

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMS



ANNO XXXI, N.3-2000



In questo numero:

- ***INSEGNE ITALIANE • FW 200 CONDOR • LIPPISCH DM1***
- ***YAMAHA YZR 500/BMW R100 RS • UN AEREO ESOTICO***
- ***BLUE THUNDER • U.S.S. PENSACOLA • PT 109 • FLITZER***



Sommario

Insegne Italiane _____	pag. 3
di Pierluigi Moncalvo	
FW 200 Condor _____	pag. 5
di Alessandro Setti	
Lippisch DM1 _____	pag. 11
di Rudy Lemmi	
Yamaha YZR 500/BMW R100 RS _____	pag. 14
di Livio Gonella	
Un aereo esotico il Ching Kuo _____	pag. 16
di Rudy Lemmi	
Elicottero Blue Thunder _____	pag. 20
di Livio Gonella	
U.S.S. Pensacola _____	pag. 24
di Mike Williams	
Torpedo Elco 80 Food PT 109 _____	pag. 27
di Livio Gonella	
Il Mock-up del Flitzer _____	pag. 29
di Rudy Lemmi	

in Copertina

Foto copertina e seconda di copertina: Vi propongo queste immagini di una motocicletta con sidecar di fabbricazione russa (marca IZ) e utilizzata durante la Seconda Guerra Mondiale. Questo restauro esemplare, è dovuto alla meticolosa ricerca di informazioni e ricambi originali, che contraddistinguono gli iscritti al club M.V.C.C. (sez. Italiana), con il loro lavoro, noi modelisti possiamo ottimizzare i nostri risultati avendo la possibilità di osservare durante le esposizioni questi veicoli restaurati. (foto Carlo Pecchi)

Il Notiziario



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:
Pierluigi Moncalvo, Alessandro Setti, Rudy Lemmi,
Livio Gonella, Massimiliano Celano.

Elaborazione testi e grafica:
Antonio Attarantato, 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

Insegne Italiane

Di PIERLUIGI MONCALVO

REGIA AERONAUTICA: INSEGNE E COLORI

In questo Notiziario inizio un lavoro che spero rinnovare in futuro. Si tratta della riproduzione di insegne e distintivi Regia Aeronautica, più o meno noti, tratti direttamente da immagini fotografiche, quindi così come apparsi sulle fusoliere dei velivoli. Eventuali particolari, non del tutto accertati, verranno indicati e specificati, sperando nella collaborazione di tutti i soci per proposte ed integrazioni.

Dati esplicativi dei distintivi illustrati.

A) Con o senza bordo esterno e con qualche variante nel disegno e nello stile della grafia, questo conosciutissimo Stemma, appartenente al 1° Stormo, apparve su una vasta gamma di velivoli R.A.: Macchi-Hanriot HD.1, Ansaldo-Dewoitine A.C.3, Fiat C.R.I., C.R.20 Bis ed Asso, C.R.30, C.R.32 e C.R.42, IMAM Ro.41, Macchi MC.200, 202 e 205. Le tinte dello stemma sono bianco e nero. In merito alle asimmetrie dei lati, evidenziate da alcuni, preciso che il soggetto originale tradotto in termini matematici presentava le seguenti misure: assegnando ai lati verticali ed orizzontali (identici fra loro) il valore di 100, i lati obliqui risultavano di 97,5.

B) In questo caso credo di poter presentare un distintivo inedito per una pubblicazione modellistica, grazie al socio Fabio Bianchi di Firenze, che mi ha fornito la documentazione in merito. Si tratta dell'insegna che comparve sulle fusoliere dei Fiat BR.20m della 15° Squadriglia, 4° Gruppo, 7° Stormo B.T., basati a Bresso (o Lonate Pozzolo ?) nei primi mesi di guerra, cioè estate 1940. Pare che lo spunto per questo stemma sia nato dal nome del Comandante la 15° Sq., il Cap. Nicola Volpe. La presenza è documentata fotograficamente sulle fiancate destre degli esemplari codificati 15-6 e 15-3; del secondo è identificabile anche la MM. 21898. I colori del distintivo in oggetto sono molto probabilmente: disco azzurro-cielo, nuvola bianca, bombe nere con particolari in grigio chiaro; volpina con mantello marrone rossiccio, macchie bianche e bordi neri, lingua e naso rossi (i disegni contengono una piccola imprecisione, la parte anteriore della zampina mediana va in bianco e non marrone): la scritta MATURA EST è probabilmente in rosso. Questa insegna era applicata su un fondo spruzzato in bianco che veniva a creare un bordo sfumato verso l'esterno, avente uno spessore corrispondente a circa un decimo del diametro; detto bordo seguiva anche l'andamento delle "sporgenze".

B/) Poiché il lato ove compaiono più frequentemente i distintivi sui velivoli è il sinistro, è facile ipotizzarne la presenza anche sulle fiancate dei BR.20m della 15° Sq., per cui ho realizzato una ipotetica versione speculare, cioè con la volpina rivolta sempre verso l'avanti del velivolo. Tuttavia devo precisare che il bozzetto originale del distintivo in oggetto, corrisponde al disegno presente sul lato destro dei velivoli, quindi vi è la possibilità che l'insegna si presentasse identica su entrambi i lati, guardando verso l'avanti sul destro ed il retro sul sinistro.

C) Distintivo raffigurante il "Gatto Felix" che compariva in fusoliera dei Fiat BR.20 della 9° Squadriglia, 25° Gruppo, 7° Stormo B.T., basati a Ghemme (NO) nel Giugno del 1940. Ne ho appurato fotograficamente la presenza sugli esemplari codificati: 9-8 MM. 21261 e 9-11 (con MM., indicata sul notiziario CMPR. "28317", sicuramente errata almeno nella seconda cifra, poiché i BR.20 ebbero matricole facenti parte dei gruppi numerali 20.000 e 21.000). Non conosco immagini fotografiche dell'esemplare 9-3 che compare in vari profili. I colori dell'insegna sono: Gatto nero con particolari bianchi, racchiuso entro un cerchio bianco; il colore di fondo è quello mimetico del velivolo. L'insegna è presente su entrambi i lati, col personaggio sempre rivolto verso l'avanti, quindi speculare.

D) In questo caso il distintivo del "Gatto Felix" è raffigurato nella forma modificata, presente sui Fiat BR.20m, sempre della 9° Squadriglia, ma di base a Cameri (NO) nel 1941. La presenza è dimostrata fotograficamente sull'esemplare codificato 9-5. I colori restano come il precedente, ma con le parti in bianco più evidenziate; la bomba è probabilmente in grigio con riflessi bianchi, la stella è in giallo e la saetta in rosso. La presenza dell'insegna in oggetto è speculare su entrambi i lati, cioè col Gatto rivolto verso l'avanti del velivolo.

VELIVOLI R.A.: LE SUPERFICI INFERIORI.

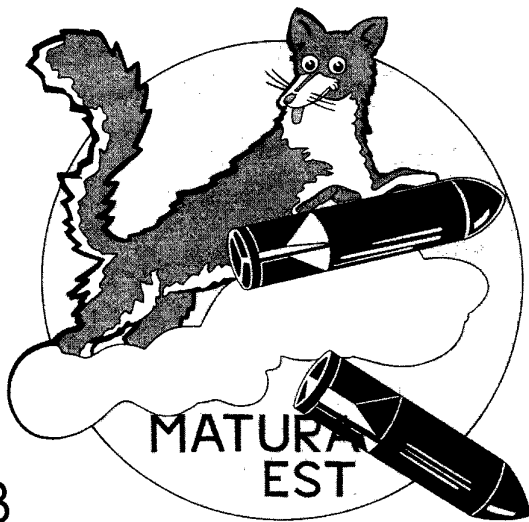
In questo articolo d'apertura cercherò di effettuare alcune considerazioni basate più sulla lettura delle disposizioni ufficiali o meno emanate in materia, che sulle presunte interpretazioni dei documenti fotografici. Ovviamente mi auguro che coloro meglio documentati su specifici argomenti o soggetti, possano aggiungere o completare dati insufficienti od imprecisi. Nelle attuali pubblicazioni, aventi per oggetto le colorazioni mimetiche in uso nella R.A., si fa risalire genericamente agli anni 30 l'uso del Grigio Mimetico ad affiancare l'Alluminio quale applicazione per le superfici inferiori dei velivoli. Premesso che un reperto ritrovato recentemente, potrebbe inserire quale "terzo incomodo" anche l'Avorio Chiaro, va innanzitutto fatta presente la difficoltà di riuscire a distinguere agevolmente, sui documenti fotografici, le differenze fra il Grigio Mimetico e l'Alluminio che le disposizioni definiscono Opaco. Il documento D.G.C.A. datato 8 Settembre 1937, riguardo le superfici inferiori dei velivoli, fa solo riferimento all'Alluminio Opaco; stando però ad un elenco non datato, ma fatto risalire da Postiglioni e Degl'Innocenti al 1937/38, la ditta Arson-Sisi avrebbe in catalogo, in tale periodo, la vernice gliceroftalica Giomar: Grigio Ventrale 13247. Ritengo quindi si possa indicare all'incirca il 1938 per l'impiego iniziale del Grigio quale alternativa all'Alluminio Opaco. Un documento interno Savoia-Marchetti, recante la data 21 Febbraio 1940, cita la sola Alluminata per la "parte inferiore apparecchi militari", tuttavia nell'elenco appare anche lo smalto alla cellulosa Giomar Grigio 13302 (Arson-Sisi), con la sola indicazione generica di vernice a finire. Il passaggio all'uso generalizzato del Grigio Mimetico, per le superfici inferiori dei velivoli, avviene comunque in tempi relativamente brevi, come si può dedurre da una nota datata 20 Marzo 1941, che definisce "già in uso" il colore Grigio Azzurro Chiaro per le superfici inferiori degli idrovolanti; fatto ribadito per tutti i tipi di aeroplani militari, salvo disposizioni specifiche diverse, in documento D.C.A. del 21 Luglio 1941.

Dagli scritti di Nino Arena, sembrerebbe che la disposizione ufficiale che ha sancito in pratica l'abbandono dell'Alluminio, sia la n° 9012 del 13 Marzo 1939, ma al momento non è stato possibile visionare il testo originale per avere la certezza di quanto in essa specificato. Comunque sia, è praticamente accertato che nel 1940 diversi velivoli, specie nelle scuole di volo, recano ancora le superfici inferiori in Alluminio Opaco, ma la situazione cambierà velocemente nel volgere di pochi mesi. Dal punto di vista modellistico, considerando la preponderanza dei soggetti riferentesi al periodo operativo bellico, il problema è praticamente limitato alla scelta fra il Grigio Mimetico ed il Grigio Azzurro Chiaro, ma già la realizzazione di un Macchi 200 1° Serie comporta la valutazione delle superfici inferiori in Alluminio Opaco. Con quanto sopra spero aver dato un piccolo aiuto, fornendo qualche indicazione documentata tra molte supposizioni.

LE INSEGNE DELLA REGIA AERONAUTICA



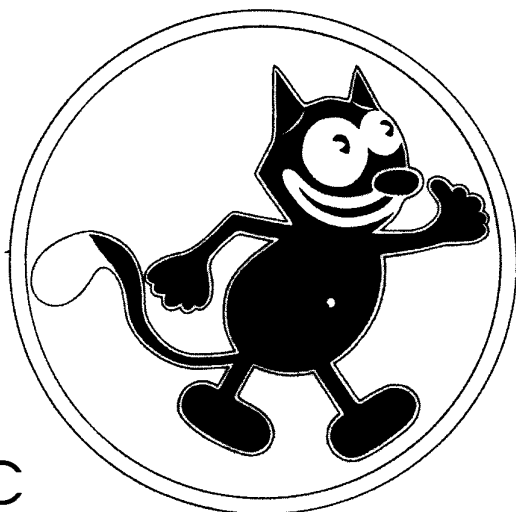
A



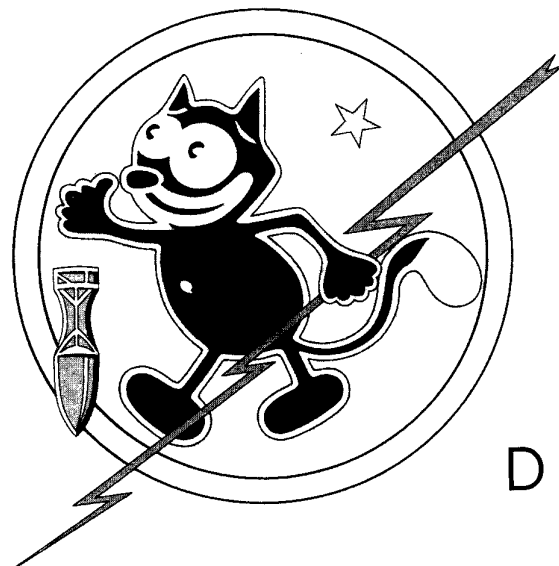
B



B/1



C



D

FW 200 CONDOR

di ALESSANDRO SETTI

FOCKE WULF FW 200 CONDOR

"Un bell' aereo sarà probabilmente anche un buon aereo." diceva Marcel Bloch, il monsieur Dassault progettista del Mirage, ed è indubbio che le linee del Condor non siano prive di una loro eleganza.

Nato come liner e forzato nel ruolo di strike navale il FW 200 è stato nonostante tutto un aereo di successo tanto da meritarsi il titolo di flagello dell' Atlantico datogli dagli avversari, anche se non si liberò mai completamente da una certa debolezza strutturale dovuta alla sua progettazione come aereo passeggeri poco confortevoli con la necessità tattica di ore e ore di pattugliamento a quote medio basse.

Volendo un Condor in 1/72 il modello Revell è, per quanto ne so, l'unica scelta; lo stampo risale agli anni eroici del modellismo, quelli per intenderci degli alettoni mobili, le torrette girevoli, addirittura i carrelli retrattili (ricordo ancora il mio primo modello: uno JU 88 in scala 1/50 della Lindberg, mid sixties!). Comunque le linee generali sono catturate abbastanza bene e soprattutto una volta montato sembra proprio un FW 200.

Il dettaglio di superficie è naturalmente il rilievo con rivettature/bullonature tipo Dreadnought sulla fusoliera mentre le ali sono rivettate in maniera molto più discreta; tutto da carteggiare e re incidere salvando magari

solo il cono di prua.

Decenti i trasparenti anche se molto, molto spessi; personalmente ho usato quelli termoformati della Falcon neozelandese del loro set Clear-wax canopies set no. 9 Luftwaffe bombers WWII che mi sento di consigliare vivissimamente.

Come ogni modellista anche io ho dovuto sottomettermi alla legge dell' investimento differenziato coatto che recita: "per ogni lira spesa in scatole di montaggio ne spenderai 5 in documentazione" ed al suo primo postulato: fatta uguale a uno la valenza di documentazione in italiano diventa 3 se in inglese o francese, 7 in ceco o polacco e 15 in giapponese.

Le mie referenze in pratica sono state: Famous bombers of the second world war di William Green, German heavy bombers di Manfred Griehl/Joachim Dressel, The Luftwaffe Album degli stessi autori, Hitler's Luftwaffe di Tony Woods e Bill Gunston, Luftwaffe 1935-45 camouflage and markings di Jaroslav Wrobel, un articolo comparso sulla rivista francese Replic Camouflage and markings of the Luftwaffe aircraft vol.2 della Model Art Co.Ltd-Tokyo.

A modello terminato la Hall Park Books ha pubblicato nella sua serie Warpaint il fascicolo riguardante il Condor dove naturalmente ci saranno tutte le risposte ai dubbi rimastimi sul mio modello, secondo postulato: otterrai le risposte a tutti i tuoi dubbi solo a modello finito.(vedi sopra).





