

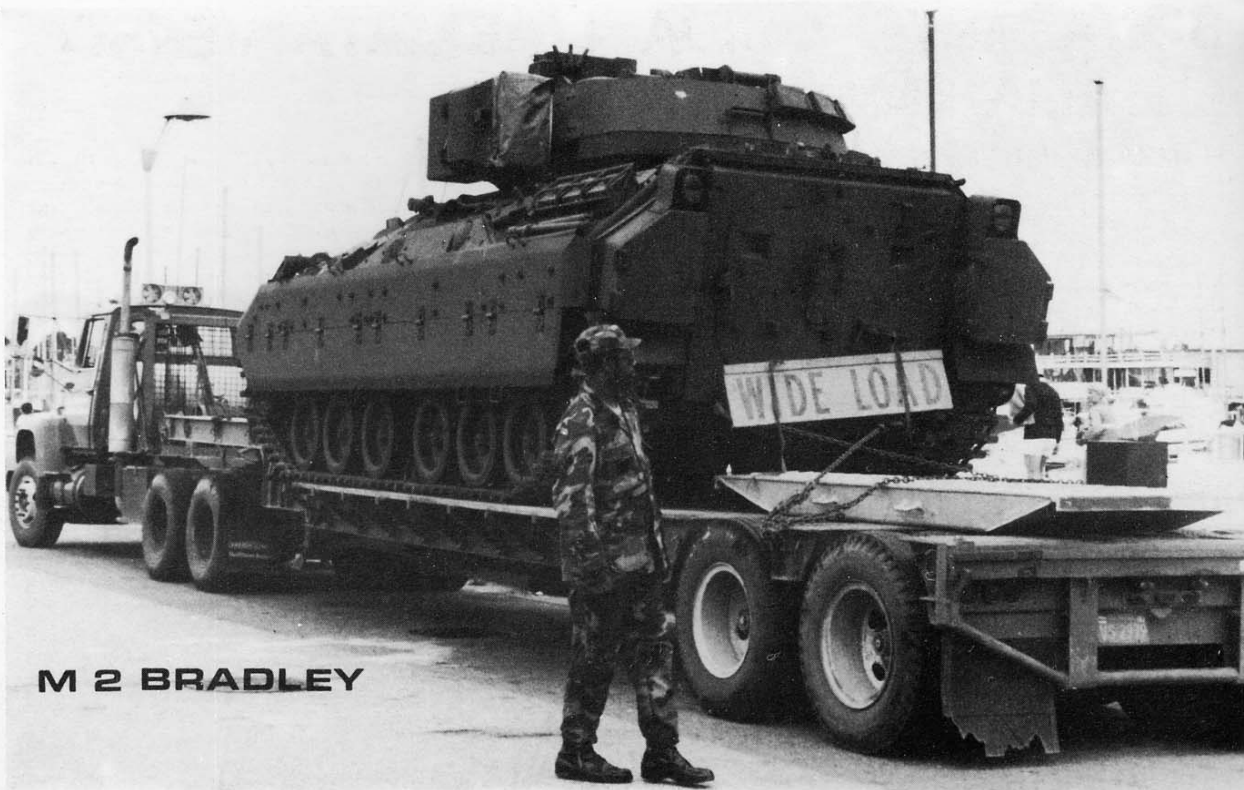


IL NOTIZIARIO

VOL. 16 NO. 3-4 - 1985



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch



M 2 BRADLEY

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 1985 - VOL.16

Soci Senior (oltre i 16 anni): £it.20.000
 Soci Junior (fino a 16 anni) :£it.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 -

1985 - VOL.16 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 -

IN COPERTINA:

Questo esemplare può vantare una lunga serie di modifiche ed una carriera sperimentale di tutto rispetto: 3° F.2 prodotto, convertito in F.3 con la modifica della deriva, delle ali e del motore. Nell'immagine in copertina sta completando i collaudi dei serbatoi supplementari da 260 galloni (1.181 litri) caratteristici della versione F.6. Le pinne alle estremità posteriori non vennero mantenute nella produzione di serie; è interessante evidenziare che in tale configurazione la velocità massima è limitata a Mach 0,98. Si possono inoltre notare molti particolari interessanti, come il pilone per l'aggancio dei missili subito al di sotto della lunga carenatura tubolare, la piccola antenna triangolare sopra al tettuccio e le prese d'aria a profilo NACA disseminate sulla parte superiore della fusoliera. Il glorioso XN725 terminò la propria carriera nel luglio 1971 dopo 291 voli. (English Electric via C.S.A. Modena)

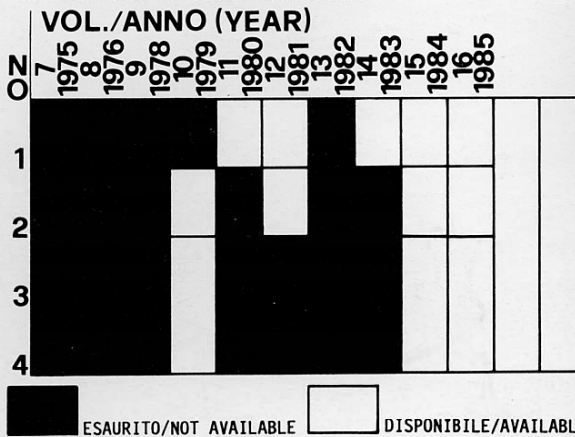
IN REDAZIONE:

GIANLUCA GIUGNI, MARCO MAI, CARLO PECCHI, ARMANDO ROSSI, ALBERTO ZANFI, ALDO ZANFI.

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 £it.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:

NAPOLIONE CAMPAGNA D'ITALIA MAGGIO 1800.....	Pag. 1
SA 315B LAMA.....	" 5
M-108 E M-109.....	" 8
ENGLISH ELECTRIC LIGHTNING.....	" 15
NUOVI KITS.....	" 23
OSPREY BOOKS.....	" 28

BONAPARTE GUIDA L'ARMATA VERSO L'ITALIA (MAGGIO 1800)

DI ENRICO VAGLIERI, I.P.M.S. - CONEGLIANO VENETO

Il figurino che qui presento è tratto dal celebre quadro di Jacques Louis David (1748-1825) "Bonaparte sul San Bernardo" che si può ammirare oggi al Museo Malmaison, la vecchia residenza consolare di Napoleone, in Parigi, come un classico esempio di... neoclassicismo. Il David fu pittore ufficiale della corte di Napoleone I imperatore; compose molti ritratti e disegnò varie scene di battaglia, che ancora oggi sono esposte a Versailles, al Louvre a Toledo (Ohio) ecc. Egli, come pittore neoclassico "politico", ricerca sì un modello estetico, per lui l'ideale classico è il vero parametro dell'arte, ma questo non come ispirazione poetica ma come modello etico e morale. Egli non commenta semplicemente il fatto, ma solo lo rappresenta con le sue virtù e le sue miserie; non cerca il sublime, ma sa solo che la storia non è più fatto memorabile ed esemplare, né dramma o episodio: è la logica e insieme

la morale degli eventi. Si può osservare come, per esempio, le figure siano legate ad uno schema di linee perpendicolari, una struttura che appare estranea alla volontà dei soggetti; poi quella mano, che indica sì autorità, ma quasi con dolcezza, non ha la tensione di una volontà coscientemente libera che brama di ergersi a vera artefice della storia. Io non ho voluto riprodurre con la figura anche il suo messaggio, soprattutto perchè non è quello che vorrei esprimere; per me quel condottiero, che aveva ideali grandissimi (quelli della Rivoluzione dell'89, poi la pace tra le nazioni, anche se sotto l'egemonia francese, e la gloria militare), in quel momento si sforzava con volontà esemplare per realizzarli. E cosa c'è di più grande di un uomo che tende verso i propri ideali, se essi sono poi così alti e lontani? Chi li raggiunge se pur per un attimo merita ben più che un figurino. Il ritratto dunque rappresenta il Bonaparte nel maggio 1800 a quasi 31 anni, quando già da 7 era generale, da 5 comandante supremo dell'armata interna e

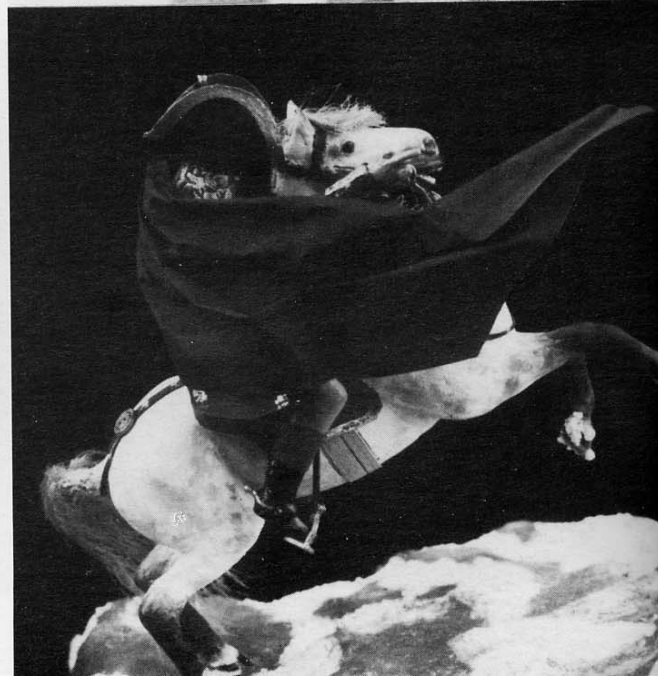
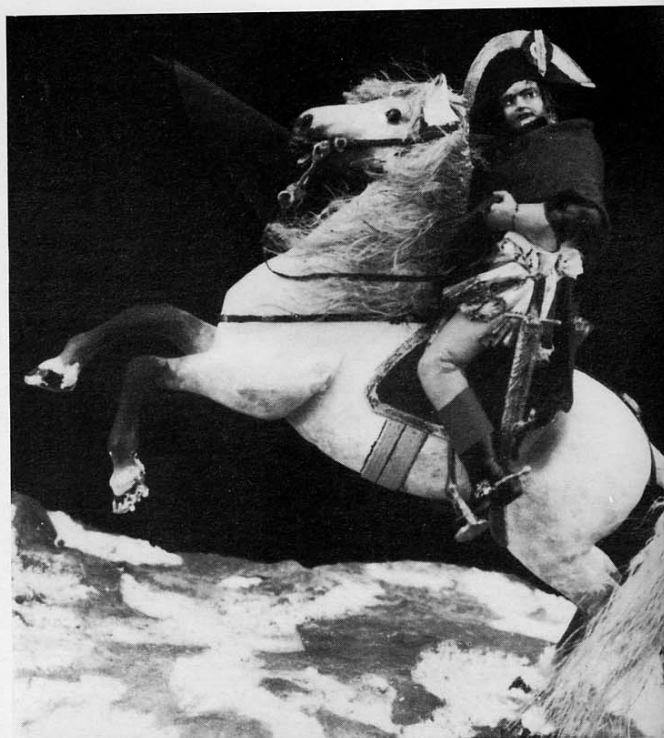


da 4 comandante supremo dell'armata d'Italia. Infatti nell'agosto del 1799 egli aveva abbandonato ad Abukir i 10.000 soldati sopravvissuti alla non brillante campagna d'Egitto e in patria si era reso conto che l'opinione pubblica francese chiedeva a gran voce un uomo forte, un "uomo della provvidenza" che salvasse lo stato dalla crisi, aggravata dal dispendio per le operazioni militari contro l'Austria, malamente avviate dal Direttorio. Il Direttorio aveva dichiarato guerra all'Austria per prevenire la formazione della seconda coalizione antifrancese, e invece con tale affronto l'aveva accelerata. Lo Zar Paolo I, figlio di Caterina II, aveva promosso la coalizione, e al comando del generale russo Suvorov le truppe austro-russe avevano conseguito delle grandi vittorie tra aprile e giugno del 1799, cacciando i francesi da molte regioni occupate sin dal 1796-97. Così sia all'interno sia per l'esterno la Francia aveva bisogno di un uomo deciso come il Bona parte, ed egli non esitò ad attuare il 10 novembre (18 brumaio) il celeberrimo colpo di stato, dopo essersi assicurato l'appoggio di quasi tutte le fazioni politiche, ma soprattutto del fratello Luciano, presidente del Consiglio dei Cinquecento (Camera dei Deputati) e di qualche centinaio di suoi fedelissimi soldati. Subito creò una nuova costituzione, riformò decine di arrugginite procedure, risolse problemi finanziari ed amministrativi e riorganizzò ed equipaggiò l'esercito, si da poter riprendere le ostilità. Sul Reno erano già schierati circa 120.000 uomini, 40.000 occupavano la Liguria, ultimo lembo di terra italiana rimasto in mano alla Repubblica; circa 25.000 si trovavano in Svizzera ed altri 53.000 costituivano gli effettivi dell'armata di riserva concentrata a Digione. Il generale poteva dunque contare su una certa superiorità numerica, dato che l'Austria aveva messo in linea poco meno di 200.000 uomini, di cui 100.000 sul fronte tedesco al comando del maresciallo Kray e 95.000 in Italia agli ordini del feldmaresciallo Michael Friedrich Von Melas. Qualcuno direbbe che sarebbe stato meglio evitare la guerra per favorire la ripresa economica, ma c'è chi, come Walter Markov, afferma che il codice varato dal primo console Bonaparte, essendo il più mirabile e moderno di quei tempi e nascendo proprio da una rivoluzione, andava difeso dalla concorrenza britannica e dalla feudalità dell'Europa, per giungere alla pace e in pari tempo conservare le annessioni. Non era necessario dunque un pacifista, ma un "Robespierre à cheval".

Il piano delle operazioni si basò su di una massiccia offensiva dell'armata del Reno, con la quale il generale Moreau (futuro vincitore dei prussiani a Hohenlinden il 3 dicembre) avrebbe dovuto investire lo Schwarzwald sud occidentale nel Baden-Württemberg, per avanzare poi a est e sud, mentre l'armata d'Italia, affidata a Masséna si sarebbe limitata a tenere a bada Von Melas finché Moreau, sempre avanzando, gli fosse giunto alle spalle. Allora Napoleone, con l'armata di riserva, sarebbe intervenuto a dare il colpo di grazia al nemico. Ma poiché Moreau gli pose varie obiezioni, tanto da fargli capire che voleva avere un ruolo ancor più importante nella campagna e che lui stesso sarebbe dovuto intervenire subito in Italia, e dopo che gli giunse la notizia dell'assedio di Genova in cui Von Melas, ricevuti rinforzi, aveva isolato Masséna con 18.000 uomini e oltretutto si apprestava a marciare su Tolone, dovette accorciare i tempi. Napoleone a ragione si vantò spesso di conoscere l'Italia come il palmo della mano; per questo e per la felice esperienza del '96, era propenso ad una nuova campagna d'Italia. A proposito ricordo che con il colpo del Terrore (27 luglio 1794) che rovesciò Robespierre, tutti i giacobini furono perseguitati e lo stesso Napoleone fu collocato, dopo pochi mesi di carcere, in "quarantena" al Bureau Topographique dove formò una delle sue massime più famose: "per vincere una battaglia bisogna conoscere perfettamente il terreno e saperlo sfruttare". E così, rinunciando a servirsi delle strade più agevoli, decise di prendere quella del Gran San Bernardo, che era la più breve, ma anche la più impervia, visto che in certi punti si riduceva a poco più di un sentiero sul quale sembrava impossibile far passare i cannoni. Passarono anch'essi, con le canne smontate dagli affusti e riposte nei cavi di tronchi d'albero usati a mò di canoe sulla neve. Fu una marcia che passò alla leggenda; di certo Napoleone seguiva il mito di uno dei suoi idoli, Annibale, e di certo conosceva anche l'assai simile impresa di Carlo Magno. Nelle prime ore del mattino del 15 maggio 1800, il passaggio delle Alpi ebbe inizio a Martigny. La forza principale comprendeva 50.000 uomini mentre contingenti minori affrontavano il Piccolo San Bernardo, il Gottardo ed il Moncenisio allo scopo di confondere il nemico: in tutto erano circa 70.000 uomini, cioè quelli dell'armata di Digione più 20.000 tolti a Moreau. Per evitare il pericolo di valanghe, si andò avanti solo di notte, con un freddo polare, tra le insidie del buio e del ghiaccio sul quale uomini, cavalli e muli scivolavano, rischiando di precipitare nei burroni. Ma si andò avanti ugualmente, ed a tempo di record. Il 16 maggio, l'avanguardia di Lannes era già ad Aosta, che fu presa dopo un breve combattimento. L'indomani vennero messi in fuga i 1.500 uomini che presidiavano Châtillon. Si dovette affrontare anche l'imprendibile baluardo costituito dal forte di Bard, in cima ad un picco roccioso, con 500 granatieri e 24 cannoni, su cui gli austriaci ed i Piemontesi riponevano assoluta fiducia di difesa dalle invasioni dal Nord. Alcune pattuglie scoprirono due sentieri di montagna, lungo i quali la fanteria poteva passare, aggirando il forte fuori dal tiro dei suoi cannoni; questa passò e raggiunse rapidamente Ivrea. Quanto all'artiglieria, solo sei pezzi di piccolo calibro, arrivò ad Ivrea dopo essere passata nottetempo sotto il naso del nemico, sulla strada coperta di paglia e sterco, con le ruote avvolte in stracci per attutire il rumore. Ma quei sei pezzi, come ha scritto David Chandler in "The Campaigns of Napoleon" (WEN, 1967), rappresentavano la differenza tra il successo e l'insuccesso, perché senza di loro le truppe di Ivrea sarebbero rimaste completamente prive di copertura, alla mercé di qualsiasi attacco nemico. Il



resto dell'artiglieria francese, che aveva piazzato alcune batterie sulle alture, rimase davanti al forte di Bard insieme al contingente di truppe giunto attraverso il Piccolo San Bernardo. Bard capitò il 5 giugno, lo stesso giorno in cui Masséna si arrese a Genova. L'obiettivo della sorpresa era stato comunque raggiunto; "siamo scesi come un fulmine" scrisse Napoleone al fratello Giuseppe. Ordinò quindi una finta puntata verso Torino e marciò in-



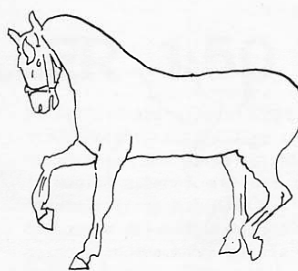
vece verso Milano dove fu accolto come un liberatore il 2 giugno. Ora egli intendeva avanzare fino all'Adda e al Po per tagliare le comunicazioni tra i 58.000 austriaci che Melas teneva nell'alessandrino ed i 20.000 che presidiavano la fortezza di Mantova. Conquistò Lodi e Stradella, sconfisse 15.000 austriaci a Montebello e infine, lasciate varie gurgioni, attraversò il 13 giugno lo Scrivia e penetrò nella piana di Marengo con non più di 16.000 soldati. Il giorno seguente avvenne la battaglia che prese nome dalla piana: come noto fino alle tre del pomeriggio la vittoria favorì gli austriaci, ma i francesi con l'insperato arrivo di Desaix che polverizzò l'ala destra nemica, recuperarono tutto il terreno perduto e trasformarono la sconfitta in una delle più clamorose vittorie. L'indomani Von Melas firmò un umiliante armistizio che lo impegnava a sgombrare il Piemonte e la Lombardia e a non intraprendere alcuna azione di guerra, salvo un contrordine dell'Imperatore. Aveva perso 19.000 uomini fra morti, feriti e prigionieri e aveva lasciato sul campo 43 cannoni dei cento che contava. Anche i francesi avevano sacrificato un terzo delle forze (13.000 uomini), tra cui Desaix, ma in compenso con una sola battaglia erano ridiventati padroni del Piemonte e della Lombardia ed avevano inflitto agli austriaci una sconfitta pari a quella di Rivoli. Non da ultimo, si erano riguadagnati schiere di simpatizzanti in quelle regioni della Repubblica Cisalpina.

Napoleone, fermatosi qualche giorno a Milano, tornò in Francia con la speranza che l'Austria e gli altri stati europei abbandonassero progetti di rivincita e lasciassero che la Francia potesse trasformare in realtà i principi della nuova costituzione.

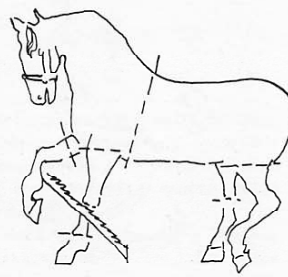
IL FIGURINO

Per l'elaborazione del figurino sono ricorso a parti di due kits: il cavallo del "Cuirassier du 1° Regiment, Grande Tenue 1808" della Historex, il cavaliere-Bonaparte del "Napoleon I Empereur des Français à cheval, en Redingote" sempre Historex. Quest'ultima scatola di montaggio lo ritrae all'età di 35/40 anni mentre indossa la sua familiare piccola uniforme di "Colonel des Chasseurs a Cheval de la Garde" e redingote, che iniziò a vestire nel 1804 dopo che fu consacrato imperatore; ho quindi dovuto "ringiovanirlo" di almeno 15 anni.

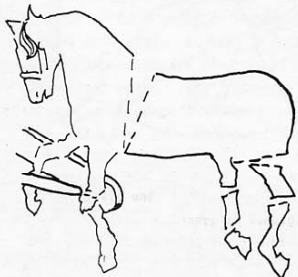
Il cavallo era al passo, con due gambe ripiegate e sollevate da terra e le altre due quasi dritte a terra in tensione. Per ciò dopo aver assemblato con l'Attak, stuccato e limato le varie componenti, ho dovuto segare alla radice ed all'altezza del garretto gli arti, piegarli come nel dipinto e riempire di stucco Tamiya le parti cave. Ho dovuto poi ripetere la stessa operazione anche sul busto del cavallo, lungo la sezione dal passaggio di cinghia al garrese, in modo da arcuare indietro il collo e la testa, e da aumentare il volume dei vari muscoli pettorali, per la tensione dell'impennata. Ho incollato le gambe ai rispettivi femori ed omeri e ho rimodellato e ingrossato braccia e gomiti anteriori, soprattutto i muscoli tricipiti brachiali, e formato ex-novo le cosce posteriori,



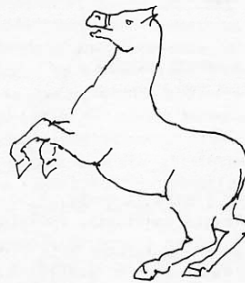
POSIZIONE ORIGINALE DEL CAVALLO



ADATTAMENTO POSIZIONE DEL CAVALLO



RICOSTRUZIONE



POSIZIONE DEFINITIVA

ri, ossia gli estensori delle falangi. Anche gli zoccoli delle gambe anteriore sinistra e posteriore destra sono stati segati all'altezza del pastorale, reincollati e stuccati in una posa adeguata. Prima di dipingere il cavallo, ho limato le preesistenti capezzine ed i montanti del morso, inoltre ho completamente segato la mandibola e l'ho sostituita con materiale plastico debitamente limato, dipinto l'interno della bocca con del rosa artefatto e accennato il cannone del morso con del nero lucido sul fondo della lingua; ho modellato i denti con della plastilina bianca e le labbra con della plastilina nera (questo materiale ricoperto da un sottile strato di colla diventa rigidissimo). Quindi ho steso varie mani di vernice bianca (MATT 34) per coprire il grigio dello stucco e le piccole fessure dello stucco secco. Mentre l'ultima mano era ancora fresca, miscelando poco nero MATT 33 con del grigio MATT 64 ho riprodotto le macchie del pelo, le sfumature sulle gambe ed il colore quasi nero delle labbra, narici e dei genitali; come tutti sanno, infatti quanto è più scuro il colore di queste parti, tanto è più pura la razza del cavallo. Per gli occhi ho usato il nero lucido. Come crini uno spago di canapa del diametro di 3 mm circa, sfilacciato, ha fatto al caso mio. Per la coda è bastato tagliare obliquamente lo spago a una lunghezza adeguata, così che da un lato si presentasse completamente sfilacciato e dall'altro ancora nella accorcellatura originale; questo è stato incollato tra la groppa e le natiche non senza sfumare l'attaccatura con del colore. Per la criniera, ho incollato sui 3/4 della lunghezza, più a sinistra che a destra dell'incollatura, 2 segmenti di spago sfilacciati e adiacenti, poi con una lametta affilatissima ho reciso lungo l'incollatura le parti eccedenti. Le parti eccedenti ed i finimenti sono ricavati dalla fettuccina compresa in tutti i kits della Historex, dipinta in rosso MATT 60 e oro, le fibbiette sono sempre dei kits ed il morso è autocostruito con del filo di ferro da 0,5 mm, ripiegato, incollato e dipinto (oro). La gualdrappa è di carta di quaderno, dipinta con il solito rosso, oro e nella parte inferiore di MATT 62, cuoio chiaro. La sella è quella originale dell'equipaggiamento Historex per l'imperatore, senza gualdrappa e falso quartiere che sono stati limati; la fascia copricinghia è di fettuccina d'un celeste elaborato. Le staffe sono di una scatola Historex così come i ferri. Terminato il cavallo ho procurato per la base una tavoletta di 10 x 8 x 1,5 cm e una vecchia confezione di DAS, che opportunamente inumidito, impastato e modellato sulla base e lasciato essiccare ho dipinto con acquerelli (blu, rosso, giallo, nero). La neve è costituita da marmorino, la polvere chiara granulosa che si stende sui campi di calcio, sparsa su Vinavil diluito. Da questo momento ho sempre lavorato con il cavallo incollato alla base.

