



IL NOTIZIARIO

VOL.15 NO.2 - 1984



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch



Per gli amanti dei corazzati israeliani, ecco, dopo tanta iconografia ampiamente sfruttata, una immagine suggestiva e soprattutto inedita di un carro Merkava in azione durante la recente campagna libanese. Giuntaci tramite le nostre spie, la foto mostra la creatura del generale Tal nel classico assetto da combattimento, ossia priva di protezioni laterali e carica di tutti gli amenicoli privati dell'equipaggio. Bene in evidenza i molloni delle sospensioni, che molto devono al britannico Centurion, e la particolare forma

della ruota di rinvio. Incredibile ma vero, anche i piloti israeliani, addestramento o meno, appena possono guidano con la testa fuori. Da notare il notevole annerimento provocato dai fumi di scarico sulla fiancata del mezzo, e la manopola del sistema anti-incendio inserita in una nicchia, particolare che nel modello Tamiya è male rappresentato da una decal. (via I.P.M.S.-VENEZIA & MESTRE)

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S.-ITALY PER I PROPRI ISCRITTI. IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT.

Direttore Responsabile: GIORGIO PINI
Autorizzazione del Tribunale di Modena: N°681 del 10/11/1981.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni dell'autore e non necessariamente quelle dell'I.P.M.S. - ITALY. Opinions expressed in signed articles are those of the author and not necessarily of I.P.M.S. - ITALY.

I.P.M.S. - ITALY
CASELLA POSTALE 182/P.O.BOX 182
41100 MODENA FERROVIA (ITALY)

QUOTE SOCIALI ANNO 1984 - VOL.15

Soci Senior (oltre i 16 anni): Lit.20.000

Soci Junior (fino a 16 anni) : Lit.15.000.

Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare o vaglia postale intestate a:

GIORGIO PINI, CASELLA POSTALE 182, -41100 MODENA FERROVIA -

1984 - VOL.15 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS

Europe: 20,000 Italian lire.

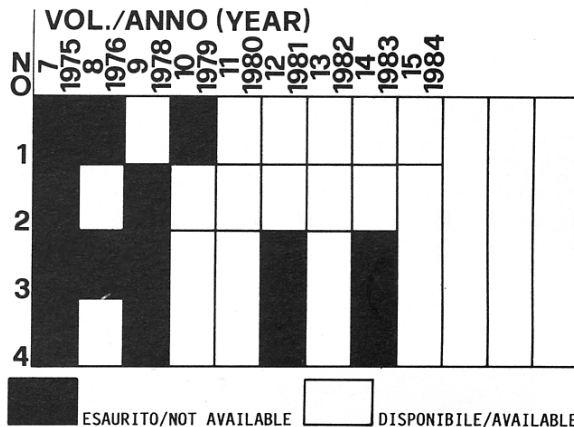
Overseas: 15.00 U.S.\$..

Payment by bank draft only(not I.M.O.)to: GIORGIO PINI
P.O.BOX 182 - 41100 MODENA FERROVIA - ITALY -

E' disponibile su richiesta l'elenco degli arretrati de "IL NOTIZIARIO" con gli argomenti trattati in ogni numero; allegare francobolli per la risposta. Ogni fascicolo arretrato costa Lit.3.500.

Back issues list(with issues contents)available on request; please, enclose two(2) International Mail Reply Coupons. Foreign modellers, members of their own I.P.M.S. National Branches, can obtain available back issues of "IL NOTIZIARIO" at 3,500 Italian Lire(Europe) or 3.00 U.S.\$.(Overseas) per copy; payment by bank draft only(not I.M.O.)to: GIORGIO PINI, P.O.BOX 182, 41100 MODENA FERROVIA, ITALY. Since some issues are available in a limited number, please, quote also substitutive issues; copies will be sent via surface mail.

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"
"IL NOTIZIARIO" AVAILABLE BACK ISSUES



INDICE

VOUGHT REGULUS II, REVELL.....	PAG. 1
CARRO ARMATO P.40.....	PAG. 2
GULL MODELS.....	PAG. 4
M-47 PATTON, 2a PARTE.....	PAG. 6
MERKAVA, TAMIYA 1/35.....	PAG. 14
I VELIVOLI DI BARACCA: NIEUPOORT Ni.11 e SPAD VII.....	PAG. 15
FANCY STARFIGHTERS.....	PAG. 23
LOCKHEED L-1049 SUPER CONSTELLATION, MONOGRAM.....	PAG. 23
I.P.M.S. NEWS.....	PAG. 28
OSPREY BOOKS.....	PAG. 29

IN COPERTINA

Nel corso del 1984 i reparti della Luftwaffe hanno festeggiato il 25° Anniversario della ricostituzione, e si è colta l'occasione per applicare diverse colorazioni "fuori ordinanza" a molti velivoli. Forse non uno dei più colorati, ma sicuramente il più aggressivo è stato questo RF-4E Phantom II appartenente allo AG-52, reparto che insieme alla celebrazione del già citato anniversario ha anche organizzato l'annuale edizione del "Tiger Meet". L'aereo è ovviamente a strisce gialle e nere, e dettagli completi sullo schema verranno presentati nel prossimo "Notiziario". La foto è stata scattata a Leck, base dell'AG-52, il 18 agosto 1984.
(Photo Boys, MM-CRP-AZ)

IN REDAZIONE

MARCO MAI, CARLO R. PECCHI, ARMANDO ROSSI, ALBERTO ZANFI, ALDO ZANFI.

Nell'ultimo "Notiziario" Vol.15, N°1-1984 sono stati commessi alcuni errori:
- pag.1, didascalia foto, righe 11 e 12: invece di "da destra a sinistra", leggere "da sinistra a destra";
- pag.3, titolo: il modello Monogram del Rockwell B-1B è in scala 1/72, e non 1/48 come scritto.
(N.d.R.)

VOUGHT REGULUS II

REVELL

DI ANGELO BEGHETTI, VITTORIO VENETO(TV)

Il Chance Vought Regulus II fu il successore del Regulus I, costruito in 514 esemplari dal 1951 al 1959 e primo missile superficie-superficie ad entrare in servizio su unità navali sommergibili occidentali (ovviamente statunitensi). Il Regulus II (KD2U-1 e SSM-N-9) volò per la prima volta nel maggio del 1956 sulla base di Edwards, ed il prototipo era recuperabile per mezzo di un carrellino triciclo retrattile, che doveva essere assente negli esemplari di serie, da lanciarsi mediante una rampa. Il Regulus II, contrariamente a quanto il nome potrebbe far presupporre, era molto diverso dal suo predecessore, avendo una fusoliera più lunga, il muso appuntito e la presa d'aria per l'alimentazione del turbogetto General Electric J-79 da 7500 Kg. di spinta sistemata in posizione ventrale ed avente forma di bocca di squalo; le ali erano a freccia con sezione molto sottile, ed erano presenti due superfici orizzontali di governo di tipo canard. Con una lunghezza di 17,37 m. ed una apertura alare di 6,1 m., il Regulus II poteva raggiungere una velocità di Mach 2 ad una quota di oltre 18.000 m., con un raggio d'azione di 1.600 Km., ed era predisposto per trasportare una testata nucleare: destinato a sostituire, come detto, il precedente Regulus I sulle unità sottomarine e di superficie dell'U.S. Navy (ed in particolare ad equipaggiare i sottomarini USS Grayback, USS Growler ed USS Halibut a propulsione nucleare, allora in costruzione), poteva anche essere lanciato da terra usando unità mobili (senza bisogno quindi di gru o installazioni fisse), ed era concepito per due potenziali missioni principali: come arma di rappresaglia poteva distruggere città ed aree industriali mentre la unità di lancio restava a distanza di sicurezza, oppure poteva colpire bersagli militari strategicamente importanti e fortemente difesi. Poteva poi raggiungere il bersaglio in modi diversi, attraverso le quote più alte dell'atmosfera, oppure a quote medie, o anche a livello delle cime degli alberi. Alla fine del 1958 l'U.S. Navy ne cancellò la produzione perché nel frattempo era stato approvato il programma "Polaris" e conseguentemente tutti gli esemplari costruiti furono convertiti in bersagli volanti o velivoli sperimentali, ed usati ad esaurimento.

LE VERSIONI

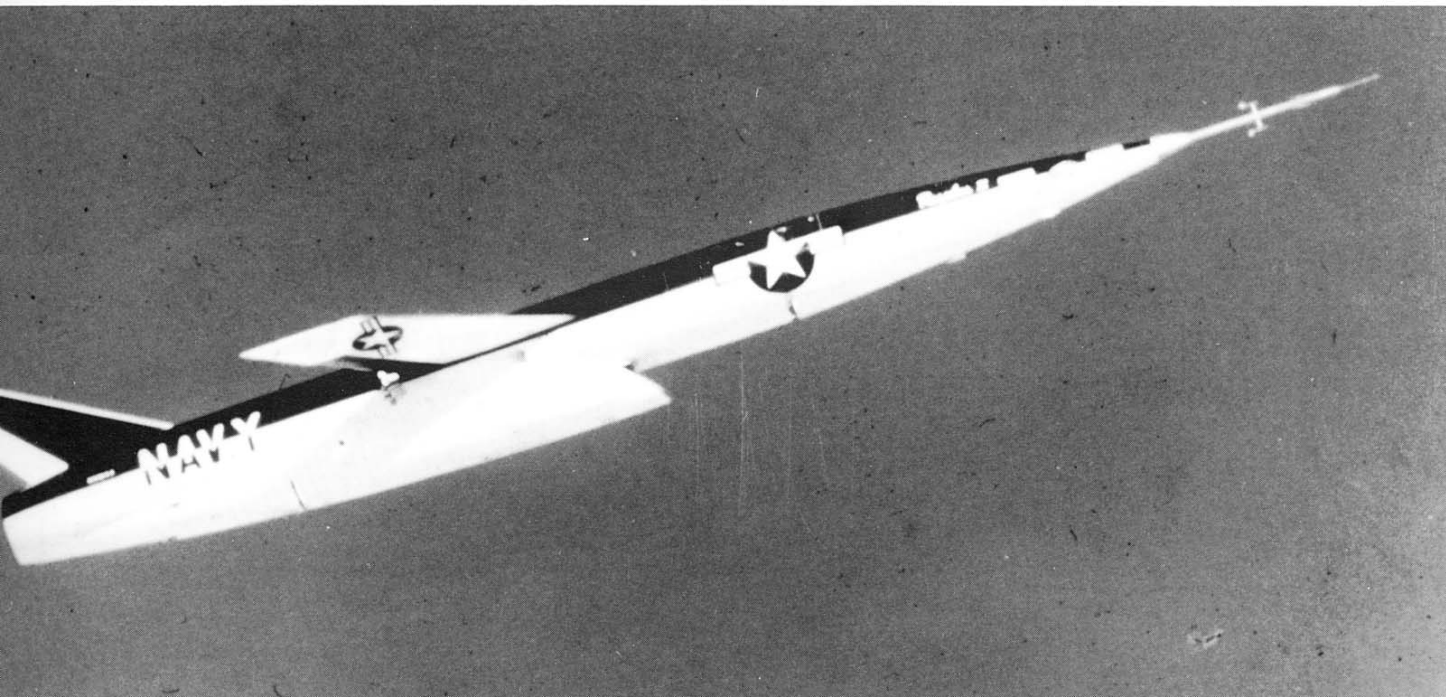
Il Regulus II venne costruito in due varianti fondamentali: la prima era recuperabile, essendo dotata di carrellino triciclo retrattile (il ruotino anteriore rientrava nella prua, mentre il carrellino principale si ritraeva in vani ricavati ai lati della presa d'aria), ed era caratterizzata da una lunga sonda anteriore (2,8x3 m.); la seconda versione, modificata rispetto alla precedente, che è quella rappresentata nel modello REVELL, era quella più propriamente operativa ed aveva una deriva più alta e meno inclinata all'indietro (con il timone che si estendeva non per tutta la sua altezza, ma solo per due terzi), la sonda anteriore era più semplice e di minori dimensioni (più sottile e lunga circa 1,9 m.), lo scarico era più lungo e colorato diversamente dalla fusoliera, probabilmente in metallo brunito. La versione operativa non era dota-

ta di carrellino, e decollava da una rampa di lancio grazie alla spinta iniziale fornita da un unico massiccio booster a propellente solido agganciato sotto alla presa d'aria, e che veniva sganciato automaticamente dopo il decollo; il booster era prodotto dalla Aerojet General e dava una spinta di oltre 52.000 Kg.

IL MODELLO

Il modello REVELL del Regulus II appartiene alla seconda serie del gruppo di soggetti riuniti sotto il nome di "HISTORY MAKERS", e si presenta con una bella scatola recante una foto del modello montato; le istruzioni sono sufficientemente chiare e complete, le sigle dei colori da utilizzare si riferiscono a quelli di produzione REVELL. Le decals sono complete e di qualità decisamente buona, unico neo essendo la sigla posteriore del missile eccessivamente lunga. Il modello è in scala 1/68, è costituito da pochi pezzi ed è di semplicissima costruzione, anche se vi sono alcuni difetti dovuti all'età dello stampo: i maggiori si risolvono nella presenza di una rivettatura eccessivamente rilevata e nel fatto che le scritte "NAVY" e le sagome delle insegne di nazionalità sono pure in rilievo, per cui si impone una robusta passata con la carta abrasiva. Vi sono poi alcuni ritiri nelle semifusoliera (in particolare sulla sinistra), in corrispondenza dei piolini e dei fori di allineamento. È necessario un po' di stucco alla giunzione delle ali, il cui semplicissimo sistema di inserimento, però, elimina il pericolo di errori nell'allineamento e nel diedro. Bisogna poi chiudere l'interno della presa d'aria ventrale, mentre, per quanto riguarda lo scarico, conviene forare lo spessore del pezzo che lo rappresenta ed utilizzare come chiusura lo spessore più interno solidale con le semifusoliera. Il carrellino principale è buono, mentre quello anteriore (in cui bisognerà rifare il ginocchietto dell'ammortizzatore) è forse un po' troppo grosso; ricordarsi poi di inserire un leggero peso nella parte anteriore, per evitare spiacevoli "sedute" del modello. I vani del carrellino principale presentano un accenno di dettaglio, mentre la parte interna dei portelli non è dettagliata, ed anzi va pulita dalle frecce che indicano l'esatta direzione di posizionamento; data la scarsità della documentazione che ho avuto a disposizione, non sono in grado di suggerire qualche particolare da inserire in queste zone. La sonda anteriore sembra troppo grossa, ma così non è, ed anzi dovrebbe presentare un ulteriore ingrossamento a metà tra la parte anteriore più sottile ed i sensori laterali.

L'immagine mostra un esemplare della prima "variante" del Regulus II, riconoscibile dalla forma del timone, dallo scarico e dalla complessa sonda anteriore, che presenta il rigonfiamento di cui si fa cenno nel testo. Si nota anche che la scritta sotto al piano verticale è molto più corta di quella presente nelle decals fornite nel kit; sotto all'insegna di nazionalità in fusoliera, poi, è presente una sottile striscia, forse rossa (queste immagini sono però l'unica in cui tale striscia appare). (U.S. Navy via Aldo Zanfi, IPMS-Mo dena)



COLORAZIONE

Il blu della parte superiore dovrebbe essere il blu lucido dell'U.S.Navy FS-15042, assimilabile ai colori Humbrol HB-9 Sea Blue Gloss, HU-24 Sea Blue Gloss o HU-4 Non Specular Sea Blue + Vernice Lucida; la parte inferiore è in bianco lucido. L'interno della presa d'aria è in bianco, mentre i vani dei carrelli e la parte interna dei relativi portelli sono in HD-5 Interior Green. Lo schema di colorazione è più o meno lo stesso per entrambe le versioni descritte precedentemente, uniche differenze degli esemplari di serie rispetto ai prototipi essendo lo scarico in metallo brunito, il timone bianco che copre solo 2/3 dell'altezza della deriva, la scritta "NAVY" più corta (inizia, sul lato destro, e finisce, su quello sinistro, in corrispondenza del punto di giunzione anteriore della deriva), non vi sono i valori di indicazione dell'inclinazione degli alettoni. In una immagine della versione operativa ho poi visto uno schema differente, con un grigio (sicuramente il FS-36440) nella metà superiore, al posto del blu, e la scritta "REGULUS II" inserita in uno spazio rettangolare scuro, probabilmente blu; la sonda anteriore rimane sempre in metallo naturale.

Il booster, presente solo negli esemplari operativi (almeno in base alle immagini che ho potuto consultare), è di forma cilindrica (circa 4,5x4,7 m. di lunghezza con un diametro di circa 0,6 m.) ed ha lo scarico posteriore a forma di tronco di cono (lungo circa 0,5x0,6 m.) inclinato verso il basso di 45°, con la base in basso. Il booster è agganciato al missile in 2

punti, uno anteriore e l'altro posteriore, a circa 0,7 m. dalle estremità del corpo cilindrico, che è di colore scuro ed opaco, forse verde od olive drab, mentre lo scarico è molto probabilmente in metallo. Concludendo, il modello è buono e di realizzazione sufficientemente facile; ha inoltre il grosso pregio di poter essere lo spunto per almeno due o tre filoni nuovi (o, almeno, un pò diversi) di modellismo: missili e razzi, cominciando da V-1 e V-2, tutta la serie della REVELL, i MONOGRAM, ecc. fino agli Apollo, Gemini e Vostok; armi nucleari, missili, aerei, cannoni, navi che utilizzano testate atomiche; bersagli radioguidati, con tutti gli aerei obsoleti trasformati in drones, ed ora anche il vacuform AIRMODEL del Firebee, con le colorazioni più varie e sgargianti. ■

BIBLIOGRAFIA

"Oltre il cielo", gennaio 1981.
"Missiles and Satellites", Trend Book. N°186.
Galileo, "Enciclopedia delle Scienze e delle Tecniche", Vol. 8, 1966.

Il modello recensito è stato gentilmente fornito dalla ADICA PONGO, distributore italiano REVELL, che vogliamo qui ringraziare; si ringrazia anche l'amico Francesco Gasparoni del Centro di Venezia & Mestre per la collaborazione prestata nel trovare lo scarico materiale informativo.
Many thanks to NATIONAL ATOMIC MUSEUM of Albuquerque, New Mexico, U.S.A. for the information material provided.

CARRO ARMATO P.40

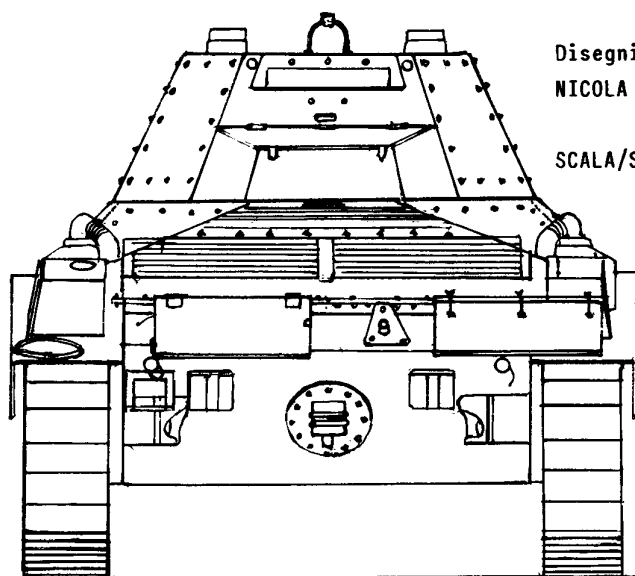
DI NICOLA PIGNATO, TARANTO

Con "l'aria che tira", e non mi riferisco soltanto a quella economica, trovare una ditta che voglia produrre un modello in scala di un carro armato, e per di più italiano, anche se il più bello dei nostri mezzi del tempo di guerra, è certamente un pio desiderio. Ma il buon modellista non demorde, e con la autocostruzione, una risorsa cui possono attingere unicamente coloro che possiedono indiscusse doti di abilità e di pazienza unite - è ovvio - a quella passione per i mezzi bellici fieramente osteggiata "al di qua" della famosa Cortina ("al di là", invece, gli appassionati del ramo sono onorati e rispettati), potrà permettersi di aggiungere alla sua collezione perfino questa "rara avis". Intendiamoci, nulla si crea, come diceva Lavoisier, e senza balestre e cingoli di Panzer IV (abbastanza simili ed ottimi quelli dell'Italerei), tubi e tubicini di qualsiasi origine ed un pò di plasticard, il P.40 resterebbe nel platonico Mondo delle Idee.

Per il reperimento dei rulli, chi dispone di un tornio e di plastica piuttosto spessa non avrà problemi; gli altri potranno ricorrere alle ruote portanti di modellini in 1/72, purché sui 12 mm. di diametro. Fanali e martinetto potranno essere recuperati dall'M.40 Italerei, come pure la mitragliatrice Breda, per chi la volesse mettere, ed in questo caso sarà necessario ricordarsi di tagliare l'occhiello inferiore e di realizzare

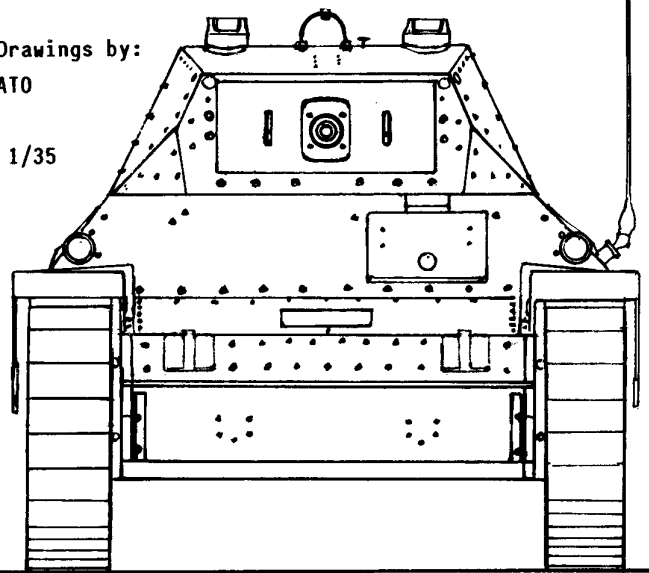
il supporto da infilare nell'appoggio fissato al cielo della torretta, nonché di aggiungere un caricatore di Bren. Per i filtri dell'aria ad olio, si potrà ricorrere a quelli di un Crusader (sempre Italerei), mentre dalle confezioni di accessori si potranno trarre le cassette che andranno comunemente adatte. Infine, sempre da vecchi kits di M.40 si potranno ricavare alcune cerniere, mentre le microstrip saranno indispensabili per costruire le grigliature.

