



IL NOTIZIARIO

VOL. 18 N. 2 - 1987



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

DOBBIAMO APPENDERLI AL CHIODO ?

Faccio modellismo dal 1963. Da ragazzo quattordicenne avevo fatto aeromodellismo durante la guerra, con le enormi difficoltà che essa frapponesse alla nostra passione, sicché nel 1943 dovetti smettere per cause di forza maggiore.

Era quindi quasi logico che il virus sviluppatosi dopo vent'anni, appunto il 1963, mi riportasse al modellismo aereo statico, alla scala 1/72. Poi saturazione di spazio, ripetizione quasi ossessiva dei soliti Spit o Me da parte delle fabbriche, fecero riesplodere la vecchia ed indistrutta passione per i mezzi militari, ovviamente della II G.M.

Scelsi, sempre di quel periodo, la scala 1/35 soprattutto perché consentiva l'assemblaggio di modelli ben riprodotti, particolareggiati, arricchibili di accessori e infine, per mie esigenze visive.

In questi 24 anni sono stato testimone, non passivo, di tutte le vicissitudini, gli stati emotivi, gli errori, i facili entusiasmi e gli ingiustificati pessimismi che hanno attraversato la strada del modellismo. Ho vissuto l'entusiastico affermarsi dei modelli Made in Italy, i trionfalistici bollettini di guerra annuncianti quante migliaia di M13/40 o 75/18 si erano venduti in tutto il mondo e la contemporanea affermazione che la riproduzione di mezzi italiani non era interessante, non aveva mercato. Cioè la negazione di quanto il successo commerciale in atto dimostrava.

Ho vissuto il panico dovuto allo choc petrolifero: il prezzo del greggio alle stelle fa lievitare tutti i prezzi, anche quelli delle scatole di montaggio in plastica. Ergo: siamo alla fine, il modellismo è morto. Che il modellismo fosse morto l'aveva proclamato, in via del tutto arbitraria ed unilaterale, la distribuzione ed in parte anche la produzione, con la conseguenza di disorientare, demotivare ed allontanare tanti appassionati.

Poi il greggio ha cominciato a discendere, anche l'inflazione, ma se i prezzi dei modelli non sono diminuiti, è diminuita sensibilmente la produzione; è sensibilmente diminuita anche l'offerta della produzione precedente alle novità annuali. In pratica nei pochi negozi che ancora trattano modellismo gli stocks non quasi inesistenti; certi modelli bisogna ordinarli espressamente e, se va bene, si potranno avere dopo almeno sei mesi; sempre che la ditta produttrice li abbia ancora in magazzino.

Ho vissuto anche le polemiche, secondo me sterili, relative ad argomenti tipo: si producono troppi modelli di mezzi tedeschi, la clientela è stanca, non li vuole più; la II G.M. ha fatto il suo tempo, basta. Dico: va bene: producete i mezzi italiani, inglesi, oppure i tedeschi che altri non hanno ancora fatto. Oppure: fate pure i mezzi moderni, ma

non fateci i prototipi o certi mezzi ancora in fase di valutazione. Soprattutto non fate gli iettatori: per caso aspettate la III G.M. ?

La II G.M. non deve essere dimenticata, non è vero che ha fatto il suo tempo; i suoi orrori devono essere così radicati nei ricordi di chi c'era e nella coscienza dei più giovani, da rendere impossibile un terzo conflitto mondiale. Bastano ed avanzano i cosiddetti piccoli conflitti locali. La II G.M. è stata in gran parte dominata dalla tecnica, dalle macchine, dal continuo moltiplicarsi ed evolversi dei vari strumenti bellici ed il modellismo non può che esserne la testimonianza. Ritengo quindi antistorico e commercialmente negativo sostenere che i modellisti sono stanchi di soggetti tedeschi della II G.M.; possono essere stanchi di vedere come ogni ditta voglia, per forza, avere il proprio Panzer IV, così come erano stanchi di non poter avere uno Sherman decente (che si è avuto dopo circa dieci anni di attesa!).

Diciamo invece, che ridurre quasi a zero la produzione di novità, proporre solo uno-due pezzi all'anno (magari con scelte discutibili), rendere aleatoria la possibilità di trovare un assortimento decente, togliere dalla produzione o dalla disponibilità in stock modelli popolarissimi e sempre richiesti, sono tutti ingredienti per fare regredire l'interesse per questo filone del modellismo. Si disse e si continua a dire che costa milioni allestire un nuovo modello ed io lo credo, ma dico: ed allora che cosa volete produrre? Oppure dite chiaramente che cessate la produzione di modelli in 1/35. Ma, per favore, non andate a comprare vecchi stampi di altre ditte per poi cercare di propinarci, col vostro marchio di fabbrica, vecchi soldatini o vecchi modelli carichi di anni, di gloria ed anche di difetti!! Leggendo le riviste estere vedo che, qua e là, piccole iniziative artigianali tentano di inserirsi nei grandi vuoti lasciati dalle grandi ditte. Produzioni in metallo od in resina, per lo più in scala 1/76 o 1/72, qualche timido tentativo nella 1/35. Questa mi sembra una strada da sbocciare seriamente, per l'1/35, come idonea a non far dimenticare questa bella scala. Il modellista non è solo un assemblatore di pezzi, è anche un collezionista (anche quando non è cosciente di esserlo) felice di poter aggiungere sempre nuovi pezzi al gruppo ed al periodo storico che ha prescelto. Forniamogli allora, con produzione artigianale ma sempre esatta, non solo modelli interi ma anche i componenti per operare le conversioni dalle scatole già esistenti. Il vantaggio sarà anche dei produttori dei kits di base ai quali andrà certamente bene il risveglio di vendite che ne deriverà. Potrebbe essere un'idea anche per loro, la produzione di kits per la conversione atta a realizzare altri modelli da pezzi per i quali si crede che il mercato sia saturo. Oggi sembra di moda dire "piccolo è bello": può darsi, purché il piccolo resti con i piedi per terra, non faccia grandi promesse che poi non potrà mantenere, si crei una affidabilità derivante dalla regolarità della produzione, dalla scelta intelligente dei soggetti, dalla cura della realizzazione. In sostanza fare di tutto perché il modellista, il "carrista" da 1/35, non si disamori, non cerchi altri hobby in sostituzione di quello che non può più praticare.

0 peggio ancora, che non si veda costretto ad appendere al chiodo tagliabalsa, stucco, collante e colori.

ANTONINO DOMINO, PALERMO

INDICE:

DIE RARITATEN DER LUFTWAFFE.....	PAG. 1
FA-223 & FL-282.....	
F-100 SUPER SABRE.....	PAG. 4
COBRA, II PARTE.....	PAG. 12
RENAULT FT 17.....	PAG. 20
COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO.....	PAG. 25

IN REDAZIONE: MARCO MAI

IN COPERTINA:

Immagini di questo tipo sono impossibili da vedere ai nostri giorni. Non ci riferiamo ne al bell'F-100 in corso di manutenzione ne agli specialisti, ma al luogo dove è stata scattata: la Wheelus Air Base di Tripoli (Libia). Il colonnello Gheddafi non era ancora al potere ed i reparti USAF si trasferivano a turno alla Wheelus AFB per periodi di addestramento al combattimento aereo. Tornando alla foto, si possono notare i supporti degli slats (abbassati) e le pare tine anticorrimento sull'estradosso alare. (Foto via CSA).

DIE RARITÄTEN DER LUFTWAFFE

2. Focke Achgelis FA-223 Drache

& Flettner Fl-282 Kolibri

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

E' cosa risaputa che durante l'ultimo conflitto mondiale in Germania si ebbero notevolissimi progressi in campo aeronautico: basti pensare alla realizzazione ed all'impiego dei velivoli con propulsione a getto, tanto per citare la prima cosa che può venire in mente. Assai meno noto è invece il fatto che anche nel campo dell'ala rotante si arrivò alla costruzione delle prime macchine utilizzabili operativamente senza troppi problemi: due di queste sono state recentemente oggetto di riproduzioni nella popolare scala 1/72, sia pure mediante tecniche diverse. Si tratta del Flettner Fl-282 Kolibri ad iniezione della HUMA-MODELL e del Focke-Achgelis FA-223 Drache in un misto vacuform/resina prodotto dalla AIRMODEL.

FLETTNER Fl-282 KOLIBRI, HUMA-MODELL 1/72.

Primo elicottero ad essere stato effettivamente impiegato operativamente (soprattutto per l'osservazione navale), il Flettner Fl-282 è stato oggetto di una riproduzione da parte della tedesca HUMA-MODELL, che ne ha realizzato un modello ad iniezione in scala 1/72. Esso è composto da 47 parti in plastica bianca, purtroppo caratterizzati da numerose sbavature (ma non si può pretendere troppo da questa che, tutto sommato, è una produzione a livello amatoriale), che portano a dover eseguire un certo lavoro di rifinitura prima di iniziare il montaggio. Il dettaglio dei vari pezzi è comunque soddisfacente. La sequenza di assemblaggio è efficacemente spiegata mediante due "esplosi" presenti sul foglio delle istruzioni, che però non indica con precisione le piccole differenze che vi sono tra i due soggetti proposti: per l'esemplare GF+YF (Fl-282B-0) deve essere utilizzato il pezzo no. 27, che chiude il posto dell'osservatore posteriore, e devono essere lasciati da parte i pezzi no. 25 e 26, che rappresentano i serbatoi esterni, mentre bisogna montare il no. 46, che riproduce un faro posizionato sulla struttura anteriore della gamba del ruotino; per il CI+TU (Fl-282B-2), i serbatoi esterni vanno montati, così come deve essere riprodotto l'alloggiamento dell'osservatore, con i pezzi no. 10 ed 11, tralasciando il no. 28 ed anche il no. 46 precedentemente citato.

Interessante il dettaglio del posto di pilotaggio, in cui sono riprodotti tutti i componenti principali, ed a cui la aggiunta di qualche altro particolare (per esempio un po' di cavi) farà raggiungere la perfezione. Buono anche l'interno del vano motore, in cui bisogna posizionare anche due piccoli ingranaggi che permetteranno di far ruotare in sincronia i due rotori.

Per quanto riguarda le decorazioni, come già detto, vengono proposti due esemplari caratterizzati da differenti finiture mimetiche, per i quali sono fornite anche le decals. Que-

ste ultime sono ben stampate su di un film molto sottile, trasparente ed opaco; da notare che vi sono marchi completi per entrambi i soggetti proposti, ovvero vi è il doppio delle insegne di nazionalità necessarie per finire il modello. Vi è anche un buon cruscotto; attenzione al fatto che i marchi più piccoli (i numerini da posizionare sui lati dell'estremità posteriore della fusoliera e sui lati del gruppo di riduzione dei rotori) sono posizionati all'interno dei quadratini tratteggiati. Sul foglio delle istruzioni vi sono anche due immagini degli elicotteri riproducibili con le decals fornite, che seppur di piccole dimensioni, permettono di apprezzare diversi dettagli.

Concludendo, un buon modello, realizzato nello stile tipico della HUMA-MODELL, che promette la realizzazione di altri soggetti altrettanto poco noti per il prossimo futuro.

Il costo del modello è di DM. 14,50 equivalenti al momento in cui queste note vengono scritte, a circa 10.300 lire.

Review sample kindly supplied by HUMA-MODELL, Kilianstaedter Straße 9, D-645 Hanau 6 - Bundesrepublik Deutschland.

FOCKE-ACHGELIS FA-223 DRACHE, AIRMODEL 1/72.

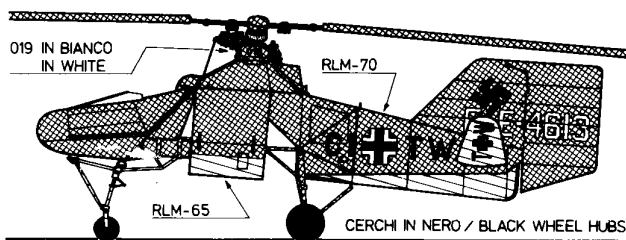
Come detto nell'introduzione, questo modello è realizzato con due diversi materiali, ovvero plastica stampata secondo la tecnica vacuform per fusoliera, trasparenti e stabilizzatore caudale, e resina per tutti gli altri particolari relativi agli interni, alle strutture di sostegno dei rotori, agli stessi rotori ed al carrello. E' innanzitutto interessante notare come il modello sia contenuto in una robusta scatola di cartone, il che porta a non indifferenti vantaggi dal punto di vista della protezione, visto che molte delle parti in resina sono abbastanza fragili.

Detta confezione contiene un foglio di plastica da 1 mm. su cui sono stampate le 8 parti che permettono di riprodurre la fusoliera (sono comprese anche due paratie per irrobustire il tutto), con un dettaglio che simula efficacemente il rivestimento dell'elicottero reale. A parte il lavoro da fare per separare le varie parti dal foglio di supporto, saranno necessarie anche alcune operazioni di rifinitura per eliminare un certo numero di "puntini" derivanti dal processo di stampaggio in vacuform. Vi è poi un foglietto di acetato con cui è realizzata la parte anteriore trasparente, suddivisa in due, con le linee dei montanti ben definite, se si eccettua la zona intorno all'anello anteriore per un'eventuale mitragliatrice. Non sono forniti i quattro trasparenti per i finestrini laterali, ma questi sono di facile realizzazione, essendo di forma quadrata e solo leggermente incurvati.

Le difficoltà di montaggio della fusoliera con comunque ben altre, e sono dovute alle zone anulari di ingresso e uscita

Flettner Fl-282A V23, WK. Nr. A-019, CI+TW, FE-4613.

L'elicottero rappresentato nel profilo appartiene alla versione iniziale A e si differenzia dalla successiva B (quella del modello HUMA-MODELL) essenzialmente per il posto di pilotaggio carenato e dotato di un piccolo parabrezza, e per gli stabilizzatori posteriori, che avevano i due terzi esterni dell'apertura con diedro positivo; è presente il posto per l'osservatore, nella parte posteriore della fusoliera. L'esemplare del profilo venne utilizzato dopo la II G.M. negli Stati Uniti per valutazioni, da parte dell'USAF e della US Navy. Per quanto riguar-



da la colorazione, l'elicottero è in Schwarzgrün 70 ed in Hellblau 65.; le gambe del carrello principale sono in 70, così come le pale dei rotori, mentre la gamba del ruotino anteriore è in 65. I codici tedeschi CI+TW sono in nero, e oltre ai lati della fusoliera, essi sono riportati anche

sulle superfici inferiori degli stabilizzatori, C+I sotto a quello destro e T+W sotto al sinistro. Il Werk Nummer 019 è in bianco, ed è riportato sui lati del gruppo di riduzione e dei comandi dei rotori; pure bianco è il codice statunitense FE-4613 (FE per "Foreign Equipment") su entrambi i lati del pia-

dell'aria di raffreddamento per il motore. Per quanto riguarda la presa d'aria, essa è coperta da una griglia che corre tutto intorno alla fusoliera e che è appena accennata sulle stampe dei pezzi; vi è poi l'uscita, che determina una vera e propria interruzione nella superficie esterna (e la fusoliera è correttamente riprodotta con due semiguisci per il tronco anteriore e due per quello posteriore). Tutto questo porta ad obiettive difficoltà di assemblaggio, visto la necessità di realizzare in qualche modo una struttura di supporto e collegamento tra i due tronchi della fusoliera (magari riproducendo parte della struttura dell'elicottero reale), ed inserire qualche dettaglio nel vano motore, che può altrimenti risultare un po' troppo "vuoto".

Per finire, vi è un buon numero di parti riprodotte in resina (esattamente 53): sono ben fatte, ma anch'esse necessitano di un certo lavoro di rifinitura, soprattutto per ovviare alla presenza di diversi piccoli buchi derivanti dalla presenza di bollicine d'aria.

Vi sono tre gruppi di pezzi in resina, con il primo che riguarda gli interni del posto di pilotaggio, che sono abbastanza completi; è invece necessario ricorrere all'autocostruzione se si vuole dettagliare un po' il compartimento posteriore. Gli altri gruppi in resina riguardano le strutture di sostegno dei rotori e gli stessi rotori: personalmente ritengo che sarebbe meglio sostituire con tondini in plastica rigida o metallo le parti che devono essere utilizzate per la riproduzione dei tralicci laterali, per assicurare una maggior robustezza al tutto. Con un accurato montaggio (attenzione all'allineamento tra le varie parti) si ottiene comunque un risultato abbastanza impressionante. Nel kit non sono presenti decals, ma le istruzioni riportano, oltre a varie viste in scala 1/72, ben cinque diversi schemi di colorazione: due elicotteri tedeschi (un esemplare con immatricolazione civile D-OGAW ed il FA-223 V16 DM+SR) più altri tre utilizzati (a scopo sperimentale e non) dalla RAF (FA-223 V14, ex DM+SR), dall'USAF (FA-223 V51) e dalla Polizia Cecoslovacca (FA-223E/Avia VR-1 V-25) dopo la guerra. I fogli delle istruzioni comprendono anche, ov-

viamente, un disegno con lo schema di montaggio del modello ed alcune note storico-tecniche, ed anche alcuni interessanti disegni (tratti dal manuale dell'elicottero) che mostrano vari dettagli del posto di pilotaggio.

Tutto sommato, si tratta di un bel modello, di buon interesse per gli appassionati dell'ala rotante in vena di "archeologia", ma decisamente NON adatto a chi non avesse un po' di esperienza in fatto di vacuform, a causa delle difficoltà di assemblaggio, del resto dovute alla effettiva complessità delle forme del soggetto originale.

Il costo di questo modello è di DM. 26,95, equivalenti, al momento in cui queste note sono scritte, a circa 19.200 lire.

Review sample kindly supplied by AIRMODEL, Frank-Modellbau, Obere Vorstadt 21, D-7470 Albstadt 1, Bundesrepublik Deutschland.

BIBLIOGRAFIA:

"Air International" Vol. 26 no. 5, May 1984; Vol. 26 no. 6, June 1984. Interessante articolo in due parti sul FA-223 con numerose immagini ed un buon spaccato.

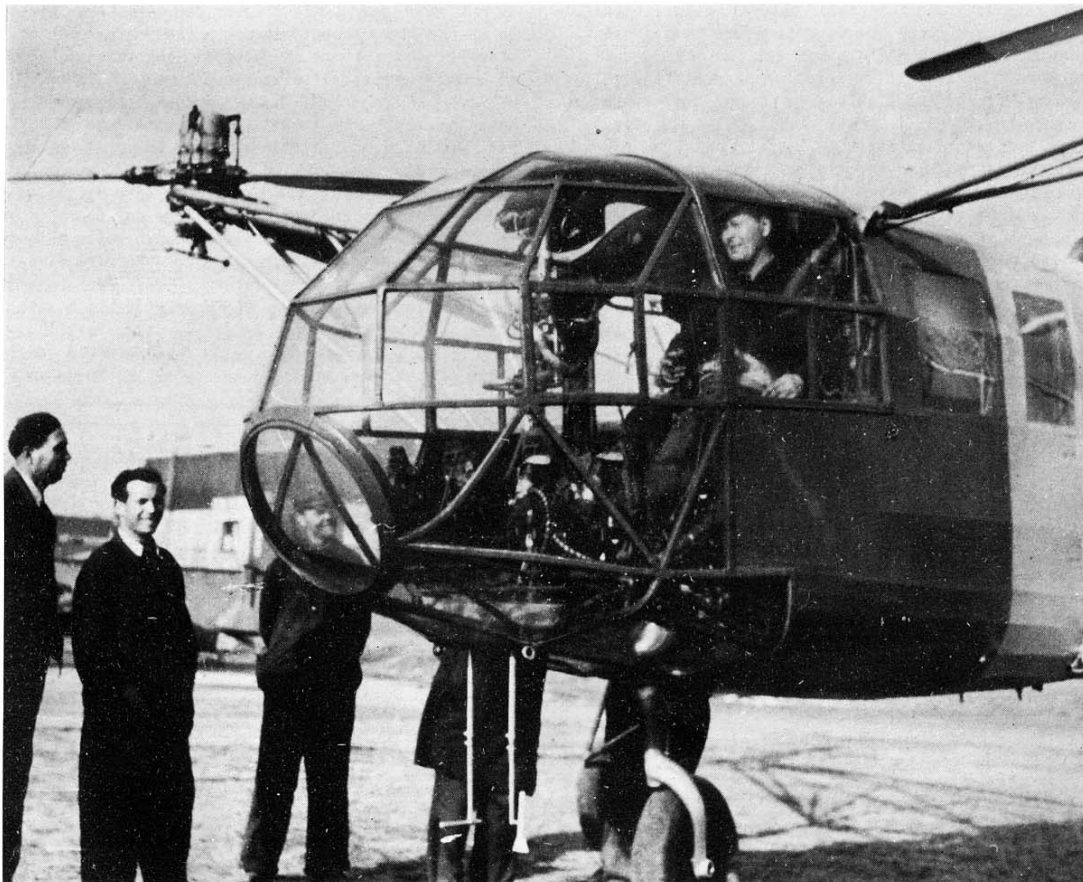
"Combat Helicopters since 1942" di K. Munsen & A. Lumsen, Blandford War Photo-Files, Blandford Press.

