzionare e che vanno quindi aggiunti. I pezzi trasparenti, tutti abbastanza limpidi, sono il parabrezza e le due capottine, quella normale e quella rialzata. Sui montanti all'interno del parabrezza mancano gli specchietti retrovisori e i dispositivi di apertura. Le decals sono buone e sottili: una volta tanto giustamente lucide: le "frecce" non hanno in realtà la bordatura presente sulle decals e qualche perplessità mi è stata sollevata anche dai numeri gialli che vanno applicati in coda: molti G.91 delle Frecce Tricolori sono ancora i vecchi esemplari di preserie col musetto a punta mentre il kit si riferisce ad un G.91R e quindi, foto alla mano, è necessario controllare che l'esemplare (numeri dall'1 al 12) che vogliamo riprodurre sia effettivamente della versione offerta dalla scatola di montaggio. Le indicazioni sulla colorazione non danno riferimenti precisi. In definitiva un modello che pur essendo probabilmente il migliore G.91 fino a questo momento prodotto, non rende ancora pienamente giustizia al soggetto trattato. Con l'aiuto di una ampia documentazione si può comunque ottenere un pezzo di notevole pregio. Ringraziamo la ESCI per averci gentilmente fornito il modello recensito.

FABIO RINALDI IPMS-MO



QUESTA FOTO FU SCATTATA A MALTA ALCUNI ANNI FA IN OCCASIONE DI UNA TRASFERTA IN GRANDE STILE (IN ALTRE IMMAGINI SI VEDE PERSINO IL VELIVOLO N°15) DELLA PAN, E' VISIBILE L'AREA DEI PICCOLI GENERATORI DI VORTICI ALLA RADICE DELLA DERIVA, DA RIFARE SUL MODELLO. UNA DELLE TANTE DIFFERENZE TRA I VELIVOLI DI PRESERIE E GLI R/1 STA IN QUELLA PICCOLA PROTUBERANZA DELLA PINNA VENTRALE: NEI PRIMI E' VERNICIATA ALLUMINIO COME TUTTO IL RESTO, NEI SECONDI E' NERA. (FOTO R. CARUANA)

MESI FA, ANDANDO A RIVOLTO, SPERAVAMO DI POTER RISOLVERE QUEI PROBLEMI ASSOCIATI ALLA CORRETTA IDENTIFICAZIONE DEI G.91 R/1 USATI DALLE FRECCHE TRICOLORI. NON SOLO CI SIAMO RIUSCITI, MA ABBIAMO AVUTO LA PIACEVOLE SORPRESA DI TROVARE TUTTI I VELIVOLI, SEMPRE DIPINTI COL SOLITO BLU N°5 AD ALTA BRILLANTEZZA (AA-M-P 100/b), SEMPRE COL NUOVO, MA ORMAI NOTO SCHEMA DI COLORAZIONE DEL PILONE E SERBATOIO (SCHEMA IDEATO DAL CAP. LIVA), MA ORA ANCHE SIMPATICAMENTE PERSONALIZZATI COL NOME DEL PILOTA SCRITTO IN GIALLO VICINO ALL'ABITACOLO (SOLO SUL LATO SINISTRO). I VELIVOLI DELLA VERSIONE R/1 ERANO I NUMERI: 3 (MM 6311 NC 175) CAP. G. LIVA; 5 (MM 6301 NC 175) CAP. D. RAINERI; 7 CAP. G. MOLINARO; 8 CAP. G. DEPODESTA. GLI ALTRI VELIVOLI CHE HANNO VOLATO ERANO TUTTI ESEMPLARI DI PRESERIE ED AVEVANO I SEGUENTI ACCOPPIAMENTI NUMERO-NOME: 1 MAGG. A. GALLUS; 2 CAP. F. BROVEDANI; 4 (MM 6265 NC 31) CAP. V. POSCA; 6 CAP. M. MONTANARI; 9 CAP. S. VALORI; 10 CAP. P. PURPURA.

PER CHI VOLESSE RIPRODURRE UN G-91 PARTICOLARE (ED E' DISPOSTO A CONVERTIRE UN R/1 IN VELIVOLO DI PRESERIE) CONSIGLIAMO L'ESEMPLARE NC 2 MM 566 CHE ERA ESPOSTO ALLA STATICA COL NUMERO INDIVIDUALE "12". PER FINIRE VOGLIAMO RINGRAZIARE TUTTI I MILITARI DEL 313° GRUPPO (A COMINCIARE DALL'INFATICABILE P.R. MAN CAP. DA FORNO CHE SAPPIAMO ESSERE UN APPASSIONATO MODELLISTA) PER AVER OTTIMAMENTE ORGANIZZATO IL RADUNO FINALMENTE ABBIAMO PARTECIPATO AD UNA MANIFESTAZIONE CHE A PARTE QUALCHE PECCATO VENIALE, NON AVEVA NULLA DA INVIDIARE AI PIU' CELEBRI SHOWS AEREI STRANIERI. LA PAN ERA AL GRAN COMPLETO IN FORMAZIONE 9+1: SPERIAMO CHE CIÒ INDICHI IL SUPERAMENTO DEL PERIODO DI CRISI E LA RICONQUISTA DEL POSTO CHE SPETTA ALLE FRECCHE TRICOLORI NELLA GERARCHIA DELLE PATTUGLIE ACROBATICHE, CIOE' IL PRIMO. VORREMO CHE LE OTTIME RED ARROWS IN FUTURO RIMANGANO ROSSE ANCHE SENZA VERNICE... PER L'INVIDIA!