Per la realizzazione di questo modello, consiglio di costruire dapprima la parte inferiore dello scafo e la camera motore, quindi la parte superiore da appoggiarvi sopra ed infine la struttura della torretta. Una volta approntato tutto ciò, verranno ritagliati in sottile plasticard i vari elementi della corazzatura, sui quali, con uno spillo, saranno incisi dalla parte interna i bulloni di fissaggio. Questi saranno poi incollati sulla struttura, le cui dimensioni saranno state tenute di un mezzo millimetro inferiori a quelle ricavabili dai disegni che accompagnano queste note. Le raccomandazioni per una buona riuscita del lavoro sono state esposte nel "Notiziario" Vol. 12, N°1 - 1981, nell'articolo sull'autocostruzione dello L.6/40, e ad esse non posso che rimandare il lettore; posso aggiungere che, essendo il P.40 un mezzo sul quale la documentazione fotografica finora pubblicata è note



Disegni di/Drawings by:
NICOLA PIGNATO

SCALA/SCALE 1/35





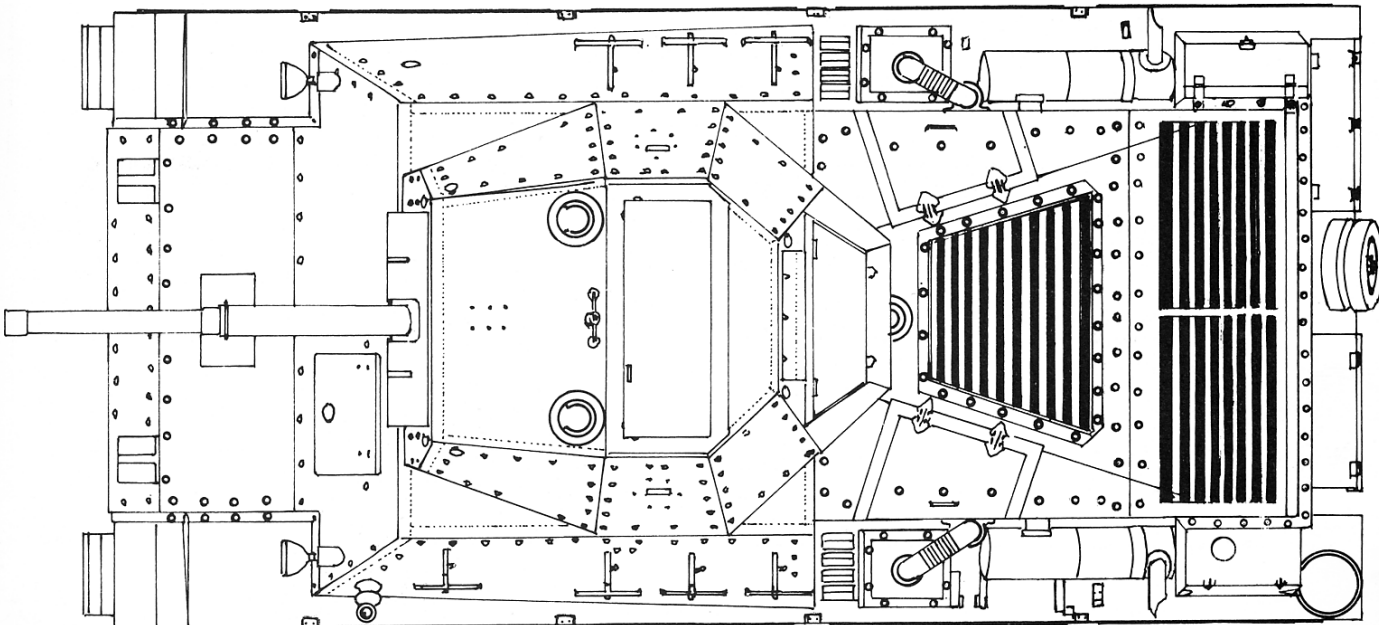
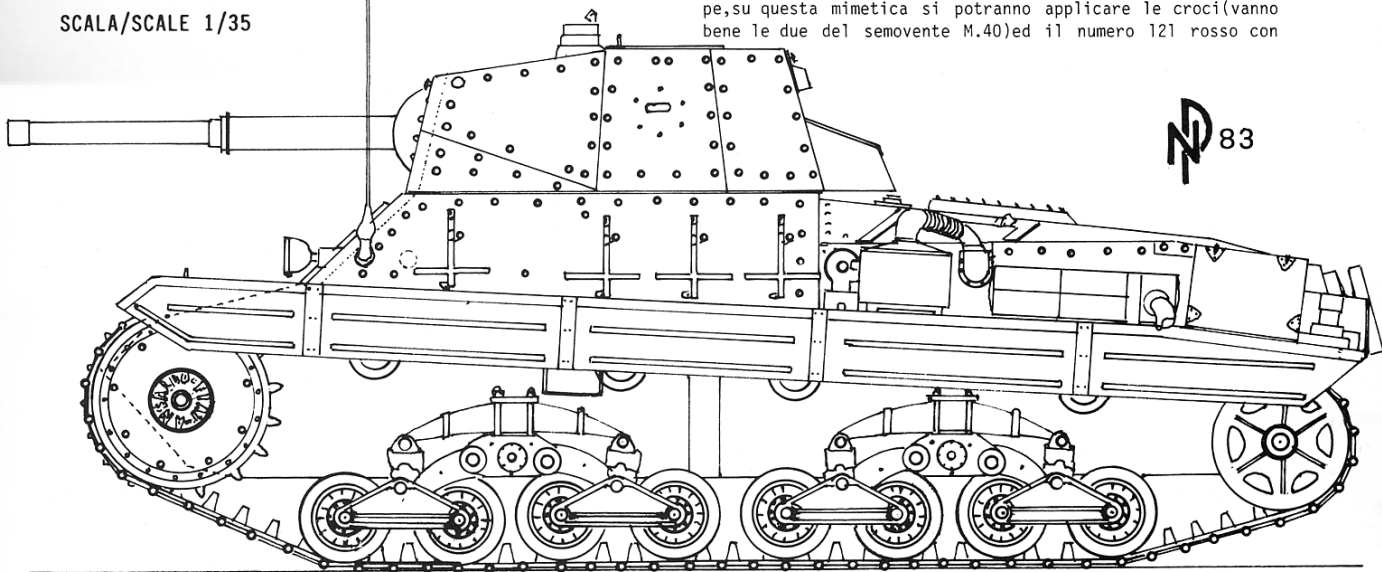
volmente scarsa, è facile incorrere in errori. A questo proposito, si tenga presente che il portello di accesso in torretta, a differenza di quanto appare nelle 4 viste che corredano la monografia presente nel 2° volume dei "Profili di Mezzi Corazzati" della Fabbri (viste notevolmente imprecise), non è incernierato posteriormente, ma si apriva per scorrimento all'indietro dopo essersi sollevato (la foto di fabbrica mostra il carro con il portello di torretta in posizione aperta; lo accesso dell'equipaggio era previsto anche attraverso il portello anteriore, tuttavia, pur essendo piuttosto magro e trovandosi in maniche di camicia, trovai difficoltà a passarvi). Si ricordi anche che il contenitore posteriore di sinistra è la cassetta sgancia-fumogeni e quindi rimane aperto inferiormente; quello laterale di sinistra è il gruppo elettrogeno (Motogeneratore Garelli) sotto la corazza. Sugli esemplari superstiti mancano gli attrezzi da zappatore e le foto a mia disposizione non permettono di individuare con sicurezza i due attrezzi che furono definiti dopo la decisione di produrre in serie il carro, dopo l'armistizio. Notino anche i lettori che il mezzo era dotato di un dispositivo per il traino posteriore mediante carrucola.

Una volta terminato il lavoro di costruzione ed infilati i cingoli dentro ai parafanghi (i cingoli sono troppo corti, ma tanto non si vede), restano da applicare alla torretta fissa le sette taniche (Italeri, tipo tedesco), costruendo con plastici card leggerissimo o microstrip i relativi supporti. Non si dimentichi che anteriormente a destra vi è un portello circolare, e infatti la tanica non va.

E si è giunti ormai al momento della colorazione, e qui si presentano tre opzioni. La prima è quella di rappresentare un veicolo nuovo di fabbrica, senza distintivi, con colorazione a chiazze verde e marrone separate da reticoli color sabbia: le tonalità sono quelle tedesche. Per i "fans" della Panzertruppe, su questa mimetica si potranno applicare le croci (vanno bene le due del semovente M.40) ed il numero 121 rosso con

Disegni di/Drawings by:
NICOLA PIGNATO

SCALA/SCALE 1/35





bordi bianchi(dalle decals dello Stu.G.III ESCI)sulla torretta, come dalla fotografia pubblicata a pag.133 del "Guinness" (vedi bibliografia).I più patriottici sceglieranno invece la sobria livrea in verde oliva del nuovo Esercito repubblicano (erano tempi più virili di quelli attuali,che saranno tramandati come gli anni dei veicoli bianchi):nel dopoguerra, infatti, qualche P.40 rimase in servizio e si potrà scegliere lo E1101904,oggi abbandonato alle intemperie nel cortile, sia pure d'onore,della Caserma che ospita la Scuola Truppe Corazzate di Caserta.A questo fine si potrà utilizzare una delle targhe CRIEL Decals(002),dopo aver coperto con vernice bianca opaca i numeri esistenti ed aggiunto,su quella posteriore, la bomba in rosso ed i numeri(1 sopra e 01904 sotto)con trasferibili da 2 mm.;per la targa più piccola occorrerà armarsi di santa pazienza e riprodurre i numeri a mano,a meno di non riuscire a trovare trasferibili da 1 mm.

Per quanto concerne storia e tecnica, gli amici più curiosi ed affezionati la potranno trovare nel volume "I Carri dell'Asse" edito da Albertelli nello scorso dicembre 1983.Per chi sia interessato alle vicende postarmistiziali del P.40, è da rilevare che questo fu l'unico carro armato straniero commissionato ad una industria non tedesca:Hitler lo trovò interessante dopo aver esaminato nell'ottobre 1943 uno dei 5 prototipi rinvenuti all'Ansaldo(un rapporto dell'Ansaldo par-

la di un solo carro,ma fonti tedesche e Spa sembrano confermare che 5 veicoli erano pronti e 200 in costruzione,tutti con il motore originale FIAT ad iniezione,e non Spa come talvolta riportato).Se ne ordinarono dapprima 75,seguiti da altri 75,per equipaggiare 4 Panzerartillerie Regiment(36 carri ognuno),e siccome il motore a gasolio non soddisfaceva si progettò di installarvi il Maybach HL 120;tale progetto,però, non si realizzò,ed i carri rimasti senza motore furono utilizzati come casamatte rimorchiabili(ve ne è uno al Museo della motorizzazione).Secondo alcuni ricercatori,5 esemplari furono impiegati dal Pz.Ausbildung Süd,una unità addestrativa dello Heeres Gruppe C.

BIBLIOGRAFIA

- SPA,Carro Armato FIAT-Ansaldo modello P.40,Torino 1943.
- IGNATO,Profili di mezzi Corazzati,Milano 1978.
- IGNATO,I Carri dell'Asse,Parma 1983.
- MACKSEY,The Guinness Book of Tanks Facts & Feats,Londra '76.
- PAFI e FALESSI,Veicoli da Combattimento dell'E.I.dal 1939 al 1945,Bologna 1976.
- PANZER(mensile giapponese)Aprile 1981(2 foto che mostrano Hitler mentre ispeziona il P.40).

1:48 VAC-FORMED KIT FOR THE EXPERIENCED MODELLER



Gull Models

DI FRANCESCO GASPARONI, I.P.M.S.-VENEZIA & MESTRE

Nel vasto panorama delle ditte produttrici di kits in vacuform registriamo con piacere l'ingresso sul mercato di un nuovo nome:la giapponese GULL MODELS.Il piacere è poi tanto maggiore se si vanno ad esaminare i soggetti scelti per i primi due modelli, ambedue in scala 1/48:l'Aermacchi C-202 Folgore ed il Dewoitine D-520.Viene così colmato il vuoto lasciato dalla defezione(speriamo temporanea)del -202 della Tauromodel,e pare aprirsi una nuova tematica relativa ai caccia della 2a Guerra Mondiale meno noti(almeno dal punto di vista commerciale);a questo proposito vale la pena ricordare che i prossimi modelli previsti della GULL MODELS riprodurranno due versioni del bombardiere a tuffo giapponese Yokosuka D4Y Suisei("Judy"),con motore a cilindri in linea o radiale. Prima di esaminare più in dettaglio i singoli modelli è doveroso porre l'attenzione su cosa viene offerto insieme

alle stampate in plastica:è noto infatti a tutti coloro che si sono cimentati nel campo dei vacuforms che la maggior parte delle ditte non fornisce niente più della stampata delle parti principali(fusoliera,ali,ruote)ed un foglio di istruzioni più o meno dettagliato,le decals sono rare(solo la Contrail e la Eagles Talon le offrono),come pure le parti in metallo o ad iniezione(presenti solo in alcuni modelli Contrail e Rareplanes).Ebbene,insieme alla "plastica",nei kits della GULL MODELS vi sono:

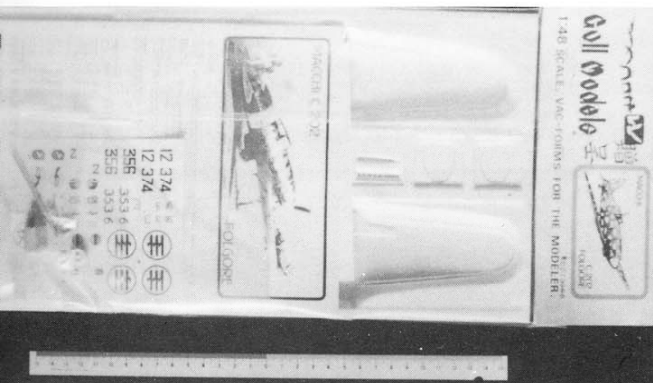
- foglio istruzioni formato libretto(8 pagine),molto buono, corredato da disegno in scala,profili per le varie versioni offerte,riferimenti FS-595a per i colori,dati tecnici, bibliografia;
- foglio decal di ottima qualità,relativo a più versioni del soggetto proposto;

- parti in metallo per elica e carrelli.

Solo questi argomenti sono a mio avviso senz'altro sufficienti a catalogare i kits GULL MODELS tra i più validi vacuform oggi reperibili sul mercato.

Passando ad analizzare la stampata vera e propria, buona e sufficientemente spessa appare la plastica usata, valido il trasparente (altra parte critica nei vacuform, che risulta il più delle volte non utilizzabile), interessante il corredo di parti fornito (non limitato a quelle essenziali). Unico elemento che appare fin da un primo esame criticabile è la pannellatura alquanto grossolana che caratterizza i pezzi della stampata, e che avvicina questi kits, sotto questo aspetto, più allo stile Airmodel che a quello Eagles Talon o Wings 72, tanto per fare un esempio. Non ritengo comunque che il fatto debba scandalizzare: mia opinione è infatti che chi si accinge a costruire un kit in vacuform deve comunque attendersi un certo numero di interventi di "chirurgia" modellistica (si pensi alla costruzione dei vari rinforzi, dei pavimenti e dei vani, alla cammibalizzazione od alla autocostruzione delle parti mancanti, allo stesso distacco delle parti della stampata), e pertanto non deve suscitare scalpore il fatto di dover intervenire per correggere una pannellatura troppo spessa o una linea non corretta! Tutto sommato si può anzi affermare che questi kits (ed in particolare quello del Dewoitine D-520) sono consigliabili anche a chi voglia avere un primo approccio con questa tecnica di costruzione.

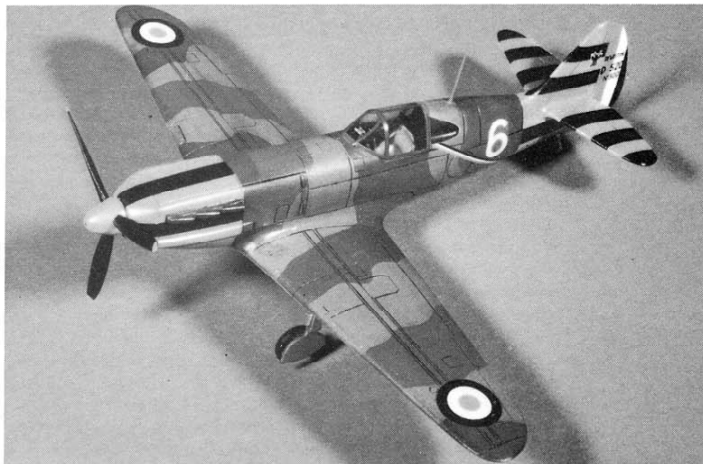
E veniamo quindi ad un esame un po' più dettagliato dei due modelli.



AERMACCHI C-202 FOLGORE

Questo kit comprende 18 parti (per le quali valgono le considerazioni fatte in precedenza sulle linee di pannellatura troppo accentuate e talora errate), la capottina trasparente e 5 parti in metallo (elica, ruotino di coda, ruote del carrello principale ed un tubicino la cui utilizzazione rimane un mistero: perno dell'elica o altro?). Ottimo il foglio delle decals che contiene marchi per ben 6 esemplari della Regia Aeronautica; ben dettagliato il foglio istruzioni, che comprende anche disegni dei particolari notoriamente più "rognosi" da riprodurre (cruscotto e carrelli) ed una nutrita bibliografia, alla quale aggiungerei solo la citazione delle numerose schede finora dedicate al Folgore dall'"Archivio Aeronautico" pubblicazione a suo tempo recensita sul "Flash".

La parte più debole del kit è senz'altro costituita dai carrelli principali, in quanto ne vengono fornite solo le ruote; mancano le forcelle, le gambe di forza e le aste di richiamo, che dovranno essere chiaramente prese da altri modelli od autocostituite. Anche la scelta dell'elica in pezzo unico non convince, poiché il risultato non appare molto realistico (sarebbe stato preferibile fornire le pale separate dall'ogiva). In conclusione, a parte le lacune anzidette, il kit può essere giudicato buono, e di indubbio interesse per i modellisti italiani.



DEWOITINE D-520

Fatte salve le considerazioni generali viste in precedenza, questo kit appare più completo di quello del -202, sia per quanto riguarda gli interni che per i carrelli. Vengono infatti fornite 23 parti, la capottina trasparente e 10 parti in metallo (ruote, ruotino di coda, gambe dei carrelli, scarichi del motore e le pale dell'elica); completano il tutto un eccellente foglio di istruzioni ed un altrettanto ottimo foglio decals (5 sono in questo caso gli schemi proposti, tutti relativi ad esemplari dell'Armée de l'Air francese, mentre nel foglio delle istruzioni compaiono anche profili per un velivolo con i colori della Luftwaffe ed un altro della Regia Aeronautica). Anche in questo caso si deve parlare di un buon kit, superiore in qualche aspetto (interni, elica, carrello) a quello dell'Aermacchi C-202.

Review samples kindly supplied by GULL MODELS.

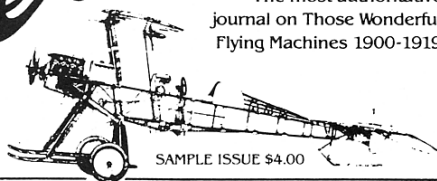
N.B.: Come già annunciato sul Flash N°2 l'I.P.M.S.-ITALY si è aggiudicata l'esclusiva per l'Italia dei modelli prodotti dalla GULL MODELS giapponese. I soci interessati ad ordinarli potranno ottenerli e/o prenotarli scrivendo alla Direzione e inviando, a mezzo vaglia o assegno bancario, un anticipo di lire 10.000. I modelli saranno forniti al costo puro senza guadagni da parte dell'associazione. I prezzi si aggirano (cambio dello Yen permettendo) in lit. 18.706 + spese postali per il Macchi 202 mentre il Dewoitine sarà circa sulla stessa cifra dato che ancora non è commercializzato. Sono anche in preparazione decals singole. La prima riguarderà il Messerschmitt BF-109 tipo E, in scala 1/48.

W-W-1

Aero

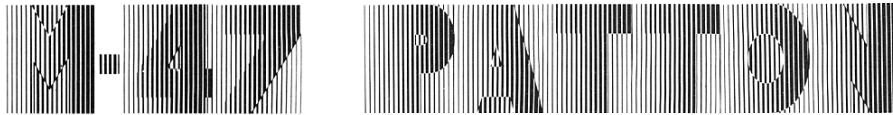
THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE

The most authoritative
journal on Those Wonderful
Flying Machines 1900-1919



SAMPLE ISSUE \$4.00

WORLD WAR I *Aeroplanes*, INC.
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA



DI CARLO PECCHI, IPMS-MODENA

Modellisticamente parlando, il carro armato M-47 Patton nasce intorno agli anni '70, quando l'italiana Polistil produce un modello di questo veicolo in scala 1/72, seguita nel 1978-79 dalla Italeri con un kit nella più popolare scala 1/35.

Il modello POLISTIL (n° di catalogo: KB 4; fit. 3.000 circa)

Stampato in plastica di colore verde, è costituito da 89 pezzi suddivisi in 4 stampate, oltre ai cingoli in gomma nera ed alle decals. Lo scafo è composto da 4 parti di cui 3 per la zona inferiore, su cui si dovranno poi sistemare le ruote; date le ridotte dimensioni del modello, non si può certamente pretendere una riproduzione perfetta fin nel minimo dettaglio, tuttavia penso si potesse evitare una fattura che risulta essere piuttosto grossolana, e che va a tutto discapito del risultato finale. I difetti maggiori si possono riscontrare nelle ruote, di cui le motrici risultano essere appena incise su cilindri di plastica ed abbastanza fuori scala come spessore, così come lo sono i rulli di scorrimento; una certa approssimazione nella riproduzione la si può riscontrare anche nella parte superiore dello scafo, dove i particolari come grigliature, scappamenti e cassette porta-accessori sono abbastanza grossolani. La torre è divisa in 3 pezzi, di facile montaggio; le fiancate presentano, anche se solo per metà, le nervature per lo scolo dell'acqua. Per concludere, le istruzioni per il montaggio non sono eccessivamente chiare e gli schemi di costruzione ricordano molto quelli presenti nelle istruzioni dei modelli di carri prodotti da ditte dell'Est europeo: le decals fornite sono solo quelle essenziali per completare un M-47 dell'Esercito Italiano e sono caratterizzate da un film di supporto un po' spesso, oltre che da un certo ingiallimento (del resto inevitabile, se si pensa che questo modello risale ad oltre 10 anni fa).

Il modello ITALERI (n° di catalogo 208; fit. 16.000)

Il modello della ditta bolognese può essere veramente considerato come il primo (se non altro dal punto di vista della qualità) nella diffusa scala "grande" per i mezzi militari. Inutile stare a dilungarsi sui pregi di questa riproduzione, comuni anche a molte altre realizzazioni della ditta bolognese, basti citare la ricchezza e la precisione dei dettagli superficiali. Unico difetto rilevabile (ed anche questo molto relativo) è la assenza delle grondaie per lo scolo dell'acqua sui lati della torre: bisogna però ricordare che non tutti gli M-47 ne erano dotati, ed a questo proposito consiglio di consultare, per quanto riguarda i carri in servizio nel nostro Esercito, l'articolo apparso nel "Notiziario" Vol. 13, N° 1-1982.

FIG.1) LUCI ANTERIORI DESTRE NUOVO TIPO

A - Supporto; B - Fanalino di posizione oscurato; C - Faro di guida oscurato; D - Griglia di protezione; E - Faro principale a due luci; F - Faro a luce infrarossa.

FIG.2) LUCI ANTERIORI SINISTRE VECCHIO TIPO

A - Faro di guida oscurato; B - Faro principale anteriore; C - Griglia di protezione; D - Fanalino di posizione oscurato; E - Cornice e lente; F - Dado di supporto.

FIG.3) AVVISATORE ACUSTICO INSTALLATO

A - Griglia di protezione; B - Connettori a doppia campana; C - Bulloni di fissaggio; D - Mensola di sostegno.

FIG.4) LUCI ANTERIORI SINISTRE NUOVO TIPO

A - Faro principale anteriore a due luci; B - Fanalino di posizione oscurato; C - Faro a luce infrarossa; D - Griglia di protezione; E - Supporto.

FIG.5) LUCI ANTERIORI DESTRE VECCHIO TIPO

A - Faro principale anteriore; B - Griglia di protezione; C - Fanalino di posizione oscurato; D - Complessivo lente e cornice.

FIG.6) COMANDO REGOLAZIONE ALTEZZA DEL SEDILE DEL PILOTA E PORTELLO DI USCITA DI SICUREZZA

A - Portello di manovra di fortuna; B - Leva di manovra per regolazione sedile; C - Sedile del pilota.

FIG.7) COMANDO REGOLAZIONE ALTEZZA DEL SEDILE DEL 2° PILOTA E PORTELLO DI USCITA DI SICUREZZA

A - Mitragliatrice cal.7,62 di prua; B - Portello di uscita di fortuna; C - Leva di manovra per regolazione sedile; D - Sedile 2° pilota.

Si ringraziano, per la collaborazione prestata, i Sigg. Giancarlo Buonpensiere, Tarquinio Prisco, Vincenzo Zoboli, Philippe Adouard (IPMS-Francia), André Cuibert (IPMS-Belgio), Paolo Roccabruna (IPMS-Belgio); la ditta Astra S.p.A. di Piacenza e le Ambasciate in Italia di Austria, Belgio e Spagna. Un ringraziamento particolare all'Ufficio Informazioni del Ministero della Difesa Belga ed al Sig. Fulvio Miglia, senza il cui aiuto non sarebbe stato possibile realizzare questo articolo.