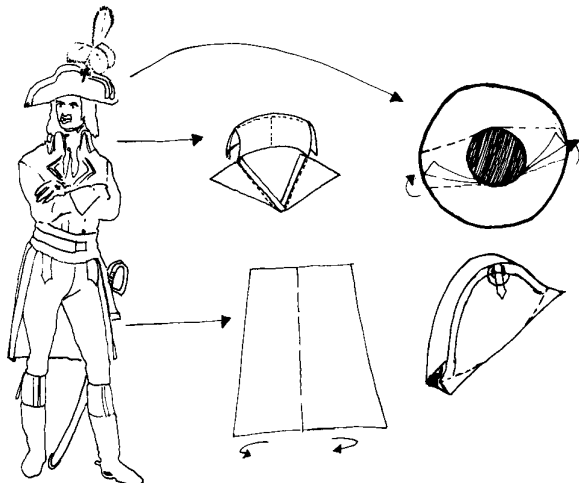
A questo punto ho iniziato l'elaborazione del cavaliere. Ho dovuto segare le gambe all'altezza delle ginocchia e delle caviglie, piegando di più gambe e coscine e distendendo i piedi, e stuccare gli spazi formatisi; limare i risvolti degli stivali e sostituirli con striscioline di carta; modificare gli stivali stessi, in modo da fargli assumere quella forma appuntita e allungata tipica delle calzature francesi dopo la rivoluzione; ingrossare le coscine, che per tradizione Historex sarebbero adatte a truppe del Biafra profondo. Poi, dopo a-





ADATTAMENTO POSIZIONE
DELL' UOMO A CAVALLO

ver limato il busto, l'ho incollato sul bacino, leggermente piegato in avanti, ruotato verso sinistra di circa 30° e con il solito stucco ho riempito i vuoti. Ho quindi montato un braccio destro di origine non identificata che ho trovato tra i resti di lavori precedenti; anche per questo ho dovuto sega re e risistemare in una posa più distesa. La mano destra è completamente rifatta in plastilina ricoperta di colla. Il ri-
svolto della manica destra è di carta dipinta con i soliti rosso e oro. Proseguendo ho steso il blu MATT 25 sulle parti già pronte della giubba e il MATT 62 schiarito sui pantaloni attillati e sui risvolti degli stivali, i quali sono in nero lucido con speroni argento. Ho ritagliato dal solito quaderno le falde, i risvolti e le code dell'uniforme di generale, li ho dipinti di blu, rosso e oro e incollati al busto insieme



alla testa, dipinta con miscele imprecisabili (usate anche per la mano destra) e fornita di capelli derivanti da una penna scura di fagiano. Ho ricavato il fodero della spada da scarti plastici e le campanelle con il filo di ferro; i bracci di guardia e di parata sono stati riprodotti col ferro già citato, l'aletta a rombo con della carta e una goccina di Vinavil, il tutto d'oro e l'impugnatura nero opaco e il pomo a "testa d'aquila" (questa è una licenza personale, seppure sostenuta da prove storiche) della spada del "Sapeur d'Infanterie 1804/15, Corps des Grenadiers de la Garde". Le cinghie rosse provengono dalla solita fetuccina. La fascia intorno alla vita l'ho ritagliata da un sacchetto di plastica bianca opaca, anodata e tagliata sulle estremità e dipinta d'oro. Ho quindi incollato e stuccato il braccio sinistro integro, altro residuo recuperato, probabilmente Airfix), dipinto di blu a cui ho aggiunto solo la manopola di carta del guanto alla moschetteria dipinta con la stessa miscela utilizzata per i pantaloni. E per finire, il mantello è stato ritagliato da un foglio di carta sottilissima di una scatola di cioccolatini, dipinta con due mani di MATT 60, poi adeguatamente ripiegata ed incollata; il cappello, fatto con la carta del quaderno, è dipinto in nero opaco e oro, ornato di coccarda tricolore, ruban d'oro e bottone d'argento; voglio far notare che la forma particolare del copricapo ha richiesto parecchio lavoro. Il centro del cappello, la coppa, è di plastilina indurita e dipinta, stesa sulla testa del figurino.

Una precisazione: si riferisce che Napoleone fino alla spedizione in Egitto avesse portato i capelli lunghi, alla moda giacobina, ma al ritorno se li fosse fatti accorcicare; questo è attendibile, ma poichè più di un ritratto lo immortalava con i capelli quasi lunghi anche dopo il 1800, ho preferito tenerli sul mio figurino di una certa lunghezza.

Tutti i disegni sono di Donato Bonaldo; le fotografie del figurino sono di Olindo Fantuz.

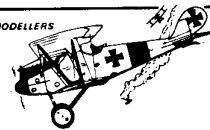
BIBLIOGRAFIA:

- R. Villati - Storia Moderna - Editori Laterza 1979, Vol. II
- V. Valentin - Storia dei Popoli - Mondadori Editore 1968
- AA.VV. - Il libro Garzanti della Storia - Garzanti Editore 1971, Vol. II
- Alba - Napoleone Bonaparte - Signorelli Milano 1973
- W. Markow - Napoleone - C.F.I. 1966
- Las Cases - Il memoriale di Sant'Elena - Casini editore 1969
- I. Montanelli - Due secoli di guerre - Editoriale Nuova 1981, Vol. II
- B. Quarrie - Le campagne di Napoleone - Mursia 1979
- V. Melegari - Armi e Uniformi - G.O.G.E.D. 1981, Vol. III
- R. Laffont - Uniformes et Tenues de campagne - Ed. R. Laffont 1979
- Y. Hutin - Uniformi francesi - Edizioni Universali Roma (n. 238)
- S. Goodenough - Modellismo Militare - De Agostini Novara 1978
- M. Weber - Il cavallo in dieci lezioni - Mondadori editore 1973
- R. Barone - Atlante di osteologia e miologia del cavallo e del bovino Edagricole Bologna 1981
- G.C. Argan - L'arte moderna - Sansoni 1970.

WIND-SOCK

THE QUARTERLY NEWSLETTER FOR WORLD WAR ONE SCALE MODELLERS

WRITTEN, COMPILED
AND EDITED BY
RAY RIMELL



TYPICAL CONTENTS INCLUDE:

EXCLUSIVE, DETAILED REVIEWS—
LATEST KITS AND TRANSFERS,
BOOKS AND PRODUCTS!
SCALE DRAWINGS!
CONVERSION PROJECTS!
COLOURS AND MARKINGS!
KIT COLLECTORS COLUMN!
PLUS: FREE PAINT CHIPS!

THE UK subscription rate for one year is £8.50 for four issues, a figure which also includes postage and packing. For readers in the USA, Canada, Australia and New Zealand the present rate is 12 dollars and 75 cents. Those readers requiring copies to be airmailed are asked to add the following:

USA/Canada	— 4 dollars
Australia/NZ	— 5 dollars
Europe	— £1.50

All cheques, postal orders, etc., should be crossed and made payable to ALBATROS PRODUCTIONS LTD. Readers are reminded that WIND-SOCK is not available from retail outlets and can only be obtained (by post) from the address below:

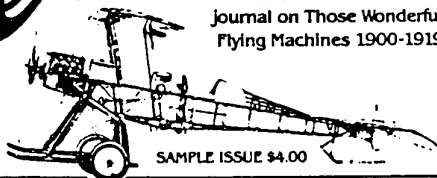
ALBATROS PRODUCTIONS LTD
10 LONG VIEW, CHILTERN PARK ESTATE, BERKHAMSTED,
HERTFORDSHIRE, HP4 1BY Telephone 04427 75838

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

SA-315B LAMA, HELLER 1:50

DI LUCA SANDINI, VERONA

Il kit in scala 1:50 della ditta francese Heller si compone di circa cento pezzi, in plastica bianca priva di ritiri o di svergolature; sono necessari comunque numerosi interventi di modifica in fase di montaggio e di rifiniture al fine di ottenere un buon modello.

Rotore di coda:buono appare il complesso delle pale e del rotore vero e proprio, ma è opportuno sostituire gli attacchi delle pale con sprue di diametro mm.0,5 e autocostituire la struttura di rinforzo ad Y dell'elemento centrale del rotore (dis.1 n.1).

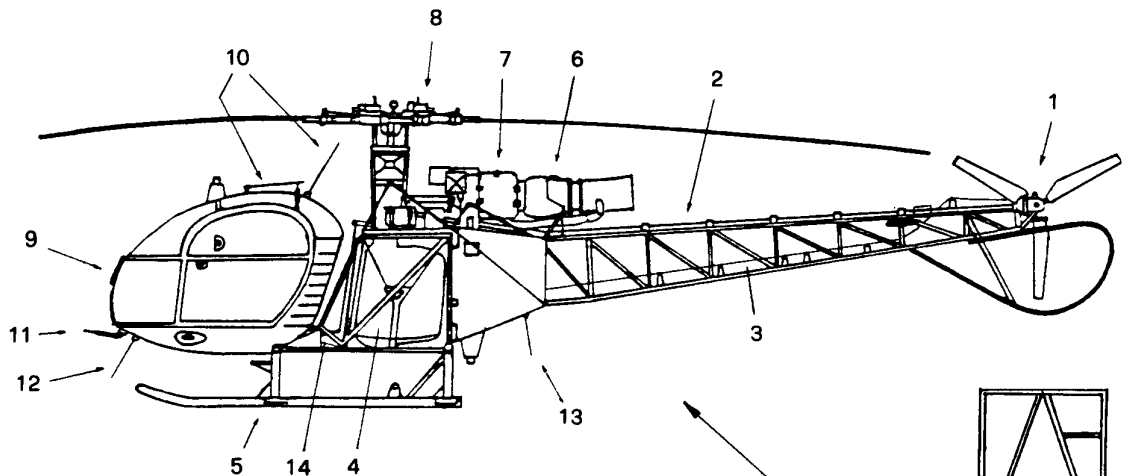
Traliccio di coda:è chiaramente troppo spesso come sezione (difetto comune di tutte le strutture tubolari nel kit); andrebbe sostituito con Plasticrod da mm.0,75, anche se la sua realizzazione risulta alquanto difficile e fragile. Da sostituire senz'altro il pezzo n.51 con Plasticrod da mm.0,5, conservando solo gli anelli di sostegno e la parte di collegamento con il motore. (dis.1 n.2 e foto n.2/7). Da realizzare inoltre il cavo rinvio comandi montato su cinque supporti posti sul tubo inferiore del traliccio (dis.1 n.3 e foto n.2), insieme ad una piccola piastra di protezione posta a cavallo dell'albero di trasmissione poco dietro i piani stabilizzatori.

Fusoliera posteriore:il profilo generale risulta corretto, solo lo spessore è davvero eccessivo e dovrà essere adeguatamente ridotto (mm.0,4). Mancano gli incavi laterali su entram-

be le fiancate e la piccola apertura quadrata solo sul lato sinistro (foto n.2/7/10) ed un accenno di struttura interna a "scacchiera" sul pannello inferiore, mentre è da autocostituire la maglia esterna di tubi alle due estremità aperte della "scatola" (foto n.7/9/10 e dis.3 n.1/2).

Serbatoio del carburante:le due metà contenute nella scatola possono andare bene per la realizzazione di un Lama delle prime versioni o di un Alouette II, mancano solamente le fasce di sostegno e i relativi cavi che sul modello sono semplicemente accennati. Per poter ottenere invece un Lama di produzione recente è necessario modificare, arrotondandolo, il pezzo originale o, meglio, autocostituirlo completamente. Io lo ho ricavato da un blocchetto di legno di balsa ricoperto di numerosi strati di vernice lucida tura-pori. In plastica o stucco andranno sagomati sopra e sotto il nuovo serbatoio gli attacchi per la fusoliera in posizione asimmetrica (dis.1 n.4 e foto n.2/3/8). Il serbatoio stesso è posto all'interno di una gabbia di tubi, naturalmente realizzati con plasticard da mm.0,75, che dovrà sostituire o almeno integrare quella già presente nel kit (foto n.1/7/9/11).

Pattini d'atterraggio:sono da forare alle estremità i supporti orizzontali (pezzi n.14/15) e le piastre triangolari sui pezzi n.16, mentre sarà necessario realizzare le piastre di rinforzo agli attacchi dei pattini e sostituire i pezzi n.22 con sprue più sottile; anche i pezzi n.17 sono da modificare (dis.1 n.5 e foto n.1/7/8).



DISEGNO N.1

DISEGNO N.2

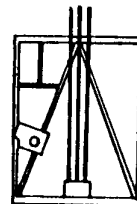
DISEGNO N.3, 1:50



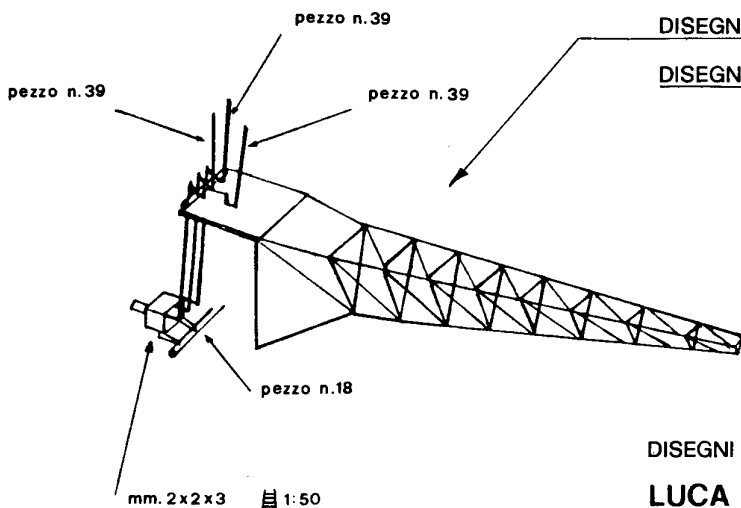
1 sezione anteriore fusoliera



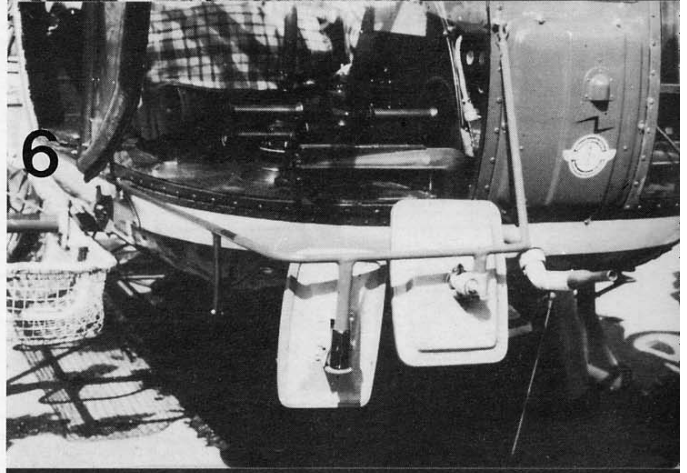
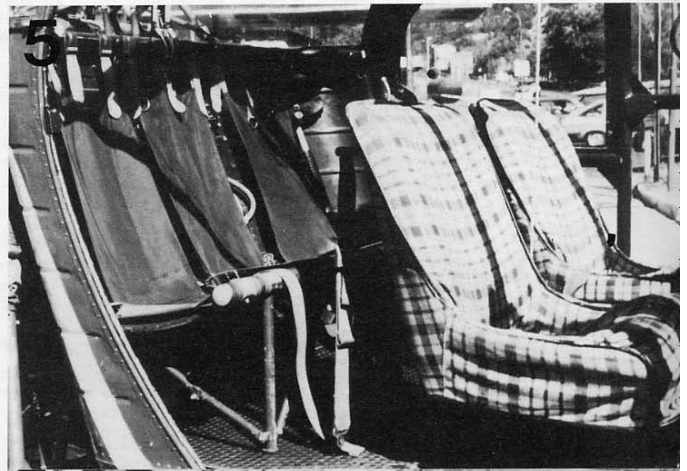
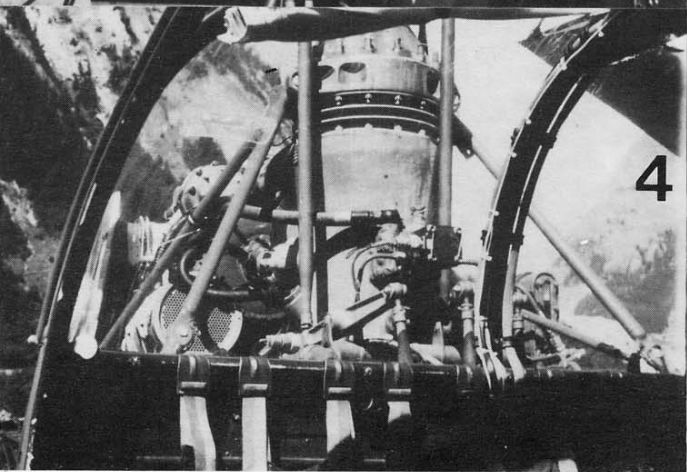
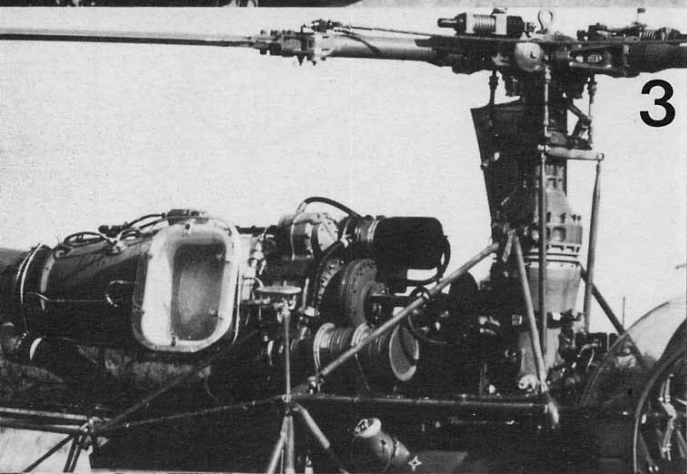
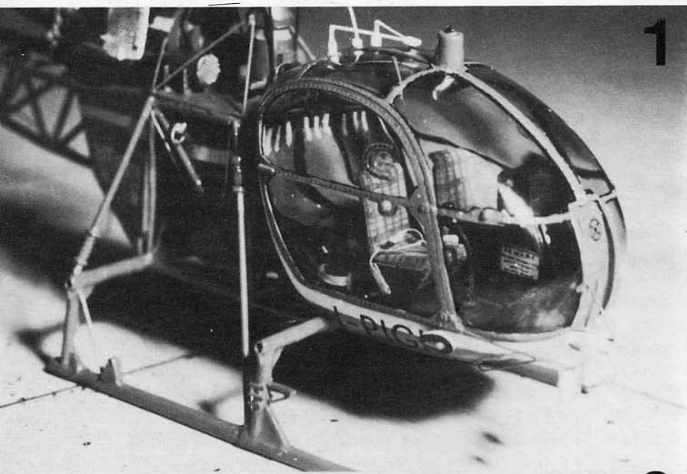
2 sezione posteriore fusoliera



3 sezione anteriore chassis



DISEGNI DI:
LUCA SANDINI
VERONA

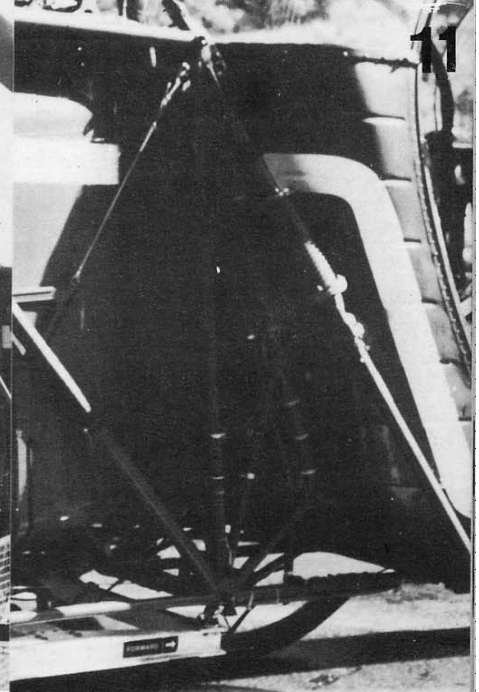




9

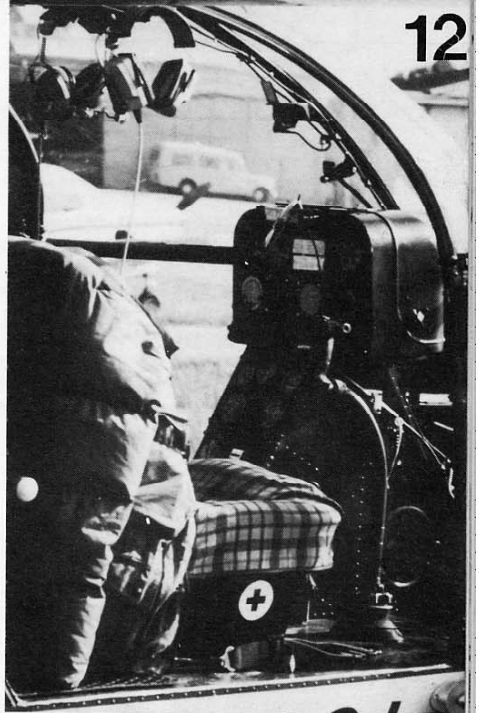


10



11

FOTO 1: Vista anteriore del modello Heller del Lama in scala 1/50 realizzato dall'autore dell'articolo.
 FOTO 2: Dettaglio del lato sinistro. Si possono apprezzare le posizioni della banda e del rettangolo con le varie scritte, oltre che la sagoma generale del gruppo motore;
 FOTO 3: Il gruppo motore e cilindro raggi-rotore visto da destra; si notano, al centro, l'albero di trasmissione ed il filtro dell'aria.
 FOTO 4: Scorcio del cilindro raggi-rotore visto dall'interno della cabina di pilotaggio; sono visibili gli attacchi delle aste-bilancieri alla base dello stesso cilindro.
 FOTO 5: Vista della parte posteriore dell'abitacolo; si notano la copertura in tessuto dei sedili anteriori e la struttura tubolare della panca.
 FOTO 6: Dettaglio degli spacchi retrovisori e del relativo sostegno. Visibili anche il tubo di Pitot ed una delle antenne a frusta.
 FOTO 7: Vista di 3/4 posteriore del modello.
 FOTO 8: Immagine di profilo del modello; notevole, così come nella realtà, la curvatura assunta dalle pale del rotore principale.
 FOTO 9: Dettaglio dei montanti dello chassis tra carlinga e serbatoio. Visibile l'estintore di servizio (solo sul lato sinistro) e parte dell'ammortizzatore anteriore.
 FOTO 10: Interessante inquadratura della parte posteriore della carlinga, da cui si possono apprezzare diversi dettagli della turbobelica e del traliccio che costituisce il trave di coda dell'elicottero.
 FOTO 11: Particolare dei montanti dello chassis tra serbatoio e carlinga, su cui sono chiaramente visibili le nervature presenti nella sua parte posteriore.
 FOTO 12: Veduta interna dell'abitacolo e del quadro comandi.
 NOTA: La maggior parte delle immagini di cui sopra ritraggono dettagli di due diversi esemplari di SA-315B Lama: trattasi degli elicotteri I-PIGI, N° 2450, ripreso presso l'AeroClub di Boscomantico (Verona) nel 1983, ed I-STEC, N° 2650, ripreso sull'eliporto di Entreves, Monte Bianco, pure nel 1983. Tutte le fotografie numerate sono di SANDINI RINALDO.

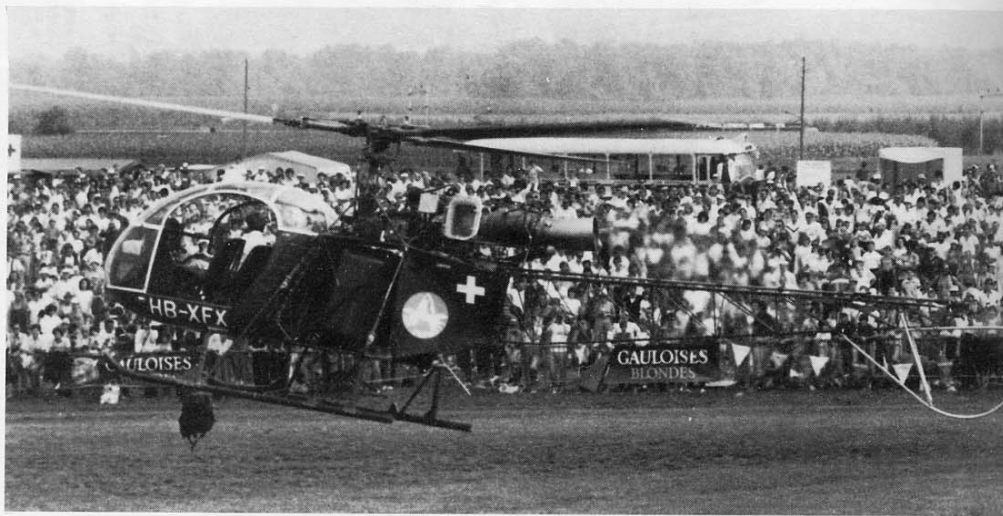


12

Gruppo motore: appare subito chiaro che il complesso proposto dalla Heller è troppo semplificato e privo di particolari, ma soprattutto troppo alto sul suo supporto: è necessario quindi ridurlo fino ad una altezza complessiva di mm.13. Di conseguenza anche il cilindro reggi-rotore (pezzi n.34/35) sarà ridotto fino all'altezza di mm.19. Per descrivere le varie operazioni di intervento indispensabili per dettagliare maggiormente il motore del modello, ritengo che le immagini dell'elicottero e del modello saranno senz'altro più utili di una lunga trattazione; ne elenco comunque le più importanti. Auto-costruzione e modifica delle prese d'aria con i relativi filtri (dis.1 n.7 e foto n.2/3/12); aggiunta di protuberanze, scatole, fili e cavi che avvolgono il corpo motore (foto n.2/3/4/7/10 e dis.1 n.6); sostituzione degli alberi di trasmissione con sprue più sottile (foto n.4). Completamente da autocostruire è la piccola scatola di rimando-trasmissione con le relative aste-bilancieri posta poco dietro il collegamento cabina di pilotaggio-fusoliera: è visibile nelle foto n.2/3 e più chiaramente nel disegno n.2. Le lunghe aste verticali sono collegate superiormente ai pezzi n.39 del cilindro reggi-rotore (dis.1 n.14, dis.2 e foto n.3/4).
Rotore principale: mancano l'anello di sollevamento all'estremità dell'asse rotore (foto n.3), i contenitori trasparenti dell'olio (foto n.2/3); da sostituire con plasticard sottile i pezzi n.39 (foto n.3). Da non dimenticare i cavi di acciaio tesi tra pala e pala (foto n.3) ed una sottile struttura di rin-

forzo alla base delle pale (foto n.4). Anche in questo caso le fotografie illustreranno meglio il lavoro da farsi sul pezzo n.52.
Cabina di pilotaggio: gli unici inconvenienti praticamente irrimediabili sono lo spessore esagerato dei pezzi trasparenti, peraltro limpidissimi, e la mancanza delle nervature di rinforzo sul pezzo n.3 visibili nella foto n.1. Chiaramente da modificare la sagoma del pezzo n.6, eliminando la scatola esterna (dis.1 n.9 e foto n.6). Per passare agli interni della cabina, nel modello Heller il cruscotto appare troppo "magro" e non è presente lo spostamento verso destra della palpebra superiore (foto n.12). Auto-costruire la cloche e la pedaliera (foto n.6/12): ricordo che i Lama volano con i comandi solo a destra. Alzare inoltre i sedili dei piloti ad una altezza di mm.15 e realizzare la panca posteriore con plastic rod e carta metallica per simulare la tela (foto n.5/12). Faccoltativa sembra l'installazione degli specchi retrovisori esterni (foto n.6) e del gancio di sollevamento inferiore con la relativa armatura di sostegno. Ritornando agli interni, mancano le cinture di sicurezza fissate ai lati dei sedili ed all'estremità superiore della panca e una piccola scatola interrottori proprio sotto la luce di navigazione superiore. Prima di fissare il pavimento della cabina, dovrà essere inserito sotto di esso un piccolo piombino per equilibrare il modello finito. Gli ultimi interventi riguardano le varie antenne a filo (dis.1 n.10/12/13 e foto n.1/2/6/10), il tubo di Pi-

Ripreso durante la manifestazione aerea svoltasi a Bex (Svizzera) negli scorsi 31 agosto e 1 settembre, questo Lama della compagnia elvetica "Air Zermatt" ha dato una notevole dimostrazione di manovrabilità e precisione. Qui lo vediamo mentre si appresta ad appoggiare sul bidone, visibile in basso a sinistra, uno zaino precedentemente "raccolto" da terra con il pattino destro. (Aldo Zanfi, IPMS Modena)



tot (dis. 1 n. 11 e foto n. 6), le luci di posizione e la luce di atterraggio posta a metà della piastra inferiore della carlinga (vedere "L'aviazione" vol. 1, pag. 96, ed. De Agostini).
Colorazione: l'elicottero da me realizzato rappresenta un velivolo della Società di trasporti "Elitalia" di Trento, marche I-PIGI, fotografato sulla pista dell'AeroClub di Boscomanico a Verona. La macchina è completamente verniciata in arancione lucido FS-12246 (Humbrol 18), "avvolta" da una fascia bianca che corre lungo tutta la fusoliera e la carlinga: in scala 1:50 tale banda risulta alta mm. 2 (foto n. 2/6/8/9/10). In fusoliera sono presenti, su ambedue i lati, due rettangoli bianchi (mm. 15x3,2 e mm. 15x2) su cui si leggono le scritte nere in stampatello alto mm. 2,7 "ELITALIA" (trasferibili R41 di mm. 2,7 A3 Recta) e in stampatello alto mm. 1,5 la scritta "TRENTO" (trasferibili R41 mm. 1,5 E 1/2). Solo sul lato sinistro della fusoliera, sul rettangolo inferiore, è presente un piccolo tricolore (mm. 1,5x2) (foto n. 2/7/8/10). Su entrambi i lati della fusoliera, inoltre, appaiono le scritte "Lama", in corsivo nero alto mm. 1,5 e "SA315B/N°2850" su due file in stampatello assai ridotto (mm. 3x2). Sotto le portiere della cabina è presente l'immatricolazione civile I-PIGI in stampatello nero alto mm. 3,8 (trasferibili R41 mm. 3,8 A5/2 Recta);

inferiormente sulla piastra di protezione della carlinga si legge sul lato destro della stessa e da sinistra a destra (dalla coda verso il muso) ancora la sigla I-PIGI in stampatello nero alto mm. 5,3 (trasferibili R41 mm. 5,3 A8/2 Recta) (foto n. 3/15). Tutte le misure sono intese in scala 1:50.

