



IL NOTIZIARIO

VOL. 17 N. 2 - 1986



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

DAL DIRETTORE NAZIONALE:

Eccomi qua dopo un lungo silenzio dovuto al molto lavoro normale e a quello dato dall'Associazione per la gestione dei rinnovi soci, coordinazione, etc.

E' giusto ora comunicare a tutti i soci quale è la situazione dell'I.P.M.S.-ITALY. Ma andiamo per ordine:

SOCI: abbiamo chiuso il 1985 con 394 iscritti senior e 1 junior. Per invogliare i giovani al nostro hobby si è quindi deciso di fissare le quote per l'anno 1986 rispettivamente a:

- SENIOR (oltre i 16 anni) Lit. 24.000
- JUNIOR (sotto i 16 anni) Lit. 10.000

RINNOVI ANNO 1986: attualmente circa 200 rinnovi e nuove iscrizioni sono pervenute. Si nota un leggero incremento rispetto ai periodi precedenti. Il modellismo in plastica è in ripresa ???

PUBBLICAZIONI 1986: Siamo già usciti con un Flash ed un Notiziario. Questo che leggete è il secondo dell'anno. Se raggiungeremo i 400 iscritti potremo arrivare a quattro numeri data la rimanenza in bilancio del 1985.

CENTRI I.P.M.S. IN ITALIA: Cosenza è misteriosamente scomparso dopo una nascita fulminea ma tutti gli altri funzionano egregiamente.

TESSERE 1986: di color azzurrino, sono già disponibili dall'inizio dell'anno.

AGEVOLAZIONI AI SOCI: tra gli iscritti ben pochi usufruiscono degli sconti che cerchiamo di ottenere. Attualmente abbiamo, nel settore librario, la MUCCHI (20% su tutte le pubblicazioni). Le Edizioni A.I. (JP.4) concedono un 10% sull'abbonamento alla rivista. Alcuni negozi amici siti in varie città d'Italia effettuano riduzioni sull'acquisto di modelli e/o materiale vario.

WALDRON: i prodotti sono interessanti anche se di costo notevole, dobbiamo pagare tutto anticipatamente all'esclusivista europeo ed alcuni pacchi sono andati smarriti causando quindi ritardi nelle forniture.

GULL MODELS: anche qui un pacco con dei Macchi 202 spedito via terra a mezzo Transiberiana è misteriosamente scomparso. La ditta ha fatto un nuovo invio e siamo riusciti, anche se con ritardo notevole, ad accontentare chi aveva effettuato ordini. Altri modelli e decals sono in preparazione.

FEDERAL STANDARD 595a: è disponibile subito. Il costo per copia, incluso le spese postali, è di Lit. 18.000. Chi è interessato

può ottenerlo inviando detto importo a mezzo vaglia o assegno intestato a mio nome presso la casella postale. Altre iniziative sono in cantiere.

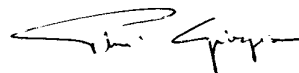
C.C.C.M. e F.I.M.S.: nella Riunione Nazionale di Vigna di Valle del settembre scorso il Direttivo di tutti i Centri ha deciso di abbandonare il Comitato Coordinamento Clubs Modellistici di Cremona in quanto lo stesso si è trasformato nella F.I.M.S. (Federazione Italiana Modellismo Statico). Quanto sopra è dovuto al fatto che l'I.P.M.S. stessa è una Federazione, nata in Inghilterra, presente in ben 34 nazioni. Se gli scopi del C.C.C.M. erano quelli di adottare un calendario di mostre ben organizzato e senza accavallamenti di date e un regolamento per giurie univoco per tutti i Club di modellismo italiani lo cosa era fattibile e non si scontrava con lo statuto I.P.M.S. ma i nuovi intenti F.I.M.S., il suo previsto ingresso in un'altra Federazione Mondiale con sede in Svezia, vanno contro i nostri scopi associativi internazionali. E' con dispiacere quindi che abbiamo lasciato questa iniziativa e rimaniamo aperti, al limite, per la collaborazione ad un calendario unico nazionale. I Centri I.P.M.S. italiani ritornano quindi a giudicare i propri modelli con il regolamento I.P.M.S. internazionale.

BRANCHE ESTERE: anche l'Argentina fa ora parte della grande famiglia I.P.M.S. Ha iniziato la pubblicazione di una rivista come pure la branca spagnola. I soci interessati a ricevere i magazine delle branche estere sono invitati a mettersi in contatto con la direzione nazionale.

CAMBIO DI INDIRIZZO: alcuni Notiziari spediti a soci sono ritornati in Casella con la dicitura "sconosciuto" o "indirizzo cambiato". Invitiamo tutti coloro che hanno variato il proprio domicilio a comunicarci tempestivamente la nuova abitazione.

CANT. Z.506 SUPERMODEL: è finalmente disponibile, dopo anni di lunga gestazione, il tanto atteso modello dello Z.506. Ci riserviamo di pubblicare una serie di interessanti articoli su questo velivolo sulla realizzazione del quale lo staff redazionale e vari soci hanno lavorato.

Chiedo queste mie righe con un augurio di buon modellismo a tutti.



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 request; 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.

INDICE:

| | |
|--|--------|
| I COLORI DELLA "ELIVIE"..... | Pag. 1 |
| M109 IN COLOR..... | " 6 |
| CONVAIR F-106 AL MICROSCOPIO..... | " 10 |
| CARRI SOVIETICI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE..... | " 15 |
| COME RIPRODURRE I TETTI ONDULATI..... | " 21 |
| ALCUNE PRECISAZIONI SUL "205" DEL MUSEO AMI..... | " 22 |
| DUE ITALIANI INEDITI..... | " 24 |
| COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO..... | " 25 |

IN COPERTINA:

Questa foto mostra l'F-106A-90 57-2504 in uno dei suoi primi voli: sul dorso è presente solo lo sfogo d'aria e non il ricettacolo per il rifornimento in volo. La vernice è lucidissima e si noti la scritta "AUG" in caratteri scuri, parzialmente cancellata, sull'anello in metallo naturale all'estremità posteriore della fusoliera. Altro particolare inusuale è quello della colorazione non uniforme della intelaiatura del parabrezza. (Convair)

IN REDAZIONE:

MARCO MAI

HANNO COLLABORATO:

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

I COLORI DELLA 'ELIVIE'

DI AGOSTINO PECCHIO, CHIALAMBERTO (TO)

L'Elivie venne costituita il 23/11/1956 come Società Italiana Esercizio Elicotteri su invito del Ministero Difesa-Aeronautica a seguito delle ripetute interpellanze parlamentari che richiedevano l'istituzione di servizi regolari con elicotteri. Il capitale, come nel caso della S.A.M. fu apportato per il 90% dall'Alitalia e per il restante da privati, tra essi la Fiat. Base operativa fu l'aeroporto di Napoli-Capodichino, con partenze ed arrivi studiati per coincidere con i servizi regolari dell'Alitalia su questo scalo. I collegamenti furono iniziati nel golfo di Napoli il 20 luglio 1959 limitati essenzialmente ai soli mesi estivi; così i quattro Agusta-Bell AB-47J (I-EDUE/EQAT/ETRE/EUNC) acquistati dalla Direzione dell'aviazione Civile e da questa messi a disposizione della società, svolsero un'intensa attività di volo tra Napoli, Ischia e Capri. Nelle due isole furono realizzate delle piattaforme/eliporti, rispettivamente a Casanaccio-

Torino per gli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, ma quest'attività, poco redditizia venne abbandonata nel corso dell'anno successivo. Gli Agusta Bell AB-47J cominciarono intanto a presentare dei problemi operativi e nel 1963 e 1964 la compagnia impiegò i nuovi e più capienti AB-204B. L'attività proseguì inalterata fino al 1 aprile 1968, quando alla rete si aggiunse lo scalo di Sorrento/Positano. L'introduzione dei nuovi Sikorsky S-61 consentì il trasporto di un maggior numero di passeggeri, ma innescò anche un processo di lievitazione dei costi. L'attività di lavoro aereo, in particolare i collegamenti con le piattaforme petrolifere dette "Off shore" non risollevò di tanto la situazione economica della società. Alla fine del 1970 Elivie cessò ogni attività di volo con un grosso deficit ed ottenne un netto rifiuto da parte statale alla richiesta di ulteriori finanziamenti. Nel 1° aprile 1971 la società venne definitivamente sciolta.



la e Anacapri. Il risultato fu incoraggiante, in quanto venivano compiuti 5 voli giornalieri per ciascuna destinazione e nel primo mese erano stati trasportati 200 passeggeri e 15 tonnellate di bagagli ed i risultati del primo ciclo stagionale (20 luglio - 15 ottobre 1959) furono incoraggianti, con una frequenza giornaliera di 28-44 voli nei momenti di punta, un totale di 2.566 voli per complessive 1.066 ore di volo, 5.113 passeggeri con oltre 32 tonnellate di bagagli. L'occupazione media fu del 66,42% ed il 65% dei passeggeri risultarono essere in arrivo od in partenza con altre compagnie aeree. Tanto che nella stagione successiva il volo per Capri venne operato con frequenza giornaliera ed i programmi operativi della società vennero adeguati alle esigenze del traffico. Negli anni 1960 e 1961 furono svolte complessivamente 1.950 e 1.960 ore di volo e vennero trasportati 5.566 e 7.040 passeggeri. Proprio nel 1961 l'Elivie impiegò l'Agusta A 102 ma le prestazioni di questo elicottero non furono brillanti e ben presto si ritornò agli AB-47J. Nello stesso anno la società rilevò i voli dell'Elipadana da

I tempi felici... L'AB-204B I-ESET in volo su Napoli durante uno dei quotidiani collegamenti tra l'aeroporto di Capodichino e le isole di Ischia e Capri (foto Alitalia)

LA RIPRODUZIONE MODELLISTICA:

Con queste brevi note vorrei proporvi di realizzare una riproduzione realistica delle colorazioni utilizzate dalla ELIVIE, unica compagnia italiana ad aver svolto servizi regolari con elicotteri. I mezzi utilizzati dalle ELIVIE furono di cinque tipi:

- 4 Agusta Bell AB-47J (reg. I-EDUE/EQAT/ETRE/EUNC)
- 2 Agusta A-102 (I-ECIN/ESEI)
- 2 Agusta Bell AB-204B (I-ESET/ ?)
- 2 Sikorsky S-61N (I-EVMA/EVME)
- 1 Agusta Bell AB-206A (I-EVSA)

Attualmente sul mercato sono disponibili modelli solo di tre elicotteri dei cinque usati dalla compagnia italiana: AB-47J, AB-204, AB-206, tutti vacuform.

Il modello dell'AB-47J è prodotto dalla AIRMODEL con il numero di catalogo AM 215; l'unica aggiunta facoltativa al kit

è quella di autocostruire i galleggianti utilizzando un blocco di balsa largo 0,7 cm x 6,9 x 0,8 o striscie sovrapposte di plasticard larghe 0,7 cm, e sagomando il tutto basandosi sulle fotografie.

La colorazione è la seguente:

- parte superiore della fusoliera: bianco lucido White 22 della Humbrol
- trave di coda e parte inferiore della fusoliera: rosso lucido Bright Red 22

Il motivo ornamentale il fusoliera è formato da cinque righe parallele di colore blu su fondo bianco, che ho riprodotto utilizzando i trasferibili Letraset foglio IL 557 Blu.

La scritta Elivie che andrà posizionata lungo la coda è stata riprodotta con i trasferibili (sempre Letraset) del tipo Helvetica Medium Italia IL 1779 Bianco mm 3,9; per la matricola usare il foglio Clarendon Bold Bianco IL 783 da 2,3 mm, da posizionare sulla pinna. La colorazione dei galleggianti è nera. Lo stemma delle Elivie dovrà essere dipinto a mano, figura bianco lucido su fondo blu lucido Sky Blue 47.

Il modello che riproduce l' AB 204 è sempre dell'Airmodel, con il numero di catalogo AM 210.

In questo caso è necessario autocostruire i galleggianti, utilizzando le tecniche già illustrate riguardo all'AB 47J, le dimensioni sono le seguenti: larghezza cm 1, lunghezza cm 8,8 ed altezza cm 1.

Colorazione:

tutto il trave di coda fino allo scarico del motore e la parte inferiore della fusoliera in rosso lucido Bright Red 19, la parte restante della fusoliera in bianco lucido White 22.

Per il "pentagramma" ho utilizzato il foglio di trasferibili IL 557 Blu, mentre per la scritta Elivie il foglio Helvetica Medium Italia IL 778 da 4,4 mm bianco; la matricola I-ESET dal foglio Helvetica Media Condensed IL 4428 da mm 3 bianco. Per lo stemma sociale vale quanto già detto precedentemente. I galleggianti vanno dipinti in argento mischiato ad una punta di bianco.

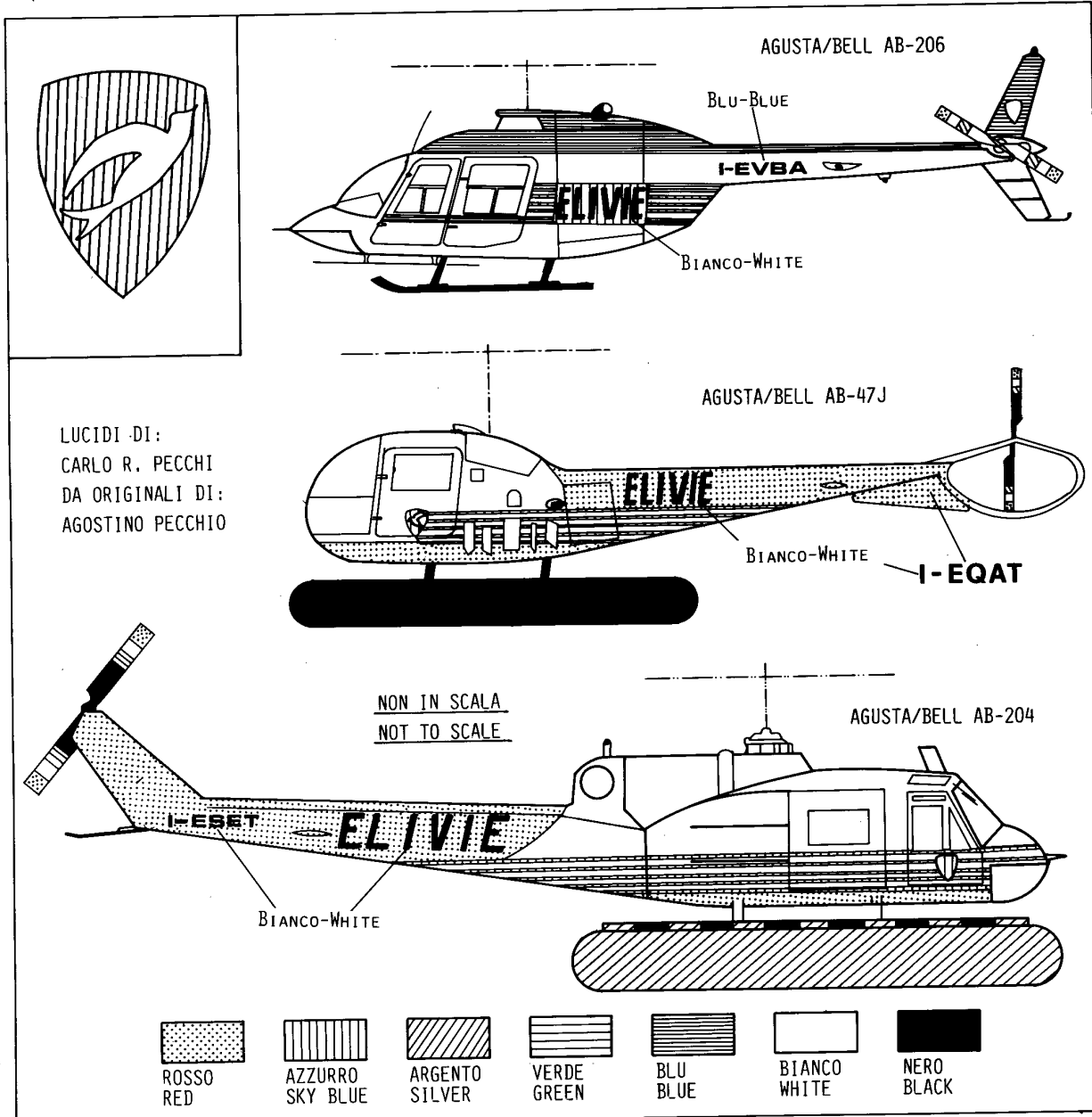
L'Agusta Bell AB 206 viene riprodotto in scala 1/72 dalla Rareplanes; fu l'ultimo modello di elicottero ed entrò nella flotta Elivie, ed ebbe la seguente colorazione: Colore base bianco lucido, con la parte superiore della fusoliera e del trave di coda in blu Mediterranean Blue 48. Le due linee esterne del "pentagramma" sono di spessore maggiore rispetto alle altre e sono dello stesso colore blu della fusoliera; le restanti linee e il colore di fondo della scritta Elivie sono in Sky Blue 17.

Si dovranno anche tracciare due linee bianche che dalle estremità della presa d'aria attraversano tutta la cofanatura del motore (vedere fotografia).

Per la scritta Elivie ho fatto uso dei trasferibili tipo IL 482 Folio Bold Condensed bianco da 3,8 mm; per la matricola del foglio IL 444 Folio Medio nero da 3 mm.

Anche in questo caso lo stemma è da dipingere a mano. ■

Desidero ringraziare l'Ufficio Stampa Estera della ALITALIA e l'Ufficio Stampa Estera della AGUSTA per il materiale gentilmente fornito.



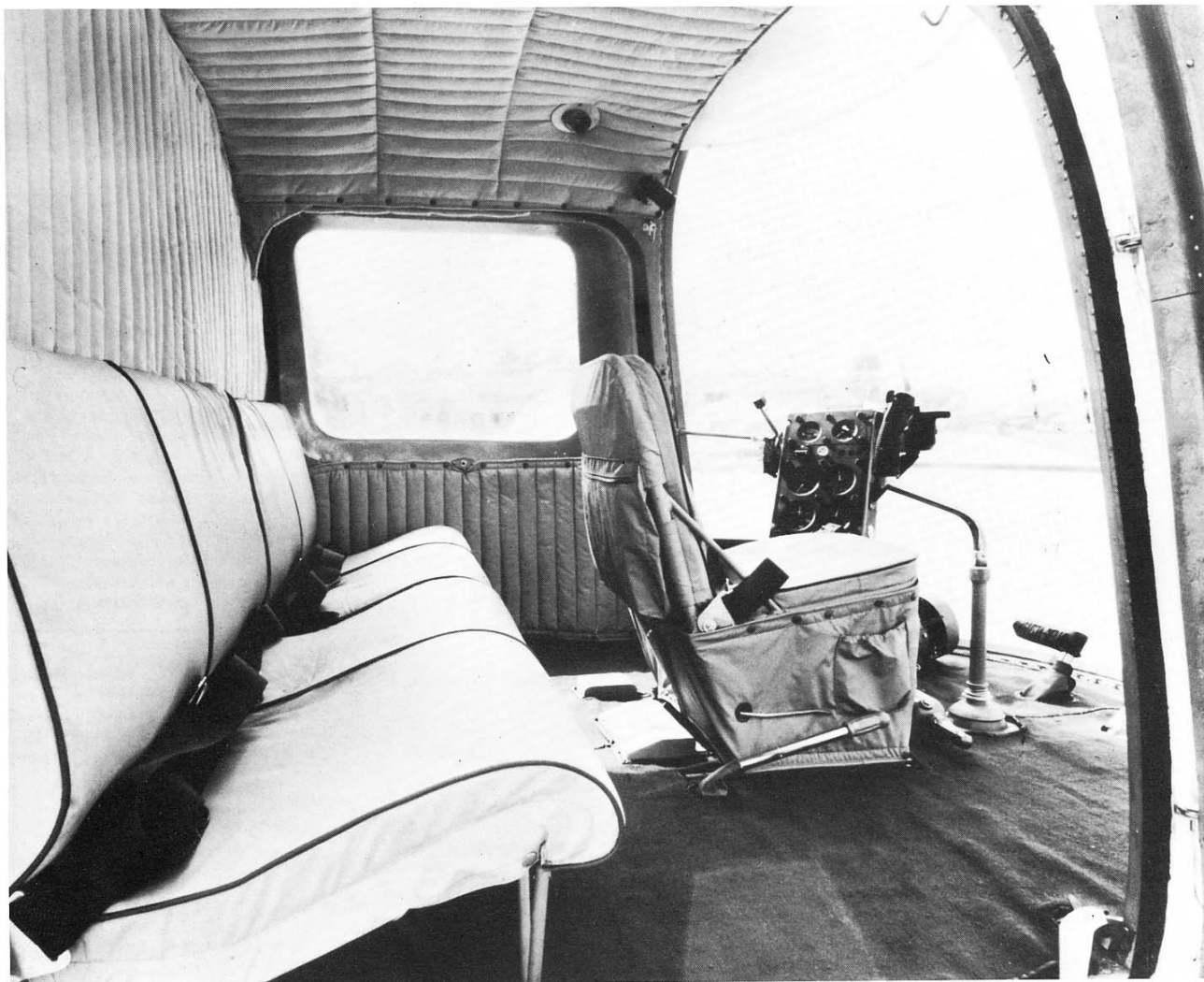
AB-47J ripreso durante una prova motore. Interessante da notare il sistema di ancoraggio dei galleggianti alla speciale struttura che sostituisce i normali pattini. Abbastanza semplice da autocostruire la passerella per chi fosse interessato ad un piccolo diorama.



Sia pure di qualità non eccelsa, questa fotografia riprende l'intera Flotta di AB-47J in carico alla "Elivie" (I-EDUE/EQAT/ETRE/EUNC).

Un elicottero piuttosto raro, questo Agusta A-102 I-ECIN, uno dei due esemplari che per un breve periodo prestarono servizio nella "Elivie". Il mezzo è verniciato nello schema standard in bianco e rosso con striscie azzurre. La fotografia è stata scattata sul piazzale antistante il museo AMI di Vigna di Valle. (Tutte le foto di questa pagina provengono dall'archivio dell'autore).