Un M-47 dell'Esercito Belga, ripreso durante una manovra. Si possono chiaramente osservare i teli protettivi per il cannone e la mitragliatrice di scafo, oltre ai contrassegni di nazionalità e di reparto (2° Reggimento Guide, 1965). (SID, Ufficio Informazioni del Ministero della Difesa Nazionale del Belgio)



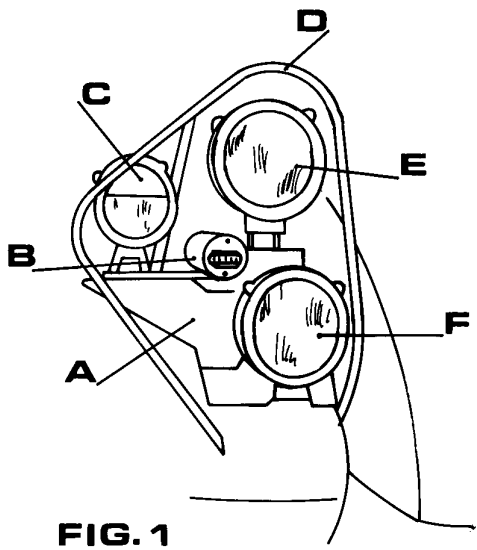


FIG. 1

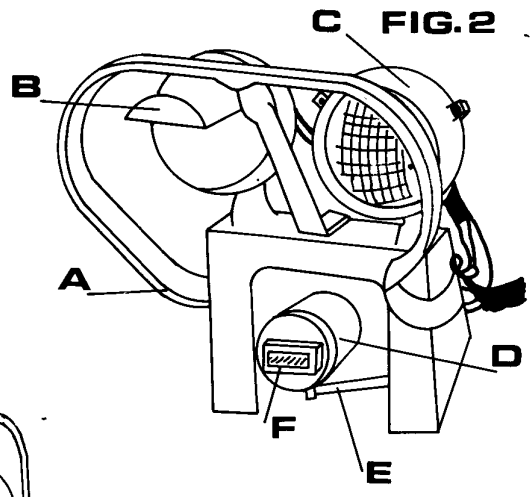


FIG. 2

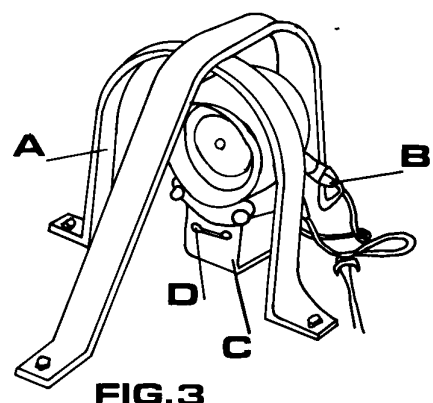


FIG. 3

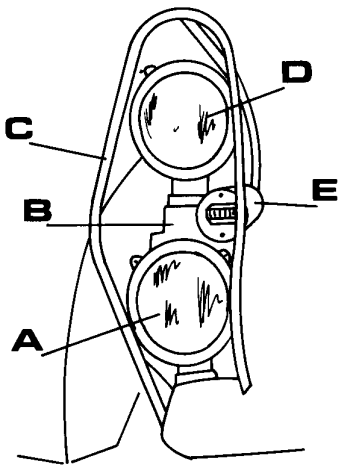


FIG. 4

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
CARLO PECCHI, I.P.M.S. - MODENA

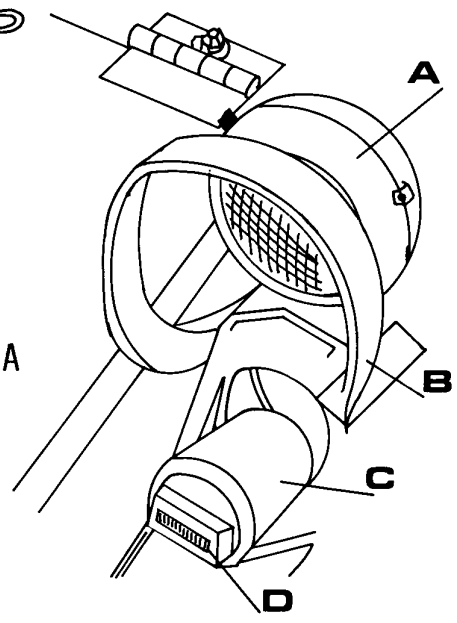


FIG. 5

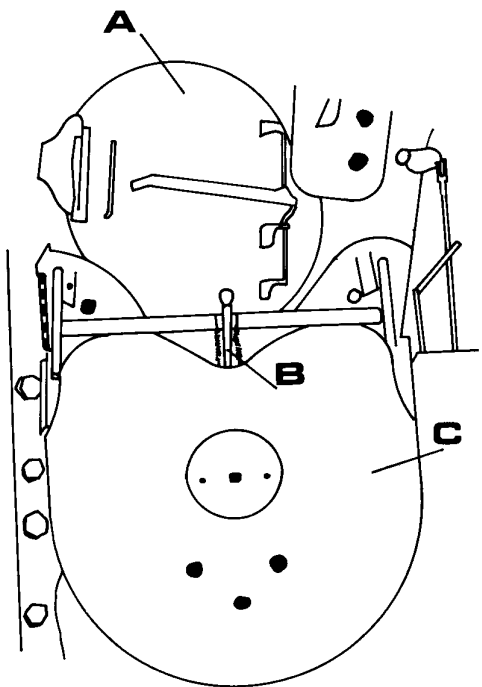


FIG. 6

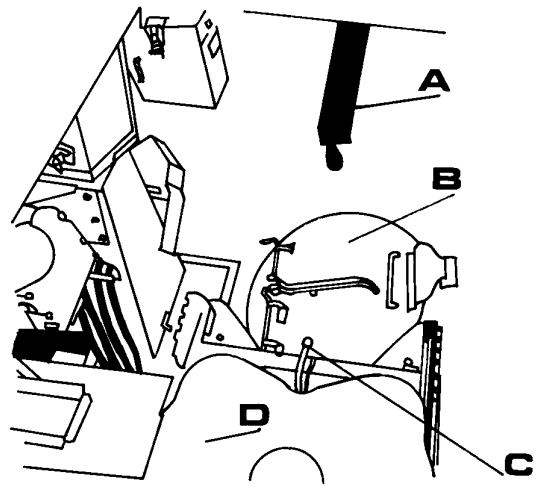
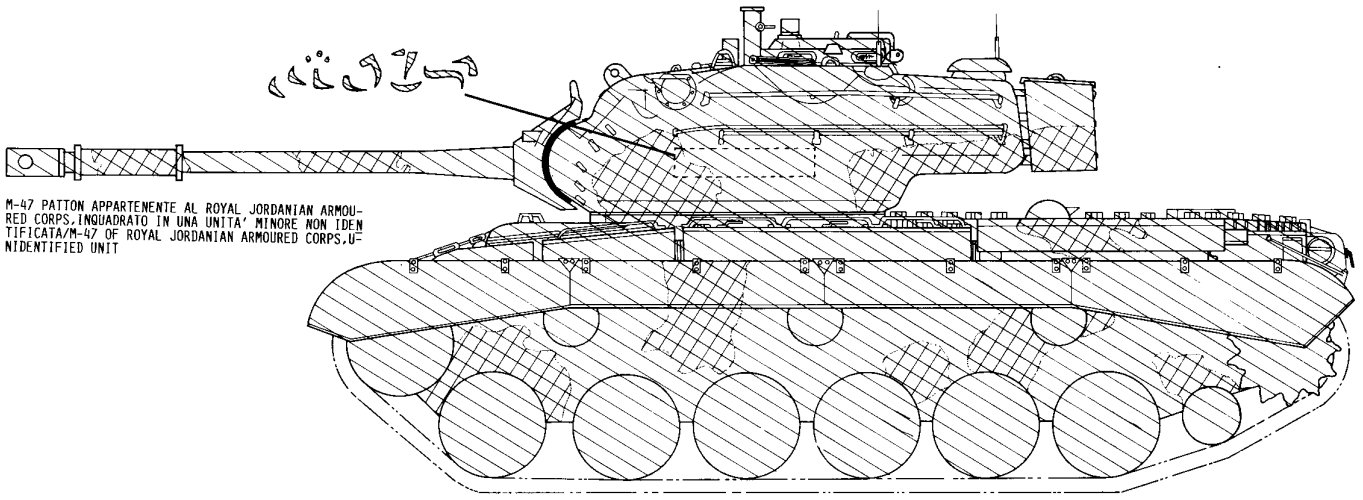
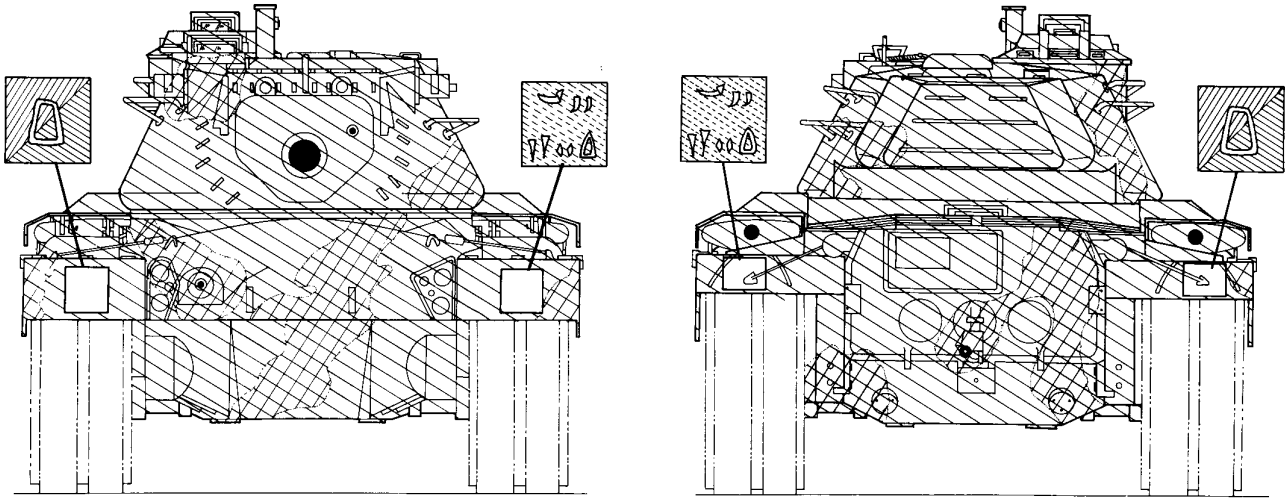


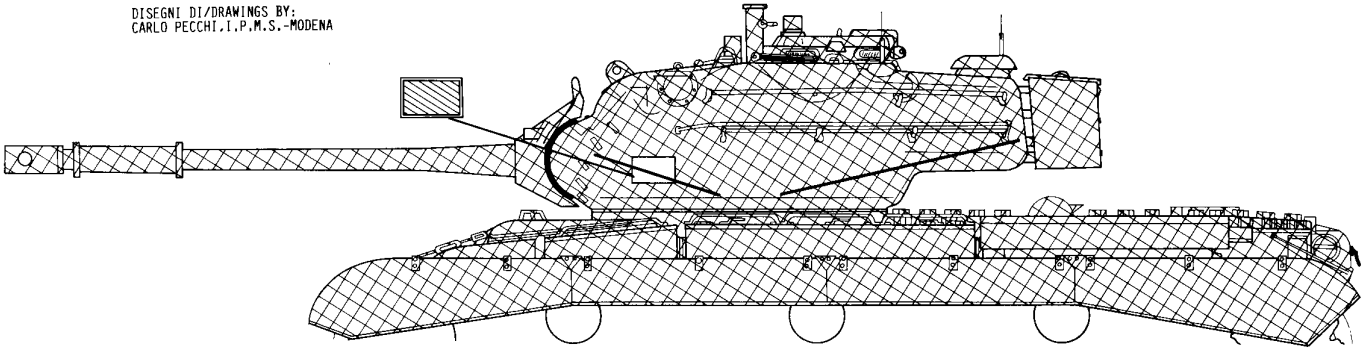
FIG. 7



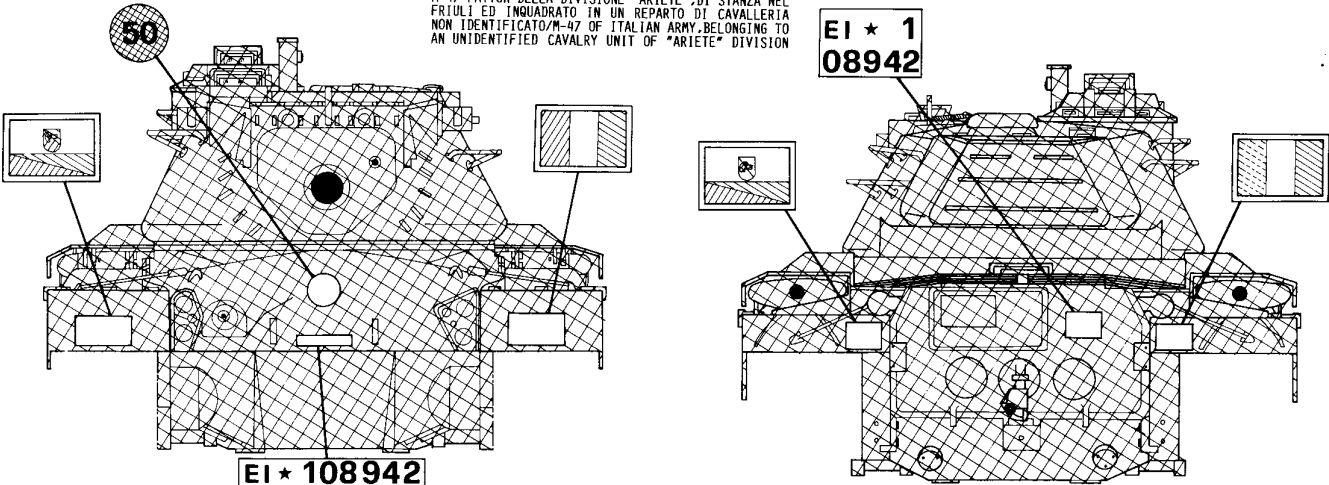
M-47 PATTON APPARTENENTE AL ROYAL JORDANIAN ARMOUR-
RED CORPS. INQUADRATO IN UNA UNITA' MINORE NON IDEN-
TIFICATA/M-47 OF ROYAL JORDANIAN ARMOURRED CORPS, U-
NIDENTIFIED UNIT



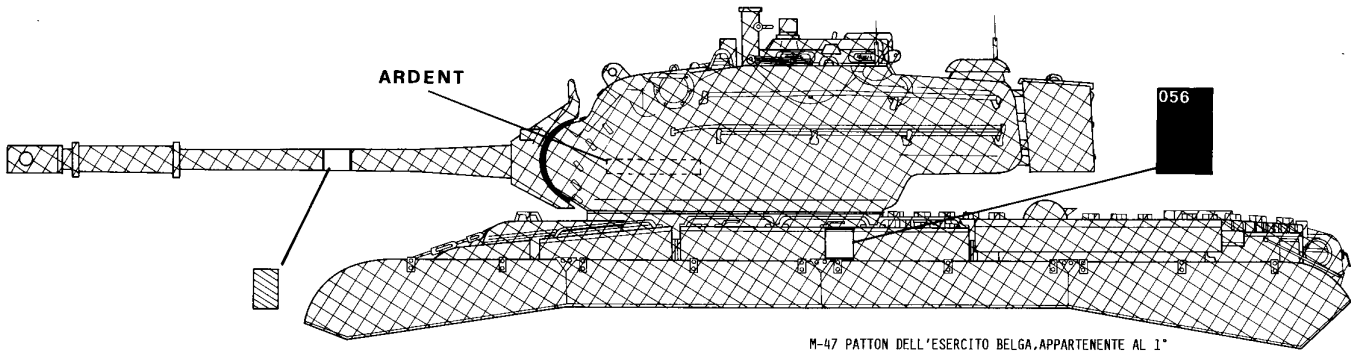
DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
CARLO PECCHI, I.P.M.S.-MODENA



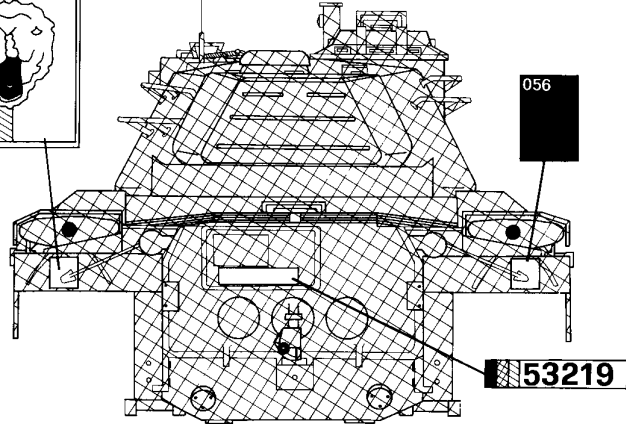
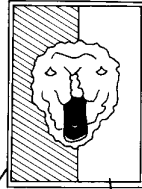
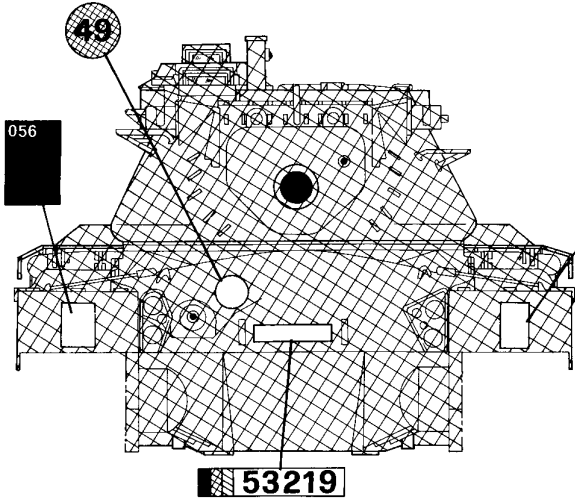
M-47 PATTON DELLA DIVISIONE "ARIETE". DI STANZA NEL
FRIULI ED INQUADRATO IN UN REPARTO DI CAVALLERIA
NON IDENTIFICATO/M-47 OF ITALIAN ARMY, BELONGING TO
AN UNIDENTIFIED CAVALRY UNIT OF "ARIETE" DIVISION



EI * 108942

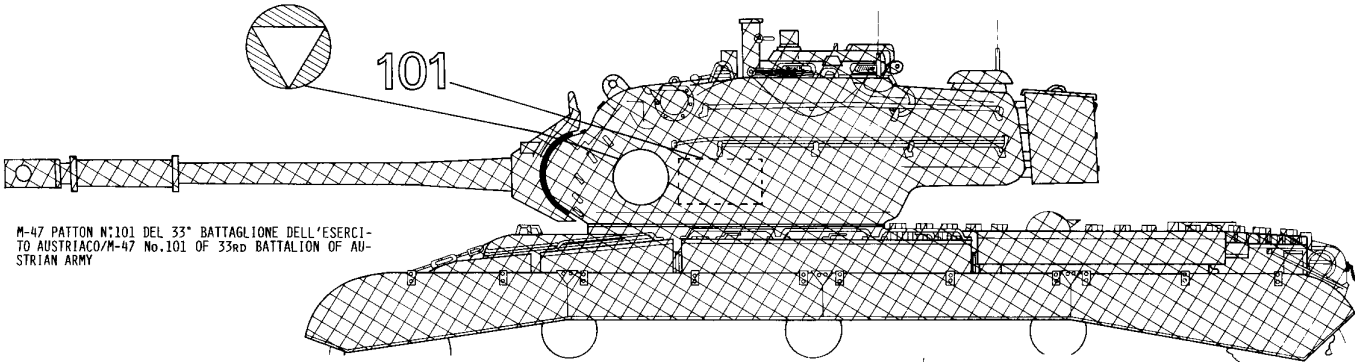


M-47 PATTON DELL'ESERCITO BELGA, APPARTENENTE AL 1° SQUADRONE LANCERI DELLA 16ª DIVISIONE CORAZZATA, DO PO IL 1960/M-47 OF BELGIAN ARMY, BELONGING TO 1ST LANCER UNIT OF 16th ARMoured DIVISION, AFTER 1960



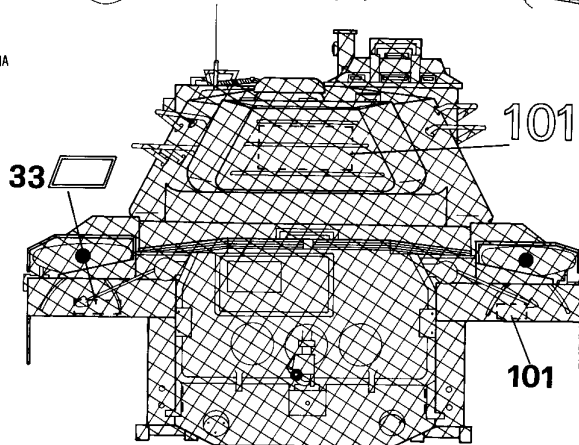
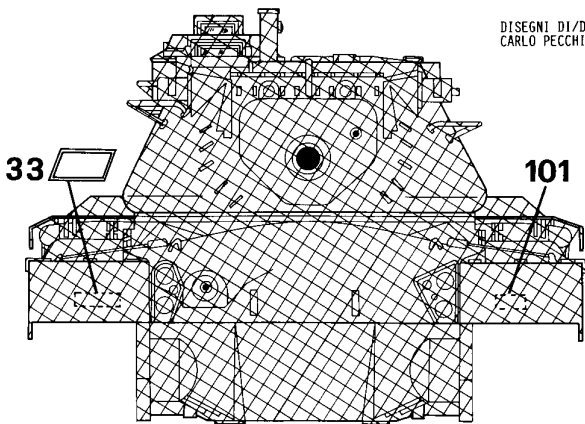
CODICE COLORI/COLOUR CODE

BIANCO WHITE	NERO BLACK	VERDE OLIVA OLIVE GREEN	GIALLO DESERTO DESERT YELLOW	ROSSO RED	BLU BLUE	GIALLO YELLOW	VERDE GREEN

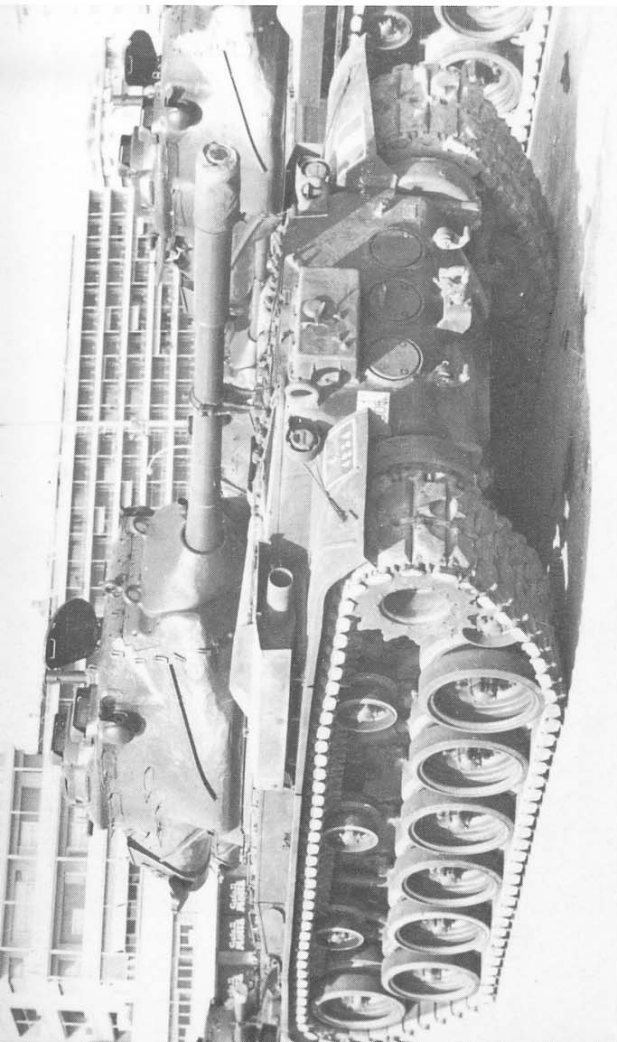


M-47 PATTON N°101 DEL 33° BATTAGLIONE DELL'ESERCITO AUSTRIACO/M-47 No.101 OF 33rd BATTALION OF AUSTRIAN ARMY

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
CARLO PECCHI, I.P.M.S.-MODENA

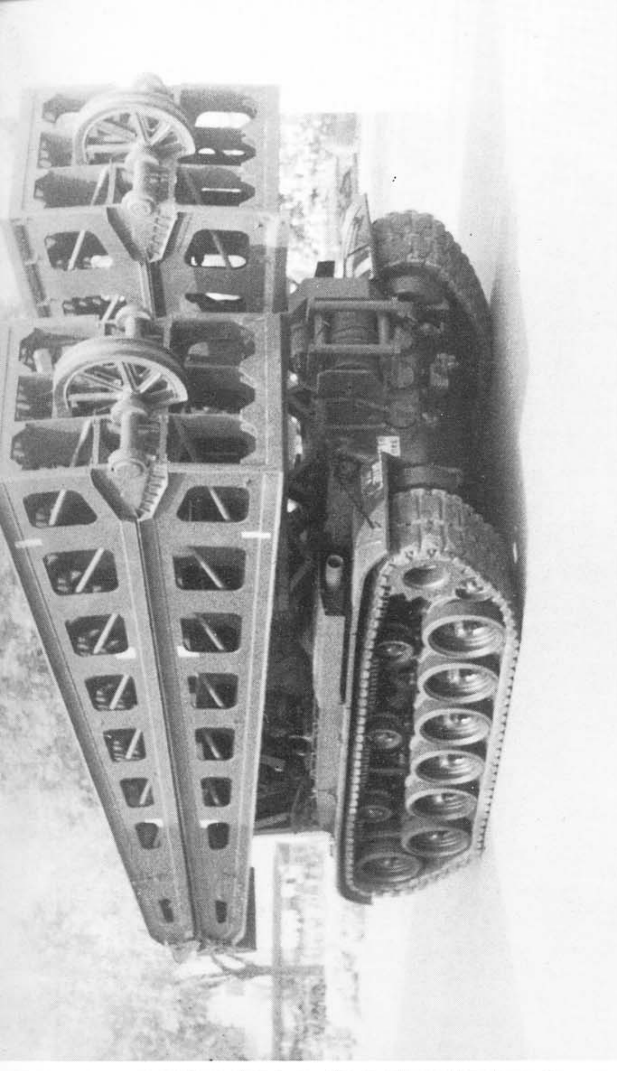






NELLA PAGINA PRECEDENTE - Due spettacolari immagini di un M-47 durante una manifestazione, svoltesi a Roma nel 1971, mentre si esegue una dimostrazione dello smontaggio della torre con l'ausilio di un carro soccorso M-74 di fabbricazione statunitense. (Archivio C.Pecchi, I.P.M.S.-Modena)