Colorazione dei particolari: il rotore anticoppia è colorato a strisce giallo-rosse (FS-13655/FS-11105); il gruppo motore è in grigio scuro FS-36118 (Humbrol HB-7) con particolari neri e grigio chiaro (FS-36440); le prese d'aria in nero opaco con bordo e interni bianchi; l'ugello di scarico del motore in color metallo brunito assai schiarito; le pale del rotore in grigio azzurro chiaro FS-36270 (Humbrol HF-4) con le estremità in rosso fluorescente per mm. 2,5 (Humbrol Fluorescent Paint "Fire Orange"); gli altri elementi meccanici del rotore e della fusoliera in FS-36118; gli interni della cabina e dei frames del tettuccio in nero opaco; la panca posteriore in verde oliva chiaro FS-34102 (Humbrol 86); le cinture di sicurezza in color khaki e grigio chiaro; i sedili ricoperti da un tessuto "scozzese" beige e nocciola; le antenne a filo bianche e argenteo; le luci anticollisione in rosso vivo.

Buon lavoro !

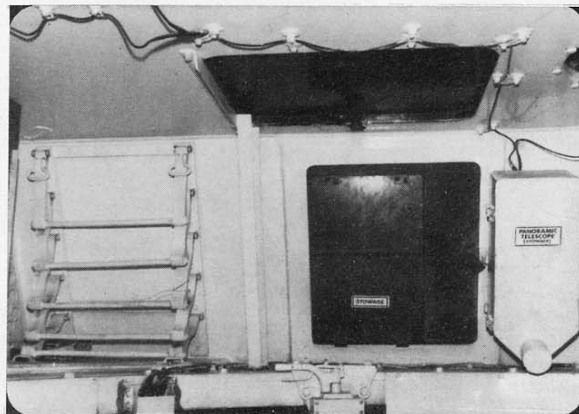
M-108 & M-109

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

Ed eccoci nuovamente a parlare di M 109, tanto per cambiare. Anche se a prima vista appare solo come una scatola cingolata, il carro, od obice semovente che sia, per poter operare in piena autonomia fornendo un minimo d'aiuto e di comfort al proprio equipaggio, è estremamente complicato ed imbottito di una enorme quantità di accessori assolutamente indispensabili durante ogni necessità operativa. Come diceva il nostro comandante: "in caso di guerra il semovente sarà la vostra casa dove, a differenza del povero fante, voi troverete rifugio e sicurezza dal nemico, dalla pioggia e dal sole".

Per ottemperare alla succitata massima, ecco quindi la necessità di dotare il veicolo di anche il più piccolo particolare atto al buon funzionamento dei vari organi che compongono l'arma nel suo insieme. Questo perché raramente durante una guerra si potrà ricorrere a strutture civili, come gli Israeliani durante l'operazione "Pace per la Galilea", che a corto di carburante si sono fermati a fare il pieno ai loro Merkava in una qualsiasi stazione di servizio, facendosi mandare il conto a casa, mentre le strutture militari a questo predisposte avevano le proprie gatte da pelare. Tanto per polemizzare con gli "aeroplanisti" bisogna riconoscere che se un carro va in panne questi non si limita a precipitare a vite come i moderni Jet che assicurano la supremazia aerea, ma si ferma senz'altro danno per i suoi passeggeri che scegliere fra il riparare il guasto o proseguire a piedi. Questa lunga premessa per introdurre l'argomento principe di questa telenovela carrista sul semovente M 109 e cioè: tutto quello che il mezzo in questione ha in dotazione, dove è sistemato e come va disposto sul modello. Sia ben chiaro che quanto qui riportato riguarda in maniera praticamente inalterata il semovente M 108, mentre per l'M 109 tali e tanti sono gli esercizi che lo utilizzano che qui di seguito ci limiteremo a fornire un dettagliato e-

lenco di quanto originariamente previsto, ricordandoci sempre di consultare buone fonti prima di partire come tori infuriati nella realizzazione di "quello che sarà senz'altro il mio miglior modello". per concludere posso affermare che per quello che riguarda i mezzi italiani tutto quanto di seguito riportato è esatto con la sola eccezione delle dotazioni individuali dell'equipaggio. Il solo membro del semovente ancora armato di Garand è il pilota, che fra l'altro è autorizzato a portare la solita Beretta cal. 9. Il resto del personale (per quello che riguarda il X° Avisio, dove ho prestato servizio) è attualmente armato di FAL BM 59 TA (Truppe alpine) col calciolo ripiegabile. Ma questa è un'altra storia della quale, prometto, ci occuperemo in una delle prossime puntate.



NELLA PAGINA PRECEDENTE

La parete sinistra, piuttosto nuda, di un M108 dell'Esercito Spagnolo. Sono ben visibili tanto il portello di fuga sito superiormente che quello laterale dotato di una cassetta per lo stivaggio delle dotazioni del mezzo. Si nota anche la cassetta dove riporre il cannocchiale panoramico. La leva sotto il portello laterale comanda il meccanismo di bloccaggio del brandeggio della torre.

IN QUESTA PAGINA

IN ALTO: Proseguiamo ad esplorare l'interno dell'M108. Questa volta vediamo il retro della torre con il portellone a due battenti dove trova posto la rastrelliera per i razzi si segnalazione. Tutt'intorno le varie rastrelliere per le spolette (FUZE RACKS). Notare come tutte le varie scritte siano in lingua originale. In alto la scatola controllo luci (identica a quella installata sugli M109 italiani). Con "BAR-BOOM" quei mattaccioni di Spagnoli indicano la cordicella di sparo.

AL CENTRO: Bella vista della culatta a cuneo dell'obice da 105mm. Alla sinistra di questo troviamo il supporto per il cannocchiale panoramico (al momento non installato) ed i vari dispositivi per il brandeggio verticale e laterale del pezzo. Ricordo, che a differenza del fratello maggiore M109, il semovente M108 è dotato di soli sistemi manuali. Sulla destra si intravede il duplicato del volante per il brandeggio verticale oltre al cannocchiale a gomito, usato dal puntatore di destra per il tiro controcarro, in posizione reclinata. Presente un'altra scatola luci, necessaria alle operazioni di caricamento della granata e di puntamento. Il mollone a sinistra è un equilibratore. Giusto dietro il cannocchiale a gomito vi è la leva di apertura e chiusura dell'otturatore. All'estrema destra il quadrante per l'alzo M15 che in pratica sostituisce una analoga funzione normalmente svolta con il solo ausilio del cannocchiale panoramico di sinistra (tale accessorio è presente anche sull'M109 statunitense, mentre è invece stato rimosso dai mezzi italiani). Anche nel semovente M108 dopo ogni sparo l'otturatore si apre automaticamente. Per l'obice da 105mm non è previsto l'uso di nessun calcatoio idraulico, essendo il caricamento dei proiettili molto agevole. Il suddetto aggeggio può essere usato solo con obici con chiusura a vite e non è quanto mai pericoloso. Per questo motivo è stato rimosso su tutti i mezzi italiani ancora dotati di obici di questo tipo (per esempio l'M44). Un'ultima cosa per concludere: il mezzo internamente è verniciato in un colore verde molto pallido e lucido. Bianco è invece il cannocchiale a gomito, mentre la culatta dell'obice è in colore metallo naturale. I vari portelli sono invece nel colore di fondo del mezzo (verde oliva scuro in questo caso).

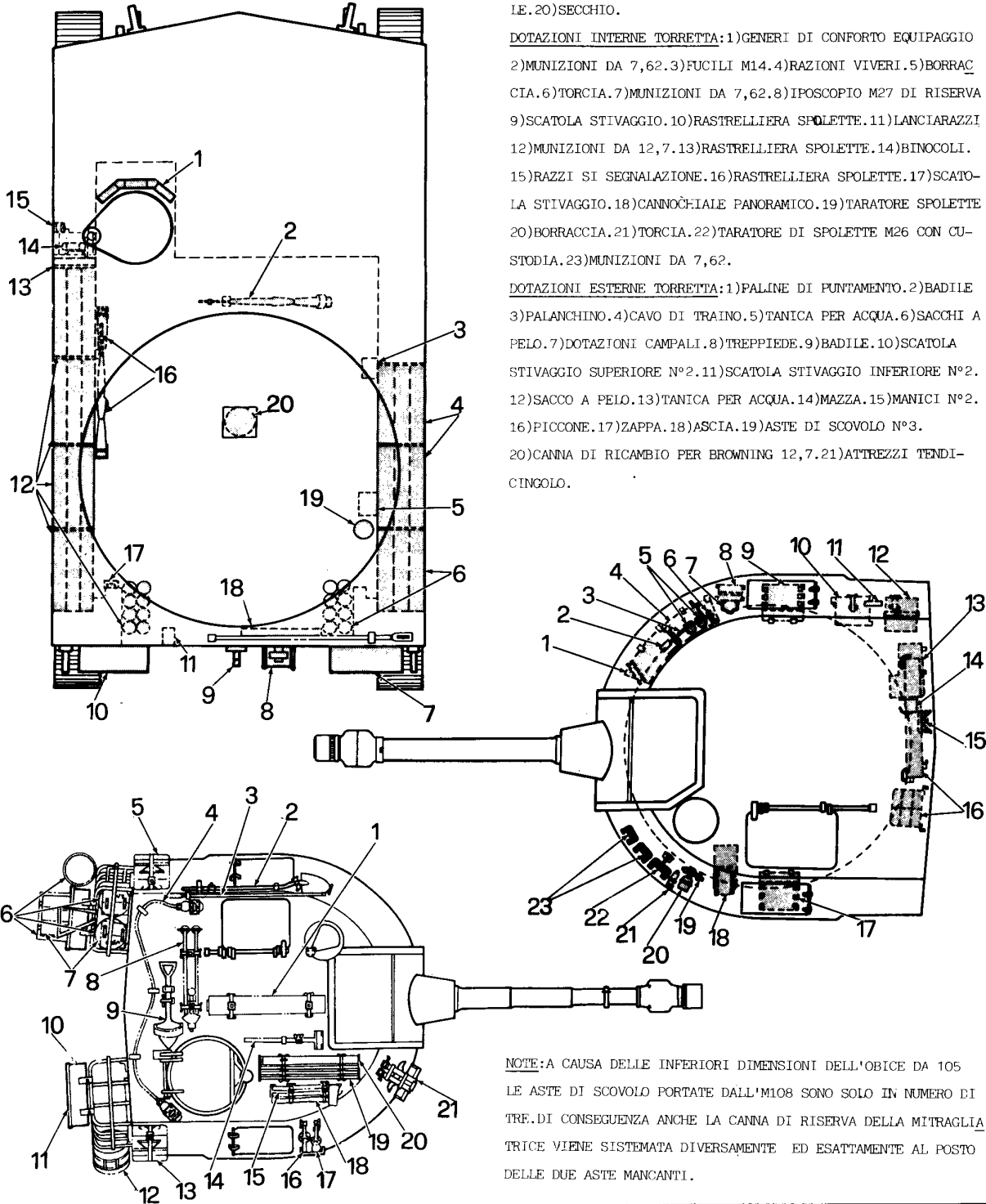
IN BASSO: La posizione del capocarro, con il proprio sedile e la botola dove è anche l'arma controaerea (Browning da 12,7mm). In questa foto lo schienale della poltroncina è ribaltato, per permettere al personale di poter operare l'arma A.A. Dietro allo schienale vi è il contenitore per il binocolo, mentre a destra è la scatola del sistema di comunicazione per l'equipaggio. Il seggiolino può essere alzato e abbassato a piacimento. Il contenitore alla destra in alto non riesco a riconoscerlo. Notare come le botole installate sui mezzi di origine americana siano dotati di un solo iposcopio, a differenza di quelle italiane e tedesche che ne portano ben 5, praticamente lungo tutto il perimetro della botola.

M 108 Dotazioni & Accessori

SCAFO: 1) IPOSCOPI M27 N°3. 2) FUCILE M14. 3) MUNIZIONI DA 7,62. 4) MUNIZIONI DA 105. 5) MUNIZIONI DA 7,62. 6) MUNIZIONI DA 105. 7) SCATOLA STIVAGGIO. 8) SUPPORTO TELEFONO. 9) GANCIO DI TRAINO. 10) SCATOLA STIVAGGIO. 11) RAZZI (1 colpo). 12) MUNIZIONI DA 105. 13) IPOSCOPIO M27 DI RISERVA. 14) TORCIA. 15) BORRACCIA. 16) FUCILI M14. 17) BORRACCIA. 18) RAZZI (5 colpi). 19) ESTINTORE PORTATILE. 20) SECCHIO.

DOTAZIONI INTERNE TORRETTA: 1) GENERI DI CONFORTO EQUIPAGGIO. 2) MUNIZIONI DA 7,62. 3) FUCILI M14. 4) RAZIONI VIVERI. 5) BORRACCIA. 6) TORCIA. 7) MUNIZIONI DA 7,62. 8) IPOSCOPIO M27 DI RISERVA. 9) SCATOLA STIVAGGIO. 10) RASTRELLIERA SPOLETTE. 11) LANCIARAZZI. 12) MUNIZIONI DA 12,7. 13) RASTRELLIERA SPOLETTE. 14) BINOCOLI. 15) RAZZI SI SEGNALAZIONE. 16) RASTRELLIERA SPOLETTE. 17) SCATOLA STIVAGGIO. 18) CANNOCCHIALE PANORAMICO. 19) TARATORE SPOLETTE. 20) BORRACCIA. 21) TORCIA. 22) TARATORE DI SPOLETTE M26 CON CUSTODIA. 23) MUNIZIONI DA 7,62.

DOTAZIONI ESTERNE TORRETTA: 1) PALINE DI PUNTAMENTO. 2) BADILE. 3) PALANCHINO. 4) CAVO DI TRAINO. 5) TANICA PER ACQUA. 6) SACCHI A PELO. 7) DOTAZIONI CAMPALI. 8) TREPPIEDE. 9) BADILE. 10) SCATOLA STIVAGGIO SUPERIORE N°2. 11) SCATOLA STIVAGGIO INFERIORE N°2. 12) SACCO A PELO. 13) TANICA PER ACQUA. 14) MAZZA. 15) MANICI N°2. 16) PICCONE. 17) ZAPPA. 18) ASCIA. 19) ASTE DI SCOVOLO N°3. 20) CANNA DI RICAMBIO PER BROWNING 12,7. 21) ATTREZZI TENDICINGOLO.



NOTE: A CAUSA DELLE INFERIORI DIMENSIONI DELL'OBICE DA 105 LE ASTE DI SCOVOLO PORTATE DALL'M108 SONO SOLO IN NUMERO DI TRE. DI CONSEGUENZA ANCHE LA CANNA DI RISERVA DELLA MITRAGLIERA TRICE VIENE SISTEMATA DIVERSAMENTE ED ESATTAMENTE AL POSTO DELLE DUE ASTE MANCANTI.

M 109 Dotazioni & Accessori

SCAFO: IPOSCOPI M27 N°3. 2) BORRACCIA. 3) FUCILE M14. 4) PROIETTI da 155. 5) CARICHE DI LANCIO ED INNESCHI. 6) BORRACCIA. 7) PROIETTI DA 155. 8) SCATOLA STIVAGGIO. 9) GANCIO DI TRAINO

(posizione prevista originariamente). 10) SUPPORTO TELEFONO. 11) GANCIO DI TRAINO (posizione produzione in serie). 12) SCATOLA STIVAGGIO. 13) PROIETTI DA 155. 14) BORRACCIA. 15) CARICHE DI LANCIO ED INNESCHI. 16) TORCIA. 17) IPOSCOPIO M27 DI RISERVA. 18) MUNIZIONI DA 7,62. 19) MUNIZIONI DA 7,62. 20) ESTINTORE PORTATILE. 21) RAZZI (5 colpi). 22) RAZZI (1 colpo) 23) FUCILI M14. 24) SECCHIO

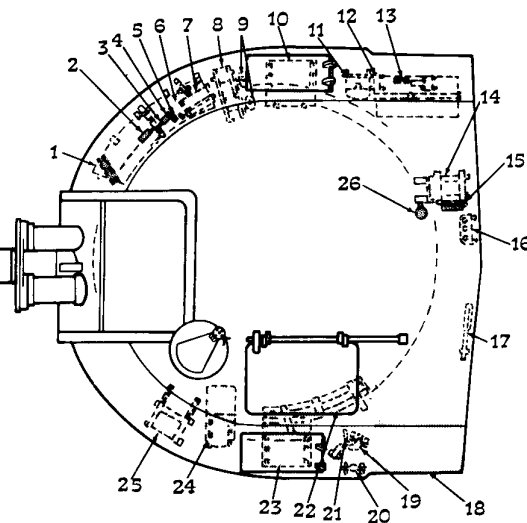
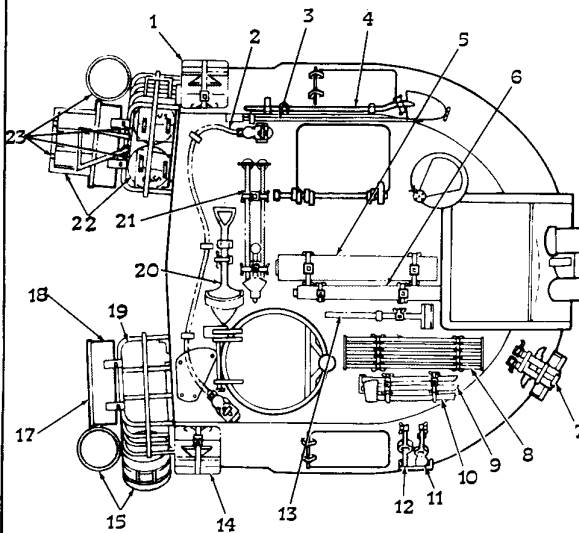
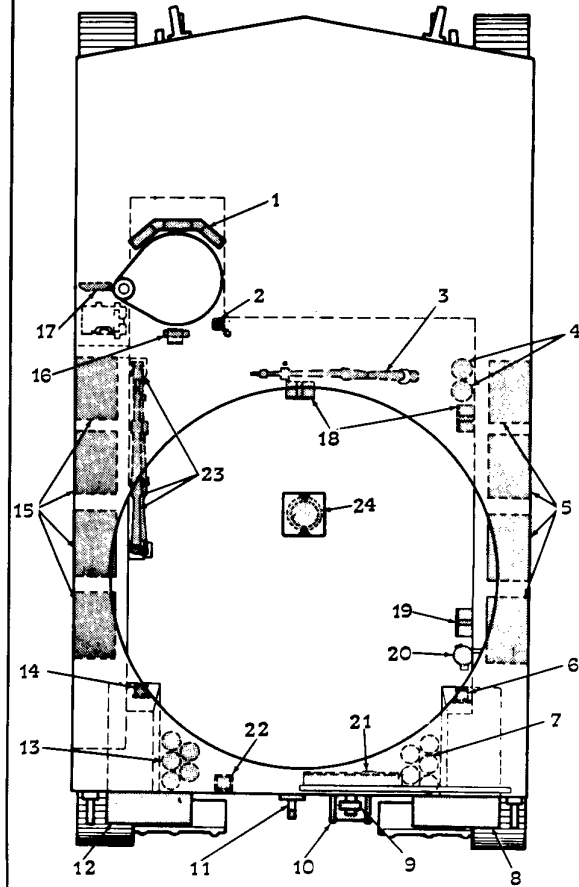
DOTAZIONI INTERNE TORRETTA: 1) GENERI DI CONFORTO EQUIPAGGIO 2) MUNIZIONI DA 7,62. 3) FUCILI M14. 4) TORCIA. 5) SCATOLA COMANDI 6) RAZIONI VIVERI. 7) IPOSCOPIO M27 DI RISERVA. 8) RASTRELLIERA SPOLETTE. 9) BORRACCIA. 10) SCATOLA STIVAGGIO. 11) BINOCOLO.

12) LANCIARAZZI. 13) MUNIZIONI DA 12,7. 14) RASTRELLIERA SPOLETTE. 15) TARATORE SPOLETTE. 16) RAZZI DI SEGNALAZIONE.

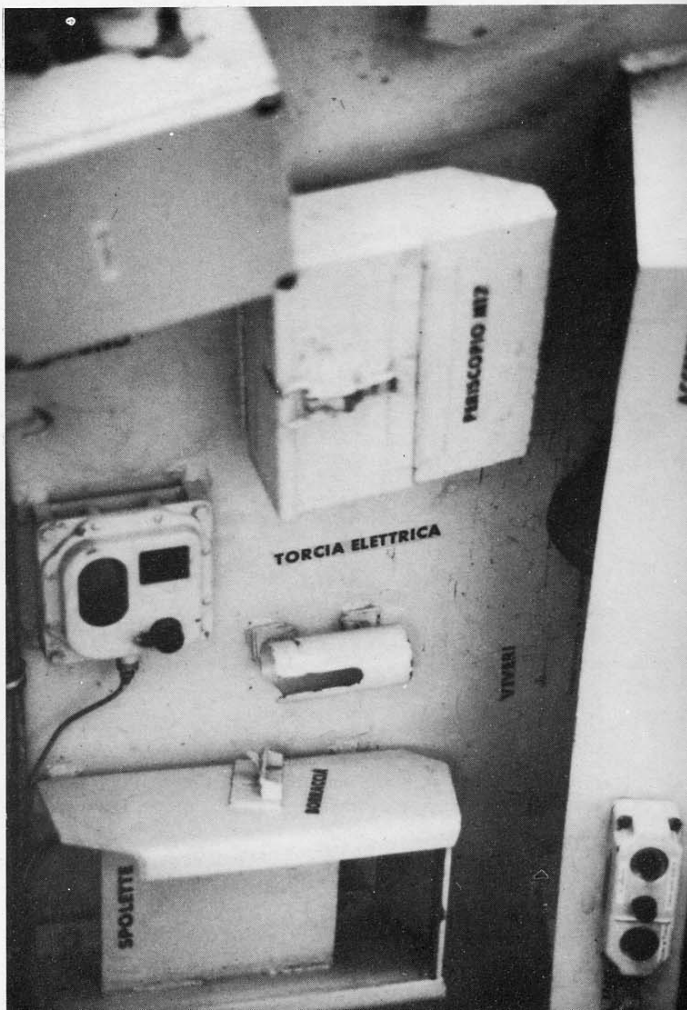
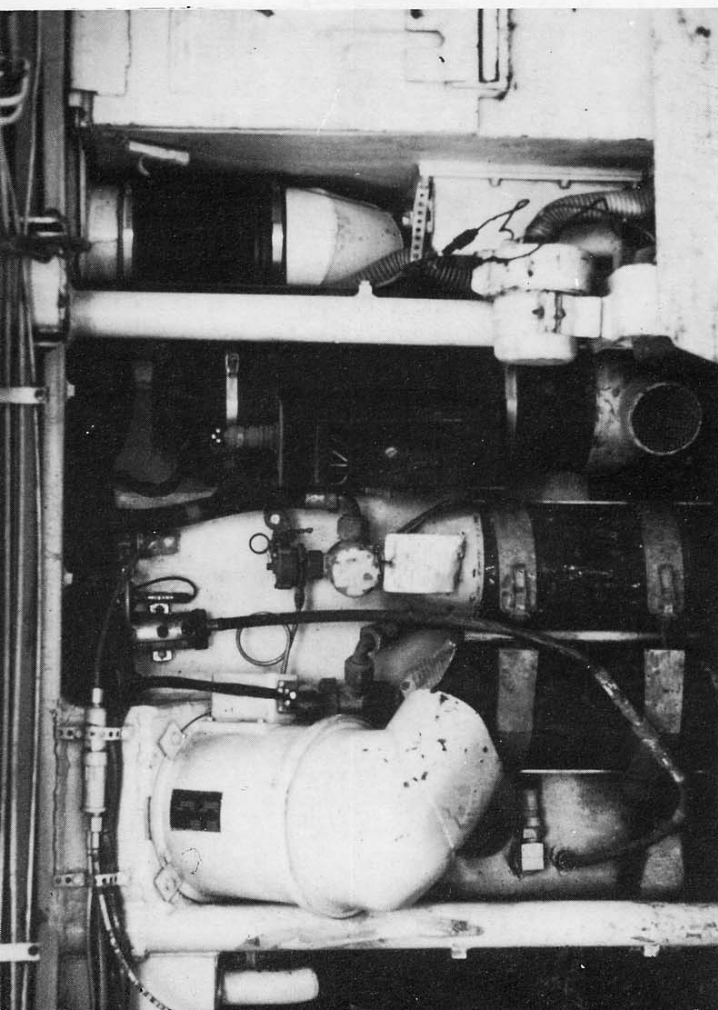
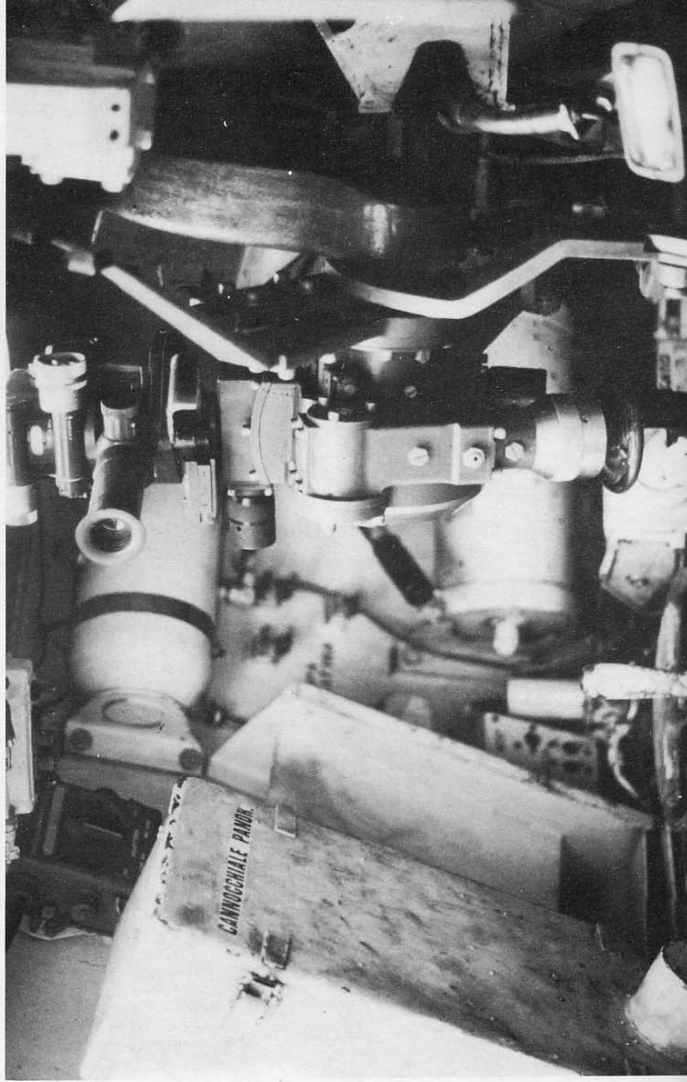
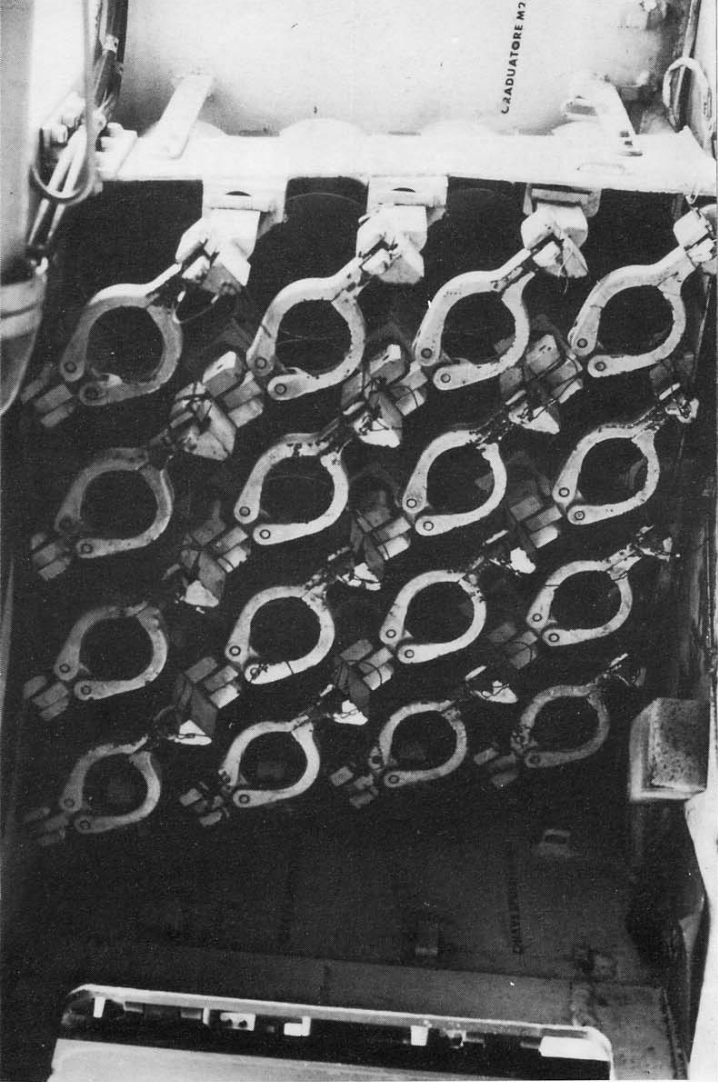
17) AVVITATORI SPOLETTE M16 ED M18. 18) RASTRELLIERA PROIETTI DA 155. 19) GANCI TRAINO SUPPLEMENTARI. 20) TARATORE DI SPOLETTE M26. 21) SCATOLA COMANDI. 22) RASTRELLIERA SPOLETTE. 23) SCATOLA STIVAGGIO. 24) CANNOCCHIALE PANORAMICO. 25) RASTRELLIERA SPOLETTE. 26) TORCIA.