Il montaggio non presenta particolari difficoltà a parte la consueta attenzione e l'occhio lungo del modellista che deve deviare dalla sequenza standard in previsione della verniciatura ad aerografo.

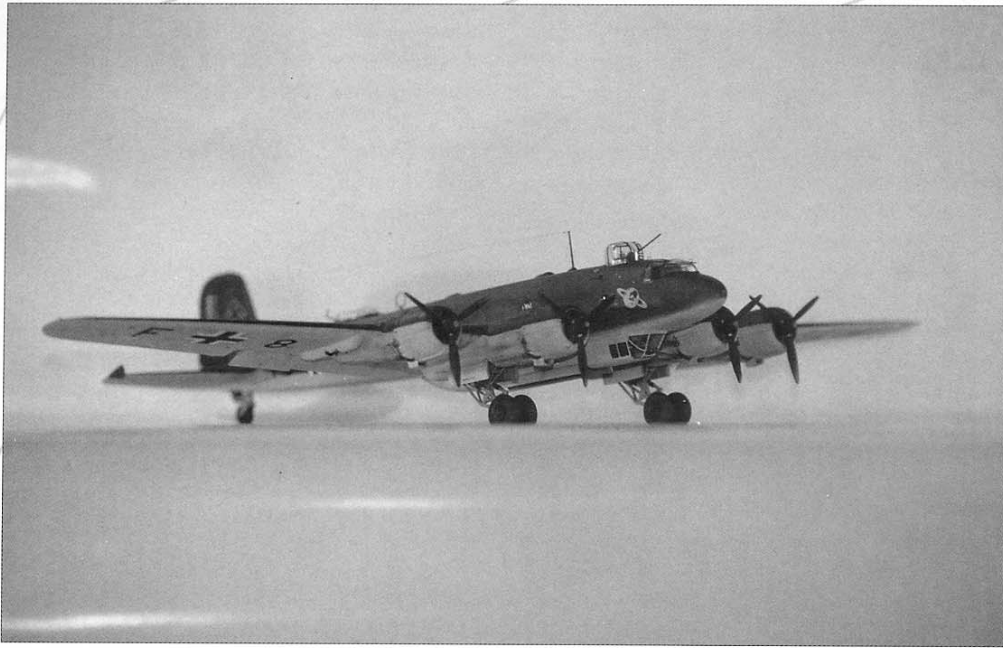
Naturalmente vi sono alcune aree che si prestano particolarmente ai miglioramenti che si desiderino eseguire.

Fusoliera: della carteggiatura e re-incisione si è già detto, va aggiunto che le linee di pannellatura da tracciare in fusoliera sono veramente poche, il Condor, nonostante fosse intensamente rivettato, si presenta all'esame delle foto decisamente liscio; da notare gli sportel-

lini relativi ai bocchettoni di rifornimento per i serbatoi in fusoliera presenti sul fianco della stessa in corrispondenza dell'ala, almeno tre sul lato sinistro.

I finestrini rettangolari sono stati attaccati con vernice trasparente acrilica (ottima la Tamiya vagamente densa se non diluita) e fissati all'interno con colla cianoacrilica veloce (liquida). È consigliabile verniciare lo stipite dei finestrini così come lo spessore dei trasparenti stessi con nero o grigio scuro per ridurre l'effetto cornice luminosa una volta montato. Fissati i trasparenti questi risultano in rilievo rispetto alla superficie della fusoliera, cosa





ottima perchè ci consente di carteggiarli e lucidarli con polish fino a renderli perfettamente flush con la fusoliera.

Sempre in coda è bene montare il timone allineato con la deriva e chiudere la luce che rimane in corrispondenza sulla deriva stessa nella zona di compensazione del timone, sempre in zona si costruiscono gli attuatori del trim; i timoni di profondità sono mobili e possono essere montati in depressione ricostruendo quelle che sembrano contrappesi e/o alette di scorrimento di forma trapezoidale troppo spesse nel kit. Lo so che dico una banalità, ma ricordiamoci che siccome il Condor non è un F16, i timoni di profondità sono solidali fra loro nel movimento e non vanno montati come gli alettoni.

Finchè si è nella coda si può lavorare sul ruotino cui è meglio sostituire la ruota (io ho usato quella anteriore dell' HE 219 della Dragon) affinando un pò la struttura ed aggiungendo il portellino di chiusura del vano solidale con il carrello.

Il ruotino di coda è retrattile nel modello come sull'aereo reale per questo è montato su due perni che vanno ad ingaggiare due cilindretti cavi stampati sulle semifusoliera. La chiusura della fusoliera è uno degli incollaggi più importanti ed io preferisco avere meno distrazioni possibili in quel momento per cui ho modificato gli attacchi sulle semifusoliera per poter installare il complesso ruotino posteriore a verniciatura avvenuta il che mi risparmia un po' di lavoro al momento di mascherare.

Con la luce anticollisione bianco/ambra fatta con una goccia densa di smalto per unghie, naturalmente applicata a verniciatura terminata, la coda è finita.

Risalendo lungo la fusoliera troviamo la

"B" stand ovvero la posizione dorsale posteriore a la HE 111, anche qui bisognerà lavorarci un po'.

Si può montare il seggiolino del mitragliere utilizzando appunto quello dell' HE 111 dell'Italeri come ho fatto io; si sostituisce la capottatura trasparente con quella del già citato set, tale carenatura era scorrevole, come un tettuccio di Hurricane per intenderci, per cui bisogna simulare le rotaie di scorrimento con due pezzetti di sprue scaldato e tirato, di circa 15 mm naturalmente dalla parte giusta a seconda della posizione della carenatura stessa. (se aperta le rotaie si vedono verso la coda).

Naturalmente sceglieremo tutti di montare la mitragliatrice in posizione di combattimento.

Per questo ci vogliono la mitragliatrice ed il relativo affusto che nella scatola mancano.

Io ho usato una MG 131 da 13 mm. prelevata dalla scatola dell' HE 111 Italeri; i primi Condor avevano una MG 15 da 7,9 mm ma vennero rapidamente upgunned al più prestante 13 mm..

Con l' affusto ci si scatena nello scratchbuilding, una buona foto c'è in German Heavy Bombers a pag. 16, ho usato filo di rame di due diametri diversi per il telaio principale oltre al solito sprue tirato e plasticard per altri dettagli, un centimetro circa di nastro da mitragliatrice fotoinciso da un set della Reheat (rh 070 Luftwaffe WWII accessory set) che mi sento di consigliare, infatti non essendo specifico per un aereo lo si usa in continuazione perchè contiene pedali cinture, seggiolini e mirini soprattutto utili quelli a sbalzo tipicamente tedeschi molto evidenti nello JU 88 per intenderci. Per finire con l'affusto ricordiamoci di aggiungere la molla compensatrice fatta avvolgendo filo di rame molto sottile attorno ad uno spillo, le spire all'estremità piegate di 90 gradi saranno i ganci, proprio



come nella realtà.

Sempre sul dorso si trova l'antenna del D/F, ho montato quella avanzata dalla costruzione del ME 110 G-4 notturno di Italeri.

A seguire vi sono i due estrattori di fumi montati per aerare la fusoliera dopo l'installazione di serbatoi di carburante in quella che era originariamente la cabina passeggeri.

In qualche modo collegato a ciò è quella serpentina che si vede chiaramente solo attraverso il primo finestrino rettangolare destro.

Mi sembra di ricordare di aver letto da qualche parte che avesse a che fare col circuito del liquido di scongelamento. Qualunque cosa fosse comunque c'è e si vede, ma è facile riprodurla con un po' di filo di rame di circa 7/8 decimi di diametro opportunamente piegato ed incollato internamente, senza verniciarlo, va bene il color rame.

Anche una cosa concettualmente semplice come il montaggio dell'asta dell'antenna a filo comporterà un po' di lavoro; è bene montare subito la carenatura a forma di goccia che è alla base del palo, questo per raccordare con stucco e carta abrasiva, il palo stesso verrà tagliato ed il sostituto che avremo opportunamente sagomato verrà installato a verniciatura avvenuta nella sede a suo tempo opportunamente forata. Proseguendo verso il muso dell'aereo siamo arrivati all'"A" stand, la torretta HDL 151 anteriore.

Parlando della torretta anteriore bisogna introdurre il discorso di quale Condor si intende fare. Questo perchè assieme ai motori è il principale segno caratteristico esterno che ne identifica le varie versioni. Torniamo al modello Revell, le istruzioni ci dicono che il modello proposto è un FW 200 C-4: corretto come torretta e motori BMW 323R-2.

Qualora si volesse costruire una versione precedente occorrerà controllare che non prevedesse ancora la torretta FW 19 con l'MG 131 (c'è sui trasparenti Falcon) oppure addirittura autocostruire la postazione non completamente brandeggiabile delle primissime versioni. Altra area topica saranno i motori; potrebbe essere necessario sostituirli con dei BMW 132 H-1, se non si trovassero come aftermarket in resina o metallo, ma mi stupirei se così non fosse, penso che potrebbero essere recuperati da un paio (!!) di DO 17.

Io ho optato per un FW 200 C-3/U1, con torretta dorsale HDL 151, arma da 20 mm. nella postazione ventrale anteriore e senza la carenatura del traguardo LOFTE per gli attacchi in quota. Caratteristica del Condor la grossa torretta dorsale comportava non poca resistenza aerodinamica che si traduceva in un decremento della velocità di 20 m.p.h., la sua altezza però consentiva il tiro in depressione utile nelle fasi finali del *bomb run* nell'attacco antinave quando i cannoni di bordo devono impegnare la contraerea della nave.

La torretta fornita è una delle parti meno riuscite, il trasparente al limite potrebbe anche andare alzandolo leggermente e modificando la zona di passaggio della volata; l'MG 151 è sicuramente indecente se lasciata com'è, tra parentesi la canna potrebbe essere se non un 88 mm. almeno un buon 75 mm.!!

Però mantenendo l'impianto generale dell'affusto, affinando, tagliando, aggiungendo, scavando il posto per il servente, mettendo cavi e nastri per munizioni ci si può tirare fuori qualcosa di caruccio, almeno tipo *trompe oeil*. Due cose da notare: la canna si muoveva longitudinalmente seguendo una saracinesca ad essa solidale e scorrente su guide, tale saraci-



nesca si presenta visivamente come una specie di scala a pioli, naturalmente uno dei segmenti di cui è composta manca per far passare la canna; il mirino montato a sbalzo sulla sinistra dell'affusto è naturalmente solidale con l'arma ed è praticamente un REVI con tanto di vetrino inclinato (si proprio quello che ci autocostruiamo quando facciamo un 109!). Ho dettagliato l'affusto verniciato e rifinito l'interno della torretta ho usato il trasparente del kit come tappo per mascherare ed a verniciatura finita ho aggiunto prima il trasparente poi dall'esterno la canna fissandola con una goccia di Vinavil per evitare opacizzazioni.

Su alcune foto si vedono dei limitatori di tiro montati anteriormente tra la torretta e l'abitacolo, l'uso non ne è però generalizzato e penso che sia applicabile per quegli aerei che hanno sul muso i dipoli dell'antenna del radar da ricerca navale Rostock e/o Hoentwiel.

Nella parte anteriore della fusoliera bisogna aprire un finestrino di 2x4 mm. sul lato sinistro, ed un oblò di 4 mm. di diametro sul lato destro dove si toglierà la presa d'aria di forma conica presente sulla stampata per rifarla più grande.

L'abitacolo/cabina di pilotaggio è notoriamente una zona dove ci si scatena col dettaglio.

Questa volta almeno possiamo trattenerci in quanto sarà tutto poco visibile soprattutto se si usa il trasparente fornito.

Facilitato dal poter lavorare un trasparente termoformato io ho aperto il cielo della cabina ed una porzione laterale a scorrimento dal lato pilota per mostrare un po' di abitacolo dove ho aggiunto il sedile per il terzo membro dell'equipaggio presente in cabina; ho messo qualche console strumenti aggiunto il gruppo manette motore nella canonica posizione centrale tra i due sedili che sono stati migliorati con l'aggiunta delle solite cinture, dei braccioli e dei poggiatesta a "T" tipo le vecchie poltrone del barbiere. Quando ancora i Condor attaccavano a volo radente (è il caso del mio che non è un modello tardo) il pilota aveva un mirino per il rilascio delle armi di caduta; concettualmente simile al REVI, almeno come struttura, deve essere naturalmente autocostruito ed incollato a sbalzo su di un braccio ancorato al frame del tettuccio: un incollaggio da incubo, posso confermare. Alternativa è costruire la carenatura del Lofte sul pavimento della postazione anteriore della gondola ventrale ricordandoci di montare una MG 131 perché il cannoncino da 20 mm. venne sbarcato in quanto interferiva con il mirino del bombardiere.

La gondola ventrale richiede un po' di lavoro aggiuntivo anche lei, (e ti pareva!); vale il discorso fatto per la torretta dorsale: trasparenti mediocri con riproduzione dell'arma da incubo. Io sono diventato matto per costruire l'alimentatore dei colpi da 20 mm. che è sul

soffitto della postazione da cui devono uscire circa 8/9 mm. di nastro di colpi che con una piega non facile da riprodurre deve andare a mecciare (si dice così?) la finestra di alimentazione dell' MG 151 che bisogna autocostruire, cosa di per sé abbastanza banale se non fosse che il cannoncino va montato sul trasparente simulando con resina epossidica bicomponente il soffietto di raccordo con il vetro anteriore, il tutto "facilitato" dal fatto che il trasparente è in vacu e che bisogna battezzare l'angolo che farà la canna una volta montata; già perché la canna con relativo mirino a sbalzo è stata aggiunta a verniciatura avvenuta.

La stiva bombe è stata dettagliata e quelle componenti bombette stampate con il fondo stiva opportunamente verniciate, alla fine non è stato neanche male. Con un po' di dettaglio nella vetratura posteriore la gondola è finita, non ho aggiunto la mitragliatrice che sparava da questa posizione perché, probabilmente veniva messa in batteria solo una volta in volo data la posizione molto vicina al terreno, in ogni caso non ho trovato una foto che la mostrasse.

Ali. Gli interventi migliorativi sulle ali sono molto più ridotti rispetto a quanto operato in fusoliera: praticamente ci si limita ad autocostruire e dettagliare i punti di aggancio dei carichi di caduta. Per quelli esterni bisogna tagliare un'apertura a forma di H o di I se preferite ed aggiungere internamente il travetto di aggancio ed esternamente i braccetti di ritenzione, attenzione! bisogna farlo prima di chiudere intradosso ed estradosso alari.

I punti di attacco interni, naturalmente concettualmente uguali, possono essere messi a coprire la fessura presente nell'incavo ricavato nella parte posteriore della gondola motore.

Motori e carrelli. Nell'articolo di Replac che ho potuto consultare l'eccellente modellista/autore elabora un motore del kit per ottenere un master da cui trarre quattro copie in resina.

Dalle foto a corredo vedo un certo miglioramento soprattutto nella zona flabelli/scarichi, ma niente di così decisivo da indurmi ad imbarcarmi in un'impresa del genere (anche perché non sono sicuro di essere in grado di farlo; la volpe e l'uva.....)

Comunque i motori del kit non sono male; la linea delle capottature è corretta, quello che si vede dei motori una volta verniciato bene è più che decoroso e con un po' di lavoro nella zona flabelli/scarichi si ottengono quattro motori che non sfigurano sulle ali del nostro "Zwei Hund". Lavorando in pratica solo di stucco e di lima si modificano gli scarichi e con una verniciatura accorta si è a dama.

