



# IL FLASH

Gennaio – Aprile 2011

a cura della sezione italiana dell'International Plastic Modeller's Society

## Notizie dalla Redazione

Da questo numero del Notiziario la redazione passa al socio Roberto Bianchi, il Flash a Livio Gonella, la gestione del sito [www.ipmsitaly-tuttoinscala.org/](http://www.ipmsitaly-tuttoinscala.org/) rimane in carico a Carlo Canducci, tutti soci del centro I.P.M.S. "Tuttoinscala" di Roma. Roberto non ha esperienze specifiche nel settore editoriale ma ha dato la sua disponibilità per il 2011 di gestire il Notiziario impegnandosi nell'approfondire le sue conoscenze sul programma utilizzato e cercando di fornire un prodotto il più valido possibile. Per quanto riguarda il Flash, non è altro che un documento Word quindi nulla di particolarmente difficile.

Riportiamo alcune semplici regole, peraltro già indicate negli anni precedenti, per facilitare il lavoro dei tre redattori.

Per quanto possibile, tutto il materiale in formato elettronico deve essere inviato all'indirizzo di posta elettronica della redazione, [ipmsroma.redazione@yahoo.it](mailto:ipmsroma.redazione@yahoo.it). Il materiale cartaceo, foto stampate, cd-dvd, devono essere inviati all'indirizzo Tuttoinscala c/o Gonella Livio, Via Bepi Romagnoni, 152 Pal. A/12 - 00125 Acilia – Roma. L'autore dovrà indicare, dove si desidera pubblicare il proprio materiale: **Notiziario** per gli articoli modellistici corredati di fotografie, **Flash** per le recensioni di solo testo, **Sito** per le recensioni corredate di foto. Sul sito non saranno pubblicati articoli destinati espressamente per il Notiziario mentre la pubblicazione delle recensioni avverrà contemporaneamente a quella sul Flash in uscita. Qualora l'autore ne facesse richiesta, il materiale sarà restituito all'indirizzo fornito. Tutto il materiale in formato elettronico sarà cancellato dagli archivi dei redattori dopo tre mesi dall'avvenuta pubblicazione. Il materiale ricevuto ai due indirizzi sarà gestito da Livio Gonella il quale farà un controllo iniziale sui testi e sulle fotografie. Le fotografie particolarmente sfuocate e/o mosse, doppie o con altri problemi saranno scartate. Se non si hanno a disposizione foto sostitutive che permettano di mantenere inalterato il contesto dell'articolo se ne darà comunicazione all'autore con la richiesta di un rifacimento delle foto relative solo al modello terminato. E' preferibile evitare scritte sulle foto se non necessarie alla comprensione del testo. In assenza di didascalie i redattori si riservano di prepararle o di non intervenire. Sulle fotografie

destinate alla pubblicazione sul sito, sarà apposta la dicitura "foto di [nome autore] I.P.M.S. ITALY". Nel caso le foto non siano di un socio "foto di [nome autore] per I.P.M.S. ITALY". I testi forniti in formato elettronico saranno verificati dal controllo ortografico e grammaticale di Word. I testi subiranno una prima lettura. Alla presenza di parti poco chiare, di errori o della necessità di modifiche sostanziali, saranno contattati gli autori per rivederne il contenuto. I redattori non interverranno sui contenuti tecnico/storici di cui non si hanno riferimenti chiari e documentati e/o su argomenti particolarmente specifici, ma si riserva di fare piccoli interventi per rendere il testo più scorrevole (esempio sostituzione di termini ripetuti in frasi ravvicinate o inserimento di punteggiatura). La pubblicazione degli articoli sul Notiziario seguirà l'ordine cronologico di arrivo alla redazione, ma saranno subordinati a una certa varietà e quantità degli articoli da pubblicare. La bozza del Notiziario sarà visionata periodicamente dai redattori e dopo le correzioni, passata al direttore nazionale Giorgio Pini per le eventuali correzioni definitive e per l'approvazione finale. Per quanto riguarda la stampa, l'imbustamento e la spedizione rimane l'attuale procedura.

**Roberto Bianchi**  
**Carlo Canducci**  
**Livio Gonella**

## Riceviamo

15 marzo 2011 da Rudy Lemmi recensione Reggiane RE 2005 Sagittario e RE 2001 Falco – Sword 1:72

13 aprile 2011 da Livio Gonella recensione MD.520N Profiline 1/72

25 aprile 2011 da Rudy Lemmi recensione sul libro The Battle of Britain On target special 70th anniversary

26 aprile 2011 da Carlo Alonzi recensione G.T.S. Finnjet Revell 1:400, SMS "KONIG" WWI German Battleship ICM 1:350

02 maggio 2011 da Rudy Lemmi considerazioni sul Breda 65 in particolare del kit Az Model 1/72

