

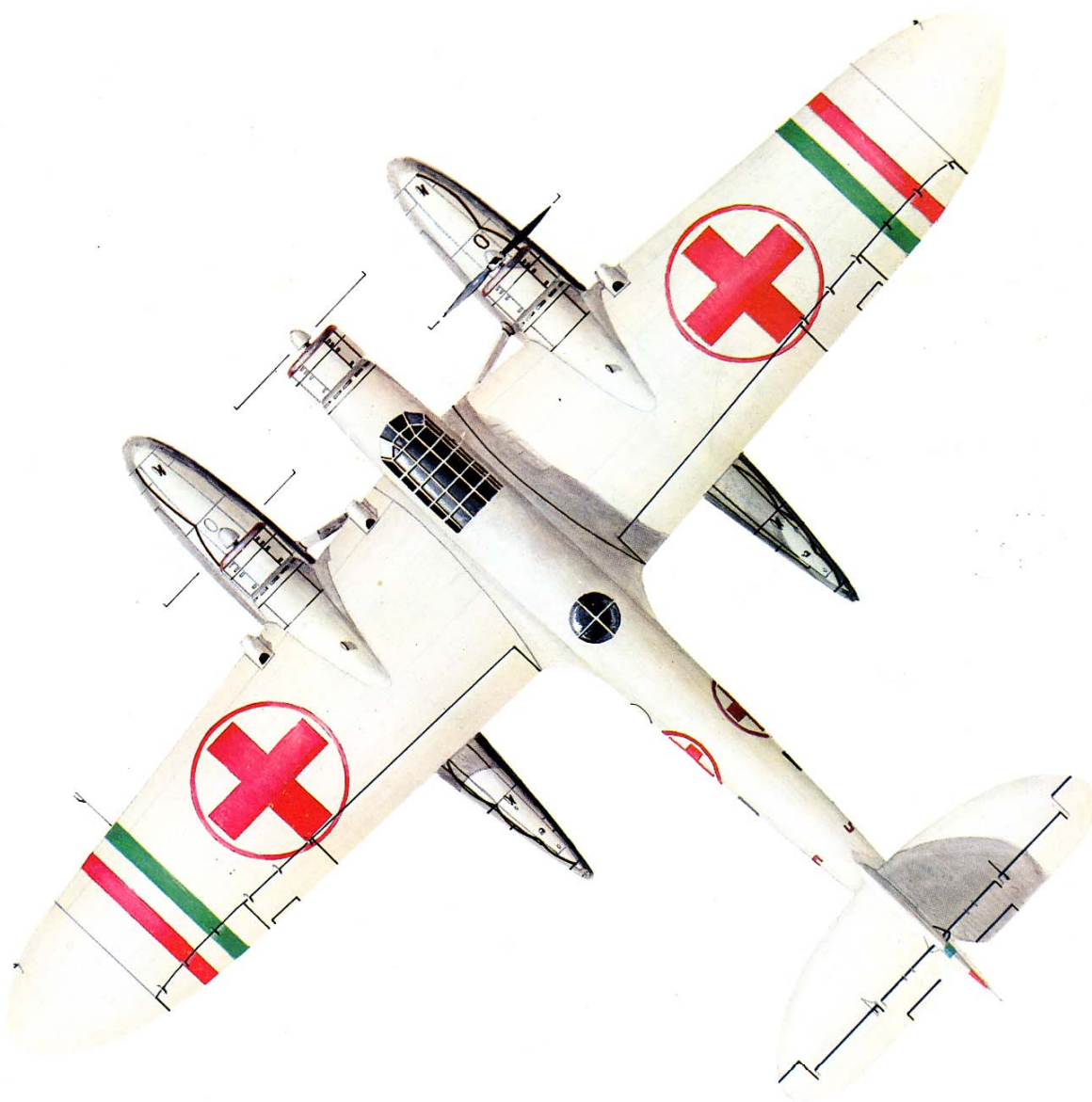


# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 17 N. 4 - 1986

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

# ...TRE PAGINE DI BELLE FOTO



Il "pezzo" sicuramente più interessante presentato nell'edizione '86 della M.A.V. a Vergiate, che si è svolta lo scorso 12 ottobre, è stato questo prototipo dell'Agusta A-129 Mangusta (E.I. 903, M.M. 591) che è uno dei quattro esemplari attualmente impegnati nelle prove di volo e nei test dei vari sistemi ed apparati. Dopo il suo arrivo a Vergiate, avvenuto circa a mezzogiorno, è stato letteralmente preso d'assalto dai fotografi presenti, cui non pareva forse vero di poter riprendere una macchina che finora non è stata presentata ufficialmente in molte occasioni.

Dalle immagini si può apprezzare la configurazione generale dell'elicottero, con la posizione fortemente scalata dei due membri dell'equipaggio (disposizione classica per un elicottero da combattimento), ed una delle configurazioni tipiche d'armamento, con 8 contenitori-lanciatori per missili anticarro filoguidati Hughes BGM-71A TOW appesi in due gruppi di 4 agli attacchi subalari esterni. La torretta sul muso simula l'analoga M-65 associata al sistema di guida

dei missili. Da notare anche il forte diametro dell'albero del rotore principale, necessario per offrire la possibilità di installazione di un sistema di guida montato sopra di esso (ed il mock-up del Mangusta è apparso anche con questa configurazione per il sistema di visione).  
(foto di Aldo Zanfi, IPMS Modena).

(Segue a pag. 32).

## INDICE:

Un Airone mediterraneo, il Cant Z 506.....	Pag. 1
La grande avventura.....	" 10
Contrassegni per camion civili.....	" 12
Apache.....	" 13
Panther ausf. D, Kursk 1943.....	" 18
Siai SF-260.....	" 23
Cose nuove da tutto il mondo.....	" 27
Dal Direttore Nazionale.....	" 31

# UN AIRONE MEDITERRANEO: IL CANT Z 506



DI ANDREA CHIAPPONI, CITTA' DI CASTELLO (PG)

Ecco finalmente! Dopo un'infinita serie di rinvii il Cant Z 506 della Supermodel è ora regolarmente in distribuzione. Una gestazione tanto travagliata si spiega forse considerando la natura stessa della Supermodel, dalle caratteristiche più amatoriali che industriali. Mi auguro comunque che la lunga attesa non impedisca un meritato successo commerciale ad un modello che mi è caro, sia perché colma una seria lacuna nel campo dei soggetti italiani, sia perché l'I.P.M.S. ha potuto dare un modesto contributo alla sua realizzazione: chi scrive ha infatti avuto il piacere di collaborare con la Supermodel nello studio di colorazioni ed insegne. A questo proposito alla Supermodel non escludono (in caso di confortante successo) la realizzazione di un foglio di decals alternative, speriamo bene.

Saltando subito alle conclusioni, si può tranquillamente dire che il modello "c'è": le linee sono rese senza incertezze e le parti alternative offerte permettono di realizzare tutte le versioni operative, esclusa quella postbellica, ottenibile con facili modifiche.

Una menzione particolare alla bellissima immagine della scatoletta, disegnata nientemeno che da Don Greer, frutto della collaborazione tra la casa bolognese e la Squadron americana, che cura la distribuzione negli Stati Uniti. Il kit è diviso in tre stampe in plastica grigia più una per i trasparenti, per un totale di oltre 100 pezzi. Il dettaglio superficiale può sembrare scarso ma si ricordi che l'aereo era in legno telato. Le stampe sono precise e praticamente prive di sbavature e ritiri. I pezzi sono attaccati agli sprues con raccordi un po' spessi, per cui bisognerà prestare molta attenzione nello staccare le parti più fini, come il bel pitot a tridente. Come in quasi tutti i modelli di una certa mole lo stucco è necessario per il raccordo alafusoliera, come pure bisognerà stuccare accuratamente gli incastri delle postazioni alternative (dorsali, laterali e ventrali) offerte nel kit: la soluzione tecnica adottata dalla Supermodel è alquanto insolita (le postazioni sono stampate unitamente ad una "fetta" di fusoliera circostante), ma molto valida perché permette di lavorare con stucco e lima lontano dai trasparenti. Nell'insieme il montaggio risulta facile, l'unico punto di un certo impegno è l'unione dei montanti degli scarponi con la fusoliera.

## Fusoliera:

Difetta leggermente in lunghezza (quasi 2 mm in meno) ma è fondamentalmente corretta per forma e sezioni ed offre diverse alternative di realizzazione: senza armamento dorsale, oppure con torretta Breda (estratta o retratta) o Lanciani; postazioni laterali opzionali; postazione ventrale squadrata od aerodinamica. Per realizzare il modello bisogna studiare attentamente le foto di un esemplare preciso in quanto i tipi di postazione erano spesso variamente combinati tra loro. Da notare che la versione sanitaria al posto della torretta aveva di solito un astrodromo (cupoletta) assente nel kit, ma molto simile alla torretta Breda inserita a filo nell'alloggiamento Lanciani.

Nonostante la presenza del pezzo riprodotto il vano bombe, la fusoliera risulta flessibile alla pressione nella parte centrale, fatto che può creare qualche problema nell'ottenere il corretto diedro al momento dell'inserimento delle ali. Suggestisco di applicare un rinforzo trasversale (a mo' di longherone o paratia) in corrispondenza dell'innesto alare, facendo in modo che non risulti visibile attraverso le finestrate dell'abitacolo. L'abitacolo stesso richiede qualche ritocco dato che l'interno è ben visibile attraverso l'ampia vetratura anche quando non si sfrutti la possibilità di montare i portelli dorsali in posizione aperta. Bisogna senz'altro coprire le svasature interne in corrispondenza dell'attacco alare per ridare continuità alla superficie interna dell'abitacolo e già che ci siamo conviene ridurre un po' i grossi incastri per i sedili; si possono poi aggiungere altri dettagli (pedaliere, cablaggi, strumenti ecc.) per arricchire cruscotti e consolle già presenti nel kit.

Anche il vano bombe può essere migliorato con qualche accento alla struttura interna; considerando poi che il carico

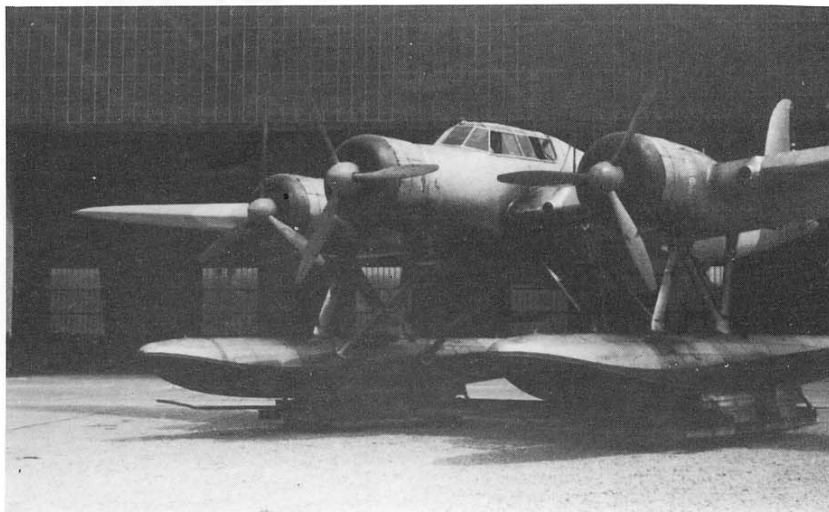
## SUL TITOLO:

Un Cant Z 506 "in parcheggio". L'ambiente marino non era certamente favorevole per la durata della mimetizzazione: basta osservare la condizione del dorso della fusoliera, nelle parti non protette dai teloni durante le soste prolungate all'aperto. Molto evidenti anche i piccoli distintivi Alfa Romeo sulle pale delle eliche. (AMI, Uff. Doc. e A.P.)



**UNA GITA ALLA SCUOLA DI VOLO DI POLA-PUNTISELLA.**

Visita naturalmente ideale, grazie all'inesauribile archivio di Carlo Pecchi, che ha messo a nostra disposizione queste fotografie inedite. Iniziamo quindi ad aggirarci sul piazzale di Puntisella, curiosando davanti a questo Cant Z 506 estremamente consunto dall'uso nella Scuola di Volo. Si nota chiaramente la parte degli scarponi che in flottaggio rimane immersa, dipinta come da regolamento in "nero sottomarino". Ben visibili i finestrini aperti, corrispondenti ai posti del pilota e del co-pilota. La postazione ventrale per l'osservatore è piuttosto in ombra, ma sfoggia in piena evidenza la sua forma squadrata assolutamente non aerodinamica, ma a quando sembra funzionale. Si possono fare le debi-proporzioni fra l'aviere e l'aereo.



di bombe del kit (2 x 500 kg.) era forse il meno consueto, consigliere di riprodurre un carico più frazionato (6 x 160 Kg. o 9 x 100 Kg.) che è di maggior effetto e riempie di più. Questi lavori in fusoliera sono più complessi da descrivere che da effettuare e con poca fatica daranno quel tocco in più che un modello del genere merita senz'altro.

**Ala:**

È l'unico pezzo che presenti un difetto degno di nota. Mentre è corretta come dimensioni (l'apertura finale è 2 mm più stretta) e pianta (difetta leggermente nel bordo d'uscita estremo) ed accurata come dettaglio (ci sono perfino gli sfiati carburante come pezzo staccato), c'è da segnalare che gli alettoni risultano più corti verso l'esterno di 15 mm. Quest'inesattezza è forse da far risalire ad una serie di profili piuttosto datati apparsi in passato anche su pubblicazioni specializzate, contenenti questo errore. Poiché questo dettaglio non influisce negativamente sulla linea del modello lo si può lasciare com'è. La correzione potrà essere comunque un gradito stimolo per i perfezionisti in quanto non presenta difficoltà insormontabili. Bisognerà prolungare la sede dell'alettone verso l'esterno di 15 mm. con un taglio che superiormente deve essere rettilineo (la leggera rastrematura curva presente nel kit è valida solo per la superficie inferiore). Alla sua estremità la sede così ottenuta avrà una profondità di solo 1 mm. (vista da sopra) mentre l'alettone deve avere una corda di 2 mm., questo perché le estremità alari difettano appunto di 1 mm. sul bordo di uscita; per correggere l'inconveniente basterà inserire una sottile striscia di plasticard tra i due pezzi della semiala prima di incollarli tra loro, in modo da estendere il bordo d'uscita di 1 mm. e con un breve lavoro di stucco e lima si ripristinerà così il corretto andamento dell'estremità alare. Ricordo che questa correzione comporta anche il riposizionamento delle cerniere e dell'equilibratore. Il tutto è ancora una volta più complesso da descrivere che da fare.

**Motori:**

Sono riprodotti molto bene e sarà senz'altro di bell'effetto arricchirli con i piccoli tromboncini che al vero sporgevano ai lati del cilindro inferiore ed aggiungere i tre montanti dell'incastellatura che univa il collettore anulare frontale dello scarico con la scatola del riduttore.

**Galleggianti:**

La loro forma è resa molto bene e le dimensioni sono corrette (manca solo 1 mm. verso l'avanti). Si possono dettagliare aggiungendo la sagola di aggrappo che corre sui fianchi e le controventature a croce dei montanti d'unione con la fusoliera. Queste ultime si possono realizzare con sprue filato a caldo, e per fare in modo che risultino ben tese, ricordo che basta avvicinarvi la brace di una sigaretta (con molta cautela e solo dopo che la colla sia ben asciutta). Per chi volesse realizzare un esemplare post-bellico ricordo che questo comporta: stuccatura delle postazioni ventrali, apertura dei finestrini e riposizionamento di alcuni obli, riduzione delle ogive dell'elica, nuove antenne radio. Da ricordare che l'astrodromo non era sempre presente.

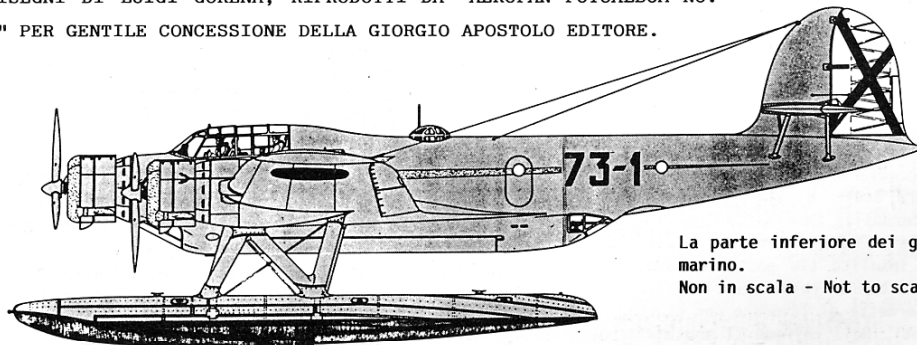
**Insegne e colorazioni:**

Il foglio di decals incluso nel kit offre la possibilità di realizzare quattro esemplari: un aereo spagnolo nazionalista, un esemplare da bombardamento marittimo del periodo prebellico, un aereo sanitario catturato dai tedeschi, un aereo sanitario italiano (lo stesso di prima senza le croci della Luftwaffe). Da segnalare che sono anche inclusi nove stemmini Alfa Romeo da porre sulle pale delle eliche.

Gli schemi di colorazione adottati sui Cant Z 506 erano di tre tipi: argenteo, (prebellico e postbellico), mimetico (bellico operativo) e sanitario.

- Lo schema prebellico presentava una colorazione interamente in alluminio; i contrassegni alari erano superiormente con fondo bianco ed inferiormente su fondo neutro oppure bianco. Il fascio di fusoliera era del tipo non stilizzato

DISEGNI DI LUIGI GORENA, RIPRODOTTI DA "AEROFAN FOTOALBUM NO. 3" PER GENTILE CONCESSIONE DELLA GIORGIO APOSTOLO EDITORE.



Esemplare in carico alla Aviazione Legionaria nel la Guerra di Spagna. Velivolo interamente dipinto in argento, con saetta in fusoliera rossa. Le parti anteriori delle capottature motori sono in giallo cromo.

La parte inferiore dei galleggianti è in nero sottomarino.

Non in scala - Not to scale.





Cominciamo ad avvicinarci anche al "POL 4", verniciato nello schema in alluminio con la parte mobile della deriva in verde scuro, la croce e la fascia in fusoliera in bianco. L'accessibilità non era certo agevole, vista la notevole altezza del velivolo da terra, accentuata anche dal carrello usato per gli spostamenti terrestri; era infatti necessaria una lunga scala, visibile in questa immagine, che permetteva di accedere al portello in fusoliera. Evidente anche il bilanciante che agganciato ad entrambi i lati della fusoliera, veniva utilizzato come attacco per il sollevamento con la gru (vedere l'esemplare in secondo piano). Sullo sfondo due Cant Z 501, uno nella pre scritta finitura in alluminio, l'altro nello schema operativo in grigio azzurro scuro e grigio-azzurro chiaro.

e privo del fondo azzurro. Erano spesso presenti le bande rosse "antimitiche" sul dorso alare, disposte per lo più diagonalmente, talvolta a raggiera. Il tricolore era dipinto su tutte le superfici mobili di coda, con il verde in avanti. Sui fianchi della fusoliera si trovava molto spesso una saetta longitudinale il cui colore è di volta in volta interpretabile dalle foto come rosso, nero, azzurro e bianco bordato di scuro (rosso e nero). Anche considerando le diverse prestazioni tra pellicole pancromatiche ed ortocromatiche, questa varietà di colorazione è comunque tale da far pensare che si trattasse di una decorazione applicata già in fabbrica e poi modificata con ricolorazioni in reparto. All'estremità anteriore della saetta era inserito il marchio tondo della CRDA, raramente presente senza saetta; da notare che sugli esemplari di produzione Piaggio il logo CRDA era modificato con l'inserimento della scritta "Piaggio Finale Ligure" all'interno del bordo inferiore.

Con lo scoppio delle ostilità scomparvero le bande alari ed il tricolore in coda, sostituito con la croce bianca applicata su fondo verde scuro; compare la fascia bianca in fusoliera, spesso filettata in nero; sugli esemplari da addestramento vennero applicate anche le bande alari bianche. La codifica di reparto era spesso ristretta al solo numero individuale (per lo più in rosso).

- Lo schema postbellico era in alluminio, con bande alari rosse a raggiera e coccarde nelle sei posizioni; era spesso presente una saetta rossa in fusoliera; il dorso del muso era spesso in verde oliva scuro; la codifica di reparto era in nero e lo stemma compariva regolarmente sulla deriva.

- Lo schema mimetico presentava le superfici superiori e laterali in grigio azzurro scuro e quelle inferiori in grigio azzurro chiaro, con banda di fusoliera e croce caudale. Le insegne alari erano a fondo neutro. Abbastanza spesso erano presenti gli stemmi di reparto e la codifica era generalmente completa, col numero di squadriglia in bianco (nero se sulla fascia) ed il numero individuale in rosso; quando quest'ultimo veniva a trovarsi sul fondo mimetico era comunemente bordato in bianco ma è da notare che almeno per

la 287 Squadriglia appare bordato in grigio chiaro. Il fascio di fusoliera era ai lati della Naca centrale, talvolta appariva arretrato vicino al marchio CRDA. Su alcuni esemplari con insegne tedesche la banda di fusoliera era gialla come pure le capottature dei motori.

- Lo schema sanitario era interamente in bianco neve, con tricolore in coda e bande tricolori sulle ali con verde all'interno. In fusoliera lo stemma CRDA era completato da un guidone con la croce rossa. Le insegne erano costituite da grandi croci rosse in un cerchio pure rosso, ed erano presenti nelle sue posizioni convenzionali, ma va notato che in alcuni velivoli catturati dai tedeschi, le croci di fusoliera appaiono spostate in avanti (in corrispondenza del portello) per far posto alle insegne della Luftwaffe, con la contemporanea scomparsa del tricolore e l'applicazione della svastica sulla deriva.

Su tutti gli aerei le parti immerse dei galleggianti erano in nero. Le pale delle eliche avevano la faccia posteriore in nero e quella anteriore in alluminio, più tardi in nero.

Auguro a tutti buon lavoro e buon divertimento. ■

Ringraziamo la SUPERMODEL per aver cortesemente messo a disposizione il modello recensito.

Bibliografia:

- Dimensione Cielo: - n. 13 Soccorso.
- " " - n. 5 Bombardieri
- " " - n. 65 Immagini - Ed. Ateneo e Bizzarri
- Le Macchine e la Storia: Profilo n. 14/15 - Stem Mucchi
- Aerofan n. 2/78 - Giorgio Apostolo Editore
- Aerofan Fotoalbum n.3 - Giorgio Apostolo Editore
- Monografie Aeronautiche Italiane n. 31/32 - Tatangelo Ed.
- Aerospazio Mese - Giugno 1980.

DISEGNI DI LUIGI GORENA, RIPRODOTTI DA "AEROFAN FOTOALBUM NO. 3" PER GENTILE CONCESSIONE DELLA GIORGIO APOSTOLO EDITORE.

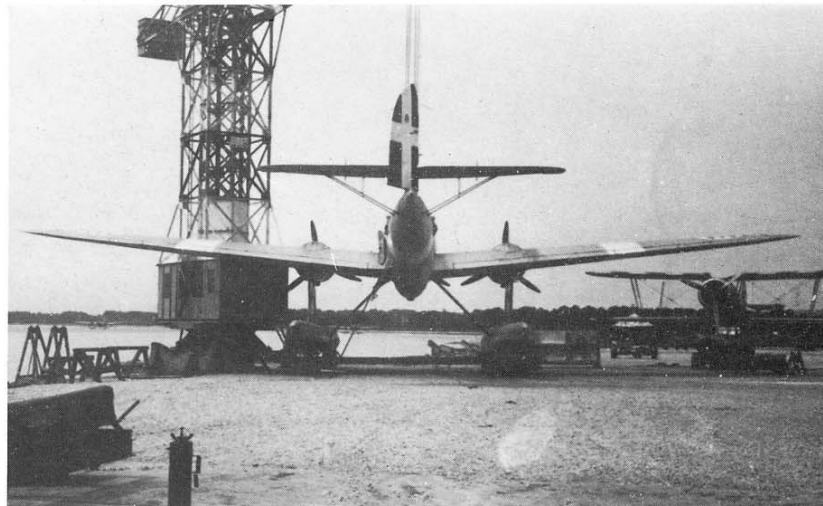


Cant Z 506B in servizio nella Regia Aeronautica durante la II Guerra Mondiale.