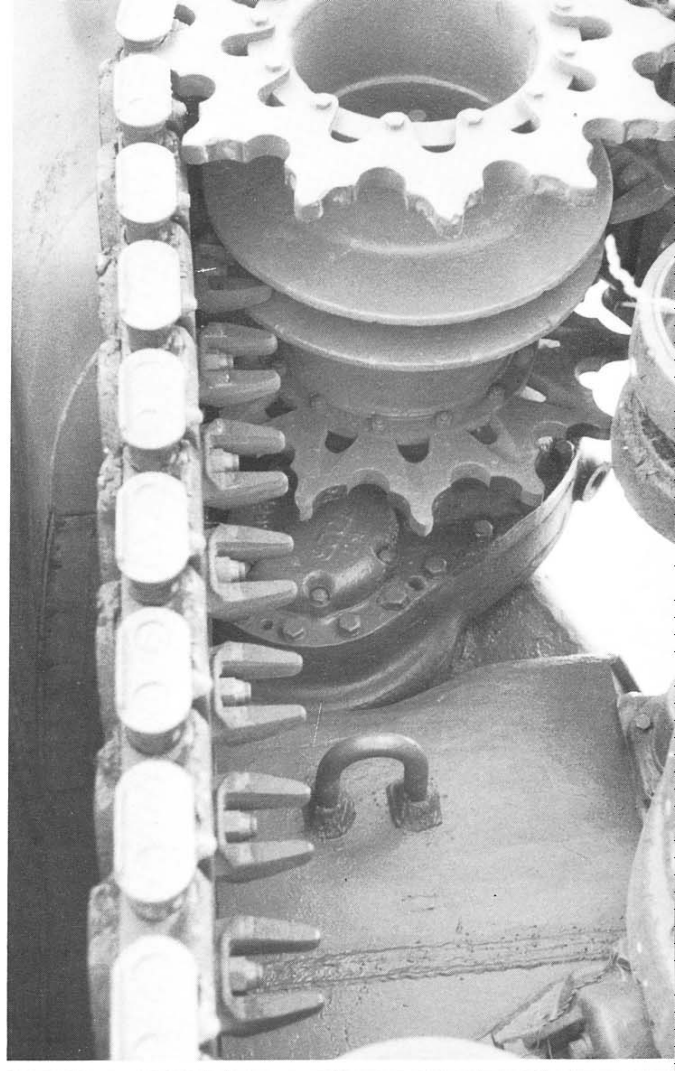
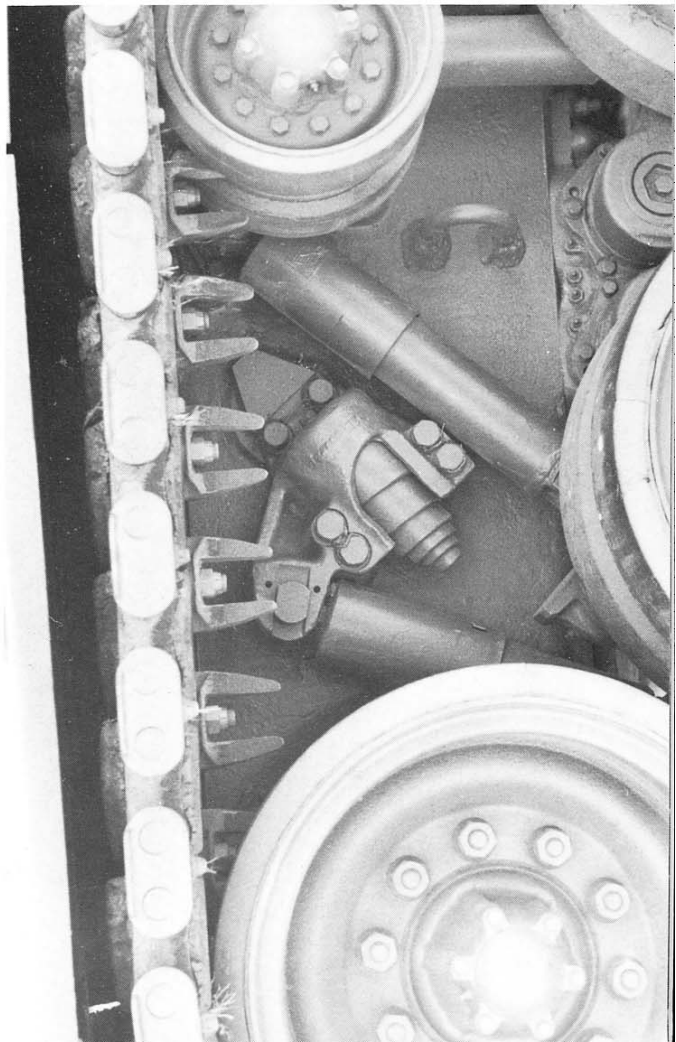
SOPRA A SINISTRA - Rara immagine di un M-47 italiano inquadrato in un battaglione mobile dei Carabinieri di Genova. (G. Buonpensiere)

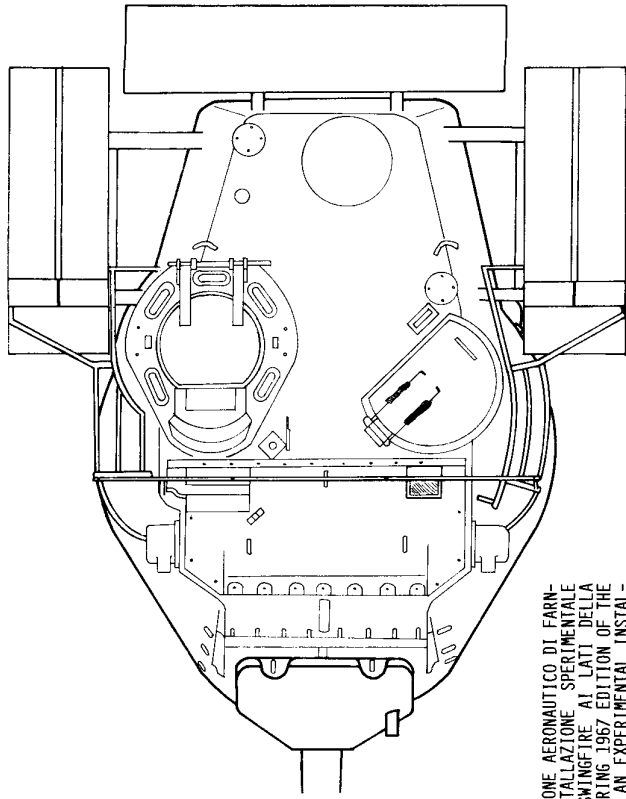
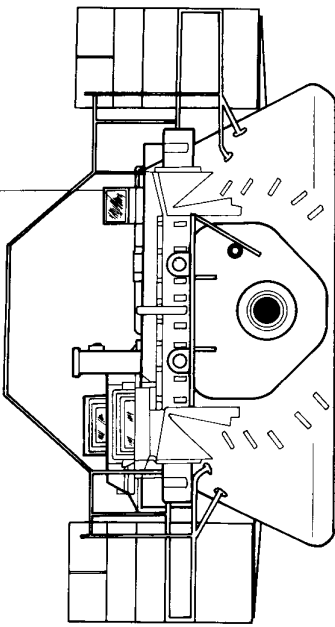


SOPRA A DESTRA - Un Patton gettaponte con ponte A-26 di primo tipo: questo ponte è recuperabile e può essere gettato da entrambi i lati. (F. Miglia)

SOTTO A SINISTRA - Particolare della ruota di rinvio anteriore; ben visibili i due ammortizzatori del primo rullo gommato. (Archivio C.Pecchi, I.P.M.S.-Modena)

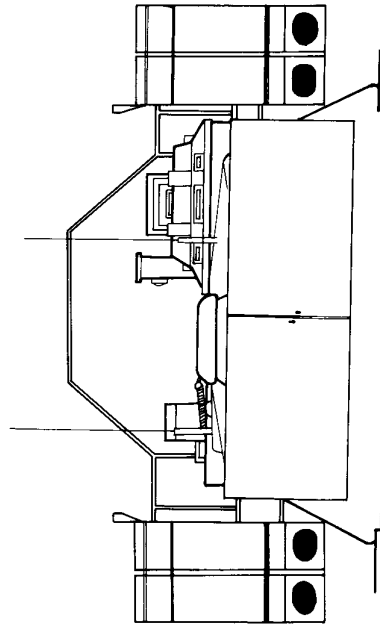
SOTTO A DESTRA - Dettaglio della ruota motrice posteriore, con corona imbullonata; da notare anche l'anello di ancoraggio utilizzato durante il trasporto del veicolo su carro ferroviario. (Archivio C.Pecchi, I.P.M.S.-Modena)



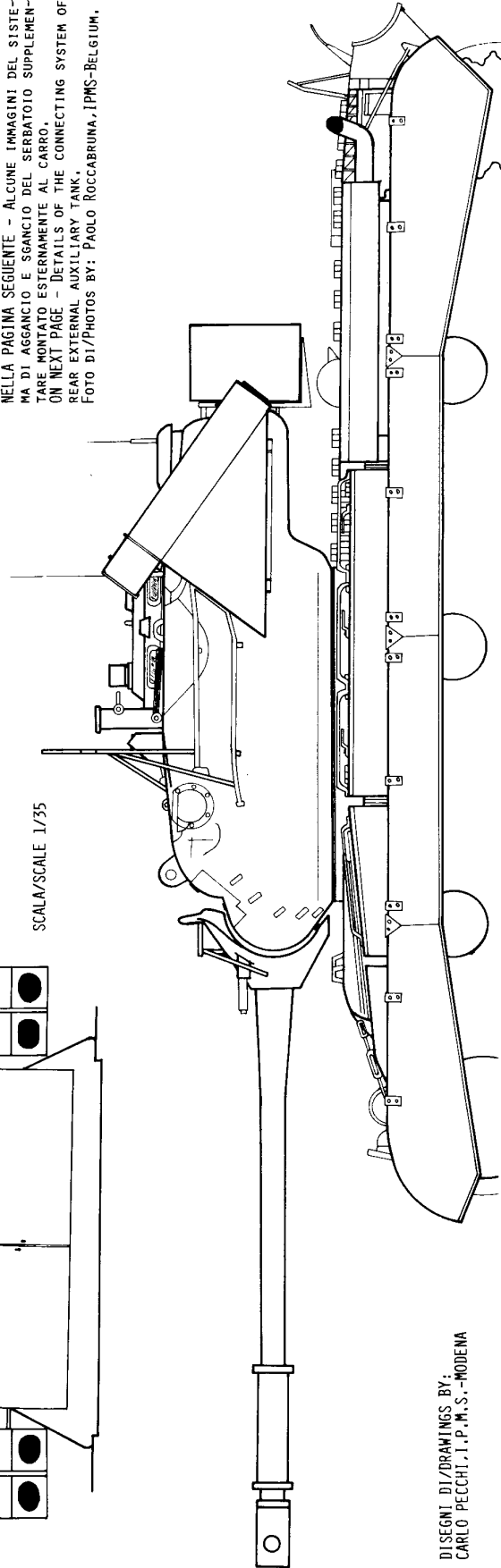


M-47 PATTON ESPOSTO AL SALONE AERONAUTICO DI FARNBOROUGH NEL 1967 CON INSTALLAZIONE SPERIMENTALE PER 4 MISSILI ANTICARRO SWINGFIRE AL LATI DELLA TORRETTA/M-47 DISPLAYED DURING 1967 EDITION OF THE FARNBOROUGH AIR SHOW WITH AN EXPERIMENTAL INSTALLATION OF 4 SWINGFIRE ANTI-TANK MISSILES ON TURRET SIDES

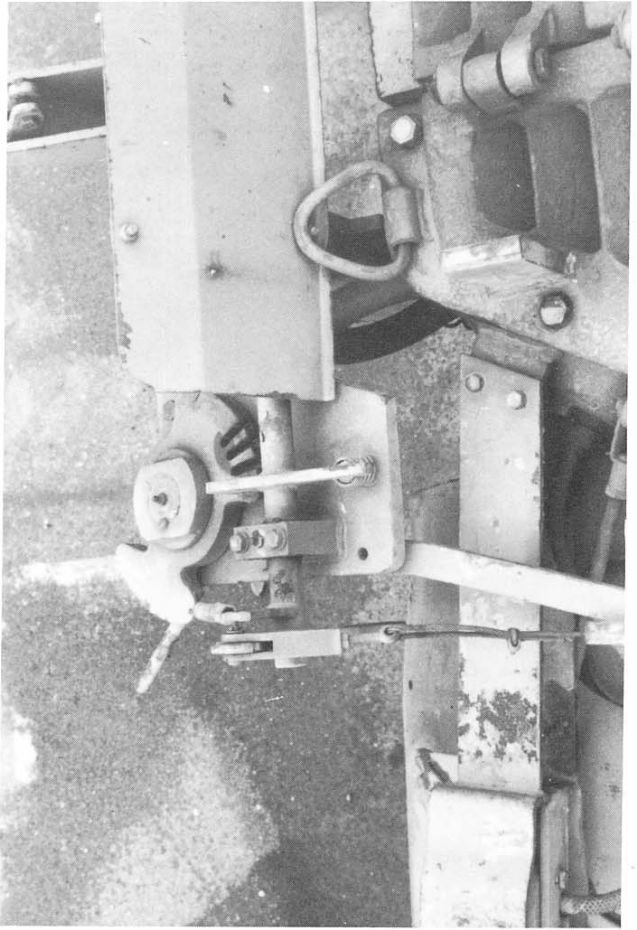
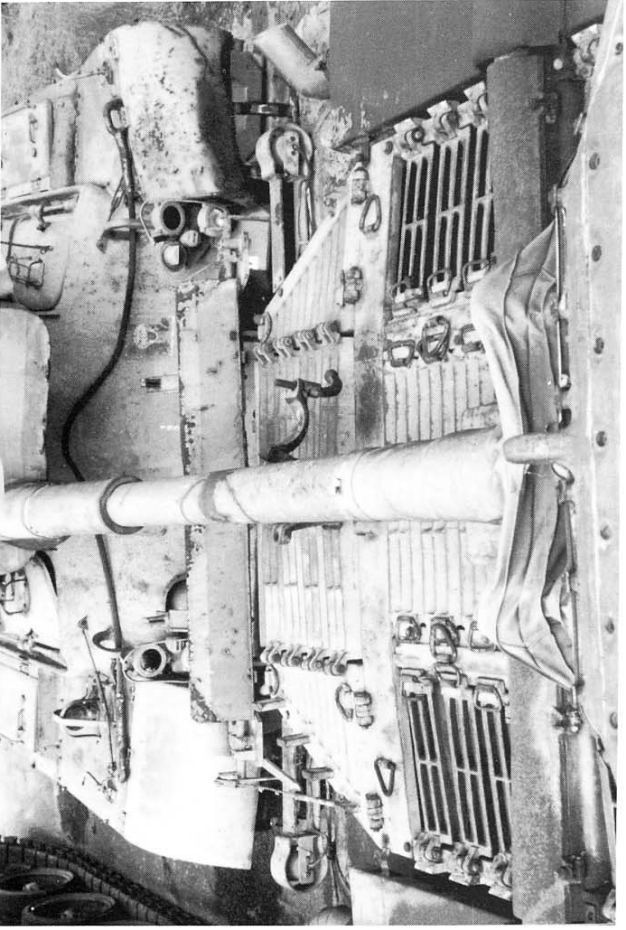
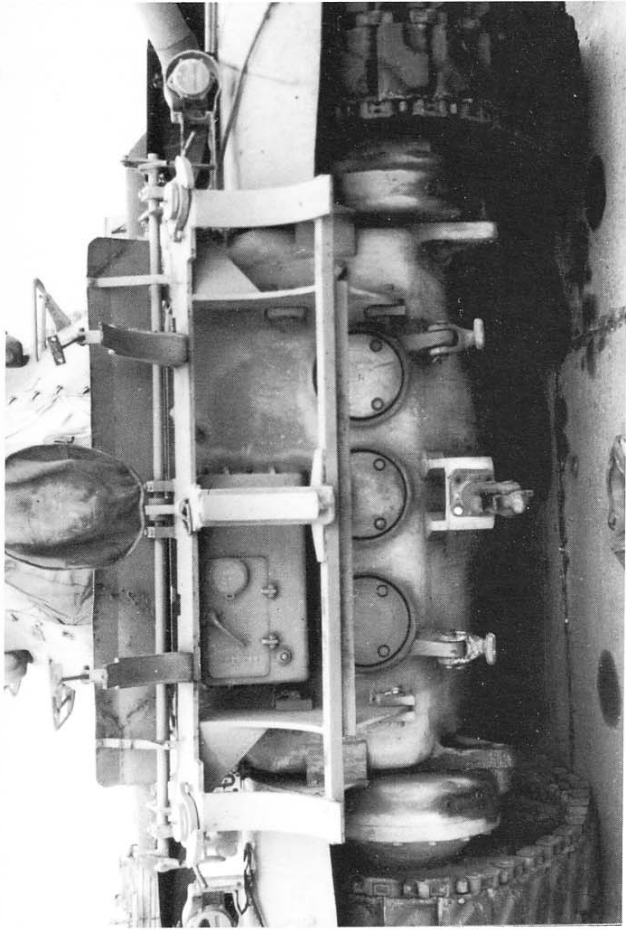
SCALA/SCALE 1/35



NELLA PAGINA SEGUENTE - ALCUNE IMMAGINI DEL SISTEMA DI AGGANCIO E SGANCIO DEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE MONTATO ESTERNAMENTE AL CARRO.
ON NEXT PAGE - DETAILS OF THE CONNECTING SYSTEM OF REAR EXTERNAL AUXILIARY TANK.
FOTO DI/PHOTOS BY: PAOLO ROCCABRUNA, IPMS-BELGIUM,



DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
CARLO PECCHI, I.P.M.S.-MODENA



MERKAVA

DI ARMANDO ROSSI, I.P.M.S.-MODENA

Il naso fine dei giapponesi ha ben fiutato l'aria che soffia sul mercato modellistico mondiale e l'ultima realizzazione della TAMIYA in fatto di mezzi corazzati conferma, a mio parere, che il momento impone di lanciare sul mercato modelli di veicoli moderni che abbiano un immediato impatto sul pubblico giovane. E cosa di meglio, quindi, se non un mezzo che ci ha mostrato per mesi la TV? Bando comunque alle ciance, e passiamo a recensire questo Merkava, vera manna per i trentacinquenni, mentre aspettiamo l'M-2 Bradley!

La presentazione del modello è di altissimo livello, fin dall'illustrazione della scatola, che al limite può fornire utili indicazioni a coloro che non posseggono riviste o altra documentazione in cui sia ritratto il mezzo vero. Il modello si compone di circa 120 pezzi, su quattro stampate, e una volta assemblato è piuttosto imponente, misurando 245 x 108 mm.. Appare immediatamente evidente che una grande cura è stata riposta nella realizzazione degli stampi, visto che tutte le parti sono assolutamente prive di bave ed i vari particolari nettamente in rilievo; degna di nota la parte superiore della torretta, letteralmente piena di ammenicoli vari. Anche la particolare forma della piastra frontale è perfettamente riprodotta. Il tutto si lascia smontare abbastanza facilmente, ma bisogna prestare un po' di attenzione all'assemblaggio della canna del cannone, che, essendo in due parti, necessita di molta cura. Nota negativa è la tipica mania dei progettisti della TAMIYA di predisporre i modelli per la motorizzazione, con conseguente presenza di antiestetici fori sul fondo del mezzo, assolutamente da chiudere, a mio giudizio. Anche la chiusura delle due parti dello scafo è prevista in funzione della motorizzazione e della possibilità del cambio delle pile, per cui anche qui si ritrova l'uso dei soliti tubini di gomma, che non impediscono comunque l'uso di buona colla. Il montaggio delle piastre laterali per la protezione degli organi di rotolamento è facoltativo, in quanto, durante la campagna libanese, la loro utilizzazione causava spesso un accumulo di fango tale da ridurre la mobilità, rendendone consigliabile lo smontaggio: chi deciderà in questo senso dovrà quindi chiudere la parte inferiore del semiscafo superiore, per evitare che rimanga un antiestetico buco lungo tutto il lato superiore del cingolo. E a proposito di cingoli, possiamo dire che, pur essendo ottimi nel complesso, risultano leggermente tirati una volta effettuato il montaggio. Una piccola omissione

TAMIYA 1/35

nel kit è l'assenza del pomello dell'estintore esterno, che viene comunque fornita sotto forma di decal: chi ne ha la voglia potrà tentare di ricavare questo alloggiamento con lima e coltello; buona fortuna!

Dell'equipaggio di quattro uomini, solo uno, il capocarro, viene fornito con la scatola: piuttosto ben realizzato, indossa il nuovo equipaggiamento in kevlar, ora standard per tutte le truppe corazzate israeliane, insieme con l'altrettanto nuovo elmetto di stile statunitense, da cui differisce per gli alloggiamenti degli interfonni, piuttosto prominenti.

A differenza di quanto suggerito dalle istruzioni, che consigliano un colore sabbia, sarà necessario dipingere il modello di Sand Grey FS-36350 o colore che a vostro giudizio più si avvicini a questo. Le decals fornite sono per esemplari che hanno combattuto in Libano, naturalmente; buone e sottili, non presentano difficoltà di sorta nell'applicazione. In poche parole e sommando il tutto, veramente un kit ottimo questo Merkava della TAMIYA, che rispetta le aspettative generali dal tempo che se ne rumoreggiò la produzione, e che ha come solo punto veramente negativo il prezzo di quasi trentamila lire (Lit. 28.500, al momento in cui scriviamo queste note), un po' eccessivo, specialmente per i più giovani. ■

Il modello recensito è stato gentilmente fornito da FANTASY-LAND, distributore italiano della TAMIYA, che desideramo qui ringraziare.

Ottima immagine posteriore del carro ritratto anche nella foto presente in 2a di copertina, che mette in evidenza la massiccia sagoma del Merkava. Notevole il dettaglio delle catenelle appese al cesto della torretta, e che hanno funzione anti-carica cava. (via I.P.M.S.-VENEZIA & MESTRE)



I VELIVOLI DI BARACCA:

NIEUPORT NI.11 & S.P.A.D. VII

di Pierluigi Moncalvo, I.P.M.S.-Torino,

& Ermanno Molteni, I.P.M.S.-Bergamo

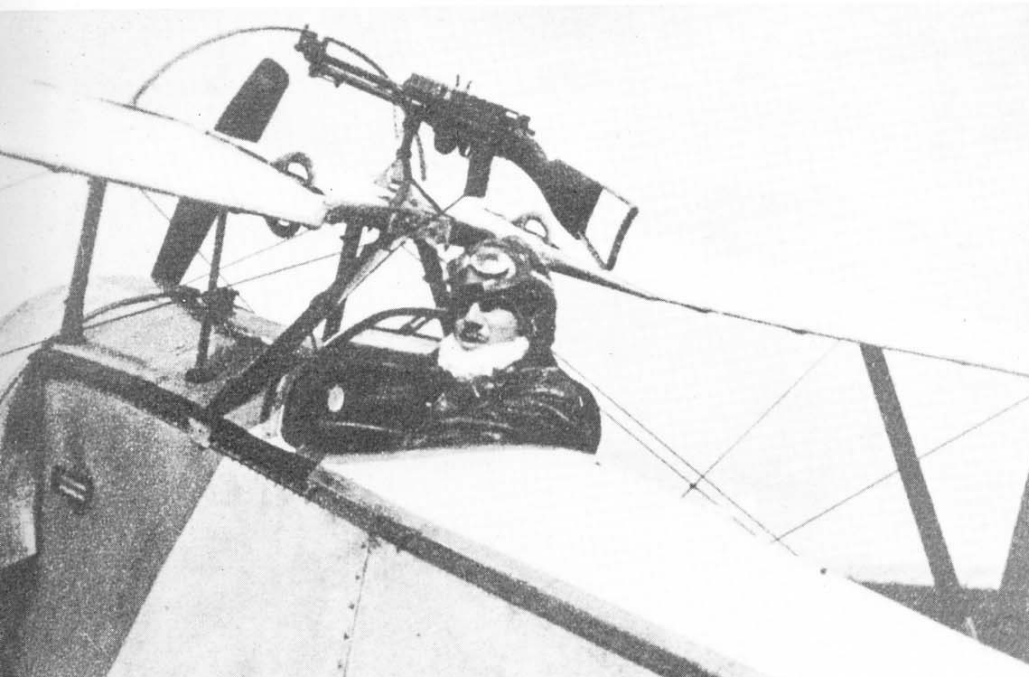
FRANCESCO BARACCA: una ricerca, come e perchè.

Oggi ci pare quasi impossibile, ma l'inizio della nostra ricerca su Francesco Baracca risale a quasi una ventina d'anni fa. Avendo realizzato il modello dello SPAD XIII Revell in 1/72, avevamo deciso di rifinirlo con i colori del velivolo personale di Baracca (allora parlando del velivolo di Baracca si pensava soltanto allo SPAD XIII), ci eravamo trovati a disporre di due profili del velivolo, uno di fonte inglese e l'altro di origine francese, con notevoli discordanze fra loro, pur avendo in comune la colorazione in verde uniforme delle superfici superiori. Trattandosi del maggiore Asso dell'Aviazione Militare Italiana, pensavamo sarebbe stato facile rintracciare la documentazione fotografica atta a fugare ogni dubbio: in realtà, se avessimo sospettato in che ginepraio stavamo per cacciarci forse avremmo optato per un'altra colorazione lasciando che la consuetudine venisse considerata storia con buna pace di tutti. Invece, sebbene con difficoltà, rintracciammo un vecchio libro ove compariva una foto dello Spad XIII di Baracca che, in netto contrasto con i profili fino ad ora pubblicati, mostrava un velivolo chiaramente mimetizzato, ma la parte visibile era troppo limitata per poter ricostruire l'andamento delle bande di tutto l'aereo, ed inoltre quali erano i colori? Il libro, sebbene scritto in modo sfacciatamente retorico, rivelava non solo la storia di un asso, lasciava intravedere una personalità umana con molti lati oscuri, ed inoltre citava altri velivoli come Nieuport "Bebé" 80 HP, 110 o 120 HP, SPAD 180 o 200 HP, ecc. Inutile dire che è quanto ci voleva per suscitare il nostro interesse, lanciandoci in una ricerca che, sebbene costellata da innumerevoli difficoltà ed abbondanti "pause tecniche" ci ha portato a dei risultati che, pur incompleti, ci paiono abbastanza soddisfacenti e soprattutto, speriamo, attinenti alla realtà storica.