23 maggio 2011 da Paolo Tosetti via De Bortoli articolo con foto del Bachem Ba349 "Nater" Fly 1/32

30 maggio 2011 da Rudy Lemmi Tribolazioni internettiane

Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 682 del 10/11/1985 - Stampato in proprio

Direttore Responsabile: Giorgio Pini - Redazione: Tuttoinscala c/o Gonella Livio

Via Bepi Romagnoni, 152 Pal. A/12 - 00125 Acilia – Roma - E-mail: [ipmsroma.redazione@yahoo.it](mailto:ipmsroma.redazione@yahoo.it)

## **Materiale da pubblicare:**

Articolo con foto NH500MC Guardia di Finanza con foto Revell 1/32 di Livio Gonella

Articolo sommergibile Torricelli con foto di Pietro Caltabiano

Articoli con foto sulla corazzata Graf Spee Heller 1/400

Articolo con foto sulla conversione SM.79 Corsa 1/48 di Marino De Bortoli

Articolo con foto sulla costruzione pompa per il vuoto di Livio Gonella

## **Comunicazione ai soci.**

*I soci che desiderano ricevere notizie in merito alla spedizione delle pubblicazioni sociali, può inviare una e-mail all'indirizzo della Redazione.*

*I soci collaboratori che lo desiderano, possono inviare una loro fotografia in formato elettronico e no, che verrà pubblicata a corredo dei propri articoli.*

## **Pubblicazioni chiuse il 11/05/2011**

**Livio Gonella**

### **Reggiane RE 2005 Sagittario e RE 2001 Falco Sword 1:72**

Qualche anno orsono avevo costruito il RE 2005 della Pavla, che adesso mi sembra uscito di produzione, e ne avevo fatto una recensione comparsa poi sul Notiziario n. 2 del 2005. La ceka Sword colma quindi un vuoto nella disponibilità di caccia della Regia Aeronautica in 1:72 e, sempre parlando di Reggiane, anticipa anche la Special Hobby che da qualche tempo lo prometteva, mettendo a disposizione anche il RE 2001 che andrà a sostituire il vecchio modello Supermodel dei primi anni settanta. Anche questi kit si possono considerare multimediali in quanto, oltre alle stampe principali short run, vi sono alcuni particolari in resina. Io li ho acquistati contemporaneamente da Hannant's per un importo (quota parte di spese postali compresa) di equivalenti Euro 20,17 ognuno, nel settembre 2010 (per inciso da gennaio 2011 l'IVA inglese è aumentata e quindi costano un po' di più). Nelle istruzioni non c'è un esplicito riferimento al volume n. 16 della collana Ali d'Italia della Bancarella Aeronautica di Torino ma i profili dell'aereo e le pannellature finemente incise corrispondono, direi esattamente, con i disegni di Brioschi in 1:72 presenti in quel libro. Vi sono quindi 45 pezzi in un PVC piuttosto lucido più la capottina stampata sempre a iniezione, già divisa, e 5 pezzi in resina (scarichi, ruote e collimatore). Con le decals (qui c'è poco da sbizzarrirsi!) si può realizzare il n. 2 della 362<sup>a</sup> Squadriglia, 22° Gruppo della R.A. (l'esemplare il cui tronco è stato restaurato dal GAVS), un esemplare della R.S.I. oppure uno catturato dai tedeschi con colorazioni sostanzialmente simili (verde oliva scuro 2 per le superfici latero-superiori e grigio azzurro chiaro 1 per quelle inferiori). Gli scarichi e le ruote sarebbero già compresi nella