In questa pagina:
L'interno di un AB-47J, molto semplice ma non per questo non confortevole. Da notare l'estrema spartanità del quadro comandi a disposizione del pilota e l'eccellente visibilità a sua disposizione. (foto Alitalia)
Primo volo per questo AB-206 prima della consegna alla compagnia. All'entrata in servizio i pattini verranno sostituiti con i galleggianti. (foto Agusta)

Nella pagina seguente:
Ultimo per necessità di impaginazione, ma non per importanza, l'AB-204B I-ESET, decisamente il più fotografato degli elicotteri Elivie; ripreso a Napoli/Capodichino mentre sta sbarcando alcuni passeggeri e durante il primo volo (notare lo stemma senza l'immagine interna). Nella foto in alto di particolare interesse anche il Cavalle Alitalia, attorniato dai mezzi di servizio. (foto Agusta e Alitalia)



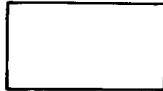
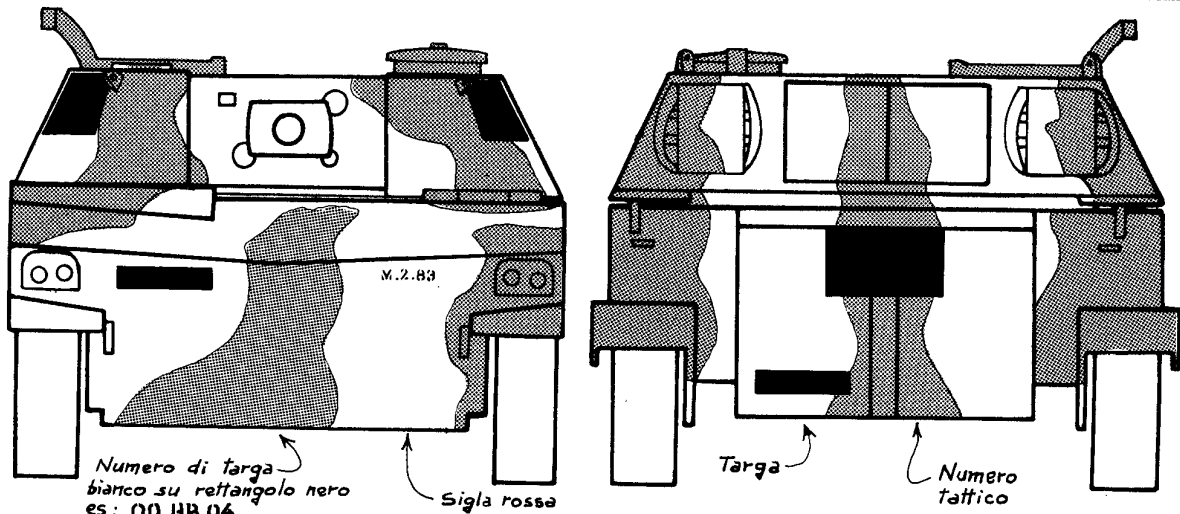
M 109 IN COLOR

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



Mentre ormai si dava per esaurita la saga, eccoci nuovamente a parlare di M109. Questa volta tocca ai mezzi britannici di stanza in Canada. Si tratta di M109A2, quindi di costruzione abbastanza recente, fotografati nel 1984 durante la celebrazione della Giornata delle Forze Armate Canadesi. I mezzi sono completamente privi di una qualsiasi dotazione esterna (pale, zappe, picconi, mitragliatrice Browning C.A., paline di puntamento ecc.) fatta eccezione per una rete mimetica portata su ambo i lati e dello stesso colore giallo sabbia del veicolo. A differenza dei mezzi americani, non appaiono scritte di sorta, probabilmente ricoperte dalla nuova verniciatura applicata. Per il resto la sola cosa (visibile) non standard del semovente è quella specie di valvola che fa bella mostra di sé sul cielo della torretta, giusto davanti alla botola del capocarro. Lo schema mimetico applicato è formato da un colore giallo sabbia molto chiaro (potrebbe essere un Tan con qualche goccia di bianco) come base, con chiazze dipinte a spruzzo nel classico Olive Drab. Il treno di rotolamento non ha subito mimetizzazioni di sorta e mantiene nella parte non gommata delle ruote e negli organi di trascinamento il colore sabbia di fondo. Il mezzo appare vistosamente contrassegnato per il riconoscimento in ambito di battaglia. Su entrambi i lati della torre sono presenti due rettangoli neri nei quali sono dipinti numeri tattici in bianco. Una targa rettangolare di foglia sottile è portata tanto anteriormente quanto posteriormente. Presenti anche sull'anteriore, alcuni numeri rossi il cui significato mi è sconosciuto. Sul portellone di accesso posteriore vi è un rettangolo nero dove è ripetuto il numero tattico, privato però di una cifra (es: Numero torre G 46C, numero portellone G 6C) lasciando comunque lo spazio da questi prima occupato. Da notare inoltre che i mezzi sono privi delle valvole per il gonfiaggio del sistema di flottaggio. Ricordo dalle fonti in mio possesso che in tutti i semoventi della serie A2 tutto l'apparato è stato rimosso e che quindi chi si accingesse a realizzare il modello Italeri dovrà tenerne debito conto per non incappare in grossolani errori. Attenzione quindi e un occhio sempre attento alla documentazione disponibile per non vedere mortificato in pochi attimi il lavoro di mesi. I disegni sono di Alberto Zanfi IPMS-Modena.

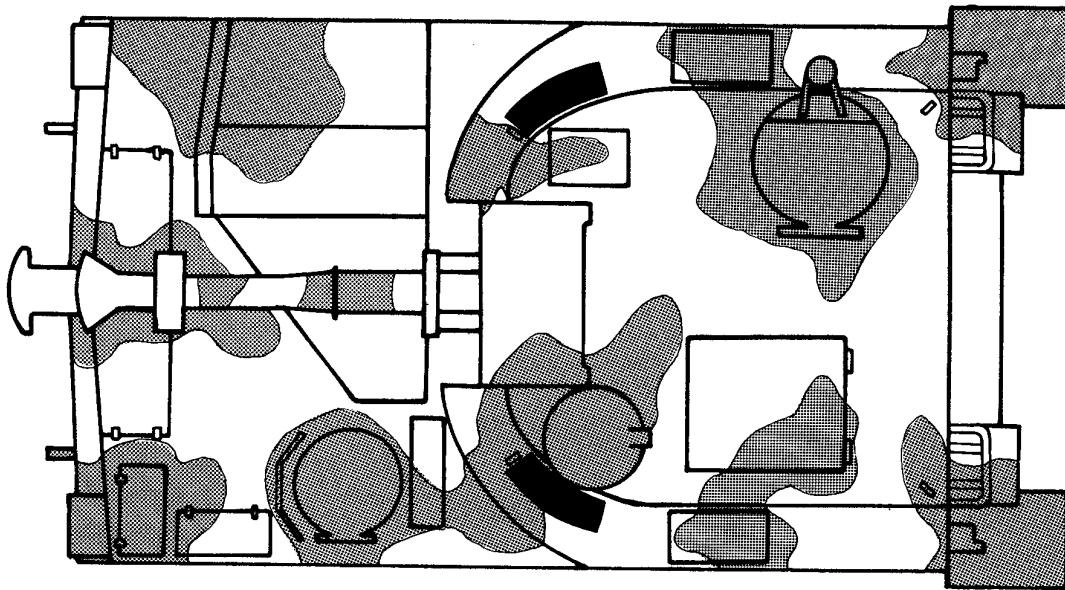
My sincere thanks to Mr. Ken Briscoe of IPMS-Canada for the photos supplied.



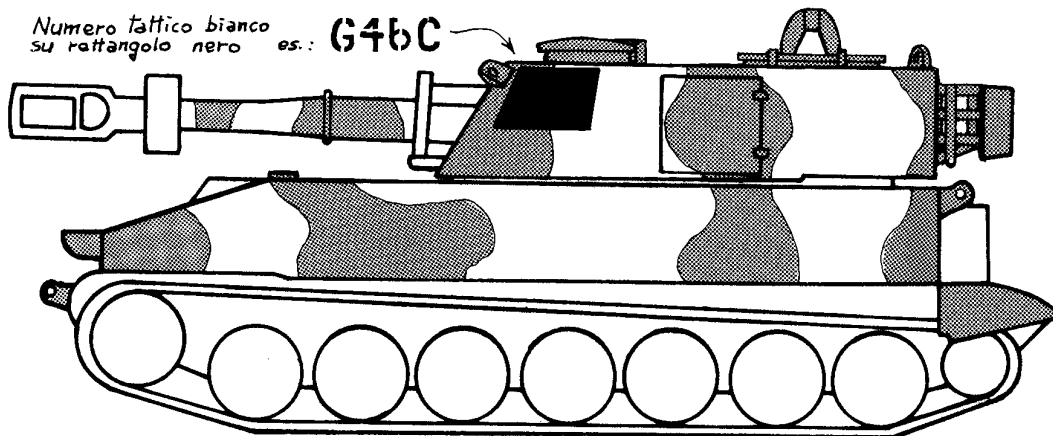
Colore base
sabbia opaco

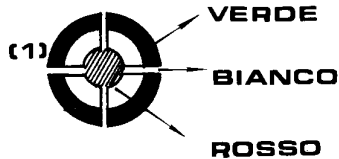
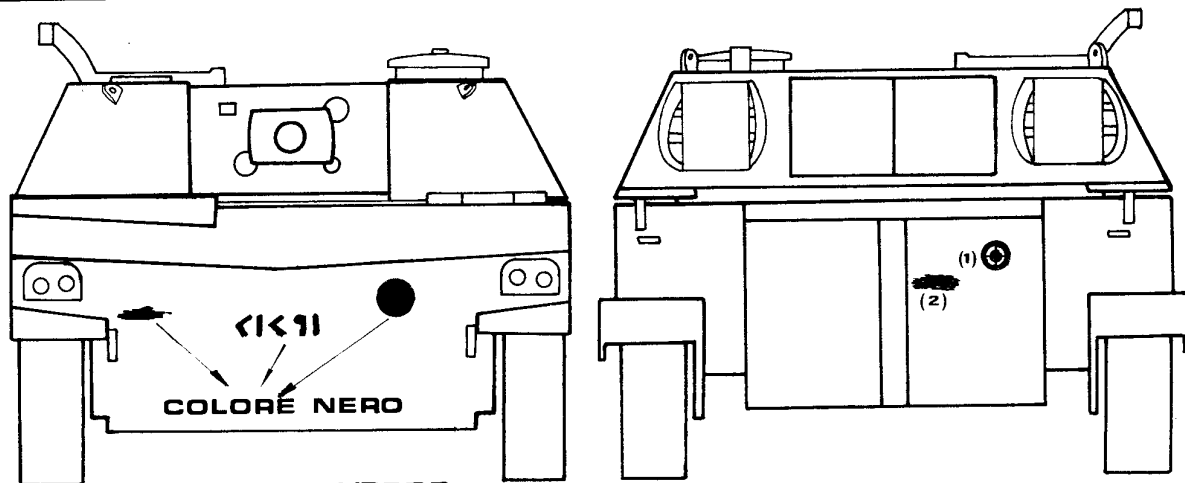


Bande sfumate
verde scuro opaco

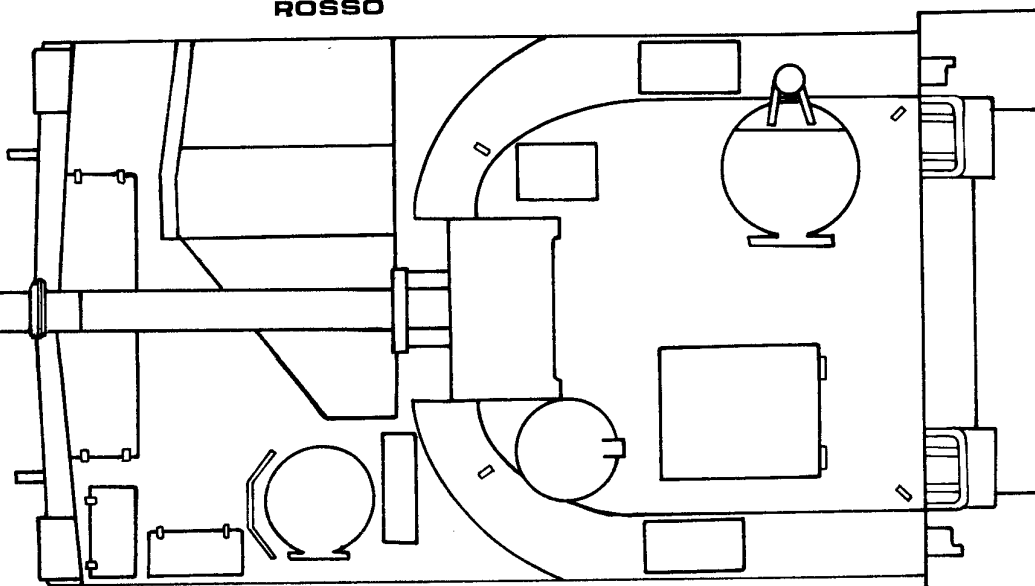


SCHEMA MIMETICO M 109 BRITANNICI



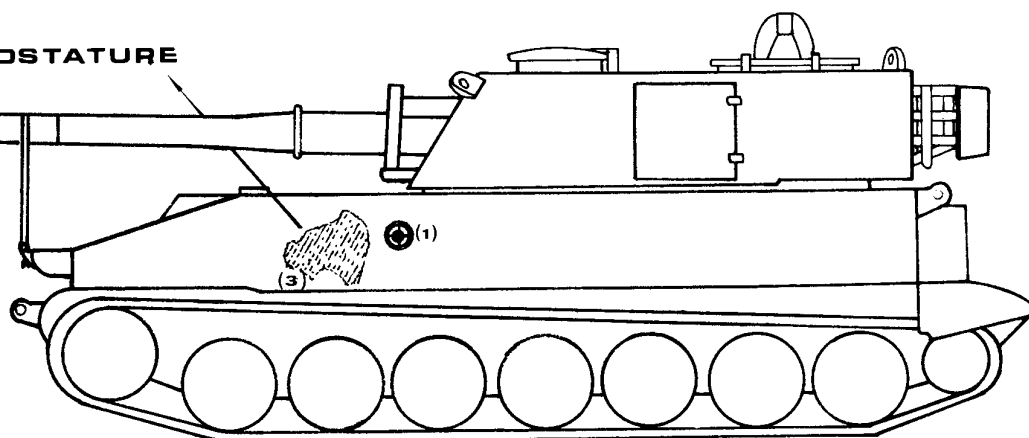


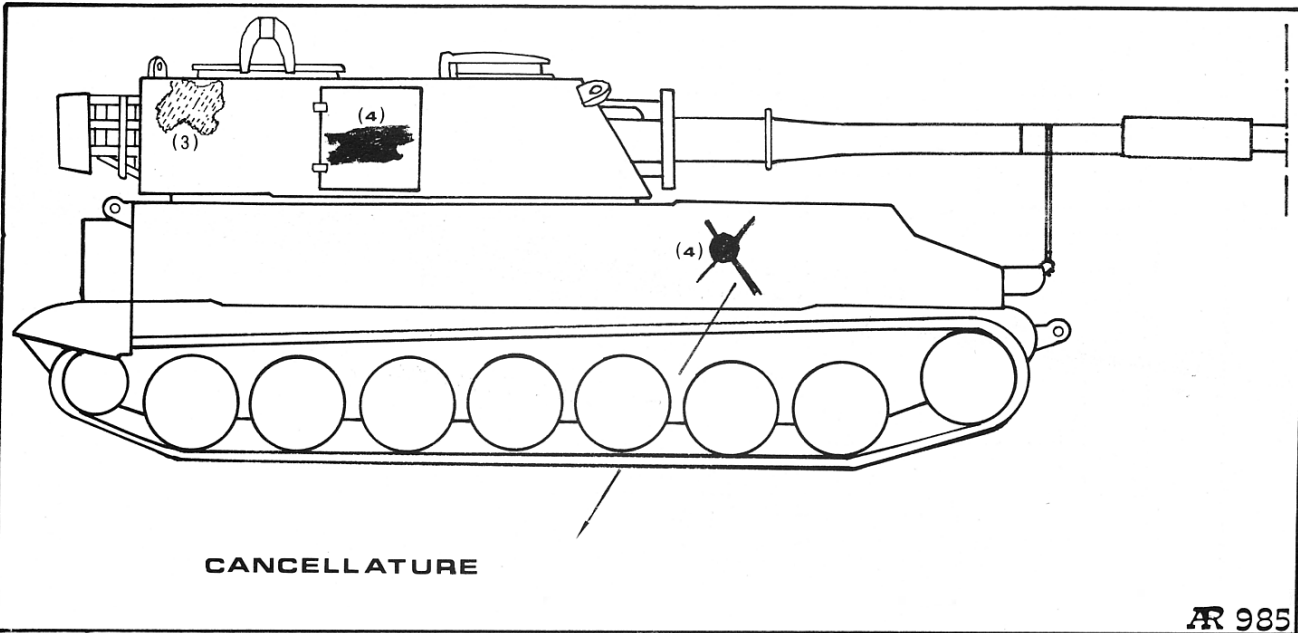
SABBIA



M 109A1B IRANIANO, 1983

SCROSTATURE

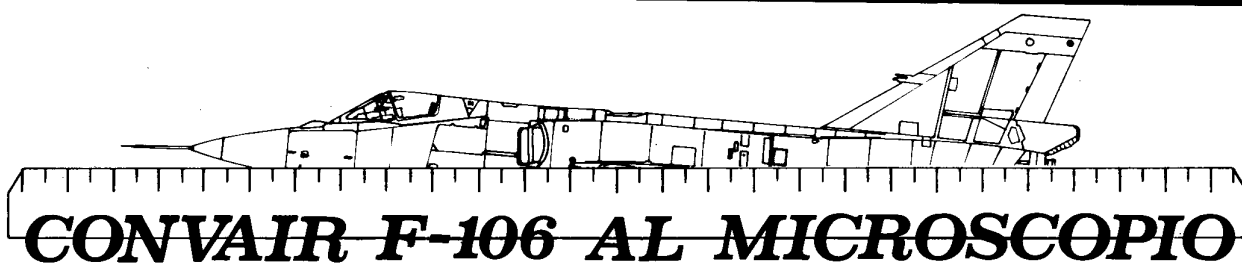




Sempre dalla Guerra del Golfo questa volta è un se movente iraniano rimasto tale sul quale punteremo la nostra attenzione. Questo M109A1B appare pesantemente danneggiato, tanto che la canna è finita infilata nella botola del capocarro! Il mezzo è dotato del sistema di Flottaggio ed è praticamente identico alle migliaia di altri sparsi per il mondo. La verniciatura è nella tipica livrea iraniana che consiste nel solo colore di fondo: giallo sabbia (1 parte di Humbrol 71 + 1 parte di Humbrol 95). L'interno della torre è, o meglio era, di colore bianco semilucido mentre i vari portelli sono verniciati nella faccia interna nel solito Olive Drab (FS-34087). Simboli di nazionalità sono quattro coccarde verde-bianco-rosso del diametro di 170 mm portate una per lato nelle posizioni rilevabili dal disegno. Due di queste sono state obliterate dagli irakeni che hanno catturato il mezzo, usando vernice nera opaca. Anteriormente e posteriormente era presente un piccolo "serial number" di quattro o cinque caratteri da mm 50x50, obliterato come la coccarda. I simboli visibili, sempre anteriormente sono stati successivamente applicati dagli irakeni. Sui portelli laterali era presente un testo persiano dipinto usando una vernice grigia praticamente trasparente. Al solito gli irakeni si sono premurati di cancellare il tutto, almeno sul lato destro. Le scrostature sono probabilmente dovute al fatto che il mezzo è bruciato internamente e il calore sviluppato ha messo a nudo tanto il metallo quanto alcune parti verniciate con antiruggine. In alcuni punti indicati nel disegno il semovente ha assunto una colorazione fra il rosa pallido e l'ar rugginito. Anche intorno alla botola del pilota si assiste a questo curioso fenomeno. Per concludere anche sull'evacuatore di fumo è stata obliterata con la solita vernice nera qualche scritta propagandistica. Il veicolo è rimasto esposto a Baghdad per qualche tempo, quando ancora la guerra sembrava prossima ad una rapida conclusione. I disegni sono di Luca Chisté GMI-Trento.

My sincere thanks to Mr. L. Hellström and Mr. I. Enderal for the photos supplied.





CONVAIR F-106 AL MICROSCOPIO

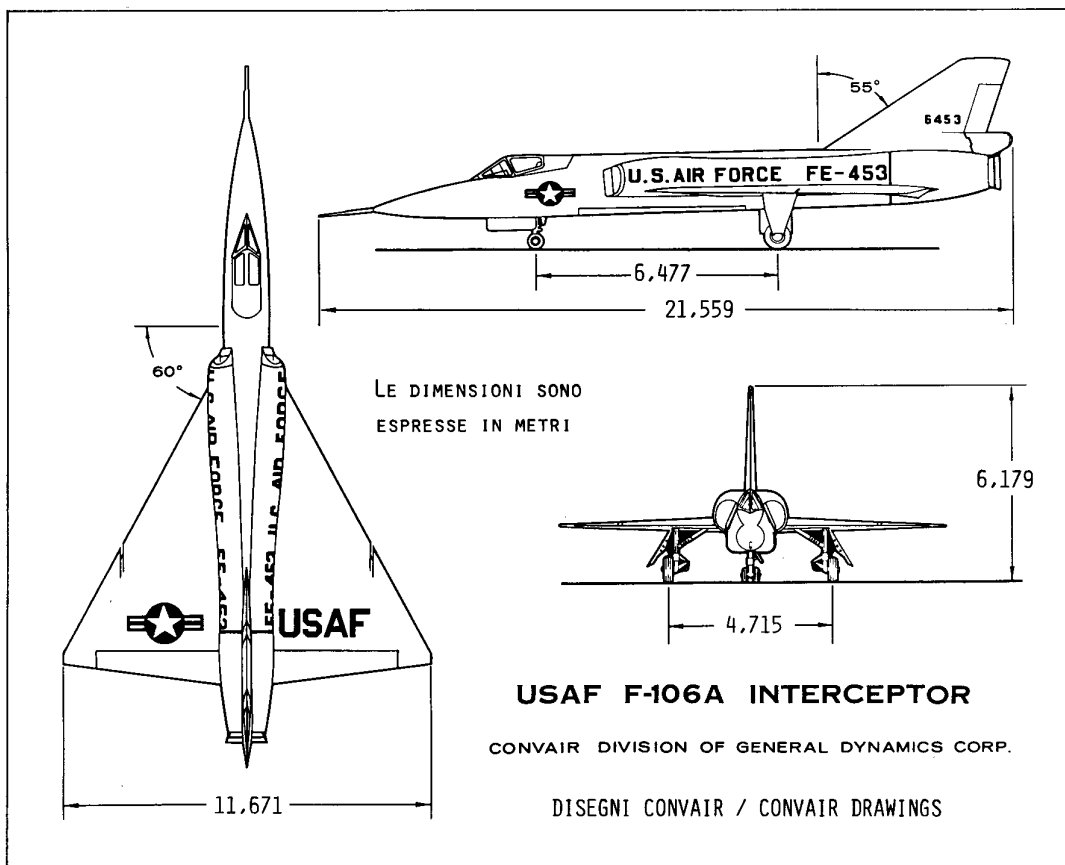
DI GIANLUCA VARONE, I.P.M.S. MODENA

Dopo aver dato nel passato recente qualche delusione (mi riferisco ovviamente ai modelli ex-Aurora commercializzati aggiornando solo le decals), la MONOGRAM è tornata a deliziare i modellisti più esigenti con bei modelli, specie in scala 1/48: uno dei più recenti è quello dell'F-106A DELTA DART. Il kit era atteso con l'accolina in bocca da buona parte degli appassionati di aerei militari moderni e non si capiva come mai nessuna ditta si decidesse a produrlo, visto che almeno negli U.S.A. dovrebbe vendere bene presso la clientela "non specializzata" (insomma quella che fa sopravvivere i produttori di modelli). Il kit si presenta bene: il disegno di copertina è molto più attraente di quello del kit 1/72 dell'A-10 della stessa ditta; aperta la scatola troviamo alcune stampe in plastica (ben lavorabile) di un ripostante colore grigio (appena un po' più scuro del tipico colore dell'F-106) riunite in un sacchettino: appena si prendono in mano fanno provare un brivido....di gioia quando lo sguardo si ferma sui dettagli della stiva dell'armamento e dei pozzetti dei carrelli. Per chi non mi riuscirà a sopportare sino alla fine dell'articolo, anticipo che le prime impressioni non sono fallaci, si tratta di un ottimo lavoro dei progettisti e modellisti della Monogram; grazie ad essi il modellista medio può costruirsi con modesto sforzo repliche di buona qualità di un grande numero di soggetti interessanti. Infatti il "Six", nonostante l'ostracismo a cui è stato sottoposto negli anni '60 e '70 da parte della stampa aeronautica e modellistica europea (solo recentemente se ne è parlato un po' a proposito delle esercitazioni "William Tell" e della scomparsa nel 1979 dell'Aerospace Defence Command come operatore diretto degli intercettori, degli strumenti di scoperta e delle infrastrutture destinate alla difesa aerea degli U.S.A.) ha ormai sulle spalle 27 anni di vita; si avvicina al "Silver Jubilee" del suo matrimonio con i reparti operativi dell'U.S.A.F., pur essendo stato costruito in "soli" (visto che gli americani sono abituati a ragionare in migliaia) 340 esemplari che hanno indossato decine di eleganti e colorate livree. Solo apparentemente aeroplano "noioso" (il modellista medio ricorda le sole versioni A e B), in realtà ha avuto un'evoluzione continua: confrontando due esemplari di "Six" della "stessa" versione, potremmo trovarli (almeno per ciò che interessa al modellista) più diversi di due esemplari di due versioni ufficialmente distinte da un altro caccia

(ad es. F-15A ed F-15C). Gli appassionati di modelli elaborati e strani hanno poi di che sbizzarrirsi: partendo dal kit Monogram, con pazienza ed abilità richieste in dosi via via crescenti, è possibile riprodurre i coloratissimi primi esemplari, gli sconosciuti F-106C (avevano fusoliera di nuova struttura, in particolare con muso più lungo di circa 160 cm. del modello A, per poter installare un radar potente, con raggio di scoperta maggiore del 50% di quello allora ottenibile con le apparecchiature montate sull'F-106A) ed il motore P&W JT4 B-22 (le prove non mostrarono scadimento delle prestazioni del velivolo nonostante l'ingrandimento della cellula), i trascurati sperimentatori di nuove apparecchiature (as es. il 57-2516, un F-106B che collaudò strumentazioni contenute in strani pods, destinate all'F-111), o semplicemente, un "Six" biposto (dotato della direzione di tiro AN/ASQ-25).