BARACCA: l'uomo.

Dopo tanti anni di ricerche su di un asso, non era ovviamente possibile restare limitati alla sola parte tecnica od ai puri fatti storici senza domandarsi quale fosse la vera personalità che si celava dietro un mito con il nome di Francesco Baracca. Su di lui sono stati scritti innumerevoli libri che, a nostro avviso, invece di rivelare la personalità umana dell'asso, hanno contribuito a renderla controversa ed alquanto enigmatica. Un giovane che leggesse questi libri, secondo gli capitasse fra le mani una copia recente o scritta nel periodo prebellico, ne ricaverrebbe un'immagine che va dal tecnico professionista, freddo e quasi privo di emozioni, al soldato di ventura rivestito coi panni e l'armatura di un San Giorgio. In realtà, se si lasciano da parte le considerazioni ed i toni romanzeschi dei vari scrittori, limitandosi ad analizzare i fatti e gli scritti dello stesso Baracca, ne emerge una figura estremamente umana sulla quale vi sarebbe da scrivere un volume intero. Ci limitiamo ovviamente ad alcuni dei fatti più significativi che pongono maggiormente in luce la reale personalità dell'uomo Francesco Baracca. Come si può immaginare, un pilota che ha ottenuto qualcosa come 34 vittorie

si può considerare un "manico", ovvero uno che col proprio velivolo "ci sa fare", ma Baracca, divenuto aviatore esperto ed affermato, scrive alla madre di volare sempre con la dovuta attenzione con cui aveva compiuto i primi voli. Nessuno ebbe mai occasione di vederlo esibirsi in manovre spericolate al di fuori dei combattimenti, neppure per salutare una vittoria particolarmente meritata. Per quanto riguarda il "combattente" Baracca, allo scoppio delle ostilità, egli esprime quasi con ansia il desiderio di dare il proprio apporto alla Patria, ma ciò ben lungi da ogni forma di fanatismo ed in tutti i suoi scritti non si leggerà mai una parola d'odio nei confronti del nemico; la guerra è per lui una specie di calamità che va accettata e combattuta nel migliore dei modi: con professionalità, onestà e cavalleria. In occasione della sua 15a vittoria egli così scrive alla madre: "Le pallottole con scia luminosa che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso, ed è un fatto impressionante veder bruciare un aeroplano a tremila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto come sempre accade e sto pensando di non adoperarle più perchè è già il terzo a cui faccio fare questa fine"; un uomo che odia l'avversario non si preoccupa sicuramente del modo in cui esso si trova a soccombere. Ma l'episodio che forse rivela più di tutti la personalità del nostro asso è il seguente: un giorno chiamò Ruffo invitandolo ad accompagnarlo in un volo di scorta e precisandogli che non avrebbe dovuto sparare se non dietro suo ordine. Al segnale di Baracca decollarono, Ruffo era distanziato di un centinaio di metri; giunti sul fronte, dalle linee avversarie arrivò un Albatros che, superato il Piave, si pose fra i due velivoli italiani. Ruffo attendeva l'ordine di attaccare, come d'accordo, ma Baracca non faceva il minimo segno, anzi, precedeva l'avversario e sembrava guidarlo; la nostra artiglieria non poteva sparare perchè avrebbe colpito anche gli italiani. I tre velivoli compirono un ampio giro, poi l'aereo nemico si abbassò e lasciò cadere qualcosa in una zona del Montello, riprese quota e si vide un braccio agitante in segno di saluto ed il velivolo punto nuovamente verso le proprie linee; Baracca rispose al saluto e rientrò al campo. Appena atterrati Ruffo gli chiese il motivo di quell'insolito comportamento ed egli spiegò che in quei paraggi aveva abbattuto un apparecchio nemico nel quale, accanto al corpo del pilota, era stata trovata una corona di fiori che lo sfortunato aviatore avrebbe voluto lanciare sul luogo ove era caduto un amico, compagno di squadriglia. A questo punto Ruffo capì che il suo comandante aveva permesso, con un messaggio da lui stesso lanciato, che i compagni dell'avversario effettuassero una simile missione con la garanzia che non sarebbero stati a loro volta attaccati. Baracca concluse con queste parole: "La guerra non ci deve imbestialire fino al punto di non permettere all'avversario di onorare chi si è battuto con valore". Un tale comportamento ci fa capire come, nonostante la guerra e le sue conseguenze più deleterie, egli non avesse dimenticato che anche un nemico è pur sempre un essere umano, nostro simile.

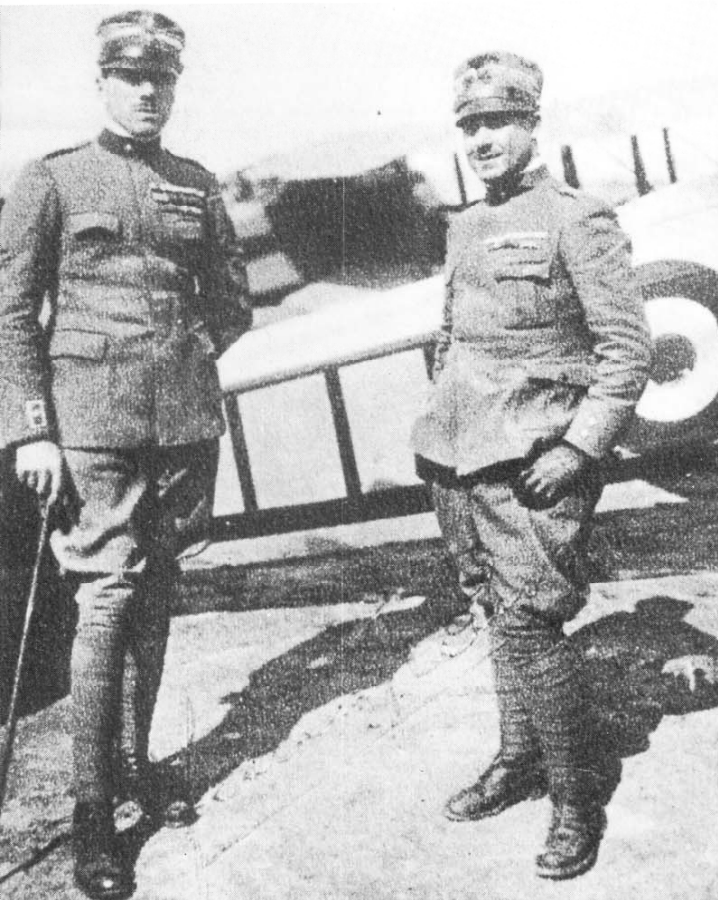


Francesco Baracca pronto per la partenza a bordo del Nieuport Ni.11 matricola NI 1431. (via P. Moncalvo, I.P.M.S.-TORINO)

I VELIVOLI DI BARACCA

Quando si parla di Baracca è ormai una prassi consolidata da tempo unire la sua figura al velivolo SPAD XIII che è apparso sotto forma di profilo su svariate pubblicazioni italiane ed estere. Come è facilmente intuibile leggendo le sue gesta, Baracca invece ebbe a volare durante la sua vita di aviatore su più velivoli e di tipo diverso, aventi però la singolare caratteristica di essere tutti di costruzione o progettazione francese. La sua carriera aviatoria ha inizio nell'aprile del 1912 quando viene inviato alla scuola di pilotaggio di Reims, in Francia; su detto campo Baracca ottiene il brevetto il 9 luglio 1912 ai comandi di un velivolo biposto Hanriot da 35 HP; rientrato in Italia egli prosegue l'allenamento a bordo di un Macchi Parasol e forse anche con Blériot XI. Il 24 maggio 1915 l'Italia entra in guerra contro l'Impero Austro-Ungarico; il giorno prima Baracca, con altri piloti italiani, è giunto a Parigi per effettuare il passaggio sui nuovi velivoli Nieuport Ni.10, che avviene sul campo di Le Bourget. In agosto si trova nuovamente in Italia, in prossimità del fronte, sul campo di S. Caterina, presso Udine, sempre a bordo di un Nieuport Ni.10. Il primo incontro con velivoli nemici avviene soltanto il 7 settembre, ma in tale occasione, come in altre che seguiranno, Baracca è costretto ad interrompere il combattimento per inceppamento della propria arma. Finalmente il 1° aprile 1916 egli può disporre di un velivolo che si dimostra all'altezza di affrontare i combattimenti col nemico con buone possibilità di successo: è il piccolo Nieuport Ni.11, soprannominato "Bebè" dagli italiani. Il 7 aprile 1916 egli ha finalmente la soddisfazione di ottenere la sua prima vittoria che fra l'altro è pure la prima vittoria aerea conseguita da parte italiana sul fronte austro-ungarico: il velivolo nemico è un Brandenburg C.I, immatricolato 61.57, che è costretto all'atterraggio nei pressi di Medeuza. Su tale aereo, successivamente riparato e recante ancora i contrassegni originali austriaci, Baracca avrà modo di compiere indisturbato dei voli di ricognizione sul territorio nemico; il primo di questi avviene già il 27 aprile, avendo come osservatore il sergente autiere Carini. Non ci è dato sapere con esattezza quando si rende disponibile per il nostro pilota il Nieuport Ni.17 (fra l'altro è il primo velivolo su cui compare il

Quarto di Treviso, 10 giugno 1918: Baracca in compagnia di Ranza. Lo SPAD VII alle loro spalle è quello personale di Ranza. (via P. Moncalvo, I.P.M.S-TORINO)



- A) Coccarda alare Italiana standard/Standard Italian wing cockade.
- B) Coccarda alare "tipo Blériot"/"Blériot type" wing cockade.
- C) Coccarda alare grande/Large wing cockade.
- D) Coccarda alare Italiana standard, superfici inferiori/Standard Italian wing cockade, undersurfaces.
- E) Delimitazione zona colore nel caso di contrassegni a bande foranti il tricolore (solo superfici ala inferiore)/Colour demarcation line when aircraft carried tricolour bands markings (bottom wing undersurfaces only).
- F) Radiatore SPAD VII ultime serie, munito di alette per la regolazione del flusso dell'aria/Late series SPAD VII radiator.
- G) Particolare squadretta comando alettoni/Aileron control linkage detail.
- H) Sezione fusoliera al poggiatesta/Fuselage section at headrest.

1) Nieuport Ni.11 personale di Francesco Baracca (Ni 1431). Il velivolo è totalmente in color alluminio con i contorni della fusoliera, delle ali e dei timoni muniti di una sottile bordatura di rinforzo color cuoio scuro; i contrassegni di nazionalità sono costituiti dalle superfici alari inferiori dipinte in modo da formare un tricolore, e cioè, le estremità a destra rispetto al pilota sono in verde, mentre quelle a sinistra sono in rosso; non sono presenti le coccarde, né in fusoliera, né sulle superfici superiori delle ali (vedi anche "IL NOTIZIARIO" Vol.10, N°1 - 1979).

The personal Nieuport Ni.11 of Francesco Baracca (Ni 1431). This aircraft is aluminium colour overall, with fuselage, wings and tailplanes edges with a thin dark leather strengthening border; national markings consist of bands painted on wings undersurfaces to form national tricolour: with reference to pilot, wings right tips are green, while left ones are red; no cockades on fuselage or wings uppersurfaces (see also "IL NOTIZIARIO" Vol.10, N°1 - 1979).

2) Profilo raffigurante uno degli SPAD VII utilizzati da Baracca, ed unico ricostruibile in base alla documentazione disponibile.

One of Baracca's SPAD VII, and the only one known for sure from the available references.

3) Distintivo personale applicato sulla fiancata del Nieuport Ni.17 di Francesco Baracca (vedi "IL NOTIZIARIO" Vol.12, N° 3/4 - 1981).

Personal marking of Francesco Baracca, painted on fuselage side of his Nieuport Ni.17 (see "IL NOTIZIARIO" Vol.12, N° 3/4 - 1981).

4) Distintivo personale applicato sulla fiancata di uno degli SPAD VII utilizzati da Baracca.

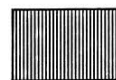
Personal marking painted on fuselage side of one of the SPAD VII flown by Baracca.

5) Distintivo spacciato come autentico contrassegno personale dell'Asso, ma in realtà emblema dipinto negli anni venti (ispirandosi al "Cavallino Rampante" applicato sullo SPAD XIII di Baracca) sulla fiancata dello SPAD VII conservato a Lugo di Romagna, prima dell'attuale restauro; il velivolo in questione era quello personale del Sottotenente Edoardo Oliviero, e pare sia stato usato occasionalmente da Baracca il 7 dicembre 1917 per ottenere, nei pressi del Monte Kaberlaba, la sua trentesima vittoria, ultima ai comandi di uno SPAD VII.

Marking passed off as the Ace true personal badge, but actually a fake (reproduced after Baracca's SPAD XIII "Prancing Horse") painted on fuselage side of the SPAD VII preserved in Lugo di Romagna, where Baracca was born: this was the personal aircraft of Sottotenente Edoardo Oliviero, and it seems that Baracca used it occasionally on December 7, 1917, to obtain, near Mount Kaberlaba, his 30th victory, the last at the controls of a SPAD VII.



NERO/BLACK



ROSSO/RED



BIANCO/WHITE



VERDE BANDIERA/FLAG GREEN



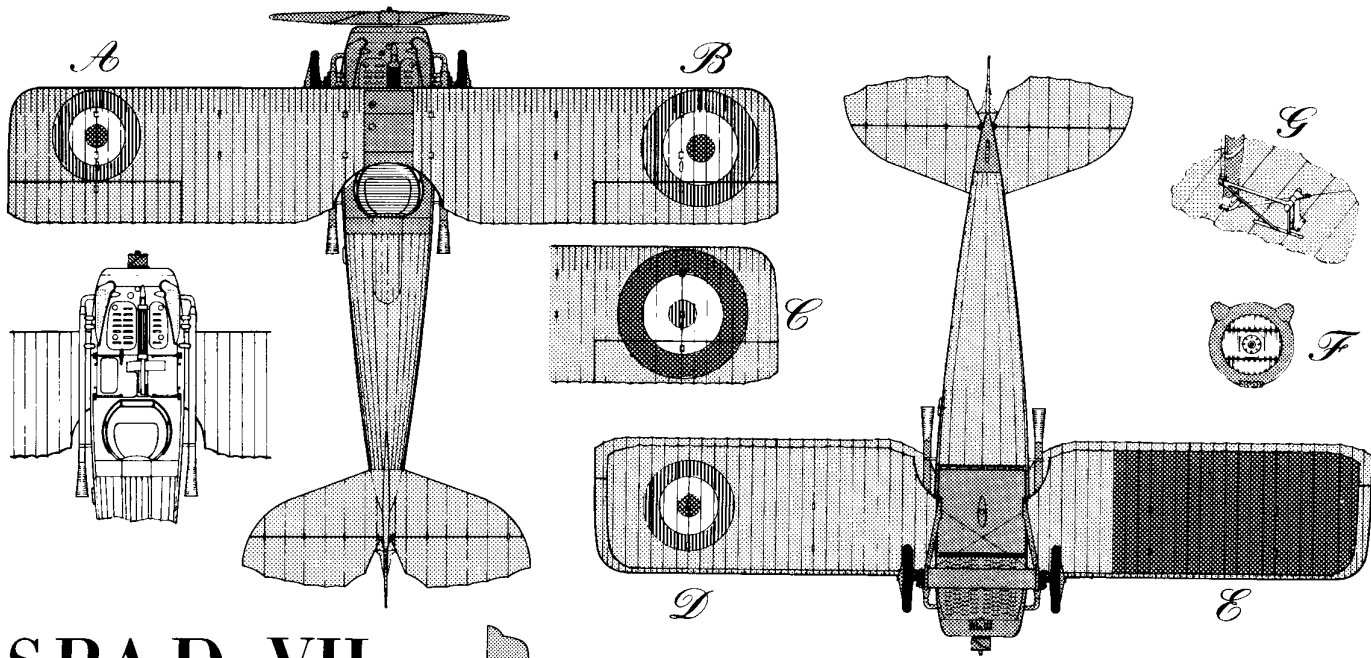
BEIGE/LIGHT BROWN



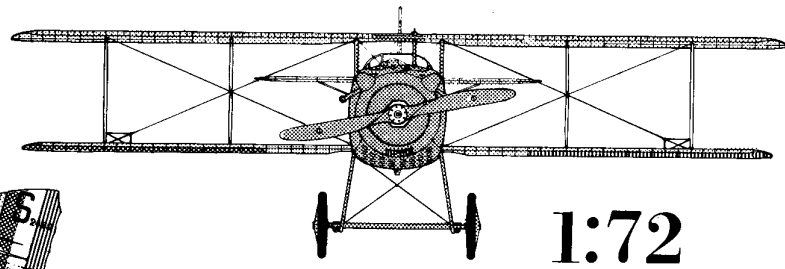
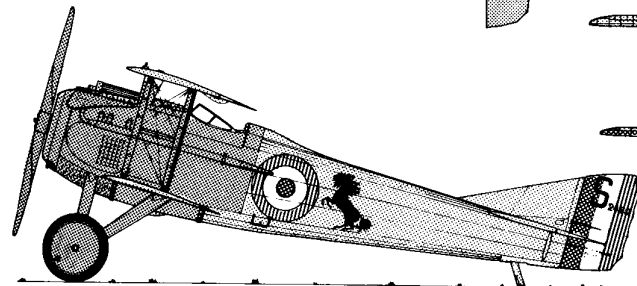
CLEAR DOPED LINEN



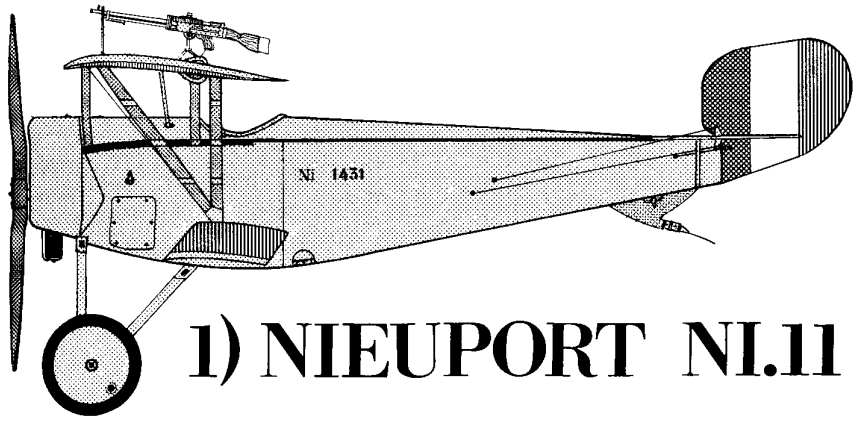
LEGNO VERNICIATO/VARNISHED WOOD



S.P.A.D. VII *H*

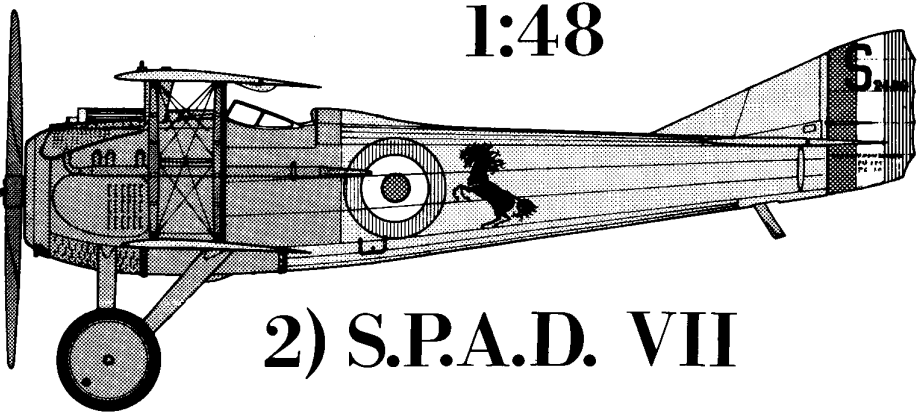


disegni di / drawings by Pierluigi Moncalvo, I.P.M.S.-Torino

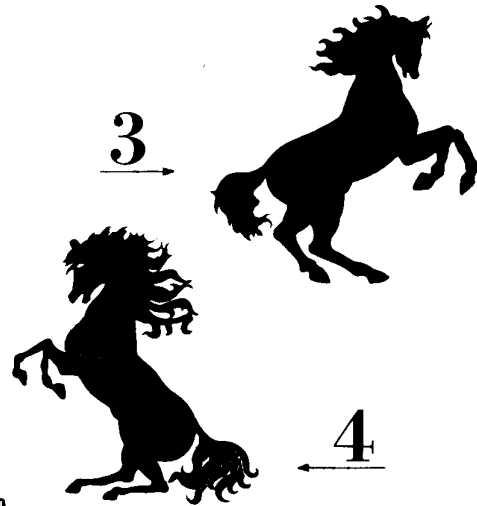


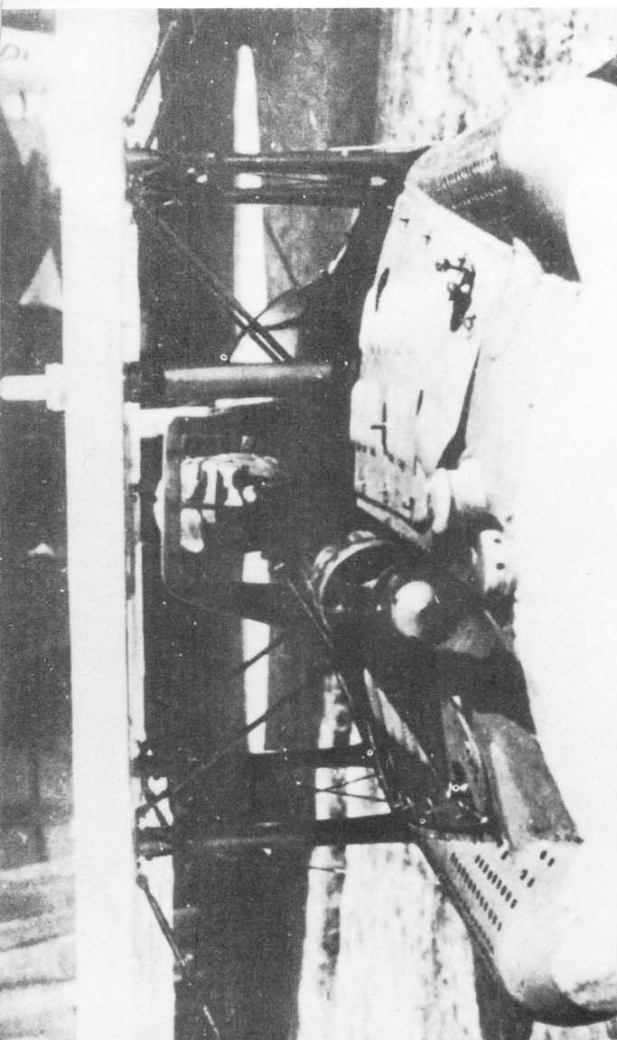
1) NIEUPOINT NI.11

1:48



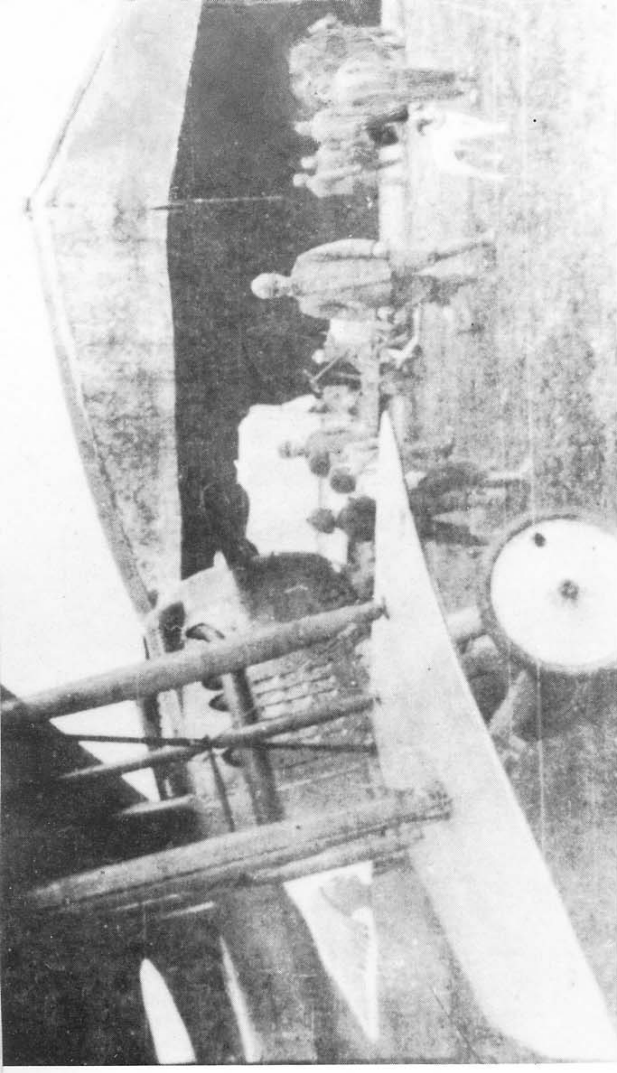
2) S.P.A.D. VII





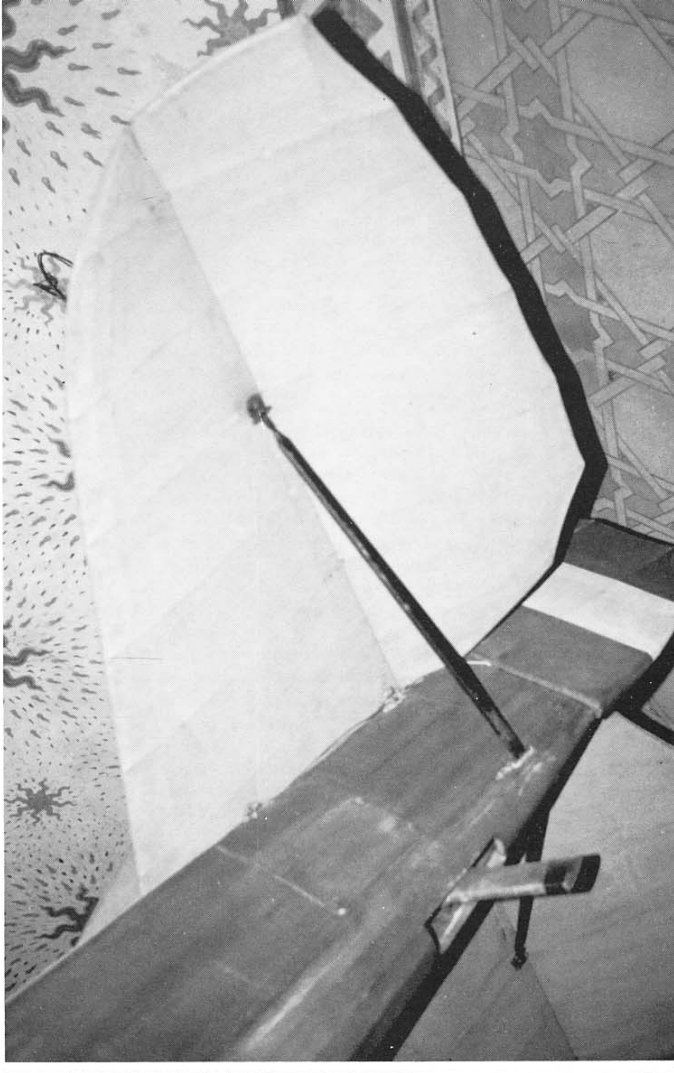
SOPRA A SINISTRA - Sebbene di qualità non perfetta, questa immagine è interessante per i particolari visibili della parte superiore della carenatura del motore e per la copertura dei tubi di collegamento al serbatoio alare superiore. (via P. Moncalvo, I.P.M.S.-TORINO)