Fusoliera e superfici alari superiori in grigio azzurro scuro, superfici inferiori in grigio azzurro chiaro.

I galleggianti conservano il medesimo schema mimetico della fusoliera. Anche in questo esemplare le parti anteriori delle capottature motori sono in giallo cromo. Non in scala - Not to scale.

Eccoci dietro ad un altro esemplare in carico alla Scuola di Volo; l'immagine posteriore ci permette di distinguere chiaramente le fasce alari bianche, della larghezza di un metro, tipiche degli addestratori. I fasci sull'estradosso hanno l'interno in bianco, mentre quelli sull'intradosso mantengono il colore di fondo dell'aereo. Una curiosità rispetto all'esemplare precedente: osservate la diversa disposizione dello Stemma di Stato all'interno della croce bianca nella parte mobile della deriva. Anche qui è presente la scala per l'accesso posteriore visibile di profilo, mentre sono particolarmente evidenti il pronunciato diedro alare e l'inclinazione verso l'intero dei montanti verticali di unione tra le gondole motori e gli scarponi. Diedro l'Airone è presente un RO.44.



**ALCUNE CONSIDERAZIONI SUL CANT Z 506**

DI PIETRO TONIZZO, I.P.M.S. VENEZIA E MESTRE

**A proposito della colorazione:**

La lettera prot. n. 33815, indirizzata al Ministero dell'Aeronautica - Direzione Generale delle costruzioni e degli Approvvigionamenti, datata 8/9/1937, classificata "segreto" e avente per oggetto la mimetizzazione dei velivoli, ricordava fra l'altro che "...sulle superfici tondeggianti la verniciatura mimetica dovrà raggiungere i fianchi ed interrompersi gradualmente con adatte sfumature (...) sui bordi d'attacco e d'uscita delle ali e degli impennaggi dovrà essere continuata e sfumata per almeno 10 - 15 cm. (...) le superfici non mimetizzate dovranno essere dipinte in tinta alluminio opaco (...) la vernice impiegata dovrà essere opaca e liscia (...) le eliche dovranno essere in metallo brunito (...) le eliche anteriori (rispetto al posto del pilota) dovranno essere dipinte in nero nella parte ventrale...". Questa comunicazione portava la firma del Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Una nota redatta da un Capitano G.A. recante la data 20/3/1941 prendeva in specifico esame gli idrovolanti, fino ad allora mai trattati in particolare, e precisava che: "...per tutti gli idro nuovi, od in occasione di riverniciatura: 1) usare vernice opaca di colore grigio-azzurro scuro per la superficie dorsale delle ali e degli impennaggi orizzontali, per la superficie dorsale e laterale degli impennaggi verticali, per la superficie dorsale e laterale della fusoliera e dello scafo, dei galleggianti e delle carenature; 2) usare vernice opaca grigio-azzurro chiaro per le superfici inferiori; 3) sotto la linea di galleggiamento, usare vernice nera sottomarina; 4) si vieta l'uso di vernici e pigmenti metallizzati in particolare grigio alluminio; 5) la croce bianca potrà essere dipinta senza ricorrere al fondo in verde finora usato...". Infine citiamo il Manuale d'Istruzione edito dalla Direzione Tecnica per i Cantieri Piaggio di Finale Ligure, dove si poteva leggere: "...Idro: Parte ventrale grigio cenere azzurrino (colore no. 1). Parte dorsale e parte laterale della fusoliera, degli scarponi, dei galleggianti (fino alla linea di galleggiamento per gli scafi ed i galleggianti in legno) e di tutte le carenature, grigio azzurro (colore no. 3). Al di sotto della linea di galleggiamento, le superfici dei galleggianti di legno saranno verniciati con la prescritta vernice nera sottomarina (...) Velivoli impiego scuola, 2ª categoria (tipo bellico disarmati) verniciati come i velivoli armati, con gli stessi distintivi e con le fasce bianche sulle ali larghe un metro...". Fondamentalmente quindi, a parte la diversa nomenclatura usata per alcuni colori, tutto concorda.

**I colori:**

(Nota: per ogni colore viene data la definizione ed il numero secondo la Tavola 10, la corrispondenza al Federal Standard 595a, l'impiego e le varie corrispondenze modellistiche nei colori in commercio).

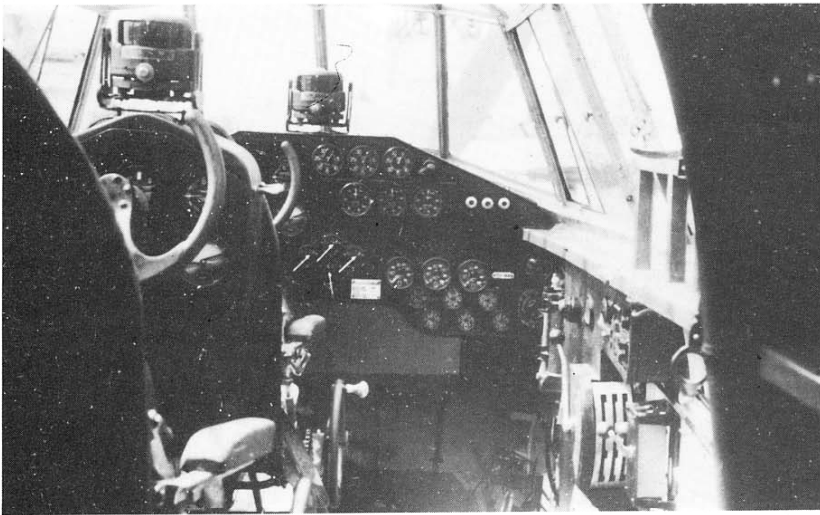
- Grigio Azzurro Chiaro 1 - (FS-35352), superfici ventrali degli aerei e idro bellici, da allenamento, da collegamento; superfici interne di fusoliera e scafo, ossatura, installazioni interne. Humbrol Easy 87, Humbrol Authentic HI5 (o HG3 corretto con HG5).
- Grigio Azzurro Scuro 3 - (FS-35044), superfici laterali e dorsali degli idro bellici, da allenamento e collegamento, dal 1941. Humbrol Easy 77, Humbrol Authentic HU4 o HB9 più opacizzato (approssimato), Pactra IJ22 (approssimato).
- Bianco Neve 6 - (FS-37886), superficie totale degli idro sanitari e da soccorso, striscia del tricolore in coda, croce in coda, banda in fusoliera, fasce alari sui velivoli scuola, scritte. Airfix 10, Heller 5, Humbrol Easy 34, Humbrol Authentic HI6, Marabu 70, MoLak 1, Pactra XF2, Revell 5, Testors 68.
- Giallo Cromo 7 (per esterni) - Capottature motori, anelli Magni, punta pale elica. Heller 27, Humbrol Easy 69, Airfix G2, (più opacizzato), Revell 24.
- Rosso 8 - Striscia del tricolore, croce rossa sugli aerei sanitari e da soccorso, scritte. Heller 3, Humbrol Easy 60, Marabu 31, (o una parte di Humbrol 9 + una parte di Humbrol 60).
- Verde 9 - FS-14062 (approssimativo), striscia del tricolore. 5 parti di Humbrol 3 + 1 parte di Humbrol 2.
- Nero 12 - Fondo e fianchi sotto la linea di galleggiamento per le superfici lignee, pale delle eliche, fasci, scritte, tubazioni scarichi, ferramente motori, cruscotto. Airfix 6, Heller 10, Humbrol Easy 33, Humbrol Authentic HB10, Marabu 73, MoLak 2, Pactra XF1, Revell 33, Testors 47.
- Alluminio - Humbrol Easy 11, Marabu 82, Airfix 8, MoLak 24 Revell 90, Testors 46.

**Reparti che ebbero in dotazione il Cant Z 506-506B/C/S:**  
(Nota: l'elenco comprende anche unità che ebbero un solo velivolo di qualsiasi variante).

Regia Aeronautica e Aviazione Ausiliaria per la Marina:

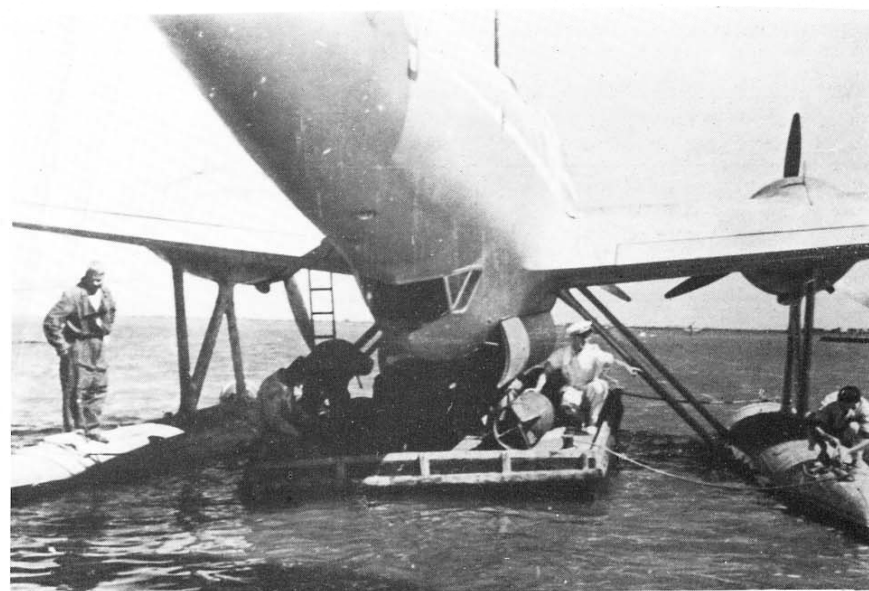
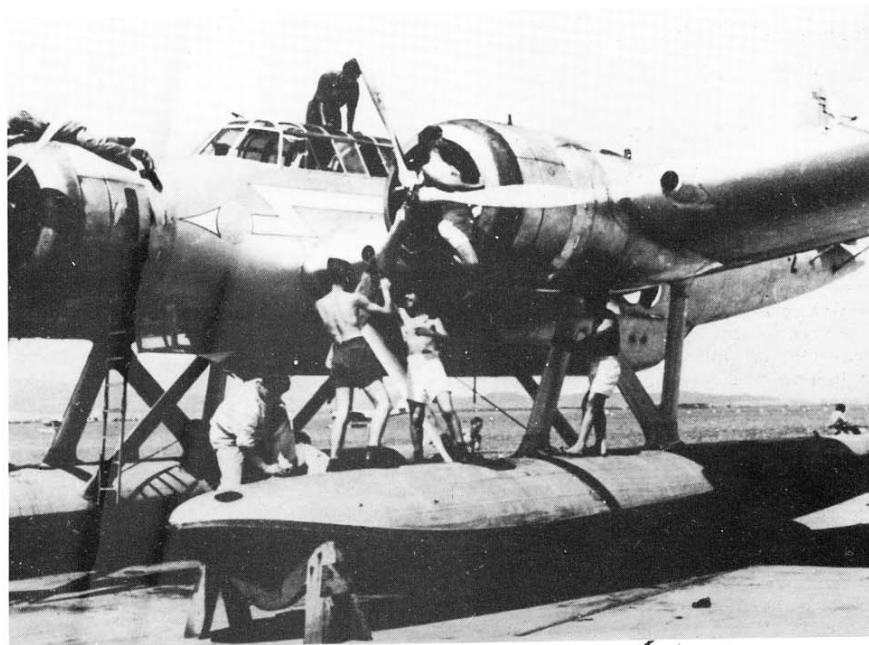
Stormo	Gruppo	Squadriglia
- 31° St. B.M.	93° Gr. B.M.	196°, 197° Sq. B.M.
	94° Gr. R.M.	198°, 199° Sq. B.M.
- 35° St. B.M.	86° Gr. B.M.	287° Sq. R.M.
	95° Gr. B.M.	190°, 191° Sq. B.M.
===	82° Gr. R.M.	230°, 231° Sq. B.M.
	83° Gr. R.M.	139°, 184° Sq. R.M.
===	84° Gr. R.M.	186° Sq. R.M.
	85° Gr. R.M.	140°, 145° Sq. R.M.
===	91° Gr. R.M.	142°, 196°, 288° Sq. RM
		170°, 171° Sq. R.M.

- 138°, 141°, 144°, 146°, 147°, 148°, 149°, 182°, 183°, 185°, 187°, 197° Sq. R.M.; - 612°, 613°, 614° Sq. Soccorso; - 1ª Sezione Soccorso (171



Dopo numerose insistenze riusciamo anche a farci ammettere all'interno di un "Airone". Rileviamo subito la inconsueta disposizione in tandem sul lato sinistro del pilota e del co-pilota. La strumentazione è molto semplice, limitata all'essenziale per gli indicatori di volo, parzialmente coperti dai volantini; in primissimo piano gli "orologi" relativi ai motori, tutti triplicati e a disposizione solo del pilota. Sui cruscotti di fronte agli occhi dei piloti, sono montate le bussole, strumenti indispensabili per la navigazione in quei tempi, senza radar e radioassistenze. La sistemazione era abbastanza confortevole e la visibilità discreta, vista l'ampia vetratura a disposizione. Sui lati della capottina sono presenti due finestrini scorrevoli, mentre sul tetto era montato un portello ribaltabile.

Grandi lavori di manutenzione e riarmo per due Cant Z 506B alla base di Elmas, durante la Seconda Guerra Mondiale. Notevolmente più agevole l'opera dei molti specialisti quando l'aereo è a terra, appoggiato sugli appositi cavalletti sagomati. In primissimo piano uno dei grandi scarponi che consentivano prestazioni nautiche eccezionali, superiori anche a idrovolanti a scafo centrale di epoche successive. La saetta in fusoliera, di cui si vede chiaramente la parte anteriore è probabilmente di colore azzurro chiaro con un bordo molto sottile in nero. Interessanti anche i mozzi delle eliche, per l'occasione senza ogive, la grande struttura a "N" di collegamento gondola/scarpone e la controventatura a "X" dei piloni fusoliera/scarponi. Lavorare in spazi ristretti e per di più su di una traballante zattera di legno sotto la fusoliera di un idrovolante non deve essere molto agevole ma piacevole, ma il lavoro di riarmo della stiva bombe di questo Cant Z 506B deve essere svolto in ogni condizione. Debitamente ancorata ai ganci che si trovano a ciascuna delle estremità di ogni scarpone, la chiatte viene collocata sotto il ventre dell'aereo, dove gli specialisti provvederanno alla preparazione del carico offensivo. Bene in evidenza la postazione ventrale, di solito poco visibile nelle normali inquadrature dell'aereo. (foto AMI Uff. Doc. e A.P.)





Sq. R.M.), 2° Sez. Socc. (187° Sq. R.M.), 3° Sez. Socc. (144° Sq. R.M.), 4° Sez. Socc. (182° Sq. R.M.), 5° Sez. Socc. (188° Sq. R.M.), 6° Sez. Socc. (146° Sq. R.M.), 7° Sez. Socc. (170° Sq. R.M.), 8° Sez. Socc. (197° Sq. R.M.), 9° Sez. Socc. (141° Sq. R.M.), 10° Sez. Socc. (139° Sq. R.M.), 11° Sez. Socc. (147° Sq. R.M.).

- Servizi Aerei Speciali.
- Nucleo Comunicazioni "Ala Littoria".
- Scuola di Pilotaggio Idro di 2° Periodo di Puntisella (Pola).
- Scuola Idro di Orbetello.
- Sezione di collegamento II Armata.
- Reparto "PH" (Reparto Volo Stato Maggiore).
- "Ad Personam": Italo Balbo, Gen. Roatta, Amm. Campioni.

**Regia Aeronautica Cobelligerante:**

	Gruppo	Squadriglia
- Raggruppamento Idro	1° Gr. Idro	139°, 149°, 183° Sq. R.M.
	2° Gr. Idro	141°, 288° Sq. R.M.
===	82° Gr.	139°, 149° Sq.
===	83° Gr.	141°, 147° Sq.
===	84° Gr.	140°, 145°, 146° Sq.
		poi 140° e 288° Sq.
===	===	147° Sq. Aut. R.M.

- Sezione Soccorso di Elmas
- Sezione Idrosoccorso di S. Nicola Varano

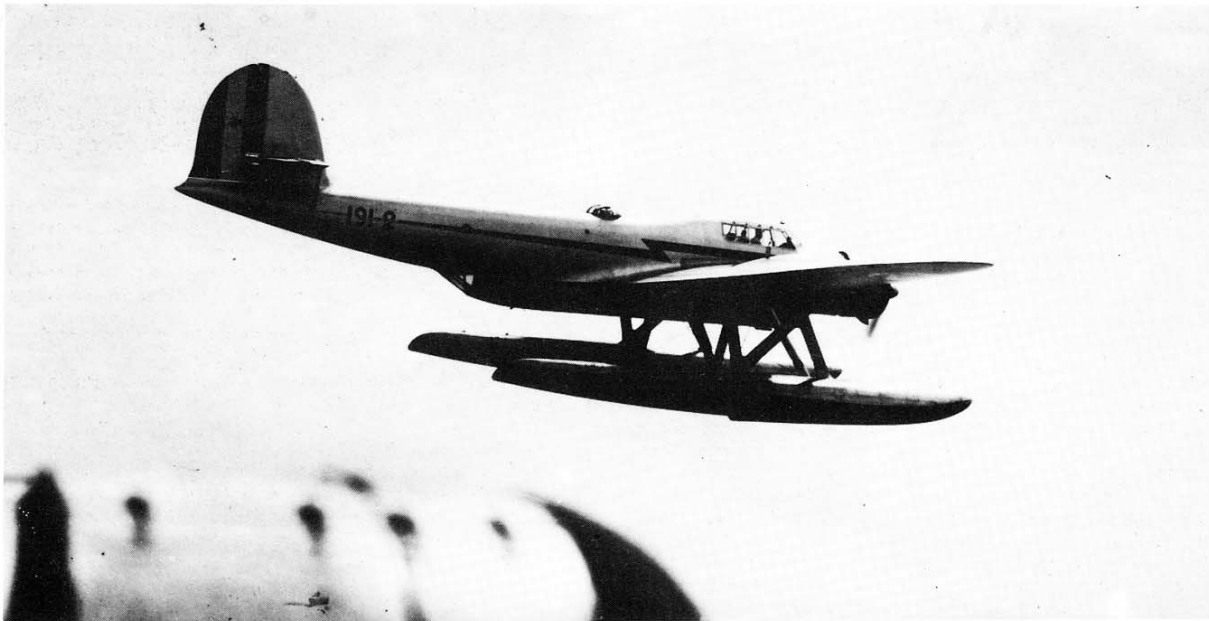
**Altri utilizzatori:**

- Ala Littoria S.A.
- Aviacion Legionaria.
- Polskie Wijska Lotnicze.

**Matricole militari note:**

- MM. 291-292 Prototipi.
- MM. 45192-45257 Costruzione CRDA, Cant Z 506B.
- MM. 45258-45278 Costruzione Piaggio, Cant Z 506B.
- MM. 45279-45282 Costruzione CRDA, Cant Z 506B.
- MM. 45283-45328 Costruzione Piaggio, Cant Z 506B.
- MM. 45329-45377 Costruzione CRDA, Cant Z506B.
- MM. 45416-45451 Costruzione CRDA.
- MM. 45452-45481 Costruzione Piaggio.
- MM. 45484-45503 Costruzione Piaggio.
- MM. 45388-45415 Costruzione Piaggio.
- MM. 45556
- MM. 60460-60476 Cant Z 506(A) militarizzati.
- MM. 60637-60648 Costruzione CRDA.
- MM. 61174
- MM. 61279-61288 Costruzione Piaggio, Cant Z 506B.

**Sotto:** Fotografato da un altro Airone, questo esemplare "2" appartenente alla 191° Squadriglia, 86° Gruppo, 35° Stormo B.M. di Brindisi, ripreso poco prima dello scoppio delle ostilità, in quanto inalbera ancora il tricolore sulla deriva. La saetta in fusoliera è rossa (AMI Uff. Doc. e A.P.)



**Aeronautica Militare Italiana:**

	Gruppo	Squadriglia
	83° Gr. (SAR)	141°, 147° Sq.
	84° Gr. (SAR)	140°, 288° Sq.
	85° Gr. (SAR)	183°, 187° Sq.
	===	139° Sq. Autonoma
	===	149° Sq.

**Luftwaffe:**

Codici: AB+GA, AB+GO, AB+GW, AD+VN, AD+VS, AD+VT, AD+VU, AD+UX, AD+VV, AE+GT, AG+BB, Q8+K3.

- Hulfe am See Transport Gruppe 195
- Stab Marine Adria - Flieger Abteilung 6
- X C.A.T.

**Ejercito del Aire:**

Codici: 73-1, 73-2, 73-3, 73-4.

**Royal Air Force:**

Codici assegnati ai velivoli catturati: HK 997, HK 998, HK 999.

**Immatricolazioni civili conosciute:**

- I-ALAL, nc. 547
- I-BUIA, nc. 300
- I-DAIA, nc. 3026, MM. 60638 poi AB+GO
- I-DAIC, nc. 3028, MM. 60640
- I-DAIM, nc. 3030, MM. 60642
- I-DALM
- I-DANO, nc. 3025, MM. 60637 "Jolly"
- I-DELI, nc. 704, poi AD+VV
- I-DEVI, nc. 552
- I-DIGO, nc. 3031, MM. 60643
- I-DITA, nc. 631, poi AD+VT
- I-DODO, 614-5
- I-DOME, nc. 3036, MM. 60648, poi AD+UX
- I-DOMO, nc. 3034, MM. 60646
- I-DOMU, nc. 3285, MM. 61174
- I-DOTE, nc. 550
- I-DOZE
- I-DUNA, nc. 551, poi AB+GW
- I-ELBA, nc. 462
- I-GORO, nc. 302
- I-LAMA
- I-ORIA, nc. 297, MM. 292
- I-CANT, nc. 291, MM. 291
- I-BUIE
- I-DAIB, nc. 3027, MM. 60639
- I-DAIL, nc. 3029, MM. 60641
- I-DAIN, nc. 669
- I-DAMB, nc. 668
- I-DAVO, nc. 705
- I-DENO, nc. 549
- I-DICO, nc. 703
- I-DIMA
- I-DIVO, nc. 3032, MM. 60644
- I-DOGA, nc. 3033, MM. 60645
- I-DOMI, nc. 629
- I-DOMP, nc. 3035, MM. 60647
- I-DORA, nc. 630
- I-DOTI
- I-DUCO, nc. 631, poi AD+VS
- I-DUNO
- I-FANO, nc. 298, poi AB+GA
- I-HARR, nc. 548, poi I-PAUL
- I-LERO, nc. 463, poi I-LEVA
- I-PAUL, nc. 301, poi I-RODI



I-POLA, nc. 299.

Nota: La produzione totale fu di 324 velivoli militari in 18 serie costruttive, 10 realizzate dai CROA e 8 dalla Piaggio, più una sessantina di velivoli civili ed i due prototipi.

#### A proposito di dati e caratteristiche:

Quando si intraprende uno studio serio relativamente ad un velivolo "storico" ovvero non più operativo (ed in alcuni casi addirittura non più esistente), una delle grosse difficoltà da superare sta nella contraddittorietà spesso marcata di dati tecnici, caratteristiche e prestazioni rilevabili nelle varie fonti consultate. Anche se queste risultassero infatti tutte attendibilissime, (cosa ben lungi dalla realtà), se l'aereo in questione è stato costruito da più ditte o in più serie o in versioni che si differenziavano per il gruppo propulsore, o per l'equipaggiamento e il carico bellico, ecco che risulta normale incontrare dati diversi. Sta quindi a chi scrive fare una cernita cercando di giungere a stabilire quali siano i dati più attendibili. Personalmente riteniamo interessante riportare parola per parola quanto pubblicato sul "Libretto d'istruzione per il montaggio e la regolazione dell'idrovolante Cant Z.506B da bombardamento, per motori Alfa 126 R.C.34 della serie di 21 apparecchi costruiti dalla Piaggio & C. S.A., sede di Genova, Stabilimento di Finale Ligure" edito dalla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti del Ministero dell'Aeronautica (C.A. 404 bis) e all'epoca classificato come "da non divulgare". Si legge su tale libretto: - Dati tecnici e caratteristiche dell'apparecchio: Apertura massima delle ali: m. 26,50 Lunghezza massima dell'idro: m. 19,245 Altezza massima: m. 7,465 Profondità dell'ala: m. 4,516 Superficie ala (compresi alettoni): mq. 86,26 Superficie alettoni semplici: mq. 5,92 Superficie alettoni di curvatura: mq. 7,92 Superficie portante: mq. 93 Superficie piano fisso orizzontale: mq. 7,66 Superficie timone di quota: mq. 4,76 Superficie piano fisso di deriva: mq. 3,50 Superficie timone di direzione: mq. 3,46 Volume della fusoliera: mc. 34,85

**Sopra:** Un Cant Z 506S appartenente all'ottantaquattresimo Gruppo S.A.R. basato a Vigna di Valle nel dopoguerra. Come si può notare le postazioni ventrali e dorsali sono state carenate. Sulla fusoliera sono stati aperti 5 finestrini rettangolari per lato. (foto AMI - Uff. Doc. e A.P.)