Il problema principale nel costruirsi un "Six" è quello di ottenere un modello storicamente corretto: la cosa più sicura è al solito scegliere un esemplare di cui si possiede una buona documentazione fotografica (è importante che le foto siano dello stesso periodo), dei dettagli, interni compresi; per i modellisti che attratti da qualche colorazione interessante vogliono riprodurre un esemplare di cui sono disponibili il solito paio di foto d'insieme, raccomando molta cautela. Sperando che tutti gli interessati abbiano capito l'antifona (insomma, non dipingete in coda il lampo del 539th FIS su un modello senza presa per il rifornimento in volo ma con i serbatoi supersonici!), vado a recensire il kit della Monogram.

IL MODELLO - In Italia costa 21.900 lire al momento in cui scrivo; si compone di più di cento pezzi, fra grandi e piccoli: non hanno quella nitidezza di certe realizzazioni giapponesi (ma anche il prezzo è diverso) e sul mio esemplare ha trovato qualche piccolo ritiro, qualche sbavatura e parecchi parecchi di quei soliti cerchietti in posizione antipatica. Si tratta però di cose di facile eliminazione; ciò che rimane è invece la soddisfazione nel vedere che quasi tutti i dettagli non sono (come accade a volte in kits di altra marca), inventati ma la riproduzione (a volte necessariamente semplificata per motivi tecnici) di quelli veri. Vediamo in dettaglio alcuni problemi, seguendo l'ordine delle istruzioni di montaggio



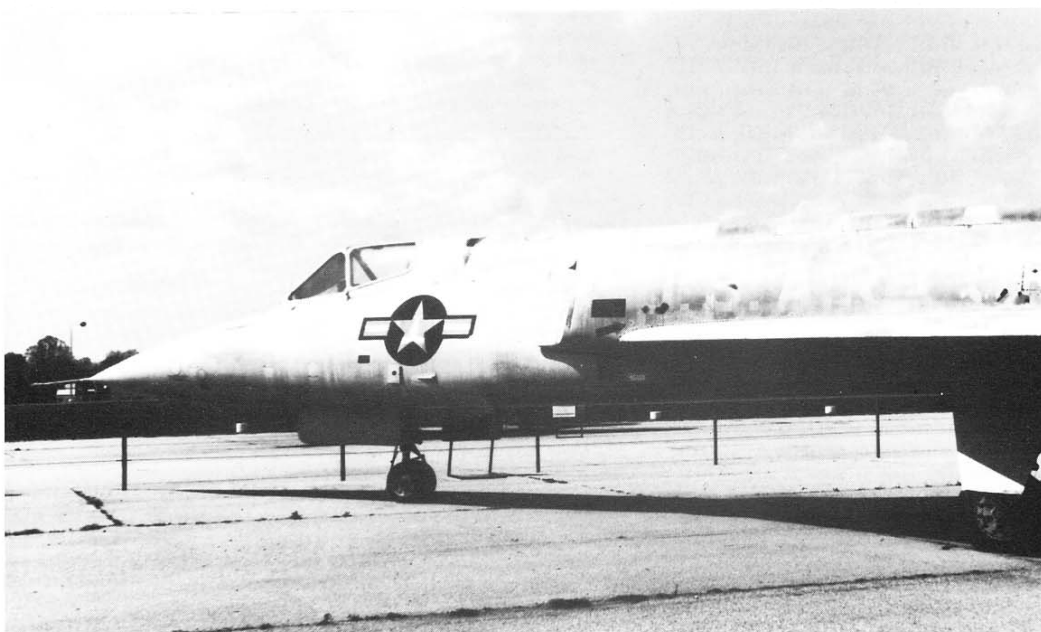
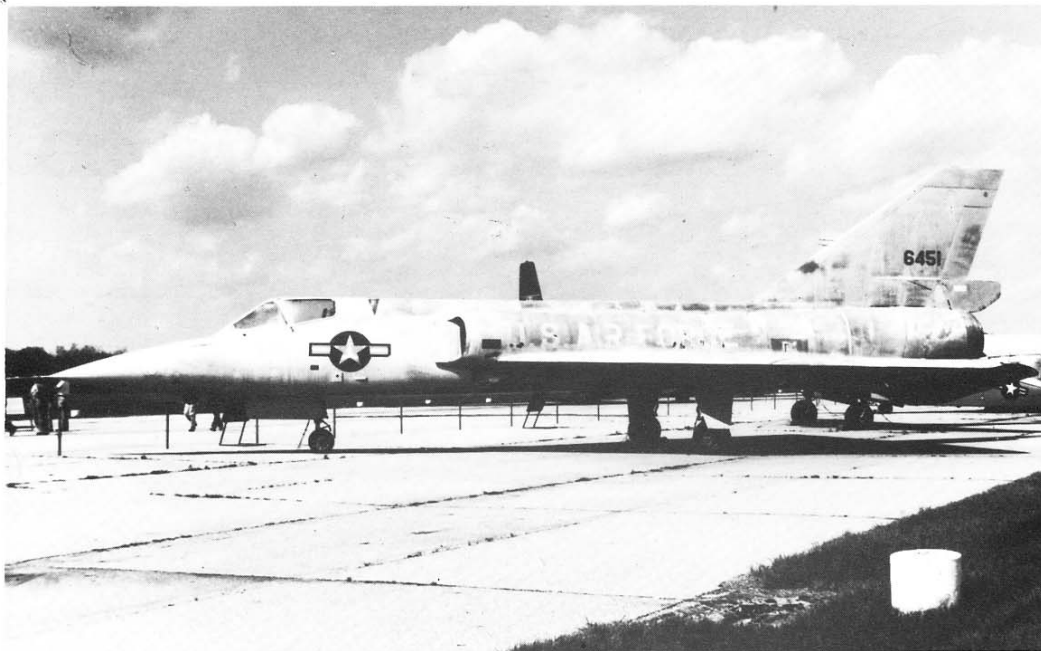


(chiare ed in italiano). Mi tocca cominciare dal seggiolino eiettabile. Immagino che voglia riprodurre quello "zero-zero" attualmente in uso con soddisfazione dei piloti poichè ha salvato la pelle ad alcuni di loro in situazioni molto critiche all'atterraggio (questo viene iniziato ad alta velocità e perchè sia possibile fermarsi in uno spazio ragionevole, oltre che al parafreno ed agli aerofreni, è necessario usare l'ala come freno di sponendosi con incidenza prossima ai 17° consentiti come massimo; qualche grado in più....e si ara la pista col sedere; bene, quando il carrello principale, forse un pò troppo delicato si rifiuta di funzionare, se il pilota non se ne accorge la pista è toccata per prima dalla parte posteriore della fusoliera: la reazione del terreno fa sì che qualche frazione di secondo dopo il muso del "Six" si abbatte violentemente al suolo con effetti poco piacevoli sul pilota che non ha avuto la prontezza di prendere commiato in tempo dal suo abitacolo). Stando alla poca documentazione che ho trovato (e sembra che le notizie sui seggiolini dell'F-106 siano davvero scarse visto che anche W. Heszl dell'IPMS Austria, parla di "dilemma") la parte inferiore è ben fatta, mentre il poggiatesta va rifatto, più largo e di forma diversa (cfr. pag. 64 KOKU FAN 128); io ho rifatto lo schienale lasciandolo piatto, senza paracadute. Verniciate tutte le strutture in FS-36231 (il Mo-Lak FSc 35 può approssimativamente andare), il poggiatesta in rosso vivo semilucido (ho usato HR-110), maniglie di espulsione gialle e nere; tubo dell'ossigeno in marron scurissimo, il pacco di sopravvivenza e l'eventuale paracadute in verde scuro e le cinture di sicurezza le ho ipotizzate grigio-azzurro chiaro. Gli interni sono soddisfacenti: buono il cruscotto che sembra riferirsi ad una macchina "tape eye" posteriore al '72 poichè lo schermo radar sembra del tipo "day-light" (quindi verniciate lo in verde) anche se gli strumenti sono in posizione più simile a quella della foto sull'In Action dove c'è ancora il vecchio schermo radar: coloratelo (il grigio di fondo è anche qui come in tutto l'abitacolo il solito FS-36231) fate qualche piccola correzione seguendo le foto: bisogna con un dischetto di plasticard da qualche decimo fare più grande lo schermo del TSD ecc. Perchè il montaggio dell'abitacolo risulti corretto, bisogna prolungare verso il basso di un paio di mm. la scatola del TSD e la grigliatura sull'estrema destra. Ben fatta la cloche a volantino e buona l'idea del blocchetto separato per riprodurre la manetta. La "vasca" dell'abitacolo non lascia abbastanza spazio fra cruscotto e seggiolino (la posizione corretta di quest'ultimo si ottiene spostandolo indietro di 2 mm.), poi mostro sotto al cruscotto un gradino che in realtà non esiste; fra esso ed il sedile si incolleranno blocchetti di plasticard alti 1,5 mm. e lo stesso si farà tra le pareti laterali della vasca e la base della cloche; il gradino residuo si eliminerà asportando con cautela la plastica eccedente nelle "corsie" con le pedaliera. Su dette corsie andranno poi dipinte (direttamente o riportandole con nastro adesivo o decals) le strisce antiscrucciolo. Le consolle laterali sono piene di "puntini" disposti quasi come sui disegni del manuale dell'F-106: per la colorazione io ho seguito il mio intuito, non disponendo di una foto a colori. I pezzi 29 e 30 hanno particolari in rilievo che mi convincono poco; mi mancano foto delle pareti laterali delle macchine recenti e perciò non posso dare indicazioni per la eventuale correzione. Sotto la palpebra del cruscotto ho assottigliato il setto divisorio verticale (che in alcune macchine del 318th FIS è modificato in modo da chiudere tutti i fori fra esso e gli strumenti sopra la stessa palpebra) ed ho pulito con qualche colpetto di lima il collimatore ottico dopo averlo separato dal setto. Ho poi incollato il collimatore con adesivo cianoacrilico al montante centrale del parabrezza. Ancora una volta faccio notare che si annoverano di

Questa foto mostra il primogenito degli F-106 ripreso in fase di atterraggio dopo uno dei primi voli effettuati dalla Edwards AFB. Ovviamente i cerchioni sono del vecchio tipo, come pure le prese d'aria; sull'ala compaiono le paretine antiscorrimento, in seguito eliminate. All'estremità posteriore della fusoliera (da cui l'ugello di scarico sporge meno di quanto si vedrà poi sui successivi esemplari) è presente una fascia in metallo naturale insolitamente larga. (Convair)

verse disposizioni degli strumenti ed accessori sopra detta palpebra. Nei gusci laterali della fusoliera (pezzi 1 e 2) va poi fatta una modifica modesta ma importante: vanno risagomati (un po' più corti e alti, ma soprattutto più profondi) gli sfoghi d'aria, fra prese d'aria e cerniere dei portelli della stiva, che la Monogram ha soltanto accennato; si lavora bene con una punta da trapano da 1 mm, ma attenzione a non esagerare perchè si corre il rischio di forare, come è successo a me, anche le pareti della stiva. Si va poi ad unire i due gusci ed il cruscotto, inserendo subito dopo la vasca dell'abitacolo, per favorire un corretto posizionamento reciproco dei pezzi (io ho tenuto da parte il seggiolino per montarlo in un secondo tempo assieme alla capottina, per evitare danneggiamenti). Ho applicato il pezzo 28 (non sono riuscito a trovare foto chiare della zona dietro il poggiatesta) e sono passato alla presa per il rifornimento in volo. Qui mi sembra che la Monogram abbia esagerato con le dimensioni delle paretine triangolari: bisogna assottigliarle e, di profilo, asportarne una fettina in modo che il vertice superiore spunti appena dal dorso; inoltre poichè in realtà i triangoli sono elementi in lamiera piegata (per costituire la cerniera di un pannello mobile), fra il primo ed il secondo e fra il secondo e il terzo vanno incollati pezzetti di plasticard sottile per riprodurre le porzioni orizzontali della lamiera; vanno infine leggermente svasati i bordi (verticali nel modello) del portello mobile.

Passando ai carrelli, il colore dominante nel pozzetto anteriore è un verde chiaro che ricorda l'Interior Green: l'ho approssimato con una miscela di 8 parti di HF2, 2 di HB16 e 3 di H69 ma si può sicuramente far meglio (secondo alcuni si tratta del verde FS 34151). La faccia interna del portello è nello stesso grigio chiaro delle superfici esterne; su di essa va applicato il faro di atterraggio, da completare con il cavo di alimentazione (va bene un filo di rame di qualche decimo di mm.). A proposito del portello, nel modello esso rimane con i lati minori quasi verticali mentre in realtà lo si vede di solito in posizione più aperta (con i lati quasi orizzontali quando il "Six" è in rullaggio ecc., a causa della pressione nel circuito di alimentazione dell'attuatore di apertura). Il pezzo 32 è fondamentalmente corretto: bisogna però con una punta da trapano di pochi decimi di mm ed una limetta, aprire i tre fori triangolari che alla Monogram non è stato possibile realizzare: si sarebbe invece potuto evitare il fastidioso bordino, dovuto all'imperfetto accoppiamento dei due semigusci dello stampo, presente in quasi tutti i pezzi più piccoli del kit e che obbliga ad un noioso lavoro con la lima. Bisogna poi forare (fori con asse orizzontale e perpendicolare all'asse della fusoliera) con punte da 0,6-0,7 mm. l'asta più alta ed anteriore nel pezzo 34, quindi ottenere una sezione a doppio T (basta incollare due strisciole di plasticard) nella bielletta frontale sotto la precedente e forarla con la stessa punta di prima, con fori ad asse perpendicolare ai precedenti. Il pezzo 34 va verniciato color alluminio, salvo alcune ghiera color ottone e lo stelo dell'ammortizzatore oledinamico che col sistema che preferite, dovreste rendere lucido come acciaio lappato. Provate a secco i montaggi un po' laboriosi delle fasi 9, 10 ed 11 poi incollate i pezzi: io però ho lasciato smontato il pezzo 34 per evitare rotture durante il montaggio della fusoliera.



Ritroviamo qui il primo F-106, che ormai da diversi anni è in "pensione" sul piazzale dell'Air Force Museum, a Dayton, Ohio, presso la Wright-Patterson AFB. Si noti la scomparsa delle antenne in fusoliera e la modifica dell'ala (eliminazione delle paretine anticorrosione). La vernice ormai consunta mette bene in evidenza le varie pannellature, le feritoie e gli stencils sul corpo del velivolo. Da notare anche, rispetto alla foto precedente, i cambiamenti avvenuti nelle insegne, con la scomparsa del "buzz number".

Sul 56-451 i cerchi sono sempre rimasti del vecchio tipo. (Via Aldo Zanfi, IPMS Modena)

ra (a proposito, ricordatevi di colorare di verde la parte inferiore della vasca dell'abitacolo).

I pozzetti dei carrelli posteriori sono molto belli, mi sono limitato a togliere i noiosi cerchietti in rilievo ed a verniciare tutto in verde chiaro, mettendo in evidenza con altri colori alcuni particolari, come risulta dalle foto. Attenzione a maneggiare la parte inferiore della fusoliera una volta montati i fragili pezzi 47 e 48: il montaggio non sarebbe stato elementare, ma avrei preferito che gli attuatori e le molle dei meccanismi di apertura dei portelli di fusoliera fossero stati forniti separati dalle paratie che delimitano il vano in cui sono alloggiato le ruote. Tralasciamo per il momento le fasi 14 - 18. Spesso (durante la manutenzione ed i controlli prima del decollo) si vede il "Six" a terra con i portelli che chiudono in vano destinato alla luce di navigazione ventrale ed al generatore di emergenza di corrente elettrica aperti: molto opportunamente la Monogram fornisce i pezzi 39 e 40 per riprodurre tutto ciò (in realtà vengono forniti solo i portelli aperti); per fare le cose per bene bisogna aggiungere con del plasticard le pareti del vano in questione. Fatto questo si può procedere alla fase 13: i pezzi non combaciano perfettamente ed è necessario stuccare e carteggiare con attenzione per non danneggiare le fini linee in rilievo della pannellatura sui pezzi 3 e 4: si ottiene un'ala che (come del resto tutto il modello) è fedele alle dimensioni principali e che fornisce i flaperons già nella tipica posizione abbassata assunta quando l'F-106 è fermo a terra. C'è solo una modifica indispensabile da fare: eliminare la scritta "C MMI" in rilievo in bella evidenza sotto l'ala destra vicino alla cerniera del flap. Fra le

modifiche utili ricordo l'assottigliamento del bordo d'uscita alare e la realizzazione delle luci "d'estremità" (in effetti sono vicino al bordo più esterno delle superfici mobili) solo indicate: si tratta di realizzare dei fori passanti di 2-2,5mm. di diametro, da riempire in fase di rifinitura del modello, con smalto trasparente colorato con un po' di rosso o di verde. Ma torniamo alla fase 19. L'elica del generatore rappresenta un ammirevole sforzo... inutile dei modellisti della Monogram: a parte la posizione in bandiera e lo spessore dei bordi d'uscita (che corrisponderebbe a più di 5 cm. sul l'F-106 "full scale") le pale sono in numero eccessivo: 10 invece delle reali 5: asportate quindi senz'altro le palette originali ed incollate al loro posto, con la giusta incidenza, le nuove costruite con del plasticard spesso 0,2-0,3 mm: il pezzettino 38 così ottenuto è molto fragile e va incollato solo dopo aver montato e colorato tutti i pezzi principali; a questo proposito mi sono reso conto che è più sicuro eseguire il montaggio in ordine diverso da quanto previsto dalle istruzioni: consiglio in generale di aggiungere solo alla fine i pezzi più piccoli ed in particolare di preparare in anticipo il blocco del motore e le due prese d'aria e, dopo aver colorato con vernice alluminio un po' scurito le superfici interne posteriori dei pezzi 1, 2 e 4 montare come previsto dalle fasi 30, 31 e 33. Detto ciò, continuo la chiaccherata esaminando i pezzi nell'ordine in cui compaiono nelle istruzioni. I portelli di fusoliera sono fatti molto bene e vanno verniciati (come tutti i vani esaminati sin qui) col solito verde chiaro: ho però visto esemplari con superfici metalliche brillanti o bianco lucido. Incidentalmente voglio far notare che il kit in esame è stato "pensato" per i Modellisti (e non per

realizzare un soprammobile da scrivania) e che quindi vengono forniti soltanto portelli da incollare in posizione aperta. Buono il gancio d'arresto: i pignoli che amano complicarsi la vita potranno sostituire l'asta con una più sottile di lamierino metallico poichè quella sull'aereo vero ha una sezione rettangolare molto schiacciata. passando al carrello principale troviamo dei pezzi che richiedono solamente un po' di pulizia: c'è anche, udite, udite! la parte fissa del freno a disco di ogni ruota; l'asta 44 che regola il movimento di retrazione del carrello ha già indicate le posizioni (ne manca solo una su di un lato) dove vanno praticati i fori, alcuni con punta da 1 mm, altri con una da 0,8 mm. Dipingete queste strutture tutte color alluminio, salvo al solito gli steli degli ammortizzatori e gli attuatori (l'ideale sarebbe sostituirli con cilindretti di acciaio lucido). Sui portelli 45 e 73 c'è da lavorare un po' (con grande cautela per non rovinarli): quelli dell'aereo vero hanno una struttura molto leggera che per motivi tecnici la Monogram non ha potuto riprodurre; spetta al modellista lavorare con bisturi e scalpello (largo 2,5 mm al più) per approfondire i vani fra i correntini di rinforzo in modo da poter realizzare i fori passanti di alleggerimento sui bordi; volendo lavorare più agevolmente conviene asportare tutti i correntini, ricostruendoli in plasticar e ridisponendoli in posizione più opportuna. Questi portelli e le due bielle che collegano ciascuno di essi al relativo carrello sono di solito colorati in verde oliva.

