AEREI

Mensile di Attualità e Tecnica modellistica - Delta Editrice - Parma - Anno V - **N. 10 Ottobre 1984**
SPED. IN ABBONAMENTO POSTALE GRUPPO III/70 - AUT.PT RE - LIRE 3.500

# MODELLISMO

FOTO STORICHE

**GLI IDROVOLANTI TEDESCHI - 2ª G.M.**

**F4U CORSAIR**

**Saab JA-37 Viggen della Flottilj F-7 basata a Saetenaes della Kungsl. Svenska Flygvapnet. La colorazione illustrata rappresenta lo schema iniziale con bordi d'attacco dei piani alari chiari.**

**VIGGEN SPECIAL**

disegno di P. Mazzardi

AEREI MODELLISMO

Anno V - N. 10 Ottobre 1984

In redazione
Corrado Barbieri
Paul Russell
Luciana Vargas

DELTA EDITRICE

© DELTA EDITRICE s.n.c.

DELTA Editrice s.n.c.
Casella Postale 409
Borgo Regale, 21 - 43100 PARMA
Telefono (0521) 27883
Telex 53098 PP PRI DELTA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.
Concessionaria per la distribuzione all'estero Messaggerie Internazionali - Via Calabria 23, 20090 Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI).
Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 29.800 – Estero L. 36.000 – Copie arretrate L. 4.500. I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Fotocomposizione: «La Linotipo» Parma

Stampato in offset presso la
Poligrafici Luigi Parma spa
Bologna

Abbonamenti: l'IVA è a carico dell'Editore, non detraibile dall'abbonamento. Non si rilasciano fatture (norma D.M. 28/12/72 art. 1, comma 1). Chi desidera una ricevuta separata deve aggiungere L. 500 per bollo.

# Indice

**Speciale Saab Viggen**
*di Franco Paolini* — Pag. 4

**LE FOTO STORICHE: Gli idrovolanti della Luftwaffe**
*di Gianpiero Piva* — Pag. 18

**Bren Carrier Mit Flak**
*di Andrea Tallillo* — Pag. 24

**Un pirata pacifico: F4U Corsair**
*di Richard J. Caruana* — Pag. 28

**NUOVI KIT: Westland Lynx della Matchbox**
*di Enzo Maio* — Pag. 35

# SPECIALE SAAB «VIGGEN»

di Franco Paolini

Il Saab Viggen (lampo) è un caccia bisonico di seconda generazione giustamente considerato una delle macchine più avanzate ideate in Europa negli ultimi anni.
Nato per sostituire i Lansen e i Draken della Flygvapen svedese, il Viggen fa parte di un sistema, denominato «sistema 37», perfettamente integrato nell'organizzazione difensiva svedese (Stril 60).
Progettato fra il 1958 e il 1963, fu portato in volo l'8 febbraio 1967. Per far fronte alla severissima specifica richiestale dal Ministero della Difesa svedese, la Saab si è orientata verso la formula a delta composito con bordo d'attacco a freccia crescente completata da un'ala canard, anch'essa a delta, in grado di fornire un incremento di portanza di oltre il 50% rispetto ad un' ala a delta convenzionale.
Il Viggen è propulso da un motore Pratt & Whitney YT8D-22 modificato e dotato di postbruciatore e inversore di spinta prodotto in Svezia dalla Volvo Flygmotor e denominato RM 8A e, nella sua versione più recente, RM 8B.
Il Saab Viggen è stato prodotto in 5 diverse versioni:
AJ - 37 per l'attacco al suolo con limitate capacità di combattimento aria-aria;
SK - 37 biposto per l'addestramento con secondarie capacità di attacco al suolo;
SH - 37 per la sorveglianza e la ricognizione marittima e secondarie capacità di attacco al suolo;
SF - 37 per la ricognizione terrestre;
JA - 37 per l'intercettazione ognitempo con secondarie capacità di attacco al suolo.
Come è naturale il Viggen, fin dal suo primo apparire, ha attirato l'attenzione di diversi produttori di aeromodelli ed è quindi disponibile in kit di diverse scale.
Nella scala 1/72 l'Airfix, la Frog e la Hasegawa hanno riprodotto dei prototipi mentre la Matchbox ha presentato un AJ-37 di serie con la caratteristica mimetizzazione a ramarro.
Questo kit, in scala quasi perfetta, è stampato in plastica di tre colori (verde scuro, verde prato e grigio chiaro) di buona qualità, con pannellature incise un po' pesantemente.
L'abitacolo è completamente spoglio e, a parte il seggiolino, devono essere completamente costruiti il cruscotto, le consolles laterali e la cloche.
Altre migliorie sono possibili aggiungendo il faro rotante anticollisione a luce rossa sul dorso, la luce di rullaggio sulla gamba del ruotino, l'antenna a lama dorsale e il tubo di Pitot posto sulla sommità del piano di coda verticale.
La Heller presenta il Viggen nelle versioni AJ-37, SF-37 e SK-37 ed è quindi l'unica a proporre un Kit che offre la possibilità di costruire il Viggen nelle versioni addestramento e ricognizione fotografica.
Nella scala 1/48 sono disponibili solo i kit della Esci che ha esordito alcuni anni fa con la versione AJ-37 da attacco al suolo e più recentemente ha provveduto a riproporre il Viggen nella versione da intercettazione ognitempo JA-37: quella di presentare le diverse versioni dei suoi modelli è divenuta ormai un'ottima abitudine della nota casa milanese. È questa la scatola che abbiamo scelto per costruire il nostro esemplare del Viggen.
Le differenze visibili esternamente fra le due versioni sono date dalla maggiorazione della superficie della deriva, che presenta il bordo d'attacco a dente di sega, e dal diverso armamento costituito da 2 missili Rb 24 (che non sono altro che gli AIM-9 Sidewinders sviluppati in Svezia) da due RB-71 (BA e D Skyflash), e dal cannoncino automatico Oerlikon KCA da 20 mm installato nel pod ventrale. Tutto il suddetto armamento è presente nel kit Esci: manca però il serbatoio ausiliario ventrale che è ormai stabilmente installato sugli JA-37 e che avrebbe dato maggior completezza al modello.
Aperta la scatola troviamo quattro stampate di plastica grigia metallizzata, purtroppo in alcuni punti troppo leggera, con dettagli di superficie in rilievo e incisioni in negativo delle superfici mobili. A voler essere pignoli bisogna ammettere che questo modello della Esci non è certo all'altezza della produzione degli ultimi anni, ma la ragione è semplice: lo stampo originale risale ad alcuni anni fa, quando la produzione non aveva raggiunto ancora gli standard attuali.
In ogni caso è un modello dalla linea generale buona che una volta costruito oltre a colpire per la sua forma originale stupisce per la sua grandezza.
L'assemblaggio delle varie parti è sufficientemente buono anche se, a causa dello spessore limitato della plastica necessita di qualche cura specialmente nell'attacco ala inferiore-fusoliera dove possono comparire alcune fessure facilmente eliminabili con un po' di stucco.
Passiamo quindi ad esaminare in dettaglio le varie parti del modello.

## ABITACOLO

L'interno dell'abitacolo comprende il pozzetto, il seggiolino, la cloche, il

cruscotto e le consolles laterali ed è sufficientemente dettagliato. Chi volesse cimentarsi in un lavoro supplettivo può comunque ispirarsi ai disegni della tav. 2.

Ad ogni buon conto la maniglia di espulsione del seggiolino eiettabile è errata e va sostituita con una maniglia ad asta.

Il pozzetto che accoglie il seggiolino si è rivelato troppo stretto ed è quindi necessario assottigliare le fiancate interne del seggiolino stesso (pezzi 20C e 21C) onde permettere un più agevole montaggio.

**Fusoliera**

Le prese d'aria (pezzi 3, 4, 5 e 6 A) sono ben realizzate e formate da pezzi staccati dalla fusoliera sì da rendere più realisticamente l'attacco con la stessa. È necessario però stuccare e lisciare accuratamente le fessure per eliminare ogni traccia di assemblaggio.
Non vi è invece traccia della piastra mobile esistente nella parte antero-inferiore della presa d'aria (tav. 3).
Gli alloggiamenti degli aerofreni sono molto semplici e se si desidera montarli aperti è necessario autocostruirsi i relativi martinetti che non sono presenti nel kit.

**In alto:** *la versione da ricognizione fotografica, SF-37, che mantiene la capacità di autodifesa ed è dotato di pods per la ricognizione fotografica notturna.* **Sopra:** *l'SF-37 è in linea anche nella verniciatura mimetica che, come si vede in questa foto, è molto opaca.*

Gli sfiati posti ai lati della fusoliera e subito dietro l'abitacolo possono essere resi più realisticamente praticando i fori relativi.
L'ugello di scarico presenta l'inversore di spinta in posizione di frenatura (chiuso) ma è possibile modificarlo e

presentarlo anche in posizione aperta (tav. 4). In questo caso sorge però il problema dei dettagli interni risolvibile solo con una difficoltosa autocostruzione.

## TETTUCCIO

I due pezzi trasparenti del tettuccio sono concepiti solo per il montaggio dello stesso chiuso in quanto manca l'intelaiatura metallica comprendente le cerniere che ne permetterebbero il ribaltamento all'indietro. Pertanto anche l'alternativa del tettuccio aperto deve essere completamente autocostruita aggiungendo le due cerniere alla parte trasparente ribaltabile e creando la relativa sede nella corrispondente parte della fusoliera (tav. 5).

## ALI

Sia l'ala a delta principale che le due alette canard, sebbene ben stampate, sono piuttosto semplici e non permettono il montaggio con le parti mobili dell'aereo in posizione di parcheggio. Ovviamente è possibile rimediare tagliando gli elevoni, le superfici mobili delle alette canard e il timone reincollandoli nella posizione voluta e prestando attenzione alla carenatura degli attuatori dei martinetti.

## CARRELLI E VANI CARRELLI

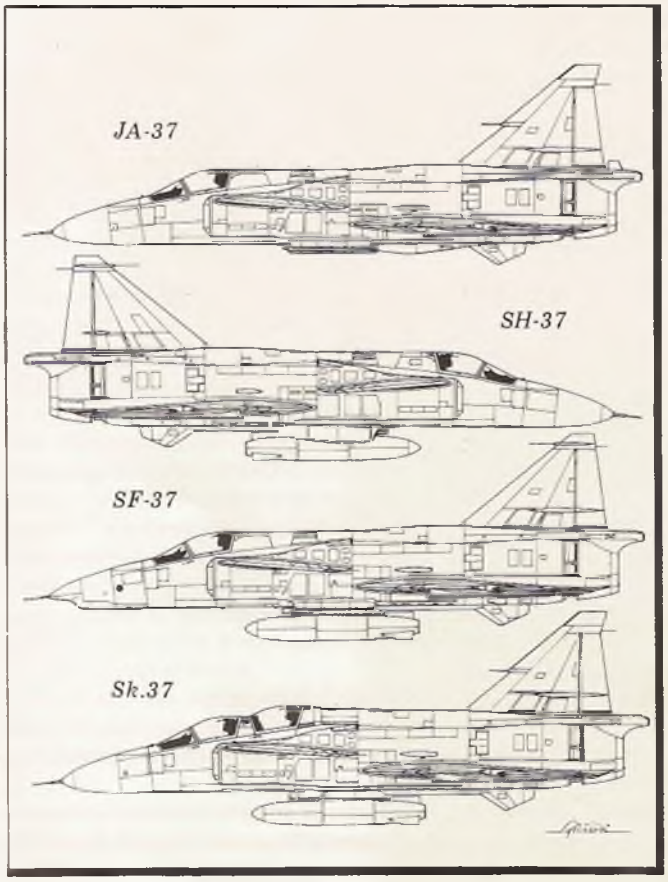
Il carrello d'atterraggio presente nella scatola è piuttosto semplice se confrontato con quello del vero Viggen: la tav. 6 lo illustra con alcuni disegni che possono essere utili per dettagliarlo meglio soprattutto per quanto riguarda il blocco dei freni.

## ARMAMENTO

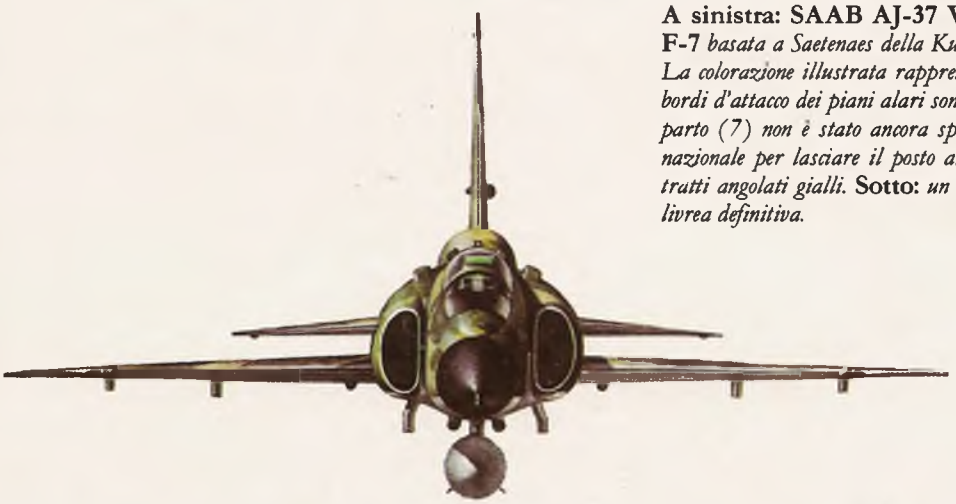
La tav. 7 illustra le varie armi che possono essere utilizzate nelle diverse versioni del Viggen.
L'AJ-37 e l'SK-37 possono essere armati con missili antinave Rb O4E a testa cercante da 615 Kg, missili aria-superficie Rb O5A, missili AGM-65 Maverick, missili aria-aria AIM-9J Sidewinder (Rb 24) e Falcon (Rb 28), lanciarazzi Bofors con 6 razzi da 135 mm e fino a 16 bombe a caduta libera, oltre naturalmente al serbatoio supplementare centrale.
L'SF-37 oltre ai pod ECM può portare missili AIM-9J Sidewinder da autodifesa e carichi offensivi come l'AJ-37.
L'SH-37, versione specializzata per la ricognizione marittima può portare in fusoliera il solito serbatoio supplementare al pilone centrale, una gondola da ricognizione notturna al pilone sinistro e una gondola a più sensori Red Baron in quello destro, più altre apparecchiature fotografiche e di registrazione, mentre ai piloni alari possono essere attaccati missili Sidewinder AIM-9J o altre gondole per contromisure elettroniche attive e passive.
Il JA-37 è dotato della gondola ventrale contenente il cannoncino Oerlikon, del serbatoio ventrale spostato a sinistra e da missili Rb 71 (Sky Flash) e Rb 24 (AIM-9J Sidewinder).

