

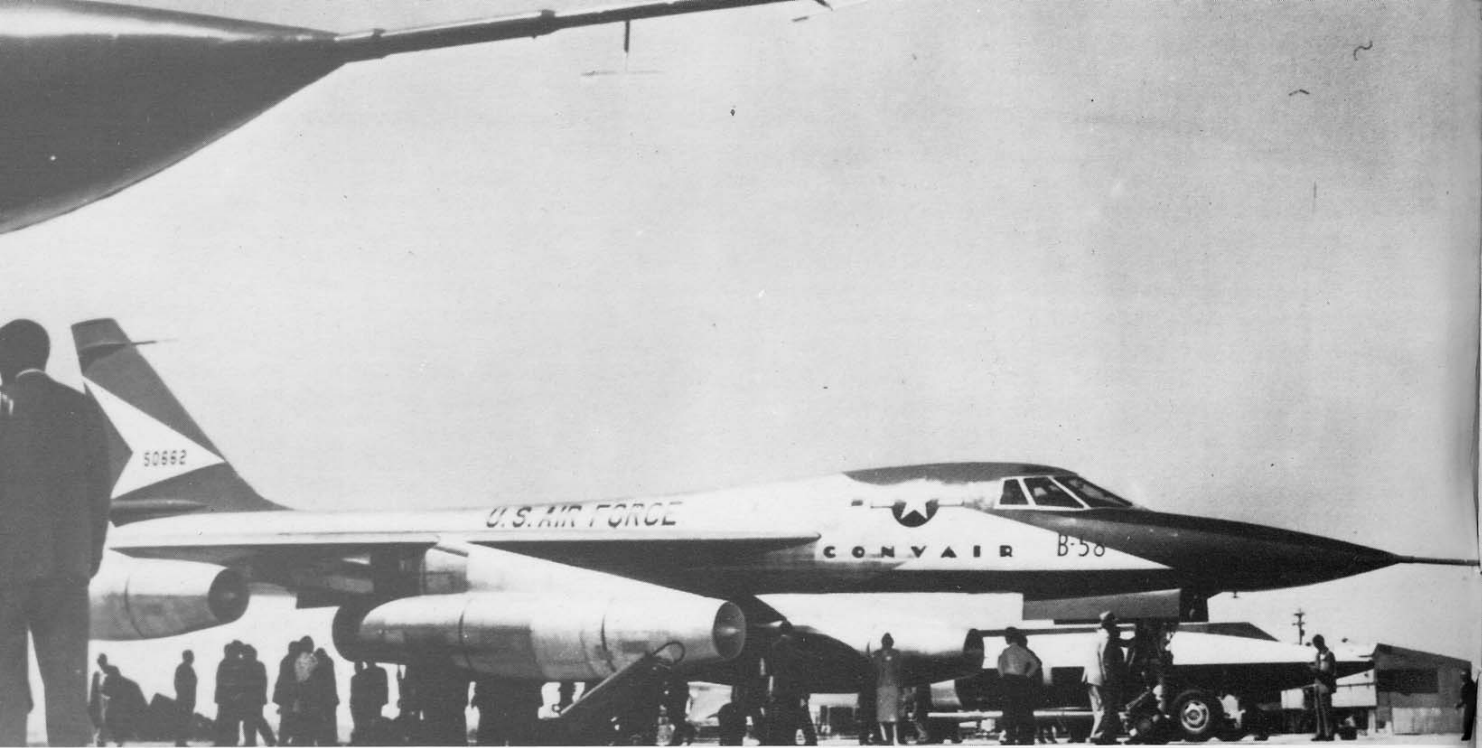


IL NOTIZIARIO

VOL. 17 N. 1 - 1986



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch



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 novembre 1981.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non necessariamente quelle dell'I.P.M.S. Italy. Opinion expressed in signed articles are those of the authors 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 1986 - VOL. 17

Soci Senior (oltre 16 anni): Lit. 24.000
 soci Junior (fino a 16 anni): Lit. 10.000
 Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare e vaglia postale intestati a:
 GIORGIO PINI, C.P. 182, 41100 MODENA FERROVIA.

1986 - VOL. 17 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS

Europe: 24,000 Italian Lire
 Overseas: US\$ 18,00
 Payment by bank draft only (not I.M.O.): to:
 GIORGIO PINI, P.O. BOX 182, 41100 MODENA FERROVIA
 ITALY

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

Back issues list (with issues contents) available on tequest; please enclose two International Mail Reply Coupons. Foreign modellers, members of their own IPMS National Branches can obtain available back issues of "IL NOTIZIARIO" at 3,500 Italian Lire (Europe) or US\$ 3,00 (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.

REDAZIONE:

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

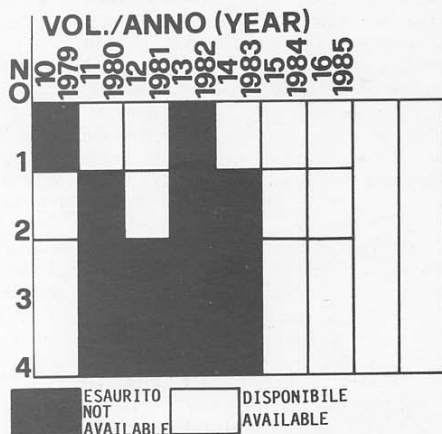
INDICE:

NOBLESSE BLINDEE, UNA BLINDO ROLLS ROYCE...	PAG. 1
LET L 13 BLANIK.....	" 5
M 109.....	" 10
CONSIGLI FOTOGRAFICI.....	" 16
CONCORSO FOTOGRAFICO.....	" 18
IL CAVALLO NEL MODELLISMO.....	" 20
NUOVI KITS.....	" 24
OSPREY BOOKS.....	" 29

IN COPERTINA:

La presenza di un elicottero della Marina Militare ad una manifestazione aerea è sempre interessante, perchè è data raramente l'occasione di vedere questi mezzi al di fuori delle loro basi; questa volta a Vergiate (16 giugno 1985) si è trattato di un imponente Agusta/Sikorsky SH-3D/H Sea King, M.M. 81113, appartenente al 1° Grupelicot di Maristaeli-Luni (La Spezia). Questo esemplare appartiene all'ultimo lotto costruttivo, riconoscibile per il grosso radome ventrale del radar APS-705 che sostituisce l'APN-195 montato sul muso. E' interessante notare la presenza di numerose nuove antenne di strana foggia sul muso, sugli scarponi laterali e sotto il trave di coda, alcune delle quali certamente asservite ad un apparato ECM. La matricola appartiene ora alla serie 80000, entro la quale sono iscritte tutte le macchine ad ala rotante delle Forze Armate, mentre in precedenza ai Sea King della Marina era assegnata l'esclusiva serie 5000N. (Alberto Zanfi, IPMS Modena)

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



Una Rolls-Royce nella 1^a Guerra Mondiale

DI GIANBATTISTA SAVOINI, I.P.M.S. CONEGLIANO V.TO

Questo automezzo, uno dei primi della sua specie, nacque dalla inventiva del colonnello Felix Samson, comandante di un reparto di Royal Marines. Egli ed i suoi uomini avevano il compito di tener sgombro dai Tedeschi il terreno attorno all'aeroporto che la R.A.F. aveva installato all'inizio delle ostilità nei dintorni di Ostenda.

Ottenute, quindi, le debite autorizzazioni dall'Ammiraglio Britannico per lo sviluppo di un automezzo protetto che semplificasse tale compito, Samson, in collaborazione con la "Forges et Chantier de France" di Dunkerque, cominciò la realizzazione di alcune vetture di serie munite di blindature.

Ma ben presto risultò evidente che il lavoro eseguito era troppo frettoloso e sommario: le blindature risultavano troppo sottili e, ristrette al parabrezza, al serbatoio ed al radiatore, risultavano insufficienti.

Si procedette così ad uno studio più approfondito del problema, arrivando al secondo modello di autoblindata: questa era interamente protetta, tuttavia l'arma, scudata solo anteriormente, lasciava i serventi allo scoperto.

Vennero pertanto approntati i disegni definitivi della carrozzeria dell'autoblindo; ma rimaneva pur sempre da scegliere uno chassis unico, con determinate doti di robustezza ed affidabilità. La scelta cadde sulla Rolls-Royce Silver Ghost, tipo alpino, che nel 1911 si era distinta nella corsa Londra-Edimburgo. La macchina nata dal connubio sport-necessità militare venne denominata "R.R. mod. 1914".

L'autotelaio non differiva di molto da quello della R.R. di serie; era invece modificato il motore, un Rolls da 7428 cm.³ azionante un'asse cardanico sul solo assale posteriore, portato da 50-60 HP originali ai 90-110 HP definitivi; le balestre furono irrobustite per sopportare il peso della blindatura, realizzata in fogli di lamiera d'acciaio stratificata da 8,5 mm., che copriva interamente i punti vitali della macchina. Il radiatore aveva una blindatura supplementare, costituita da 2 portelli che, manovrati dall'interno, potevano venire chiusi in zona d'operazioni, formando una V che contribuiva alla deviazione dei colpi. Il pilota era l'unico a disporre d'un sedile, indispensabile per la guida; gli altri due componenti dell'equipaggio avevano il compito di badare alla mitragliatrice, una Vickers-Maxim da 7,7 mm. montata in una torretta cilindrica sfaccettata. Questa, oltre alla feritoia per la Vickers, presentava superiormente due portelli per l'osservazione, che, nei modelli africani venivano spesso rimossi per migliorare l'abitabilità.

Numerose poi furono le trasformazioni sul campo, le quali riguardarono soprattutto la torretta, rifatta in diverse foggie, oppure anche il montaggio di diversi elementi di ferro atti a spezzare gli sbarramenti di filo metallico tesi dai guastatori nemici. Le ruote, doppie al treno posteriore, avevano una apposita scolpitura trasversale, ed erano riempite di Rubberine, sostanza simile al bitume, allo scopo di prevenire le frotture.

Finita la Grande Guerra, l'ammiraglio Sueter passò al War Office i disegni del mod. '14 per alcune modifiche, relative alle ruote (non più a raggi ma scudate e di sezione più larga), alle pareti della torretta (irrobustite ed ampliate), ed ai portelli del radiatore, muniti ora di feritoie per facilitare il passaggio dell'aria anche con le scudature chiuse.

Il nuovo modello venne denominato "1920 Pattern Mark I"; esso fu impiegato in Irlanda e dalla R.A.F. che lo ribattezzò "R.A.F. Type N".

Ultima versione ufficiale fu la "Mark IA", la quale presentava una torretta emisferica, che disponeva di una seconda piccola semisfera al posto dei portelli d'osservazione, e di due feritoie per il montaggio contemporaneo di due Vickers. Di questa ne furono prodotti solo dieci esemplari, esclusivamente impiegati in India; essi avevano inoltre un rivestimento interno di amianto per ridurre gli effetti del caldo tropicale. La mod. '14 terminò la sua carriera nel 1940, quando vennero prelevate le carrozzerie degli chassis R.R. per essere montate su autotelai commerciali Fordson. Questa versione differisce esternamente dalle originali per la presenza del paraurti anteriore, le ruote più larghe (mod. 1940) e più semplici anche posteriormente e per la torretta ridisegnata.

Di questa gloriosa ed eccezionale autoblinda sono conservati solamente due esemplari, mod. 1920; uno in una caserma della caserma Irlandese, l'altro al Tank Museum di Bovington.

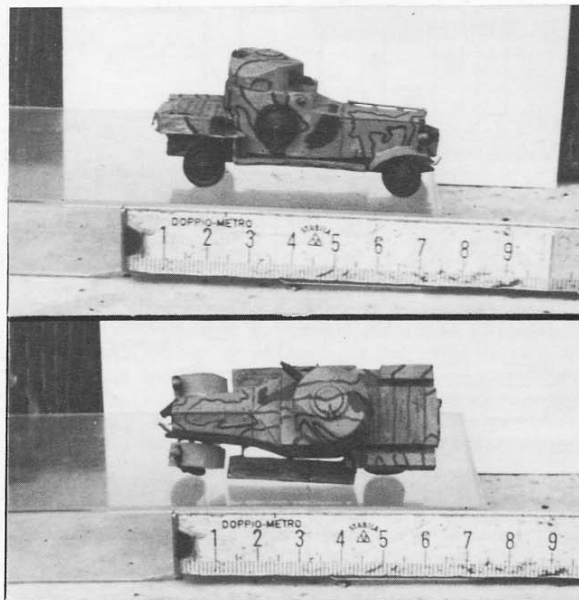
IL MODELLO IN 1/72

La versione da me scelta per la realizzazione della R.R. riguarda uno dei due modelli 1914 ceduti dall'Inghilterra, nel 1917, al Regio Esercito Coloniale, di stanza in Libia.

Purtroppo, non esistendo foto di tali automezzi (almeno raggiungibili da me), ho dovuto basarmi su una descrizione "orale" contenuta nel libro "Le Operazioni Libiche sul 24° Parallelo Nord", dove si accenna appunto ai due mod. '14 ed alle severe prove di valutazione sostenute: tanto severe e dure che gli esaminatori per poterle concludere furono costretti a sostituire le ormai distrutte ruote originali con le uniche a loro disposizione: quelle di alcuni aeroplani anch'essi inutilizzabili.

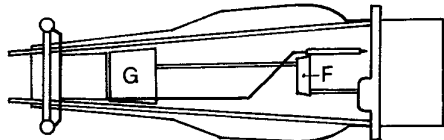
Nella descrizione non si fa cenno ad eventuali targhe o insegne di reparto. Ho preferito quindi lasciare "nudo" il modello. Al contrario si fa riferimento alla "Propria (delle Auto-blinda) colorazione tropicale"; ho quindi usato lo schema di colorazione presente sulla tavola principale dei profili del secondo fascicolo della "Storia dei Mezzi Corazzati" (F. Fabbrì) che si riferisce alla R.R.

Per la costruzione mi sembra che i disegni e gli esplosi siano abbastanza chiari; mi soffermerò quindi solo sui particolari che mi hanno dato più grattacapi.



Torretta: il problema principale sta nel tagliare la base ed il cielo il più rotondi possibile. Io l'ho risolto montando sul compasso, al posto della mina (di grafite), una seconda punta metallica; questa, tracciando il cerchio sul plasticard, lo incide fino a tagliarlo consentendo di ricavare un tondo abbastanza.... tondo. Dal cielo vanno asportati i settori circolari da tagliare lungo le linee A e B, e badate di conservarli che serviranno in seguito. A questo punto si ritaglia la parete della torretta, che va incollata sul bordo della base e fissata con un pezzetto di nastro adesivo; consiglio inoltre di montare anche il cielo per rendere il tutto più solido, e di lasciar riposare almeno un giorno. Quando il tutto sarà ben solido si potranno tagliare le sfaccettature, che nel punto più basso della paretina devono essere alte 2 mm. Per fare ciò SCONSIGLIO di usare una lima SCALDATA; si corre il rischio di rovinare tutto e dover ricominciare da capo. Finite le sfaccettature, si usano i due settori circolari risparmiati per coprirle. Ora il più è fatto; rimane solo da montare la Vickers, i portelli sul cielo e sulla parte posteriore. La Vickers va costruita con un tondino da 1,5 mm. di diametro e lungo 7 mm. e con un altro da 0,5 di diametro e lungo 1 mm. I meno pignoli possono anche usare una mitragliatrice già pronta, ma non sarà mai come quella "originale".

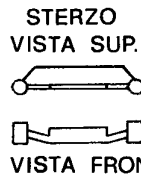
Trasmissione, scarico, sterzo: per la trasmissione, non avendo né foto, né disegni, mi sono rifatto a quella della "Silver



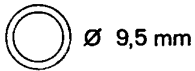
SCHEMA DELLO STERZO, SCARICO E TRASMISSIONE

MITRAGLIATRICE
 $\varnothing 1,5 \text{ mm}$ $\varnothing 0,5 \text{ mm}$

ASSE CERNIERE
 $\varnothing \text{ MAX } 1 \text{ mm}$



BALESTRA ANTERIORE
 GIUNTI STERZO $\varnothing 2 \text{ mm}$
 TIRANTE STERZO $\varnothing \text{ MAX } 1 \text{ mm}$

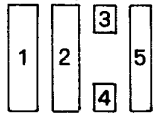


FANALE (x2)
 CURVATURA PARAFANGHI ANT.

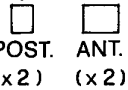


SVILUPPO PARETE CIRCOLARE

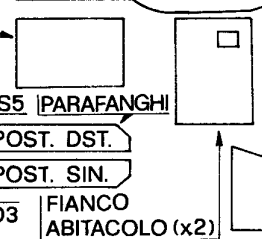
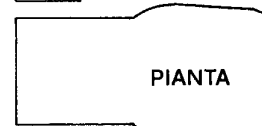
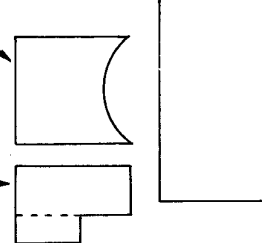
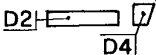
CIELO CASAMATTA
 FIANCATA CASAMATTA (x2)
 PARETE POSTERIORE CASAMATTA
 CASSETTA DEGLI ATTREZZI



PARASPRUZZI!
 POST. ANT. (x2)



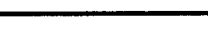
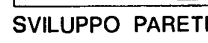
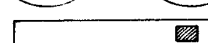
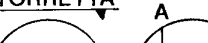
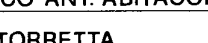
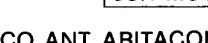
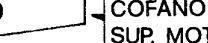
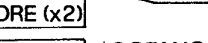
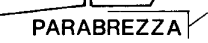
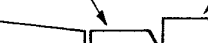
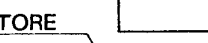
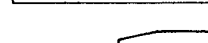
FONDO CASAMATTA
 S1 S4
 S2 S5 (PARAFANGHI)
 S3 POST. DST.
 D1 POST. SIN.
 D2 D3 FIANCO ABITACOLO (x2)
 D4



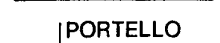
RADIATORE

PIANTA

PARAFANGO ANT. SINISTRO
 PREDELLINO (x2)



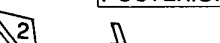
SCUDATURA RADIATORE (x2)



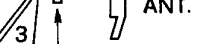
PORTELLO POST. TORRETTA



PORTELLI POSTERIORI



BALESTRA ANT.



CERNIERA (x4)



PARTE POST. COFANO MOTORE



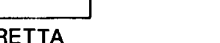
SUPPORTO FANALE



PARAFANGO ANT. DESTRO



PIANTA



SVILUPPO PARETE TORRETTA



TRAVI INFERIORI



SOSPENSIONE (x2)



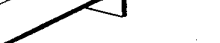
CIELO ABITACOLO



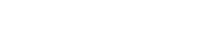
TORRETTA



PIANTA



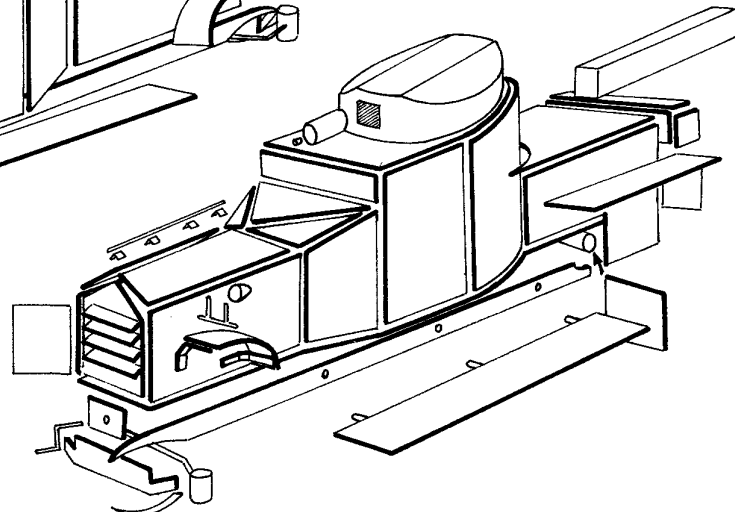
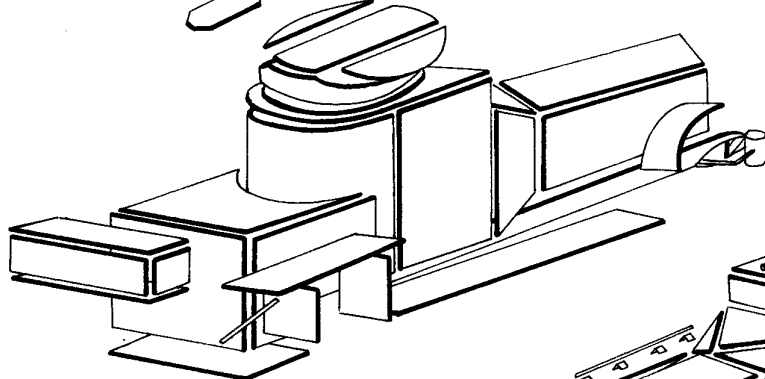
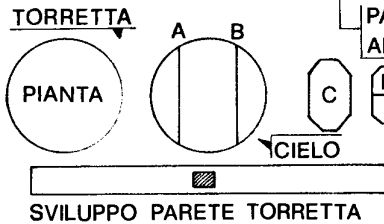
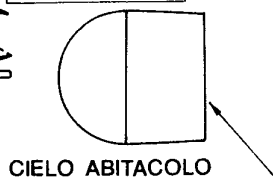
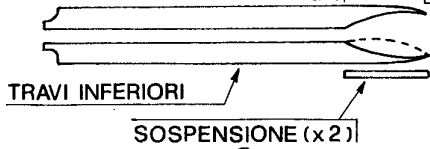
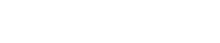
CIELO