DOTAZIONI ESTERNE TORRETTA: 1) TANICA PER ACQUA. 2) CAVO DI TRAINO. 3) PALANCHINO. 4) BADILE. 5) PALINE DI PUNTAMENTO. 6) CANNA DI RICAMBIO MITRAGLIATRICE BROWNING DA 12,7. 7) ATTREZZI TENDICINGOLO. 8) ASTE DI SCOVOLO. 9) MANICI N°2. 10) ASCIA.

11) ZAPPA. 12) PICCONE. 13) MAZZA. 14) TANICA PER ACQUA. 15) SACCHI A PELO. 17) SCATOLA STIVAGGIO SUPERIORE N°2. 18) SCATOLA STIVAGGIO INFERIORE N°2. 19) TELO. 20) BADILE. 21) TREPPIEDE. 22) DOTAZIONI CAMPALI. 23) SACCHI A PELO.

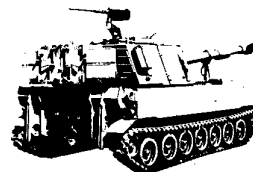
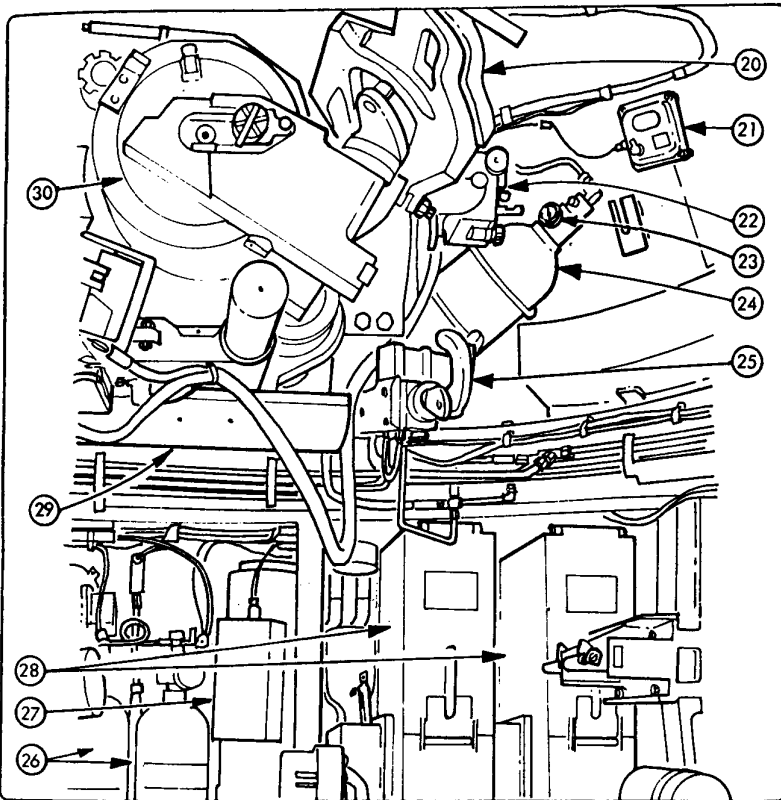
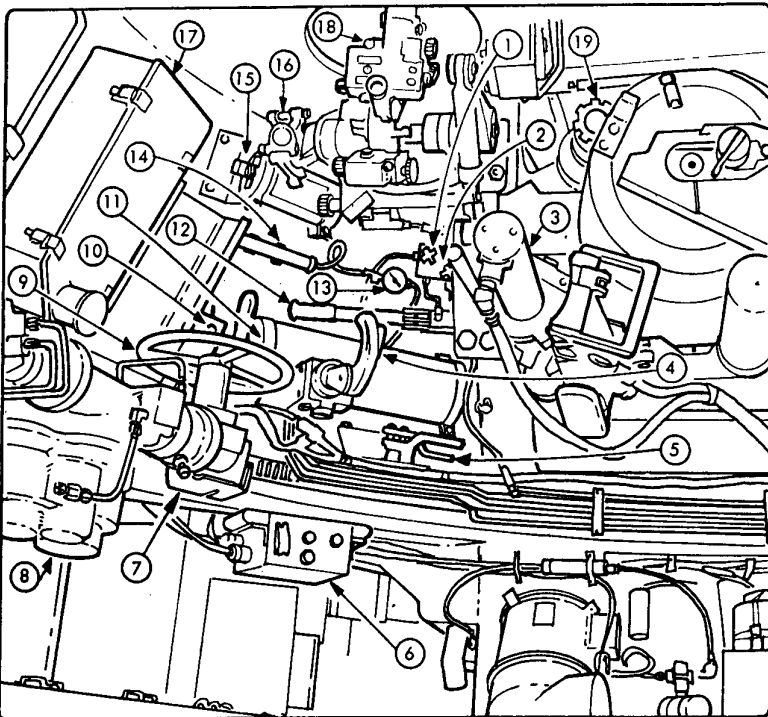


NOTE: PER I VEICOLI ITALIANI LA DOTAZIONE E' PRATICAMENTE INALTERATA, ECCETTUATO LE ARMI INDIVIDUALI E IL SISTEMA SPARGINEBBIA. COME IN PRECEDENZA ACCENNATO I VEICOLI ITALIANI VIAGGIANO NORMALMENTE SENZA MUNIZIONI E CARICHE DI LANCIO IN QUANTO TRASPORTATE SU DI UN VEICOLO AUSILIARIO M548



SISTEMAZIONE INTERNO TORRETTA M109/M109A1

- 1)Valvola di scarico circuito idraulico
 - 2)Valvola equilibratore
 - 3)Calcoatoio automatico
 - 4)Manopola cannoniere
 - 5)Bloccaggio brandeggio laterale torre
 - 6)Scatola comando riscaldamento e flottaggio
 - 7)Sistema elettrico di pulizia cremagliera
 - 8)Equipaggiamento brandeggio laterale
 - 9)Volantino brandeggio laterale manuale
 - 10)Scatola controllo energia in torre
 - 11)Accumulatore dell'equilibratore(primario)
 - 12)Pompa manuale dell'equilibratore(idraulica)
 - 13)Manometro pressione guarnizione torre
 - 14)Pompa manuale guarnizione torre(pneumatica)
 - 15)Accumulatore dell'equilibratore(secondario)
 - 16)Supporto del cannocchiale panoramico
 - 17)Scatola stivaggio cannocchiale panoramico
 - 18)Cannocchiale panoramico M117
 - 19)Ammortizzatore
 - 20)Leva apertura culla dell'obice
 - 21)Scatola illuminazione
 - 22)Quadrante M15
 - 23)Manometro controllo pressione serbatoio
 - 24)Serbatoio aria
 - 25)Manopola puntatore di sinistra(solo elevazione)
 - 26)Estintori fissi N°2
 - 27)Gruppo riscaldamento vano combattimento
 - 28)Filtri aria del motore N°2
 - 29)Rotore elevazione elettrica
 - 30)Meccanismo a vitone dell'obice
- NOTA:1,2,11 & 15 solo su M109A1



M109A2
Self-Propelled Howitzer

NELLA PAGINA PRECEDENTE:

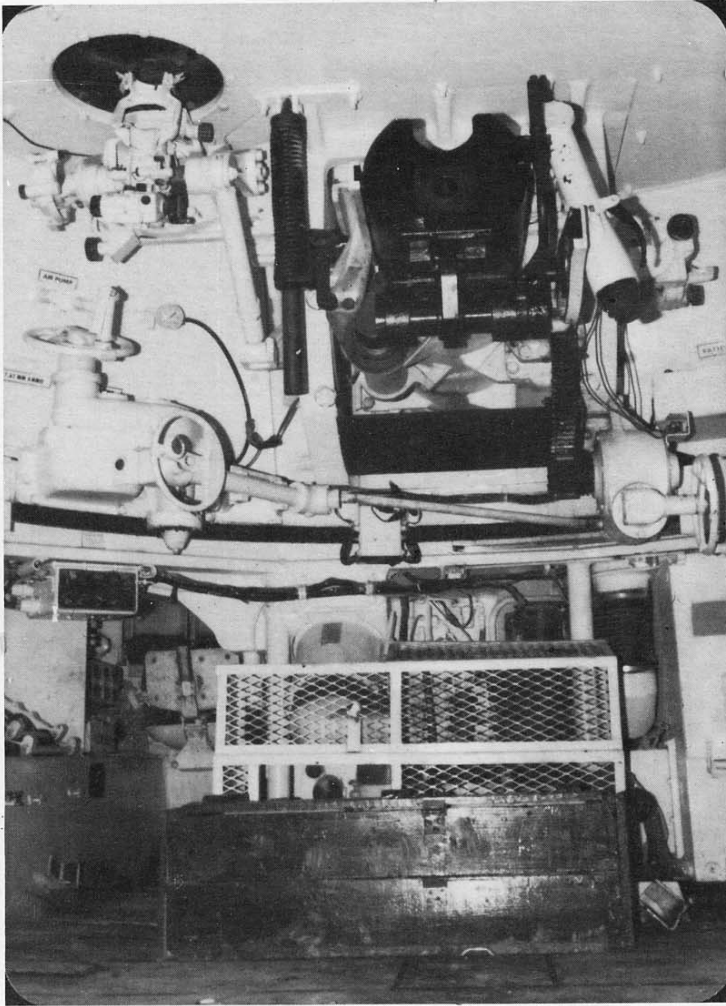
IN ALTO A SINISTRA:Particolare della rastrelliera portaproyetti del semovente M109. Questa è situata posteriormente sulla sinistra ed è capace di ospitare sedici colpi. La dotazione prevede che i proiettili qui stivati debbano essere tutti HE. Nei mezzi italiani i colpi come le cariche di lancio e gli inneschi sono trasportati a parte su di un veicolo M548. La ragione è da ricercarsi nell'angustia della camera di combattimento che permetterebbe lo stivaggio di soli 28 colpi; se a tutto questo aggiungiamo il caos creato dalle dotazioni personali dei sette membri dell'equipaggio, le cariche di lancio ed i vari armenicoli in dotazione si avrebbe una situazione con i serventi costretti ad operare camminando su fucili, zainetti, contenitori vari, etc. etc.

IN ALTO A DESTRA: Il cannocchiale panoramico, cuore del sistema di puntamento dell'obice. Questo è di disegno nazionale, è prodotto dalla Galileo. È dotato di un sistema di illuminazione interno per il tiro notturno. Notiamo anche la cassetta di stivaggio dove lo strumento viene riposto durante le marce di trasferimento. La manovella in primo piano è il sistema

manuale di brandeggio laterale del pezzo.

IN BASSO A SINISTRA: Un'occhiata d'insieme alle installazioni fisse poste centralmente sotto la culatta dell'obice. Notiamo i due estintori fissi del sistema antincendio, l'aspiratore dei fumi di sparo, il sistema di riscaldamento. Malaguratamente quest'ultimo spesso e volentieri funziona male e quando scalda ha la brutta tendenza ad aspirare i fumi del tubo di scappamento. All'estrema destra uno dei due filtri per l'aria del motore.

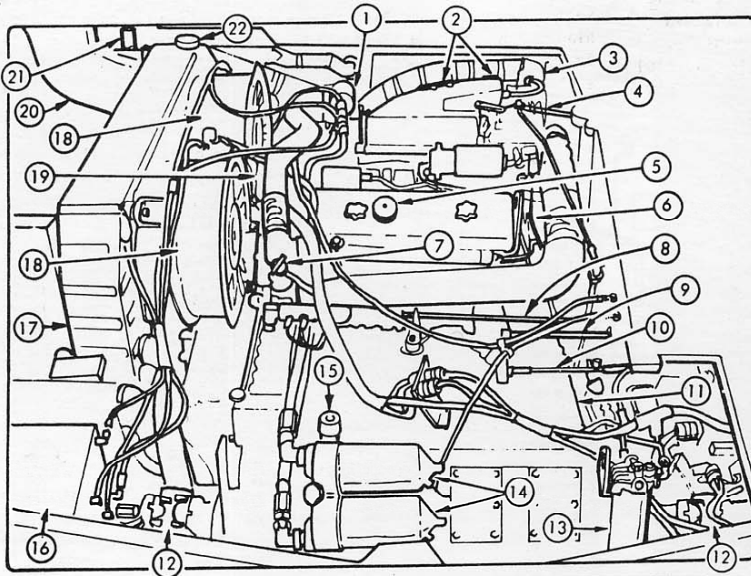
IN BASSO A DESTRA: Vista della parete anteriore destra della casamatta. Vi sono le varie rastrelliere per le spolette, i viveri e gli accessori. Ben visibile la scatola per l'illuminazione (la luce maggiore è di colore bianco, mentre la più piccola è rossa, detta anche luce di combattimento). L'altra scatoletta attaccata a quella specie di balconcino autorizza, mediante una serie di luci, ad aprire il fuoco con l'obice. (Tutte le foto di questa pagina sono di Armando Rossi, IPMS-MODENA)



Bella immagine dal basso verso l'alto della culatta dell'obice da 105mm del semovente M108. Si intravede a malapena il sedile del pilota. Si intuisce che l'accesso dall'interno è quanto mai....difficilissimo!!!! Giusto dietro notiamo una piccola scatola nera agganciata all'anello di rotazione della torre che altro non è che l'unità di controllo del sistema di flottaggio e del sistema di riscaldamento del vano di combattimento. Ben visibile il sistema manuale di brandeggio del pezzo, duplicato per il servente di destra, addetto normalmente al tiro controcarro. Sotto il pezzo sono l'aspiratore di fumi ed il ventilatore che provvede al riscaldamento. La grossa cassa in legno, di colore rosso, è probabilmente una aggiunta dovuta all'Esercito Spagnolo. Assente il seccchio, probabilmente ficcato da qualche parte meno impiccante. Il mezzo appare ottimamente mantenuto, prova ne sia la presenza delle decalcomanie originali, ancora ben leggibili e per niente scrostate. Ben visibile il supporto per il cannocchiale panoramico, privo di quest'ultimo in quanto la botola chiusa ne impedisce la installazione. I mezzi sono ancora come gli originali americani, differendone solo per alcuni dettagli superficiali quali le dotazioni (Foto di Angel M. Salcedo Oliver)

DETTAGLI MOTORE

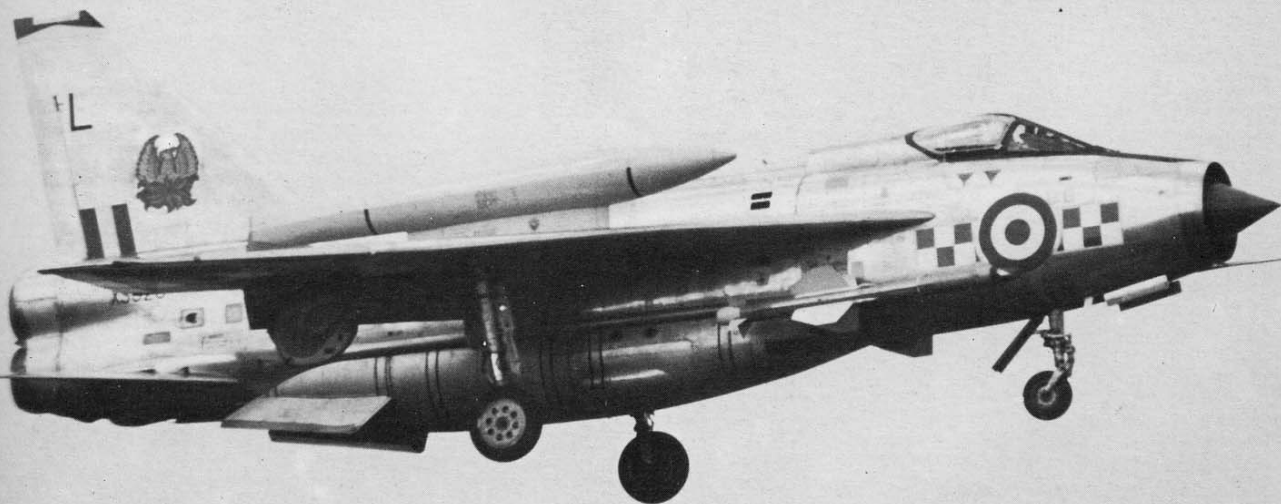
- 1) Cono di scarico estintore fisso
- 2) Uscita aria del turbo-compressore
- 3) Gruppo regolatore del turbo-compressore
- 4) Tubo alimentazione del carburante
- 5) Tappo rabbocco olio motore
- 6) Motore Diesel V8-8V71T
- 7) Astina controllo livello olio motore
- 8) Comandi valvola a farfalla
- 9) Comando del cambio
- 10) Comando sterzo
- 11) Trasmissione XTG 411-2A
- 12) Giunto Universale
- 13) Filtro secondario carburante
- 14) Filtri olio motore
- 15) Tappo rabbocco e asta controllo livello olio della trasmissione
- 16) Serbatoio liquido di raffreddamento
- 17) Radiatore
- 18) Ventola di raffreddamento
- 19) Alternatore
- 20) Scarico motore
- 21) Valvola sicurezza temperatura liquido di raffreddamento
- 22) Tappo di rabbocco liquido di raffreddamento



RINGRAZIAMENTI

Vorrei in questa sede cominciare col ringraziare quanti hanno contribuito in un modo o nell'altro alla stesura di queste prime puntate sul semovente M109: Luca Chisté e Francesco Bertoluzza di Trento per la realizzazione di alcuni disegni dell'interno del mezzo. Paolo Bologna dell'IPMS-MILANO per aver gentilmente fornito ottime foto di un mezzo del I° Reggimento di Artiglieria a Cavallo. Aldo Zanfi e Carlo R. Pecchi per essersi prodigati nel reperire materia-

le per il sottoscritto rompendo non poco le scatole ai propri corrispondenti. Un grazie anche ad Alberto Zanfi per il suo aiuto in alcuni difficili momenti diciamo.. "creativi". My sincere thanks to Mr. PAUL WOOLF of IPMS-USA for sending me a lot of very interesting material and Mr. Angel M. Salcedo Oliver of Spain for his very helpful photos of Spanish vehicles.



ENGLISH ELECTRIC LIGHTNING F.6/F.2A

DI MARCO MAI, I.P.M.S.-MODENA

C'è una ristretta cerchia di velivoli da combattimento ad elevatissime prestazioni che pur essendo in servizio da alcuni decenni, non ha alcuna intenzione di ritirarsi; infatti mentre l'AM1 varia la sensibilità ASA dei propri F-104S per prolungarne la vita operativa fino al 2.000, la RAF continua ad avere in dotazione l'English Electric/BAC/BAe Lightning in due reparti di prima linea (5° e 11° Sqn).

E dire che in occasione della cerimonia di battesimo tenutasi a Farnborough il 23/10/1958, l'E.E. nella presentazione alla stampa rilevò tra l'altro che il proprio aereo sarebbe rimasto operativo al massimo un decennio...

Nato in un periodo politicamente instabile e per di più in piena "missilite" (il Libro Bianco della Difesa 1957 teorizzava l'inferiorità dei caccia pilotati nei confronti del missile, ostacolando anche lo sviluppo del Lightning, previsto come l'ultimo caccia della RAF), rappresentò un enorme progresso rispetto all'Hunter (caccia diurno) e al Javelin (caccia notturno) in servizio all'epoca. A questo proposito basti ricordare solo due parametri fondamentali: velocità massima pari a M = 2,3 (2.400 Km/h) e tangenza massima di 60.000 piedi (18.300 m). Per ottenere simili prestazioni, W.E.W. Petter ed il suo team disegnarono un velivolo dalle linee molto avanzate, con ala a freccia di 60° ottimizzata per il volo supersonico, motori disposti verticalmente per ridurre al massimo le dimensioni della fusoliera e la resistenza aerodinamica, e utilizzando il titanio nelle zone più calde.

A questi notevoli sforzi tecnologici ed economici non corrispose un adeguato successo commerciale, "soli" 337 esemplari costruiti (un numero abbastanza elevato, che avrebbe potuto essere molto maggiore senza la agguerrita concorrenza degli aerei statunitensi), di cui una cinquantina esportati in Arabia Saudita e Kuwait.

Dopo oltre vent'anni di servizio nella RAF in cinque versioni monoposto e due biposto, assolti con la massima efficacia i compiti assegnatigli che vanno dall'intercettazione dei quadrimotori sovietici al largo delle coste scozzesi alla difesa dello spazio aereo dell'Armata del Reno in Germania Occidentale, i supersiti Lightning basati a Binbrook attendono di essere sostituiti con i Tornado F Mk. 2, rimanendo completamente "combat ready".

Dopo queste brevi note di carattere storico-nostalgico, inizio la parte modellistica, premettendo che verranno trattate solo le ultime due versioni, la F.6 e la F.2A.

Poche sono le differenze esterne fra queste che non possono essere considerate vere e proprie versioni distinte, essendo la F.2A l'aggiornamento della precedente F.2 allo standard F.6. Lo schema evidenzia le differenze:

F.6

Due cannoni da 30 mm nella carenatura ventrale

Missili Red Top

Carenature tubolari in fusoliera lunghe

Possibilità di montare due serbatoi supplementari sopra le ali

F.2A

Due cannoni da 30 mm nella parte superiore del muso

Missili Firestreak

Carenature tubolari in fusoliera corte

Nessuna predisposizione per serbatoi supplementari

REVELL scala 1/100

I signori della Revell devono aver fatto un poco di confusione; sulla scatola fa infatti bella mostra di sé la dicitura "Lightning F.2 Mk. 6", forse una nuova sottoversione. Una volta aperta la confezione tutti i dubbi sono fugati, il modello rappresenta un F.6, con carenature tubolari lunghe e missili Red Top. Lo stampo non risente degli anni e dei passaggi di proprietà (ex Tamiya) presentando un dettaglio inciso discreto. L'unico aspetto negativo è rappresentato dal prezzo: 5.500 lire per un modello di queste dimensioni, come già fatto notare in un precedente Notiziario, sono decisamente troppe.

Come è intuibile dalla scala il kit è piuttosto semplice, essendo composto da una trentina di pezzi in plastica olive drab, ma non per questo inaccurato; una volta assemblato la caratteristica sagoma panciuta del Lightning è ben riprodotta. Il montaggio procede speditamente grazie all'ottima precisione dei pezzi.