NOTARE LA NUOVA COLORAZIONE TRICOLORE DEL GRUPPO PILONE-SERBATOIO, NONCHÈ LA INTRODUZIONE DEL NOME DEL PILOTA SOTTO IL PARABREZZA. IL PROFILO RIPRODUCE COME ERA QUESTO G.91R (MM 6311 NC 175) DURANTE LA MANIFESTAZIONE DI RIVOLTO, 21 SETTEMBRE 1980.

THIS PROFILE SHOWS THIS PARTICULAR G.91R (MM 6311 NC 175) LIKE IT APPEARED DURING THE "4th RADUNO PATTUGLIE ACROBATICHE" 4th AEROBATIC TEAMS MEETING AT RIVOLTO, SEPTEMBER 21, 1980. THE PILOT WAS CAP. LIVA, DESIGNER OF THE NEW TRICOLOUR SCHEME OF UNDERWING PYLON & TANK.

LE COCCARDE TRICOLORI IN FUSOLIERA SONO TANGENTI ALLA LINEA DI DIVISIONE DEI COLORI BLU ED ALLUMINIO.

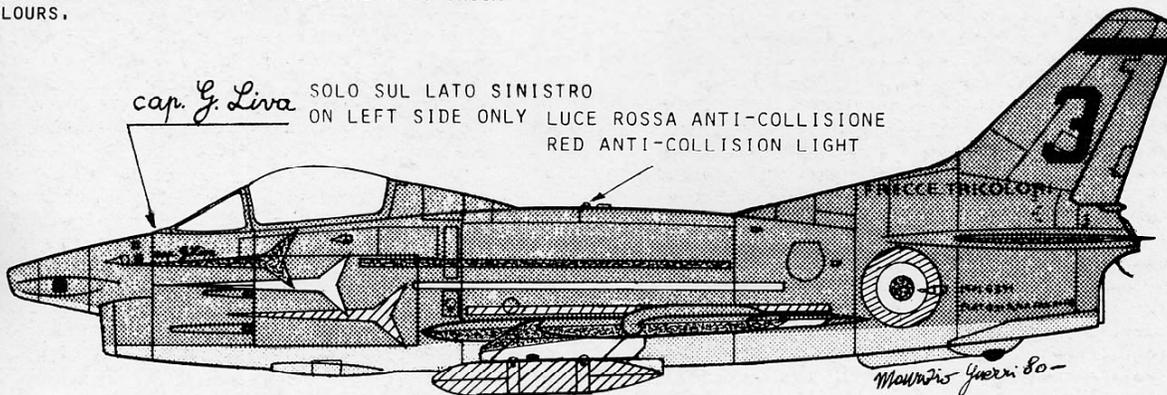
TRICOLOUR ROUNDLS ON FUSELAGE ARE TANGENT TO THE DIVIDING LINE BETWEEN BLUE AND ALLUMINIUM COLOURS.

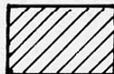
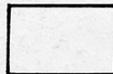
LE SUPERFICI INFERIORI DELLE ALI E DEI PIANI DI CODA SONO VERNICIATE A BANDE TRICOLORI COL VERDE AL BORDO D'ATTACCO ED IL ROSSO AL BORDO D'USCITA.

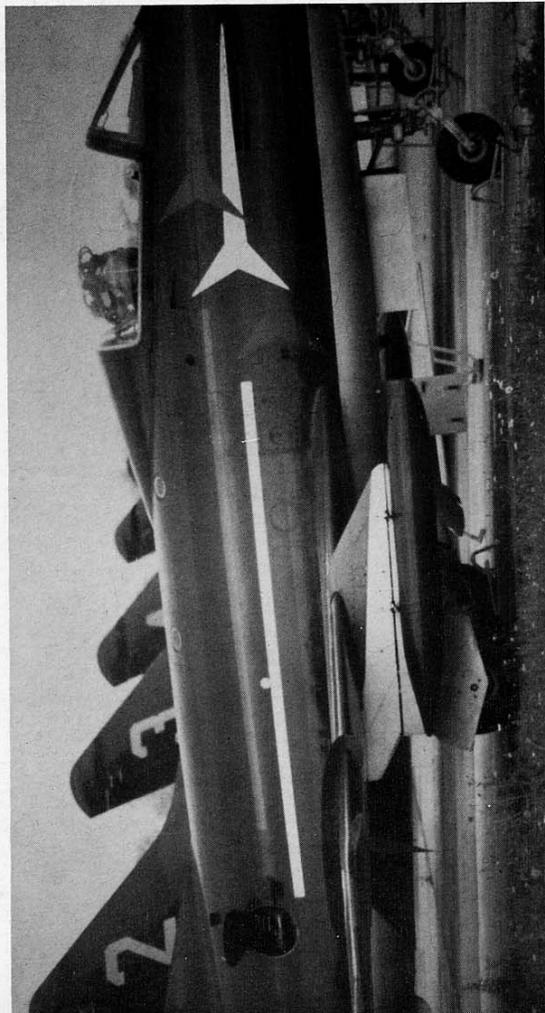
WING'S AND HORIZONTAL STABILIZERS' INFERIOR SURFACES ARE PAINTED IN GREEN, LEADING EDGE BAND WHITE, MIDDLE BAND, AND RED, TRAILING EDGE BAND.