Il kit fornisce due serbatoi subalari (del tipo supersonico da 1363 litri) di buona fattura (forse il diametro è un tantino abbondante), stampati assieme ai relativi piloni; questa è una scelta tutto sommato giusta perchè quasi sempre le foto mostrano i serbatoi appesi ai piloni. Volendo ci si può complicare la vita appendendo invece cose strane sotto le ali: AIM-4F, Standard Arm, vecchi serbatoi, pod fotografici, MER con bombe Mk.82!! Occorre però documentarsi bene per non realizzare degli accoppiamenti di fantasia. Il gruppo del postbruciatore è ben fatto: verniciate i pezzi 11 e 12 mettendo in evidenza con la tecnica del "dry brush" i dettagli su un fondo che va dipinto di un colore metallico molto scuro; una volta verniciate le superfici interne, dalla sede (compresa) del pezzo 12 fino all'estremo anteriore del postbruciatore, con una miscela di nero opaco e gun metal, l'interno dell'ugello con una miscela di nero opaco e bronzo, procedete con cura all'assemblaggio: io ho trovato necessario mettere dei pezzetti di plasticard per mantenere centrato l'anello 12. L'esterno dell'ugello va leggermente modificato (cfr. foto della bibliografia); una volta ripulite e stuccate le giunture, l'esterno dell'ugello va verniciato di colore bronzo, con le cerchiature più chiare del fondo (io ho usato il Liqu-A-plate "Bronze", corretto rispettivamente con del giallo e del marrone opachi); con H33, o meglio con china nera, che è più scura, si dovrà sporcare l'interno dell'ugello, e qualche piccolo colpo di marrone scuro col pennello quasi secco dovrà essere dato all'esterno. Si è già detto dell'assemblaggio della parte superiore della fusoliera con quella inferiore e con le ali: faccio notare che si tratta di una operazione un po' laboriosa perchè i riferimenti dei pezzi da unire so-

no pochi (del resto meglio così che tanti riferimenti sballati) ed i pezzi del mio kit non combaciano bene in alcuni punti.

Arriviamo così a quella che secondo me è la parte meno soddisfacente del modello: le prese d'aria. Per quanto riguarda le principali dimensioni, niente da dire, sono corrette, ma ciò non toglie che nell'area in esame in modello non riesca (secondo me) a dare la stessa impressione che si ha osservando un vero F-106. Per localizzare esattamente gli errori bisognerebbe disporre delle quotature dell'originale: io suppongo che i fianchi della fusoliera su cui vanno applicate le prese d'aria siano un tantino troppo poco inclinate e che le superfici esterne dei due condotti d'aria vadano "richiudendosi" troppo rapidamente verso le bocche (forse un po' piccole) delle prese d'aria. A queste ultime possono senz'altro essere apportati i seguenti miglioramenti: assottigliare il bordo d'attacco della piastra di separazione dello strato limite, rendere più aguzzo il labbro attorno alla bocca (facendo così sparire altre coppie di quei malefici cerchietti in rilievo), far arrivare (basta un briciolo di stucco sagomato) il labbro sin sul vertice inferiore della piastra di separazione dello strato limite. Io non l'ho fatto per mancanza di tempo, ma consiglio di spostare in avanti di 2 mm le schiere di prese d'aria sui pezzi 13 e 14 (si tappino con stucco le preesistenti e se ne incidano di nuove più avanti). con dei pezzetti di filo sottile vanno poi riprodotti i quattro tiranti che collegano il fianco della fusoliera con la parete interna di ciascuna presa d'aria (cfr. foto frontali del Delta Dart). Riguardo alla colorazione, salvo eccezioni, il colore delle superfici interne delle prese d'aria è lo stesso grigio chiaro dell'esterno (in grigio più scuro bisogna verniciare le prese d'aria all'interno per dare l'idea della profondità); il labbro è metallico brillante.

Passiamo all'aerofreno, che è riprodotto abbastanza bene in posizione aperta. Ci sono un paio dei soliti cerchietti nel bel mezzo della struttura a retico lo che, non si capisce perchè, sulla valva destra è riprodotta esattamente, mentre su quella sinistra è stranamente diversa (e sbagliata). Al contrario sono simmetrici i bordi delle due valve, quando in realtà quello di sinistra è "maschio" e quello di destra è "femmina" (insomma, le due valve sono incastrate l'una nell'altra ad aerofreno chiuso). Quella tipica "codina" che si protende all'indietro è ben fatta: sono accennati i fori che andranno allargati e resi passanti con una punta da trapano. Sul modello viene rappresentato il pacco del parafreno in posizione sotto la deriva: ad esso è stata data una forma molto affusolata che mi convince poco, ma su cui non posso dare un giudizio preciso perchè le foto della zona dell'aerofreno spesso mostrano, al posto dei dettagli, una bella macchia scura (il che dovrebbe far

Un'altra immagine di uno dei prototipi (si noti però l'assenza delle parentine antiscorrimento e lo spostamento in avanti della tipica antenna triangolare sotto il muso rispetto alla foto del 56-451) con cui il 16/12/59 l'allora Magg. J.W. Rogers riconquistò per gli U.S.A., nel cielo di Edwards AFB, il record di velocità sui 18 Km in linea retta, strappandolo all'Unione Sovietica. (Via Aldo Zanfi, IPMS Modena)



riflettere quelli che si mettono a ridere quando vedono chi fotografa in pieno giorno col flash); la presenza del parafreno obbliga ad aggiungere il nastro che vincola all'aereo il sacco del paracadute: lo si riproduce con una striscia di plasticard sottilissimo larga 1,5 mm, che si fa partire da quel cerchietto in rilievo che c'è inferiormente fra le due valve e che viene avvolta, mantenendola tesa, attorno alla "codina", arrivando sino al pacco del paracadute. Un errore piuttosto visibile (ma ben rimediabile con un pezzetto di plasticard sagomato) è il poppino troppo corto sotto l'aerofreno: va prolungato di circa 3 mm. in modo da arrivare quasi all'altezza dell'ultima cerchiatura dell'ugello. Riguardo alla colorazione, il sacco del paracadute va verde scuro con il relativo nastro giallo carico, la parte di deriva racchiusa dall'aerofreno e la codina vanno, al solito, in verde oliva, l'interno delle valve è colorato in grigio medio (io ho usato il solito FS 36231), i corpi dei martinetti sono in grigio chiaro (suppongo sia lo stesso delle superfici esterne), anche se su certi esemplari sono stati visti scuri; i cavi di alimentazione sono neri e gli steli sono ovviamente in acciaio lucido. Il poppino va dello stesso colore dell'anello terminale della fusoliera (sono però stati visti esemplari con l'estremità grigio chiaro). Siamo alla fase 35 e ciò mi dà l'occasione di parlare delle ruote. Quelle gemelle del carrello anteriore mi sembrano delle giuste dimensioni ma non capisco perché la Monogram abbia modellato i cerchioni in forma elaborata, quando quelli dell'F-106 sono lisci. Le ruote del carrello principale, hanno il cerchione che riproduce discretamente quello ora in uso sui "Six": consiglio di studiare le foto della ruota originale perché ci sono problemi per

Lascio ai fans di Buck Rogers tutto il divertimento della fase 37 e passo senz'altro alla 38: parliamo così delle parti trasparenti, degne di questo aggettivo, essendo di spessore piccolo e sufficientemente regolare. Oltre al parabrezza ed a qualche faro, troviamo due capottine: la vecchia col montante centrale e la nuova tutta trasparente: grazie! Tutti i montanti vanno dipinti all'interno in FS 36231. Se ve la sentite (in casi dubbi meglio lasciar stare che pasticciare il tutto) tracciate sulla superficie esterna del parabrezza quella ragnatela di sottilissimi (come il segno di una penna a china 0,1) fili gialli, grigi o arancio a seconda degli esemplari (penso siano l'equivalente del lunotto termico della nostra auto). Riguardo alla capottina, io ho usato quella più moderna; si può completarla con specchietti retrovisori (ad esempio di Domopak verniciato da una parte). Bisogna però fare attenzione perché a seconda delle macchine cambia la forma, la posizione ed il numero di questi specchietti: due, uno o nessuno come nell'esemplare riprodotto dal kit. Io consiglio di montare aperto il tettuccio dell'abitacolo (oltretutto in posizione chiusa non combacia molto bene col resto): è allora necessario dare più rilievo ad alcuni dei dettagli della superficie interna dinanzi al pezzo 57 (che è ben fatto; il "coso" che c'è sopra va in nero ed i nipli delle tubazioni in alluminio) incollando delle strisciette di plasticard sottile e dei pezzetti di sprue opportunamente sagomati sotto la parte posteriore del trasparente (ci sono le foto necessarie sull'In Action ed è pure utile una foto a pag. 50 del libro di Holder); come tocco finale vanno aggiunti sotto ciascuno dei due elementi orizzontali del telaio i tre pernetti (di colore metallico) del meccanismo di chiusura della capottina: lungo



capire dove finisce il cerchione e dove comincia il pneumatico; riguardo quest'ultimo, la Monogram ha addirittura riprodotto la marca in rilievo sul fianco (che i pneumatici usati in realtà sono proprio Goodyear non sono in grado di confermarlo). Mi sembra che le ruote principali siano troppo sottili: consiglio di inserire fra le due semiruote un dischetto di plasticard spesso 0,6-0,8 mm. Sulla faccia interna, il disco del freno è troppo piccolo e va sostituito con un dischetto di 7,5-8 mm di diametro, che deve sporgere una volta montato, di qualche decimo dal cerchione (in ciò uguale al dischetto che va sostituito); chi ha a disposizione un piccolo tornio può incidere sul battistrada tre sottili scanalature; come ultima operazione, appiattite un poco il battistrada là dove la ruota poggia a terra (io preferisco lavorare a freddo, spianando prima il battistrada e costruendo poi piccoli rigonfiamenti con lo stucco). Riguardo la colorazione, nessun problema per i pneumatici, mentre c'è qualche incertezza sui cerchioni: quelli delle ruote anteriori sono in alcuni esemplari bianco lucido, mentre di solito sono in metallo naturale o grigio chiaro (nell'esemplare per cui il kit fornisce le decals i cerchioni sono in metallo naturale). Per le ruote posteriori vale lo stesso discorso: qui però abbiano anche il disco del freno, senz'altro in acciaio brillante.

Riguardo la fase 36, le istruzioni non fanno cenno, ma io ho aggiunto della zavorra nell'ogiva per essere sicuro che il modello stia correttamente poggiato su tre carrelli. Consiglio di incollare la sonda anteriore solo in fase di rifinitura (la colorazione della sonda dipende dalla particolare macchina che si vuole riprodurre).

Bella inquadratura di un F-106B ed un F-106A della New Jersey A.N.G.. Gli aerei portano la tipica colorazione di questi ultimi anni; molto interessante è il sensore IR in posizione estratta che si nota davanti al parabrezza del biposto. Notare inoltre la grande differenza nella disposizione del ricettacolo per il rifornimento in volo tra le due versioni. (Via G. Pini) tutto il bordo di questa (dove si accoppia col parabrezza o con la fusoliera) va dipinta una sottile linea nera a simulare la guarnizione.

Veniamo finalmente alle fasi 14 e seguenti che riguardano la stiva e l'armamento. Per quest'ultimo vengono forniti quattro Super Falcons che mi lasciano un po' insoddisfatto; vanno realizzati incrociando due pezzi che non si sposano bene, le ali sono troppo spesse e la loro apertura cresce troppo rapidamente nei primi 3-4 mm. Occorre perciò lavorare di lima. Si tenga presente che per le dimensioni e la forma della ogiva, tutti quattro i missili rappresentano degli AIM-4F a guida radar semiattiva mentre l'armamento tipico del "Six" ne prevede due del tipo a guida passiva IR, cioè gli AIM-4G, che in scala 1/48 sono più corti di 2,5mm degli AIM-4F ed hanno l'ogiva di forma sferica (è possibile perciò ottenerli dai missili de kit, asportando un po' di plastica in punta); in ogni caso la coda del missile andrà forata con una punta da 2,5 mm per simulare l'ugello del motore a razzo. Per la colorazione non ci sono problemi: ci sono buone foto a cui riferirsi, ad esempio a pag. 56 del libro di Holder ed a pag. 21 di Koku Fan 128, che mostrano anche gli stencils (ammirevolmente la Monogram prevede nelle decals le scritte "US AIR FORCE" per i missili). Il kit fornisce poi un AIR-2A Genie che è fatto decisamente male: è troppo piccolo (vorrebbe più lungo di 6-7 mm e il tronco ante-

riore dovrebbe avere un diametro di circa 9 mm invece degli 8 che ho misurato), mentre sono di spessore corretto le ali che alle estremità dovrebbero avere una sezione forata (ottenere ciò con una punta sottilissima, da 0,4 mm al più). Ricordo che le alette stabilizzatrici sono cave, contenendo ciascuna una porzione aggiuntiva di aletta che si estende telesopicamente all'atto del lancio del razzo. Tornando al modello, consiglio di omettere il Genie se non si ha voglia di ricostruirlo.

La stiva è un piccolo capolavoro e mi dispiace che per mancanza di tempo ho dovuto ricorrere al pezzo opzionale 64, cioè ai portelli chiusi (l'ho però incollato solo col Vinavil in modo da poter la riaprire in futuro...). Le rampe di lancio singole posteriori e quella binata anteriore sono riprodotte in posizione retratta ed in modo estremamente efficace, nonostante il relativamente ridotto numero di pezzi in gioco, a tutto vantaggio della facilità di montaggio. Guardando le foto dell'originale si vede che, volen-

do, si può aggiungere qualche dettaglio anche nella stiva, ma si tratta di cosette: eventualmente si può personalizzare con poca fatica il modello posizionando, con qualche modifica la rampa binata in posizione estesa. Il colore dominante nella stiva è il solito verde oliva.

Per esigenze di spazio l'articolo si arresta a questo punto. Sino ad ora avete trovato tutte l'indicazioni ed i consigli per il montaggio del modello Monogram; nel prossimo "Notiziario" avremo la parte dedicata alla colorazione, una breve storia dell'evoluzione del Delta Dart e la bibliografia ragionata. Se vi mettete subito all'opera, seguendo tutti i consigli dell'Autore, molto probabilmente riceverete il "Notiziario" 3/86 prima di aver completato il montaggio, giusto in tempo per iniziare la finitura esterna.... (NdR)

Un ringraziamento all'amico Vittorio Aguzzoli per aver disegnato il profilo utilizzato nel titolo.

CARRI SOVIETICI NELLA II G.M.

DI CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

Gli anni '20 e '30 videro l'Unione sovietica impegnata nella ricerca di soluzioni tecniche autonome per equipaggiare con materiale nazionale il proprio esercito. Si cominciò con il rielaborare e migliorare materiale costruito all'estero; così, partendo dalla tankette Carden Loyd, vennero sviluppati carri leggeri e mezzi anfibi, dal Vickers 6 ton. derivò la famiglia dei T-26, dall'Independent le corazzate terrestri multitorretta. Vennero acquistati dagli USA dei carri Christie che studiati, analizzati e modificati dettero luogo alla serie BT e che influenzarono la produzione sovietica sino ai giorni nostri, attraverso i T-34, T-44, T-54, T-55, e T-62. Solo recentemente con il T-72 i sovietici hanno abbandonato il tradizionale treno di rotolamento Christie con ruote di largo diametro. Il vantaggio di una produzione concentrata su pochi modelli fu evidente durante la seconda guerra mondiale, quando i sovietici riuscirono a colmare il divario con le armate corazzate tedesche standardizzando la produzione sull'affidabile T-34. Nel corso dell'Operazione Barbarossa, fu evidente che la superiorità tedesca era dovuta alla maggiore capacità tattica ed alla mancanza da parte russa di un carro medio polivalente. Il trasferimento delle industrie al di là degli Urali permise di riequilibrare la situazione solo nel 1942. Indirizzata la produzione di massa sul modello T-34, le forze corazzate sovietiche ebbero a disposizione un numero sempre maggiore di carri polivalenti costantemente aggiornati, mentre furono abbandonati carri leggeri e pesanti.

COLORAZIONE:

La colorazione dei carri russi si può distinguere in due tipi, relativi alla diversa dislocazione delle forze corazzate

sovietiche: le armate del Nord avevano come colore base il verde scuro che poteva avere a volte tonalità più chiare; più raramente i carri venivano mimetizzati applicando chiazze o striature di marrone scuro.

Le armate del Sud utilizzavano invece come colore base il marrone kaki. col procedere delle ostilità il color kaki prese il sopravvento sugli altri colori per la mimetizzazione dei carri con la stella rossa. Durante l'inverno i mezzi venivano colorati con vernice bianca idrosolubile, oppure con striature bianche sul colore di fondo originale o a chiazze di grigio a due tonalità.

Per realizzare questi colori ecco due miscele:

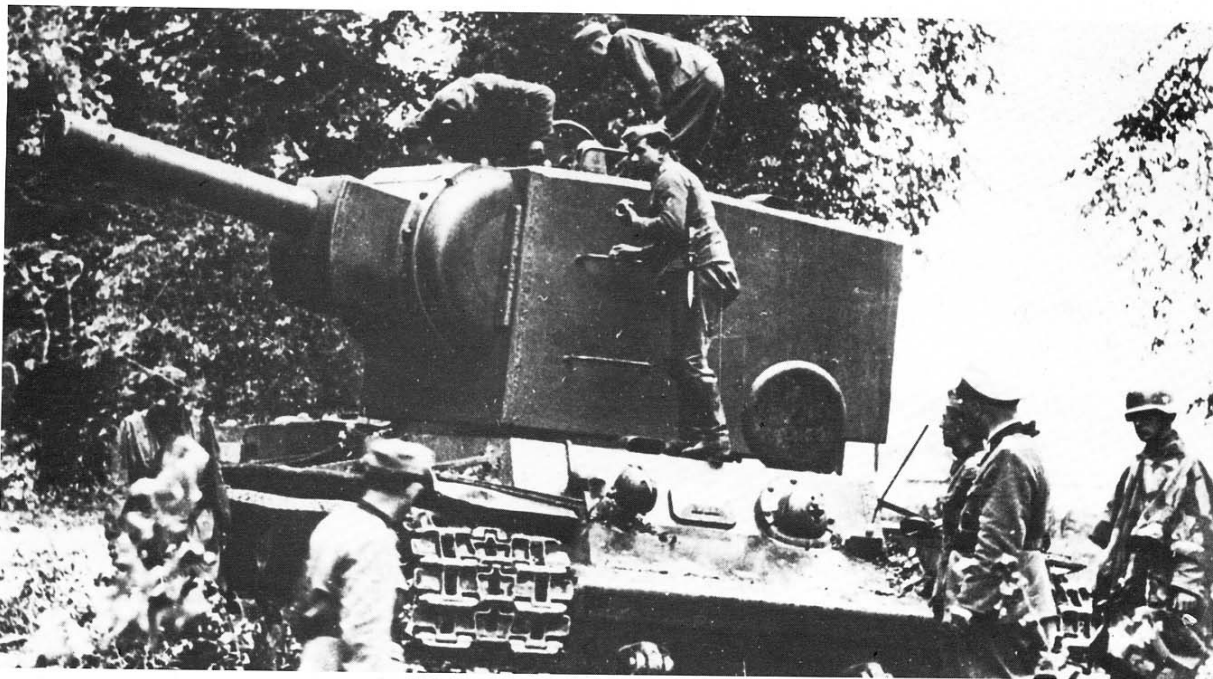
- Verde scuro: $\frac{1}{2}$ HU7 green 34079 + $\frac{1}{2}$ Topsis Green
- Marrone kaki: 2/5 HB2 dark green + 1/5 HF1 kaki + 2/5 HM7 kaki drab.

E' infine possibile riprodurre carri utilizzando il solo color ruggine, in quanto molti mezzi vennero consegnati senza verniciatura, arrugginando molto velocemente a contatto con gli agenti atmosferici.

I MODELLI:

I modelli per riprodurre i carri russi sono in numero sufficiente per coprire i principali tipi nelle scale più diffuse: dalla Tamiya abbiamo un T-34 in scala 1/35 e 1/48, un JS III in 1/35, un T-34/85 in 1/25, KV 1 e KV 2 in 1/35. Dall'inglese Airfix abbiamo un JS III e un T-34/85 entrambi in 1/76. Dalla austriaca Roco abbiamo un T-34 ed un T-34/85 in 1/76. Dalla giapponese Nitto un JS III in 1/40. Oltre a questi modelli è possibile trovare con notevoli difficoltà anche i Kits di produzione sovietica Ogonek, in scala 1/30.

L'autore ringrazia per la gentile collaborazione i Sig: Giorgio Costa, IPMS Firenze, Aldo Zanfi, IPMS Modena





Nella pagina precedente:

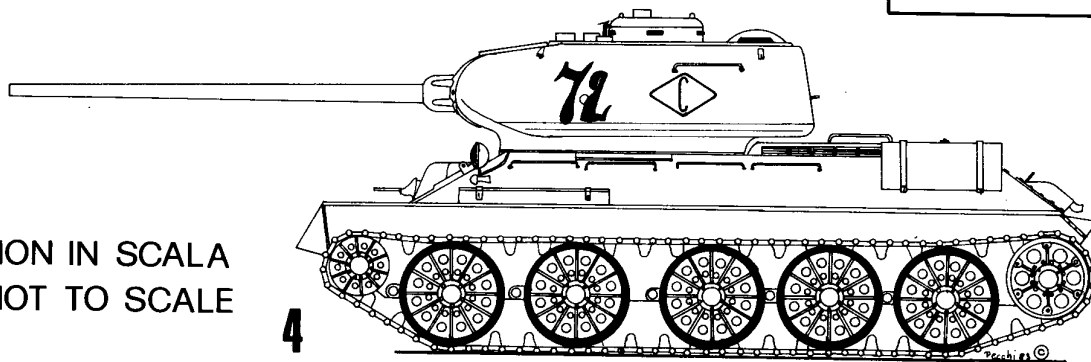
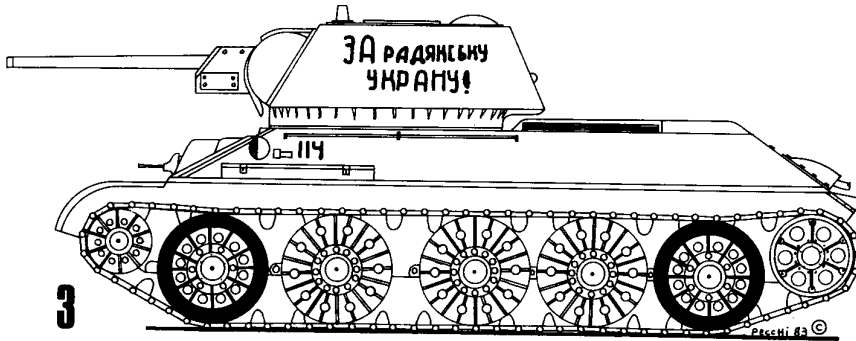
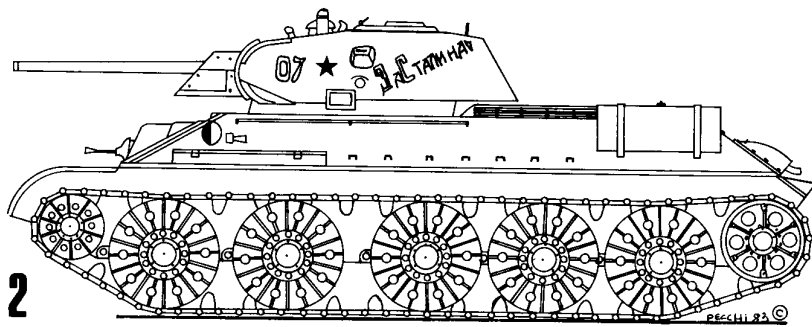
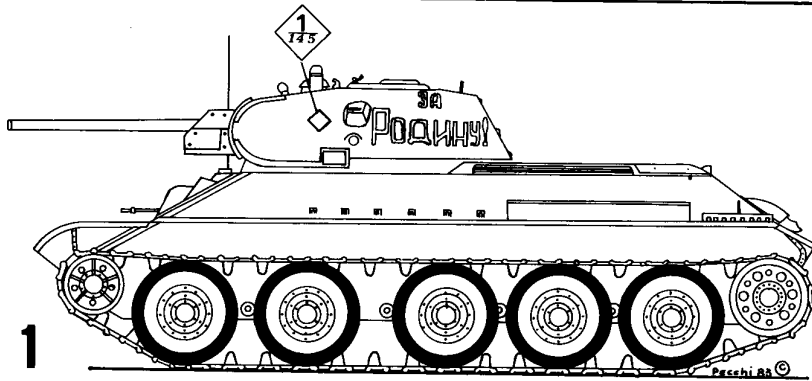
Soldati ed ufficiali tedeschi esaminano un KV-II catturato quasi intatto. Da questa immagine è possibile confrontare le enormi dimensioni della torre rispetto all'uomo.