SVILUPPO PARETE TORRETTA

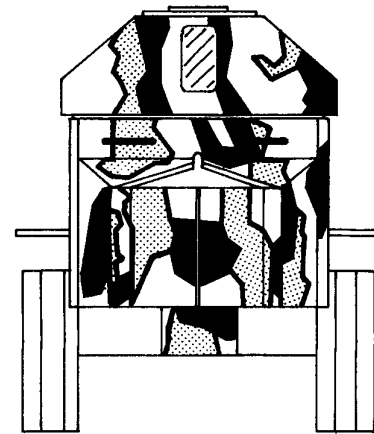
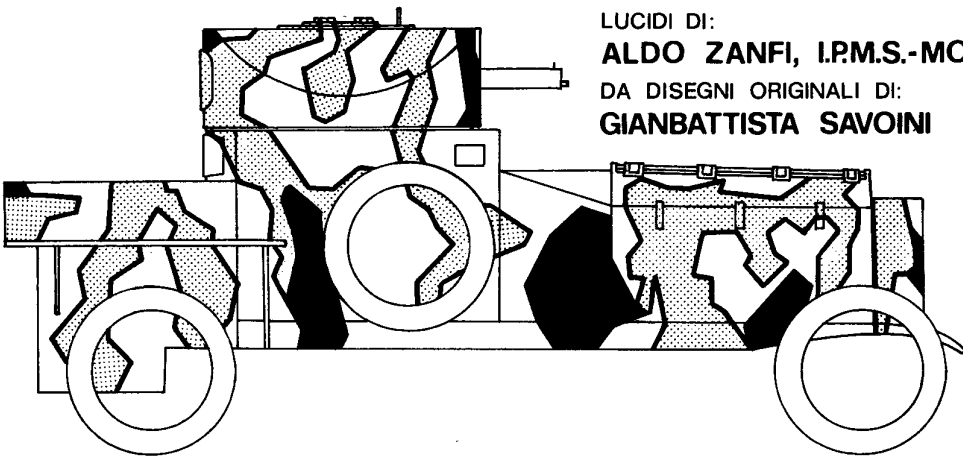


PORTELLO TORRETTA



LUCIDI DI:
ALDO ZANFI
 I.P.M.S. - MODENA
 DA ORIGINALI DI:
GIANBATTISTA SAVOINI
 I.P.M.S. - CONEGLIANO V.TO

LUCIDI DI:
ALDO ZANFI, I.P.M.S.-MO
 DA DISEGNI ORIGINALI DI:
GIANBATTISTA SAVOINI



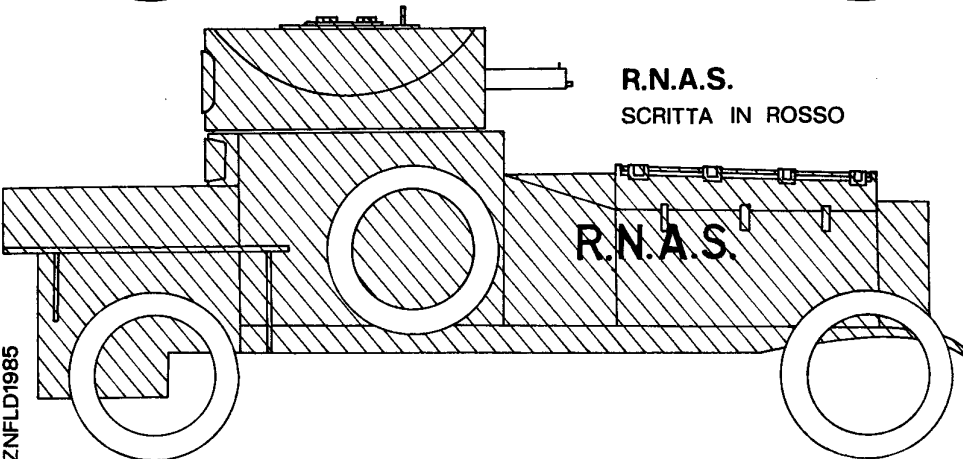
R.N.A.S.
 SCRITTA IN ROSSO

 **SABBIA CHIARO**

 **SABBIA SCURO**

 **MARRONE**

 **GRIGIO MARINA**



R.N.A.S.

ZNFLD1985

Ghost, Alpine 1911", idem per le travi e lo sterzo. Nella tavola sono riportate le travi con una tacca rotonda ed un tondino (segnato dalla freccia nell'esplosivo inferiore): fate attenzione perchè non è l'asse delle ruote, ma la chiusura della parte inferiore della casamatta; a quel tondino va appoggiato il fondo della stessa. L'asse delle ruote va messo in corrispondenza con quello, ma al di sotto della trave. Il pezzo contrassegnato da F è un trasmettitore di giri, montato allo scopo di irrobustire l'albero di trasmissione. Le sospensioni anteriori vanno montate incurvate al di sotto dello sterzo. **Varie:** la parte della protezione del motore l'ho ricavata dal puntale di una "Grinta sfera" (pezzo G), non deve superare in altezza le travi. Le due cassette degli attrezzi vanno: sopra il parafrangente posteriore sinistra quella contrassegnata da S, sopra il destro quella segnata D. Quest'ultima è aperta sul lato obliquo e va con l'apertura in alto. Sono entrambe "optional", mentre quella posteriore (pezzi 1-2-3-4-5) deve sempre essere montata. La fiancata della casamatta va incollata lungo la linea tratteggiata.

Il predellino può venire costruito in due modi:

A) con un pezzo di plasticard da 1 mm. al quale vengono applicati 3 pezzetti di sprue tirato (come per le antenne) lunghi, rispettivamente da quello anteriore, 4 mm., 3 mm. e 2 mm., ciò perchè la trave sulla quale vanno incollati i supporti di sprue è inclinata rispetto all'asse del veicolo, mentre il predellino è a parallelo.

B) si tagliano da un foglio da 0,2 mm. di plasticard due rettangoli eguali. Sul primo si incollano i tre pezzetti di sprue lunghi circa 5 mm., avendo però l'accortezza di farli sporgere di 4, 3 e 2 mm. per le ragioni già citate al punto A. Poi si stende un velo di stucco sul quale va poggiato il secondo rettangolo. Si preme leggermente, per far debordare lo stucco in sovrappiù. L'effetto sarà quello di una tavola, come era il predellino. (N.B.: i predellini sono due).

Ruote: per realizzare le ruote vi sono tre modi; partirò da quello più complicato.

A) si taglia dal plasticard da 1 mm. una corona circolare da 10 mm. sul diametro esterno e da 9 mm. sul diametro interno. Con dello sprue si costruisce una croce sui diametri perpendicolari della corona; si stucca e si monta una seconda corona. Sulla ruota così montata vanno incollati due dischetti, ta-

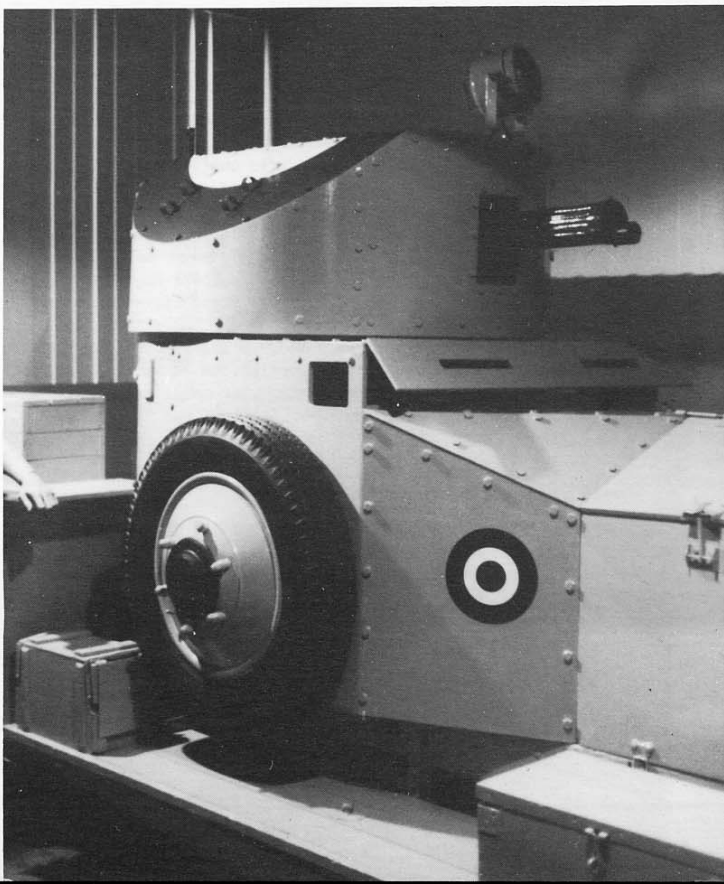
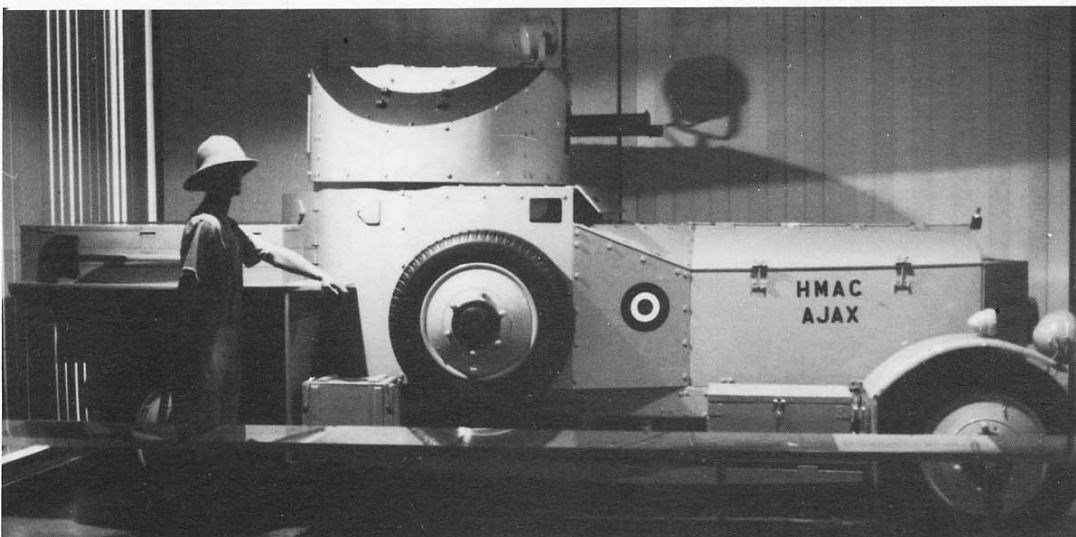
gliati da un tondino da 2 mm.; quello da montare nella parte interna della ruota il più sottile possibile, quello all'esterno tra 1 e 2 mm. di spessore. A questo punto, con molta delicatezza, si scartavetrano i bordi della ruota e vi si producono delle scanalature non troppo profonde. Sul retro della ruota, nel centro, si incolla del filo di nylon, il più sottile che trovate, e, passandolo nelle scanalature, si cerca di riprodurre l'intreccio di raggi tipico delle vetture di alta classe. Personalmente dopo aver realizzato una ruota in questo modo ho preferito usare la soluzione C.

B) la seconda soluzione è simile alla prima ma molto più semplice. Si tratta di sostituire all'intreccio di raggi le razze di legno. Per fare ciò basta sostituire sulla corona circolare la croce di sprue con delle stelle di razze ritagliate da un foglietto di plasticard da 0,3 mm. Le razze debbono essere 5 sulle ruote anteriori e 7 su quelle posteriori. Il vantaggio sta nell'avere una ruota d'effetto con poca fatica. C) la terza soluzione è per gli sfaticati copioni che vogliono realizzare un modello eguale al mio; ed è anche la più semplice. Si cannibalizzano dai kit degli aerei della la Guerra Mondiale le ruote e si applicano alla Rolls-Royce: avremo così uno dei due mod. '14 valutati dal Regio Esercito Coloniale Italiano in Libia nel 1917.

Colorazione: per le mod. '14 e mod. '20 della Royal Navy era in "Grigio Marina" su tutte le superfici, con la scritta R.N.A.S. in rosso sulla fiancata del motore. Per quelle delle altre armi la colorazione era la "tropicale", in due toni di sabbia, chiaro e scuro, con le macchie chiare bordate di marrone, colore che formava alcune macchie qua e là.

BIBLIOGRAFIA

- A.A.V.V. - Storia dei Mezzi Corazzati - 2° fascicolo - F. Fabbri Editori - (1976)
- A.A.V.V. - Gli Eserciti del XX° Secolo - Mezzi corazzati e blindati - vol.2 - Curcio Periodici - (1982)
- O. Raiz - Le Operazioni Libiche sul 29° Parallelo Nord - Collezione di Opere e di Monografie a cura del Ministero delle Colonie - N°4 - Sindacato Arti Grafiche Editore in Roma - (1929)
- E. Angelucci/A. Bellucci - Le Automobili - Arnoldo Mondadori Editore - (1974).



A lato ed al centro: autoblindo Rolls Royce Mk. 1 del 1920 attualmente conservata presso il R.A.F. Museum di Hendon (Londra). A questo proposito è interessante notare che in una recente visita ai principali musei britannici da parte di due soci, non è stata notata nessuna blonda Rolls al R.A.C. Museum di Bovington, mentre come evidente dalle fotografie attualmente una è esposta nel museo londinese. Esistono quindi più di 3 esemplari o si è trattato semplicemente di un cambiamento di sede?

Anche se di concezione piuttosto antiquata, infatti il progetto risale al 1914, questo modello rimase in servizio in numerose versioni fino ai primi mesi del 1940, utilizzata nelle campagne d'Africa contro le truppe italiane in Libia e soprattutto in Etiopia. Questi mezzi erano armati di una o due mitragliatrici tipo Vickers o Maxim raffreddate ad acqua, si rivelarono efficaci per assalti improvvisi a colonne di auto mezzi, ma il loro uso principale fu il pattugliamento di zone di confine. (Armando Rossi, IPMS Modena).

In alto: una blinda distrutta da truppe italiane, a conferma che questi mezzi furono utilizzati in Nord Africa; è particolarmente evidente la struttura piuttosto fragile e la diversa torre installata rispetto alle altre immagini di questa pagina. Negli anni di guerriglia, come Austin, Quad e Jeffrey produssero questo modello, utilizzando propri autotelai e modificando leggermente il progetto originale Rolls. (Archivio Carlo Pecchi, IPMS Modena).

Blaník

L'ultima "libidine" del settore modellistico riguarda un soggetto quanto meno strano e curioso: si tratta dell'aliante LET L13J Blaník, della casa modellistica ce coslovacca MODELA già conosciuta presso i modellisti occidentali per la produzione di decals in 1/72 aventi per soggetto il MiG-15. La scala 1/48 esige un dettaglio più curato e particolari esatti rispetto alla scala più sfruttata e universale, vale a dire l'1/72. In questa ottica il nostro modello non delude di certo le aspettative. La confezione si presenta bene, sempre però entro il ragionevole limite qualitativo dei paesi orientali; essa è ben compatta e recante un discreto disegno artistico ispirato alla ormai ben nota "poesia del volo". Dopo questa doverosa, anche se un tantino prolissa introduzione, passiamo ad esaminare il contenuto della scatola. Il modello si compone di 31 pezzi in plastica grigio chiaro oltre ai 3 pezzi per il piedistallo ed il trasparente. Le istruzioni, che sotto l'aspetto grafico sono decisamente all'altezza della situazione, risultano stranamente impaginate, tanto che occorre aprire le due pagine per seguire meglio il montaggio. Partendo come al solito dagli interni della fusoliera, possiamo seguire punto per punto le istruzioni che, anche se esclusivamente in lingua originale, non pongono certo problemi al modellista che può basarsi sugli ottimi disegni. Gli interni del modello sono molto curati anche se sentiamo la mancanza di decals da applicare ai cruscotti per simulare meglio la strumentazione di bordo. Il rimedio consiste nell'utilizzare un pennello molto fine o meglio ancora un pennino e sullo sfondo nero degli orologi disegnare le lancette degli strumenti. Occorre inoltre chiudere con del plasticard la paratia anteriore oltre le gambe del pilota e applicare alla sinistra di entrambi i posti di pilotaggio una piccola leva come visibile nei disegni. A riguardo saranno utilissime eventuali foto di esemplari italiani che solcano notoriamente i nostri cieli. Completano gli interni i sedili, ben rifiniti, e le barre di comando. A questo punto possiamo unire la fusoliera. L'operazione successiva riguarda il montaggio delle ali e dei piani di coda, come indicato nelle istruzioni. In una busta separata troviamo il tettuccio di ottima fattura e trasparenza. Segandolo in corrispondenza dei montanti si può posizionarlo aperto, rendendo il modello più realistico. L'ultima fase del montaggio riguarda il posizionamento del ruotino principale, che può essere semiretratto o in posizione estesa. Altra opzione è quella di installare appena dietro l'abitacolo un traliccio che sostiene il piccolo

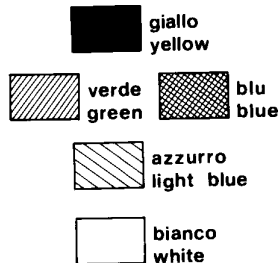
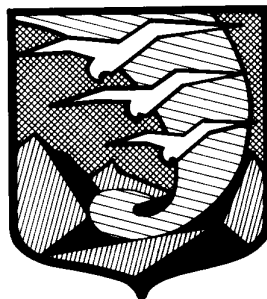
motore JAWA M150 da 31 Kw (42 K), trasformando così il veleggiatore in piccolo aereo.

Per concludere la parte costruttiva del modello, consiglio di chiudere il foro ventrale che serve per l'installazione sul piedistallo, anche se in questo modo l'aliante appoggia con un'estremità alare sul terreno.

Passando alle decals, occorre dire, con un attimo di panico, che sono la parte peggiore del modello, poichè hanno un'alone giallastro che rende problematico il loro impiego. Il rimedio consiste nel rifilare quanto più possibile lo spiacco del contorno, anche se l'operazione risulta difficile per le matricole, essendo queste di dimensioni microscopiche. Il foglio di istruzioni fornisce ben tre schemi di colorazione: due cecoslovacchi, tra cui un esemplare provvisto di motore (versione "J") e un esemplare brasiliano. Tutti e tre gli schemi proposti sono molto colorati e abbastanza impegnativi da realizzare, soprattutto nella zona delle ali e delle bande di fusoliera. Per chi volesse cimentarsi, può realizzare la versione italiana, quella del famoso e onnipresente Magg. Mutignani, che veste il tricolore nelle superfici inferiori delle ali e lungo la fusoliera.

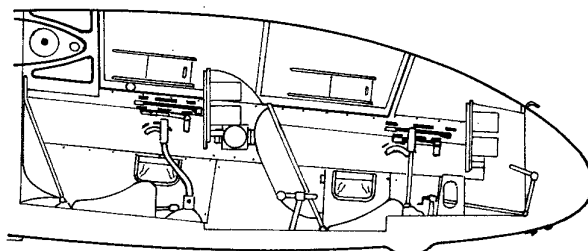
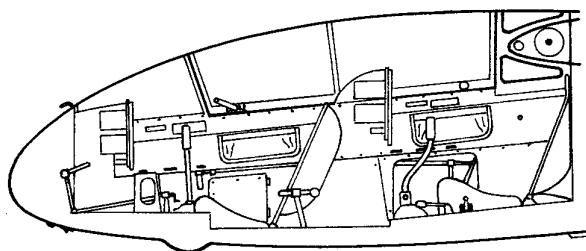
In conclusione si può tranquillamente affermare che questo modello è senz'altro valido e spezza una lancia in favore di questi silenziosi velivoli che solcano i cieli di molti paesi.

GIANLUCA GIUGNI, I.P.M.S. MODENA



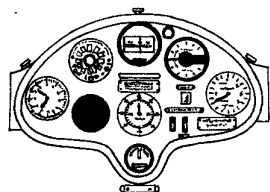
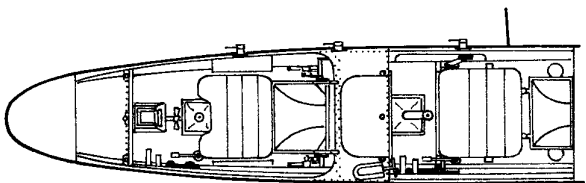
Insegna del Centro Militare Volo a Vela
Badge of Centro Militare Volo a Vela

ZNFLD1985



LET L-13 BLANÍK

INTERNI / COCKPIT INTERIORS



CRUSCOTTO ANTERIORE
FRONT INSTRUMENT PANEL



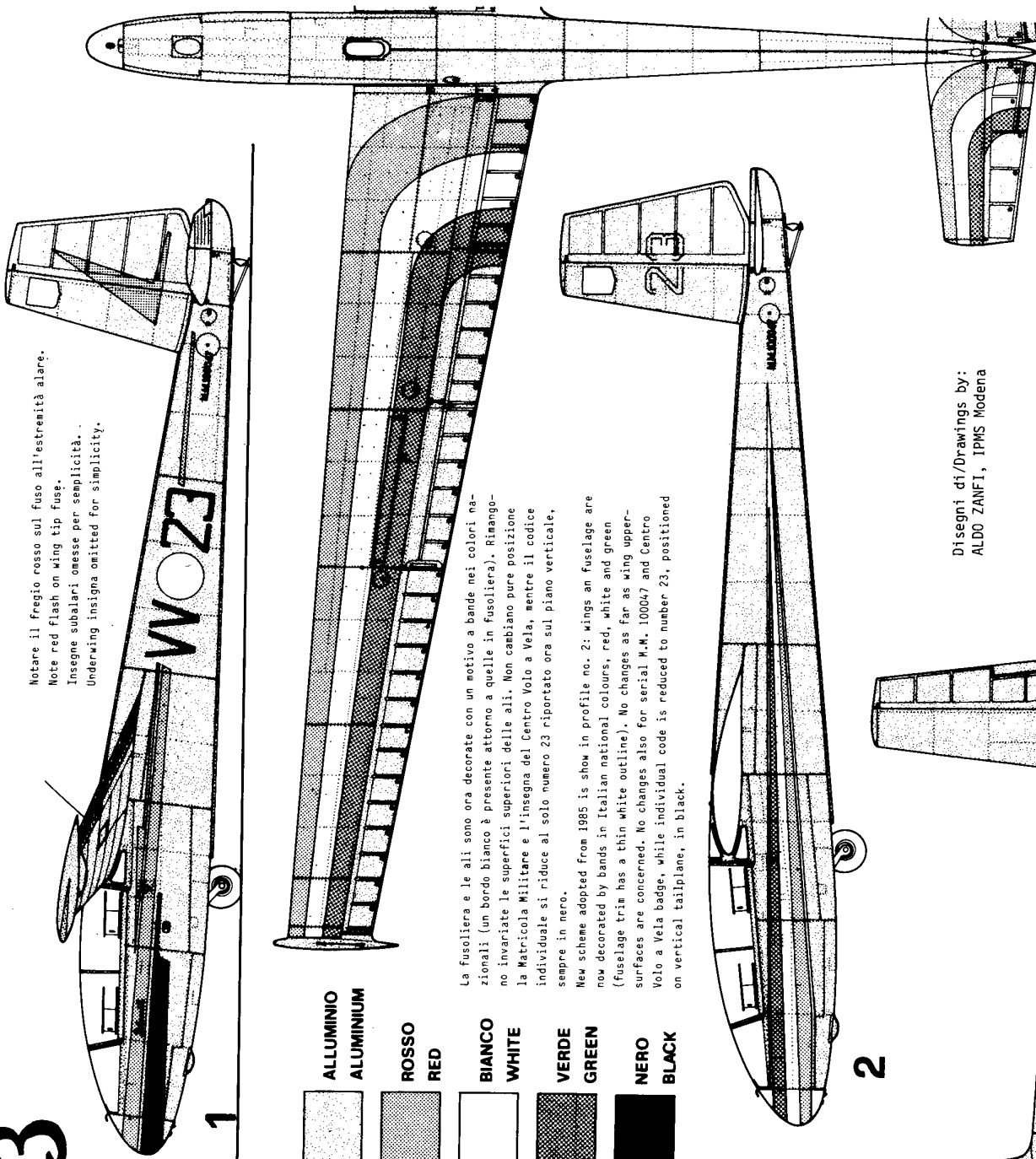
DISEGNI DI / DRAWINGS DI ALDO ZANFI, I.P.M.S.-MODENA

L&T L:13

La colorazione che il Blank M.M. 100047 WV-23 ha portato fino alla stagione 1984, compresa è quella illustrata nel profilo 1: si tratta di quella originale applicata dalla casa costruttrice L&T, in alluminio con bande in rosso e nero in fusoliera. Sul piano verticale è poi presente un fregio pure rosso, insieme all'insegna del Centro Volo a Vela (vedi disegno in altra pagina). Tra i dettagli, è presente il logo Blank in nero all'interno della banda rossa di fusoliera, in corrispondenza dello spazio tra i due montanti della capotina, mentre nello "scaling" di quella nera vi è lo stemma della casa costruttrice, in bianco e nero. I codici WV-23 e la Matricola Militare 100047 (datanti al bordo d'attacco del piano orizzontale di coda) sono in nero.