LA SCRITTA "FRECCE TRICOLORI", IL NUMERO SULLA DERIVA ED IL NOME DEL PILOTA SOTTO L'ABITACOLO SONO IN GIALLO.

THE INSCRIPTION "FRECCE TRICOLORI" THE INDIVIDUAL NUMBER ON THE FIN AND THE PILOT'S NAME BELOW THE WIND SHIELD ARE YELLOW FS 13655.

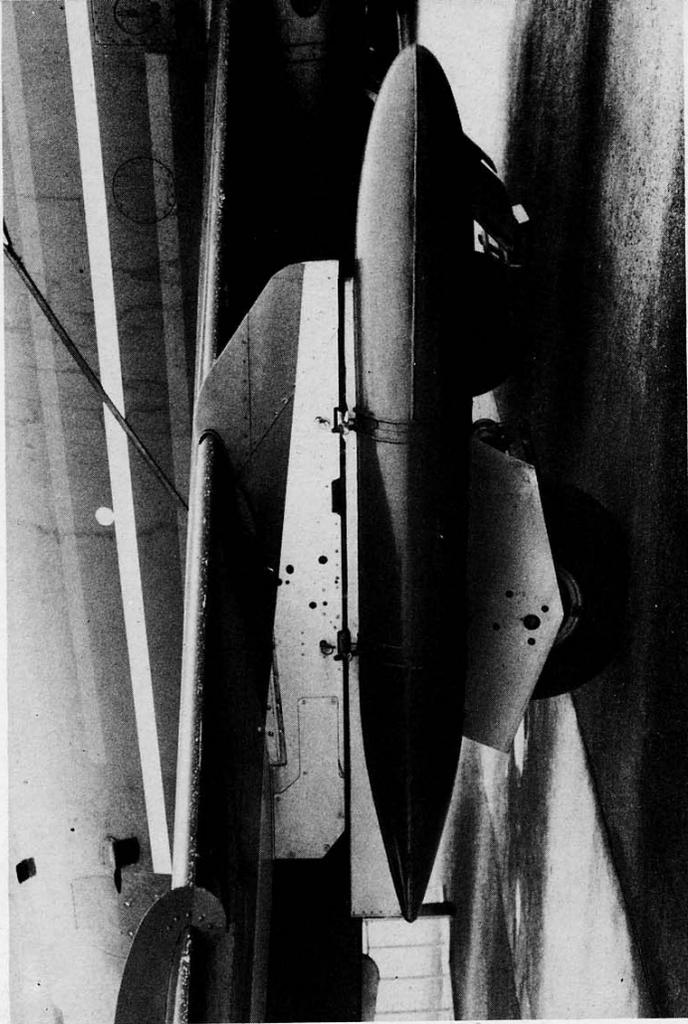
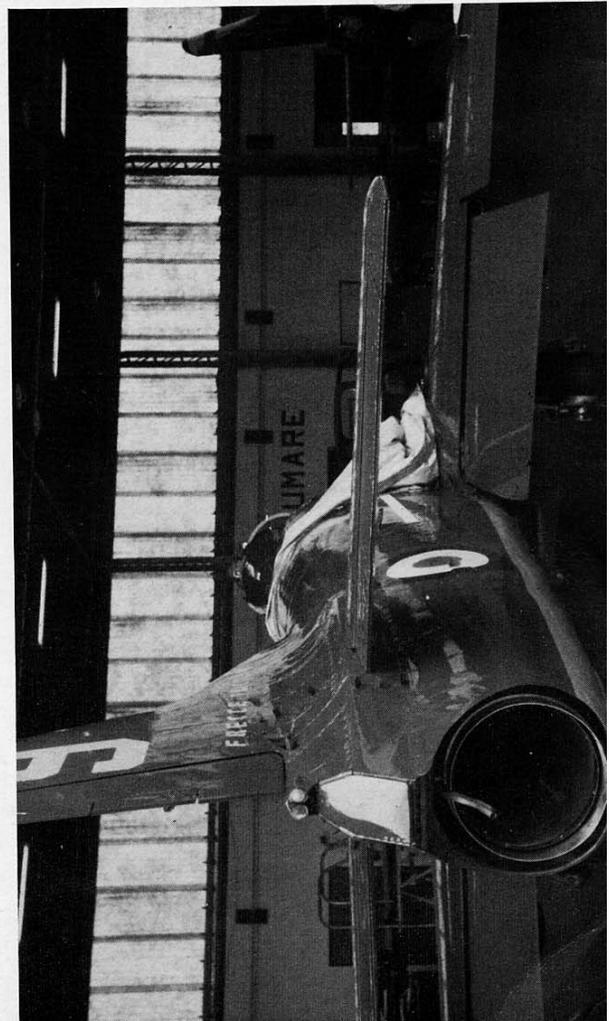