Volume di un galleggiante: mc. 7

- Dati tecnici delle installazioni relative al gruppo motore-propulsore:

Motori n. 3

Tipo Alfa Romeo 126 R.C. 34

Rapporto di riduzione giri: 0,655

Potenza di omologazione a terra a 2.300 giri: CV. 680

Potenza di omologazione a 3.400 mt. a 2.300 giri: CV. 750

Giri di omologazione dell'albero motore: 2250

Giri corrispondenti dell'elica: 1500

Consumo orario combustibile a regime crociera per motore:

Kg/h 100

Consumo orario lubrificante a regime crociera per motore:

Kg/h 5

Eliche trattive tripala in duralluminio tipo Alfa Romeo a passo variabile in volo del diametro di m. 3,40

- Pesì:

Peso a vuoto: kg. 8.300

Carico militare: Kg. 600

Carico disponibile: Kg. 3.400

Carico Utile: Kg. 4.000

Peso totale: Kg. 12.300

Capacità massima dei serbatoi: Lt. 4.148, Kg. 3.020

- Caratteristiche di volo conseguite con l'apparecchio MM. 45199:

Velocità minima a bassa quota: Km/h 122,5

Velocità massima a bassa quota: Km/h 320

Velocità massima a 4.000 metri: Km/h 373

Salita a 4.000 metri in 14' e 6"

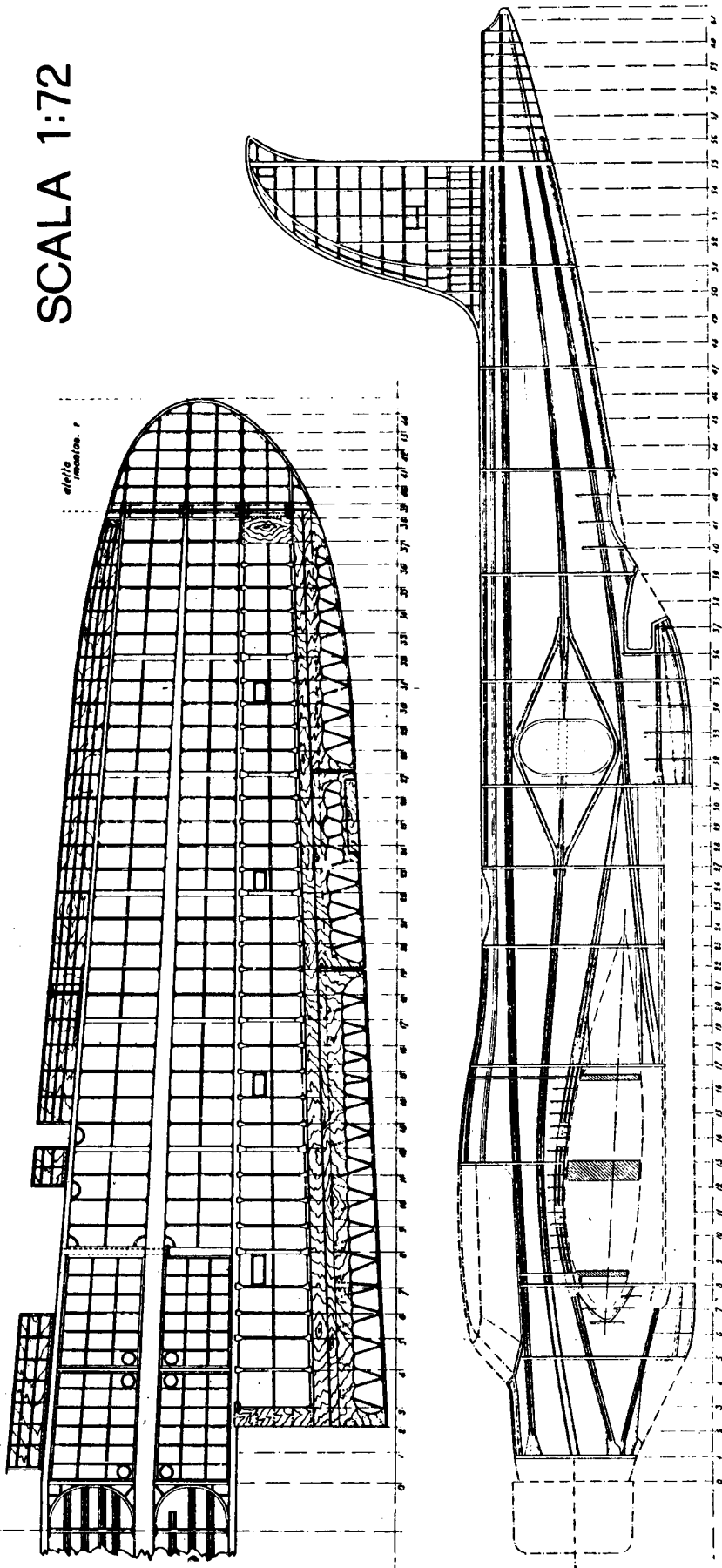
tempo di distacco 26"

quota di tangenza pratica: mt. 7.870

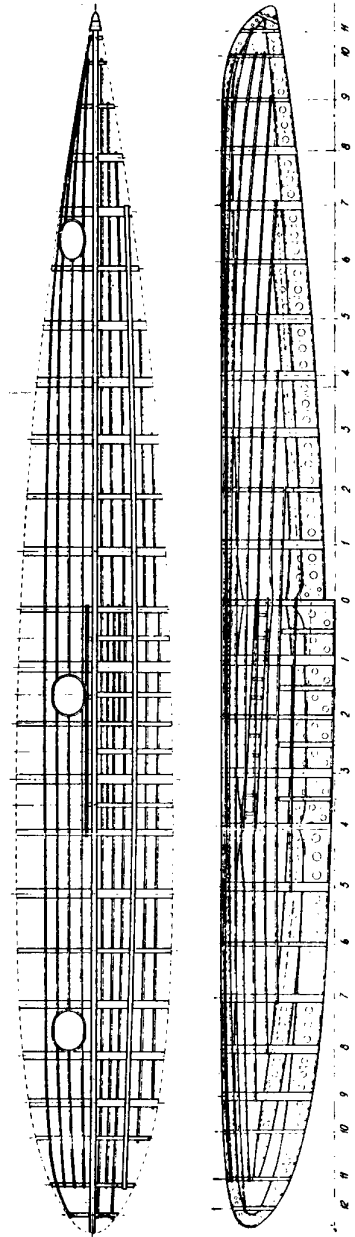
Autonomia oraria (a 318 Km/h a 4.500 mt.): 7 ore 20 minuti.

Ringraziamo il Sig. Giorgio Apostolo per aver concesso l'autorizzazione a riprodurre i disegni delle pagine 2/3/8, pubblicati su "AEROFAN FOTOALBUM NO. 3" e su "AEROFAN 3/86".

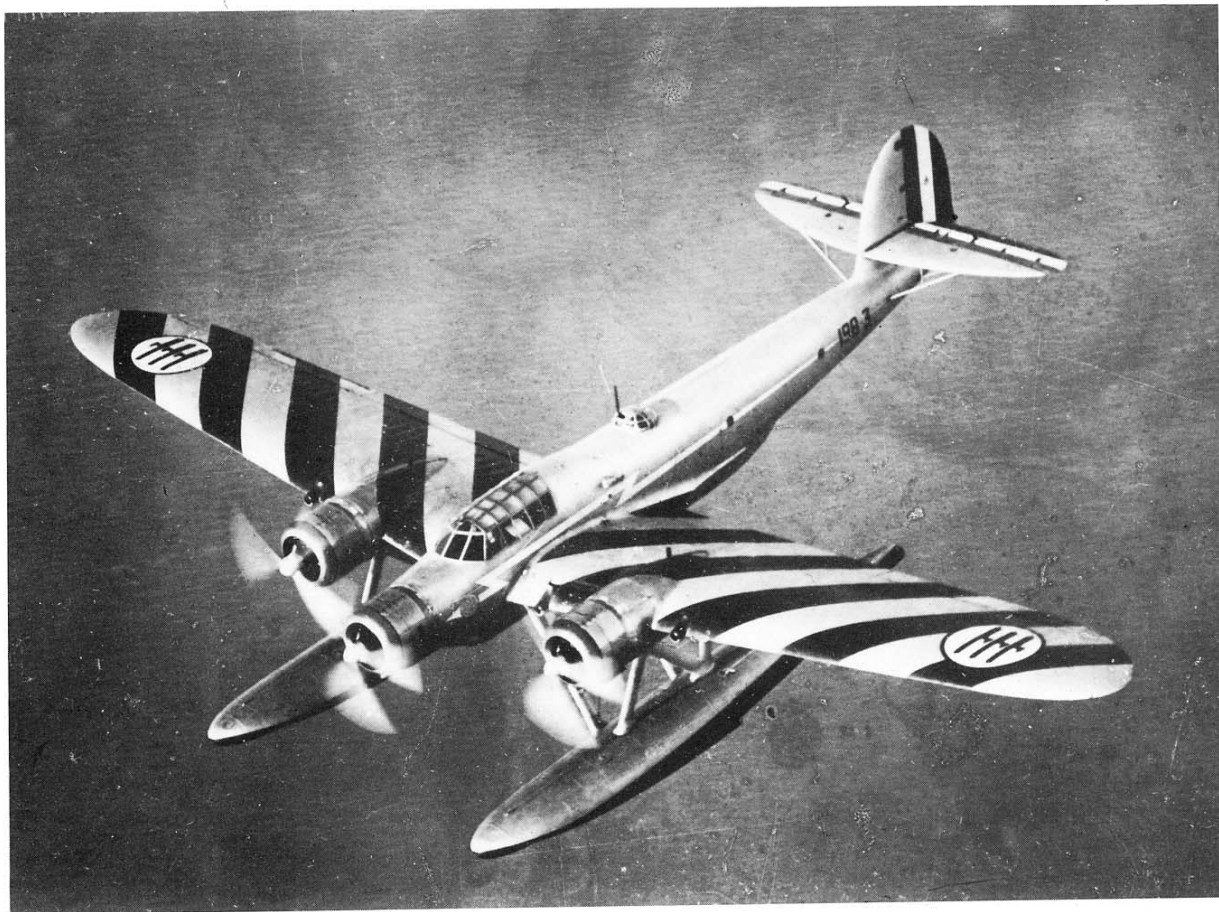
SCALA 1:72



RIPRODOTTO DA  
AEROFAN N. 3/86  
PER GENTILE  
CONCESSIONE  
DELL' EDITORE



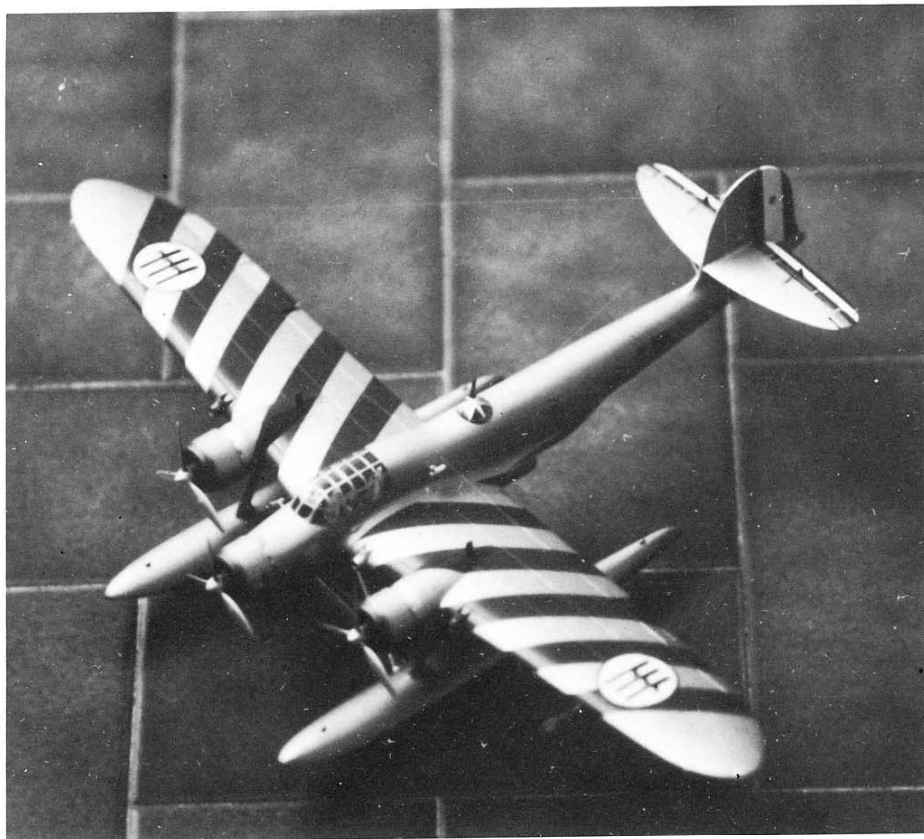




Dopo tante elucubrazioni su reparti, schemi di colorazione, e problemi di assemblaggio, ecco finalmente il modello a confronto con l'originale.

**In alto:** l'Airone appartenente alla 198<sup>a</sup> Squadriglia, 94<sup>o</sup> Gruppo, 31<sup>o</sup> Stormo B.M. basato ad Orbetello, ripreso nel 1939 durante un volo di routine. Evidenziare lo schema antimimetico sul dorso alare è quasi banale, molto più interessanti sono le tendine sul cielo del tettuccio tutte in posizione chiusa, si da riparare l'equipaggio dal caldo sole mediterraneo. La saetta in fusoliera è probabilmente azzurra o bianca, con un sottilissimo bordo nero. La faccia esterna delle eliche è ancora verniciata in colore alluminio. (foto AMI - Uff. Doc. e A.P.)

**A lato:** il modello SUPERMODEL in scala 1/72 realizzato dall'amico Edoardo Rosso del Centro IPMS di Torino. Ciascuno di noi potrà trarre le proprie conclusioni dal confronto tra le due immagini.



## La Grande Avventura

... ovvero, del come tre (in)degni Soci hanno partecipato ai Campionati Nazionali di Modellismo dell'I.P.M.S.-Regno Unito.

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

Venerdì 31 Ottobre, ore 05,15:

Driiinnnnn..... Drrriiinnnnn..... Drrriiinnnnn.....  
".....Ma senti Aldo, ci dobbiamo proprio andare in Inghilterra???" "...Ehi Beppe, e allora perchè diavolo sarei venuto fin qui a Torino? Dai che tra poco arriva Walter..."  
"E se gli telefonassimo che è tutto uno scherzo?"..."Non ci crederebbe e poi sarà già in arrivo."

Ed infatti, alle 6 meno un minuto, puntualissimo, ecco il trillo del campanello che annuncia l'arrivo di Walter De Paoli, per cui alle 6,05 inizia la grande avventura, con partenza da Torino alla volta di Stoneleigh, Warwickshire, U.K.

Circa 1500 Km. dopo, alle 22, tempo di Greenwich (corrispondenti alle 23 italiane) si è in centro a Northampton, ad una manciata di chilometri dalla destinazione finale, dopo aver superato indenni il mostruoso traffico di Lione ed aver sborsato una cifra non indifferente per il traghetto da Calais a Dover. Si presenta quindi la necessità di trovare una sistemazione per la notte, il che avviene non senza difficoltà, vista la conoscenza della lingua inglese di chiara origine scolastica, ed esercitata a forza di leggere "Scale Models" e "Air International" (il problema fondamentale, infatti, non è quello di farsi capire, quanto quello di comprendere le risposte...).

In ogni caso il giorno seguente, sabato, giungiamo al National Agricultural Centre di Stoneleigh, un complesso fieristico decisamente imponente, e piombiamo nel bel mezzo della preparazione della mostra. Solita confusione che regna in questi casi, ma molto ben organizzata, all'inglese per dirne una, e dopo esserci presentati ai responsabili (espressioni più o meno incredule quando arrivano a capire che siamo partiti il giorno prima dall'Italia per venire lì), registriamo e sistemiamo i modelli portati da Beppe ed iniziamo ad aggirarci per i locali in cui si svolge la manifestazione. E' a questo punto che ci rende veramente conto di essere sbarcati su un altro pianeta. Basta guardare i banchi su cui sono esposti i modelli partecipanti al concorso, assolutamente senza transenne o bacheche di protezione, sorvegliati in un modo che qui sarebbe giudicato co-



**IPMS** **MODEL SHOW**

The Best of Plastic Modelling brought together in one Great Show

The National Agricultural Centre Stoneleigh, Warwickshire

4 Miles from Coventry on the A444

Saturday 1st-Sunday 2nd Nov 1986  
Sponsored by **HUMBROL** **tahs** The Aviation Hobby Shop

OPEN TO THE PUBLIC  
Sat. 12 noon - 5pm / Sun. 10am - 5pm

IPMS National Plastic Modelling Society  
The National Agricultural Centre Stoneleigh & National Championships

me nettamente insufficiente da ragazzi di una organizzazione giovanile della R.A.F., sicuri che nessuno sarà neppure sfiorato dall'idea di toccare qualcuno dei pezzi in competizione, tutti di livello molto buono, con alcuni decisamente fuori dall'ordinario. Valida anche la parte dell'esposizione organizzata dalle varie Branches dell'IPMS-U.K. (in pratica l'equivalente dei nostri Centri): particolarmente interessanti alcuni tavoli dedicati allo Spitfire, del quale abbiamo potuto vedere un numero esagerato di riproduzioni (di tutte le versioni e di tutti gli altri velivoli che con esso hanno anche il più labile legame di parentela, dal Supermarine S.6 agli Spiteful e Seafang). Interessante anche un'altra zona dove erano esposti i modelli di tutti gli aerei (compresi anche oscuri prototipi) propulsi dal motore Merlin.



**A lato:** Un primo esempio dell'ottima organizzazione che abbiamo trovato ai Nationals inglesi sono stati i cartelli stradali che indicavano la via per giungere al National Agricultural Centre, che in effetti si trova un po' sperduto nelle campagne tra Coventry e Stoneleigh. (Tutte le foto sono di Aldo Zanfi, IPMS-Modena).

**Nella pagina seguente, in alto:** Uno dei due modelli presentati in concorso dall'amico Giuseppe Catalano del Centro di Torino è questo Westland Comandante H.C.4, ottenuto partendo dal Sea King della Fujimi in 1/72, con l'ausilio dell'apposito kit di conversione della C Scale, decals Modeldecals e colori Compucolor, una certa abilità nel dettaglio e tanta, tanta pazienza. Oltre ad essersi classificato al primo posto nella sua categoria, questo modello è stato anche premiato con il trofeo della rivista "Scale Aircraft Modelling". Bravo Beppe!!!

**Nella pagina seguente, in basso:** Oltre ad una grande bravura, in alcuni modelli inglesi è presente anche uno spiccato senso dell'umorismo: ne era un chiaro esempio questo elaborato, vincitore del trofeo per la categoria "Non Conformist", intitolato "Waiting for the Airfix Chinook to come" (ovve-



ro, "Aspettando il Chinook dell'Airfix")  
Era allegato un biglietto in cui si narra-  
va la triste storia di Mr. Pol Y. Sty-  
rene, che non appena udita la notizia di  
una possibile riproduzione del citato  
elicottero da parte dell'Airfix, aveva  
immediatamente spedito un ordine, ed era  
rimasto da allora in trepida attesa ac-  
canto alla cassetta delle lettere.. A  
consegnare i premi durante la cerimonia  
finale è stato chiamato un dirigente del  
l'Airfix...

Ma i Nationals inglesi sono anche occa-  
sione per poter vedere (ed eventualmente  
acquistare) tutto quanto può riguardare  
il nostro hobby, dai modelli ai libri  
e riviste, agli accessori ed attrezzat-  
ture, grazie alla presenza di numerosi  
stands in rappresentanza di negozi ed  
editori vari. Da nomi più noti, come Han-  
nant's (presso il quale abbiamo potuto  
esaminare le ultime produzioni Monogram,  
AH-1S, F-20A, A-10A in 1/48 e Fujimi,  
F ed RF-86A, la famiglia dei Corsair II  
e lo Ju-87B/R), E.D. Models, Mil Slides,  
Modeldecal (e qui, da una conversazione con Dick Ward, ab-  
biamo appreso dell'imminente uscita di un foglio di decals  
per gli Starfighters italiani, mentre per l'inizio dell'87  
ne è previsto un altro per i nostri Tornado, entrambi in  
1/72); nutrita anche la presenza delle cosiddette "Cottage  
Industries", che producono accessori per modelli e modelli  
completi in serie limitate (in vacuform, resina o anche ad  
iniezione) come P.P. Aeroparts, Aeroclub, Welsh Models, Pe-  
gaseus ecc. Due "grandi nomi" del modellismo inglese erano  
poi presenti con propri stands: l'Airfix (uno degli sponsor  
della manifestazione) che ha rilanciato la sua rivista "Air-  
fix Magazine", e la Matchbox, che ha esposto i prototipi  
delle novità previste per il 1987 (si tratta di ben 10 mo-  
delli in scala 1/72: T-2 Buckeye, Hawk 200, Tornado F-3,  
Meteor NF 11/14, Mystere IVB, OH-58D, Chinook, Mirage IIIB,  
Harrier Gr.5 ed SK-37 Viggen). Per quanto riguarda l'edi-  
toria specializzata, vi erano le riviste di Alan W. Hall  
("Aviation News" e "Scale Aircraft Modelling"), "Modelaid  
International" dell'amico Richard Caruana di Malta (che vo-  
gliamo ringraziare per l'aiuto che ci ha dato), "Wind-Sock"  
e "Aeroguides" ecc. Insomma una manifestazione decisamente  
allucinante per noi poveri italiani, abituati alle patrie  
miserie, che per due giorni abbiamo vagato da uno stand al-  
l'altro, osservando, commentando e manco a dirlo, spenden-  
do!! Per tornare all'acronaca la sera del sabato abbiamo  
potuto partecipare alla "cena sociale" dell'IPMS-U.K., che  
è stata conclusa da un interessante discorso tenuto da uno  
dei collaudatori dell'Harrier, che ha edotto i presenti sui  
metodi di istruzione utilizzati per il "passaggio" sull'ae-



reo a decollo verticale prima della realizzazione degli e-  
semplari biposto, concludendo con rammarico di non averne  
uno parcheggiato fuori per farci vedere in pratica "quanto  
fosse facile!".

La domenica pomeriggio si sono svolte le premiazioni, momen-  
ti di gloria per l'amico Giuseppe "Beppe" Catalano che, con  
due modelli portati (un Westland Commando HC.4 da base Sea  
King Fujimi 1/72 ed un Sea Harrier FRS.1 in 1/48 costruito  
partendo dal kit Tamiya), riesce a portare a casa ben tre  
premi, classificandosi al primo posto in entrambe le catego-  
rie di partecipazione e ricevendo anche il Trofeo di "Scale  
Aircraft Modelling". Almeno qui qualche soddisfazione,  
dopo l'incontro un po' troppo ravvicinato con un albero  
piantato nel bel mezzo del parcheggio dell'Hotel in cui ab-  
biamo pernottato. E poi si parte, dopo saluti e ringraziamenti  
agli amici inglesi, che ci invitano a tornare il pros-  
simo anno con un maggior numero di partecipanti e di model-  
li (la manifestazione si terrà sempre a Stoneleigh e sempre  
nello stesso periodo).

