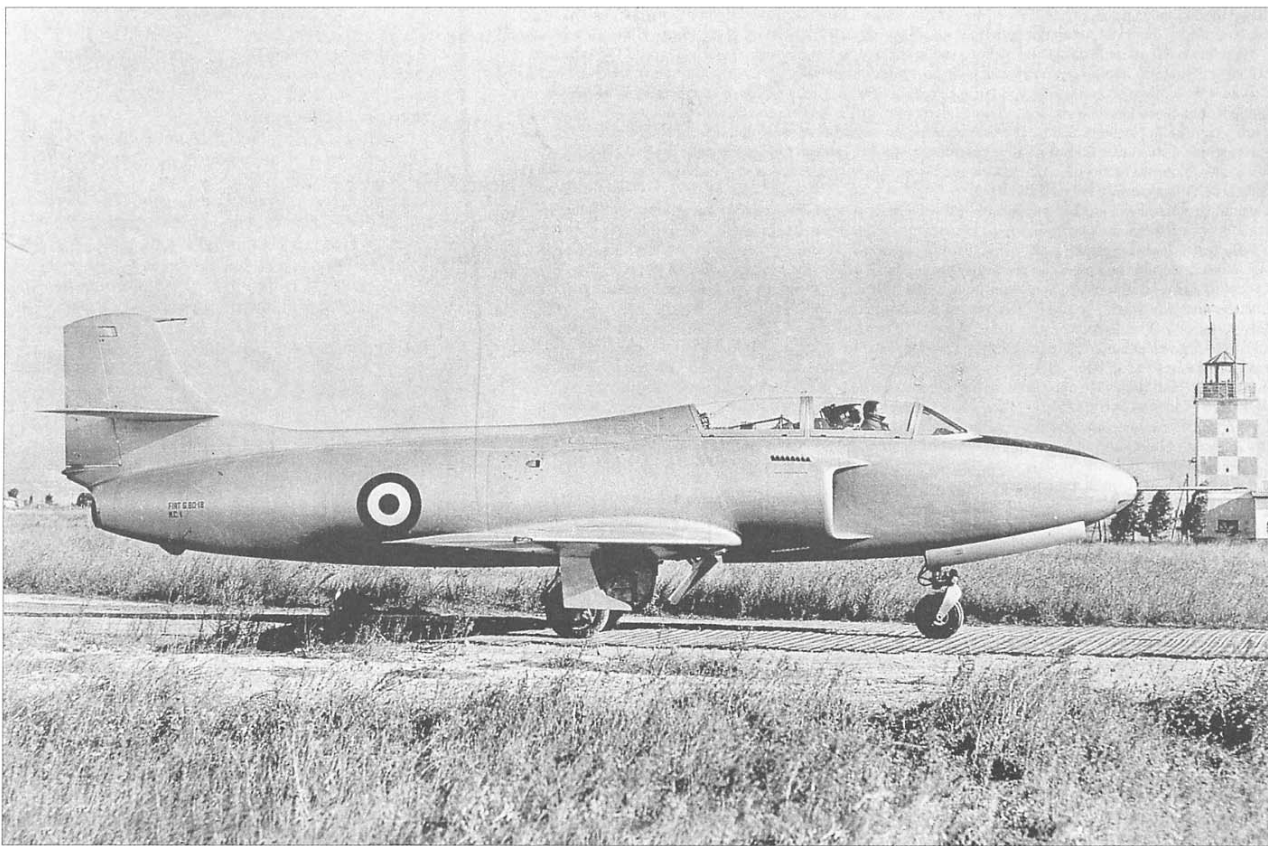


International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMS

ANNO XXXI, N.1-2000



In questo numero:

- ROMAN SHIP • PZ II LUCHS
- MIMETICA DEI CACCIA SOVIETICI • M10
- MOSTRA SIRACUSA • DO 17 K R.A.

Editoriale

Dopo una crisi che durava dal 1998 ecco il primo Notiziario del 2000.

Siamo tornati alla grafica studiata a suo tempo da Gianfranco Munerotto ritenuta, non solamente a mio parere, la più riuscita nella storia dell'associazione.

Il Notiziario è sempre stata la pubblicazione "principe" dell'I.P.M.S. - ITALY e modellisti ormai diventati famosi - peccato alcuni di loro si siano dimenticati delle origini... - hanno collaborato a renderlo uno dei migliori tra quelli editi nelle diverse branche.

Avendo trovato nuovi aiuti a minor costo nel settore tipografico all'orizzonte appare la possibilità di tornare a quattro numeri l'anno. Attenzione! Per riuscire si dovranno però realizzare tassativamente due condizioni: avere un numero di iscritti adeguato a coprire le spese e nuovi soci che scrivano articoli. Non possiamo sempre contare solamente sui soliti pochi. In particolare, mentre abbiamo quasi sempre una fornitura di testi su aerei e veicoli militari, rimaniamo scoperti su argomenti quali: figurini, navi, auto, moto, fantascienza. In qualità di redattore è mia ferma intenzione mettere a disposizione regolarmente almeno una pagina del Notiziario per le fotografie dei modelli costruiti dai soci e invito quindi gli interessati ad inviarne. Noi non cerchiamo di imitare riviste di grido da edicola, non possiamo permetterci carta patinata e colore ma offriamo modellismo a tutti i livelli e non solamente il meglio, il costoso, il difficile. L'International Plastic Modellers Society si è sempre battuta per il modellismo puro e cerca d'insegnarlo a tutti gli appassionati di qualsiasi età, inesperti ed esperti senza badare al colore della pelle o alle idee politiche perché è un'associazione senza frontiere in cui ogni membro può discutere ed esporre le proprie opinioni ed eventuali critiche. In tutti questi anni ho avuto modo di constatare che diversi soci scrivono per il Flash e non per il Notiziario. Certo gli articoli sono molto diversi. Una breve recensione di un modello non comporta la sua costruzione, colorazione, fotografarlo. In questo modo però l'appassionato involontariamente si trasforma in un ricercatore di dati, in un acquirente di scatole che rimarranno piene. Non completerà modelli se non sarà sicuro di riuscire ad ottenere un prodotto finale perfetto. Questo è un comportamento errato. Il vero modellista deve costruire per sé e non per gli altri. Se poi vorrà sottoporsi a giudizi diversi e cercherà il confronto in mostre e gare dovrà accettare i risultati anche se dovessero risultare iniqui o di parte. Il miglior modo per distruggere la passione del modellismo in plastica è la ricerca della perfezione spinta all'estremo.

La paura dell'errore riempie sicuramente i brutti sogni del modellista. Uno schema mimetico errato che non corrisponde al teatro di operazioni di un aereo o di un veicolo militare è un'autentica Waterloo. Non parliamo poi della scelta delle insegne e dei numeri di matricola. In questa ricerca della perfezione assoluta - non umana... - i giudizi di una giuria (che deve per forza eliminare la maggior parte dei modelli presenti per premiarne solamente pochi) non potranno che cercare il difetto di costruzione o l'errore nella colorazione e altri particolari carenze. Ma questa ricerca di perfezione è assurda se spinta oltre certi limiti. In questo modo l'unica maniera per dimostrare ad una giuria che il proprio modello è esatto sarebbe quella di dimostrare con fotografie sicuramente datate che, ad esempio, il Focke Wulf 190D-9 che abbiamo presentato è il velivolo del pilota Fritz Stump, ripreso sull'aeroporto di Vattelapesca il giorno 2 aprile 1944 alle ore 10,32' del mattino, tempo coperto senza pioggia, temperatura 18 gradi Centigradi, vento forte da 5 nodi al suolo. Che il pilota si era tagliato il mento facendosi la barba con un rasoio di sicurezza Volk a lametta Krupp stampata con acciaio svedese, aveva appena fatto una colazione consistente in due uova strapazzate e crauti e bevuto un bicchiere di latte di pura vacca tedesca iscritta al partito con tessera N. 23456789! Seguire questa strada è sbagliato. L'importante è costruire, costruire, costruire al meglio delle proprie capacità. Solamente in questo modo si può diventare bravi e correggere man mano i propri difetti. Questo deve essere il credo dell'appassionato del nostro hobby.

L'attuale produzione di modelli ad iniezione da parte delle diverse ditte ha ormai raggiunto livelli altissimi sia nella riproduzione dei particolari nella plastica che nelle decals, le fotoincisioni sono quasi la norma. Se vi fossero stati questi prodotti quando ero giovane - quaranta anni fa... - e avessi avuto in tasca i soldi per acquistarli sarei stato ben più di un mediocre modellista! Ma allora vi erano solamente l'Airfix, la Heller, l'Artiplast e ci si accontentava lavorando come matti a correggere immani errori di riduzione in scala - centimetri e non millimetri! - e a fare incisioni ove non ne esistevano.

E le vernici? All'inizio solamente i colori Revell e i Pactra americani lucidi poi finalmente gli Humbrol tra cui una indimenticabile serie di semilucidi per modellismo ferroviario, che non furono mai importati in Italia, procurati dal nostro fondatore Bob Jones. Niente body putty ma stucco francese (ancor oggi molto più economico). Collanti in tubetto che fondevano immediatamente la plastica. Pennelli e non aeropenne.

Dipingere bene una Ferrari 250 Le Mans come se fosse vera non era semplice perché il rosso asciugava dopo diverse ore e una goccia in eccesso poteva formare un grumo e si doveva ricominciare nuovamente. Ora questi problemi sono stati praticamente risolti. Il modellista può costruire certamente un ottimo modello già con le parti contenute nella scatola. Perché cercare di più?

Un augurio di sano e buon modellismo.

Giorgio Pini

Sommario

Roman ship	pag. 3
di Rudi Lemmi	
Panzer Kanpswagen II Ausf.L (sd.kfz) 123 pz. sp.wg II Luchs	pag. 6
di Daniele Guglielmi	
La mimetica dei caccia sovietici 2ª G.M.	pag. 15
di Pierluigi Moncalvo	
Cannone semovente M10	pag. 28
di Antonello Lunetto	
2ª edizione mostra di modellismo statico di Augusta (Siracusa)	pag. 31
di Domenico Collorafi	
Nuove notizie sul Do 17 K	pag. 32
di Rudi Lemmi	

in Copertina

FIAT G80-1B NC-1
Durante i collaudi
(coll.Moncalvo)



Pubblicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti.

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681, del 10/11/1985

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

In Redazione:
Giorgio Pini

Hanno collaborato a questo numero:
Rudi Lemmi, Daniele Guglielmi,
Pierluigi Moncalvo, Marino De Bortoli,
Antonello Lunetto, Domenico Collorafi

Elaborazione testi e grafica:
Antonio Altarantato, Carlo Pecchi

Stampa:
LITOTIPOGRAFIA M.P.P.
Modena

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle della IPMS - ITALY.

Note per i collaboratori:

- I testi devono essere inviati preferibilmente in dattiloscritto o in dischetto 3 1/2", formato MS-DOS o Macintosh.

- Le foto vanno inviate in quest'ordine di preferenza: B/N, diapositive, stampe a colori; devono poi riportare sul retro il nome dell'autore.

- I disegni (a china su lucido) nel caso si desiderasse la riproduzione 1:1, dovrebbero avere i seguenti formati: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

Quote sociali per l'anno 2000:

Soci Junior:Lit. 15.000
(fino a 18 anni)	
Soci Senior:Lit. 40.000
(oltre i 18 anni)	
Soci Sostenitori:Lit. 60.000
(quota minima)	

2000 Membership Dues:

EuropeItalian Lire 50.000
OverseasUS \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:

(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •
c/o Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41012 Fossoli -Carpi (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1988, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1996, N.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1997, N.ri 1-2-3/4
1991, N.ri 1-2-3/4	1998, N.ri 1-2-3/4
1992, N.ri 1-2-3/4	1999, N.ri 1-2-3/4
1994, N.ri 1-2-3/4	

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

si ringraziano per la gentile collaborazione i sigg.
GIUSEPPE TAGLIAVINI e MAURO CUOGHI

ROMAN SHIP

di RUDY IEMMI

COSTRUZIONE DI UNA NAVE DA GUERRA ROMANA

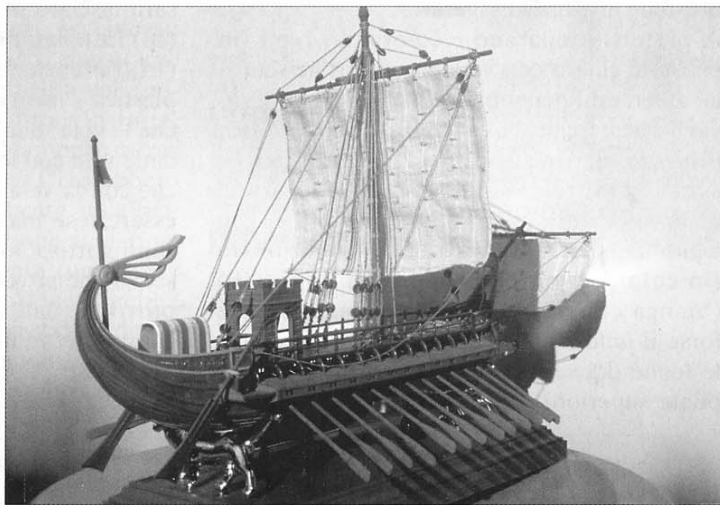
Di solito mi occupo di aerei ma quando ho visto il modellino in un negozio di Trento non sono riuscito a rinunciare ad una scatola di montaggio alternativa alle mie solite; in fin dei conti non ci sarebbe stato bisogno di aeropenna, mascherature, decals, prodotti per l'aderenza delle stesse e, oltretutto, è statisticamente dimostrato (indagine personale su un campione non indicativo di 10 persone) che i non modellisti mostrano di apprezzare di più una nave a vela di un aereo ad elica. Non credo che il modello in questione sia molto recente e nemmeno reperibile con facilità, anche se non ricordo di averlo mai visto prima dell'estate scorsa (ma questa non è una buona indicazione perché di solito guardo nel reparto aerei) ma comunque è commercializzato dall'Academy Minicraft e la scala non è dichiarata (dovrebbe aggirarsi sull'1:85-1:90).

Un fatto curioso è l'indicazione dell'epoca della nave che, mentre sulla scatola si parla del 31 a.C. (anno della battaglia di Azio tra la flotta di Cesare Ottaviano e quella del rivale Marco Antonio) quella della targa per la base del modello riporta il 50 a.C. (703 *ad Urbe condita* secondo il calendario romano). Siccome in quei tempi il progresso tecnologico non era accelerato come nel XX secolo la cosa non dovrebbe fare molta differenza; che poi questo tipo di nave possa essere assimilabile a quelle in uso nelle battaglie navali delle guerre puniche (dal 264 al 146 a.C.)

è tutto da verificare ma non dispongo di testi sull'argomento (per chi volesse approfondire ricordo però di aver visto anni addietro, su un catalogo di Tuttostoria, un libro specialistico in inglese sulle navi greche e romane).

Per la documentazione marinara, mi sono affidato principalmente al libro di Giorgio Pini "Guida al modellismo navale" De Vecchi Editore 1992, per l'aspetto generale ho consultato qualche testo sulla storia romana, per i colori prevalenti ho scelto il rosso ed il giallo che, dal libro di Michel Pastoureaux "L'uomo e il colore" Giunti 1987, risultano essere (anche in tutte le loro sfuma-

ture) i colori più usati nell'antica Roma (e del resto permangono anche sull'attuale stemma comunale). Tutto sommato non mi è sembrato il caso di approfondire più di tanto le ricerche perché le poche immagini originali delle navi romane si trovano in mosaici e altorilievi, quindi approssimative, qualche affresco arrivato miracolosamente attraverso i secoli, ed in buona parte da logiche ricostruzioni con tutta una serie di ipotesi e di dubbi mai completamente risolti. Non ho dimestichezza con i termini marinari ma spero, con l'aiuto delle foto, di farmi comunque comprendere; inoltre non ho seguito pedissequamente le istruzioni perché il farlo comporterebbe diverse complicazioni nella costruzione che si possono evitare (ad esempio mettere i remi prima delle manovre sarebbe un intralcio assurdo). Una cosa che non mi è piaciuta da subito nel modello sono state le vele stampate in plastica (solidali con i pennoni) e già gonfiate sotto l'azione del vento con la presenza contemporanea dei remi abbassati, le navi antiche se avevano la vela spiegata, ritiravano i remi che viceversa servivano per manovrare



agevolmente ma in questo caso la vela doveva essere raccolta.

L'alternativa credibile, per mantenere i remi estesi, sono le vele di stoffa (1) non sottoposte all'azione del vento e per fare queste, fortunatamente, ho una madre che sapendo lavorare bene con ago e filo, mi ha preparato due vele eccellenti, con una stoffa grigiastra, le cuciture grigio chiaro e l'inserimento dei cordami (2) che trattenevano il tutto ai pennoni (3) (come si vedeva nelle vele di plastica). Le istruzioni suggerivano di dipingere le vele a bande verticali bianche e rosse ma la colorazione dei tessuti era, allora, un'operazione



delicata e costosa, e mi è sembrato poco logico utilizzarla in maniera così vasta sulle vele di navi da guerra; anche se all'epoca i Romani navigavano ormai nel *mare nostrum*, esistevano pur sempre i pirati da combattere che forse non conveniva avvertire prematuramente con colori sgargianti ed assai visibili da lontano.

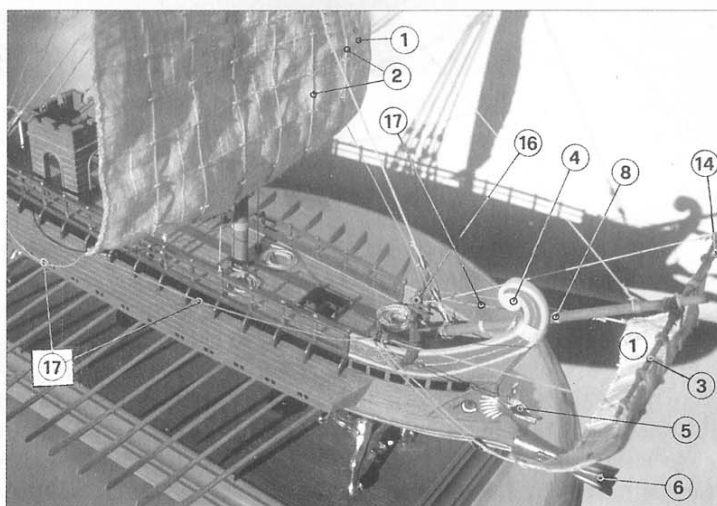
Si procede quindi a dipingere di nero l'interno dello scafo e di marrone il ponte inferiore dove erano sistemati i rematori, unire il tutto, stuccare ove necessario e colorare l'esterno dello scafo in marrone scuro con venature in marrone rosso la prua e la poppa in rosso e giallo (4) ed i motivi ornamentali in ottone compresa la testa di lupa (5) che costituisce una sorta di polena *ante litteram* (non era spesso presente tuttavia l'ho conservata perché mi piaceva). L'occhio apotropaico (dal greco *apotropaïos*, allontanare/stornare) a protezione della nave dagli influssi malefici, dev'essere dipinto a mano mentre il rostro (6), che nelle istruzioni era indicato in oro, conviene più realisticamente colorarlo in bronzo, la calafatura dell'opera viva (7), come consigliato sulle istruzioni, può essere effettuata utilizzando un colore giallastro che simuli il sego utilizzato prima o in alternativa al catrame per impermeabilizzare le giunture del fasciame; conviene fare un po' di dry-brushing ma senza esagerare.