stampata in PVC ma quelli in resina hanno un aspetto decisamente migliore. Le paratie laterali sono già riprodotte sulle semifusoliere mentre il pavimento della cabina è un pezzo a parte. Le due semifusoliere comprendono già il lieve disassamento a sinistra della deriva per compensare la coppia dell'elica. La cabina è completata con cruscotto, mirino, pedaliera, cloche e il sedile cui occorrerà aggiungere le cinture. Nella parte interna dell'ala inferiore sono stampati i dettagli dei pozzetti del carrello principale che appare decisamente meno grezzo rispetto a quello della Pavla; per inciso ho visto su Internet diversi modelli del RE 2005 con le gambe del carrello poste a 90° rispetto all'asse longitudinale dell'aereo. Ma così una macchina da guerra, vista lateralmente, sembra una ballerina sulle punte (!). Da una prova a secco i pezzi coincidono bene e non ho rilevato deformazioni o ritiri. In generale le considerazioni fatte per il kit del 2005 si possono applicare al kit del RE 2001. In questo caso la pubblicazione di riferimento è il volume n. 3 di Ali d'Italia della Bancarella Aeronautica e i profili dell'aereo e le pannellature incise, corrispondono, direi ancora esattamente, con i disegni di Brioschi in 1:72 presenti in quel libro. Vi sono 43 pezzi in un PVC piuttosto lucido (di cui 5, da non utilizzare) ma la capottina stampata sempre a iniezione, è in due copie, una chiusa e l'altra divisa in tre pezzi, causa il particolare tipo di apertura del 2001, nonché 5 pezzi in resina (scarichi, ruote e collimatore). Diversamente dal precedente per questo modello sono previste le decals per due sole scelte: il 358-7 del 2° Gruppo e il 362-4 del 22° Gruppo della R.A.. Il primo ha la classica colorazione continentale (verde oliva scuro 2 per le superfici latero-superiori e grigio azzurro chiaro 1 per quelle inferiori), il secondo porta una colorazione nocciola chiaro 4 con anelli irregolari (tipo Macchi) in verde oliva scuro 2 per le superfici latero-superiori e sempre grigio azzurro chiaro 1 per quelle inferiori. Quest'ultima colorazione suscita qualche perplessità perché ho trovato il profilo riprodotto solo sul libro dell'inglese Chris Dunning "Solo coraggio" Delta Ed. 2000 mentre sui libri a cura di Bancarella/Apostolo (serie Ali d'Italia colori e insegne) non l'ho mai trovato riprodotto e c'è solo un cenno probabilistico a pag. 210 dell'opera prima di Sergio Govi "Il RE 2001" GAE 1982, ma riportato come simile a quelli documentati della R.A. cobelligerante per cui, a rigore, le linee verdi dovrebbero essere "a spaghetti" e non "ad anelli". Le paratie laterali sono già riprodotte sulle semifusoliere mentre il pavimento della cabina è un pezzo a parte e le due semifusoliere comprendono già il lieve disassamento a sinistra della deriva. La cabina è completa, con cruscotto, mirino, pedaliera, cloche e il sedile cui occorrerà aggiungere le cinture. Nelle istruzioni sono indicati 9 pezzi da non utilizzare ma 4 di questi sono le gondole per i cannoncini alari della versione da caccia notturna e non sono inclusi nella stampata, probabilmente perché proposti soltanto con la diversa scatola dedicata e uscita in contemporanea. I 5 rimasti (costituenti la bomba antinave da 630 kg e il relativo attacco ventrale) permettono di realizzare il RE 2001 CV che portava la colorazione continentale

e, sulla fascia bianca, un guidone con la scritta Aldo Galimberti (questo si trova nel foglio Sky Models 72-008 dedicato ai caccia Reggiane). Il passo avanti rispetto al modello Supermodel è decisamente notevole (finalmente gli impennaggi orizzontali sono nella posizione corretta) e presenta molte possibilità di sviluppo e di elaborazione viste le tante versioni che ha avuto quest'aereo. Le decals per altri reparti o altre versioni, oltre che nel foglio sopra citato, si possono trovare nei fogli della Tauro Models n. 72-522 per la R.A. e nel foglio 72-551 per la R.A. cobelligerante. Un accenno alle scatole che portano entrambe un bel disegno degli aerei in azione, ma sono in cartoncino leggero e con apertura laterale per cui sono arrivate piuttosto deformate, ma il contenuto era integro. Aggiungo a queste note una considerazione riguardante il RE 2006 che fu costruito, ma non volò mai, e di cui non sono note fotografie ma solo la sua genesi e il racconto del suo trasporto lungo la via Emilia da Correggio (RE) dove era stato assemblato a causa del bombardamento delle Reggiane del gennaio 1944, fino a Taliedo (MI), dove fu poi demolito nel 1946. Utilizzando i grafici in 1:72 di Marco Gueli pubblicati sul libro di Alessandro Barteletti "RE 2006, una storia vera" IBN 2002, e combinando la fusoliera del 2005 (da allungare) con il muso del G.56 Special Hobby (che montava lo stesso DB.603) e le ali e i carrelli sempre del 2005 non dovrebbe essere impossibile realizzare il modello del RE 2006. Certo la spesa viva, al netto del tempo-denaro che noi modellisti non contiamo per principio, si aggirerebbe sui 40 Euro (e se dico 77.450 vecchie Lire fa ancora più effetto), certo non poco per questi tempi, ma il risultato sarebbe sempre più logico di un modello di paper aircraft tedesco.