## COLORAZIONI E MIMETIZZAZIONI

Non vi sono molte possibilità di scelta per le colorazioni del Viggen: metallo naturale, mimetizzazione standard o la

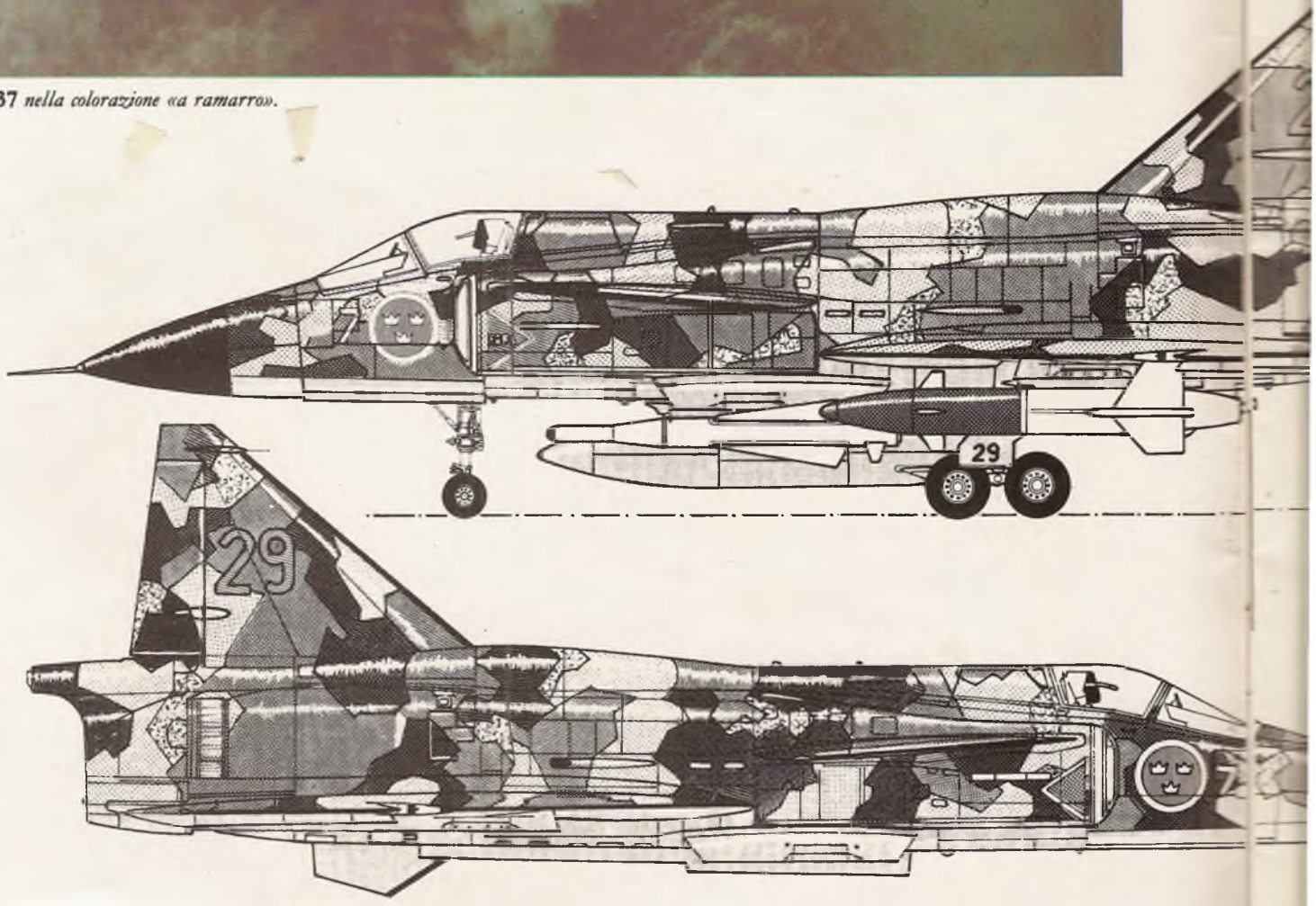


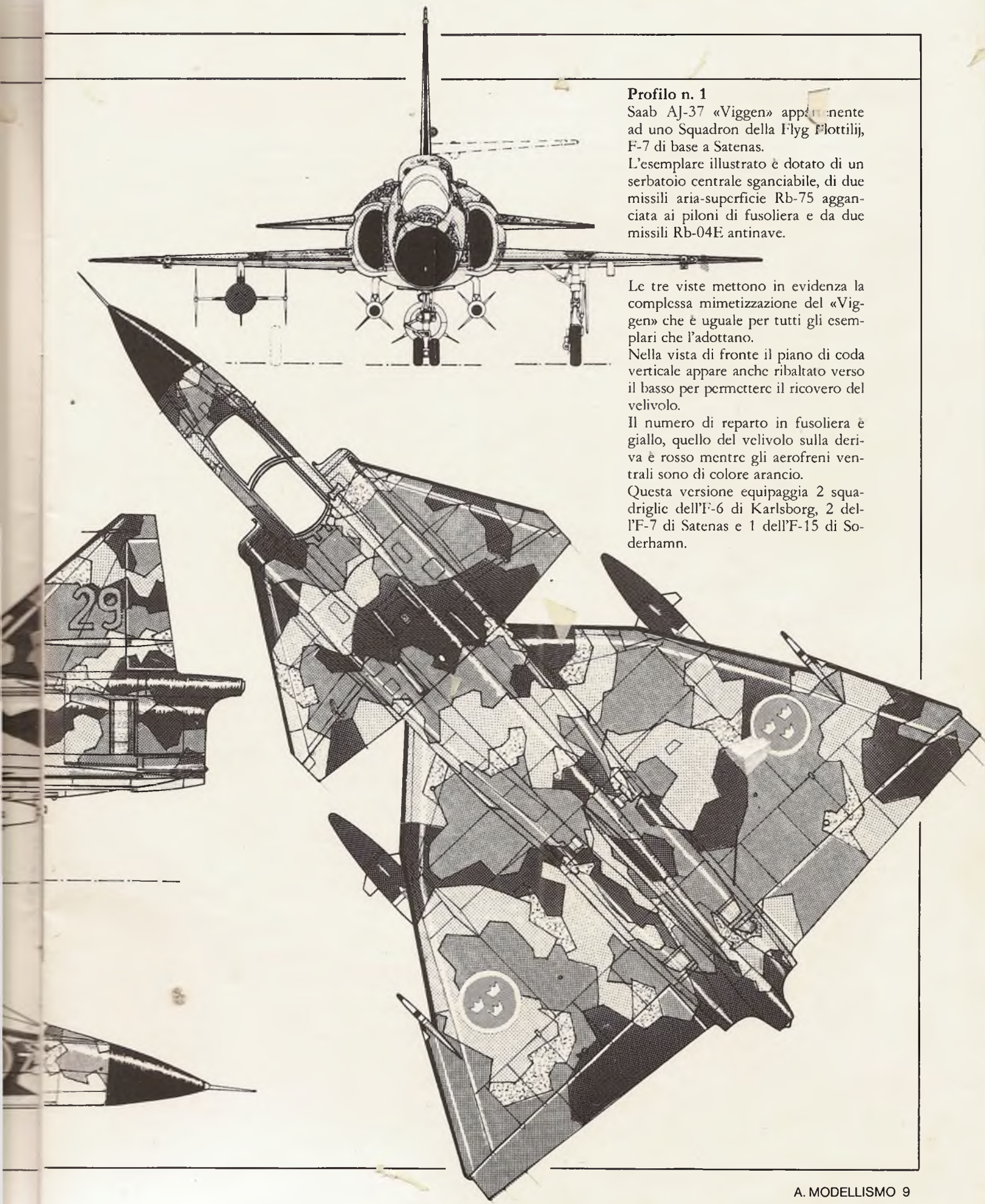
**Sopra e sotto:** *il prototipo del biposto da addestramento operativo SK-37 (foto SAAB via Italo de' Marchi).*



**A sinistra: SAAB AJ-37 Viggen della Flottilj F-7** *basata a Saetenaes della Kungsl. Svenska Flygvapnet. La colorazione illustrata rappresenta lo schema iniziale: i bordi d'attacco dei piani alari sono chiari e il numero di reparto (7) non è stato ancora spostato davanti all'insegna nazionale per lasciare il posto alla scritta «FARA» con tratti angolati gialli.* **Sotto:** *un SH-37 di serie nella sua livrea definitiva.*

**AJ-37** *nella colorazione «a ramarro».*

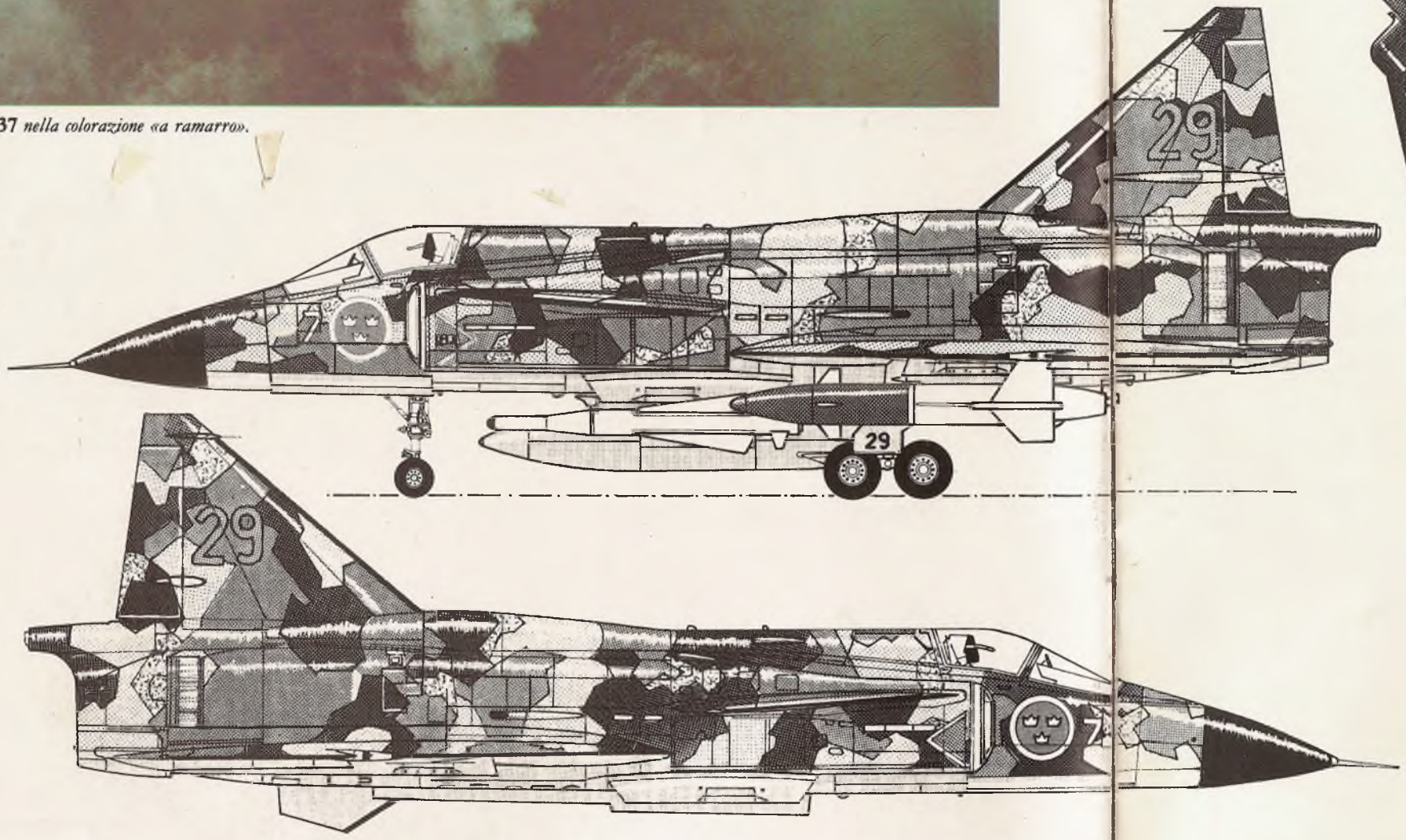





**Profilo n. 1**
Saab AJ-37 «Viggen» appartenente ad uno Squadron della Flyg Flottilij, F-7 di base a Satenas.
L'esemplare illustrato è dotato di un serbatoio centrale sganciabile, di due missili aria-superficie Rb-75 agganciata ai piloni di fusoliera e da due missili Rb-04E antinave.

Le tre viste mettono in evidenza la complessa mimetizzazione del «Viggen» che è uguale per tutti gli esemplari che l'adottano.
Nella vista di fronte il piano di coda verticale appare anche ribaltato verso il basso per permettere il ricovero del velivolo.
Il numero di reparto in fusoliera è giallo, quello del velivolo sulla deriva è rosso mentre gli aerofreni ventrali sono di colore arancio.
Questa versione equipaggia 2 squadriglie dell'F-6 di Karlsborg, 2 dell'F-7 di Satenas e 1 dell'F-15 di Soderhamn.

**AJ-37** *nella colorazione «a ramarro».*



più recente in grigio da superiorità aerea.
La colorazione che però dà più problemi è naturalmente quella standard che non offre alcuna possibilità di approssimazioni in quanto lo schema mimetico deve essere seguito fedelmente dato che è uguale per tutti gli aerei.
La realizzazione con l'aerografo è possibile e dà risultati veramente eccellenti ma è piuttosto difficile da attuare data la complessità delle mascherine da costruire.
Altra possibilità è quella di dipingere a pennello lasciando passare alcuni giorni tra una mano e l'altra e rifinendo con una mano di opacizzante per dare maggior uniformità al tutto.
Le macchie nere della mimetizzazione possono essere rese meglio seguendo le istruzioni del foglio allegato al kit mescolando un 20% di verde oliva FS 34074 con l'80% di nero FS 37038. Ciò renderà più realistica quella differenza avvertibile fra il nero della mimetizzazione e quello delle altre parti dell'aereo.

## BIBLIOGRAFIA


Aerei, aprile 1978
Interconair Aviazione e Marina n. 64
Storia dell'Aviazione vol. 9 pag. 953-960 - Fabbri editori
Aerospazio n. 37 gennaio 1983
L'Aviazione Vol. 1 pag. 224-231 - Ist. Geogr. De Agostini
Armi Moderne, Aerei da combattimento Vol. 1 - Peruzzo Editore
Flying Colours pag. 193 - Salamander book.

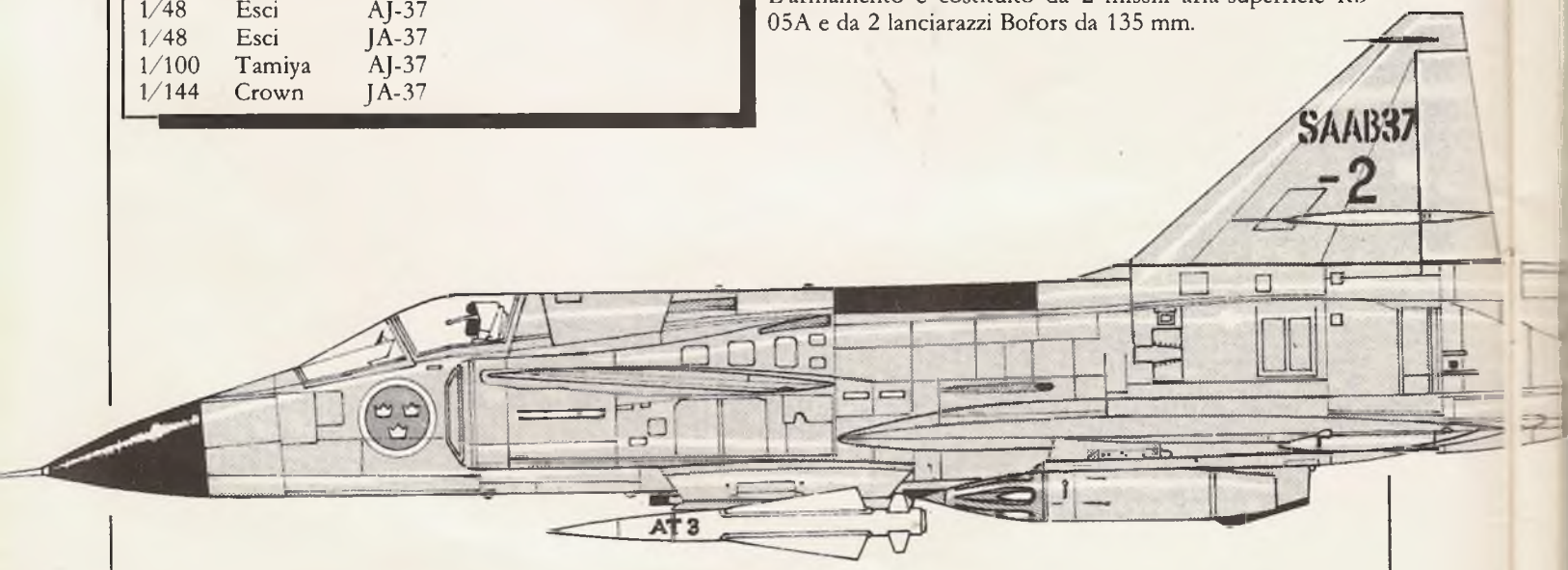

**Dimensioni (in mm)**

| | Lunghezza | | Apert. alare | | Ap. alette canard | | Altezza | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Scala | AJ-37 | JA-37 | AJ-37 | JA-37 | AJ-37 | JA-37 | AJ-37 | JA-37 |
| reale | | | | | | | | |
| con sonda | 16300 | 16430 | 10600 | 10600 | 5450 | 5450 | 5800 | 5900 |
| (s. sonda) | 15450 | 15580 | | | | | | |
| 1/48 | 339,6 | 342,3 | 220,8 | 220,8 | 113,5 | 113,5 | 120,8 | 122,9 |
| 1/72 | 226,4 | 228,2 | 147,2 | 147,2 | 75,7 | 75,7 | 80,5 | 81,9 |
| 1/100 | 163 | 164,3 | 106 | 106 | 54,5 | 54,5 | 58 | 59 |
| 1/144 | 113,2 | 114,1 | 73,6 | 73,6 | 37,8 | 37,8 | 40,3 | 41 |