SOPRA A DESTRA - In base alle ricerche ed agli studi effettuati da Rinaldo D'Ami, questa immagine risulta essere particolarmente interessante poiché il velivolo in primo piano sarebbe quello del Sottotenente Edoardo Oliviero, il cui stemma personale, costituito da una testa di indiano, appare sulla bandierina applicata ai montanti alari centrali. Lo SPAD VII in oggetto re

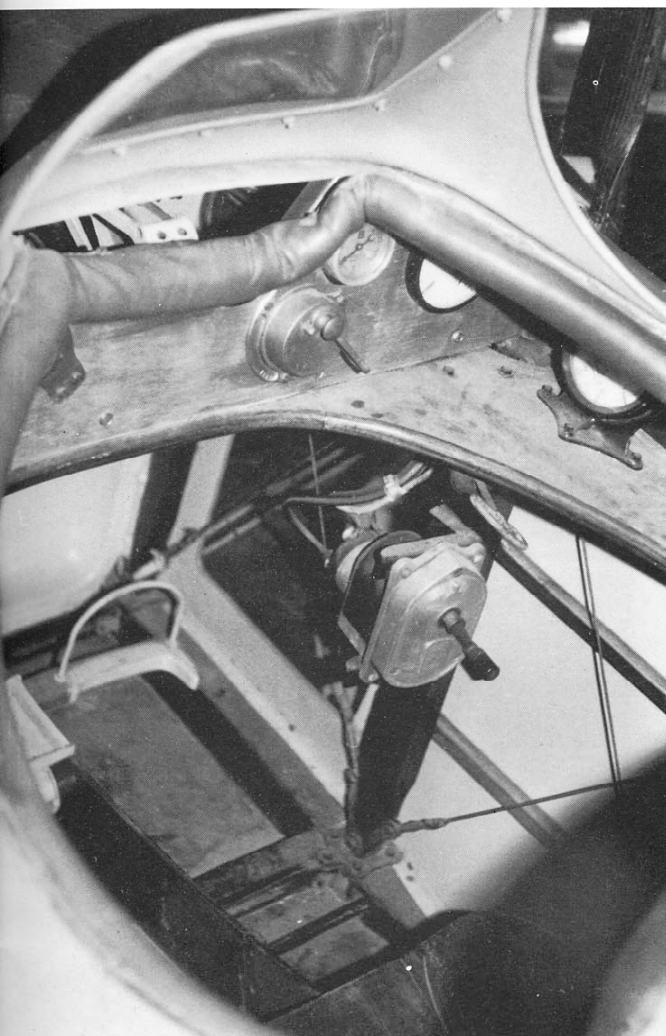


cava in coda la matricola S 2489 ed il numero individuale X in cifre romane sulle fiancate della fusoliera; si tratterebbe quindi del velivolo attualmente conservato a Lugo di Romagna, che, pur non essendo quello personale di Francesco Baracca, come si vorrebbe far credere, riveste un particolare valore storico, essendo l'aereo ai cui comandi Baracca ottenne la sua 30a vittoria il 7 dicembre 1917 nei pressi del Monte Kaberlaba, ultima ai comandi di uno SPAD VII. (foto R. D'Ami via P. Moncalvo, I.P.M.S.-TORINO)

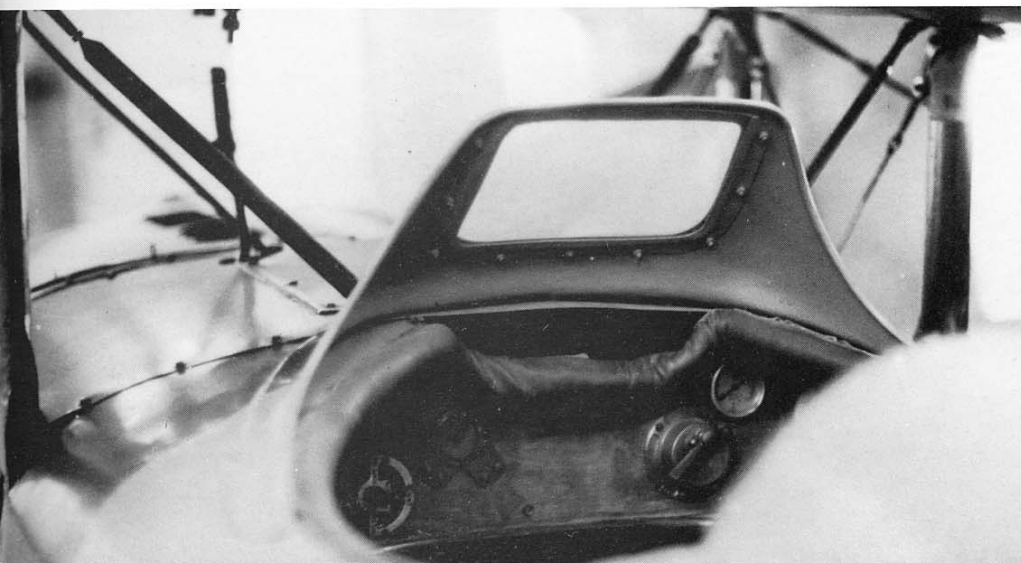
SOTTO - Due immagini di dettagli dello SPAD VII conservato a Lugo di Romagna. (foto G. Varone, I.P.M.S.-MODENA)



distintivo personale dell'Asso, costituito dall'ormai famosissimo Cavallino Rampante), e questo è dovuto al fatto che all'epoca i nostri piloti non utilizzavano le denominazioni ufficiali di fabbrica per i vari tipi di velivoli, ma li definivano in base alla superficie alare ed alla potenza del motore. Ad esempio il Nieuport Ni.11 non viene mai citato con tale sigla da Baracca, bensì come Nieuport 170 Km., Nieuport 80 HP o Nieuport 13 mt. Tale sistema porta ad evidenti errori di denominazione anche fra i piloti più famosi e pure Baracca non ne è esente descrivendo la vittoria ottenuta il 10 maggio 1917 egli dice di essere a bordo di un Nieuport 13 mt., il che fa pensare ovviamente ad un Nieuport Ni.11 (il Ni.17 aveva infatti una superficie alare di 15 metri quadrati), mentre invece sappiamo che la Squadriglia degli Assi (diventa poi 91a Squadriglia il 5 giugno 1917) venne costituita il 16 aprile 1917, esclusivamente con velivoli Nieuport Ni.17 e SPAD VII. Comunque il velivolo che più avrebbe diritto ad essere affiancato alla figura di Francesco Baracca è sicuramente



te lo SPAD VII: infatti delle 34 vittorie del nostro Asso, circa una ventina vennero ottenute ai comandi di tale tipo di aereo. Ha occasione di provarlo per la prima volta il 20 marzo 1917, ma per un certo tempo continua ad utilizzare il Nieuport Ni.17 ed adatterà lo SPAD VII soltanto all'inizio di maggio. Ma la sera del 7 luglio 1917, alle ore 21,30, sul campo di Santa Caterina, mentre il motorista controlla l'apparecchio, una scintilla del magnetino d'avviamento incendia i vapori di benzina, con conseguente distruzione dell'aereo in pochi minuti; il primo SPAD VII di Baracca va quindi perso a causa di un banalissimo incidente di manutenzione. Il 1° agosto egli scrive: "Ho sempre lo Spad, altro apparecchio, stesso tipo, tutti uguali"; il 21 ottobre 1917 dice di avere un nuovo SPAD a due mitragliatrici e tale accenno fa pensare ad una prima disponibilità di uno SPAD XIII da parte del nostro Asso: il VII era infatti armato con una sola mitragliatrice e, sebbene ne fosse stata studiata una versione a due armi, essa venne realizzata solo in forma di prototipo, proprio per la contemporanea disponibilità dello SPAD XIII. Il succitato velivolo avrà però una vita operativa estremamente breve: infatti il 25 ottobre 1917, dopo cinque scontri nello stesso giorno, Baracca narra: "Il mio apparecchio fu colpito da quattro proiettili di mitragliatrice, due nell'ala destra e due nella ala sinistra inferiore, furono forati i longheroni e resa una ala inservibile"; ed il 26 ottobre: "Lo Spad fu colpito da quattro palle di mitragliatrice: una incendiaria ed una in montante, una colpì il motore spezzando il tubo dell'olio e forando da parte a parte il serbatoio della benzina, una nell'elica ed una nell'ala". Il 27 ottobre 1917, causa la ritirata di Caporetto, egli abbandona il campo di S. Caterina facendo incendiare hangars e gli apparecchi che non possono essere trasportati; in questa serie di eventi è facile immaginare la quasi immediata scomparsa del primo SPAD XIII utilizzato dal nostro Asso ed è chiaro che non può continuare a volare disponendo del solo velivolo personale, ma all'occorrenza utilizza altri velivoli: quelli appartenenti ai suoi colleghi in via provvisoria, o del tutto nuovi nel caso di sostituzione di quelli resi inservibili. L'11 dicembre 1917 Baracca scrive: "Aspetto io pure dalla Francia gli SPAD 200 HP a due mitragliatrici"; se ne deduce quindi che dopo la breve disponibilità di uno SPAD XIII avuta in ottobre, egli continua a volare su SPAD VII e di ciò se ne ha conferma nello scritto del 6 febbraio 1918, ove cita un combattimento interrotto poiché dopo solo tre colpi gli si inceppa la mitragliatrice. In marzo comunque dispone dello SPAD XIII al cui fianco verrà ritratto in quella che viene considerata la foto ufficiale, accanto al suo velivolo personale (tale immagine pare sia stata ripresa in data 10 aprile 1918). Ai comandi di questo velivolo, recante la matricola S 5382, Baracca ottiene le sue ultime quattro vittorie, ma non è comprovato che si tratti dello stesso apparecchio sul quale egli concluse tragicamente la propria carriera, la sera del 19 giugno 1918, colpito dal fuoco contraereo di mitragliatrice; alcuni elementi, anzi, fanno ritenere che in occasione del suo ultimo volo egli fosse a bordo di uno SPAD VII e questo sarebbe motivato dal tipo di missione che Baracca doveva effettuare (data la ormai inesistente attività aerea avversaria, i piloti italiani si dovettero infatti adattare a voli di interdizione e mitragliamento truppe, ed in tale ruolo lo SPAD VII venne preferito, es



Due immagini degli interni dello SPAD VII esposto dall'Aeronautica Militare in occasione di varie mostre e manifestazioni: si tratta di una ricostruzione eseguita con parti originali provenienti dal museo di Caserta. (foto in alto di R. Saitta; foto qui a fianco di P. Moncalvo, I.P.M.S. -TORINO)

sendosi rivelato una base di tiro più stabile dello SPAD XIII, in particolare nei confronti della prima versione con estremità alari arrotondate). L'esame diretto del propulsore appartenente al velivolo su cui Baracca trovò la morte non ha portato a risultati utili in merito a tale tesi, causa la mancanza di qualsiasi targhetta di identificazione, ma nella ipotesi affermativa, il velivolo che maggiormente si dovrebbe affiancare alla figura di Francesco Baracca, sarebbe una volta di più lo SPAD VII.

SPAD VII

Progettato da Louis Béchereau, capo dell'ufficio tecnico della "Société Pour l'Aviation et ses Dérivés" (SPAD), lo SPAD VII fu praticamente costruito specificamente per utilizzare il motore Hispano-Suiza 8Aa, un propulsore con otto cilindri a V, erogante una potenza di 150 CV. Il prototipo dello SPAD VII fu in realtà lo SPAD V che volò nell'aprile del 1916 ai comandi del pilota collaudatore Béquet: il V, rispetto al VII, differiva solamente per avere un motore da 140 HP non surcompresso ed esternamente per l'assenza dei caratteristici tubi di scarico allungati lungo le fiancate, e per la mancanza della copertura di raccordo in lamiera posta alla base dello stabilizzatore verticale. I risultati ottenuti durante i collaudi impressionarono favorevolmente le autorità francesi che ordinarono la produzione in serie dello SPAD VII con un contratto per 268 esemplari. Inizialmente i piloti alleati, abituati ai più maneggevoli caccia Nieuport, accolsero il nuovo velivolo con una certa diffidenza, ma ben presto cominciarono ad apprezzarne le doti, quali la velocità orizzontale ed ascensionale e la straordinaria robustezza che, oltre a renderlo un buon incassatore, permetteva le manovre più violente senza pericolo di cedimenti; si rivelò inoltre una stabile piattaforma di tiro, qualità molto apprezzata dai migliori piloti che ebbero modo di utilizzarlo. La prima serie di produzione del velivolo venne completata nel marzo del 1917, con la realizzazione di 495 esemplari; la serie successiva, che può essere definita come quella standard, montava un più potente motore da 180 HP e fu di circa tremila esemplari. Il velivolo era armato con una mitragliatrice Vickers da 7,7 mm. posta sulla cofanatura motore e leggermente disassata sulla destra; tale arma sparava in sincronismo attraverso il disco dell'elica. In Italia le consegne dello SPAD VII iniziarono nel marzo 1917 con alcuni esemplari della prima serie, cioè con motore da 150 HP, e le prime Squadriglie che lo ebbero in carico furono la 77a e la più famosa 91a, comandata poi dal Maggiore Francesco Baracca; successivamente giunsero esemplari della seconda serie che vennero distribuiti anche alle Squadriglie 71a, 72a, 73a, 75a, 76a, 78a e 80a. Complessivamente gli SPAD VII impiegati durante il conflitto delle Forze Aeree Italiane furono 214.

DIMENSIONI: Apertura ala superiore 7,82 m.; apertura ala inferiore 7,57 m.; lunghezza 6,08 m. (alcune fonti citano 6,18 m).

I MODELLI.

I soli modelli disponibili, riproducenti lo SPAD VII sono quelli prodotti dalla Heller in scala 1/40 e dall'Airfix in scala 1/72. Il kit Heller è attualmente quasi introvabile, ma francamente tale mancanza non è affatto sentita. Innanzitutto la scala di riproduzione non si adatta a quelle in uso ormai da tempo come 1/148; riguardo alla fedeltà di riproduzione, basterebbe citare una recensione, apparsa tempo fa in una pubblicazione inglese, la cui lettura più che un'immagine del kit, suggeriva una chiara idea dell'autore che, raffigurato graficamente, sarebbe apparso con i capelli ad "istrice" con soprastante nube temporalesca contenente teste di morto, pugnali, fulmini, veleni, ecc. Per dare comunque un'idea più precisa ai modellisti interessati, ecco quanto si rileva dall'esame di tale kit; si tratta praticamente di un ibrido, poiché il

timone ed i piani di coda sono quelli dello SPAD XIII, per cui volendo realizzare un VII sono da correggere o rifare totalmente. Sia l'apertura alare che la lunghezza eccedono di 3 mm. le misure reali riportate in scala; gli alettoni sono da accorciare di 7 mm.; il diametro complessivo della ruota va bene, ma senza pneumatico risulta sottodimensionato. Sedile, cloche, mitragliatrice e poggiatesta sono sovradimensionati, mentre le bugne copritesta cilindriche ed i tubi di scappamento sono sottodimensionati. Molti particolari mancanti, come i vari pannelli della copertura motore, il piccolo radiatore sotto la NACA, le numerose feritoie della cofanatura, il tubo di alimentazione che scende dal serbatoio dell'ala superiore, gli interni dell'abitacolo e le squadrette di comando alari. Ovviamente con un lavoro lungo e meticoloso tutto diventa possibile e si può anche ottenere una buona riproduzione, ma per chi non ha particolari simpatie per le scale maggiori, consigliamo tranquillamente il modello dell'Airfix, sebbene anche questo kit non sia attualmente reperibile con molta facilità (si tratta infatti di un soggetto attualmente "fuori catalogo", ma riteniamo tuttavia non sia il caso di preoccuparsi eccessivamente, essendo ormai una prassi di molte ditte, tra cui anche l'Airfix, togliere dal catalogo alcuni soggetti per un certo periodo, in modo di eliminare eventuali giacenze, per poi riproporli magari in una nuova confezione a prezzo riveduto e corretto). Comunque, il modello Airfix dello SPAD VII in scala 1/72, nonostante non possa essere considerato perfetto, è senza dubbio la miglior riproduzione di tale velivolo oggi in commercio; il suo difetto maggiore sta nella resa della superficie alare, che assomiglia più alla lamiera ondulata usata su alcuni velivoli di costruzione Junkers che a tela stesa sulle strutture alari. Per ottenere quindi una riproduzione maggiormente aderente alla realtà, consigliamo effettuare una piccola spesa supplementare, acquistando anche un kit ESCI dello SPAD XIII che, essendo sottodimensionato, si adatta particolarmente ad essere utilizzato come fonte di pezzi di ricambio per la sostituzione dell'ala del modello Airfix e di altri particolari. Ma procediamo con ordine.

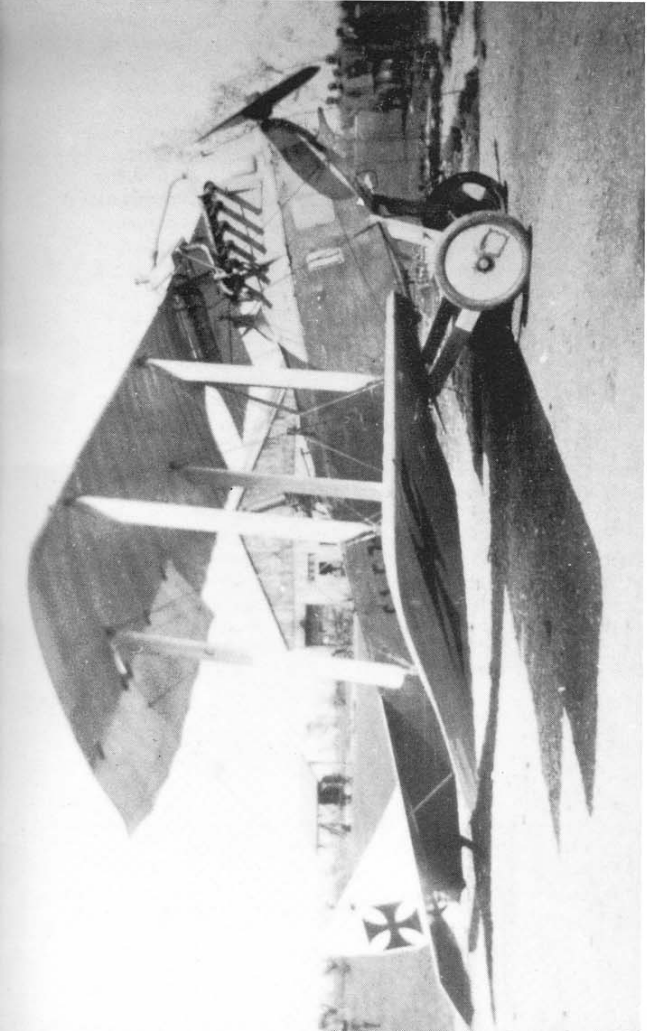
INTERNI: nel modello sono ridotti al semplice "seggolino ed al solito pilota che per la verità è piuttosto ben fatto. Pur troppo dobbiamo disilludere coloro che sono soliti dettagliare l'abitacolo a buttare il "pilotino", poiché non siamo in grado al momento di offrire una documentazione sufficiente - mente precisa in merito: possiamo disporre di qualche foto riguardante gli interni dello SPAD VII conservato a Vigna di Valle, ma queste sono valide solo a titolo indicativo, poiché in fase di restauro molti dettagli sono stati modificati rispetto alle forme e disposizioni originali; in particolare il cruscotto (che nel kit non esiste) recava sulla destra un'apertura sagomata, la cui forma ricorda vagamente la fondina di una pistola vista di fianco, da cui sporgeva l'estremità posteriore dell'arma in caccia, che poteva essere sbloccata in caso di inceppamento. Noi, considerate le dimensioni dell'abitacolo, ci siamo limitati a riprodurre con del plasticard il solo cruscotto, inserendo quindi il seggolino ed il pilota inclusi nella confezione originale.

FUSOLIERA: il profilo laterale è quasi perfetto, mentre vanno leggermente arrotondate le fiancate limando i bordi superiori ed inferiori, come da sezione H; la "gobba" dietro il pilota va allargata e corretta con un po' di stucco: il suo andamento infatti, visto di pianta, era più rettilineo, meno a V.

IMPIANTO PROPULSORE: nell'insieme è abbastanza corretto, ma è necessario accentuare decisamente le due bugne poste sopra gli scarichi: nel modello sono praticamente appiattite nella parte superiore, ma si possono facilmente correggere con un po' di stucco. Aggiungere poi la pannellatura mancante nella parte superiore della cofanatura motore utilizzando del pla-

Campo di Santa Caterina: la sera del 7 luglio 1917, mentre il motorista sta effettuando una prova motore, per una scintilla del magnetino d'avviamento i vapori di benzina si incendiano, distruggendo in pochi minuti il primo SPAD VII di Baracca. Notevole l'anello frontale della copertura motore in color alluminio. (via P. Moncalvo, I.P.M.S.-TORINO)





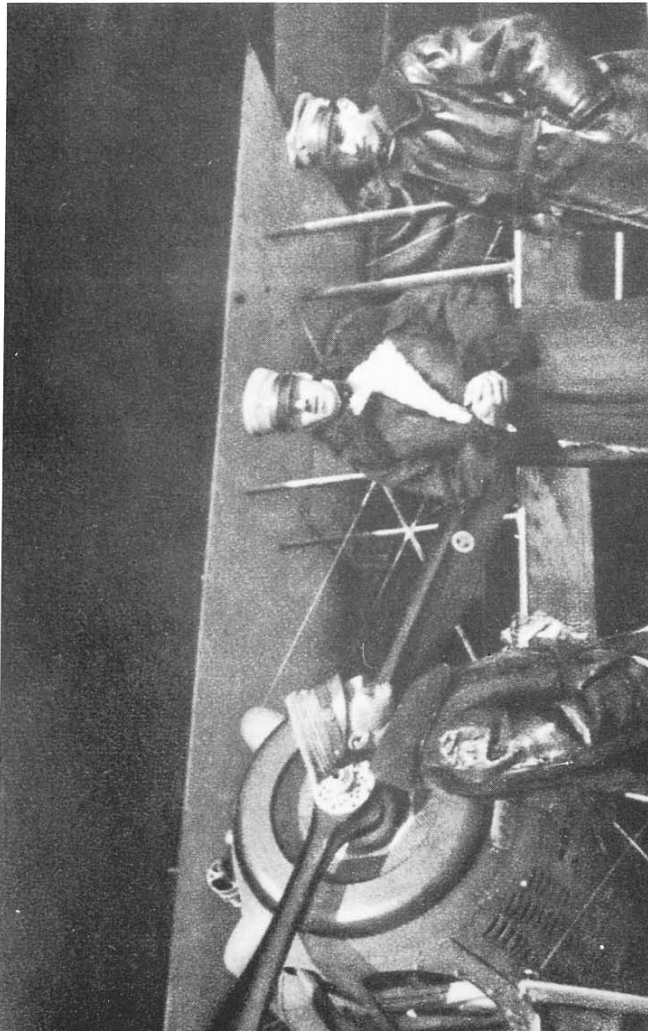
SOPRA A SINISTRA - Il 7 aprile 1916, nei pressi di Medeuza, Baracca colpisce e costringe all'atterraggio questo Brandenburg C-1, immatricolato 61.57: è la prima vittoria dell'Asso e la prima vittoria aerea da parte italiana. Pare che su questo velivolo, successivamente riparato, sia recante ancora i contrassegni austriaci. Lo stesso Baracca abbia compiuto indisturbato alcuni voli di ricognizione sul territorio messico, accompagnato dal Sergente Automobilista Carini in qualità di osservatore e mitragliere; uno di questi voli sarebbe quello compiuto il 25 aprile 1916, su una distanza di circa 400 Km. complessivi. Questo aereo fu poi ridipinto con i colori italiani.