VERDE BANDIERA	ROSSO BANDIERA	BIANCO	ALLUMINIO	BLU LUCIDO
				
ROUNDSEL GREEN	ROUNDSEL RED	WHITE	ALLUMINIUM	DARK GLOSS BLUE



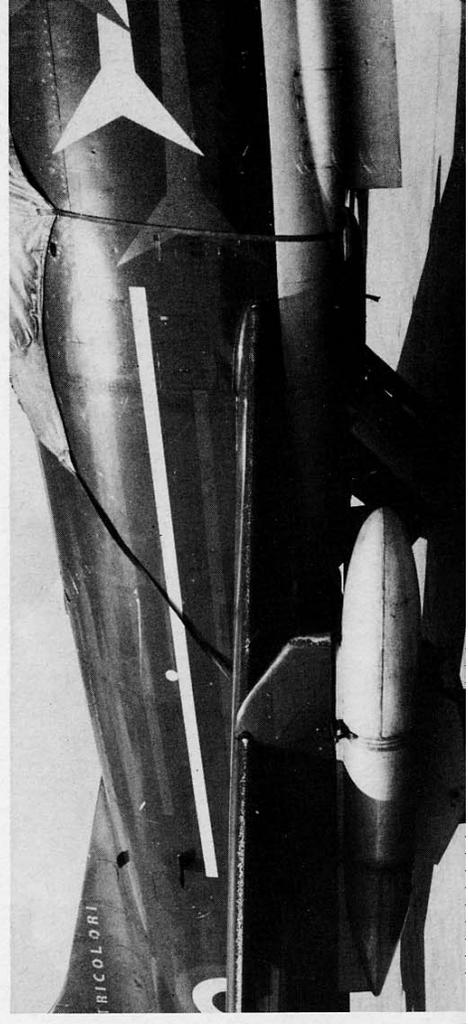
CI SAREBBE QUASI DA SCRIVERE UN ARTICOLO SOLO SUI PILONI ALARI DEL G.91. SUGLI ESEMPLARI DI PRESERIE HANNO UNA FORMA DEL TUTTO PARTICOLARE E SONO DIFFERENTI DA QUELLI MONTATI SUGLI R/1. (FOTO M. GUERRI)

ECCO UN'UTILISSIMA INQUADRATURA DELLA PARTE POSTERIORE DELL'ESEMPLARE N° 91MM 6250 NC 167. NOTARE LA PARTICOLARE FORMA DEL PORTELLO CHE CONTIENE IL PARAFRENO E SOPRATTUTTO IL TUBICINO RICURVO CHE SCARICA IL GAS, PROVENIENTE DALL'UGELLO DI SCARICO, IL LIQUIDO FUMOGENO. (FOTO RAG. G. REBUTTINI)



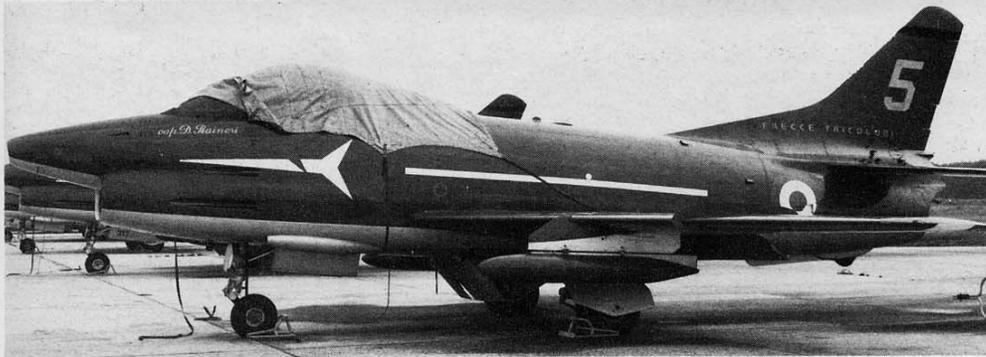
SUI G.91 R/1-A IL PILONE HA LA FORMA MOSTRATA NELLA FOTO SOPRA, QUELLO CHE NON CAMBIA MAI È IL FUSO APPE- SO AL PILONE, VARIA SOLAMENTE LA POSIZIONE DI FISSAG- GIO, PIÙ O MENO AVANZATA RISPETTO AL BORDO ALARE. SI APPREZZI ANCHE LA FORMA DELL'ALETTA ANTISCORRIMENTO (FOTO ALBERTO ZANFI)

SOTTO VEDIAMO COME È STATO PER UN LUNGO PERIODO E FINO ALL'ANNO SCORSO LO SCHEMA DI COLORAZIONE DELLA ZONA PILONE-SERBATOIO: BLU IL PRIMO, ALLUMINIO IL SE- CONDO. (FOTO R. CARUANA)