Questa vista superiore mostra la posizione dell'insegna alare; sull'intradosso la coccarda è nella medesima posizione. This uppersurfaces view shows wing roundels position, which is the same as on wing under-surface.

Notare il fregio rosso sul fuso all'estremità alare.
Note red flash on wing tip fusage.
Insegne subalari omesse per semplicità.
Underwing insignia omitted for simplicity.



La fusoliera e le ali sono ora decorate con un motivo a bande nei colori nazionali (un bordo bianco è presente attorno a quelle in fusoliera). Rimangono invariate le superfici superiori delle ali. Non cambiano pure posizione la Matricola Militare e l'insegna del Centro Volo a Vela, mentre il codice individuale si riduce al solo numero 23 riportato ora sul piano verticale, sempre in nero.
New scheme adopted from 1985 is show in profile no. 2: wings an fuselage are now decorated by bands in Italian national colours, red, white and green (fuselage trim has a thin white outline). No changes as far as wing upper-surfaces are concerned. No changes also for serial M.M. 100047 and Centro Volo a Vela badge, while individual code is reduced to number 23, positioned on vertical tailplane, in black.

Disegni di/Drawings by:
ALDO ZANFI, IPMS Modena



SOPRA: Due immagini degli interni dell'aliante. A Sinistra una vista dell'abitacolo anteriore, mentre a destra è visibile quello posteriore. In entrambi i casi il colore generale è quello del metallo naturale, il pavimento è marrone e le pareti laterali sono in tela rossa (le tasche hanno però il bordo bianco). I pannelli degli strumenti sono in metallo naturale, con le "palpebre" in nero, mentre le maniglie di sgancio (al centro del cruscotto anteriore, ed in alto a sinistra in quello posteriore) sono in arancione. Il sedile anteriore ha l'intelaiatura in metallo e lo schienale in nero, mentre il cuscino è verde oliva; le cinture di sicurezza sono nere. Da notare che nell'abitacolo posteriore manca parte del sedile, fatto che rende visibile la parte superiore della gamba del ruotino.

A LATO: Dettaglio della coda del Blanik. Ben visibile la Matricola Militare davanti al bordo d'attacco del piano orizzontale, oltre al numero individuale 23, nella nuova grafia tipo "stencil". Alla sommità della deriva è presente l'insegna del C.V.V.

Tutte le fotografie non diversamente accreditate sono di Aldo Zanfi, IPMS Modena.



Due immagini dello Blank nello schema di colorazione portato fino allo scorso anno, riprese in occasione delle manifestazioni svoltesi a Carpi il 5/9/82 (in alto) ed a Rimini il 9/6/84 (al centro). Da notare la presenza dello stemma della casa costruttrice, la cecoslovacca LET, in corrispondenza dello "scalino" della banda nera in fusoliera, e del logo "Blank" all'interno della banda rossa, in corrispondenza dello spazio tra i due montanti anteriori della capottina.



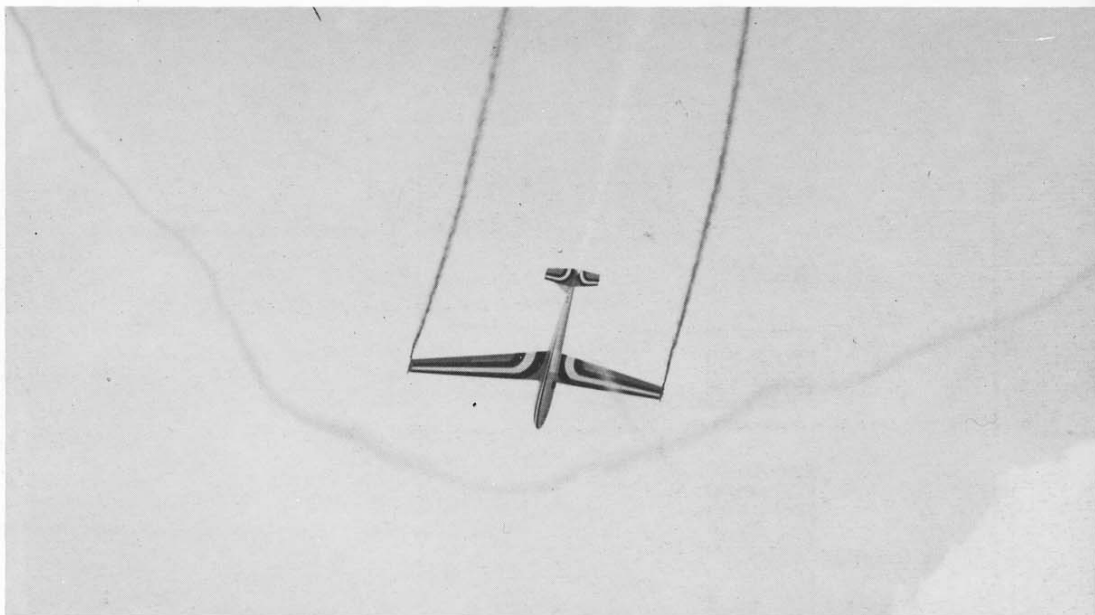
Sempre il VV-23 con la nuova colorazione adottata quest'anno, fotografato durante la manifestazione tenutasi a Pavullo (MO) il 4/8/85; da notare gli aerofreni alari in posizione estratta. Questo aliante è in forza al Centro di Volo a Vela di Guidonia.





Ripreso durante la fase finale della corsa d'atterraggio dopo la bella esibizione effettuata in occasione dell'edizione '85 del N.A. I.O. Day ad Aviano, il Blanik pilotato dal Magg. Mutignani mostra la nuova colorazione. Da notare la posizione dei fumogeni, sotto al cono di coda e sopra alle estremità posteriori dei fusi alari. (Alberto Zanfi, IPMS Modena).

Un momento dell'esibizione dell'aliante del Magg. Mutignani ad Aviano, ripreso nella fase di chiusura di uno dei loopings che ne costituiscono la parte finale. In evidenza le bande tricolori ora presente sulle superfici inferiori di ali e piani di coda, che tra l'altro, permettono di seguire meglio le evoluzioni del Blanik, per l'eccellente contrasto cromatico che offrono rispetto alle superfici superiori, rimaste in alluminio.



Nella caratteristica posizione obliqua, il Blanik attende che giunga il momento della propria esibizione. Particolarmente interessante è il piccolo pattino sistemato sotto il muso che viene utilizzato quale gancio da traino per gli spostamenti a terra. L'anello sul fuso all'estremità alare ha il compito di mantenere in posizione il fumogeno. Da notare come la freccia tricolore in fusoliera contribuisca a slanciare ulteriormente la linea affusolata di questo aliante.

M 109 IN COLOR

DI ARMANDO ROSSI, IPMS - MODENA

Causa ben due (2) lettere di incoraggiamento e nessuna contraria, ho deciso di continuare la saga sulla famiglia dei semoventi M108/M109. Eccoci quindi al quarto appuntamento dedicato all'argomento e riguardante questa volta alcuni schemi mimetici. Visto che ormai l'esplorazione interna ed esterna del veicolo è terminata, altro non rimane da fare che dedicarci anima e corpo alla ricerca di un adeguato tipo di colorazione per il nostro modello che, ripeto, vincerà senz'altro il primo premio alla prossima mostra raggiungibile. Scartando a priori un mezzo italiano (sul quale comunque conto di pubblicare un articolo che parli oltre che delle livree, invero monotone, del semovente anche delle divise e dotazioni individuali degli equipaggi), comincio con qualcosa di straniero e decisamente fuori dall'ordinario. Grazie all'interessamento di alcuni amici svedesi ho ricevuto le foto di

mezzi catturati dagli iracheni nella guerra che li vede opposti agli iraniani e ho prontamente deciso di realizzare un profilo di colorazione di un M 109 A1B catturato e riutilizzato dalle truppe di Sadam Hussein. Lo schema americano è invece normale amministrazione. Spero di aver fatto cosa gradita ai più e nel caso non siate sazi, posso assicurarvi fin da ora che sono pronti schemi e foto di M 108 spagnoli e belgi, mentre per l'M 109 posso contare su informazioni di praticamente tutte le forze armate europee. Se pensate valga la pena pubblicare quanto sopra fatemelo sapere, mentre rassicuro gli inguaribili italianofili che cercherò al più presto di provvedere alla mia latitanza su questo argomento. Invito pertanto chiunque avesse notizie, suggerimenti e foto di fornirle cortesemente affinché il risultato finale del lavoro possa essere il più valido possibile. In attesa che suoniate le vostre trombe, io come Pier Capponi, faccio suonare le mie campane.



Due belle immagini di un M109 A1 della Guardia Nazionale della Louisiana. Il veicolo appartiene alla 256^a Brigata di artiglieria di stanza a New Orleans alla Jackson Barracks. Il semovente è pronto per il trasporto su strada, caricato e vincolato su di un enorme rimorchio Oshkosh (la Brigata è dotata di un rimorchio per ogni semovente!!). I mezzi appaiono verniciati secondo la direttiva MERDC con la sola eccezione che le macchie, oltre a non essere dove esattamente dovrebbero, sono pure di tonalità diversa da quella prescritta. Siccome le foto sono state scattate in maggio, la colorazione (come da schema riportato oltre) ha esatti i colori 1 e 4, mentre il 2 più che a un verde chiaro assomiglia tanto ad un sabbia e il colore 4 invece di essere sabbia è semplicemente bianco. Questa è la prova che gli eserciti, quanto si tratta di applicare severe norme di colorazione, hanno la simpatica tendenza a non farlo. Naturalmente per la gioia dei modellisti. (Tutte le foto di esemplari statunitensi sono di Paul Woolf IPMS-USA).



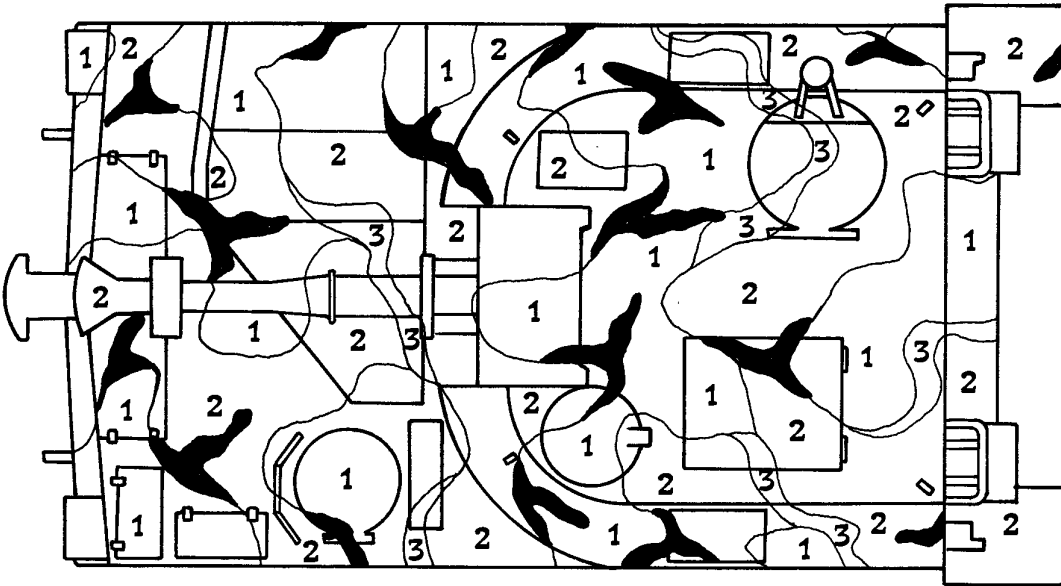


Sempre della Guardia Nazionale della Louisiana questo M109 A1 mostra i difetti del mezzo della pagina precedente per quello che riguarda i colori usati, mentre stendiamo un velo pietoso per quanto riguarda la disposizione delle macchie. Notiamo inoltre che, come per l'Esercito Italiano, anche negli States vige la precisa regola di tenere i seroventi privi di ogni dotazione accessoria esterna.

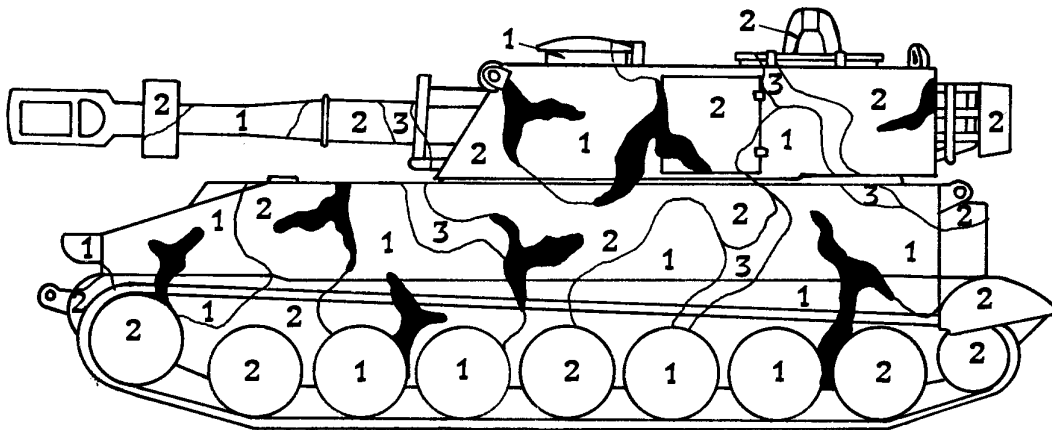
A prima vista questo serovente sembra lo stesso visto innanzi, stazionato a terra, ma sinceramente non potrei giurarcelo. Certo che la mimetica è davvero molto simile... Quello che qui ci preme evidenziare sono le solite scritte esplicative in colore nero a bassissima visibilità. Sul parafrangente sinistro si legge 256-BDE IF 141 mentre sul lato sinistro B-24. Sui portelli è verniciato CAUTION, sui vomeri BLADE e sulle scatole di stivaggio STOWAGE. Vicino agli orecchioni di sollevamento abbiamo il solito LIFT HERE.



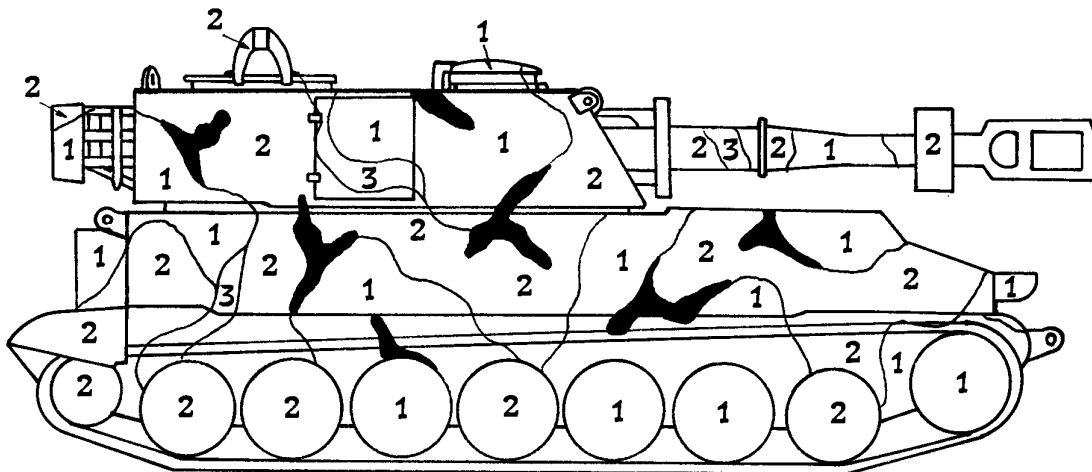
E Finalmente un M109 A2 interamente verde oliva o meglio Olive Drab. Il mezzo appare nuovo di zecca, privo di tutte le dotazioni accessorie esterne e pronto per il trasporto su strada. Sia da questo che dalla foggia diversa da mezzo a mezzo della mimetica, è lecito supporre che i seroventi siano consegnati verniciati con la sola mano di fondo al reparto e che questi sia poi responsabile della successiva applicazione dello schema mimetico a seconda del teatro di operazioni.



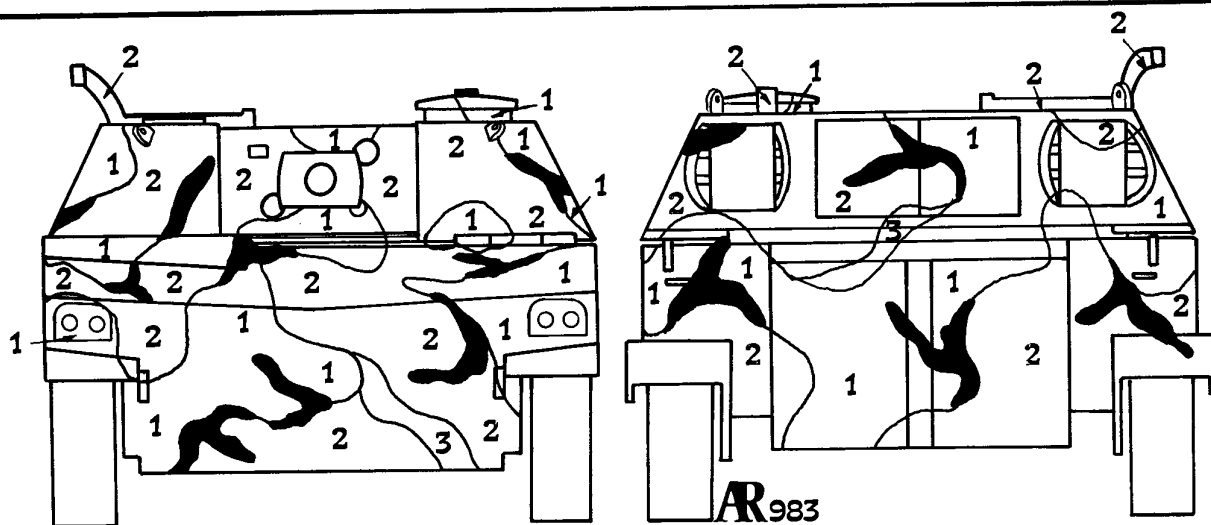
TOP/SOPRA



LEFT/SINISTRO



RIGHT/DESTRO



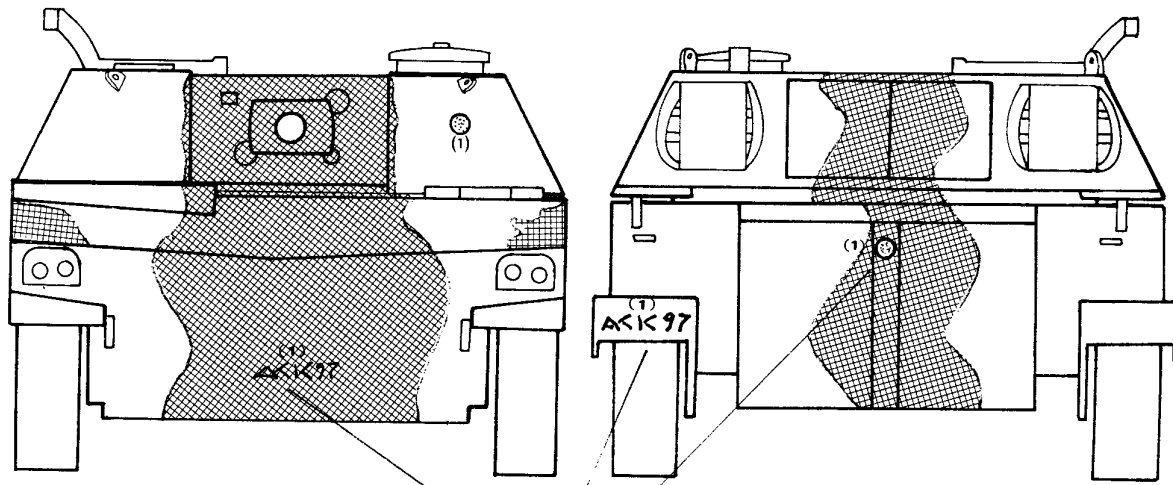
No	COLORE	ABBREVIAZIONE
1	White	W
2	Desert Sand	DS
3	Sand	S
4	Earth Yellow	EY
5	Earth Red	ER
6	Field Drab	FD
7	Earth Brown	EB
8	Olive Drab	OD
9	Light Green	LG
10	Dark Green	DG
11	Forest Green	FG
12	Black	BL