Many thanks to all IPMS-U.K. Committee Members we've meet  
in Stoneleigh, for their kindness and, above all, their  
patience with us, and to all the organizers of 1986 edition  
of the Nationals, for their very interesting event we've  
had the chance to see. Hope to see next year too.



# CONTRASSEGNI PER CAMION CIVILI

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

Già da tempo presso il Ministero dei Trasporti si stava studiando un sistema di contrassegni per individuare immediatamente e senza possibilità d'errore i veicoli adibiti al trasporto di sostanze molto pericolose (benzina o gas tossici). Questo problema, che a prima vista potrebbe sembrare di facile soluzione, si presenta molto più complesso di quanto non si creda, soprattutto per la notevole quantità di prodotti chimici potenzialmente pericolosi. Naturalmente ciò non riguarda solo il nostro Paese; infatti a livello comunitario il problema è stato risolto con l'adozione di targhe di grande formato e di colore vivace, sulle quali sono riportati dei numeri ai quali corrispondono il gruppo di appartenenza ed il nome del carico. Un camion può essere dotato di una o più targhe per altrettanti prodotti trasportati. Ovviamente le targhe che non interessano saranno coperte da una cuffia di tela di colore kaki scuro. Come illustrato nella tavola seguente, la targa è rettangolare (cm. 30x40), di colore arancione, mentre le righe laterali, quella trasversale e le cifre sono in nero lucido (mm. 15 di larghezza). I numeri in alto indicano il gruppo di appartenenza, mentre quelli in basso il materiale trasportato. A corredo di tutto ciò, nella parte posteriore del veicolo, sia esso cisterna o cassonato, troviamo una serie di rombi (cm. 30 di lato) che a seconda della loro colorazione indicano il tipo di pericolosità (materiale infiammabile, corrosivo, tossico od inquinante) del carico. Un'ultima annotazione riguardo alla tavola: le dimensioni indicate sono riferite alla scala 1/24.

Ringrazio per la collaborazione prestata alla stesura di queste note l'amico Filippo Pezzani di Messina.

**W-W-1**

*Aero*

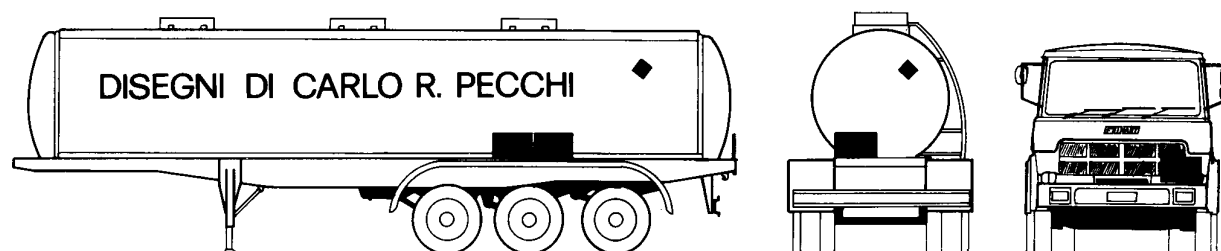
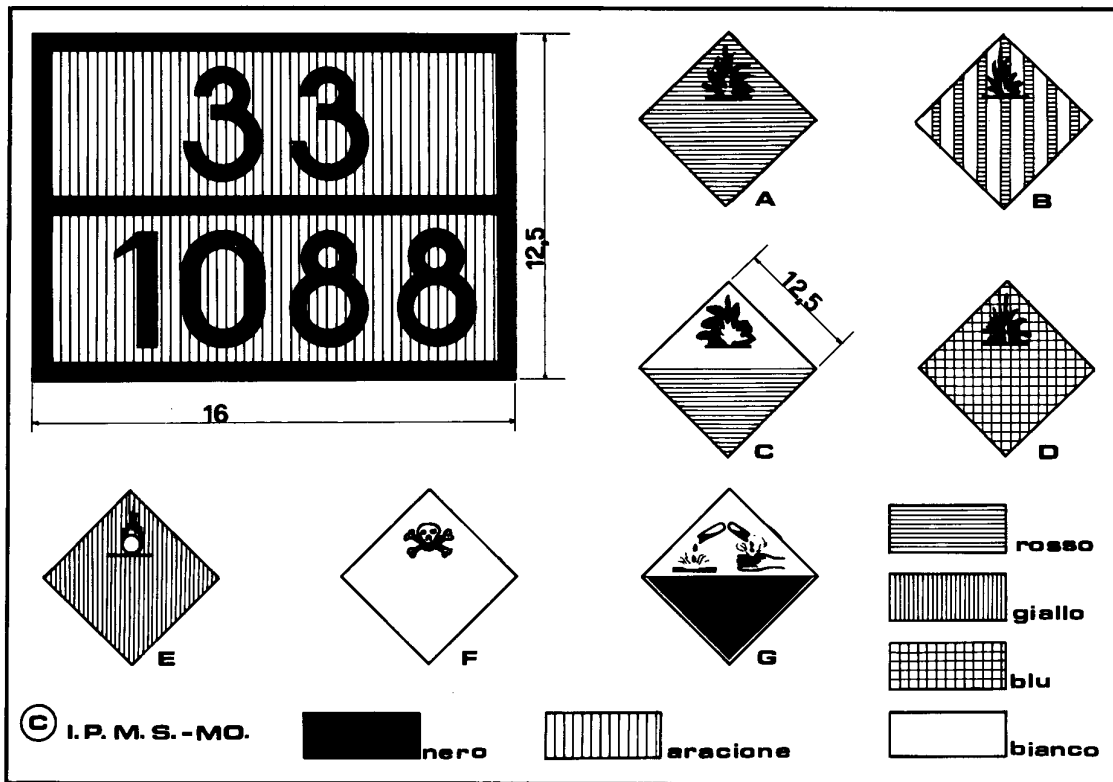
THE JOURNAL OF  
THE EARLY AEROPLANE



Join collectors, restorers, replica builders, historians, and modellers all over the world in the only authoritative organization devoted to Those Magnificent Flying Machines.

Receive five issues a year of WW1 AERO featuring all types of aircraft 1900-1919, each issue containing histories, photographs, construction drawings, engines, performance data, models, and lore written by experts. Learn about projects all over the world. Discover the most complete source for information, parts, models. Published regularly since 1961.

**WORLD WAR 1 *Aeroplanes*, INC.**  
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA



# APACHE!

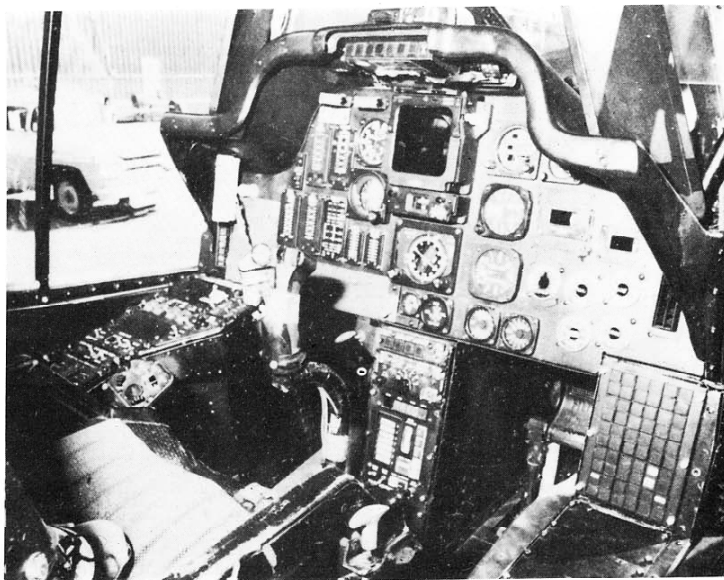
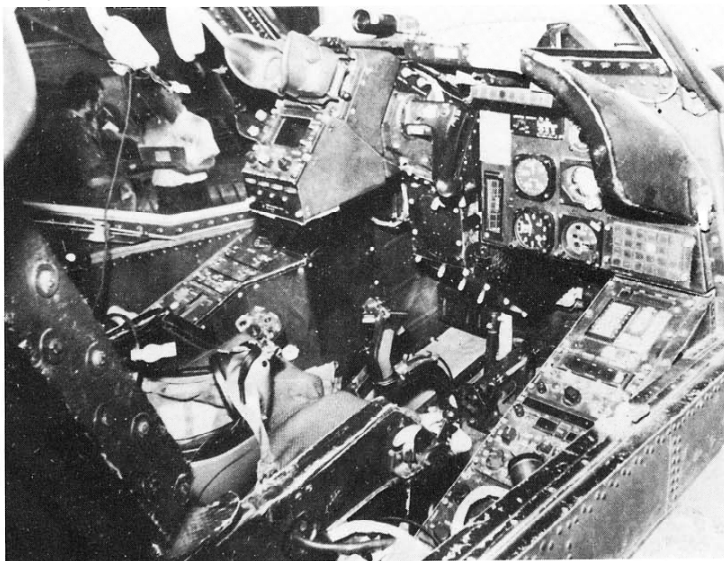
La bellezza è sicuramente un'opinione, e se tra gli aeromobili ad ala fissa possono essere citati diversi esempi di macchine che godono di questa prerogativa, passando alla ala rotante ci si trova decisamente in imbarazzo. Se poi si restringe il campo agli elicotteri da combattimento "dedicati" (escludendo cioè i tipi ricavati armando in vario modo macchine inizialmente concepite per il trasporto truppe), la situazione si fa abbastanza tragica: la necessità di avere una cellula di dimensioni ridotte, compatibilmente con quella di dover installare un poderoso armamento e sofisticati sistemi di scoperta e visione, portano ad ottenere delle forme che (forse con l'unica eccezione del nostro Agusta A-129) difficilmente si possono sposare con il concetto di bellezza.

Un esempio clamoroso è certamente costituito dal McDonnell Douglas Helicopters (ex Hughes) AH-64A Apache, la cui sagoma generale fa decisamente pensare ad un grosso insetto. Considerazioni estetiche a parte, (che, nel caso dell'Apache sono un luogo comune), l'AH-64A si avvia a diventare uno degli aeromobili più significativi che opereranno nelle file dell'U.S. Army nel corso dei prossimi anni, avendo iniziato ad affiancare ed a sostituire gli "eterni" AH-1 Cobra nel ruolo di cacciacarri. Era quindi abbastanza logico che comparisse qualche scatola di montaggio relativa a questo elicottero, e dopo un paio di modelli (Hasegawa 1/72 ed Airfix 1/48) che riproducevano prototipi ed esemplari di preserie, ecco il kit della **MONOGRAM** che permette la

realizzazione di un Apache nella configurazione di serie. Il modello è composto da oltre un centinaio di pezzi nella solita plastica verde oliva, più 10 trasparenti, con minime sbavature e solo qualche accenno di ritiro, cose a cui si può rimediare assai facilmente. Ad un primo esame, come è ormai di prammatica quando si tratta di un modello Monogram, non si può fare altro che rimanere fortemente impressionati dalla visione dell'incredibile numero di particolari e dettagli vari che gli uomini della ditta dell'Illinois sono riusciti ad inserire nelle varie parti. I punti forti, per quanto riguarda i dettagli, sono l'abitacolo ed i due rotori; nel primo c'è veramente tutto, e si richiede una certa attenzione nel montaggio e soprattutto, nella verniciatura, per far risaltare tutti i particolari; notevole che siano dettagliate anche le facce interne dei trasparenti, sui quali sono da posizionare anche alcuni pezzi che riproducono le maniglie di apertura dei portelli di accesso agli abitacoli. Negativo invece il fatto che gli stessi trasparenti rechino stampati i tergicristalli: qui si prospettano due possibilità: lasciare i tergi in posizione ed arrangiarsi con la colorazione, oppure rimuov-

**Sopra:** Una immagine dell'abitacolo anteriore di un AH-64A Apache di preserie. La strumentazione principale è costituita dai controlli e dal visore collegato alle torrette del TADS (Target Acquisition and Designation System, sistema di acquisizione e designazione del bersaglio) e del PNVS (Pilot Night Vision System, sistema di visione notturna per il pilota), al centro del cruscotto; sulla sinistra, nascosto dal visore, vi è un pannello di controllo dell'armamento, per il lancio dei missili Hellfire, dei razzi FFAR ed il fuoco con il cannone. Visibili invece sulla destra, gli strumenti di volo, utilizzabili dal copilota/cannoniere nel caso il pilota sia impossibilitato a controllare l'elicottero; per questo sono ovviamente presenti anche le barre di comando del passo collettivo (seminascosta, sulla sinistra del sedile) e del passo ciclico (al centro della foto).

**Sotto:** Nell'Apache si segue la disposizione classica dell'equipaggio per quanto riguarda gli elicotteri da combattimento, ovvero con il copilota/cannoniere sistemato anteriormente ed il pilota nel posto dietro, in posizione sopraelevata (unica eccezione fu il prototipo del Bell Model 409 YAH-63, in cui i posti erano invertiti). E' qui mostrato il cruscotto a disposizione del pilota di un AH-64A di preserie: le indicazioni fornite dai classici strumenti ad "orologio" sono ripetute sullo schermo che si vede al centro in alto, che fornisce informazioni sull'assetto, sulla velocità, sulla quota, ecc.; gli strumenti a scala verticale che compaiono sulla sinistra sono relativi ai motori, mentre il pannello chiaro che compare sotto ad esse sostituisce il quadro dei controlli dell'armamento e dei sistemi di scoperta e visione. Ricordo che queste immagini si riferiscono ad un esemplare di preserie: gli elicotteri di serie presentano qualche leggera differenza nella disposizione degli strumenti. (foto via C.S.A. Italy)

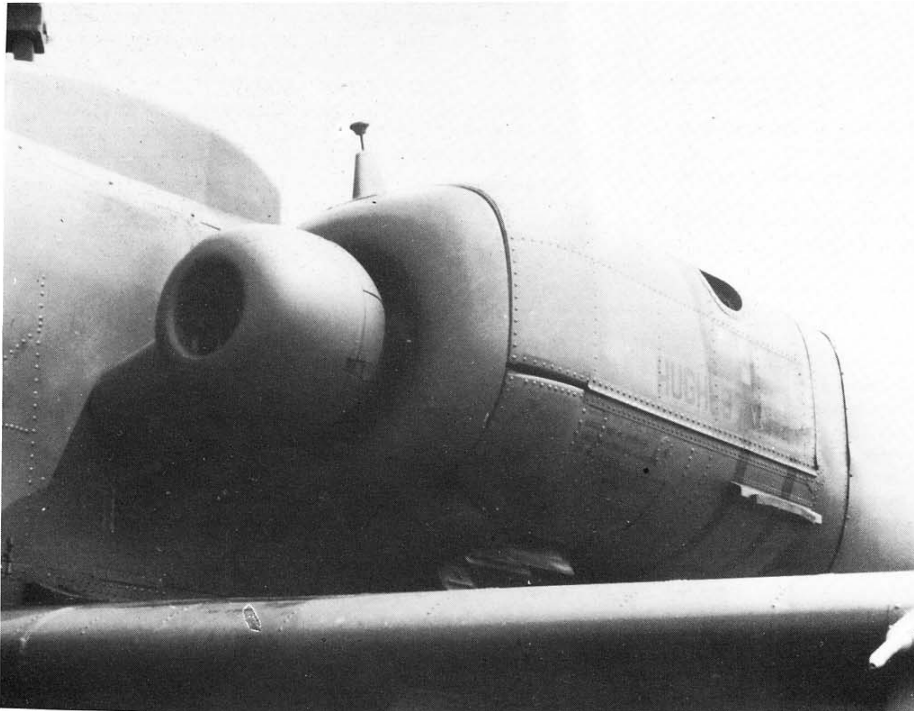


verli e sostituirli con pezzetti di sprue filato. Molto valida anche la riproduzione dei due rotori, solo in quello principale è necessario un po' di lavoro di rifinitura, per riempire con un po' di stucco la fenditura che c'è nella parte inferiore dell'attacco della pala al mozzo del n. 63, e riprodurre le nervature ivi presenti prendendo a modello le altre pale. Il dettaglio superficiale della fusoliera è in rilievo, finissimo, e questo può causare qualche problema in fase di rifinitura di alcune giunzioni se si abbonda troppo con lo stucco o si ha la mano pesante con la carta abrasiva. Passando a qualche particolare, è meglio assottigliare le pareti degli scarichi dei motori, poi non c'è da preoccuparsi se a montaggio ultimato, si trova un leggero scalino tra le carenature laterali e la parte inferiore della fusoliera: c'è anche nell'Apache "vero". Per finire, la piccola sporgenza di forma circolare che si trova sul dorso della fusoliera, immediatamente dietro all'albero del rotore principale, è il supporto del sistema di contromisure infrarosse Sanders AN/ALQ-144, del

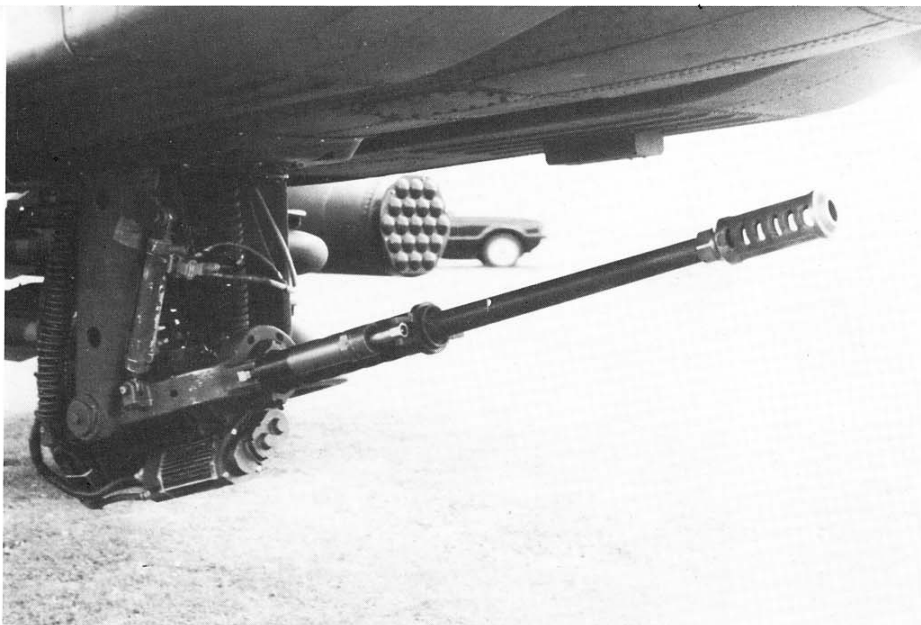
però non è fornita la torretta. Qualche critica può essere mossa alla riproduzione dei carrelli. Il principale risulta infatti non eccessivamente realistico, con gli ammortizzatori stampati unitamente alle carenature laterali (pezzi n. 30 e 31): meglio sarebbe stato avere due parti separate, ma ciò avrebbe probabilmente compromesso la robustezza del carrello e sicuramente reso un po' più difficile l'allineamento e l'assemblaggio. Qualche ritocco può essere apportato anche al gruppo del ruotino caudale, dove si possono praticare alcuni fori; da notare che per quanto riguarda questa zona, le istruzioni prevedono che il piano orizzontale rimanga mobile.

Passando all'armamento, sono previste due rastrelliere con 4 missili anticarro Rockwell AGM-114A Hellfire e due lanciarazzi da 19 colpi per razzi FFAR da 70 mm., da applicare ai 4 attacchi subalari: i piloni riprodotti sono quelli adottati sugli AH-64A di serie (attenzione a non lasciarsi ingannare dal disegno sulla scatola, non del tutto corretto in alcuni punti), completamente diversi da quelli monta-

ti su prototipi ed elicotteri di preserie. I missili Hellfire forniti nel kit sono del tipo inerte, ovvero con l'estremità anteriore "solida": per renderli più "operativi", è necessario riprodurre l'estremità trasparente che copre il sensore laser del sistema di guida; si possono poi assottigliare o sostituire con plasticard sottile le varie alette. (Segue a pag. 16)



**Sopra:** Immagine ravvicinata della gondola sinistra di un Apache di preserie (in effetti il secondo prototipo YAH-64 portato allo standard di preserie); in evidenza la carenatura della scatola degli ingranaggi che rinviano il moto all'albero del rotore principale. Visibile anche la piccola antenna presente sulla parte anteriore di entrambe le gondole e che non compare nel modello Monogram.



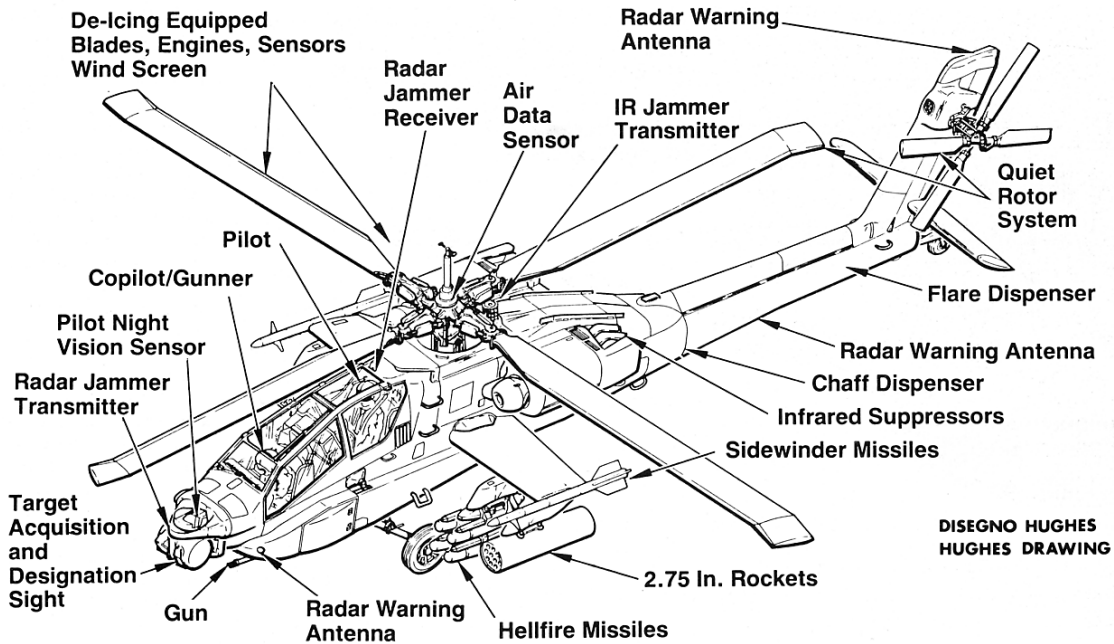
**Sotto:** Una vista dell'installazione ventrale dell'armamento di lancio dell'Apache, il cannone da 30 mm. Hughes M230E-1 Chain Gun. Ben visibile il piccolo martinetto che assicura il movimento dell'arma nel piano verticale (da +11° a -60°), mentre il brandeggio laterale dell'intera torretta è di +/- 110°. L'AH-64A può portare fino a 1200 colpi, ed è dotato di un sistema di caricamento senza maglioni; lo M230 E-1 può sparare colpi statunitensi delle serie XM 789/799 ed XM788 (da addestramento) ed europei dei tipi ADEN e DEFA, con un rateo di fuoco di 750 colpi per minuto. Da notare che il Chain Gun è stato progettato anche tenendo conto di una sua integrazione nella torretta General/Electric degli AH-1S e AH-1T Cobra.