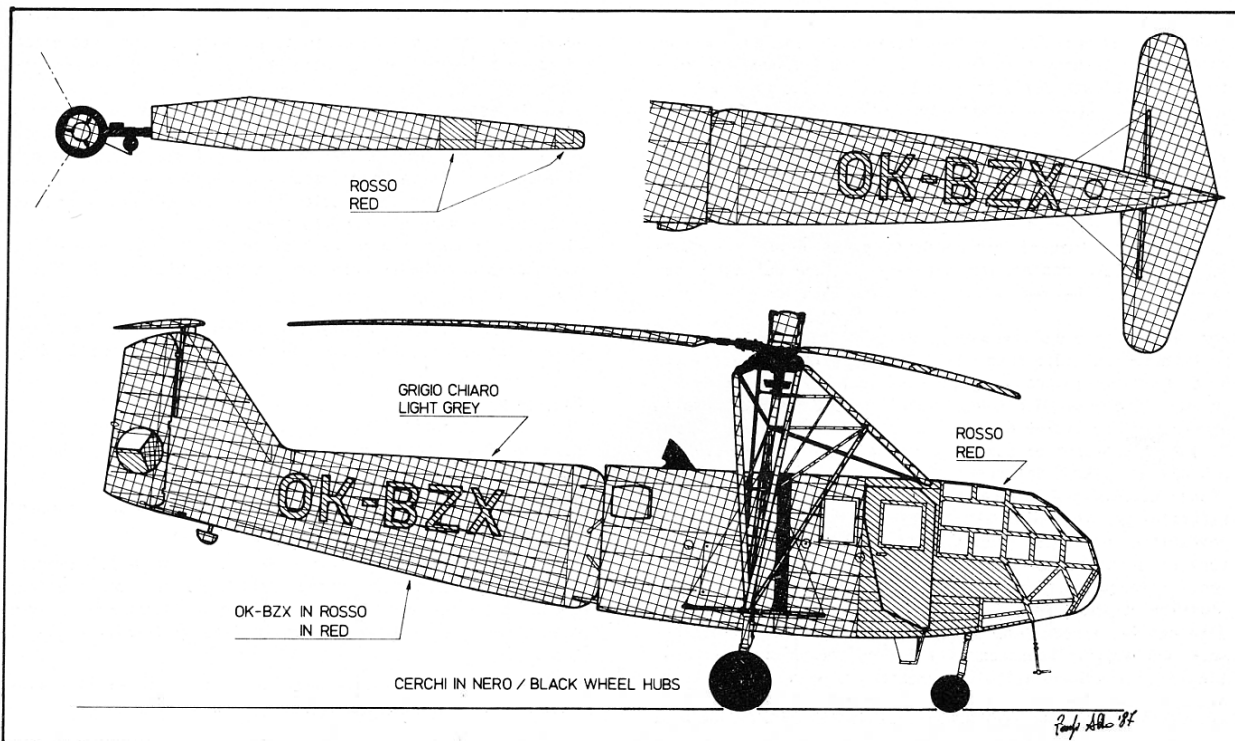
"Die Deutschen Hubschrauber 1928-1945" di H.J. Nowarra, Waffen-Arsenal Band 65, Podzun Pallas Verlag GmbH. Praticamente la vera e propria "bibbia" per chi si interessa agli elicotteri realizzati in Germania fino al termine della II G.M.

"Letadla Ceskoslovenskych Pilotu", di V. Sorel, Albatros Praha.

"Military Helicopters of the World" di N. Polmar & F.D. Kennedy Jr. Naval Institute Press.

Author would like to acknowledge here the contributions of Roman and Radim Prah of Prague, Czechoslovakia, and Miss Maria di Giulio, U.A.S. and Giuseppe Perri of I.P.M.S. Conegliano Veneto, for their help with translations.

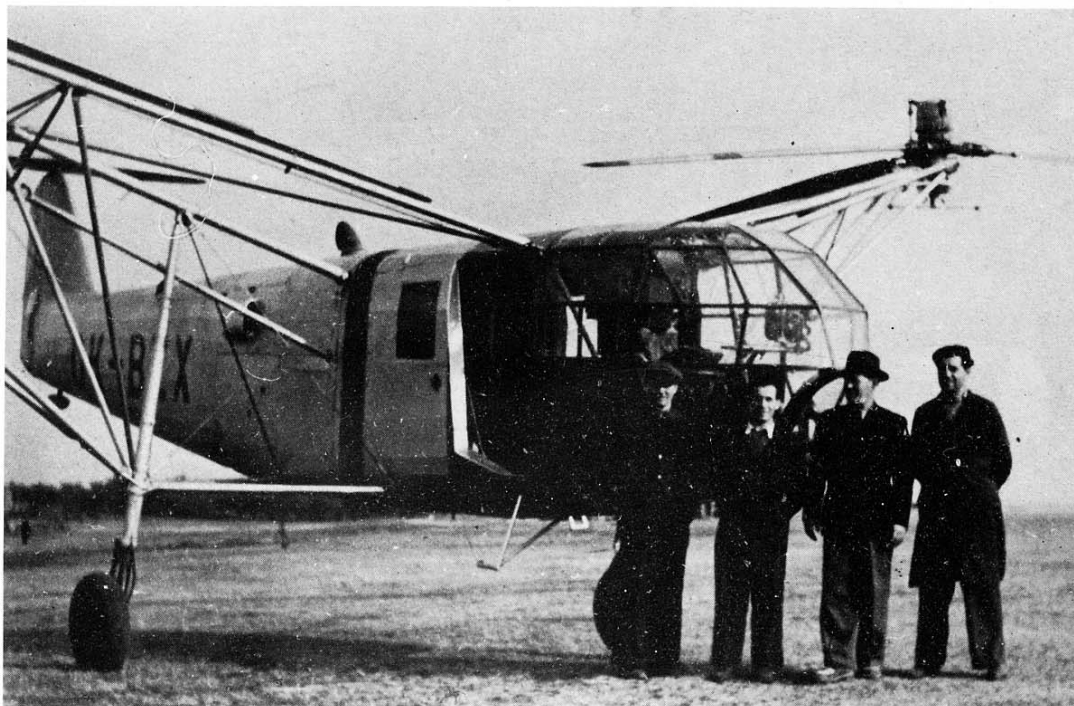


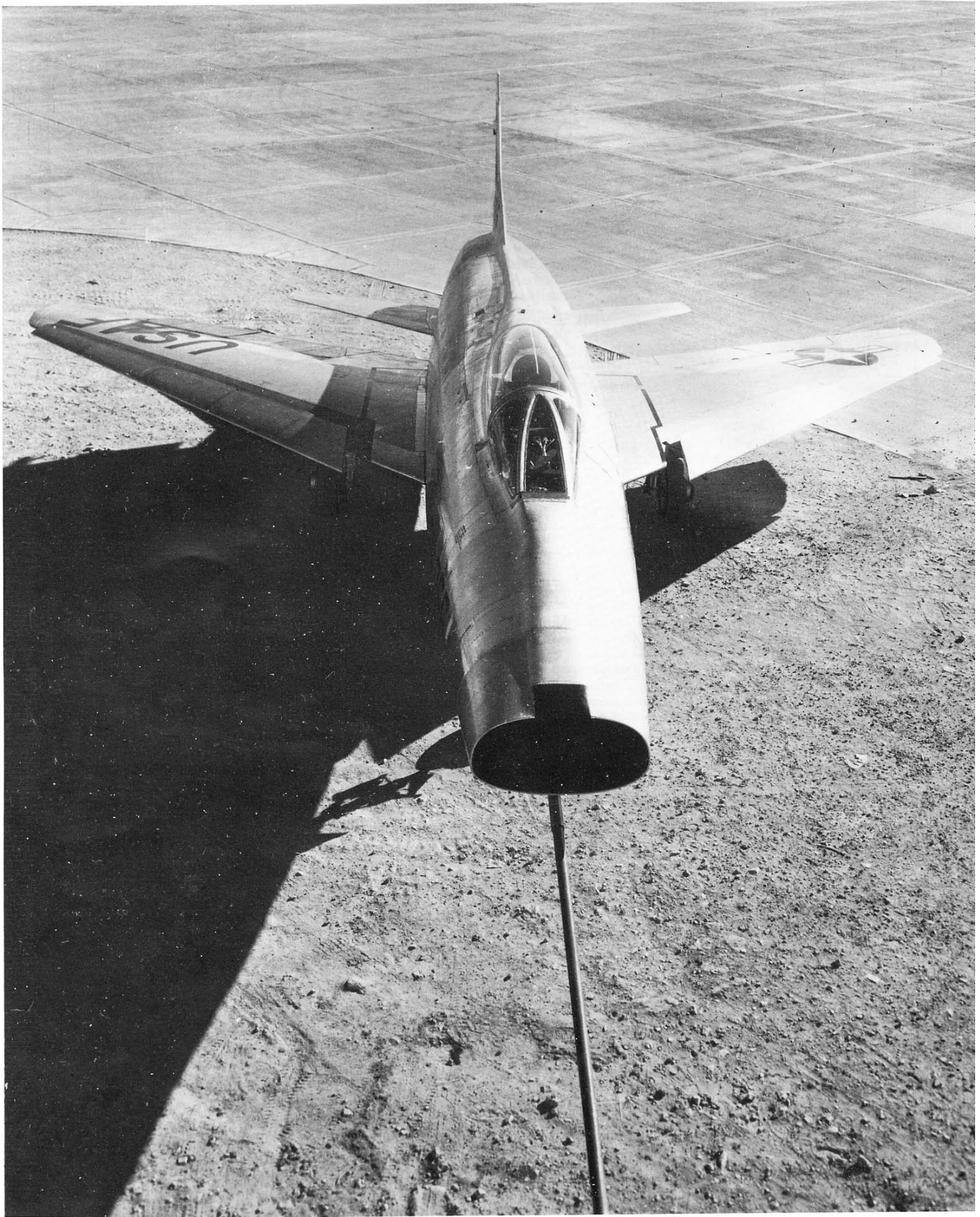


Avia VR-1 (FA-223E), OK-BZX.

Un aspetto decisamente poco noto della pure semi-sconosciuta vita del FA-223 è quello che riguarda il suo uso in Cecoslovacchia, dove diverse cellule di FA-223 vennero ritrovate in diversi stadi di approntamento. Due di questi elicotteri vennero completati essenzialmente a scopo di studio delle loro caratteristiche dalla Avio e designati VR-1 (dove VR sta per "vrtulnik", elicottero). Il primo VR-1 compì il primo volo il 10 marzo 1948 con in collaudatore F. Janca ai comandi, contraddistinto dal codice V-25; si tratta di uno dei soggetti proposti dall'AIRMODEL per il suo modello. Il secondo elicottero iniziò i voli nel luglio dello stesso anno, sotto gli auspici del Ministero degli Interni; recante l'immatricolazione civile OK-BZX, si tratta dell'esemplare illustrato nei disegni e nelle immagini. Per quanto ri-

guarda la colorazione, questa è in grigio chiaro uniforme, con la parte anteriore della fusoliera in rosso. In rosso è anche l'immatricolazione OK-BZX, sui lati e sulla parte inferiore del tronco posteriore della fusoliera; sui lati del timone di direzione è presente l'insegna di nazionalità cecoslovacca. Le strutture portanti dei rotori sono in grigio chiaro, così come le pale degli stessi rotori, che hanno l'estremità ed una banda in rosso. Pure in grigio chiaro sono le gambe del carrello ed i tubi di pitot e lo scalino posti sotto alla parte anteriore della fusoliera. I cerchi delle ruote sono in nero. Rispetto al FA-223 del modello AIRMODEL, il VR-1 presenta delle differenze nella forma più squadrata del timone di direzione e nel carrello anteriore. (foto Národní Technické Museum, via R. ed R. Prahl, Praga)





SUPER SABRE

DI:
BIGNU' MAURIZIO
CHECUZ FRANCESCO
VENEZIAN RENATO

CENTRO DI CONEGLIANO VENETO

BATTAN ANTONIO

TREVISO

Sin dal 1949 la North American Aviation (N.A.A.), costruttrice del Sabre, sfruttando le potenzialità del progetto intraprese la trasformazione dell'F-86 da transonico a supersonico. Questo progetto era noto inizialmente come "Sabre 45" a causa dell'angolo a freccia del bordo d'attacco alare.

Originariamente concepito come intercettore ognitempo, il "Sabre 45" fu però offerto all'USAF come caccia da superiorità aerea nel gennaio 1951. In seguito a ricerche condotte dalla Ditta nel campo del volo supersonico, il "Sabre 45" fu ulteriormente modificato, sino a diventare completamente diverso dal vecchio F-86. Il nuovo aereo adottava una presa d'aria ovale che convogliava l'aria in un lungo condotto che raggiungeva il reattore; un tettuccio trasparente raccordato alla fusoliera con una carenatura che si prolungava sino alla deriva; due piani orizzontali mobili sistemati nel punto più basso della parte terminale della fusoliera per un migliore comportamento alle velocità supersoniche. Il cuore del nuovo aereo era però lo sperimentale P & W XJ 57-P-7, un turboreattore bistadio a flusso assiale con post bruciatore, da 4400 kg. di spinta.

Il primo ordine da parte dell'USAF fu per due prototipi e 100 esemplari di serie. Il primo prototipo YF-100A (s/n 52-5724) decollò il 24 aprile 1953 con ai comandi il collaudatore George Welch, superando sin dal primo volo il muro del suono. Il secondo prototipo volò il 14 ottobre 1953. Il 29 ottobre 1953 mentre veniva consegnato il primo esemplare di serie, il colonnello F.K. Everest stabiliva il nuovo primato mondiale di velocità a 1.215 Km/h, utilizzando il primo prototipo.

L'F-100A di serie era armato con 4 cannoncini Pontiac M39E da 20 mm. capaci di 1500 colpi al minuto, equipaggiati con 200 colpi ciascuno. L'aereo poteva inoltre portare una gran varietà di carichi esterni, in sei punti di attacco sotto le ali.

Il primo reparto equipaggiato con l'F-100A fu il 479° Fighter Day Wing; gli aerei di serie differivano dai prototipi nella deriva, più corta e di corda maggiore. Il servizio di questi aerei fu inizialmente funestato da incidenti, in uno dei quali perse la vita Welch, causati da fenomeni di

divergenza. Il rimedio fu individuato nel ritorno alla deriva alta dei prototipi ed in un aumento dell'apertura alare. Dopo il 103° esemplare vennero effettuate sostituzioni negli equipaggiamenti di bordo, mentre a partire dal 168° si installò il turboreattore J-57-P-39. La produzione dello F-100A continuò fino all'aprile 1955, quando venne consegnato il 203° ed ultimo esemplare.

Il rapido avanzare della tecnologia rese obsoleto l'F-100 nel ruolo di caccia per la superiorità aerea. La N.A.A. corse ai ripari sviluppandone una nuova versione che accentuava la capacità di attacco, utilizzando una struttura alare irrobustita, portando ad otto i piloni subalari (per un totale di 2800 Kg trasportabili) ed adottando il nuovo motore P & W J-57-P-21 capace di 7.689 Kg di spinta con post-bruciatore e di 5.126 Kg. di spinta a secco. Il contratto di produzione fu siglato nel febbraio 1954 e nell'ottobre successivo il primo F-100C-1 (s/n 53-1709) uscì da Iglewood, mentre i voli di collaudo iniziarono nel gennaio 1955. Nell'agosto dello stesso anno il colonnello Horace Hanes stabilì il record mondiale di velocità, con una media su due passaggi di 1.323,03 Km/h. Inoltre venne aumentata la capacità dei serbatoi interni, portata a 4.500 litri, cosicché il raggio d'azione raggiungeva i 900 km. Venne anche installato il dispositivo per i rifornimenti in volo sull'intradosso dell'ala destra. Vennero costruiti in totale 476 esemplari dell'F-100C.

La successiva versione, l'F-100D rappresentò il modello più importante e definitivo del Super Sabre. Particolare impulso fu dato alle capacità di attacco al suolo, senza che però venissero pregiudicate le prestazioni nel combattimento aria-aria. Fu rivista anche l'avionica, venne infatti adottato un autopilota espressamente sviluppato per aerei supersonici, il Minneapolis-Honeywell MB3; fu inoltre installato uno speciale dispositivo per lo sgancio a bassa quota di ordigni nucleari. Questa versione differiva inoltre dalla precedente per la deriva di maggior superficie; piloni subalari per i carichi bellici (che raggiungevano i 3.400 kg); ipersostentatori a fessura sui tronchi alari interni ed alettone in due elementi. L'armamento comprendeva oltre ai soliti quattro cannoncini Pontiac M39E da 20 mm., quattro missili aria-aria AIM-9B Sidewinder o in alternativa per missioni di attacco al suolo, sei bombe da 454 kg., 24 razzi HVAR da 127 mm., due missili aria-superficie AGM-12A Bullpup; oppure due bombe da 454 kg. e due serbatoi sup-

Due belle immagini di F-100C riprese dalla N.A.A. poco prima della consegna all'U.S.A.F. In particolare evidenza i cannoncini Pontiac M39E da 20 mm. ed i due serbatoi supplementati da 275 galloni. (North American Aviation via C.S.A. Italy).





In Alto: Ripreso ad un Open Day presso la base di Aviano alcuni anni fa, questo F-100F dell'aeronautica danese fa bella mostra di se' col suo colore verde oliva lucidissimo, tuttora conservato sugli aerei di prima linea.

plementari da 850 litri.

La produzione totale di questa variante fu di 1.274 esemplari.

L'IMPIEGO OPERATIVO

L'F-100 aveva visto la luce nel periodo in cui l'uso di ogni mezzo veniva visto in funzione di un conflitto nucleare; ben distante da ciò fu l'impiego bellico, nel conflitto vietnamita, con compiti di appoggio tattico.

In questo conflitto l'F-100, "HUN" per i piloti, dovette quindi adattarsi a svolgere missioni diverse da quelle per le quali era stato progettato, con le ovvie limitazioni strutturali ed operative.

Alla fine del 1966 il velivolo era ancora in servizio nei seguenti T.F.W.: 3°, 20°, 27°, 31°, 48°, 354°, 401°, 474°; ma dalla metà del 1967 vennero completamente ritirati dalla prima linea e passati alla A.N.G. (Air National Guard).

Gli F-100 hanno prestato servizio oltre che nell'USAF anche nelle forze aeree di diversi Paesi:

- Francia: 75 F-100D e 7 F-100F (versione biposto del "D").
- Danimarca: 50 F-100D e 8 F-100F.
- Taiwan: 80 F-100A portati allo standard "D" ed alcuni F-100F.
- Turchia: 260 F-100C parzialmente portati allo standard "D" oltre ad alcuni F-100F. 5 Squadrons vennero in seguito equipaggiati nel 1969 con 40 F-100D ex USAF ed altri F-100D/F vennero forniti dalla Danimarca alla fine degli anni '70 - inizi '80, dopo l'adozione dell'F-16.

F-100D, ESCI Scala 1/72.

Il kit si compone di 52 pezzi più il trasparente, suddivisi in 4 stampe.

Le due semifusoliere e le ali combaciano bene, offrendo la possibilità, con un minimo di attenzione, di evitare la stuccatura. La presa d'aria è separata dalla fusoliera; per rendere meglio il senso della profondità è necessario verniciare l'interno in nero opaco.

Le semiali inferiori comprendono anche la sezione di fusoliera che presenta i vani del carrello principale e l'aerofreno. Sia i portelli dei carrelli che l'aerofreno sono ben riprodotti; lo stesso si può dire per i carrelli che hanno però bisogno di qualche piccolo aggiunta.

Un po' di lavoro è richiesto dal vano del carrello anteriore che all'interno si presenta liscio. Posizionato anteriormente troviamo il portello dei 4 cannoni da 20 mm. Per quanto riguarda l'ugello di scarico del reattore, abbiamo la possibilità di scegliere tra quello standard ed il tipo F-102, entrambi sufficientemente profondi.

L'abitacolo comprende la solita vasca per il pilota, la paratia posteriore, il cruscotto, il collimatore ed il sedglio lino, mentre gli strumenti delle consolle laterali sono simulati da decals. Il trasparente è discreto ma è fornito in un unico pezzo, con un po' di pazienza e precisione nel taglio, è naturalmente possibile posizionarlo aperto. Per quanto riguarda il tubo di pitot, può essere posizionato come da scatola, oppure più realisticamente, essere tagliato e posizionato alzato, come nell'aereo in parcheggio. Il kit fornisce la sonda per il rifornimento in volo, utilizzata dopo il '65, mentre se si vuole realizzare un esemplare con la sonda dritta, bisognerà utilizzare quella del kit Hasegawa od autocostruirla con dello sprue stirato a caldo. Passando ai carichi esterni, abbiamo due serbatoi da 275 galloni, missili Sidewinder e Bullpup, questi ultimi raramente utilizzati. Ricorrendo tuttavia alla banca dei pezzi sarà possibile variare il carico bellico del velivolo.

Le decals, di buona qualità, permettono di ottenere un F-100D francese dell'EC. 4/11 Jura oppure un F-100D danese dell'Escadrille 730.

F-100D, HASEGAWA Scala 1/72.

Presentato con una veste in linea all'attuale produzione del colosso giapponese, questo modello non dimostra affatto i suoi 15 anni, anche se la finitura dello stampo non è chiaramente al livello delle ultime realizzazioni Hasegawa, essendo presenti alcune sbavature peraltro facilmente eliminabili. Si presenta in 4 stampe in plastica verde più il trasparente; i fogli di istruzioni sono addirittura tre, uno di vecchio tipo, uno con una grafica più attuale ed un terzo dove sono riprodotti gli schemi di colorazione degli esemplari proposti.

La plastica utilizzata è di buona qualità, facilmente lavorabile; le pannellature sono in un positivo abbastanza sottile, che comunque è meglio carteggiare leggermente, mentre i timoni e gli slats sono incisi. I pezzi combaciano piuttosto bene: un filo di stucco è necessario nella giunzione delle ali con la fusoliera. L'abitacolo è spoglio, essendo rappresentato da un seggiolino che fa un tutt'uno con il pavimento e da un cruscotto al quale va attaccata una decal che riproduce il quadro strumenti. Sono quindi da aggiun-

re le consolle laterali, la cloche e le cinture del seggiolino. Per queste ed altre aggiunte saranno molto utili le foto che corredano l'articolo. Onde evitare spiacevoli "sedute" è bene aggiungere un piccolo piombo nel muso dell'aereo prima di assemblare le due semifusoliere.

L'Hasegawa non fornisce il gancio di arresto, che andrà autocostruito utilizzando allo scopo una striscia di plasticard lunga 5 mm. e larga 2 mm. La parte terminale dovrà avere chiaramente la forma appropriata. In prossimità del gancio d'arresto è anche presente l'apertura per lo scarico in volo del carburante; è posto sulla destra, a pochi centimetri dal gancio. Il potenziale di fuoco del Nostro era rappresentato da quattro cannoncini, la casa giapponese ne ha riprodotti solamente due; la plastica dovrà quindi essere incisa per riprodurre le due scanalature mancanti. Passando ai carrelli possiamo dire che nell'insieme sono corretti, sia come forma e dimensioni (a parte il compasso antitorzione degli ammortizzatori, che ha dimensioni un po' troppo generose). L'aggiunta di sprue stirato servirà a riprodurre i cavi dei carrelli ed a riempirli. Nella scatola non ci sono i piloni alari esterni che ci autocostruiremo se intendiamo utilizzare per es. delle bombe da 250 lb.; per questo sono necessari due triangolini di plasticard da 22 x 4 mm. con uno spessore di 1 mm.; andranno assottigliati alle estremità. Per quanto riguarda il loro posizionamento rimandiamo alle solite foto. Vengono invece forniti due tipi di sonde per il rifornimento in volo, una di forma sagomata e una dritta. L'uso di un tipo o l'altro dipende dalla scelta fatta dal modellista per quanto riguarda il soggetto da riprodurre, in quanto la sonda dritta è stata usata all'incirca fino ai primi anni '60, mentre quella sagomata negli anni seguenti.