I caratteristici carrelli del Condor sono resi veramente niente male, vanno puliti da qualche bava e riempito qualche buco con lo stucco, ma una volta verniciati di RLM 02 e nero sugli ammortizzatori

fanno veramente una bella figura.

Importantissimo è accorciare di 3/4 mm. i pezzi no.53 per far assumere al modello un aspetto più seduto modificando l'inclinazione delle gambe.

Ho aggiunto inoltre un paio di attuatori, ma una volta montato tutto neanche io che so dove sono riesco a vederli; con un minimo di dettaglio aggiunto alla faccia interna dei portelli il lavoro in questa zona sarebbe finito.

Si, quasi se non ci fossero le ruote!!

Beh! ruote, non esageriamo! chissà mai cosa saranno quelle cose che si dovrebbero mettere in fondo ai carrelli: via, via, neanche nella "banca dei pezzi" e forse neanche nella plastica da riciclare.

Il che ci costringe a prenderne quattro in resina: vanno benissimo quelle per l' HE 111 della True Details.

Personalmente sono stato molto fortunato, avendo un amico che fa solo modelli di aerei in volo sono stato graziosamente omaggiato di quattro ruote del 111 dell' Italeri perfette per l'uso, mi sono solo limitato ad aggiungere il tubino per il gonfiaggio in filo di rame per dare un tocco di colore (rosso) alle ruote.

A montaggio terminato ho verniciato i frames del tettuccio e delle vetrature ventrali prima con grigio scuro e poi con il colore mimetico, questo sia per simulare la tinta interna delle intelaiature, ma soprattutto per dare corpo alla resa cromatica della vernice dei montanti.

Colorazione. Non sono riuscito ad avere riscontro fotografico dello schema proposto da Revell sulle istruzioni, anche se mi lasciano un po' perplesso le estesissime zone gialle sulle estremità alari inferiori.

Ho preferito seguire lo schema proposto da Model Art, confermato anche da Wröbel, soprattutto perchè coincidente con quanto sono riuscito ad evincere dalle foto in mio possesso.

I Condor "navali" come quelli del KG 40 erano in RLM 72 Dunkelsegrun, RLM 73 Seegrun e RLM 65 Hellblau ovvero la versione ottimizzata per l'impiego in ambiente marino dei colori standard RLM 70 e RLM 71 con una tonalità leggermente grigio/azzurra.

A quanto ne so io solamente la Xtracolor inglese ha in catalogo queste vernici, ma la non facile reperibilità di questa marca assieme al fatto di essere solo smalti mi ha fatto decidere per l'uso dei colori standard acrilici della Lifecolor "tagliati" con un po' di grigio azzurro anche se confesso che devo essere stato troppo leggero nella mistura perchè sinceramente non mi sembra che le "nuove" tonalità siano venute molto diverse dai colori da cui sono partito.

Le decals fornite nella scatola per due esemplari operanti nel Mediterraneo nel 43/44 non sarebbero male se non mancassero le lettere ripetute sulla parte inferiore delle ali, inoltre la mia copia aveva il bianco fuori registro.

Ho dovuto ricorrere a decals aggiuntive, cosa purtroppo affatto agevole in quanto quello che pare essere l'unico foglio con qualcosa per il FW 200 è il Superscale 72-167 Axis aces WWII dove, fra un paio di ME 109 uno Zero e due Hayate c'è anche l'F8 + BW con il suo impressionante palmares di kill marks sul timone.

Tutto bene quindi se non fosse che una rapida occhiata al sito Superscale dà l'articolo fuori produzione! Grazie però ad un incredibile colpo di fortuna il mio "negoziante di fiducia" (grazie sìur Franco) aveva un 72-167! Anche se un esame de visu raffreddava di molto i miei entusiasmi.

Le decals mi sembrano tirate via, probabilmente si tratta di una edizione abbastanza vecchia; la lettera indicante la posizione dell'aereo nell'ambito della staffel è sì verde, ma non bordata di bianco come mi sarei aspettato ed il famoso stemma dei Condor, il mondo nel cerchio, è stampato con colori poco convincenti.

Quello fornito da Revell, per contro, è leggermente sovradimensionato e stampato simmetricamente per i due lati della fusoliera mentre la maggioranza delle foto mostra le due insegne uguali.

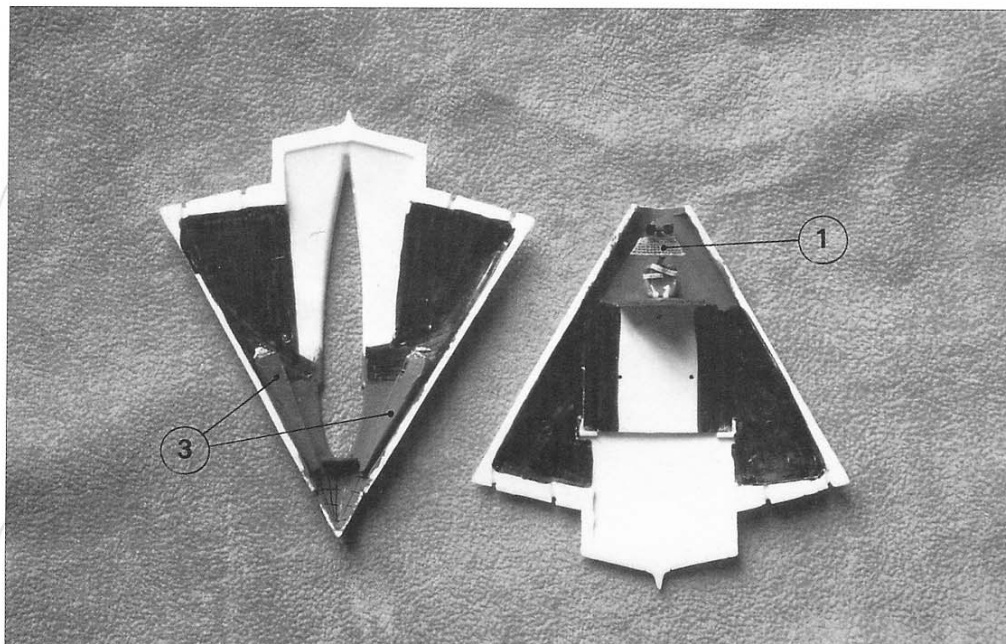
La maggioranza, ma non tutte le foto: nel già citato libro di Wröbel a pagina 55 c'è un Condor con il "cerchio" inclinato verso il basso da sinistra a destra! Il che mi ha permesso di usare la decal della scatola con la coscienza abbastanza tranquilla.

Della verniciatura con acrilici Lifecolor ho già detto, le decals sono state applicate tra due mani di vernice lucida acrilica Tamiya il tutto fissato con una mano leggera di Matt Cote di Humbrol. Invecchiamenti, scrostature, tracce di fumi di scarico sono stati applicati con molta discrezione, in fondo non si tratta di uno Ju 87 in mezzo al fango russo!. Antenna a filo (fatta con sprue nero tirato a caldo), portellame vario, flaps, canne di mitragliatrici e cannoncini, pitot e quant'altro è stato aggiunto alla fine come da manuale del buon modellista. Come mia abitudine monto le ruote nelle fasi finali e, per aver una buona planarità nella zona di appoggio del copertone (che naturalmente appiattisco come da manuale del buon modellista sopra citato), le applico a modello già in appoggio sulla superficie del tavolo da lavoro, in questo caso essendo un "biruota" ho applicato la seconda con una goccia di cianoacrilico in gel badando più alla simmetria con l'altra che a centrare il relativo perno peraltro già a tal scopo eliminato.

E così dopo tre mesi e mezzo di lavoro, ma io sono un lavoratore lento, ho il mio Condor in collezione "come mi è venuta? Chi lo sa" cantava Vasco qualche anno addietro, comunque a me piace: fa proprio na bella figura fra l' Heinkel 177 dell'Airfix e L'Handley Page Heyford di Matchbox.

LIPPISCH DM.1

Di Rudy Lemmi



LIPPISCH DM.1

A me piacciono gli aerei poco ortodossi e non poteva mancare nella mia raccolta questo piccolo aliante sperimentale con il quale l'Ing. Lippisch provò a dimostrare l'attendibilità dei suoi studi sull'ala a delta puro.

L'aliante era costruito interamente in legno, e doveva precedere la realizzazione di un più ambizioso progetto di aereo a reazione, probabilmente anche supersonico, denominato P 13.

L'aereo avrebbe dovuto essere portato in volo, con il sistema "Mistel", da un Siebel Si.204, ma non si hanno notizie di effettive prove in volo.

Il prototipo fu catturato dagli americani a Prien am Chiemsee; fu impacchettato ben bene e spedito a Langley Field negli USA dove servì come base per la realizzazione dello sperimentale Convair XF-92 da cui derivarono i più famosi F-102 ed F-106.

Il modello, prodotto da qualche anno dalla Huma, è in scala 1:72 e pur non essendo perfezionato come le ultime realizzazioni della ditta tedesca, non presenta un assemblaggio difficoltoso, considerato anche l'esiguo numero dei pezzi presenti (23) tra cui un seggiolino,

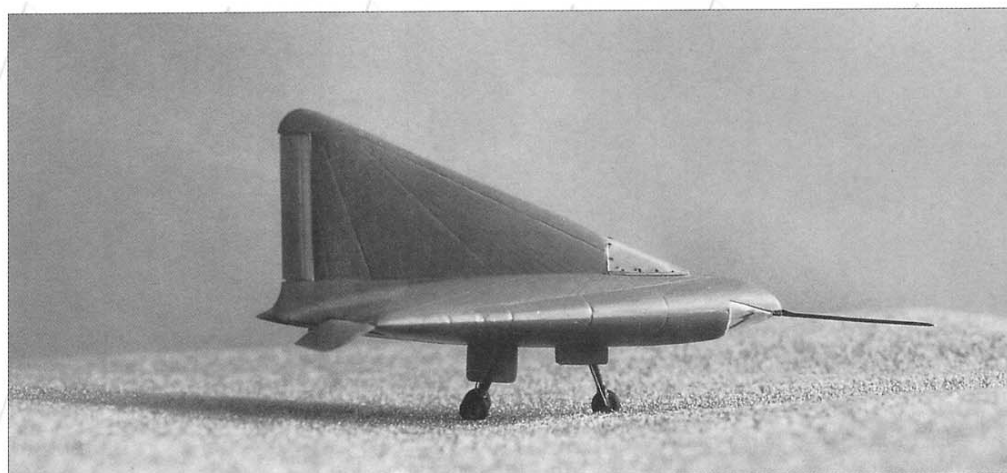
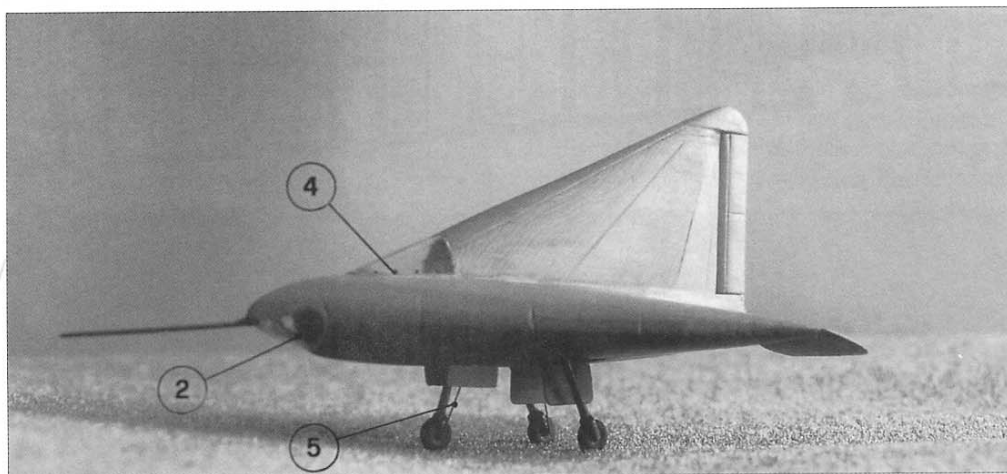
no, il cruscotto, la pedaliera e la cloche di discreta fattura.

Ovviamente s'inizia dagli interni, utilizzando la decals per il cruscotto o colorandolo direttamente (come ho fatto io), simulando il pavimento in lamierino metallico (1) ed aggiungendo poi le cinture al seggiolino nonché una struttura di rinforzo nella parte vetrata anteriore-bassa (2).

Come quasi tutti i modelli con triciclo anteriore è necessario mettere un po' di piombo nella parte anteriore ma il posto è limitato per cui occorrerà sagomare due piombini e posizionarli sui lati dell'abitacolo (3) incollandoli sulla parte superiore della "semialafusoliera" (pezzo n. 7) in modo che, a lavoro finito, non si vedano dal di fuori.

In alcune foto si vede l'aliante seduto sulla coda e quindi non è indispensabile applicare il peso nel muso, in questo caso occorre però posizionare gli elevoni verso l'alto (probabilmente per evitare che tocchino terra prima della coda) e non verso il basso come nella posizione sulle tre ruote.

Le dimensioni generali sono rispettate e una volta incollate le due parti superiore ed inferiore "dell'alafusoliera" ed il grande impennaggio verticale ci si accorge con piacere che



occorre pochissimo stucco.

Qualche problema di adattamento lo presenta la capottina trasparente in cui prima dell'incollaggio occorre disegnare all'interno le strutture di fissaggio del plexiglas al telaio (4); volendo fare la capottina aperta si tenga presente che si ribaltava verso la destra dell'aereo.

A questo punto siamo alla colorazione che tutto sommato, è la parte più impegnativa del modello; partendo dall'informazione fondamentale che l'aliante era completamente in legno e dopo attenta consultazione delle foto in bianco e nero ho notato che vi erano almeno tre tonalità di grigio dovuto o alle diverse essenze del legname utilizzato o al differente riflettersi della luce sulla diversa disposizione delle venature del legno.

La mia soluzione è stata quella di partire dallo smalto Humbrol n. 110 e di utilizzarlo puro come colore più scuro ed assieme a

diverse quantità di bianco per ottenere altre due tonalità di marrone/legno più chiare come meglio individuato nei disegni allegati. Fatto questo con tre pastelli da disegnatore in tre diversi toni di marrone, e tenuti bene appuntiti perché la mina è piuttosto morbida, ho simulato le venature del legno; sul tutto ho poi passato a pennello una mano di Matt Cote della Humbrol per uniformare il riflesso di superficie (più opaco quello dello smalto e più lucido quello del pastello).

Il carrello presenta le ruote stampate insieme alle gambe di forza ma possono essere utilizzate anche così come pure i portelli dei carrelli che sono sufficientemente sottili; mancano, e sono da realizzare con sprue stirate, quelli che probabilmente sono i retrattori del carrello (5) o forse dei dispositivi per bloccare il carrello ed i portelli (l'esatto contrario della prima ipotesi) ma non sono riuscito a trovare una spiegazione convincente.