Gli "occhi" dell'Apache sono costituiti dal sistema delle torrette TADS e PNVs, prodotte dalla Martin Marietta, che l'elicottero porta sul muso. Esse permettono l'acquisizione e la designazione del bersaglio, sia di giorno che di notte, anche in avverse condizioni meteo, oltre a rendere possibile una condotta del volo di tipo NOE (Nap of the Earth, letteralmente "a pelo del terreno", ovvero seguendone fedelmente la conformazione orografica). La torretta superiore è quella del PNVs (Pilot Night Vision System, Sistema di Visione Notturna del Pilota) ed è costituita essenzialmente da un FLIR (Forward Looking Infra-Red, sistema di visione all'infrarosso "che guarda verso l'avanti") e può ruotare di +/- 90° rispetto alla mezzeria dell'elicottero, mentre il sensore interno può muoversi fino a +20° e -45° rispetto al piano orizzontale. Il TADS (Target Acquisition and Designation System, sistema per l'acquisizione e la designazione del bersaglio), sistemato sotto al PNVs, ha una torretta divisa in due parti, che possono ruotare di +/-120° rispetto alla mezzeria e fino a +30° e -60° nel piano verticale. La parte che nella foto è a sinistra contiene un FLIR (che può eventualmente sostituire quello del PNVs), mentre la destra comprende ottiche per la visione diretta, un sistema televisivo ed un sistema laser per la designazione, la telemetria e l'inseguimento del bersaglio. La torretta del PNVs è collegata con un sistema elettro-ottico ai caschi del pilota e del co-pilota/cannoniere, cosicché "guarda" nella stessa direzione in cui sta guardando uno dei due membri dell'equipaggio; le informazioni del PNVs e del TADS sono presentate all'equipaggio, oltre attraverso gli schermi presenti nei cruscotti, anche attraverso il visore monoculare dello IHADSS (Integrated Helmet



And Display Sight System, sistema di visione integrato con schermo nel casco), che comporta l'uso di speciali caschi di volo. A parte la configurazione generale del muso (si tratta però in questo caso di un esemplare di preserie, negli esemplari di serie vi è qualche leggera differenza nella conformazione della mensola che regge le torrette), l'immagine permette di notare la posizione del faro di atterraggio, retrattile nella parte inferiore della carenatura laterale destra e le varie maniglie e scalini presenti sulla fiancata della fusoliera. Visibile anche la piccola antenna presente sulla parte superiore della gondola motrice, assente nel modello Monogram.

## INSTALLAZIONI PRINCIPALI



DISEGNO HUGHES  
HUGHES DRAWING



Belli sono invece i lanciaraZZi, che hanno nella parte posteriore la riproduzione dei contatti per l'accensione dei razzi, con la faccia anteriore che non simula il solito tappo usato per chiudere i tubi di lancio vuoti. E' ovviamente presente anche il cannone da 30 mm. Hughes M230E-1 Chain Gun, nella tipica installazione ventrale, e qui un po' di dettagli in piú certamente non guasteranno. Per concludere, le decals: sono nel solito stile Monogram, con un film estremamente trasparente ed abbastanza sottile, completamente lucide. Permettono di riprodurre l'esemplare 83-23824, interamente nel classico verde U.S. Army FS-34087. Da notare che quasi metà del foglietto delle decals è occupato da ben 16 scritte U.S. Army da posizionare sui missili Hellfire.

**Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS Inc.**

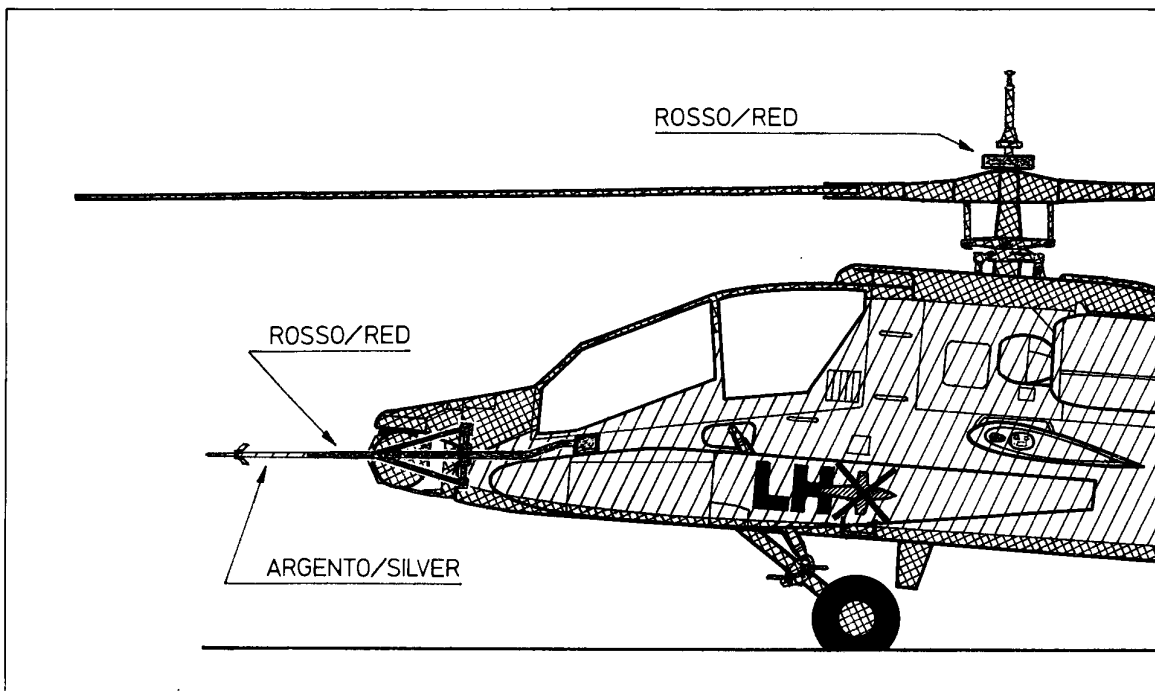
Many thanks to my good friend Mike Verier of IPMS - U.K. for the help provided.

Tutte le fotografie, se non diversamente accreditate, sono di Mike Verier, IPMS-UK, via Aldo Zanfi, IPMS-Modena.

**NOTE AL PROFILO:**

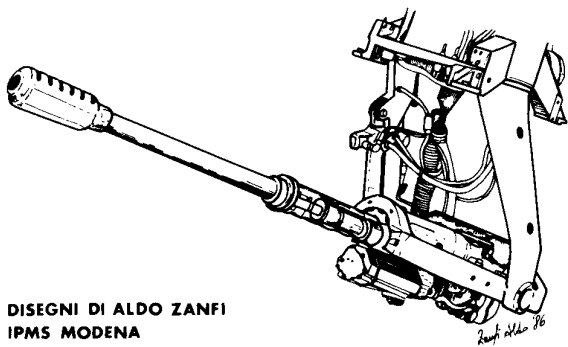
Gli AH-64A Apache non sono propriamente noti per la varietà degli schemi di colorazione: a parte infatti il mock-up della configurazione iniziale presentato nei primi anni settanta, e mimetizzato con chiazze/bande in piú colori, l'unica livrea finora adottata è quella in verde scuro uniforme. Fa eccezione l'esemplare illustrato, che è caratterizzato da uno schema decisamente originale, essendo utilizzato a scopo sperimentale dal costruttore: questo elicottero infatti è stato usato nel quadro degli studi per il programma LHX, per sperimentare in volo un sistema di pilotaggio (installato nell'abitacolo anteriore) digitale del tipo fly-by-wire prodotto dalla McDonnell Douglas/Honeywell; il primo volo in questa configurazione è stato compiuto il 20 dicembre 1985 dagli stabilimenti della MDDH a Mesa, Arizona. Si tratta di un Apache dello standard di serie e le uniche modifiche apportate riguardano l'eliminazione della torretta del PNVIS dal muso, l'aggiunta di una sonda anteriore, l'ingrandimento della carenatura del mozzo del rotore anticoppia, l'aggiunta e lo spostamento di alcune antenne. Per quanto riguarda la colorazione, sopra al colore generale (il solito verde scuro FS-34087) è stata riportata in argento la sagoma laterale dell'elicottero proposto dalla Hughes per il programma LHX (proposta fatta propria dalla McDonnell Douglas dopo l'acquisto della stessa Hughes). La sagoma argentea ha l'estremità posteriore

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



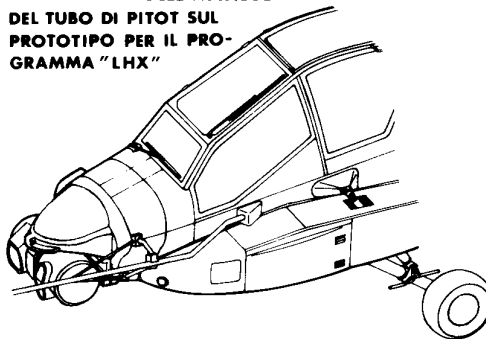
**APACHE: DUE PARTICOLARI**

**CANNONE HUGHES M230E-1  
"CHAIN GUN" (30 MM)**



**DISEGNI DI ALDO ZANFI  
IPMS MODENA**

**IL DISEGNO ILLUSTRA LA CONFIGURAZIONE DELL'ATTACCO DEL TUBO DI PITOT SUL PROTOTIPO PER IL PROGRAMMA "LHX"**

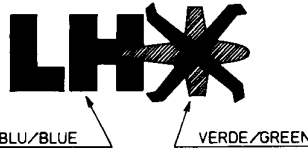


in blu, e nello stesso colore sono la scritta MCDONNELL DOUGLAS HELICOPTER COMPANY (su due righe) e le "aperture" del sistema NOTAR dietro ad essa (per ogni apertura il colore è sfumato verso la parte posteriore). Sui lati delle carenature laterali dell'AH-64 è presente il logo LHX in blu e verde (vedi dettaglio); sul piano verticale sono presenti la scritta U.S. ARMY ed il serial 23258, entrambi in nero, su due righe. Per gli altri particolari, la sonda anteriore è in argento e rosso, così come rosso è pure il disco presente sopra al mozzo del rotore principale, sotto all'alberino del sensore dell'Air Data Subsystem; le estremità delle pale del rotore anticoppia sono gialle.

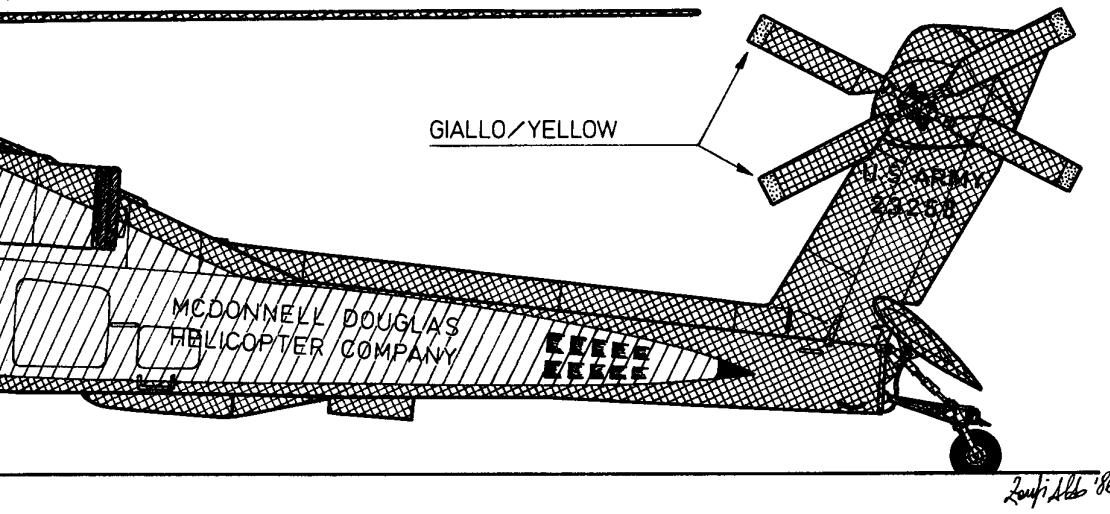
\*\*\*\*\*

AH-64A Apache attack helicopters aren't properly known for the variety of colour schemes worn: infact, apart from early seventies mock-up of the original configuration, camouflaged with bands/patches in different colours, the only livery adopted up to now is the dark green overall one. Exception is represented by this machine shown here, characterised by a somewhat original scheme, due to its use as test ship: this helicopter has been used by manufacturer in the course of LHX program related studies, for flight evaluations of a single-pilot, digital fly-by-wire control system (installed in the front cockpit), developed by McDonnell Douglas Astronautics/Honeywell; first flight in this configuration has occurred on December 20, 1985, from

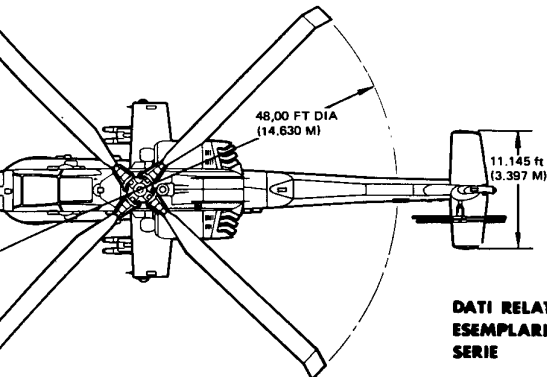
the MDDH facilities in Mesa, Arizona. Apache is a standard series one, and only modifications have been deletion of PNVIS turret from nose, addition of a sensor boom, enlargement of tail rotor gearbox housing and addition/movement of some aerials. As far as colours are concerned, a silver shape of the helicopter proposed by Hughes (and now, of course, by McDonnell Douglas Helicopters) to fulfil to LHX specifications has been painted over the usual dark green (FS-34087) background. The LHX silver shape has the rear tip in blue, and of the same colour are the inscription MCDONNELL DOUGLAS HELICOPTER COMPANY (on two lines) and the "openings" of the NOTAR system behind that (the colour of each "opening" is shaded). The LHX logo (in blue and green, see detail) is placed on Apache side sponsons; inscription U.S. ARMY and s/n 23258, in black and on two lines, are on vertical tailplane. Front sensor boom is silver and red, and red is also the disc upon main rotor hub, under the Air Data Subsystem mast; tail rotor blades tips are yellow.



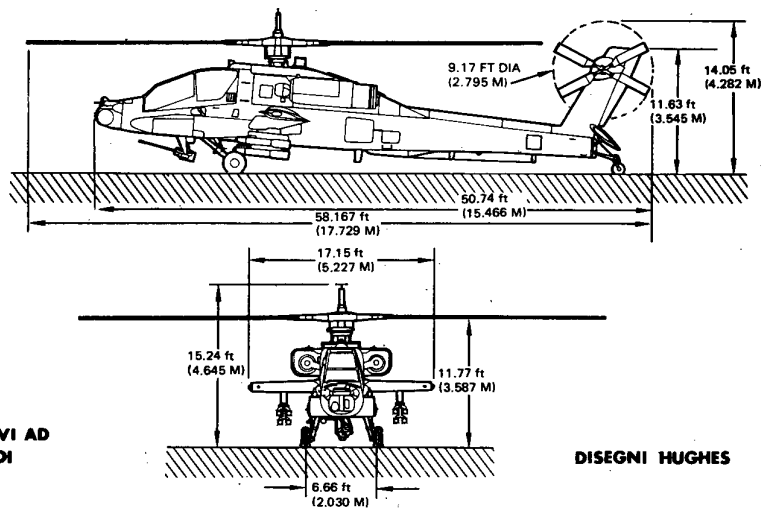
LHX LOGO



**DIMENSIONI PRINCIPALI**



DATI RELATIVI AD ESEMPLARI DI SERIE



DISEGNI HUGHES

# PANTHER AUSF. D KURSK 1943

DI GIAN LUCA COCCHI, I.P.M.S. MODENA

Il Panther (SdKfz 171) fu impiegato sul campo di battaglia per la prima volta nel luglio 1943, nel corso dell'operazione "Zitadelle", intorno al saliente di Kursk. Il battesimo del fuoco di questo carro medio non fu certamente dei più brillanti, a causa soprattutto di problemi tecnici derivanti dalla trasmissione ed alla complicata meccanica, che ne rallenterà notevolmente la produzione nel corso di tutto il conflitto. Se a questi problemi si aggiunge anche il non perfetto addestramento degli equipaggi, mandati frettolosamente al fronte per contrastare l'Armata Rossa in quella che passerà alla storia come una delle più grandi e devastanti battaglie di carri armati, si comprende il parziale fallimento del Panther. La versione (Ausf. D) che combattè a Kursk è l'oggetto di questo mio articolo e del diorama da me realizzato.

Passiamo ora alla descrizione delle modifiche da effettuare: in commercio attualmente esistono tre scatole di Panther, quella Monogram (1/32), quella Nichimo (1/35) praticamente introvabile sul mercato italiano, e quella Tamiya (1/35) versione A. E' proprio quest'ultimo modello che ho utilizzato per la conversione. L'articolo procederà mantenendo come traccia le istruzioni di montaggio fornite dalla Tamiya.

## Pannello posteriore:

Nel pannello posteriore cominceremo dai tubi di scarico (B1 e B2). Le prime cose da eliminare sono i due tubi di scarico supplementari nella parte B2. Terminata questa operazione si procederà, utilizzando plasticard da 0,5 mm., all'autocostruzione della barra centrale, che unirà i due tubi di scarico come da fig. 1. Si procederà poi a fissare direttamente sotto ai silenziatori il cric di sollevamento in posizione orizzontale, fig. 2. Da autocostruire sono anche le cerniere ed i ganci di chiusura del portello superiore dei portabagagli (A3 e A2); per questo ho utilizzato ancora del plasticard da 0,5. Le dimensioni dei ganci di chiusura sono di mm. 1 di larghezza per mm. 6 di lunghezza da posizionare e piegare come illustrato nelle fig. 3 e 4. Le cerniere misurano mm. 1 di larghezza e mm. 2 di lunghezza.

## Treno di rotolamento:

Un grave difetto purtroppo si presenta al momento della costruzione del treno di rotolamento. Forse non tutti sanno che la fila centrale del complicato sistema di ruote del carro era doppia, (fig. 5 e 6) e non singola come offerta dalla scatola di montaggio. Per chi avesse a disposizione un vecchio Panther da smantellare, il problema si ridurrà, potendo prelevare una serie di ruote da affiancare a quelle della linea centrale. La collocazione degli "schürzen" non sempre potrà impedire ad un occhio attento e competente di non notare la mancanza della doppia fila di ruote.

## Torretta:

Innanzitutto elencherò tutte le parti che non dovranno essere utilizzate per ottenere la versione D. Le tre maniglie di sollevamento (B14) dovranno essere ricostruite con gli angoli arrotondati anziché squadrati, con le stesse dimensioni. Sui fianchi dovranno essere apposti i lanciamogena come da fig. 7. Le parti B10/11/12/13 non dovranno

essere utilizzate in quanto la prima versione del Panther montava un diverso tipo di cupola del capocarro, del tipo cilindrico con sei feritoie "a finestra" (fig. 7). Personalmente per questa versione ho utilizzato la cupola di un vecchio Tigre I adattata ai miei fini. Tra il cielo della torretta e la cupola, si costruirà un bordo con diametro di base più largo di mm. 1,5 di quello della cupola stessa, utilizzando del plasticard da 1 mm. (Fig. 8). Il portello di chiusura misurerà cm. 1,7 di diametro ed avrà sulla parte superiore due maniglie contrapposte e due bulloni sulle rimanenti estremità (Fig. 9). Sui tre lati della torretta dovranno essere autocostruiti tre piccoli sportelli che servivano per l'espulsione dall'interno dei bossoli dei colpi esplosivi (Fig. 10) del diametro di 4 mm. Sempre sul cielo della torretta si provvederà a rimuovere il visore periscopico facendo attenzione nel chiudere accuratamente il foro con un rettangolo di plasticard, stuccando attentamente. Inoltre si aggiungerà sul portello di ingresso posteriore una maniglia di 8 mm. di lunghezza (Fig. 10). Sullo scudo frontale bisognerà aggiungere un'altra feritoia rotonda uguale a quella già esistente sul lato destro (Fig. 11). Infine i ganci sul cielo della torretta per i cingoli supplementari (B19) non dovranno essere usati ed i buchi relativi dovranno essere stuccati.

## Scafo:

La prima versione del Panther non montava sulla piastra la mitragliatrice per la difesa ravvicinata, quindi sarà

necessario asportare la cupola (Fig. 12) utilizzando un tagliabalsa, quindi si provvederà a richiudere sempre con plasticard sottile il solito buco, stuccando accuratamente. Usando plasticard da 1 mm. si autocostruirà lo sportellino per l'operatore radio, che misurerà mm. 3,5 di larghezza e mm. 9,5 di lunghezza (Fig. 13). Utilizzando una lima piatta si procederà a smussare la piastra frontale nella parte superiore, all'altezza della visuale dei periscopi, per ottenere così una specie di rientranza (Fig. 13). Non dimentichiamo di aggiungere sempre dalla parte dell'operatore radio, un altro periscopio (si potrà utilizzare quello eliminato dal cielo della torretta) come da Fig. 13. Utilizzando una rete a maglie quadrate di 1 mm. si costruiranno poi le griglie di protezione sul vano motore posteriore. Per ottenere un maggiore effetto di operatività alcune di queste maglie si possono presentare strappate o divelte dalle loro sedi.

## Schürzen:

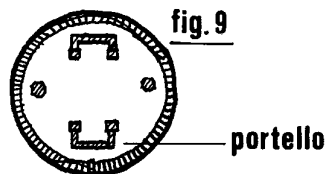
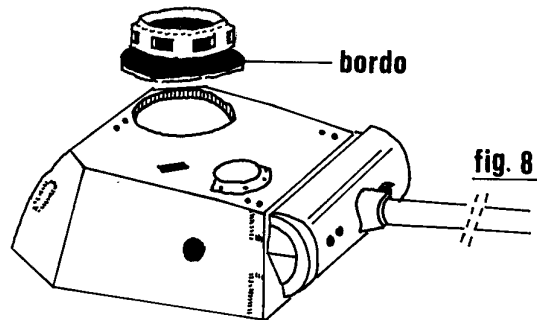
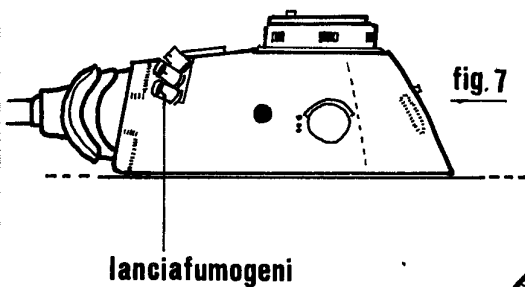
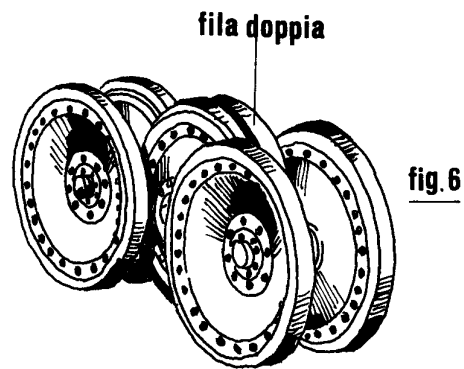
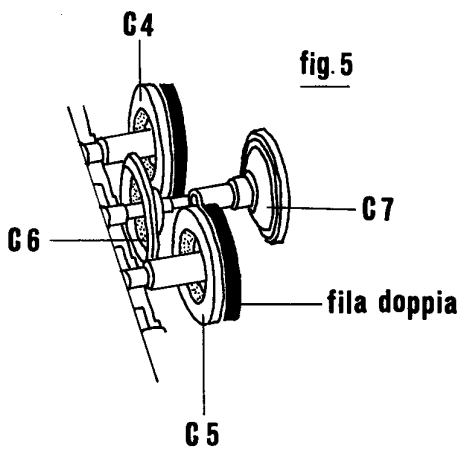
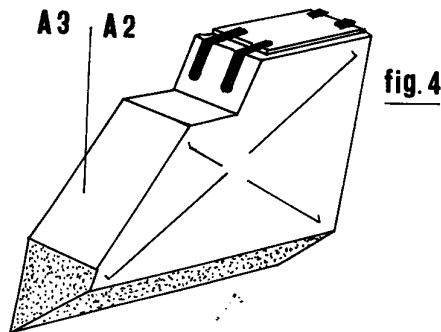
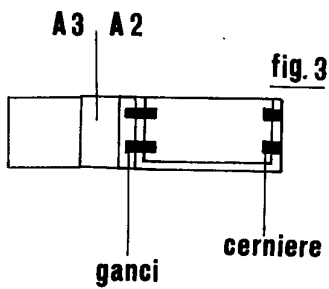
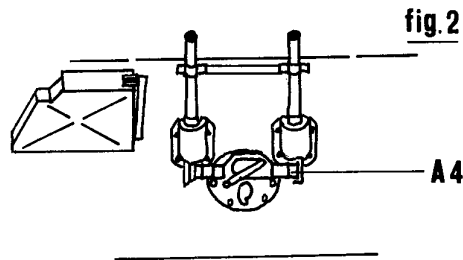
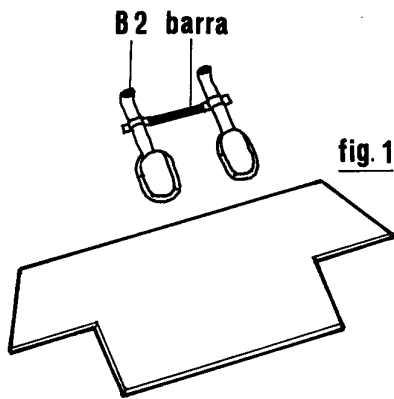
I primi Panther montavano già dalla fabbrica i caratteristici scudi di protezione in acciaio per annullare l'effetto dei colpi a carica cava. Le dimensioni in scala degli "schürzen" sono di 2,8x1,8 cm., ottenibili da un foglio di plasticard dello spessore di mm. 0,5, nel numero di sei per parte.