L'"HUN" quand'è a terra ha gli slats abbassati: quindi chi se la sente di intraprendere questa modifica li posizionerà in questo modo. Il carico alare presente nella scatola comprende due serbatoi da 275 galloni da posizionare negli attacchi alari centrali, e da due serbatoi da 200 gal. da collocare negli attacchi alari interni. È fornito inoltre un pilone ventrale. Chiaramente la scelta del carico alare è in relazione all'aereo che si è deciso di riprodurre; a tal proposito la stessa Hasegawa ha messo sul mercato ben 5 scatole di armamenti

A LATO:

Tre diverse versioni dell'F-100 Super Sabre, accomunate dallo scema mimetico nei quattro classici colori: Tan FS-30219, Green FS-34079, Green FS-34102, Gray FS-36622.

In alto: Un F-100C-15 NA s/n 54-1823 appartenente al 140 TFW, 162 TFG, 152 TFS di Tucson, Arizona.

Al centro: Un F-100D-20 NA del 104 TFG 131 TSF di Westfield, Massachusetts.

In basso: Un F-100F-10 NA s/n 56-3910 del 58 TFW, 310 TFS.



ed accessori vari, atti alla costruzione di un diorama o più semplicemente per "caricare" ulteriormente i soggetti in questa scala. Naturalmente la scelta di questo o quel particolare ordigno deve essere fatta dopo essersi adeguatamente documentati. In queste 5 confezioni possiamo trovare le MK 82 da 500 lb. o le M117 da 750 lb. o ancora le MK 81 Snakeye da 250 lb., ossia quell'armamento di caduta che il "Nostro" ha usato più frequentemente in azione.

Passando alle decal possiamo dire che il foglio fornito è abbastanza completo e ci permette di scegliere tra tre diversi soggetti:

- F-100D del 308 TFS pilotato dal Magg. Don Schmenk (1969).
- F-100D del 131 TFS della "Missouri Air National Guard"
- (Entrambi questi soggetti hanno la colorazione "Vietnam"
- F-100D del 8 TFW (interamente in metallo naturale).

Arrivando alla conclusione, posso dire che il kit dell'Hasegawa ci fornisce una buona base con la quale, assieme alla solita buona volontà, si può realizzare un più che onesto Super Sabre.

F-100D, MONOGRAM Scala 1/48

Decisamente il kit Monogram si presenta come la miglior riproduzione in 1/48 dell'"HUN". I pregi sono subito visibili: plastica di ottima qualità, facilmente lavorabile e di buon spessore, parti che combaciano perfettamente. I dettagli particolarmente accurati e il rispetto delle dimensioni generali ribadiscono il nostro giudizio.

Fusoliera: ottimo il sistema di unione dei due semigusci, che avviene sui fianchi, permettendo di mascherare le linee di unione. L'abitacolo è composto dalla classica vasca per il pilota che forma un tutt'uno con la presa d'aria; in generale è ben dettagliato e permette una buona riproduzione delle consolle laterali e del cruscotto. Il seggiolino non necessita di modifiche sostanziali, a parte l'asportazione delle cinghie e la loro sostituzione con striscioline di nastro o carta. Si può ulteriormente arricchire questa zona aggiungendo particolari ricavabili dalle foto che completa l'articolo.

Di fianco all'abitacolo è possibile posizionare aperto il pannello del vano armi che permette di vedere (e dettagliare) i nastri trasportatori delle munizioni ed i 4 cannoni Pontiac M 39E che si possono inserire nel vano direttamente sottostante. Arrivati così alla parte inferiore della fusoliera, possiamo apprezzare i dettagli dei superbi pozzetti dei carrelli e dell'aerofreno. Quest'ultimo è posizionabile aperto o chiuso, ma data la sua eccellente fattura conviene scegliere la prima soluzione. Uniche aggiunte consigliate sono alcune tubazioni nei vani carrelli, che sono ben dettagliati e completi di tubi dei freni.

A questo punto è importante dare ai portelli del carrello la giusta angolazione; la loro faccia interna è ben riprodotta ed ha uno spessore soddisfacente.

Arrivando alla coda, abbiamo l'alternativa di due differenti tipi di ugelli di scarico: quello standard (pezzo n. 5) e quello tipo F-102 (pezzo n. 6). Sono inoltre presenti il gancio d'arresto ed il dispositivo salvacoda che va posizionato forato. La deriva è formata da tre parti che combaciano tra loro e con la fusoliera in modo perfetto.

Ali: sono formate da tre parti, una superiore e due inferiori.

ri. Pure qui, mi ripeto, l'unione fra i pezzi è eccellente. È possibile montare gli slats in posizione estratta e non posso che consigliare ai modellisti di non farsi scappare questa possibilità.

La scatola contiene i supporti per i carichi esterni, che sono rappresentati da due missili "Bullpup", 2 bombe da 500 lb. e da 2 serbatoi da 275 galloni. È presente l'opzione tra due sonde per il rifornimento in volo. Una dritta usata nei primi anni '60 e quella a "S" usata dopo il 1965.

La capottina è molto limpida, di buon spessore e combacia bene con l'abitacolo. L'unico neo del kit sono le decal, che permettono di riprodurre un solo esemplare e che lascia no un po' a desiderare. Consiglio perciò di usare un foglio della Microscale.

F-100D, ESCI Scala 1/48.

Premetto che la scatola in esame è della prima edizione commerciale della casa italiana. Purtroppo si nota subito la qualità scadente dello stampo; la plastica è troppo molle, a causa del poco spessore, e con molti ritiri.

I due gusci che formano la fusoliera non combaciano molto bene a causa dei ritiri della plastica; con buona volontà e stucco si può però migliorare. Più arduo è invece modificare la larghezza della fusoliera che è troppo ridotta rispetto alla dimensione in scala, mentre altezza e lunghezza sono soddisfacenti.

L'abitacolo è composto dalla "vasca" per l'alloggiamento del pilota nella quale i dettagli sono praticamente inesistenti, ma le pannellature ed il cruscotto sono riprodotti tramite decal. Il seggiolino è da sistemare e completare, essendo troppo alto e stretto. Per gli amanti del dettaglio l'abitacolo è perciò da rifinire parecchio. Il trasparente è buono nella sua limpidezza.

Non sono presenti pannelli apribili tranne quelli del vano carrelli. I pozzetti sono poco profondi e necessitano di tubazioni varie. I carrelli sono di fattura discata e andrebbero completati con i tubi dei freni e le luci d'atterraggio. Le ali, nell'immagine complessiva, sono discrete rispetto alla scala e combaciano tra loro senza eccessivi problemi. Le decal, di buona qualità, permettono di riprodurre quattro esemplari.

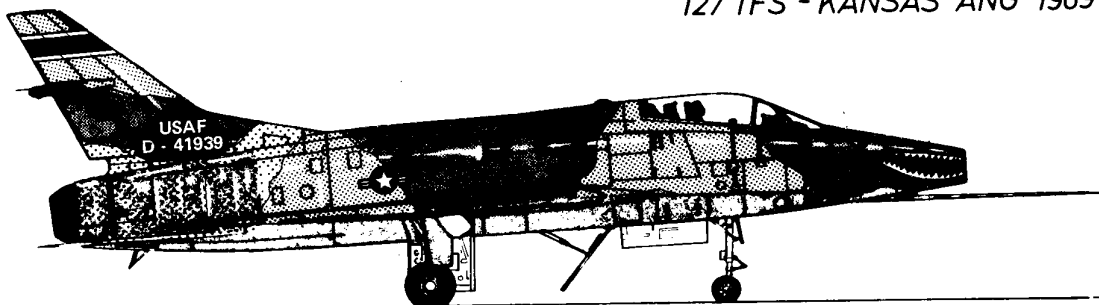
Nel complesso il modello non si può paragonare al corrispondente della Monogram, ma con buona volontà e stucco si può portare a livelli buoni, impresa a portata di qualsiasi modellista con un minimo di esperienza.

BIBLIOGRAFIA:

- Scale Modeler vol. 6 n. 2; vol. 6 n. 7.
- Air Classic vol. 8 n. 11; vol. 11 n. 7.
- Model Fan Agosto 1975.
- Aviation News vol. 4 n. 16; vol. 6 n. 10.
- Airfix Magazine Luglio 1976;
- Le Fanatique del l'Aviation n. 79.
- Airpower vol. 9 n. 5.
- Wings vol. 9 n. 5.
- Aerei Marzo/Aprile 1978.
- Air Fan n. 1.

NON IN SCALA

F-100 C-20-NA (54-1939)
127 TFS - KANSAS ANG 1969

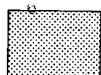




GREEN 34079



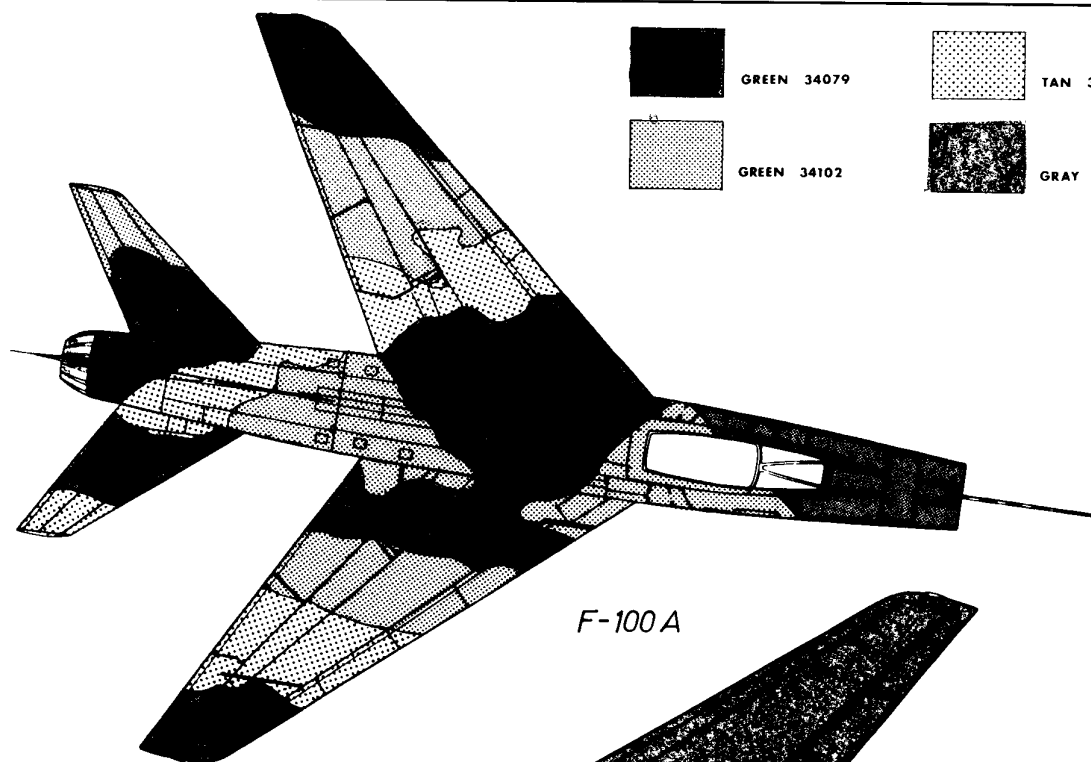
TAN 30219



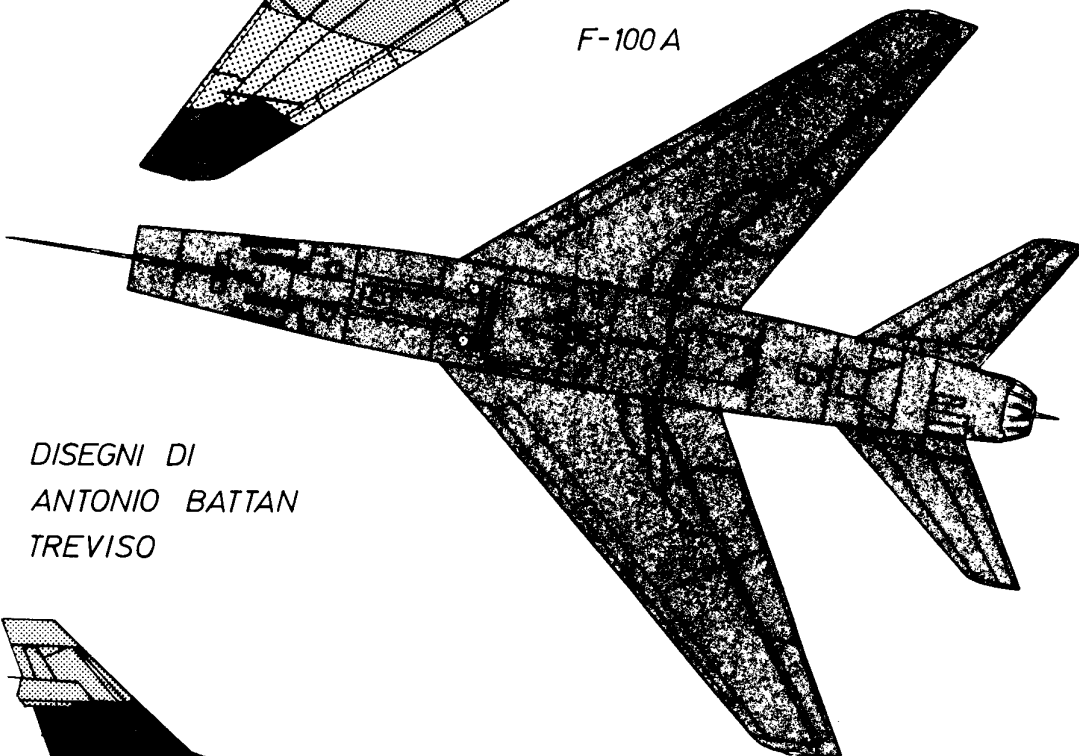
GREEN 34102



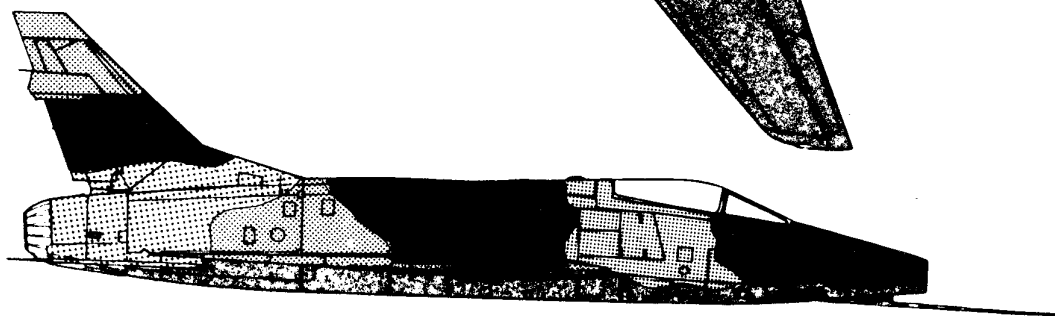
GRAY 36622



F-100 A

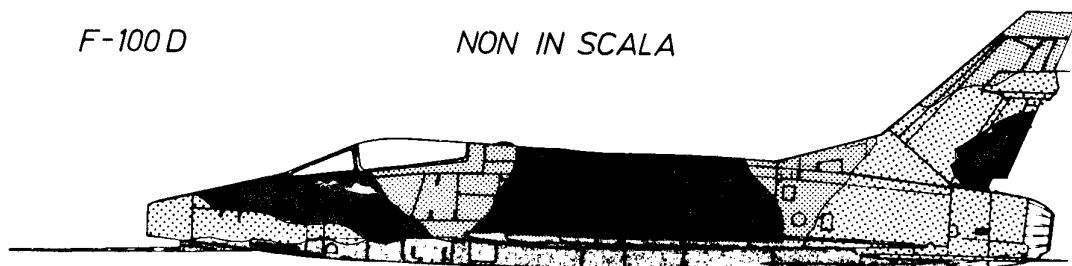


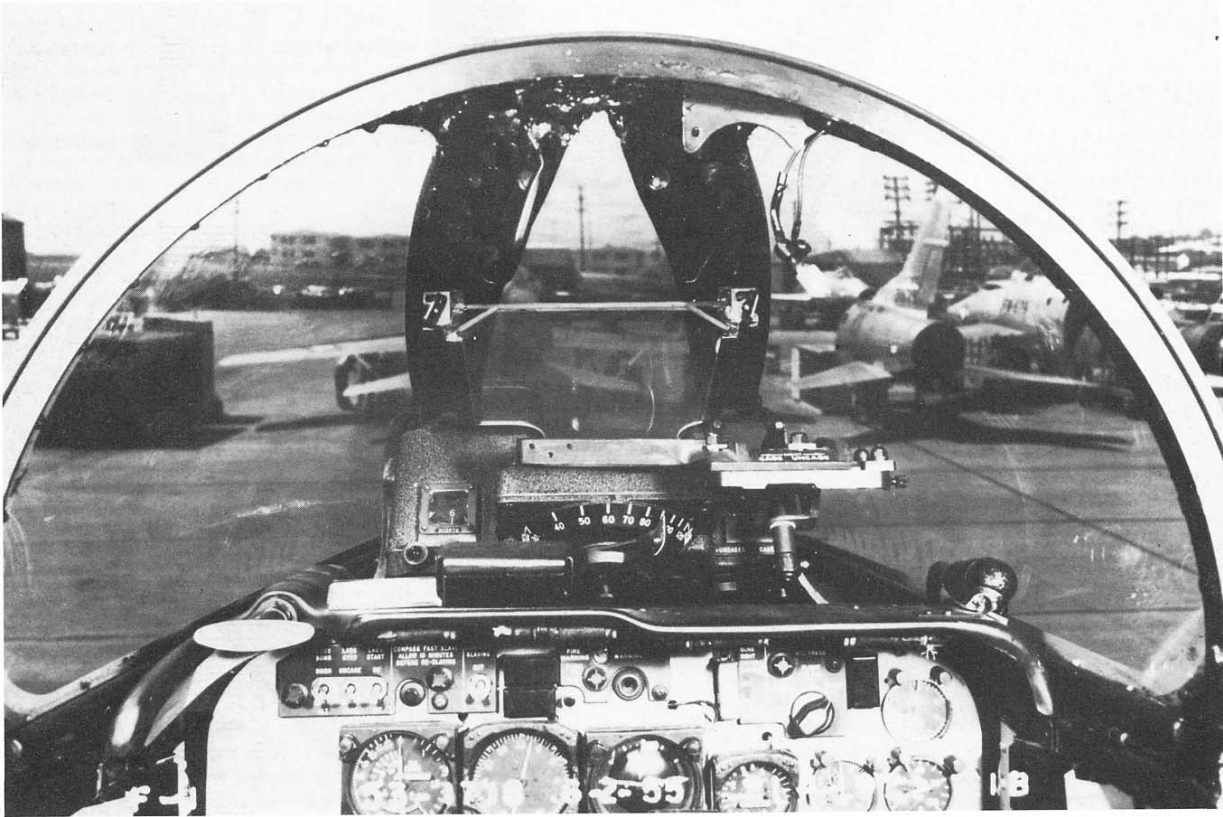
DISEGNI DI
ANTONIO BATTAN
TREVISO



F-100 D

NON IN SCALA





D. FIGUEROA FT. PROTER INS

21-93-23



Tre immagini dell'abitacolo di un F-100 C. L'aspetto generale della strumentazione, formata da "orologi" e manopole sa ormai di preistoria se confrontato a quello dei cruscotti dei velivoli attualmente in servizio (ad esempio l'F-18)

Storia del Modellismo Settembre 78; Marzo 79.

Plastic Aircraft Models n. 10; n. 15.

Scale Aircraft Modelling Vol. 1 n. 2.

Profile n. 80.

F-100 In Action.

Famous Airplanes of the World - Koku Fan Series N. 29 e 111

US Fighters of the Fifties - Delta Editrice

Detail & Scale n. 4.

L'Aviazione, numeri vari.

Mach 1, numeri vari.

Storia dell'Aviazione, numeri vari.

DECALS:

Microscale:

- 72-097: F-100D 20° TFW, 18° TFW, 48° TFW.
- 72-098: F-100D 80° TFS, 8° TFW, 405° TFS.
- 72-126: F-100D 481° TFW, 416° TFS; 309° TFS.
- 72-158: F-100D Thunderbirds.
- 72-176: F-100D 49° TFW, 308° TFS; 31° TFW, 612° TFS.
- 72-177: F-100D 50° TFW, 511° FBS; 405° FBW, 429° FBS.
- 72-264: F-100D 354° TFW, 494° TFW.
- 72-334: F-100C/D N.M., Ark, Ohio Air National Guard.
- 72-357: F-100C 86° FBW, 479° FBW.
- 72-363: F-100C 48° TFW.
- 48-077: F-100D 354° TFW.
- 48-078: F-100D 494° TFW, 48° TFW, 17° AF.
- 48-080: F-100D 481° TFS, 20° TFW.
- 48-081: F-100D 49° TFW, 450° TFS.
- 49-169: F-100D N.M., Ark, Ohio Air National Guard.
- 48-226: F-100D 429° FBS, 474° FBW, 50° TFW.

Esci:

Foglio n. 40, scala 1/72.

Modeldecal:

- N. 3: F-100D 20° TFW; 307° TFS; 416° TFS; 3° TFW; 309° TFS.
- N. 12: F-100D 727° Sqn (Danimarca).
- N. 69: F-100D/F 3 - 11 Esc. (Francia).