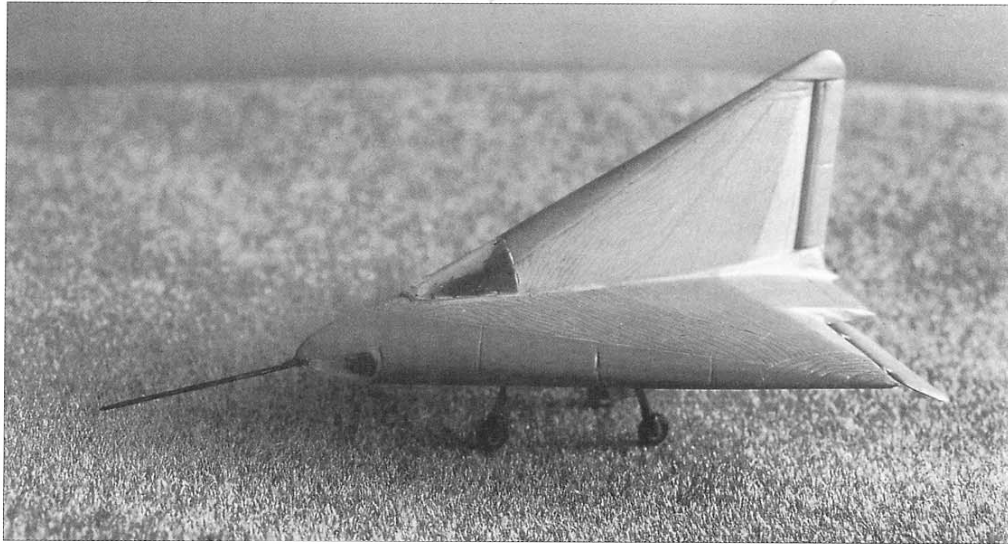


Per ultimo non rimane che applicare il lunghissimo tubo di Pitot che ho colorato in nero semilucido con la punta in argento.

Come si vede dalle foto per questo modello non occorrono decals anche se nella scatola sono presenti, oltre al citato cruscotto, sei croci nere con profilo semplice in uso negli ultimi anni di guerra.

Per chi volesse saperne di più c'è il volumetto di H.P. Dabrowski,

Lippisch P.13a & Experimental DM-1, Shiffer Military Vol. 67.



DM-1

75% Humbrol 110 - 25% bianco / white

4

100% Humbrol 110

50% Humbrol 110 - 50% bianco / white

R. Temmi
2000

YAMAHA YZR 500

BMW R100 RS

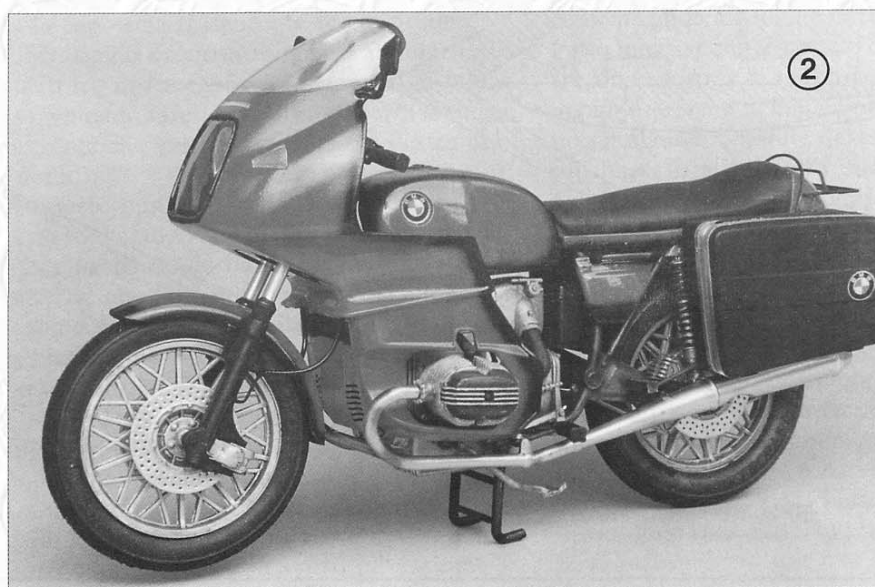
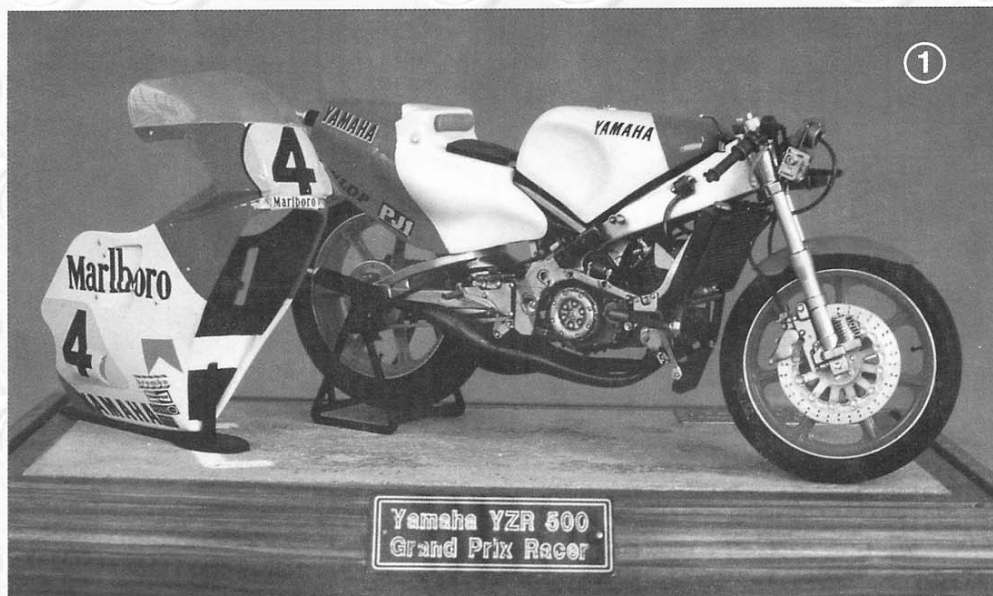
di Livio Gonella

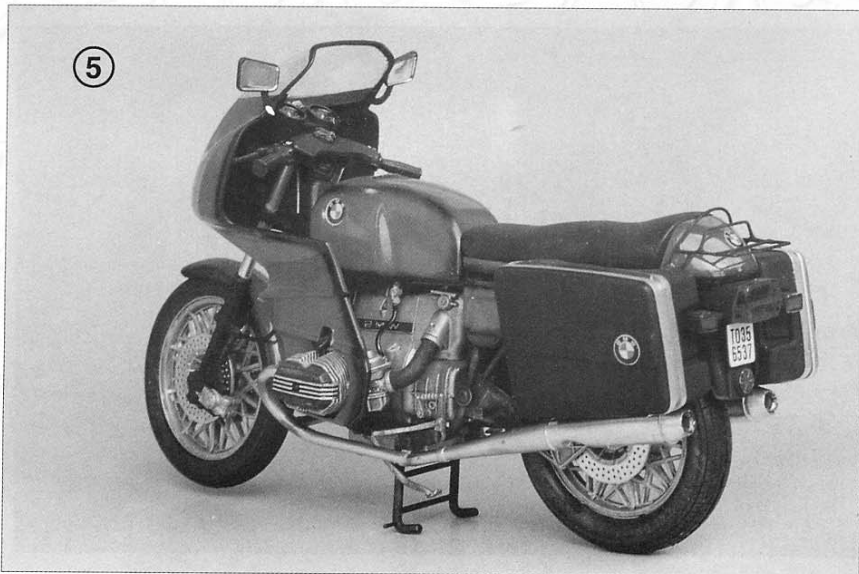
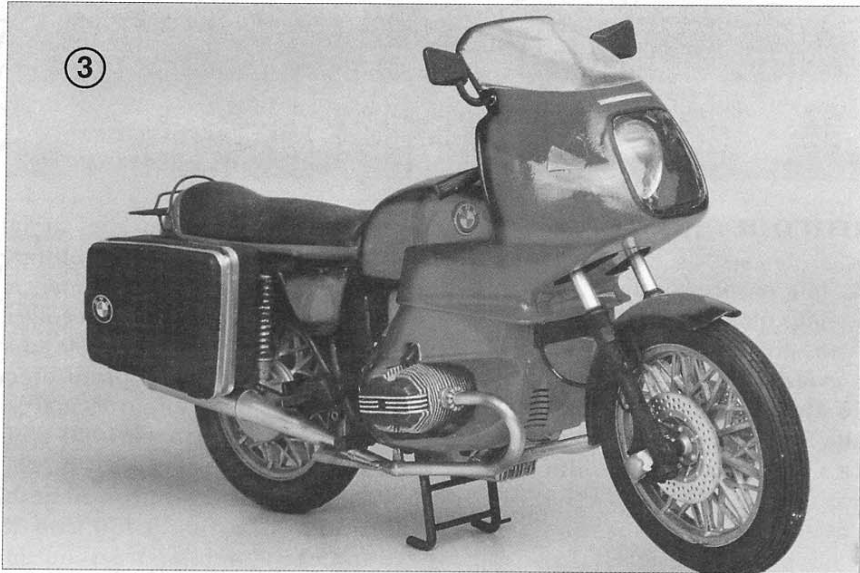
Presentiamo due modelli di mezzi civili iniziando con la YAMAHA YZR 500 Grand Prix Racer, della ditta Tamiya 1/12, utilizzata dal campione Kenny Roberts nella stagione agonistica 1993. In questo modello l'attenzione del modellista si è concentrata sulla colorazione, specie delle parti meccaniche, mettendo in risalto tutti i particolari, con un attento lavoro di chiaro/scuro. Foto 1

Questa è la BMW R100RS della ditta Imai in scala 1/12 personalizzata. Per poter effettuare la personalizzazione si è reso necessario il rifacimento della sella, in legno di balsa sagomato a mano, modificando la carenatura della

sella e con l'aggiunta del porta pacchi posteriore, fatto in filo di rame. La targa è in plastica con numero tratti da un foglio di trasferibili. Il resto del modello è da scatola ad esclusione del vetro del fanale, rifatto in aceto. Anche per questo soggetto il modellista ha prestato particolare cura alla colorazione. Foto 2/3/4/5

Foto e modelli di Livio Gonella
Centro I.P.M.S. "Tuttoin scala"
Roma





UN AEREO ESOTICO IL CHING KUO

Di Rudy Lemmi

UN AEREO ESOTICO: IL CHING KUO

Grande è stata la mia sorpresa quando il Direttore mi ha inviato questo modello che proviene da Taiwan, non essendo un gran conoscitore delle aviazioni orientali la mia prima reazione è stata: Ching Kuo? ma cos'è? da dove salta fuori?.

Poi è cominciata una caccia grossa alla ricerca delle tracce di questo aereo perché mi sembrava di avere visto qualcosa ma dove? Tra le istruzioni (in cinese stretto) trovo un anno che suppongo possa essere quello del volo del primo prototipo e da quella data comincio a sfogliare le annate di Aeronautica & Difesa, ma inutilmente; solo su Aerei trovo qualche foto piccola e qualche trafiletto che però forniscono scarse indicazioni.

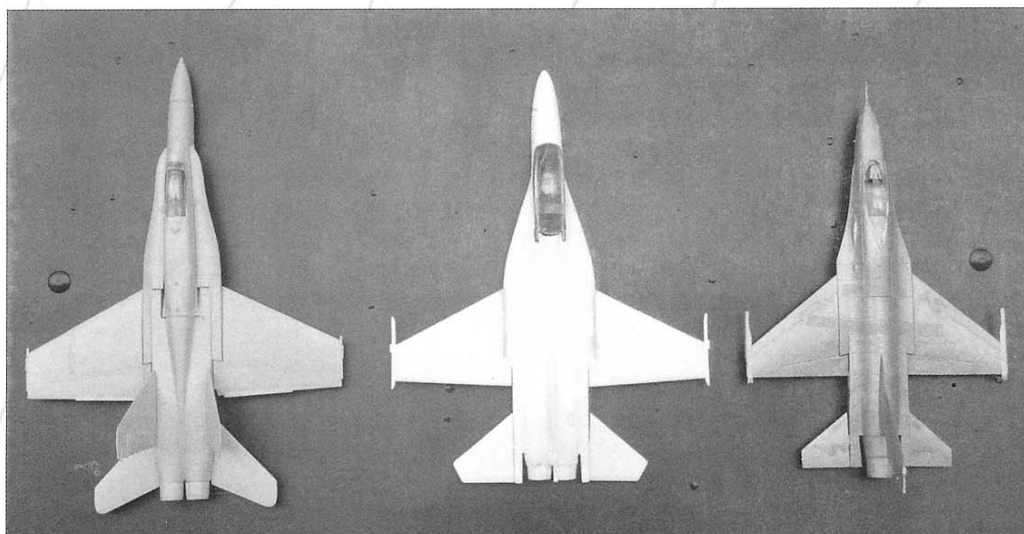
Fortunatamente l'amico cinese Sebastien Oung invia a Pini, via Internet, una e-mail in inglese contenente qualche notizia su questo aereo alquanto misterioso e le informazioni tecnico-storiche che seguono sono la traduzione di quanto è arrivato direttamente dall'estremo oriente.

“Il programma dell'IDF (Indigenous Defence Fighter) parte nel 1982, dopo che il governo USA rifiuta di vendere gli F-16 e gli F-20 richiesti da Taiwan, viene avviato dalla locale AIDC (Aerospace Industrial Development Corporation) che riceve assistenza dal ditte americane General Dynamics per la cellula, Garrett per il motore e General Electric per il radar.

Vengono costruiti quattro prototipi di cui tre monoposto ed uno biposto; il prototipo n. 1 decolla per la prima volta il 28 maggio 1989 mentre gli altri seguono con decolli il 27 settembre 1989, il 10 gennaio 1990 ed il 10 luglio 1990. Il lavoro per i primi dieci esemplari di preserie (sei mono e quattro biposto) comincia nell'ottobre 1990 e gli aerei sono consegnati negli anni 1992-93. La proposta iniziale di costruire 250 aerei fu decisamente ridotta fino a 130, con 28 biposto, dopo che l'amministrazione del presidente Bush concesse di vendere 150 F-16 A/B a Taiwan. Attualmente i Ching Kuo equipaggiano sei squadron da caccia della Republic of China Air Force (RoCAF).

La cellula dell'IDF è chiaramente ispirata da una ipotetica fusione tra l'F-16 e l'F/A 18 causa l'assistenza di ditte fornitrici del Pentagono; l'abitacolo è assai simile a quello dell'F-16 con la barra di comando ridotta e posizionata sulla destra, le manette sul lato sinistro ed il seggiolino eiettabile Martin-Baker Mk 12 zero/zero, inclinato di 30 gradi. La capottina degli esemplari di preserie e di quelli biposto si ribaltava verso sinistra consentendo l'accesso da destra mentre nei monoposto di serie è incernierata dietro come nell'F-16.

La costruzione è quasi tutta metallica con materiali compositi usati per il timone, il radome, gli elevoni ed i freni aerodinamici; il cannone M-61 da 20mm è montato sopra la LERX (Leading Edge Root eXtension) di sinistra.”



Per le dimensioni entriamo nelle dolenti note dal punto di vista modellistico; infatti se le altre notizie, anche se diverse da fonte a fonte non costituiscono un grosso problema, per l'apertura alare e la lunghezza abbiamo questa serie:

DIMENSIONI tutte in cm	lettera di Oung	In 1:72	W.A.P.	In 1:72	G.C.DeA	In 1:72	Modello	scala rispetto alle misure di:		
								Oung	W.A.P.	DeA
a.a. con totale	853	11,85	946	13,14	850	11,81	16,5	1:52	1:57	1:51
lunghezza con pitot	1448	20,11	1421	19,74	1450	20,14	31,1	1:47	1:46	1:47

dove W.A.P. sta per World Air Power journal n. 26/1996 e G.C.DeA sta per Aerei - Guide Compact De Agostini - 1999.