---

Sopra: un anticipo del risultato ottenuto dall'autore: un perfetto Panther trentacinque volte più piccolo dell'originale. La parte fotografica di questo articolo è a cura di Carlo R. Pecchi, IPMS Modena.

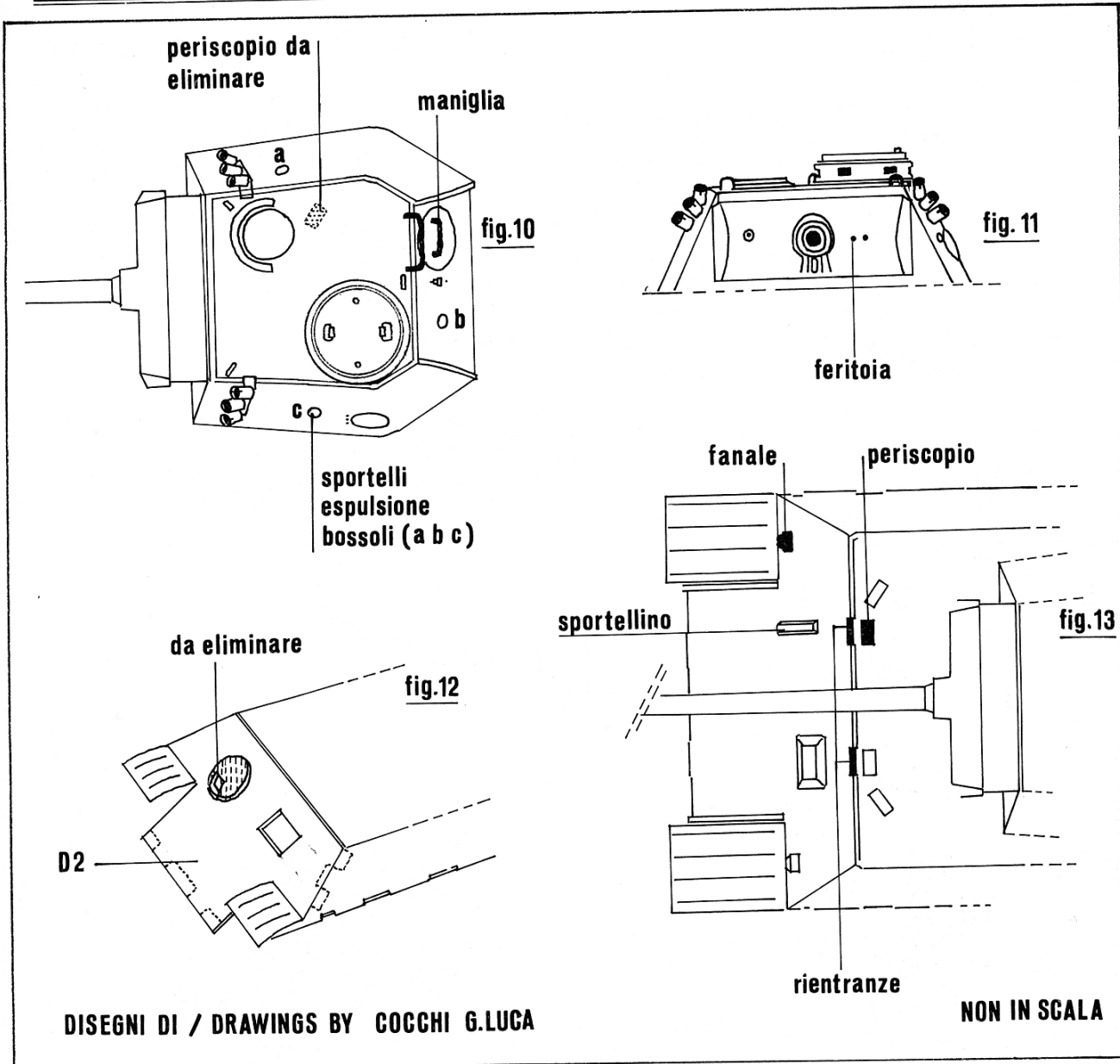


DISEGNI DI / DRAWINGS BY COCCHI G. LUCA



NON IN SCALA







**In questa pagina e nella precedente:**

Alcune immagini riprese da diverse angolazioni del diorama dell'amico Cocchi, con particolare riferimento al modello del Panthera. In alto una vista generale della scena, con alcune SS intente a soccorrere un compagno ferito sotto l'attento sguardo del capocarro. Osservando il carro si possono individuare le numerose modifiche ed aggiunte effettuate per portare il modello Tamiya, che riproduce la versione "A", allo standard "D".

I lancia-fumogeni ai lati della torretta sono autocostruiti, così come la cupola del capocarro ed il relativo portello, basandosi sull'analoga parte di un Tigre I. Sul numero individuale 201 in entrambi i lati, è presente un portello circolare (anch'esso autocostruito) che veniva utilizzato per l'espulsione dei bossoli utilizzati. Rimanendo sempre sulla torretta sono visibili anche le maniglie per il sollevamento, di forma arrotondata, che sono state sostituite in quanto il modello Tamiya le fornisce squadrate. Passando allo scafo, la modifica più impegnativa è l'eliminazione della postazione difensiva frontale, sostituita con il portello dell'operatore radio. Chi volesse sistemarlo in posizione aperta può fare riferimento alla fotografia a pag. 19. Gli schürzen, che sono stati ricavati da plasticard da 0,5 mm., sono molto realistici; essendo una importante difesa contro i proiettili a carica cava ed i colpi di piccolo calibro, erano soggetti ad una notevole usura: ecco spiegata quindi la mancanza di alcune sezioni dal fianco sinistro e l'andamento non molto regolare su quello destro. Notevole il caricamento esterno, in gran parte autocostruito.



# SIAI SF-260

DI ROBERTO CARDONE, I.P.M.S. ROMA

## Le origini:

Agli inizi degli anni '60, uno dei più illustri progettisti italiani, l'ing. Frati, ideò un velivolo triposto con caratteristiche tali da soddisfare le esigenze dell'aviazione moderna. Tale velivolo di costruzione interamente metallica, adottava un motore da 250 CV., da qui la sigla SF 250. Prodotto dall'Avimilano, iniziò la serie dei voli nel luglio del 1964. Successivamente la Siai Marchetti rilevò i diritti del velivolo, apportando una serie di modifiche, con l'adozione di un motore più potente. La scelta cadde sul Lycoming O-540-E4A5 da 260 CV. Il primo esemplare di questo velivolo con la sigla SF 260 uscì dalla catena di montaggio di Vergiate nei primi mesi del 1966. Da quel momento è stato prodotto in oltre 800 esemplari e ha riscosso successo in ogni parte del mondo. Questo velivolo, oltre a prestare servizio in numerosi Aeroclub è presente anche in diverse Forze Aeree. Lo SF 260 è stato inoltre adottato da alcune aerolinee civili per l'addestramento dei propri piloti, tra le quali l'Alitalia

## Il velivolo:

Il Siai Marchetti SF 260 è un monoplano monomotore, triposto a struttura interamente metallica, con carrello triciclo anteriore retrattile. Il motore è un Lycoming O540-E4 A5 da 260 CV., a 6 cilindri raffreddati ad aria. Elica tipo Hartzell HC-C2YK IB a passo variabile. Le caratteristiche di questo velivolo, ed i bassi costi d'esercizio lo rendono idoneo a svolgere vari ruoli: addestramento basico, supporto tattico, sorveglianza marittima e turismo sportivo.

## Il modello:

Per poter realizzare il modello in scala 1/72 possiamo disporre dell'unico kit attualmente in commercio, prodotto dalla Vetromodelli di Cremona. Il kit è realizzato con una tecnica inconsueta per il modellismo statico, è stampato infatti in vetroresina. Esso è composto da 17 parti: 4 semiali, 2 semifusoliere, 4 per i timoni di coda, 4 per i serbatoi alari, 1 per il musetto e 2 capottine trasparenti. Inoltre la confezione contiene due fogli illustrativi con un trucco in scala 1/72 ben fatto, uno spaccato del velivolo e tutta una serie di disegni con relative misure in scala per semplificare la costruzione di parti non contenute nel kit per ragioni di stampaggio, nonché due preziosissimi di-

segni riguardanti il cruscotto e l'interno dell'abitacolo. Permettetemi ora di spendere alcune parole a commento di questo modello. Nonostante l'insolito materiale con il quale è stato realizzato, l'assemblaggio può causare qualche difficoltà, anche se a mio parere con un po' di pazienza sono facilmente superabili. Però non mi sento di raccomandarlo a chi non abbia perlomeno un po' di pratica nella costruzione di vacuform, perché come detto in precedenza vi sono dei particolari da autocostruire.

Per quanto riguarda l'aspetto generale del modello, le dimensioni sono state ben rispettate, così come forme e linee generali. Le rivettature sono ben incise anche se non riproducono tutte le pannellature esistenti, ma tenendo conto della scala si è preferito rappresentare solo quelle principali, tralasciando quelli minori per ragioni di stampa e fedeltà. Premesso ciò, passiamo a trattare la costruzione del modello fase per fase.

Senza farci prendere da inutili isterismi dovuti al materiale usato, dobbiamo tener conto che l'unica differenza alla quale ci troviamo di fronte è quella di utilizzare per gli assemblaggi principali anziché le tradizionali colle, un tipo di colla chiamata Epossidica a rapida catalizzazione, cioè 5 minuti. Questo perché sulla vetroresina le colle che abitualmente usiamo non hanno alcun effetto. Naturalmente per piccoli incollaggi e per le parti che lo richiedono, potremo usare la colla cianoacrilica. Un particolare molto interessante è che la vetroresina a parità di spessore con la comune plastica è molto più resistente e non crea problemi di sorta nella lavorazione.

## La fusoliera:

Una volta eliminato il supporto che unisce le due semifusoliere, eliminare l'eccedenza di vetroresina con l'ausilio di un foglio di carta abrasiva n. 180, fatto ciò aprire l'abitacolo con un seghetto da traforo e rifinire con una lima semipiatta. Seguendo i disegni che corredano questo articolo, ricostruire l'abitacolo. Per i seggiolini eventualmente potrete cercare nel vostro magazzino pezzi, cercando ovviamente di rispettare forme e dimensioni. Con della plastica stirata a caldo si potranno realizzare le manette del gas, la cloche e con striscioline di plasticard le pedaliera.

Sotto: Rivolto 1980; chi non può permettersi pattuglie acrobatiche dispendiose, può sempre ripiegare sul "260", come l'aeronautica belga, vista la versatilità dell'aereo SIAI.



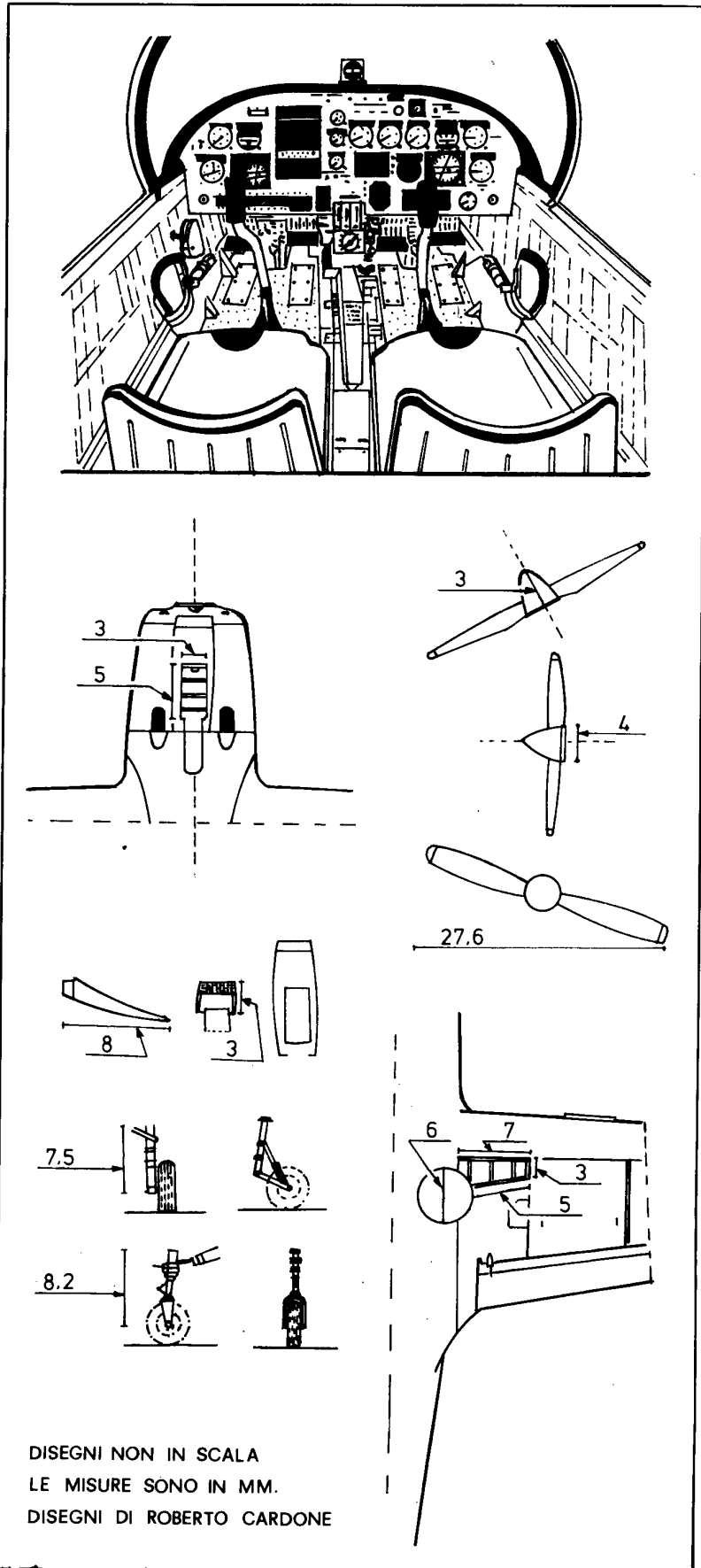
Sistemati questi particolari sul pavimento ed una volta inserito il cruscotto precedentemente realizzato, sistemare la zavorra all'interno del muso, quindi procederemo a chiudere le due semifusoliere. Naturalmente l'incollaggio sarà effettuato con colla epossidica. Ad essiccazione avvenuta praticare un'apertura per ospitare il vano del carrello ed i fori relativi ai tubi di scarico. A tale scopo vi ricordo che il vano è in comunicazione con la presa d'aria e quindi durante la realizzazione di questo particolare è necessario prestare molta attenzione ai disegni e alle dimensioni. Per la costruzione della presa d'aria potrete utilizzare del plasticard oppure cannibalizzare quella di un vecchio kit. Per le varie stuccature, nei fogli illustrativi contenuti nella busta troverete una formula per uno stucco particolarmente indicato per la vetroresina; non è riportata di seguito per evitare inutili ripetizioni. Comunque per le piccole stuccature si può usare tranquillamente del normale stucco per plastica. A questo punto possiamo incollare il musetto già precedentemente carteggiato e rifinito.

**Le ali:**

Anche per quello che riguarda le ali, una volta eliminato il supporto carteggiare a fondo fino ad ottenere uno spessore molto sottile, quindi seguendo i disegni, disegnate nella parte inferiore il contorno dei vani carrelli, ed aiutandovi con un seghetto, apriteli. Successivamente con del plasticard ricostruiteli e dettagliateli. A questo punto i più esperti potranno tagliare tutte le parti mobili e rifarle con del plasticard sottile. Per semplificare l'incollaggio di queste parti consiglio di eccedere di 1 mm. nella fase del taglio, per poi ricostruire con una strisciolina di plasticard; in tal modo si avrà una superficie di incollaggio maggiore e si potrà usare della comune trielina. Talvolta vi possono essere delle imperfezioni sulla superficie alare, facilmente eliminabili con dello stucco e carta abrasiva. Una volta assemblate e rifinite, le ali potranno essere unite alla fusoliera, aiutandosi con dei perni di plastica stirata a caldo per un corretto diedro alare. Per semplificare l'incollaggio vi suggerisco di stendere un velo di colla epossidica sulla centina alare e due gocce di cianoacrilica sui perni, perchè di solito la colla epossidica non mantiene in posizione i pezzi fino a tre minuti, mentre così facendo la cianoacrilica provvederà a fissare l'ala durante l'essiccazione dell'epossidica.

**Piani di coda:**

Il discorso fatto per le ali vale anche per i timoni di profondità; eliminato il supporto si carteggeranno a fondo sino ad ottenere uno spessore molto ridotto, quindi posizionarli con della colla cianoacrilica. Piccole imperfezioni vanno eliminate con del comune stucco per plastica.







#### Carrelli:

Il carrello è sicuramente il punto più difficoltoso del modello, data la particolare forma. Per la sua costruzione consiglio di usare del materiale alquanto robusto per evitare tragiche rotture. Io mi sono avvalso di alcuni spilli (quelli realizzati in ferro dolce) piegati con pazienza fino ad ottenere la forma desiderata. Naturalmente ognuno sceglierà il sistema a lui più congeniale. Per quanto riguarda le ruote, anche queste possono essere cannibalizzate dai macchinisti, naturalmente a patto di rispettare le dimensioni. Per l'incollaggio di queste due parti si potrà utilizzare la colla cianoacrilica. In seguito con della plastica stirata a caldo si realizzeranno i martinetti idraulici.

#### Elica:

Anche l'elica dovrà essere recuperata dal vostro inesauribile magazzino pezzi, io sono riuscito ad ottenerla modificando, seguendo i disegni, quella appartenente al Piper Cherokee II dell'Airfix in 1/72. Ma comunque altri tipi possono andar bene, purché bipala.

#### Serbatoi alari:

Particolare attenzione va posta nella realizzazione delle tips alari in quanto quelle contenute nel kit sono leggermente schiacciate, (almeno nel mio esemplare) ma con un po' di stucco e qualche colpo di lima possiamo rettificare la forma. In seguito, nella parte esterna delle estremità dovremo aggiungere le carenature delle luci di navigazione (basterà un pezzettino di plasticard sagomato secondo i disegni, per poi realizzare le luci con due gocce di Kristal Kleer). Infine una volta rifinito il tutto, per facilitare il corretto allineamento sarà bene inserire tra l'ala ed il serbatoio una strisciolina di plasticard ed incollare con della trielina.

#### Parti trasparenti:

Nella confezione sono comprese due capottine trasparenti stampate in Vacuform, così da disporre di un pezzo di emergenza in caso di errore. Naturalmente vanno adattate al modello, la tecnica è analoga a quella usata durante la realizzazione di modelli vacuform. Devo sottolineare l'eccellente trasparenza di queste parti nonché l'esatta forma, e cosa molto importante, la sottigliezza veramente sorprendente. Per adattarla vi consiglio di separare il parabrezza dalla capottina, in modo da lavorare molto più agevolmente sulle singole parti. Un ultimo appunto, nella parte superiore è presente una larga banda antiriflesso fume che potrete realizzare con vernice nera trasparente per vetri, in vendita nei negozi di arti grafiche. Per avere degli ottimi risultati e per una verniciatura più omogenea, vi suggerisco di stendere il colore con l'aereopenna.

#### Colorazioni:

Data la larga diffusione in campo civile e militare, ognuno potrà rifinire il proprio modello secondo lo schema preferito. Essendo un italianofilo dei più sfrenati, vorrei proporre lo schema di colorazione adottato dallo SF 260 in seno alla Scuola di Volo Basico Avanzato Elica di Latina. La verniciatura non presenta difficoltà, essendo il velivolo completamente dipinto in arancione. Per riprodurre questo

colore ci serviremo dell'Orange Lining HR132 dell'Humbrol. Chi non fosse in grado di reperirlo, potrà utilizzare in sostituzione l'Orange Facings MC11 leggermente schiarito con del giallo. Sul velivolo sono altresì presenti:

- Pannello antiriflesso sulla capottatura del motore: nero semilucido.
- Pannello antiriflesso sulla parte esterna delle tips: nero semilucido.
- Walkways alari: nero opaco.
- L'elica è anteriormente in metallo naturale e posteriormente in nero opaco, con estremità in giallo cromo.
- I vani dei carrelli sono verniciati in alluminio, così come la parte interna dei portelli.
- L'ogiva è interamente in nero semilucido.

#### Colorazione abitacolo:

L'abitacolo dello SF 260 va interamente dipinto in nero semilucido in quanto in realtà è totalmente rivestito di pelle nera, ad eccezione della parte posteriore dell'abitacolo che è rivestita in moquette nera. I seggiolini sono anch'essi verniciati in nero semilucido, così come la palpebra del cruscotto. Quest'ultimo è grigio chiaro, con gli strumenti in nero opaco (vedi disegno). La cloché è così dipinta: impugnatura: nero opaco, asta: grigio chiaro opaco. Infine le cinture di sicurezza sono di colore blu con fibbie in alluminio.

#### Decals:

Per quanto concerne le decals ricorriamo a varie fonti per reperire quello che ci occorre per il nostro modello. Cocardate: dovremo utilizzare quelle contenute nel foglio Italtransfert, di diametro 8 mm, per le quattro alari, mentre per quelle in fusoliera bisognerà ricorrere all'autocostruzione. Procederemo impiegando il foglio prodotti dalla Vibo che contengono dischi colorati di vario diametro, sarà quindi sufficiente sovrapporre i tre dischi che compongono la coccarda, per poi trasferirla sulla fusoliera. Codici d'identificazione: ci vengono in aiuto i fogli di traferibili della R41 n. SL 6/2 e SL 6/80 da 4,3 mm. Il distintivo della scuola non può che essere dipinto a mano su di un pezzo di decal trasparente. Infine per riprodurre le minuscole scritte e la matricola militare potremo ricorrere ai vari fogli di decals prodotti dalla Microscale.

Per chi è interessato all'acquisto di questo kit e degli altri in catalogo, l'indirizzo a cui rivolgersi è il seguente: Vetromodelli, Via Brescia 102/A, 26100 Cremona. ■

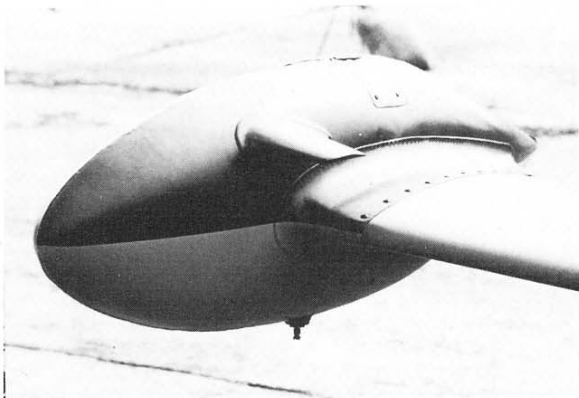
#### Prospetto dimensioni in scala 1/72

Lunghezza .....	mm. 98,6
Apertura alare ..	mm. 115
Altezza .....	mm. 33,4
Diametro elica ..	mm. 27,6
Diametro ogiva ..	mm. 4,1
Altezza carrello principale .....	mm. 7,5
Altezza carrello anteriore .....	mm. 8,2
Lunghezza presa d'aria .....	mm. 8
Altezza presa d'aria .....	mm. 3

In questa pagina e nella precedente:

Numerosi dettagli di due SF-260 appartenenti alla A.M.I. ed alla pattuglia acrobatica "Alpi Eagles", ripresi in diverse occasioni. Particolarmente interessante in cruscotto, molto completo dal punto di vista della strumentazione, che nel modello è da autocostruire completamente. Caratteristica la sistemazione delle luci di posizione sulla parte esterna dei serbatoi alle estremità alari. Seguendo i disegni e basandosi su queste foto è possibile ottenere una riproduzione realistica del "260".