MODELLI ESISTENTI:

Hasegawa	Scala 1/72	Versione D
Esci	Scala 1/72	Versione D
IMC	Scala 1/72	Versione C
Frog	Scala 1/72	Versione D
Falcon (Vacuform)	Scala 1/72	Versione F
Aurora	Scala 1/73	Versione C
Revell	Scala 1/70	Versione C
Frog	Scala 1/103	Versione C
Otaki	Scala 1/144	Versione D
Entex	Scala 1/144	Versione D
Lindberg	Scala 1/175	Versione C
Lindberg	Scala 1/48	Versione C
Esci	Scala 1/48	Versione D
ID Vacuforms	Scala 1/32	Versione F

ADDENDA:

A causa della cronica mancanza di spazio, nell'articolo di Francesco Gasparoni sul BOEING DYNA-SOAR pubblicato sull'ultimo Notiziario è stata omessa la bibliografia, che indichiamo di seguito:

- The X Planes, J. Miller, Speciality Press.
- Gli Aerei X, N. Sgarlato, Delta Editrice.
- Aerophile vol. 1 n. 2.
- Notiziario di Aviazione n. 13
- Air Pictorial, October 1981.
- Aerospaziale mese, n. 22.

COBRA (III)

DI:
ALDO ZANFI, CENTRO DI MODENA

Come ricordato nell'ultimo "Notiziario", l'evoluzione del Bell AH-1S Cobra è avvenuta in tre distinte Fasi, ed ha comportato sia la costruzione di nuove macchine che l'aggiornamento alla configurazione finale di elicotteri più vecchi (AH-1G, AH-1Q ed anche AH-1S delle sottoversioni iniziali). La Bell, pur battuta dalla Hughes nel concorso AAH, non rinunciò a sviluppare ulteriormente la formula dell'AH-1 (si veda anche il recente AH-1W SuperCobra per l'U.S. Marine Corps), ipotizzando una Fase (Step) 4 di ammodernamento per i Cobra destinati all'U.S. Army, con un occhio anche a possibilità di esportazione. La configurazione proposta, denominata Enhanced Cobra (Cobra Potenziato) e anche Cobra 2000 aveva in un nuovo rotore principale l'elemento più caratterizzante: il classico bipala veniva infatti sostituito da un rotore a quattro pale derivato da quello installato sul Model 412 (a sua volta versione con rotore quadripala del Model 212). Erano inoltre previste modifiche alla dotazione avionica, tra cui l'adozione di un sistema multiplex per la gestione di tutti i dati di volo e per il controllo del fuoco, simile a quello del nostro Agusta A-129 Mangusta. La TSU doveva essere leggermente diversa dalla M65 standard in quanto dotata di un sistema FLIR (Forward Looking Infra-Red, "Sistema all'infrarosso che guarda verso l'avanti"), e denominata appunto FACTS (FLIR Augmented Cobra Tow Sight, "Visore del sistema Tow per il Cobra potenziato con FLIR"). In alternativa a questo era previsto un sistema di visione uguale a quello dell'AH-64A Apache (combinazione TADS/PNVS, per il significato di queste sigle rimando all'articolo sul l'Apache del "Notiziario" Vol. 17 no. 4/86), sempre con installazione sul muso, oppure, in accordo con le più recenti

dottrine, un MMS (Mast Mounted Sight, "Visore installato sull'albero del rotore principale") analogo a quello prodotto dalla McDonnell-Douglas Astronautics per il programma AHIP (Army Helicopter Improvement Program, "Programma di miglioramento degli elicotteri dell'esercito"), volto all'aggiornamento dei Bell Model OH-58 Kiowa dell'U.S. Army, alla versione Model 406 OH-58D.

Per quanto riguarda l'armamento, in alternativa agli usuali missili TOW (eventualmente sostituibili con i più moderni TOW 2) potevano essere utilizzati i Rockwell AGM-114A Hellfire (letteralmente "Fuoco Infernale", ma anche acronimo di HELicopter-Launched FIRE and forget, ovvero "missile e-lilanciato del tipo spara e dimentica"), sempre in gruppi di quattro agli attacchi alari esterni. Gli attacchi interni, oltre ai soliti lanciarazzi, potevano poi portare dei contenitori lanciatori per missili con guida all'infrarosso General Dynamics FIM-92A Stinger, in funzione aria-aria, ovvero per il combattimento contro altri elicotteri. Anche l'armamento di lancio veniva potenziato, con l'adozione di un'arma da 30 mm. General Electric XM188E1 a tre canne, sulla solita torretta M97.

Sotto: L'elicottero illustrato nel profilo n. 1, il Modernized Cobra che ha partecipato alla manifestazione Meeting '85 tenutasi a Bex, Svizzera, il 30/8 e 1/9/85. Si tratta di un vecchio AH-1G (s/n 68/17100, c/n 20828) quasi completamente aggiornato allo standard dell'ultima sottoversione della serie S: per completare la conversione manca solamente il rotore principale Kaman K747. Da notare l'insegna di reparto, presente sul lato della carenatura del riduttore del rotore principale (foto Aldo Zanfi, IPMS Modena)





Nella pagina precedente, in alto: Il prototipo del Model 249 ripreso durante uno dei primi voli di prova, nel corso dei tests per la determinazione delle prestazioni con il nuovo rotore quadripale. Abbastanza evidente la modifica apportata alla carenatura del riduttore principale (vedi anche profilo 3, dis. 3A e 3B). (foto Bell Helicopter Textron, via CSA-ITALY)

Nella pagina precedente, in basso: Il Model 249 in una configurazione decisamente più "operativa" rispetto alla precedente. La torretta M97 è stata reinstallata nel muso ed ai piloni alari esterni sono appese delle rastrelliere quadripale per missili anticarro AGM-114A Hellfire uguali a quelle utilizzate sull'AH-64A Apache. Con una configurazione simile (con la TSU M65 sostituita da un simulacro di MMS), il Model 249 venne presentato all'Esercito Italiano nell'Aprile del 1981 (vedi profilo 4). (foto Bell Helicopter Textron, via CSA-ITALY)

Ovviamente era prevista anche l'installazione di un propulsore più potente, con il nuovo rotore accoppiato ad una versione potenziata della turbina Lycoming T53-L-703, in grado di fornire 1491 kW (2000 Shp), oppure una General Electric T700 (con indubbi vantaggi logistici, visto che questa turbina è montata anche sugli AH-64A Apache ed UH-60A Black Hawk, sempre dell'U.S. Army) o T701.

La Bell ha effettivamente realizzato un simulacro parziale di Cobra 2000, con l'installazione del rotore quadripale (le differenze rispetto a quello del Model 412 si limitano all'accorciamento di 1 piede, pari a 304,8 mm, della lunghezza delle pale) su un AH-1S, denominato Model 249 (s/n ? -16019). Il nuovo rotore ha anche comportato la modifica (ingrandimento) della carenatura del riduttore). Questo elicottero, inizialmente utilizzato per la valutazione delle caratteristiche di volo, è stato completato con i vari sistemi d'arma (torretta M97 con cannone da 20 mm e missili anticarro TOW ed anche Hellfire, agli attacchi alari esterni) per essere presentato in Europa nel 1981, come possibile base di partenza per l'elaborazione di una soluzione ai requisiti per un elicottero anticarro degli Eserciti Tedesco ed Italiano. Come noto non se ne è fatto nulla, ed i tedeschi sono ora più che mai insabbiati nel discusso programma HAP/HAC-3G/PAH-2, al punto di richiedere alla McDonnell Douglas Helicopters di studiare un piano di leasing per una cinquantina di Apache. Il nostro Esercito, invece ha proseguito con il programma Mangusta, che è attualmente l'elicottero più moderno della sua categoria in campo occidentale, e che si appresta ad avere importanti sviluppi nella versione internazionale Tonal.

E' interessante ricordare che, in occasione della presentazione del Model 249 all'Esercito Italiano (sulla falsariga di quella del prototipo del Model 209 AH-1G avvenuta nel lontano Giugno 1967), che si è avuta ai primi di Aprile del 1981 a Pratica di Mare, l'elicottero sia apparso nella configurazione con i missili Hellfire ed un simulacro di MMS al posto della TSU sul muso, sfoggiando dei marchi fittizi dell'E.I. in aggiunta al serial statunitense.

IL MODELLO FUJIMI 1/72

Come già ricordato in una nota nella prima parte di questo articolo, la giapponese Fujimi ha in catalogo due kits praticamente uguali aventi come soggetto lo AH-1S in scala 1/72, nella variante definita "Up-Gun". Come novità per quest'anno è poi prevista una nuova edizione di questo modello aggiornato a rappresentare lo standard "Modernized" (ossia con l'ultimo tipo di scarico per la turbina ed il rotore Karman K747) e con insegne per la nuova colorazione a bassa visibilità della Japanese Ground Self-Defence Force; non è da escludere che sia prodotta anche una scatola relativa ad un esemplare dell'U.S. Army, e che compaia una versione di questo modello in scala 1/48.

Ma veniamo al modello che ho potuto esaminare, ovvero quello rappresentante un "Up-Gun" con i colori della J.G.S.D.F. Esso è stato prodotto dalla Fujimi qualche anno fa, in un periodo in cui vi fu una specie di "invasione" di kits di elicotteri, dopo lunghi anni di relativa scarsità di soggetti riprodotti. E' composto da 76 parti in plastica verde scuro, più un trasparente, senza sbavature o ritiri, con dettaglio superficiale in rilievo abbastanza fine, compren-

dente sia linee che file di rivetti. La necessità di utilizzare uno stesso stampo base per la realizzazione di modelli di soggetti abbastanza diversi tra loro (la Fujimi produce anche un kit di AH-1J SeaCobra sempre in scala 1/72) ha portato a scomporre la fusoliera in 5 parti, con musetto e cofanature del motore separati dal resto. Questa necessità di definire alcune parti comuni ai vari kits ha anche determinato qualche errore nella pannellatura: per esempio, sul lato sinistro del trave di coda sono presenti due portelli di forma quadrata, più o meno corretti per lo AH-1J, mentre gli AH-1S (a parte i "Mod" S) ne hanno tre.

La prima cosa da fare è di procedere all'assemblaggio degli interni, per la verità non eccessivamente "ricchi", ma che costituiscono una buona base di partenza per un eventuale lavoro di superdettaglio. Sono presenti anche due pilotini, del tutto identici, di cui ognuno potrà fare l'uso che preferisce. Si passa poi al rotore principale, che è il classico bipale Bell Model 540 che, vista la fattura decisamente non esaltante (il mozzo e gli attacchi delle pale sono abbastanza semplificati), migliorerà sicuramente il suo aspetto con l'aggiunta di qualche dettaglio e con una colorazione accurata, che ne esalti un po' i particolari.

Segue l'armamento di lancio, ovvero la torretta M97, che è decisamente sbagliata, essendo riprodotta con il rivestimento esterno, come sugli AH-1J, T e W dell'U.S. Marine Corps, mentre sugli AH-1S il cannone risulta essere bene in vista. Anche le tre canne del cannone sono semplicemente riprodotte come del tutto cilindriche, mentre nella realtà il loro profilo è un po' più complesso. Mentre si può sorvolare su quest'ultimo fatto (non sarebbe esattamente semplice riprodurre in scala così piccola tutte le variazioni di dettaglio delle canne), è necessario fare qualcosa per quanto riguarda la torretta, e cioè scartare il pezzo n. 16 e cercare di autocostrire qualcosa che assomigli ai vari meccanismi del cannone M197. Si prosegue con l'assemblaggio della fusoliera e l'unione dei vari particolari esterni, per finire con il montaggio del gruppo del rotore principale e dell'armamento subalare. Per quanto riguarda la fusoliera, bisognerebbe forare le prese d'aria principali della turbina, onde ottenere un maggior realismo; da assottigliare sono poi le varie antenne presenti (da notare che sono completamente assenti quelle dell'avvisatore di inquadramento radar AN/APR-39 poste ai lati del muso e dell'estremità del trave di coda), mentre si potrebbe sostituire con un pezzetto di plastica trasparente opportunamente colorata la luce rossa presente sopra alla carenatura del riduttore del rotore principale. Interessante la presenza del deviatore dei gas di scarico, associato alle coperture per le piccole prese d'aria poste sui lati delle cofanature del propulsore. Viene fornita come pezzo separato anche la piccola bugna da piazzare davanti alla presa d'aria principale sinistra. La TSU M65 è formata da due parti, quella anteriore presentata due incavi in corrispondenza delle "finestre" che sarebbe meglio riempire con vernice trasparente lucida o pezzetti di acetato tagliati a misura. In alternativa, si potrebbero riprodurre le coperture che, quando l'elicottero è a terra, sono praticamente sempre poste a coprire (e proteggere) dette "finestre": da notare che la copertura sinistra (guardando la TSU di fronte) è sempre dello stesso colore dell'elicottero, mentre la destra è spesso rossa con scritte bianche. Non eccezionali sono le riproduzioni dei lanci razzi e dei contenitori-lanciatori dei missili TOW, da montare agli attacchi subalari; i secondi risultano essere decisamente troppo semplificati e non sarebbe male detagliarli un po' di più con qualche cavetto e/o pezzetti di plastica opportunamente sagomati.

Le decals, opache e con film sottile e ben trasparente, consentono la riproduzione dell'esemplare JG-3401, il primo AH-1S ad essere entrato in servizio con la Japanese Ground Self-Defence Force.

Come detto all'inizio di queste note, di questo kit esiste anche una seconda versione, riguardante un elicottero dello U.S. Army (per la precisione l'esemplare s/n 68-15019, un vecchio AH-1G convertito in AH-1Q e quindi in AH-1S), le differenze tra i due modelli si riducono all'assenza nell'elicottero "americano" del deviatore dei gas di scarico e delle coperture per le prese d'aria sui lati della carenatura della turbina e della bugna davanti alla presa d'aria principale sinistra. Per il resto valgono gli stessi commenti fatti sopra.

In conclusione, si tratta di un modello non del tutto soddi-

A FIANCO, DALL'ALTO IN BASSO:

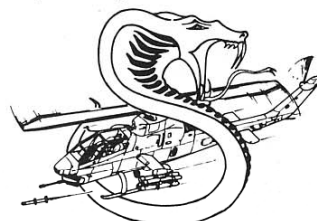
- Dettaglio del rotore Bell Model 540, montato su tutti gli AH-1 fino all'adozione del nuovo modello con pale in materiali compositi prodotto dalla Kaman. Da notare la posizione del tubo di Pitot, spostato qui a seguito dell'installazione sul muso della TSU M65. (foto Gianluca Varone, IPMS-Modena)

- Immagine del mozzo del rotore Kaman K747 installato su di un Modernized Cobra. Rispetto al classico Bell Model 540 illustrato nella foto precedente, si può notare come l'attacco delle pale sia più massiccio; si ha anche un disegno leggermente diverso nella vista in pianta. (foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena)

- Dettaglio dell'elica anticoppia di un Modernized Cobra. Con l'adozione, negli AH-1S della Turbina Lycoming T53-L-703 (più potente della T-53-L-13 degli AH-1G ed AH-1Q) si ebbe anche la modifica della trasmissione e del rotore di coda, derivati da quelli dei Model 212 ed AH-1J SeaCobra. Tra l'altro nello AH-1S si è avuto anche un aumento della corda delle pale della elica anticoppia (da 0,21 m degli AH-1G/Q a 0,29 m), mentre il diametro non è variato (2,59 m). (foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena)

sfacente, a causa dell'eccessiva semplificazione del dettaglio di alcune zone, visto lo standard a cui ci hanno abituato ultimamente le ditte giapponesi (Hasegawa e la stessa Fujimi), di livello stratosferico. Non bisogna però dimenticare che siamo di fronte ad un modello che ha qualche anno, e poi, fattore pure molto importante, si tratta dell'unico kit che consenta di riprodurre in scala 1/72 un AH-1S.

Author would like to acknowledge here the help (and, in most cases, great patience) of some people without whom this feature wouldn't have been written: Mr. Dick Tipton of News Bureau of BELL HELICOPTERS TEXTRON, my good friend Mike Verier of IPMS-U.K. and Harry Margulies of Carnegie, Australia, and last but not least, all the friends of IPMS-Italy Modena Chapter Gang.



I PROFILI:

Cominciamo col porre rimedio ad una dimenticanza nella 1ª Parte, pubblicata nello scorso "Notiziario" Vol. 18 no. 1/87, relativamente al profilo n. 3 (AH-1S s/n 71-20983): vi sarete forse accorti dell'assenza di spiegazioni sullo schema di colorazione ad alta visibilità del rotore principale (il cui disegno nel citato "Notiziario", tra l'altro, non è del tutto corretto). Con riferimento al disegno riportato a corredo di queste note (esatto questa volta), lo schema comporta una serie di strisce in bianco (Gloss White MIL-19537, FS-17038) e nero (Gloss Black, MIL-L-19537, FS-17038) entrambi lucidi per la superficie superiore delle pale, mentre quella inferiore è completamente in nero; il disegno reca anche le indicazioni concernenti le dimensioni delle strisce. Tornando all'elicottero del profilo n.3 della 1ª Parte, esso ha il mozzo del rotore principale in nero, mentre l'albero ed i tiranti laterali sono in metallo naturale.

PROFILO 1

AH-1S (Modernized), s/n 68-17100, c/n 20828, Meeting '85, Bex (Svizzera) 30 Agosto - 1 Settembre 1985.

Trattasi di un vecchio AH-1G quasi completamente aggiornato allo standard dell'ultima sottoversione della Serie S: l'unica cosa che manca per completare la conversione è il rotore principale Kaman K747. Questo elicottero è infatti ancora dotato del rotore Bell Model 540. La colorazione è nel solito uniforme Aircraft Green FS-34052 (vedi in proposito le note riportate nella 1ª Parte), con insegne del tutto standard: scritta UNITED STATES ARMY sul trave di coda e serial O-17100 sui lati del piano verticale (la "O" iniziale sta per "Obsolete", Obsoleto, ed indica che l'aeromobile è in servizio da più di 10



PROFILO 2

AH-1S (Modernized), s/n 81-23538, Army Air '84, Middle Wallop (Gran Bretagna), Luglio 1984.

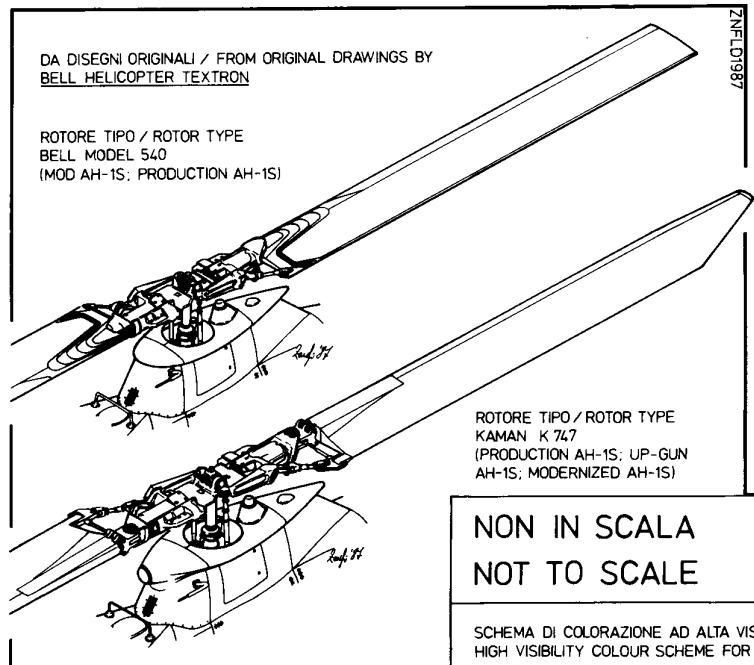
E' questo un AH-1S dei nuovi lotti di produzione realizzati nell'ambito del programma in Fasi per i Cobra dell'U.S. Army: la configurazione è quella finale, comprensiva di tutte le modifiche ed aggiunte (tra l'altro è eccezionalmente presente anche la torretta del famigerato sistema di contromisure IR Sanders AN/ALQ-144, sul suo supporto posizionato sopra alle cofanature della turbina). La colorazione è del tutto standard, uniformemente in Aircraft Green FS-34052; il rotore principale ha le pale in nero, con mozzo ed albero in metallo naturale, mentre l'elica anticoppia ha le pale interamente in Olive Drab FS-34088. Spiccano tuttavia due particolari: il cono terminale del trave di coda in verde chiaro ed una insegna su entrambi i lati della carenatura del riduttore del rotore principale (vedi dis. 2A). Il profilo è stato disegnato in base ad una serie di immagini in cui l'elicottero è armato con gli usuali 8 contenitori-lanciatori per i TOW agli attacchi alari esterni, e con due lanciarazzi M200 a 19 colpi a quelli interni.

PROFILO 3

Model 249, s/n ?-16019.

E' illustrata la configurazione iniziale con cui il Bell Model 249 ha compiuto i primi voli sperimentali, per valutare il comportamento con il rotore principale quadripala. La torretta anteriore è stata eliminata, ed è stato aggiunta una

(Segue a pag.)