SOPRA A DESTRA - Il racconto ai compagni della prima vittoria.

SOTTO A SINISTRA - Baracca tra Tacchini ed Olivari. Notare il colore scuro (forse marrone) del frontale della copertura motore dello SPAD VII alle loro spalle.

SOTTO A DESTRA - Nonostante Baracca abbia svolto la maggior parte della sua attività aviatoria a bordo di velivoli SPAD VII, questo è l'unico documento fotografico attualmente conosciuto illustrante tale tipo di velivolo con il contrassegno personale dell'Asso, il famoso "Cavallino Rampante". (tutte le fotografie sono via P. Moncalvo, I.P.M.S.-TORINO)



sticard sottilissimo. Volendo riprodurre uno SPAD della prima serie con radiatore a nido d'ape (il velivolo di Baracca in oggetto era di questo tipo), utilizzare il frontale Airfix; se invece si vuol riprodurre un esemplare con alette di regolazione del flusso d'aria al radiatore, adottare il frontale ESCI. In entrambi i casi la sagoma esterna della bocca che passa al perno dell'elica dovrebbe essere di forma ottagonale e non tonda come nei kits; va pure aggiunto il piccolo radiatore sotto il bordo della NACA (figura F). L'elica Airfix è errata nella forma ed eccessivamente striminzita, quindi inutilizzabile, ed anche quella ESCI ha una forma che ha poco in comune con quella reale, ma anche se fosse stata corretta non si sarebbe potuta utilizzare ugualmente, poiché le eliche degli SPAD XII e XIII avevano senso di rotazione opposto a quello dello SPAD VII, un'elica che, con le opportune modifiche, si presta ottimamente alla sostituzione è quella del Sop with Pup Airfix. I tubi di scarico del motore possono essere presi sia dal kit Airfix che da quello ESCI (anche se noi siamo più favorevoli a questi ultimi), ed in entrambi i casi bisogna costruire con dello sprue le caratteristiche estremità a becco d'anatra.

ARMAMENTO E PARABREZZA: la mitragliatrice Vickers offerta nella confezione Airfix è accettabile, ma vanno aggiunti i condotti del nastro munizioni ed il congegno di mira (vedi foto). Il parabrezza è abbastanza corretto nella forma, ma eccessivamente spesso, per cui è consigliabile sostituirlo con un pezzetto di acetato trasparente. È da notare che sugli SPAD VII italiani era anche molto diffuso un altro tipo di parabrezza, simile a quello montato sui Nieuport Ni.17.

VELATURA: come già detto, il difetto principale del modello Airfix è nella riproduzione della tela posta sulle centine alari, del tutto irrealista. La correzione è tuttavia più semplice di quanto potrebbe sembrare e comporta una spesa praticamente irrisoria: le ali dello SPAD XIII ESCI, infatti, si prestano egregiamente alla sostituzione di quelle del modello Airfix, dopo essere state opportunamente corrette nella forma e nelle dimensioni, come facilmente deducibile dalle viste in pianta dei disegni. Da non dimenticare la correzione riguardante le superfici di comando, che vanno ridotte in lunghezza. Volendo migliorare la fedeltà della riproduzione, per coloro che non hanno particolari problemi nel montaggio dell'ala superiore di un biplano, è preferibile chiudere e stuccare gli incavi esistenti sulle ali dei kits e procedere al montaggio utilizzando i montanti Airfix opportunamente affinati; prima di questa fase ricordarsi di costruire con plasticard il caratter di copertura dei due tubi che collegavano i serbatoi dell'ala superiore alla fusoliera (vedi foto e disegni). Realizzare con sprue le squadrette di comando poste sull'ala inferiore alla base dei montanti posteriori esterni (figura G). I piani orizzontali in coda sono ovviamente quelli dell'Airfix.

CARRELLI: opportunamente affinato, va bene quello dell'Airfix: solo le ruote sono leggermente sottili; eventualmente i più "facoltosi" le potranno sostituire con altre o allargarle col sistema a sandwich, utilizzando due kits.

FINITURE: realizzare con sprue la squadretta di comando del timone verticale ed il predellino a "maniglia" sulla fiancata sinistra della fusoliera del velivolo. Finire il tutto realizzando i vari tiranti e cavi di comando; i sistemi per questa ultima operazione sono i più svariati e la scelta dipende dal gusto personale del modellista; un sistema che dà buoni risultati tuttavia ed ha il vantaggio di una certa robustezza è quello di utilizzare del filo da pesca sottilissimo, fissandolo alle varie estremità con una goccia di colla cianolitica.

COLORAZIONE.

La colorazione dello SPAD VII di Baracca oggetto del presente articolo era quella standard adottata nella stragrande maggioranza degli esemplari di questo tipo di velivolo, e cioè una tinteggiatura beige su tutte le superfici (in effetti, su un certo numero di SPAD VII venne applicata anche una colorazione mimetica, ma poiché essi non rientrano nell'argomento qui trattato, ne parleremo successivamente in un futuro articolo). La colorazione beige standard veniva effettuata con l'uso differenziato di due vernici aventi una composizione diversa: la prima veniva applicata alle superfici metalliche ed alcuni altri particolari come il carrello, mentre la seconda era utilizzata su tutte le superfici ricoperte in tela. La vernice per le parti metalliche si differenziava dall'altra anche visivamente, avendo una tonalità più scura, come facilmente riscontrabile in tutte le foto. La colorazione giallastra più chiara delle parti in tela, stando a quanto rilevato piuttosto recentemente da alcuni ricercatori americani, non sarebbe costituita dalla semplice vernice tenditela trasparente, ma da un vero e proprio colore contenente il 42% di

polvere d'alluminio, il cui scopo era creare una barriera protettiva nei confronti delle radiazioni ultraviolette alle quote, per l'epoca, considerate "alte" (Nota del D.R.: non sono d'accordo con questa interpretazione. Negli anni della la G. M. non ci si preoccupava certo di questi particolari. È invece molto più probabile che la polvere di alluminio avesse significato ben diverso: il mescolarla con la vernice di colorazione proteggeva la ricopertura in tela e la struttura in legno dagli agenti atmosferici. - G. Pini). L'elica ed i montanti alari erano nel colore naturale del legno, scurito solamente dalla vernice protettiva trasparente; sulla parte anteriore delle pale dell'elica, al centro, era applicato il marchio della ditta produttrice (in colore chiaro, probabilmente giallo) composto da un cerchio attraversato da una scritta. Sui montanti alari erano pure presenti delle fasce di rinforzo in ottone. Passando più specificatamente al velivolo di Baracca del nostro profilo, abbiamo riscontrato la presenza dei contrassegni di nazionalità, costituiti da coccarde tricolori poste nelle sei posizioni classiche: fusoliera, superfici alari superiori e superfici alari inferiori. Dette coccarde recano il rosso all'esterno e le dimensioni sono quelle che abbiamo definito standard (rif. disegni A e D); si tratta cioè di contrassegni dipinti su velivoli giunti nuovi in Italia e privi delle coccarde francesi presenti in molti casi (nelle viste in pianta dei disegni allegati sono presentati altri 3 tipi di contrassegni di riconoscimento presenti sugli SPAD VII italiani, che ovviamente non hanno alcuna attinenza col soggetto della nostra trattazione, aggiunti a solo titolo conoscitivo ed in previsione di un articolo sugli SPAD in servizio con l'Aeronautica Italiana). Proseguendo col nostro velivolo, dietro la coccarda di fusoliera troviamo il distintivo personale dell'Asso, cioè il Cavallino Rampante, in colore nero, riportato quasi sicuramente su entrambe le fiancate, come già sul Nieuport Ni.17 (il Grifo, divenuto poi lo stemma della 91a Squadriglia, fece la sua comparsa sulla fiancata destra di qualche SPAD VII a fine primavera del 1917, ma divenne l'insegna ufficiale della Squadriglia solo il 10 aprile 1918 ed è quindi probabile sia comparso solo sulla fiancata destra dello SPAD XIII di Baracca). Fra le decals attualmente disponibili la riproduzione di tale stemma non esiste, ma non è particolarmente difficile realizzarlo con l'uso di una penna a china con inchiostro nero su un pezzo di decal trasparente. L'ultima nota di colore è data dal timone verticale in coda, i cui colori sono nell'ordine: verde, bianco e rosso, partendo dalle cerniere verso l'estremità. Nella parte alta del timone è presente una grande S nera, seguita dal numero di matricola; in basso vi è la seguente scritta, sempre in nero, disposta su tre righe: - SPAD HISPANO SUISA 180 HS - P. U 123 - P.C. 80 -. In merito alla matricola di questo, non siamo riusciti ad avere un riscontro preciso e non vogliamo indicare un numero che potrebbe rivelarsi fasullo; ci limitiamo a far notare che i primi quattro SPAD VII consegnati alla 91a Squadriglia recavano le matricole S.4689, 4690, 4691, 4700, mentre invece altri esemplari pur essendo consegnati in periodo successivo, avevano numeri di costruzione precedenti, come lo SPAD VII conservato a Lugo, recante la matricola 2489, o l'altro del Ten. Bacula, sempre della 91a Sq., recante il numero 2480. Concludiamo con i riferimenti dei colori da usarsi nelle riproduzioni modellistiche: per quanto riguarda gli interni, uno degli esemplari che abbiamo avuto occasione di esaminare recava una tinteggiatura in bruno-rossiccio, simile all'Humbrol HS-216 Rust; per le parti del velivolo ricoperte in tela usare l'Humbrol 71 Oak, per tutte le altre una miscela costituita da 1 parte di Humbrol 72 Khaki Drill più 1 parte di Oak 71. I colori nazionali sono ottenibili con le seguenti miscele: Rosso bandiera, 3 parti di Humbrol 19 Bright Red più 1 parte di Humbrol 20 Crimson; Verde Bandiera, 2 parti di Humbrol 2 Emerald più 3 parti di Humbrol 3 Brunswick Green. Ovviamente il tutto deve avere una finitura semi-opacizzata. Lo effetto legno nella colorazione dell'elica e dei montanti si ottiene verniciando tali parti in un marrone piuttosto scuro, riproducendo quindi le venature usando un marroncino chiaro piuttosto diluito e, ad essiccazione avvenuta, strofinando con un panno; l'effetto è garantito. Per i rinforzi metallici dei montanti alari, usare l'Humbrol 54 Brass.

Buon lavoro !

Gli autori desiderano ringraziare il Dr. Aldo Bellei, il Sig. Alberto Borgiotti, il Dr. Ing. Maurizio Longoni e l'Ufficio Documentazione e Propaganda dell'A.M.I. nella persona del Cap. Mario Manca, per la fattiva collaborazione.

FANCY STARFIGHTERS

Quando ormai è andato in pensione presso quasi tutte le Aero nautiche, abbiamo potuto ammirare la bellissima linea dell'F-104 rivestita di livree degne di essa. Per primi hanno "colpito" i Canadesi, ben noti per la loro passione per queste cose. La prima avvisaglia la si ebbe nel 1981 (i vari "tigrati" non fanno testo in quanto legati ad altro tipo di tradizione; vedremo poi fra due o tre anni come "tigreranno" gli F-18..) quando, per festeggiare la partenza di un Comandante particolarmente simpatico, un '104 fu dipinto ispirandosi al famoso "Red Baron" e gironzolò qualche mese in Europa.

Nel 1983 invece la cosa divenne ufficiale quando, per festeggiare i 30 anni della base di Baden-Söllingen (RDF), ogni Squadron del 1st CAG dipinse uno dei suoi velivoli in modo appropriato. Il 421st Squadron sovrappose al suo colore, il Rosso, una grande freccia bianca ed un bel "fascione" di pellerossa (siamo o non siamo gli "indiani" ?). Il 439th Squadron restò fedele alla sua tigre, mentre il 441st Squadron optò per un e laborato "checkered" molto raffinato.

Dal giugno '83 alla fine dell'anno questi velivoli hanno portato i loro colori a spasso per mezza Europa, compresa l'Italia dove il rosso "indiano" venne a fare una visita ad Istrana ad agosto. La sorpresa è invece venuta dai tedeschi (o meglio: bavaresi; loro ci tengono alla differenza!) che hanno dipinto in modo splendido un TF-104G al duplice scopo di festeggiare i 25 anni dello Jabo 31 e la conversione sul Torna

do. Il velivolo tedesco ha visto sovrapporsi all'azzurro della Baviera una spada stilizzata (simbolo del Reparto) e delle ali d'uccello per ricordare che, dopotutto, siamo qui per volare! Infine una piccola nota: quest'anno cade il Cinquantenario del 5° Stormo. C'è la speranza di vedere anche un F-104 italiano con una bella colorazione? ■

ROBERTO ZAMBON, I.P.M.S. - PORDENONE



LOCKHEED L-1049 SUPER CONSTELLATION

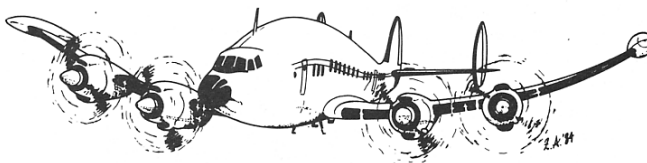
DI PIER PAOLO LUGLI, I.P.M.S. - MODENA

Questo modello, commercializzato inizialmente dalla MONOGRAM nel 1956 e quindi oggetto di una prima riedizione nel 1964, torna ora a comparire nell'ambito della serie denominata "HERITAGE EDITION". La scatola si presenta nella finitura tipica di questa serie, con diverse foto del modello finito, e che contiene anche un catalogo completo dei modelli appartenenti alla serie stessa. Le istruzioni per il montaggio sono ben fatte, così come quelle per la colorazione del modello, che viene assemblato a partire da quattro sprues in plastica di diversi colori: uno bianco, due grigio-argento (con le ali, i motori ed i carrelli) e l'ultimo con i vari trasparenti, per un totale di 72 parti. Il foglio delle decals, tenendo anche conto della scala del modello (circa 1/133), è completo e fedele, e permette la riproduzione di un "Connie" battezzato "The United States", in servizio con la T.W.A. nei primi anni cinquanta; la unica nota negativa a proposito delle insegne è data dalle due bandierine americane che hanno il rettangolo blu leggermente fuori registro (attenzione però al fatto che il numero delle stellette bianche è pari a 48, così come deve essere conformemente alla realtà storica di quel periodo, in cui gli Stati Uniti contavano, appunto, solo 48 stati). Esaminando più approfonditamente il modello, si notano alcuni difetti, peraltro dovuti alla sua anzianità, i più evidenti dei quali risultano essere: il dettaglio superficiale troppo in rilievo rispetto agli standard odierni, i portelli privi dei finestrini (ed a proposito di portelli, quello posteriore, pezzo n. 28, non viene indicato sulle istruzioni); la totale mancanza di qualsiasi dettaglio nelle zone della cabina di pilotaggio, degli interni della fusoliera (anche se, tenendo conto della scala di riduzione questi non possono essere classificati come veri e propri difetti, vista anche l'esiguità delle superfici dei trasparenti) e dei vani dei carrelli, la linea di demarcazione dei due colori in fusoliera leggermente incisa sui fianchi della stessa e le parti principali (semifusoliera, semiali, ecc.) non perfettamente combacianti tra di loro, che, in sieme alla presenza di un buon numero di cerchietti dovuti agli estrattori delle stampe (sia incisi che in rilievo), richiedono un discreto lavoro con stucco e carta abrasiva. De-

MONOGRAM

gnà di nota è invece la presenza di due scale mobili (abbastanza fedeli e provviste di decals adeguate), di un camioncino per la carica delle batterie e di due hostesses (che però, riportate alla grandezza reale, risulterebbero alte circa due metri!), utili per un eventuale diorama. Il kit è inoltre caratterizzato da una certa accuratezza per quanto riguarda i particolari minori, quali antenne e luci di navigazione (che tuttavia sarebbe meglio sostituire con piccoli pezzi di plastica trasparenti, per quanto concesso dai limiti del rapporto di riduzione. In conclusione, tenuto anche conto del fattore età, si tratta di un modello discreto, che riproduce abbastanza fedelmente il più classico e lussuoso aereo di linea degli anni immediatamente posteriori alla 2a G.M., e che non dovrebbe mancare in una collezione veramente completa.

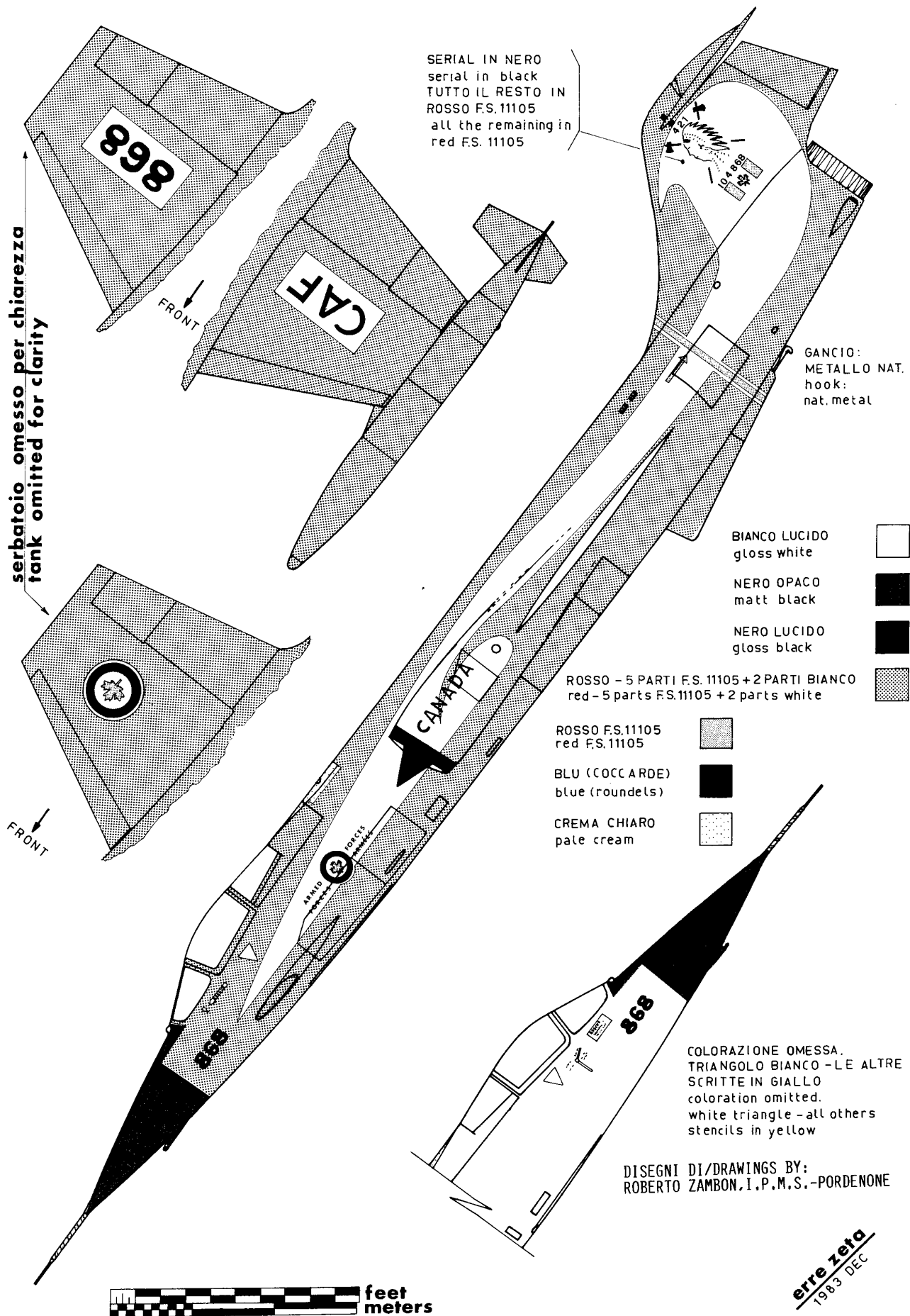
Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS, INC.



Il primo esemplare del Lockheed 1609 A "super Constellation" al volo di inaugurazione a Burbank, California 1956. Caratteristica di questa versione era l'apertura alare portata a 45 metri. Si possono notare l'alta antenna posta sopra la cabina e vari particolari della parte infero-anteriore dell'aeroplano. (via Aldo Zanfi, I.P.M.S. - Modena)



CF-104 G C.A.F. 421 SQDN "RED INDIANS" (1981)



SERIAL IN NERO
 serial in black
 TUTTO IL RESTO IN
 ROSSO F.S. 11105
 all the remaining in
 red F.S. 11105

serbatoio omissso per chiarezza
 tank omitted for clarity

GANCIO:
 METALLO NAT.
 hook:
 nat. metal

BIANCO LUCIDO
 gloss white

NERO OPACO
 matt black

NERO LUCIDO
 gloss black

ROSSO - 5 PARTI F.S. 11105 + 2 PARTI BIANCO
 red - 5 parts F.S. 11105 + 2 parts white

ROSSO F.S. 11105
 red F.S. 11105

BLU (COCCARDE)
 blue (roundels)

CREMA CHIARO
 pale cream

COLORAZIONE OMESSA.
 TRIANGOLO BIANCO - LE ALTRE
 SCRITTE IN GIALLO
 coloration omitted.
 white triangle - all others
 stencils in yellow

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
 ROBERTO ZAMBON, I.P.M.S. - PORDENONE

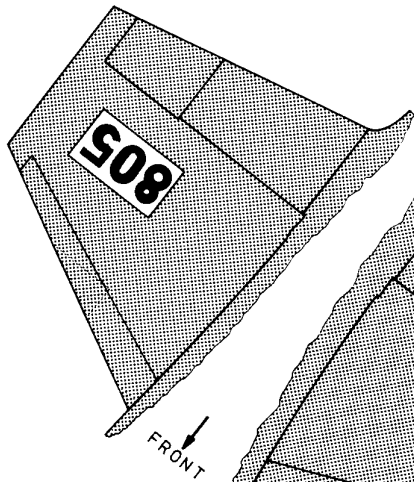


erre zeta
 1983 DEC

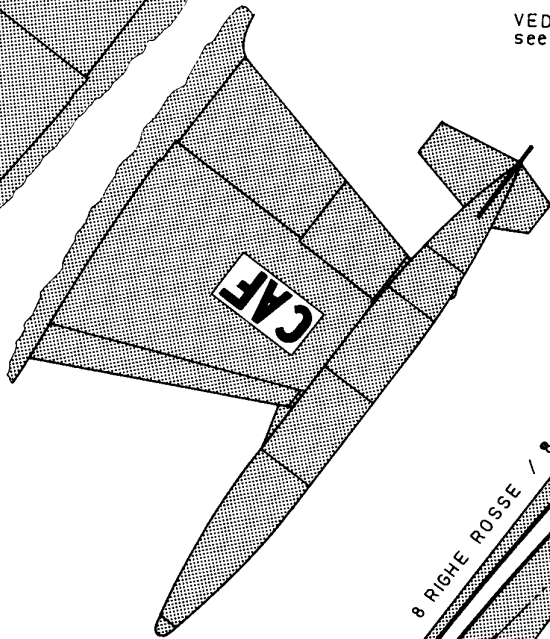
CF-104G C.A.F. 421 SQDN "RED INDIANS" (1983)



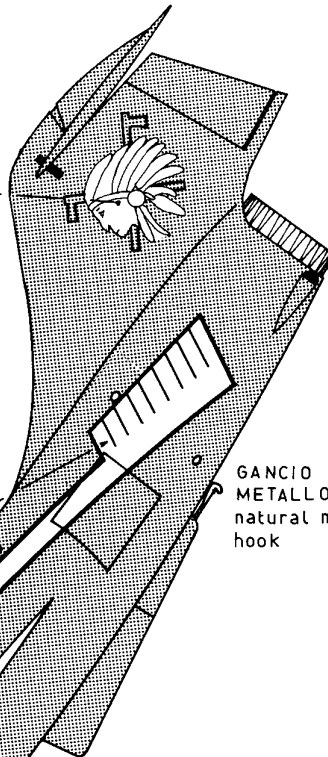
VEDI SOTTO
see down



FRONT

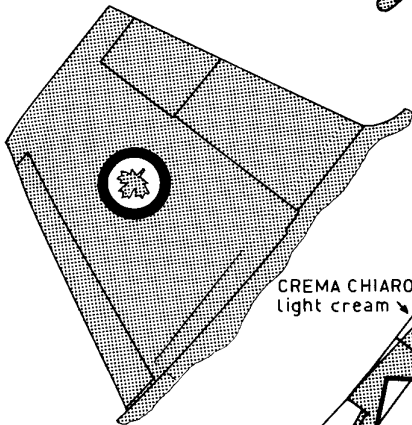


CAF



GANCIO IN METALLO NAT.
natural metal hook

8 RIGHE ROSSE / 8 red lines



CREMA CHIARO
light cream

- BIANCO LUCIDO  gloss white
- NERO LUCIDO  gloss black
- NERO OPACO  matt black
- ROSSO F.S. 11105  red F.S. 11105
- BLU (COCCARDE)  blue (roundels)

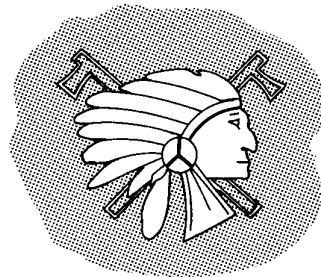
SERIAL IN BIANCO - BANDIERA BIANCA E ROSSA CON BORDO BIANCO.
white serial red and white flag with white outline.