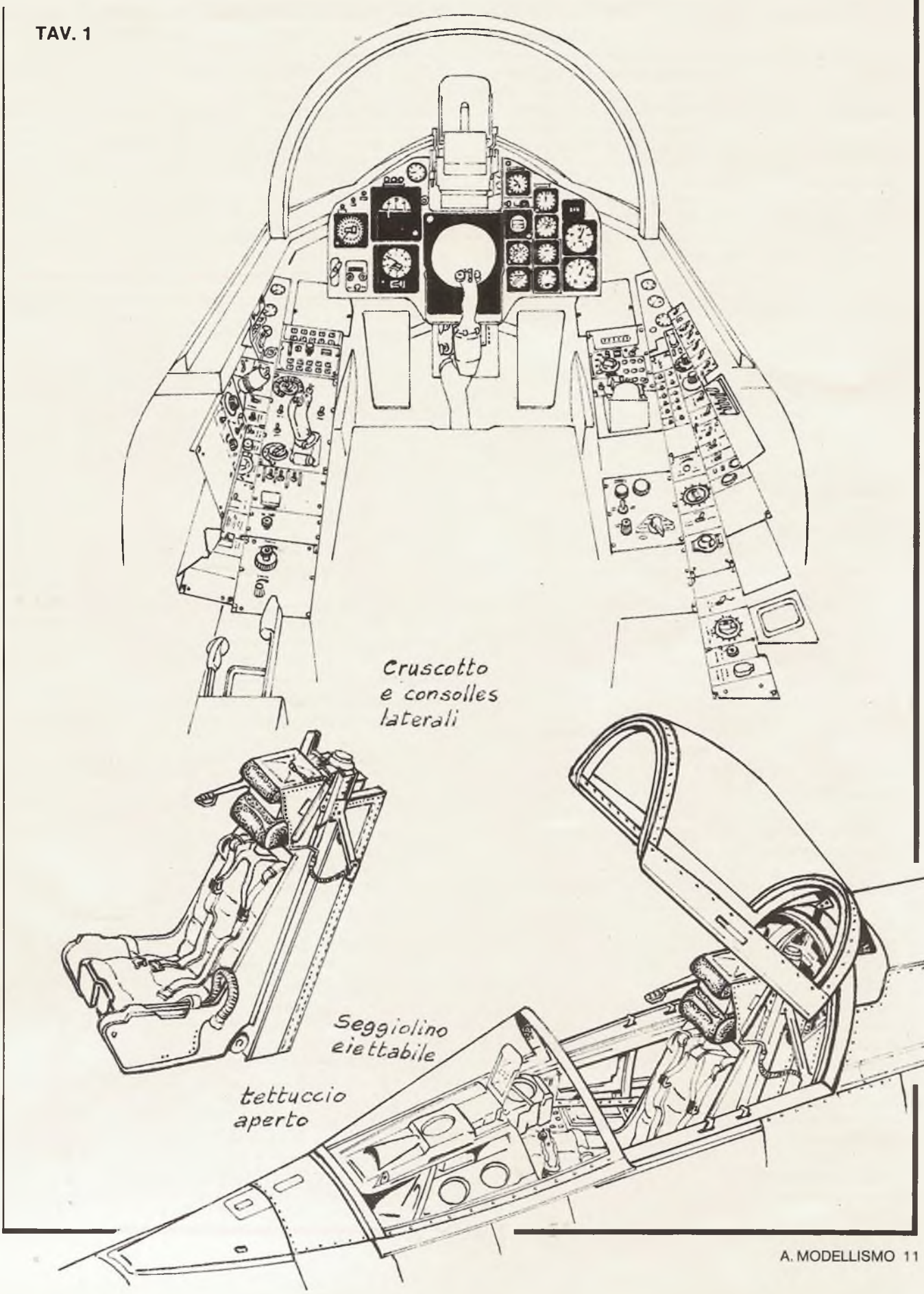
**Modelli esistenti**

| Scala | Ditta | Note |
|---|---|---|
| 1/72 | Airfix | Prototipo |
| 1/72 | Frog | 1° Prototipo (ex Hasegawa) |
| 1/72 | Hasegawa | AJ-37 Viggen (stesso stampo Frog) |
| 1/72 | Novo | stampo ex Frog |
| 1/72 | Matchbox | AJ-37 di serie |
| 1/72 | Heller | AJ-37, SF-37, SK-37 |
| 1/48 | Esci | AJ-37 |
| 1/48 | Esci | JA-37 |
| 1/100 | Tamiya | AJ-37 |
| 1/144 | Crown | JA-37 |

**Profilo n. 2**
Secondo prototipo del Saab 37 «Viggen» (1967).
Del Viggen furono realizzati sette prototipi, l'ultimo dei quali fu anche il primo SK 37 biposto. Notare la linea del dorso nella configurazione iniziale senza la caratteristica gobba.
L'armamento è costituito da 2 missili aria-superficie Rb-05A e da 2 lanciarazzi Bofors da 135 mm.



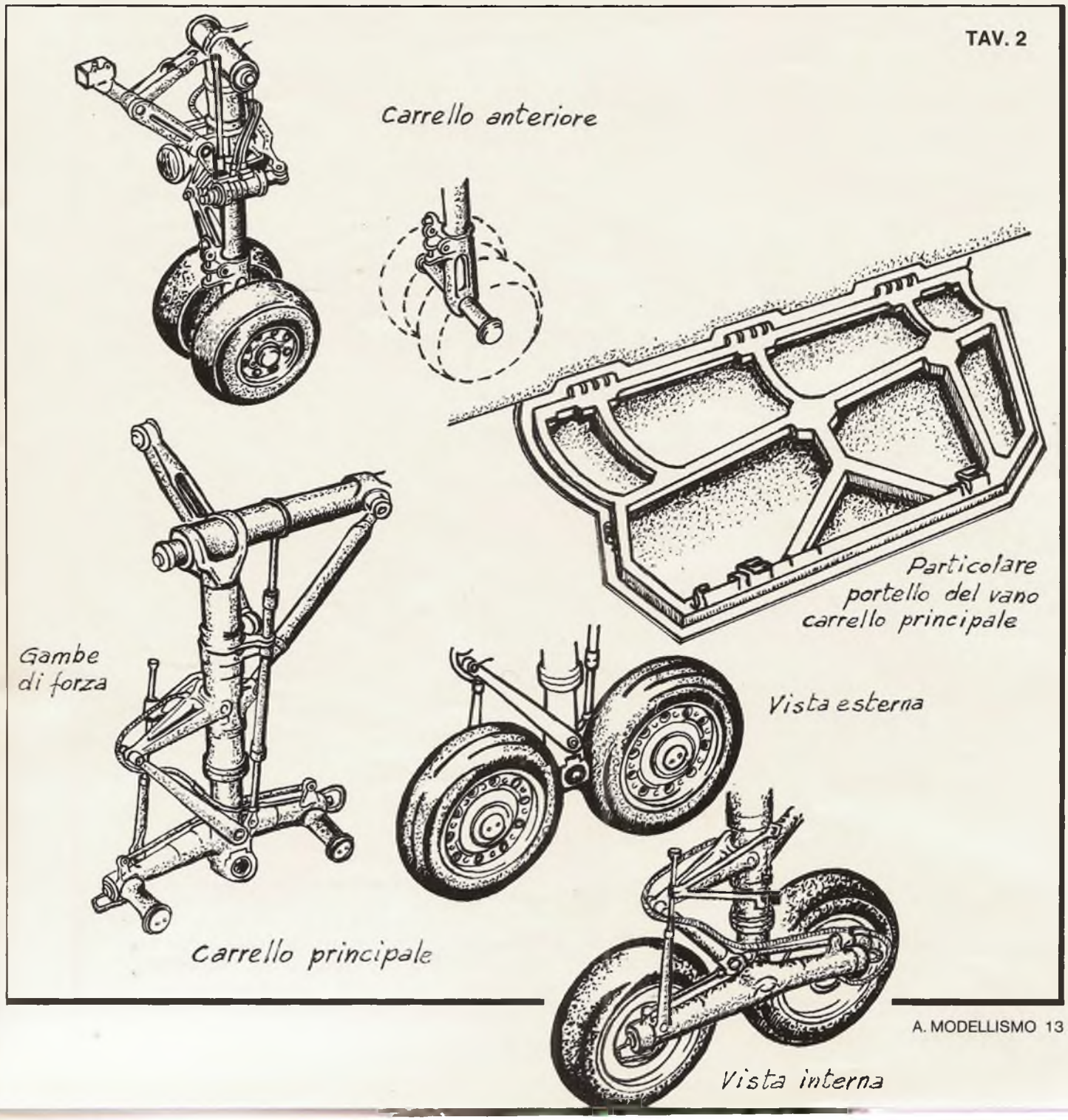
TAV. 1


Cruscotto
e consolles
laterali
Seggiolino
eiettabile
tettuccio
aperto

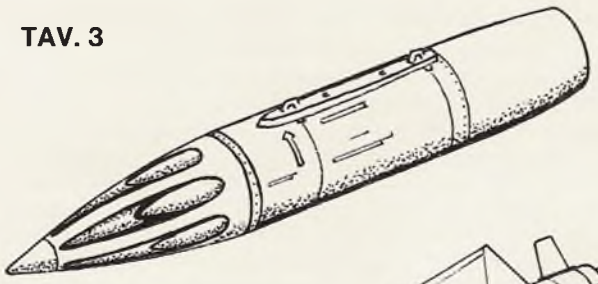
## VIGGEN SPECIAL

| Zona da dipingere | Colore in italiano | Colore in inglese | FS 395a | Humbrol | Molak | Airfix | Pac-tra | Polly S | Gloy | Preci-sion P. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sedile | Grigio gabb. scuro | Dark gull grey | 36231 | HU28 | FSC35 | M2+ | – | PCA807 | A332 | M103 |
| Appoggiatesta sed. | Verde oliva chiaro | Oliva green | 34102 | 86 | FSC2 | M17+ | M7 | PCA801 | – | M135 |
| Cuscino sedile | Verde oliva chiaro | Olive green | 34102 | 86 | FSC2 | M17+ | M7 | PCA801 | – | M135 |
| Cinture sedile | Azzurro grigio | Azure grey | 36373 | 87+ | FSC4 | – | – | – | – | – |
| Base gomma cloche | Nero semilucido | Semigloss black | 27040 | 85 | FSC26 | – | – | – | – | – |
| Corpo della cloche | Grigio chiaro Bianco sporco | Light grey o off white | 36622 | HU10 | LU10 | – | IV3 | PCA817 | – | M137 |
| Impugnatura cloche | Nero semilucido | Semigloss black | 27040 | 85 | FSC26 | – | – | – | – | – |
| Bottoni e pulsanti impugnatura cloche | Nero lucido e rosso | Gloss black e red | 17038<br>31136 | 21<br>60 | 2<br>19M | G4<br>M19 | XI<br>XF7 | –<br>20 | STG37<br>STM46 | –<br>M118 |
| Maniglia esp. sed. | Strisce in nero e giallo | Matt black e yellow | 37038<br>33538 | 33<br>24 | 2M<br>7M | M6<br>M15 | M1<br>XF3 | 10<br>40 | STM39<br>STM63 | M23<br>M18 |
| Palpebra cruscotto | Verde scuro | Dark green | 34062 | HN3 | LN3 | – | IN59 | – | – | – |
| Pannello strumenti | Grigio chiaro o bianco sporco | Light grey o off white | 36622 | HU10 | LU10 | – | IV3 | PCA817 | – | M137 |
| Faccia strumenti | Nero lucido | Gloss black | 17038 | 21 | 2 | G4 | X1 | – | STG37 | – |
| Numeri strumenti | Bianco opaco | Matt white | 37875 | 34 | 1M | M10 | M2 | 11 | STM40 | M142 |
| Consolles later. | Nero opaco | Matt black. | 37038 | 33 | 2M | M6 | M1 | 10 | STM39 | M23 |
| Parat. post. abit. | Verde scuro | Dark green | 34062 | HN3 | LN3 | – | IN59 | – | – | – |
| Interno in gener. (pareti, pavimen.) | Grigio chiaro o bianco sporco | Light grey o off white | 36622 | HU10 | LU10 | – | IV 3 | PCA817 | – | M137 |
| Interno tettuccio | Grigio chiaro o bianco sporco | Light grey o off white | 36622 | HU10 | LU10 | – | IV3 | PCA817 | – | M137 |
| Battuta tettuccio | Nocciola | Brown | 30219 | HU9 | LU9 | M5+ | IV4 | PCA816 | – | – |
| Gambe carrello | Argento | Silver | 17178 | 11 | 24 | G8 | X11 | – | 26 | M411+ |
| Ammortizzatore gambe carrello | Argento | Silver | 17178 | 11 | 24 | G8 | X11 | – | 26 | M411+ |
| Cerchi carrello<br>Gomme ruote carr. | Argento<br>Nero semilucido | Silver<br>Semigloss black | 17178<br>27040 | 11<br>85 | 24<br>FSC26 | G8<br>– | X11<br>– | –<br>– | 26<br>– | M411+<br>– |
| Bordo portelli carrello | Argento | Silver | 17178 | 11 | 24 | G8 | X11 | – | 26 | M411+ |
| Int. port. carr. | Argento | Silver | 17178 | 11 | 24 | G8 | X11 | – | 26 | M411+ |
| Int. vano carr. | Argento | Silver | 17178 | 11 | 24 | G8 | X11 | – | 26 | M411+ |
| Ugello di scarico | Grigio scuro metall. | Gun metal | 37200+ | 53 | 25 | G16 | – | – | – | – |
| Aerofreni | Arancio | Orange | 12246 | 18 | 3 | G17 | X13 | – | 1118 | STG9 |

| Zona da dipingere | Colore in italiano | Colore in inglese | FS 395a | Humbrol | Molak | Airfix | Pac-tra | Polly S | Gloy | Preci-sion P. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Superfici super.* | | | | | | | | | | |
| Base | Nocciola | Brown | 30219 | Hu9 | LU9 | M5+ | IV4 | PCA816 | – | –4 |
| Chiazze di | Nero + verde oliva | Black + olive gr. | 37038<br>34074 | 33 | 2M | M6 | – | – | – | – |
| Chiazze di | Verde chiaro | Light green | 34258 | HD1 | LD1 | – | M16 | – | A317 | – |
| Chiazze di | Verde scuro | Dark green | 34062 | HN3 | LN3 | – | IN59 | – | – | – |
| *Superfici inf.* | Grigio azzurro | Azure grey | 36270 | HB3 | LB3 | – | IE84 | – | – | – |