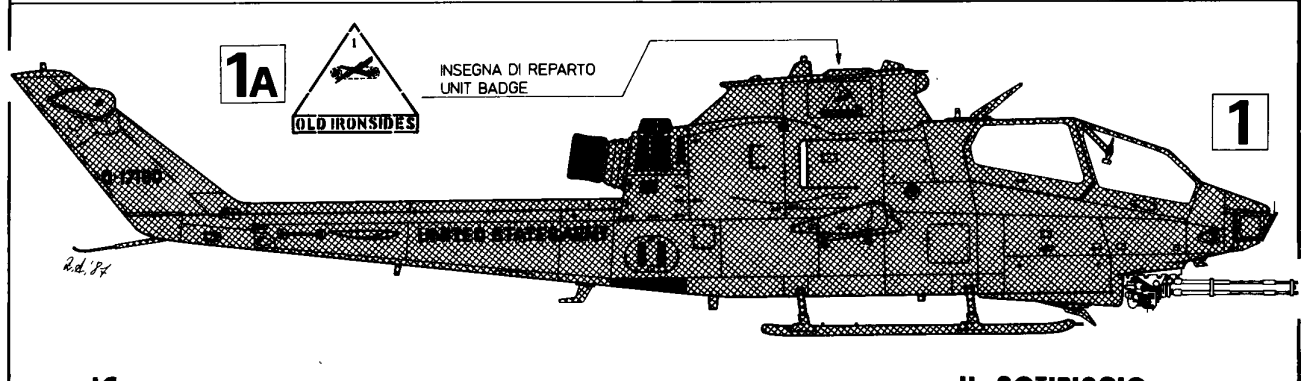


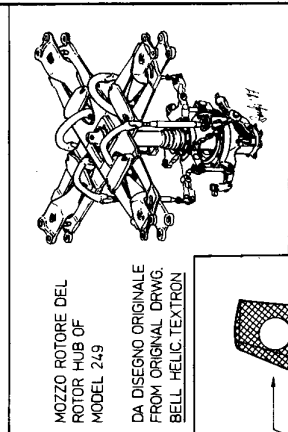
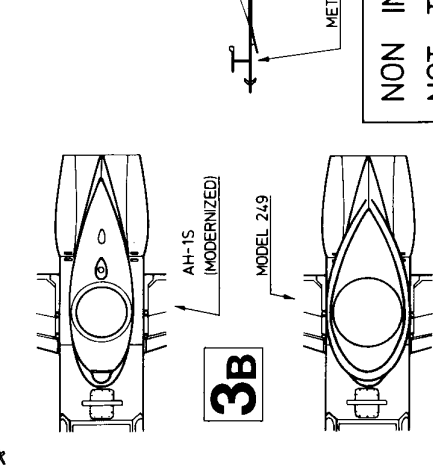
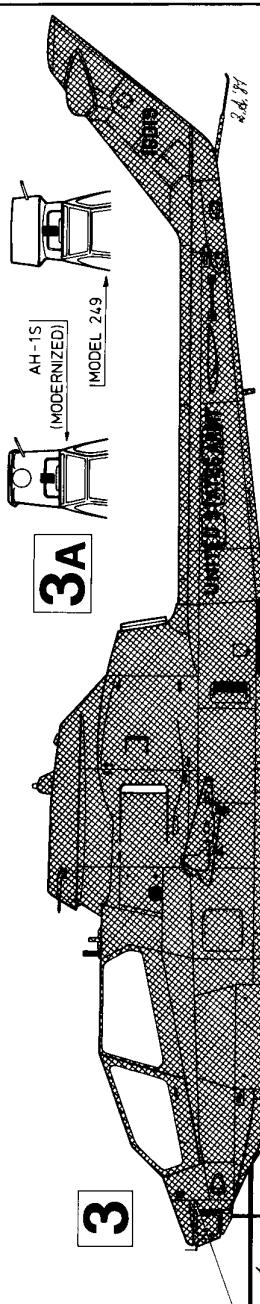
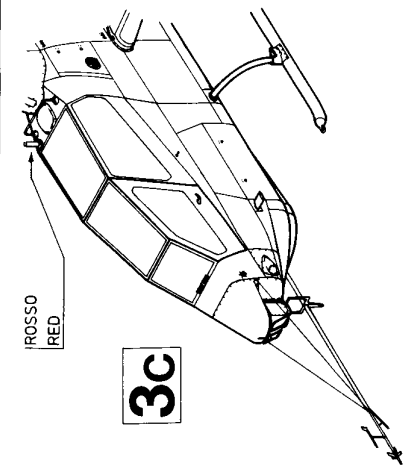
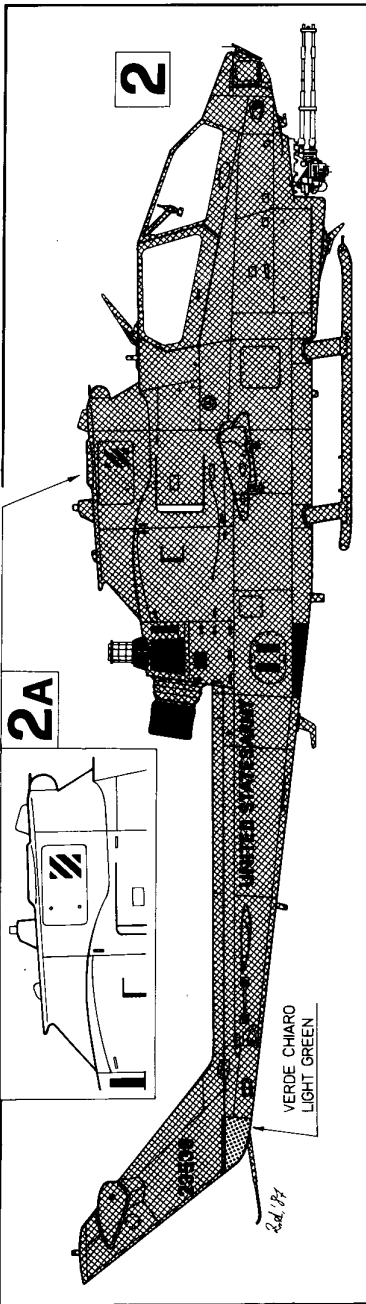
NON IN SCALA
NOT TO SCALE

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

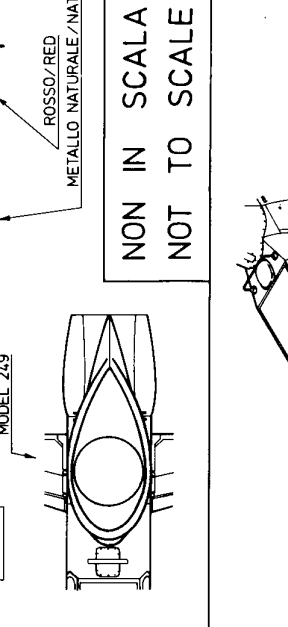
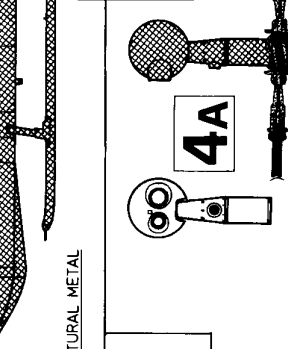
SCHEMA DI COLORAZIONE AD ALTA VISIBILITA' PER ROTORI BIPALA (STRISCE BIANCHE E NERE)
HIGH VISIBILITY COLOUR SCHEME FOR TWO-BLADED ROTORS (BLACK AND WHITE STRIPES)

REFERIMENTO/REFERENCE: TECHNICAL BULLETIN 746-93-2





DISEGNI DI
ALDO ZANFI, IPMS-MO



careatura aerodinamica che conferisce all'elicottero un'aspetto abbastanza buffo. Nei dis. 3A e 3B sono schematizzate le differenze nella carenatura del riduttore principale rispetto ad un AH-1S standard. La colorazione è la solita, con l'unica macchia di colore costituita dalla lunga sonda anteriore (vedi anche dis. 3C), in rosso con l'estremità in metallo naturale; in rosso è anche una piccola antenna posta nella parte posteriore del cielo della cabina di pilotaggio. Il rotore principale ha le pale in grigio chiaro con estremità gialle, mentre l'elica anticoppia è sempre Olive Drab, pure con estremità delle pale in giallo.

PROFILO 4

Model 249, s/n ?-16019, Pratica di Mare, Aprile 1981. In questa configurazione pseudo-operativa il Model 249 è stato presentato in Italia nel 1981. Da notare il simulacro della MMS, installato sopra al rotore principale (vedi anche dis. 4A), che risulta essere leggermente diverso dall'apparato attualmente operativo con i Bell Model 406 OH-58

I COBRA ISRAELIANI

L'uso di grandi formazioni di mezzi corazzati è stato più o meno una costante delle varie guerre (dichiarate e non) che si sono susseguite nel teatro medio-orientale, per cui non poteva che essere logico aspettarsi un forte interesse da parte israeliana verso tutti quei sistemi d'arma in grado di opporsi validamente ai corazzati arabi. Perciò, anche a seguito dell'apprezzamento dei risultati ottenuti dallo U.S. Army nel conflitto vietnamita, Israele procedette nel 1974 all'acquisto di un lotto iniziale di 6 AH-1Q TowCobra, equipaggiati con il sistema missilistico TOW, a scopo di valutazione. A questi seguì un ulteriore ordine per altri AH-1Q (probabilmente 18 esemplari) e di una dozzina di più vecchi AH-1G, equipaggiati per l'appoggio ravvicinato con il classico armamento di lanciarazzi e torretta con lancigranate e minigun (tra l'altro, sembra che questi AH-1G provenissero dal gruppo di elicotteri acquistati dall'U.S. Marine Corps in attesa degli AH-1J SeaCobra). Nel 1978 arrivano i primi AH-1S e gli AH-1Q ed AH-1G furono aggiornati ad uno standard comparabile con quello dei Mod AH-1S dello U.S. Army. Da notare che recentemente tutti i Modernized Cobra israeliani hanno ricevuto gli apparati tagliacavi sul cielo dell'abitacolo e nella parte inferiore del muso e della fusoliera, oltre alla barra di protezione per le finestre della TSU M65.

Per quanto riguarda gli AH-1S, la Heyl Avir (tutti i mezzi aerei israeliani, elicotteri compresi, sono inquadrati nelle file dell'Aeronautica) ha in servizio esemplari delle varianti definite "Up-Gun" e "Modernized" e cioè corrispondenti alle configurazioni delle Fasi 2 e 3 del programma di aggiornamento dei Cobra statunitensi. I Cobra israeliani

D Kiowa dell'U.S. Army; la MMS ha sostituito la TSU M65 sul muso, che diventa simile a quello degli AH-1G (vedi anche dis. 4B). Per quanto riguarda la colorazione, solito FS-34052 uniforme, con i marchi statunitensi tutti sul piano verticale, con la scritta U.S. ARMY ed il serial 16019 in nero, su due righe. Sotto alla capottina compare la scritta ESERCITO, sempre in nero, e sul trave di coda vi è la coccarda italiana con il codice fittizio E.I. - 000, pure in nero; la coccarda italiana è presente anche sulle superfici superiori ed inferiori dello stabilizzatore (vedi dis. 4C). Il rotore principale ha cambiato colorazione rispetto al profilo precedente, con le pale che ora sono nere, sempre con estremità gialle e mozzo del albero in metallo naturale; invariata la colorazione dell'elica anticoppia. Da notare l'armamento, costituito da 4 missili Rockwell AGM-114A Hellfire ad ogni attacco alare esterno, montati su gruppi di rotaie uguali a quelle utilizzate sugli AH-64A Apache; gli attacchi alari esterni sono liberi.

sono stati ovviamente impiegati (con buon successo, a quanto sembra) nelle varie operazioni militari condotte nel teatro medio-orientale, non esclusa l'invasione del Libano, durante la quale alcuni esemplari sono stati abbattuti. In Israele è stato anche sviluppato un nuovo sistema d'arma da utilizzarsi sui Cobra e sugli altri elicotteri anticarro in servizio con la Heyl Avir (gli Hughes 500MD Defender): si tratta di un missile del tipo a guida laser, denominato Toger e derivato dal TOW. Il nuovo sistema di guida ha permesso di aumentare il raggio di azione del missile fino al massimo consentito dal motore (non avendo più la limitazione del cavo di comando, può arrivare fino a 4000 m); il missile richiede però la presenza di un illuminatore laser sulla piattaforma di lancio (a differenza del Rockwell Hellfire, che può dirigersi verso bersagli designati da un illuminatore qualsiasi, non necessariamente quello a bordo del veicolo lanciatore). Per questo la Israel Aircraft Industries ha sviluppato un telemetro/designatore laser da incorporare nella TSU M65, che ha la possibilità di vedere ulteriori sviluppi se andrà in porto il programma CLNAS (Cobra Laser Night Attack System, sistema laser di attacco notturno per il Cobra) dell'U.S. Navy, che intende dotare di un sistema simile gli AH-1T SeaCobra ed AH-1W SuperCobra dell'U.S. Marine Corps.

I PROFILI

Anche qui, come nel caso degli elicotteri dell'U.S. Army, la colorazione non si può propriamente definire entusiasmante: gli AH-1 israeliani portano infatti una colorazione uniforme (rotori compresi) in un giallo sabbia definito "Israeli Tan", che viene fornito alla Bell direttamente dal Governo di Tel Aviv, e che risulta essere simile ad un marro-

ne chiaro FS-30400 (in effetti, il Federal Standard non riporta un marrone FS-30400 ma piuttosto un FS-20400 semilucido, del quale il colore citato come "Israeli Tan" può essere inteso come la variante opaca, non avendo in realtà una corrispondenza precisa sul Federal Standard). Da notare che gli elicotteri israeliani lasciano la Bell avendo

A lato: Immagine di un Up-Gun AH-1S in servizio con la Heyl Avir israeliana. La colorazione è in giallo sabbia uniforme (il colore viene definito "Israeli Tan", ed è assimilabile al marrone FS-30400), con insegne di nazionalità di dimensioni ridotte e codice individuale riportato sui lati del piano verticale e sulla parte frontale della carenatura del riduttore del rotore principale (che è del tipo Kaman K747). Da notare il deviatore applicato allo scarico della turbina. (Israir via C.S.A.-ITALY)



quali uniche insegne un serial di trasferimento statunitense, con tutti gli altri marchi (coccarde di nazionalità, codici, ecc.) applicati una volta che le macchine sono giunte in Israele. Per quanto riguarda le insegne di reparto, effettivamente alcuni Cobra recano sul piano verticale uno stemma che consiste in una sagoma di cobra (ovvio...) in nero su di uno scudo rosso.

PROFILO 5

AH-1S, 326, Heyl Avir.

Si tratta di uno degli AH-1G o AH-1Q inizialmente acquisiti dall'Aeronautica Israeliana e portati allo standard Mod AH-1S (come illustrato nel profilo). Colorazione interamente in Israeli Tan FS-30400, compresi rotore principale e anti coppia (quest'ultimo ha le pale con estremità gialle). Il codice 326 è riportato in nero sui lati del piano verticale e sulla parte frontale della carenatura del riduttore del rotore principale (vedi dis. 5A). Sui lati del trave di coda è presente l'insegna di nazionalità israeliana. Immagini di questo elicottero si possono trovare su "Koku Fan" Vol. 30 n. 11 Novembre 1981, e su "Air Pictorial", Febbraio 1983 dove è ripreso in mostra statica durante una manifestazione, ed è armato con i soliti missili TOW e due lanciarazzi M158 a 7 colpi agli attacchi alari interni.



ISRAELI TAN
FS-30400



GIALLO
YELLOW



NERO
BLACK

PROFILO 6

AH-1S (Up-Gun), 337, Heyl Avir
Valgono le stesse note del pro

filo per quanto riguarda la colorazione e le insegne (vedi anche dis. 6A). Per quanto riguarda la collocazione temporale, il profilo è stato disegnato in base ad una fotografia pubblicata su "Defence Update International", n. 67, 1986, che viene datata a prima del conflitto del Libano; l'elicottero è armato con i soli missili TOW. Altre immagini di Up-Gun israeliani si possono trovare su:

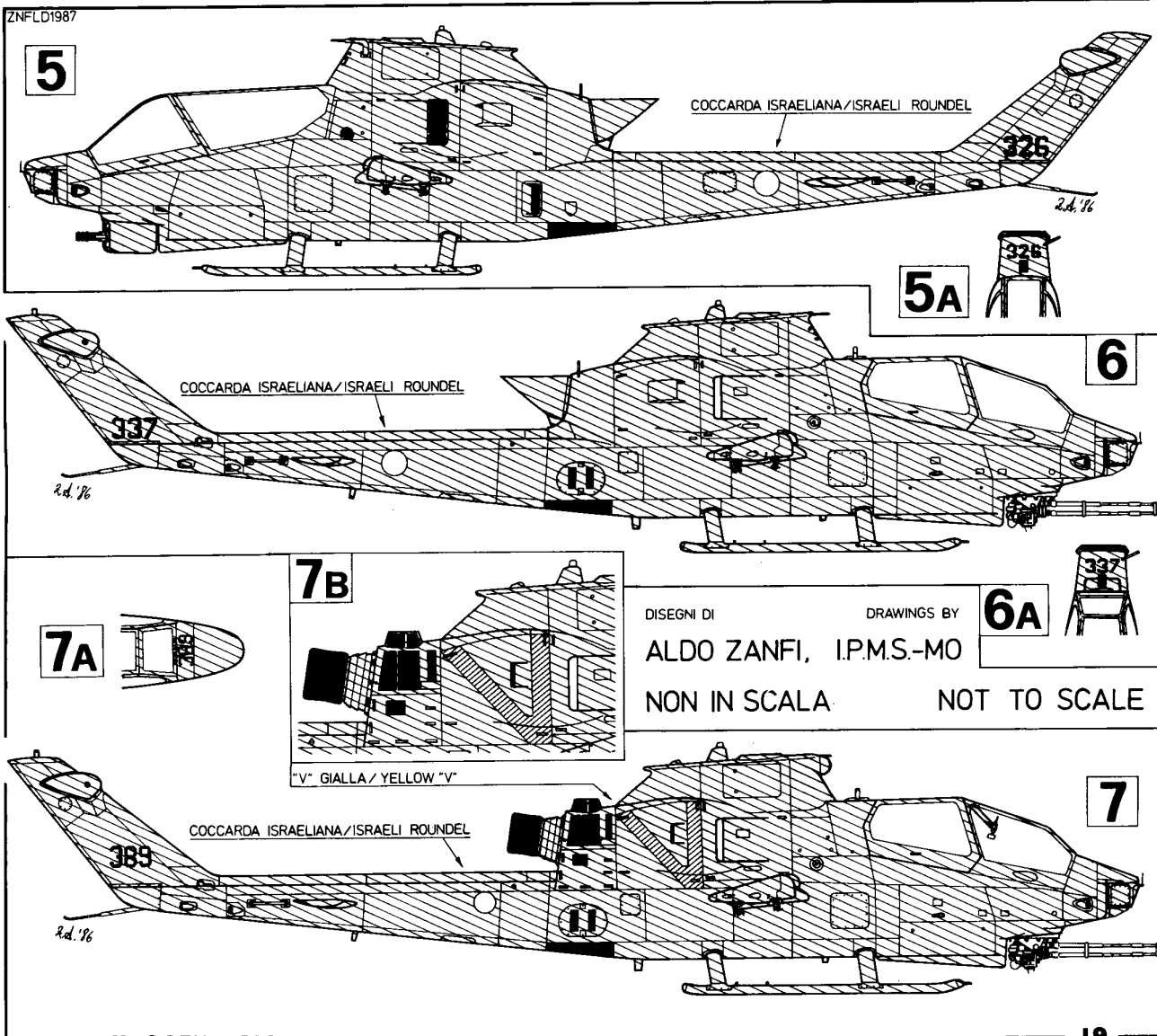
- Elicottero 332: "Israeli Air Force 1948 to present", di Y. Borovik, Warbirds Illustrated n. 23, AAP (l'elicottero ha una "V" gialla come nel seguente profilo 7).

- Elicottero 334: "Heliborne", Koku Fan Illustrated n. 9.
- Elicottero 335: "Military Enthusiast" Vol. 4 n. 20 - "Born in Battle Magazine", n. 21 - "Anti-tank Helicopters" Osprey Vanguard n. 44 (profilo di colorazione con "V" gialla come nel profilo seguente).

PROFILO 7

AH-1S (Modernized), 389, Heyl Avir.

Solita colorazione uniforme in Israeli Tan FS-30400, con, rispetto ai Cobra dei profili precedenti, differente dimensione e posizionamento dell'insegna di nazionalità sul trave di coda. Il codice 389, nero, è riportato oltre che sui lati del piano verticale, anche sulla parte superiore del muso (vedi dis. 7A). Sulle cofanature laterali della turbina è presente una grande "V" in giallo (dis. 7B). Alcune immagini di questo elicottero sono state pubblicate sul numero di "Defence Update International" citato sopra, dove lo si vede armato con una sola coppia di contenitori-lanciatori per missili TOW ai piloni alari esterni, e lanciarazzi M158 a 7 colpi a quelli interni.

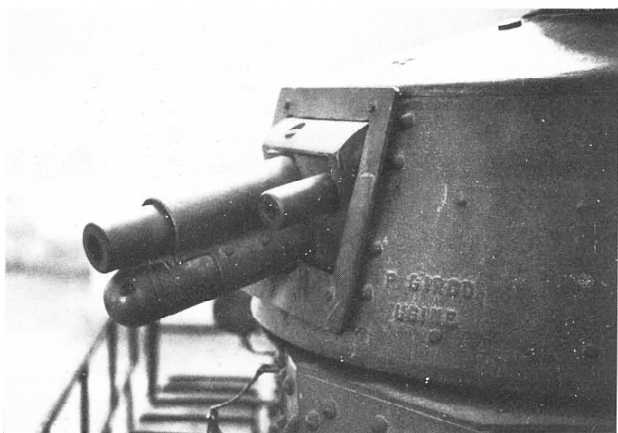
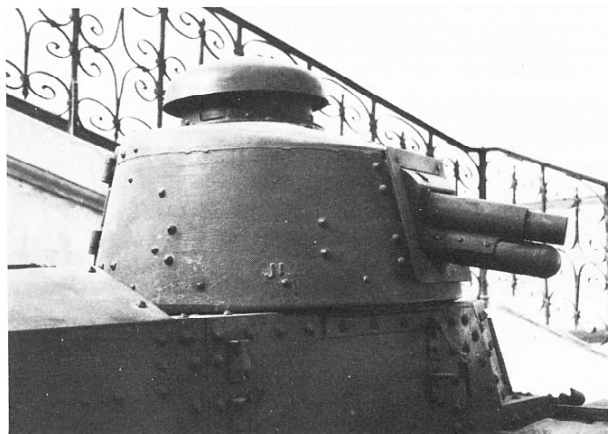
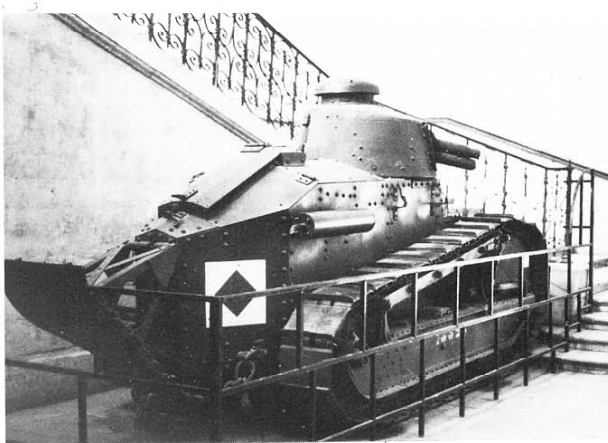


RENAULT FT 17

DI:
CARLO PECCHI
CENTRO DI MODENA

Terzo carro armato prodotto in grandissime quantità in Francia durante la I Guerra Mondiale, alla fine del conflitto se ne conteranno infatti ben 3500. Realizzato nelle officine Renault, concepito dalla sintesi delle idee del Generale Estienne e di Luigi Renault. Il carro fu ben accolto dalla fanteria in quanto con esso per la prima volta potevano essere portate avanti durante gli attacchi anche le armi leggere; in pratica questo carro venne equipaggiato con un cannone da 37 mm o una mitragliatrice da 8mm.