A parte si preparano e colorano i remi (in marrone chiaro con venature marrone scuro) gli alberi ed i pennoni da cui è stata preventivamente staccata la vela (marrone scuro con venature marrone rosso ed in grigio chiaro il cordame (8) che teneva uniti i vari legni che componevano l'albero) la torre che era in legno ma simulava una costruzione in pietra (in colore grigio) e la tenda di poppa (9) (bianca con strisce rosse a rappresentare forse il *laticla ius*, la fascia rossa che ornava le toghe dei senatori), nonché i tre pezzi del ponte superiore in legno chiaro con bordi in

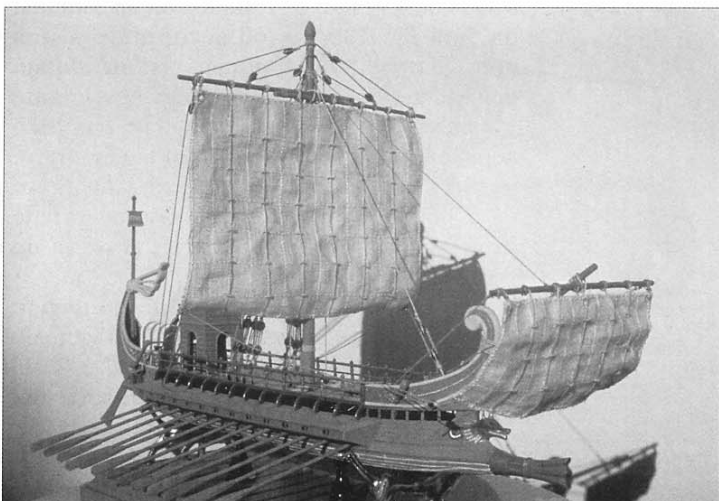
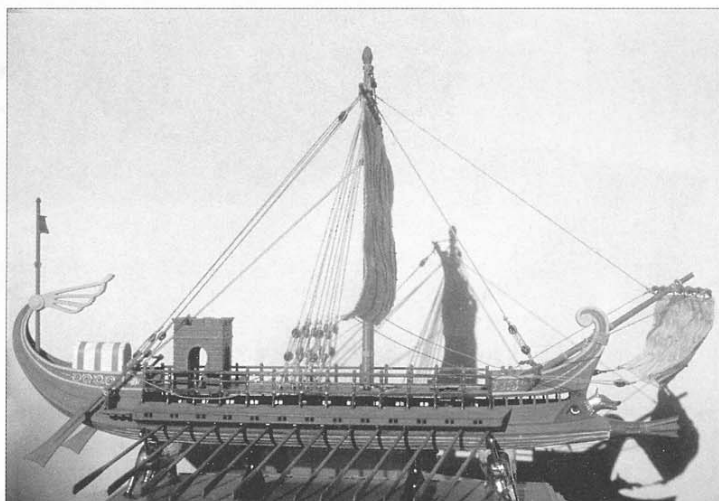
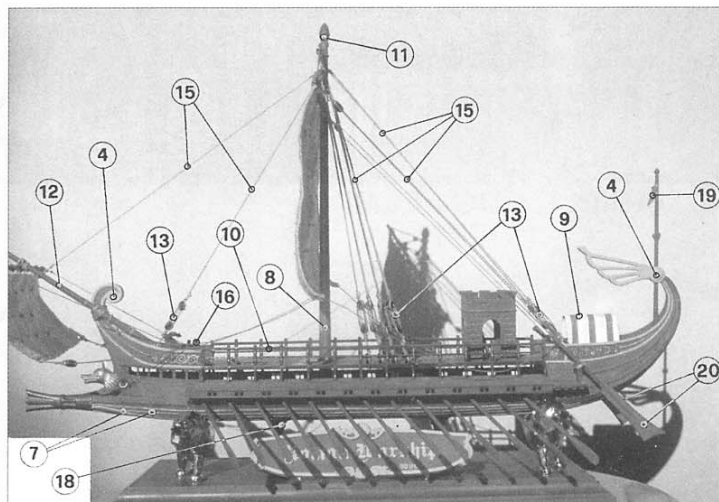
marrone scuro, le balaustre in marrone scuro (10).

Si incollano quindi i pezzi del ponte superiore, le scalette per l'accesso al ponte inferiore, l'albero maestro (11) e l'albero di trinchetto (12) senza i pennoni però. A questo punto è necessario osservare attentamente le istruzioni per interpretarle correttamente e montare le manovre, che nella scatola sono costituite da due matassine di comune corda, ma che ho preferito sostituire con i più realistici canapi della Mantua Model con sezione Δ 0,5 mm per quelli sottili e Δ 0,75 mm per quelle grosse (il Δ 1 mm l'ho usato solo per la fune dell'ancora). Le istruzioni danno anche indicazione della lunghezza dei vari tipi di corda ma in pollici quindi, o si trasforma il tutto nel più familiare sistema metrico decimale oppure si usa una riga graduata in pollici (io ho usato questa seconda soluzione senza particolari problemi, ma nel dubbio meglio essere abbondanti, sarà facile poi togliere la corda in eccesso). Montate le manovre con i relativi bozzelli dell'albero maestro (13) e dell'albero di trinchetto nonché l'ancora con la relativa fune arrotolata sul ponte, si passa al fissaggio delle vele preparate dalla mamma (o dalla suocera o dalla moglie o da voi stessi se siete bravi) sui due pennoni, utilizzando il cordame che si sarà lasciato più lungo della vela di 3-4 cm. (14). Installati i pennoni e le relative manovre (15) (attenzione, non tirate troppo perché la plastica s'incurva) si pone il problema, visto che le vele sono flosce, di collegare gli estremi delle vele con le cavaliere (16) mediante funi che con la vela di plastica originale potevano essere tese ma così è necessario simulare la fune sottoposta al solo peso proprio (17) senza che si vedano le inestetiche piegature provocate dall'arrotolamento nella matassa in cui sono venduti i canapi.

Per questo, dopo aver tagliato il pezzo della lunghezza necessaria, conviene appendere

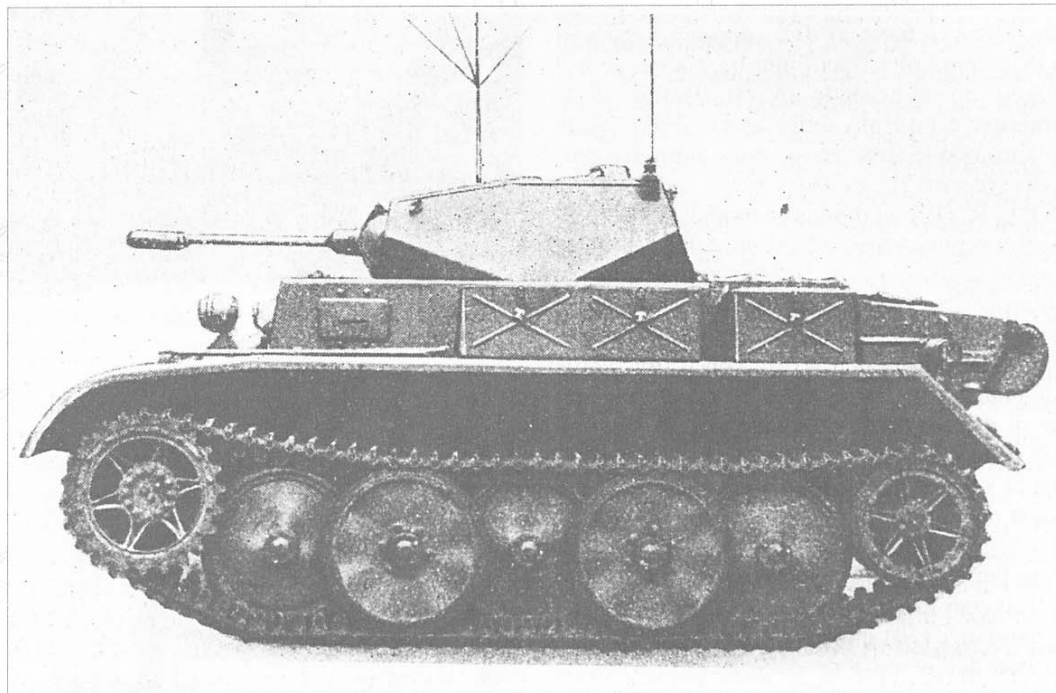


due mollette da bucato ai due estremi e appoggiate una sotto un libro e sul bordo di un tavolo si lascia penzolare in verticale la fune trattenuta tesa dall'altra molletta; si bagna quindi la fune con una soluzione di vinavil e acqua e dopo asciugatura le curve della matassa sono sparite e la fune può essere adeguatamente modellata. Ora si può incollare la nave ai due supporti sagomati (18) a sua volta fissati alla base simulante il legno; poi si procede all'installazione delle balaustrate laterali, della torre, della tenda bianca con le strisce rosse e del supporto posteriore con il *exillum* rosso e la scritta S.P.Q.R. (19) da dipingere in giallo (interpretazione personale) ed infine della targhetta con le scritte gialle in campo rosso ed il bordo sempre in giallo. Le scritte della targhetta sono in caratteri gotici, ritengo che sarebbe stata più adatta una scritta con il tipico stile dell'alfabeto latino come si vede su tante lapidi di marmo di epoca romana ma la sensibilità degli operatori stranieri che hanno prodotto lo stampo non è arrivata a tanto. Ora è il momento di montare i ventisei remi laterali (indispensabile una colla con beccuccio capillare per mettere la colla sugli scalmi passando attraverso i fori della murata) ed i due remi posteriori (20) che costituivano il timone, prima dell'invenzione dello stesso (avvenuta in epoca medievale). Fatto questo si possono installare i due leoni di supporto, già colorati dalla Academy in oro cromato, che non si capisce bene cosa c'entrino con gli usuali simboli militari dell'antica Roma (la lupa, l'aquila ecc.), ma sono decisamente coreografici per un pubblico profano. Ci sarebbero anche i ventisei scudi, da collocare sulla balaustra, che servivano di protezione ai marinai sul ponte ma sono decisamente fuori scala come spessore e come decorazione; sarebbe quindi necessario rifarli con plasticard dipingendo poi le decorazioni ispirandosi alle illustrazioni dei libri come "I legionari romani nelle fotoricostruzioni" di Daniel Peterson, Albertelli Editore 1992 o "L'esercito romano da Cesare a Traiano" di Michael Simkins, del Prado/Osprey 1999, oppure ometterli visto che non erano parte integrante dello scafo, come ho visto in altri modelli di navi romane e come ho fatto io.



Panzerkampfwagen II Ausf. L (Sd.Kfz.) 123 Pz.Sp.Wg. II Luchs

di DANIELE GUGLIELMI



Il prototipo del Panzerkampfwagen II Ausf. L.

Progettazione e produzione

Ultimo sviluppo del celebre Panzer II, la versione "L" fu realizzata verso la metà della seconda guerra mondiale dopo una lunga gestazione iniziata nel 1938; un prototipo fu costruito dalla fabbrica MAN nell'aprile 1942 sfruttando le migliori caratteristiche di vari progetti derivati dai Panzer I e II. La produzione era prevista in almeno 800 esemplari, di cui i primi 100 armati con una mitragliera da 2cm KwK38 L/55 e una mitragliatrice coassiale MG34 da 7,92 mm e i restanti con un cannone da 5cm KwK39/1 L/60 accoppiato a una mitragliatrice. Quest'ultima versione, dotata della torretta prevista per il carro esplorante Leopard (non prodotto), non si materializzò nemmeno a livello prototipo; furono fabbricati perciò i soli 100 esemplari con il cannoncino da 20 mm, compresi 15 che utilizzarono torrette di preserie, caratterizzate tra l'altro da un portello più stretto sul retro.

I carri uscirono dalle catene di montaggio della MAN tra il settembre 1942 e il gennaio 1944, per la precisione 16 nel 1942, 77 nel 1943 e 7 nel 1944, con numeri di serie dal 200101 al 200200. Seguendo la pratica di battezzare i propri blindati con nomi di animali, i tedeschi denominarono il carro *Luchs* (Lince).

Principali dati tecnici

Peso in ordine di combattimento 11,8 tonnellate
dimensioni metri 4,63 x 2,48 x 2,21 (h.)
equipaggio di 4 uomini armamento un cannoncino 2cm KwK38 e una mitragliatrice 7,92 mm MG34 dotazione munizioni: 330 colpi da 20 mm in caricatori da 10 e 2.250 da 7,92 mm in nastri da 50 elevazione armi da -9° a +18° gittata efficace sino a 1.200 metri motore 6 cilindri in linea a benzina raffreddato a liquido Maybach HL66P da 6.754 cc e 180 CV 3.200 giri/minuto trasmissione ZF SSG48 a 6 marce avanti e 1 retromarcia velocità massima su strada 60 km/h, in fuoristrada 30 km/h capacità dei serbatoi carburante litri 235 autonomia di circa 260 Km su strada e 155 su terreno vario, pari ad almeno otto ore di marcia corazzatura anteriore 30 mm, laterale e retro 20 mm, superiore e inferiore 10-12 mm.

Impiego

I Luchs dovevano equipaggiare in ogni Panzer Division una Panzerspähwagen Kompanie (compagnia esplorante), dotata di un carro e 4 semicingolati Sd.Kfz. 250 nel plotone comando e di 7 (6 dal marzo 1944) carri in ciascuno dei quattro plotoni da ricognizione. In realtà i Luchs furono distribuiti a due sole grandi unità tedesche, la 4. e la 9. Panzer

Division. La prima ricevette i nuovi mezzi tra la primavera e l'autunno del 1943 nella seconda compagnia del suo potente battaglione esplorante (Pz.Aufkl.Abt. 4); la divisione combatté sino ai primi del 1944 nella zona centrale del fronte orientale, si ritirò in estate nel settore di Latvia e nel gennaio 1945 nel Kurland; sempre combattendo accanitamente si diresse verso la Prussia occidentale, ove si arrese ai sovietici in aprile. Nonostante 17 rimpiazzi arrivati nel 1944, alla data del 1° marzo 1945 i Luchs presenti risultavano 16.

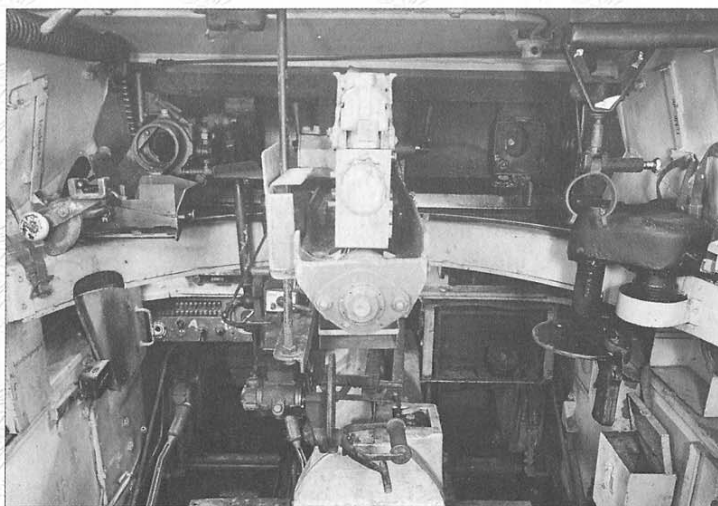
La 9. Panzer Division ebbe i primi Luchs contemporaneamente alla 4., ma fu la prima a impiegarli in azione; i nuovi mezzi furono inseriti nel reparto esplorante (seconda compagnia del Pz.Aufk.Abt. 9) a partire dal maggio 1943, combattendo con la divisione sul fronte orientale nella zona del Dnieper. Nel marzo 1944, dopo aver subito pesanti perdite, la 9. Pz.Div. fu trasferita a Nimes, nella Francia meridionale, e, dopo la sua ricostituzione, arrivò in Normandia via treno in tempo per partecipare ai combattimenti contro gli Alleati dell'agosto; dopo Mayenne, Alençon, la sacca di Falaise, la fuga a sud-est di Parigi e la battaglia di Aachen (Aquisgrana) ai confini della Germania del settembre, la divisione partecipò a ranghi ridotti all'offensiva delle Ardenne di dicembre e ai combattimenti nella Ruhr, arrendendosi agli americani nell'aprile del 1945. Tra il luglio e il settembre 1943 i Luchs erano stati rimandati in Germania per grosse riparazioni, in particolare per la sostituzione del gruppo meccanico di sterzata. Alla data del 1° luglio 1944 la 1. Kompanie del Pz.A.A. 9 risultava dotata di 25 Luchs; entro la fine di agosto tutti i carri erano andati persi per bombardamenti, combattimenti e avarie.

L'organigramma delle due unità prevedeva una dotazione da mantenersi costante nonostante le perdite attingendo ai restanti esemplari tenuti di riserva. Nonostante quanto affermato da alcune fonti, i Luchs non equipaggiarono la 3. e la 19. Panzer Division, ma alla fine del 1944 cinque risultavano impiegati dalla 4. Kavallerie Brigade e uno dal comando del Hermann Göring Korps. Tre rimasero a disposizione presso centri addestramenti sino al termine della guerra.

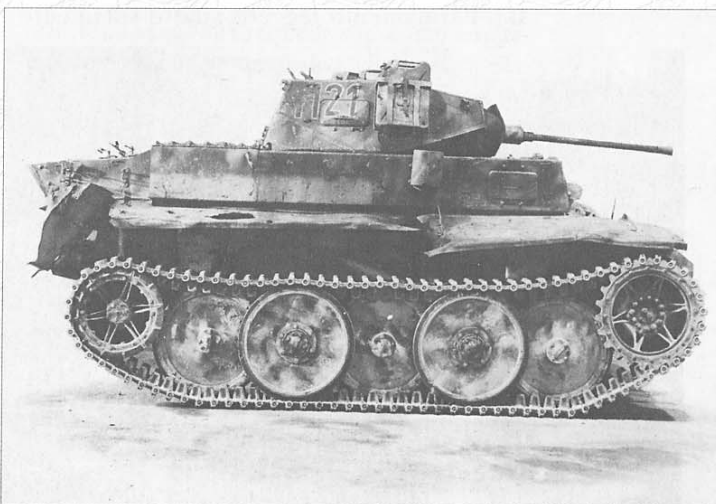
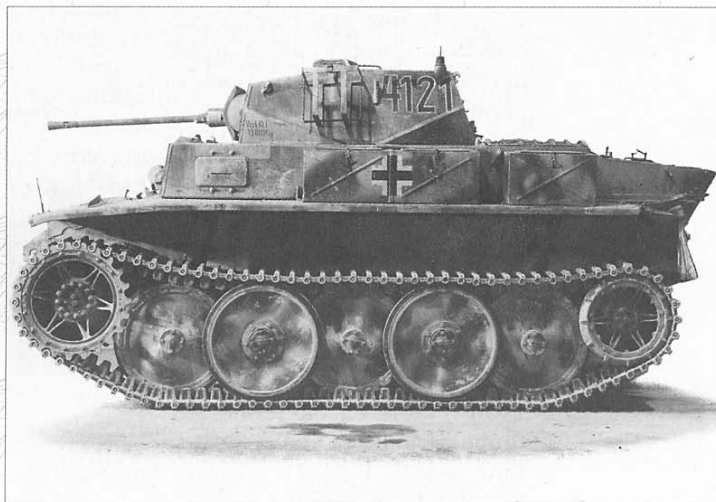
Esiste la prova fotografica che una torretta di Luchs venne montata sullo scafo di una blindo Sd.Kfz. 234; lo strano ibrido era in azione in Cecoslovacchia nel maggio 1945.

Colorazioni e insegne

Come tutti i mezzi tedeschi consegnati dopo il febbraio 1943, i Luchs arrivavano al reparto verniciati col solo colore di fondo giallo sabbia europeo; stava poi al comandante dell'unità dare disposizioni affinché i carri fossero



Vista interna, attraverso il portello sul retro, della torretta n. 200143 montata sullo scafo n. 200164.