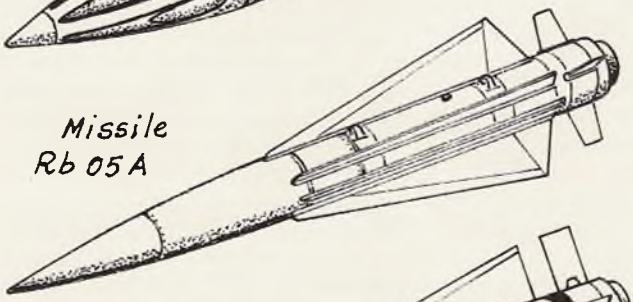


TAV. 3

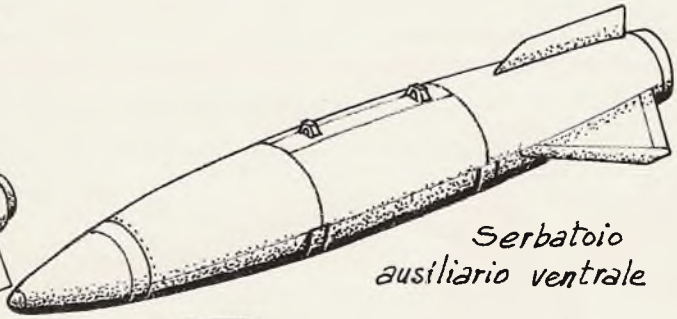


Lanciarazzi Bofors M70X con 6 razzi da 135 mm

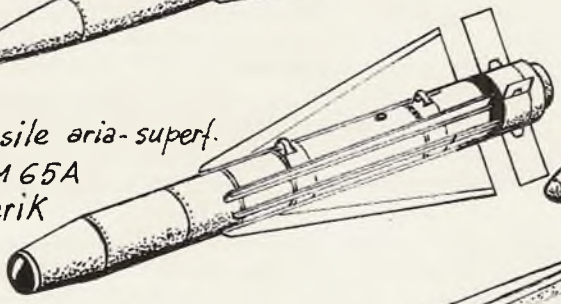
Missile aria-aria AIM 4C (Rb 27)



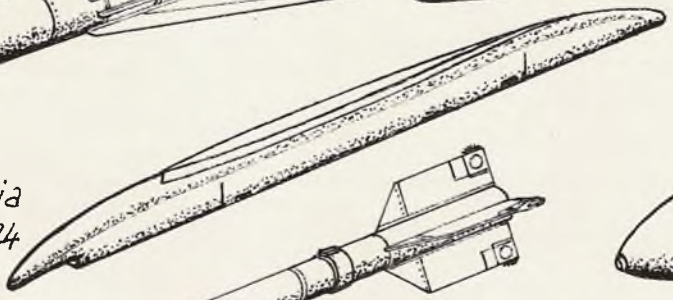
Missile Rb 05 A



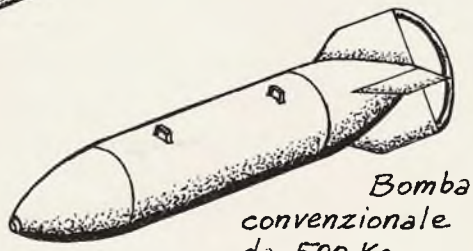
Serbatoio ausiliario ventrale



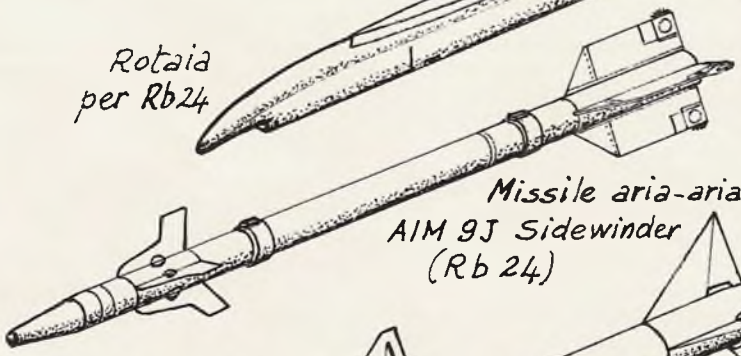
Missile aria-superf. AGM 65A Maverik



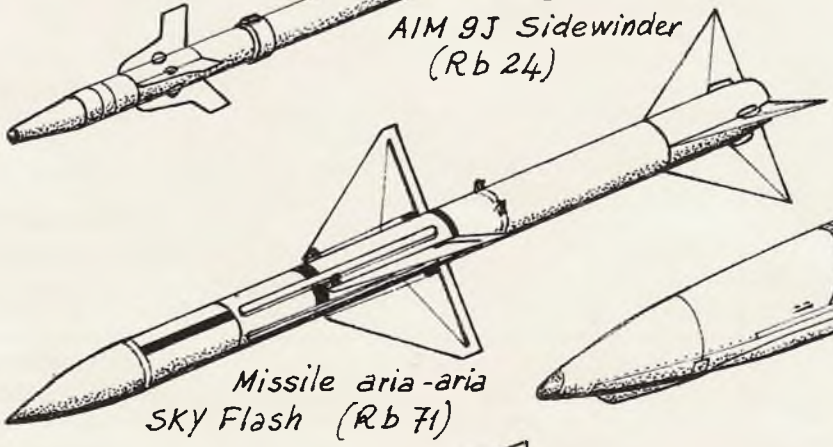
Rotaia per Rb24



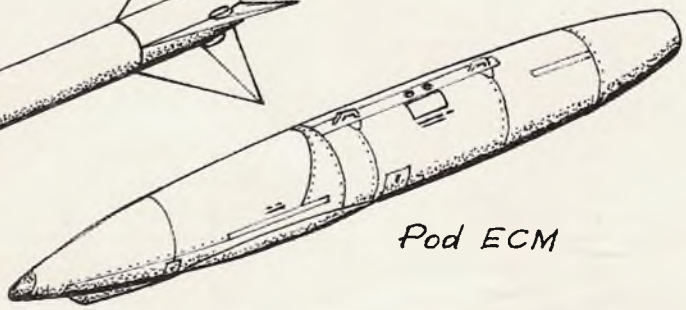
Bomba convenzionale da 500 Kg



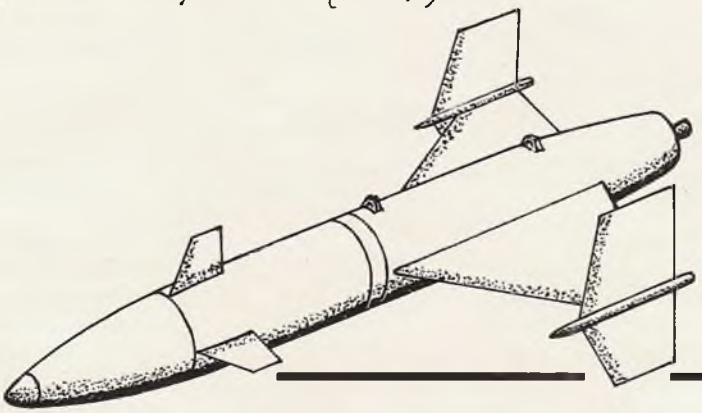
Missile aria-aria AIM 9J Sidewinder (Rb 24)



Missile aria-aria SKY Flash (Rb 71)

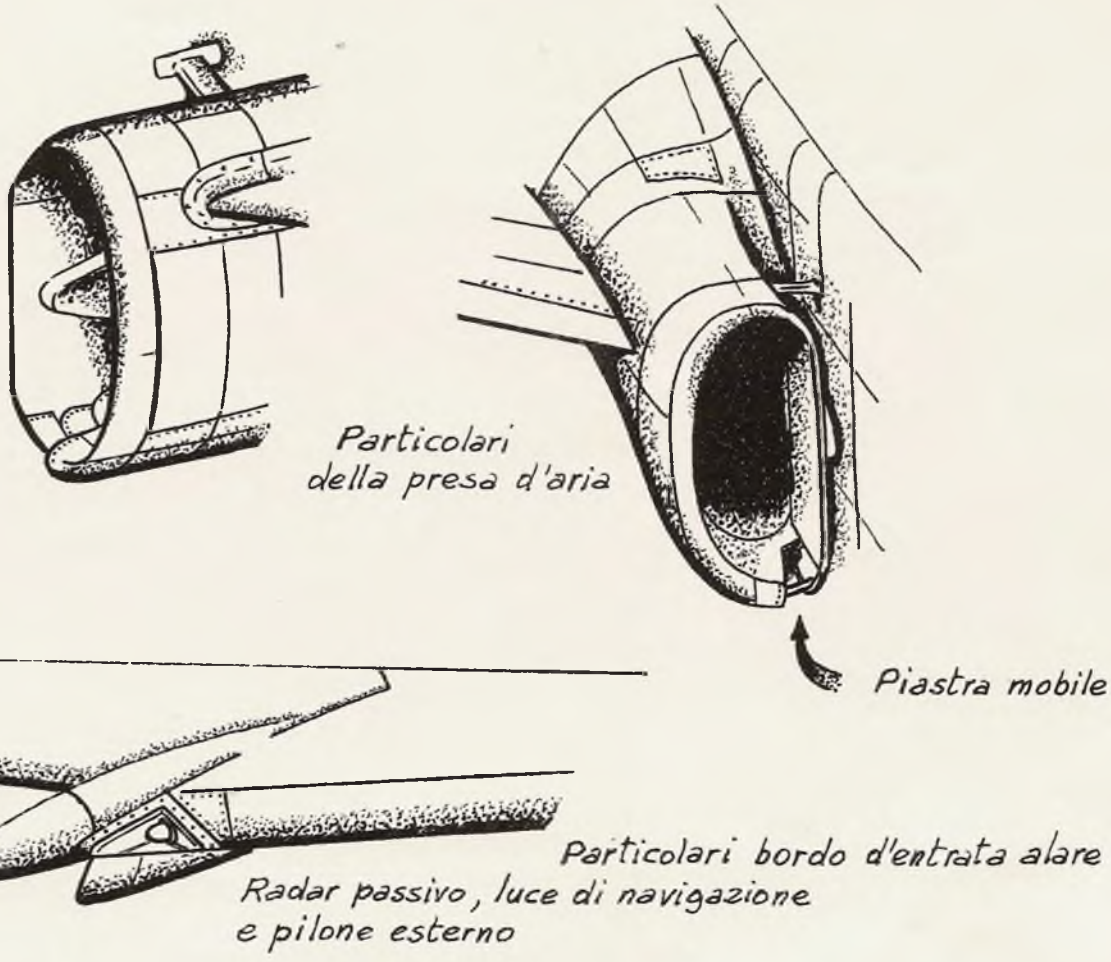


Pod ECM



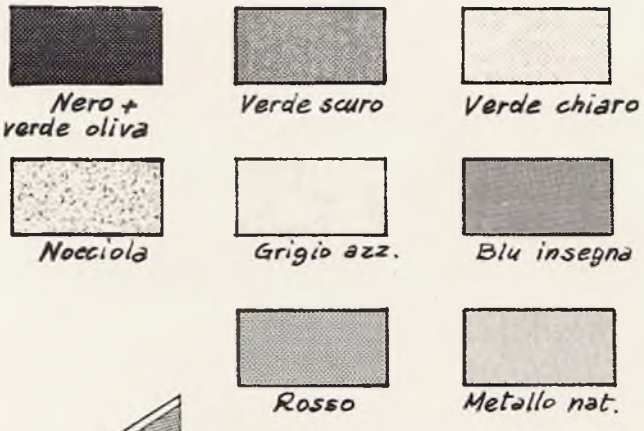
Missile antinave Rb 04E a testa cercante, da 615 Kg

TAV. 4



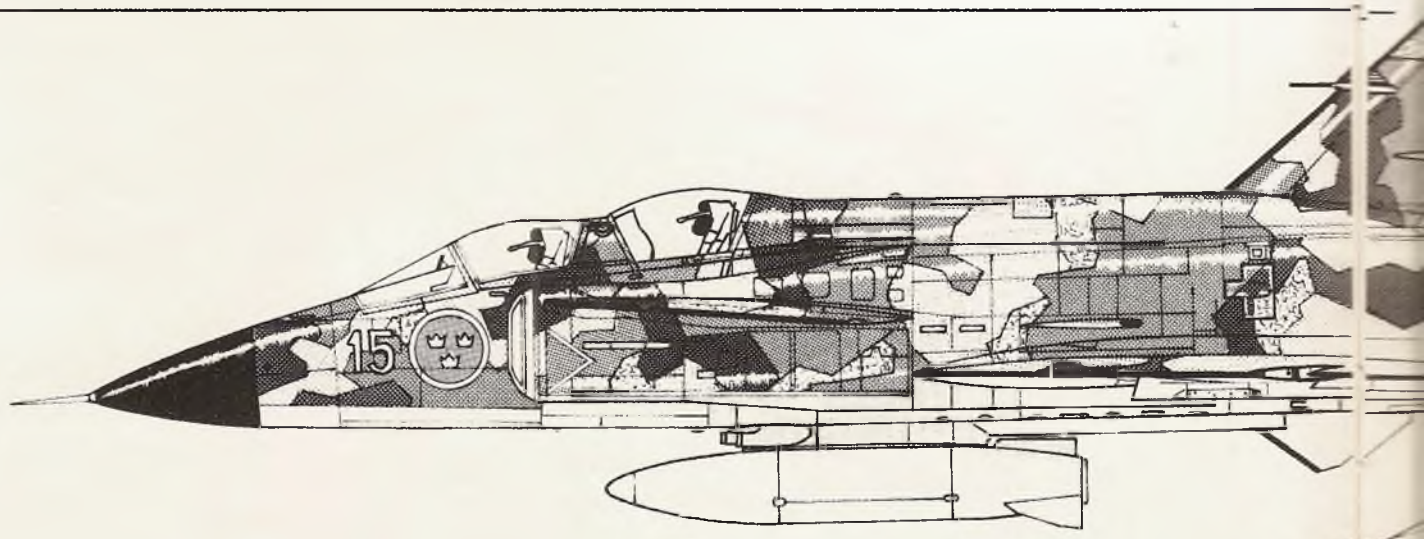
**Insegna dell'F-13** *di base a Norkoping. Colore di contorno giallo aquila e dettagli della corona in rosso. Figura nel corpo dell'aquila con veste azzurra.*