A causa della sua struttura si prestò molto bene per trasformazioni o modifiche campali, a questo proposito vennero realizzate versioni buldozer, radio, gettaponte, ecc. Finita la guerra questo carro venne commercializzato in tutto il mondo; fra i paesi che lo utilizzarono ricordiamo: Belgio, Brasile, Canada, Cina, U.S.A., Spagna, Giappone, Olanda, Polonia e Cecoslovacchia. Altri paesi anziché acquistarlo si limitarono a copiarlo, tra cui l'Italia con il Fiat 3000. Dal punto di vista operativo l'FT 17 ebbe una vita molto lunga, lo troviamo impegnato in Spagna durante la guerra civile del 1936 nelle fila repubblicane ed ancora nel 1939 ancora in servizio nell'esercito francese al momento dell'attacco tedesco, che ne catturarono numerosi, utilizzandoli per compiti di secondaria importanza, come il traino degli aerei negli aeroporti.



Il modello Matchbox in scala 1/76.

Modellisticamente parlando il carro Renault FT 17 non ha grosse richieste da parte del mercato ed infatti lo troviamo commercializzato dalla Matchbox in una scatola contenente anche un Char B1bis. L'articolo procederà tenendo come traccia le istruzioni della scatola di montaggio.

Torre (punto 1):

La costruzione della torre è in apparenza molto facile ma bisogna prestare attenzione a come si posiziona il fondo della torre in riferimento alle pareti verticali perché potrebbero nascere dei problemi al momento del montaggio del cielo. La cupola del capo carro è sproporzionata al resto, infatti in base alla documentazione, essa risulta troppo grande rispetto alla sua base ed alla torre in generale. Sarà quindi vostro compito restringere la cupola a colpi di lima e carta abrasiva.

Scafo (punto 2):

Non presenta grosse difficoltà per quanto riguarda il montaggio; bisogna solamente fare attenzione nel posizionare le pareti verticali, in quanto da esse dipende la buona riuscita del modello. Dopo aver effettuato questa operazione vi consiglio di dare una prima mano di vernice base al modello.

Treno di rotolamento (punti 3,4,5,6)

Anche in questo caso non troviamo alcuna difficoltà; anche qui è necessario stendere il colore di base prima del montaggio finale con lo scafo.

Assemblaggio finale (punto 7):

L'ultimo particolare da montare sul carro è il pattino

In alto: Un Renault FT 17 conservato a Parigi.

1) Nella vista di 3/4 posteriore si possono apprezzare numerosi particolari, tra i quali il pattino posteriore ed i portelli del vano motore. Da notare anche il simbolo di plotone, che ricorda la carta da gioco.
2) La torretta ripresa da destra con il cannone da 37.

A lato:

3) Primo piano del cannone da 37 mm. E' molto evidente il nome del costruttore della torre.

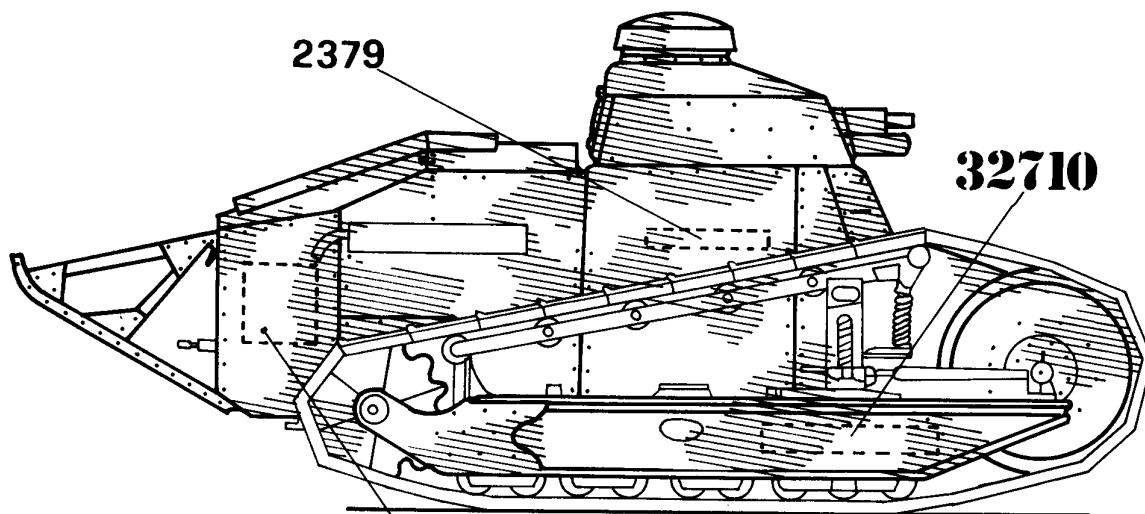
4) Vista dall'alto della cupola del capocarro.

RENAULT FT 17 con 37 mm FRANCIA 1918

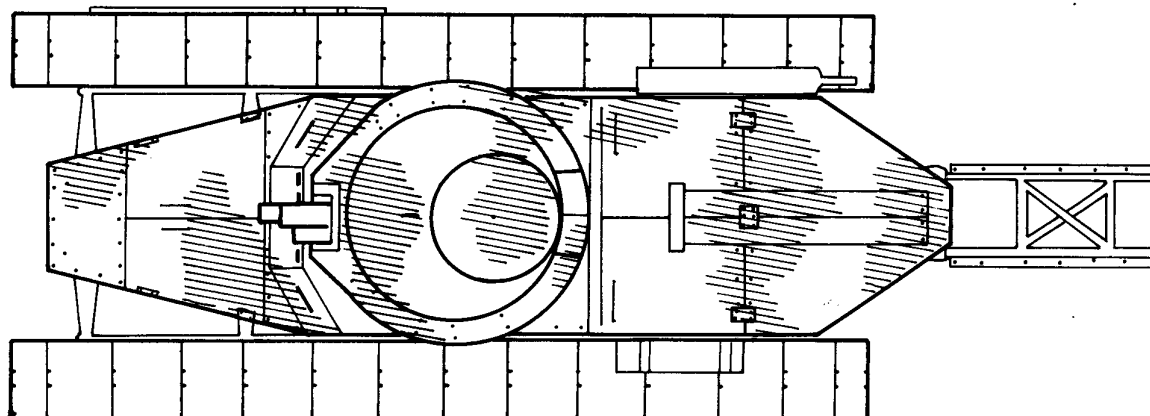
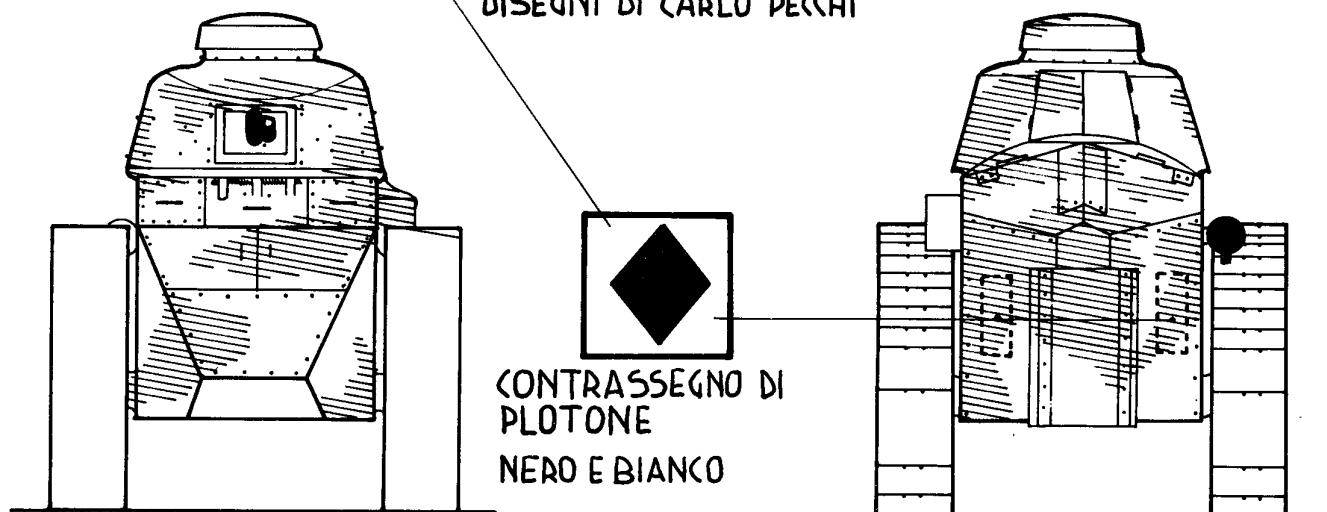
 VERDE MARCIO

 OCRA

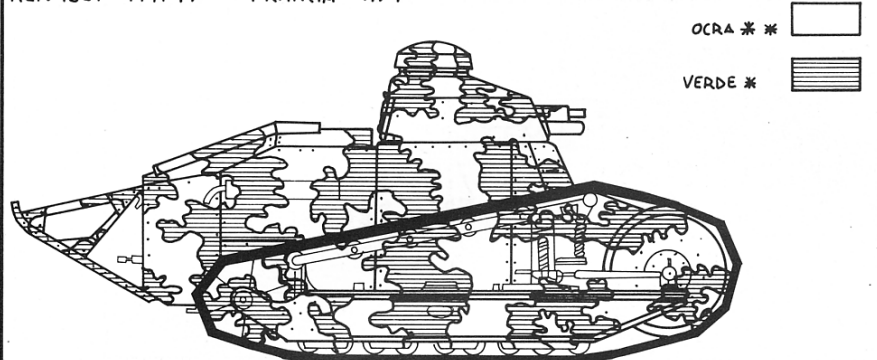
N°2379 INDICA LA MATRICOLA DITTA ED E' DI COLORE NERO - N°32710 INDICA LA MATRICOLA DELL'ESERCITO ED E' DI COLORE BIANCO



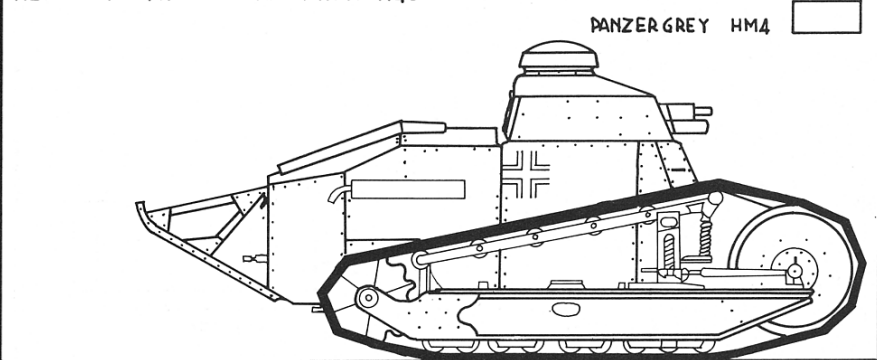
DISEGNI DI CARLO PECCHI



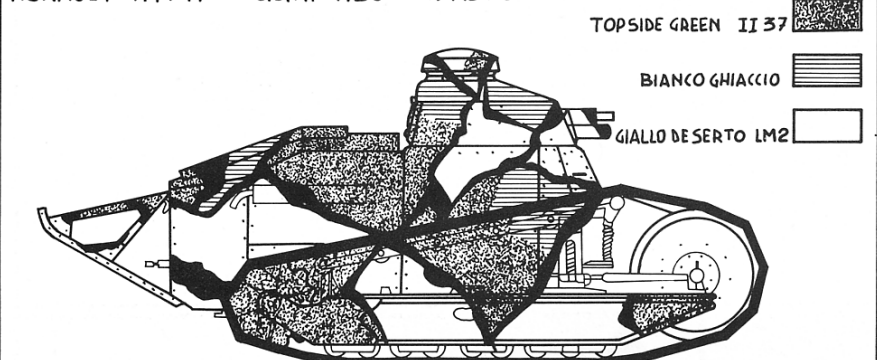
RENAULT F.T. 17 FRANCIA 1939



RENAULT F.T. 17 GERMANIA 1940



RENAULT F.T. 17 U.S.A. 1920 Ft. MEADE



* 1/2 HB 8 - 1/2 HV 8

** 1/3 HP 1 - 1/3 MC 22 - 1/3 HI 4
RIF. HUMBROL

DISEGNI DI CARLO PECCI
NON IN SCALA

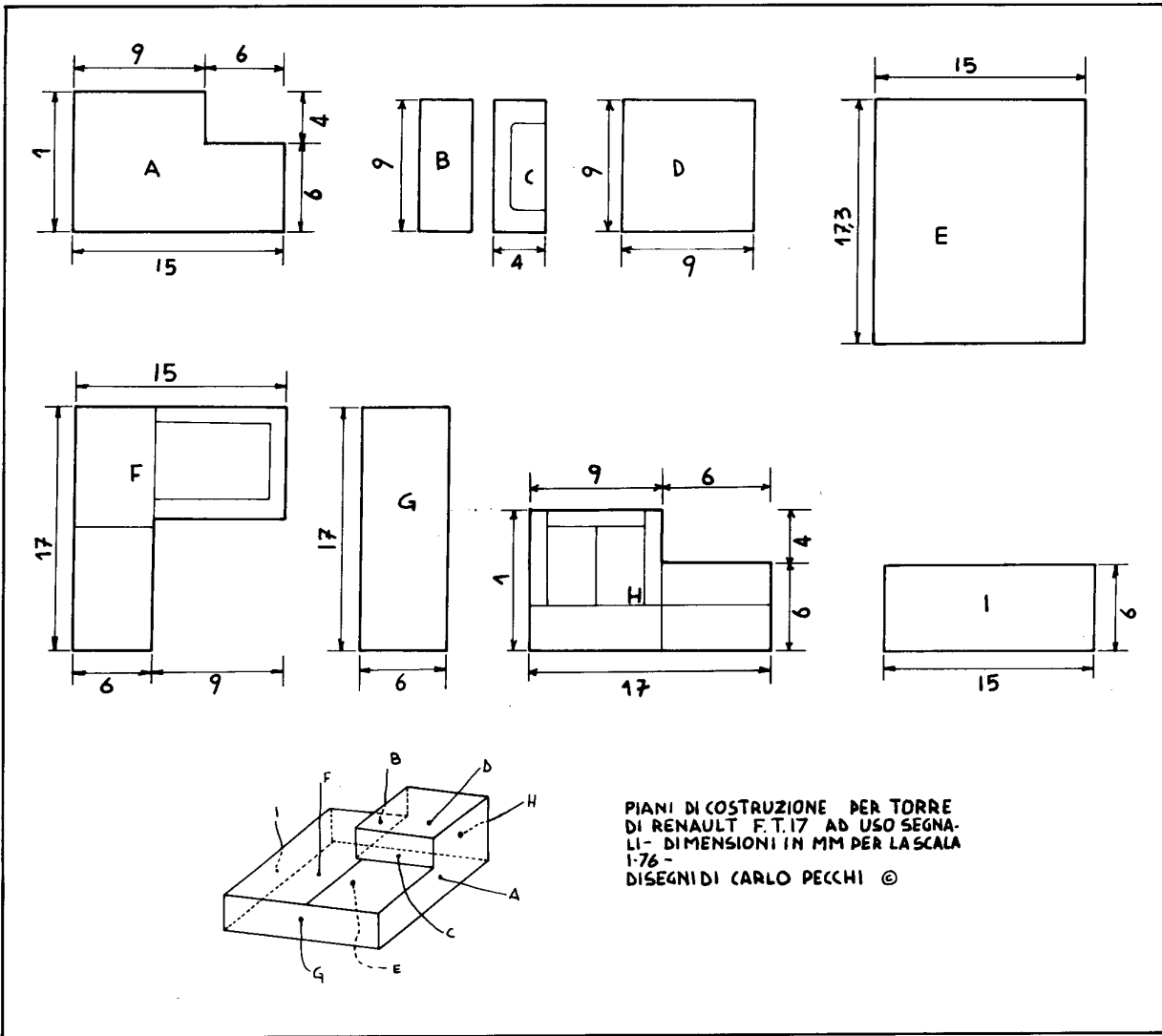
antiribaltamento posteriore, che vorrà leggermente modificato (vedi foto). A questo punto manca solamente l'armamento (cannone da 37 mm o mitragliatrice da 8 mm). Ricordo che la versione della torre fornita nella scatola, indipendentemente dal tipo di arma, è quella Renault; l'altra versione era realizzata dalla Berliet; dimensionalmente uguale, ma aveva una forma a tronco di cono. Se non vi accontentate della scatola di montaggio, vi fornisco i disegni per realizzare una terza torre. Si tratta di una versione particolare utilizzata dall'esercito francese per compiti di segnalazione. Per quanto riguarda il montaggio vi rimando alle tavole dove troverete tutte le notizie utili per tale trasformazione; vi ricordo solamente che sui pezzi C, F e H dovrete incidere i portelli e le feritoie. Per la colorazione vi rimando alle due tavole che corredano l'articolo.

IL MODELLO KMR Raretanks 1/35.

Mi è giunto dalla Spagna tramite un corrispondente la scatola di montaggio del Renault FT 17 in resina, nella versione con torre Berliet; sono prodotti anche gli FT 17 con torre Renault e con torre da segnalazione. La scatola si presenta molto bene per essere di origine artigianale. Aprendola troviamo due sacchetti di cellophane anti urto che contengono lo scafo, la torre e gli altri 40 pezzi del kit. La resina con la quale è realizzato il modello è discretamente lavorabile, occorrerà solo un poco di pazienza

Sotto: L'effetto della Blitzkrieg sull'esercito francese: mezzi di ogni genere abbandonati nel corso della ritirata del 1940. Spicca un FT 17 con i portelli anteriori aperti.





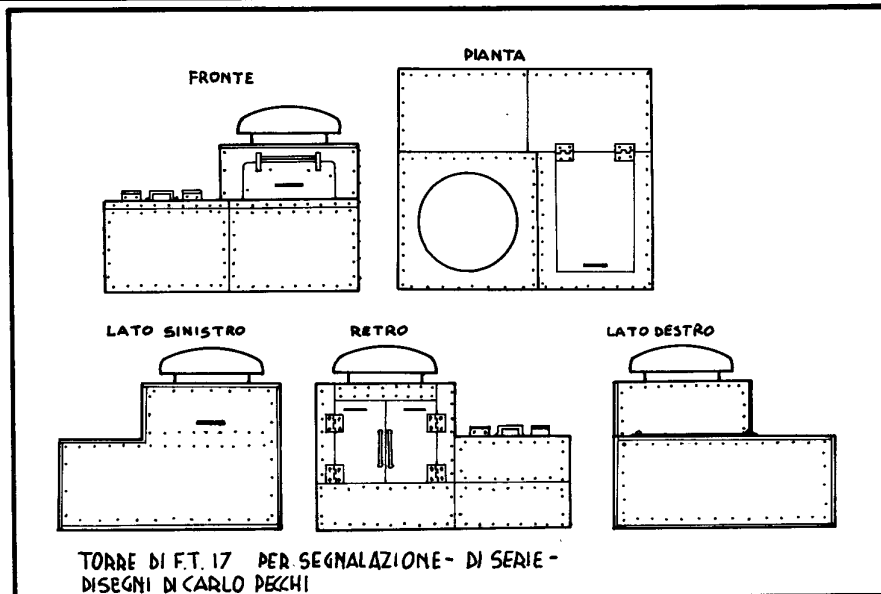
PIANI DI COSTRUZIONE PER TORRE DI RENAULT F.T.17 AD USO SEGNALI - DIMENSIONI IN MM PER LA SCALA 1:76 - DISEGNI DI CARLO PECCHI ©



in quanto sulla superficie sono presenti delle bollicine. L'assemblaggio non è difficile, anche se le istruzioni possono presentare qualche difficoltà di comprensione. Nella scatola non sono presenti decalcomanie. tutto sommato direi che questo Renault FT 17 è un discreto modello. Ringrazio gli amici Marco Folin e Francesco Gasparoni per la collaborazione.

IL MODELLO Scale Link, 1/32.

E' con piacere che mi accingo a parlarvi di un'autentica perla nell'angusto panorama dei kit di veicoli militari.