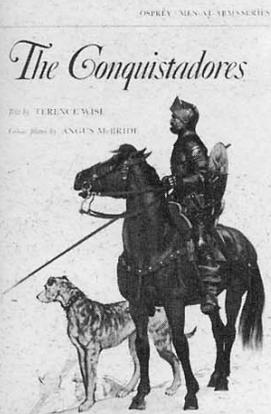


QUI A LATO È IL VELIVOLO DEL CAPO FORMAZIONE, MAGG. GALLUS: LA VISTA DI PROFILO PERMETTE DI VEDERE NELLE GIUSTE PROPORZIONI LA SAGOMA DEL PILONE. (FOTO M. GUERRI)



UN ALTRO ESEMPLARE OTTENIBILE COL KIT ESCI È IL VELIVOLO DEL CAP. RAINERI (MM 6301 NC 165) BEN VISIBILE È IL NOME DEL PILOTA DIPINTO IN GIALLO SOLO SUL LATO SINISTRO. (FOTO A. ZANFI)

LIBRI BOOKS LIBRI BOOKS LIBRI



CARLO D'AGOSTINO - IL LIBRO DEL MODELLISMO IN PLASTICA - DE VECCHI EDITORE-MILANO 1980 L.12.500 FORMATO 21x14,5 cm.

L'amico e socio Carlo D'Agostino si è cimentato in un altro testo sul modellismo in plastica. L'opera rilegata di ben 218 pagine, ampiamente illustrata, è indubbiamente utilissima a chi pratica il nostro hobby e merita di essere letta. Il testo è scorrevole e diviso in capitoli per i vari settori trattati. Dopo una prefazione che riassume la storia del plastimodellismo dalle origini ad oggi l'autore passa ad illustrare gli accessori (collanti, stucchi, attrezzi, vernici, pennelli e diluenti) e quindi alla costruzione di velivoli, navi, mezzi militari, figurini. La necessità di documentazione viene, giustamente, posta in risalto dato che chi non approfondisce l'argomento per fare un modello più accurato può poi trovarsi ad aver compiuto varie inesattezze! Concludono il volume le tecniche di colorazione, le elaborazioni, tabelle comparative sulle vernici Humbrol, Mo-Lak, Pactra, con relativi riferimenti alle "chips" del Federal Standard 595. Abbiamo citato sommariamente una parte di quanto il libro tratta ma consigliamo tranquillamente a

tutti gli appassionati di acquistarlo perchè tutti possono trovarvi notizie interessanti. Ottimo lavoro Carlo!

GP

DIE GEPANZERTEN RADFAHRZEUGE des Deutschen Heeres 1905-1945-Walter J. Spielberger-Ed. Motorbuch-in lingua tedesca-

Il nome Motorbuch Verlag è molto noto, oltre che in Germania (diciamo come Albertelli in Italia e Arms and Armor Press in Inghilterra) anche fra gli appassionati di storia militare e modellismo più anziani e smaliziati. Quando occorre una foto, una notizia, un disegno sui mezzi tedeschi una fonte senz'altro autorevole sono i suoi libri. L'autore di molti testi, parliamo ora di quello che riguarda il settore dei veicoli militari, editi da questa casa di Stoccarda è W.J. Spielberger che ha anche collaborato con calibri quali Feist, Chamberlain, Doyle nel pubblicare libri in lingua inglese (suo il testo e parte delle foto della serie di libri editi dalla Aero Publisher Inc. vari anni fa e di cui recentemente è uscito un nuovo volume). Un autore quindi affermato e di vasta esperienza per quello che riguarda i soggetti tedeschi e au-

striaci che ha intrapreso la pubblicazione di 10 volumi sulla motorizzazione dell'esercito tedesco dagli albori fino al Leopard. Come esempio prendiamo il volume 4, che tratta le autoblinda (in un periodo storico ben definito: 1905-1945). Spielberger comincia col descrivere la nascita della motorizzazione nell'Esercito Imperiale Tedesco per poi giungere, attraverso 130 pagine (riccamente illustrate e fittamente scritte) alla descrizione della autoblinda Puma Sd.Kfz. 234. Non sono tralasciati i prototipi o le piccole produzioni (ad esempio troviamo una foto dell'autoblinda ricavata modificando una Kubelwagen con relativa descrizione) mentre sono presenti tutti i tipi di autoblinda utilizzate dai tedeschi (catturate incluse). Il libro è illustrato con circa 180 foto oltre a 4pg di profili a colori realizzati da U. Feist. I disegni sono di H.L. Doyle e delle stesse case costruttrici. Molto interessanti le foto delle prede belliche e, in genere, la parte iconografica che risulta ben stampata e spesso inedita. Il testo svolge una funzione molto importante e purtroppo, per chi non conosce il tedesco, il tutto rimane piuttosto ostico. Questo è l'unico neo di un libro altrimenti ottimo. Oltre alle blindo è presente una sezione che tratta le autovetture per trasporto personale. Concludono il libro varie sezioni riguardanti colorazione, imbriccolazione e, dulcis in fundo dettagliatissime schede tecniche dei principali mezzi utilizzati dall'esercito tedesco. Come dicevo prima un ottimo libro che presenta un secondo neo: il prezzo che si aggira sempre sui 40-50 DM, una somma non certo accessibile a tutti. MA, sì c'è un MA, l'IPMS-ITALY è riuscita ad ottenere un eccezionale sconto del 30%! Per ottenere questa agevolazione basta consultare il Vol. 10 N°3/4 del Notiziario in terza di copertina. Questo rende i libri di questa casa editrice molto appetibili e, a titolo personale, vi consiglio di approfittarne. Una occasione del genere potrebbe non ripresentarsi una seconda volta!