Nelle due foto sopra Viste laterali del Luchs catturato dagli inglesi in Francia. (IWM)

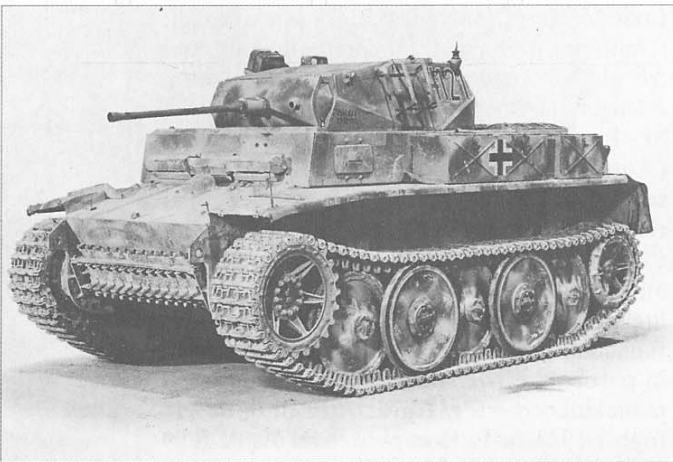
mimetizzati con le tinte verde medio e marrone rossiccio; le foto nitide che mostrano i Luchs operativi evidenziano fitte strisce mimetiche nei due colori, come da regolamento. In inverno sul fronte orientale veniva stesa, almeno sulle parti più visibili del mezzo, pittura bianca idrosolubile per la mimetizzazione sulla neve. Le insegne comprendevano le croci di nazionalità (Balkenkreuz). La numerazione dei mezzi della 9. Pz.Div. comprendeva 4 cifre (esempi: 4101, 4121, 4134, 4135) verniciate in nero a bordi bianchi. Gli interni del carro erano in bianco semilucido

Considerazioni

Carro leggero costruito espressamente per la ricognizione, aveva in questo impiego troppo specialistico il proprio unico grosso difetto; la Germania non poteva permettersi alla fine della guerra un mezzo così costoso e sofisticato, adatto unicamente all'esplorazione veloce fuoristrada mentre l'esigenza era per corazzati rustici ed economici, ben protetti e armati con pesanti armi controcarri. Le ottime apparecchiature radio (interfono interno; FuG Spr-a con raggio di 1 km, 3 km a veicolo fermo, sostituita dopo il 1943 dalla Spr-f su tutti i veicoli; FuG12 con raggio dai 25 agli 80 km, dotata di antenna a raggiera, sui mezzi comando plotone e compagnia), la completa dotazione ottica nonostante la mancanza di una cupola per il capocarro, la buona velocità, l'armamento leggero adatto solamente



Il carro, numerato 4121, apparteneva alla 1. Kompanie del Pz.A.A. 9 della 9. Panzer Division.



La mimetica è nei tre colori standard, fitta ed eseguita con pistola a spruzzo. La canna del cannoncino appare brunita. (IWM)



L'esemplare conservato al museo di Saumur. Anch'esso venne catturato alla 9. Panzer Division in Francia.

all'autodifesa, il complesso sistema di rotolamento, la stessa filosofia d'impiego -che prevedeva la sola osservazione delle attività del nemico e non il combattimento - erano caratteristiche oramai non più sfruttabili ne sul fronte orientale ne su quello occidentale. Perciò nella primavera del 1944 si realizzarono 50 altri cingolati esploranti semplicemente convertendo altrettanti vecchi Pz.Kpfw. 38(t).

Un'ultima annotazione: negli anni '70 la Germania ha realizzato un nuovo veicolo da ricognizione denominato Luchs, una grossa blinda a 8 ruote da impiegarsi proprio con gli stessi scopi previsti per il mezzo oggetto del nostro articolo. Questa Luchs è stata aggiornata nel corso degli anni ed è stata utilizzata dalle forze tedesche presenti nella ex Jugoslavia.

Tecnica

Lo scafo era composto da piastre saldate tra loro, di spessore limitato ma dotate di ottima resistenza balistica. Il disegno del mezzo ricordava appena quello dell'originario Panzer II; specialmente il sistema di rotolamento differiva, essendo composto da cinque grandi rulli grandi e interconnessi (due rulli erano doppi ed esterni agli altri tre) per lato; naturalmente anche il cingolo, sempre in metallo, era di tipo differente. La sagoma del carro da lontano poteva essere scambiata per quella di un Tiger I. Le sospensioni a barre di torsione, i grandi rulli gommati e sfalsati, il motore potenziato e altre migliorie meccaniche dovevano garantire una marcia veloce e confortevole su ogni terreno, compreso quello fortemente innevato. Il vano di guida e la torretta erano abbastanza spaziosi e permettevano ai quattro uomini di equipaggio una lunga permanenza all'interno del mezzo; le dotazioni che non potevano essere stipate dentro il veicolo venivano sistemate nelle cassette portaoggetti esterne; alcuni Panzer II Ausf. L ricevettero sostegni sui lati della torretta per due taniche. Caratteristica del Luchs era la posizione dei due carristi in torretta, con il tiratore a destra anziché a sinistra come negli altri carri tedeschi.

Il motore era predisposto per la messa in moto e il funzionamento con rigide temperature invernali. Tra il settembre 1942 e il maggio 1943 su alcuni esemplari furono montati due sistemi trinati lanciagranate, anche perché non era previsto il lanciabombe interno Nahverteidigungswaffe; su altri furono saldate sbarre anteriori per cingoli di scorta. Erano presenti due fari anteriori oscurabili (poi ridotti a uno solo) e un dispositivo di illuminazione posteriore; quattro erano i portelli a disposizione dell'equipaggio: tre piccole botole poste sopra alle posizioni occupate da tre uomini (due nella parte anteriore dello scafo e una in torretta), più un'apertura nella parte posteriore della torretta utilizzabile anche per poter sfilare il cannoncino da 20 mm; un portellino sul cielo della torretta serviva per le segnalazioni con la pistola lanciarazzi o con le bandierine in dotazione. L'equipaggio osservava il terreno attraverso varie aperture protette: il telescopio di puntamento TZF6/38 per le armi, un portellino laterale destro in torretta e due laterali anteriori nella sovrastruttura, due periscopi rotanti sopra la torretta, i due visori anteriori del marconista e del pilota (in mezzo ai due visori ve ne era un terzo finto) e il sistema binoculare di visione per il pilota (non più utilizzato dal febbraio 1943). Su almeno un esemplare fu montata una rudimentale corazzatura aggiuntiva anteriore; su altri gli equipaggi installarono cassette porta-

dotazioni, maglie di cingolo di ricambio e taniche e spostarono alcuni attrezzi. Alcune modifiche furono apportate durante la produzione o in occasione di estese riparazioni, come nel caso dell'eliminazione del faro oscurato presente sul parafango destro.

Non era prevista una mitragliatrice contraerei. L'armamento individuale comprendeva normalmente una pistola mitragliatrice MP 40 con 6 caricatori da 32 colpi, 4 pistole automatiche con almeno 2 caricatori ciascuna, 6 bombe a mano e una pistola lanciarazzi. I carichi esterni comprendevano principalmente un grosso martinetto posto sul lato destro del vano motore, una pala sistemata sul lato posteriore destro del carro e una fune di traino sul cofano posteriore. Lo scafo proseguiva con due occhielli per il traino anteriori e due posteriori.

Musei

Due Luchs sono stati conservati: uno in discrete condizioni è nel Museo di Bovington, in Gran Bretagna, l'altro, restaurato molto bene (colorazione esclusa) e addirittura funzionante, è nel Museo di Saumur in Francia. È opportuno spendere qualche parola su quest'ultimo museo che contiene un gran numero di veicoli, artiglierie, armi leggere ed equipaggiamenti tra i quali molti pezzi rari ammirabili dal pubblico durante tutto l'anno; vari mezzi sono tuttora funzionanti e partecipano a luglio a una grandiosa parata. Ogni anno aumenta il numero dei materiali esposti, rimessi in sesto da militari e volontari o grazie a scambi con collezionisti e con altri musei.

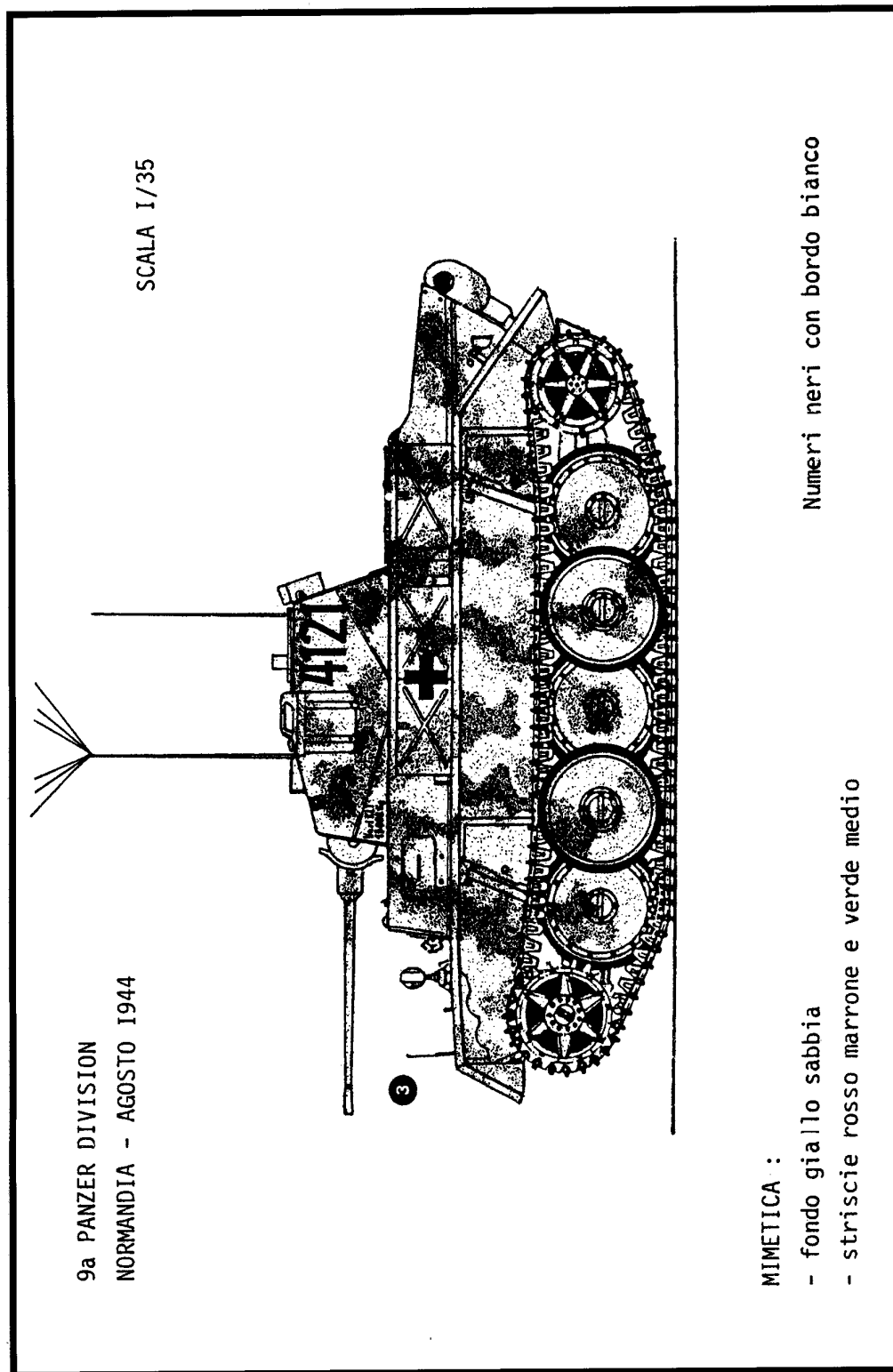
Tutti e due le esposizioni prevedono punti vendita, oltre che per souvenir e libri, anche per scatole e accessori modellistici. Non risulta che l'Unione Sovietica abbia catturato intatto alcuni Luchs tra il 1943 e il 1945.

Suggerimenti modellistici

Per cominciare, una precisazione: abbiamo inteso fornire solo i consigli ritenuti più importanti e utili relativi ai vari modelli che esamineremo tra breve; per interventi di dettaglio è necessario affidarsi alle molte foto esistenti del Luchs (vedere le immagini a corredo del presente articolo e i riferimenti bibliografici). Pensare di realizzare un modello senza basarsi su buone fotografie e validi disegni non è mai una buona scelta se si desidera ottenere una rappresentazione in scala realistica e corretta dal punto di vista storico e tecnico. I semplici schizzi qui forniti indicano con numeri alcuni particolari da realizzare con attenzione.

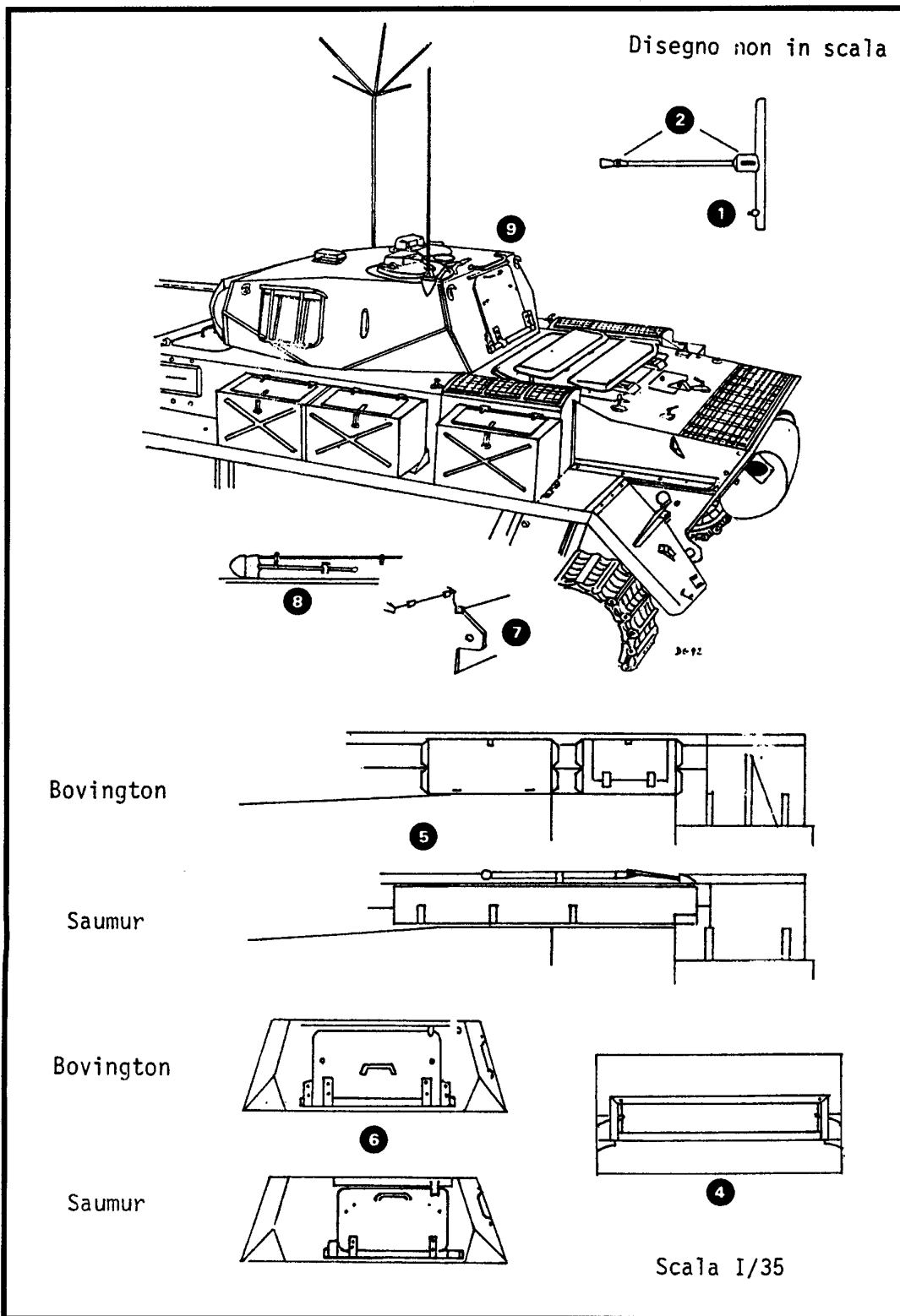
Occorrerà forare le canne delle armi e controllare che la mitragliatrice coassiale sporga dallo scudo (1) e che la canna del cannoncino presenti le varie aperture (2).

È importante verificare che le maglie dei cingoli siano col verso giusto; è un errore diffuso nei



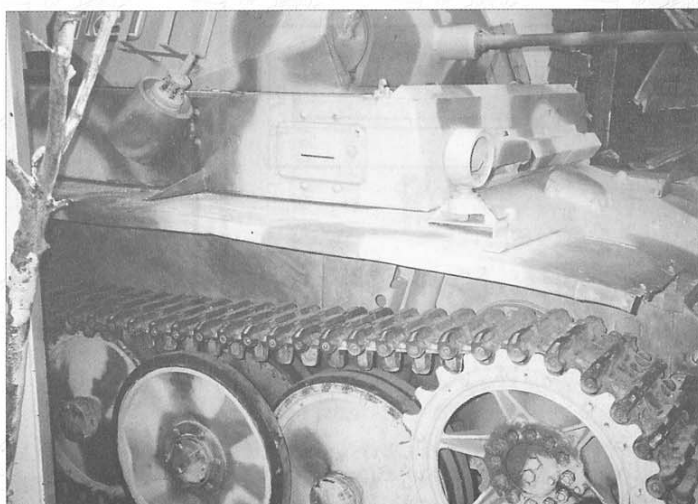
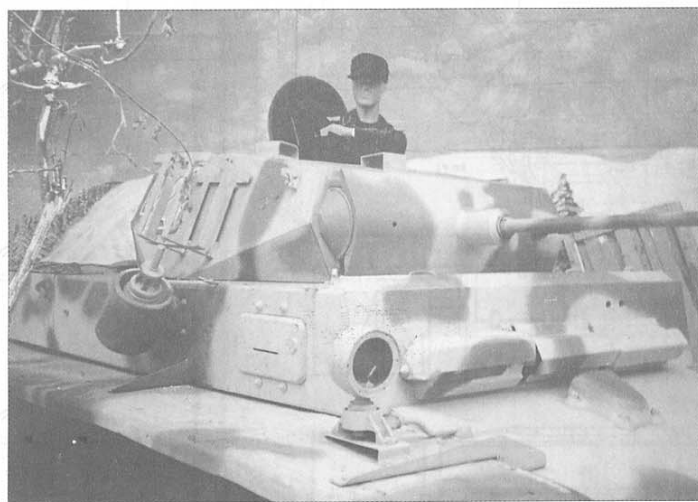
modellisti il montare i cingoli a rovescio. Le piastre frontali, gli attacchi per il traino (7) e i carichi (8) necessitano di molta attenzione. È consigliabile colorare a parte le antenne e gli altri particolari fragili e posizionarli a modello terminato; un po' di vernice trasparente data all'interno dei visori e dei fari simulerà il vetro; i segnalatori anteriori d'ingombro (3) erano

spesso danneggiati o addirittura mancanti. Per la colorazione e la successiva sporcatuta si possono utilizzare varie tecniche, a seconda di come si voglia rappresentare il mezzo: all'uscita dalla fabbrica, in azione su di un particolare fronte, su terreno innevato, fangoso o polveroso, dopo un combattimento, durante la manutenzione o il rifornimento.