**Rudy Lemmi # 313**

### **The Battle of Britain – On target special n. 9 - 70th anniversary**

Avevo già acquistato della serie "On target special" il numero 3 riguardante gli "anni d'argento" della RAF tra il 1919 e il 1939 e quindi mi aspettavo un volume piuttosto consistente nel contenuto ed effettivamente quello che mi è stato recapitato è un grosso tomo di 170 pagine anche se in brossura. Il titolo è riduttivo rispetto al contenuto che analizza invece anche la guerra aerea sul fronte occidentale fin dal settembre 1939, quindi dalla "phoney war" (drôle de guerre per i francesi) passando, dopo un breve accenno all'invasione di Danimarca e Norvegia, per l'invasione dell'Olanda e del Belgio e per la Battaglia di Francia, prima di arrivare alla Battaglia d'Inghilterra vera e propria. Il libro è suddiviso in 12 capitoli: Overview to the Battle of Britain; The Phoney War; Blitzkrieg!; BoB phase 1; BoB phase 2; BoB phase 3; BoB phase 4; BoB phase 5; The Regia Aeronautica in the BoB; Bomber Command and Coastal Command in the BoB; The Fleet Air Arm in the BoB; Britain Alone. All'interno ci sono tantissimi profili che qui di seguito riassumo con il tipo di aereo ed loro numero: Amiot 143 (2); Armstrong Whitworth Whitley Mk V (3); Avro Anson Mk V (3); Blackburn

Roc Mk I (1); Blackburn Skua Mk I e Mk II (3); Bloch 151 / 152 (3); Breguet Br.693 (2); Bristol Beaufighter Mk If (2); Bristol Beaufort Mk I (4); Bristol Blenheim Mk I / Mk If (12); Bristol Blenheim Mk IV / Mk IVf (17); Bristol Paul Defiant Mk I (6); Caudron C.714 (1); Curtiss Hawk 75A (3); Dewoitine D.501 (1); Dewoitine D.520 (2); Dornier Do.17 P (3); Dornier Do.17 Z (9); Dornier Do.24 N (1); Fairey Battle Mk I (28); Fairey Fox Mk VI (1); Fairey Fulmar Mk I (1); Fairey Swordfish Mk I (3); FIAT BR.20 (1); FIAT CR.42 (2); FIAT G.50 bis (2); Focke-Wulf FW.200 C (1); Fokker D.XXI (2); Fokker G.1A (1); Fokker T.V (1); Gloster Gladiator Mk II (3); Gloster Sea Gladiator Mk II (1); Handley Page Hampden Mk I (6); Hawker Hurricane Mk I (67); Heinkel He.111 H / P (18); Heinkel He.115 C (2); Heinkel He.59 B (2); Henschel Hs.123 (2); Henschel Hs.126 B (1); Junkers Ju 87 R / B-1 / B-2 (14); Junkers Ju.52 3m (4); Junkers Ju.88 A1 / A5 (15); Lockheed Hudson Mk I (4); Messerschmitt Bf.109 D1 / E1 / E3 / E4 / E7 (89); Messerschmitt Bf.110 C (15); Morane-Saulnier MS.406 (11); Mureaux 117 R2 (1); Potez 63-11 (1); Supermarine Spitfire Mk I / Mk II (31); Vickers Wellington Mk I / Mk Ic (6); Westland Lysander Mk II (1). Com'è storicamente corretto, nella RAF la parte del leone è fatta dall'Hurricane, avendo sopportato, questo tipo d'aereo, il maggiore sforzo di opposizione agli attacchi della Luftwaffe; per quest'ultima i profili del Bf.109, nelle sue diverse versioni, prevalgono nettamente sugli altri tipi. Com'è evidente dall'elenco alfabetico sopra riportato, oltre ai profili di aerei inglesi e tedeschi si aggiungono quelli di aerei francesi, olandesi, belgi e italiani del C.A.I.; per questi ultimi ritengo che le tonalità non siano troppo corrette ma per i colori abbiamo sicuramente delle fonti più attendibili tenendo sempre presente tutti i fattori che possono contribuire a variare la tonalità di un colore applicato a un aereo operativo rispetto a quello dei documenti ufficiali. A questi profili si devono aggiungere altri quarantacinque disegni in pianta degli schemi di mimetizzazione superiori e inferiori, centocinquanta particolari d'insegne personali e stemmi di reparto, quarantacinque foto credo abbastanza note, sei schemi di formazioni aeree e una cartina, oltre ad una tabella con le chips (solo a stampa e quindi di solo riferimento) dei colori utilizzati da Royal Air Force, Luftwaffe, Regia Aeronautica e Armée de l'Aire. In quarta di copertina è altresì aggiunto un disegno a quattro viste dell'Hurricane del Flight Lieutenant J. Nicolson (decorato della Victoria Cross), arrivato troppo tardi per un inserimento organico nel libro. Salvo qualche perplessità per i colori italiani (oggetto di discussione continua), in generale i disegni sono ben realizzati; ogni profilo ha una didascalia con la descrizione della mimetizzazione e, spesso, del momento storico in cui si è trovato inserito, costituendo quindi una raccolta di episodi dentro il libro di storia più generale. In lingua inglese si trovano diversi libri sulla Battaglia d'Inghilterra che comunque si rinnovano almeno ogni decimo anniversario. Questo libro in particolare mi sembra piuttosto ben riuscito, non solo per chi si destreggia bene con la lingua

d'oltremarica, ma anche per chi ha un interesse strettamente modellistico.