Legenda colori dei profili

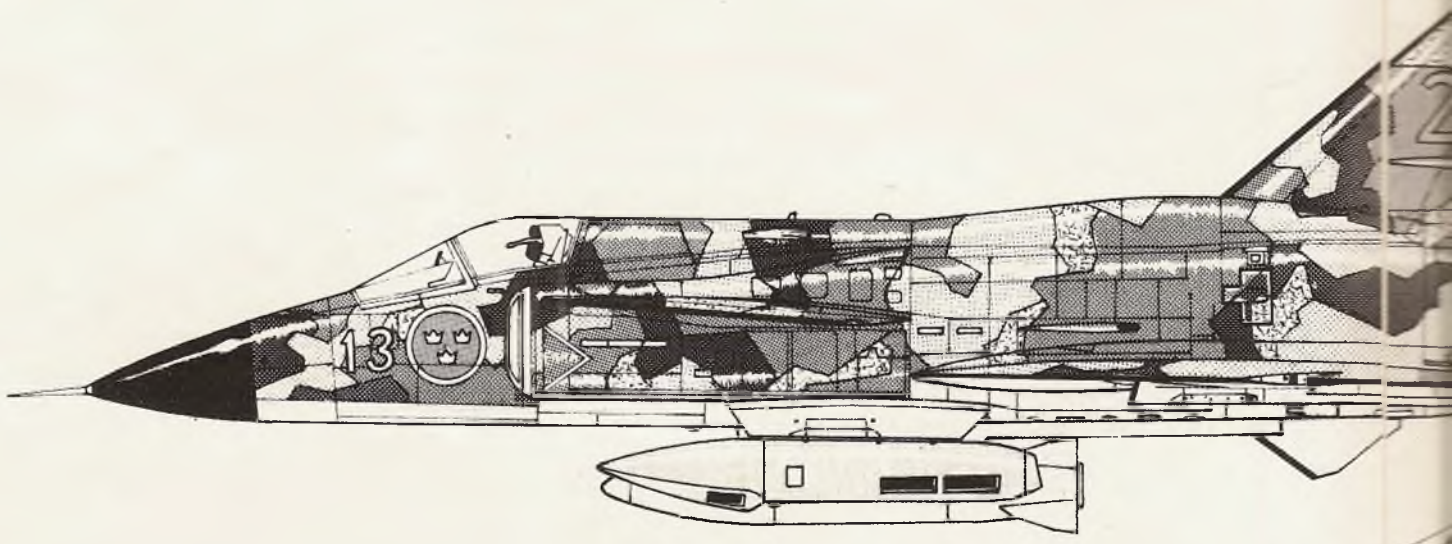


**Nell'insegna di nazionalità** *solo le corone sono contornate di nero.*

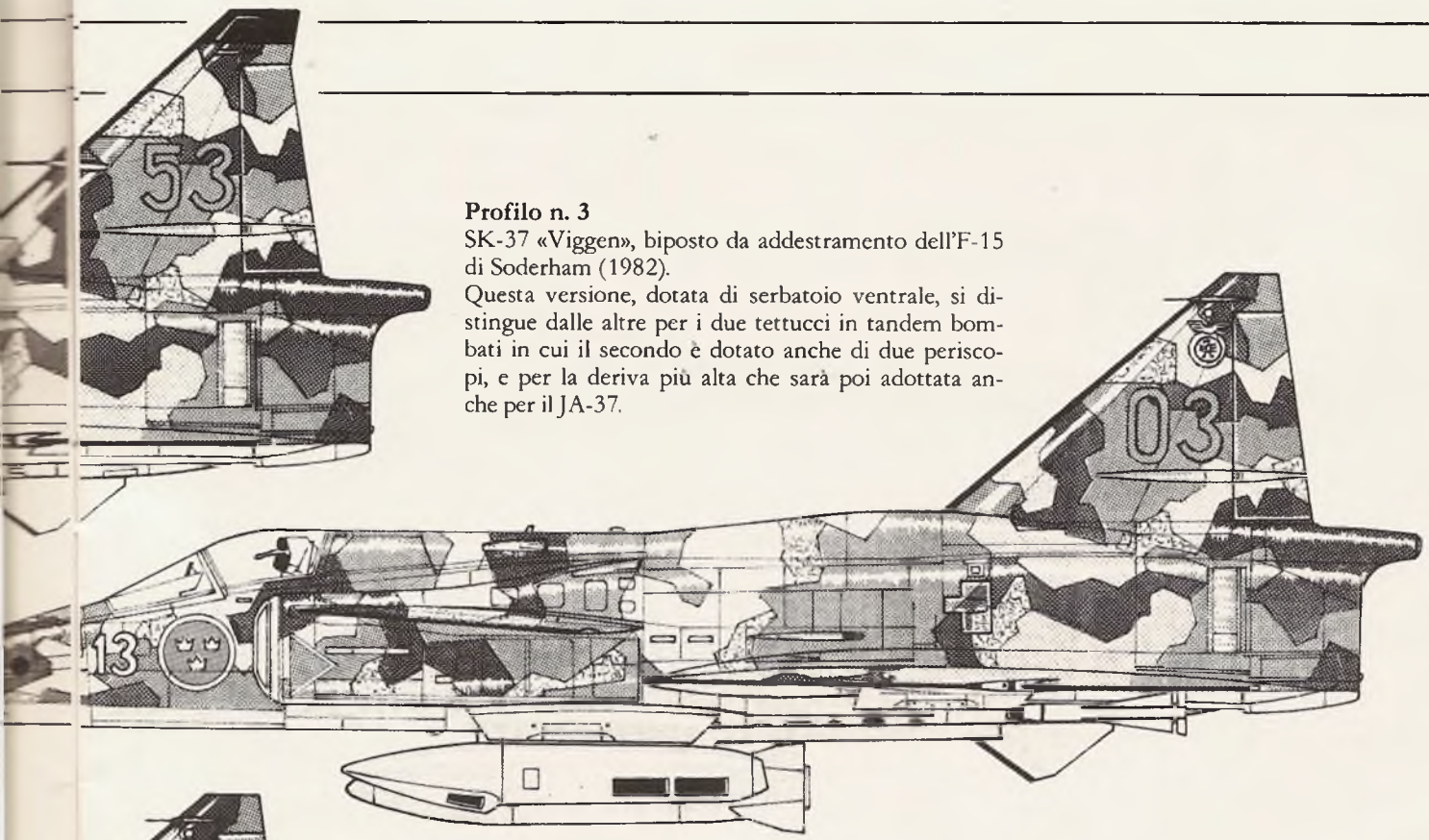
**Segnale di pericolo:** *scritta FARA e contorno giallo su fondo verde scuro.*



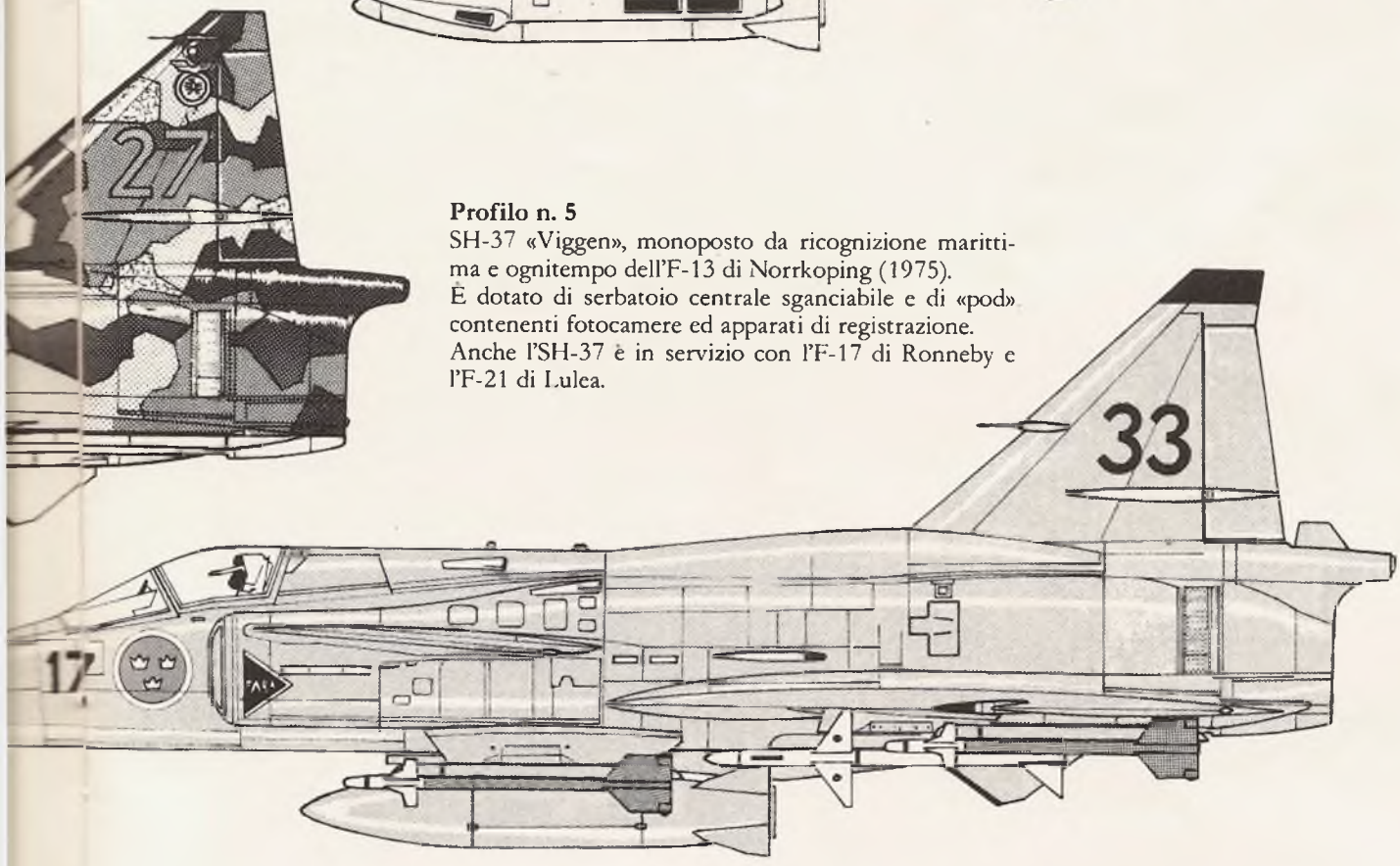

**Profilo n. 4**
SF-37 «Viggen», monoposto da ricognizione terrestre, dell'F-13 di Norrkoping.
È dotato di serbatoio centrale sganciabile e di una gondola per la ricognizione notturna oltre a due missili Rb-27 agganciabili ai piloni esterni. Altri reparti dotati di SF-37 sono l'F-17 di Ronneby e l'F-21 di Lulea.




**Profilo n. 6**
JA-37 «Viggen» appartenente all'F-17 di Ronneby (1983).
È questa l'ultima e più costosa versione del Viggen dotata del nuovo radar Doppler a impulsi, di nuova avionica e del nuovo motore RM8B da 12750 Kg di spinta.
Questo intercettatore ognitempo presenta ancora la vecchia colorazione metallica con i numeri di reparto e individuale in colore nero. È armato con missili Rb 24 Sidewinder.




**Profilo n. 3**
SK-37 «Viggen», biposto da addestramento dell'F-15 di Soderham (1982).
Questa versione, dotata di serbatoio ventrale, si distingue dalle altre per i due tettucci in tandem bombati in cui il secondo è dotato anche di due periscopi, e per la deriva più alta che sarà poi adottata anche per il JA-37.




**Profilo n. 5**
SH-37 «Viggen», monoposto da ricognizione marittima e ognitempo dell'F-13 di Norrkoping (1975).
È dotato di serbatoio centrale sganciabile e di «pod» contenenti fotocamere ed apparati di registrazione.
Anche l'SH-37 è in servizio con l'F-17 di Ronneby e l'F-21 di Lulea.

# GLI IDROVOLANTI DELLA LUFTWAFFE

di Gianpiero Piva

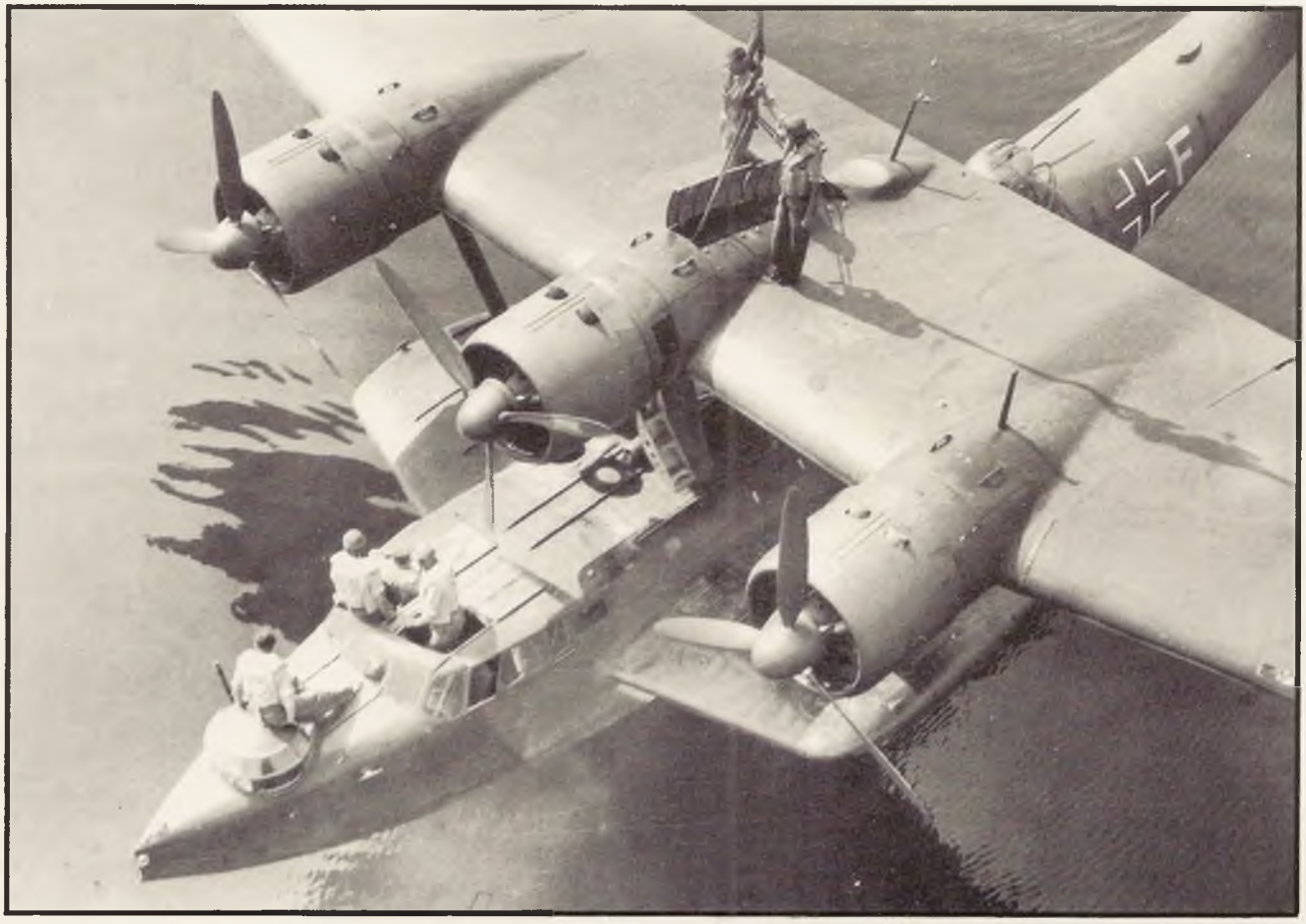
Nel corso della seconda guerra mondiale anche la Germania, al pari di altri belligeranti, fece un uso piuttosto intenso di idrovolanti, compatibilmente col numero di macchine disponibili, numero in verità non molto elevato. La produzione di questi mezzi non raggiunse mai grosse cifre, sia perché le esigenze della Luftwaffe erano più che altro rivolte agli aerei terrestri e da combattimento, sia perché, salvo particolari e ben delimitati teatri d'operazione, l'idrovolante si stava ormai rivelando un tipo di velivolo superato, troppo lento e vulnerabile. Fra il 1939 ed il 1945 i tedeschi impiegarono quasi una decina di tipi (Arado Ar 95 ed Ar 196, Blohm und Voss BV 138 e BV 222, Dornier Do 18 e Do 24, Heinkel He 59, He 60 ed He 115), nonché altri modelli rimasti però a livello di prototipo o preserie (BV 238, BV Ha 139, Do 26); a questi sono poi da aggiungere un certo numero di Ju 52 dotati di scarponi ed infine alcuni stranieri (in particolare il Fokker TVIII-W).
Benché, come accennato, gli idrovolanti fossero ormai obsoleti e facili prede dell'avversario, essi rimasero comunque mezzi insostituibili per la ricerca ed il soccorso in mare (He 59, Do 18 e Do 24), oppure, nei primi anni di conflitto, per missioni di ricognizione offensiva (He 115) e lotta antisommergibili (Ar 196 e BV 138); nel Mar Nero e nell'Atlantico non mancarono poi operazioni rispettivamente di trasporto ed evacuazione feriti (in particolare Do 24) ed appoggio ai propri sommergibili (BV 138).