AR

THE CONQUISTADORES-T. Wise, A. McBride-Ed. Osprey-Men-At-Arms Series-in lingua inglese-£.st. 2,95-La serie Men-At-Arms della Osprey continua ad arricchirsi di nuovi titoli riguardanti soggetti di estremo interesse. Dalla Casa Editrice stessa, che ringraziamo sentitamente, abbiamo recentemente ricevuto queste primizie: Armies of the Vietnam War, The Conquistadores, Women at War, Germany's Spanish Volunteers, The Wild Geese. Oggetto di questa recensione è il libro "The Conquistadores" mentre per gli altri libri commenti appariranno sul Flash o su futuri Notiziari. Il libro in questione è stato scritto da T. Wise ed illustrato da A. McBride (quello, per intenderci, di "Women At War") e riguarda l'epoca dei Conquistadores. Non si tratta, come il titolo potrebbe suggerire, di una trattazione riguardante solo ed esclusivamente le truppe spagnole, ma di un'opera di più largo respiro dove anche le popolazioni indigene trovano il loro spazio. L'autore si inoltra a descrivere la formazione e la nascita dei "Conquistadores", includendo anche una esposizione dell'armamento e dell'equipaggiamento da quasi utilizzati, con l'ausilio di foto scattate a particolari conservati in collezioni private e Musei. Wise prosegue descrivendo gli usi militari di Inca, Aztechi, Maya senza tralasciare la popolazione Tlaxcalan prima nemica poi, una volta sconfitta, fedele alleata degli Spagnoli nella conquista e distruzione di Tenochtitlan, dove si rese tristemente famosa per le atrocità commesse. McBride supplisce alle carenze iconografiche con otto tavole a colori dove i soggetti sono decisamente fuori dell'ordinario. Le posizioni dei figurini sono vivaci così come i loro costumi. Le illustrazioni

ni in B/N sono per la maggior parte tratte da una pubblicazione di Anton Hoffmann edita nel 1918. Le didascalie avvertono che se nel complesso le uniformi spagnole di questo disegnatore sono accurate altrettanto non può dirsi per quello che riguarda il vestiario indigeno. In complesso un bel libro, inusuale e che pur senza un immediato impatto modellistico è decisamente suggestivo costituendo un'interessante lettura per saperne qualcosa di più su quel misterioso e splendido periodo della civiltà sudamericana ormai irrimediabilmente perduto. Purtroppo questi libri hanno recentemente subito un aumento che, vista la sfavorevole (perdurante) situazione del cambio, non agevola certamente l'acquisto. Il costo in Italia si aggirerà sicuramente sulle £.it. 8000, talché credo convenga ordinare tali libri per posta, direttamente alla fonte, pagando in tal modo le sole spese postali. REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY OSPREY Ltd.

AR

REGIO ESERCITO ITALIANO, Uniformi 1933-1940-Ruggero Belogi-Edito a cura dell'Autore-in lingua italiana-£.it. 15000

Un'opera che trattasse approfonditamente l'argomento della uniformologia italiana non era stata ancora pubblicata. E se l'iniziativa doveva partire da un editore italiano o estero probabilmente potremmo anche sederci sulle rive del Mar Rosso ed aspettare che le acque si aprano per farci passare! Ruggero Belogi ha invece cominciato pazientemente a raccogliere informazioni e materiale iconografico per poi farne un libro. Coadiuvato da alcuni amici-collaboratori, soprattutto per quello che riguarda i disegni, l'Autore, con la A maiuscola, ha reso tutto questo qualcosa di comprensibile anche ai profani. Il libro si compone di circa 140 pagine di grande formato (cm 22x31) con almeno 120 fotografie di grande formato (per lo più inedite, anche se non sempre nitide e ben stampate) e una ventina di pagine, magnifiche, di mostrine, nappine, fregi e distintivi, stampate in grandezza naturale a colori. Seguono, in bianco/nero e colore disegni in scala di copricapi e, in grandezza naturale, dei fregi portati sugli elmetti, mostrine e stellette. Per illustrare le divise si sono evitati i figurini, illustrando solo le divise ricche di tutti i particolari. Inquadrandolo in un'epoca ben definita (1933-1940) la storia e l'evoluzione dell'uniforme italiana si è riusciti a fare un ottimo lavoro per niente dispersivo e di notevole interesse. Il libro si occupa solo delle divise delle truppe metropolitane, evitando di addentrarsi nel dedalo di quelle coloniali. Speriamo che in un prossimo futuro Belogi si cimenti anche nella descrizione delle uniformi usate in terra africana e che trovi finalmente anche un editore. Per quello che riguarda la prima opera di Belogi si può ben dire che nulla è stato tralasciato: dalla divisa del capellano militare a quella del soldato scelto, dall'uniforme estiva per equitazione al cappotto per la fanteria. Gli unici difetti riscontrabili sono la stampa a colori di una o due pagine leggermente fuori registro. Il prezzo di vendita per una pubblicazione amatoriale a questo livello, è di sole 15000 Lire, decisamente un buon investimento. Questo libro non può assolutamente mancare ad ogni serio collezionista, storico, uniformologo, storico o modellista che sia. E' un'occasione da non mancare assolutamente. L'unico modo per ottenerlo è di richiederlo all'autore inviando un vaglia dell'importo esatto a: Ruggero Belogi-cas. post. 22-62012 Civitanova Marche-Macerata.