Puntando sul modello a distanza ravvicinata un fascio di luce proiettato da una torcia elettrica si potranno notare eventuali tracce lucide di adesivo, da nascondere con ritocchi di vernice. Segnaliamo che il carro conservato al

Museo di Bovington differisce in alcuni particolari da quello restaurato a Saumur, ad esempio nelle cassette portadotazioni destre (5) (generalmente ve ne era una sola) e nel portello posteriore di torretta (6).



Nelle tre foto sopra lo stesso Luchs, oggi esposto al Tank Museum of Bovington. Il veicolo è stato restaurato e riverniciato, ma alcuni particolari sono scomparsi. (foto Marco Barlesi)

I modelli

Decisamente il Luchs deve interessare fabbricanti e modellisti, dato che a oggi esistono molti kit sul mercato; esaminiamo rapidamente le principali scatole di montaggio.

- 1) Il modello più semplice è quello in resina in scala 1/76 della britannica Cromwell, composto da pochi pezzi da ripulire e assemblare; qualche particolare è da aggiungere.
- 2) Altro modello in scala 1/76 è quello in metallo bianco dell'inglese MMS; la qualità è ottima e sono compresi dettagli generalmente non previsti nei modelli di questa scala.
- 3) Sempre in scala 1/76 è il modello in resina della Milicast, britannica, ottimo sotto tutti gli aspetti da quando lo stampo è stato rifatto.
- 4) Il modello in scala 1/35 dell'azienda inglese Accurate Armour presenta molti pezzi in resina e metallo di ottima fattura; c'è anche un abbozzo di interni, una buona base di partenza per "superdettagliare" il modello. Il montaggio è complesso e alcuni pezzi sono da sostituire, ma il risultato ripagherà della fatica.
- 5) Molto buono è pure il modello della francese DES; le parti da montare sono in minor numero che nel precedente modello e l'assemblaggio è più veloce, anche perchè l'unico materiale utilizzato è la resina, più facile da lavorare rispetto al metallo. Non sono previsti particolari degli interni. Una piacevole sorpresa della scatola è costituita da tre bei figurini a mezzo busto, con quello senza braccia da posizionare prima che la sovrastruttura sia incollata. Occorre dettagliare gli interni dei portelli di accesso, sempre che si vogliano utilizzare in posizione aperta (sarebbe un peccato chiuderli), e alcuni particolari esterni.
- 6) Altro modello in scala 1/35 è proposto dalla francese Replica Model. Anche in questo caso è consigliabile un lavoro di dettaglio.
- 7) La tedesca Airmodel offre un modello sufficientemente preciso.
- 8) La Verlinden Productions, famosa azienda belga con uffici negli USA, commercializza in scala 1/35 un modello in resina, metallo bianco e plastica. Dispiace dirlo, ma moltissime cose risultano sbagliate, comprese le note tecniche e storiche accluse. Per ottenere un modello realistico è necessario ricostruire o sostituire interi pezzi e sezioni.
- 9) Il modello in plastica della ICM presenta cingoli maglia maglia e un figurino. Le dimensioni sono corrette e il modello è valido, ma essendo basato su vecchi disegni presenta alcuni errori e mancanze.
- 10) Il modello in plastica della Techmod è accurato, ma anch'esso necessita di alcuni interventi perchè si arrivi a un buon realismo. Tra i vari set di miglioramento previsti nella scala 1/35 segnaliamo i cingoli in metallo maglia maglia della Friulmodel, la canna del





cannoncino in metallo tornito della Jordi Rubio, una torretta migliorata della MR Models in resina, alluminio e metallo bianco, i set di fotoincisioni della Aber e della Eduard. Da segnalare un set fotoinciso dell'italiana APAL relativo alle antenne tedesche di vario tipo in scala 1/76-72.

Ringraziamenti

Questo articolo costituisce l'ampliamento di uno studio dello stesso autore apparso sul *Notiziario CMPR* n. 2/92 e 3/92; ringraziamo il direttore Giorgio Di Giorgio per la gentile collaborazione.

Un particolare apprezzamento ai soci del Gruppo Plastimodellismo Fiorentino per le informazioni modellistiche.

Infine un grazie anticipato a chiunque volesse fornire informazioni e chiarimenti a completamento dell'articolo.



In queste quattro foto, tra i particolari degni di nota, le parti rimaste delle griglie che proteggevano le prese d'aria sul cofano motore.



Documentazione

Per notizie, fotografie e tavole quotate sono consigliati i seguenti testi:

- 1) *Steel Masters*, No. 29;
- 2) *Luchs*, *Museum Ordnance Special Number* 22 - Jentz ;
- 3) *Ground Power*.
- 4) *Waffen Arsenal Band 77, Deutsche Panzer Raritäten* - Sawodny;
- 5) *Militar's Kits, Normandie Special* - Deygas et Tisseire;
- 6) *Panzer in Saumur, No. 1* - Model Graphix special;
- 7) *German Tanks of the Second World War - Panzer special*;
- 8) *Atlante Mondiale dei Mezzi Corazzati volume 2* - Pignato;
- 9) *Panzer Division 1939-1945* - Buonpensiere e Campani;
- 10) *Fine Scale Modeler*; September/October 1985;
- 11) *AFV - G2 Vol. 6 No. 2* 1-2/1978;
- 12) *German Tanks of W.W. II in action-Forty*;
- 13) *Tanks Illustrated No. 9, Last of the Panzers* - Auerbach;
- 14) *Militärfahrzeuge Band 2; Panzer I und II* - Spielberger;
- 15) *Storia dei Mezzi Corazzati* - F.lli Fabbri Editori;
- 16) *The German Panzers* - Feist & Nowarra;
- 17) *Osprey-Vanguard No. 33, German Light Panzers*;
- 18) *Encyclopedia of German Tanks of W.W. II (revised edition)* - Chamberlain & Doyle;
- 19) *Mezzi Corazzati della Seconda Guerra Mondiale* - De Agostini Novara;
- 20) *Military Modelling*, 7/91;
- 21) *Panzer No. 1/90*;
- 22) *Panzertruppe* - Bender & Odegard;
- 23) *Tankette: No. 21/4 e No. 25/4*;
- 24) *Deutsche Panzer 1917/1945* - Feist;
- 25) *Bellona No. 15*;
- 26) *Scale Modeler*, 4/69;
- 27) *The AMM review international*, No. 18.



Uno dei Luchs della 4. Panzer Division, fotografato in azione sul fronte orientale nell'estate del 1944. La canna appare coperta da un telo protettivo; sulla cassetta laterale è visibile una mina magnetica anticarro. Il tiratore è seduto sul portello posteriore, che a tale scopo era provvisto di un sedile. (Muzeum Wojska Polskiego via Mariusz Skotnick)

LA MIMETICA DEI CACCIA SOVIETICI 2° G.M.

di Pierluigi Mancuso

In questi ultimi anni, la ricerca di documenti, fotocolor e reperti sulle mimetiche dei velivoli militari dei tempi andati ha fatto notevoli progressi ed in molti casi ha ribaltato delle convinzioni radicate ormai da anni, basti pensare ad alcuni caccia austriaci 1° G.M. ritenuti in verde e marrone, rivelatisi in due tonalità di grigio; gli idrovolanti italiani 2° G.M. creduti in verde oliva mentre si trattava del grigio azzurro scuro; i velivoli sovietici 2° G.M...., un attimo prego! Proviamo ad immaginare un giovane modellista che decidendo di realizzare il LaGG-3 dell'Asso Sovietico Yuri Shchipov (per intenderci, quello caratterizzato dall'insegna personale costituita da una testa di leone entro un cuore rosso) abbia a disposizione tutta la documentazione resasi disponibile nel corso degli anni su tale soggetto. Si inizia con una serie di profili illustranti le superfici superiori del velivolo con una mimetica a bande nei colori verde e marrone, quindi un paio di profili, su pubblicazioni sovietiche, ove i colori sono due grigi; a seguire altri esempi nuovamente in verde e marrone ed addirittura un caso in verde chiaro e verde-nero! A spiegare il tutto ecco una dotta pubblicazione made in U.S.A. "specializzata" sui caccia sovietici della 2° G.M. che chiarisce l'arcano: la mimetica nei colori verde e terra chiara è quella estiva, quella nei due grigi è quella invernale. Semplice no? Ogni sei mesi si riverniciano gli aerei come si mette e toglie il cappotto. Ovviamente con una simile documentazione il nostro modellista neofita o si sente autorizzato a fare quel che cavolo gli pare, o più semplicemente decide di cambiare hobby! In realtà la mimetica dei velivoli sovietici 2° G.M. non è un segreto di stato ed almeno quella in vigore a partire dalla metà del 1943 è documentata. Nel 1989 "Is" rivista cecoslovacca Letectví & Kosmonautica, pubblica sui n° 11 e 12 un articolo in due puntate a firma dell'Ing. Jiri Hornát, ove si annuncia il ritrovamento di un libretto composto da diciassette pagine, edito nel 1943 a Mosca dal Comando delle Forze Aeree Sovietiche, intitolato "Schemi della colorazione dei velivoli per la verniciatura a spruzzo". Il testo di tale pubblicazione dispone quanto segue:

1) La lista dei colori è elaborata secondo gli ordini del Comitato del Popolo per l'industria aeronautica dell'URSS e delle Forze Aeree dell'Armata Rossa, n° 389/0133 del 3 giugno 1943.
2) Le superfici superiori e laterali di tutti gli aerei da caccia dovranno avere due colori: grigio azzurro e grigio scuro, nelle suddivisioni

conformi allo schema allegato.

3) Le superfici superiori e laterali di tutti i tipi di velivoli, fatta eccezione per i caccia, dovranno avere tre colori: verde, marrone chiaro e grigio scuro.

4) Il posizionamento, i colori e le proporzioni delle insegne di riconoscimento rimangono uguali a come erano precedentemente.

5) Le superfici inferiori di tutti gli aeroplani dovranno essere in colore azzurro, all'identico modo attuato in precedenza.

6) Il passaggio da una zona di colore ad una di un altro deve essere netto se i colori saranno dati a pennello, oppure sfumato se dati a spruzzo.

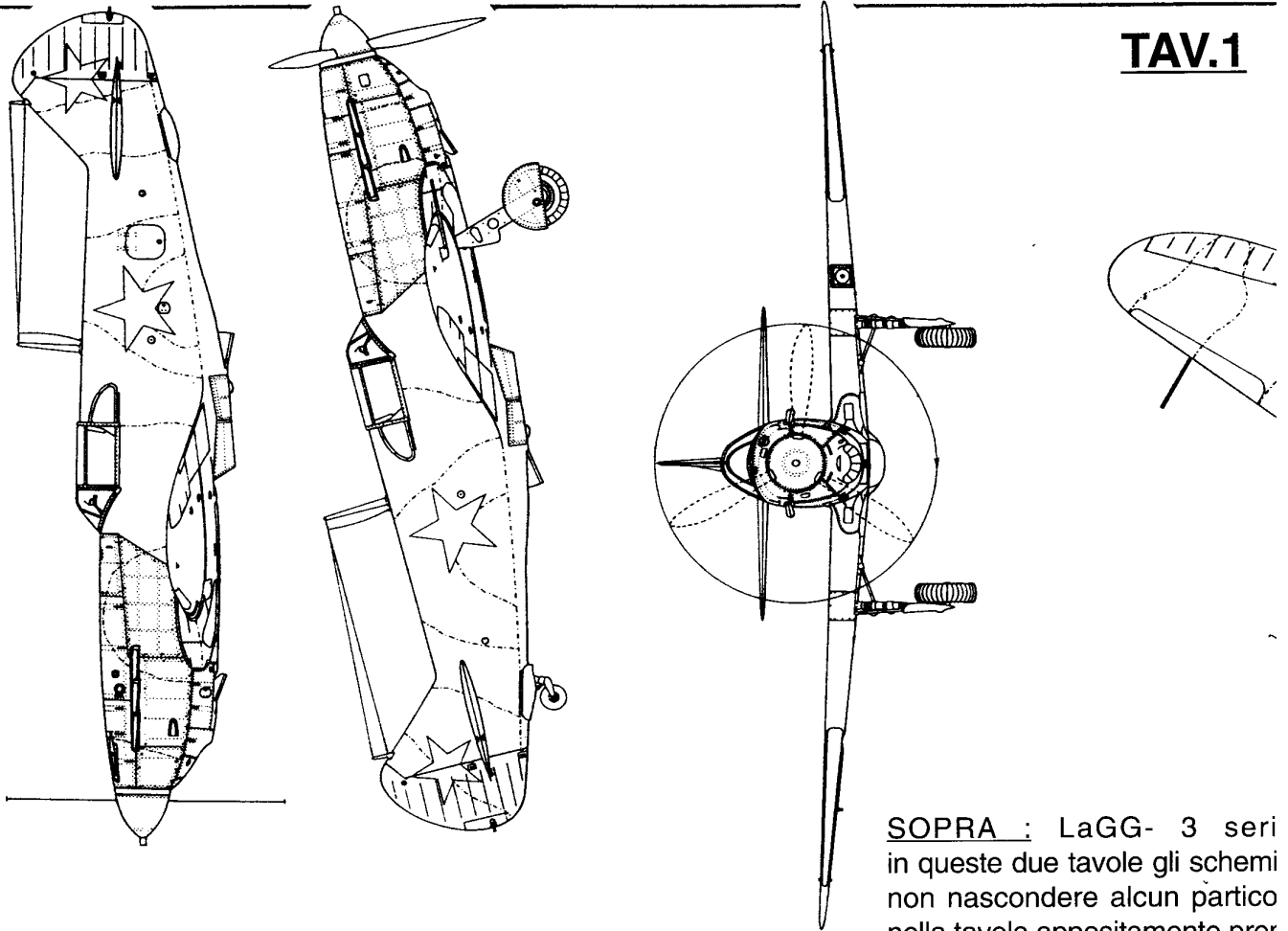
7) Le colorazioni conformi al presente albo sono a carico delle Unità Aeree soltanto per i velivoli che si trovino in manutenzione.

8) Le colorazioni devono essere attuate presso le Unità Aeree solamente a mezzo i colori standard assegnati con le seguenti designazioni: per i rivestimenti in legno ed in tela, i colori Verde AMT-4, Marrone Chiaro AMT-1, Grigio Scuro AMT-12, Grigio Azzurro AMT-11 ed Azzurro AMT-17. Per i rivestimenti metallici: Verde A-24M, Marrone Chiaro A-21M, Grigio Scuro A-32M ed Azzurro A-28M.

Quanto sopra disposto reca la firma del Capo Servizio Difesa delle Forze Aeree dell'Armata Rossa, Ing. Colonnello Jasin, in data 18 giugno 1943. Quali allegati al testo, vi sono in tritico, dieci schemi, illustranti l'andamento delle mimetiche nelle superfici latero-superiori, così suddivisi:

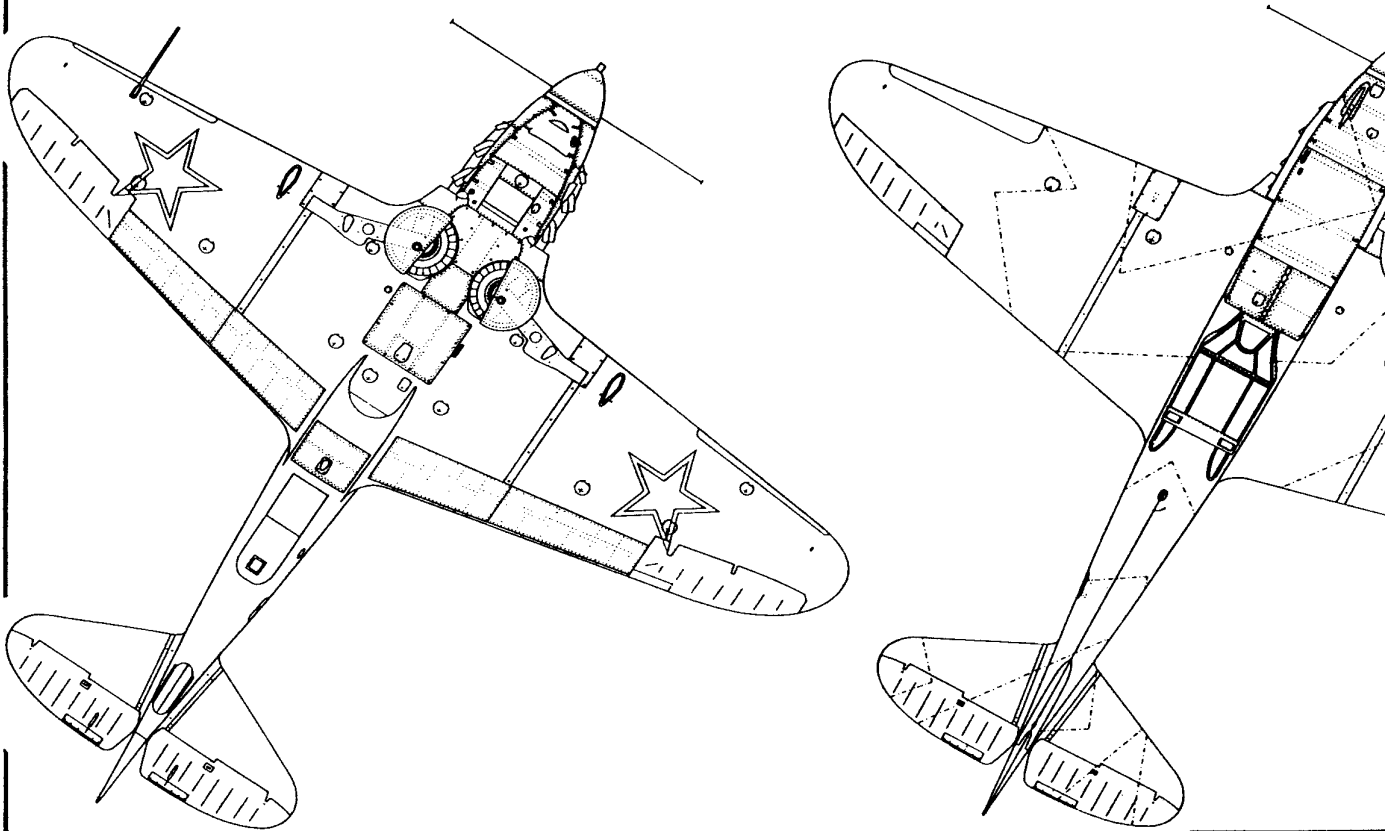
Uno schema a due colori: Grigio Azzurro e Grigio Scuro, per tutti i caccia (vedi schema tavola 2). Due schemi a tre colori: Verde, Marrone Chiaro e Nero, rispettivamente per i velivoli Ilyushin 11-4 e Petlyakov Pe-8. I restanti schemi a tre colori: Verde, Marrone Chiaro e Grigio Scuro, per i velivoli Polikarpov U-2 (Po-2), Yakovlev UT-2, Yakovlev Yak-6, Ilyushin 11-2 (due schemi), Petlyakov Pe-2 (due schemi). Premesso che in questo articolo non è mia intenzione trattare la mimetica dei bombardieri sovietici, emerge una contraddizione fra quanto disposto al punto 3 e gli schemi dell'11-4 e Pe-8, ove compare il Nero al posto del Grigio Scuro; il fatto potrebbe essere spiegato col possibile mantenimento di schemi già in vigore prima dell'emanazione del regolamento in oggetto, D'altronde i punti 4 e 5 lasciano chiaramente intendere che quanto citato era già regolamentato da disposizioni precedenti, come quella riguardante il posizionamento, colore e dimensioni delle insegne di riconoscimento ottico.