### **Rudy lemmi # 313**

#### **MD.520N Notar Profiline 1/72 Cat.No.7012 16€ da MisterKit**

La ditta ceca, oltre alla versione NoTaR (no tail rotor senza rotore di coda), ha in catalogo altre tre versioni dell'ovetto volante, lo Hughes 500D (muso normale) Cat.No.7010 con otto colorazioni di cui una dedicata all'A.M.I.; lo Hughes MD.500E (muso allungato) Cat.No.7011 con dodici colorazioni di cui una dell'A.M.I. che rappresenta lo special color per le 400.000 ore volate. Infine, lo Hughes MD.500D with floats (con galleggianti) Cat.No.7013 con otto colorazioni di cui una della Guardia di Finanza. Manca la versione iniziale OH-6A, quadripala e impennaggio a V. Tutte hanno in comune la stampata principale con gli interni, il rotore principale e due di coda, i carrelli d'atterraggio in doppia versione corto e lungo con uno o due predellini, l'impennaggio a T, la trave di coda comprensiva della presa d'aria e la carenatura della testa del rotore principale. A parte, la stampata della fusoliera con i quattro sportelli separati, in plastica trasparente, sufficientemente sottile. Questa soluzione evita l'incollaggio della tradizionale bolla trasparente alla fusoliera, con conseguenti problemi di allineamento stuccatura e carteggiatura, ma impone la verniciatura della parte interna con una difficoltosa mascheratura. Forse confezionarla in una bustina separata, avrebbe evitato eventuali rigature. Nella confezione con la colorazione della Guardia di Finanza, è fornita la stampata dedicata ai galleggianti con le alette posteriori, specifiche per la versione D pentapala dell'elicottero. La versione Notar, qui trattata, prevede la fusoliera con il muso allungato e la stampata aggiuntiva riguarda la trave di coda e gli impennaggi differenti dalle altre per la mancanza del rotore di coda ma per la presenza della ventola intubata. Questa modifica cambia in modo molto appariscente la forma di questa parte dell'elicottero, con un'ampia presa d'aria superiore protetta da una griglia metallica, la trave di coda di diametro maggiore per il convogliamento dell'aria compressa dalla ventola, lo scarico dell'aria direzionabile lateralmente che sostituisce il rotore e l'impennaggio a H. Tutte le stampate presentano un buon dettaglio, con le poche linee di pannellatura in fine negativo. Non ci sono ritiri di plastica, forse qualche sbavatura di troppo, ho contato solo tre segni di estrattori per fortuna in zone non visibili. I seggiolini anteriori sono in due pezzi, seduta e schienale della versione militare come pure i seggiolini posteriori con la seduta in un unico pezzo. Mancano le cinture di sicurezza. Il pannello strumenti è diviso in due pezzi, anteriore e posteriore. Quella posteriore ha le pareti particolarmente spesse ma in questa scala penso che non si potesse fare di meglio. Correzione comunque non difficile. Gli strumenti del pannello e della console centrale sono riprodotti su un pezzetto di carta e non in decal. Soluzione alquanto bizzarra!. Le due pedalieri sono un unico pezzo. Lo scarico del motore, diverso rispetto alle altre versioni dell'elicottero perché rivolto verso sinistra anziché centrale, andrà forato e dettagliato con la lamina centrale. La griglia della grossa presa d'aria superiore e lo scarico di coda, sono riprodotte con due pezzi di plastica da dettagliare con una decal. Il pezzo della griglia può essere usato come