Balza subito all'occhio, oltre alla notevole differenza fra le fonti anche, e comunque, la differenza di scala rispetto all'1:72 in cui dovrebbe essere stato prodotto il modello, scala che peraltro è riportata solo sul foglio di decals mentre non si ritrova sul foglio delle istruzioni (e non posso nemmeno riferirmi alla scatola perché il modello è pervenuto

direttamente in una busta postale e le poste ci hanno messo del proprio per far crepare il tettuccio).

Tuttavia le dimensioni della cabina e dei due piloti (uno seduto ed uno in piedi) delle ruote dei carrelli e degli armamenti sono compatibili con la scala 1:72 e non certo con una scala media intorno all'1:50!; bisognerebbe quindi dedurre che, per quanto assurdo, le dimensioni reali fornite dalle fonti siano sbagliate? il problema è che il Ching Kuo non è un F-104 che puoi misurare sia in un museo aeronautico che in una base aerea italiana.

Quello che doveva essere il montaggio tranquillo di un aereo semiconosciuto di cui praticamente non c'era documentazione si è trasformato in uno dei peggiori incubi (ne abbiamo tanti) di un modellista: l'incertezza della scala.

In questo caso ci sono due soluzioni: diventare matto per cercare ulteriore documentazione o, come ho fatto io, lasciare perdere e cominciare ad assemblare il modello che propone la ditta KIDDY-LAND e che dimensionalmente si piazza a metà strada tra gli aerei ispiratori come si vede dalla foto di confronto tra l'F/A-18



della Italeri e l'F-16 della ESCI (assemblati solo con nastro adesivo).

L'aspetto delle stampate in plastica bianca ben lavorabile, ricorda i primi modelli della Huma tedesca, pannellature incise ma pezzi eccessivamente vincolati allo sprue e spessori a volte eccessivi, ed in generale un grado di finitura inferiore a quello che ormai ci hanno abituato altre ditte asiatiche.

Gli interni li ho realizzati partendo dalle foto della cabina dell'F-16, aggiungendo cinture, manetta del gas e cloche ridotta poi, dopo che avevo già chiuso la fusoliera, parlando casualmente con il socio Fabrizio Arletti mi dice, ma io devo avere qualcosa sul Ching Kuo, forse su di un numero di World Air Power journal (ahi! bisogna subito allarmarsi quando un amico modellista ti dice che ha del materiale di un modello semiconosciuto).

Io non vorrei disturbare ma Fabrizio continua a dirmi che ci sono delle foto a colori dell'aereo e degli interni (acc.!) ed uno spaccato (però!) ed un trittico (incredibile!) e così mi lascio convincere a farmi prestare quella pubblicazione che, come avevo temuto, mi ha procurato più dubbi

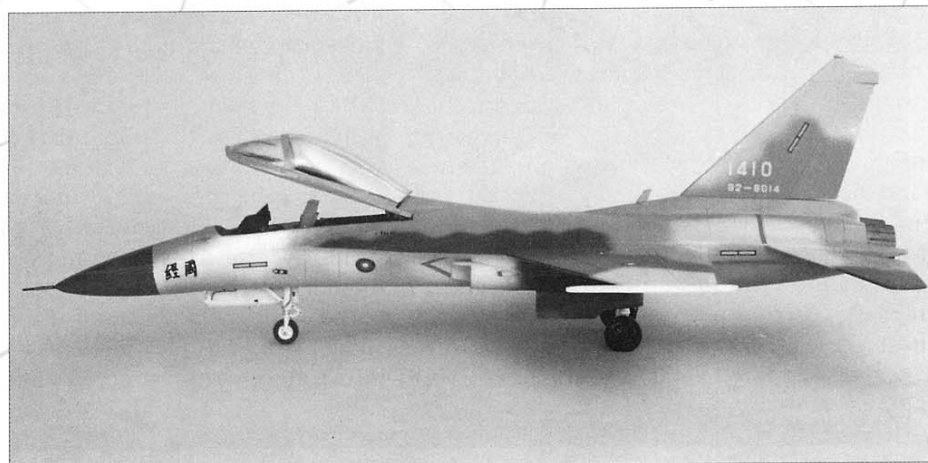
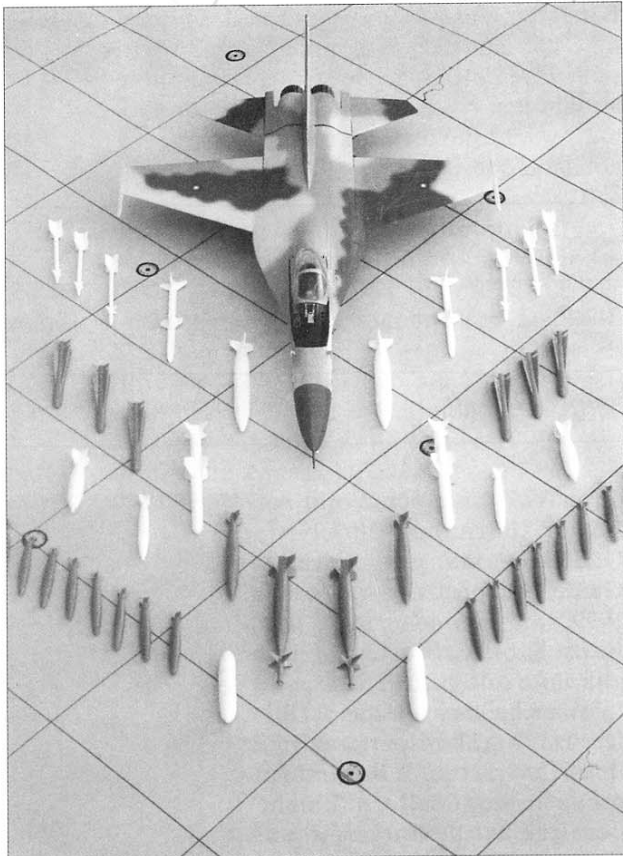
che certezze tra le quali (purtroppo) quella di trovarmi di fronte ad un modello non troppo corretto, come avrò modo di spiegare di seguito.

Nel muso c'è posto abbondante per il necessario contrappeso in piombo, e le semifusoliere sono separate orizzontalmente necessitando di stucco dopo la loro unione, specie sotto le LERX, un posto di non facile rifinitura; anche il retro della fusoliera e la giunzione delle ali necessita di stucco.

Gli ugelli di scarico appaiono corti rispetto a quello che si vede nelle foto dell'aereo e la capottina eccessivamente "alta", la sua linea dovrebbe essere più filante, la volta del cannone è troppo piccola ed il muso sembra più grosso rispetto alle foto, anche la velatura delle ali non è esattamente quella del tritico pubblicato sul W.A.P. ma sono valutazioni fatte senza un disegno veramente attendibile (come a me appare quello del W.A.P.) e quindi date con beneficio d'inventario.

Al momento della colorazione, non essendo riuscito a decifrare i codici

dei colori taiwanesi ho preso le foto a colori del W.A.P. e le ho confrontate con le chips del Federal Standard; in questo modo ho dedotto che i colori dovrebbero essere il bianco (Gunze Sangio H11), il F.S.36495 (G.S. H338 light gray), il F.S.36375 (G.S. H308 gray) ed il F.S.35164 (G.S. H56 intermediate blue); tenuto conto della variazione che subiscono i colori in funzione dell'incidenza della luce, il risultato



mi è parso soddisfacente, anche se la linea di separazione tra i colori avrei dovuto farla meno sfumata.

Le decals sono sovrabbondanti e doppie: in un foglio ci sono le decals che vanno bene per i primi prototipi, nel secondo c'è una sequenza di stemmi dei reparti della RoCAF ma che dalle foto del W.A.P., contrariamente a quanto indicano le istruzioni, non risultano dipinti sugli aerei (ma il servizio parla dell'aereo ancora al tempo delle prime consegne ai reparti di volo) e poi queste decals devono andare bene anche per IDF, F-16, AT-3 e MIRAGE 2000, comunque per il "nostro" il numero di matricola (82-8014) ed il numero di costruzione (1410) non coincidono con gli elenchi forniti da Oung o riportati su W.A.P.; infatti alla matricola 82-8014 corrisponde il codice 1406 mentre al codice 1410 corrisponde la matricola 83-8022.

Le decals sono abbastanza spesse e reagiscono a malapena agli ammorbidenti della Superscale, sono troppo marcate ed è assente la linea rossa spezzata di attenzione alle prese d'aria, a cui bisogna rimediare con la scorta personale.

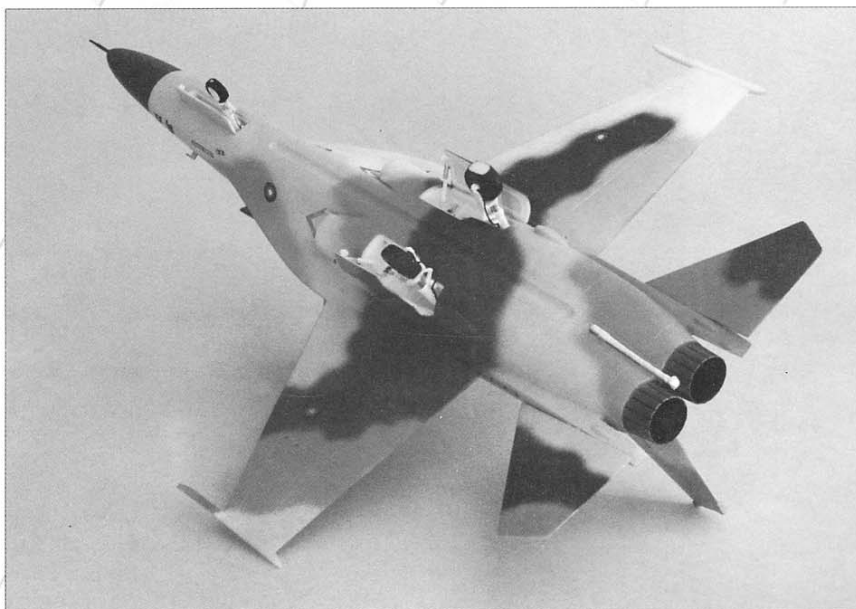
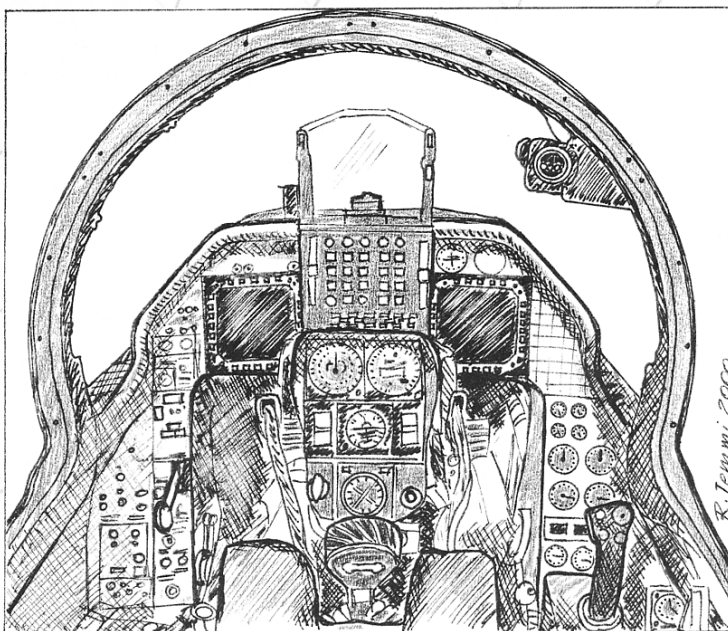
La dotazione di armamento è abbondante anche se i carichi esterni sono piuttosto semplificati; curiosamente nella busta c'erano anche due stampate tratte dal modello dell'A-10 (sempre della Kiddyland) con i carichi dello stesso che possono essere applicati anche al nostro modello come correttamente indicato nelle istruzioni (tutto questo assieme ad altri pezzi propri dell'A-10 che arricchiranno la "banca dei pezzi").

Così troviamo riprodotti i missili aria-aria Tien Chien 1 (derivati dai Sidewinder) e 2 (derivati dagli Sparrow), gli antinave Hsiung-Feng, gli aria-terra Maverik, le bombe a caduta Mk 82, 83 e 84, le Paveway a guida laser, i lanciatori di razzi LAU-69 e due serbatoi supplementari come ben si vede dalla foto allegata (non sono colorati ma si distinguono in plastica bianca i carichi del Ching Kuo ed in plastica grigia quelli dell'A-10).

Fondamentalmente ho fatto un modello da scatola, ma non ho saputo resistere alla tentazione di aggiungere l'HUD in cabina, l'antenna alla radice della coda, i fili dei freni e i tre faretto di atterraggio all'interno dei portelli; ho rifatto il

tubo di Pitot e ho infine incollata aperta la capottina perché così si nota meno la crepa sul parabrezza e perché a tettuccio chiuso si nota troppo la differenza tra la linea di profilo rispetto alle foto degli aerei di serie.

C'è quindi da lavorare parecchio se si vuole ottenere un buon modello del Ching Kuo ma se c'è qualcuno che ha il pallino dell'F-16 (in tutte le sue innumerevoli variazioni) sarà quasi costretto ad acquistare anche questo aereo ispirato, non soltanto ma anche, al più famoso e diffuso Falcon. Many thanks to Sebastien Oung (Taiwan) for the kit kindly supplied.



elicottero BLUE THUNDER

di Livio Gonella

BLUE THUNDER

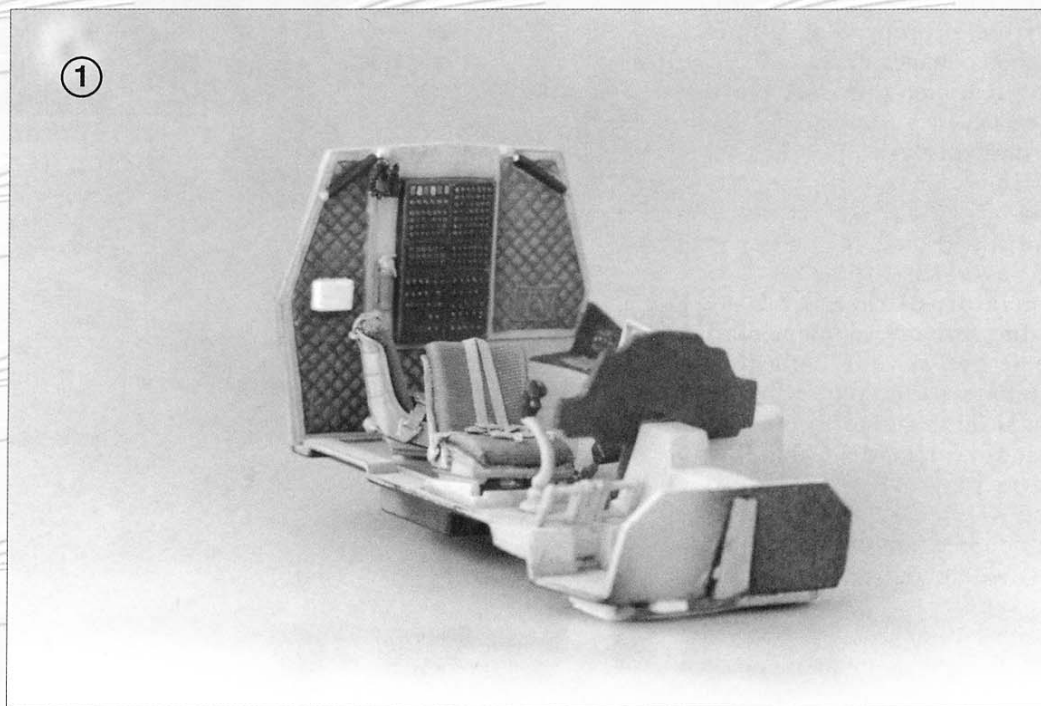
Nel 1983 è uscito il film BLUE THUNDER "Tuono blu" che narra le imprese di un elicottero sperimentale impegnato nella lotta al crimine. Le forme del mezzo richiamano molto quelle degli elicotteri armati "Cannoniere volanti" che hanno trovato origine nella guerra del Vietnam e successivamente sviluppati fino ad arrivare agli attuali AH-64A Apache, A129 Mangusta e RAH-66 Comanche, per fare alcuni esempi. Il nostro soggetto è una trasformazione dell'Aerospaziale SA340 Gazelle francese cui è stata sostituita tutta la parte anteriore con un nuovo abitacolo e l'aggiunta di tutti i sensori e attrezzature avveniristiche che lo caratterizzavano. Successivamente al film è stata prodotta una breve serie televisiva. La ditta modellistica americana Monogram ha riprodotto l'elicottero in scala 1/32. Il kit è fuori produzione da alcuni anni. Di seguito vi propongo una breve carrellata fotografica con l'indicazione degli interventi effettuati al modello.