(Foto Francesco Gasparoni, IPMS Venezia e Mestre e Aldo Zanfi, IPMS Modena).



# COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

## I REENSORI:

Gian Luca Cocchi, IPMS Modena-----GLC  
Pier Paolo Lugli, IPMS Modena-----PPL  
Marco Mai, IPMS Modena-----MM  
Carlo R. Pecchi, IPMS Modena-----CRP  
Giorgio Pini, IPMS Modena-----GP  
Armando Rossi, IPMS Modena-----AR  
Aldo Zanfi, IPMS Modena-----AZ

## COLORI LIFECOLOR

Abbiamo ricevuto con molto piacere l'anteprima di una nuova gamma di colori acrilici per modellismo distribuiti dalla genovese ASTROMODEL e denominati LIFECOLOR. Mi preme sottolineare subito la notevole produzione, che già al primo elenco pervenuto ammonta ad oltre 140 diverse tinte, divise in tre serie: colori fondamentali, mimetici serie Federal Standard e serie Historex. La ditta Astronodel ha inoltre gentilmente inviato due campioni di vernice, contenuti in pratici barattolini di plastica da 20 ml. con chiusura a vite; più precisamente il blu opaco n. 10 ed il grigio azzurro scuro (cod. UA 114) per aerei italiani della II G.M. Quest'ultimo mi è sembrato molto soddisfacente sia per fluidità che per adesione, coprendo ottimamente la superficie di prova al primo passaggio. Discorso diverso per il blu in quanto sono state necessarie due mani per coprire in modo sufficiente una plastica in grigio neutro, ottenendo alla fine una finitura opaca, ma con una consistenza tipo "gesso", facilmente intaccabile da graffi e segni. Supponendo che ciò sia dovuto ad una eccessiva diluizione, si può affermare che questi colori reggono bene il confronto con i più noti Tamiya acrilici, con i quali sono compatibili e possono essere mescolati (non provate a far ciò con gli Humbrol, a meno che non vogliate ottenere una sorta di fango). Una ultima annotazione: la ditta consiglia di diluire la vernici con una miscela di acqua e alcool nelle proporzioni di 9:1, soprattutto per l'uso con l'aeropenna.

Per concludere un'occhiata ai prezzi: 1.800 lire per i colori base e Lit. 2000 per le altre due serie, piuttosto concorrenziali rispetto a Tamiya e Humbrol, visto anche il buon rapporto qualità/prezzo; non resta che aspettare con interesse la presentazione ufficiale di questi nuovi Lifecolor al prossimo Salone del Giocattolo di Milano. PPL

Ringraziamo la ditta Astronodel, ricordando agli interessati che i colori sono già disponibili presso il distributore all'indirizzo:

ASTROMODEL, Via M. Lercari, Sez. M n. 5, (Darsena), 16126 GENOVA

## MURPHEY'S RULE

Abbiamo ricevuto dalla Murphey Model Products, una piccola ditta artigianale americana, diretta da un socio IPMS-USA un ingegnere righele in alluminio anodizzato, appunto il Murphey's Rule. La sua particolarità è di portare sui due lati le scale di conversione delle misure da 1:1 a 1:48 e 1:72. L'unico inconveniente, purtroppo fondamentale dalle nostre parti, è che le dimensioni sono espresse in piedi e pollici e non nel sistema metrico decimale. L'idea è veramente ottima e permette ad esempio di controllare disegni in scala istantaneamente, semplicemente affiancando la scala graduata alla parte che si deve esaminare e leggendo il valore, che sarà la dimensione in scala 1:1. Se la Murphey Model Products produrrà anche un righele basato sul sistema metrico decimale, per i modellisti europei ci sarà una comodità in più. Il costo del Murphey's Rule è di \$ 6,50 spese di spedizione comprese. MM

Murphey Model Products, P.O. Box 8181, Cincinnati, Ohio 45208, USA

Review sample kindly supplied by Murphey Model Products.

## ALI NELLA TRAGEDIA DI SPAGNA

Da alcuni mesi è in vendita il libro di Nicola Malizia sulla Guerra di Spagna. L'opera è molto interessante perché tratta un periodo volutamente "dimenticato" dal dopoguerra in poi, di cui poco si è detto a proposito dell'Aeronautica Italiana che fu trascinata dal sistema dell'epoca a schierarsi con il Generale Franco in una guerra civile che insanguinò la Spagna per vari anni. L'autore obiettivamente ne descrive episodi inediti visti da entrambe le parti, sempre con particolare riguardo nei confronti degli aviatori e dei velivoli italiani.

In campo aeronautico questa guerra servì da banco di prova per eserciti di altre nazioni, ditte produttrici di aerei, politici ecc. L'unico a parere in prima persona fu il popolo spagnolo che per risollevare moralmente ed economicamente da questa lotta fratricida impiegò numerosi anni. Compilano il testo numerose fotografie e allegati, con lo schieramento dei reparti aerei delle varie aviazioni (Nazionalista, Repubblicana, Legione Condor), i tipi di velivoli impiegati dai contendenti, i nomi delle Medaglie d'Oro e le motivazioni.

Un'opera seria, ben preparata, con documentazione fotografica in gran parte inedita e che non può mancare nella biblioteca ormai straripante dell'imbalsinatore d'aviazione. GP

I soci possono approfittare dello sconto IPMS del 20% inviando Lit. 28000 (anziché 35.000) a:

MUCCHI EDITORE, Via Emilia Est 1525, 41100 Modena

## VERLINDEN PRODUCTIONS

FIBBIE, CINGHIE E CINTURE PER UNIFORMI DELL'ESERCITO AMERICANO NELLA II GUERRA MONDIALE, SCALA 1/35.

E con l'ultima e fruttuosa sfornata di novità dalla Verlinden Productions per il 1986, gentilmente inviateci dalla ditta AMATI di Torino, eccoci alle prese con questa confezione di cinghie, fibbie e cinture (focoincise in ottone), da utilizzare per arricchire e migliorare soldati ed equipaggiamenti americani della II G.M. Come sempre accade già da alcuni anni a questa parte, la famosa ditta belga dell'ancor più famoso modellista di fama internazionale, non ha smentito le attese. Questa volta sono stati finalmente curati quegli accessori che spesso dovevano essere autocostretti, che si utilizzano per meglio presentare i propri diorami e figurini, come le cinghie dei fucili o quelle degli zaini e i sottogola degli elmetti. Nel caso di questa confezione, troviamo anche una discreta serie di fibbie per cinture di diverse forme e dimensioni. Come sempre la confezione si presenta finemente curata; vari esempi nelle istruzioni propongono al modellista, soprattutto a quello più esigente, come meglio utilizzare le parti in questione. Alcuni esempi: la cinghia per un fucile mitragliatore oppure un cinturone da combattimento con bretelle, tiranti per l'avvolgimento di coperte e tendoni ed addirittura (anche se quasi invisibili) le famose stellette che contraddistinguevano il grado degli ufficiali sugli elmetti. Il materiale pur sembrando fragile a prima vista, risulta invece facile da lavorare e verniciare. GLC

MUNIZIONI CALIBRO 155 mm. PER M 109, SCALA 1/35.

La proverbiale crisi in cui versa il modellismo ha fatto sì che alcuni modellisti sfruttando nuove tecniche, quali la fotoincisione e/o lo stampaggio di particolari resine plastiche mediante dispositivi a bassa pressione, si siano dati da fare per creare tutta una serie di accessori altrimenti da autocostituire. Dopo anni di martellante pubblicità favorita dalle Case tradizionali produttrici di kits, la nuova frontiera del modellismo militare è la realizzazione di modelli da scatola, più o meno elaborati ed ambientati con basette raffiguranti i campi di battaglia. Grande profeta di tutto ciò è stato il belga Verlinden che dopo anni di militanza modellistica ha deciso di gettarsi nella proficua arte del commercio, realizzando in cartone, resina e metallo tutti quegli ammenicoli che rendono una riproduzione "tanto più vera". Quello che andiamo a recensire è un set di munizioni da 155 mm. abbinabile all'M 109 ed all'obice ruotato M 1 Italeri. La confezione è una sobria scatoletta in colori mimetici con attaccata una foto a colori del contenuto. All'interno niente istruzioni (forse utili per la verniciatura, anche se non per il montaggio) e un sacchetto di plastica trasparente richiudibile con cerniera. I pezzi sono attaccati praticamente a tanti piccoli sprues e realizzati con una resina giallastra ben lavorabile. Abbiamo 8 granate senza spoletta dotate di ganci per il trasporto, 6 granate spolettate, 2 granate di forma diversa dalle altre in quanto del tipo illuminante. Una cassetta porta-inneschi, 6 inneschi nei relativi contenitori, 4 spolette, 2 ganci avvitabili alla sommità delle granate, 2 contenitori per cariche di lancio M3 standard e 2 contenitori per cariche di lancio M4 maggiorate. Per concludere, abbiamo poi 2 tavole che servono per l'imballo ed il trasporto contemporaneo di otto proiettili non spolettati.

I pezzi si staccano bene e sono praticamente privi di bavette. La vera difficoltà risiede nella verniciatura. Per tutte le granate valgono queste regole: dall'alto si hanno i quadratini classe peso, il tipo di contenuto, il calibro dell'obice, il lotto di produzione, il n° di modello del proiettile e quindi un altro numero giusto sopra la fascietta di sicurezza. I contenitori per le cariche di lancio e gli inneschi sono in olive drab con scritte gialle, mentre per le parti in legno regolatevi come più vi piace. Le spolette sono di colore argento mentre le fasciette di sicurezza

za sulle granate sono in colore ottone. Passiamo ora ai proiettili: le due granate di diversa foggia (illuminanti) devono essere verniciate in grigio chiaro con scritte bianche. Presente anche una striscia bianca sotto quella che potremmo chiamare la testata. Le altre granate possono essere dipinte per simulare cinque diversi tipi di agenti: olive drab con scritte gialle per proiettili HE M107; grigio chiaro con scritte verdi e due strisce verdi sotto la testata per gas nervini persistenti; grigio chiaro con scritte verdi e una striscia verde sotto la testata per gas nervini non persistenti; grigio chiaro con scritte gialle e una striscia gialla sulla testata per cortine fumogene WPM110 o HCM116. Dopo questa lunga chiaccherata, tirando le somme, abbiamo un buon kit, di ottima fattura che aiuterà a rendere i nostri mezzi sempre più realistici e "combat ready".

AR

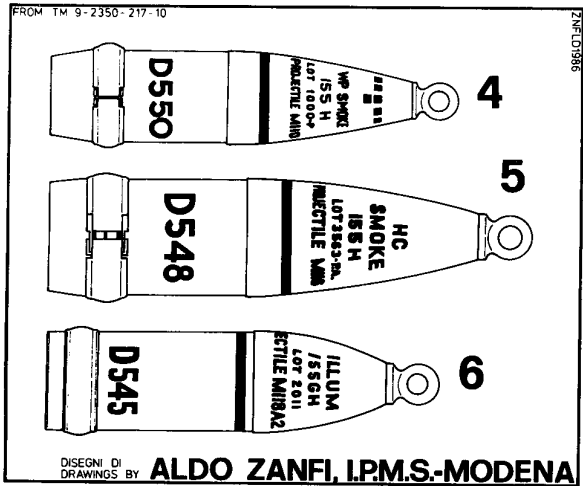
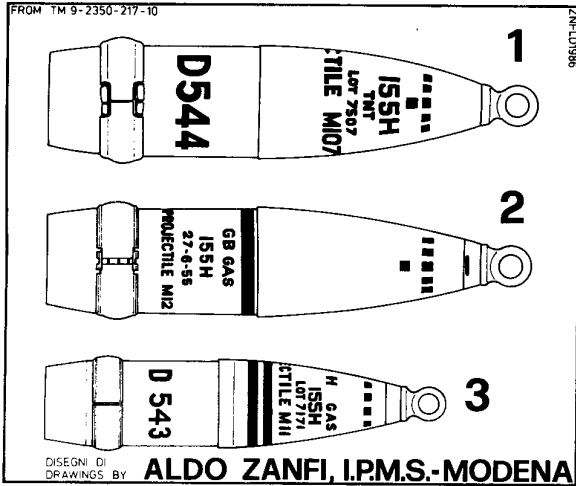
**I prodotti recensiti sono stati gentilmente forniti dalla ditta AMATI, Via Madama Cristina 118, 10100 Torino, distributrice italiana della VERLINDEN PRODUCTIONS.**

**PROIETTILI DA 155 mm. PER L'OBICE M126  
PROJECTILES FOR 155 mm. HOWITZER CANNON M126**

- 1) Proiettile HE M107. Lunghezza 681 mm. Colorazione: verde oliva con marchi gialli.  
Projectile HE M107. Length 681 mm. Colours: olive drab with yellow markings.

- 2) Proiettile a gas non persistente. Lunghezza 679 mm. Colorazione: grigio con marchi verdi.  
Projectile with non-persistent gas. Length 679 mm. Colours: grey with green markings.
- 3) Proiettile a gas persistente. Lunghezza 680 mm. Colorazione: grigio con marchi verdi.  
Projectile with persistent gas. Length 680 mm. Colours: grey with green markings.
- 4) Proiettile fumogeno WP M110. Lunghezza 680 mm. Colorazione: grigio con marchi gialli.  
Smoke projectile WP M110. Length 680 mm. Colours: grey with yellow markings.
- 5) Proiettile fumogeno HC BE M116. Lunghezza 671 mm. Colorazione: grigio con marchi gialli.  
Smoke projectile HC BE M116. Length 671 mm. Colours: grey with yellow markings.
- 6) Proiettile illuminante M118A2. Lunghezza 594 mm. Colorazione: grigio con marchi bianchi.  
Illuminating projectile M118A2. Length 594 mm. Colours: grey with white markings.

Nota: nei disegni tutti i marchi sono riportati in nero per semplicità  
Note: all markings are traced in black on drawings for simplicity.



# ARMS AND ARMOUR PRESS

**FRENCH FOREIGN LEGION: 1940 TO THE PRESENT, di Y.L. Cadiou e T. Szcscsko - Uniforms Illustrated no. 15 - Arms and Armour Press - Lst 3,95.**

La Legione Straniera francese è un soggetto alquanto popolare fra modelisti, uniformologi e patiti di storia militare in genere e qualsiasi libro pubblicato sull'argomento va praticamente a colpo sicuro. Purtroppo questo nuovo titolo della Uniforms Illustrated non rispetta pienamente le premesse deludendo non poco. Se da un lato la scelta di pubblicare foto a colori dei soli reparti attuali in esercitazione può essere giustificata dalla mancanza di un'iconografia adeguata a coprire altri periodi, non si può transigere quando operazioni come il Libano sono liquidate con ben 4 (quattro) foto!!! Altrettanto dicasi per il raid su Kolwezi, mentre appena meglio è per quello che riguarda Algeria ed Indocina. Anche le didascalie sono troppo corte e decisamente poco professionali. Pur essendo il materiale raccolto inedito e ben stampato, non si può dare certo la sufficienza ad un lavoro per molti versi superficiale. Speriamo che in futuro qualcosa cambi per il meglio.

AR

**MODERN AMERICAN SOLDIER, di A. Meisner e L. Russell - Uniforms Illustrated no. 16 - Arms and Armour Press - Lst 3,95**

Anche per questo titolo le cose non vanno meglio rispetto al precedente. Le foto sono praticamente tutte "Off Duty" e via Pentagono, con grande ostentazione di sorridenti mezzi busti e nient'altro. Operazioni come Grenada liquidate con due o tre foto in bianco/nero, le nuove divise mimet-

che desertiche utilizzate nelle manovre "Bright Star" sbrigativamente ritratte. La sola nota veramente positiva sono le didascalie delle foto, ben scritte, esplicative e competenti. Sinceramente non mi sento di consigliare l'acquisto se non come prima documentazione in mancanza di meglio.

AR

**NAVAL OPERATIONS IN THE '80s: U.S.N. di M. Skinner, Arms and Armour Press, Lst. 6,95.**

Come reagireste se uno sconosciuto vi offrisse un Autodog ?  
O se incontraste una banda di scalmanati che sta festeggiando un Boola-Boola ?  
Sono alcune delle curiosità che si possono soddisfare leggendo questo bel libro di Michael Skinner. L'aspetto più interessante è proprio l'approccio informale dell'autore nei confronti di un soggetto che poteva essere ridotto ad un'orgia di dati e statistiche. Ne esce un ritratto molto umano di un'organizzazione militare tra le maggiori del mondo; veniamo condotti sul ponte di volo di una portaerei e ci vengono presentati tutti quei personaggi che con il loro lavoro consentono agli aerei di poter operare intensamente in un ambiente ostile come quello marino. Possiamo quasi vedere anche i marinai del sommergibile Ohio che si mantengono in forma facendo lo jogging intorno ai pozzi dei missili nucleari. Naturalmente la marina da guerra dello Zio Sam non si può liquidare con uno spaccato di vita militare; vengono così esaminate le principali navi in servizio, dalla corazzata New Jersey, tenuta in naftalina per quasi 40



anni e recentemente rimodernata con le "sorelle" della classe Iowa, fino alle più piccole imbarcazioni dell' U.S. Coast Guard. Uno sguardo viene anche gettato sui cattivissimi avversari della Marina Sovietica.

Al termine del libro vi è un'interessante appendice con l'elenco di tutte le classi e di tutti i reparti aerei attualmente "combat ready". Un buon

libro, con una netta preponderanza del testo sulle immagini, di buona qualità ma purtroppo un poco sacrificate nel formato "francobollo". **MM**

REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY ARMS AND ARMOUR PRESS

## OSPREY & SQUADRON SIGNAL

### AMERICAN CIVIL WAR ARMIES: UNION - ARTILLERY, CAVALRY AND INFANTRY, di P. Katcher - Men at Arms no. 177 - Osprey - Lst. 3,95.

Dopo il volume no. 170 dedicato all'esercito degli Stati Confederati, non poteva certo mancare quello dedicato agli Unionisti. Il compito, non facile, direi sia stato egregiamente svolto da Philip Katcher, coadiuvato da un formidabile Ron Volstad, autore delle insuperabili e coloratissime tavole contenute in questo 177° volumetto della serie MAA. Sfolgiando le pagine ci si accorge immediatamente con quanta cura siano stati scelti anche i minimi particolari, a partire dal materiale fotografico, proveniente dall'archivio dell'autore e da numerose collezioni private. Tutte le immagini sono di ottima fattura, se si considera che a quel tempo (sia no infatti alle porte del 1861) la fotografia muoveva cautamente i primi passi. Abbiamo all'inizio un interessante rassegna di militari ripresi in studio per foto ricordo, che prosegue in una ben più curata serie di immagini dedicate alle armi ed agli equipaggiamenti. In evidenza per la gioia dei figurinisti vi è una tabella che riassume i colori dei principali indumenti degli svariati reparti dell'esercito regolare. E' bene specificare, in quanto non sempre le formazioni combattenti ebbero a disposizione vestiario ed equipaggiamento omogeneo. Molti reparti erano formati tutt'al più da volontari, idealisti, patrioti e banditi che pur di "redimersi" (o nascondersi) preferirono combattere "per una giusta causa". Note che per molti storici la guerra civile americana non fu combattuta per risolvere il problema della schiavitù, bensì per motivi politico/economici. Ottima l'immagine di copertina, che offre con la sua vivacità, uno spunto considerevole per la realizzazione di una scenetta a livello modellistico. Alta qualità quindi, nel pieno rispetto della ormai consolidata tradizione Osprey. **GLC**

### AMERICAN CIVIL WAR ARMIES: STAFF, SPECIALIST AND MARITIME SERVICES, di P. Katcher - Men at Arms no. 179 - Osprey - Lst. 3,95.

Katcher chiude la trilogia dedicata alla Guerra Civile Americana proponendo le divise degli Stati Maggiori, Genio, Sanità, Sussistenza, Marina e Marines di entrambi i contendenti. Ottima copertura fotografica, sfornata riccamente per la maggior parte, di sola iconografia nordista. Valide le tavole del buon vecchio Volstad, con impeccabili ritratti di Grant e Lee. **AR**

### ROME'S ENEMIES (4): SPANISH ARMIES 218 BC - 19 BC, di R. Trevino - Men at Arms no. 180 - Osprey - Lst. 3,95.

I romani, con una scusa o l'altra, vennero in conflitto anche con i popoli iberici, impiegando non meno di duecento anni per imporre la "Pax Romana" sulla penisola e pagando un caro prezzo in termini umani e materiali. L'autore prende spunto da primi incontri-scontri dovuti alla necessità di tagliare i rifornimenti ai cartaginesi per inoltrarsi in una breve, ma efficace descrizione dei fatti salienti della lunga campagna. Solito schema con descrizione di usi e costumi ricostruiti attraverso l'interpretazione dei reperti archeologici e affiancati dalle superbe tavole a colori dell'inesausto McBride. **AR**

### AUSTRIAN ARMY OF THE NAPOLEONIC WARS (2): CAVALRY, di P. Haythornthwaite - Men at Arms no. 181 - Osprey - Lst. 3,95.

Naturale compagno del MAA 176 sulla fanteria, arriva puntuale questo titolo sulla cavalleria austriaca. A detta dell'autore, numerosa, ma non altrettanto efficiente. Ai fanatici di Napoleone l'ardua sentenza e a Fosten un sincero plauso per non essersi ancora stancato di ritrarre soggetti del periodo. **AR**

### BRITISH BATTLE INSIGNA (1): 1914-1918, di M. Chappell - Men at Arms no. 182 - Osprey - Lst. 3,95.

Veramente bellissimo questo libro pieno zeppo di disegni a colori ed in bianco/nero riguardanti la complicata araldica dell'esercito britannico nella Prima Guerra Mondiale. Somiglianti spesso più ad alberi di natale che ai rudi combattenti che sempre siamo abituati a vedere in Drab (stra-

na parola inglese praticamente intraducibile che indica il colore della divisa) scopriamo che nel calderone infernale della Somme, del Carso e della Mesopotamia, l'unico sistema per non farsi accappare dai propri milioni era dipingersi o farsi cucire addosso un feroce di cavallo in panno rosso oppure un triangolo sempre in panno rosso sovrastante un rettangolo in panno blu e così via. Finalmente una nuova luce sul negletto periodo uniformologico della Grande Guerra. Da non perdere. **AR**

### MODERN AFRICAN WARS (1): RHODESIA 1965-80, di P. Abbott e P. Botham - Men at Arms no. 183 - Osprey - Lst. 3,95.

La Rhodesia, ora Zimbabwe, ha sempre avuto una storia tormentata e gli autori ne tracciano un breve riassunto prima di addentrarsi a descrivere tattiche, armi ed uniformi dei vari gruppi guerriglieri e dell'esercito. Durante gli anni del conflitto, varie unità quali i Selous Scouts ed il SAS rhodesiano hanno acquisito fama di ammazsette e pur trovando qui conferma, non si scade mai, scorrendo il testo, nel trionfalismo. Notevoli le tavole di Chappell che si riconferma disegnatore prolifico ed attento. Raccomandato. **AR**

### THE ANCIENT GREEKS, di N. Sekunda - Osprey Elite Series no. 7 - Osprey - Lst. 4,95.

Decisamente originale questo nuovo titolo della Elite che ci scatena sulle tracce degli antichi Greci. Si tratta di un magnifico lavoro descrittivo stupendamente supportato dalla sapiente iconografia di un McBride quanto mai in stato di grazia. Unico appunto la pudicizia che mediante scudi, drappi e ammenicoli vari si ingegna ad obliterare glutei e virilità variamente esposte. **AR**

### ISRAELI DEFENCE FORCES SINCE 1973, di S. Katz - Osprey Elite Series no. 8 - Osprey - Lst. 4,95.

L'esercito israeliano è sempre al centro dell'attenzione e questa volta le IDF vengono trattate dalla disfatta e resurrezione dello Yom Kippur nel 1973 fino ai giorni nostri. Scritto con estrema professionalità e competenza, purtroppo appare permeato di spirito decisamente troppo di parte, ma si lascia leggere senza difficoltà, passando in rassegna tutte le branche e specialità. Giusto rilievo è dato ai reparti ausiliari femminili, assolutamente indispensabili per non sottrarre preziosi uomini ai reparti combattenti. Le tavole di Volstad, noto specialmente per la collaborazione con la Squadron/Signal, sono all'altezza del compito. Da non mancare. **AR**

### ANTI-TANK HELICOPTERS, di S.J. Zaloga e G.J. Balin - Vanguard no. 44 - Osprey - Lst 3,95.

Si tratta dell'ultimo titolo della serie Vanguard per i tipi dell'Osprey, e come fatto notare dagli autori in una breve nota, per l'argomento trattato si discosta (ma in modo logico) da quelli che sono gli usuali soggetti dei volumetti di questa serie. Gli elicotteri anticarro sono infatti la più recente (ed anche la più letale) minaccia che si trovano a dover affrontare i moderni veicoli corazzati. Piuttosto che fornire uno sterile "catalogo" dei vari tipi attualmente in servizio, gli autori prendono lo spunto dalle azioni compiute nel 1972 in Vietnam dai Bell NUH-1B armati con missili TOW per presentare una breve storia dell'evoluzione dell'elicottero anticarro, dai primi esperimenti compiuti con i missili SS.10 ed SS.11 dalla Aviation Légère de l'Observation Artillerie francese negli anni 50, fino alle tendenze più attuali, passando per la descrizione (fortatamente abbastanza sommaria viste le dimensioni del volumetto, ma non per questo meno interessante) dei modelli principali: Bell Model 209 AH-1 Cobra, Lockheed AH-56A Cheyenne, MDDH (ex Hughes) AH-64 Apache e per la parte sovietica, Mil Mi-24 "Hind". Non manca un paragrafo riguardante i programmi europei (Westland WG.13 Lynx, MBB Bo-105P PAH-1, Aerospaziale Gazelle, mentre vi è solo un breve accenno all'italiano A-129 Mangusta, senz'altro la macchina più moderna della categoria attualmente in produzione in Occidente, citato solo nelle ultime pagine ed illustrato da una unica fotografia, che peraltro mostra solo il mock-up), che vengono con-

frontati con l'approccio statunitense, che in base alle esperienze del conflitto vietnamita, si è concretizzato nelle varie fasi di ammodernamento del Bell AH-1 (fino alle versioni S e la recentissima AH-1W Super-Cobra per USMC) e nella realizzazione dell'AH-64A Apache. Si parla poi dell'evoluzione dell'elicottero anticarro nell'Unione Sovietica, a partire dai primo Mil Mi-1 "Hare" e Mi-4 "Hound" armati di lanciarazzi e cannoncini, per analizzare lo sviluppo del Mi-24 "Hind"; è presente anche il solito disegno del Mil Mi-28 "Havoc" mentre manca un qualsiasi accenno al Kamov Ka-2 "Hokum". Nella seconda parte si esamina l'impiego che hanno avuto gli elicotteri anticarro nei conflitti che si sono succeduti nelle varie parti del mondo (Afghanistan, Medio Oriente, Golfo Persico, Grenada) e si accenna alle dottrine operative dei più importanti utilizzatori di queste macchine: US Army, Aeronautica Sovietica, Armée de Terre, Bundeswehr e British Army (vi è qui una frecciatina nei confronti dell'Esercito Britannico, quando gli autori fanno notare che "anche" l'Esercito Italiano ha pienamente compreso l'utilità di un elicottero specializzato e patrocina lo sviluppo dell'Agusta A-129, mentre in Gran Bretagna ci si è limitati alla evoluzione del Lynx in Lynx 3).