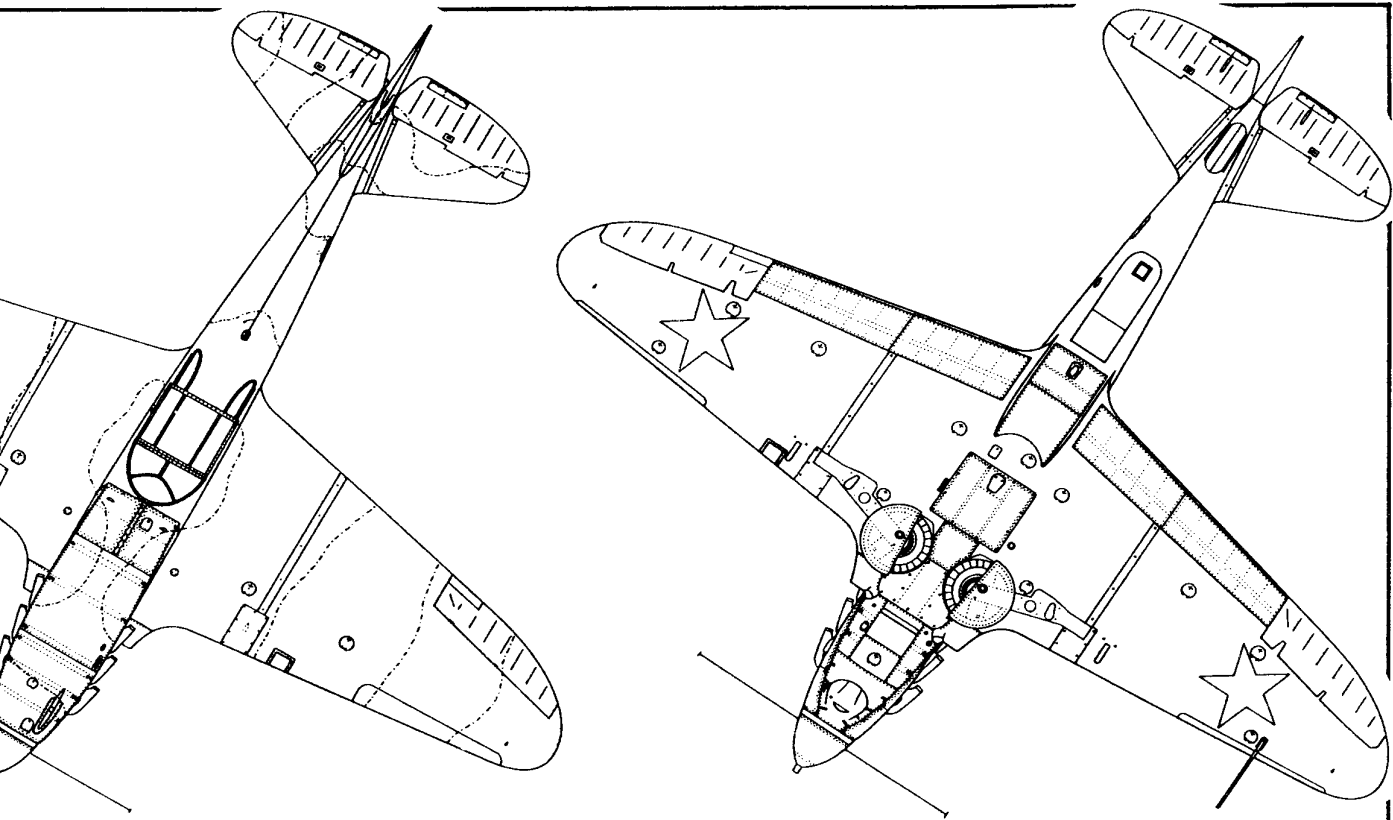
TAV.1



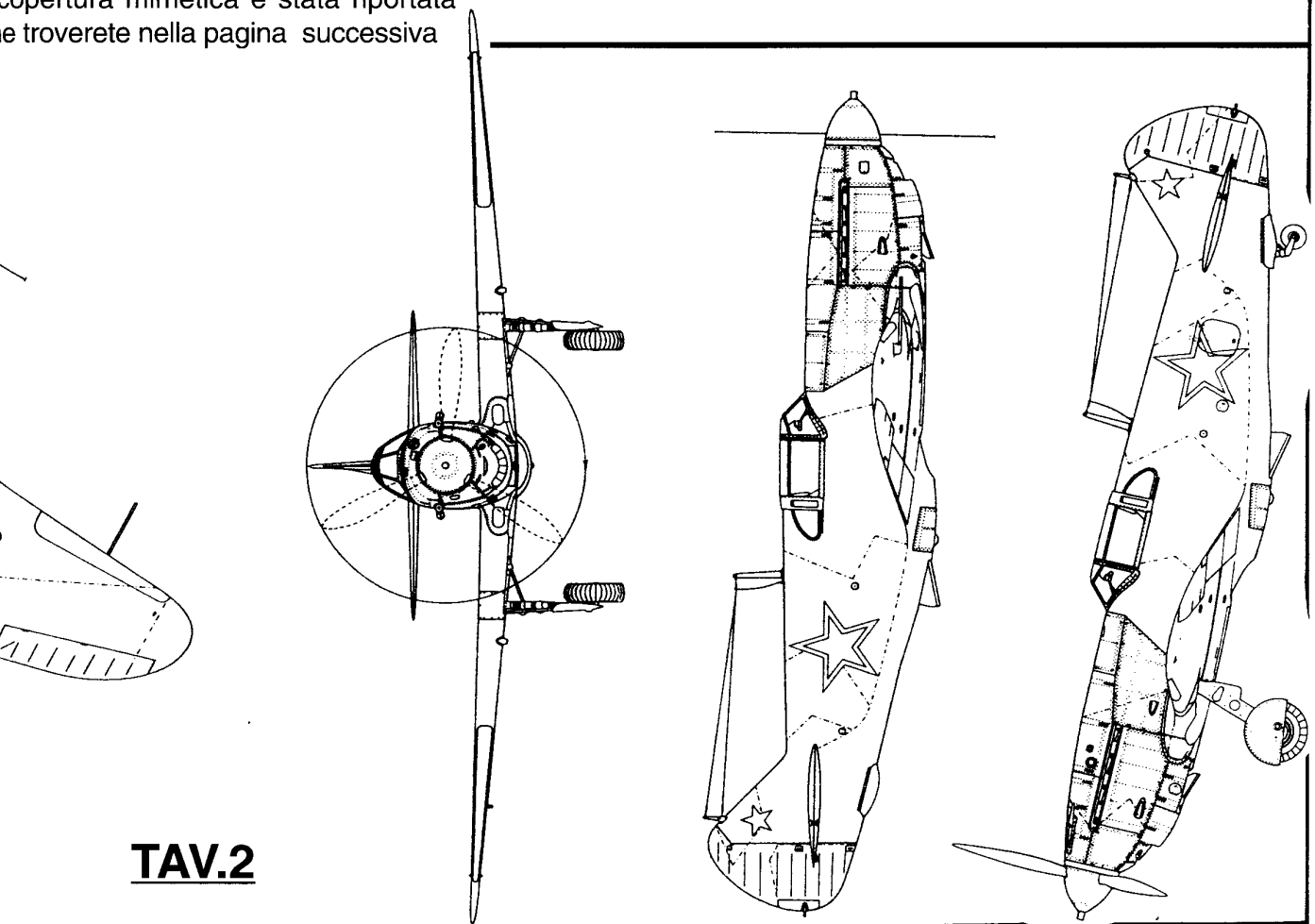
SOPRA : LaGG- 3 seri
in queste due tavole gli schemi
non nascondere alcun partico
nella tavola appositamente prepa

DISEGNI IN SCALA 1/72





SOTTO: LaGG- 3 serie 66
i sono stati solamente tratteggiati per
copertura mimetica è stata riportata
e troverete nella pagina successiva



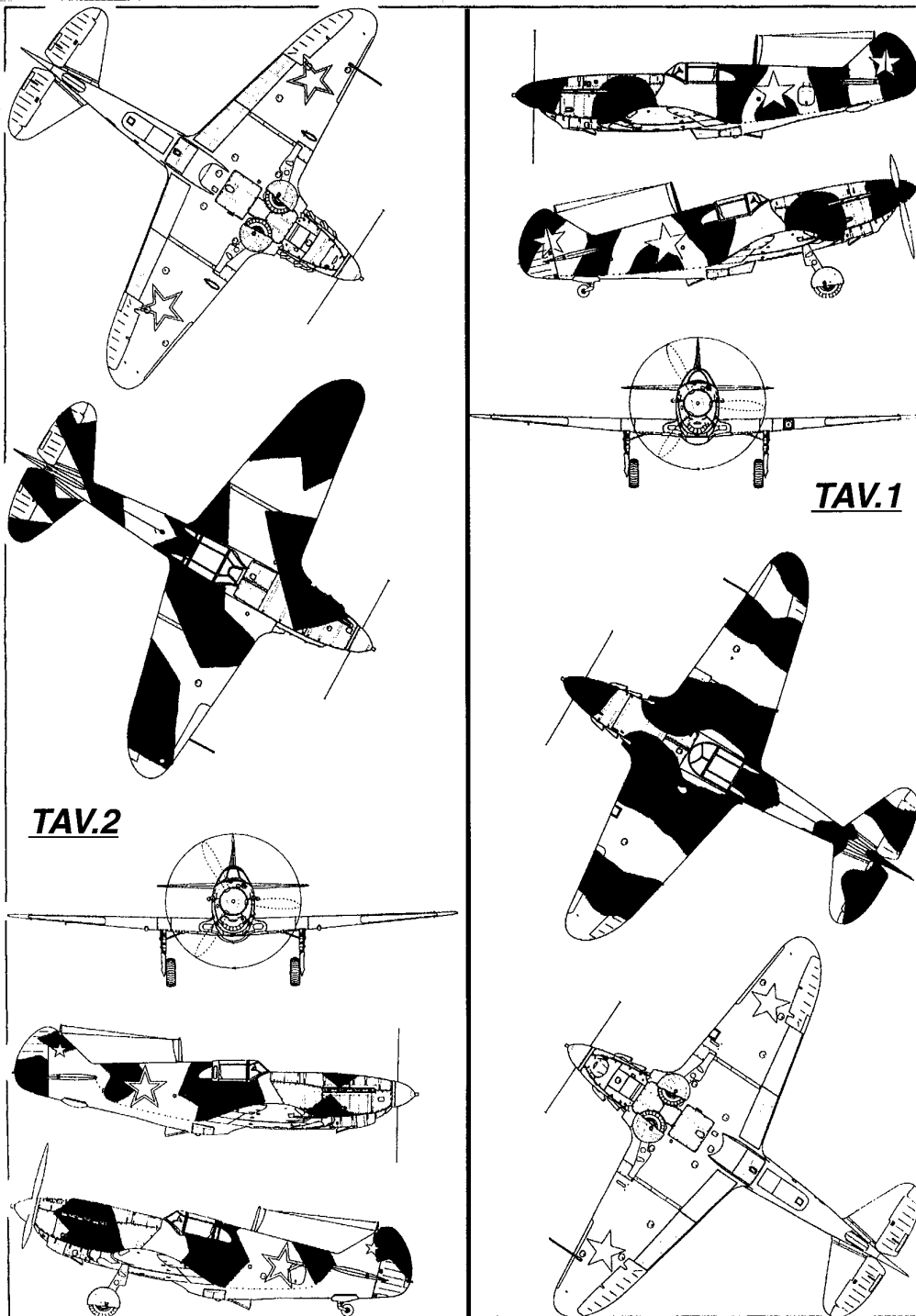
TAV.2

Il punto 7 stabilisce che le norme valgono per i velivoli di nuova produzione, mentre per quelli in servizio operativo le nuove mimetiche verranno adottate soltanto in fase di revisione o manutenzione, quindi nessuna riverniciatura totale dell'intera flotta Aerea Sovietica. Da notare comunque che alcune foto ritraggono dei LaGG-3 serie 66 in livrea conforme al presente regolamento; poiché la produzione di tali velivoli termina nel settembre 1943 presso l'officina n° 31 di Tbilissi, si può dedurre che l'applicazione dei disposti succitati viene recepita abbastanza sollecitamente da parte dell'industria aeronautica sovietica, restando in vigore fin verso la fine del conflitto, quando le superfici latero-superiori dei caccia tornano in colorazione "uniforme, ma in questo caso vi sono notevoli discordanze sulla corretta interpretazione del colore: Grigio per alcuni (Grigio Chiaro A-15M? FS 36375, HU 127, secondo una pubblicazione polacca, Grigio A-36M stando ad una più attendibile fonte russa, a partire però dal 1948) e Verde per altri. Più sicuro invece il periodo antecedente il regolamento del 1943, anche se non ancora pubblicate le disposizioni originali relative; l'entrata in vigore è databile all'incirca verso la metà del 1941 ed i colori previsti sono il Nero ed il Verde Chiaro (una fonte russa lo definisce Verde Stagno Chiaro, con riferimento alla tipica superficie palustre). La scelta di tali tinte pare non sia dovuta a particolari esigenze di mimetismo, ma alla notevole disponibilità di tali ventici presso le officine di produzione che, precedentemente, erano adibite alla costruzione di automezzi e trattori agricoli. Tale motivazione è indirettamente suffragata da un articolo apparso sul n° 1/99 della rivista moscovita M-Hobby, ove appaiono alcuni schemi di mimetiche sperimentali applicati nel 1940 su velivoli Polikarpov 1-16, 1-153 e Tupolev SB-2 Bis. I colori in oggetto, per le superfici superiori sono: Verde Scuro (non vi è equivalenza col Federal Standard; Humbrol HU-3 leggermente schiarito), Verde (FS 34102; HU-117), Verde Chiaro Giallastro (FS 34259; non vi è equivalenza Humbrol), Bruno Scuro (FS 30097; HU-10), Bruno Chiaro (FS 30219; HU-29), Marrone Chiaro (FS 30227 + scuro; HU-119 scurito con HU-110). Per le superfici inferiori: Azzurro (FS 35526; HU-65 + chiaro ed azzurro). Nei casi illustrati su detta pubblicazione, sia l'andamento degli schemi, sia i colori succitati, ad eccezione dell'Azzurro per le superfici inferiori, hanno ben poco in comune con le mimetiche in Nero e Verde Chiaro adottate successivamente sui caccia; possibile quindi che queste ultime fossero una soluzione temporanea o d'emergenza, ma che il problema non venisse trascurato si ipotizza

ad esempio dalle foto, riprese in ditta, di uno Yak-1B con mimetica a tré colori per le superfici superiori e dal fatto che in molti casi, probabilmente su iniziative locali, il Nero viene sostituito con un più adeguato Verde Scuro. Le immagini fotografiche dimostrano che, a differenza della mimetica unificata adottata nel 1943, nel periodo precedente vennero applicate, sebbene con una certa approssimazione, colorazioni a bande secondo schemi più numerosi; quello che appare nella tavola 1, raffigurato sul LaGG-3 serie 35, è sicuramente uno dei più diffusi e pare applicato non solo sui caccia, ma anche su altri velivoli come gli addestratori Yakovlev UT-2. A similitudine di quanto in uso presso la RAF, esisteva anche una versione a schema rovesciato sia nell'andamento, sia nei colori. Un ringraziamento doveroso ed obbligato va nei confronti degli Ing. Pier Paolo Lugli e Pavei Tresnak; grazie a loro, ed in particolare al prezioso ed insostituibile aiuto di Pier Paolo, è stato possibile realizzare questo articolo che spero possa aiutare a far un po' di chiarezza su un argomento controverso. Grazie anche a Marino De Bortoli, particolarmente attento alle notizie e novità dell'Est europeo. Ecco un elenco puramente indicativo di colori utilizzati sui caccia sovietici nella Seconda Guerra Mondiale:

Colore	Federal standard	Humbrol
Grigio Azzurro	35237 - 36320	HU 145-128
Grigio Scuro	36118 - 36176	HU 123-27
Azzurro	35526	HU 65 + chiaro e azzurro
Azzurro (vers.carica)	35190	HU 89
Nero	37038	HU 33
Verde scuro	34096 - 34092	HU 163-149
Verde chiaro	34258 - 34227	HU 78-80-120
Verde	34102 - 34127	HU 114-86
Marrone chiaro	30219	HU 119
Bruno	30117 - 31090	HU 186
Grigio scuro	36081	HU 32
Grigio chiaro aviaz. nav.	25630	HU 147-196
Giallo	33618	HU 154 schiarito con 99
Rosso	31302	HU 60-153

Nota: sarebbe ovviamente assurdo pretendere una indicazione precisa ed inequivocabile per ogni colore e non solo per le possibili alterazioni delle vernici in condizioni climatiche estremamente difficili; in guerra non si guarda alla perfetta rispondenza del colore al campione ufficiale, bensì alla disponibilità e le esigenze operative del momento. Ad esempio: l'Azzurro utilizzato nelle superfici inferiori ebbe varianti cromatiche decisamente marcate, così come il Marrone Chiaro che ebbe quale sostituto un Bruno con tonalità totalmente differente. A titolo informativo, le vernici vennero denominate con sigle diverse secondo la composizione e la superficie di applicazione, ad esempio: AII, AMT, AooM, AE, MK, Aerolak.



TAV.1

TAV.2

DESCRIZIONE VELIVOLI TAVOLA

Velivolo LaGG--3 Serie 35

Apertura alare mt. 9,80 (cm. 13,6 in scala 1:72), Lunghezza mt. 8,81 (cm. 12,23 in scala 1:72). Motore Klimov M-105PF da 1210 cw al decollo. Velocità massima al livello del mare circa 500 km. orari, a 5000 metri circa 560 km. Armamento: un cannone SCHWAK da 20 mm. nell'albero motore, una mitragliatrice UBS da 12,7 sparante attraverso il disco dell'elica. Lo schema mimetico raffigurato è quello applicato all'incirca dalla metà del 1941, i colori sono: nero e verde chiaro; successivamente il nero in molti casi viene sostituito dal verde scuro. Esiste anche uno schema rovesciato sia nell'andamento, sia nei colori; è possibile che le differenze denotino i vari luoghi di produzione.

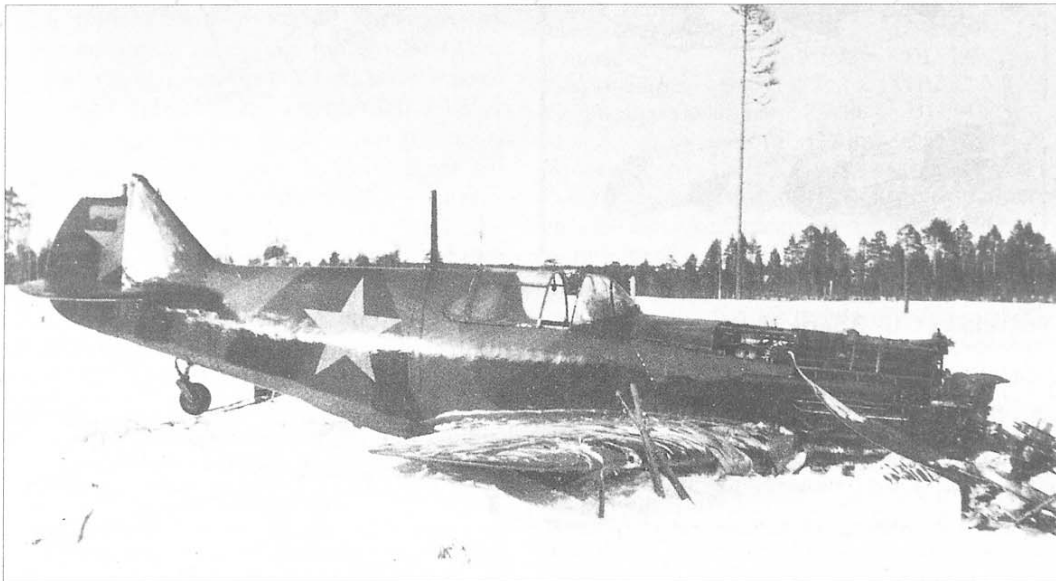
Velivolo LaGG-3 Serie 66

Apertura alare mt. 9,80. Lunghezza mt. 8,81. Motore Klimov M-105PF da 1210 cw al decollo. Velocità massima al livello del mare circa 540 km. orari, a 5000 metri circa 590 km. Armamento: un cannone SCHWAK da 20 mm. nell'albero motore ed una mitragliatrice UBS da 12,7 sparante attraverso l'elica. Lo schema illustrato riproduce esattamente quello allegato alle disposizioni emanate nel giugno 1943 o Sostanzialmente tale schema viene rispettato sia sui velivoli con motore in linea, sia con quelli a motore radiale, inizialmente con andamento rettilineo e bordi più netti, successivamente più arrotondato e sfumato. I colori sono il grigio azzurro ed il grigio scuro.