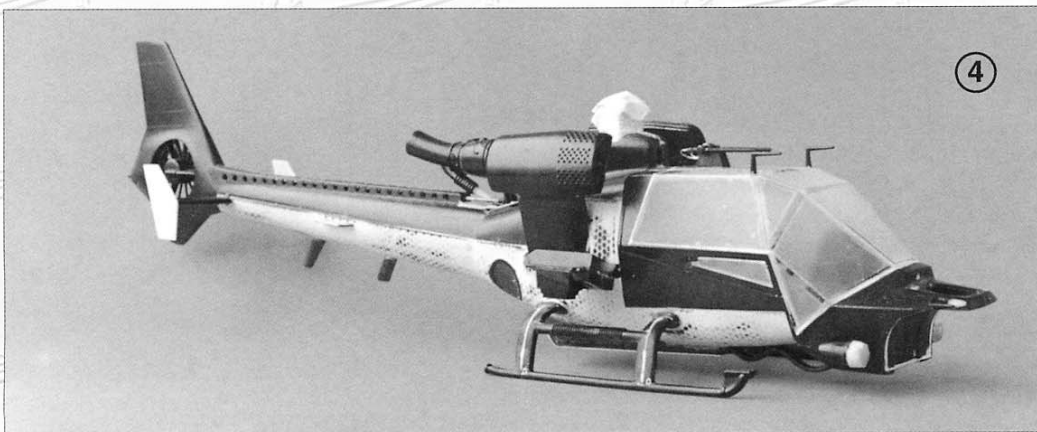
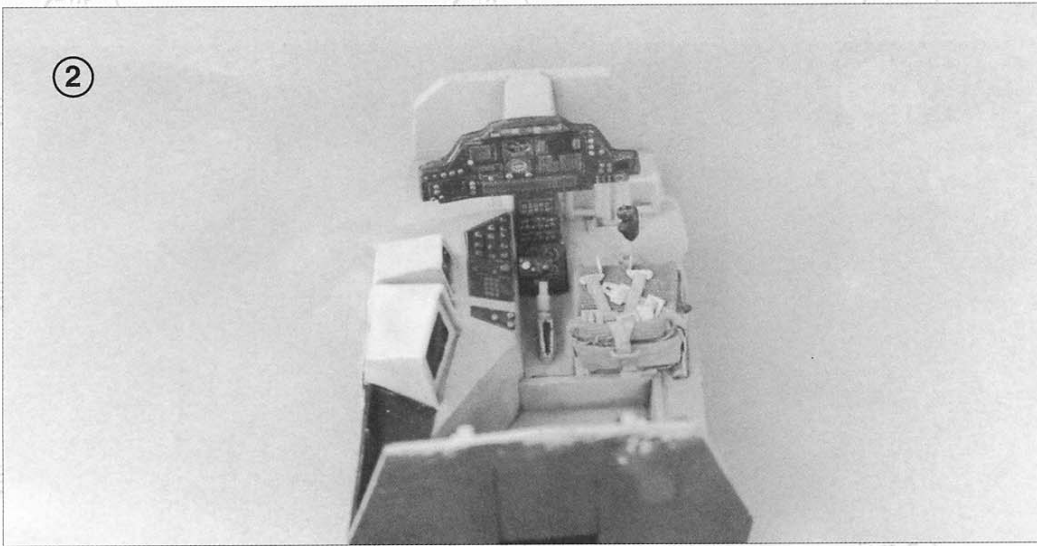
Viste del cockpit. Si nota l'aggiunta dell'estintore, della scatola del pronto soccorso, delle cinture di sicurezza, tutti particolari

autocostruiti. I cuscini dei seggiolini sono stati rivestiti con nastro chirurgico di seta per riprodurre la trama della stoffa. Alla strumentazione è stata aggiunta una consolle mancante. Foto 1/2

Il modello pronto per la verniciatura dopo la mascheratura dei trasparenti e della testa del rotore principale precedentemente colorato. Si nota l'esteso uso di stucco necessario a far combaciare i pezzi e per eliminare la pannellatura esagonale sulla parte laterale e inferiore della fusoliera, non presente nella realtà cinematografica. Nella parte posteriore della pancia della fusoliera, è stato aggiunto lo sportello per accedere al registratore dei dati di volo. I fori della carenatura dell'albero di trasmissione del rotore di coda sono stati aperti. All'interno della stessa è stato inserito un tondino di plastica. Le alette del compensatore sono state sostituite con altre sagomate con plastica da 1mm di spessore. Foto 3/4

Viste ravvicinate della zona dell'abitacolo. Il fissaggio del trasparente alla fusoliera ha creato non pochi problemi perché non combaciava perfettamente. I trasparenti dei due fari laterali sono stati sostituiti con altri





stampati in vacuform. Nella seconda foto si nota il bel casco del pilota dettagliato con l'aggiunta del microfono e della cinghia. Foto 5/6
Modello terminato e ambientato su una pista con sfondo. Tutte le decals sono state sostituite perché le originali si rompevano

molto facilmente. Il numero 02 sui motori è stato verniciato utilizzando una mascherina fatta per l'occasione. Foto 7/8
Foto e modello di
Livio Gonella
Centro I.P.M.S. "Tuttoinscala"
Roma





USS PENSACOLA * Un incrociatore pesante americano in 1/700

La maggior parte degli scontri navali più significativi durante la guerra nel Pacifico furono combattuti tra gruppi di portaerei, senza che le due parti riuscissero effettivamente ad avvistarsi. La portaerei fu indubbiamente il fattore principale di quegli epici duelli tra navi.

A supportare e proteggere questi possenti Leviatani stava una falange di incrociatori e cacciatorpediniere, la cui presenza contribuì grandemente al successo e alla sopravvivenza delle portaerei.

Per chi voglia riprodurre una Task Force della Marina degli Stati Uniti di questo periodo, molte ditte mettono oggi a disposizione una notevole collezione di modelli di vascelli americani dei vari tipi e classi, soprattutto in scala 1/700.

Tra questi ci sono portaerei di linea e di scorta, navi da battaglia, incrociatori contraerei e cacciatorpediniere, ma con l'eccezione della USS Indianapolis in 1/700 della Revell/Matchbox, non esistono altri incrociatori pesanti americani da 8 pollici del "Trattato di Washington".

E' sorprendente, visto il loro impiego estensivo, che non esistano altri modelli ad iniezione di queste magnifiche navi della seconda guerra mondiale. In questa scala esistono ovviamente dei modelli in resina, ma tutte hanno un prezzo elevatissimo, e il fattore economico ha una grande importanza per me!

A parte il caso isolato dell'USS Indianapolis della Revell/Matchbox, volevo ottenere un'altra fedele riproduzione di uno di questi incrociatori pesanti per la mia collezione. Ma prima di cominciare dovevo decidere quale riprodurre tra le sedici navi entrate in servizio con la US Navy, nelle classi Pensacola, Northampton, Portland, e New Orleans.

Dopo averci pensato un po' su, decisi di costruire un modello del primo di questi incrociatori ad essere progettato secondo il "Trattato", il Pensacola.

USS Pensacola - CA.24

Questo incrociatore pesante e il suo unico gemello, il Salt Lake City, furono i primi vascelli americani di questo tipo ad essere soggetti alle restrizioni del Trattato Navale di Washington del 1921, che in pratica limitava a 10.000 tonnellate il dislocamento di queste navi e a 8 pollici il calibro dell'armamento principale.

All'epoca della loro concezione, il ruolo degli incrociatori dell'US Navy era passato dal supporto diretto alla Flotta da Battaglia, a compiti di esplorazione strategica, ricognizione, scorta

ai convogli contro le navi corsare, bombardamento di basi minori e contrasto al naviglio leggero avversario.

Più tardi, con l'evoluzione delle Task Force di portaerei veloci, il Pensacola e le altre navi di questo tipo trovarono un ruolo adatto a loro, fornendo a questi gruppi mobili e veloci il supporto delle loro artiglierie pesanti e un efficace fuoco contraerei supplementare.

Il Pensacola fu costruito dai cantieri New York Shipbuilders di Camden, dove fu impostata nell'ottobre del 1926, varata il 25 aprile 1929 e infine armata il 6 febbraio 1930.

Complessivamente il Pensacola e il suo gemello stazzavano circa 9.100 tonnellate, con un dislocamento a pieno carico (armati ed equipaggiati secondo le norme del Trattato) di 12.050 tonnellate, su uno scafo lungo 585 piedi e 8 pollici (178,51 metri), una murata di 65 piedi e 3 pollici (19,88 m), ed una velocità massima di 32,5 nodi. Lo scafo incorporava ogni possibile espediente per ridurre il peso, al fine di conformarsi alle restrizioni del trattato, un fattore che alcuni progetti stranieri non tentarono nemmeno di rispettare.

Per restare fedeli al Trattato, gli architetti navali americani ebbero delle difficoltà nel bilanciare la protezione, l'armamento e le prestazioni richieste. La specifica richiedeva una nave con l'armamento più pesante permesso, e quindi avrebbe dovuto imbarcare dieci cannoni da 8 pollici, insieme ad ottime doti di velocità e resistenza per delle campagne prolungate nel Pacifico, con una velocità massima di 32 nodi e mezzo, ed una autonomia di 10.000 miglia a 15 nodi.

La corazzatura non fu mai abbondante su questi incrociatori del Trattato di Washington. I progettisti compresero ben presto che era impossibile, restando nei limiti imposti dal Trattato, fornire adeguata protezione contro le artiglierie da 8 pollici avversarie, come dimostra la leggera cintura da 3 pollici a centro nave, il ponte da 2 pollici sulla plancia di comando e appena 1,5 pollici di corazzatura massima sulle torri e le barbette.

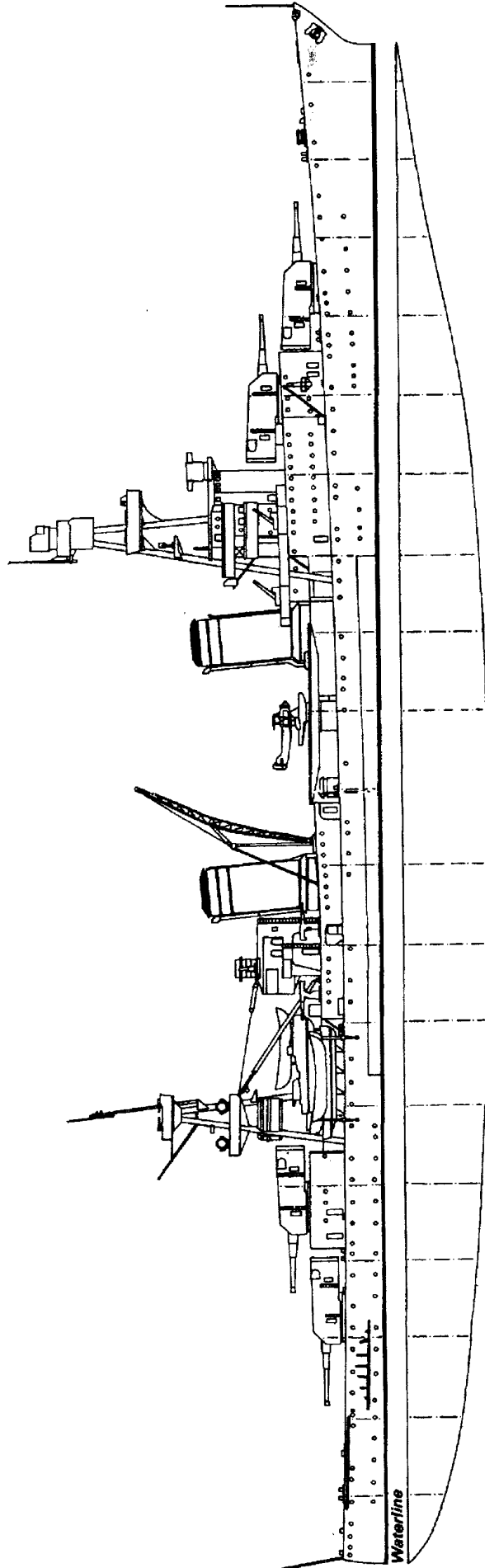
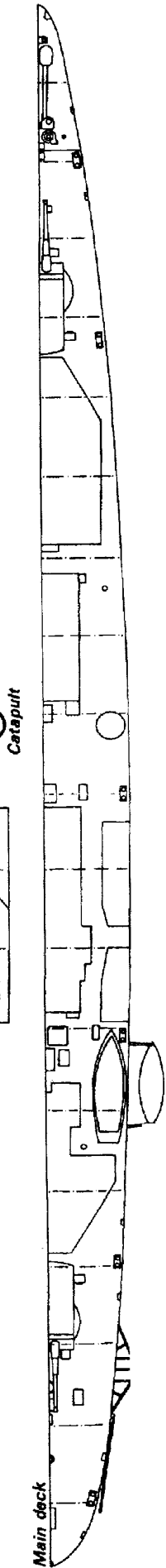
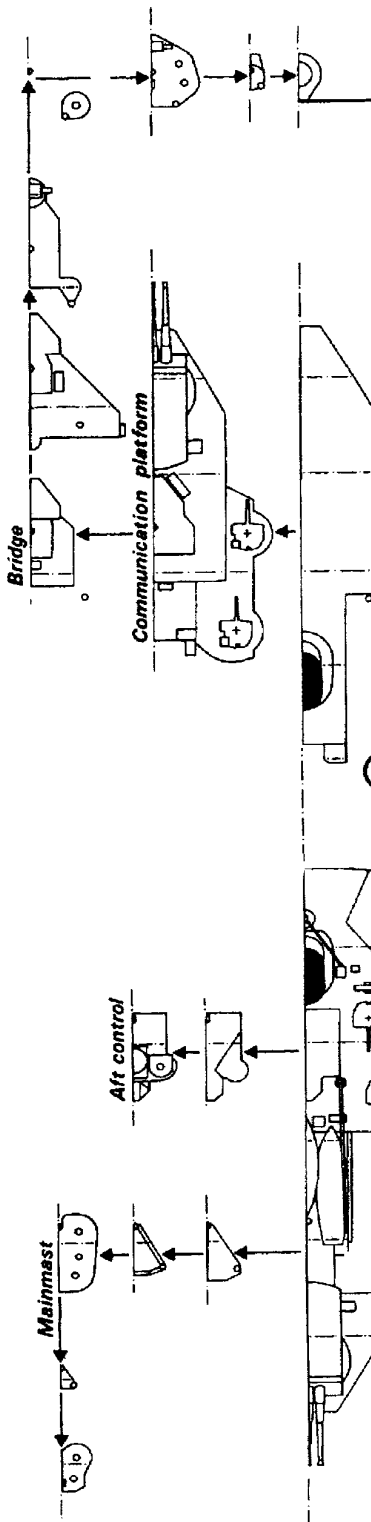
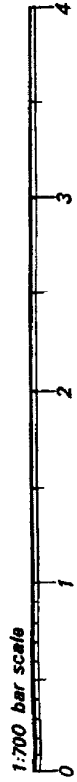
Il massimo cui tali corazze potessero resistere era il fuoco di cannoni da 5 o 6 pollici - in pratica l'armamento di cacciatorpediniere o incrociatori leggeri avversari, che le artiglierie da 8 pollici, controllate da una centrale di tiro, avrebbero potuto tenere a bada prima che potessero diventare un pericolo.