TORRE DI F.T. 17 PER SEGNALAZIONE - DI SERIE - DISEGNI DI CARLO PECCHI

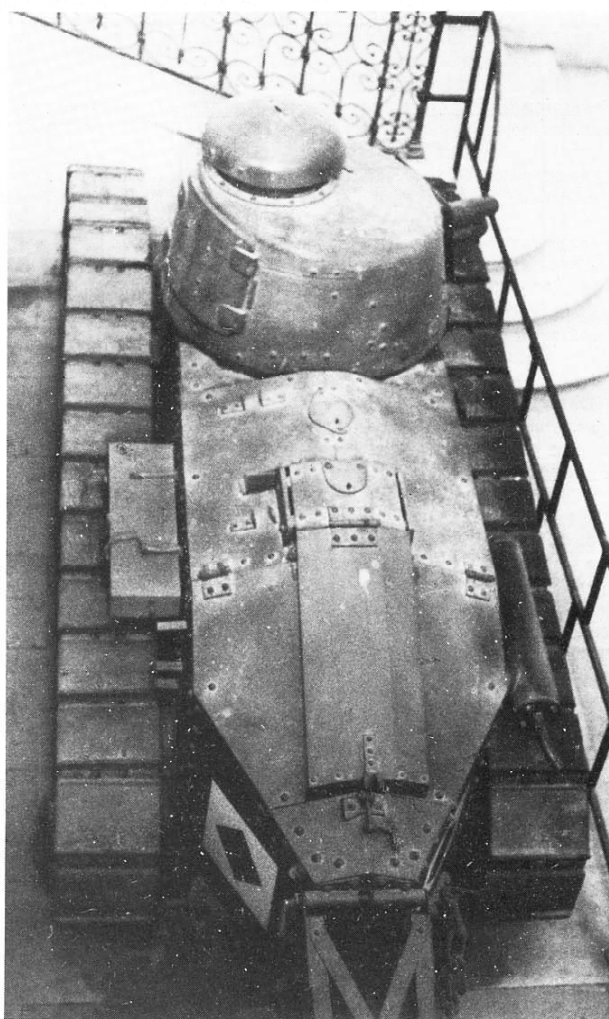
Si tratta del Renault FT 17, impiegato da 1918 al 1945 dagli eserciti di mezzo mondo. In questo lunghissimo periodo pur rimanendo inalterato nelle strutture generali, il veicolo, debitamente modificato, è stato usato nei ruoli più diversi. Il kit, da cui si possono ricavare sia la versione "Char mitrailleur" munita della mitragliatrice da 8 mm.

Hotchkiss che lo "Char canon" dotato del pezzo da 37 mm., comprende oltre 200 pezzi in metallo bianco totalmente esenti da ritiri o sbavature, razionalmente suddivisi in 14 bustine trasparenti. A parte vi sono le decals (invero troppo lucide e dai colori imperfetti) per due carri della I G.M., uno francese e l'altro appartenente al Corpo di Spedizione Americano, con le precise indicazioni per la verniciatura. Per il montaggio consiglio di usare la colla epossidica per le parti sottoposte a sollecitazioni e comune cianoacrilico per le altre. Coloro che hanno pratica di microsaldatura troveranno invece più semplice procedere con tale metodo. Il modello è completo degli interni e di cingoli metallici da unire maglia per maglia (32 per lato). L'unico neo di questa realizzazione, a suo modo unica, è il prezzo (52 sterline) non dei più accessibili e che, tuttavia non mi sento di definire eccessivo, considerando l'assoluta precisione del dettaglio che si spinge fino alla riproduzione delle placchette di ottone recanti il nome del costruttore, monsieur Louis Renault. Vorrei ora spendere alcune parole sulla Scale Link Co. che realizza il modello e di cui potete richiedere il bel catalogo gratuitamente, indicando la vostra appartenenza all'IPMS-Italy. La produzione della ditta inglese è dedicata esclusivamente alla I G.M. e comprende figurini ed equipaggiamenti inglesi, francesi e tedeschi in scala 1/32, tra cui la celeberrima Rolls Royce mod. 1914. Mr. Piper, titolare dell'azienda, mi ha assicurato che presto inizierà la produzione di soggetti italiani, e a tale proposito chiede aiuto a tutti i soci IPMS affinché gli inviino materiale iconografico e documentario sul nostro esercito durante la grande guerra. Chi volesse collaborare può scrivere direttamente alla Scale Link Company, 42 Appleby Close Twickenham, Middlesex TW2 5NA, U.K.

GIUSEPPE FINIZIO, Parma

A Lato: Da questa immagine balza all'occhio la posizione molto avanzata della torretta, con il portello di accesso del capo carro nella sua parte posteriore.

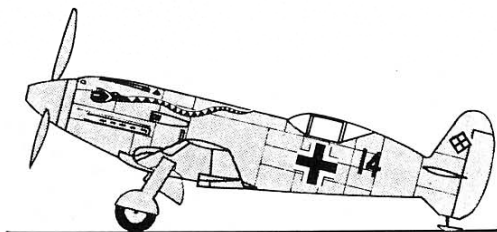
Sotto: Sempre lo stesso carro (mat. 73523) di 3/4 anteriore. E' molto evidente la complessa geometria del treno di rotolamento. (Tutte le foto sono dell'autore)



COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

ME-209 HUMA MODELL 1:72

La ditta HUMA-Modell, fedele alla tradizione che la vede produttrice di kits di aerei tedeschi del Secondo Conflitto Mondiale se non poco noti per lo meno abbastanza "insoliti" ha realizzato nella scala 1/72 il Messerschmitt Me-209. Inizialmente conosciuto come Projekt 1059, il Me 209 viene concepito nel 1937 come velivolo da alta velocità in grado di conquistare il primato mondiale assoluto di velocità aerea. L'autorizzazione del Ministero della Guerra alla costruzione del prototipo era in gran parte legata a progetti di evoluzione dell'aereo come caccia. Furono costruiti tre piccoli monopiani ad ala bassa (Me 209V1-V3) ed il 26 aprile 1939 Fritz Wendel conquistò il record mondiale a bordo del Me 209V1, riepilogato col motore DB 601 V10, fissando la velocità a 755 Km/h (record che rimase inviolato fino al 1966 quando un Grumman Bearcat raggiunse i 776 Km/h). Sempre con l'obiettivo di sviluppare un velivolo da caccia fu costruito il Me 209 V4, caratterizzato da un sistema di raffreddamento convenzionale mediante radiatori alari. Tuttavia, dal momento che il V4, comparato con il Bf 109 (di cui non costituiva in nessun modo una modifica o uno sviluppo) non offriva ulteriori vantaggi, il progetto venne abbandonato.



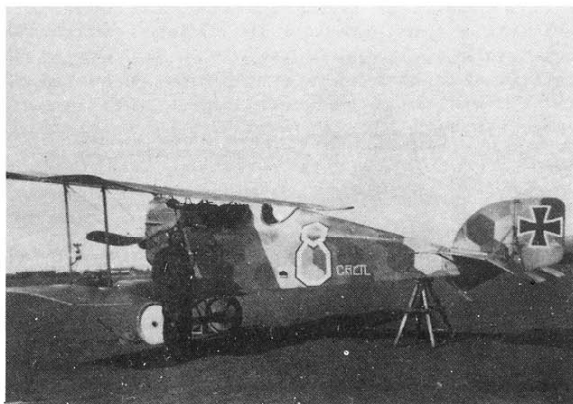
Aperto la busta di plastica trasparente con cui è confezionato il kit della ditta tedesca, si rimane favorevolmente impressionati dalla qualità del prodotto. Stampato in plastica bianca in 37 parti più il trasparente, il modello è esente da difetti ed i dettagli delle superfici sono eccellenti. Vengono fornite parti alternative (ali, ogive, gambe di forza del carrello e ben tre piani di coda verticali!) che consentono di ottenere uno degli esemplari da alta velocità (Me 209V1-V3) o la versione da caccia (Me 209V4). Alcune parti (elica, seggiolino, cruscotto) presentano sbavature, peraltro facilmente eliminabili data la buona lavorabilità della plastica. Le ali, stampate in un pezzo solo, sono finemente incise e presentano i pozzetti dei carrelli chiusi ed adeguatamente profondi. Del tutto assente il dettaglio dell'abitacolo, anche se la foto riportata nel foglio d'istruzioni permette, con un minimo di autocostruzione, di creare le parti assenti. La capottina, anch'essa in un pezzo solo, nonostante lo spessore della plastica è eccezionalmente trasparente.

Il modello è corredato da un esauriente foglio di istruzioni dove, oltre al consueto schema per il montaggio, figurano la storia per sommi capi e la descrizione tecnica del velivolo in tre lingue (tedesco, inglese e francese); nonché indicazioni dei colori e cosa assai importante, due foto del Me 209V4 raffiguranti dettagli interni dell'abitacolo e dell'armamento nel muso. Le decals accluse permettono di realizzare due esemplari: la versione V1 del record del 1939 e la versione V4 da caccia. Per quanto riguarda questa ultima, è necessario precisare che l'esame delle foto rivela alcune differenze del serpente (posto sul musone dell'aereo) della decal dall'originale, soprattutto per la forma e l'apertura della bocca.

Nel complesso, dunque, un kit notevole, reso ancor più appetibile dal prezzo che è di DM 14,50 (circa 10.000 lire). (Spese postali: per un unico modello sembra che non vi siano spese postali, mentre ve ne sono per ordini superiori (di modelli qualunque, non necessariamente tutti uguali) e precisamente DM 3,30 per 3 kits, DM 5 per 5 kits). MB

SONDERMARKIERUNG DER K.U.K. JAGDFLUGZEUGE 1916 - 1918

L'impegno e l'entusiasmo di appassionati austriaci ha aggiunto un nuovo capitolo all'affascinante storia dell'aviazione austro-ungarica nella I Guerra Mondiale, sino a poco tempo fa scarsamente nota (un testo fondamentale è "Air Aces of the Austro-Ungarian Empire" di Martin O'Connor). Si tratta di un volume di dimensioni considerevoli (170 pagine formato A4) realizzato artigianalmente da W. Schroeder e B. Totschinger, animatori dell'OFH (Osterreichische Flugzeuge Historiker, un'associazione che come dice il nome si occupa della storia dell'aviazione in Austria). Pubblicazione artigianale, che utilizza carta da ciclostile e cartoncino; l'impostazione è molto semplice: per ogni aereo è presente una scheda che contiene un profilo laterale sinistro in scala 1/48 e le note sull'impiego e la colorazione. Sono illustrate innumerevoli decorazioni "particolari" (da qui il titolo del libro) di tutti i caccia che sono stati utilizzati durante la guerra, dal Fokker Eindecker all'Albatross DV. Ci sono anche alcune fotografie, di buona qualità ed inedite. L'unico problema è il testo in lingua tedesca, ma una volta decifrati i nomi dei colori gran parte delle nostre necessità modellistiche saranno soddisfatte.



Un Aviatik D I, in uno schema mimetico a "losanghe" di dimensioni generose, come appare nel libro, qui recensito.

Questo libro è ottenibile al prezzo di 150 Scellini Austriaci (15.500 lire circa) comprensivi di spese di spedizione, al seguente indirizzo:

Walter Schroeder, Kannegasse 1/15, A-1150 Wien, Austria. MM

Review sample kindly supplied by Herr W. Schroeder.

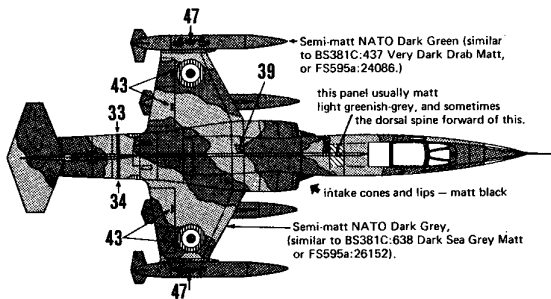
MODELDECAL NO. 85-86

Arrivati caldi caldi dall'Inghilterra ecco gli ultimi due fogli di decalcomanie della rinomata Modeldecal. Come avrete già capito dal disegno, uno di essi contiene materiale molto interessante per noi modellisti sudeuropei, ma lascia mo il "dulcis in fundo" per esaminare dapprima la busta n. 86. Essa contiene il necessario per realizzare una a scelta delle 5 versioni di Hawker Hunter utilizzate dalla RAF nel periodo 1950/60, un BAe Hawk T.1 della 4^a Fighter Training School di Valley ed un Dassault Mirage IIIIE dell'Armee de l'Air a scelta sui 3 speciali schemi commemorativi proposti. Gli Hunter sono tutti nella livrea standard grigio/verde/alluminio e portano i colori dei 1°/4°/26°/71° Squadron che furono equipaggiati in vari periodi con le versioni F.4

F.6, FGA.9 ed FR.10 del caccia inglese, tutte facilmente ottenibili dal buon kit Airfix di recente uscita. L'Hawk è nel classico schema bianco/rosso/grigio chiaro delle scuo- le di volo inglesi, aggiornato con i distintivi di tipo più grande e con i numeri individuali bianchi. Infine i tre Mi- rage francesi, con i loro "appetitosi" colori commemorativi applicati sulle derive, appartengono agli Escadron de Chas- se 3/2, 1/3 e 2/3 e parteciparono alle rispettive celebra- zioni di reparto nel 1985 (vedasi AirFan n. 82 che pubblica numerose foto a colori al riguardo, mentre per gli Hunter consiglio gli eccellenti volumetti Aeroguide no. 9 e "Hun- ter Squadrons of RAF & FAA", entrambi della Linewrights, dove l'autore del secondo titolo è lo stesso Richard L. Ward che ha disegnato le decals in esame!).

La qualità di impressione ed il realismo dei colori dell'in- tero foglio sono assolutamente eccellenti ed il film di sup- porto è adeguatamente sottile e opaco. Sono incluse le dota- zioni complete di stencils per realizzare un solo esemplare per ogni velivolo proposto, però le coccarde per l'Hawk e gli Hunter (anche i codici subalari di quest'ultimo) sono da ricercare nelle decals dei kit o in altre realizzazioni Modeldecals, ma vi assicuro che non c'era proprio spazio per altro sulla affollata superficie di questo foglio. Natural- mente completano la confezione le esaurienti istruzioni di colorazione con numerosi disegni, comprensive pure di indi- cazioni sugli interni, particolari, ecc. e di almeno una foto per ogni esemplare proposto.

Per il set. no. 85 solo due velivoli: Canberra della RAF nelle versioni E.15, T.4, T.17 e PR.9 e Starfighter della AMI in tutte le versioni utilizzate in Italia (tranne i bi- posti). Il Canberra riceve una adeguata "copertura" dei re- parti che oggi utilizzano ancora questo anziano velivolo e cioè il 100° e 360° Squadron, 231° OCU e 1° PRU, tutti basati a Wyton in Gran Bretagna. La mimetica è quella stan- dard NATO, a tratti ravvivata dai distintivi delle unità portati sulla deriva e sulla fusoliera; in ogni caso se gli stemmi sono di generose dimensioni anche la quantità di



stencils forniti è imponente (c'è pure un foglietto supple- mentare con walkways e matricole) ma soprattutto la qualità è fuori discussione, anche le più piccole scritte sono per- fettamente stampate. Insomma ché tutto il necessario (tran- ne le coccarde) per rifinire degnamente un modello di que- sto classico inglese.

Ed eccoci al piatto forte, già annunciato qualche mese fa e alla cui realizzazione ha partecipato modestamente anche il sottoscritto: distintivi completi per il buon vecchio '104 nei colori dei 28° Gr. CR e 132° Gr. CR del 3° St. (F/RF-104G), 10° Gr. CI/9° St., 23° Gr. CIO/5° St. e 21° Gr./53° St. (tutti con F-104S), insomma una buona panorami- ca di reparti AMI negli anni 1977-85. Anche qui la dotazio- ne di decals è veramente completa e consente di sostituire integralmente le talvolta imprecise omologhe del kit Esci; i codici sono i classici bianchi con bordi arrotondati, (tranne che per il 21° Gr. che li ha più squadrati), le coc- carde tricolori sono nelle giuste dimensioni e c'è pure una utilissima batteria di stencils meravigliosamente stampati. Le indicazioni di salvataggio da apporre sotto la cabina sono chiaramente leggibili e ci sono anche le microscopiche M.M. da applicare dietro il radome anteriore! I distintivi da sistemare sulla deriva sono parimenti eccellenti, a com- pletare il generale quadro di qualità che comprende colori densi e "giusti" ed un buon supporto, opaco e adesivo. Le istruzioni sono sempre molto dettagliate e accompagnate da numerosi consigli utili per ottenere un modello più reali- stico. Dunque qualità eccellente ad un prezzo abbordabile (lit. 4.500 circa per ogni busta, senza le spese di spedi-

zione). Non ci resta che attendere il futuro foglio con i Tornado italiani.

Le decals sono disponibili solo presso: MODELTOYS, 246 King- ston Road, Portsmouth, Hants PO2 7LR, U.K. **ABZ**

My sincere thanks to my friend Dick Ward who supplied the reviewed items.

DECALS TAUROMODEL

Stencils per Tornado e MB.326 in 1/48, Art. 513 - Numeri di codice e reparto in 1/72, Art. 515.

Altri due fogli di decals nella ormai numerosa serie dedica- ta all'AMI sono giunti dalla Tauro Model e riguardano come sempre soggetti molto popolari e nelle scale più diffuse. Il n. 513 contiene 2 serie complete di stencils per Tornado e MB.326 nella scala 1/48; la stampa del foglio è molto pre- cisa, anche le diciture più piccole sono ben leggibili ed i problemi di fuori registro sono limitati ai soli partico- lari più minuscoli, comunque di lieve entità. Una piacevole sorpresa è costituita però dalla densità dei colori, che tengono bene anche sui fondi più scuri, un deciso migliora- mento rispetto alle prime realizzazioni della Tauro Model. L'unica nota poco piacevole riguarda le istruzioni per l'ap- plicazione che sono piuttosto confuse, a cui si può ovviare con una buona documentazione iconografica non certo alla portata di tutti. Il giudizio finale è in ogni caso molto positivo.

Il secondo foglio, l'Art. 515, contiene numerose serie di numeri di reparto e di matricola bianchi e neri in vari stili da applicare a diversi velivoli: si va dai primi F-104G a G.91R/Y/T e F-86 per finire con i piccoli codici bianchi stile Tornado che dovrebbero portare gli AMX; il tutto nella classica scala 1/72. Anche in questo caso la qualità di stampa è migliorata ed il bianco ha la giusta densità che evita alle cifre di scurirsi se applicate sulla mimetica NATO; permangono alcune imprecisioni special- mente nella impressione delle piccole cifre tipo "stencil" delle matricole ma il difetto non è grave. Le istruzioni sono ab- bastanza complete ed indirizzano il modellista sul tipo di codici da scegliere per ogni modello.

Dunque si tratta di una buona coppia di fogli, caratterizza- ti da una qualità che spero di ritrovare anche nelle pros- si me buste della Tauro Model. **ABZ**

Si ringrazia Walter De Paoli, titolare della TAURO MODEL per aver fornito i due fogli recensiti.

F-18 BLUE ANGELS MONOGRAM 1:48

Basandosi sullo stampo del noto F/A-18 la Monogram ha pro- dotto questo stupendo modello degli Hornet da poco adottati dalla pattuglia acrobatica dell'U.S. Navy. All'interno del- la scatola si trovano 2 stampate in blu scuro (tentativo di riprodurre il colore dell'aereo originale; purtroppo ciò compo- rta non pochi problemi quando si devono stendere uni- formemente le rifiniture in giallo) ed una per i trasparen- ti: in tutto un'ottantina di pezzi che consentono di ottene- re un'ottima riproduzione. Fra i vari pregi sono da segnala- re la nitidezza dei trasparenti, e come da tradizione Mono- gram, il pilota, che offre la possibilità di posizionare il braccio destro nella posizione più opportuna, il tutto a contorno di un posto di pilotaggio curato nei minimi par- ticolari (le istruzioni riportano persino la sagoma delle cinture del seggiolino, anche se si avrà il buon gusto di non seguire il consiglio di ritagliarle direttamente dal foglio stesso...). Buoni pure i carrelli e relativi pozzet- ti, un po' meno le prese d'aria dei motori per via di sbava- ture proprio nella zona di fissaggio alla fusoliera; anche i timoni di coda presentano un incastro imperfetto: a causa del gioco bisogna prestare attenzione per avere l'inclina-

zione giusta. Veniamo al punto più problematico del montaggio: l'unione tra le due metà della fusoliera. Infatti a causa di uno stampo non proprio impeccabile, la zona posteriore della giunzione risulta imprecisa, necessitando quindi di una appropriata stuccatura (certamente poco salutare per il fine dettaglio delle superfici); il mio consiglio è di lavorare sulla semifusoliera inferiore, cercando di ridarle la forma corretta, magari con l'aiuto di acqua calda (non troppo!) e poi di incollare i due pezzi serrandoli strettamente con un morsetto o con rubousti elastici. Infine un cenno alle istruzioni, estremamente chiare ed al foglio delle decals che prevede 4 possibili numeri individuali per altrettanti aerei della pattuglia acrobatica, tutti nella colorata livrea giallo/blu. Tirando le somme, bisogna ringraziare la Monogram per aver immesso sul mercato questo F-18, che con un po' di attenzione ed un minimo di esperienza permette di passare varie ore di gran divertimento notturno su questo "calabrone" che i Blue Angels porteranno a spasso per i cieli americani e speriamo, anche per quelli europei. PPL



Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS INC.

OSPREY & SQUADRON SIGNAL

POLISH ARMIES 1569-1696 (1), di R. Brzezinski - Men at Arms n. 184 - Osprey - Lst. 4,50.

Per chi non lo sapesse la Polonia a cavallo del 16° e 17° secolo poteva annoverarsi fra una delle maggiori potenze europee. Secoli tumultuosi la videro praticamente in costante lotta con i russi (un'animosità che ancora si riscontra ai nostri giorni e ben al di là di quanto alleanze economiche e militari possano tentare di celare), turchi e chiunque altro tentasse di minacciare la sua sovranità. Si tratta di una piacevole digressione destinata ad essere ampliata ben oltre un solo volumetto, decisamente ben documentata e magnificamente illustrata, che porta nuove idee a quei figurinisti dediti a ricercare un'originalità spesso relegata in secondo piano in favore di realizzazioni più facilmente comprensibili al grande pubblico. AR

THE RUSSIAN ARMY OF THE NAPOLEONIC WARS (1): INFANTRY 1799-1814, di P. Haythornthwaite - Men at Arms n. 185 - Osprey - Lst. 4,50.

Nuovo mini-tomo sulle sempreverdi guerre napoleoniche, riguardante questa volta gli sterminati eserciti russi. Brevi cenni storici, dettagliate descrizioni di uniformi, organizzazione e quant'altro necessario a realizzare buone riproduzioni di questi sfortunati e tenaci avversari dell'Armée. Tavole a colori di buona fattura. AR

THE APACHES, di J. Hook - Men at Arms n. 186 - Osprey - Lst. 4,50.