**Mimetica mezzi
U.S.A.
dal 1975 - odierna**

© IPMS-ITALIA

SCHEMI MIMETICI	DISTRIBUZIONE DEI COLORI			
	45%	45%	5%	5%
CONDIZIONI CLIMATICHE	Numero Colore			
	1	2	3	4
Inverno USA & Europa-verdeggiant ^a	FG	FD	S ^c	BL
Neve-Clima temperato con alberi e cespugli ^b	FG	W	S ^c	BL
Neve-Clima temperato in terreno aperto ^b	W	FD	S ^c	BL
Estate USA & Europa-verdeggiant ^a	FG	LG	S ^c	BL
Tropici-verdeggiant ^a	FG	DG	LG ^c	BL
Deserti Grigi	S	FD	EY ^c	BL
Deserti Rossi	ER	EY	S ^c	BL
Inverno Artico	W	W	W	W

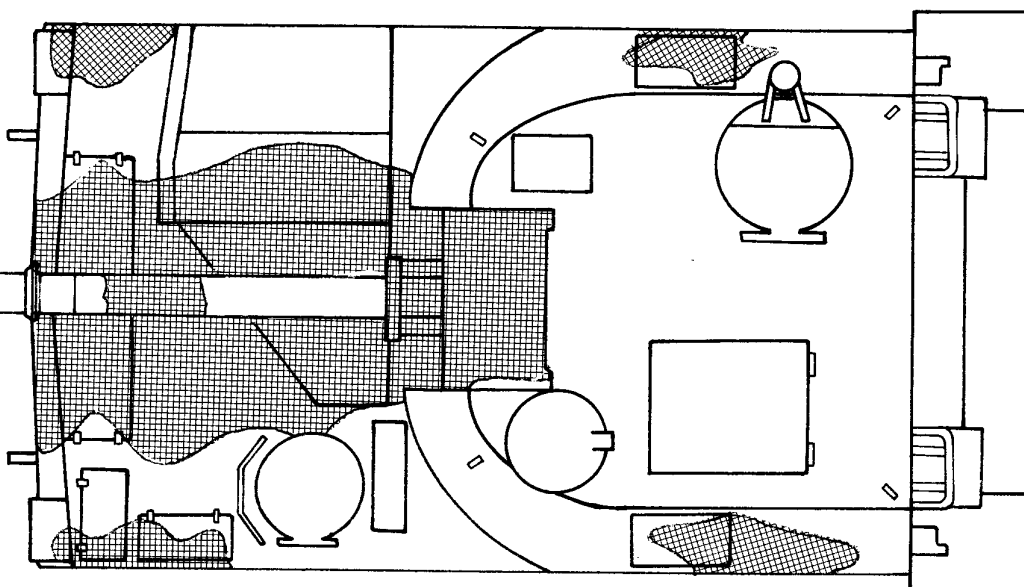
a-Verdeggiant^a indica generalmente verde: in estate alberi e prati; in inverno pini, ciuffi
 b- Questa colorazione si applica in zone dove la neve cade occasionalmente senza coprire del tutto il terreno, lasciando macchie di colore quali alberi, terreno, etc.
 c- Questo 5% di colore deve essere quello che maggiormente si avvicina a quello del terreno. Un colore tipico è il SAND, ma EARTH RED, EARTH YELLOW o uno qualsiasi degli altri che si avvicinasse maggiormente al colore predominante del suolo può in questo caso essere utilizzato.



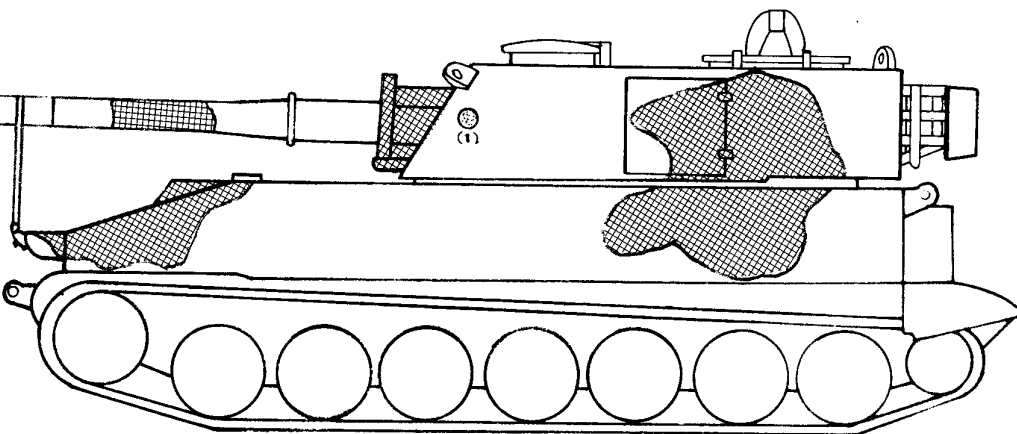
SABBIA

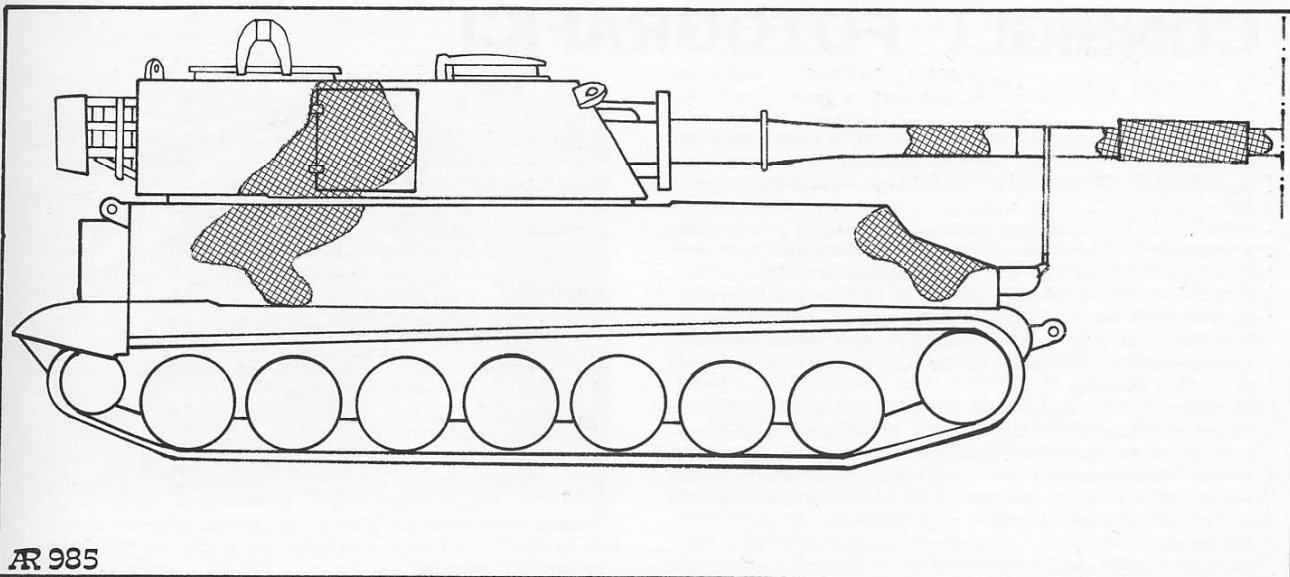
(1) BIANCO

VERDE SCURO



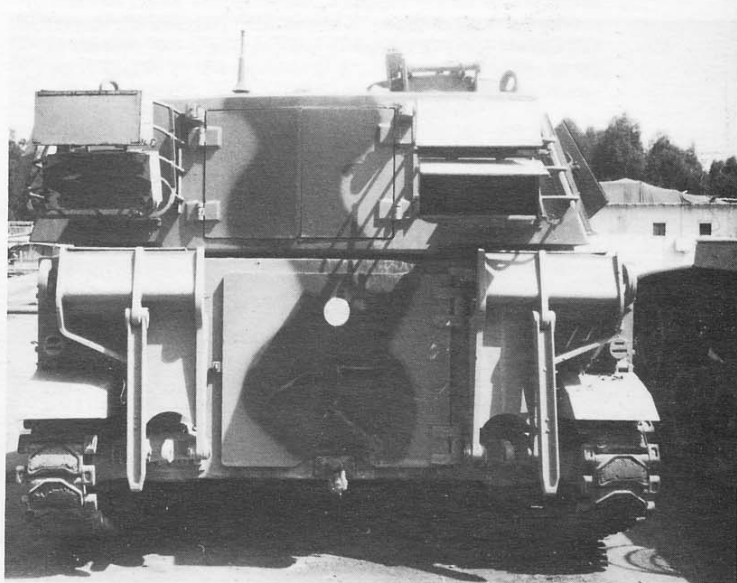
M109A1B IRANIANO CATTURATO E RIUTILIZZATO DAGLI IRAKENI, 1983





AR 985

Uno dei conflitti contemporanei più sanguinosi e ignoti vede contrapposti Iran e Irak. Durante uno dei tanti interminabili attacchi e contrattacchi gli iracheni sono riusciti a mettere le mani su vari mezzi degli avversari e talvolta se ne sono pure serviti fino all'esaurimento delle munizioni e/o delle parti di ricambio. Inutilizzabili dal punto di vista bellico, le varie prede sono state poi portate a Baghdad ed esposte al pubblico. E' il caso di questo M109 A1B iraniano catturato intatto e riutilizzato fino all'esaurimento delle munizioni (o dei serventi?). Il mezzo è dotato della copertura balistica non visibile in quanto si trova all'interno della torretta; perciò chi volesse il modello dovrà partire dal kit del M109 A2, eliminando i pezzi C101/C96/C97 e incollando invece i particolari A79/A80. Gli iracheni hanno completamente riverniciato il mezzo nel loro colore sabbia (2 parti Humbrol 71 + 1 parte Humbrol 34) con macchie verde scuro (1 parte Humbrol 75 + 1 parte Humbrol 86). L'interno è in bianco semilucido mentre la parete interna dei vari portelli è in US Olive Drab FS 34087. Quelle scritte assimilabili a targhe sono di colore bianco come pure quelli mini coccarde di significato sconosciuto. Completamente assenti tutte le varie scritte normalmente presenti sui semoventi occidentali. Nessun tipo di coccarda per la ricognizione aerea è dipinta sul cielo della torretta (L. Hellström via T. Enerdal, IPMS Sweden).



CONSIGLI FOTOGRAFICI

DI GIANNONI PIETRO, EMPOLI

Con questo articolo, partendo dai miei errori, proverò a darvi qualche consiglio che spero vi tornerà utile; immaginiamo di seguire un fotomatore diretto ad una manifestazione aerea.

Primo suggerimento: è bene iniziare un paio di giorni prima a preparare l'attrezzatura. Regola fondamentale di questa operazione è lo stare il più leggeri possibile: anche il corredo più lieve, dopo una giornata di riprese può sembrare pesantissimo. Controllando che tutto funzioni perfettamente, soprattutto le pile, che si scaricano senza preavviso, evitate reme spiacevoli sorprese. Vediamo, oltre alla fotocamera, cosa è utile portare.

Un buon numero di rullini; se si rimane senza pellicola è solo colpa nostra. Le pellicole hanno scadenze molto lunghe e possono essere conservate senza difficoltà. A tale proposito è bene al momento dell'acquisto, controllare la data di scadenza; che sia la più lontana possibile. Rifiutate sempre le confezioni scadute o prossime alla scadenza.

Gli obiettivi necessari a coprire le focali da 35 mm a 300 mm; alcuni accessori. Per le riprese di mezzi in movimento è utile, ma non indispensabile l'uso di un winder o motore.

Chi lo possiede farà bene a portarlo; potrà scattare senza distogliere lo sguardo dall'oculare e perdere istanti preziosi. Cercherò ora di prendere singolarmente in esame i punti indicati sopra. Per quanto riguarda la macchina fotografica non sto a dirvi quale è migliore e quale no; quella che possedete è senza dubbio ottima, a patto che sappiate usarla in tutta la sua potenzialità. Anche per le pellicole, non esiste un prodotto nettamente migliore dell'altro. Ogni emulsione ha caratteristiche proprie, quali sensibilità, finezza di dettaglio e fedeltà di riproduzione cromatica. Unico consiglio: provatene diverse e adottate quella che più vi soddisfa. La conoscenza delle possibilità e dei limiti del prodotto è l'unica garanzia per ottimi risultati. Come sensibilità è preferibile una pellicola media: 100-200 ASA. A chi è propenso ad usare materiale più sensibile, e di minor definizione, ricordo che difficilmente le manifestazioni aeree vengono fatte col brutto tempo. Sicuramente, se non sono annullate viene ridotto il programma di volo ed il numero di aerei in mostra statica. Per riprendere gli aerei in volo, si possono usare pellicole da 400 ASA ma, se la luce lo permette, è preferibile una sensibilità inferiore che, in caso di bisogno può essere "tirata".

Passiamo adesso agli obiettivi. Per i messi in mostra statica, interni di musei, hangar ecc. è preferibile usare il 50 mm. Questo obiettivo ha il vantaggio di essere molto luminoso, leggero e di notevole qualità ottica. Inoltre è quello che fornisce le immagini con la prospettiva più simile alla realtà. In sostituzione si può usare il 35 mm, più utile in ambienti stretti per il maggior angolo di campo, ma con una lieve distorsione prospettica. Per riprendere dettagli e gli aerei in volo, sono sufficienti le focali tra 100 mm e 300 mm. Obiettivi di focale maggiore, od inferiore ai 35 mm sono ugualmente utilizzabili con splendidi risultati d'effetto. Per contro falsano troppo la prospettiva e non rendono la forma reale del soggetto. I grandangolari la dilatano ed i supertele la comprimono.

Gli accessori veramente utili sono pochissimi. Un piccolo flash, un filtro polarizzatore ed il set di pulizia sono gli unici che vale la pena di portare. Il flash è utile in interni, quando ne è concesso l'uso; per illuminare la parte ventrale degli aerei a terra e tutti i particolari in ombra. Si evita così l'uso di pellicole ad alta sensibilità.

Il filtro polarizzatore si usa per togliere o quanto meno attenuare i riflessi dalle superfici. Con questo accessorio si possono fotografare con buoni risultati, gli interni dei velivoli anche con il tettuccio od i finestrini chiusi. Oltre a ciò, satura i colori ed evita di "sparare" lo sfondo in casi di forte controluce. L'uso comporta però la perdita in luminosità di circa due diaframmi.

Per il set di pulizia: pennellino, cartine ottiche ed un panno o fazzoletto pulito, è superfluo dare spiegazioni. La polvere può fare danni rilevanti se non viene tolta subito.... Con tutta questa attrezzatura, eventualmente integrata da un secondo corpo macchina e da un cavalletto, potrete affrontare la manifestazione più impegnativa, sicuri di non perdere nemmeno un'immagine.

Tuttavia anche con una sola fotocamera, di qualunque tipo, se usata correttamente e con intelligenza, si possono ottenere splendide foto.

Un corredo più ampio aiuta solamente a fronteggiare situazioni particolari. Sono l'occhio e la mente del fotografo che determinano i risultati. Passiamo ora alla ripresa. La prima cosa da fare è procurarsi il programma della manifestazione, per questo è sufficiente recarsi alla segreteria dell'Aeroclub o società organizzatrice e chiederlo. Detto programma è utilissimo perchè riporta, minuto per minuto, le varie esibizioni in volo ed altre cosette molto interessanti. Sapendo in anticipo cosa accadrà, avremo tutto il tempo di prepararci. Ciò vale soprattutto per gli aerei che compiono solo qualche passaggio, senza atterrare.

Prendendo in esame i mezzi in mostra statica, ecco alcuni consigli. Usare i diaframmi centrali, ne troppo aperti ne troppo chiusi, in quanto offrono una resa ottica migliore ed una buona profondità di campo. Questo, sempre che l'esposizione non richieda tempi troppo lunghi con conseguente pericolo di mosso. Prima di scattare, occorre osservare bene la scena nell'oculare, per evitare di riprendere elementi disturbatori. In particolar modo occorre evitare la nostra ombra e quella di altri corpi, le gambe e le teste del personale attorno al velivolo, ed in genere tutte le persone che affol-

IN BASSO: A sinistra il prototipo dell'AMX mentre effettua un passaggio in volo rovescio durante l'ultimo salone di Le Bourget nel giugno 85. Il cattivo tempo ha costretto l'autore a "tirare" la pellicola da 125 a 400 ASA; l'inquadratura è stata effettuata con un tempo di 1/500 e f. 4 più la sovrapposizione di un diaframma, per i motivi spiegati nel testo.

A destra: la perfetta esposizione di questa immagine del carrello principale di un MB 339 nonostante l'ombra dell'ala è stata ottenuta sovrapposizione di un $\frac{1}{2}$ diaframma (1/125 f 8)
tutte le foto sono dell'autore.





A LATO. Il Siat S 211 è stato fotografato da un ragazzo salito sulle spalle dell'autore, ciò ha permesso di ottenere prospettive diverse dal solito; alle manifestazioni aeree sta prendendo sempre più piede l'abitudine di portare una scaletta d'alluminio a questo scopo (se di trova il portatore). Al centro due esempi che illustrano l'utilità del filtro polarizzatore: la vista frontale del 339 presenta un tettuccio opacizzato dai riflessi; sotto, l'utilizzo del polarizzatore li ha attenuati notevolmente, consentendo una discreta visione dell'interno.

Contrariamente alla foto nella pagina precedente ecco come risulta l'inquadratura di questo particolare di Sea Harrier con l'esposizione non corretta: le zone in ombra risultano notevolmente sottoesposte.

lano la manifestazione. Sempre attraverso l'oculare, occorre controllare che la messa a fuoco sia valida per tutta la zona che ci interessa. Prima di scattare, provare a cambiare l'inquadratura. A volte tenendo la macchina in posizione verticale, variando la distanza dal soggetto, flettendo le ginocchia, si eliminano molti elementi di disturbo e si dà un taglio migliore all'immagine. Per cogliere i particolari della superficie superiore, quali mimetizzazione, scritte, pannelli ecc. si può salire sulle transeeme, sulle spalle di un amico od alzare la fotocamera sopra la testa e scattare inquadrando ad occhio la scena. Spesso, pochi decimetri di differenza danno una visione molto diversa dell'aereo. Per i particolari posti sotto il mezzo, occorre abbassare il più possibile la fotocamera; se necessario appoggiarla in terra, ed anche qui inquadrare ad occhio. Seguendo questi accorgimenti potremo riprendere, con pellicola a colori, la cabina di pilotaggio, gli interni e le viste laterali. Poi con il bianco e nero riprenderemo in dettaglio tutti i particolari interessanti, la cui colorazione sia deducibile dalle foto a colori. Da riprendere dettagliatamente, per l'interesse modellistico sono: la cabina di pilotaggio con i vari pannelli degli strumenti (se riuscite a farvi aprire il canopy), il sedile ed il tettuccio, i carrelli e l'interno dei pozzetti, le prese d'aria e gli ugelli dei reattori; gli stemmi o insegne personali e di reparto. In sostanza tutti quei particolari che distinguono l'aereo e che permettono di riprodurlo con la massima fedeltà. A questo scopo è utilissimo prendere appunti su tutte le osservazioni che ci vengono in mente. Quando si tratta di fotografare aerei in volo, occorre soprattutto controllare l'esposizione. Quasi tutti gli esposimetri inseriti nelle fotocamere calcolano l'esposizione in base alla media delle luminosità presenti nell'oculare, privilegiando più o meno il centro. Da ciò il difetto di indicare esposizioni errate quando tra il soggetto e lo sfondo vi siano sensibili differenze di luce. Nel nostro caso il cielo, con la sua forte luminosità, abbaglia la cellula dell'esposimetro, con conseguente sottoesposizione dell'aereo. Le foto così ottenute, sono caratterizzate dal cielo perfettamente riprodotto e dal velivolo visibile solo come una sagoma scura. Il rimedio consiste nel sovraesporre, di uno o due diaframmi quanto indicato dall'esposimetro. Non esistendo un valore preciso, perchè dato dal divario di luminosità tra il cielo e l'aereo e la quantità di cielo inquadrato. L'esperienza è la miglior consigliera. Così facendo si otterrà l'aereo ben riprodotto ed il cielo quasi bianco (spartato). L'uso del filtro polarizzatore può, saturando sia il colore del cielo che del soggetto, ridurre il pallore dello sfondo. Un metodo per determinare l'esposizione necessaria consiste nel cercare un altro aereo colorato ed illuminato circa come quello che si esibirà in volo, avvicinarsi ad esso fino a riempire tutta l'immagine e stabilire l'esposizione. Pressappoco sarà uguale per ambedue i soggetti. Per quanto riguarda il taglio dell'immagine, occorre evitare di tenere la fotocamera di traverso. Un lato dell'immagine deve essere sempre parallelo al terreno, onde evitare grossolani errori. E' il caso di certe foto che, a prima vista riproducono aerei in volo orizzontale, mentre ad un attento esame delle superfici di governo o di altri riferimenti, rivelano chiaramente tutt'altro assetto. Altra regola è di mantenere sempre un poco di cielo ai quattro lati dell'immagine. Tornando sul tecnico, consiglio di controllare prima di ogni singola esibizione, quanti scatti mancano al termine della pellicola. Si evita di trovarsi a secco nel momento decisivo. E' preferibile rinunciare agli ultimi scatti, per finire un rullino, che trovarsi senza pellicola nel bel mezzo di una dimostrazione formidabile. State pur certi che nel tempo che perderete ad inserire un nuovo rullino, l'esibizione sarà nel frattempo terminata. Un'altra buona norma consiste nel trovarsi un posticino tranquillo; troppa gente intorno può limitare i movimenti e dare qualche spinta. Concludendo due parole sulla tecnica del "panning": è essenziale per la buona riuscita delle foto, seguire il soggetto prima, durante e soprattutto dopo lo scatto.