AR

english summary

M-113(1°PUNTATA)

IN 1960 THE FMC COMPANY BEGAN TO PRODUCE THE FAMOUS PERSONNEL CARRIER M-113, THE MOST WIDELY USED IN THE WEST. THE M-113 HAS BEEN BUILT ALSO IN ITALY SINCE 1965 AND IT IS USED BY THE ESERCITO ITALIANO (ITALIAN ARMY). IN THIS FIRST PART THE AUTHOR GIVES US A LOT OF TECHNICAL DATA AND DESCRIBES THOSE FEATURES TO BE REPRODUCED IN AN 1/35TH SCALE MODEL: THE BEST REFERENCES ARE THE PHOTOS (ALL ARE OF ITALIAN M-113), OF DETAILS OF COURSE!!

PUMA-ITALERI

ANOTHER GOOD KIT BY ITALERI. THE MOULDINGS ARE ACCURATE AND SHARP AND THE ASSEMBLAGE IS STRIGHTFORWARD, PERHAPS WITH THE EXCEPTION OF THE SUSPENSIONS. UNFORTUNATELY THE TYRES ARE NOT MOULDED IN SOFT BLACK RUBBER AS IN THE OPEL BLITZ KIT. INTERIOR DETAILS ARE SPARSE AND THE MODELLER HAS TO REPLACE ALL THE JERRICANS BECAUSE THEY ARE TOO SHORT; THERE ARE OTHER SMALL ERRORS AND OMISSIONS BUT THEY ARE EASILY CORRECTED. THE AUTHOR SUGGESTS A SIMPLE CONVERSION: IT IS POSSIBLE TO BUILD THE SdKfz 234/4 USING PLASTICARD, THE 7.5CM PAK 40 GUN AND THE MG42 MACHINE GUN (FROM OTHER ITALERI OR TAMIYA KITS). THE DRAWINGS GIVE THE REFERENCE.

PORSCHE 928

THIS IS ONE OF THE LAST 1/43RD SCALE KITS BY HELLER. ALL THE PARTS (GRAY PARTS) ARE WELL MOULDED WITH A VERY GOOD REPRODUCTION OF THE 928'S UNDERSIDE AND INTERIOR DETAILS. THE LATTERS WILL BE COMPLETED BY ADDING SOME LITTLE ITEMS (REFER TO PHOTOS AND DRAWINGS). THE "GLASSES" OF THE WINDSHIELD AND OF THE BACK WINDOW SHOULD BE REPLACED BY NEW CLEAR PLASTIC VACUFORMED PARTS. THE TYRES ARE "SLICK" (!!) AND THE HOLE BEHIND THE WHEELS IS VERY UNPLEASANT: IT MUST BE FILLED WITH PLASTICARD AND GREEN PUTTY. WITH SOME SIMPLE MODIFICATIONS THE MORE POWERFUL VERSION 928S CAN BE OBTAINED.

HALBKETTENFAHRZEUGE

IN THIS ARTICLE ROSSI TELL US HOW TO BUILD FOUR AMONG THE TWENTY AND ODDS VERSIONS OF THE SdKfz 251 BY USING THE 1/35TH SCALE TAMIYA KIT. AT FIRST, WE HAVE TO CONVERT THE KIT FROM THE AUSF. C TO THE AUSF. D STANDARD: REFER TO THE DRAWINGS AND... SEND OFF ALL THE RIVETS AS ALL THE PARTS WERE WELDED ON THE REAL THING. ONLY THE SdKfz 251/77 MAY BE MADE WITHOUT THIS CONVERSION, ONLY ADDING SOME PARTS (OF PLASTICARD) AND DETAILS ON THE HULL. THE VERSIONS /17 & /21 HAD A PRIMARY AA ROLE: THE MACHINE-GUNS CAN BE FOUND IN OTHER TAMIYA KITS. THE SdKfz. 251/23 WAS THE LAST OFFICIAL VERSION OF THIS PERSONNEL CARRIER. THE TURRET IS SIMILAR, BUT NOT THE SAME, TO THE SdKfz. 222'S ONE AND SO IT MUST BE COMPLETELY SCRATCHBUILT.