Il binomio Hook & Hook (padre e figlio) sempre più si addentra nell'incontaminato e per molti versi ancora oscuro mondo degli indiani d'America. Dopo un primo volume sugli indiani delle Pianure, tocca questa volta agli Apaches, fra i più terribili nemici che americani bianchi e messicani si siano trovati ad affrontare. Pur nella brevità imposta dal formato si riesce a farsi una discreta idea delle origini, vita e costumi delle tribù che costituivano questo variegato popolo. Ottima l'iconografia inedita e ben realizzate le tavole centrali per mano di papà Hook. Non male il testo per un figlio poco più che ventenne. Meditate gente, meditate. AR

BRITISH BATTLE INSIGNA (2): 1939-1945, di M. Chappell - Men at Arms n. 187 - Osprey - Lst. 4,50.

Il buon Chappell ci regala questa volta uno snello resoconto degli usi e costumi della tribù dell'Esercito Britannico nella seconda guerra mondiale. La famigerata Battledress osteggiata per la piattezza congenita del suo aspetto andò, con il progredire del conflitto e delle specializzazioni, sempre più assumendo l'aspetto di un albero di natale, senza offesa per nessuno. Nei limiti del possibile esauriente ed illustratissimo si pone come fonte insostituibile per

ogni modellista che desideri cimentarsi nella realizzazione di fanti di Sua Graziosa Maestà Britannica dai deserti africani alle giungle di Burma. AR

THE RUSSIAN ARMY OF THE NAPOLEONIC WARS (2): CAVALRY 1799-1814, di P. Haythornthwaite - Men at Arms n. 189 - Osprey - Lst. 4,50.

Naturalmente dopo la fanteria non poteva mancare la cavalleria. Al solito ottima prova dell'autore che si addentra fra Cosacchi, Ulani, Dragoni, Ussari e Cacciatori con la solita scioltezza e perfetta conoscenza dell'argomento, mentre Posten non smentisce la propria fama. AR

AMERICAN CIVIL WAR ARMIES (4): STATE TROOPS, di P. Katcher - Men at Arms n. 190 - Osprey - Lst. 4,50.

Chi credeva, come me, che l'argomento si fosse esaurito con il MAA 179 ha dovuto ricredersi. Infatti l'autore scopre un aspetto decisamente sconosciuto ai più e che in particolare si riferisce alle milizie arruolate e vestite sulla falsariga dei due maggiori eserciti combattenti, ma con caratteristiche ben definite. Tanto definite che spesso gli unionisti erano in grigio ed i confederati in blu. La parte fotografica è veramente superba, e come in tutti i lavori di Katcher sull'argomento, Volstad non tradisce i suoi fans con ottime tavole. Praticamente ogni stato, anche il più piccolo, viene citato e vengono forniti brevi cenni sui vari tipi di uniformi. Un ottimo lavoro che può ben comparire anche sul tavolo del più accanito Waffnenfarbenista. AR

THE BRITISH ARMY ON CAMPAIGN 1816-1902 (1): 1816-1853, di M. Barthorp - Men at Arms n. 193 - Osprey - Lst. 4,50.

Un titolo strano per un volume non annunciato, ma arrivato oltretutto con un numero progressivo che ne salta ben due precedenti. Mah, misteri dell'editoria! Si tratta della prima parte di un'opera che sonda praticamente un secolo di guerre coloniali, partendo e prendendo le mosse dalla arcinota Waterloo quando gli inglesi, sconfitto il Napoleone si apprestarono nuovamente al loro sport preferito: la colonizzazione dei territori di oltremare e la conseguente spogliazione delle indigene popolazioni per la gloria di Sua Graziosa Maestà Britannica. L'esercito dovette quindi adattare i propri equipaggiamenti ai vari teatri d'operazione, fra i più disparati; l'intento dell'autore è proprio quello di dare una visione la più completa possibile delle varie metamorfosi avvenute nel corso degli anni. Anche questo un buon volumetto, ottimamente scritto ed illustrato, anche se devo ammettere che Turner mi sembra molto più a suo agio nell'illustrare i combattenti delle due guerre mondiali o almeno quelli di cui ci sia una più attenta memoria fotografica. AR

AMTRACS: U.S. AMPHIBIOUS ASSAULT VEHICLES, di S.J. Zaloga - Vanguard n. 45 - Osprey - Lst. 4,50.

L'inesausto Steven ci introduce questa volta nell'affascinante mondo dei mezzi nati e destinati esclusivamente per condurre sbarchi su coste ostili, una specialità evolutasi in particolar modo nella seconda guerra mondiale e soprattutto nel teatro bellico del Pacifico. Gli sbarchi a Tarawa Iwo Jima, Okinawa sono indissolubilmente associati a questi pachidermici veicoli traboccanti di giovani Marines. Al solito breve storia dello sviluppo dei vari veicoli, l'evoltersi delle tattiche fino ai giorni nostri e agli attuali impieghi. Le foto sono belle e non troppo note, il testo chiaro e scorrevole come nello stile dell'autore, i disegni piuttosto interessanti, con UDITE, UDITE, profilo di LVTP 7 del Btg. San Marco. Peccato che il classico leone dorato in campo rosso sia riprodotto troppo semplicisticamente, togliendo qualche punto all'ottimo giudizio su questo agile volume. Comunque: Raccomandato.

AR

YAK FIGHTERS IN ACTION, di H. Stapfer, Aircraft In Action n. 78 - Squadron/Signal Publications - Lst 4,50.

E' il settantottesimo titolo della serie, questo dedicato all'evoluzione della prima famiglia di caccia disegnati da Aleksander Sergejevich Yakovlev. Nell'usuale formato orizzontale, questo libretto segue l'ormai collaudata formula che ha portato al successo la serie: il maggior numero possibile di fotografie (tutte in B/N), accompagnate da brevi testi e da una certa quantità di disegni, sia al tratto che a colori. Ed è per questo che tutte le recensioni di questi libretti tendono ad essere tremendamente ripetitive, quasi come se "visto uno, visti tutti". In questo caso però la cosa che balza immediatamente all'occhio è l'originalità del soggetto trattato: non sono infatti molte le pubblicazioni occidentali (lasciamo perdere quelle d'oltre cortina, che hanno la spiacevole tendenza ad essere scritte in linguaggi non propriamente comprensibili) sugli aeromobili sovietici, ed è sicuramente molto comodo avere riunite tutte insieme le numerose ed interessanti informazioni che sono contenute nel volume che mi appresto a descrivervi. Come già detto sono trattati tutti i componenti della prima famiglia di caccia Yakovlev (il prototipo I-26, ed i velivoli di serie Yak-1, -1M, -3, -7, -9, -9D, -9U, l'addestratore Yak-11 e gli ultimi sviluppi con motore a getto Yak-15, -17 e -23), con buona profondità di dettaglio, sia nel testo sia per quanto riguarda il disegno al tratto esplicitivo delle differenze tra le varie versioni (che sono in numero maggiore di quello che si potrebbe immaginare; questi disegni sono opera di J. Sewell e a dire la verità, sono di qualità decisamente non eccelsa). Sono presenti ovviamente anche alcuni tre viste (per gli Yak-3, -9D, -11, -15 e -23) e gli usuali disegni a colori, dell'abile mano del solito Don Greer, in numero di 3 sulla copertina e 10 profili di colorazione nelle pagine centrali. Questi ultimi offrono una buona scelta di soggetti riproducibili modellisticamente. Per venire alle fotografie (oltre 110), non bisogna dimenticare che, nel caso di soggetti d'oltre cortina la qualità può spesso lasciare a desiderare, se si fa un paragone con analoghe immagini di soggetti occidentali. In ogni caso la copertura fotografica è decisamente buona, anche se alcune delle foto sono di "leggibilità" un po' scarsa, essendo stampate un po' troppo scure. Nonostante la maggior parte delle immagini riguardino ovviamente aerei con le insegne sovietiche, non mancano fotografie di soggetti appartenenti ad altre Forze Aeree: vi sono infatti Yak-3 francesi (del Reggimento Normandie-Niemen, anche con le insegne adottate in Francia dopo la II G.M.), jugoslavi e polacchi, Yak-9 pure polacchi, ma anche ungheresi (persino con marchi civili), bulgari ed uno con insegne inglesi, Yak-11 austriaci, ungheresi civili ed egiziani, Yak-17 e Yak-23 polacchi. Alcune foto ritraggono anche alcuni caccia che furono temporaneamente basati in Italia meridionale verso la fine della guerra.

In conclusione una pubblicazione di buona qualità (ed anche fattore abbastanza importante, di costo moderato), alla quale si può solo imputare di non occuparsi dell'utilizzo dei caccia Yak durante la Guerra di Corea (ma non si può poi avere tutto...)

ADZ

REGIA AERONAUTICA (I): A PICTORIAL HISTORY OF THE ITALIAN AIR FORCE 1940-43, di C. Shores.

REGIA AERONAUTICA (II): A PICTORIAL HISTORY OF ANR & RAC 1943-45, di F. D'Amico e G. Valentini. S/S Specials - Squadron/Signal Publications - Lst 5,95 cad.

Finalmente anche l'Aeronautica italiana della II guerra mondiale riceve la meritata attenzione da parte del mercato internazionale. Si tratta di due volumetti della serie "S/S Specials" di diversa impostazione e riuscita. Il primo è una ristampa, essendo uscito per la prima volta nel lontano '76; il libro dimostra infatti tutti i suoi 11 anni, sia dal punto di vista grafico che da quello iconografico. Quasi tutte le fotografie sono piuttosto note e non agiungono nulla a quello che si sapeva sull'argomento. Mi rendo conto che questo discorso è molto relativo, in quanto le foto di questo volumetto possono risultare inedite per altri lettori, ma a mio avviso basta possedere una sia pur minima collezione di libri sulla Regia per ritrovare buona parte delle immagini pubblicate su questo volumetto. Per chi invece comincia ad occuparsi delle vicende e dei mezzi della Regia Aeronautica è senz'altro un buon affare anche considerando il prezzo (in Gran Bretagna dove ha sede l'Osprey, distributore europeo della S/S, il costo è di 5,95 sterline pari a circa 12.000 lire).

Naturalmente l'impostazione è la solita: un breve testo storico/tecnico e tante fotografie. forse sarebbe stato meglio sacrificarne qualcuna per evitare di doverne rifilare ordamente altre, come un MC.202 pubblicato senza ogiva e con solo 3/4 di deriva; ma gli esempi potrebbero essere più numerosi. Completano il tutto i profili di colorazione disegnati da Don Greer, dai colori piuttosto smorti.

Anche in questo caso i ben conosciuti D'Amico e Valentini ricoprono il ruolo di emigranti per vedere pubblicato il loro lavoro fotografico sulla R.A. Nel periodo preso in considerazione (43/45) si ebbe la spaccatura del Paese dopo la resa dell'8 Settembre; conseguentemente si formarono due Forze Aeree: l'Aviazione Nazionale Repubblicana nel Nord occupato dai tedeschi e la Regia Aeronautica Cobelligerante nel Sud controllato dagli alleati. Il libro descrive brevemente, dopo un inquadramento storico indispensabile, la vita operativa di entrambe, senza la retorica che ha contraddistinto le opere di autori italiani su questo argomento. La parte fotografica è molto curata ed è suddivisa in proporzione di 1/3 a 2/3 in favore della R.A.C.. A mio avviso le cose più interessanti si trovano nel capitolo dedicato all'A.N.R., dove abbiamo belle immagini di Fiat G 55 mimetizzati con i grigi tedeschi 74-75-76 e di Me 109. Per quanto riguarda il caccia Messerschmitt gli autori hanno attinto al materiale già pubblicato sul loro libro "Me 109 in Italian Service" (Monogram Aviation Publications).

Anche se più ampia, la parte dedicata alla R.A.C. è meno interessante, soprattutto perchè fu equipaggiata con velivoli alleati di quarta mano a causa della mancanza in loco dei pezzi di ricambio per far funzionare i pochi aerei rimasti alla R.A.. Abbiamo quindi una sfilata di vetusti P-39 Airacobra, Spitfire Mk. Vc/Trop!, Baltimore, ravvivati solamente dalla coccarda tricolore. Ciò non diminuisce l'apprezzamento per il lavoro degli autori che ci illustrano con belle foto anche la fase cobelligerante dell'Aviazione italiana. Ancora una volta Don Greer firma i profili a colori, molto belli.

MM

Review samples kindly supplied by OSPREY Ltd, european distributor of SQUADRON/SIGNAL Inc.

I RECENSORI:

Mauro Bedogni....."MB".....Reggio Emilia
 Pier Paolo Lugli.."PPL".....Centro di Modena
 Marco Mai....."MM".....Centro di Modena
 Armando Rossi....."AR".....Centro di Modena
 Alberto Zanfi....."ABZ".....Centro di Modena
 Aldo Zanfi....."ADZ".....Centro di Modena

ODDIO!! DA CHE PARTE SI INCOMINCIA ?

Eh sì, ormai il kit l'avete comprato. Ora dovrete costruirlo, almeno per motivare l'esorbitante spesa extra alla vostra moglie/mamma/amante.

Ma suvvia! Non spaventatevi: in fondo è solo plastica quella che (dopo essere stata domata) dovrebbe diventare una Nimitz, un Testarossa oppure una macchina volante; e la plastica si lavora bene con della semplice carta abrasiva di grana fine (400 - 600), bagnata d'acqua. Essa è in vendita in fogli di colore grigio scuro presso qualsiasi colorificio. Per raschiare e tagliare potete usare un normale taglierino da tappezziere. Se foste cascati nel tranello del negoziante che vi ha venduto il modello e avete comprato uno di quei bisturi da fanatici che chiamano "tagliabalsa", sappiate che sono strumenti ottimi, ma che usandoli senza esperienza è molto facile farsi del male. Soprattutto teneteli alla larga da fratellini e figlioli in tenera età.

La colla, questa sconosciuta. La prima volta che vi si pone il problema di unire dei pezzi andrà bene la "colla liquida", da dare con pennellino che trovate sotto al tappo della relativa boccettina. Se però volete risparmiare, potete usare la trielina per smacchiare, che è ben più potente ed efficace delle solite colle liquide. Qualunque collate scegliate di usare ricordate sempre di arieggiare bene il luogo dove "create" poiché, se inalati a lungo, i vapori che si sviluppano non sono mai completamente innocui. Inoltre mentre lavorate tenete sempre i pezzi del modello alla larga dagli schizzi di colla o di trielina.

Per incollare bagnate col pennello entrambe le superfici da unire, ripassate su una delle due parti, quindi unite e pressate bene, tenendo fermi i pezzi con dello scotch o degli elastici.

Per la parti trasparenti vale un discorso a parte. Sarà meglio usare della colla bianca vinilica o bicomponente epossidica: se dopo l'incollaggio vi accorgete di aver sbagliato il posizionamento del pezzo, potrete rifare tutto sciogliendo l'incollaggio errato con acqua od alcool.

Stuccature. Lungo le linee di giunzione potete eliminare il segno dell'incollaggio usando stucco per modellismo steso con uno stecchino, una spatolina da pittore (in colorificio) o con la lama del tagliabalsa. Prima di procedere alle stuccature lavate il modello con shampoo per capelli ed uno spazzolino da denti, per togliere il velo oleoso lasciato dal processo di stampaggio che crea difficoltà anche nella "presa" dei colori. Lo stucco migliore non esiste: ve ne sono vari tipi in commercio. Personalmente preferisco il Mo-Lak per i lavori di finitura poiché è di pasta molto fine ma asciuga in fretta e tende a "ritirarsi" molto. Per i lavori di riempimento più grossi potete usare sempre il Mo-Lak dandone più stati a distanza di tempo, ma vanno meglio prodotti come lo Squadron Green Putty o gli epossidici bicomponenti tipo Tamiya o Milliput. Sfido chiunque ad addomesticare il Body Putty Humbrol poiché è troppo denso e gommoso, praticamente intrattabile.

Quando lo stucco è secco potete sagomarlo con limette fini o con la carta abrasiva bagnata e per verificare il risultato passate una mano leggera di smalto color grigio medio. A questo scopo non usate le vernici acriliche poiché se doveste ripassare con la carta abrasiva bagnata vi trovereste il modello ricoperto di fastidiosi "pirolini" di vernice. Se usate colla liquida o trielina potrebbe capitare che una goccia cada in un'area del modello destinata a restare in vista. In tal caso lasciate che si essichi; in seguito potete stuccare il "neo" lasciato dalla colla come se fosse una normale imperfezione superficiale. Per evitare di danneggiare i dettagli circostanti proteggeteli con del nastro isolante sia durante la stesura dello stucco, sia quando carteggiate. Diverso è il discorso per le parti trasparenti, sulle quali gli effetti del solvente sono profondi e difficilmente rimediabili. Avrete così imparato che se per caso tenevate il modello sulla sinistra del tavolo avreste fatto meglio a tenere la colla sulla destra o viceversa. Non dimenticate poi il rischio che la colla, come i colori del resto, potrebbe sempre rovesciarsi ed in tal caso le probabilità di squagliare l'intero modello sono elevatissime.

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

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

W-W-1

Aero

**THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE**

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



SAMPLE ISSUE \$4.00

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

Potrà rendersi necessario ripetere le stuccature più volte; finché quelle che in origine erano linee di giunzione, sbavature, difetti di stampo (o del modellista) non saranno scomparsi. Sarete ora al punto di mettere in pratica le vostre doti pittoriche e, se temete di non averne, è questa l'occasione buona per verificare le vostre opinioni. Ma questa è un'altra storia e ne parleremo la prossima volta.

LUCA BEATO, Centro di Milano

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"

79 80 81 83 84 85 86 87

numero	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
••	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
••	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
••	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

□ disponibile ■ esaurito

DOCUMENTI E TESTIMONIANZE

BORGIOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. I	L. 15.000
BORGIOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. II	(esaurito)
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. I	(esaurito)
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. II	L. 15.000
ARENA - L'ultimo confronto (brossura)	L. 10.000
ARENA - L'ultimo confronto (rilegato)	L. 15.000
MARINI - Il treno ospedale	L. 4.000
CAPITANI - La difesa di Roma	L. 4.500
ARENA - La Regia Aeronautica vol. I	L. 15.000
ARENA - La Regia Aeronautica vol. II	L. 15.000
RICCI - La guerra aerea in Africa Orientale	L. 10.000
RAMPELLI - Crociera Atlantica Italia-Brasile (1930-1931)	L. 10.000
CAPITANI - 10 giorni di lotta da Scutari a Ragusa	L. 4.000
MALIZIA - Ali nella tragedia di Spagna	L. 36.000

LE MACCHINE E LA STORIA

AA. VV. - North American P 51 Mustang	L. 15.000
PAFI - Panzer III	L. 15.000
AA. VV. - Ju 87 Stuka	L. 15.000
BORGIOTTI - GORI - Gli Stuka della Regia Aeronautica	L. 20.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Estrema difesa - vol. unico	L. 35.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Reggiane 2005	
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Fiat G 55	
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Macchi 205	
ARENA - II Radar - La guerra sui mari vol. I	L. 15.000
ARENA - II Radar - La guerra aerea, attacco difesa - vol. II	L. 15.000
ARENA - II Radar - La caccia notturna - vol. III	L. 15.000
ZIZZI - Storia ed evoluzione della propulsione aerea	L. 15.000
PESCE - Guerra attraverso l'etere nel teatro mediterraneo	L. 19.000
VIGNA - IMAM RO 37	L. 10.000
ARENA - I Caccia a motore radiale - vol. unico	L. 40.000
ARENA - I Caccia a motore radiale I la generazione intermedia	L. 10.000
II Macchi MC 200	L. 10.000
III Fiat CR 42	L. 10.000
IV Reggiane RE 2000	L. 10.000
V Fiat G 50	L. 10.000
BORGIOTTI - GORI - Il Savoia Marchetti SM 79 Sparviero (1933-1940) - Parte I	L. 30.000
Parte II	L. 50.000
PESCE - Storia della radio in aviazione	L. 10.000
ARENA - Mimetizzazione dei velivoli dell'Aeronautica Italiana	L. 15.000
PESCE - I dirigibili italiani	L. 40.000

PROFILI - LE MACCHINE E LA STORIA

I - Macchi 202 MC	L. 3.000
II - Caproni Reggiane 2001	
III - SM 79 Sparviero	L. 3.000
IV - Schemi e colori mimetici dell'Aeronautica	L. 3.000
V - SM 82 Marsupiale	L. 3.000
VI - I Paracadutisti - aerei armi uniformi	L. 3.000
VII - Le bombe della Luftwaffe	L. 3.000
VIII - Fiat CR 42 Falco	L. 3.000
IX - Fiat G 50 Freccia	L. 3.000
X - BR 20 Cicogna	L. 3.000
XI - Breda 65	L. 3.000
XII-XIII - Il bombardamento in picchiata	L. 3.000
XIV/XV - Cant Z 506 - Cant Z 1007	L. 3.000
XVI/XVII - Macchi MC 200 - Fiat CR 32	L. 3.000

LE FORZE ARMATE ITALIANE

GASPARINETTI - Gli Ussari di Piacenza	L. 10.000
PULETTI - I Lancieri di Aosta	esaurito
GIACHI - 41° Artiglieria	L. 5.000
PESCE - L'8° Gruppo Caccia	L. 5.000
STRADA - II° Stormo Caccia	L. 20.000
AA. VV. - Il soccorso aereo dell'Aeronautica	L. 20.000
PESCE - 101° Gruppo Tuffatori	L. 20.000
PETILLO - MERIGO - II 6° Stormo Caccia	L. 20.000
PESCE - Walzer del 102° Gruppo	L. 20.000
BORGIOTTI - GORI - 96° Gruppo Bombardamento a tuffo	L. 20.000
ARENA - II 50° Stormo d'assalto	L. 20.000
DE LIBERO - La 5° Squadra Aerea	L. 36.000
PESCE-MALIZIA - II Quinto Stormo	L. 35.000

UOMINI - IDEE - FATTI

CAGOSSI - Da piccola Italiana a Partigiana combattente	L. 4.000
MANFREDI - Vespa 2 - 85 Squadriglia	L. 10.000
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. I	} L. 10.000
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. II	
SANTONI - Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico vol. III	
CLOSE - L'Europa senza difesa?	L. 9.000
VERNA - Operazione BADR	L. 15.000
PIEROTTI - L'aria delle mie colline	L. 14.000
LUCIANO - Guerra dei corazzati in Africa Settentrionale	L. 12.000
PIEROTTI - Sogno di un mondo senza guerre	L. 10.000
DE PRATO - Un pilota contadino	L. 30.000