CONCORSO FOTOGRAFICO

DI AGOSTINO GHIGLIONE, I.P.M.S. NAPOLI

Con qualche lungaggine imprevista, si è chiuso nello scorso mese di ottobre il Concorso Fotografico Internazionale IPMS edizione 84/85. E' ora di tirare le somme: quasi sessanta modelli iscritti, che in gran parte hanno riempito le graduatorie di aerei e mezzi militari. Inoltre l'idea di far partecipare pare anche i modellisti stranieri, non solo ha allargato i confini del concorso, ma cosa più importante ha contribuito alla conoscenza nel mondo modellistico del Centro di Napoli, e di conseguenza di tutta l'I.P.M.S. Italia.

Accanto ai lati positivi però bisogna annoverare anche le piccole magagne: l'iniziale lentezza con cui arrivavano le prime foto ci costrinse a procrastinare di sei mesi il termine ultimo del concorso, fissandolo al 30 Giugno 85. A ciò si aggiunge il considerevole (ma necessario) tempo richiesto dalla giuria per vagliare la mole di foto pervenute e quello da me richiesto per la compilazione degli attestati di partecipazione, per la spedizione delle foto di cui era richiesta la restituzione, tempo molto condizionato dalla poca disponibilità per obblighi di studio e dalla mancanza di un valido aiuto. quando si lavora da soli si vorrebbe che le giornate fossero di quarantott'ore, invece che di ventiquattro.

Da segnalare inoltre l'inspiegabile mancanza di alcuni centri dell'IPMS Italia, che pur disponendo di un numero di soci di gran lunga superiore al nostro, si sono completamente disinteressati dalla partecipazione ad un'iniziativa che nelle nostre intenzioni doveva contribuire a risvegliare qualche modellista italiano che da un po' di tempo sonnecchiava. Comunque ormai è fatta.

Ecco le classifiche delle categorie nelle quali si sono avuti un numero sufficiente di concorrenti:

Cat. A (aerei) - Soci IPMS:

- 1) Stefan Wunderlinden (IPMS CH) - Hercules C-130H
- 2) Cesare Pigliapoco (IPMS I) - JA-37 Jaktviggen
- 3) Cesare Pigliapoco (IPMS I) - 388 TWF Korat

Cat. A - Non Soci:

- 1) Werner Stark (Germania Occ.le) - Curtiss Pusher Plane
- 2) Fabio Bianchi - Fiat G. 50 bis
- 3) Werner Stark - Zeppelin Staaken R IV

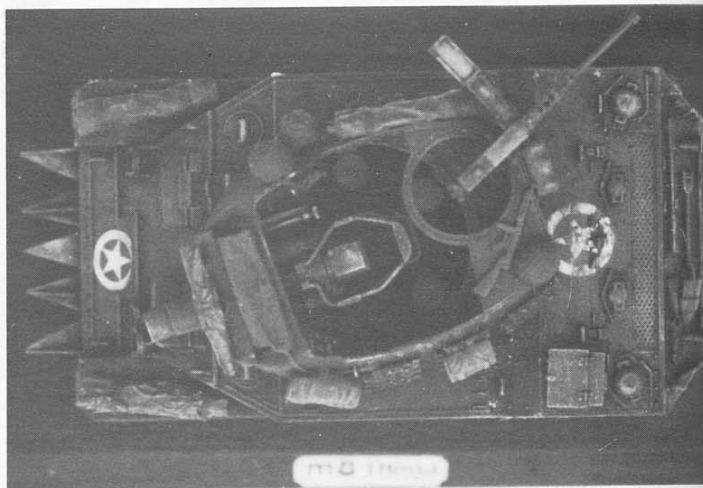
Cat. B (mezzi militari) - Soci IPMS:

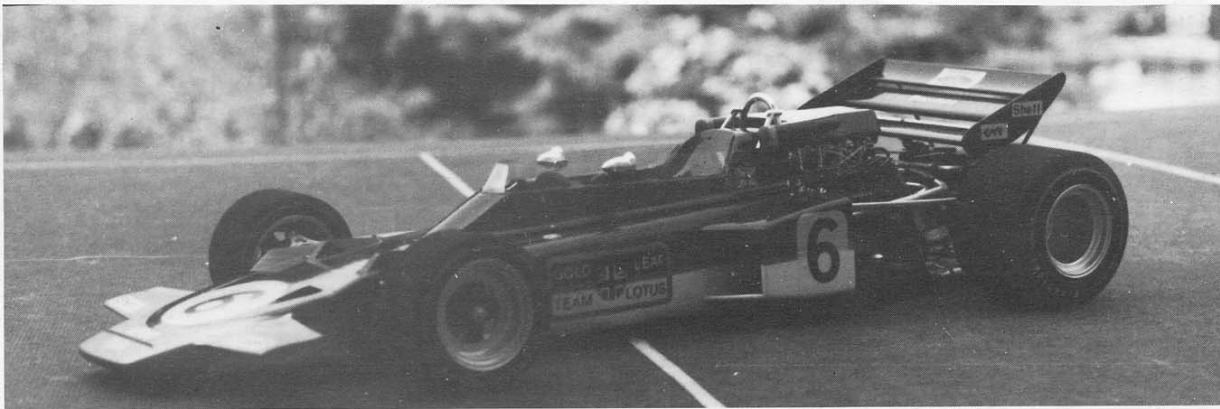
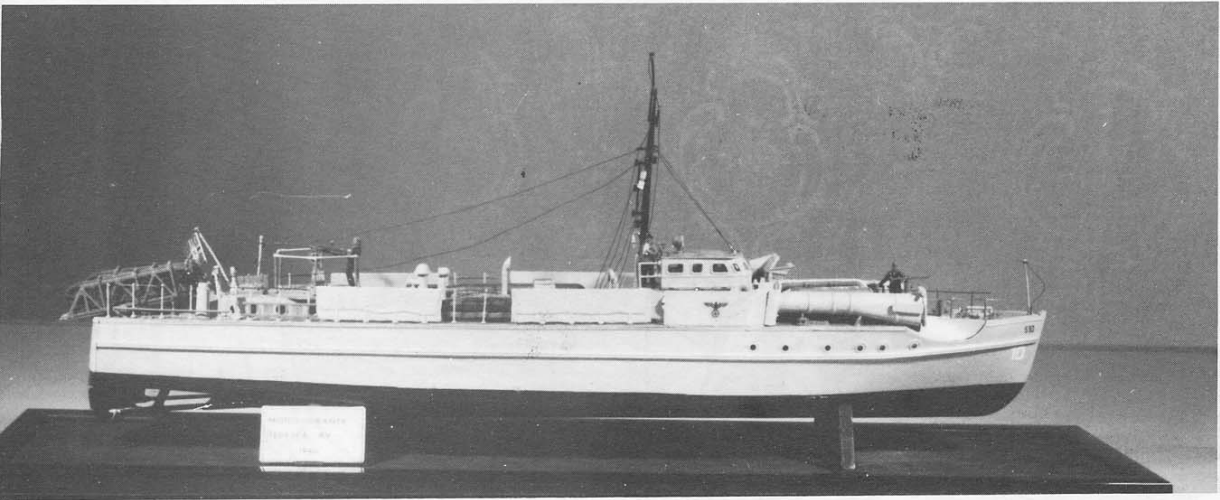
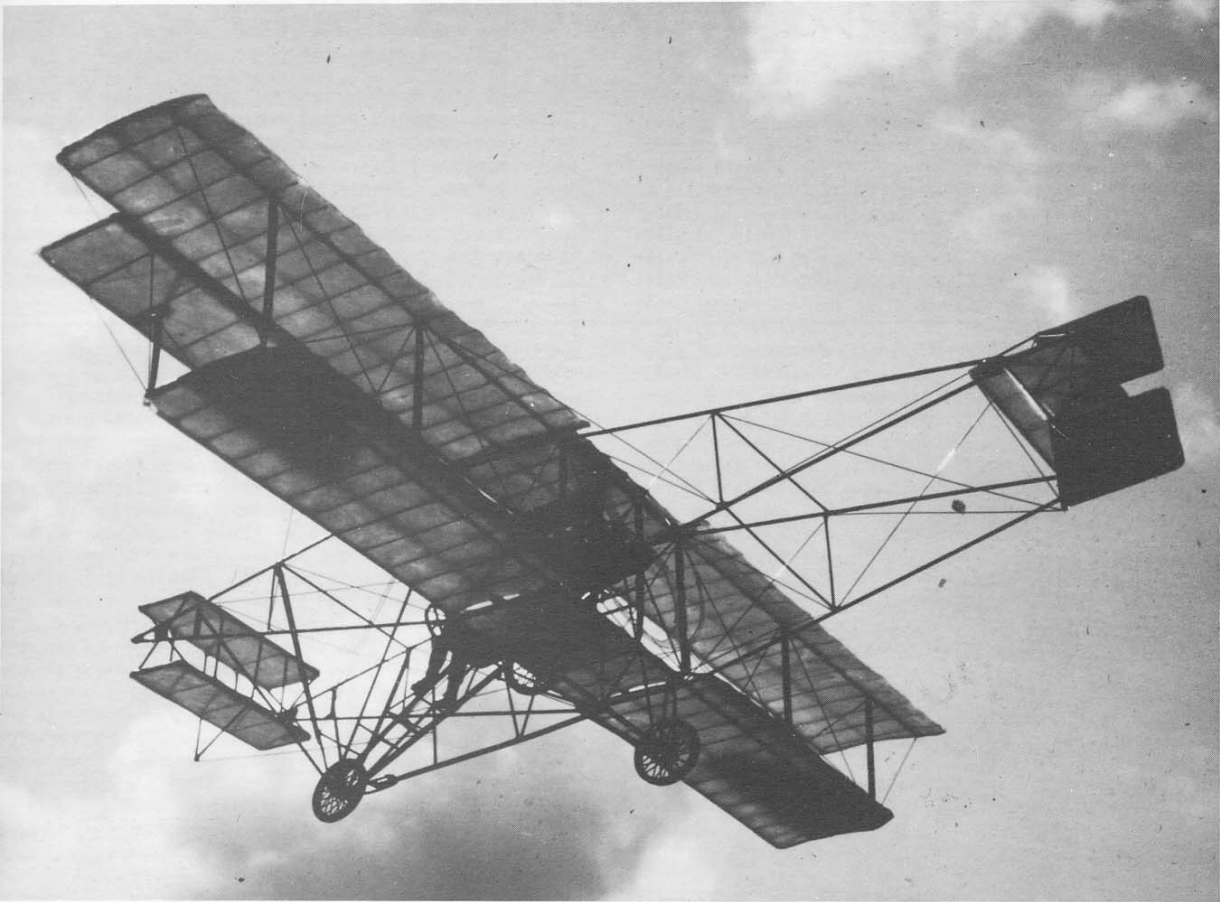
- 1) Fabrizio Costa (Centro Venezia e Mestre) - M8 Howitzer
- 2) Marco Folin (Centro Venezia e Mestre) - Koenigstiger
- 3) Marco Folin (Centro Venezia e Mestre) - M-60 A3

Cat. D (figurini) - Soci IPMS:

- 1) Melis Roberto - Legionario romano
- 2) Melis Roberto - Carabiniere di Re Umberto
- 3) Enrico Vaglieri (Centro Conegliano) - Legione straniera.

Le fotografie che corredano questo articolo sono naturalmente riferite ai modelli primi classificati nelle rispettive categorie; sono presenti anche le immagini della motosilurante tedesca realizzata da Luigi Cecere e della Lotus 72 di Giorgio Moretti, che essendo gli unici elaborati nelle categorie navi e mezzi civili non sono state classificate. Meritano comunque una menzione.





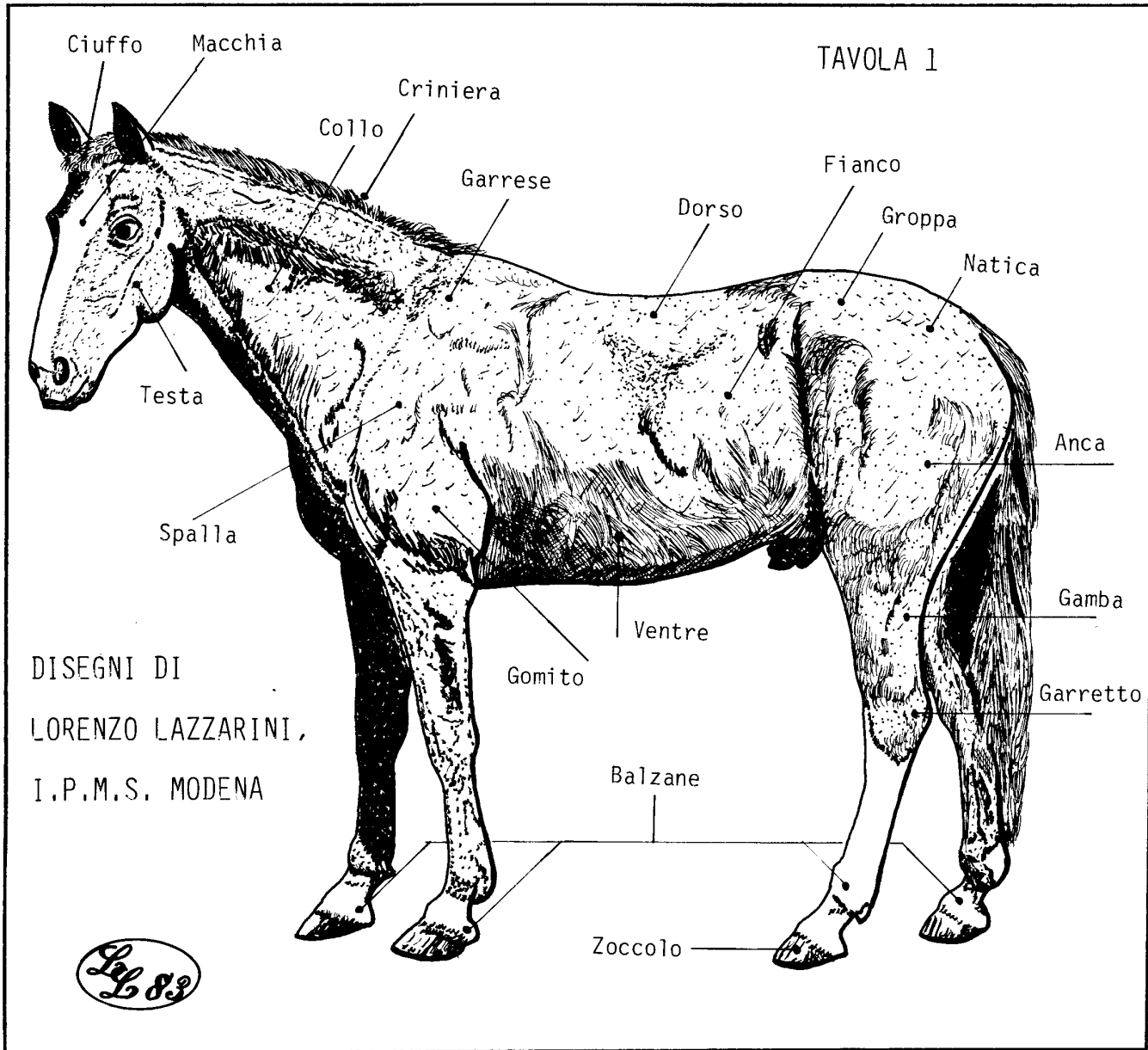
IL CAVALLO NEL MODELLISMO

DI MAURIZIO BOVERIO, I.P.M.S. MILANO

"Caricat...!!", con questo secco ordine, nei tempi eroici della cavalleria, gli ufficiali alla testa dei propri reparti portavano con impeto e coraggio uomini e animali ad irrefrenabili cariche contro il nemico spesso numericamente superiore e ben attestato su posizioni difensive difficilmente espugnabili dalla fanteria.

Questo grido è risuonato su quasi tutta la faccia del globo e, anche se gridato in differenti lingue, ha sempre sortito l'effetto di far vibrare gli animi dei soldati cui era rivol-

to che li differenziano uno dall'altro in base alla razza a cui appartengono. Il nostro esame inizia con una divisione fra i vari tipi di cavalli esistenti ed il loro impiego nelle varie specialità di cavalleria, di artiglieria o come cavalli da tiro in base alla loro struttura ed alla taglia. Col Seicento si sviluppa in Europa l'inquadramento della cavalleria nell'organico degli eserciti come arma autonoma, specializzandola e caratterizzandola in tre differenti tipi che si distinguono fra loro per il diverso impiego sul campo di



to e di creare sgomento non disgiunto da vera ammirazione da parte del nemico che subiva l'effetto di questa marea di cavalli, di lance e sciabole. I due elementi cardine erano sempre gli uomini ed i loro fedeli cavalli. I modellisti, quando desiderano realizzare un figurino che rappresenti un soldato di cavalleria, spesso si arrendono di fronte alla difficoltà di dover realizzare il cavallo e ripiegano sul soggetto a piedi, perdendo così l'occasione di poter fare un pezzo più ricco ed affascinante. Questa difficoltà di realizzare il cavallo nasce principalmente dalla mancanza di conoscenza di questo animale che, ben pochi di noi, vivendo in città, hanno avuto l'opportunità di vedere dal vero, e non solo al cinema o su illustrazioni, condizioni in cui è praticamente impossibile cogliere i particolari, le sfumature e le caratteristi-

ce e quindi per il differente armamento. E' con tutte queste caratteristiche che, attraverso tre secoli e con varie fasi evolutive e successive denominazioni, la cavalleria giunse fino alla seconda guerra mondiale.

La prima che esaminiamo è la Cavalleria Pesante: in essa il cavaliere protetto da una corazza e dall'elmo era armato di una lunga lancia, di spada e di due pistoloni da sella, in seguito, ebbe in dotazione anche un moschetto in sostituzione della lancia. Questo tipo di cavalleria, dotata di cavalli grossi e pesanti, atti a sostenere il peso di un cavaliere così armato, che in battaglia caricava il nemico su una o più righe, dà origine alla cavalleria vera e propria ed al suo tipico impiego. Nell'800 la Cavalleria pesante si evolve fondendosi con i lancieri ed in alcune nazioni, mantenendo le pro-

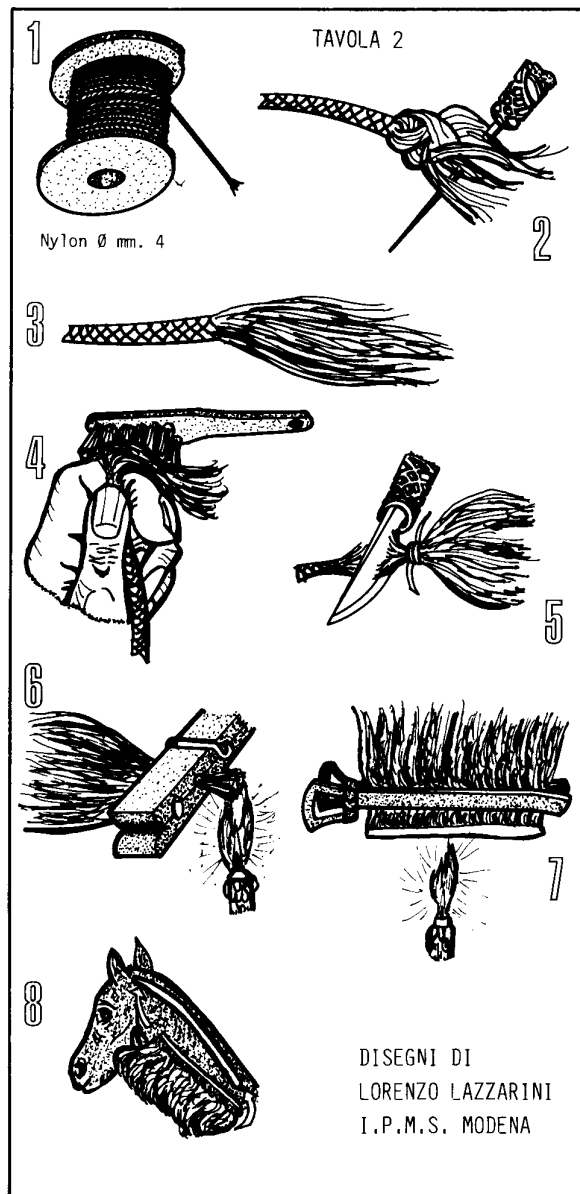
prie caratteristiche, assume la denominazione di Corazzieri. Il secondo tipo è la Cavalleria Leggera. Il cavaliere inizialmente era dotato di una corazza, ben presto soppressa, era poi armato di lancia, di spada e di due pistole da sella; la Cavalleria Leggera era impiegata in battaglia in modo simile alla cavalleria pesante, ma con compiti più di avvolgimento ed evolutivi, era anche abitudine introdurla a cuneo nelle file avversarie rompendo la compattezza dello schieramento in tante piccole sacche e scompaginando le retrovie avversarie. Come copricapo ebbe in dotazione un cappello di feltro rinforzato al suo interno di un'armatura di ferro, successivamente questi reparti di cavalleria si fusero con quelli di Cavalleria pesante e, come abbiamo già analizzato, dettero vita alla specialità dei lancieri. Altri reparti furono creati invece per la specialità della Cavalleria Leggera assumendone la denominazione e l'impiego: questi furono i reggimenti di ussari e di Cavalleggieri, nati fra la fine del '700 ed i primi dell'800. Queste truppe erano armate in modo leggero, sciabole, moschetto e pistole da sella ed ebbero, grazie alla loro particolare agilità e velocità, compiti di pattugliamento, protezione delle retroguardie, avanscoperta e principalmente azioni di disturbo. Per la loro caratteristica di velocità e di elasticità di impiego furono sempre equipaggiati con cavalli agili e di taglia più piccola, simili ai cavallini arabi, molto veloci e particolarmente adatti ad azioni di scorrencia. Infine, analizziamo la terza specialità, quella degli archibugeri a cavallo, sorti quando l'archibugio diventa più maneggevole ed atto ad essere portato a cavallo. Essi operavano sempre davanti alla cavalleria vera e propria, il loro intervento era effettuato su righe e precedevano le cariche di cavalleria con nutrite scariche di fucileria per fiaccare la resistenza avversaria e successivamente ne proteggeva la ritirata. Con il '700 anche questa specialità modificò il nome cambiando in "Dragoni": persero la corazza vestendo un abito in panno che era un compromesso tra fanteria e cavalleria, armati di carabina e spada operavano però nei combattimenti come fanteria montata, infatti al contatto con il nemico smontavano di sella combattendo appiedati e, per questo loro impiego abbisognavano di cavalli robusti ed atti alla fatica prolungata, dello stesso tipo quindi di quelli della Cavalleria pesante, solo per spostarsi velocemente da un punto all'altro della battaglia o per marce di trasferimento.