In questa pagina, dall'alto:

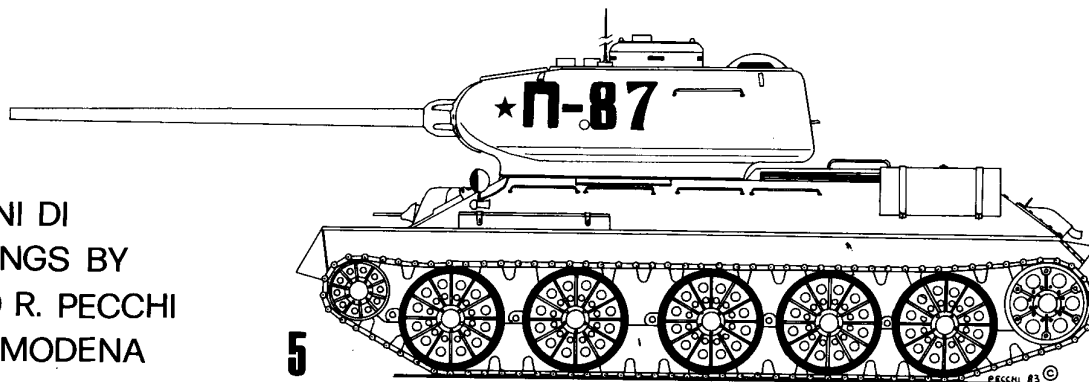
T-34 caduto in trappola; questo carro sovietico transitava sul ponte nel

momento in cui questo saltava in aria. La furia dell'esplosione lo ha scaventato a lato del ponte e lo ha messo fuori combattimento. Fotografia scattata il 3/11/1944.

Tre T-34 distrutti nei pressi di un villaggio di contadini nella steppa russa. I civili qui ritratti si sono avvicinati ai veicoli per recuperare tutto il possibile, attrezzi e probabilmente viveri. 3/3/1943.



NON IN SCALA
NOT TO SCALE



DISEGNI DI
DRAWINGS BY
CARLO R. PECCHI
IPMS MODENA

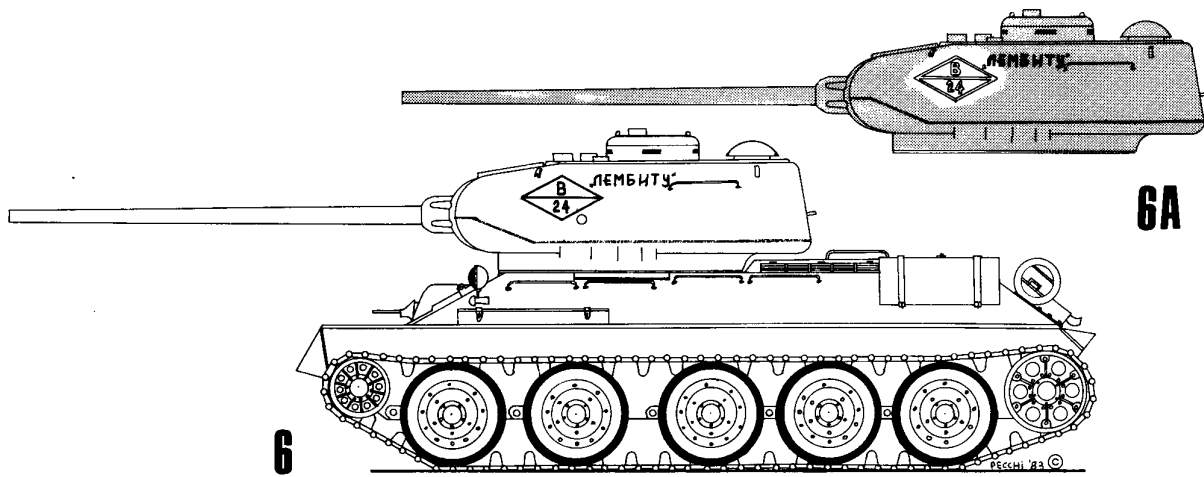
NOTE AI PROFILI DI COLORAZIONE:

1) T-34 mod. 1941: questo profilo ri-
trae il primo carro del plotone; si
può notare come il mezzo monti tutti i
rulli del treno di rotolamento ricoper-
ti in gomma. La scritta ed i numeri
sul fianco della torre sono di colore
bianco, mentre il carro è di colore
verde scuro. / Here is shown the first
tank of the platoon. This vehicle has
all the road wheels with rubber edge.
Tank is dark green overall, with white
numbers and inscriptions on turret si-
des.

2) Già da questo modello (T-34 41/42),
il carro assume forme nuove, ad esem-
pio cambia la parte esterna dell'allog-
giamento del cannone ed i rulli del
treno di rotolamento sono completamen-
te metallici. Come nel precedente pro-
filo i colori sono verde per il mezzo
e bianco per le scritte sulla torre /
This model begins to assume new shapes
and the most obvious differences from
the previous profile are road wheels
(now completely metallic) and external
part of the gun container. Tank is
still dark green overall with white in-
scriptions and numbers.

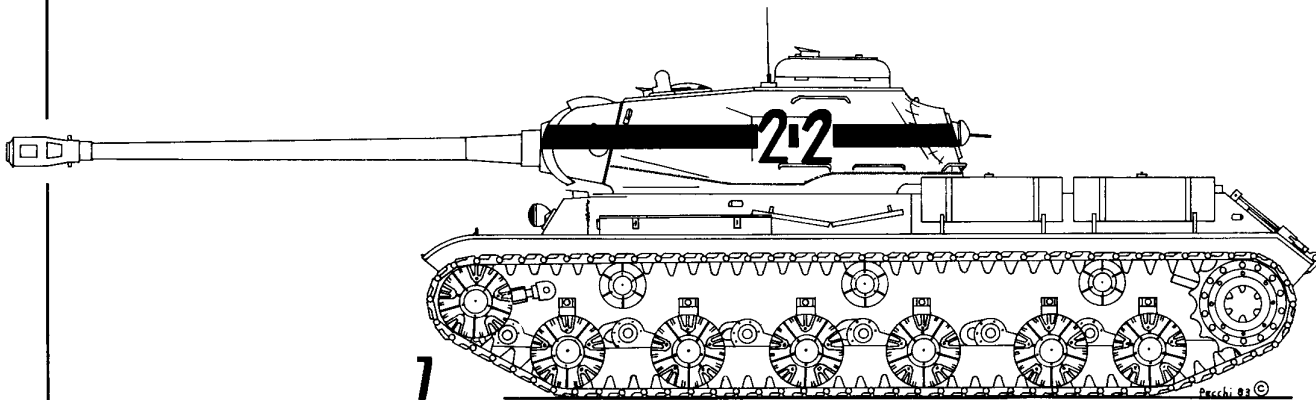
3) T-34 mod. 1943. Le modifiche sono
più evidenti, soprattutto nella torre,
che cambia completamente forma; in-
oltre vengono montati due rulli gommati
alle due estremità del treno di rotola-
mento. I colori sono i medesimi dei
profili precedenti / Tank fitted with
a completely new turret, as well as
two rubber edged wheels. Colour are
the same of the previous profiles.

4-5) Questi due profili raffigurano
l'ultima versione del T-34 (T-34/85)
che subì pochissime variazioni durante
l'impiego operativo. Scritte bianche
su fondo verde / Two examples of T-34/
85, the last important version of the
T-34. Both tanks are dark green over-
all, with white inscriptions on turret
sides.



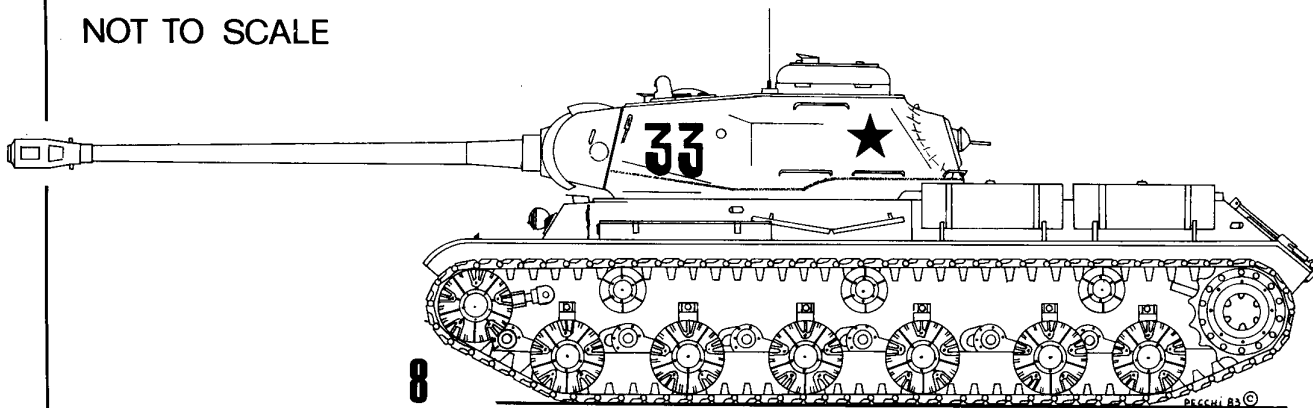
6

6A



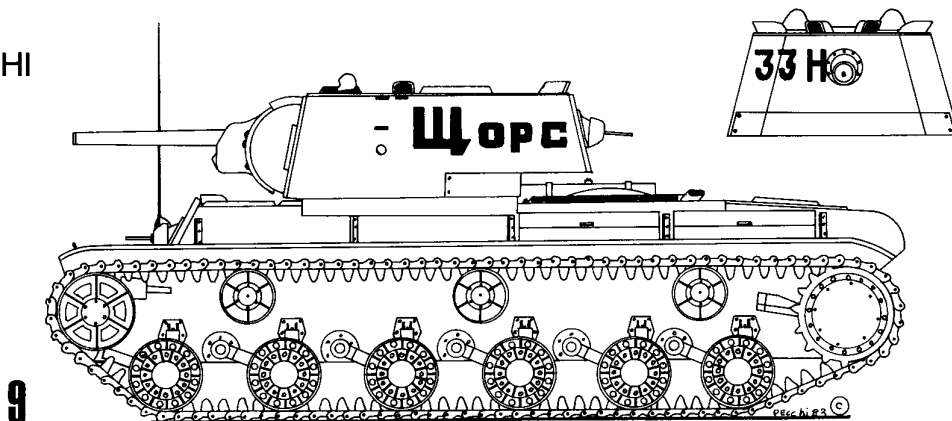
7

NON IN SCALA
NOT TO SCALE



8

DISEGNI DI
DRAWINGS BY
CARLO R. PECCHI
IPMS MODENA



9

6-6a) In questo profilo possiamo trovare qualche differenza dai precedenti per quanto riguarda la torre, la quale ha subito qualche piccola modifica, e l'aggiunta di un serbatoio nella parte posteriore del mezzo. Viene riprodotto un carro interamente dipinto in bianco durante le operazioni invernali; le scritte venivano applicate con vernice più scura, di solito nero o verde scuro. Se si trattava del carro del comandante, la verniciatura bianca lambiva solamente le scritte, lasciando così una sorta di macchia.

Another T-34/85: turret is a bit different, if compared to the ones of the tanks shown in previous profiles, also an external auxiliary tank has been added to hull rear. Vehicle is in the usual dark green overall with white side inscriptions; during winter the tank was fully covered with white distemper, with, in the case (see detail 6a), the only exception of a spot on turret side, where unit badge is placed (because this is the unit commander tank, other tanks being fully repainted in white and with inscriptions rewritten on distemper paint).

7) Questo carro apparve sui teatri operativi nel 1943, il suo nome era Josef Stalin I, era considerato un buon carro per la sua poderosa corazzatura e diede molto filo da torce-

re ai tedeschi. Questo profilo è stato ricavato da una foto scattata da un corrispondente di guerra della agenzia fotografica "Atlantic" di Berlino il 27/8/1943. La grossa banda che cinge la torre e le cifre dipinte su di essa sono di colore bianco, su fondo verde scuro.

8) Altro JS I, la particolarità del carro è rappresentata dal fatto che mentre la stella rimane bianca, le cifre sono di colore giallo, sempre su fondo verde scuro.

Two examples of JS-1, a heavy tank that appeared in 1943. Both are dark green overall, and the former has white numbers and a large band (white too) that runs all around turret, while the latter inscriptions are yellow.

9) Un'altra grande famiglia di carri russi fu la serie dei KV che portavano il nome del loro creatore, Klimenti Voroschi lov. Qui viene rappresentato un KV-1, la particolarità nella colorazione è data dalle scritte riportate anche sul retro della torre. Il colore del carro è il solito verde scuro e le scritte sono bianche.

Another heavy tank, this time a KV-1, dark overall with white turret inscriptions; note that some are also on turret rear, as shown in detail view.



In alto: KV-1 distrutti o messi fuori combattimento dai tedeschi durante le operazioni nella zona di Bielgorod, prima della battaglia di Kursk. la moto in primo piano è una Zündapp KS-750 con sidecar.

A lato: JS-1 messo fuori combattimento nella grande offensiva avvenuta nella pianura circostante la località di Dobojan, nelle vicinanze di Kursk, dove i tedeschi subirono una grande sconfitta, nonostante che gli scontri immediatamente precedenti alla battaglia fossero stati favorevoli alle truppe naziste. Dobojan 27/8/1943.

Tutte le fotografie che corredano questo articolo provengono dall'archivio di Carlo R. Pecchi, IPMS-Modena



In alto: Immagine di un KV-1B con torre inbullonata. Come mostra questa fotografia, il carro è stato distrutto dall'artiglieria tedesca dopo durissimi scontri.

In basso: KV-1 distrutti durante la battaglia d'accerchiamento nella grande ansa del fiume Don. In questa operazione i sovietici fecero grande uso di corazzati.



COME RIPRODURRE I TETTI ONDULATI

DI FILIPPO PEZZANI, MESSINA

Questo è sicuramente un problema che ogni modellista ha sempre desiderato risolvere in maniera pratica, e nello stesso tempo, senza rinunciare ad uno dei pilastri su cui poggia il modellismo statico, e cioè il realismo nella riproduzione in scala. Sino ad oggi non vi era alcun modo per riprodurre fedelmente i tetti ondulati nei tipi più diffusi: in lamiera zincata, in Eternit (fibra amianto-cementizia), in materiale plastificato (fibra plastica trasparente), a parte l'ormai noto quanto mediocre metodo di riprodurre i tetti ondulati facendo uso del cartone da imballaggio, facilmente reperibile, ma che più di una volta ha fatto arricciare il naso, a causa della sua grossolanità, a più di un modellista esigente. Casualmente mi è capitata tra le mani una di quelle confezioni a vaschetta in acetato trasparente, che contengono racchiusi in una busta sigillata, quei dolciumi del tipo "Crostatine del Mulino Bianco - Barilla" e simili di altre marche. Aprendo la confezione ho potuto accertare che le pareti di queste vaschette riproducevano in scala ridotta quelle delle coperture ondulate di certi tetti; emulando il celebre Archimede esclamai: "Eureka! Ecco trovato il sistema per riprodurre i tetti ondulati". Per concludere ecco come fare per avere un tetto ondulato in miniature che, a seconda del tipo, può essere adatto sia alla scala 1/72 (e simili), sia alla scala 1/35 (che in questo caso, se ben ricordo, ho trattato da una confezione simile a quella già descritta, ma di marca "SanCarlo"). Dalla tabella posta al termine di questo articolo ognuno potrà ricavare le dimensioni ridotte in scala, riferite alle misure tipo, dei materiali a superficie ondulata.

COLORAZIONE DEGLI ONDULATI:

Passiamo alle colorazioni ed agli effetti cromatici ricavati dall'osservazione diretta della realtà, così come ognuno di noi può fare guardandosi un po' attorno ed osservando alcuni manufatti; ad esempio: il tetto di un garage, il rivestimento di una baracca adibita a deposito, la palizzata eretta per recintare un cantiere edile e così via. Oltre alle dimensioni perimetrali, occorre tenere presente che lo spessore di ogni materiale si potrà aumentare sovrapponendo due fogli con uguale disegno di sezione ondulata, verniciando almeno una delle facce dei due fogli da unire con vernice opaca ed immediatamente, unire i due fogli, esercitando una lieve pressione, prima che la vernice cominci ad asciugare. Per la verniciatura è obbligatorio fare uso del pennello.

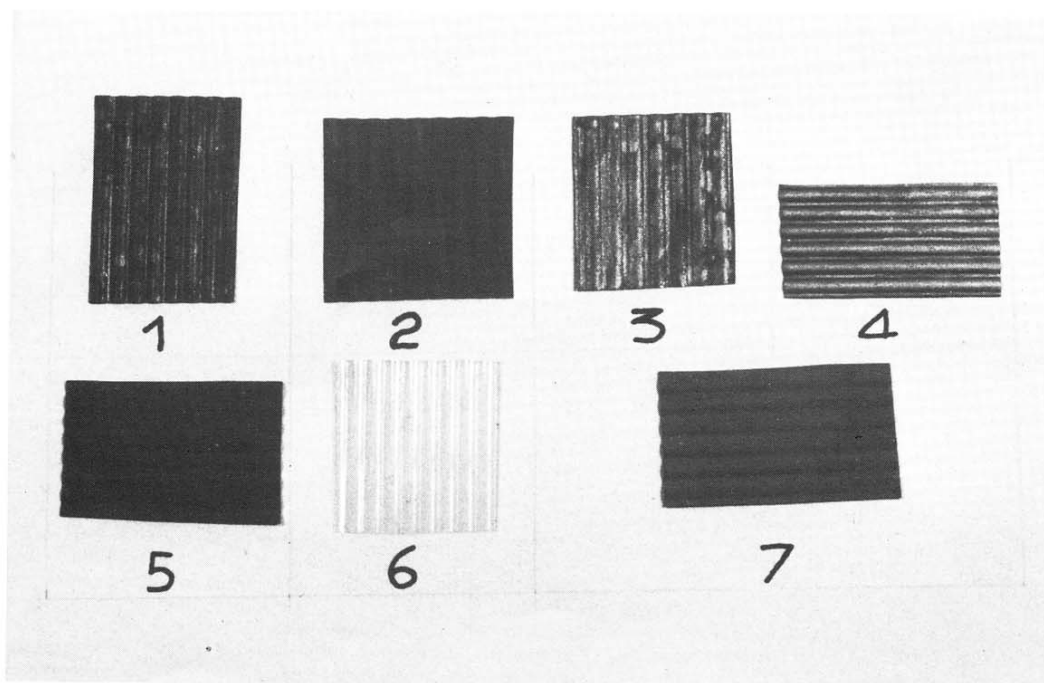
Ora esaminiamo i colori e gli effetti cromatici di ogni materiale:

Undulati in lamiera zincata:

- 1) Lamiera nuova di fabbrica, ma esposta all'aperto per più di 20 giorni e non oltre 60 giorni (se vicino al mare o comunque in ambiente ad elevata salinità, il periodo va dimezzato): verniciare il foglio di acetato con due o più mani di smalto Humbrol 56 aluminium, più una mano diluita e stesa regolarmente;
- 2) Lamiera con più di 60 giorni di esposizione all'aria aperta e non oltre i 180 giorni circa (ridurre, se vicino al mare come indicato al punto precedente): dare la prima mano in Alluminio 56, la seconda con una miscela diluita formata da 3 parti di Alluminio 56 + 1 parte di Gun Metal 53 + 1 parte di Slate Grey 31/M20;
- 3) Lamiera con oltre 8/10 mesi di esposizione all'aperto, sino ad un periodo di due o più anni (in vicinanza del mare il periodo si riduce anche di un terzo o di un quarto): sulla prima mano di Alluminio 56 applicate uno strato poco diluito di Humbrol 31/M20 oppure uno di Humbrol HG6 RLM Grau 02;
- 4) Lamiere con più di 25-30 mesi di esposizione all'aperto sino ad un massimo di 5 o 6 anni (per zone vicino al mare va le quanto sopra): prima mano di Alluminio 56, seconda mano data con una miscela poco diluita di: 1 parte Gun Metal 53 + 1 parte di HS216 Rust + 3 parti di HS215 Track Colour;
- 5) Lamiera con oltre 6 o 7 anni di esposizione all'aperto (per zone marine vedasi sopra), dopo molti anni, anche decenni, la ruggine corrode profondamente la lamiera, sbriciolandone le estremità: verniciare con una prima mano di HS216 Rust, applicare una seconda mano poco diluita di una miscela formata da 1 parte di Rust + 1 parte di Humbrol Matt 82 Orange Lining, altre eventuali mani con uno di questi colori. Tenere presente che per gli ondulati in lamiera occorre verniciare le facce interne (cioè non esposte alle intemperie) con il solito alluminio 56 Humbrol, ad eccezione dei casi 4 e 5 che riceveranno rispettivamente una colorazione tipo 3 (per il colore esterno 4) e tipo 4 (per il colore esterno 5). Per una lamiera nuova di zecca daremo più mani poco diluite (stante la difficoltà di evitare le striature verniciando a pennello) di Silver G8 Humbrol oppure Marabu 082 Silber, aggiungendo una puntina di bianco opaco per spegnere l'eccessiva brillantezza.