TESTA BIANCA - DETTAGLI ROSSI
"A" NERO - ASCE BIANCHE

white head with red details
"A" black white tomahawks

TRIANGOLO BIANCO - TUTTE LE ALTRE SCRITTE IN GIALLO.
white triangle - all others stencils in yellow.

COLORAZIONE SPECIALE ADOTTATA DA QUESTO VELIVOLO PER I 30 ANNI DELLA C.F.B. BADEN - SÖLLINGEN.
special coloration adopted by this a/c for the 30th year of the C.F.B. Baden-Söllingen (W.Germany).



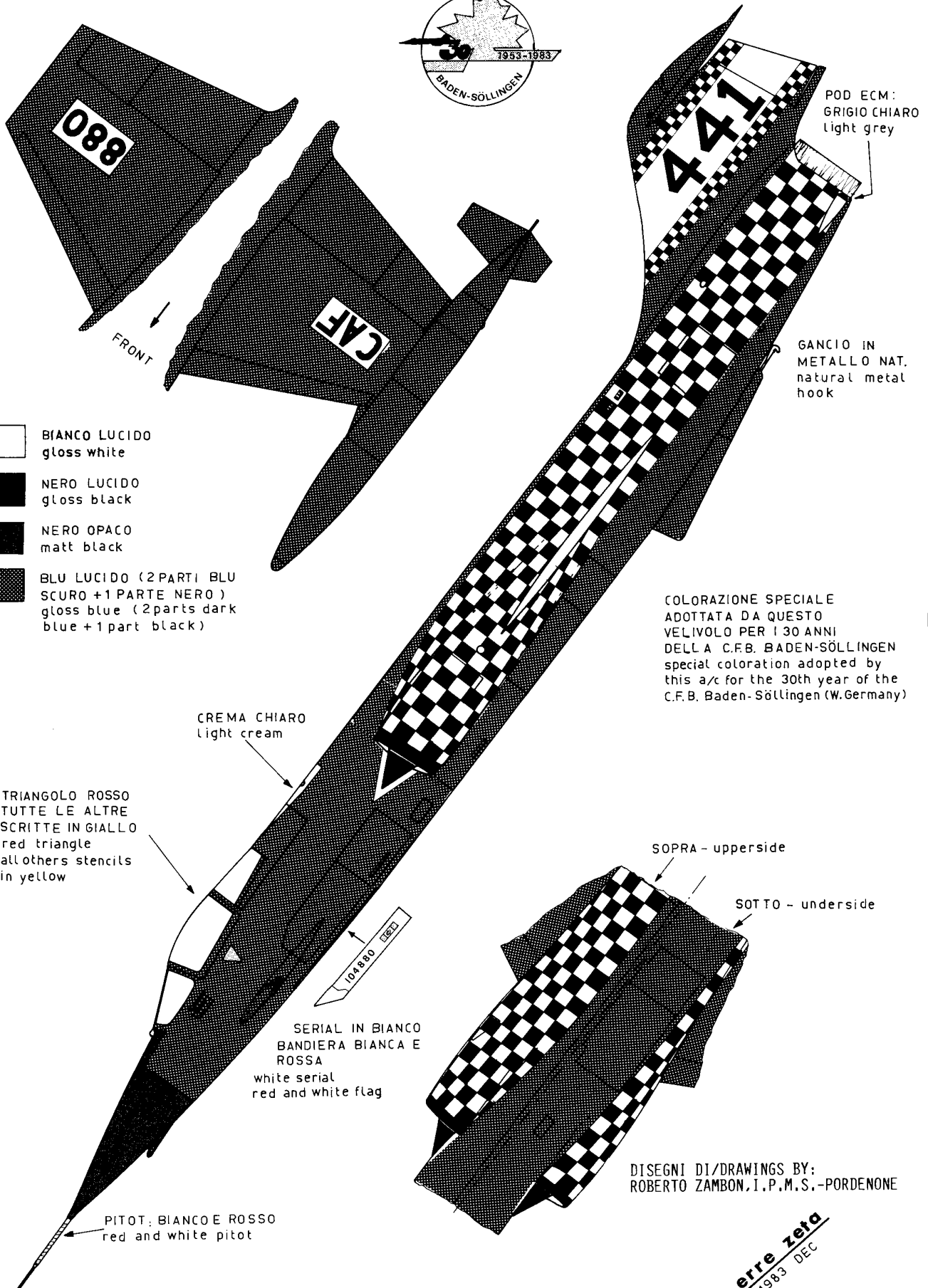
PITOT BIANCO E ROSSO
red and white pitot

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ROBERTO ZAMBON, I.P.M.S. - PORDENONE



FEET METERS

CF-104G C.A.F. 441 SQDN "SILVER FOXES" [1983]



-  BIANCO LUCIDO
gloss white
-  NERO LUCIDO
gloss black
-  NERO OPACO
matt black
-  BLU LUCIDO (2 PARTI BLU
SCURO + 1 PARTE NERO)
gloss blue (2 parts dark
blue + 1 part black)

POD ECM:
GRIGIO CHIARO
light grey

GANCIO IN
METALLO NAT.
natural metal
hook

COLORAZIONE SPECIALE
ADOTTATA DA QUESTO
VELIVOLO PER I 30 ANNI
DELLA C.F.B. BADEN-SÖLLINGEN
special coloration adopted by
this a/c for the 30th year of the
C.F.B. Baden-Söllingen (W.Germany)

CREMA CHIARO
light cream

TRIANGOLO ROSSO
TUTTE LE ALTRE
SCRITTE IN GIALLO
red triangle
all others stencils
in yellow

10880
EBED

SERIAL IN BIANCO
BANDIERA BIANCA E
ROSSA
white serial
red and white flag

SOPRA - upperside

SOTTO - underside

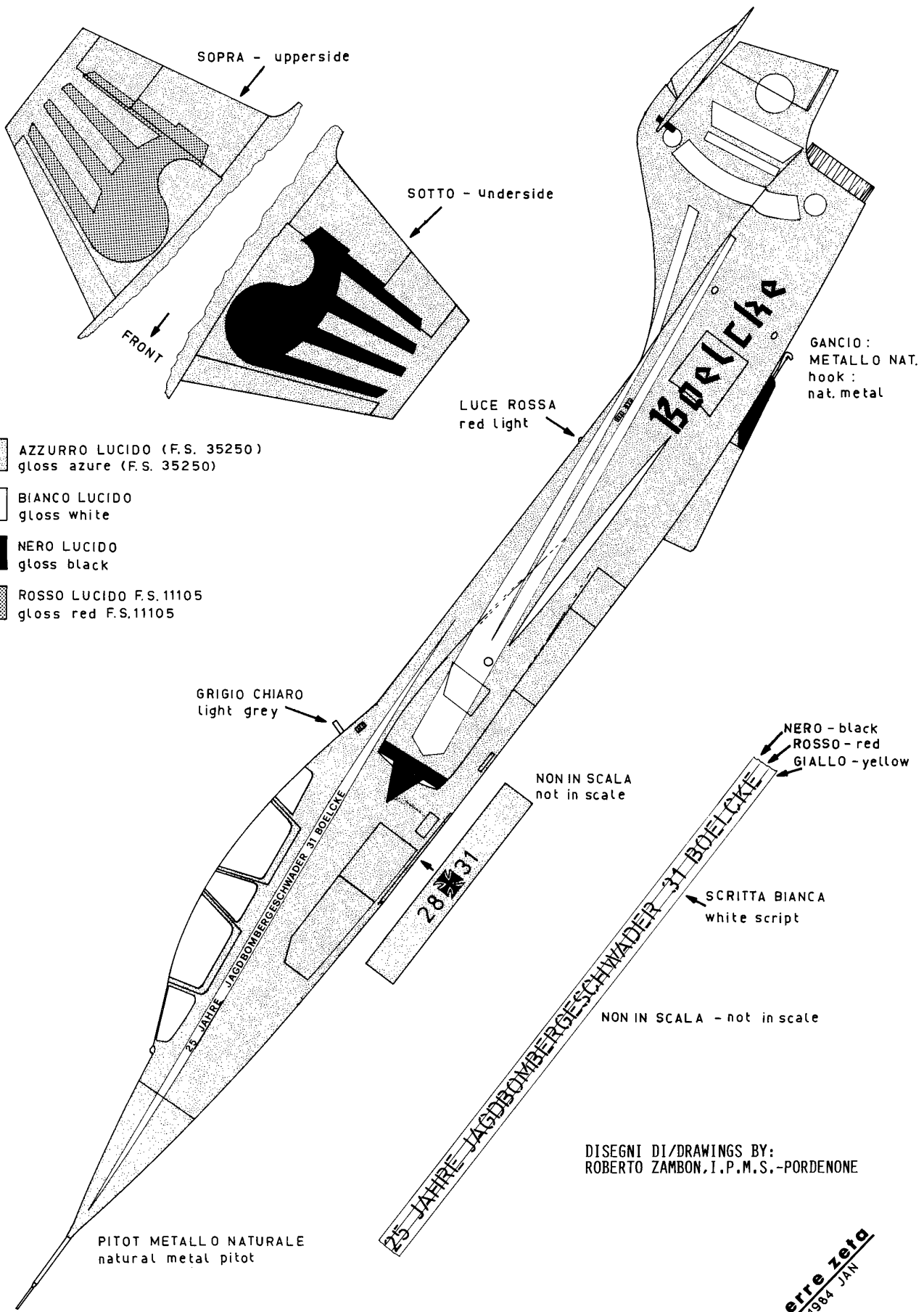
PITOT: BIANCO E ROSSO
red and white pitot

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ROBERTO ZAMBON, I.P.M.S., -PORDENONE



erre zeta
1983 DEC

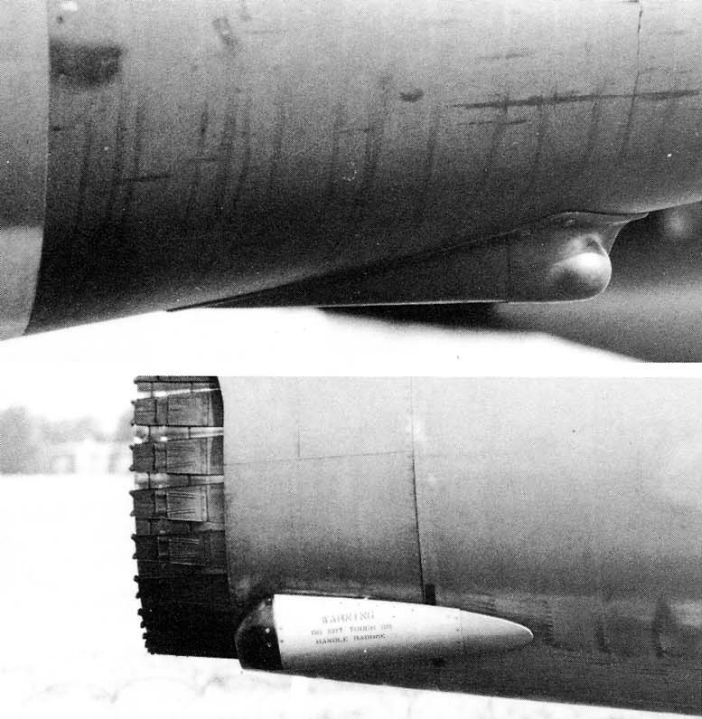
TF-104 G LUFTWAFFE JABOGESCHWADER 31 "BOELCKE" (1983)



- AZZURRO LUCIDO (F.S. 35250)
gloss azure (F.S. 35250)
- BIANCO LUCIDO
gloss white
- NERO LUCIDO
gloss black
- ROSSO LUCIDO F.S.11105
gloss red F.S.11105



erre zeta
1984 JAN



Dettaglio tipico dei CF-104 canadesi sono le "bugne" del sistema per la guerra elettronica, presenti nella parte inferiore del radome anteriore ed in coda, ai lati dello scarico (vedi anche foto a pag. 23), chiaramente visibili in queste immagini.
(foto Alberto Zanfi e Aldo Zanfi - IPNS Modena)

7a MOSTRA CONCORSO M.A.N. - TORRE DEL GRECO -

Il 24 aprile scorso si è conclusa la 7a Mostra Concorso nazionale di modellismo indetta dal Club del Modellista M.A.N. di Torre del Greco. Ancora una volta i membri di tale associazione, con notevole sacrificio personale, sono riusciti a proporre un costruttivo incontro (e perché no?, confronto) ai modellisti italiani.

L'ottimismo non era certo imperante tra gli organizzatori, gli oneri sono stati alti e gli ostacoli non si sono contati, nondimeno era perseverante la ferma volontà di continuare a percorrere la strada imboccata 7 anni fa. Dopo gli elogi di rito, le dovute critiche: queste non sono dettate da rancori, invidie, delusione o altri infimi sentimenti, ma vanno inquadrati in un'ottica di continuo miglioramento e vogliono essere costruttive, non denigratrici dell'opera compiuta. A parte la non ideale sistemazione di alcuni modelli, posti eccessivamente in alto e non chiaramente visibili, dovuta principalmente all'inadeguatezza della sede, è sindacabile la validità di alcuni giudizi espressi dalla giuria. In una manifestazione organizzata con una certa professionalità e serietà, questa non sempre si è dimostrata all'altezza del compito affidatole. Si sono visti premiati modelli non esenti da peccati, e siamo buoni, ingenuità financo di tecnica modellistica. Sintomatico il caso della categoria Mezzi Militari in scala 1:9, in cui il primo premio è stato assegnato all'unico modello presentato. È giusto e doveroso riconoscere la fatica del modellista, in questo caso non indifferente, ma sarebbe stato più onesto e coerente assegnare un premio straordinario e non uno di categoria.

Tale manifestazione ha assunto un significato particolare per i soci del Centro di Napoli, rimasto in ombra per lungo tempo: essi, infatti, hanno finalmente avuto la possibilità di presentarsi come gruppo compatto e omogeneo, tutti riuniti sotto il verde planisfero. Nelle reti lanciate a Torre del Greco sono rimasti ben 4 premi, testimonianza di perizia e professionalità. Un tal risultato, è bene sottolineare, non lo si raggiunge isolandosi misantropicamente, chiudendo i propri modelli in "cassaforte", lontani da sguardi esaminatori, rifiutando l'incontro, il confronto od il più semplice scambio di idee e tecniche, ma misurandosi con gli altri con spirito agonistico, aiutando e lasciandosi aiutare con discrezione e modestia, rendendosi partecipi e promotori di una proficua vita associativa. È una tal visione del modellismo che l'I.P.M.S. propaganda e giustifica la sua ragione d'essere.

Nelle immagini sono visibili alcuni modelli presentati alla 7a Mostra Concorso M.A.N. di Torre del Greco dal Centro di Napoli: nella panoramica del settore aeronautico sono individuabili il Marauder di Raffaele Mancini (1° Premio di Categoria) ed il Crusader di Carmine Dinapoli (2° Premio). La componente "terrestre" non è stata numericamente alta quanto quella aeronautica, ma qualitativamente non le era certo inferiore. (foto I.P.M.S.-NAPOLI)

MARCO AQUILA I.P.M.S.-NAPOLI

I.P.M.S. NEWS



- MAGGIO 1984 - Consegna della Targa "IPMS-ITALY 1984", da parte di Edoardo Rosso, Direttore del Centro di Torino, al Sig. Bruno Marletti, titolare della Ditta AMATI. L'ambito riconoscimento è stato assegnato alla AMATI per la fattiva collaborazione alle iniziative dell'I.P.M.S. in Italia. Rammentiamo che AMATI è un "negoziante amico" e che ai soci in regola con la quota pratica uno sconto del 10% su tutti gli articoli. L'indirizzo è: "AMATI MODELLISMO - Via Madonna Cristina, 118 - 10100 TORINO, Tel. 011-634629.

EDOARDO ROSSO I.P.M.S.-TO



OSPREY BOOKS

B-17, L. DAVIS, AIRCRAFT IN ACTION N°63, SQUADRON/SIGNAL PUB.

Grazie alla Osprey inglese abbiamo ricevuto uno degli ultimi volumetti della ormai leggendaria serie "In Action" edita dalla statunitense Squadron/Signal, quello dedicato al Boeing B-17; non si tratta di una ristampa del vecchio N°12 apparso diversi anni fa con lo stesso titolo, ma di un'opera del tutto nuova, sia nelle immagini raccolte che nel testo e nei disegni, come sempre eseguiti dall'eccellente Don Greer. Il miglioramento è indubbiamente notevole, le immagini sono molto interessanti e finalmente sono inclusi diversi disegni al tratto che illustrano in modo adeguato le modifiche esterne e dell'armamento che distinguevano le versioni del B-17. Oltre all'epica campagna di bombardamento diurno sull'Europa, nelle ultime pagine si trovano pure alcune foto di B-17 speciali usati come bersagli teleguidati, pattugliatori marittimi, trasporto VIP e addirittura come vettori per missili guidati JB-2 (leggi V-1 tedesche) dell'U.S. Navy. Dunque un'ottima idea quella di rivedere alcuni vecchi titoli della serie dedicati ad alcuni classici (anche alla luce di nuove foto ritrovate negli ultimi anni); i prossimi soggetti che beneficino ranno di un tale trattamento sono il P-47 Thunderbolt ed il Phantom II: attendiamo il risultato con impazienza.....

ALBERTO ZANFI I.P.M.S.-MO

U.S. INFANTRY VIETNAM, J. MESKO, WEAPONS IN A. N°6, SQUADRON/S. PUB.

Ultimo titolo della popolare serie "In Action" per quanto riguarda l'uniformologia è questo, avente come soggetto la fanteria statunitense impiegata durante la guerra del Vietnam. Nell'usuale formato orizzontale, questo volumetto raccoglie in 50 pagine un centinaio di foto in B&N, una ventina di disegni al tratto (tra cui 5 cartine geografiche che illustrano le fasi principali della guerra) e 14 tavole a colori. Tutto questo materiale aiuta a comprendere le difficoltà incontrate negli Stati Uniti nel condurre una guerra in un territorio così inospitale e pieno di pericoli naturali (oltre ovviamente a quelli messi in atto dal nemico) quale era quello del Vietnam, e spiega le ragioni d'essere di particolari tipi di uniforme e dell'uso di determinati equipaggiamenti, come il giubbotto antiproiettile indossato da tutti gli uomini che si trovavano sulla linea del fronte, il leggerissimo fucile M-16 o il micidiale lanciagranate da 40 mm. Le immagini illustrano con particolare efficacia le difficoltà incontrate da un esercito equipaggiato con gli ultimi ritrovati della tecnica nell'operare in un ambiente assai inospitale come la giungla del sud-est asiatico. Unico punto non molto felice del libro sono i disegni a colori, di livello inferiore agli standard a cui ci avevano abituato quegli ottimi disegnatori che sono Don Greer e Ron Volstand. Concludendo si può dire che questo volumetto costituisce un altro anello della serie di pubblicazioni della Squadron/Signal sullo stesso argomento, di grande interesse per l'appassionato del periodo della guerra del Vietnam.

Review samples kindly supplied by OSPREY, Ltd., European distributor of Squadron Signal Publications.

CARLO PECCHI I.P.M.S.-MO

MODERN SOVIET COMBAT TANKS, S. ZALOGA, VANGUARD N°37, fct. 3.95

Fra gli ultimi prodotti della prolifica vena giornalistica dell'ormai noto e collaudato autore che risponde al nome di Steve Zaloga, *Modern Soviet Combat Tanks* si pone l'ambizioso disegno di condensare nello spazio di 40 pagine materia che ha già fatto versare fiumi d'inchiostro a personaggi più o meno illustri e competenti. Scrivendo a chiare lettere nella prefazione che questo libretto ben redatto ed altrettanto ben illustrato non si pone tali prospettive, ma che il suo compito è solo di cercare di descrivere questi mezzi, passiamo a recensirlo. Si tratta, come detto prima, di una breve e precisa analisi tecnica dei mezzi sovietici, con un occhio alle copie cinesi ed un'altra parola sull'annosa polemica sul T-64 (è lui il tanto temuto nuovo carro sovietico, oppure è solo il fumo negli occhi?); seguono alcune note di comparazione con i carri occidentali, oltre ad un preciso elenco dei paesi che usano attualmente i veicoli sovietici. Per concludere, le classiche otto tavole di profili a colori, interessanti perché a fianco dei "soliti" carri russi e cecoslovacchi propongono veicoli cinesi, algerini, siriani, libici, iraqeni, e chi più ne ha più ne metta. Un fascicolo per quelli alla ricerca di una prima fonte di documentazione per poi cimentarsi in più ardue imprese: senza bollarlo spregiativamente come libro

per principianti, lo raccomando a coloro il cui interesse è prevalentemente orientato verso i mezzi d'Oltre Cortina e a coloro che, dotati di limitati mezzi finanziari, vogliono provare a realizzare modelli che esulino dal contesto un po' stantio della 2a Guerra Mondiale.

U.S. LIGHT TANKS, S. ZALOGA, VANGUARD N°40, fct. 3.95

Come si diceva, Zaloga, oltre che prolifico, è quanto mai vario nei propri interessi, spaziando dall'esotismo più sfrenato (va letteralmente pazzo per i mezzi d'Oltre Cortina, Cinesi compresi) al classico studio dei veicoli statunitensi. Prova ne sia quest'ultimo nato, arrivati freschi di stampa dall'Editore, dove il solito Steve (per gli amici...) si getta nella descrizione dello sviluppo dei carri leggeri statunitensi dal 1944 ai giorni nostri: solita veste tipografica, ottima scelta fotografica, per la maggior parte inedita o quantomeno, poco vista. Rapida descrizione dei tre mezzi presi in considerazione: M-24 Chaffee, M-41 Walter Bulldog ed M-551 Sheridan, e loro impiego; concisi giudizi sulla loro effettiva utilità ed impiego di questi da parte di varie nazioni con l'elenco completo dei paesi utilizzanti con le quantità esportate. Giudizio sommamente positivo, tenendo conto delle tavole a colori del pennello di T. Hadler, ben realizzate e come al solito incentrate su soggetti poco noti: veramente bello un M-24 portoghese. Speriamo anche che qualche ditta si decida presto a gettare sul mercato un buon modello di questo mezzo trascurato e che tuttora continua a prestare servizio in paesi quali la Norvegia, che ha intenzione di continuare ad usarlo per altri svariati anni, pur con le modifiche del caso.

Review samples kindly supplied by OSPREY, Ltd.

ARMANDO ROSSI I.P.M.S.-MO

I.P.M.S.-U.S.A. CONVERSION PARTS: 001 - A-4E/F to A-4C

Recentemente gli amici dell'IPMS-USA hanno dato il via ad una nuova interessante iniziativa riservata ai soci IPMS: si tratta della produzione di kits di conversione per modelli disponibili in commercio. La prima (di una serie che speriamo lunga) realizzazione permette di ottenere la riproduzione della prima versione largamente utilizzata (e probabilmente la più numerosa, essendone stati costruiti 638 esemplari) dello SKYHAWK, cioè l'A-4C. Il kit di conversione è destinato al modello ESCI in 1/72 dell'A-4E/F: consiste in un nuovo muso (come si sa, era più corto e tondeggiante nell'A-4C rispetto a quello del modello ESCI) ed in nuove prese d'aria; i nuovi pezzi sono stampati ad iniezione in una buona plastica blu scuro: Walt Fink della Deadelus Engineering Research (nonché socio della branca IPMS americana!) che ha prodotto questo kit, poteva scegliere meglio un grigio chiaro, si sarebbero così evitati problemi durante la verniciatura secondo lo schema U.S. Navy. Sul foglio di istruzioni si dice chiaramente come va effettuata la modifica del kit ESCI: non avendola realizzata in pratica non vi so dire se i nuovi pezzi si uniscono agevolmente oppure no al kit di base. Come del resto è detto anche dalle istruzioni, vi sono numerose altre differenze fra A-4C e A-4E/F oltre al muso e prese d'aria. Ad esempio è diverso il tettuccio ed un difetto del kit in esame è proprio quello di non fornirne uno nuovo (si consiglia di limare quello vecchio, ma io ritengo che questa operazione offra altissime probabilità di fare solamente gli interessi della casa costruttrice, nel senso che una volta rovinato il tettuccio originale, si è costretti a comprare una nuova scatola di montaggio!); se siete capaci, vi consiglio di stamparne uno nuovo in acetato. Ricapitolando, il kit di conversione consiste di 4 parti, confezionate assieme alle istruzioni in una busta trasparente; i soci possono ottenerla rivolgendosi a: IPMS-U.S.A., CONVERSION PARTS, P.O. BOX 480, DENVER, CO. 80201 - U.S.A. Il prezzo è di \$ 2.00 (spese postali comprese) pagabili con I.M.O. (vaglia internazionale) o assegno in valuta statunitense.

Review sample kindly supplied by I.P.M.S.-U.S.A.

GIANLUCA VARONE I.P.M.S.-MO