Da questo esame delle specialità della cavalleria, passiamo ora a vedere i modelli di cavalli in commercio, quelli adatti per i diversi tipi di reparto. I cavalli della Istorex, ad esempio, validi sotto molti punti di vista modellistici, sono adatti solo alle specialità della cavalleria leggera, infatti pur rispettando la scala dell'1:32, sono leggermente più piccoli e snelli degli altri in commercio e perciò particolarmente atti a realizzare un cavallegero od un ussaro. Per la cavalleria pesante, ossia i lancieri, i Corazzieri ed anche i Dragoni, occorrerà invece utilizzare i cavalli dell'Airfix, che si presentano sempre di taglia leggermente più robusta e di struttura più larga. Per i cavalli in metallo non è così semplice fare una netta casistica perché la varietà dei tipi è molteplice e ogni ditta ha una sua dimensione ed una sua caratteristica. Per far sì che il tipo di cavallo da utilizzare abbia un aspetto più realistico e non assomigli eccessivamente ad alcuni squallidi monumenti che ornano le nostre piazze, occorrerà ritoccare alcuni particolari e tra questi, i più significativi e di maggior spicco, sono la criniera e la coda. Per rendere la morbidezza e la naturalezza di una coda o di una criniera, se il modello è in plastica, si può ricorrere ad una più fine e dettagliata incisione di queste parti con un pirografo. Occorrerà ripassare ripetutamente con l'aiuto di una punta conica molto piccola, la superficie scolpendola ed incidendola con decisione, seguendo sempre il movimento dello stampo. In mancanza di un pirografo si può utilizzare un grosso ed appuntito spillone cui avremo fatto un manico in legno od in sughero per meglio impugnarlo e manovrarlo. Avvicinando la punta dello spillone alla fiamma di una candela, la si farà ben arroventare e la si userà nel modo sopra indicato, avendo però l'accortezza di mantenere la punta sempre arroventata al punto giusto per meglio incidere la plastica a caldo. Questo metodo, specie se applicato dopo un minimo di esperienza, ha il grosso vantaggio di essere veloce e non implicare impegnativi lavori di elaborazione, di contro ha il difetto di non potersi applicare sui cavalli in metallo; per questo materiale infatti, la temperatura del pirografo non è sufficiente ad eseguire alcuna incisione. In questo caso è necessario procedere ad un lavoro di trasformazione più radicale che dia un risultato molto più realistico. Prima di tutto occorre procurarsi del filo intrecciato di nylon, poi con l'aiuto di una spazzola a setola dura, del tipo usato per le

scarpe di camoscio, si spazzolerà con energia la treccia per sfilacciarla rendendola così soffice e fine; in un secondo tempo si provvederà a pettinarla ed infine la si taglierà a ciuffi lunghi se serve per la coda, o corti per la criniera. Fatto questo si stringe con una pinza il ciuffo da utilizzare per la coda facendone spuntare da una parte una piccola quantità che sarà poi saldata e bloccata con l'aiuto della fiamma di una candela. Si ripete la stessa operazione anche per la criniera, avendo però l'accortezza di bloccare una sequenza di ciuffi con l'aiuto di una pinza a becchi lunghi, di quelle ad esempio utilizzate dalle donne per farsi i riccioli e chiamate a becco d'oca; dopo essersi accertati che i ciuffi sono ben in ordine si provvederà a fonderne la base bloccandoli in un'unica sequenza.

Per inserire la coda nella sua giusta posizione occorre, con l'aiuto di un trapano, creare un foro esattamente nella parte alta del posteriore del cavallo; nei modelli in plastica questo non è necessario essendocene già uno per l'incastro del pezzo della coda. Dopo essersi sincerati che l'incollaggio è ben saldo, lo si taglia con una forbice e lo si colora facendo attenzione a non rovinarlo con una quantità eccessiva di colore (fig. 2). L'inserimento della criniera richiede invece che si pratichi sulla parte superiore del collo del cavallo una scanalatura sufficientemente profonda e larga da contenere la base saldata.

Dopo averlo ben incollato, in modo che fluisca da una parte o dall'altra del collo dell'animale, come avviene nella realtà, si taglierà a misura e lunghezza voluta facendo attenzione che una parte di questa ricada sul muso dando così l'effetto del ciuffo che caratterizza la testa dei cavalli e che ini-



zia sopra le orecchie scendendo fino in mezzo agli occhi (fig. 1). Con l'epoca napoleonica si crearon dei veri reparti adde- detti al trasferimento delle artiglierie sia durante le mar- ce che sul campo di battaglia e così nacque anche l'esigenza di addestrare e di selezionare dei cavalli per questo speci- fico impiego: ecco dunque che l'artiglieria da campagna e pe- sante ebbe in dotazione animali particolarmente robusti e re- sistenti alla fatica di cui un tipico esempio sono i cavalli della razza bretona caratteristici per la possenza della loro corporatura e per il pelo molto folto soprattutto sulle zampe. Per l'artiglieria leggera, utilizzata in appoggio alla cavalleria e adatta ad essere spostata velocemente da un pun- to all'altro del campo di battaglia, si preferì utilizzare dei normali cavalli da sella, anche se di taglia piuttosto grossa, tipo quelli della cavalleria pesante, perché dovevano sottostare solo a spostamenti veloci ma brevi.

In Italia, nell'Ottocento, a tale proposito, nacque una specia- lità che, benché completamente trasformata nell'armamento, esi- ste tutt'oggi e che, grazie alle sue caratteristiche venne de- nominata "Batterie celeri" o "Voloire".

Questa sia pur breve carrellata ci ha permesso di esaminare le caratteristiche che differenziano i cavalli in base alla loro taglia, alla loro struttura ed al loro impiego.

Ritorniamo ora al nostro scopo: realizzare nel modo più rea- listico possibile il nostro cavallo. Dopo aver scelto il co- lore da applicare sul manto, alla luce di quanto indicato po- co più avanti, occorrerà stendere uniformemente una prima ma- no del colore base in tonalità semilucida, e dopo aver atte- so il tempo necessario affinché sia tutto ben asciutto, si passerà a colorare l'occhio del cavallo con il bianco a cui sarà stata aggiunta una punta di marrone, onde ottenere un beige molto chiaro. Quando anche questa parte sarà asciutta, occorrerà creare, con del colore marrone lucido, la pupilla che riempirà quasi totalmente l'area dell'occhio, lasciando scoperta solo una piccolissima parte in un angolo, per evi- tare di dare al muso dell'animale un'espressione terroriz- zata e falsa.

Si dipingeranno poi le narici, secondo quanto già consigliato, l'interno della bocca di un colore rosa violaceo, i denti con il bianco ed infine, utilizzando il colore di base del manto lo scurito con una tonalità di un'altro colore che si adatti, si metterà in evidenza la muscolatura, dando delle pennellate più scure nei punti di intersezione dei muscoli, scontornando gli occhi e la bocca, tenendo presente che le labbra esterna- mente sono più scure e che l'interno delle orecchie è più scuro del manto. A questo punto l'aspetto del nostro cavallo ci apparirà più vivo, occorrerà però ancora ammorbidire le pennellate che marciano la muscolatura e, per far ciò bisogna utilizzare la tecnica del "brushing" ossia dello spolvero, si provvederà così a spennellare tutto il corpo dell'animale e, con un poco di pazienza, il tutto acquista un aspetto più mor- bido e sfumato. Infine, quando tutte le mani di colore saranno ben asciutte, sempre usando la stessa tecnica dello spolvero, ma questa volta con il colore base ben schiarito, si daranno dei colpi di pennello sulla parte più sporgente della musco- latura e dove sono evidenziate le venature del ventre, questo creerà quei colpi di luce e tutti quei riflessi che il manto di un cavallo sudato e ben strigliato ha sempre e che danno così il tocco finale di realismo e di vivezza.

Un particolare cui nessuno pensa mai, ma che ha una grande im-

portanza nella rifinitura di un cavallo, è quello di dare un tocco di realismo anche agli zoccoli. È vero che solo in alcu- ne posizioni è possibile vederne la parte inferiore e cioè quando l'animale tiene una zampa sollevata o quando piega le zampe durante la corsa, ma ciò nonostante, tralasciare questo dettaglio sarebbe come costruire un'automobile trascurando le ruote. Prima di tutto occorre scavare l'interno dello zoc- colo onde ricreare la forma a corona dell'unghia, poi si do- vranno posizionare sulla corona ottenuta i pezzi che in sca- la 1:32 sono disponibili veramente ben dettagliati nella se- rie dei pezzi sciolti della Istorex, avendo però cura di modi- ficarli in modo da ottenere la diversità fra quelli delle zampe anteriori e quelli delle posteriori. Se il modello è in plastica, si dovrà con il pirografo o con il solito spillone rovente, evidenziare i peli che, in alcune razze, all'attaccatu- ra dello zoccolo sono più lunghi e folti (fig. 3). A questo pun- to l'animale in sé stesso richiede solo che si passi alla pittura, poiché tutto quanto riguarda i finimenti e la selle- ria è troppo vario per essere codificato e descritto, poiché ogni esercito, ogni epoca, ed a volte ogni regolamento avea- delle caratteristiche che lo distinguevano proprio per i parti- colari di selleria. Consiglio quindi che ognuno di noi per questi particolari si documenti il più possibile e cerchi di riprodurli con la maggiore attenzione di cui è capace. Alcuni consigli molto utili posso ancora darli per quanto riguarda la colorazione del manto dei cavalli: è infatti a tale propo-

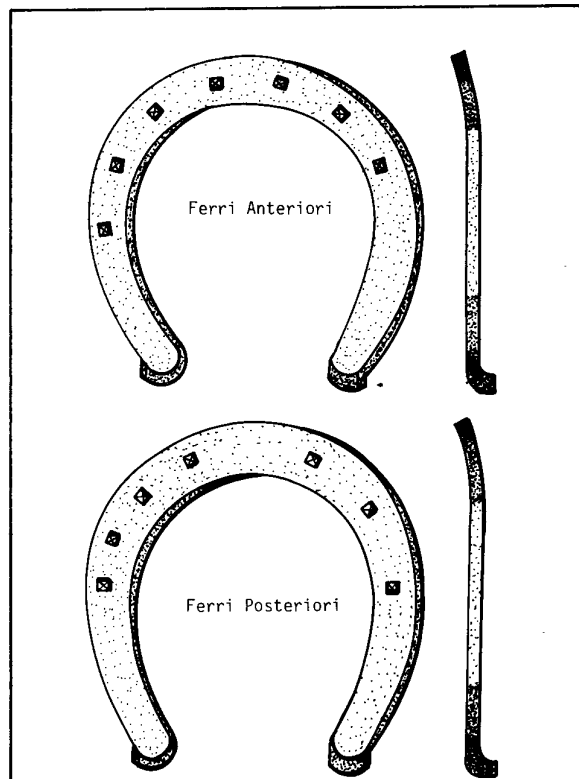
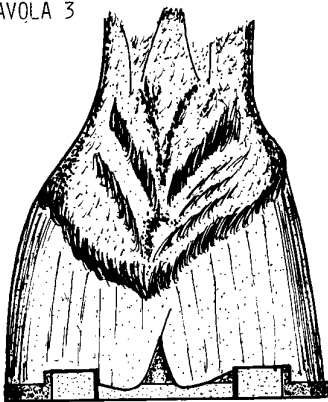
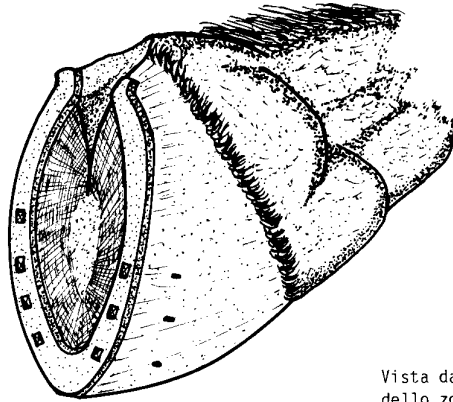


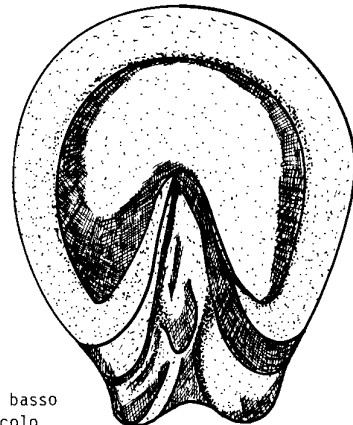
TAVOLA 3



Vista posteriore dello zoccolo

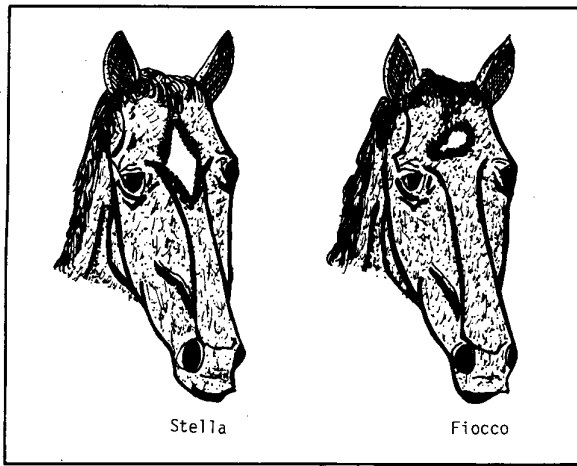


Vista laterale dello zoccolo



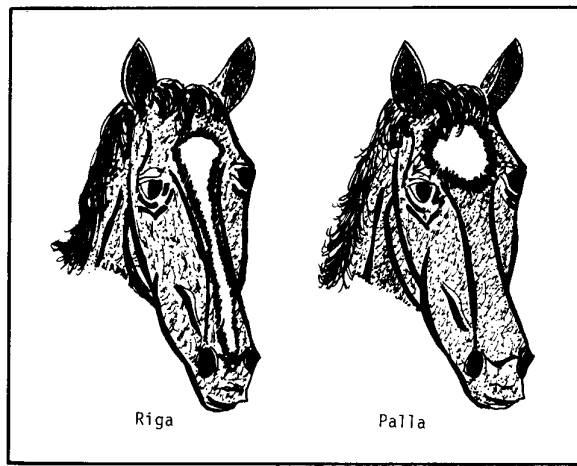
Vista dal basso dello zoccolo

DISEGNI DI LORENZO LAZZARINI, I.P.M.S. MODENA



Stella

Fiocco



Riga

Palla

sito che si vedono le realizzazioni più stravaganti e fantasiose. Prima di tutto occorre sapere che i cavalli hanno dei toni di colore e degli accostamenti tra manto e coda-criniera ben definiti che non è possibile inventare ma che occorre rispettare affinché il risultato non sia inesatto. I colori del manto che più facilmente possono essere apparsi negli eserciti di ogni paese e di ogni epoca sono i seguenti: **Sauro** completamente di colore fulvo (rossiccio) - la tonalità può andare dal chiaro allo scuro, la criniera e la coda sono dello stesso colore del manto od in alcuni casi più chiari. **Baio** colore marrone - in tutte le tonalità dal beige al testa di moro, con criniera, coda e la parte di zampa dal garretto o dal ginocchio in giù nero.

Grigio il manto di questi animali è caratterizzato da una mescolanza fitta di peli neri e bianchi con una prevalenza variabile di uno sull'altro; per cui il colore visto nell'insieme varia dal bianco al grigio scuro. La criniera e la coda possono essere dello stesso colore o bianchi. Una variante di questo tipo di cavallo è il **pomellato**, ossia quando nella parte posteriore o sulle cosce si hanno dei fitti raggruppamenti di peli scuri a macchioline fitte e minute che spiccano sul manto grigio più chiaro: un tipico esempio di questo cavallo è quello usato per tradizione reggimentale dagli "Scots Greys" inglesi. Fra i grigi, come ho già detto, rientrano anche i cavalli **bianchi** che, in tutti gli eserciti, era tradizione venissero utilizzati dai trombettieri, questo perché il trombettiere doveva essere particolarmente visibile e subito individualizzabile dagli ufficiali, avendo l'incarico di tramutare in suoi ordini di evoluzione non udibili altrimenti dalla totalità della truppa.

Morello il mantello è come quello di un baio ma sempre scurissimo e può essere anche completamente nero come lo sono sempre la coda e la criniera.

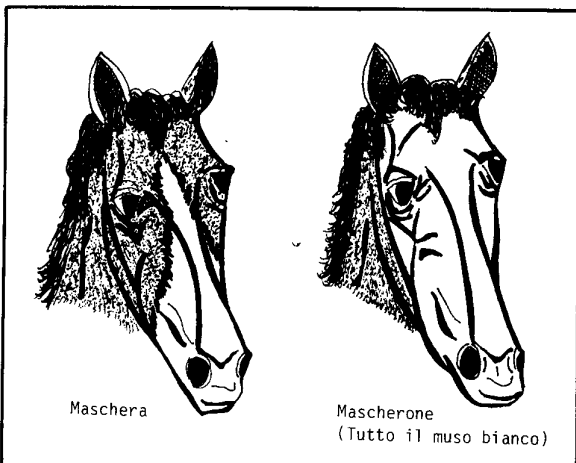
Pezzato il mantello è caratterizzato da un pelo di base uniformemente bianco con grosse macchie sulla schiena, sui fianchi e sulle cosce nere e marroni. Questo tipo di cavallo è tipico delle praterie americane un esempio del quale è il mustang, utilizzato principalmente dai pellerossa.

Altri particolari da rispettare nella colorazione, sono le zone bianche che ornano l'attaccatura dello zoccolo alla zampa, chiamate balzane; quasi tutti i cavalli le posseggono, esse

sono di dimensione variabile che va dalla forma di un piccolo anello ad una vera e propria macchia che può risalire fino all'articolazione della zampa. Le balzane possono essere presenti solo su una zampa, su due o tre zampe contemporaneamente, ma molto difficilmente su tutte quattro (fig. 3). Un'altra zona dell'animale su cui è quasi sempre presente una macchia bianca di forma e dimensione variabile è il muso. Il disegno e la grandezza di questa macchia è varia ma ha pur sempre una sua denominazione ben precisa: a stella, a fiocco, a palla di neve, a riga se è lunga e stretta fino al naso, se prende tutta la parte inferiore del muso rastremandosi in mezzo agli occhi è a maschera, ed infine se ricopre interamente il muso è a mascherone (fig. 4).

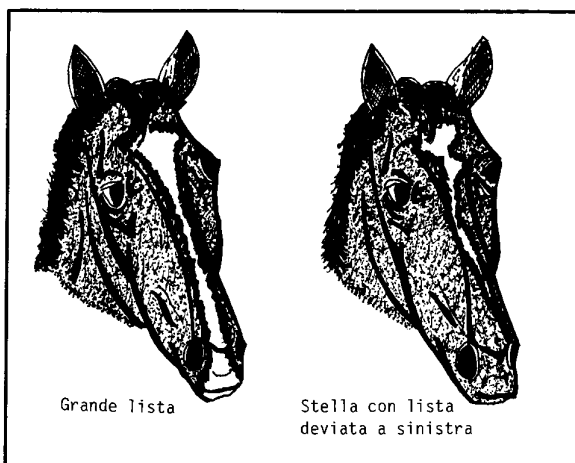
Contrariamente a molti animali l'interno delle cosce, delle ascelle ed i genitali sono di un colore più chiaro. Attenzione: tutti i cavalli utilizzati dagli eserciti in tutto il mondo, o sono femmine oppure sono castrati, questo per avere degli animali più docili ed obbedienti; fanno eccezione ovviamente i cavalli di proprietà o quelli montati dagli ufficiali. Quasi sempre, osservando un bel soldatino, pur ben realizzato, che raffigura un cavaliere al galoppo od impegnato in uno scontro violento o comunque che monti un cavallo sotto sforzo, noteremo che le narici dell'animale all'interno brillano di un bel rosa chiaro: questo è un grave errore, infatti, in questo caso devono essere dipinte di un rosso acceso, mentre, solo quando il cavallo si trova in fase di riposo, saranno di un rosa chiaro. Non è poi da trascurare che il manto di una cavalla in corsa o subito dopo una frenetica galoppata, è sempre madido di sudore e il suo corpo si ricopre di una densa e bianca schiuma tendente a confluire sui fianchi e vicino ai finimenti della sella. Ritornando agli zoccoli, occorrerà ricordare che normalmente un cavallo li ha di un colore marroncino grigiastro perché sporchi di terra o impolverati; mentre durante una parata era ed è ancora consuetudine dipingerli di nero. A questo punto penso sia utile dare un'occhiata anche alle caratteristiche dei cavalli da tiro, facendo un piccolo excursus del passato.

Fino alla fine del Settecento nessun esercito si è mai posto eccessivi problemi sulla tipologia degli animali da tiro, infatti sia i carriaggi che le artiglierie, a quel tempo non ancora numerose come nel secolo successivo, erano trainati indif



Maschera

Mascherone
(Tutto il muso bianco)



Grande lista

Stella con lista
deviata a sinistra

ferentemente da buoi o da cavalli e, dirò di più, in alcuni momenti della guerra di indipendenza americana, venendo a scarseggiare sia l'uno che l'altro animale, si ricorse perfino all'uso delle vacche.