L'abitacolo è di dimensioni esigue e a mio avviso basta aggiungere il pavimento, un pezzetto di plasticard che simuli il pannello degli strumenti e la maniglia di eiezione; una volta posizionato il canopy ben poco rimane visibile. Prima di chiudere la fusoliera è necessario prolungare fino alla gamba di forza il pozzetto anteriore, che è stranamente corto, e inserire il solito peso per evitare assetti cabrati. Nel ventre della fusoliera sono da inserire i piloni per i missili, che come nella realtà sono collegati da un pannello ventrale, e le pinne posteriori. Per evitare "scalini" basta inserire tra la fusoliera e

F.6 XS929 "L" appartenente al 56° Sqn. in finale all'aeroporto di Akrotiri (Cipro) nei primi anni settanta. L'aereo è ripreso con una completa dotazione di carichi d'ordinanza, due missili Red Top, due cannoni nella grande carenatura ventrale (di cui si nota il rigonfiamento del pannello che copre la culatta) e dei due serbatoi supplementari verniciati di bianco lucidissimo. Lo stemma dello Squadron è formato da una fenice gialla con bordi neri che risorge da fiamme rosse e arancioni. Gli scacchi a fianco dell'insgna di nazionalità in fusoliera sono bianchi e rossi. L'aereo ha una finitura completamente in metallo naturale tranne che nel lungo pannello sulla spina dorsale, in questa foto parzialmente coperto dal serbatoio supplementare. (foto via G.Pini)

i due pannelli due striscioline di plasticard da 0,25 mm che innalzano i pezzi di quanto basta per portarli alla giusta altezza. Le ali combaciano perfettamente ed assumono il giusto diedro senza particolari accorgimenti; è prevista la possibilità di montare i serbatoi supplementari nella caratteristica posizione sopra le ali, in ogni caso il solco di riferimento va stuccato e il pilone sostituito, essendo decisamente fuori scala. A questo punto, dopo aver posizionato i piani di coda, l'aereo è quasi completato e si presenta il problema della presa d'aria, tipico dei velivoli con questo particolare in posizione frontale. Naturalmente nessun costruttore riproduce l'interno, limitandosi a fornire il cono diruttore ed il bordo

d'entrata, chiudendo subito dopo la fusoliera con un bel pannello. E' praticamente impossibile cercare di dare un effetto di profondità con una sia pur accurata verniciatura ed è altre si difficile autocostruire l'interno del condotto, caratterizzato da una forma tutt'altro che semplice. L'unica soluzione è riprodurre l'aereo in parcheggio mentre monta l'apposita carenatura a forma di anello colorata in rosso. Questo particolare e la sua esatta sistemazione sono molto evidenti in alcune delle immagini che completano questo articolo. Risolto questo problema non resta che aggiungere il gancio di arresto che fuoriesce dall'estremità posteriore del serbatoio ventrale ed i carrelli, facendo moltissima attenzione vista la loro fragilità. Le decals fornite nella scatola permettono di riprodurre un F.6 del 5° Sqn (XR760) nella classica livrea mimetica verde-grigio; la qualità è sufficiente anche se il film è un poco ingiallito.

Il modello è stato fornito dalla ADICA-PONGO, distributore italiano dei prodotti REVELL, che desideriamo qui ringraziare.

MATCHBOX scala 1/72

Quando si ha a che fare con un prodotto Matchbox, molte considerazioni sono ormai di prammatica e riguardano soprattutto il dettaglio superficiale; in questo caso ci troviamo di fronte ad una pannellatura in rilievo decisamente pesante che necessita di un deciso ridimensionamento, per fare un esempio gli stencils tratteggiati che individuano la ordinata di forza di coda sono riprodotti in rilievo in maniera così marcata da rovinare l'aspetto a tutta la zona circostante.

L'aspetto esteriore è comunque più che discreto, una volta assemblato, il modello ha la "personalità" inconfondibile del bigetto inglese; questo rispetto delle forme è particolarmente importante nella parte inferiore della fusoliera, nella caratteristica pancia, che se non correttamente riprodotta falsamente il risultato finale. Gli stampisti della Matchbox hanno fatto del loro meglio e sono giunti ad un risultato più che apprezzabile. La versione rappresentata è la F.6 anche se la scatola propone in opzione anche la F.2A.

Il montaggio inizia subito con un incidente: seguendo le istruzioni si cerca nelle stampate il pezzo n. 4 corrispondente alla vasca dell'abitacolo e con sorpresa non lo si trova; probabilmente le istruzioni non sono state aggiornate dopo l'uscita del modello della versione biposto, che ha comportato la modifica di un intero sprue. Ciò non toglie che il pavimento per il monoposto non è presente e quello fornito non entra nella fusoliera. Poco male visto che avremmo dovuto modificare ampiamente il tutto. Autocostruito il pavimento con un pezzetto di plasticard, basandosi sulla ottima fotografia pubblicata a pag. 29 del libro Osprey o in sua mancanza si quella a pag. 26

dell'Aeroguide (anche se riproduce il cockpit di un F.3 le sistemazioni interne sono generalmente simili), dettagliate l'abitacolo: il colore preponderante è il grigio medio opaco con l'interno degli orologi in nero. Il seggiolino eiettabile è molto basico e riferendosi alla splendida foto a pag. 25 dell'Aeroguide, con plasticard e buona volontà non sarà difficile portarlo ad uno standard più realistico.

Come avrete notato dalle due citazioni in poche righe, l'Aeroguide sul Lightning è una fonte preziosa di informazioni per la costruzione del modello ed ha dalla propria parte anche un prezzo estremamente contenuto (Lst. 2,95, 10.000 lire presso Tuttostoria).

Una volta rifinito l'abitacolo è necessario inserire una paratia nella parte posteriore della fusoliera per spezzare la grande cavità interna che altrimenti si noterebbe troppo. A questo punto è necessario rendere più profondo di 3 mm il pozzetto del carrello anteriore, ricordando di allungare di conseguenza la gamba di forza. Gli ugelli devono essere decisamente assottigliati e dettagliati, magari incidendo nella parte interna i flabelli a geometria variabile dello scarico del post. Dopo aver inserito il contrappeso si può chiudere la fusoliera, sarà necessario un poco di stucco solo nella zona della deriva e sulla presa d'aria.

Prima di procedere oltre è bene dare una decisa passata di carta abrasiva sulla pannellatura della fusoliera e delle ali per ridurla ad una scala più realistica e, servendosi del trapano, forare le piccole prese d'aria ausiliarie e gli scarichi presenti nella parte posteriore, particolarmente evidenti nelle immagini che pubblichiamo degli esemplari mimetici verde/grigio. Il bordo d'attacco della presa d'aria va affilato notevolmente e il cono diruttore deve essere appuntito e fatto rientrare nella presa d'aria di un paio di mm, in quanto la parte cilindrica che precede il cono vero e proprio deve essere all'interno e non sporgere esternamente.

Le ali sono troppo spesse, soprattutto alla radice, e creano problemi per rispettare il corretto diedro durante l'incollaggio, richiedendo l'uso di collanti tipo Attak e di molta attenzione. Le cinque cerniere degli alettoni che sono riprodotte di dimensioni colossali devono essere ridotte ai minimi termini. Prima di posizionare le ali è consigliabile a mio avviso dettagliare i vani del carrello principale utilizzando le foto pubblicate, operazione abbastanza agevole, viste le dimensioni leggermente più ampie del normale a causa del sovradimensionamento delle ali. I piani di coda vanno anch'essi assottigliati (vero leit-motiv) e meglio ricordati alla fusoliera, eliminando la sporgenza che vorrebbe riprodurre il perno di rotazione e stuccando il tutto. Il modello inglese è l'unico che fornisce il gancio d'arresto, piuttosto grossolano ma esatto dimensionalmente, a vostro piacere se sostituirlo con

Ripreso allo I.A.T.1983 questo Lightning F.3 sfoggia la nuova livrea a 3 grigi (il terzo è sotto le ali) con insegne di dimensioni ridotte e di colori sbiaditi (azzurro chiaro e rosa). Appartenente al L.T.F. (Lightning Training Flight) basato a Binbrook, già sfoggia una piccola variazione allo schema "ufficiale", avendo il raccordo tra i due livelli di Medium Sea Grey in fusoliera formato da una linea curva anziché ad angolo retto. Nello stemma di reparto le bande esterne ed il leone inscritto in un cerchio bianco sono di colore blu; il missile Firestreak è in dark green (verde scuro). L'interno del vano dell'aerofreno è bianco. L'XP753 è precipitato in mare al largo dello Yorkshire pochi giorni dopo la manifestazione, il 26/8/83, causando purtroppo la morte del pilota, Flt. Lt. M. Thompson. (foto Armando Rossi, IPMS-Modena)





SOPRA: Da queste due immagini si può chiaramente valutare l'esiguo spessore dei pneumatici ad alta pressione che in normali condizioni d'impiego devono essere cambiati in media ogni dieci missioni; in particolari situazioni climatiche (vento trasversale) e di peso essi non resistono per più di un decollo e atterraggio. Particolarmente evidente l'inclinazione in avanti della gamba, che anche in questo caso ha l'ammortizzatore scarico. Molto complessa la forma del portello, sciolto per i 4/5 della lunghezza per aderire alla gamba da forza e che comprende anche il faro di atterraggio. Il portello del vano della ruota rivela la sua posizione inclinata verso l'esterno. (Marco Mai, IPMS-Modena)

un pezzo di sprue sagomato o migliorarlo a colpi di carta abrasiva. Le gambe del carrello sono bruttine, piuttosto spoglie e troppo sottili (quelle principali); i relativi portelli sono invece troppo spessi e mancano totalmente di quella scioltezza così evidente nelle immagini pubblicate. Con pezzetti di plasticard di 0,25 mm di spessore sagomati ad arte questa zona migliorerà decisamente di aspetto. Le ruote sono di dimensioni esatte con la faccia esterna ottimamente dettagliata, mentre l'interna è completamente spoglia.

I carichi d'ordinanza sono rappresentati dai caratteristici serbatoi supplementari da 260 galloni (1.181 litri) posizionabili sopra le ali, da 2 missili Red Top (per F.6) e 2 missili Firestreak (per F.2A). I serbatoi, cosa strana, sono troppo appuntiti e andranno quindi arrotondati in punta, mentre la tipica sagoma derivante dal progetto effettuato con la Regola delle Aree non è catturata in pieno a causa del mancato appiattimento della parte posteriore, che deve essere realizzato con decise passate di lima nei 5 mm terminali del serbatoio.

I missili sono abbastanza convincenti a patto di sostituire le alette con del plasticard sottile. A vostro piacere potete scegliere se montare l'armamento missilistico, oppure il pilone e relativa rotaia, solo il pilone o nemmeno questo, stucando l'incastro in fusoliera. Io ho scelto di posizionare solo i piloncini.

La sonda per il rifornimento in volo è un vero gioiellino, finissima, riproduce perfettamente l'originale, compresi i due supporti che la collegano all'ala. Il canopy è molto spesso ma discretamente trasparente, purtroppo l'intelaiatura interna (di forma piuttosto complessa) è errata.

Dopo aver lavorato di colla, trapano, stucco e carta abrasiva, non rimane che passare una mano di primer bianco opaco o grigio per evidenziare eventuali peccatucci da rettificare e per creare una base omogenea per lo schema mimetico al di sopra della solita plastica in tre colori (verde scuro, bianco e grigio) tipica della Matchbox. Per il problema della presa d'aria ri-

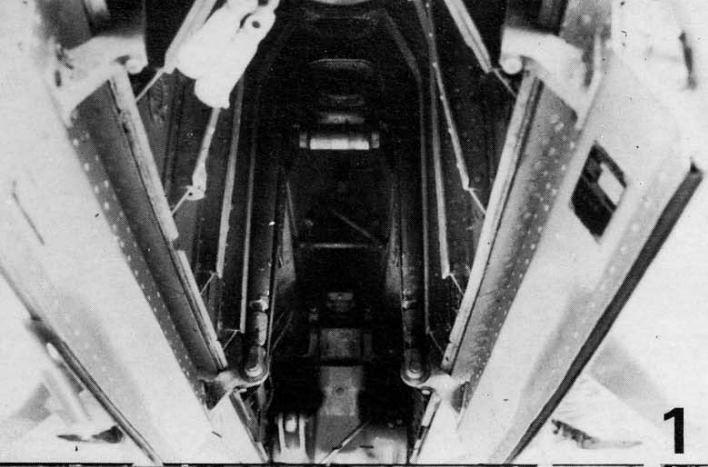
mando a quanto già detto in precedenza riguardo al modello Revell.

La scatola fornisce le decals per due esemplari, un F.6 in carico al 74° Sqn (XR773 "F") con finitura in metallo naturale e deriva nera e un F.2A del 92° Sqn completamente verde scuro. Le insegne di nazionalità di tipo "D" a tre colori sono completamente fuori registro e perciò inutilizzabili mentre tutte le altre decals, piuttosto scarse, sono senza infamia e senza lode.

Un'ultima annotazione riguarda il prezzo che è di 5.500 lire.

HASEGAWA scala 1/72

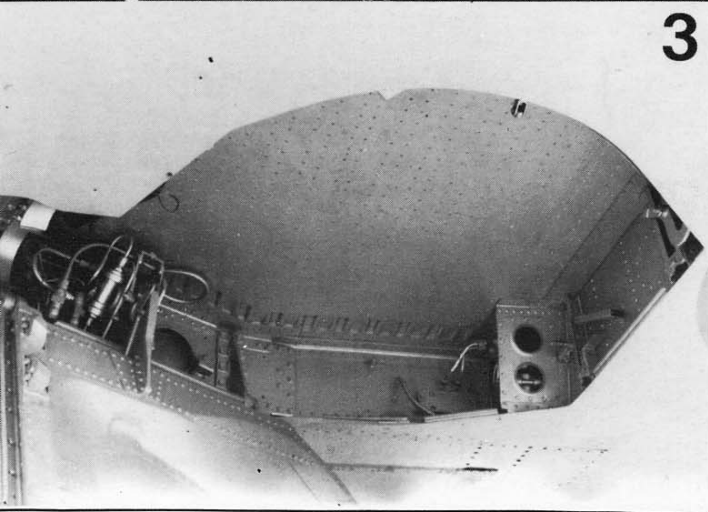
Per i modelli più recenti si potrebbe parafrasare una nota pubblicità, asserendo senza tema di smentita: "Hasegawa, basta la parola"; in questo caso sono invece necessarie molte parole perché ci troviamo davanti ad una realizzazione ex Frog che risale a parecchi anni fa. Indubbiamente ad un esame superficiale si rimane colpiti dalla finezza del dettaglio superficiale e dalla pulizia degli stampi, non una sbavatura o un ritiro della plastica, ma una volta iniziato l'esame delle forme nascono alcuni problemi. Basta un montaggio a secco per render si conto che nella fusoliera c'è qualcosa che non convince: la carenatura ventrale è completamente sottodimensionata, falsando così la sagoma del più panciuto jet occidentale dei nostri tempi. L'unica soluzione è a mio avviso quella riportare delle striscioline di plasticard da 0,25 mm sul ventre della fusoliera, "sfumando" all'altezza delle carenature tubolari, per fare assumere a questa importante zona un aspetto più realistico. Il montaggio scorre via molto agevolmente e gran parte delle considerazioni fatte per il modello Matchbox sono valide anche in questo contesto e non le ripeto. Il seggiolino eiettebile è a dir poco ignobile e va ricostruito insieme all'abitacolo; se casualmente avete un amico che ha costruito il Lightning Matchbox fatevi dare il seggiolino che gli è rimasto e risparmiere un poco di tempo. Anche la bocca della presa d'aria mi sembra un poco sottodimensionata, ma intervenire in questa posizione è molto difficile, lavorando su sezioni circolari/ellittiche che non si sa mai a che risultati si andrà incontro. Le ali sono eccellenti, molto sottili, si posizionano perfettamente negli appositi incastri assumendo il giusto diedro automaticamente. Per assurdo proprio il giusto spessore crea alcuni problemi nei pozzetti dei carrelli principali, dove il minor spazio disponibile rispetto al modello inglese, costringe a limitare al massimo il dettaglio inseribile. Per quanto riguarda la parte posteriore della fusoliera, la deriva è erra-



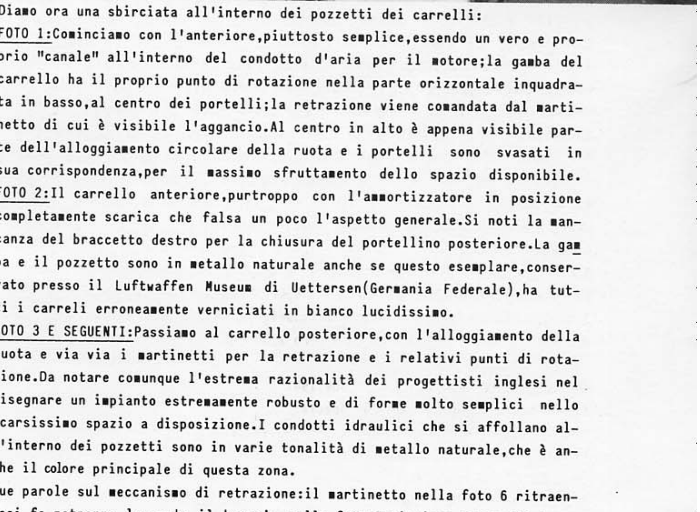
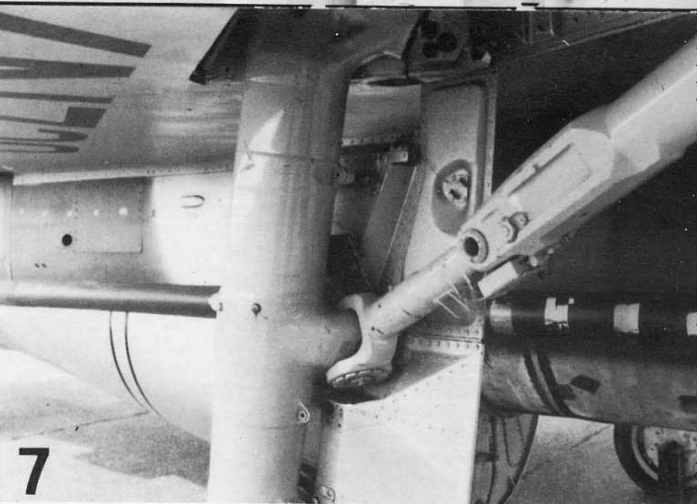
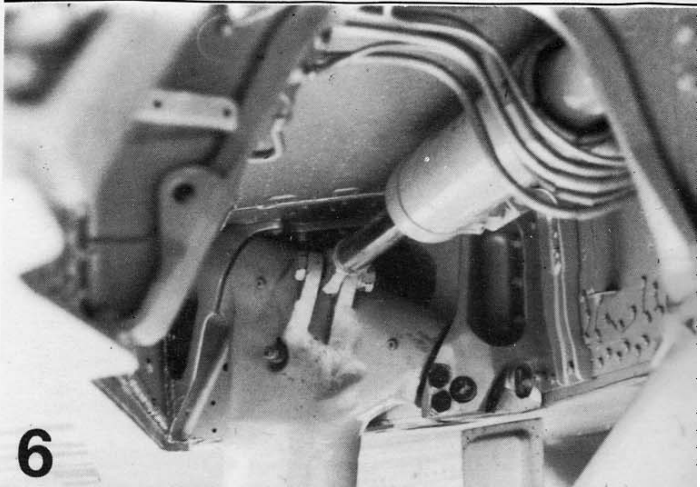
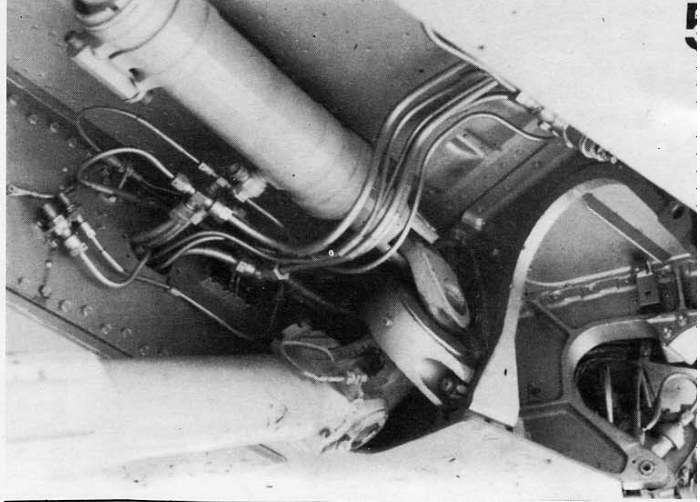
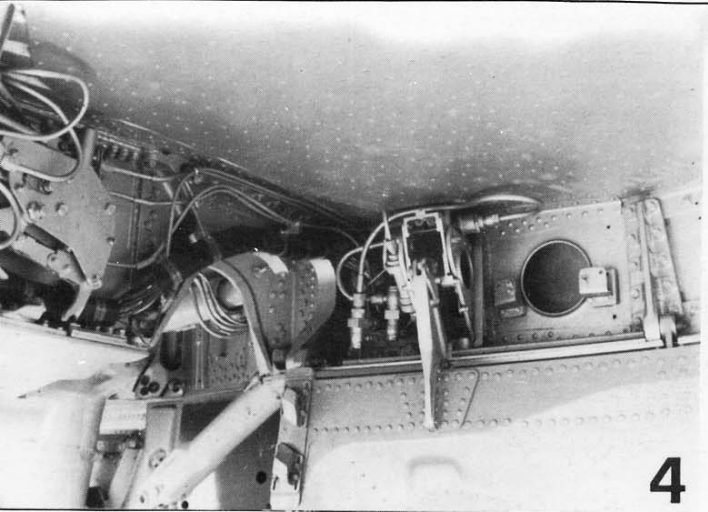
1
2



3



4



Diamo ora una sbirciata all'interno dei pozzetti dei carrelli:

FOTO 1: Cominciamo con l'anteriore, piuttosto semplice, essendo un vero e proprio "canale" all'interno del condotto d'aria per il motore; la gamba del carrello ha il proprio punto di rotazione nella parte orizzontale inquadrata in basso, al centro dei portelli; la retrazione viene comandata dal martinetto di cui è visibile l'aggancio. Al centro in alto è appena visibile parte dell'alloggiamento circolare della ruota e i portelli sono svasati in sua corrispondenza, per il massimo sfruttamento dello spazio disponibile.

FOTO 2: Il carrello anteriore, purtroppo con l'ammortizzatore in posizione completamente scarica che falsava un poco l'aspetto generale. Si noti la mancanza del braccetto destro per la chiusura del portellino posteriore. La gamba e il pozzetto sono in metallo naturale anche se questo esemplare, conservato presso il Luftwaffen Museum di Uetersen (Germania Federale), ha tutti i carrelli erroneamente verniciati in bianco lucidissimo.

FOTO 3 E SEGUENTI: Passiamo al carrello posteriore, con l'alloggiamento della ruota e via via i martinetti per la retrazione e i relativi punti di rotazione. Da notare comunque l'estrema razionalità dei progettisti inglesi nel disegnare un impianto estremamente robusto e di forme molto semplici nello scarso spazio a disposizione. I condotti idraulici che si affollano all'interno dei pozzetti sono in varie tonalità di metallo naturale, che è anche il colore principale di questa zona.

Due parole sul meccanismo di retrazione: il martinetto nella foto 6 ritraendosi fa retrarre la gamba, il braccio nella foto 7 si piega verso l'interno e il carrello entra nel relativo pozzetto. Che il Lightning sia un aereo realizzato negli anni cinquanta lo si deduce anche dall'enorme numero di rivetti presenti (Marco Mai, IPMS-Modena).

ta, essendo il bordo d'attacco troppo spiovente e la parte superiore inclinata in avanti anzichè piatta. In sostanza bisogna rendere piatta la sommità senza aumentare l'altezza complessiva e far avanzare di 2,5 mm il bordo d'attacco lungo la spina dorsale, mantenendo invariate tutte le altre dimensioni. E' necessario poi eliminare la paratia che chiude la fusoliera, che è situata troppo vicino agli ugelli, e sistemarla più indietro, avendo sottomanò la fotografia a pag. 14 dell'Aeroguide per dettagliare questa parte. Manca il gancio d'arresto che può essere facilmente autocostruito con un pezzetto di sprue lungo 2,3 cm.

Restano da posizionare i carrelli che sono piuttosto semplificati ma di dimensioni esatte, le ruote sono invece piuttosto bruttine. Anche in questo caso è consigliabile sostituire i portelli con del plasticard di spessore più realistico. Ottimi i serbatoi supplementari che vanno solo arrotondati anteriormente e che possono essere posizionati sopra le ali senza altri interventi.

Per quanto riguarda l'armamento vengono forniti solamente due missili Red Top: la loro qualità è discreta e una assottigliata alle alette non può che migliorare il loro aspetto. Le decals presentano le insegne di un F.6 (XR759 "P") in dotazione al 56° Sqn completamente metallo naturale e di un esemplare dell'aeronautica del Kuwait. La qualità è ottima con la fenice del 56° Squadron riprodotta magnificamente, come i numerosi stencils e le walkways alari. Il prezzo è adeguato ai tempi, 7.500 lire.

Brevi indicazioni per la conversione da F.6 a F.2A

Come già accennato nel testo ed illustrato dalle foto, le differenze esterne tra F.6 ed F.2A sono due, quest'ultima versione ha i cannoni montati sul muso e le carenature tubolari in fusoliera di dimensioni minori. Dal punto di vista modellistico la conversione è piuttosto semplice. Occorrerà aprire con una punta sottile i fori di uscita dei cannoni di forma ellittica; il modello Matchbox propone due parti opzionali.

conviene quindi eliminare il tutto ed usare anche in questo caso il trapano. Per quanto riguarda le carenature tubolari, esse devono essere ridotte in lunghezza, asportando 3,5 cm. anteriormente, sino a farle iniziare prima del pilone di sostegno dell'armamento missilistico.

Se decidete di riprodurre un F.2A ricordate di non montare i serbatoi supplementari, in quanto le ali non erano state rinforzate per sopportare il peso addizionale di questi apparati.

Fogli MODELDECAL per Lightning (tutte le versioni).

- Foglio No. 1: Mk.1A 56° Sqn. "Firebirds" - Mk.2 19° Sqn. / 92° Sqn. - Mk.6 23° Sqn. / 5° Sqn. / 74° Sqn. - (tutti con finitura in metallo naturale).
- Foglio No. 23: F.2A XN730 92° Sqn. RAF Gutersloh, 1973 (Dark Green).
- Foglio No. 25: F.2A 19° Sqn. (sono forniti i Serial Numbers per realizzare tutti i velivoli dello Squadron).
- Foglio No. 45: F.3 XP764 - XP720 - F.6 XR754 11° Sqn. - I.A.T. 1977.
- Foglio No. 55: F.3 XP764 - XP749 - I.A.T. 1979.
- Foglio No. 56: F.3 XR719 56° Sqn.
- Foglio No. 65: F.6 XR770 5° Sqn. RAF Binbrook, 1981 (schema due grigi).
- Foglio No. 66: F.6 XS899 5° Sqn. RAF Binbrook, 1982 (schema tre grigi).
- Foglio No. 70: T-4 (biposto) XM974 74° Sqn., 1965

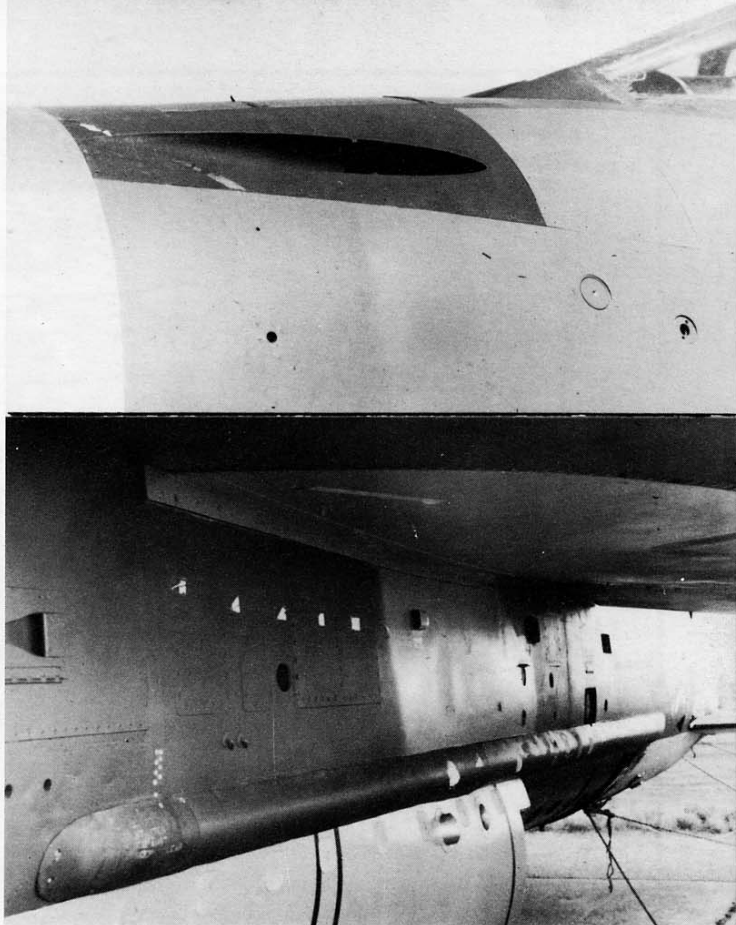
RINGRAZIAMENTI:

Desidero ringraziare in primo luogo Carlo Pecchi ed Aldo Zanfi che hanno prestato la loro insostituibile opera grafica, senza la quale questo articolo non sarebbe stato completo. Ringrazio inoltre tutti gli amici del Centro di Modena per la collaborazione prestata per il reperimento della documentazione.