dima per formare e tagliare una rete metallica purchè a trama molto fine. In questo caso sarà necessario costruire il dettaglio interno della presa d'aria, in modo particolare della ventola. I pezzi della fusoliera e della trave di coda sono privi dei perni di riscontro per la loro unione. Il foglio decals, preciso con un film sottile, oltre alle colorazioni degli otto utilizzatori, comprende le guarnizioni di gomma nera dei trasparenti degli sportelli e i finestrini degli stessi. Per le versioni dello sceriffo di Los Angeles e dell'operatore della Nuova Zelanda c'è una strisciata correttiva. Il foglio istruzioni è in formato A4 piegato a metà con quattro facciate a colori, la prima e la quarta dedicate alla posa delle decals, le due centrali al montaggio diviso in dieci steps, essenziali ma esaustivi, con l'indicazione dei colori senza nessun riferimento al Federal Standard o marca particolare. Interessanti i due disegni con l'indicazione in scala della larghezza del carrello d'atterraggio e l'inclinazione dell'albero del rotore principale. Non posso esprimere un'opinione sul montaggio del modello, ma sul sito della ditta, [www.profiline-models.com](http://www.profiline-models.com), per la versione Notar, sono pubblicate sei fotografie del modello montato ma non verniciato. L'impressione è positiva. Occorrerà prestare attenzione al distacco dallo sprue dei pezzi più sottili come le leve del passo ciclico e collettivo. Da alcune fotografie reperite su internet, si nota che il timone verticale sinistro, guardando la direzione di volo, quando il velivolo è a terra o in volo rettilineo, è orientato leggermente verso la mezzeria del velivolo mentre quello di destra è perfettamente parallelo. Per terminare un plauso alla Profiline che, grazie a queste quattro scatole, completa la disponibilità in scala 1/72 di tutte le versioni dello Hughes, soprattutto della Notar, mai presa in considerazione da altre ditte. Le decals permettono agli appassionati di questo elicottero di costruire una piccola collezione con ben tre colorazioni italiane. Peccato la mancanza di quella del Corpo Forestale dello Stato, altro utilizzatore italiano. Dalle mie informazioni, nei cieli italiani vola un solo velivolo in questa particolare configurazione, immatricolato I-AGMP, operante credo nella zona di Modena, con una colorazione interamente rossa con una fascia bianca a forma di esse lungo tutta la fusoliera. E' dotato di serbatoio supplementare dello stesso modello utilizzato sugli elicotteri del Corpo Forestale dello Stato. Chi avesse altre notizie e soprattutto fotografie, può contattarmi.

**Livio Gonella #1854**

#### **G.T.S. FINNJET MODELLO REVELL 1:400**

Mi sono avvicinato a questo modello di traghetto civile, per me abbastanza particolare perché vecchio costruttore di warships, per la sua originale vita operativa e le linee molto moderne dello scafo, esaltate dall'accattivante livrea bianco/azzurra. Il Finnjet, dal 1977 al 2005, ha operato nell'area del Baltico guadagnandosi parecchi record, come quello di traghetto più veloce grazie alle sue turbine a gas che gli permettevano di raggiungere la velocità di oltre trenta nodi in appena tre minuti, e inoltre, chiaramente per le sue particolari condizioni d'impiego, la fama di uno dei più efficaci rompighiaccio esistenti. Poteva ospitare 1800 passeggeri e 380 veicoli, il tutto articolato su nove ponti. Il modello, appunto per la sua particolare conformazione, è abbastanza stilizzato e si compone di un numero non eccessivo di pezzi; il montaggio è

semplice e intuitivo, poiché i vari elementi sono lineari e sovrapponibili in maniera molto efficace. Lo scafo è un bel "pezzone" tutto intero da oltre 50 cm. che è coperto da un altro segmento intero che rappresenta il ponte principale sul quale poi, come un castello di carte, potremo montare i laterali e i vari ponti successivi senza molte complicazioni, arrivando al ponte più alto dove potremo collocare i due complessi dei quattro enormi fumaioli, le prese di ventilazione e altri pochi componenti cabinati ma sempre molto semplici e squadriati. Chiaramente l'assenza di altri dettagli esterni non è dovuta a una mancanza costruttiva, ma a una ben precisa e obbligata scelta: infatti, la posizione climatica del battello non poteva prevedere molti spazi all'aperto perché stare in coperta con qualche decina di gradi sottozero, non è esattamente quanto di meglio chiedere a una crociera! L'unica parte diciamo "ricreativa" è a poppa, nella zona adibita a superficie di atterraggio per gli elicotteri, dove troviamo appunto una terrazza con delle scalinate, sempre chiaramente ben delimitate da alte e spesse vetrate protettive. Altri grossi interventi non necessiterebbero, è chiaro che la pazzia modellistica insita in ognuno di noi qualcosa da migliorare la troverebbe (scalette, finiture della torre di prua, antenne varie) ma penso che alla fine della storia l'unico vero intervento pesante potrebbe riguardare le dodici scialuppe, sei per fiancata, con i relativi sostegni e argani, che sono riprodotte in maniera molto approssimativa. Veniamo ora al vero punto nodale di tutto il progetto: la riproduzione della livrea bianco/azzurra che corre per tutto lo scafo, dalla linea di galleggiamento alla punta dei fumaioli. La scatola fornisce un intero foglio A4 di decals: in sostanza tutte le varie fasce azzurre che avvolgono la nave, ponte dopo ponte, comprensive della parte superiore e dei fumaioli. Ora il dilemma è: applicare un mq di decals, anche in posizioni non del tutto facili, aiutandoci sì con i liquidi ammorbidenti, ma comunque calcolando la grossa percentuale di superficie che rimarrebbe esposta a eventuali defaillance delle stesse decals, sarebbe una soluzione vantaggiosa? L'eventuale possibilità, è chiaramente avvalerci dell'aerografo; in questo caso è anche vero però che andremo incontro a un'operazione di mascheratura paurosa, che alla fine potrebbe non dare completa soddisfazione. Quindi? Quindi "in medio stat virtus" e potremo utilizzare l'aerografo, dove le superfici lo permetteranno, e avvalerci delle decals per i punti mediamente critici, ottenendo una vantaggiosa miscellanea. Concludendo, possiamo definire soddisfacenti le istruzioni, come detto non si tratta di un modello particolarmente difficoltoso, ottime e abbondanti le decals, accattivante la colorazione per un "modellone" diverso, ma comunque un'ottima alternativa al grigiore delle inflazionate battleships.