Vorrei dedicare ora una piccola appendice anche ad un parente prossimo del cavallo e che, per tanti anni, ha militato stoicamente fra i ranghi di molti eserciti: il mulo, animale forte e bizzoso ma molto utile quando si devono trasportare grossi pesi in zone impervie e prive di vere e proprie strade. Questo animale pur tanto simile al cavallo si differenzia da questo per alcuni particolari importanti da conoscere. La sua struttura è molto simile a quella dei cavalli da tiro, cioè leggermente più larga e corta di quella dei purosangue da sella, ma le differenze che balzano maggiormente all'occhio, risiedono principalmente nella testa: simile a quella degli asini da cui derivano, più pesante e larga di quella dei cavalli con il muso più arrotondato e le orecchie molto più lunghe. Continuando con le caratteristiche, la coda è una via di mezzo fra quella del cavallo e quella dell'asino, ossia con pelucchio nella prima metà e crine lungo nella seconda; i peli, all'attaccatura dello zoccolo, sono lunghi e folti come in alcune razze nordiche di cavalli da tiro. Non è molto facile riuscire ad ottenere dal modello di un cavallo quello di un mulo, ma per fortuna a questo ha pensato la Saint George creando un buon modello in metallo. Essendo in possesso di

questo pezzo, occorre avere solo alcune accortezze per riuscire a ben rifinire il modello dandogli l'aspetto più veritiero possibile. Prima di tutto bisogna sapere che i muli usati, a scopo militare, hanno sia la coda che la criniera tosata, e poi che presentano delle fiaccature in alcuni punti del corpo in corrispondenza delle cinghie sulla pancia e sul garrese, causate dal basto che, non essendo ben fissato, può dar luogo a delle ferite. Le fiaccature, altro non sono che cicatrici rimarginate, hanno perciò l'aspetto di striature bianche che si stagliano sul manto, infatti il pelo che ricresce su una ferita ormai guarita, manca totalmente di pigmento, assumendo così il colore bianco.

Ritengo a questo punto sia necessario esaminare i vari colori del manto del mulo evitando così di basarsi erroneamente sui colori del manto dei cavalli.

Morello il pelo è completamente nero.

Baio pelo marrone con zampe nere.

Grigio mescolanza, come nei cavalli, di pelo bianco e nero.

Sorcino pelo grigio uniforme con gli arti e crine nero. Riguardo al manto, una caratteristica che distingue i muli dai cavalli è che i primi non posseggono le balzane ma hanno quasi sempre una striscia bianca sul muso.

I muli completamente bianchi sono una vera e propria rarità, per cui è praticamente impossibile trovarli nei ranghi militari.

NUOVI KITS

A causa di una svista, nel Notiziario Vol. 16 n. 3/4 - 1985 sono stati omissi i ringraziamenti alla ditta FANTASILAND, distributrice italiana della Tamiya, che ha gentilmente offerto il modello dell' M3 BRADLEY recensito a pag. 26. Ce ne scusiamo con gli interessati e con i lettori.

CURTISS SPARROWHAWK WILLIAMS BROS 1:32

DI EDOARDO ROSSO, I.P.M.S. TORINO

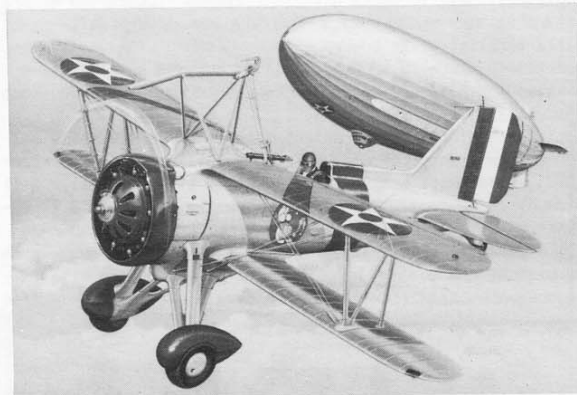
Prima di passare alla recensione del kit, voglio ringraziare personalmente la ditta californiana che ci ha inviato il modello ed il catalogo dei suoi prodotti, dimostrandosi molto disposta alla collaborazione con la nostra associazione. Inutile fare commenti sulla scelta dei soggetti da parte della Williams: si tratta sempre di velivoli inediti e caratteristici, ai quali questa ditta ci ha ormai abituati. Questa volta parleremo di un modello che, nonostante la scala 1/32, non troppo diffusa tra i modellisti italiani, una volta montato ha dimensioni molto accettabili anche per chi ha problemi di spazio. La confezione è molto elegante, nel classico stile Williams Bros ed il disegno è di qualità eccellente. Aprendo la scatola troviamo tre stampe di colore grigio chiaro, dei quali uno è dedicato essenzialmente al motore ed ai suoi accessori. Abbiamo poi:

- due pneumatici realizzati in materiale gommoso, che possono essere sostituiti alle gomme in plastica presenti nello stampo;
- filo di nylon trasparente per realizzare i tiranti del nostro biplano;
- un pezzo di celluloido trasparente che dovrà essere ripiegato per ottenere il parabrezza (questo è forse l'unico particolare negativo del modello);
- uno stupendo foglio di decalcomanie ed un ottimo foglio di istruzioni per l'assemblaggio.

Non è questa la sede per narrare la storia di questo aeroplano, la cui caratteristica era quella di essere lanciato in volo dai dirigibili statunitensi U.S.S. Macon e U.S.S. Akron; questo spiega la presenza di quella "strana" struttura che compare sull'ala superiore. Esaminiamo ora le parti che compongono il modello e diamo alcuni consigli.

Lo stampo presenta alcune sbavature e dei ritiri, occorrerà quindi intervenire con carta abrasiva e stucco sui singoli pezzi, specialmente su quelli di minori dimensioni. Apprezzabile il fatto che vi siano già le sedi dove si dovranno far passare i tiranti alari. E' bene comunque avere sempre sott'occhio le istruzioni. Ben realizzato anche l'abitacolo con tutti i suoi componenti; vi è anche una stupenda decal per

il cruscotto, naturalmente quest'area potrà essere arricchita con particolari aggiuntivi tratti dalle fotografie (procuretevi la rivista americana Scale Modeler vol. 9 no. 12 del dicembre 1984). Abbiamo poi il motore che è la parte più bella da realizzare, pensate che per ottenere la riproduzione di questo Wright Whirlwind, lo si dovrà montare assemblando un cilindro per volta, fino ad ottenere la composizione stellare! Il risultato finale sarà veramente notevole. Dicia mo anche qualcosa riguardo il foglio di decals: è stato prodotto dalla ditta americana Scale Master e quindi è di finiture decisamente superbe. Dal foglio si possono ottenere ben sei velivoli che furono in realtà tutti quelli impiegati operativamente dalla marina americana negli anni '30. Tra questi consiglio comunque quello che è riprodotto sulla copertina della scatola, che è anche quello più colorato. A questo punto non mi resta molto da dire; ci si trova di fronte ad un modello molto bello, nonostante sia prodotto da una ditta



artigianale. Ciò giustifica anche il prezzo di vendita: 10 \$ negli USA che corrispondono a circa 17.000 lire, a cui si devono aggiungere le spese di spedizione. Comunque ne vale veramente la pena.

Consiglio questo kit ai modellisti già esperti, sia per ciò che concerne il montaggio che richiede una certa attenzione e cura, sia per la colorazione abbastanza complicata. Questo prodotto non viene distribuito ufficialmente in Italia e risulta quindi difficilmente reperibile. Comunque si può scrivere direttamente alla Williams inviando un I.M.O. di 10 \$ più le spese di spedizione, citando la vostra appartenenza all'IPMS Italia. In tal modo questo Sparrowhawk volerà direttamente a casa vostra.

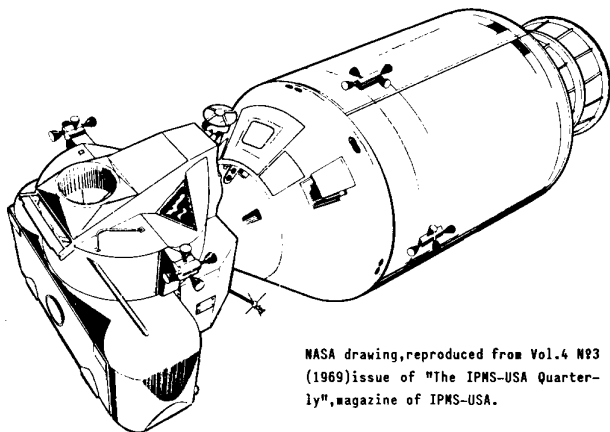
WILLIAM BROS INC. - 181 Pawnee St. - San Marcos - California 92069 - U.S.A.

Review sample kindly supplied by William Bros Inc.

APOLLO LUNAR SPACECRAFT REVELL 1:48

DI PIERPAOLO LUGLI, I.P.M.S. MODENA

Procedendo nella serie "The History Makers", la Revell ha riproposto il kit "Apollo Lunar Spacecraft" che contiene i 166 pezzi necessari per costruire una buona riproduzione della parte terminale del missile Saturno V. La scatola, ottimamente rifinita con numerose foto del modello ultimato, contiene tre sprues e 2 basi in plastica bianca, un foglio di carta dorata, le decals e le istruzioni. Queste ultime sono costituite da un libretto di 20 pagine composto da una foto del modello, una breve storia dell'Apollo 11 e da 35 fasi di montaggio, chiaramente illustrate. Questa suddivisione del lavoro è resa necessaria dal fatto che il vertice del Saturno V era costituito da 5 diverse parti: il LES (sistema di salvataggio di emergenza), il CM (il modulo di comando), lo SM (modulo di servizio), il LM (modulo di allunaggio, precedentemente identificato con la sigla LEM), la sezione adattatrice dello LM al terzo stadio. La costruzione, seguendo quanto proposto dalle istruzioni, inizia dal LES che risulta semplice da assemblare e prevede la possibilità di mostrare parte della struttura interna. Quindi si passa al CM: è qui che si può apprezzare maggiormente la scala scelta, permettendo di ricreare realisticamente l'interno di quello che è il "cervello" dell'intero missile; oltre alla notevole strumentazione di bordo, sono infatti previsti tre astronauti composti da 3 pezzi ciascuno (che necessitano di un certo lavoro di rifinitura per combaciare) ed il sistema attuatore dei paracadute di rientro. Riguardo al CM è discutibile la scelta dei finestrini da ritagliare da foglio di plastica trasparente, soprattutto considerando che i profili a cui riferirsi, stampati sulle istruzioni, sono alquanto sovradimensionati. Lo SM è la tappa successiva nel montaggio e permette di ricreare una sezione della complessa struttura di tubi, serbatoi e sensori, che costituisce il "cuore" dell'Apollo, e che può essere mostrata aprendo abbastanza realisticamente un portellone esterno. Il modulo di allunaggio invece, pur presentandosi esteriormente molto ben fatto (a parte l'antenna ad ombrello che è nella posizione tipica dei prototipi LEM) è pregiudicato nella riuscita finale dalla totale mancanza degli interni, anche se si è tentato di sopperirvi prevedendo un quarto (!) astronauta da porre in piedi subito dietro i finestrini (da ricavare dal solito foglio trasparente). A questo bisogna aggiungere che l'unione fra la parte superiore e quella inferiore dello LM (la prima destinata a ricongiungersi col CM, la seconda a rimanere sulla Luna) è ottenuta con due incastri sulla cui validità storica avanzo forti dubbi. D'altra parte bisogna sottolineare, a tutto merito della Revell, l'aver allegato un foglio di carta dorata con cui riprodurre la copertura protettiva che avvolgeva tutta la parte inferiore dello LM, rivestimento che in questo modo risulta molto realistico. Per concludere il



NASA drawing, reproduced from Vol.4 N93 (1969) issue of "The IPMS-USA Quarterly", magazine of IPMS-USA.

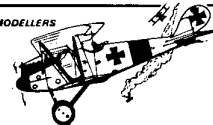
montaggio non restano che i pochi pezzi dell'adattatore, che può essere aperto "a spicchi" per mostrare la sistemazione dello LM durante il viaggio verso la Luna. A questo punto vi è l'unica nota stonata del kit: la colorazione che prevede un'unica rifinitura esterna in colore bianco lucido per tutto il missile. In realtà, dalle foto a mia disposizione, appare chiaramente come il CM e lo SM fosse-

ro in gran parte in color metallo naturale con pochi punti in bianco semilucido, anche se non è escluso che le prime versioni del Saturno V avessero una uniforme colorazione bianca. L'importante è comunque scegliere una precisa versione a cui riferirsi, perché in ognuna venivano apportate modifiche a vari componenti secondari, alla colorazione ed alle insegne. A proposito delle decals, 3 in tutto, è necessario modificare quella prevista per lo LM, in quanto usata solo su di un paio di prototipi, ed aggiungere inoltre sul portello di entrata dello CM una freccia gialla con la scritta "Rescue" in nero; per i più pignoli è consigliabile arricchire le tute degli astronauti con una bandierina statunitense (sulla spalla sinistra) e lo stemma della NASA. Tirando le somme, questo modello riproduce discretamente la parte più importate del Saturno V ma con una maggiore cura si sarebbe potuto ottenere un kit veramente ottimo, pur ringraziando la Revell per l'impegno dimostrato nel riempire il vuoto che in campo modellistico è lasciato da molte ditte sul tema delle missioni spaziali. ■

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

WIND-SOCK

THE QUARTERLY NEWSLETTER FOR WORLD WAR ONE SCALE MODELLERS



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

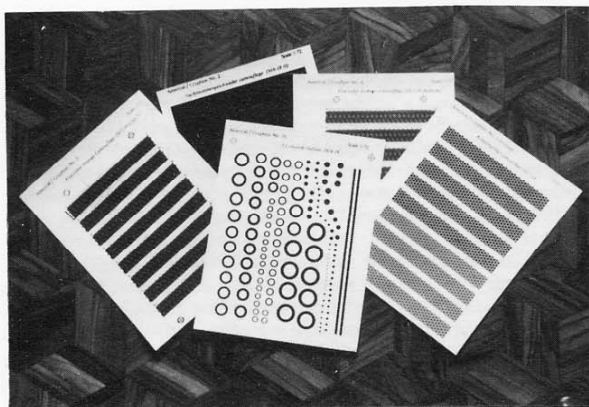
La prima guerra mondiale non è, dal punto di vista del nostro hobby, un terreno molto fertile; innumerevoli problemi, dalle colorazioni (ad esempio il famoso schema a losanghe dei velivoli tedeschi) alla difficoltà di reperire la documentazione, si frappongono alla realizzazione di un buon modello. Recentemente il mercato ha cominciato a vivacizzarsi, naturalmente in Inghilterra che può essere considerata la nazione "guida" per il modellismo e l'editoria specializzata. Soprattutto in quest'ultimo settore nell'appena terminato 1985 si è assistito alla nascita di due iniziative editoriali di diversa ambizione ma curate entem da un noto specialista, Ray Rimell (Editor di Airfix Magazine e creatore con altri della serie Aeroguides). La prima è l'uscita per i tipi A.A.P. della nuova serie "Vintage Warbirds" che riprende la collaudata veste dei Warbirds Illustrated (100-120 fotografie con relative didascalie, senza altro testo) di cui sono già usciti i primi quattro volumetti che trattano argomenti estremamente interessanti, che esamineremo più approfonditamente in una prossima recensione (R.F.C. in WWI, German Air Service in WWI, The Bristol Fighter, RAF between the wars). La seconda che è quella di cui mi occuperò in questa sede è una "rivista" di modellismo specificatamente dedicata ai velivoli della prima guerra mondiale e periodo immediatamente successivo. Ho inserito la parola rivista tra virgolette perché si tratta di una iniziativa strettamente personale di Rimell, senza l'appoggio di una casa editrice; sarebbe più giusto definirlo come un bollettino in fotocopia ma trovo estremamente riduttiva tale definizione. Abbiamo 14 pagine (28 facciate) non rilegate (compresi due cartoncini che svolgono la funzione di copertine) con un ampio margine a sinistra per l'inserimento in un raccoglitore ad anelli. Le fotocopie sono di ottima qualità e permettono una discreta riproduzione delle fotografie. L'impostazione della rivista è a rubriche fisse: Modelli rari, Novità editoriali e modellistiche, Conversioni, "Trucchi del mestiere", Colorazioni. Nella ovvia limitazione dello spazio a disposizione ogni argomento è trattato il più approfonditamente possibile, ad esempio cito un interessantissimo e documentato studio sui colori delle insegne di nazionalità del R.F.C. durante il periodo bellico, con equivalenze con i colori Humbrol e due chips che ci illustrano le tonalità esatte di una coccarda appena verniciata. Da evidenziare anche gli ottimi profili di colorazione del Martinsyde Scout disegnati da Bryan Mortlock. Le recensioni occupano 5-6 pagine e sono particolarmente interessanti e complete, essere aggiornati sulle novità non può che far piacere. Assistiamo inoltre ad un rifiorire di numerose piccole ditte che stampano kits ad iniezione a tiratura limitata, che difficilmente riescono a farsi conoscere dai modellisti, escluse come sono dal "giro" dei

produttori industriali e dalle pagine delle riviste di modellismo "commerciali".
 Non posso che complimentarmi con Ray per l'eccellente lavoro che ha saputo confezionarci, augurandogli di incrementare le vendite di questa sua nuova creatura e di poter raggiungere in un prossimo futuro il mercato ufficiale.
 Un'ultima annotazione: la rivista è ottenibile solo per abbonamento e la cadenza è trimestrale; per informazioni: ALBATROS Productions Ltd. - 10 Long View - Chiltern Park Estate - Berkhamsted - Hertfordshire HP41BY - ENGLAND.
 Reriew samples kindly supplied by Albatros Productions Ltd.

AMERICAL/GRYPHON DECALS 1/72

DI PIERLUIGI MONCALVO, IPMS TORINO

In questi ultimi anni, le scatole di montaggio aventi come soggetto gli aerei della 1° Guerra Mondiale sono diventate praticamente una rarità, scomparendo quasi del tutto dal normale mercato modellistico. In realtà non sono affatto scomparsi i modellisti che si occupano di questo periodo storico ma si sono ridotti di numero, diventando una ristretta schiera di specialisti che pur di realizzare i soggetti di loro interesse sono disposti a sostenere costi maggiori ed un lavoro più impegnativo che però può diventare anche più soddisfacente in quanto i risultati si discostano dai soliti standard a favore di una maggiore creatività e personalizzazione. In effetti il mercato non è rimasto insensibile a queste esigenze e se non vengono prodotti nuovi kits a iniezione, si ha un notevole numero di modelli in vacuform o resina, riprodotti appunto velivoli del periodo 1° G.M. e di varie nazionalità. La carenza maggiore riscontrabile in questo particolare settore è costituita dalla scarsa disponibilità di decals per tali soggetti; tuttavia anche questa carenza è stata parzialmente colmata da una nuova ditta americana, la Americal/Gryphon, i cui titolari, Dr. Glen K. Merrill e Dr. Stina M. Merrill, sono degli autentici appassionati del settore e si sono impegnati a fondo per offrire un prodotto di ottima qualità e soprattutto una fedele riproduzione dei soggetti reali. Il Dr. Glen Merrill si lamentava con lo scrivente



per il fatto che lunghe ed impegnative ricerche per determinare l'esatta tonalità dei colori, vengono a volte parzialmente vanificate in fase di stampa; ad esempio il foglio n° 1 è stato ristampato in quanto inizialmente non rispondente a quanto richiesto. Possiamo comunque affermare che i risultati sono ottimi. L'elenco delle decals attualmente disponibili presso l'Americal/Gryphon è il seguente:

- 1) Kriegsmarine camouflage (esagoni a tre colori con due varianti di tonalità).
- 2 - 3 - 4) Nachtbombengeschwader camouflage (esagoni a quattro colori - splinter - cinque colori).
- 5 - 6) Five Colors lozenge camouflage (sopra - sotto).
- 7) Les cocardes francaises 1914/18
- 8) American cockades 1917/18
- 9) Belgische Kokarden 1914/18
- 10) Le coccarde italiane 1914/18 (70 coccarde di varie dimensioni, sia col verde che col rosso esterno).
- 11) Russian cockades 1914/18
- 12) Große Eiserne Kreuze 1916/18

Il prezzo delle decals succitate è di 5 dollari al foglio, più spese di spedizione; decisamente un po' elevato, ma bisogna considerare che il formato è doppio rispetto alle Micro-

scale, inoltre non è colpa dei signori Merrill se nel loro paese si accettano soltanto superdollari invece delle nostre lirette. Chi fosse interessato a qualcuno dei soggetti elencati, può rivolgersi direttamente a:

AMERICALS, 4373 Varsity Lane, Houston, Tx 77004, U.S.A. ■

MDD F-4J PHANTOM II MONOGRAM 1:72 - 1:48

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

Riuniti in un'unica recensione, ecco due degli ultimi arrivi della Monogram; contrariamente a quanto si sarebbe generalmente portati a credere non si tratta di una semplice pantografatura di stampi, ma ci troviamo ad avere il modello in 1/72 che differisce in numerosi particolari dal fratello maggiore. Anche la diversa disposizione dei pezzi nei cinque sprues conferma questa impressione.

Il Phantom in 1/48 non è una novità, essendo stato commercializzato per la prima volta nel 1981, e in generale si possono fare le medesime considerazioni effettuate nella recensione dell'F-4 C/D apparsa sul Notiziario Vol. 16 n. 3/4. Infatti se si escludono le modifiche necessarie per la diversa



versione (ugelli, piloni subalari, armamento di caduta), ci troviamo di fronte allo stesso modello. Le decals questa volta sono veramente ottime e consentono di realizzare l'aereo dei Flt. Lt. Cunningham e Driscoll, l'unico equipaggio a raggiungere la quota "mitica" di cinque velivoli nemici abbattuti durante il conflitto Vietnamita.

Per quanto riguarda il fratellino minore l'analisi sarà un poco più accurata; naturalmente l'operazione di riduzione di scala non può che far risaltare ulteriormente l'ottimo lavoro effettuato originariamente dagli stampisti della Monogram. Se consideriamo poi che è stata colta l'occasione per fare modifiche ed aggiunte, possiamo salutare questo F-4 J come una delle migliori realizzazioni in assoluto nella scala 1/72.