Per quanto riguarda la parte illustrativa del volumetto, sono presenti 45 fotografie in B&N ed una serie di 16 profili laterali a colori, questi ultimi opera di Steven Zaloga. Per le fotografie, c'è da dire che a volte soffrono di una non buona qualità di riproduzione, risultando piuttosto scure e difficilmente "leggibili" (fatto da imputarsi anche alla non eccezionale resa in B&N di immagini di elicotteri come l'AH-1 o l'AH-64, notoriamente molto scuri). Accanto ad immagini molto interessanti (come le inquadrature ravvicinate della zona degli abitacoli di un Mil-24 "Hind D", o quelle degli interni di un AH-64A Apache) ve ne sono altre più note (si vedano alcune delle foto di Mi-24 "Hind-D", peraltro molto ben riprodotte) o altre di qualità purtroppo scadente (come quelle del prototipo del Bell Model 409 YAH-63, del mock-up dello Hughes YAH-64, dello "Hind-E" con la coppia di cannoni da 23 mm. sul lato destro della fusoliera e la riproduzione dell'unica foto finora declassificata che ritrae uno "Hind-E" armato con missili AT-6 "Spiral").

Non eccezionali sono i disegni a colori, che denunciano una eccessiva basicità delle sagome di base e risultano decisamente non realistici; offro tuttavia degli spunti molto interessanti per un modellista appassionato dei mezzi ad ala rotante, in quanto di quasi tutti i soggetti proposti è possibile reperire una scatola di montaggio.

Per concludere, il volumetto è senz'altro valido, anche in considerazione del costo non elevato e risulta anche abbastanza aggiornato (più o meno al 1985): la pecca maggiore che si può rilevare è la presenza di quello che si può solo definire un accenno al programma A-129, praticamente alle soglie della produzione di serie (tanto per fare un confronto, uno spazio già più ampio è lasciato al progetto franco-tedesco HAP/HAC-3G/PAH-2, ancora allo stadio di mock-up e dal futuro molto incerto). Per quanto la maggior parte dello spazio sia occupata da quanto si è fatto e si fa nel campo degli elicotteri anticarro negli Stati Uniti (cosa del resto ovvia, visto che gli USA sono i maggiori produttori ed utilizzatori di elicotteri del mondo), vi è un'unica fotografia che si riferisce all'importante programma LHX; a voler pignoleggiare, non è citato nemmeno il rumeno ICA IAR-317 Airfox, presentato lo scorso anno al Salone di Le Bourget, mentre solo comprensibile è l'assenza del sudafricano Atlas XH-1 Alpha, svelato negli scorsi mesi alla stampa specializzata, ma queste sono piccole cose che possono essere di interesse solo per un "imballinato" (come direbbe il nostro esimio Direttore Nazionale), che non vanno ad inficiare la qualità di questo volumetto. **AZ**

**UH-1 HUEY IN ACTION, di W. Mutza - Squadron/Signal Publications - \$ 4,95 - Lst 3,95.**

Secondo titolo dedicato a mezzi ad ala rotante, dopo l'ormai datato "Gun-slingers", questo ultimo volumetto della serie "In Action" descrive i vari rappresentanti della numerosa famiglia degli H-1 (con esclusione delle varianti "dedicate" per il combattimento, i Model AH-1 Cobra), con l'ormai usuale formato: oltre un centinaio di fotografie in B&N, una serie di disegni a colori (opera del sempre valido Don Greer) ed al tratto, testo ridotto al minimo. C'è da dire che sono veramente trattate TUTTE le versioni del prolifico Huey, dai prototipi e preserie X/YH-40 ai pochi UH-1V (non dimenticando le sottoversioni realizzate in pochi esemplari e decise mente poco note, come gli elicotteri per la guerra elettronica EH-1H, EH-1X e JUH-1 SOTAS dell'U.S. Army, T/UH-1F ed UH-1P dell'U.S.A.F., T/UH-1E dell'U.S.M.C. e T/UH-1L ed UH-1K dell'U.S.Navy), con un breve accenno anche ai tipi sviluppati per impieghi in campo civile (i vari Models 204, 205, 212, 412, 214). Le differenze tra le varie versioni sono descritte nel testo, che seppur breve come è nello stile dei volumetti di questa serie, contiene molte informazioni interessanti. A completamento del testo vi è un buon numero di disegni al tratto, per la verità di qualità non eccelsa (compresi i tre viste delle due versioni fondamentali UH-1B ed UH-1D). Molto interessanti sono i due brevi capitoli nella parte finale, in cui sono esaminati i sistemi d'arma adottati sugli Huey nel corso della loro vita operativa (lanciarazzi, mitragliatrici e cannoni di vario

tipo, missili) e l'impiego di questi elicotteri in operazioni notturne in Vietnam (con immagini dei vari sistemi utilizzati, dai più semplici con diversi tipi di fari a torrette con FLIR o intensificatori di luminosità) La parte del leone, come del resto è ovvio, è costituita dalle fotografie, che però non mi hanno soddisfatto completamente, come era invece avvenuto per altri volumetti della serie: un certo numero di immagini è infatti di difficile "leggibilità", vuoi per la stampa un po' scura, vuoi per il particolare "taglio" dato all'inquadratura. Ciò non toglie però che nel complesso la copertura fotografica sia fondamentalmente buona, e presenti anche alcune immagini molto interessanti, accanto ad altre di indubbia utilità dal punto di vista modellistico (rotori, cruscotti, antenne ed altri dettagli vari). I soggetti sono per la maggior parte elicotteri in servizio con le Forze Armate Statunitensi, con molte fotografie riprese in Vietnam; relativamente poche quelle di Huey appartenenti ad altre Forze Aeree, il che è abbastanza riduttivo, visto che si tratta sicuramente dell'elicottero più diffuso nel mondo occidentale. Adirittura vi è una unica foto (e nemmeno eccezionale) di un AB-205 italiano, un dimostratore dell'Agusta ripreso in occasione di una manifestazione aerea; non è molto se si pensa che la nostra Agusta è stata la maggiore produttrice di Huey dopo la stessa Bell (non sono sicuramente da considerare significative le altre produzioni si licenza da parte della tedesca Dornier e della giapponese Fuji, con alcune varianti sviluppate esclusivamente dalla ditta italiana (l'AB-212ASW, tanto per citarne solo una). Per finire, sono come al solito presenti alcuni disegni a colori realizzati dal bravo Don Greer, 10 profili laterali nelle pagine centrali (molto interessanti uno UH-1D della R.A.A.F. impiegato in Vietnam ed un UH-1N del 20th S.O.S. dell' U.S.A.F. con una mimetica a chiazze tondeggianti in diversi colori) e tre disegni sulla copertina (bella quello dello UH-1H dell'U.S. Readiness Command con mimetica del tipo M.E.R.D.C.). Insomma, un volumetto abbastanza interessante, con gli inevitabili difetti dovuti al fatto che il soggetto trattato è sicuramente "importante", per cui non si può pretendere di avere un'opera più o meno "definitiva" (per una cosa del genere sarebbe necessario un volume di non indifferenti dimensioni), ma che si presenta come una buona base di partenza per eventuali approfondimenti (da non dimenticare che la Squadron/Signal ha in catalogo anche un altro volumetto sulla serie degli H-1, "Huey", primo titolo della serie "Modern Military Aircraft", e che si presenta come ideale complemento a questo "In Action"). Non ultimo fattore positivo il prezzo, che rende questa pubblicazione alla portata di tutti. **AZ**

**JU-87 STUKA IN ACTION, di B. Filley - Squadron/Signal Publications - \$ 4,95 - Lst. 3,95.**

E' indubbiamente difficile dire qualcosa di nuovo su di un soggetto notissimo anche al grande pubblico come lo Stuka. Questo volumetto della serie In Action non aggiunge nulla di rilevante alle nostre conoscenze ma ha il pregio di darci una panoramica stringata, ma abbastanza completa dell'evoluzione e dell'impiego del più famoso bombardiere a tuffo della II Guerra Mondiale.

Nello stile classico della Squadron/Signal, seguiamo lo sviluppo dell'aereo in brevi capitoletti, dal prototipo attraverso la Battaglia d'Inghilterra fino all'impiego come cacciacarri sul fronte orientale. Numerosissimi sono i disegni al tratto che illustrano le principali modifiche tra una versione e l'altra. La parte fotografica è di ottima qualità, anche se molte delle immagini proposte sono note, e ben illustra l'evoluzione di un aereo che è stato in azione dal primo all'ultimo giorno di guerra. Un'assenza molto grave è quella degli Stuka della Regia Aeronautica (1 foto pubblicata per illustrare un particolare dell'apparato di navigazione); la R.A. utilizzò un centinaio di esemplari nel teatro mediterraneo. Ottimi come sempre i profili a colori di Don Greer e migliori del solito i tritici al tratto.

Una pubblicazione molto valida, particolarmente utile per i modellisti che potranno trovare una notevole quantità di dettagli da trasferire nei loro modelli. **MM**

**REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY OSPREY LTD.  
OSPREY IS THE EUROPEAN DISTRIBUTOR OF SQUADRON/SIGNAL BOOKS**

Con questo "NOTIZIARIO" si chiude  
1'annata 1986.  
Rinnova l'iscrizione al più presto  
per ricevere il "NOTIZIARIO 1/87"  
che è già in preparazione !

## DAL DIRETTORE NAZIONALE:

### DINOSAURI IN VIA DI ESTINZIONE ?

E' ormai dal marzo 1968 che in Italia esiste l'IPMS. Tra due anni festeggeremo il ventennale ma, in questi quattro lustri, se tiriamo le somme, cosa abbiamo creato? Un'Associazione di pochi appassionati in un hobby ricercato, non aperto al grosso pubblico ma solo agli addetti ai lavori.

I giovani si accostano tiepidamente al modellismo in plastica, come un'altra breve esperienza tra le tante da provare e poi abbandonare. In questo lasso di tempo è importantissimo non spaventare chi è agli inizi. Inutile scoraggiare con commenti negativi (chi di noi non ha incominciato con modelli coperti di ditate collose, colori strani, fessure non stuccate?) ma, molto meglio, commentare positivamente il lavoro e criticare qua e là le manchevolezze più evidenti. Soprattutto il modellista esperto deve entrare nei particolari e facendo tesoro della propria esperienza insegnare gli accorgimenti del... mestiere, non esserne il solo geloso custode. Quando non saremo più in grado di maneggiare un'aeroplano o un tagliabalsa chi continuerà sulla stessa strada?

E' il momento di farsi un esame di coscienza e decidere finalmente di elargire questo microcosmo di esperienza ad altri affinché la fiaccola della nostra passione possa tramandarsi da una generazione all'altra. Retorica? Forse.

Ma non dimentichiamoci che tutto il mondo modellistico ci guarda. Guarda l'I.P.M.S. e critica o elogia il suo comportamento e quello di chi la rappresenta.

Sappiamo che in seno a noi (e intendo parlare di tutte le branche) vi è chi sfrutta il modellismo per guadagnare qualcosa, chi dà lezioni a pagamento, chi produce e vende modelli in resina, vacuform ecc., ma colui che lo fa dovrebbe essere a conoscenza dell'articolo 2 del nostro Statuto che cita, tra l'altro l'I.P.M.S. come associazione senza fini di lucro, mentre l'articolo 5 comporta l'obbligo per i soci di non tenere un comportamento lesivo verso l'associazione e organi competenti, pena l'espulsione.

Cose come quelle citate sopra nuociono all'immagine della nostra Associazione, che abbiamo sempre cercato di mantenere limpida.

Vogliamo diventare una razza in via di estinzione o estinta come già accadde ai dinosauri o reagire? Se desideriamo ridare energia a parte del nostro corpo assopito, rimbocchiamoci allora le maniche, mettiamoci al lavoro e prendiamo provvedimenti.

Eccome alcuni che potrebbero servire da esempio, ma

molti altri ogni socio potrà trovarli in sé stesso...

- Cercare di aumentare il numero degli iscritti presso ogni Centro, non fossilizzandosi sempre sullo stesso gruppo sostituendo solamente coloro che se ne vanno.
- Avere pazienza con le giovani leve, non è detto che noi "anziani" sappiamo tutto. Scendiamo dalla torre d'avorio e torniamo sulla dura terra!!
- Organizzare mostre senza premi ad ingresso gratuito in modo da esporre il maggior numero di modelli possibile e non mettere solo il meglio ma anche il mediocre, perché il potenziale pubblico modellista non si spaventa pensando che non riuscirà mai a costruire un modello così bene.
- Dato che il nostro hobby è strettamente collegato con l'aviazione, la marina, l'esercito, l'automobilismo, il motociclismo e con l'ambiente che ci circonda, cerchiamo di sensibilizzare localmente questi organismi affinché mettano a disposizione materiale pubblicitario, sale per manifestazioni, permettano visite a basi e circuiti.
- Domandiamo collaborazione all'Ente Locale. Spesso i Comuni sono prontissimi a concedere sale per mostre che attirino pubblico e le nostre hanno sempre notevole successo.
- Non limitiamo i campi di lavoro alle solite cose: aerei, navi, veicoli, figurini, ma cambiamo anche soggetti; il settore fantascientifico o spaziale, ad esempio, molto seguito in Giappone, da noi è pressoché inesistente.
- Modellismo ferroviario. Quanto vi è ancora da fare in questo settore. Scale non rispettate tra figure e materiale rotabile, case, panorami. Tutti i fermi-modellisti italiani sono potenziali futuri plastimodellisti. Nessuno vi ha mai pensato?
- Accogliere il pubblico alle mostre con modelli che colpiscano la fantasia. Il kit in plastica è inerte e non trasmette messaggi al profano che lo guarda; un diorama, con la sua scena, dice già qualcosa di più, ma perché non pensare anche ad illuminare internamente i finestrini di un grosso aereo di linea? Oppure in un B-17 in scala 1/48 far girare le eliche con piccoli motori elettrici far accendere e spegnere le luci di posizione colorate?

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.

I.P.M.S. ITALY  
Casella Postale 182 - P.O. Box 182  
41100 Modena Ferrovia  
Italy

### RINGRAZIAMENTI

L'entusiasmo per l'uscita del modello SUPERMODEL del Cant Z 506 ha fatto sì che numerosi soci abbiano inviato recensioni e contributi diversi su questo soggetto. Ringraziamo quindi Paolo Waldis (IPMS MILANO), Pieluigi Moncalvo (IPMS TORINO), Ermanno Molteni (IPMS BERGAMO) e Gianfranco Munerotto (IPMS VENEZIA E MESTRE).

Un ringraziamento particolare alla STEM MUCCHI per aver offerto la copertina a colori.

### QUOTE SOCIALI ANNO 1987 - VOL. 18:

Soci Senior (oltre 16 anni).....Lit. 24.000  
Soci Junior (fino a 16 anni).....Lit. 10.000

### 1987 - VOL. 18 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS:

Europe.....24.000 Italian Lire  
Overseas.....US\$ 20,00

Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno o vaglia postale intestati a:

Payment by bank draft only (not I.M.O.) to:

GIORGIO PINI  
Casella Postale 182 - P.O. Box 182  
41100 Modena Ferrovia  
Italy

In copertina: Vista in pianta di un CANT Z 506 S da soccorso aereo. Disegno riprodotto dal "Profilo no. 14/15" della serie "Le macchine e la storia", edizioni STEM MUCCHI, Modena.

In Redazione: MARCO MAI

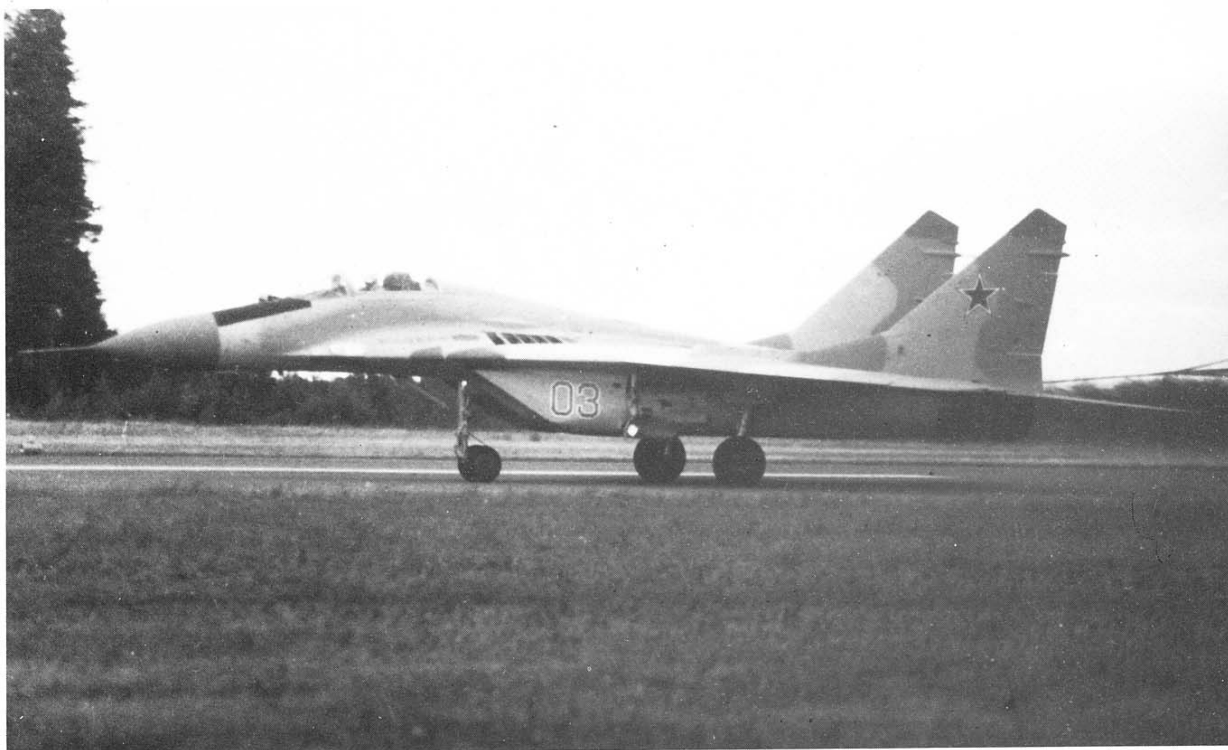
## ...DUE PAGINE DI BELLE FOTO



Questa bellissima fotografia, reperita naturalmente dopo l'impaginazione del relativo articolo, ci mostra due carri Pzkwf V "Panther" durante l'avvicinamento alla testa di ponte alleata in Normandia. L'esemplare in primo piano è molto interessante in quanto abbina una torre versione "A" ad uno scafo "D", mentre quello che lo segue è completamente "Ausf. A". La differenza principale è sulla piastra fron-

tale dello scafo, con la postazione difensiva ("A") sostituita dal portello per l'operatore radio ("D"). Sono chiaramente visibili tantissimi altri dettagli, come i periscopi del pilota e del marconista, lo zimmeritt ed il supporto per il meccanismo di blocco della cañna del cannone durante i trasferimenti stradali, con la scritta "Christel".  
(Archivio Carlo R. Pecchi, IPMS-Modena)

## ...UNA PAGINA DI BELLE FOTO



**In alto:** Le immagini della visita dei nuovissimi MiG-29 Fulcrum in Finlandia hanno fatto il giro del mondo, questa compresa. Abbiamo ritenuto opportuno pubblicarla ugualmente per rimarcare ancora una volta quello "spirito IPMS" che ci distingue da tutti gli altri clubs italiani.

E' bastato che arrivasse la notizia di questo importante avvenimento per farci richiedere agli amici dell'IPMS-FINLAND qualche foto, giunte puntualmente in Redazione senza una qualsiasi contropartita da parte nostra. E' questo, fra i tanti, un bellissimo esempio della collaborazione che esi-

ste tra le branche IPMS sparse per il mondo. Quanti fra gli altri gruppi modellistici italiani possono offrire simili opportunità? (foto Esa Muikku, IPMS-FINLAND)

**In basso:** Un ultimo omaggio ad un veterano che probabilmente non potrà più solcare i cieli; come è noto il 23 luglio, l'unico Macchi C.205 Veltro in condizioni di volo è stato danneggiato molto gravemente durante un rullaggio a Vergiate. Qui lo vediamo durante una delle sue ultime apparizioni in pubblico, all'Air Show di SION (Svizzera) che si è tenuto lo scorso giugno. (foto Marco Mai, APA)



# **3<sup>a</sup> MOSTRA NAZIONALE DI MODELLISMO**

**E DEL LIBRO DI STORIA  
DEL PERIODO 1933 - 1945**

**MODENA 5-12 APRILE 1987**

Consegna modelli 4 aprile

Centro Mucchi - Via Emilia Est, 1527

---

Premio letterario. Sezione modelli e diorami del periodo 1933 - 1945

---

Organizzazione Mostra modellismo: IPMS Modena

Organizzazione Mostra del libro - Centro Mucchi Modena