Com'è facile aspettarsi per unità tanto longeve, esse subirono delle modifiche nel corso degli anni, le più importanti delle quali furono la probabile rimozione dei sei tubi lanciasiluri da



1:700 bar scale

4 inches



21 pollici poco prima della guerra nel Pacifico nel 1941 e l'aggiunta di altri quattro cannoni AA da 5 pollici.

La rimozione dei sistemi lanciasiluri è degna di nota, dato che i giapponesi li giudicavano fondamentali per i loro incrociatori, e ne avrebbero sviluppato le apparecchiature e le tattiche conseguendo notevoli successi. In molte occasioni, durante le campagne nel Pacifico, i loro incrociatori ebbero la meglio sulle Squadre navali americane proprio grazie all'intelligente impiego delle loro "lunghe lance", come negli scontri notturni durante la campagna delle isole Solomone, nonostante il vantaggio offerto agli Alleati dal radar. La disfatta di fronte all'isola di Savo il 9 agosto 1942, durante la logorante campagna di Guadalcanal fu probabilmente la sconfitta più pesante, prima che la Marina statunitense perfezionasse quelle tecniche di combattimento notturno col radar che l'avrebbero condotta ai primi successi, culminati nell'epica azione dello Stretto di Surigao del 25 ottobre 1944 durante l'invasione delle Filippine.

Il Pensacola ed il Salt Lake City non sopravvissero a lungo alla guerra: entrambe furono usate negli esperimenti atomici dell'atollo di Bikini nel luglio del 1946. Il Pensacola già parzialmente smantellato fu infine affondato il 10 novembre 1948.

Il modello

Una fedele riproduzione in scala 1/700 di questo incrociatore pesante potrebbe essere basata sull'USS Indianapolis della Matchbox, visto che le due navi hanno diverse caratteristiche comuni. Personalmente ho deciso di affrontare questo progetto come una autocostruzione completa, non solo per i costi, ma anche perché desideravo vedere se ne sarei stato capace. Cercherò di descrivere nella maniera più dettagliata possibile l'autocostruzione di questo soggetto apparentemente complesso, realizzata soprattutto grazie ai miei disegni in scala 1/700, con le caratteristiche peculiari di ponti e sovrastrutture del Pensacola.

Per la costruzione vera e propria, il primo passo da affrontare è la riproduzione del caratteristico scafo del Pensacola, con il suo ponte basso sulla linea di galleggiamento a poppa e centro nave, e la tipica curvatura accentuata della prua.

Il materiale impiegato è stato l'onnipresente plasticard in vari spessori. Ho impiegato dei robusti fogli da 1 mm per creare la base della nave e la linea centrale di chiglia, da 0,75 mm per le paratie e i ponti scoperti e dei fogli più flessibili da 0,5 mm per il fasciame.

Il risultato è uno scafo estremamente slanciato e idrodinamico, cui ho aggiunto solo la cintura corazzata a centro nave, realizzata con una sezione di plasticard da 0,5 mm, le ancore a prua e i paraeliche a poppa. Lo scafo è completato dai dettagli che ho cercato di illustrare nei dise-

gni che accompagnano l'articolo.

Risalendo direttamente dallo scafo, seguono le basi delle principali sovrastrutture della coperta, insieme alla centrale di tiro secondaria di poppa e relativi ponti. Questi sono stati realizzati semplicemente partendo dalla pianta delle basi, cui sono state aggiunte delle paratine di altezza adeguata, tratte dai disegni.

Mentre le sovrastrutture appena menzionate sono state costruite come strutture scatolari, altri particolari, come le torri dei cannoni da 8 pollici e le relative barbette, i due fumaioli e le loro basi, le catapulte e i boccaporti, sono stati scolpiti da blocchetti solidi di plasticard ottenuti sovrapponendo più fogli di plastica.

La costruzione di questi particolari "solidi" è relativamente semplice in confronto ad alcune delle sovrastrutture. Forme e dimensioni dovrebbero essere facili da dedurre dai disegni.

I disegni indicano anche i vari ponti posti sull'imponente tripode. Per quelli interessati a questi dettagli, dal ponte comunicazioni si eleva la plancia di sicurezza, col ponte di navigazione al di sopra della plancia pilota, la plancia dei riflettori da 24 pollici, la plancia delle mitragliere di prora, la centrale di tiro prodiera e la stazione vedette di prora.

A poppavia del secondo fumaiolo si trova la centrale di tiro di poppa, sopra al centro di controllo secondario. Sull'albero maestro si trovano la plancia di controllo dei riflettori e la relativa copertura, la plancia riflettori e infine una plancia per le mitragliere AA.

Anche se penso di essere riuscito a catturare le caratteristiche salienti del Pensacola come sarebbe apparso nel 1942, le mie limitate capacità modellistiche mi hanno impedito di rappresentare i dettagli più minuti come le battagliole, le mitragliere o dei riflettori dettagliati. Conosco i miei limiti! . Quelli con più esperienza di me nell'impiego delle fotoincisioni non avranno difficoltà a trovare ciò di cui hanno bisogno.

Per quanto riguarda la colorazione, ritengo che la finitura ideale sia un Dark Sea Grey uniforme, meglio se applicato a spruzzo, spezzato da piccoli dettagli come la linea di galleggiamento in nero.

L'obiettivo primario del mio lavoro era di ottenere la riproduzione fedele di un tipico incrociatore pesante americano dell'epoca del Trattato di Washington. Personalmente credo di essere riuscito a realizzare una rappresentazione abbastanza fedele dell'USS Pensacola nella popolare scala 1/700, con un piccolo lavoro di autocostruzione, economico, remunerativo e divertente.

Williams

* Traduzione dell'articolo di Mike Williams pubblicato sull'IPMS Magazine N.° 2 marzo/aprile 2000 della branca inglese a cura del socio Celano Massimiliano # 1944 - Centro IPMS di Palermo

TORPEDO Elco 80 foot PT 109

di Livio Gonella

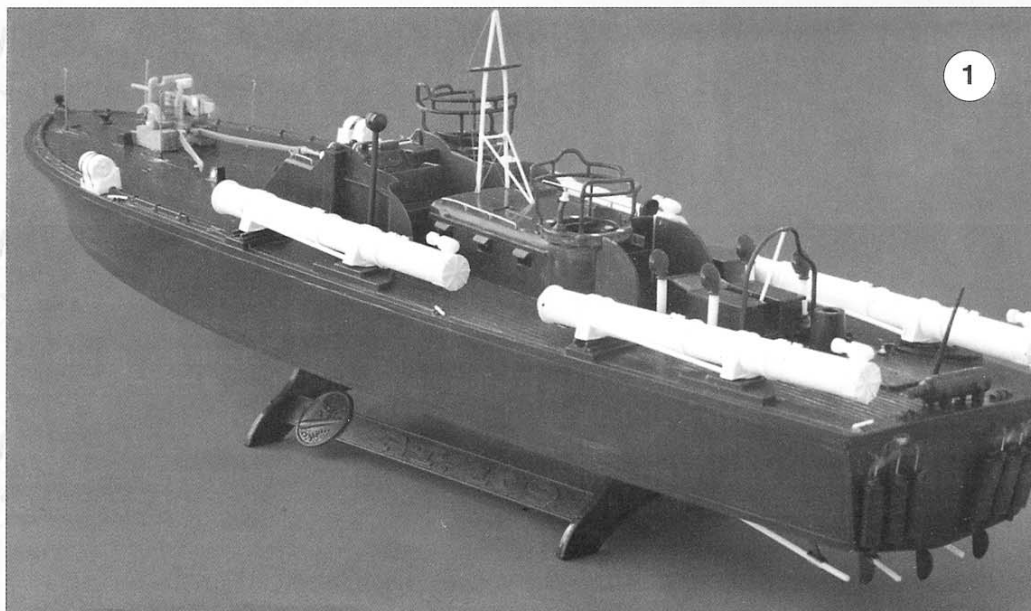
TORPEDO ELCO 80 FOOT PT109 Revell 1/72

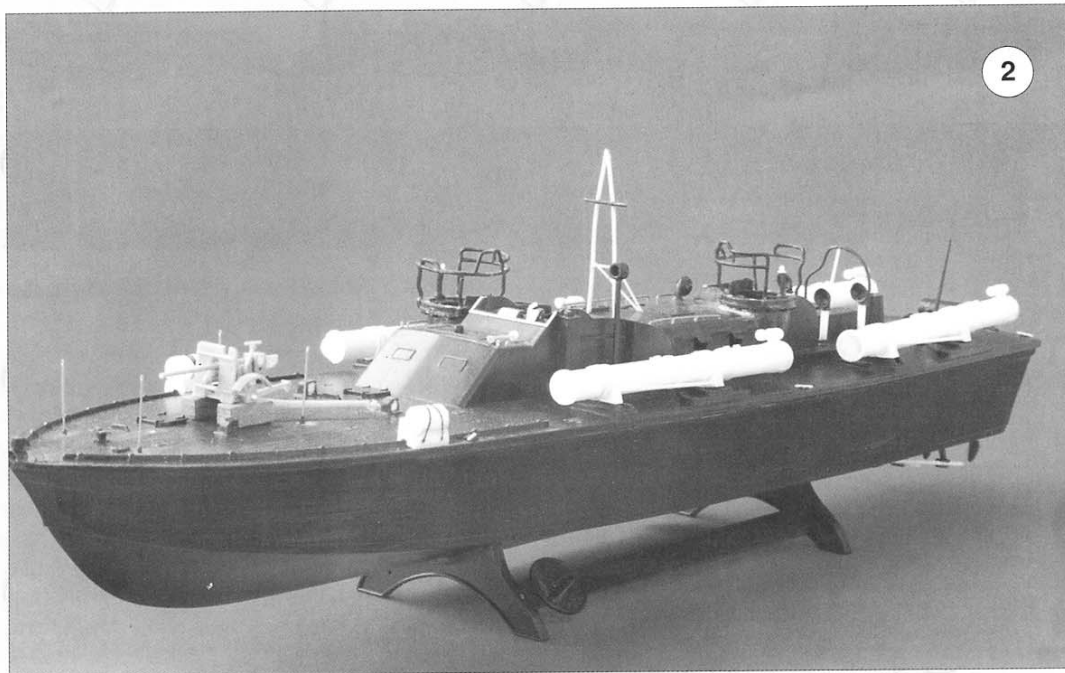
Durante la 2^a guerra mondiale, il presidente degli Stati Uniti John F. Kennedy prestò servizio in marina. Nell'aprile del 1943 gli fu assegnato il comando della motosilurante Elco 80 foot PT109. Durante la notte del 2 agosto dello stesso anno, l'imbarcazione fu speronata da un cacciatorpediniere giapponese. Morirono due uomini dell'equipaggio. Altri 11 si salvarono, compreso Kennedy, il quale si prodigò per il loro recupero che avvenne alcuni giorni dopo. Questa azione gli valse la Navy and Marine Corps Medal.

La ditta Revell, nel lontano 1963, mise in catalogo il kit in scala 1/72 riproducente tale imbarcazione. Ultimamente è stato di nuovo commercializzato. Il modello dimostra tutti i suoi anni ma è una buona base di partenza

per ottenere una discreta riproduzione. Le decals permettono di riprodurre la PT117, ostacolo facilmente superabile attingendo alle decal avanzate da altri kit. Partendo da una foto trovata su Internet, ho deciso di riprodurre la PT109 ritratta a Morobe, New Guinea nel 1943, con armamento aggiuntivo di due lanciatori di bombe di profondità e del cannone anticarro americano da 37mm posizionati a prua.

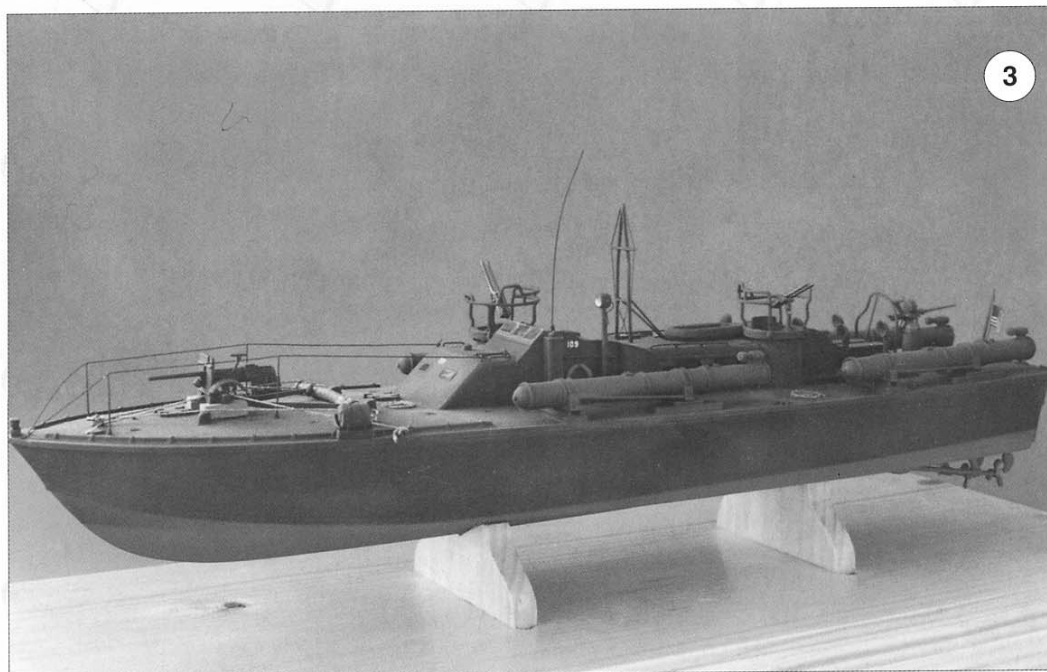
Dalle fotografie del modello pronto per la verniciatura, si possono vedere le estese modifiche apportate. Sono stati rifatti, con tondini di plastica di varie misure, gli alberi motore delle eliche, il traliccio dell'antenna, la base delle quattro maniche a vento, i quattro lanciatori dei siluri, i lanciatori con le bombe di profondità, le bitte. Con filo di rame sono stati sostituiti i corrimano e i candeliere del passamano. Il cannone anticarro





da 37mm, proveniente dal kit Hasegawa della Willys Jeep americana, ha subito alcuni piccoli miglioramenti. Le mitragliere da 0.50 sono state sostituite con altre in metallo. Foto 1/2

Il modello terminato. Foto 3
Foto e modello di
Livio Gonella
Centro I.P.M.S. "Tuttoin scala"
Roma



il mock-up del FLITZER

di Rudy Lemmi

IL MOCK-UP DEL FLITZER

Come più volte ho avuto modo di scrivere, non mi trovo d'accordo con la moda di questi anni che vede la produzione modellistica, anche di ditte storiche come la Revell, deviata verso la produzione di kits derivati dai "paper aircrafts" tedeschi (o della Luftwaffe del 1946).