KOMET(3°PUNTATA)

THIS IS THE LAST PART OF A.ZANFI'S ARTICLE. IT DEALS WITH THE LAST (AND VERY LITTLE KNOWN) VERSIONS OF THE KOMET AND ITS GERMAN OR FOREIGN DERIVATIVES. ALMOST ALL THE INFORMATION OF STRICT MODELLING UTILITY ARE IN THE PHOTOS AND DRAWINGS. VACUFORMED KITS OF THE ME-263 AND DM-1 EXIST: TO BUILD THE ME-163V6 IT IS ENOUGH TO MODIFY THE REAR PART OF A ME-163B FUSELAGE BUT FOR THE SHUSUI THE MATTER IS MORE DIFFICULT BECAUSE MANY FUSELAGE CROSS-SECTIONS ARE DIFFERENT. THIS JAPANESE VERSION WAS CAMOUFLAGED ACCORDING TO THE O5 SCHEME, THAT IS LIGHT GRAY N10, WITH THE EXCEPTION OF THE NOZZLE AND OF AN IRREGULAR SHAPED AREA ON THE REAR FUSELAGE: THEY WERE LEFT NATURAL METAL. WE CANNOT PROVIDE INFORMATION ON THE COCKPIT COLOUR: CAN ANYONE HELP?

UN AB. 206 "TELEVISIVO"

AN INTERESTING SUGGESTION FOR HELICOPTER FANS. ALL THE INFORMATION IS IN PHOTOS AND DRAWINGS.

F-51: ALTRE PRECISAZIONI

RENZULLI TAKES THE CHANCE OF THE CORRECTION OF AN IDENTIFICATION ERROR IN HIS ARTICLE PUBLISHED IN NOTIZIARIO 1/80, TO ADD SOME PIECES OF INFORMATION ABOUT ITALIAN MUSTANGS.

ARRIVANO GLI SPIT

DURING THE WW II THE SPITFIRE WAS USED ALSO BY THE REGIA AERONAUTICA INFANT IN JUNE 1944 THE PILOTS OF THE 51ST STORMO BEGAN TO FLY WITH SOME OLD Mk.VC MADE OVER BY JUGOSLAVIAN UNITS. THESE SPITS WERE CAMOUFLAGED ACCORDING TO THE STANDARD RAF TROPICAL C SCHEME. TO BUILD A MODEL THE AUTHOR ADVISES TO USE THE 1/72ND SCALE SPIT Mk.Vb AIRFIX. THE AIRFORM CONVERSION KIT, THAT INCLUDES ALSO PARTS FOR OTHER CONVERSIONS THE DRY TRANSFER SHEET ITS13 (FOR THE ROUNDELS) AND SPARE DECALS FROM VARIOUS ESCI SHEET. THE CONVERSION IS STRIGHTFORWARD, THE BULK OF IT BEING THE ADDITION OF THE BIG "VOKES" FILTER. USE 12MM DIAM. (ON THE WINGS) AND 9MM DIAMETER (ON THE FUSELAGE) ROUNDELS.

G.91 R-1 PAN IN 1:48

HERE IS AT LAST AN 1/48TH KIT OF THIS LITTLE ITALIAN FIGHTER. THE MAIN DIMENSIONS ARE CORRECTLY SCALED DOWN AND THE OVERALL STANDARD OF THE KIT IS GOOD ENOUGH. UNFORTUNATELY MOST OF THE DETAILS, IN PARTICULAR IN THE COCKPIT AND THE LANDING GEAR AREA, IS ABSENT OR INCORRECTLY REPRODUCED: REFER TO GOODS PHOTOS BEFORE BUILDING THIS MODEL. IN PARTICULAR A NEW MARTIN BAKER EJECTION SEAT MUST BE PLACED IN THE COCKPIT IF YOU CHOOSE THE TALLER CANOPY (INCLUDED IN THE KIT) CURRENTLY FITTED TO ALL THE G.91. THIS YEAR THE "FRECCIE TRICOLORI" PAINTING SCHEME HAS BEEN SLIGHTLY MODIFIED AND IT IS SHOWN IN THE PROFILE. BE CAREFUL WHEN CHOOSING THE INDIVIDUAL NUMBER FOR YOUR MODEL BECAUSE THE AEROBATIC TEAM STILL USE SOME OLD PRE-PRODUCTION AIRCRAFT THAT CANNOT BE REPRODUCED BY THE ESCI KIT.



DETAIL & SCALE

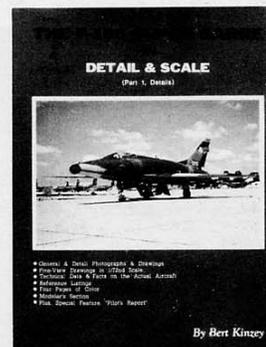
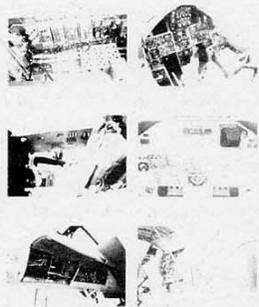
il distributore esclusivo per l'Italia é l'IPMS

A Reference for the Scale Modeler and Aviation Enthusiast

IN ARRIVO "F-101 VOODOO IN D.&S."
"F-16 FIGHTING FALCON IN D.&S."

TUTTI I VOLUMI ILLUSTRATI SONO DISPONIBILI PER I SOCI IPMS AI SEGUENTI PREZZI:

F-15 £ 3900 F-14 £ 4300 A-7 £ 4100
MIG 17 £ 2800 F-100 £ 4700





Lire 10.000



Lire 10.000



Lire 10.000



Lire 10.000



Lire 10.000

Richieste a:
CARTOLIBRI
Casella Postale, 64 Centro
41100 Modena