Undulati di Eternit (o fibro-cemento):

- 1) Il colore dell'impasto di cemento resta invariato senza scolorirsi o macchiarsi (salvo colature di ruggine provenienti da canali di scolo o da metalli ferrosi poggiati sulla



La riproduzione in bianco e nero purtroppo non rende giustizia agli ottimi campioni preparati dall'autore. Nella sequenza 4-3-2-1-5 le finiture illustrano la variazione di aspetto esterno delle lamiere zincate durante il loro utilizzo: da nuove, sino a riprodurre l'effetto dell'esposizione alle intemperie per circa 6/7 anni. I numeri sei e sette rappresentano rispettivamente ondulati in plastica trasparente e in eternit. Per quest'ultimo notate la chiodatura esterna, simulata con gocce di Vernil verniciate in color acciaio.

tettoia): verniciare in Humbrol 64/M13 Light Grey, dare una seconda mano molto diluita di HS202 Concrete; riprodurre i chiodi zincati che legano una lastra all'altra con piccole gocce di Vinavil posate con uno stecchino e colorarli in Acciaio HS217 o in Ruggine HS216;
 2) I rivestimenti ondulati di Eternit della ditta Onduline (in produzione dai primi anni sessanta), presentano le seguenti colorazioni inalterabili:
Grigio Antracite: riprodurre con Humbrol HM5 Field Blue,
Grigio Ardesia: verniciare in Humbrol 31/M20 Slate Grey,
Rosso Provenzale: in Humbrol HG9 Purple Red leggermente schiarito,
Verde Muschio: colorare in Humbrol 80/M26 Grass Green o in

HF2 Vert.

Ondulati di plastificati trasparenti:

Fare uso di vernici trasparenti per vetro "Hobbyglas - Marabu"; se gli ondulati sono colorati in giallo dare una sola mano poco diluita di: 1 parte Gelb 420 + 3 parti di vernice Incolore 400; se invece gli ondulati trasparenti sono colorati in verde, dare una mano poco diluita di: 1 parte Schwarzgrun 407 + 3 parti di vernice Incolore 400.

A questo punto non mi resta altro da aggiungere, se non di augurare a tutti i modellisti buon lavoro.

Note alla Tabella:

Le dimensioni sono espresse in milimetri: la prima cifra indica la lunghezza, la seconda/terza cifra indica la larghezza. Tutti i dati tecnici, relativi alla lamiera zincata ed al fibro-cemento (Eternit) sono tratti dal "Prontuario del Costruttore" Edizioni Tecniche Utilitarie, pubblicato nel 1940. I dati relativi agli ondulati di Eternit della ditta "Onduline" sono tratti dal catalogo di tale ditta, edizione febbraio 1969. I dati relativi agli ondulati plastici sono stati raccolti dall'autore direttamente presso i locali fornitori di materiali per l'edilizia.

L'amico Pezzani ha dimostrato con questo lavoro che per collaborare alla realizzazione del "Notiziario" non è necessario impegnarsi in ricerche storiche o autocostruzioni al limite delle possibilità umane. Una buona dose di spirito di osservazione e di fantasia, unite ad un poco di esperienza modellistica possono dare eccellenti frutti. Invitiamo quindi tutti i soci a preparare degli articoli per illustrare i loro "trucchi del mestiere", argomento che sarà particolarmente apprezzato da tutti i lettori. (Ndr)

| TABELLA COMPARATIVA DIMENSIONI DELLE LASTRE MATERIALI ONDULATI | | | |
|--|---|--|--|
| MATERIALI | D I M E N S I O N I | | |
| | Reali | Scala 1/72 | Scala 1/35 |
| LAMIERA ZINCATA spessori min./max. | 2000 x 900 0,35 / 2 | 27,77 x 12,50 0,004 / 0,02 | 57,14 x 25,71 0,01 / 0,05 |
| ETERNIT (fibro - cemento) | 2440 x 970(A)/ /1010(B) | 33,8 x 13,4/ /14,00 | 69,71 x 27,71/28,85 |
| (A)="Modello 1924" | 2130 x ID. c.s. | 29,58 x ID.c.s. | 60,85 x IDEM c.s. |
| (B)="Modello Monitor" | 1830 x " " " | 25,41 x " " " | 52,28 x " " " |
| N.B.:Per il "Modello 1924" l'altezza dell'ondulazione è di mm.50; per il "Modello Moni tor" l'altezza è di mm.61. | 1520 x " " " | 21,11 x " " " | 43,42 x " " " |
| | 1220 x " " " | 16,94 x " " " | 34,85 x " " " |
| | 910 x " " " | 12,63 x " " " | 26,00 x " " " |
| | 610 x " " " | 8,47 x " " " | 17,42 x " " " |
| | 300 x " " " | 4,16 x " " " | 8,57 x " " " |
| Spessore di una la- stra mm. | 5,5/6/6,5/7 | 0,07/0,08/0,09/ 0,09 | 0,15/0,17/0,18/0,20 0,09 |
| ETERNIT della Ditta "ONDULINE" (inizio produzione primi an ni Sessanta) | 2000 x 890 | 27,77 x 12,36 | 57,14 x 25,42 |
| Spessore di 1 foglio: | 3 mm. | 0,04 mm. | 0,08 mm. |
| PLASTIFICATI TRASPA RENTI (fibre plasti che). | 1000/variabile 1500/ idem 2000/ " | 13,88/variabile 20,83/ idem 27,77/ " | 28,57/variabile 42,85/ idem 57,14/ " |
| N.B.:I dati relati vi alle lar ghezze non so no riportati, in quanto gli ondulati di questo tipo,so no venduti in rotoli anche di vari metri. | 2500/ " 3000/ " | 34,72/ " 41,66/ " | 71,42/ " 85,71/ " |
| Spessore di 1 foglio: | mm. 1/1,5 | mm.0,013/0,020 | mm.0,028/0,042 |

ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL MACCHI 205 DEL MUSEO STORICO A M I

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

Essendo entrato in possesso di una immagine originale del Macchi 205 MM 9345 I Serie in carico al 155° Gruppo, 51° Stormo Caccia, fotografato all'aeroporto di Lecce/Galatina nel 1944, quando prestava servizio nella Aeronautica Cobelligerante, mi è saltato in mente di compilare queste brevi note di "precisazioni", in quanto il velivolo conservato nel Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle riproduce proprio quello contraddistinto dalla MM 9345 durante la guerra di liberazione. Vogliamo essere pignoli, anche se credo che non si tratti solo di pignoleria, in quanto chi affronta il complesso tema della ricerca storica non può fermarsi a ciò che vede nei musei aeronautici o a quanto legge nelle riviste, ma deve sempre cercare di approfondire qualsiasi argomento nel migliore dei modi, o lasciare adito a dubbi in caso di perplessità. Sappiamo tutti i punti critici del 205 di Vigna (speriamo in una prossima finitura più esat

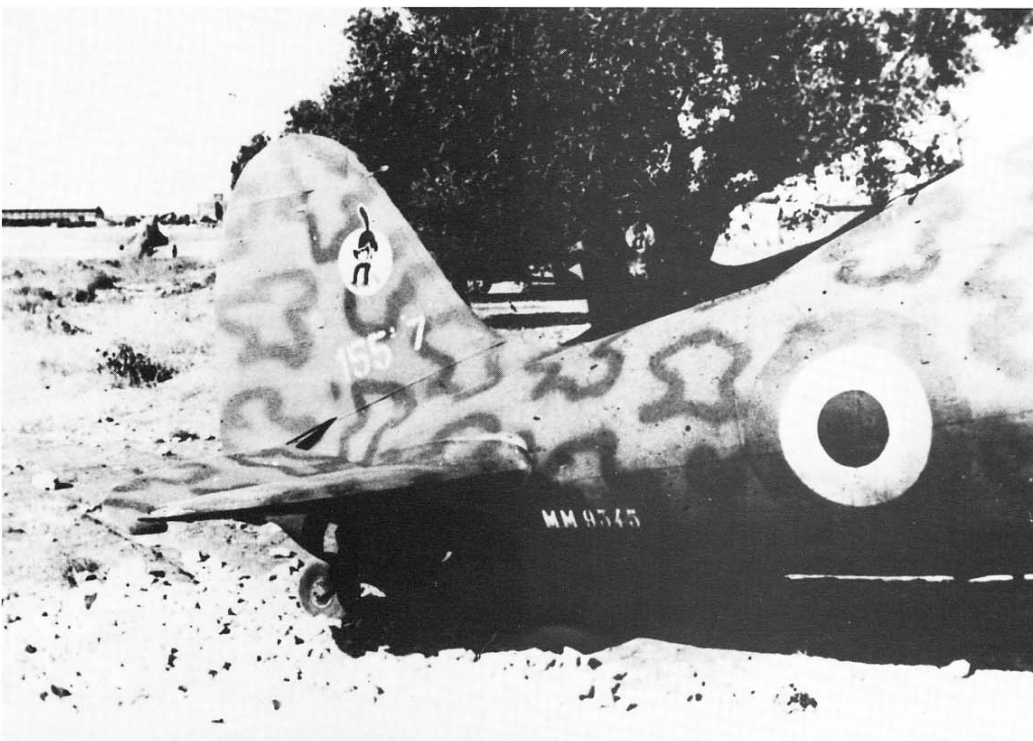
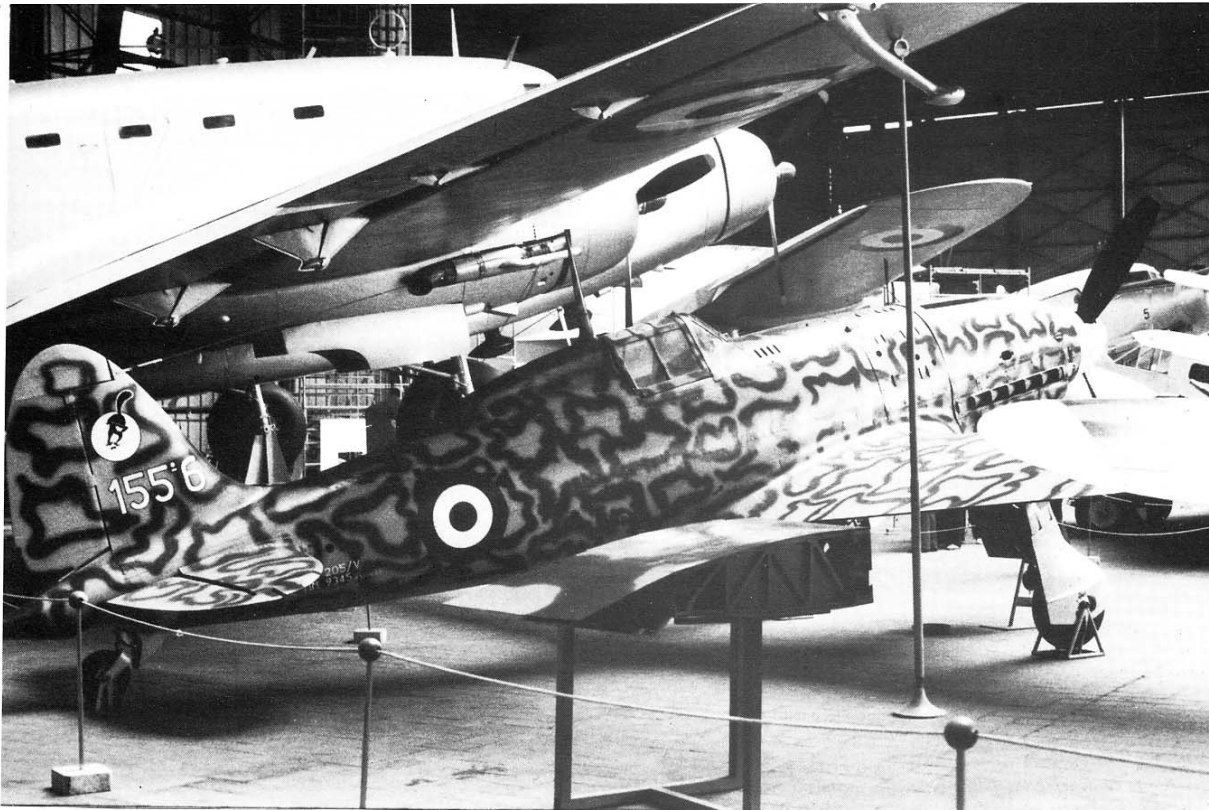
ta storicamente) e sarebbe polemico ripeterli nuovamente, ma per quanto riguarda l'araldica penso che pochi si siano accorti delle inesattezze presenti. Tengo a precisare che anche il sottoscritto, prima di reperire la fotografia d'epoca non si era accorto dell'ulteriore errore del Macchi del Museo, ma appena esaminata l'immagine era evidente che qualcosa non andava. Ricordandomi di avere una foto in archivio del "restaurato", scattata in una visita al museo, la ho subito confrontata con l'originale: è risultato subito evidente che i numeri dipinti sulla deriva sono ben diversi da quelli dipinti sul Macchi di Lecce, come lo stemma del 51° Stormo. Come si può notare dalle immagini che corredano questo articolo, i numeri dell'aereo originale sono più piccoli ed inoltre probabilmente non bordati di nero, ed inoltre i cinque sono interrotti verticalmente da dei "pompitratta" che servivano per irrigidire le mascherine per la verniciatura dei numeri. Il numero individuale non è il sei bensì il sette; per quanto riguarda la MM essa era di foggia diversa da quella del 205 di Vigna, ma anche da quelle dipinte sugli al

tri Veltro dalla Macchi, causa quasi sicuramente del fatto che questo velivolo dopo il settembre '43 fu inquadrato nella R.A. Cobelligerante e riverniciato completamente, visto che non vi è traccia ne della fascia bianca in fusoliera ne della croce sul piano verticale di coda.

Sopra alla matricola non vi erano le scritte M.C. 205/V I Serie A.S. (Africa Settentrionale), daltronde questi velivoli dopo la perdita dei territori africani non vennero logicamente inviati in A.S. e una volta riverniciati non necessitavano più della dicitura "A.S.". Passando alla stemma del 51° Stormo, che raffigura un gatto nero che afferra tre topolini

verdi, il tutto inscritto in un cerchio bianco, si notano su bito delle divergenze: il gatto del Macchi di Vigna è dipinto verso destra a differenza di quello dell'aereo di Lecce che è rivolto verso sinistra.

In conclusione possiamo dire che dietro ad ogni restauro esiste un lungo lavoro di ricerca storica, che deve essere svolto con la massima cura, solo così potremo essere sicuri di ottenere dei risultati soddisfacenti, per poter ammirare nel "nostro" museo di Vigna di Valle restauri degni di ogni elogio e finalmente liberi da ogni dubbio.



La copia e l'originale: in alto il Macchi 205 conservato al Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, a fianco la parte terminale della fusoliera del "vero" Macchi MM 9345. Balzano agli occhi le differenze nell'araldica e nelle matricole; ad esempio guardate come i due gatti dell'insegna siano diversi, la differenza nello stile grafico del codice di reparto, l'errato numero individuale, differenze tutte meglio descritte nel testo. (foto Marco Mai, IPMS Modena e archivio Luciano Marinelli, IPMS Teramo).

DUE ITALIANI INEDITI

DI NICOLA PIGNATO, TARANTO

Molto si è scritto o si è discusso a proposito delle colorazioni mimetiche dei velivoli militari italiani nel secondo conflitto mondiale. Ma forse, e non vorrei sbagliarmi, vi sono ancora schemi per così dire, pressoché inediti.

Chi abbia la ventura di conservare le annate del settimanale "Tempo" potrà riconoscere, nel paginone centrale a colori del n. 192 (28 gennaio - 1 Febbraio 1943) alcune immagini di CR 42 in volo. Le fotografie, fortunatamente non ritoccate, hanno per soggetto una decina dei celebri biplani, con colorazione analoga a quella degli S.79 e dei Cant Z. 1007 che operavano sul Mediterraneo: verde oliva superiormente e grigio cielo sulle superfici ventrali. Manca il numero di Squadriglia e in taluni casi, perfino il fascio littorio di fusoliera. Ma ancora più anomala è l'assenza di distintivi alari (tre fasci inscritti in un cerchio). E non basta: mi ritrovo infatti un'altra immagine della stessa formazione, un fotocolor di origine Mondadori, verosimilmente scattata dallo stesso F.N. 305 nella stessa occasione, dove si distinguono i CR con numero individuale (bianco sulla semiala superiore

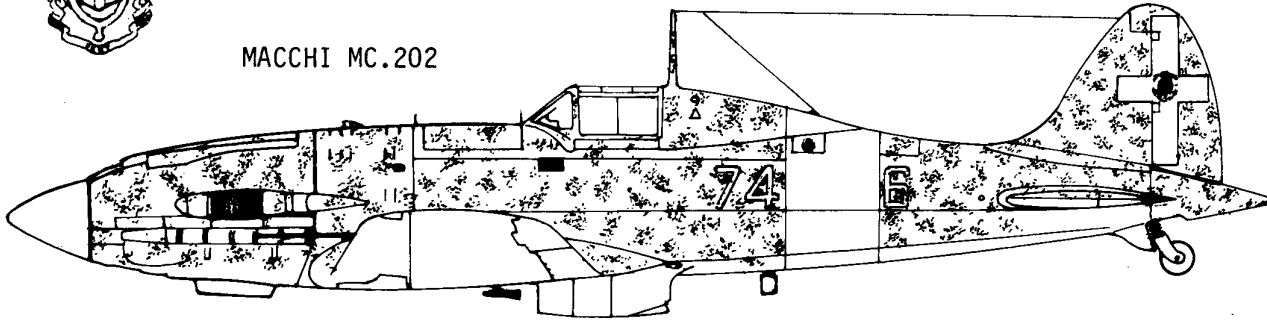
re sinistra, rosso sulla fusoliera) 4,3,2,1, e 6. Ebbene, solo il n. 1 mostra la decalcomania dello stemma dello Stato al centro della Croce Sabauda. I Fiat che compaiono nel servizio hanno permesso di ricavare il profilo che riporto, la linea di separazione tra il verde ed il grigio cielo, indicata dalla tratteggiata, è quasi netta.

Un altro schema mimetico che mi pare interessante è quello del MC-202 fotografato nell'agosto 1943 a Cerveteri. Era comune ai caccia della 70^a e 74^a Squadriglia C.T. e prevedeva una livrea nocciola con chiazze verde oliva molto ravvicinate e con bordi non troppo sfumati, probabilmente estesa all'ogiva, che appare scura. Anche in questi velivoli i contrasti di nazionalità si riducono alla fascia bianca in fusoliera e alla croce in coda. Perfino la decalcomania dello stemma di Stato appare "epurata", priva dei simboli del passato regime, questo richiama alla memoria la celebre foto del MC-205/V MM 9338, che presenta gli stessi distintivi. Si ignora se queste varianti "prearmistiziali" siano state frutto di precise disposizioni dall'alto o dell'eccessivo zelo dei funzionari della Macchi, che peraltro dato il periodo, non ci sentiamo di criticare.

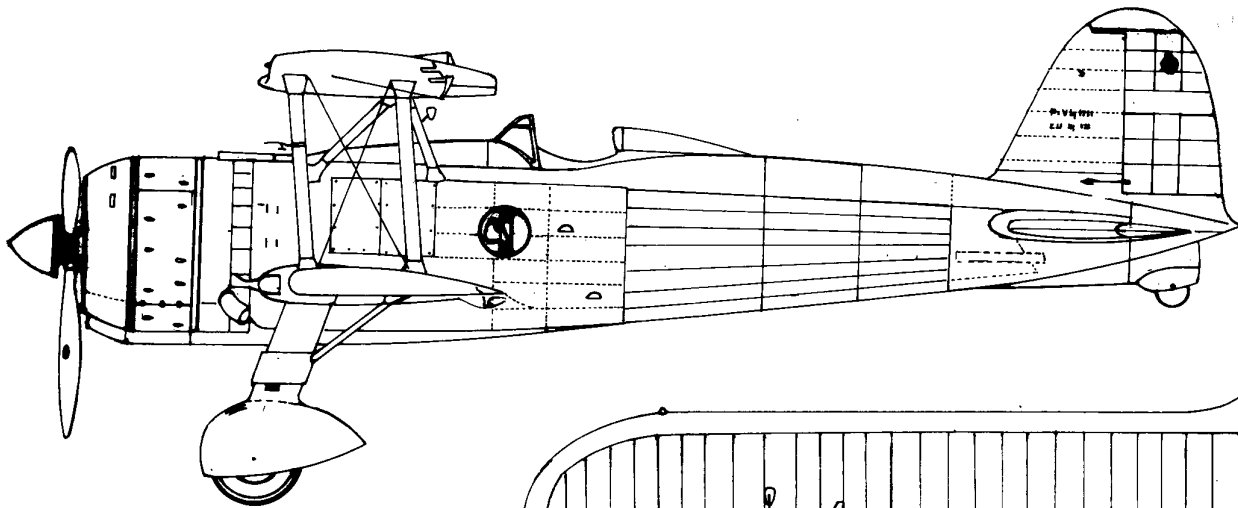


Dettaglio stemma di stato

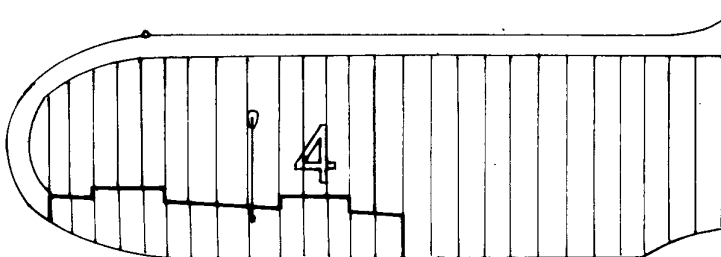
MACCHI MC.202



DISEGNI DI NICOLA PIGNATO



FIAT CR.42



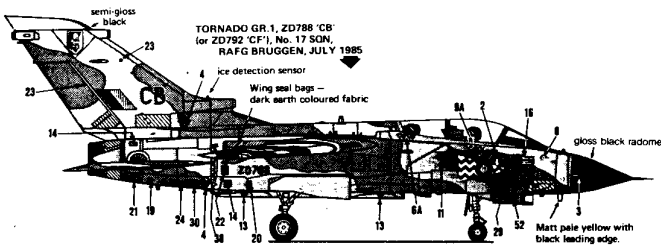
Semiala superiore sinistra

COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

Da qualche mese stiamo assistendo al continuo calo nell'uscita di nuove scatole di montaggio e anche in questa sede lo spazio dedicato alle novità si è stabilizzato; nella preparazione di questo numero la redazione ha riservato le solite 5 pagine, non avendo ricevuto molto materiale da recensire. Naturalmente appena impostata l'impaginazione, l'afflusso di nuovi libri, decals e accessori si è incrementato, costringendoci ad utilizzare il carattere più piccolo per guadagnare spazio e non tralasciare nessuna recensione. Ci scusiamo con i lettori se li costringeremo ad aumentare la gradazione degli occhiali per poter sapere quali sono le "cose nuove da tutto il mondo". (Ndr)

FOGLIO MODELDECAL N. 80-1:72

Si tratta della più recente busta di decalcomanie realizzata dalla ormai famosa ditta inglese, acclamata come la produttrice delle migliori decals a soggetto aeronautico in senso assoluto. Questa volta i velivoli proposti appartengono tutti alla RAF, la parte del leone è sostenuta dai distintivi per realizzare un Tornado GR.1 a scelta fra gli ultimi due Squadrons riequipaggiati in Germania Federale. Troviamo perciò una dotazione completissima di stencils per realizzare un velivolo della RAF Germany, compresi quelli per il pod ECM Marconi Sky Shadow subalari; lodevole l'iniziativa di fornire le lettere individuali degli aerei separate nei colori bianco e nero, da sovrapporre onde evitare problemi di registro in fase di stampa. E' poi la volta degli Hawk T.1A del 1° e 2° IWU: sono offerte le opzioni e la serie completa di stencils per un velivolo a scelta degli Sqn 79, 151, 234 e 63, tutti nel nuovo schema Medium Sea Grey/Barley Grey con coccarde "pallide" da difesa aerea, compito secondario degli Hawk delle due Tactical Weapons Unit. C'è pure un esemplare verniciato sperimentalmente in Dark Sea Grey/Medium Sea Grey prima dell'adozione della livrea standard, mentre è interessante notare che alcuni di questi addestratori hanno pure esibito una falsa capottina dipinta in nero sotto il muso, alla maniera degli F-18, pratica poi abbandonata perchè rendeva pericoloso il volo in formazione. Per finire troviamo un altro Hawk, questa volta nel coloratissimo schema rosso/bianco/blu della Empire Test Pilots School di Boscombe Down; in un angolino ci sono pure alcune decals per aggiornare i distintivi degli Harrier GR.3 del 1435° Flight nelle Falklands (contenuti in un precedente foglio) poco prima che il reparto fosse sciolto agli inizi di quest'anno.