BIBLIOGRAFIA:

- testi fondamentali:
E.E. Lightning, B. Barrymore Halpenny, Osprey Air Combat Series
B.A.C. Lightning, A. Reed, Modern Combat Aircraft n.5, Ian Allan
E.E. Lightning in RAF and Foreign Service, Levy/Ward, Aircraft n.37, Osprey
BAC Lightning F.3/F.6, Aeroguide n.8, Linewrights Ltd.
Scale Aircraft Modelling, Volume 2, Numero 2 novembre 1979

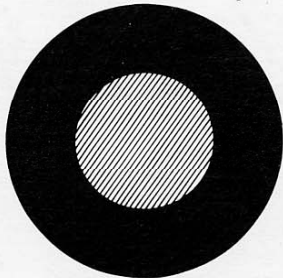
- Lightning - R. Braybrook, RAF Yearbook 1981
KOKU FAN Monthly, maggio 1983, RAF Special
Scale Models, dicembre 1981, ottobre 1982, novembre 1982, gennaio 1983
Aviation News, Warpaint Series n.2
Airfix Magazine, febbraio 1984
Modelaid International, n.4



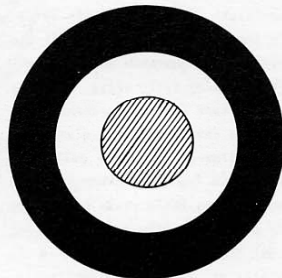
Queste due immagini riassumono meglio di tante parole le principali differenze esterne tra le versioni F.2A e dell'F.6. Caratteristiche dell'F.2A sono infatti i due cannoni da 30 mm. montati sul muso, di cui è rappresentata la feritoia d'uscita nella fiancata sinistra davanti al parabrezza e le carenature tubolari che iniziano ben al di sotto dell'ala (foto Marco Mai, IPMS - Modena)



F.2A ripreso durante una manifestazione aerea in Germania, nella tipica "livrea tedesca" completamente in Dark Green con superfici inferiori in metallo naturale. La versione F.2A si può facilmente riconoscere dai cannoni montati sul muso, di cui uno è ben visibile. Il missile Firestreak è anch'esso in Dark Green. (foto via Giorgio Pini)



COCCARDA TIPO 'B'



COCCARDA TIPO 'D'



Bell'esemplare appartenente al 23° Sqn. "Red Eagles" basato a Leuchers, immortalato a Digione nel 1973. Completamente in metallo naturale, le bande ai lati delle coccarde in fusoliera sono a strisce verticali rosse e blu scuro. Lo stemma di reparto è chiaramente un'aquila, di colore rosso con dettagli neri e bordo esterno bianco. Appena visibili sotto l'aletta del missile (corpo metallo naturale e alette bianche) il foro di uscita del cannone da 30 mm. (foto via Giorgio Pini)

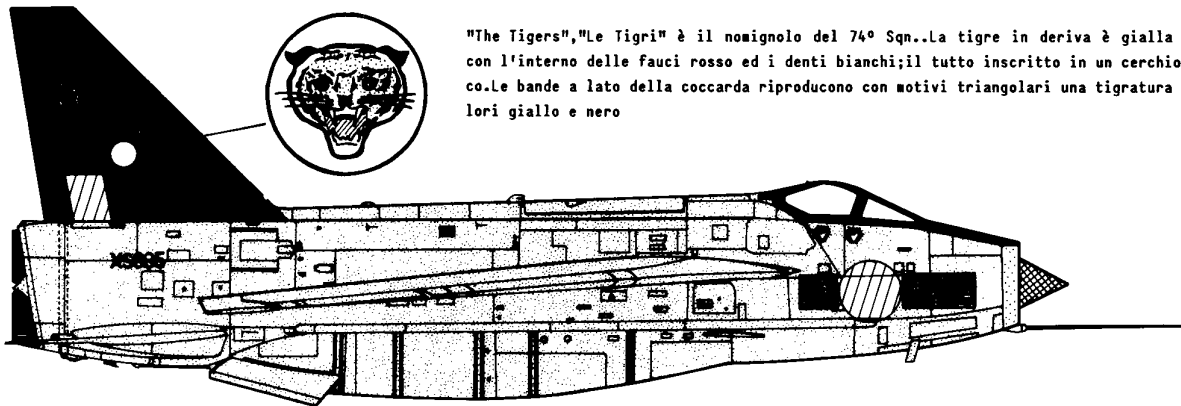


Due immagini di Lightning F6 nello schema mimetico in verde e grigio opachi, standard sino a due anni fa. Queste fotografie sono state scattate sulla linea di volo della base di Binbrook che ospita gli ultimi due squadrons operativi ancora dotati del bigetto nazionale. Una prima osservazione riguardo l'ambiente, affollato di aerei (in una foto si contano 6 Lightning, ed è presente anche il Lancaster del Battle of Britain Memorial Flight di cui è visibile la cupola frontale del puntatore) e di materiali, ma stranamente non di tecnici (tea-time?). Nella vista laterale si può notare molto chiaramente l'anello che chiude la presa d'aria anteriore, l'aereo monta al posto dei missili Red Top i corrispondenti da esercitazione. Nella vista posteriore sono particolarmente evidenti la forma del "frame" del tettuccio e la scaletta di accesso all'abitacolo. (I. Rentoul via IPMS-UK)





"The Tigers", "Le Tigri" è il nomignolo del 74° Sqn..La tigre in deriva è gialla e nera con l'interno delle fauci rosso ed i denti bianchi;il tutto inscritto in un cerchio bianco.Le bande a lato della coccarda riproducono con motivi triangolari una tigratura dai colori giallo e nero



1

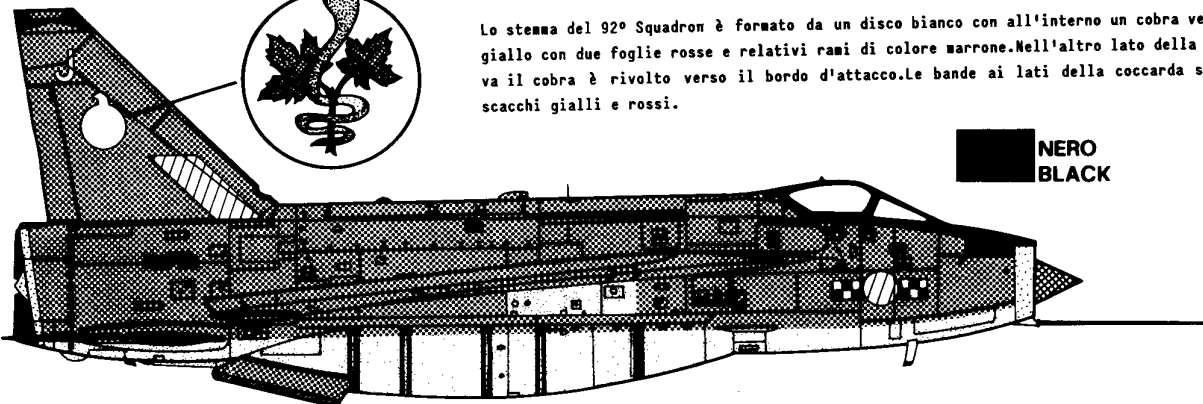
METALLO NATURALE
BARE METAL

NERO
BLACK

GIALLO
YELLOW



Lo stemma del 92° Squadron è formato da un disco bianco con all'interno un cobra verde e giallo con due foglie rosse e relativi rami di colore marrone.Nell'altro lato della deriva il cobra è rivolto verso il bordo d'attacco.Le bande ai lati della coccarda sono a scacchi gialli e rossi.



NERO
BLACK

2

DARK GREEN

METALLO NATURALE
BARE METAL

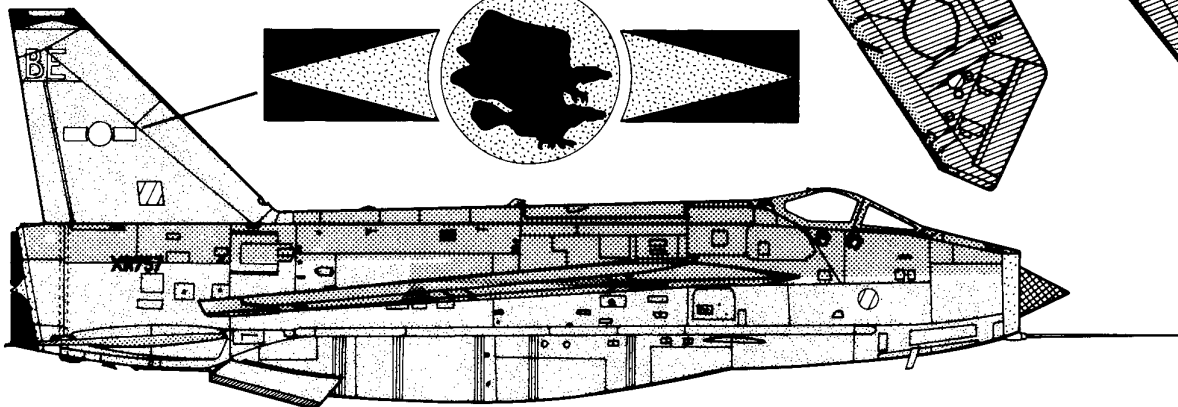
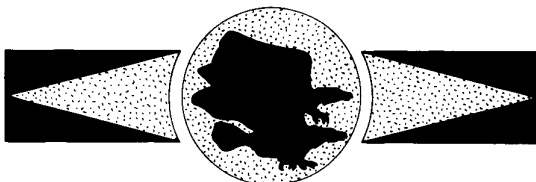
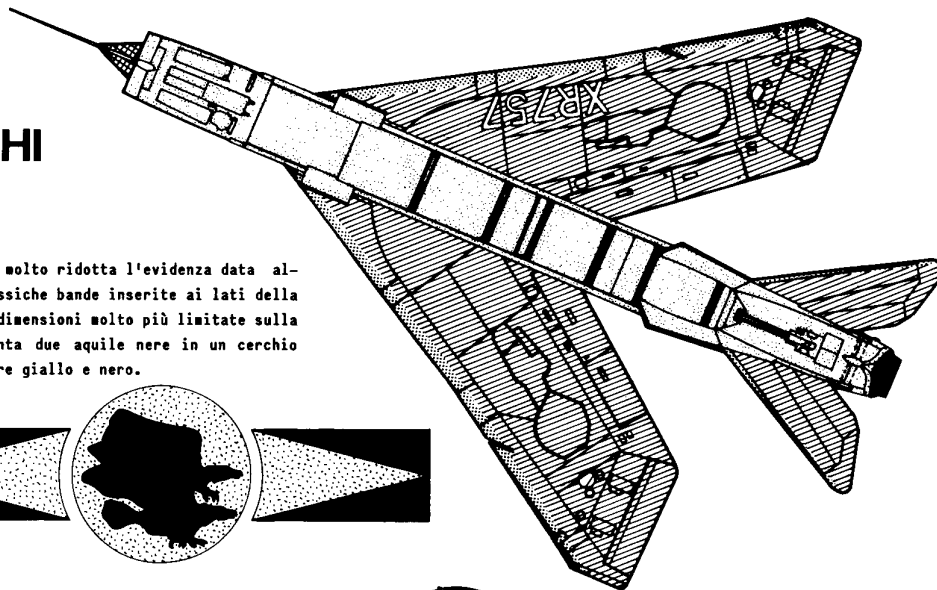
ROSSO
RED

GIALLO
YELLOW

DISEGNI DI:
**CARLO R. PECCHI
& ALDO ZANFI**

I.P.M.S. - MODENA

Con il nuovo schema mimetico è stata di molto ridotta l'evidenza data alle insegne di reparto,eliminando le classiche bande inserite ai lati della coccarda di fusoliera,trasferendole in dimensioni molto più limitate sulla deriva.Lo stemma dell'11° Sqn.rappresenta due aquile nere in un cerchio giallo con ai lati le due bande di colore giallo e nero.



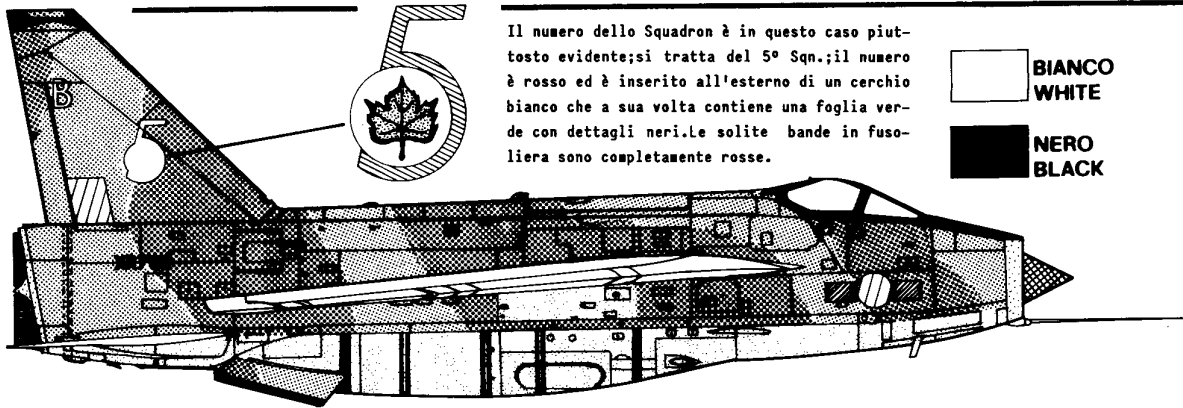
3

MEDIUM SEA GREY

BARLEY GREY

LIGHT AIRCRAFT
GREY

BIANCO
WHITE

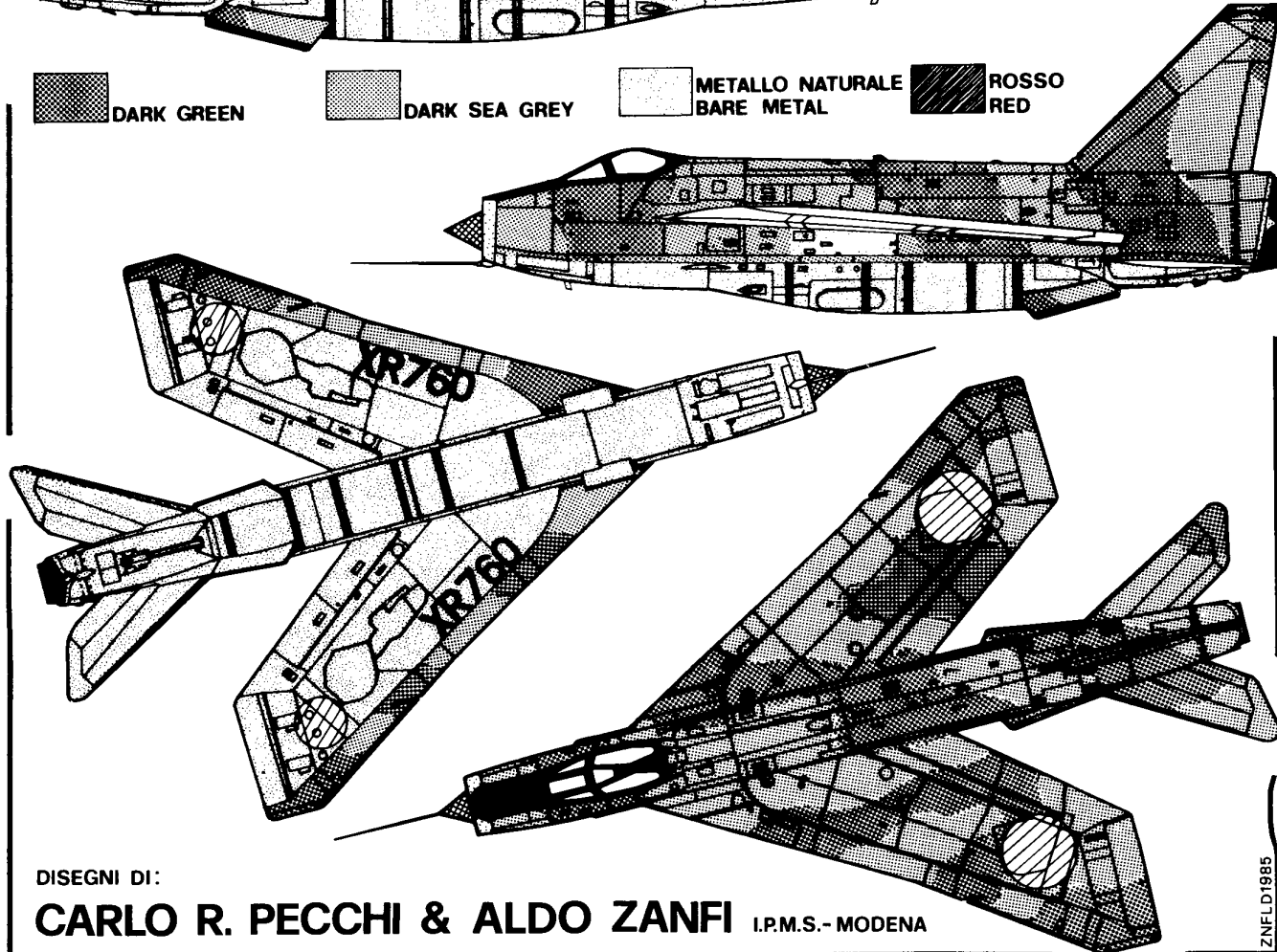


Il numero dello Squadron è in questo caso piuttosto evidente; si tratta del 5° Sqn.; il numero è rosso ed è inserito all'esterno di un cerchio bianco che a sua volta contiene una foglia verde con dettagli neri. Le solite bande in fusoliera sono completamente rosse.

BIANCO
WHITE
NERO
BLACK

4

DARK GREEN DARK SEA GREY METALLO NATURALE
BARE METAL ROSSO
RED



DISEGNI DI:
CARLO R. PECCHI & ALDO ZANFI I.P.M.S.-MODENA

ZNFLD1985

COLORE	RIF. BRITISH STANDARD	RIF. F.S.595A	COMPUCOLOR	PRECISION PAINTS	HUMBROL	MO-LAK
MEDIUM SEA GREY	BS381C-637	26270	CBC 6	M 5	HX 4	LBX 4
MIXED GREY (BARLEY GREY)	BS4800,18B.21	36314	CBC 5	M 28	====	=====
LIGHT AIRCRAFT GREY	BS381C-627	26440	CBC 1	M 26	HX 5	LBX 5
DARK SEA GREY	BS381C-638	26118	CBC 7	M 6	HX 2	LBX 2
DARK GREEN	BS381C-641	14064	CBC 4	M 1	HX 1	LBX 1

NOTE AI PROFILI:

1) Lightning F.6 XR760 "B", 74° Sqn., Akrotiri (Cipro) agosto 1971. Ad Akrotiri nell'agosto del '71 si ebbe lo scioglimento del reparto che è stato ricostituito quest'anno con gli F-4J ex U.S.NAVY. Completamente in metallo naturale, tranne la deriva nera, quest'esemplare per quanto riguarda codici, walkways e altri particolari è perfettamente identico allo standard del profilo n°4, al quale vi rimandiamo. Coccoarde del tipo "D" di 54" sull'intradosso, 36" sullo estradosso e fusoliera, lettera individuale gialla e fin flash tricolore.
2) Lightning F.2A XN730 "J", 92° Sqn., Gutersloh (Raf Germany). La finitura è verde opaca con superfici inferiori in metallo naturale. Coccoarde tipo "B" di 54" sull'estradosso e 20" in fusoliera, tipo "D" di 36" sull'intradosso alare. Il pannellino del cannone è rosso e la lettera individuale gialla. Se si decide di montare missili Firestreak, anch'essi andranno dipinti nel colore della fusoliera. La mimetizzazione in verde si estende alle superfici inferiori delle ali come indicato nella vista in pianta dell'esemplare del 5° Sqn.. Per tutti gli altri dettagli fare riferimento al profilo 4.

3) Lightning F.6 XR757 "BE", 11° Sqn., Binbrook 1983. E' qui riprodotto il recente schema a bassa visibilità in tre toni di grigio. Le coccarde ed il fin flash sono di dimensioni ridotte (12") e con colorazione "pallida" in rosa e azzurro chiaro. Il codice di fusoliera è stato disegnato in nero per esigenze tecniche ma in realtà è bianco, come sono bianche le walkways alari (forma standard profilo 4), il codice alare (24") e le lettere individuali. Questo esemplare, nel contesto della sperimentazione delle nuove mimetiche porta solo un codice nelle superfici inferiori, mentre altri ne sono sprovvisti e alcuni hanno una falsa capottina dipinta nella parte inferiore della fusoliera. La finitura della verniciatura è semilucida. Per chi non riuscisse a procurarsi il "Barley Grey" CompuColor o Precision Paints, consiglio la ricetta utilizzata dallo stesso Mr. Barley per realizzare il colore che lo ha reso noto presso tutti i modellisti: 20 parti di Light Aircraft Grey ed una di nero.

4) Lightning F.6 XR760 "B", 5° Sqn., Binbrook 1981. Lo schema più complesso da riprodurre viene qui illustrato con le classiche quattro viste. Analogamente all'F.2A le coccarde hanno le seguenti dimensioni; tipo "B" di 54" di diametro sull'estradosso e di 20" in fusoliera, tipo "D" di 36" sull'intradosso. La finitura della verniciatura in questo caso è opaca.

Veniamo ora ai numerosi particolari ai quali dovrete fare riferimento anche per i profili 1,2 e parzialmente anche per il n°3. Per tutti gli esemplari trattati: il bordo d'attacco della presa d'aria e la fascia terminale della fusoliera in corrispondenza degli ugelli sono in metallo naturale lucidissimo; il cono adduttore è in un colore verde-grigiastro tipico del materiale dielettrico impiegato; la parte inferiore delle pinne ventrali è in un verde leggermente più chiaro del cono.

Profili 1,2 e 4: le walkways alari sono nere, come tutti i codici; questi ultimi hanno le seguenti dimensioni: fusoliera 8" e ali 24" (per il velivolo grigio le dimensioni sono le stesse ma il colore è il bianco). I montanti

del canopy ed il pannello antiriflesso sono neri. Per i profili 2,3 e 4 il fin flash è del tipo a due colori (Rosso/Blu).

Per comodità ho utilizzato le dimensioni originali in pollici, ricordo che un pollice equivale a 2,54 centimetri. Queste dimensioni se riferite a coccarde indicano il diametro e se riferite a codici l'altezza. Per semplificare il lavoro al disegnatore le insegne di nazionalità sono solo state abbozzate con una retinatura; le coccarde di tipo "B" sono a due colori (Blu-Rosso) e quelle di tipo "D" a tre (Blu-Bianco-Rosso).

Per il Fin Flash occorre ricordare che i colori sono disposti nello stesso modo in entrambi i lati della deriva: rosso verso il bordo d'attacco, bianco (se presente) e blu a seguire.

Un ultimo avvertimento riguarda i riferimenti al F.S.595A, che sono puramente indicativi, in quanto i velivoli britannici sono verniciati seguendo il British Standard che non è assimilabile al corrispondente manuale statunitense.

* NUOVI * KITS *

M.D.D. F-4C/D PHANTOM II MONOGRAM 1:48

DI MARCO MAI, I.P.M.S., -MODENA

Questo modello non è certamente una novità, ma in una situazione di mercato nel quale le cosiddette nuove produzioni si rivelano spesso semplici riedizioni, la Monogram non si è lasciata sfuggire l'occasione per utilizzare il titolo di un ennesimo serial televisivo di ambientazione militare ("Call to Glory") che sta probabilmente imperversando sugli schermi statunitensi per ristampare il MDD F-4 C/D in scala 1/48.

Nonostante risalgia a soli 5 anni fa, è subito evidente l'enorme progresso qualitativo degli stampi Monogram dall'80 ad oggi. Confrontando l'impressionante dettaglio del nuovissimo F-101 Voodoo con quello di questo Phantom, non possiamo che indirizzare un caloroso grazie alla casa di Morton Grove.

Con questa considerazione non voglio mettere in cattiva luce questo kit che comunque è di qualità più che discreta; in plastica olive drab con un fine dettaglio in rilievo, non pone nessun problema di montaggio, i pezzi combaciano infatti molto bene e sono necessari solo due piccoli interventi di stuccatura nelle giunzioni ali-fusoliera e prese d'aria-fusoliera. Gli interni dell'abitacolo sono piuttosto schematici ed è necessario arricchirli, quantomeno sostituendo le cinture di sicurezza e le maniglie di espulsione. Per gli amanti del superdettaglio basta una foto a colori di questa zona ed il gioco è fatto... I pozzetti del carrello principale sono quasi completamente spogli, mentre il vano anteriore è dettagliato e sufficientemente profondo; gambe e ruote sono discrete e una volta posizionate riproducono fedelmente il treno d'atterraggio. I carichi esterni sono rappresentati da due serbatoi subalari da 370 US Gals, un pod ventrale contenente il cannone Vulcan (la parte della canna che fuoriesce è decisamente bruttina), 4 Sidewinders, 4 Sparrows e due pod ECM (Westinghouse ALQ 101 e General Electric ALQ 87). Buoni i serbatoi e veramente eccellenti i piloni, mentre i missili sono basici e necessitano di un generale assottigliamento delle alette. E' comunque abbastanza singolare che non vengano forniti carichi di caduta, anche considerando che due dei tre esemplari proposti hanno operato in Vietnam. La grossa sorpre-

sa di questa scatola è stata rappresentata dalle decals; sorpresa purtroppo negativa in quanto il foglio è quasi completamente inutilizzabile a causa di un marcantissimo effetto di "mosso" tanto da far pensare a decals tridimensionali. Il bianco è fuori registro di almeno un paio di millimetri e di conseguenza codici, insegne di nazionalità, numeri e stencils sono da scartare. Unici veramente ottimi sono gli stencils rossi e neri. E' quindi indispensabile ricorrere alle decals di recupero oppure stanziare una discreta cifra per l'acquisto di un foglio Microscale.