Aggiunti rispetto al modello in 48 gli innumerevoli forellini di aspirazione dello strato limite posti sulle paratie laterali delle prese d'aria, riprodotti con una serie di pannellature incise un po' troppo profondamente e due piccole piastre di rinforzo dell'attacco delle gambe del carrello principale situate sull'estradosso alare. Modificata in vari punti la pannellatura, sempre in rilievo molto fine e rifiniti i cerchi delle ruote principali. L'assemblaggio presenta qualche piccolo problema nella zona delle prese d'aria, dove i pezzi non combaciano perfettamente e nella giunzione ala - fusoliera - ugelli dove un intervento con lo stucco è veramente indispensabile. Attenzione comunque a non rovinare l'abbondante pannellatura con passate troppo violente di carta abrasiva. Come tradizione la Monogram persiste nel non inserire delle decals per simulare la strumentazione dei bordi, preferendo stampare in rilievo finissimo (e microscopico) gli orologi sui relativi cruscotti. I pezzi sono così piccoli che l'opera di verniciatura è riservata ai soli "artisti" del pennello dotati di microscopio elettronico. Gli abitacoli sono ottimi e basterà sostituire come al solito le maniglie d'iezione, le cinture di sicurezza e le barre di comando. I carichi d'ordinanza (che sono i medesimi del fratello maggiore) sono formati da: 2 serbatoi subalari da 370 US gals, un serbatoio ventrale da 600 US gals, che mi sembra un poco sottodimensionato, 6 bombe da 500 libbre, 4 missili Sidewinder e 4 Sparrow (i missili sono tutti molto generici). Sono

forniti anche due serie di trasparenti: un pezzo unico per riprodurre le capottine chiuse e 4 pezzi separati per sistemare il tutto in posizione aperta. Per quanto riguarda le decals viene fornito l'occorrenza per realizzare un F-4 J appartenente al VF-92 "Silver Kings" imbarcato sulla USS Constellation durante la guerra del Vietnam. Purtroppo tutte le insegne che contengono il colore giallo sono fuori registro. Questa doppia offerta della Monogram è senz'altro più che azzeccata: due modelli ottimi che non possono che essere ben accettati dai numerosi "phantomisti", ora che il loro "bestione" è purtroppo in via di estinzione, almeno sui cieli europei.

Un'ulteriore possibilità di modifica senza grossi sforzi è quella che si può cogliere realizzando un esemplare inglese; la RAF ha acquistato infatti una quindicina di questi velivoli ex US NAVY per rimpinguiare le proprie forze dopo lo stanziamento di uno squadrone alle isole Falklands. Inquadriati nel ricostituito 74° Sqn. (ex Lightning) questi Phantom sono stati consegnati a partire dallo scorso mese di luglio. Utilizzando il foglio di decals Modeldecal n. 76 (eccellente!) si può finalmente riprodurre un F-4 inglese senza dover avventurarsi in difficili interventi di miglioramento dell'unico kit in commercio che riguarda la versione con motore Spey.

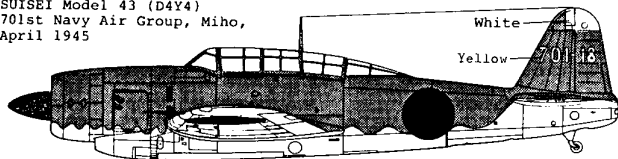
Rewiew samples kindly supplied by MONOGRAM MODELS, INC.

KUGISHO D4Y3/4 SUISEI GULL MODELS 1:48

DI FLAVIO CHISTE', G.M.T. TRENTO

Puntuale come preannunciato è arrivato in Italia anche terzo vacuform della Gull Models: lo Yokosuka D4Y "Suisei" (Judy nel codice alleato usato nel corso della II Guerra Mondiale per designare gli aerei giapponesi). Ricordo che per gli altri due kits commercializzati dalla Ditta nipponica, vale a dire l'Aermacchi MC-202 Folgore ed il Dewoitine D-520, sono stati già recensiti sul Notiziario Vol. 15 - 1984 no. 2. Per ciò che concerne le generalità modellistiche di questo vacuform non occorre che rileggersi l'ottima recensione di F. Gasparoni cui facevo cenno sopra. Standard

SUISEI Model 43 (D4Y4)
701st Navy Air Group, Miho,
April 1945

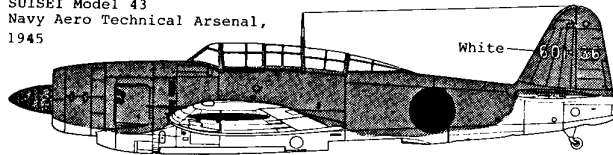


per tutti i modelli della Gull Models sembra infatti essere il contenuto della busta. Vale invece la pena di soffermarsi un attimo sulla versione dell'aereo proposta. In questo caso si tratta del velivolo con motore radiale (D4Y3/4), essendo la versione con motore in linea (D4Y1/2) oggetto di un'altra confezione. Potrà sembrare strano che uno stesso aereo sia stato costruito con unità motrici così diverse strutturalmente; gioverà ricordare brevemente il perché di un cambiamento tanto significativo ma altrettanto necessario. Il Judy deve la sua nascita alla volontà dello Stato Maggiore della Marina giapponese di avere in linea un bombardiere in picchiata e ricognitore imbarcato ispirato al prototipo dello Heinkel He.118, di cui il Giappone aveva acquistato la licenza di produzione alla fine degli anni '30. L'aereo, dopo le prime entusiasmanti prove di volo, dimostra, alla luce di più severi collaudi, gravi pecche proprio in quella che dovrebbe essere la sua caratteristica peculiare: il bombardamento in picchiata. Accantonato pertanto il progetto iniziale per un bombardiere a tuffo, lo Suisei viene relegato all'anomalo compito di ricognitore. I tecnici della Yokosuka non si danno comunque per vinti ed insistono per far sì che il D4Y possa tornare a svolgere il proprio ruolo primario. E la cosa si concretizza soltanto nel 1944 con il cambio dell'unità motrice, che passa dall'Aichi AE1A Atsuta al nuovo Mitsubishi MK8P "Kinsei 62", dopo lunghi ed approfonditi studi. Di questa versione se ne sono costruiti 536 esemplari (più 296 della serie -4, destinati agli attacchi suicidi), mentre il totale del D4Y assemblati arriva alla pur sempre rispettabile cifra di 2.038 esemplari.

Tornando al nostro kit, vediamo un po' più analiticamente cosa si trova nella "busta". La quasi totalità dei pezzi è stampata sul consueto foglio di plasticard bianco da 1 mm (dimensioni 39,5 x 20,5 cm.). Si tratta delle due semifuso-

liere e delle due ali (semiala inferiore e superiore da unire ed incastrare poi sotto la fusoliera), nonché dei 4 pezzi componenti i piani di coda. Sono inoltre stampate le ruote, i portelli dei carrelli, la nacca e l'ogiva, nonché i due seggiolini (assai spartani, per il vero). Il dettaglio di superficie è per un modello vacuform, abbastanza

SUISEI Model 43
Navy Aero Technical Arsenal,
1945



fine e preciso. Si potrà comunque migliorare intervenendo con un cutter per meglio incidere le linee che in realtà erano più marcate. Qua e là alcuni ritiri richiedono un minimo di stucco. Ovviamente le bontà degli incastri dei vari pezzi dipenderà dalla "mano" più o meno felice del modellista in fase di ritaglio dei vari componenti del modello. Vale, come al solito, la considerazione di tagliare, con un tagliabalsa molto affilato, un po' in abbondanza, pareggiando poi con carta abrasiva e stucco ove necessario. Gli interni sono totalmente da autocostruire, come nella migliore tradizione dei vacuform, ma grazie al cielo un considerevole aiuto ci viene dal foglio di istruzioni che porta disegni molto dettagliati di tutti quei particolari non presenti "fisicamente" nel kit. Dettaglio non trascurabile sono le capottine. Ne sono offerte due, a seconda della versione scelta. Peccato che siano in un pezzo unico. Indubbiamente una vetratura così abbondante avrebbe reso meglio se lasciata aperta.

Il pezzo forte del kit è costituito dalle parti in metallo: pale dell'elica, carrelli, ruotino di coda (grossolano), mitragliatrice, gancio d'appontaggio e motore. Quest'ultimo è stampato assai bene e offre sicuramente un tocco in più al modello. Completano il contenuto della busta il foglio delle decals ed il libretto d'istruzioni. Il primo porta gli "hinomaru" e gli stemmi per poter scegliere fra ben 11 differenti versioni (6 con motore in linea, 5 con quello radiale). Il film delle decals è molto sottile ma resistente.

I colori sono ben centrati e saturi, ad eccezione del bianco forse un po' anemico. Sul libretto d'istruzioni vorrei spendere due parole in più. Raramente capita di vederne uno di tale fattura, anche tra i kits ad iniezione. Sono otto pagine patinate, molto ben stampate, che riportano tutto quello che veramente serve ed anche qualcosa in più (ad esempio le specifiche tecniche delle varie versioni). Si comincia con il dettaglio del cruscotto, carrello, capottina, collimatore ruotino ecc. Impossibile sbagliare con tali disegni! Una pagina è poi dedicata all'assemblaggio, reso chiaro e sintetico (per la verità l'aereo non era di costruzione molto complessa neanche in realtà). Le due facciate centrali offrono le 3 viste classiche in scala 1/48, con l'indicazione delle varie scritte ed i cruscotti in scala 1/48 (facili da ricopiare, ricalcare ed anche ritagliare, perché no!). Chiude il tutto una serie di 11 profili, e ce n'è per tutti i gusti, anche se la livrea cromatica dello Suisei non è che lasci spazio a voli pindarici. Tutti i velivoli sono in Dark Green e Light Grey con piccole variazioni sul tema. Buone notizie anche per la bibliografia riportata a tergo del libretto istruzioni: ricchissima e dettagliata (peccato che molti dei testi consigliati siano esclusivamente in lingua giapponese). Per concludere, si tratta di un gran bel vacuform. Crediamo che, nonostante il prezzo, siano soldi ben spesi, giustamente ripagati dalla piacevolezza del montaggio e dalla qualità del kit.

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

B 58A HUSTLER MONOGRAM 1:48

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

Ennesima novità americana nella classica (per loro) scala 1/48, questo Hustler proposto dalla Monogram appartiene decisamente alla schiera dei modelli impegnativi, sia per le dimensioni che per altri motivi che esamineremo più avanti. L'ingombrante scatola, ornata da un bel disegno dovuto alla felice mano di Don Greer, contiene 125 pezzi tutti in plastica grigio-argento ad eccezione dei trasparenti; le parti più grandi sono trattate da una struttura protettiva in cartone per evitare che muovendosi durante il trasporto vadano a danneggiare alcuni dei particolari più delicati, ciò che non è avvenuto nel mio caso visto che ho trovato un paio di pezzi rotti o piegati, inconveniente comunque non grave e penso del tutto occasionale. E' possibile ammirare dall'inizio le slanciate forme del velivolo assemblando solo 6 pezzi, i più rimarchevoli dei quali sono le due "conchiglie" che riproducono il dorso ed il ventre della grande ala a delta. Purtroppo a causa delle dimensioni, questi elementi, specialmente quelli che compongono la fusoliera, hanno assunto svergolamenti che certamente non facilitano il montaggio; un moderato rimprovero va pur mosso alla ditta statunitense che si ostina a rifinire i suoi kits con un dettaglio superficiale in rilievo, molto preciso ma non molto indicato su modelli in questa scala e di questa taglia.

E' previsto un completo e dettagliato "arredamento," inclusa la particolare capsula-sedile eiettabile, per l'abitacolo anteriore, che dispone perciò anche di un tettuccio separato, piuttosto spesso e irrealistico, come pure i finestrini laterali da applicare ai due posti posteriori. L'autentico pezzo forte di questo kit è in ogni caso il complesso d'atterraggio, che riproduce fedelmente l'estrema complessità dell'apparato reale, responsabile del caratteristico assetto "sopraelevato" del velivolo; infatti poco meno della metà dei pezzi e della superficie delle istruzioni al montaggio sono dedicati alla costruzione dell'impressionante carrello triciclo con gambe snodate e ruote multiple, completo di vani e por-

telli molto ben dettagliati. Non resta molto per completare l'assemblaggio: le quattro gondole dei motori sono di onesta fattura e includono ugelli realistici e dettagliati anche all'interno mentre i condotti delle prese d'aria sono un po' deludenti perché terminano subito dietro il cono diffusore con una poco piacevole e nuda paratia. Per ultimi si possono appendere sotto il velivolo alcuni carichi a scelta e cioè 2 contenitori speciali di forma e dimensioni diverse (ospitano secondo i casi, carburante supplementare più un ordigno nucleare o apparati da ricognizione) e quattro bombe atomiche di media potenza accoppiate sotto due piloni. Le decals sono di discreta qualità e si riferiscono ad un solo esemplare, il B-58A matricola 92458 che nel 1962 si aggiudicò il Bendix Trophy per un volo record non-stop da Los Angeles a New York e che ora è conservato presso il museo USAF a Wright-Patterson. Il giudizio finale dunque è ampiamente positivo pur se con qualche riserva, in effetti non si tratta di una scatola di montaggio da consigliare a modellisti alle prime armi, stanti le difficoltà di assemblaggio causate dal complicato carrello, dalle grandi parti un po' svergolate e non ultima dalla colorazione interamente natural metal che necessita assolutamente per un buon effetto finale, dell'uso di un aeropenna per realizzare i vari pannelli di diverse tonalità, evitando così il pessimo colpo d'occhio di un modello così grande verniciato in un solo tono di "argento". In mano ad un modellista di media esperienza questo kit si può trasformare in una accattivante replica del primo bombardiere strategico supersonico del SAC. Il prezzo (46.000 lire), anche se non economico, mi pare allineato al resto del mercato.

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS INC.

Due immagini che confermano senz'ombra di dubbio la complessità del carrello anteriore del B-58 Hustler conservato a Wright-Patterson; e pensare che quello anteriore è il più semplice... (via Aldo Zanfi, IPMS Modena).



OSPREY BOOKS

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

GERMAN MEDIEVAL ARMIES 1300-1500 - C. Gravett - Man at Arms no. 166 - Lst. 3,95.

Dopo italiani e svizzeri è la volta dei tedeschi a mostrare la grinta dei loro eserciti medioevali. Il buon Gravett mette subito le mani avanti avvertendo che questo libro è da intendersi quale ideale compagno di vari altri pubblicati nella collana MAA e che quindi quello che qui non trovate è da imputarsi al fatto che altri lo hanno già detto in altra sede. Come tutti (o quasi) sanno, la Germania medioevale era frastagliata in una miriade di piccoli stati formalmente obbedienti all'Imperatore del Sacro Romano Impero, più prosaicamente interessati ad accoppiarsi vicendevolmente. Riunirli sotto una unica bandiera era impresa ardua, e quando ciò accadeva era semplicemente a causa di una minaccia che ledava interessi riguardanti quei principi. Ecco quindi il fiorire di leghe fra città, cavalieri, principi ecc. ecc. Naturalmente gli eserciti erano una parte essenziale del gioco, ed è su questi che il libro punta il dito, descrivendo l'evoluzione di eserciti nazionali e mercenari. Lettura interessante e vivace che non minaccia mai di annoiare. Io mi sono molto compiaciuto nel leggerlo. Nel caso lo acquistate scoprirete di non aver fatto una scelta troppo strampalata. Da par mio, grande estimatore di McBride, ritengo che avrei acquistato questo volumetto per il semplice piacere di vedere i magnifici disegni che questo autore produce quando impegnato ad illustrare le gesta delle antiche genti.

BRUNSWICK TROOPS 1809-1815 - O. Von Pivka - Man at Arms no. 167 - Lst 3,95.

Otto Von Pivka colpisce ancora con i Napoleonici e a farne le spese sono questa volta le truppe di Brunswick. Incredibile ma vero, sono riuscito a leggere tutta la parte che riguarda la loro nascita ed impiego in combattimento, cedendo in parte solo nelle pagine riguardanti l'organizzazione delle truppe e la descrizione delle uniformi. Merito certamente del buon Otto che un'ottima padronanza del soggetto. I disegni di Fosten sono decisamente buoni (questo fra l'altro è il suo campo d'azione preferito, quando non divaga per anni e anni sul taglio delle uniformi dell'esercito di Sua Graziosa Maestà Britannica; a chi fosse scettico consiglio di dare una rapida scorsa alle ultime annate di Military Modelling) e completano magnificamente il testo. Al solito un volume per chi vuole cominciare a saperne di più o per chi mai sazio vuole trarre dagli Historex figurini sempre più ricercati.

U.S. CAVALRY ON THE PLAINS 1850-1890 - P. Katcher - Man at Arms no. 168 - Lst. 3,95.

Ideale compagno del MAA no. 163 sugli Indiani delle Praterie, questo libro sulla cavalleria americana è veramente un'opera pregevole e degna di attenzione. Impietoso nei giudizi, l'autore definisce il buon vecchio Custer come un arrogante idiota, sprecando giusto qualche parola su questo generale solo perché coinvolto in una delle più tragiche pagine di storia americana. Una magnifica galleria fotografica getta una nuova luce sugli uomini chiamati a difendere la "civiltà" nelle ostili terre dell'Ovest. Si traccia brevemente la storia delle varie campagne intraprese dall'Esercito dal 1850, passando attraverso la guerra civile che vide l'uso di truppe di entrambi gli schieramenti per difendere le frontiere dalle incursioni indiane. Si tratta di una avvincente lettura, che svela tanti particolari altrimenti difficilmente deducibili dai films di John Wayne, l'alto numero di diserzioni, una certa inutile crudeltà, un'altissima percentuale di ubriacconi colpiti dalle peggiori malattie veneree. Si dice che il vitto non fosse proprio dei migliori, e che pochi sapessero cavalcare e sparare decentemente, ma forse queste sono piaghe che non sono esclusive dei cavalleggeri americani. Molto buone le tavole di Volstad, utilissimo compendio per chi avesse voglia di rispolverare i vecchi airfix decidendosi finalmente a verniciarli.

RESISTANCE WARFARE 1940-1945 - C.C. Jurado - Man at Arms no. 169 - Lst. 3,95.

Dopo aver dedicato un titolo alla guerra partigiana nell'Est (MAA no. 142) ecco finalmente a noi qualcosa che ci riguarda molto più da vicino. In questa sede vengono trattati i movimenti partigiani di Olanda, Belgio, Norvegia, Danimarca, Francia ed Italia, oltre naturalmente alle truppe tedesche e collaborazioniste che li fronteggiarono. Di tutta questa pletera di organizzazioni viene fornita una breve descrizione oltre a sommarie informazioni sul loro impiego e azione. L'autore dimostra di conoscere abbastanza bene il soggetto e si mantiene su di una linea di equa neutralità riportando cifre e dati. In pratica i soli movimenti nazionalisti che diedero molto filo da torcere alle truppe tedesche furono quelli francese ed italiano. Gli altri vivacchiarono, chi per una ragione, chi per un'altra, senza mai creare grossissimi grattacapi (pur costituendo una fonte di preoccupazioni) all'esercito di occupazione nazista. sembra impossibile, ma la parte del leone le spartiscono equamente italiani e francesi, i primi sopravanzando i secondi almeno nelle tavole a colori di Hannon, decisamente buone. Unica pecca del libro, la non completa spiegazione di gradi ed incarichi espressi nelle varie lingue originali, che risultano spesso un po' ostici agli ignoranti come me (pochi) che non conoscono danese, norvegese, olandese e fiammingo. Raccomandato a coloro che ai waffenfarbe non possono rinunciare per evitare crisi di astinenza, ma che cercano qualche nuovo stimolo. Un bel "recommended" non guasta proprio.

SOVIET BLOC ELITE FORCES - S.J. Zaloga & J. Loop - Elite Series no. 5 - Lst. 4,95.

Zaloga & Co., decisamente instancabili, ci offrono questa volta una buona panoramica sulle uniformi indossate dalle truppe speciali o d'élite d'oltre cortina. Naturalmente la parte dei leoni la fanno i russi, ma non mancano cenni, tavole e foto di tutti i reparti dei Paesi aderenti al Patto di Varsavia. Si passa in rassegna parà, fanti di marina, truppe da montagna e guardie di frontiera del KGB. Il testo è agile, facile da seguire e per quanto possibile esauriente. Partendo dai russi abbiamo un'analisi delle varie strutture di comando e logistica, una valutazione delle operazioni che hanno visto coinvolte queste truppe, oltre ad una descrizione dei mezzi in dotazione. Brevi cenni ricevono anche Polacchi, Bulgari, Rumeni, Cecoslovacchi e Tedeschi Orientali. Al solito sono i Polacchi ad avere una maggiore tradizione in questo campo, mentre altri stati si limitano a mantenere efficienti piccole forze aerotrasportabili (Ungheria), affiancandole con contingenti di truppe da montagna e da sbarco (Bulgaria). Incredibile il numero di foto reperite e pubblicate per la prima volta in un'opera organica. Un plauso a Volstad, disegnatore maturo e professionale che aggiunge la nota positiva finale ad un lavoro veramente ottimo. il solito "consigliato" è ripetitivo, ma altro non posso dire.

FRENCH FOREIGN LEGION PARATROOPS - M. Windrow & W. Braby - Elite Series no. 6 - Lst. 4,95.

Veramente ottimo anche questo volume sui parà della Legione straniera francese. Una discreta infarinatura generale sulle vicende che li videro protagonisti esige praticamente metà del libro, mentre il compito di descrivere le uniformi è completamente lasciato alle didascalie delle tavole, decisamente ottime, di Lyles. Il libro si lascia leggere tutto d'un fiato, essendo quasi del tutto privo di quella prosopopea che spesso accompagna le gesta dei reparti speciali. Figuriamoci quindi le leggende nate al riguardo che si potrebbero narrare. L'autore, quel vecchio volpone di Windrow, si limita a citare fatti e personaggi, evitando accuratamente ogni trappola, pur nascondendo la propria ammirazione per questi uomini. Le sezioni fotografiche sono veramente di prim'ordine, mentre i disegni, come già accennato, sono semplicemente superbi e quanto mai realistici. Limitiamoci a dare le solite quattro stelle anche a questa opera, lasciando a voi l'ardua scelta se acquistare o meno quest'ultimo nato nella serie ELITE.

Review samples kindly supplied by OSPREY Ltd.

In occasione della

MOSTRA DI MODELLISMO

Primavera 1986 a Modena

PREMIO PER IL MIGLIOR MODELLO DI VELIVOLO

USATO NELLA GUERRA DI SPAGNA

1936 - 1939

*Il premio consisterà in libri della MUCCHI EDITORE per il valore di L. 200.000
Verrà rilasciato un diploma a tutti i partecipanti.
Informazioni I.P.M.S. - Casella postale 182 - 41100 MODENA Ferrovia*

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