LaGG 3 note storiche

Tra il 1936-1939 in Unione Sovietica, resisi drammaticamente conto dell'arretratezza tecnologica nei confronti della Germania, vennero istituiti dei gruppi di lavoro allo scopo di riammodernare tutta la flotta delle Forze Aeree Sovietiche. Il gruppo formato da Semyon Lavochkin, Vladimir Gorbunov e Michail Gudkov si costituì presso l'OKB-301 (Studio costruzioni sperimentali presso la fabbrica di Stato n° 301) nei pressi di Mosca. L'incarico era per un caccia di prima linea che venne progettato, vista la scarsa disponibilità di idonee leghe metalliche, facendo largo uso di legno addensato con resine fenoliche e compensato contropiaccato con bakelite. Il 30.03.1940, ad un anno dall'inizio dei lavori, volava il prototipo, denominato 1-301 (I=Istrebitel, ovvero: caccia distruttore) ai comandi del pilota Aleksei Nikashin; nel corso dei collaudi il velivolo toccò i 515 kmh al livello del mare ed i 605 a 5000 metri di quota che raggiungeva in circa sei minuti. Nell'ottobre 1940 si rendeva disponibile un secondo prototipo e la designazione veniva cambiata da 1-301 in LaGG-1 dalle iniziali dei progettisti. Nonostante i velivoli presentassero diversi inconvenienti^ l'urgenza di poter disporre di un numero sufficiente di nuovi apparecchi portò alla decisione di iniziare subito la costruzione in serie presso le

fabbriche n° 21, 23, 31 e 153; il primo esemplare, denominato LaGG-3, realizzato presso la fabbrica n° 23 di Leningrado, pare abbia volato già nel dicembre 1940, mentre quello della fabbrica n° 21 di Gorkii avrebbe compiuto il primo volo il 23.01.1941. I primi reparti che ricevettero dei LaGG-3 furono il 19° Reggimento Caccia basato a Gorelovo ed il 157° assegnato alla difesa di Leningrado. Purtroppo la lavorazione affrettata e con manodopera non specializzata venne ulteriormente aggravata da scarsa o errata manutenzione presso i reparti ed emersero una serie di problemi non presenti sui prototipi od aggravati, per cui la velocità massima scese sotto i 550 kmh ed il tempo di salita a 5000 mt aumentò di circa due minuti e mezzo. Ad esempio si verificarono delle perdite dal radiatore e l'impianto idraulico, il carrello rivelò la tendenza a bloccarsi in posizione sia aperta che chiusa ed a collassare durante il rullaggio ed il parcheggio. Al momento dell'operazione Barbarossa, cioè l'attacco tedesco all'URSS in data 22 giugno 1941, le Forze Aeree Sovietiche avevano in carico presso i loro reparti, quali caccia moderni, 1301 Mig-3, 399 Yak-1 e 322 LaGG-3; molti di questi velivoli vennero distrutti per lo più a terra nei primi giorni di guerra, ma anche se non si fosse verificata una simile disfatta, il risultato pratico



LaGG-3, 4° Serie, appartenente al 524° Reggimento Caccia, caduto in territorio finlandese nel marzo 1942. La mimetica è nei colori verde e nero in uso sui caccia sovietici nel periodo 1942/43. (coll.Moncalvo)



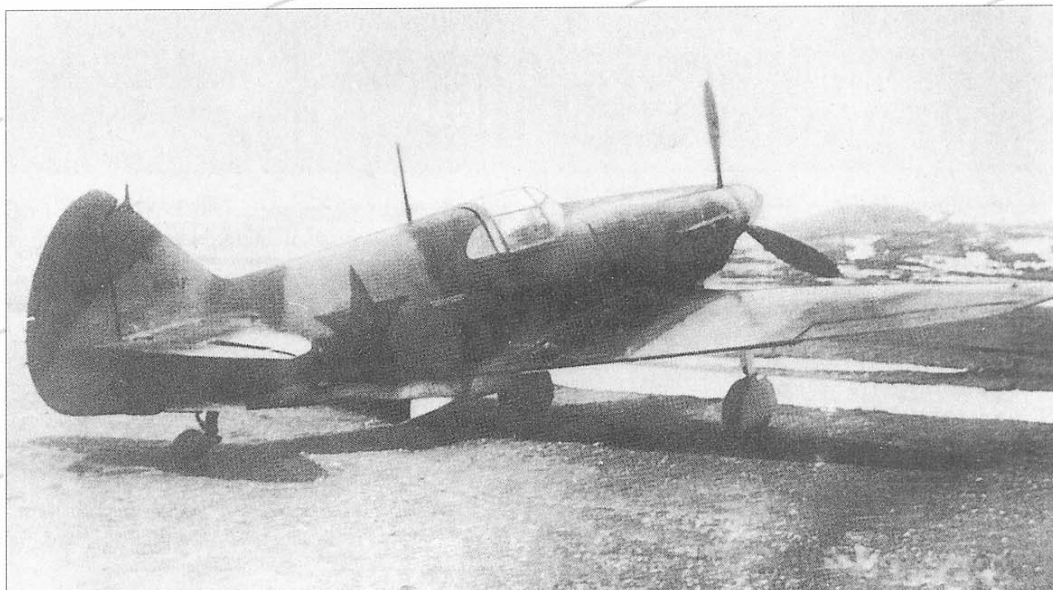
Bella immagine di Yak-D9 ripresi in volo nella zona di Sebastopoli nel Maggio 1944; la mimetica è a due toni di grigio con bordi piuttosto netti e dritti. Il velivolo col n° 22 è quello del Maggiore M.I. Grib, appartenente al 6° Reggimento Caccia della Guardia; il n° 31 è pilotato da V. Voronov ed il 26 da I.Bielozierov.
(coll.Moncalvo)



LaGG-3, 35° Serie, atterrato in emergenza sul suolo finlandese nell'agosto 1942; successivamente riparato, operò nelle Forze Aeree Finlandesi con la sigla Lagg-3. Notare la mimetica con i colori invertiti rispetto il velivolo della foto precedente.
(coll.Moncalvo)

Uno dei primissimi esemplari di LaGG-3 serie 66 (ancora con l'antenna lunga), recante la mimetica verde chiaro-verde scuro.

(coll.Moncalvo)



non sarebbe stato molto diverso, infatti il Mig-3 era stato progettato come caccia d'alta quota, rivelandosi superiore ai contemporanei velivoli tedeschi soltanto a quote oltre i 5000 metri, inoltre i piloti erano totalmente impreparati alle moderne tecniche di combattimento e nel caso degli Yak-1 e LaGG-3 la conoscenza del velivolo era per molti limitata a qualche volo giro campo. I primi esemplari di serie del LaGG-3 erano dotati di un motore Klimov K-105P erogante la potenza massima di 1100 Hp (mantenuto fino alla 28° serie) ed armati con un cannone ChVAK da 20 mm, una mitragliatrice UBS da 12,7 e due ChKAS da 7,62 rivelandosi i caccia più robusti e potentemente armati delle Forze Aeree Sovietiche, ma, con i difetti sopra accennati, poco inclini a perdonare errori di pilotaggio, con la tendenza ad entrare in autorotazione o stallo e prestazioni inferiori ai Me 109 e Fw 190 cui si dovettero opporre, per cui la sigla LaGG venne tramutata in "Lakirovanny Garantirovanny Grob", cioè: bara laccata garantita. In realtà i piloti più esperti consideravano il LaGG-3 meno impegnativo del Mig-3, apprezzandone le buone doti di incassatore, specie negli attacchi a bassa quota contro i reparti corazzati, ruolo nel quale lo Yak-1 si rivelò ben più vulnerabile. Le varie modifiche apportate alle ultime serie del LaGG-3, come il motore M-105FP da 1210 Hp e le alette automatiche sul bordo d'entrata alare ne migliorarono nettamente le caratteristiche, ma senza prevalere sui contemporanei caccia della Luftwaffe, ciò nonostante furono molti i piloti sovietici che ottennero la qualifica di Asso a bordo del LaGG-3, come Popkov, Grigor'yev, Lvov e Mironov; i piloti del 21° Reggimento Caccia, nell'ottobre 1941, in sei giorni dichiararono l'ab-

battimento di ventitré velivoli nemici contro sole sette perdite. La produzione del LaGG-3 terminò nel settembre 1943 con un totale di 6528 esemplari (2463 nel 1941, 2771 nel 1942 e 1294 nel 1943); ormai era ampiamente disponibile il La-5 che pur derivando direttamente dal LaGG-3 avrebbe riscosso ben altra fama. Interessante notare come alcuni LaGG-3, nel corso della loro vita operativa, ebbero occasione di cambiare contrassegni e proprietari. Tre esemplari vennero catturati dai finlandesi che, dopo le opportune riparazioni, li reimpiegarono contro i sovietici. Il primo, un 4° serie immatricolato LG-1, operò con i colori finnici per un totale di 76h e 55m, cogliendo una vittoria in data 16.2.1944 ai comandi del Sergente Maggiore E. Koskinen che riusciva ad abbattere un LaGG-3 sovietico; l'esemplare LG-2, un 1° serie, veniva utilizzato complessivamente per 26h e 35m, mentre il velivolo codificato LG-3, appartenente alla 35° serie, effettuava 79h e 40m di voli operativi. Anche i giapponesi ebbero occasione di testare in volo, nel settembre 1942 sulla base di Mutanchiang in Manciuria, un LaGG-3 serie 8°, acquisito a seguito la diserzione di un pilota sovietico.

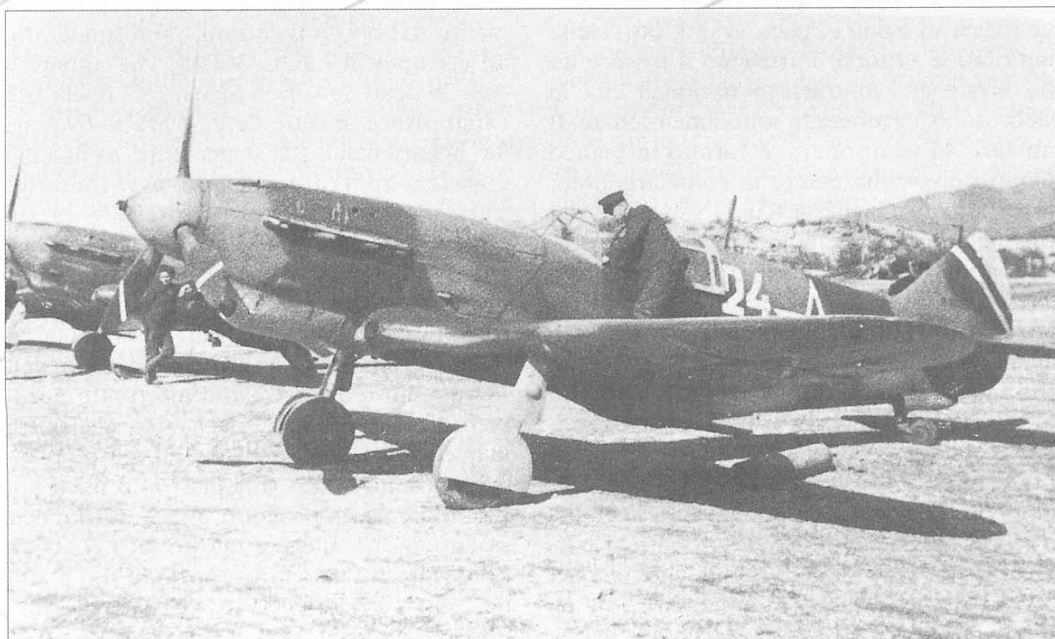
I MODELLI

Al momento in cui scrivo, i modelli disponibili del LaGG-3 si riferiscono solamente alla scala 1/72; fra questi tratterò le scatole di montaggio prodotte dalle ditte DAKO-plast e TOKO, cioè quelle che permettono una buona riproduzione modellistica. La Dako è stata la prima a comparire sul mercato con la scatola del LaGG-3 Serie 66, cioè l'ultima prodotta. Il kit è composto da una quarantina di pezzi finemente incisi più sei trasparenti; le linee generali sono ben restituite e le dimensioni quasi perfette: un millimetro in meno nell'apertura alare e quasi due in più



nella lunghezza. L'abitacolo è sufficientemente ben riprodotto comprendendo i particolari sulle fiancate laterali, cruscotto e collimatore, ma ovviamente il tutto può essere migliorato secondo le capacità personali. Il primo errore che salta agli occhi è la cerniera dei timoni di profondità che riproduce l'andamento delle serie intermedie, mentre nelle ultime serie era presente un dente di compensazione (vedi disegno in pianta), bisogna quindi stuccare e re incidere la parte interessata. Il raccordo tra la fusoliera ed i piani

orizzontali è troppo spesso e va assottigliato; la parte interna del bordo d'uscita del direzionale ha uno spessore di rinforzo stampo che va limato via. La linea di giunzione fra l'ala e la fusoliera necessita di una stuccatura accurata, facendo attenzione a non rovinare i dettagli adiacenti. Sugli esemplari della 660 serie il faro di atterraggio non era presente, quindi tale particolare (pezzo 41) va soppresso lisciandolo e verniciandolo; bisogna inoltre autocostruire con plasticard i due piccoli attacchi subalari a forma di goccia, posti in



LaGG-3, 66° Serie, appartenente al 9° Reggimento Caccia, basato nella zona del Mar Nero all'inizio del 1944. La mimetica è chiaramente nello schema a due toni di grigio, emanato nel corso del 1943.
(coll.Moncalvo)



Yak-7V ripreso a Toula nell'inverno 1943/44. Anche in questo caso la mimetica corrisponde allo schema a due toni di grigio
(coll.Moncalvo)

prossimità delle gambe del carrello. Il tettuccio dell'abitacolo può essere posizionato chiuso od aperto ed i pezzi che lo compongono sono sufficientemente limpidi e non troppo spessi, tuttavia guadagneranno in realismo se ristampati in vacuform; da rifare con plasticare trasparente i due finestrini laterali posteriori (pezzi 39 e 40). Le decals prevedono una sola decorazione, ma di indubbio interesse, cioè il velivolo pilotato dal Lt. Yuri Shchipov, appartenente al 90 Reggimento Caccia, basato nella zona del Mar Nero agli inizi del 1944. Detto aereo è caratterizzato dalla presenza sulla fiancata sinistra di un cuore contenente una testa di leone e, poco avanti, otto stelle indicanti le vittorie. Purtroppo il rosso è un po' vivace ed i contrassegni nazionali, cioè le stelle, sono leggermente sottodimensionate. Il numero 43 in fusoliera, è fornito in bianco mentre dovrebbe essere in color argenteo; forse argenteo anche la banda superiore del timone e bianca quella inferiore (questo secondo fonti russe recentissime). La mimetica è correttamente indicata nei due grigi e con riferimenti Humbrol. A questo kit, quale eventuale miglioria, sono dedicate le ottime fotoincisioni della ditta Pari (S72-070) che offrono fra altro la possibilità dei flap abbassati. La seconda scatola della Dako (Art. 12002) è invece dedicata al LaGG-3 serie 35. Rispetto il kit precedente, sono stati sostituiti i trasparenti dell'abitacolo, gli scarichi e la presa d'aria del motore. Leggermente modificata anche la fusoliera eliminando le alette parafiamma degli scarichi ed una piccola bugna sulla fiancata sinistra; il timone in questo caso è fornito separato, ma si tratta una miglioria

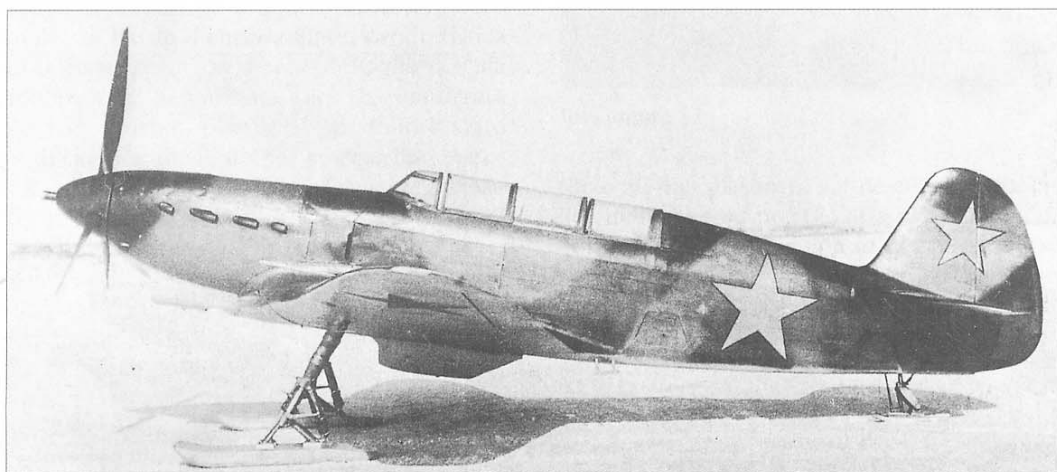
molto relativa in quanto il bordo d'uscita è piuttosto spesso. Come si può osservare nei disegni, in realtà le differenze fra le due serie sono ben maggiori e, sebbene non siano probabilmente il massimo della precisione, consiglio di basarsi su di essi per una riproduzione sufficientemente accurata. Mi limito ad un appunto sulla presa d'aria del radiatore ventrale: premesso che nei modelli Dako detto radiatore eccede un po' in larghezza, cosa peraltro poco avvertibile, è da specificare che la presa d'aria maggiorata pare non fosse presente sulla totalità dei velivoli appartenenti alla 35° serie, inoltre su qualche esemplare l'andamento del bordo d'entrata è più squadrato; ad esempio: il LaGG-3 n° 52 che appare a pag. 39 dello Squadron Signal 163, rivela tale caratteristica, mentre l'esemplare n° 59, (pag. 41), appartenente alla stessa unità, ha una più classica apertura di tipo arrotondato. Purtroppo il kit Dako non prevede queste opzioni sebbene raffigurate nei profili illustranti le colorazioni, bisognerà quindi ricorrere all'autocostruzione con l'uso di plasticard, raccordando le fiancate laterali con lo stucco. Ovviamente anche per questo modello valgono le osservazioni effettuate per il precedente ad eccezione degli attacchi subalari, in questo caso non carenati e, sui velivoli reali, sovente limitati alla sola piastra di fissaggio. La ditta Pari ha prodotto un set di fotoincisioni dedicate anche a questo kit (372-06°). Le decals prevedono tre opzioni: il 6 giallo dell'Asso sovietico Gap. G.A. Grigoriev, appartenente al 178° Reggimento Caccia addetto alla difesa della zona aerea di Mosca all'inizio del 1942; colorazione ed andamento