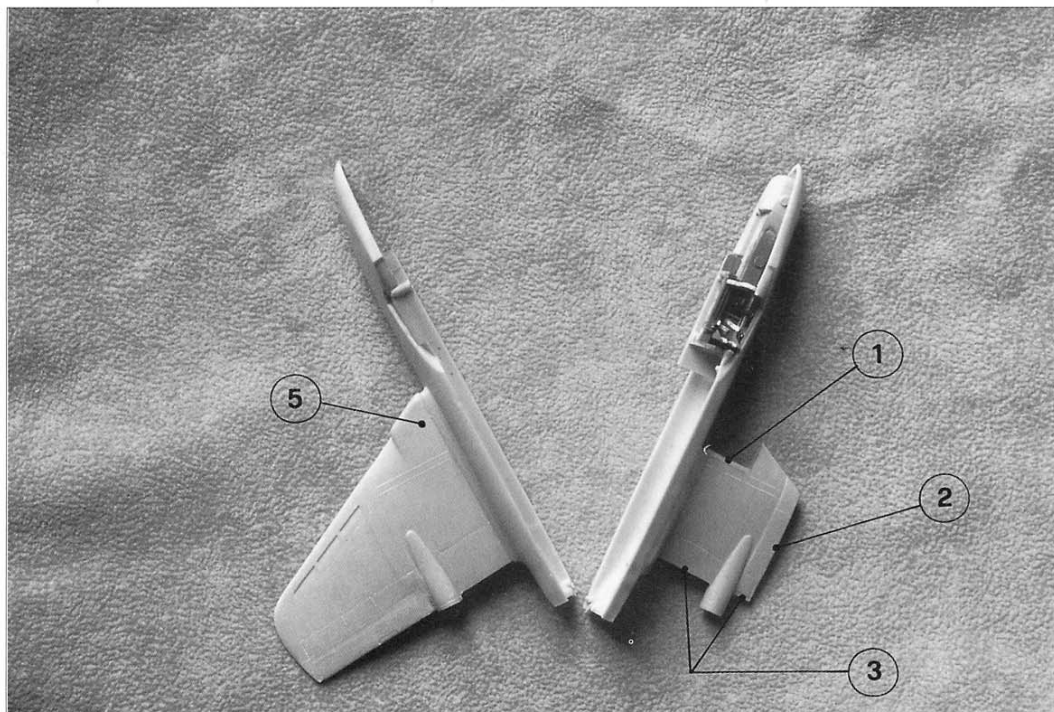
Ma, come si dice, non tutto il male viene per nuocere e così dal modello di un progetto irrealizzato come il Flitzer della Focke Wulf sono riuscito a ricavare il modello di un oggetto effettivamente costruito, il suo simulacro in legno (mock-up in inglese).

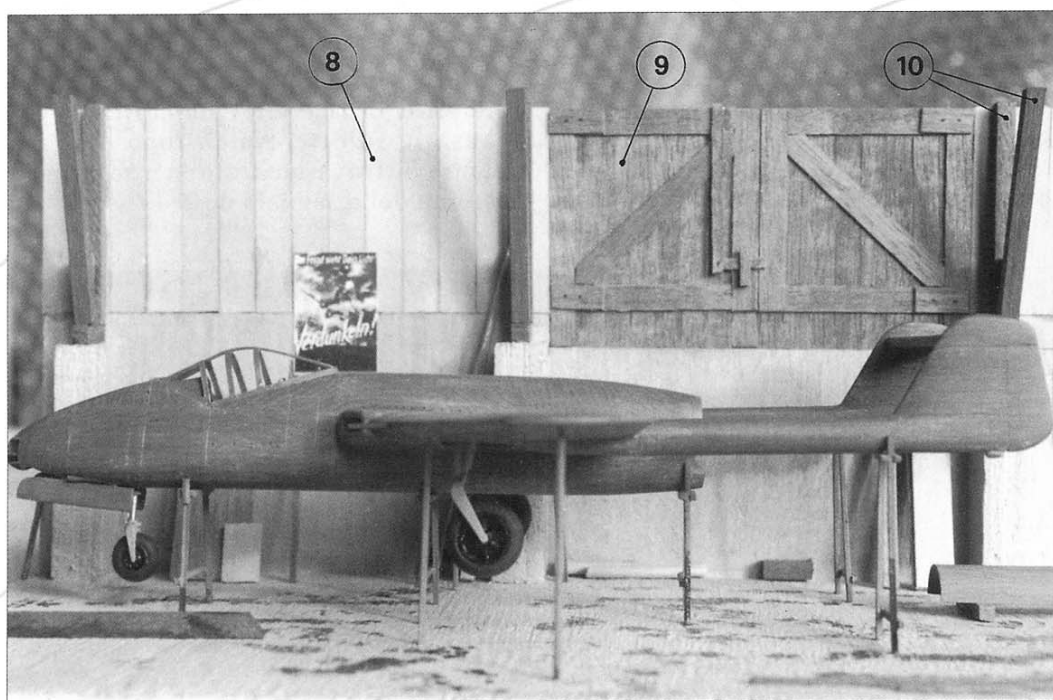
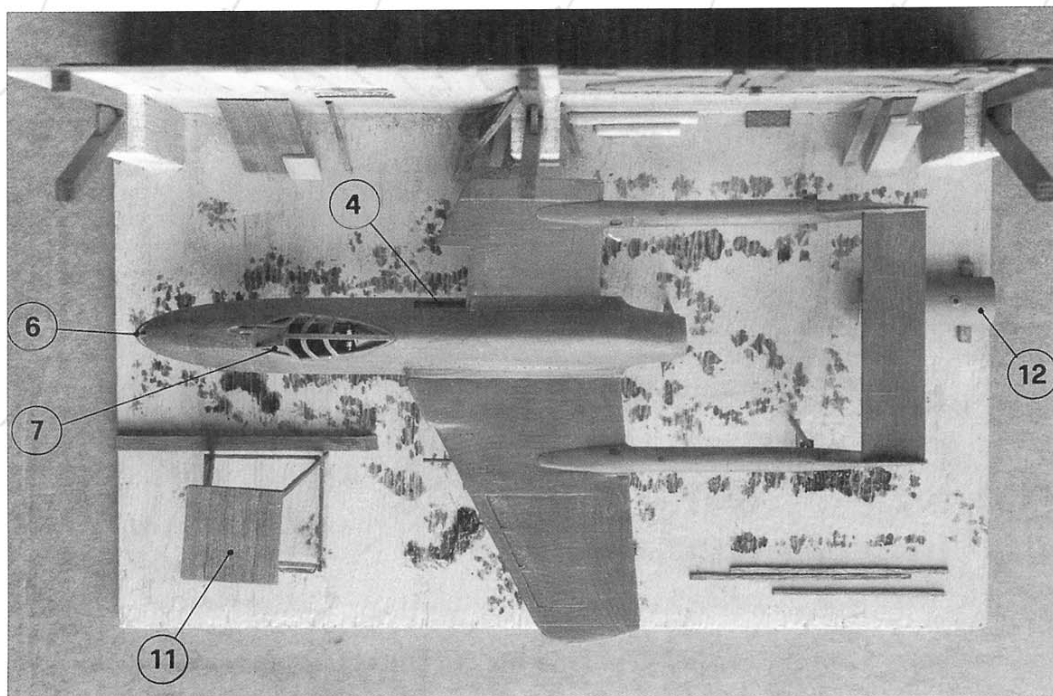
Il modello della Revell ha un grado di

finitura eccellente, come ormai usuale per le ultime realizzazioni di questa ditta che però, in questo caso, è più fastidioso che utile.

Non ho dovuto lavorare completamente di fantasia realizzando il modello in 1:72, perché mi sono basato su tre foto del mock-up in avanzata fase di costruzione pubblicate a pag. 144 del libro di W. Schick e I. Meyer, "Luftwaffe secret project, fighters 1939-1945" edito nel 1997 dalla Midland Publishing Limited.

In queste foto si vede una sorta di laboratorio di falegnameria, contenente il modello in scala 1:1 del Flitzer, che causa le ridotte dimensioni dell'ambiente si trova montato senza la parte esterna della semiala destra.



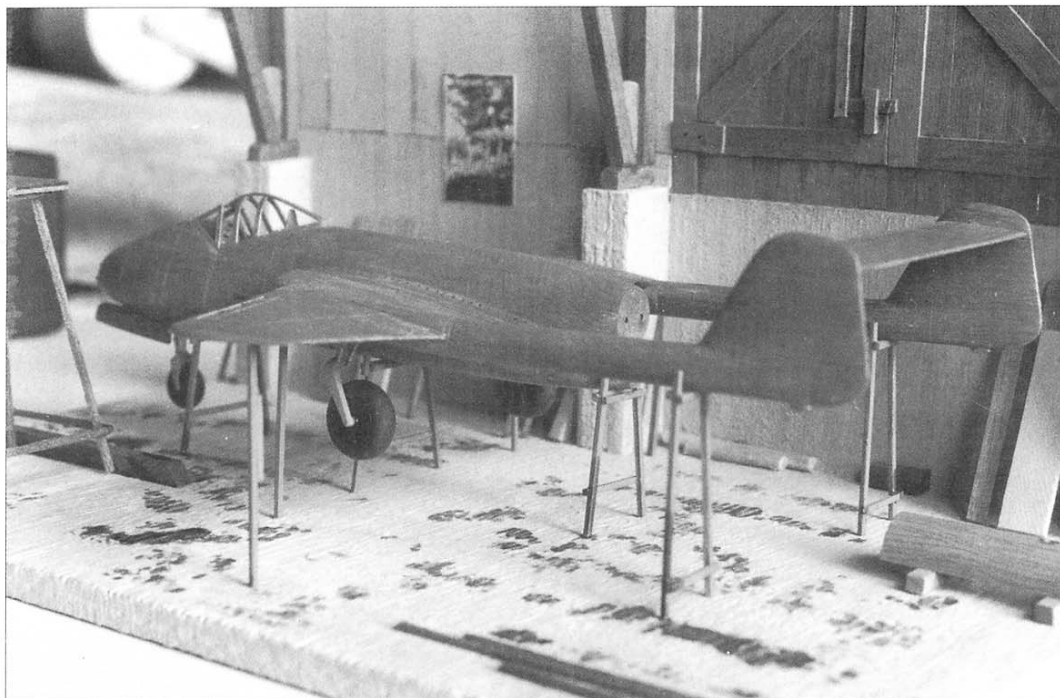


Dopo aver consultato anche altre foto di mock-up di altri aerei tedeschi, ho cominciato come al solito dal montaggio dell'abitacolo, colorando gli interni (pareti e consolle laterali, piano e cruscotto) in marrone/legno (Humbrol n. 110) e colorando invece gli strumenti in nero (sono già in rilievo sul cruscotto)

la cloche in grigio scuro con l'impugnatura in nero ed il seggiolino in grigio scuro con le cinture chiare.

Ho fatto questo perché, come notato in altre foto di simulacri, spesso i diversi comandi erano costituiti da pezzi veri (anche se probabilmente difettosi) che





però servivano per dare un po' di realismo all'abitacolo che forse era esaminato e provato (per motivi ergonomici) anche da veri piloti.

Sono poi passato al taglio del modello secondo i punti indicati (1, 2, 3) sulla semiala destra e naturalmente sulla semifusoliera destra in corrispondenza della radice dell'ala (4); fatto questo ho dovuto incollare la semiala alla semifusoliera e provvedere alla chiusura dei buchi rimasti con listelline di plasticard in modo da simulare la struttura come si vedeva nella foto.

Dall'altra parte ho incollato la semiala sinistra (intera) alla relativa semifusoliera (5).

Dopo aver utilizzato al contrario il terminale del motore a reazione (pezzo n. 10) per chiudere la parte posteriore dell'aereo ho incollato le semifusoliere (senza preoccuparmi, per una volta, del peso sul muso).

Con la fusoliera ben asciutta ho tagliato la parte anteriore del muso in corrispondenza della parte anteriore del pozzetto del carrello, poi con pezzi di plasticard sagomati ho realizzato il profilo del musetto (6).

Nel frattempo ho stuccato e carteggiato buona parte delle scanalature e principalmente quelle delle superfici mobili che non risultano essere individuate sul simulacro; è quindi seguito l'incollaggio delle travi di coda, degli impennaggi e la relativa stuccatura.

Anche la capottina è simulata da strisce di legno e quindi con il solito plasticard tagliato a strisce, con il pezzo trasparente n. 32 come modello per le dimensioni, e con un po' di pazienza, ho realizzato il simulacro della capottina stessa (7).

Conviene ora lasciare il modello e dedicarsi alla sua ambientazione: da un pezzo di compensato ho ricavato la base ed il muro fino ai pilastri (ottenuti da un pezzo di compensato di maggiore spessore) e li ho dipinti in grigio per simulare il battuto di cemento del pavimento e l'intonaco del muro.

Sopra al muro, con i listelli di legno che si usano per i modelli volanti, ho quindi predisposto la parte superiore del muro esterno (che sembrerebbe di legno come da tipologia mitteleuropea) (8), il finestrone (9) e le parti basse delle travi di sostegno del tetto (10), lasciando il tutto a vista con le diverse essenze del legno utilizzato.



Ho poi distribuito qui e là listelli e tavole di legno, ho autocostruito sempre in legno quella specie di trespolo a quattro gambe (11) che probabilmente serviva per appoggiare gli attrezzi mentre i carpentieri lavoravano sulla parte superiore dell'aereo, mentre la struttura curva sotto la coda (12) è ricavata da un vecchio serbatoio della banca dei pezzi opportunamente tagliato e verniciato.

Il mock-up era interamente in legno e quindi per la colorazione sono partito dal solito Humbrol n. 110; ho poi realizzato le venature con un pastello da grafico, una mano di Matt Cote, sempre della Humbrol, per uniformare il tutto e poi con drybrushing e carta vetrata fine ho simulato uno schiarimento/invecchiamento di un legno sottoposto ad un lavoro non perfetto di finitura.

Per i carrelli ho utilizzato quelli del modello colorandoli come se fossero pezzi in acciaio e gomma per lo stesso ragionamento che ho fatto per i dettagli dell'abitacolo (o almeno così mi è sembrato di intravedere nelle foto) aiutato dal fatto che i carrelli del modello sono in posizione scarica.

Utilizzando listelli di PVC squadriati, in vendita come il plasticard, ho quindi

realizzato i cavalletti di sostegno, prima i due posteriori sotto le code e quello anteriore sotto la cabina, per stabilire un'altezza precisa, poi i due centrali sono stati realizzati di conseguenza ed infine sono stati sistemati i tre sostegni singoli per le ali.

Intorno all'aereo, sul pavimento, con il liquido non mescolato dello smalto Humbrol 67, ho formato una serie di macchie che nella realtà erano forse causate dalla colla o dal mordente dato al legno e colati sul pavimento stesso.

Per concludere, diversificandomi dalle foto, ma soprattutto per coprire una macchia sul muro che non era molto reale ho appiccicato un manifesto di propaganda che ricorda la necessità dell'oscuramento come mezzo contro i bombardamenti alleati che stavano distruggendo le città tedesche per la cui difesa venivano progettati aerei come il Flitzer.