**Benché decisamente obsoleti,** *gli He60C del SAGr126 continuarono ad operare nell'Egeo fino al 1942.*

**Sopra:** *La 1./SAGr126 utilizzò nel Mediterraneo nel 1941-42 anche gli idro ex olandesi Fokker TVIII-W.* **Sotto:** *l'Arado Ar 196 fu praticamente l'ultimo idrovolante da combattimento europeo nella storia dell'aviazione; nell'immagine un A-3 del Bordfliegergruppe 196 viene calato in mare.*

**Sopra:** *il Do 18D era ormai superato già allo scoppio del conflitto, ma fino al 1941 svolse un prezioso servizio nel ruolo di ricognitore ed aereo da soccorso in particolare nel Baltico, nel Mare del Nord e nella Manica.* **Sotto:** *un BV-138C-1 della 3./SAGr125 («7R + DL»), fotografato nel 1943 in una base del Mar Nero, dalla quale i velivoli effettuavano missioni di ricognizione e protezione del naviglio tedesco.*

**Sopra:** *l'He 115 era un ottimo velivolo, che svolse svariati ruoli, dalla ricognizione armata al lancio di mine, dal trasporto all'aerosiluramento. Nell'immagine un C-1 della 1./KüFlGr 406 («K6 + MH»), ripreso in Norvegia nel 1942; sullo sfondo un He 59 della stessa unità («K6 + FH»).* **Sotto:** *probabilmente uno dei migliori idro tedeschi, il Do 24 fu attivo su tutti i fronti ed in particolare nel Mediterraneo.*



**Sopra:** *dettaglio della postazione difensiva dorsale di un Do 24T-1, che spesso, come in questo caso, era armata con un cannone francese di preda bellica Hispano-Suiza MK404 da 20 millimetri.* **Sotto:** *l'He 59 nella livrea bianca con croci rosse fu estesamente impiegato durante la battaglia d'Inghilterra per la ricerca ed il soccorso degli aviatori abbattuti sulla Manica, raccogliendo indifferentemente equipaggi della Luftwaffe e della RAF.*

# BREN CARRIER MIT FLAK

di Andrea Tallillo

Lo sviluppo di quel piccolo mezzo interamente cingolato che negli eserciti inglesi e del Commonwealth fu il contraltare della jeep risale al 1925, quando fu costruita una «tankette» monoposto che suscitò bene o male l'interesse del British War Office. Dopo alcuni derivati, nel 1939 si arrivò al cosiddetto «Carrier Bren No 2 Mk I» che assieme alla variante Mk II si rese utile come veicolo da trasporto per la fanteria che ne adoperò un numero sempre più crescente man mano che la guerra si estendeva ad altri teatri d'operazione.

Il Bren Carrier diede vita ad una variante da esplorazione e ad una per la cavalleria, mentre l'artiglieria ne richiese una terza da usarsi come AOP (posto d'osservazione corazzato).

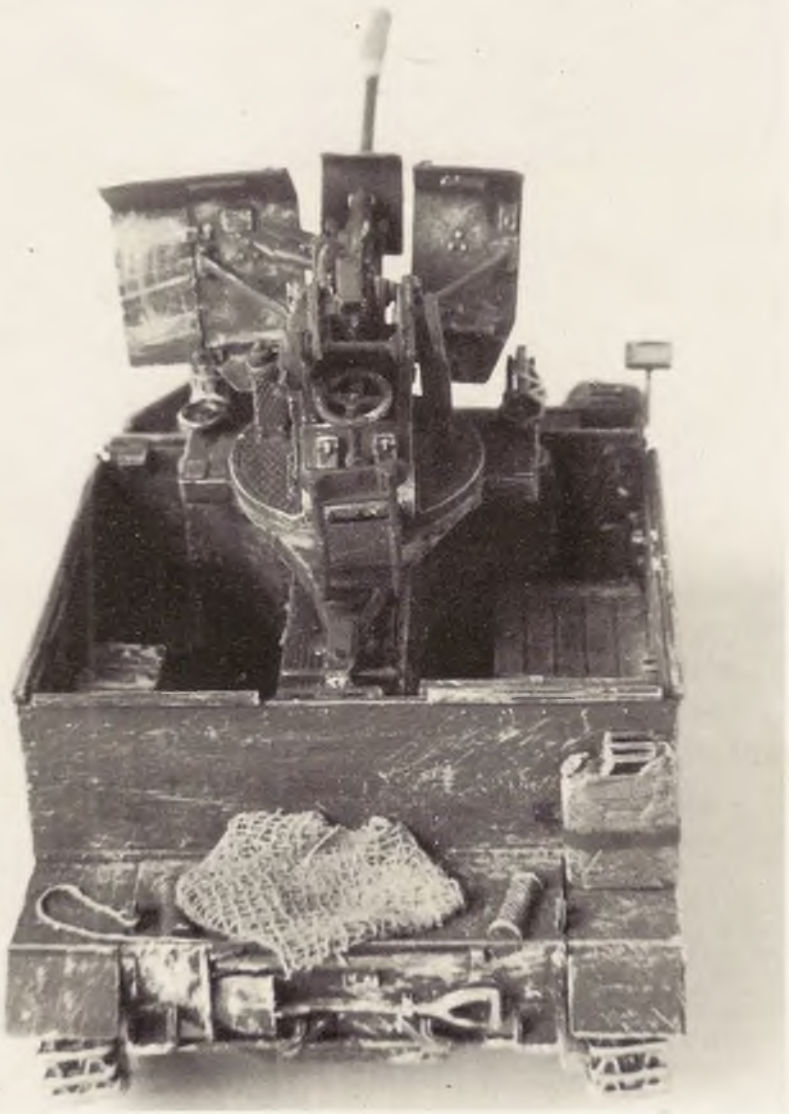
La formula base era azzeccata, ma naturalmente, secondo un costante logico miglioramento ed in base a precisi problemi d'impiego, nel 1940 nacque la versione «multiuso» «Universal Carrier No I Mk I» che con le sue successive varianti fu realizzata in più di 40.000 esemplari nella sola Inghilterra e che fu usata dappertutto anche se verso la fine della guerra cominciava a mostrare grossi limiti come veicolo da combattimento.

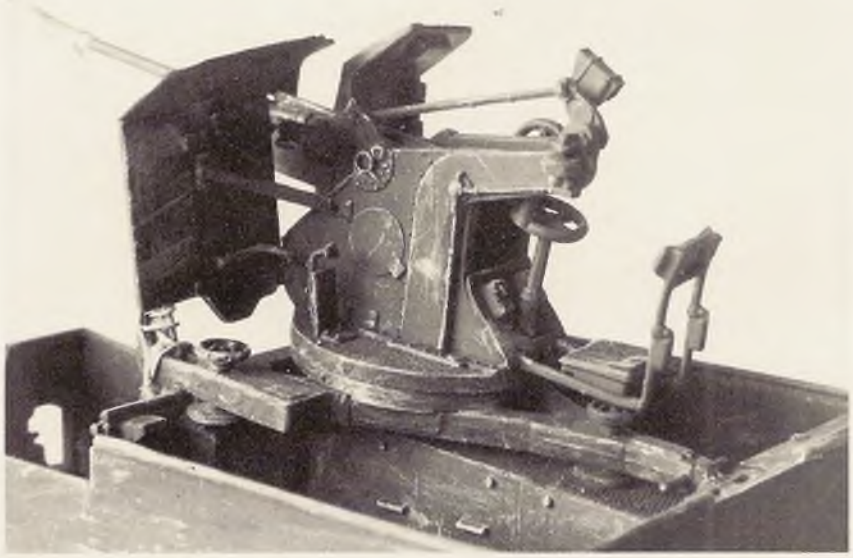
Tra i più 60.000 veicoli inglesi che caddero in mano tedesca dopo l'evacuazione di Dunkerque, figurava anche un buon numero di Bren ed Universal Carrier che furono reimpiegati sia così com'erano, sia come stendicavo o spazzaneve, senza contare la versione per la demolizione a distanza!

Tra le versioni armate, si distinsero quella con mitragliatrice MG 08 usata dalla Luftwaffe per la difesa degli aeroporti, quella con il cannone controcarro Pak 35/36 da 37 usata da unità di seconda linea in Francia e quella usata in Italia dalla 3a Panzergrenadier Division, equipaggiata con Panzerschreck e Panzerfaust.

Senz'altro, però, una versione interessante e poco nota è quella che prevedeva l'installazione di una Flak 30 sul

**L'arma aveva un'elevazione** *minima di 12° e massima di 90° ed era spesso dotata di una scudatura spessa 10 mm e pesante 120 Kg.*





**In alto:** *un particolare del Flak 30. L'arma, culatta e canna sono in Gun Metal schiarito; gli scudi e l'affusto sono invece nel colore di fondo del mezzo.* **Sopra:** *Bren Carrier di un reparto contraereo della Luftwaffe aggregato ad una divisione alpina nel Caucaso nell'estate del 1942. La bandiera per l'identificazione aerea è tutta in carta dipinta.*

cofano motore di un Universal Mk 1. Quest'arma, all'entrata in guerra della Germania, era il pezzo al quale era affidata la difesa primaria dagli attacchi aerei a bassa quota. Considerate le prestazioni degli aeroplani di allora, un cannoncino-mitragliera che sparava sino a 280 granate da 20 al minuto fino a 3.800 metri di altezza era un avversario di tutto rispetto per chi volesse colpire dall'alto le colonne tedesche, che in ossequio al contesto della guerra di movimento non mancavano di usare ogni e qualsiasi mezzo ruotato o cingolato perché questo efficace «strumento» potesse tenere il passo con il resto delle truppe.

Evidentemente, per dare mobilità alla Flak 30, erano venuti buoni anche i «carrier»: sfogliando quella miniera di spunti modellistici che è la «Encyclopedia of german tanks of WWII» di Doyle e Chamberlain della AAP, ho appunto rintracciato a pag. 236 il mezzo in questione, in una foto operativa.

## REALIZZAZIONE DEL MODELLO

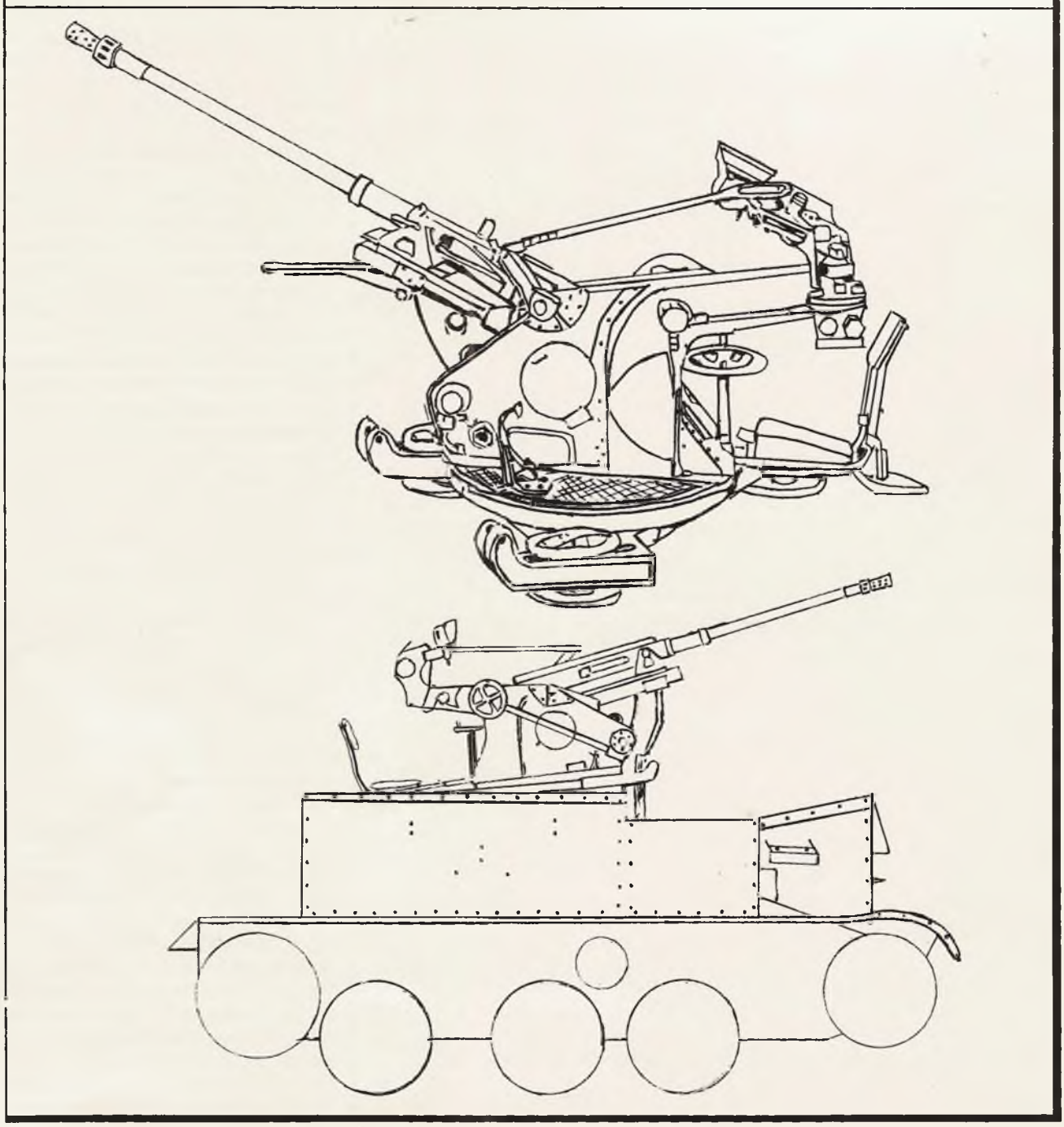
Il modello Tamiya dell'Universal Carrier MK II non è proprio tra i migliori sfornati dalla casa giapponese, in quanto pur trattandosi di un mezzo piccolo risente di una certa pesantezza nella rifinitura dei particolari. Praticamente, per ottenere una buona replica di un esemplare inglese, ciò obbligherebbe ad un esteso lavoro, ma visto che dobbiamo invece riprodurre un Mk I di preda bellica, ci possiamo limitare ad eliminare certi pezzi affidando ad un minimo di lavori d'intervento l'aspetto finale del modello.

Cominciamo con l'unire la paratia centrale ed i pezzi A24 e A25, mettendo il pezzo B24 nella riserva e carteggiando la «tacca» per il suo posizionamento; conviene già dipingere tutti gli interni in panzegrau, con le parti imbottite dei sedili in cuoio di media tonalità; arrivati alla fase TRE, non incolleremo niente alla piastra 14, anzi dovremo eliminare ogni attacco e, carteggiando il tutto, otterremo una base d'appoggio per la Flak priva di ogni impedimento.

Per evitare inconvenienti, ho preferito provare solo a secco l'unione della parte posteriore C3 con il resto del mezzo: intanto ho rifinito il treno di rotolamento, che presenta delle sbavature attorno alle ruote e tra i loro raggi, nonché sui bracci con molloni. Qualsiasi soluzione scegliate per il caricamento posteriore, ricordate che il gancio Stacey (pezzi C6/C7/D32/D33) fu adottato solo nel 1944.

Proseguiamo, omettendo la scatola C15 e ricordandoci di scartavetrare i relativi attacchi: anche la radio con il suo supporto ed il seggiolino supplementare, né il supporto d'antenna (in posizione sbagliata per essere un Mk II) ed il pezzo C20 vanno montati. Ignorando i parafanghi ed i montatoi, veniamo agli ultimi ritocchi, cioè togliere dal frontale C4 ogni traccia dei faretti di sinistra e posizionare la piastra inclinata anteriore dopo aver asportato la ruota di scorta. Questo è l'unico punto del mezzo dove sia necessaria una stuccatura, perché esistono dei leggeri «scalini»: dopo aver aggiunto il pezzo A11 e lo specchietto retrovisore, ricordiamoci di stuccare l'incavo per la tanica dell'acqua.

A questo punto lasciamo riposare il mezzo per concentrarci sulla Flak 30 della Esci, che ha uno stampo abbastanza nitido e la cui costruzione non richiede troppi sforzi. I piedini di sostegno B53/54 e 59 vanno montati non subito, il seggiolino va maggior-



mente imbottito con dello stucco; il sistema di puntamento, che prevede il normale «Flakvisier 35» (pezzo A30) è un po' delicato nelle giunzioni. Una volta controllato il perfetto allineamento dell'arma, installiamo per ultima la scudatura che va dipinta nel colore di fondo del mezzo. Proviamo a secco la Flak appoggiandola sulla protezione del motore, poi incolliamo la parte posteriore della sovrastruttura dell'Universal. Anteriormente la Flak va fissata con due stecchini circolari opportunamente tagliati e sgrossati per dar loro l'aspetto di veri e propri pali, che andranno infilati negli orecchioni della Flak e legati con della cordicella. Posteriormente, basta uno spessorino sotto alla coda, che va poi circondata da una piccola lamiera imbullonata per trattenerla. In fase finale ho aggiunto due taniche con relativi supporti, una cassa e dei portacaricatori, i nuovi fari anteriori e la bandiera anteriore. Sulla piastra verticale anteriore ho dipinto delle bande color verde medio (Humbrol HP 3) desunte dalla fotografia del mezzo reale; dopo la solita passata di polvere incrostata sui treni di rotolamento e sui fianchi, il lavoro è finito.