La-5 appartenenti al 159° Reggimento Caccia, operante nella zona di Leningrado. La mimetica in verde chiaro e nero, denota i velivoli appartenenti alla produzione iniziale, risalente al 1942.
(coll.Moncalvo)



della mimetica, come indicati nelle istruzioni sono totalmente errati, i colori reali sono il verde chiaro ed il verde scuro e la loro delimitazione corrisponde allo schema illustrato nella tavola 1. Il secondo esemplare è il 30 rosso recante una colorazione invernale temporanea, sotto la quale traspare la solita in verde scuro e verde chiaro. Il terzo esemplare pro-posto è quello finnico immatricolato LG-3, di base a Nurmoila nel 1943 ed a Mensuvaara alla fine del 1944. L'andamento della mimetica, come illustrato nella vista in pianta non è molto preciso (tale velivolo è molto ben documentato fotograficamente), ma soprattutto è errata la forma dei codici forniti nelle decais, inoltre quello sul lato destro dovrebbe essere verde anziché nero. A chi fosse interessato a tale soggetto, ricordo che la ditta InScale ha prodotto nel 1993 un foglio di decais decisamente più corretto (Set AC 013). Eccoci ora al modello, o forse più giustamente, i modelli Toko, infatti lascatola Ari. N° 136, composta da un'ottantina di pezzi più sei trasparenti, prevede la possibilità di realizzare, a scelta, il LaGG-3 delle serie 1,5,11,35 e 66. Questa caratteristica che dovrebbe costituire un grande vantaggio, in realtà si rivela il tallone d'Achille, infatti se giustamente sono fornite tre diverse coperture motore, tre tipi di scarichi, tre tipi di piani orizzontali, ecc., le semifusoliere sono soltanto due, recanti sulla fiancata una pannellatura in rilievo, quale protezione dai gas di scarico. La forma di tale particolare è corretta per la maggior parte della produzione dei LaGG-3, ma non per la prima serie per cui, volendola realizzare, occorre asportare e sos-

tituire detta pannellatura con plasticard sottile opportunamente sagomato. Volendo invece riprodurre un esemplare della serie 29 in poi, il particolare citato va semplicemente limato via, ma questo comporta anche l'eliminazione dei dettagli che devono essere nuovamente reincisi, operazione non propriamente alla portata di tutti e sicuramente fastidiosa. comunque l'insieme dei pezzi restituisce abbastanza fedelmente forme e dimensioni del velivolo e con un po' di impegno e documentazione si può ottenere praticamente qualsiasi versione prodotta. Qualche inesattezza si riscontra sia nella riproduzione di alcuni particolari, sia nelle istruzioni. In queste ultime ad esempio, il radiatore ventrale con apertura maggiorata (pezzo 20-A) è indicato per le serie 35 e 66, mentre è caratteristico della sola serie 35; stessa cosa per il regolatore del flusso (pezzo 24-B) mentre nella serie 66 è più lungo e va quindi autocostruito con plasticard. I timoni di profondità nelle istruzioni sono correttamente figurati con le alette di compensazione (trimm), ma lo stampista si è dimenticato di questo particolare su un paio di essi. Il timone dedicato alle prime serie (pezzo 18-A) è scarso nella parte superiore e sarebbe meglio adattare opportunamente quello delle serie successive (pezzo 17-A). Le coperture del carrello sono spesse e piatte, se non corrette falsano l'aspetto del modello finito. Altro punto debole del kit Toko sono le capottine dell'abitacolo, fornite chiuse, cioè in pezzo unico; sono molto trasparenti ma piuttosto spesse. Se viste viste in pianta mostrano i montanti superiori troppo ravvicinati, cosa non facilmente correggibile; una



Yak-7V nella mimetica in uso precedentemente con i colori verde e nero; lo schema in uso sui velivoli Yakovlev differiva leggermente da quello applicato sui LaGG.
(coll. Moncalvo)



alternativa, per le serie antecedenti la 66, potrebbe essere quella prodotta dalla Falcon Clear-Vax, set. n° 24, ma poiché tale capottina è prevista per il kit firmato Red Star/Emhar, l'adattamento richiede l'allargamento forzato di un millimetro; se possibile è meglio ristampare in vacuform le capottine del kit Dako. Le decorazioni previste sono cinque e si riferiscono ad altrettanti Assi sovietici: il LaGG-3 1° serie "76 bianco" di L. Gaitchenko con mimetica verde scuro e verde chiaro, il "35 rosso" 5° serie di G. Kostylev in colorazione invernale bianca, il "73 bianco" 11° serie di N. Puzanov ed il già citato "6 giallo" 35° serie di G. Grigoryev, entrambi con mimetica verde chiaro e verde scuro; infine il LaGG-3 66° serie di Shchipov in colorazione a due toni di grigio, anche questo già commentato per la scatola Dako. Le decals sono di ottima qualità con colori corretti e sufficientemente saturi, purtroppo anche in questo caso il n° 43 del velivolo di Shchipov è bianco anziché argenteo e le stelle rosse sottodimensionate. Abbastanza corrette le indicazioni sui colori e l'andamento delle mimetiche fornite con le istruzioni. Successivamente la Toko ha posto in commercio una seconda scatola (Art. N° 143) con l'indicazione in copertina "LaGG-3 35° Serie", in realtà il contenuto è identico alla precedente, cambiano soltanto le decails che ancora una volta prevedono il "6 giallo"

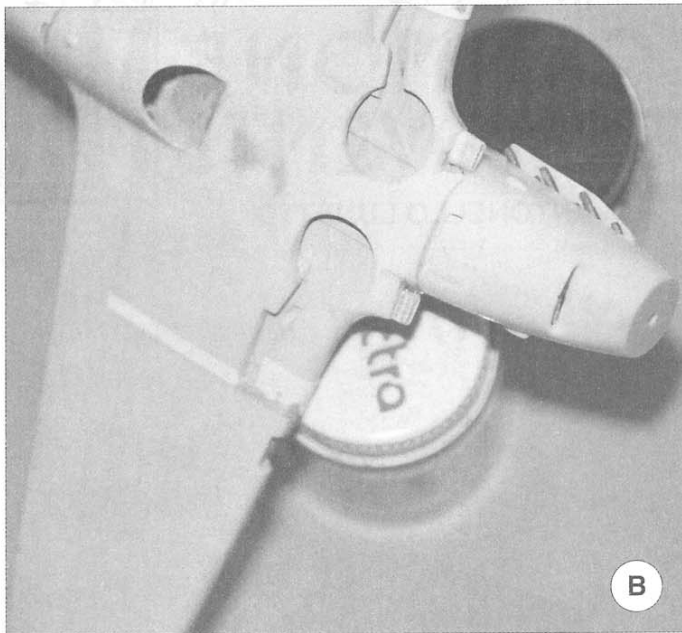
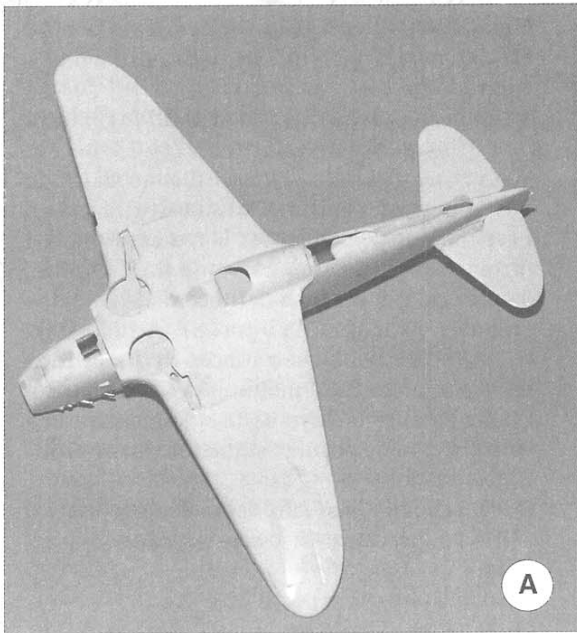
di Grigoryev, il "30 rosso" con mimetica invernale e gli esemplari finnici LG-1 ed LG-3. Non ho potuto visionare personalmente tale foglio, ma pare che l'azzurro dei contrassegni finlandesi sia un po' troppo scuro. Il supporto delle decails Toko è molto fine e può creare dei problemi nel posizionamento ai meno esperti; personalmente bagno preventivamente la zona ove devo applicare la decal con una miscela di acqua e gomma arabica trasparente di buona qualità, onesto aiuta lo scivolamento e mantiene l'adesività. Un ultimo avvertimento in merito alle due piccole aperture poste alla radice del bordo alare anteriore dei LaGG-3; tali fori variano in forma ed inclinazione secondo le serie di produzione, di conseguenza occorre documentarsi con qualche foto sul tipo di esemplare che volete riprodurre; in linea di massima le serie 1° e 66° denotano fori ovali, mentre le altre fori rettangolari. Per concludere: se siete indecisi sulla versione da realizzare o volete riprodurre un LaGG-3 di tipo antecedente la 35° serie, orientatevi sulle scatole Toko, se invece vi interessa un esemplare delle serie 35-66 è consigliabile la Dako-plast; chi non ha problemi di portafoglio è meglio prenda in considerazione entrambe le marche e non se ne pentirà, avrà solo l'imbarazzo della scelta fra varianti e colorazioni possibili.

BIBLIOGRAFIA

- LaGG Fighters in action - Squadron/Signal n° 163 (quasi indispensabile).
- Sovietskie Istrebiteli MIG-3, LaGG-3, La-5 - Dosaaf, Mosca 1986.
- Letectví & Kosmonautika n° 11 e 12/1989 - Repubblica Ceca.
- Suomen Ilmavoimien Historia n° 7: Soviet Fighters - Tietoteos, H 1977.
- Red Stars in the sky, vol. 1-2-3 - Tietoteos, Helsinki, 1979/1983.
- Les Avions de chasse Russes et Soviétiques 1915-1950 - Heimdal, 1995.
- Soviet Combat Aircraft of the Second World War, vol. One - Midland Publishing, Leicester, 1998.
- Stalin's Eagles - Schiffer, 1998.
- Stalin's Falcons - Grub Street, 1999.
- M-Hobby n.° 1/99 - Mosca.

Un La - 5 F N appartenente alla medesima unità, ma ripreso nel 1944. Come si può notare, lo schema mimetico è conforme alle direttive emanate nell'estate del 1943 e venne applicato sia sui velivoli con motore in linea, sia su quelli con motore radiale. (coll.Moncalvo)





NOTE MODELLISTICHE RELATIVE AI KITS DEL LaGG.3 IN SCALA 1/48 DI MARINO DE BORTOLI

Due sono i modelli presenti sul mercato in scala 1/48 entrambi da me montati in tempi diversi. **Kit "B T"** in vacuform con decals e piccole parti in resina: questo kit è stato utilizzato con un kit Hobbycraft del La.5.

Del modello in vacuform ho usato solamente la fusoliera, che è stata ulteriormente rielaborata per rappresentare un LaGG.3 delle prime serie. Infatti si notano rifatti gli scarichi, l'aggiunta delle gobbe per le armi, il timone non compensato aerodinamicamente e con i classici contrappesi alle estremità e nuova cappottina in vacuform.

Nella vista inferiore si nota la stuccatura delle alule sui bordi d'entrata alare, caratteristica di serie successive e il buon dettaglio dell'ala Hobbycraft, penalizzata però da una errata posizionatura in pianta. Il modello è stato verniciato in alluminio per le superfici superiori e azzurro Humbrol 89 leggermente schiarito, per rappresentare, forse l'unico LaGG.3 con questa colorazione.

Kit "ITD" in short-run con decals (ottime) e cappottine in vacuform; riproduce abbastanza fedelmente un LaGG.3 serie 66. Le foto A - B - C illustrano un po' le migliorie apportate e cioè: grosso lavoro di limatura tra la presa d'aria ventrale e pavimento dell'abitacolo in quanto un errato calcolo di tolleranze dei pezzi dagli stampatori necessita di un grande asportato di materiale: sostituzione dell'ogiva con quella del G.55 della Smer (molto più simile che non quella da scatola) aggiunta delle piastre di rin-

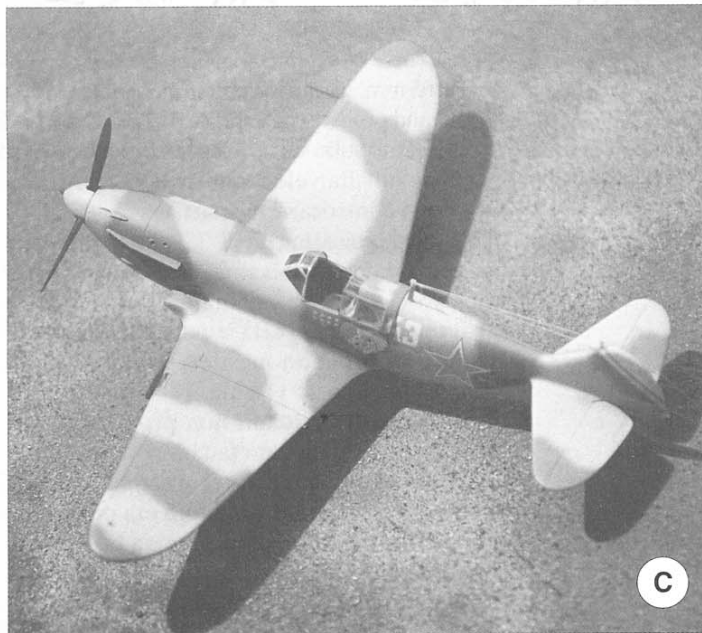


foto autore

forzo alari in plasticard sottile ed infine modifica delle piccole prese d'aria alla radice del bordo d'entrata alare con la fusoliera. Dopo aver attentamente valutato la colorazione, ho optato per lo schema (o uno degli schemi) in due tonalità di grigio. Un grosso aiuto me lo diede un numero della rivista cieca "APKR" che per la prima volta mi mise in condizione di avere precisi (si fa x per dire) riferimenti modellistici:

AMT 11 grigio chiaro	F.S. 36473
AMT 12 grigio scuro	F.S. 36231
AMT 17 azzurro inferiore	F.S.35190

CANNONE SEMOVENTE M10

DI ANTONELLO LUNETTO



in alto:
Vista laterale
destra del modello
dove viene messo
in risalto il grade-
vole aspetto finale
del veicolo.
(foto autore)

Visto il successo ottenuto dall'installazione dell'obice da 105 mm, sui carri Sherman, il Tank Destroyer Command progettò nell'aprile del 1942 un carro di supplemento sullo stesso chassis, che montasse un cannone ad alta velocità iniziale per controblanciare i controcarri tedeschi.

Denominato inizialmente T 35, questo carro, utilizzava lo scafo dello Sherman M4A2 con la parte superiore a piastre inclinate e saldate e con torretta rotonda aperta a pareti inclinate, ed armato di un cannone da 76 mm, studiato apposta per questo veicolo.

Il T.D.C. visti i risultati non proprio positivi, richiese un carro ancora più basso e con pareti maggiormente inclinate: nacque allora il modello T35E1. La corazzatura era più leggera e la torretta da rotonda divenne a base pentagonale saldata.

Non appena finito il modello fu testato, standardizzato e denominato M10 GMC nel giugno del 1942. Allo scopo di aumentare la produzione venne preso in considerazione anche lo scafo del carro Sherman M4A3, che prese la denominazione M10A1.

Molti di questi carri rimasero in America per l'addestramento, altri furono trasformati in trattori denominati M35 privi di cupola con l'aggiunta di un compressore e delle tubazioni per l'aria atti a trasportare cannoni da 155 mm e 240 mm. La maggior parte dei carri M10 e M10A1, fu destinato ai paesi alleati come la Gran Bretagna e la Francia.

L'arsenale di Grand Blanc produsse 4.993 carri dal settembre '42 al dicembre del '43; la Ford ne produsse 1.038 dall'ottobre del '42 ed il settembre del '43 della serie M10A1. La

Grand Blanc costruì altri 675 carri della serie M10A1 completati con nuove torrette e denominati M36.

Molti di questi carri consegnati all'Inghilterra nel 1944, furono ribattezzati "3 in. SP. Wolverine" (ghiottone); essi furono dati alle unità inglesi combattenti in Italia ed in Francia. Verso la fine del '44, i carri inglesi furono riarmati di un cannone da 17 libbre, dando così più potenza di fuoco della versione originale e chiamati "17 pdr. SP Achilles Mk. IC". Alla fine della guerra molti di questi carri servirono a riarmare molte nazioni tra le quali l'Italia. Di questo carro ne fu sperimentata una versione con dispositivo sminatore ad aratro.

Caratteristiche

Designazione: 3in. Gun Motor Carriage M10 o M10A1 Equipaggio: 5: capocarro, pilota, 3 inser-vienti

Peso in combattimento: 27.240 Kg

Dimensioni: Lunghezza m 5,97, Altezza m 2,46, Larghezza m 3,05, Cingolo m 0,406, Carreggiata m 2,11

Armamento:

Principale: 1 cannone da 76 mm M7; per gli inglesi: 17 libbre

Secondario: 1 mg Browning da 12,7 c.a.

Spessore corazza: massimo 37 mm minimo 12 mm

Brandeggio: 360°; Elevazione da -10° a +19°

Motore: 2 GMS 6-71 a nafta per l'M10 - Ford GAA V8 a benzina per l'M10A1 Velocità massima: 48,2 Km/h su strada - in terreno vario 32 Km/h

Sospensioni: tipo a molloni verticali

Autonomia: 322 Km

Guado: 0,91 m

Gradino: 0,61 m

Trincea: 2,286 m

Munizionamento a bordo: 54 colpi da 76mm; 300 colpi da 12,7

Modello M10 GMC in scala 1/72

Il modello nasce dal kit della Esci, Sherman M4A2 e dalla conversione dell'ALBY.

Si monterà, inizialmente, la parte inferiore del kit della Esci, modificando le parti TI100 e P103, togliendo le "alette" ed i parasabbia posteriori (vedi schizzo). Si monteranno le ruote con le sospensioni facendo attenzione a non far "ballare" il carro. Avremo così ottenuto la base del nostro carro. Visto che il kit della Esci, aveva i cingoli di gomma, ho posto uno spessore internamente alle ruote motrici per evitare che i cingoli assumessero la posizione "a gondola" (vedi schizzo). Il pezzo 96Q, cioè quello che si vede dalla torretta che è a cielo aperto, va pitturato in bianco. Ho provato a secco l'innesco tra i due kit che per mia fortuna combaciavano perfettamente. Ho montato quindi i cingoli ed incollato i due kit con colla cianoacrilica.

Incollati i fari ho costruito le protezioni degli stessi con filo metallico opportunamente sago-

mati. Ho quindi iniziato le migliorie su tutto lo scafo posizionando anche i vari carichi esterni. La torretta è stato il pezzo più complicato: il cannone è stato migliorato aggiungendo le parti mancanti come il meccanismo di puntamento. Il libro di Hunnicut sullo Sherman mi ha molto aiutato. Incollata la parte della culatta dentro la torretta ho allineato la canna in modo da dare continuità al pezzo. Nella torretta sono stati aggiunti radio, telone di protezione, sedili degli inservienti e munizionamento. La torretta, è stata completata con i carichi esterni, e con la mitragliera Browning da 12,7 mm, prendendola dal kit accessori per carri della MMS decisamente più bella. Per completare il carro ho autocostruito i "culin edgerous" spuntoni di metallo ricavati dalle barriere anti sbarco tedesche poste sulle spiagge della Normandia (chiamati gli asparagi di Rommel) che servivano ad aprirsi un varco nella fitta vegetazione francese, con lo Stripstyrene della Evergreen serie H-column da 2.5mm, creando anche delle alette di rinforzo. Posizionando l'equipaggio della Wargame South ho completato il modello.