**Carlo Alonzi**

### **SMS "KONIG" WWI GERMAN BATTLESHIP MODELLO ICM 1:350**

Cominciamo subito con delle scuse, il mea culpa è dovuto alla ditta ucraina ICM verso la quale ho avuto sempre una diffidenza preconcepita, figlia del "ma ti pare che quelli possano fare qualcosa di valido". Ora non conosco bene le origini degli stampi da cui sono prodotte questa serie di navi da battaglia tedesche (quattro della classe Konig) infatti, stiamo vivendo un momento molto intenso di cross-over tra le varie ditte

costruttrici, ma all'apertura della scatola sono rimasto a dir poco esterrefatto. La pulizia e il dettaglio delle stampate sono fantastiche, lo scafo, in un unico pezzo (amici del water-line a più tardi) è ben disegnato e altrettanto robusto; ottimi anche i due ponti che riproducono il paiolato in maniera oltremodo realistica, ben fatti tutti i vari accessori presenti sui ponti stessi, aperture, bitte e dettagli vari che attendono solo di essere colorati. A seguire troviamo le torri di grosso calibro in sostanza perfette, con tutte le bullonature ben proporzionate e il cielo dettagliato a dovere, le canne di plastica non hanno nulla da invidiare a quelle tornite, quindi forate quelle esistenti; i fumaioli sarebbero buoni anche così come sono, possibilmente potremo integrarli con qualche sezione di battaglia opportuna dimensionata. In sostanza quasi tutti i pezzi che, solitamente per problemi di proporzioni, sostituiamo con parti foto incise, potremmo tenerli come sono. Parlo ad esempio delle aste per le bandiere di prua e di poppa, delle ancore, dei supporti di alloggio delle scialuppe per finire con le scialuppe. Queste sono fornite di finissime riproduzioni per quanto riguarda la sezione esterna comprensiva di assi per le sedute. Per finire l'argomento, impressionante la riproduzione delle scialuppe a motore con i fumaioli, le trombe delle sirene e addirittura i timoni riprodotti simil-fotoincisione. I riflettori, presenti in gran numero su questo tipo di navi, sono composti addirittura di più parti, le varie sovrastrutture, ponti di comando e controllo, vengono su con dei dettagli quasi esaustivi. In sostanza dovremo sostituire solo le scalette di comunicazione. Tutto l'armamento secondario e scomposto in più pezzi e in pratica pronto da mettere sul posto. I vari alberi non dovranno essere sostituiti con pezzi alternativi poiché ben fatti e robusti. Qualche piccolo intervento dovrebbe apportarlo sulle gru di lavoro, piccole aggiunte foto incise e i vari tiranti basteranno alla bisogna, stesso discorso per le catene delle ancore: potrebbero addirittura andare quelle stampate, ma qualcosa il modellista dovrà pur farla? Quindi grattate quelle stampate e sostituzione con quelle aftermarket in foto incisione. Consiglierei anche gli scalandroni, che potrebbero farvi guadagnare qualche altro punto a favore. La decisione più importante riguarda il discorso delle reti di protezione, che questo tipo di battelli aveva integrata a bordo; le stesse reti, in navigazione, erano riavvolte ai bordi della nave come salsicciotti, e i numerosi bracci che le tenevano tese in porto ripiegati e assicurati allo scafo; chiaramente le reti non sono fornite dal kit, riprodurle non è cosa semplice (tulle? stoffa?) per adesso posso solo dire di affidarvi a sant'internet per qualche soluzione alternativa! Per terminare, le istruzioni sono copiose e illustrate in maniera precisissima, le decals sufficienti ed esaustive (comprendono anche i grossi cerchi bianchi di riconoscimento che erano presenti su un paio di torri). Terminando, non posso far altro che rinnovare i miei complimenti all'ICM e rammaricarmi di non aver scoperto prima un tale ottima possibilità.