Dopo aver citato le varie possibilità che offre questo foglio, dirò che le decals si presentano piuttosto bene, stampate su di un supporto opaco, magari leggermente spesso ma con eccellente potere adesivo: usando la "procedura Microscale" si possono ottenere ottimi risultati. Purtroppo la mia confezione era lievemente fallata da un difetto di stampa del colore bianco nei particolari più piccoli, ciò che rendeva il loro utilizzo quasi impossibile, insieme a qualche altro colore leggermente fuori registro. Sono però sicuro che questi inconvenienti sono molto rari nella produzione Modeldecals e che nel mio caso si tratta di un foglio sfortunato. Se possibile però, la cosa più impressionante nelle buste Modeldecals non è la pur eccellente qualità generale delle decalcomanie, quanto la assoluta perfezione del foglio di istruzioni, che include almeno una foto di ciascun esemplare proposto, insieme a precisi schemi di colorazione, numerosissime note per posizionare esattamente anche i particolari più piccoli e una serie di interessanti considerazioni generali su ogni velivolo. In definitiva il giudizio su questo ennesimo foglio è ampiamente positivo, colgo anche l'occasione per annunciare che è prevista prima della fine dell'anno l'uscita di un paio di buste contenenti distintivi per velivoli dell'AMI e non è certo difficile immaginare di quali si tratti. Visto il livello qualitativo delle precedenti realizzazioni, c'è da aspettarsi qualcosa di molto valido. ■

Review sample kindly supplied by Mr. Richard L. Ward.

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

AIRCRAFT MODELWORLD

La casa editrice inglese Clifford Frost Ltd ha inviato un numero saggio di questa rivista dedicata agli appassionati di modellismo statico aeronautico, ringrazio Mr. Peter Williams per la cortesia dimostrata e passo ad una breve recensione del mensile.

La pubblicazione è interessante e stampata su ottima carta patinata, sono presenti diversi articoli, tra i quali, degno di nota è quello riguardante "il soggetto del mese" che illustra come realizzare un determinato modello con tutte le modifiche ed i miglioramenti da apportare. Oltre alla parte puramente descrittiva, troviamo le fotografie del soggetto durante le varie fasi di lavorazione, metodo che ritengo molto valido ed incentivante per coloro che volessero cimentarsi nella realizzazione.

Troviamo poi articoli storici, di araldica aeronautica, profili di colorazione e le sempre interessanti recensioni delle novità modellistiche, che vengono immesse sul mercato britannico con notevole anticipo rispetto al nostro Paese. Consiglio quindi l'acquisto di questa rivista a tutti gli appassionati. Ricordo a coloro che volessero sottoscrivere l'abbonamento annuale, che la casa editrice Clifford pratica un prezzo scontato ai soci IPMS Italy di £ 18,00, comprese le spese di spedizione.

Clifford Frost Ltd., Lyon Road, Windsor Avenue, Wimbledon SW192SE, U.K.

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

P.P. AEROPARTS MODEL ACCESSOIRES 1:72

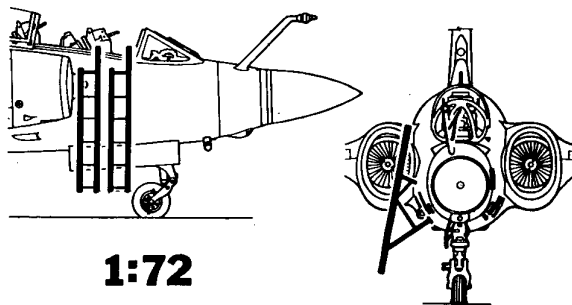
Ancora una volta gli inglesi hanno colpito!

Questo è quello che ho pensato quando ho aperto la busta inviata da Mr. Jim Perry, contenente alcuni dei suoi prodotti. Questa ditta realizza i modelli di ben 22 scalette di accesso per velivoli attualmente in linea presso varie forze aeree dei paesi dell'est e dell'ovest.

Il kit consiste in una lastrina di ottone, con le varie parti ottenute per fotoincisione; il tutto confezionato in una busta trasparente con allegato un dettagliato foglio di istruzioni. Chiaramente qualcuno si troverà in difficoltà vedendo i molti pezzi da assemblare e le loro piccole dimensioni, comunque con molta pazienza e l'ausilio di una colla cianoacrilica per i più esperti oppure del semplice vinavil per i meno sicuri, si potranno ottenere delle scalette che, una volta poste vicino al velivolo prescelto, gli daranno un effetto veramente realistico. Naturalmente sul foglio di istruzioni sono riportati anche le indicazioni per la verniciatura.

Il realismo di queste scalette si può apprezzare semplicemente confrontandole con quelle inserite nei kits dell'ultima generazione, che pur essendo valide, sono di dimensioni eccessive e risultano quindi fuori scala e meno precise.

Oltre alle scalette, la P.P. Models realizza anche altri utili accessori per corredare i modelli e per realizzare diorami a soggetto aeronautico.



1:72

Degni di nota sono gli specchietti retrovisori per gli abitacoli e le maniglie di espulsione per seggiolini eiettabili. Abbiamo poi i famosi "blocchi" per immobilizzare le ruote dei velivoli a terra, le tipiche trasenne che vengono disposte intorno agli aerei presentati alle mostre statiche durante gli "Open Days" ed infine gli estintori caratteristici usati dalla RAF, corredati di carrellino ruotato per il trasporto e bomboletta antincendio, questa ultima realizzata in metallo bianco.

Consiglio a coloro che volessero ottenere alcuni di questi modelli, di scrivere direttamente alla ditta e di richiedere anche il piccolo ma dettagliato catalogo che illustra tutti i soggetti realizzati. I prezzi variano da 1,10 a 2,80 sterline, il catalogo costa 40 pence. Ringrazio vivamente l'amico Tim Perry per la collaborazione con l'IPMS. P.P. Models (Hambrook) - Tim Perry - 8 York Close - Stoke Gifford - Bristol BS12 6NU - United Kingdom.

Sample issue supplied by Mr. Tim Perry, P.P. Models.

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

LIBRI AERONAUTICI SILEX EDICIONES

Sino ad ora avevamo notizie dell'editoria specializzata spagnola solo per alcuni dei libri sulle uniformi dell'esercito iberico, ma nessuna di pubblicazioni aeronautiche. E' stata quindi una piacevolissima sorpresa l'arrivo di due grossi volumi di argomento aviatorio.

Grande cura nella veste grafica, carta patinata di eccellente qualità, rilegatura solida e lussuosa, sovraccoperta plastificata molto robusta; queste sono le caratteristiche editoriali comuni ai due titoli che ora esaminerò:

AVIACION MUNDIAL EN ESPANA (GUERRA CIVIL) 1936-1939
AVIONES AMERICANOS Y RUSOS, di J. Miranda e P. Mercado
pesetas 5.900.

La Guerra di Spagna non ha mai raccolto l'interesse delle case editrici per la realizzazione di opere veramente complete e definitive. La Silex presenta ora il primo di una serie di 3 volumi che tratteranno tutti i velivoli utilizzati dalle aviazioni Repubblicana e Nazionalista con l'esclusione dei mezzi italiani e tedeschi, già trattati ampiamente in tante altre pubblicazioni. Questa scelta può sembrare strana, ma è necessario porre in evidenza che durante il conflitto le parti utilizzarono qualsiasi aereo a portata di mano (gli autori parlano di 264 modelli diversi), si vedeva il gran numero di velivoli civili (soprattutto americani) impiegati per mansioni di trasporto e collegamento, che venivano poi semplicemente abbandonati all'insorgere dei primi problemi tecnici per mancanza di pezzi di ricambio.

Dopo una breve introduzione gli autori illustrano il piano completo dell'opera e forniscono le equivalenze modellistiche (Humbrol e Mo-Lak) dei colori più utilizzati negli schemi mimetici. Il libro è suddiviso in due grandi capitoli, suddividendo gli aerei per nazionalità; di ogni velivolo viene fornita una scheda tecnica e per quanto possibile la carriera operativa di ogni esemplare, un disegno a tre o più viste e relative sezioni (scala 1/72) ed alcune immagini. Il punto dolente di questa pubblicazione sta appunto nella parte iconografica: le fotografie non sono all'altezza della situazione, essendo in molti casi delle pessime riproduzioni di foto ufficiali delle case costruttrici in sgargianti livree di linee aeree americane degli anni '30 (nel capitolo USA). D'altro canto i disegni sono validissimi e molto belli. Per i velivoli che sono stati utilizzati marginalmente ed in scarso numero (tipico caso dei postali Northrop Gamma e Delta) è presente una tavola al tratto con tre o cinque viste (dipende dalle dimensioni) sempre in scala 1/72 e oltre al testo, sempre documentatissimo, una paginetta di profili di colorazione. Eccellente la parte dedicata ai Douglas DC-1/DC-2 che furono velocemente requisiti alle Linee Aeree Postali appena iniziarono le ostilità; troviamo un curriculum vitae di ogni esemplare, tre pagine di stupendi piani in scala, tre di ottimi profili di colorazione e 7 fotografie di qualità incerta.

La parte veramente "in action" del libro è quella dedicata agli aerei sovietici, che ebbero una parte di primissimo piano nel conflitto, equipaggiando quasi completamente la FARE (Forza Aerea Repubblicana). Sfolgiare questa sezione è una gioia per gli occhi, pagine e pagine di trittrici che illustrano la colorazione dei vari Polikarpov e Tupolev... Il soggetto più rappresentativo è senz'altro il Polikarpov I-16 "Rata": una introduzione ci informa sullo sviluppo e l'evoluzione nel paese d'origine, per poi passare all'utilizzo in Spagna come caccia di prima linea; segue una documentatissima descrizione tecnica e delle caratteristiche di volo. Particolarmente interessante la parte sulle tattiche utilizzate dai piloti, apprendiamo come si attaccavano Fiat Cr.32, Me-109B/E, Ju-52, Do-17, He-111 con l'ausilio di alcuni disegni esplicativi. La parte grafica è (scusate la ripetizione, ma non si può definire altrimenti) stupenda: 4 pagine di disegni al tratto in scala 1/72 che illustrano tutte le versioni utilizzate (15), con sezioni di fusoliera ed alari; 6 pagine di profili di colorazione, che viste le esigue dimensioni dell'aereo sono stati mantenuti in scala. Sono presenti informazioni complete per realizzare 45 (quarantacinque!) esemplari diversi. Il tutto in 32 pagine fitte di dati e avvenimenti, tutto lo scibile umano sull'argomento. Le foto sono di qualità dignitosa, molto valida quella a pag. 230 che mostra un "Rata" incidentato dopo un atterraggio di fortuna.

Non intendo andare oltre, ma vi assicuro che per gli altri velivoli (vedi

Tupolev SB-2) i superlativi non sarebbero sprecati.

Questo volume si pone quindi come uno dei "testi sacri" dell'aviazione nella Guerra di Spagna, avendo dalla sua una ricerca approfonditissima e una sezione grafica portentosa. Non resta che aspettare con impazienza i volumi seguenti, con un pizzico di tristezza pensando a cosa la Silex avrebbe potuto offrirci se avesse incluso in questa serie anche gli aerei italiani. Unico neo il prezzo, piuttosto elevato, circa 60.000 lire, che è tuttavia allineato nella fascia dei volumi di gran pregio.



CRONICA DE LA AVIACION ESPANOLA, di B. Pecker e C. Perez Grande, pesetas 8.000.

Ovvero da Icaro all'F-18 Hornet. Il volume si apre infatti con una bella stampa seicentesca che ritrae Icaro mentre precipita al suolo e si chiude con una foto di un Hornet con le insegne spagnole (sta per entrare in servizio proprio in questi tempi).

Dalle prime ascensioni in mongolfiera alla frenetica attività promozionale dei fratelli Wright, che presentarono il loro velivolo anche al Re di Spagna e che con le loro dimostrazioni crearono un grande entusiasmo attorno al "più pesante dell'aria".

Seguirono poi, vista la neutralità durante la prima Guerra Mondiale, la creazione di una discreta capacità industriale senza l'assillo dell'economia bellica ed i grandi Raids transatlantici degli anni '30, tutti documentati con cartine che ne indicano le rotte, numerose fotografie e documenti dell'epoca. Il capitolo più importante è naturalmente quello dedicato alla guerra civile; certo in 32 pagine non è possibile analizzare compiutamente tutte le operazioni belliche che si sono svolte nei cieli iberici, ma viene fornito un ottimo inquadramento generale del conflitto con l'analisi dei più importanti eventi, come ad esempio il bombardamento terroristico della città di Guernica. Ottime le immagini, alcune molto note, altre meno, tutte comunque stampate molto bene. Particolarmente piacevole la fotografia di un Cr.32 nella tipica livrea mimetica nazionalista. Uscito di scena tutto il materiale di volo italo/tedesco, compresi gli ibridi CASA C-211 e HA-1112 (rispettivamente He-111 e Me-109 rimotorizzati con Rolls Royce Merlin) iniziò l'egemonia americana, con la sola parentesi dell'impegno del Prof. Willi Messerschmitt, che progettò un biposto da addestramento con propulsione a getto, il HA-200 Saeta e il corrispondente monoposto da attacco al suolo HA-220 Supersaeta. Lo scorrere del tempo e delle pagine ci portano ai nostri tempi, con l'ottimo equipaggiamento della forza aerea spagnola, formata da aerei di prima qualità come Phantom, Mirage F1, AV-8A, C-130 e come precedentemente ricordato, sono in arrivo i primi F-18.

Questo interessante volume ci conduce passo per passo attraverso la storia dell'aeronautica di questo paese con 317 belle foto ed un testo accurato e facile da seguire. La lingua spagnola non crea grossi problemi di comprensione, con un minimo di attenzione è possibile leggere senza l'ausilio del vocabolario; certo alcune parole saranno sconosciute, ma l'importante è capire.

Silex Ediciones, Cid 4, 28001 Madrid, Spagna

Review samples kindly supplied by Silex Ediciones; special thanks to Mrs. Rose Mayer, Foreign Department.

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

DECALS TAURO MODEL

STEMMI DI REPARTO A.M.I. SCALA 1/72

Era con una certa apprensione che attendevo l'uscita di questo foglio di decals, dopo la prima non felicissima esperienza della Tauro Model in questo campo (vedi Notiziario 1/85); purtroppo le mie speranze sono andate deluse ed è un peccato, viste le premesse veramente interessanti. Questo foglio contiene un assortimento di stemmi di reparto che copre la quasi totalità

dei gruppi di volo dell'AMI, partendo dai tre equipaggiati col Tornado, per passare a quelli ben più numerosi dotati di F-104, G. 91, C-130, G. 222, Atlantic ecc.: insomma mancano all'appello solo alcuni reparti da addestramento; in compenso sono inclusi i distintivi per realizzare lo F-104/ASA aggiornato dall'Aeritalia. Si capisce dunque che nella realizzazione di queste decals sono state dedicate numerose ore alla ricerca, vista la loro completezza e precisione, che però non hanno garantito un prodotto all'altezza delle aspettative, perchè nella fase di stampa le cose sono peggiorate. Per cominciare, il foglio da me esaminato aveva diversi colori fuori registro, problema molto avvertibile se si considera la minuscola superficie (pochi mmq) di tanti stemmi, anche se mi auguro che si sia trattato di un difetto occasionale. Più grave invece l'errore in numerosi colori: il blu di alcune frecce è troppo scuro, il verde troppo chiaro, il giallo troppo freddo, quasi fluorescente e privo di quella tonalità calda usata nella realtà; per chiudere il quadro la maggior parte dei colori non è coprente, cioè si scuriscono molto una volta applicati ad un modello verniciato in toni mimetici (vedi lo schema standard NATO usato dall'AMI in Verde Scuro 28 e Grigio Mare scuro 27). Dal lato positivo ci sono la buona adesività e l'ottima risposta delle decals al trattamento completo Microscale che permette di nascondere del tutto il fil trasparente, peraltro molto sottile e flessibile; pur troppo queste note positive non riescono a raddolcire la bilancia ed il risultato finale è che si possono utilizzare solo alcuni dei tanti stemmi inclusi, magari ritoccando con un pennellino certi colori e applicando un bordo bianco alla zona dove verranno posizionati. Posso solo consigliare al socio e amico Walter De Paoli, titolare della Tauro, di migliorare gli standard di stampa, perchè è un vero peccato che il suo ottimo lavoro di documentazione sia vanificato da una stampa così poco accurata. Il foglio è disponibile presso Walter De Paoli, Via S. Domenico 16, 10022 Oselle - Carmagnola (TO) al prezzo speciale per i soci IPMS di lit. 5.000 più lit. 2.500 per spedizione (si consigliano ordini cumulativi), inviabili tramite vaglia postale. Le decals Tauro Model sono distribuite da Vetromodelli, Via Brescia 102, 26100 Cremona.

**NUMERI DI CODICE E DI COSTRUZIONE PER F-104, TORNADO, G.91
SCALA 1/72.**

Si tratta dell'ultimo foglio prodotto dalla torinese Tauro Model e riguarda un soggetto trascurato da sempre dai fabbricanti di Kits o decals: i classici numeri di codice bianchi portati dai più conosciuti velivoli di prima linea dell'AMI. Considerando infatti che il vecchio foglio Italtransfer ITS-02 comprendeva solo i numeri di tipo squadrate per F-104, ormai abbandonati da buona parte dei Gruppi di volo, e che una discreta percentuale di ditte non fornisce distintivi italiani nelle scatole di montaggio dedicate a velivoli in servizio anche nell'AMI, o li fornisce con codici grossolanamente errati (vedi l'F-104 G/S Esci o il Tornado Revell), era dunque tempo di colmare questa vistosa lacuna. Il foglio in esame presenta varie serie complete di numeri bianchi in diversi stili ed anche alcuni gruppi di piccoli numeri neri utili per realizzare le MM ed i Numeri di Costruzioni dipinti sotto i piani di coda. Procedendo con ordine, troviamo

| TAUROMODEL - ART. 502 - NUMERI 1:72 TORNADO - F.104 - G.91R - G.91Y | |
|--|--|
| 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 0000 | 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 0000 |
| 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 0000 | 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 |
| 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 0000 | 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 1234567890 |

per primi i codici "stencil" usati dai reparti sul Tornado ed ora anche dagli F-104S del 12° Gr. C.I.; sono piuttosto ben stampati anche se lo spessore del tratto è un poco grosso e vi sono alcune inesattezze nella forma di alcune cifre. Vengono poi diverse serie dedicate all'F-104 in 4 stili: il primo tipo è quello più "squadrate" usato solo da poche unità (es. il 22° Gr. C.I.O.), il secondo è il più comune stile tondeggiante adottato nella grande maggioranza dei Gruppi, il terzo stile si rifà al primo ma con interruzioni verticali del tratto, tipo "stencil" e fu estesamente impiegato dal 154° Gr. C.B. prima del passaggio su Tornado. In fine il quarto gruppo comprende le cifre di dimensioni ridotte, visibili sui velivoli del 21° Gr. C.I.. Passando al G.91, ci sono poi codici "spaccati" per i G.91 del 32° Stormo (anche qui qualche imprecisione, ma nulla di grave),

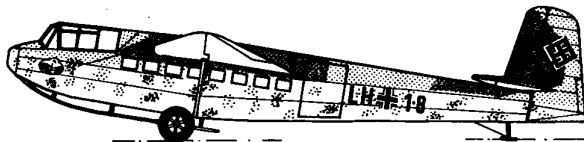
e i più sottili numeri dei G.91R del 2° Stormo che però da diverso tempo usano i medesimi caratteri ma anch'essi con l'interruzione del tratto tipo "stencil". Come si vede il quadro sarebbe piuttosto incoraggiante se non fosse per il solito difetto che perseguita le decals di questa ditta, cioè la scarsa densità del colore bianco che si traduce in un seccante scurimento delle cifre una volta applicate alla mimetica standard AMI; l'inconveniente è un po' meno evidente nei numeri di piccole dimensioni o con tratto sottile. Resta da dire che il film di supporto lucido è molto sottile, ha ottime capacità adesive e si conforma molto bene anche sulle superfici più tormentate, ciò che insieme all'uso dei prodotti Microscale permette di raggiungere un vero "painted-on look". Le istruzioni sono un poco confuse ma forniscono diversi profili esplicativi, i riferimenti Federal Standard per lo schema mimetico NATO ed un utile elenco finale di Matricole Militari. Il prezzo, scontato per i soli soci IPMS è di 4.500 lire più 2.500 lire di spese di spedizione per chi vuole acquistare il foglio per corrispondenza, scrivendo all'indirizzo citato sopra. Consigliamo ancora di effettuare ordini cumulativi per risparmiare sulle spese postali fisse.

Ringraziamo l'amico Walter De Paoli per aver fornito i due fogli recensiti.

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

DFS-230 HUMA MODELL 1:72

Abbiamo già fatto la conoscenza della HUMA Modell nel Notiziario 2/85, dove appare la recensione del Klemm Kl-35; siamo recentemente entrati in possesso dell'ultima realizzazione della ditta tedesca, il DFS-230. Questo aliante ebbe larghissima diffusione nella Luftwaffe durante il secondo conflitto mondiale, ne furono costruiti circa 1.500, venendo utilizzato in tutte le più importanti azioni dei paracadutisti tedeschi, da Eben Emael a Creta, sino alla liberazione di Mussolini a Campo Imperatore. Di costruzione molto spartana, fusoliera quadrata in tubi di acciaio con rivestimento esterno in tela, ala monolongherone a fortissimo allungamento, poteva trasportare oltre al pilota, nove paracadutisti completamente equipaggiati.