La colorazione
Ho inizialmente verniciato il mezzo con olive drab 41 della Lifecolor passando il colore ad aeropenna. Una volta asciutto il colore di base ho passato una mano a pennello, di "ruggine vecchia" 411021 della Hansa. Il carro ha subito il trattamento dry-brush con il colore base con aggiunta di bianco, in modo da far risaltare gli spigoli. Ho tracciato, sulla torretta, una banda bianca per il riconoscimento aereo, e dopo aver posto le decals e colorati i carichi esterni,

ho passato sul carro polvere di gessetti colorati creando un aspetto "vissuto". Ho aggiunto della garza sulla canna a modo di mimetica e su un listino in legno noce navale, posizionato sulla parte posteriore vicino ai carichi, ho fatto una scritta presa da una foto "for Berlin follow me", con pennarello bianco della Pentel K108 Hybrid roller.

Colorazione

Carro: colore base Olive Drab 41 - Lifecolor dry - brush Olive Drab 41 + bianco ruggine 411021 - Hansa

Cannone: argento 997 + acciaio 864 - Vallejo

Carichi estemi: terra di Siena 941 + giallo deserto 977 + giallo ocra 917 Vallejo

Equipaggio: tuta - middlestone 882 + giallo ocra 913 - Vallejo

Viso - dark flesh 927 + terra di Siena 941 - Vallejo

Basco - nero 950 - Vallejo

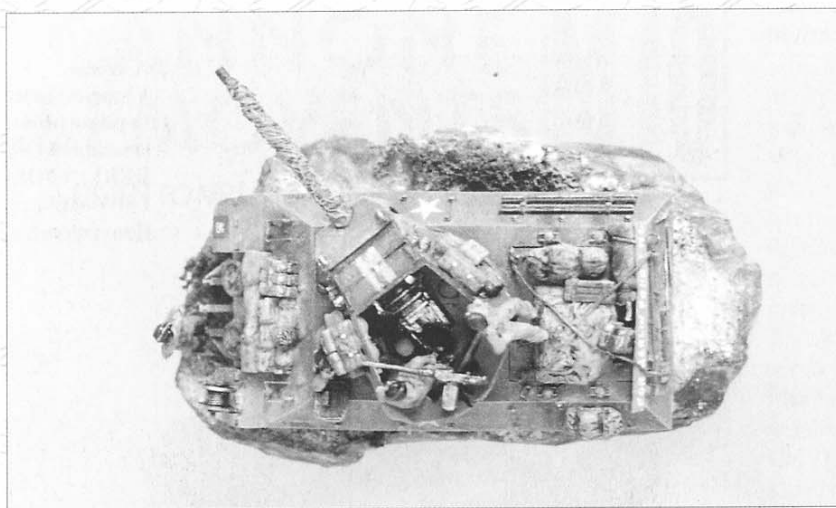
Gessetti Maimeri: giallo-marrone-grigio-arancio-bianco.



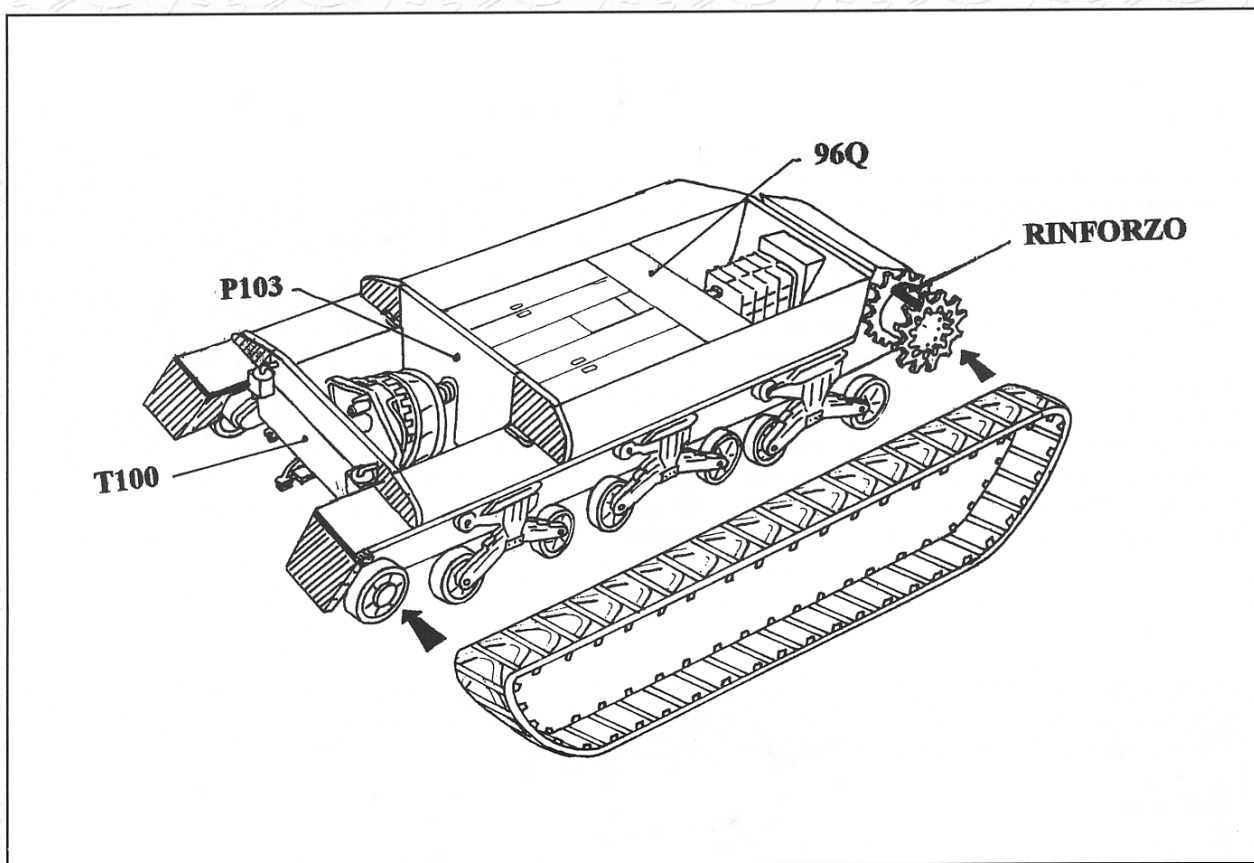
A lato:
Vista posteriore.
In primo piano
la scritta "FOR
BERLIN FOL-
LOW ME".
(foto autore)

A destra:
Vista destra dal-
l'alto in cui è pos-
sibile apprezzare
la sistemazione dei
carichi esterni e i
rostri aggiunti
nella parte fronta-
le del carro. (foto
autore)





A lato:
Inquadratura dall'alto,
 sono ben visibili i parti-
 colari costruttivi rifinitu-
 re e la banda bianca per
 il riconoscimento aereo.
 (foto autore)



Bibliografia

- Atlante mondiale dei mezzi corazzati - P. Chamberlain e C. Ellis volume 1
- Sherman -Hunnicut
- Osprey Vanguard - Tank Destroyer
- Military Magazine
- Military Model Craft International

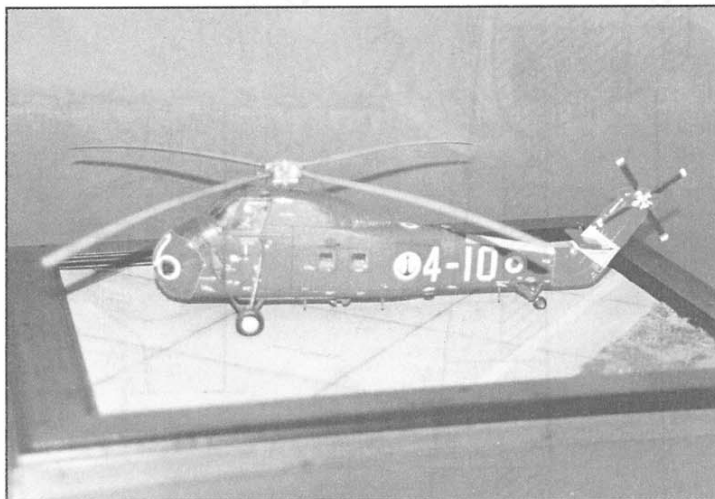
2a EDIZIONE MOSTRA DI MODELLISMO STATICO DI AUGUSTA (SIRACUSA)

Nei giorni 5-12 dicembre 1999 si è svolta ad Augusta (SR) la seconda edizione dell'annuale mostra di modellismo statico organizzata, come di consueto, dal Gruppo Modellisti Città di Augusta (quest'anno affiancato dal Gruppo Modellistico "Lo Scorpione" di Catania) con il patrocinio del Museo della Piazzaforte di Augusta e del locale Kiwajunior Club.

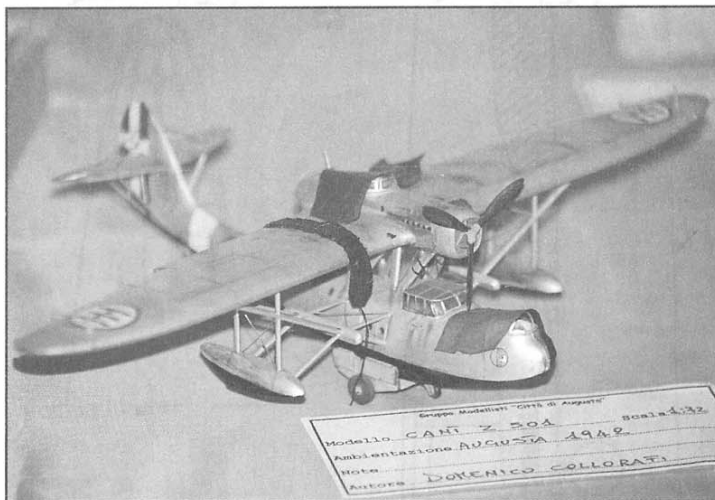
La mostra, esclusivamente espositiva, ha visto la partecipazione di 54 espositori con un numero complessivo di 177 soggetti. Oltre ai due club organizzatori, che annoverano anche soci IPMS e CMPR, hanno partecipato il CSMS di Catania ed il Gruppo Collezionisti di Siracusa. Graditi ospiti, tre modellisti maltesi in rappresentanza del club AME-Malta. Decisamente buona l'affluenza del pubblico, circa 1500 presenze.

A chiusura della manifestazione, l'ing. Tullio Marcon, presidente del Museo della Piazzaforte, nonché affermato storico militare, ha tenuto una conferenza sulla storia dell'idrovolante, cui è seguita la proiezione di diapositive relative alle recenti mostre di New York e Folkestone, curata da Mr. Alex Vella, giudice internazionale di modellismo e presidente dell'AME.

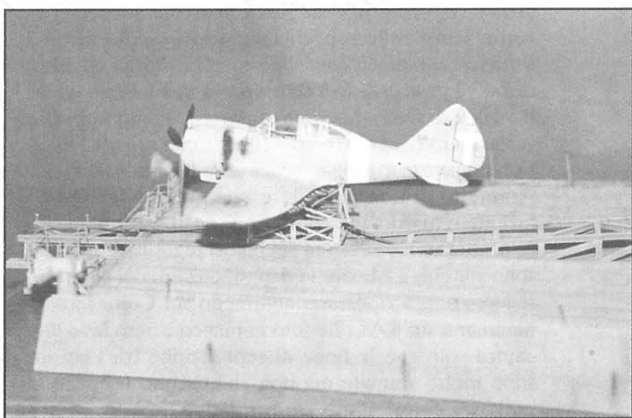
Testo e foto di Domenico Collorafi



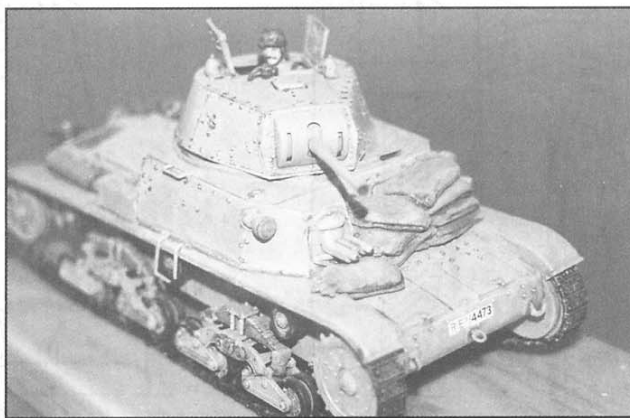
**Sikorsky SM34J "SEABAT", scala 1:72 - Primo Acireale
Gruppo Modellisti Città di Augusta**



**Cant Z. 501 - Domenico Collorafi - IPMS
Gruppo Modellisti Augusta**



**Reggiane RE 2000 "Catapultabile", autocostruzione sezione
prodiera Regia Nave Miraglia e catapulta, modello
Supermodel, scala 1:72 - Sebastiano Tringali**



**M13/40, scala 1:35 - Fallico Francesco
Gruppo Collezionisti Siracusa**

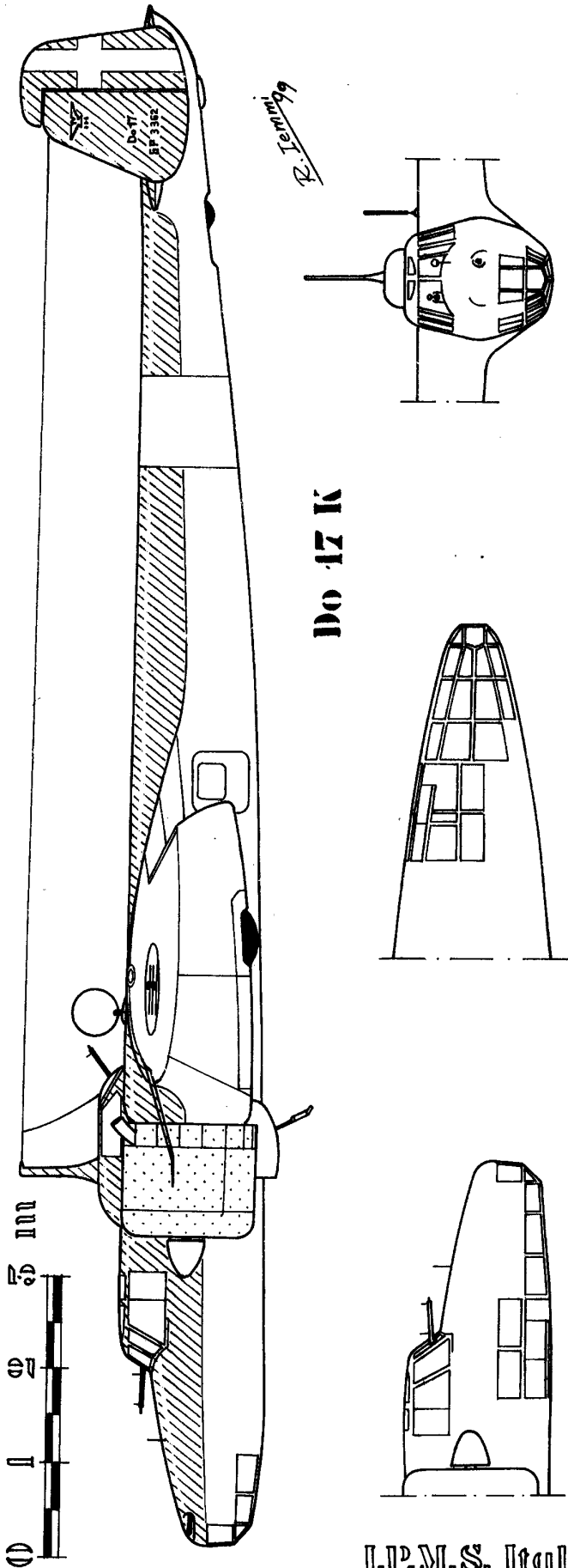
NUOVE NOTIZIE SUL DO 17 K DELLA R.A.

La nuova serie di AEROFAN continua a mostrare piccoli gioielli che finora erano rimasti dimenticati in qualche cassetto di ricordi personali; infatti nel numero 69 di aprile/giugno 1999 sono state pubblicate ben 12 foto, viste da ogni lato ed anche all'interno, riguardanti il Do 17 K ex Jugoslovesko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo. Le foto corredano un bell'articolo di Giancarlo Garello dedicato proprio al Do 17 K catturato dalla Regia Aeronautica dopo la conclusione, nel 1941, delle operazioni contro la Jugoslavia e, più in generale, alla storia del servizio dei Do 17 in quest'ultima nazione; completa l'articolo un profilo a colori dell'aereo ad opera di Angelo Brioschi. Quanto pubblicato rivela alcuni errori in cui ero incorso quando, sul n. 3/4 1995 del Notiziario, avevo proposto il profilo dello stesso Do 17 K come si poteva ricavare dalle sole due o tre foto che, fino ad allora erano conosciute (almeno dal sottoscritto). E' giusto quindi segnalare queste inesattezze, ed anche evidenziare particolari che solo ora sono stati chiariti, nel caso qualcuno sia intenzionato a riprodurlo modellisticamente.

1. per la finestratura inferiore del muso vedere il nuovo disegno che differisce da quello proposto nel 1995;
2. le coccarde alari italiane con diametro di circa il 45% della corda alare sono su fondo neutro costituito però da una vernice italiana di copertura delle precedenti insegne jugoslave;
3. la croce di coda senza stemma Sabauda, è riportata, come di consueto, anche all'interno dei timoni di direzione ma risulta meno "smilza" della mia prima riproduzione;
4. le eliche sono controrotanti con moto antiorario per la sinistra e orario per la destra (se viste di fronte);
5. la parte anteriore delle pale e l'ogiva appaiono riverniciate forse in azzurro o grigio chiaro o alluminio opaco; infatti non si vede più il marchio dell'elica mentre le punte appaiono soltanto rosse, residuo della originaria tinteggiatura con i tre colori nazionali in cui l'azzurro e il bianco sono stati ricoperti;
6. il numero di matricola, come riporta l'Autore dell'articolo, dovrebbe essere "con ragionevole approssimazione" il 3362;
7. fare attenzione che il profilo a colori riproduce l'aereo in linea di volo con il ruotino di coda estratto mentre nelle foto in volo è sempre represso.

Nell'articolo si nota però una strana incongruenza: mentre Garello parla di mimetizzazione "originale jugoslava, composta da bande marrone, nocciola e verde scuro sulle superfici superiori e colorazione azzurro cielo uniforme sulle superfici laterali ed inferiori" il profilo di Brioschi riporta una livrea a quattro colori di verde (Laubrün), marrone (Pompeianisch), verde scuro (Zugrün) e ocre (Gelb), con superfici inferiori grigio azzurro cielo (senza altra denominazione). Ammetto di non possedere una grande documentazione riguardo alle colorazioni degli aerei tedeschi (e praticamente nessuna sui colori jugoslavi) ma non sono riuscito a trovare le denominazioni dei colori in tedesco sopra riportate, nemmeno sul Color Cross, nemmeno sul RAL. Le foto in bianco e nero lasciano capire solo che le linee di separazione tra i colori sono molto sfumate ma non chiariscono (almeno a me) se i colori siano tre o quattro; c'è tra i soci qualche appassionato che possa formulare qualche ipotesi?

RUDY IEMMI



I.P.M.S. Italy