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY MONOGRAM MODELS, INC.

MC DONNELL-DOUGLAS F-4C PHANTOM II

AF 63-589, 191st FIG, Michigan ANG, inizio/early 1980.

L'aereo è interamente in grigio FS-16473, con radome anteriore in nero semi lucido e pannello antiriflesso in nero opaco. La parte anteriore della piastra della presa d'aria ed il timone di direzione sono a scacchi gialli e neri; alla sommità del piano verticale è presente una banda nera recante la scritta MICHIGAN in giallo; i flashes sulla deriva sono in giallo con bordo nero. Le scritte in fusoliera (U.S. AIR FORCE, in lettere alte 15", ed il numero 14), il serial in coda e le scritte USAF sulle ali sono in nero; tutte le insegne di nazionalità hanno il cerchio con diametro di 35". L'aereo reca un gran numero di stencils.

Aircraft is grey FS-16473 overall, with semi-gloss black radome and flat black anti-glare panel. Rudder and intake ramp checkers are yellow and black; band on the top of fin is black with yellow MICHIGAN script; fin flashes are yellow with black outline. Fuselage inscriptions (U.S. AIR FORCE, in 15" high letters, and number 14), s/n and USAF on wings are black; all national insignias have 35" diameter disks. Aircraft is heavily stencilled.

Dettaglio del serbatoio subalare interno, interamente nero, con la scritta 191st F.I.G. in giallo e l'estremità anteriore in metallo naturale.

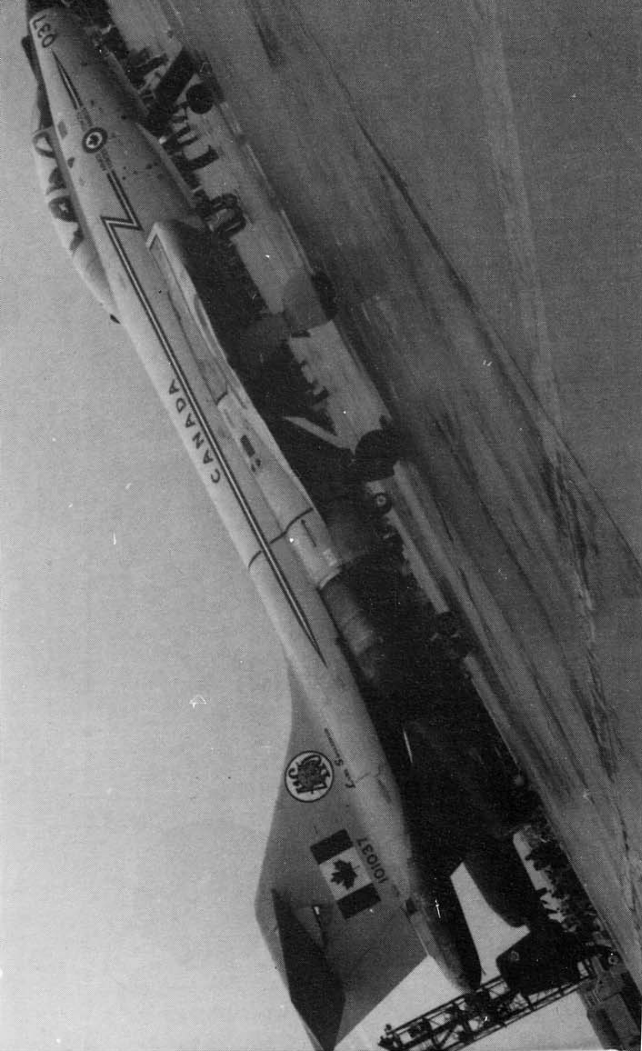
Inboard tank detail, overall gloss black with yellow letters (191st F.I.G.) and bare metal tip.



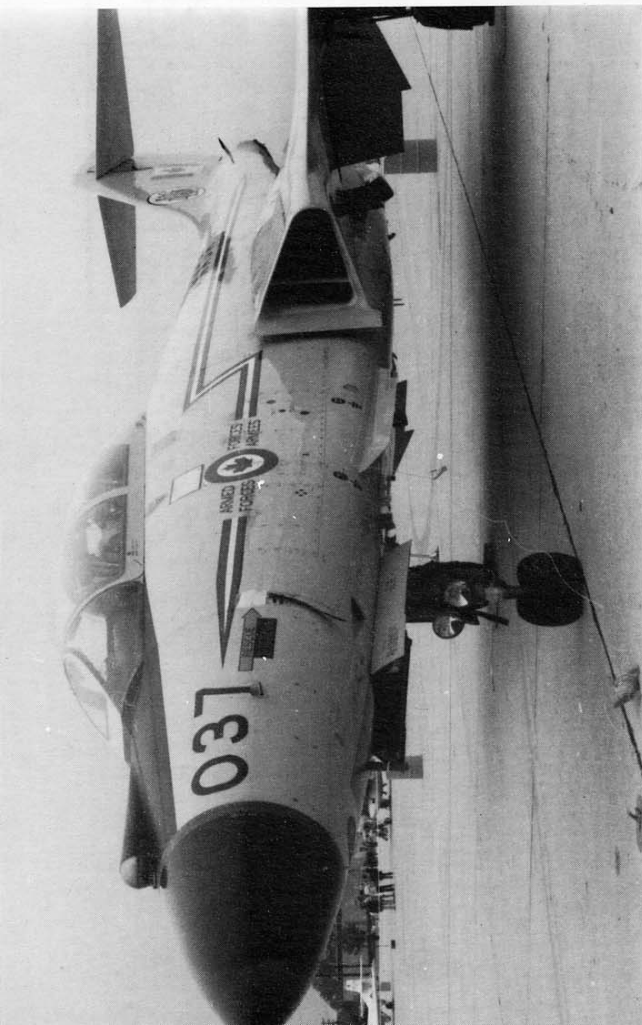
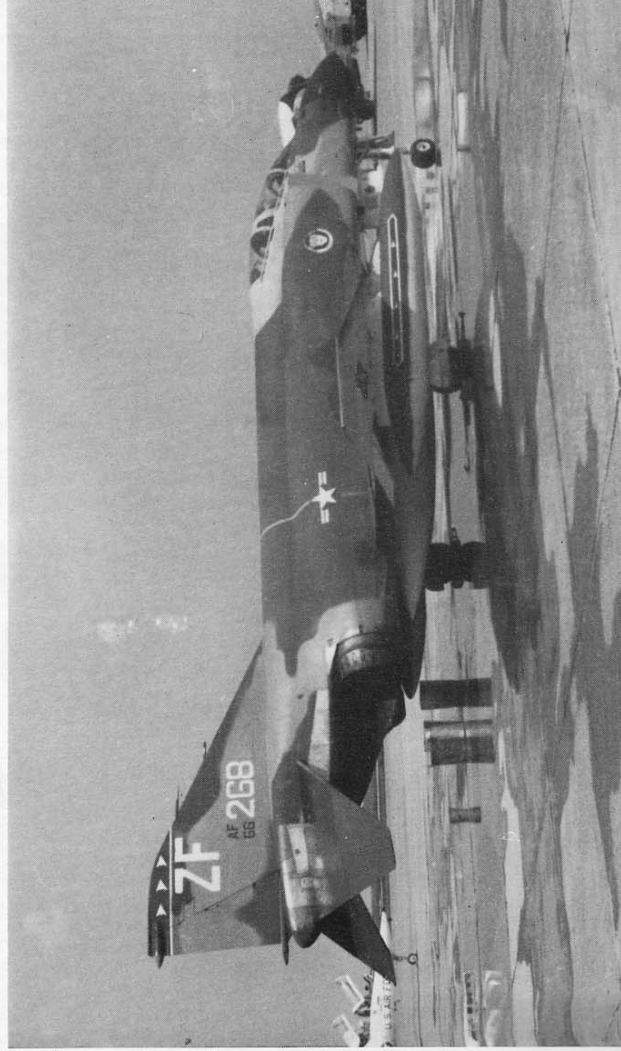
Sulla piccola presa d'aria dietro al radome è presente una stella rossa indicante una vittoria in esercitazione con un aggressore simulante un MiG. Red aggressor "MiG" kill star on small intake aft of radome.

Drawing from data by Larry Davis and Bob Ulrich, IPMS-USA. Reproduced from Vol. 15 N°4 (Summer 1980) issue of "The IPMS-USA Quarterly", magazine of IPMS-USA.

Il serbatoio è in grigio con estremità anteriore in metallo naturale. Grey tank with natural metal tip.



Giorgio Pini, IPMS-Modena)
 SOTTO A DESTRA - Ripreso nel giugno del 1969 sulla Ellington A.F.B., Texas, questo F-4D apparteneva al 560th T.F.S. del 4531st Combat Crew Training Wing, reparto che forniva equipaggi addestrati al combattimento alle unità operanti nel Sud-Est Asiatico. In effetti, un mese più tardi della data citata, lo Squadron venne distaccato presso la Kunsan A.B., Corea del Sud, per un ciclo operativo nella Pac-A.F. I fregi all'estremità della deriva e sul serbatoio sganciabile alare sono in verde e bianco. (Archivio Giorgio Pini, IPMS-Modena)



SOTTO A SINISTRA - Manutenzione per un F-105D (61-0108) del 419th F.I.S., 23rd T.F.W., basato presso la Mc Connell A.F.B., Kansas, nel giugno del 1969. Sotto il pilone alare esterno si vede un lanciarazzi LAU-68 per 7 razzi da 70 mm., mentre all'attacco di fusoliera è appeso un lanciabomba da esercitazione SUU-21A recante, all'estremità anteriore, una bocca di squalo. (Archivio IN ALTO: due immagini di un esemplare canadese appartenente al 416 Squadron. Si possono apprezzare i numerosi particolari nella vista anteriore quali il visore all'infrarosso sul muso, i grandi flap in posizione abbassata e le prese d'aria supplementari dei postbruciatori. Caratteristica della versione B la presenza di una paratia all'interno della presa d'aria. La finitura generale della verniciatura è lucida.



MC DONNELL F-101B/F VOODOO MONOGRAM 1:48

DI MARCO MAI, I.P.M.S., -MODENA

Il Voodoo non è certamente uno degli aerei della "Serie Cento" che gode della maggiore popolarità fra gli appassionati, soprattutto in Europa, dove ha fatto solo sporadiche comparse. Per contro auguro alla Monogram che il modello in scala 1/48 che lo riproduce nella versione "B" possa essere apprezzato da un numero elevato di modellisti. I presupposti ci sono tutti, il kit è veramente ottimo sotto tutti gli aspetti e costringe il sottoscritto a cercare il famoso pelo nell'uovo. L'unico neo, facilmente rimediabile è una certa pesantezza delle pannellature riprodotte in rilievo.

Ormai le recensioni si assomigliano tutte e a questo punto è di prammatica almeno un accenno sulla box-art, curata come al solito dall'onnipresente Don Greer (ha disegnato anche la scatola del Cant Z.506 Supermodel, che sembra finalmente in procinto di essere commercializzato) che questa volta ha rappresentato due F-101B della Texas ANG in volo su di un territorio desertico. A voler essere ipercritici, non si sa bene come faccia l'esemplare in secondo piano ad esibirsi in una spettacolare virata in cabrata con tutte le superfici mobili in posizione di volo livellato. Misteri del disegno.

Il modello è veramente imponente con i suoi 45 cm. di lunghezza. Gli stampisti della Monogram hanno fatto miracoli, inserendo ogni dettaglio possibile. Pozzetti dei carrelli veramente molto realistici e finalmente di profondità adeguata, cockpit delizioso. Da notare come l'improvvisa moda dei modelli snap-kit o simili abbia influenzato il progetto; sono infatti previsti dei "blocchi" di assemblaggio che vanno inseriti completi nella fusoliera la quale, contrariamente al solito, viene chiusa all'inizio della sequenza di montaggio. Esaminerò brevemente ciascun blocco:

- **Abitacolo:** riprodotto molto fedelmente, compreso un minimo dettaglio della parte interna della fusoliera che fa da appoggio alle consolle laterali. I seggiolini eiettabili sono veramente ottimi, in tre parti, si possono ulteriormente migliorare eliminando le cinture stampate direttamente sui pezzi, sostituendole con altre autocostuite con striscioline di carta sottile e forando le maniglie di eiezione. I cruscotti sono finemente riprodotti ma è molto difficile ottenere una resa ottimale. Tutti i numerosissimi orologi sono presenti in

fine rilievo ma l'operazione di verniciatura è molto complessa viste le dimensioni microscopiche di ciascun strumento. Meglio sarebbe stato fornire delle decals altrettanto dettagliate. Personalmente ridurrei anche lievemente lo spessore delle striscie antisdrucciolo sul pavimento.

Il canopy è molto trasparente e presenta la parte da verniciare evidenziata da una leggera satinatura. Il tettuccio ha una apertura massima di 28° e il colore del telaio interno è nero. Colori di questa zona: grigio opaco per il cruscotto con cornici degli orologi in nero opaco, palpebre antiriflesso nere, seggiolini eiettabili grigio opaco.

- **Carrelli:** anch'essi molto dettagliati e come già accennato finalmente di profondità sufficiente a contenere le ruote. I pozzetti sono pieni di cavi e condotti idraulici, che opportunamente colorati renderanno estremamente realistica questa parte. I vani sono verniciati in verde chiaro zinc chromate con la faccia interna dei pozzetti in rosso. Le gambe di forza sono in metallo naturale con i cerchioni del carrello prin-

F-101B-100-MC (57-450), 2nd FIS, Suffolk Co. AFB, N.Y.

L'aereo è interamente in metallo naturale, con il radome anteriore in grigio scuro ed il pannello antiriflesso in verde; la banda dietro il radome è in blu FS-15102, così come uno dei portelli del vano del carrello principale e le stelle sul piano verticale. Il bordo di attacco della piastra della presa d'aria è rosso.

Aircraft in natural metal overall, with dark grey radome, green anti-glare panel, blue (FS-15102) band aft of radome, gear door cover and stars on vertical tailplane; leading edge of intake duct is red.

F-101B-85-MC (57-282), 136th FIS, 197th FIG, N.Y. ANG, Niagara Falls IAP

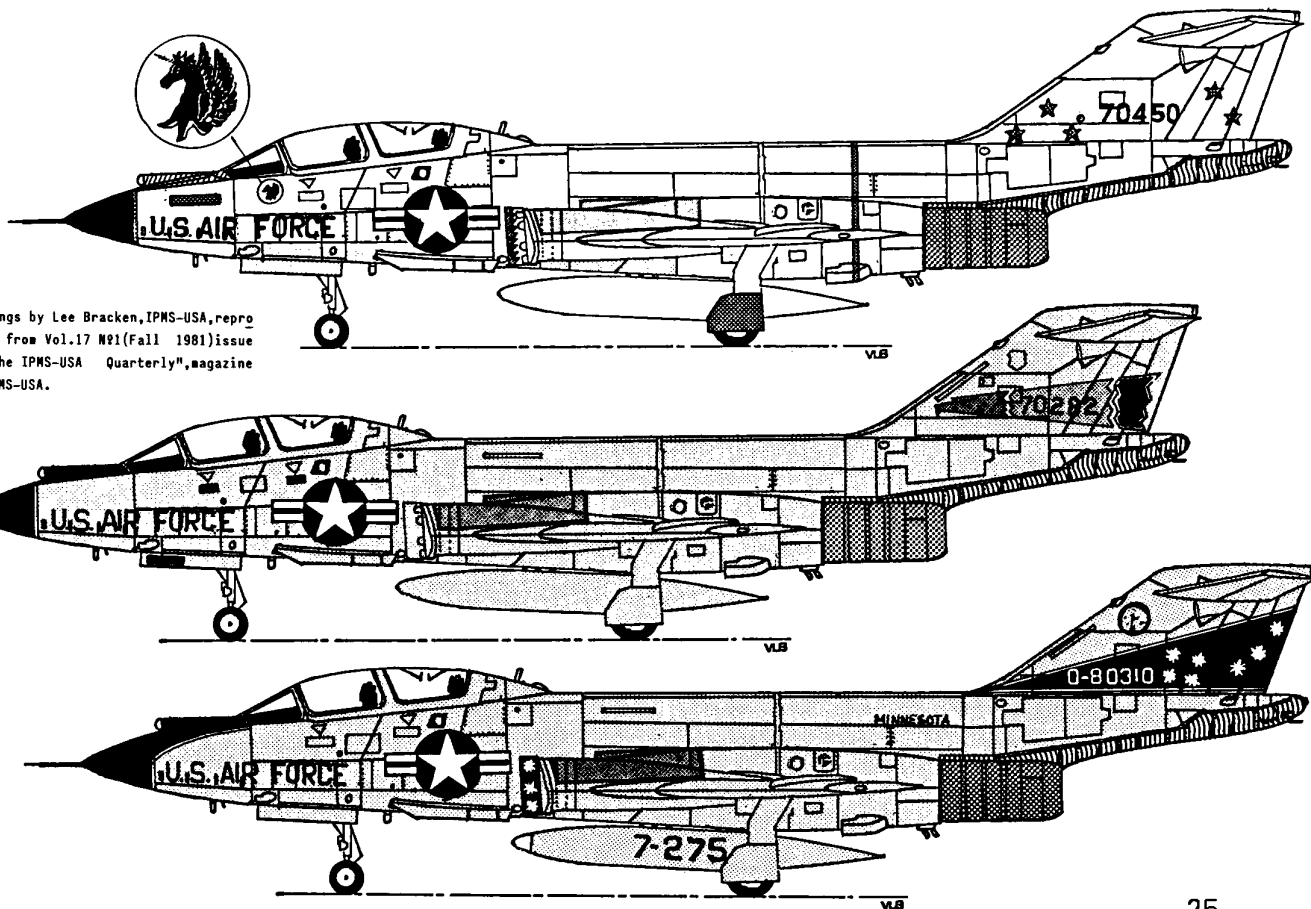
L'aereo è interamente in grigio FS-16473; l'aquila sul piano verticale ha la testa rossa, il corpo giallo e la coda nera, quest'ultima con un bordo bianco e nero.

Aircraft is grey FS-16473 overall; eagle on tail has a red head, yellow body and a black tail, which is outlined in white and black.

F-101B-110-MC (58-310), 179th FIS, 148th FIG, Mn. ANG, Duluth IAP

L'aereo è interamente in grigio FS-16473; il triangolo sul piano verticale è blu scuro con bordo bianco, ed in bianco sono pure le stelle ed il serial in esso contenuti. Con lo stesso motivo a stelle in blu scuro e bianco è decorata anche la piastra delle prese d'aria. Sul piano verticale è presente l'insegna della ANG, mentre nella parte posteriore del fianco della fusoliera compare la scritta MINNESOTA.

Aircraft is grey FS-16473 overall; tailplane flash is dark blue outlined with white, containing white stars and s/n. Splitter plate is dark blue with white stars, too. ANG emblem on fin and MINNESOTA inscription on rear fuselage side.



Drawings by Lee Bracken, IPMS-USA, reproduced from Vol.17 No.1 (Fall 1981) issue of "The IPMS-USA Quarterly", magazine of IPMS-USA.

capiale in grigio scuro.

- **Vano armamenti:** la caratteristica di questo aereo, il vano armamenti rotante, è ben riprodotta. All'interno di un semicilindro ruota un piano che sostiene da un lato due missili AIM-4D Falcon e dall'altro due ordigni nucleari AIR-2A Genie. L'interno del vano è verniciato in bianco lucido. A voi la scelta per quanto riguarda il carico da mettere in mostra. In molte fotografie il piano è in posizione verticale, esibendo quindi entrambi i tipi di armamento montati contemporaneamente.

- **Ali:** da correggere solo il profilo anteriore delle parietine antiscorrimento esterne sull'estradosso alare, rendendolo più arrotondato. È necessaria una piccola opera di stuccatura sulla giunzione tra le semiali nella parte inferiore. Superiormente la situazione è leggermente più critica a causa della presenza di un solo punto di aggancio tra ala e fusoliera, che crea problemi di allineamento fra i pezzi e difficoltà nel mantenere le ali al giusto diedro durante l'incollaggio. I flap sono forniti predisposti per essere sistemati in posizione aperta, e, tranne che per alcuni cerchietti di stampa, hanno gli interni ottimamente dettagliati (verniciare in rosso).

- **Fusoliera:** da sostituire il faro di intercettazione, sistema sul lato sinistro della fusoliera all'altezza dell'operatore radar con una goccia di vinavil. Affilate anche tutte le antenne a lama disseminate sul ventre del velivolo. Le prese d'aria supplementari del post devono essere forate e stuccate per eliminare dei ritiri piuttosto vistosi. Gli aerofreni pongono alcuni problemi: essendo parti piuttosto spesse sulla superficie esterna la plastica si è vistosamente ritirata, creando un aspetto ondulato che andrà corretto con una stuccatura generale; internamente sono riprodotti i numerosi fori di alleggerimento della struttura solo nel lato principale, mentre in realtà questi sono presenti anche tutt'attorno. Anche in questo caso il colore degli interni è il rosso. Delicato il posizionamento dei piani di coda, che nonostante siano dotati di incastro del tipo a maschio e femmina non vengono sostenuti dai perni e non rimangono autonomamente in posizione. Alcune difficoltà anche per i condotti di scarico che essendo divisi in due parti ciascuno non hanno una forma circolare esatta e non combaciano bene con la fusoliera. Una importante annotazione, stranamente ignorata dalle istruzioni, riguarda le luci di formazione a bassa intensità che devono essere eliminate se si decide di riprodurre un esemplare canadese. È necessario quindi fare molta attenzione a non rovinare il dettaglio circostante. La scatola propone 2 esemplari nella tipica livrea in grigio 36424, uno appartenente alla Texas ANG con le decorazioni commemorative della vittoria alla esercitazione "William Tell 1978" ed una canadese del 409° Sqn. "Black Hawks" (recentemente riequipaggiato con i CF-18 Hornet). Le decals sono di discreta qualità, si nota però l'assenza degli stencils, presenti copiosamente su di un aereo delle dimensioni del Voodoo.

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS, INC.

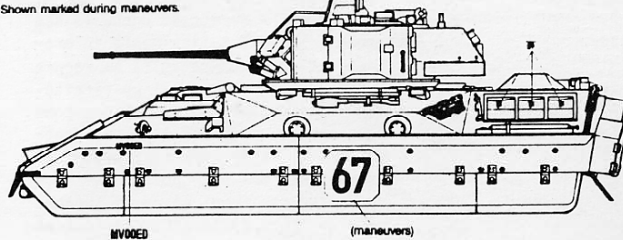
M3 BRADLEY TAMIYA 1:35

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

Mancava solo lui all'appello e la Tamiya ha provveduto. Dopo Abrams, Sgt. York, Leo II e Merkava ecco completarsi la famiglia dei mezzi militari ultima generazione con l'arrivo del M2/M3. Precedendo di qualche mese l'uscita del gemello M2 (che, udite, udite, è completo di interni!) abbiamo sul nostro tavolo di lavoro la nuova scatola di montaggio fresca fresca dal Sol Levante. Come tutti sanno l'M3 è la versione per cavalleria del veicolo nato in base alla specifica MICV, destinata a rimpiazzare gli M551 Sheridan e gli M114 nei reparti esploranti dell'U.S. Army. Deriva in linea diretta dall'M2 destinato alla fanteria e successore dell'M113, mediante piccole modifiche esterne ed interne riassumibili per le prime nell'eliminazione delle feritoie destinate a permettere il combattimento dall'interno e per le seconde nella riduzione del personale trasportato aumentando di conseguenza la dotazione di colpi tanto per le armi automatiche di bordo (cannone Bushmaster da 25 mm. e mitragliatrice coassiale da 7,62 mm.) come per le armi c.c. (il TOW). Ultima annotazione prima di passare al modello: i nomi proposti per i mezzi erano Bradley per l'M2 e Devers per l'M3. Al momento sembra che entrambi i

veicoli siano stati battezzati con il nome del primo. Analizzando ora il modello abbiamo il consueto robusto imballaggio con magnifica illustrazione del mezzo sul coperchio, oltre a schemi di colorazione e foto a colori dell'M3 reale. Buono il foglio decals, ridotto all'osso, ma giustificato dal fatto che ancora pochino si è visto in giro. La solita previsione di motorizzazione richiede un rapido intervento con stucco e lima. I cingoli sono dell'ottimo standard a cui siamo abituati mentre troviamo anche trasparenti e retina per lo schermo di flottaggio. I pezzi sono tutti racchiusi in tre buste di cellophane che ne assicurano la non dispersione. Il colore è il solito giallo sabbia adottato dalla Tamiya per le più recenti realizzazioni. Dettaglio veramente finissimo, degno del nome del produttore con tutti i pezzi completamente privi di una qualsiasi bava.

<U.S. Army, The 3rd Infantry Division in W. Germany>
Shown marked during maneuvers.



Sinceramente non riesco a trovare grosse pecche nel modello e praticamente i soli interventi si limitano alla foratura del freno di bocca del cannone da 25 mm. e delle canne del citato cannone e della mitragliatrice. Presente il solo capocarro, piuttosto ben fatto, ma niente preoccupazioni perché è già pronto un set di Fanteria Americana contemporanea, completo di elmetti "Fritz", al momento in cui scrivo disponibile solo in Giappone. L'unica eccezione sollevabile è la totale mancanza di un qualsiasi dettaglio interno, ma i costi di produzione sono tanto elevati che ogni fronzolo inutile viene immediatamente eliminato. Si potrà, una volta disponibile l'M2, utilizzare l'interno di questi modificando dove necessario. Ammesso e non concesso che si sappia come l'M3 è fatto. Sulla colorazione ben poco si conosce, se non che l'U.S. Army è in procinto di adottare nuovi schemi mimetici e che attualmente i mezzi vengono forniti ai reparti verniciati nel classico Olive Drab in attesa di una schiarita di idee. Per concludere

Uno dei primissimi M2 BRADLEY fresco di fabbrica. Privo di armamento è guidato da un collaudatore civile che lo sta presentando ad amici e parenti in un qualche porticciolo della California. (Foto Paul Woolf-IPMS/USA)



un ottimo modello con due soli fattori a detrimento: la ancora relativamente scarsa diffusione del veicolo reale che non infiamma la fantasia dei modellisti dedicati alla realizzazione di repliche "in action" e, almeno per l'Italia, un prezzo, che aggirandosi su valori di fit.30.000 sconsiglia l'acquisto ai più giovani.

LOCKHEED C-130 HERCULES ITALERI 1:72

DI LUCIANO MARINELLI, I.P.M.S. - TERAMO

Per i patiti degli aerei da trasporto tattico e di modelli di grandi dimensioni, il "130" è arrivato come si suol dire "come il cacio sui maccheroni". Erano ormai molti anni che nessuna ditta produttrice di kit si prendeva la briga di riprodurre un aereo così importante come l'Hercules, adottato da numerosissime forze aeree.

Solamente l'Airfix mise sul mercato un modello in scala 1/72 che purtroppo soffre vistosamente il peso degli anni.

La confezione si presenta in una scatola di robusto cartoncino e il disegno ritrae il KC-130F da supporto logistico dei Blue Angels, nella caratteristica e variopinta colorazione.