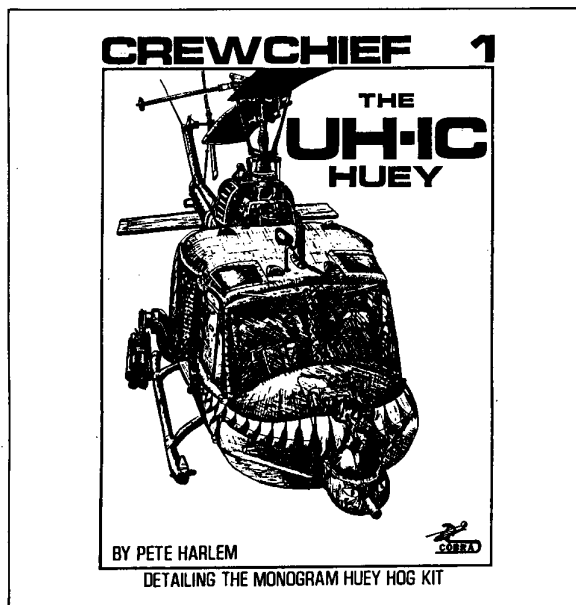
Il modello che la HUMA ha realizzato è di buon livello, tenendo conto che si tratta di prodotti realizzati con stampe a durata limitata e ad iniezione a bassa pressione. Le parti principali sono ottime con un dettaglio superficiale abbastanza fine (in rilievo per la fusoliera ed inciso sulle ali), gli interni della stiva sono inesistenti, ma a causa dei ben 12 finestroni presenti in fusoliera sarà necessario almeno inserire il pavimento e verniciare il tutto in grigio scuro. Per la cabina di pilotaggio vengono forniti oltre al pavimento, il seggiolino e la cloche; questi ultimi, come tutte le parti di dimensioni esigue, sono purtroppo di qualità scadente a causa delle sbavature di plastica probabilmente dovute allo stampo che comincia a deteriorarsi. Comunque niente di grave in quanto si tratta di parti che si possono autocostruire abbastanza facilmente. Occorre un poco di attenzione durante il montaggio della fusoliera perchè mancano i piolini di riferimento per l'unione delle parti, che coincidono discretamente e non richiedono l'uso di quantità eccessive di stucco. Il posizionamento delle due grandi semiali deve essere effettuato con cura controllando attentamente l'angolo diedro (deve essere nullo) per non trovarsi con un modello totalmente irrealistico. La HUMA propone anche l'accoppiamento del DFS-230 con altri velivoli per formare un complesso Mistel; vengono infatti fornite le strutture che agganciavano l'aereo madre (Bf-109, FW-56, Kl-35) all'aliante e le relative decals per entrambi. Praticamente utilizzando l'ottimo foglio di decals si possono realizzare tre DFS-230 e i tre aerei madre citati sopra. Completa la confezione un grande foglio di istruzioni con note in tre lingue che traccia una breve storia del mezzo e del suo impiego, illustra il montaggio e fornisce gli schemi di colorazione (uno in grigio 63 ed uno nella classica mimetica 65/70/71). Sono anche presenti tre fotografie dei complessi Mistel che vengono proposti nella busta. In conclusione un buon modello, corretto dimensionalmente e che riproduce fedelmente l'aliante che è stato impiegato in tante azioni dai Fallschirmjäger del Terzo Reich. Non ci sono soverchi problemi nel montaggio e quasi non ci si accorge che si ha a che fare con un prodotto artigianale. Il modello è disponibile presso la HUMA Modell, Kilianstädter Str. 9 D - 645 Hanau 6 - Germania Occidentale.

Review sample kindly supplied by HUMA Modell.

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

CREWCHIEF I: THE UH-1C

Direttamente dalla nota serie "Tutto quello che avreste voluto sapere su... ma che non avete mai osato chiedere", ecco questo interessante volumetto (nel formato 21 x 27,5 cm) che ha come soggetto una delle versioni della prolifica famiglia dei Bell H-1 Huey. Come indica il sottotitolo, lo scopo è quello di aiutare chi si proponesse di realizzare il kit in scala 1/48 dello Huey Hog prodotto dalla Monogram, ed effettivamente bisogna dire che questo fine viene raggiunto in pieno: non penso infatti sia possibile trovare altrove un insieme di oltre un centinaio tra foto (in bianco e nero, in generale ottimamente riprodotte), e di disegni (tratti dal Technical Manual dell'elicottero), e tutti nella stessa fonte di documentazione. Dopo una breve introduzione storico-tecnica ed alcuni pareri di pilotaggio (ad opera di veterani del Vietnam), la parte centrale del libro è occupata da un completo esame dell'armamento trasportabile (lanciagranate, mitragliatrici, lanciarazzi, il tutto abbondantemente illustrato), della colorazione e delle insegne (ovviamente sono riportati i riferimenti al Federal Standard). Troviamo anche un buon 5 viste dell'UH-1C in scala 1/48 con alcune sezioni, ed una serie di 8 profili di colorazione, che forse sono la parte meno riuscita del libro, a causa della pesantezza del retino utilizzato. Le ultime 17 pagine (su un totale di 56, copertina esclusa) sono dedicate ai consigli per la costruzione del modello Monogram, che viene seguita passo per passo, indicandoci ogni volta eventuali difetti del kit e modifiche o miglioramenti che si possono apportare; vi sono anche alcuni brevi suggerimenti per chi volesse riprodurre una versione diversa dalla C partendo dalla stessa base (UH-1B, UH-1E, HH-1K, UH/TH-1L ed UH-1M).



In conclusione, un libro decisamente interessante e senz'altro raccomandabile agli appassionati dell'ala rotante ("in questo libro c'è di più di quanto volessi sapere", si potrebbe dire), anche in ragione del costo, pari a US\$ 6,50 (a cui si devono aggiungere US\$ 1,50 per le spese di spedizione), che se pur non molto basso, è certamente adeguato alla qualità del volume che viene prodotto "artigianalmente", un po' come il nostro "Notiziario". Il libro può essere richiesto a The Cobra Company, 8842 S.W. 72nd Street, Apt. J-258, Miami, FL 33173, U.S.A.

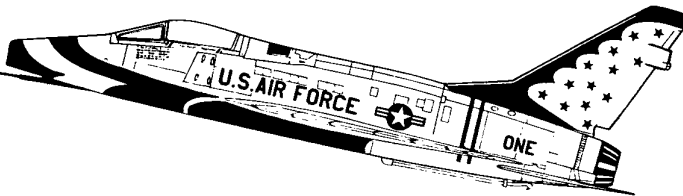
Il prossimo titolo della serie dovrebbe riguardare lo AH-1G HueyCobra, mentre lo stesso autore ha in programma una nuova serie denominata "Preflight" in cui il primo soggetto trattato sarà lo UH-10 Iroquois.

ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

N.A. F-100 THUNDERBIRDS MONOGRAM 1:48

E' una delle prime novità previste dalla Monogram per il 1986, ma per essere onesti si tratta di una riedizione dell'F-100D di qualche anno fa, data di un nuovo set di decals per realizzare a scelta uno dei quattro velivoli dei famosi Thunderbirds nella stagione 1967. Partendo proprio dalle decals, il foglio di grandi dimensioni (copre tutta la scatola) è molto completo e ben stampato, per mette di riprodurre tutti gli ornamenti e

l'intero, complicato disegno dell'"Uccello di Tuono" applicato al ventre dell'aereo. Naturalmente sono da verniciare a cura del modellista alcune aree in bianco, rosso e ovviamente, natural metal ma questa è certo la parte più facile in quanto l'applicazione di alcuni fregi non mi sembra debba essere delle più agevoli: abbondanti dosi di Micro Set/Sol dovrebbero aiutare e l'unico appunto che mi sento di fare è sulla resa del colore rosso, probabilmente un po' cupo. Niente di nuovo per quanto riguarda il resto del kit: plastica grigio metallizzato ben lavorabile con dettaglio superficiale in rilievo di buona fattura. Alcune soluzioni di montaggio, come i piani di coda stampati integralmente alla metà superiore della fusoliera e il dorso delle ali in un solo blocco, sono molto gradite ma l'as-



semblaggio è intralciato dalla presenza di abbondanti e fastidiose sbavature di plastica su numerosi pezzi, indice forse dell'anzianità dello stampo. Come tradizione della ditta statunitense i vani interni del velivolo sono stupendamente dettagliati, questo comprende i pozzi dei carrelli, l'abitacolo, l'aerofreno ventrale e il vano sinistro che ospita i due cannoni da 20 mm, che andrà purtroppo chiuso in quanto i velivoli dei Thunderbirds erano disarmati; ricordate perciò di eliminare anche le volate dei cannoni che spuntano da sotto il muso. Uniche note stonate, l'ugello di scarico, ottimo all'esterno ma vistosamente "corto" dentro e la presa d'aria anteriore, anch'essa poco profonda e con una giunzione interna molto difficile da nascondere. Una raffinatezza sono gli slat in due pezzi separati da incollare sulle guide già previste. Sono inclusi nella scatola, ma se ne dovrà fare a meno, numerosi pezzi supplementari o alternativi come l'intera panoplia di piloni, serbatoi sganciabili, bombe e due missili Bulldog, due sonde R.I.V., due ugelli di scarico (montare quello carenato) ecc. Chi però deciderà di scegliere una veste più militare per questo Super Sabre, troverà utili queste parti aggiuntive che la Monogram non ha escluso dalla confezione. Non eccezionale la capottina, un po' nebulosa in certi punti, come pure la scaletta d'accesso, troppo grossolana. Insomma si tratta di un kit più che onesto, che riproduce fedelmente le linee del celebre F-100 e che ha permesso all'azienda americana di sfruttare meglio gli stampi del precedente F-100D.

Review sample kindly supplied by Monogram Models Inc.

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

CATALOGO VERLINDEN N.2

La ditta "Amati" di Torino, distributrice italiana dei prodotti Verlinden, mi ha fatto recentemente pervenire la seconda edizione del catalogo della "Verlinden Productions". Sfogliando questa pubblicazione troviamo accessori e articoli veramente singolari, che permetteranno all'appassionato di diorami di dare sfogo alla propria creatività. Oltre agli ormai famosi calchi in gesso che riproducono casematte, case diroccate e trinceramenti, vorrei menzionare alcuni interessanti accessori, creati dal famoso modellista belga che forse non sono noti a tutti. Cito ad esempio le riproduzioni di cartelli stradali, mappe e manifesti pubblicitari del periodo 1939-1945 in scala 1/35; cartoncini stampati per simulare marciapiedi, completi di gradini e tombini; parti di piste aeroportuali per ambientare velivoli in scala 1/72, particolarmente bella è la riproduzione di un settore del ponte di una moderna portaerei.

Di ottima fattura anche i fogli di trasferibili a secco per aeroplani moderni in 1/72 e per veicoli militari in 1/35. Pregevoli le confezioni contenenti parti fotoincise, che consentono di realizzare cancelli e strutture in ferro battuto, da inserire nei diorami. Troviamo anche le fibbie per arricchire le cinture di sicurezza degli aerei in scala 1/48 oppure per autoveicoli in scala 1/43. Per concludere vorrei spendere alcune parole per le 4 serie di figurini in scala 1/35, realizzati in piombo, che riproducono fedelmente gli equipaggi di veicoli corazzati di quattro diverse nazionalità. Consiglio perciò a coloro che amano i diorami di acquistare o consultare questo catalogo, dal quale potranno trarre degli ottimi spunti per ottenere valide riproduzioni modellistiche. Un grazie alla ditta "Amati" per la collaborazione.

Amati Modellismo, Via Madama Cristina 118, 10100 Torino

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

OSPREY & SQUADRON BOOKS

AIR WAR OVER KOREA, di Larry Davis - Squadron/Signal Publications - £ 5,95.

Quella scatenata dai Nord Coreani il 25/6/1950 fu una guerra lunga e sanguinosa, che impegnò duramente uomini e mezzi per tre anni, di cui una parte fondamentale venne svolta dalle forze aeree. La Squadron/Signal ha recentemente ristampato questo libro formato "Special", 96 pagine in verticale, uscito per la prima volta nel 1982. Innanzitutto vorrei spendere alcune righe sul testo, che è caratterizzato da un insopportabile (naturalmente per me) tono nazionalistico e di superiorità assoluta (i più bravi, i più buoni, i salvatori del mondo dalla barbarie coreano/cino/comunista) da far passare in secondo piano la mole notevole di informazioni, dati e statistiche sull'enorme numero di missioni effettuate nel corso del conflitto. Naturalmente la parte del leone viene riservata all'USAF che ebbe "in appalto" dall'ONU le operazioni aeree, ma vengono anche brevemente illustrati i mezzi dell'US Navy, Royal Navy, Aviazione Australiana e Aviazione Sud africana. L'impostazione è la solita: un breve testo corredato da innumerevoli fotografie, delle quali parecchie a colori e da numerosi profili a colori del "nostro" Don Greer. In Corea vennero utilizzati numerosissimi aerei, dai Mustang e Corsair ancora freschi dalla II G.M. agli F-84 e F/86 messi in campo per contrastare i MiG-15 avversari, tutti ben rappresentati nei capitoletti dedicati ai caccia. Particolarmente interessante la parte dedicata al SAC con alcune pagine che illustrano le decorazioni applicate dagli equipaggi ai B-29, dalle classiche pin-up girls che mostrano sorridenti tutti i loro attributi, a personaggi dei fumetti. Da appassionato di velivoli inglesi ho trovato molto piacevole la pur breve parte riguardante il coinvolgimento della Royal Navy nel conflitto, con le portaerei HMS Triumph e HMS Thesus che si alternarono in zona di operazioni. Numerose immagini sono dedicate al Sea Fury, senz'altro il più bel caccia imbarcato con propulsione ad elica mai realizzato. Molto numerosi i profili a colori ottimamente disegnati da Don Greer che però in copertina ha riprodotto un MiG-15 di forma completamente sbagliata, rovinando un poco l'effetto complessivo della scena bellica rappresentata. "Edonismo regaliano" a parte, questo è un bel libro fotografico dove è possibile trovare ottimi spunti per la realizzazione di diorami e tantissime immagini di tutti i velivoli di ogni categoria che parteciparono al conflitto coreano.

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

F-8 CRUSADER IN ACTION, di Jim Sullivan - Squadron/Signal Publications - £ 3,95.

Siamo ormai abituati a veder apparire ad intervalli regolari i nuovi titoli della classica serie "In Action" della texana Squadron/Signal, agili e poco costosi volumetti che sono diventati un punto di riferimento nel nostro mondo modellistico. Questo 70° numero non si discosta dallo schema stabilito ed è dedicato al Vought F-8 Crusader, che fu l'intercettore di prima linea dell'US-Navy a cavallo degli anni 50-60 e si guadagnò una buona fama di "MiG Killer" nei cieli del Vietnam. Solito testo ridotto al minimo (forse anche troppo) per lasciare spazio alle immagini che ben documentano l'evoluzione e le versioni di questo caccia navale. Non mancano pure alcune interessanti foto scattate durante l'impiego bellico nel sud-est asiatico. Gli unici appunti da fare alla copertura fotografica riguardano una strana mancanza di viste da sinistra delle varianti da ricognizione e la ingiusta ristrettezza dei capitoli dedicati all'F-8E (che dopotutto è la versione più famosa) ed ai modelli esportati (F-8E (FN) per l'Aeronavale francese e F-8P Filippini), per il resto c'è di che soddisfare i gusti di ognuno. Corredano il tutto gli usuali, eccellenti profili targati Don Greer e gli altrettanto usuali e purtroppo scadenti disegni al tratto, stavolta opera di un tale Kevin Wornkey. Secondo me però la chicca più gustosa è nelle prime pagine; dove è riprodotto un distintivo che circolava nei reparti che hanno sostituito i loro Crusader con macchine più moderne: esso mostra la faccia triste di un pilota da caccia con il motto "When you're out of F-8's, you're out of fighters", segno dell'attaccamento degli americani a questi vecchi guerrieri che non muoiono mai.

NAVY AIR COLORS VOL. II, di T.E. Doll, B.R. Jackson e W.A. Riley - Squadron/Signal Publications - £5,95.

A completamento del primo volume, che trattava gli anni dal 1911 al 1945, ecco il seguito dell'analisi sulla mimetica ed i distintivi portati dai velivoli dell'US Navy, Marine Corps e Coast Guard dalla fine della II G.M. ad oggi. Anticipo subito il giudizio finale, dicendo che si tratta di un'ottima pubblicazione, per giunta gratificata da un eccellente rapporto qualità/prezzo: all'interno delle 96 pagine troviamo la completa storia dei "colori" della marina americana, corredata da molte ed interessanti immagini (diverse delle quali a colori) e dai classici disegni dell'immancabile Don Greer. Opera di indubbia utilità per tutti gli appassionati dell'aviazione navale americana, ma che presenta pure alcune lacune, peraltro comprensibili vista

la gran mole di informazioni che sono state concentrate in così poche pagine. Per citare l'insufficienza più evidente, dirò che purtroppo il settore dedicato alle mimetiche plurigrigio, in corso di adozione presso ogni reparto della Naval Aviation, le varie mimetiche sperimentali (tipo Ferris) e gli schemi Top Gun, è molto ridotto e piuttosto incompleto; gli autori si scusano dichiarando che gli schemi aggressor sono estremamente mutevoli, numerosi e che variano a discrezione del comandante delle basi, ma riguardo alle livree a bassa visibilità, già standardizzate per numerosi velivoli sia imbarcati che a terra, essi forniscono solo l'elenco dei colori, aggiungendo che una pubblicazione ufficiale sull'argomento è di imminente uscita per il 1983, ciò che è strano perché le loro informazioni sembrano andare non oltre tale anno; mentre il libro in esame è stato stampato alla fine del 1985. Chi volesse comunque documentarsi meglio sugli schemi "lo-viz" troverà un esaudiente articolo su "La Vitrine du Maquettiste n. 19" dell'IPMS Francia. Proseguendo l'indagine sulle carenze del volume, si nota che in ultima pagina, nell'utilissimo elenco dei codici FS relativi ai colori più usati, la fastidiosa assenza del Semi Gloss Fluorescent Red Orange 28913, tinta citata a profusione per tutta l'opera; pure non c'è alcun riferimento alla colorazione dei T/AV-8A/C Harrier dei Marines, mentre si può considerare un peccato veniale dovuto appunto allo spazio ridotto, la generale monotonia del testo nella descrizione dei mutamenti cromatici e l'assenza delle motivazioni che li causarono (la situazione è ulteriormente complicata per lo scrivente, più avvezzo a leggere dall'inglese che dall'americanesimo). E' ora di esaminare i punti positivi, che sono molti e di notevole peso: prima di tutto l'eccezionale e completa copertura fotografica, corredata da didascalie concise ma esaurienti. Si nota anche il notevole lavoro di ricerca condotto per compilare l'impressionante elenco di tutti i codici mono e bilettera portati sulle derive dei velivoli dal 1945 ad oggi e dei relativi reparti di appartenenza. Da non dimenticare infine i piacevoli disegni di Don Greer e le numerose pagine letteralmente stipate di foto a colori. Insomma si tratta di un acquisto decisamente consigliabile, chiaramente destinato ad un pubblico modellistico e se possibile, ancora migliore del pur eccellente primo volume.

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

THE M2 BRADLEY INFANTRY FIGHTING VEHICLE, di S.J. Zaloga, Vanguard no. 43 - Osprey - £ 3,95.

Era inevitabile, prima o poi se ne sarebbe parlato, mi riferisco infatti al nuovo titolo che si va ad aggiungere alla già lunga lista della collana "Vanguard" della Osprey. Il nuovo volume ha per soggetto il nuovo veicolo corazzato per trasporto truppe M2 Bradley, ad opera del solito Steven Zaloga, che si è rivolto a Terry Hader, Andy Carroll e Michael Trim per la realizzazione delle tavole a colori.

Si inizia con una breve introduzione sulla evoluzione del veicolo da trasporto truppe sul campo di battaglia, l'autore mette in risalto l'influenza esercitata sugli studi per questo veicolo dagli impieghi operativi di mezzi similari durante le guerre Arabo/Israeliane e il Vietnam; inoltre vengono esaminate anche le esperienze dei tedeschi occidentali con il Marder e dei sovietici con il BMP. Il tutto è ampiamente documentato da numerose fotografie. Nella seconda parte viene illustrata la parte operativa del Bradley, purtroppo solo con fotografie scattate durante l'esercitazione "Reforger 84" tenutasi in Europa due anni fa.

Questo volumetto esce anche in un periodo favorevole, in quanto la Tamiya ha recentemente commercializzato i modelli in scala 1/35 della coppia M2/M3.

CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY OSPREY LTD, EUROPEAN DISTRIBUTOR OF SQUADRON/SIGNAL BOOKS.

W-W-1

Aero

THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE

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

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



2ª MOSTRA NAZIONALE DI MODELLISMO

organizzata dall'I.P.M.S.

MODENA - CENTRO MUCCHI

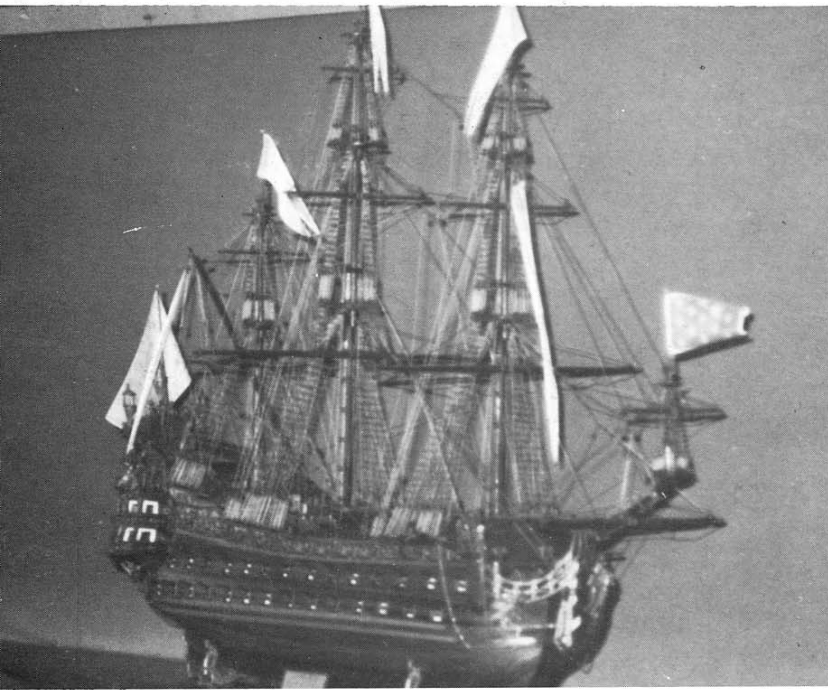
Mostra fotografica a cura di Nicola Malizia.



Inaugurazione della Mostra:

Il Dott. Enrico Mucchi ringrazia le Autorità, i convenuti, lo Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Propaganda, il Sig. Pini, Direttore I.P.M.S. Italia e i suoi collaboratori.

Presentazione di Nicola Malizia del volume
ALI NELLA TRAGEDIA DI SPAGNA.
Presentazione delle nuove edizioni:
TULLIO DE PRATO a cura di C. Gori,
SOGNO DI UN MONDO SENZA GUERRE
di F. Pierotti.



Alcuni modelli esposti.