## BIBLIOGRAFIA


– AFV Profile n. 14, Carriers, Profile Publications
– Carrier Story Parte 5 (novembre 1969) e 10 (aprile 1970) Airfix Magazine
– Storia Modellismo luglio/agosto 1979.

# UN PIRATA PACIFICO VOUGHT F4U CORSAIR

testi e disegni di
Richard J. Caruana

Soprannominato in vario modo, da «Bentwing Bird» a «Whistling Death», il Chance Vought Corsair è stato ritenuto da molti come il migliore aereo da caccia imbarcato prodotto nel corso della seconda guerra mondiale. Tuttavia, pur essendo stato concepito come aereo imbarcato, il Corsair ha trascorso la maggior parte della sua carriera bellica in quel conflitto operando da basi terrestri.

L'aereo nasce da una competizione indetta dalla U. S. Navy nel febbraio del 1938. La specifica richiedeva un caccia imbarcato monoposto dotato di superiori capacità per quanto concerne la velocità e la quota di tangenza. La richiesta relativa alla velocità spinse il team di progettazione della Chance Vought a cercare di realizzare il caccia più veloce mai costruito.

Le proposte vennero sottoposte all'accettazione in aprile ed erano basate una sul motore Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp, a quei tempi una delle unità motrici più potenti in produzione negli Stati Uniti, e l'altra sul nuovo propulsore Pratt & Whitney XR-2800-2 Double Wasp che era l'unità motrice di maggior potenza la cui produzione era prospettabile in un vicino futuro.

Queste proposte portavano le numerazioni V-166A e V-166B ed erano le proposte più interessanti ad emergere dalla competizione della Marina; nel giugno del 1938 la Vought ricevette l'approvazione per procedere alla costruzione di un prototipo designato XF4U-1. Il modello fu pronto per l'ispezione nel febbraio 1939 e la caratteristica ala a gabbiano invertita venne mostrata per la prima volta. Questa configurazione alare era la soluzione ideale per i problemi causati dalla grande unità motrice e dalla sua enorme elica. In tal modo venivano contenute al minimo sia la lunghezza delle gambe del carrello che l'angolo di seduta al suolo e simultaneamente si otteneva il giusto angolo per una minima resistenza aerodinamica.

Il prototipo montava un motore XR-2800-4 ed effettuò il suo primo volo nel maggio 1940. Le sue caratteristiche vennero descritte come nulla di meno che sensazionali. Nonostante il successo riportato dal prototipo più di un anno doveva trascorrere prima che la Vought ricevesse il suo primo contratto di produzione. Nel frattempo ulteriori prove di volo fecero registrare una notevole serie di «prime»! Nell'ottobre l'XF4U-1 raggiunse la velocità di 650,036 km/h divenendo il primo caccia statunitense capace di superare il «muro» delle 400 miglia orarie. Nel corso dello stesso mese la ditta ricevette dalla U. S. Navy la richiesta per una versione modificata designata F4U-1. Le modifiche richieste riguardavano miglioramenti alle capacità operative dell'aereo. Fra queste vale citare l'installazione di un armamento più pesante, fattore che obbligò i progettisti a riposizionare i serbatoi del carburante. A causa dei problemi connessi con l'inserzione di un serbatoio nella fusoliera, l'abitacolo del pilota dovette essere spostato all'indietro di circa 91 cm, con la conseguenza di una riduzione della visibilità del pilota verso l'avanti. Fu questa una delle ragioni più importanti che impedirono per parecchio tempo l'impiego del Corsair dai ponti delle portaerei.

La U. S. Navy finalmente accettò l'aereo nel marzo 1941, siglando poi un ordine fermo per 584 esemplari il 30 giugno successivo. Il primo F4U-1 Corsair di serie volò nel giugno del 1942. Non avrebbe potuto giungere più a proposito. A quel tempo gli alleati si trovavano costretti alla difensiva su tutto il fronte del Pacifico principalmente a causa delle incursioni devastanti compiute dai caccia Zero-Sen della Marina Imperiale Nipponica.

Il primo F4U-1 fu consegnato alla U. S. Navy il 31 luglio 1942 e il primo Squadron ad esserne equipaggiato, il VF-12, ricevette i suoi aerei a partire dal 3 ottobre successivo. Ma il Marine Corps aveva la priorità nelle consegne e, a partire dal mese di settembre, un numero sufficiente di Corsair era stato consegnato per equipaggiare il VMF-124. Questo Squadron venne dichiarato pronto al combattimento il 28 dicembre. La loro prima missione di guerra ebbe luogo il 13 febbraio 1943 senza alcun risultato. Il giorno seguente i caccia statunitensi si trovarono di nuovo impegnati in combattimento con un nutrito gruppo, una cinquantina, di Zero-Sen. Nel corso di questa azione andarono perduti due Corsair insieme a quattro Lightning, due Warhawk e due Liberator. Tuttavia con il tempo e l'esperienza i piloti dei Corsair impararono a trarre vantaggio dalle caratteristiche dei loro aerei e riuscirono ben presto a stabilire un margine di superiorità sui loro avversari giapponesi. Entro sei mesi tutti gli Squadron da caccia del Marine Corps operanti nel Sud Pacifico erano stati riequipaggiati con i Corsair.

Nel frattempo, presso la U. S. Navy, il primo F4U-1 era stato dichiarato pronto al combattimento il 14 gennaio 1943. Le prove di volo a bordo delle portaerei avevano però dato risultati deludenti e, anche se erano state apportate parecchie modifiche, il primo Squadron imbarcato, il VF-17, venne destinato ad operare a terra. Questo Squadron era stato il primo a ricevere gli F4U-1A caratterizzati dalla capottina tipo «high cabin» e, nel corso di settantanove giorni di azioni, rivendicò la distruzione di 154 aerei giapponesi. Tuttavia non era affatto impossi-

bile appontare con i Corsair e questo fu dimostrato ampiamente quando l'intero VF-17 appontò senza incidenti sulle portaerei *USS Essex* e *Bunker Hill* dopo essere rimasto a corto di carburante nel corso di un attacco aeronavale su Rabaul.

Sotto la famosa politica rooseveltiana del Lend-Lease anche la Fleet Air Arm britannica ebbe in dotazione 95 F4U-1, che ebbero la denominazione di Corsair I, seguiti da 510 F4U-1A. Il primo Squadron ad esserne equipaggiato fu il No. 1830 a partire dal giugno 1943. Prima della fine dell'anno altri sette Squadron su Corsair erano operativi. Operando con la Fleet Air Arm il Corsair dovette subire alcune modifiche, la più rimarchevole delle quali fu l'accorciamento dei terminali alari di 40,6 cm per consentire il loro stivaggio negli hangar sotto i ponti di volo delle portaerei britanniche che avevano una minore luce libera.

A partire dalla fine del 1943 1958 Corsair erano stati consegnati dalla Chance Vought oltre a 377 prodotti dalla Goodyear e a 136 di produzione Brewster (che li riproducevano su licenza). Tuttavia fu solo alla fine del 1944 che il Corsair fu finalmente accettato in servizio dalla Marina come aereo da caccia imbarcato. Il 28 dicembre 1944 il VMF-124 iniziò le sue

**Sopra** - *Questo F4A-1D porta la classica mimetizzazione a due toni di Sea Blue e White sulle superfici inferiori. L'aereo trasporta due bombe da 454 kg appese ai travetti sotto la parte interna delle semiali.*
**Sotto** - *Il prototipo del Corsair XF4U-1. Notare il muso più corto, le mitragliatrici nella capottatura del motore e la capottina di vecchio tipo.*

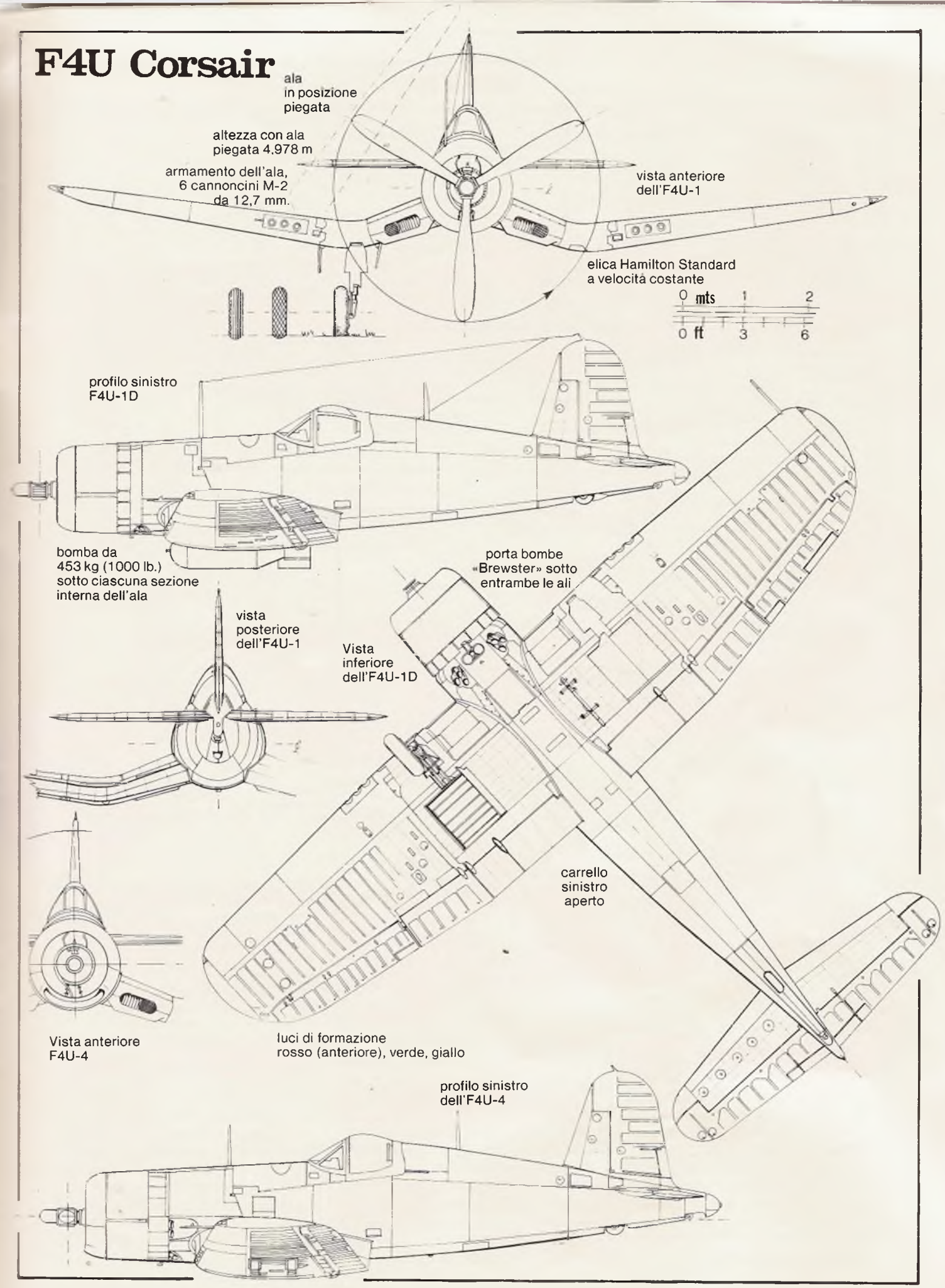
operazioni di volo dal ponte della *USS Essex;* questa decisione era stata presa sotto l'impatto delle azioni suicide Kamikaze che avevano reso essenziale per le portaerei poter disporre di un ombrello protettivo abbondante in quantità e di elevate caratteristiche. La decisione fu presa dopo che un Naval Evaluation Board concluse che «è opinione della commissione che nel complesso l'F4U-1 è il miglior caccia, miglior bombardiere e aereo ugualmente adatto ad operare dai ponti delle portaerei se paragonato allo F6F Hellcat. Si raccomanda fortemente che il complemento di cacciabombardieri delle portaerei venga dotato di F4U».