Aperto la scatola ho incominciato ad esaminare il kit, che è composto da circa 130 pezzi in plastica bianca molto lavorabile, non esistono sbavature e ritiri; fusoliera, ali e piani orizzontali combaciano perfettamente, così come tutte le altre parti. La cabina è composta dei soli pezzi essenziali: cloche, cruscotto, seggiolini consolle laterali e superiore. Altri particolari di rilievo sono rappresentati dal tavolo dei due operatori, le apparecchiature del navigatore sul lato destro, l'estintore, le due brandine per il relax dell'equipaggio e la scaletta per l'accesso alla cabina.

Inutile dire che una volta incollati i trasparenti, dell'interno si vede ben poco, perciò consiglio di aggiungere solamente le cinture di sicurezza nei sedili; oppure di scegliere un'altra alternativa: tagliare il terzo finestrino della fila principale in entrambi i lati e sistemarlo in posizione aperta, così si potrebbe parzialmente risolvere il problema. L'interno del vano di carico è composto dal pavimento e dalla paratia che divide la cabina dalla stiva. I portelloni di carico sono realizzati in quattro parti, il pavimento e le pedane sono ben dettagliati in rilievo fine e preciso. Personalmente al portello inferiore avrei aggiunto le rampe di carico per la salita e la discesa dei mezzi.

Le pareti interne del vano di carico fino all'altezza dei portelli laterali sono rivestite da controventature tubolari molto realistiche. A questo proposito qualche modellista volenteroso ed in possesso di una buona documentazione può dettagliare maggiormente l'interno, ottenendo così un maggior realismo in questa importante zona.

Vengono forniti anche due serbatoi da 5.148 litri, molto realistici, da posizionare ai piloni subalari. Le parti vetrate sono composte da 19 pezzi abbastanza trasparenti e riproducono fedelmente le varie finestrate dell'Hercules.

Le pannellature sono in fine rilievo e ben riprodotte, a mio avviso ne mancano alcune, ma di minore importanza. Le eliche quadripala Hamilton Standard Hydromatic 54H60 sono ben riprodotte. Le decals offrono la possibilità di realizzare ben 5 esemplari: 2 americani, svedese, inglese ed italiano. Quello italiano è naturalmente un C-130 H appartenente al 50° Gruppo della 46ª Aerobrigata Trasporti, basato sull'aeroporto "A. Dell'Oro" di Pisa S. Giusto. Il "130" dell'US Air Force appartiene al 314th T.A.W. del Military Airlift Command e riproduce la versione E. Sempre un E con l'aggiunta dell'antenna VHF sopra alla cabina di pilotaggio, l'esemplare della Forza Aerea Svedese: per quest'ultimo aereo la foto a pag. 32 dell'In Action sul C-130 documenta la presenza dell'antenna VHF, mentre nel foglio di istruzioni non vi è nessuna indicazione a riguardo. Il secondo esemplare americano è decorato negli sgargianti colori della pattuglia acrobatica dell'US Navy, i famosi BLUE ANGELS. Il velivolo inglese rientra nella versione K/C Mk. 1, anch'esso con l'antenna VHF sulla cabina. Le decals sono ben riprodotte sia nei colori che nel registro, ma si nota l'assenza dei numerosi stencils, delle striscie rosse collocate sulle gondole e anche dei contorni gialli delle uscite di sicurezza per la versione italiana.

Passando ad esaminare il foglio di istruzioni si può subito apprezzarne la chiarezza; nella prima pagina ci sono alcune note storiche e tecniche sull'aereo in diverse lingue, nella seconda e terza sono illustrate le varie fasi dell'assemblaggio con alcune indicazioni per la verniciatura di parti interne, che a mio avviso sarebbe bene controllare con una documentazione attendibile. Nelle ultime due pagine vi sono gli schemi di colorazione; il profilo del KC-130F dei Blue Angels non riporta nessuna scritta sulle ali, mentre il foglio di decals contiene la dicitura "Marines" senza nessuna indicazione sull'esatto posizionamento. A mio avviso le scritte "Marines" vanno sistemate sotto la semiala destra e sopra a quella sinistra, anche se sul disegno della scatola vi è la dicitura US Navy. A convalidare la mia interpretazione esiste una foto sul già citato In Action (pag. 19, buzz number 150 690) dove si nota molto chiaramente la scritta Marines sotto la semiala destra.

Per ottenere un esemplare italiano della versione H, al modello Italeri occorre effettuare una serie di piccole modifiche che illustrerò di seguito. Per controllare l'esatta riduzione in scala mi sono avvalso dei dati pubblicati sul n. 6 delle Monografie Aeronautiche Italiane che sono riferiti al C-130 H. L'apertura alare del kit è di quattro millimetri maggiore al rapporto di riduzione ed anche la fusoliera risulta più lunga di 8 mm, da attribuire a mio parere al cono di coda di forma trapezoidale che non è quello adottato dai nostri velivoli; di conseguenza questo va accorciato ed arrotondato sino a raggiungere la forma esatta. Altro particolare da correggere l'apertura dei piani di coda, che risulta maggiorata di 5 mm. Ultima aggiunta, le antenne dorsali caratteristiche del "130" italiani.

Per concludere, nonostante alcune piccole correzioni ed aggiunte da effettuare, il kit Italeri si presta ottimamente per ottenere una realistica riproduzione di questo importante velivolo. Sicuramente l'Italeri non si fermerà a queste versioni e spero di vedere nei prossimi anni qualche altra scatola interessante, perchè non un C-130 Mk. 2 per la ricognizione meteorologica adottata dagli inglesi? Qualunque siano le nuove idee della casa italiana noi le accetteremo con piacere. ■

Per concludere, nonostante alcune piccole correzioni ed aggiunte da effettuare, il kit Italeri si presta ottimamente per ottenere una realistica riproduzione di questo importante velivolo.

Sicuramente l'Italeri non si fermerà a queste versioni e spero di vedere nei prossimi anni qualche altra scatola interessante, perchè non un C-130 Mk. 2 per la ricognizione meteorologica adottata dagli inglesi? Qualunque siano le nuove idee della casa italiana noi le accetteremo con piacere. ■

Sicuramente l'Italeri non si fermerà a queste versioni e spero di vedere nei prossimi anni qualche altra scatola interessante, perchè non un C-130 Mk. 2 per la ricognizione meteorologica adottata dagli inglesi? Qualunque siano le nuove idee della casa italiana noi le accetteremo con piacere. ■

REPUBLIC F-105D THUNDER- CHIEF MONOGRAM 1:48

DI ALBERTO ZANFI, I.P.M.S. - MODENA

Uno degli ultimi arrivi sugli scaffali dei negozi di modellismo è questo F-105D, che va ad ingrossare le fila della famiglia Thunderchief in seno al catalogo della intelligente casa statunitense. Questo kit della versione monoposto, certamente la più famosa del velivolo Republic, è stato ottenuto partendo dagli stampi degli F-105G/F (come era logico attendersi), aggiungendo naturalmente una nuova fusoliera con un nuovo tettuccio trasparente in due parti. Non c'è molto di nuovo da dire sul modello, essendo molto simile ai precedenti confratelli biposto riprodotti dalla Monogram nelle varie scale, e già recensiti sul "Notiziario" (Vol. 14 n. 3/4 e Vol. 16 n. 1, dove il lettore troverà anche una lista della documentazione utili per realizzare una buona riproduzione), da cui si evince che lo standard qualitativo è sempre piuttosto elevato. Con gli 82 pezzi in plastica verde più i tre trasparenti forniti si può realizzare un realistico "Thud" che ha i suoi punti di forza nella fedele riproduzione del carrello d'atterraggio e degli interni della cabina, nella generale precisione di forme e dimensioni e nell'eccellente set di carichi esterni, che includono i soliti serbatoi da 450 US Gals. ed un grappolo misto di bombe M-117 e Mk. 82 con spoletta normale o dotata di estensore. Rimangono comunque alcuni difetti, già evidenziati nelle citate recensioni, in generale facilmente correggibili, nella zona dell'ugello di scarico, delle prese d'aria ed una lieve ma diffusa pesantezza del dettaglio superficiale. Per quanto riguarda le nuove componenti, ovvero la fusoliera ed il tettuccio, non ci sono gravi critiche da muovere, se non che non è stata colta l'occasione per ridurre le aperture di ventilazio-

ne raggruppate sul muso a dimensioni più consone alla scala. La capottina è esatta e trasparente, ma i suoi bracci di sostegno non combaciano bene con le rispettive sedi ne in posizione aperta ne chiusa. Veniamo alle decals, nella solita media qualità delle scatole Monogram: esse permettono di realizzare un solo esemplare, l'F-105 D RE 59-1822 "The Polish Glider" del Maj. Don Kutyna, operante dalla Takhli RTAB nel 1970. Alcune immagini di questo velivolo si trovano su "Century Series in Color" di Lou Drendel, edito dalla Squadron/Signal Publications, e ci permettono di apportare alcune modifiche al modello per renderlo esatto al 100%. Innanzi tutto devono sparire alcune protuberanze di sistemi ECM che i monoposto non hanno mai portato, cioè quelle intorno al radome anteriore, davanti al vano del ruotino ed alle estremità alari; indi è necessario costruire con due striscie di plasticard da 0,25 mm di spessore le bande di rinforzo che cingevano i portelli della stiva bombe ed irrobustivano il punto di attacco ventrale, sempre destinato a portare i carichi più pesanti.

Tutto sommato si tratta di un modello più che buono, che completa in modo ottimale la serie del Thunderchief della Monogram, e che probabilmente vedremo presto pantografato in scala 1/72, così da soppiantare il vecchio e non più valido kit Hasegawa.

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS, INC.

LOCKHEED SR-71A BLACKBIRD HASEGAWA 1:72

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

Come già preannunciato nel "Notiziario" Vol. 15 n. 3/4, riprendiamo l'argomento Blackbird in occasione dell'uscita del kit Hasegawa in scala 1/72 relativo all'accoppiata Blackbird/GTD-21. Come era da aspettarsi, questo kit è costituito dall'aggiunta al modello dell'SR-71 (già prodotto dall'Hasegawa) di una nuova stampata (8 pezzi in tutto) relativa al drone GTD-21B. Il foglio delle decals è invece interamente nuovo, e contiene insegne relative a quattro esemplari dell'aereo: tre di questi sono degli SR-71 puri e semplici (caratterizzati rispettivamente dall'aver sul timone gli stemmi della pazzola, del coniglietto e del numero 10) e su di essi non vale la pena di spendere parole di commento oltre a quanto riportato a proposito del modello Hasegawa nel citato "Notiziario". Il quarto soggetto proposto è invece l'accoppiata Blackbird/drone, ed è qui che sorgono i problemi che di seguito esamineremo.

L'equivoco di fondo nasce fin dall'esame del disegno sulla scatola, che benché affascinante dal punto di vista artistico, è ingannevole per quanto riguarda la correttezza del soggetto: esso rappresenta infatti un SR-71 (s/n 069 40) in livrea argento/nero recante sul dorso un drone anch'esso in livrea argento/nero. L'illustrazione ha infatti qualcosa di giusto unito ad alcuni errori fondamentali. Le cose corrette sono:

- il serial dell'aereo madre, che effettivamente è stato utilizzato per il trasporto del drone;
- gli schemi di colorazione proposti sia per l'aereo madre che per il drone, che sono fedeli a quanto le poche foto riportano.

Gli errori sono:

- l'aereo con il serial citato non era un SR-71 bensì un A-12 (precisamente uno dei due esemplari predisposti per il trasporto del drone GTD-21B), che il kit non rappresenta affatto. Per i dettagli della conversione dello SR-71 in A-12 si rimanda alla consultazione dei "Notiziari" Vol. 14 n. 3/4 e Vol. 15 n. 3/4: in sintesi il lavoro da fare riguarda il muso (più affilato nell'A-12 che nell'SR-71) e la coda (che l'A-12 aveva più corta, come l'YF-12);
- dall'unica foto divulgata (pubblicata nel citato "Notiziario" Vol. 15 n. 3/4) risulta che il drone montato sull'A-12 fosse dotato di due vistose carenature aerodinamiche sulla presa d'aria e sullo scarico dello statoreattore: che volesse pertanto attenersi scrupolosamente alla documentazione disponibile dovrà necessariamente ricorrere all'autocostruzione di tali carenature.

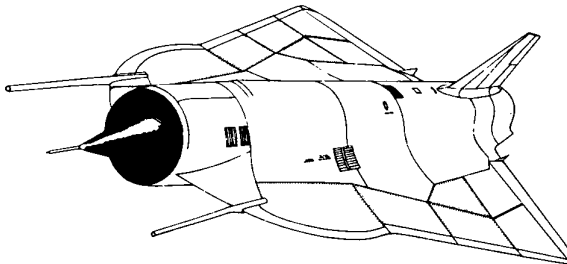
A chi volesse infine rappresentare il GTD-21 separatamente dal Blackbird (e quindi aggirare elegantemente il problema delle carenature), faccio notare che la sola colorazione nota per gli esemplari operativi è quella interamente in nero opaco (si vedano in proposito le foto pubblicate nella monografia relativa ai Blackbird di Jay Mil-

ler, Aerofax Minigraph 1).

In conclusione, fatto salvo il giudizio positivo sulla qualità delle singole stampe del kit, resta quantomeno discutibile la proposta dell'accoppiata Blackbird/GTD-21 realizzata in questi termini.

LOCKHEED GTD-21B EAGLES TALON 1:48

Per concludere (almeno temporaneamente) il lungo lavoro dedicato al Blackbird ed ai suoi modelli, è il caso di spendere qualche parola sull'unico kit in scala 1/48 dedicato al drone GTD-21B: il vacuform prodotto dalla Eagles Talon. Le quattro stampe comprendono 25 parti per la riproduzione del drone e delle famose carenature portate dall'unico esemplare di cui sia stata divulgata una foto in accoppiata con un A-12, oltre a due serbatoi che, a quanto riportano le istruzioni, sarebbero stati impiegati su di un non meglio identificato A-12. Eccellente come qualità di stampa (un negativo finissimo che farebbe invidia a molte ditte che producono modelli ad iniezione), questo kit è inoltre accompagnato da una serie di istruzioni veramente completa e chiara, riportante storia, suggerimenti per il montaggio, disegni in scala del drone e del carrellino per il trasporto a terra. Completa il tutto una serie di schemi di colorazione per alcuni A-12 ripresi da una rivista prodotta da un Chapter dell'IPMS-USA, "Pry-Fly".



Frutto di un lavoro serio e professionale, questo kit altamente raccomandabile si propone come ideale complemento al modello Italeri in scala 1/48 dell'Sr-71, per la riproduzione in scala dell'accoppiata A-12/GTD-21. Il kit è ottenibile direttamente dalla EAGLES TALON, P.O. Box 156 Sun Valley, California 91352, USA.

OSPREY BOOKS

PRUSSIAN CAVALRY OF THE NAPOLEONIC WARS - P.HOFSCHROER -
MAN AT ARMS N° 162 - Est.3.95 -

Rieccoci con i napoleonici e i disegni del buon vecchio Fosten. Ammetto che questa volta ho deciso di leggere completamente il testo trovandolo interessante anche se un tantino noioso per chi, come me, ha fatto del "non-studio" dell'era napoleonica, un credo. Il libro tratta del declino della potente arma di cavalleria prussiana che tanta fama aveva guadagnato durante la Guerra dei Sette Anni, cercando di analizzare le ragioni. Al solito ci si addentra in una accurata descrizione di organizzazione, tattiche, colori delle divise e via così. Tali e tante sono le cose da ricordare che solo un vero studioso di questo periodo potrebbe trovare qualche pecca. Nel mio piccolo devo elogiare ancora una volta Fosten per la sua veramente ottima mano nel tratteggiare le uniformi di questo periodo e la costanza dei vari autori che ancora trovano spunti di studio nell'epopea napoleonica.

THE AMERICAN PLAINS INDIANS - J.HOOK - MAN AT ARMS N° 163 -
Est.3.95 -

Decisamente inusuale questo nuovo MAA, completa creazione di un trio di autori tutti rispondenti al nome di Hook. Nato come compagno di un annunciato prossimo volume sulla Cavalleria Americana durante la campagne indiane, più che un libro di uniformologia è un mini trattato su vita, usi e costumi in pace come in guerra dei popoli indiani delle pianure. L'autore nutre un grande rispetto per questo sfortunato popolo e nel tracciarne a grandi linee la storia si sofferma più vol-

te cercando di spiegare all'ignaro lettore il perché della sua inevitabile sconfitta, quanto mai legata alla insanabile difficoltà di comprendere il proprio avversario come all'impossibilità di riunire il popolo impropriamente detto indiano sotto un'unica bandiera. Quando ciò avvenne, Custer ne fece le spese. Ma resta innegabile che sempre gli indiani oltre che a porre sopra di tutto il valore personale (inutile contro un quadrato di fucilieri privo di personalità, ma disciplinato) mai smisero di guerreggiare fra loro, spesso e volentieri sobillati dagli stessi bianchi. Assistiamo quindi all'evolversi di una situazione che dalla conquista del cavallo come mezzo di trasporto, caccia e guerra va via via deteriorandosi mano a mano che si moltiplicano i contatti con l'invasore bianco. Gli spaccati di vita indiana sono decisamente ben documentati e pur in un contesto tanto ristretto risultano ben comprensibili ed esaurienti. Ottime le tavole a colori che rappresentano appena una minima parte del caleidoscopio colorato dell'abbigliamento indiano. Un libro che va letto tutto, da cima a fondo, stimolante riflessione su un pezzo di storia sempre visto attraverso la lente deformante della società che non si peritò più di tanto nel cancellarlo. ■

THE CANADIAN ARMY AT WAR - M. CHAPPELL - MAN AT ARMS N° 164 - Est. 3.95 -

Chappell, decisamente maturato nel tratto, ha preso, come già altre volte, penna e calamaio cucendosi addosso un libro tutto suo. Il Canada, pur tanto lontano dalla Corona Britannica, ha sempre fornito uomini e mezzi per la difesa di questi e il libro in questione cerca di tracciarne una storia il più completa possibile. Come tutti sanno gli inglesi hanno una passione tipicamente coloniale e comune a tutti i paesi che in qualche modo hanno avuto possedimenti oltremare, Italia compresa, di formare forze nelle nazioni occupate da impiegare poi dove gli interessi lo richiedano. Spesso definiti volontari, indiani, canadesi, australiani hanno sempre sopportato a fianco dei britannici i disagi di guerre non loro. Almeno fino al 1945. Dopo è un'altra storia. Fatto sta che i canadesi a partire dalla guerra Anglo-Boera hanno deciso di recitare una parte più o meno importante, senza togliere che in particolare nei due conflitti mondiali il loro apporto sia stato quanto mai prezioso ed innegabile, tingendosi spesso di eroico e sfortunato. Dieppe, al di là di tante parole sulla sua "utilità", fu un prezzo pagato quasi interamente dai Canadesi e non digerito poi tanto bene dalla loro opinione pubblica e militare che si rese conto dopo un migliaio di morti e almeno il doppio di prigionieri che il secondo fronte era ancora prematuro. Consolazione magra, ma tant'è! Dal Sud Africa alla Corea e Cipro vediamo il costante impegno profuso da questi soldati nel vano tentativo di riportare la pace con le armi. Buona la parte iconografica come le tavole centrali ormai sceve delle eccessive caratterizzazioni e chiaroscuri delle opere prime di Chappell. Si potrebbe quasi definirlo un tratto più crepuscolare e quanto mai consono a questo ventesimo secolo in grigioverde.

Una buona lettura per una infarinatura generale su quello che è stato il ruolo storico di una grande nazione che sempre ha tratto la sua risorsa da un volontariato entusiasta ed ingenuo. ■

ARMIES IN LEBANON 1982-84 - S.M. KATZ & L.E. RUSSELL - MAN AT ARMS N° 165 - Est. 3.95 -

Finalmente la Osprey si decide e pubblica un primo fascicolo (speriamo altri ne seguano) sul sanguinoso capitolo libanese. Limitando il tutto al periodo 1982-84 gli autori delineano brevemente fatti e personaggi precedenti per poi analizzare più dettagliatamente le fasi operative di "Pace per la Galilea", i conseguenti interventi della "Forza Multinazionale" per approdare alla desolante constatazione che praticamente la situazione si è limitata a deteriorarsi ulteriormente, creando nuovi interrogativi accanto a quelli rimasti irrisolti. Gli autori, uno dei quali chiaramente di origine ebraica, con un testo lineare, privo di fronzoli e nei limiti imposti dal formato, completo, non risparmiano critiche a nessuno. Il quadro fornito al lettore è nient'altro che un susseguirsi di meschinità ora dell'una ora dell'altra parte. Una leggera frecciatina agli inglesi della "MNF" reputati poco propensi a esporre il naso fuori dai propri baraccamenti.

I disegni sono per la mano di Ron Volstad, "quello della Squadron", veramente ottimi ed accurati. Ci sono proprio tutti, gli italiani rappresentati da un accurato disegno di un fante di marina appartenente al Btg. "San Marco". Ottima la scel-

ta più propriamente fotografica, dove molto risalto è dato agli israeliani. In definitiva una ottima e professionale realizzazione che merita tutta la nostra attenzione e si lascia leggere anche da chi di inglese non ne mastica poi molto. Per dirla all'inglese "Recommended". ■

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

MILITARY MOTORCYCLES OF WORLD WAR 2 di Roy Bacon, Osprey Collector's Library, Lst. 8,95.

Ricevere un libro che si discosta anche di poco dai soliti argomenti non può far che piacere e questo volumetto sulle motociclette della Seconda Guerra Mondiale che fa parte della collana Osprey Collector's Library (già più di venti titoli pubblicati, per la maggior parte moto civili antiche e moderne) giunge inaspettato e perciò ancor più gradito.

A questo punto apro una parentesi. Personalmente sono contrario ai nazionalismi di qualsiasi genere, mentre l'autore fa sfoggio nella breve introduzione al capitolo "italiano" di numerosi luoghi comuni molto banali (per non dire altro) verso il nostro Paese, facendo notare piuttosto acidamente come nel 1940, a guerra ormai scoppiata, le corse motoristiche non fossero state sospese (mentre, è sottinteso, il Regno Unito stava salvando il mondo dalla minaccia nazista).

Senza farci condizionare più di tanto da queste osservazioni "di costume", possiamo constatare che il libro è veramente ottimo, corredato da numerose fotografie ottimamente riprodotte. Vengono prese in esame le principali motociclette prodotte e utilizzate in 14 paesi da 1939 al 1945. Naturalmente la parte del leone viene fatta dai tre grandi protagonisti del conflitto: USA, Gran Bretagna e Germania; essendo poi il libro scritto da un inglese, per un editore inglese, è evidente che le realizzazioni motociclistiche di questo paese hanno un rilievo tutto particolare: ben 60 pagine su di un totale di 190 illustrano con dovizia di particolari i modelli dei produttori britannici, marche gloriose quali BSA, Norton e Triumph. L'Italia motociclistica è ben rappresentata da Benelli (250 TT), Gilera (LTE 500 - Marte), Guzzi (Alce e Trialce). I testi sono molto accurati e forniscono una esauriente descrizione tecnica di ogni modello, purtroppo non viene nemmeno accennata la carriera operativa di questi mezzi che hanno avuto un utilizzo intensivo in ogni teatro d'operazioni. La parte fotografica è di qualità eccellente per quanto riguarda la stampa, l'unica osservazione che posso fare riguarda la scelta, che ha privilegiato totalmente le immagini riprese in fabbrica, durante esercitazioni o esemplari restaurati, che presentano moto immacolate e perfette. Le poche immagini "in action" riguardano la gloriosa BMW R75 sidecar e la Kettenkrad NSU. Una curiosità è rappresentata dalla foto a pag. 169 che mostra un bellicoso fante americano che riparandosi dietro alla propria moto rovesciata, mitraglia con impegno il nemico; l'unica nota stonata, sottolineata ironicamente anche dalla didascalia, è la mancanza del caricatore nel Thompson...

Completa il testo una appendice che riassume le caratteristiche tecniche di tutte le moto trattate.

Il mio giudizio è assolutamente positivo, un bel libro ottimamente illustrato e documentatissimo dal punto di vista tecnico che sarà senz'altro molto apprezzato dagli appassionati. ■

Review sample kindly supplied by Osprey Ltd.

DI MARCO MAI, I.P.M.S. - MODENA

ABBONAMENTI RIVISTE IPMS ESTERE

A parziale aggiornamento di quanto riportato sull'ultimo Flash, sono disponibili alcuni abbonamenti alle seguenti riviste IPMS estere: "Virus Plasticus" 1985 (IPMS Svizzera a £.12.000/4 numeri), "Random Thoughts" Vol.17 (IPMS Canada a £.17.000/6 numeri), "Magazine" 1985 (IPMS Gran Bretagna a £.17 mila/6 numeri con sostituzione del 1/85 con altra rivista in quanto già esaurita), "Vitrines du Maquettiste" (IPMS Francia a £.15.000 per 4 numeri consecutivi dato che, sebbene sia una ottima rivista, non esce con molta regolarità).

Non inviate denaro subito, ma scrivete al più presto per prenotarvi, in quanto gli abbonamenti disponibili sono in numero limitato.

Ci premuriamo di comunicare agli appassionati di storia aeronautica la pubblicazione di una nuova opera di Nicola Malizia, dedicata alle amare vicende della Guerra Civile di Spagna. Titolo del volume é "ALI NELLA TRAGEDIA DI SPAGNA - 1936-39", un'opera viva e drammatica, unica nel suo genere in Italia, per completezza d'immagini e notizie, che narra le vicissitudini di uomini in lotta fra loro per interessi, spirito e ideali diversi. Una storia tragica, che rievoca fatti di sangue e di morte, tanto sugli infuocati campi di battaglia, quanto nei sobborghi, nelle città dilaniate dalla furia della guerra fratricida, nei cieli di una Spagna lugubre e morente, nel livore di una furia d'inumana e impietosa ferocia. Si narrano episodi di eroi e di esaltati, di sanguinari e patrioti, nel perenne contrasto di tante idee e sentimenti, dove emergono e si mescolano la pietà ed il sopruso, tra il confuso correr di gente e bandiere differenti, per unirsi agli uni e agli altri belligeranti pronti a compiere e ingigantire atti e misfatti in nome di una "libertà" variabilmente interpretata!

Desideriamo precisare che, dati gli alti costi editoriali di oggi, abbiamo necessità di avere un minimo di prenotazioni per poter realizzare l'opera; questa si compone di circa 400 pagine, arricchite di 170 foto, in gran parte inedite e rare. Prezzo di copertina dell'opera Lire 35.000. Per quanti vorranno inviare la propria prenotazione in tempo utile, solo £.18.000 franco di ogni spesa.

In attesa di gradito riscontro ringraziamo e distintamente salutiamo.

MUCCHI EDITORE s.r.l.

SPEDIRE IN BUSTA A: MUCCHI - CASELLA POSTALE 64 CENTRO 41100 MODENA

CEDOLA DI COMMISSIONE LIBRARIA

Prenoto n. _____ copie del volume ALI NELLA TRAGEDIA DI SPAGNA 1936 - 1939 di N. Malizia.

Spedizione contro assegno al prezzo speciale di L. 18000.

Speditemi contro assegno il volume _____
al prezzo di L. _____

nome _____

cognome _____

Via _____

C.A.P. _____ CITTA' _____

Firma