**Carlo Alonzi**

### **Considerazioni sui Breda 65 in 1:72 e in particolare sul kit AZ Model**

Correva l'anno 1972, ero da poco iscritto all'IPMS, quando vidi sul Notiziario la pubblicità dei modelli dell'inglese Rareplanes e del Breda 65 che ordinai

subito e fu il primo modello che NON riuscii a completare (per dirla tutta, nemmeno a iniziare decentemente). Ovviamente per tante ragioni, perché era un vacuformed e quindi bisognava diventare matti a tagliare e lisciare i pezzi, perché non avevo una gran pazienza per queste cose, perché mancavano i pezzi piccoli (da autocostruire) ed anche le decals (all'epoca praticamente introvabili). Poi ne vidi uno o due costruiti e cominciai a pensare che esistessero esseri superiori o che comunque c'erano dei modellisti molto più tenaci e bravi di me. Diversi anni più tardi (1990), sempre per posta, ordinai il nuovo modello della francese EuroKit, stavolta era uno short run, quindi un bel passo avanti ma ancora piuttosto grezzo essendo il motore solidale con la NACA, gli interni limitati a cloche e seggiolino e quindi via di autocostruzione e stucco. Era un esemplare con motore K14 (ma il pezzo dell'anello Magni, di difficile adeguamento alla necessaria curvatura, fu sostituito da quello in vacuform della Rareplanes) e la costruzione andò avanti fino all'assemblaggio dell'aereo senza capottina (ancora in vacuform) ma poi anche questo modello si fermò. Si fermò perché nel frattempo (1999) era uscito il nuovo modello dell'italiana RCR riguardante la versione con motore A80, anch'esso short run (sempre con capottina in vacuform) e lievemente superiore all'EuroKit ma apparentemente di non semplice assemblaggio. Infatti, dopo la preparazione e pulitura di alcuni pezzi e diverse prove a secco, è rimasto anch'esso nella scatola di cartone originaria. Si tenga presente che poco tempo prima (1997) era uscito il volume n. 7 della collana Ali d'Italia della Bancarella Aeronautica di Torino dedicato al Breda 65, dove erano presenti i bei disegni al tratto in 1:72 di Brioschi, che andava a integrare il precedente libro di G. Garellò "Il Breda 65 e l'aviazione d'assalto" Ed. dell'Ateneo e Bizzarri del 1980. Mentre meditavo sul possibile da farsi (o sul non da farsi) sono passati altri dieci anni (si dice sempre "come passa il tempo") ed è uscito il modello con motore A80 della ceka AZ Model (n. 7255) che ho acquistato da Hannants, con immutata fiducia nella sua realizzazione, nel gennaio 2009, per un importo (quota parte di spese postali compresa) di equivalenti Euro 22,40. In questo kit ci sono le decals per un esemplare dell'Aviazione Legionaria durante la guerra civile spagnola nel 1938 e per uno della Regia Aeronautica, 159<sup>a</sup> Sq. nel 1940. Nell'altro kit messo in commercio in contemporanea (n. 7254) ci sono le decals per altri due esemplari della R.A. sempre della 159<sup>a</sup> Sq. durante la Seconda Guerra Mondiale. Nel kit si trovano ventotto pezzi in un PVC satinato di colore ocra, la capottina stampata, ancora! in vacuform (non c'è modo di sfuggire a questa persecuzione) e in duplice esemplare, cinque pezzi in resina (scarichi, ruote, motore a doppia stella e NACA) e una lastrina con diciotto pezzi in metallo riproducenti tiranti, cinture, pedaliera, aste dei bilancieri per entrambe le stelle del motore e cruscotto (da abbinare a un acetato riprodotto gli strumenti) mentre alcuni pezzi sottili sono da realizzare con lo sprue stirato. Le pannellature finemente incise corrispondono, direi esattamente, con i profili di Brioschi in 1:72 presenti

nel libro della Bancarella Aeronautica. Anche in pianta le pannellature corrispondono ma i disegni in 1:72 riguardano solo un'esemplare con motore K14 mentre i disegni in pianta dell'esemplare con motore A80 sono riprodotti solo nella scala 1:48. Ad ogni modo le dimensioni dell'apertura alare sono conformi a quelle dell'aereo vero riportate sempre nel libro e che sono leggermente diverse tra gli esemplari dotati dei due diversi tipi di motorizzazione. Occorre inoltre perforare i quattro vani per la fuoriuscita delle bombe ma poi bisognerà dettagliare anche quest'interno (specie se uno lo vorrà esporre su uno specchio). Il tutto presenta una certa finezza nella modellazione e nel dettaglio com'è ormai comune nei kit short run di produzione ceka. Questo, a parte la capottina vacuform, dovrebbe essere il kit allo stato dell'arte del nostro Breda e non sembra nemmeno troppo impegnativo ma, come si dice, tra il dire e il fare occorre modellare (specialmente la capottina in vacuform).

**Rudy lemmi # 313**

**Quote per l'anno 2011**

Socio junior (sotto i 18 anni)	€ 7,75
Socio senior (oltre 18 anni)	€ 25,00
Socio sostenitore (quota minima)	€ 31,00

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

GIORGIO PINI – IPMS ITALY – Casella Postale 36 – 41012 FOSSOLI – CARPI (Modena)