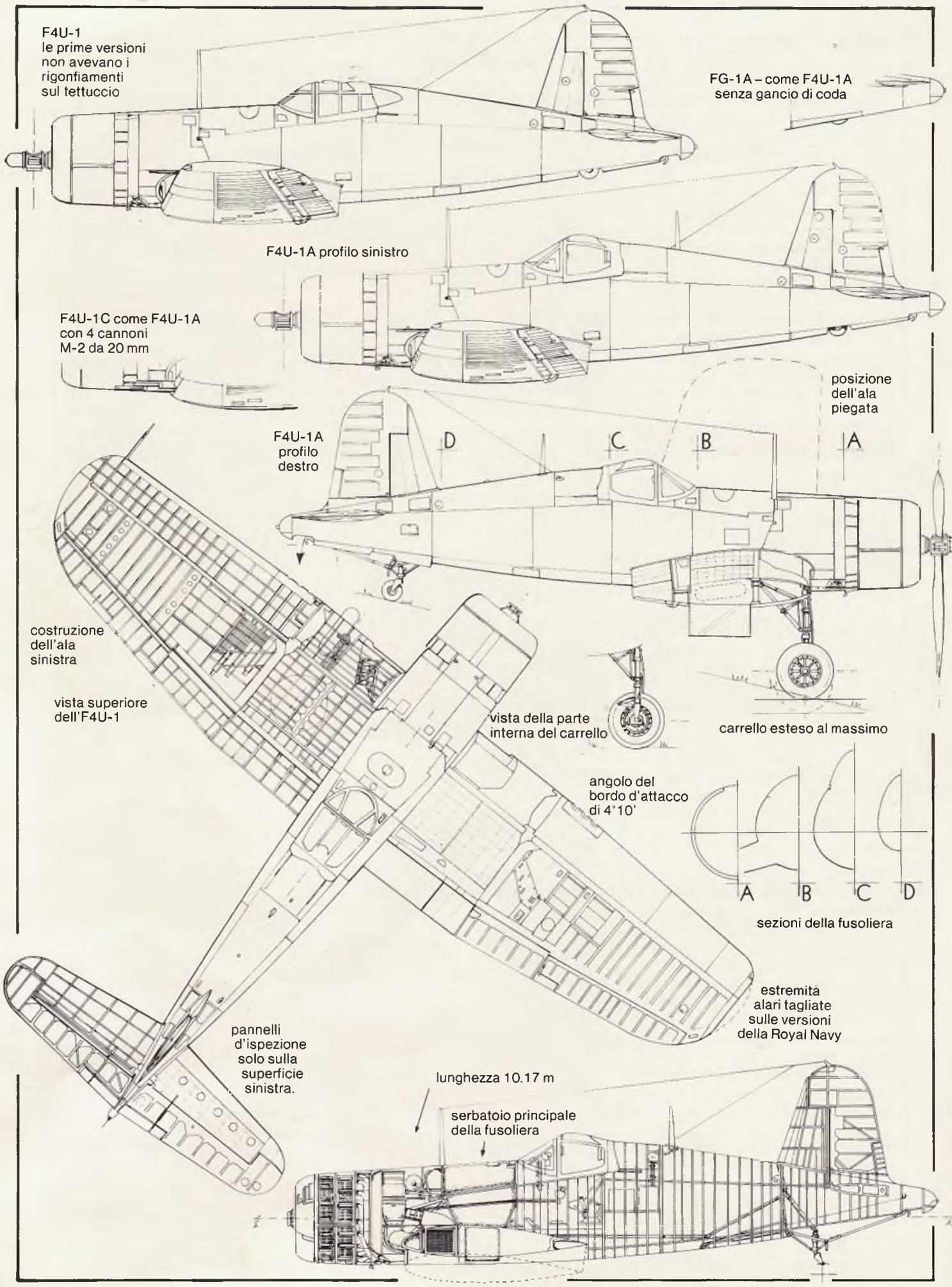
## VERSIONI

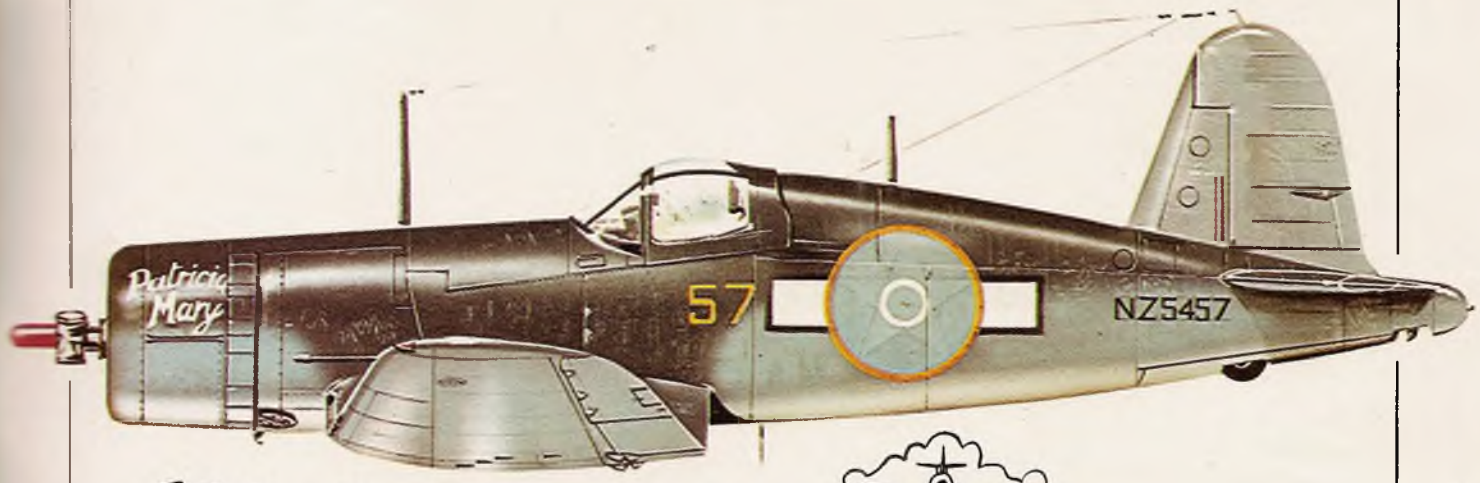
**F4U-1:** versione di produzione iniziale
**F4U-1A:** versione leggermente modificata con abitacolo rialzato e carrello d'atterraggio modificato. Ne furono prodotti 1592 esemplari, di cui 360 ceduti alla Royal Navy e 173 alla R. N. Z. A. F.
**F4U-1C:** armamento modificato, 190 esemplari prodotti per l'U. S. Navy.
**F4U-1P:** versione da fotoricognizione
**F4U-2:** variante da caccia notturna con radar APS-4 sotto l'ala destra.
**F4U-4:** ultima variante del tempo di guerra; 1912 esemplari completati entro la fine delle ostilità.
La produzione bellica assommò a 9418 esemplari, di cui 4669 costruiti dalla Chance Vought, 4014 dalla Goodyear e 735 dalla Brewster.

**In alto:** *questa eccellente foto di un F4U-1D di serie (707 bianco) mostra un aereo appena sfornato dalle linee di montaggio. La verniciatura del Corsair si deteriorava rapidamente in servizio a causa delle condizioni climatiche estreme tipiche delle zone nelle quali operò.* **In mezzo:** *la presa d'aria sotto la parte anteriore della fusoliera è tipica della versione F4U-3 che poi non si materializzò. Tuttavia essa fu ugualmente utile per il successivo sviluppo della versione F4U-4.* **In basso:** *un Corsair I appartenente alla Fleet Air Arm della R. N. crea dei vortici con i terminali dell'elica mentre accelera per decollare. Questa foto fornisce ai modellisti una rara opportunità di seguire lo schema mimetico delle superfici superiori in Dark Sea Grey e Slate Grey. Si noti l'effetto del clima sulla mimetizzazione.*

# F4U Corsair


ala
in posizione
piegata
altezza con ala
piegata 4.978 m
armamento dell'ala,
6 cannoncini M-2
da 12,7 mm.
vista anteriore
dell'F4U-1
elica Hamilton Standard
a velocità costante
0 mts 1 2
0 ft 3 6
profilo sinistro
F4U-1D
bomba da
453 kg (1000 lb.)
sotto ciascuna sezione
interna dell'ala
porta bombe
«Brewster» sotto
entrambe le ali
vista
posteriore
dell'F4U-1
Vista
inferiore
dell'F4U-1D
carrello
sinistro
aperto
Vista anteriore
F4U-4
luci di formazione
rosso (anteriore), verde, giallo
profilo sinistro
dell'F4U-4

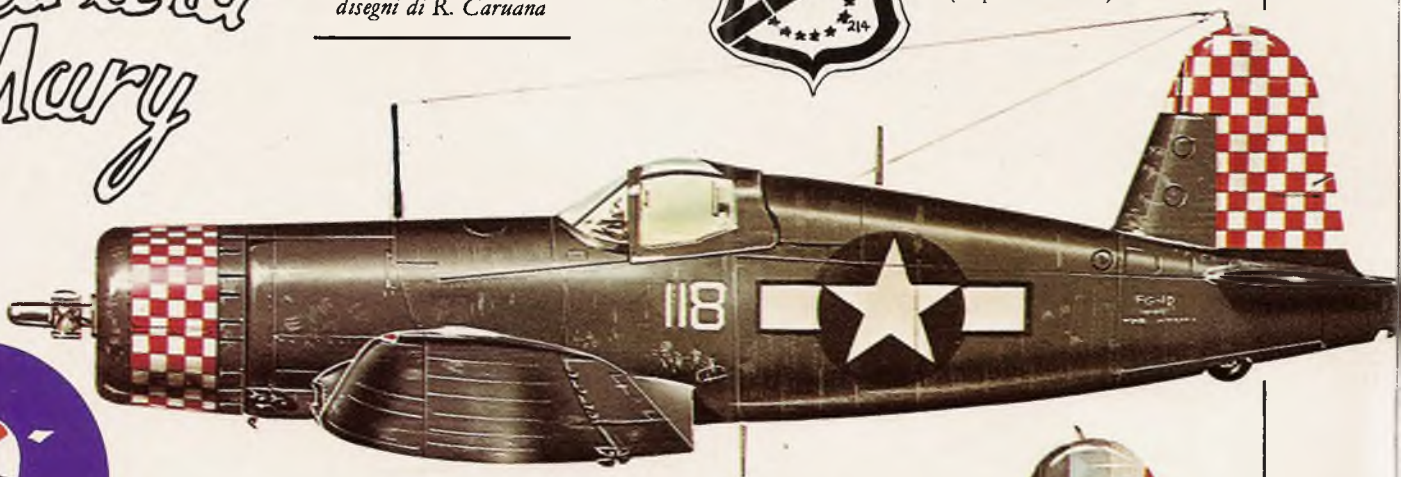

F4U-1
le prime versioni
non avevano i
rigonfiamenti
sul tettuccio
FG-1A – come F4U-1A
senza gancio di coda
F4U-1A profilo sinistro
F4U-1C come F4U-1A
con 4 cannoni
M-2 da 20 mm
posizione
dell'ala
piegata
F4U-1A
profilo
destro
D
C
B
A
costruzione
dell'ala
sinistra
vista superiore
dell'F4U-1
vista della parte
interna del carrello
carrello esteso al massimo
angolo del
bordo d'attacco
di 4°10'
A
B
C
D
sezioni della fusoliera
estremità
alari tagliate
sulle versioni
della Royal Navy
pannelli
d'ispezione
solo sulla
superficie
sinistra.
lunghezza 10.17 m
serbatoio principale
della fusoliera



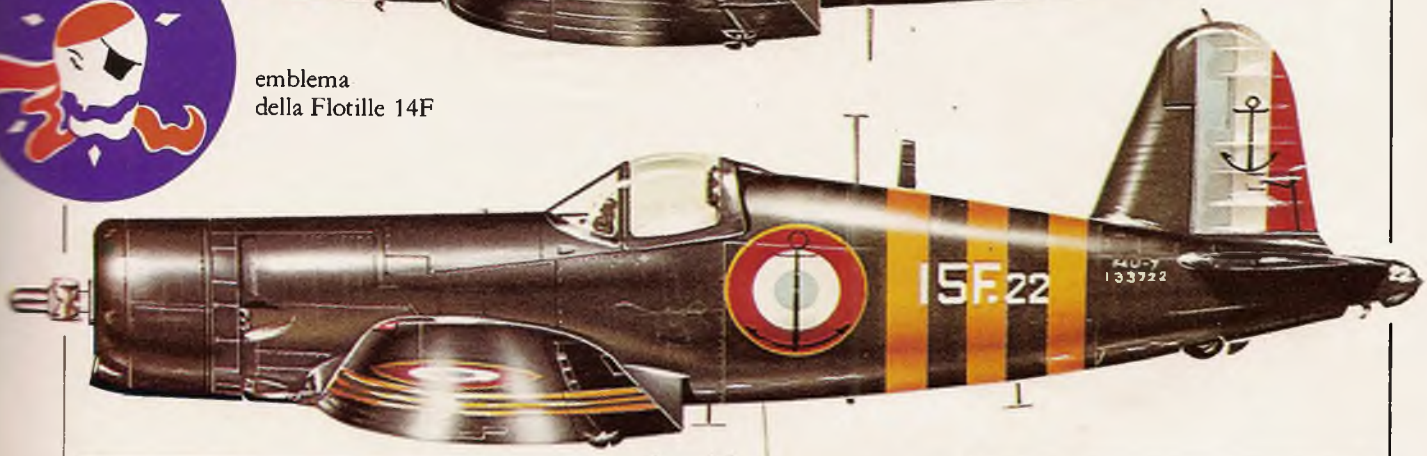

Patricia Mary

*disegni di R. Caruana*

Emblema del VMF 214
«Blacksheep»
(le pecore nere)



emblema
della Flotille 14F




## PROFILO 1

Il Vought F4U, NZ5457 (ex USN 57463), codice «57», appartenente al No.2 Support Unit della R. N. Z. A. F. L'aereo è mimetizzato in due toni di Sea Blue opaco e White sulle superfici inferiori. Il bianco si estende anche alle superfici inferiori della parte fissa delle semiali. Le insegne di nazionalità sono sopra l'ala sinistra e sotto quella destra.

## PROFILO 2

Un Goodyear FG-1D, codice «118», appartenente alla 2nd Marine Air Division completamente verniciato in Dark Sea Blue semilucido. Insegne di nazionalità sopra l'ala sinistra e sotto quella destra.

## PROFILO 3

Un Vought F4U-7, serial 133722, appartenente alla Flotille 15F della Aéronavale francese, ripreso a Suez nel 1956. La verniciatura è completamente Sea Blue Gloss. Notare le bande gialle sopra e sotto le ali della stessa larghezza di quelle in fusoliera.

# WESTLAND LYNX MATCHBOX, SCALA 1/72

di Enzo Maio

Questo elicottero bimotore è nato dalla stessa collaborazione franco-inglese che ha dato vita ad un'intera stirpe di macchine, quali il Puma e il Gazelle. Un po' nazionalisticamente la Matchbox ha dedicato il suo modello interamente ai colori nazionali (comprensibilmente), pur potendolo vestire anche dei colori francesi, tedeschi, brasiliani, argentini, danesi, norvegesi, olandesi e di altre nazioni. Ricordo che il Lynx viene usato dalla Royal Navy come mezzo per la lotta antisommergibile e dall'Army per il trasporto e il collegamento: recentemente è stata sviluppata una versione cacciacarro armata di otto missili filoguidati americani TOW.

La Matchbox ha realizzato diversi anni fa questo kit, come si rivela dai portelloni di carico laterali tipici dei prototipi & preserie: questi ultimi hanno infatti tre piccoli finestrini laterali mentre gli esemplari tuttora in produzione e in servizio operativo hanno un'unica finestra di generose dimensioni. Se si vuole rappresentare un Lynx aggiornato ci si può autocostruire il portello laterale, operazione semplificata dal fatto che la superficie è abbastanza piatta. La nostra scatola, nella migliore tradizione della ditta inglese, contiene tre stampate in tre diversi colori: bianco, grigio-mare scuro e celeste. Come ho già scritto, questa bizzarria non influisce minimamente sulla verniciatura finale. La cabina di pilotaggio e il vano passeggeri sono molto spartani: abbiamo solo i due seggiolini dei piloti e nient'altro, nemmeno le cloche o il pannello strumenti. Fortunatamente il colore degli interni è l'Extra Dark Sea Grey (grigio mare molto scuro) per cui la naturale scurezza renderà meno evidente dall'esterno il vuoto interiore. I portelloni laterali sono scorrevoli ma consiglio di posizionarli chiusi per non evidenziare la mancanza di "arredamento". Prima di chiudere le due semifusoliere è necessario posizionare il rotore di coda: quest'ultimo ha le pale delle eliche di sezione troppo spessa, è necessario renderle più aerodinamiche con una passatina di carta seppia. A questo punto dell'assemblaggio è necessario decidere se vogliamo realizzare la versione terrestre o quella navale. La prima monta infatti dei pattini mentre la seconda dei carrelli con delle ruote, più sicure per l'appontaggio sul ponte

di una nave bagnato e beccheggiante. A seconda del sistema d'atterraggio abbiamo due diversi elementi da inserire sulla parte posteriore della fusoliera, uno per i pattini e l'altro per le gondole con i carrelli.
Questi sono abbastanza fini, i pneumatici abbisognano di una ripulitura per eliminare il filo delle stampate. Un'altra diversità tra le due versioni è nel musetto: quello marinaro è più tozzo e ovale, quello terrestre è più appuntito. In entrambi sarà opportuno sistemare un po' di zavorra per evitare che il kit "posi-la-coda" una volta montato. Il rotore principale è decisamente fine, le pale avranno bisogno solo della solita affilatura con la carta seppia per essere perfette. Intelligentemente è possibile montare la fusoliera e verniciarla completamente prima di inserire il complesso del rotore: questo evita di prestare attenzione alle pale durante le fasi della lavorazione. Le prese d'aria delle due turbine Rolls Royce BS.3600 annegate sui due lati della fusoliera, sono nella realtà protette da una griglia metallica, irriproducibile in plastica data la sua finezza. La cosa più semplice è pitturare in nero le false griglie, per simulare la profondità: i perfezionisti potranno tentare di autocostruirsi con della retina metallica finissima queste coperture, aiutandosi con delle foto. I trasparenti sono limpidi e abbastanza sottili, bisogna fare attenzione al posizionamento di questi nei finestrini laterali perché non esiste un bordo: ciò è molto più fedele del punto di vista modellistico ma richiede più attenzione ai principianti. Nella confezione è incluso anche un piedistallo snodabile trasparente.
Se si vuole usarlo bisogna prima praticare un foro sotto la fusoliera in corrispondenza dello scasso indicato. Molto fini i due tergicristallo da posizionare sul parabrezza: è opportuno verniciarli prima di incollarli per evitare di sporcare il trasparente. La scatola offre l'armamento solo per la versione imbarcata: abbiamo quindi due siluri antisommergibile Mk.44 a testata autocercante non molto belli come finitura però. Le colorazioni offerte sono per un Lynx della Royal Navy interamente in Extra Dark Sea Grey e per una macchina dell'esercito mimetizzata integralmente in Dark Green (Verde scuro) e Dark Earth (marrone scuro). Nel momento in cui uscì questo kit, nel 1974, non erano state consegnate ancora le prime macchine ai reparti operativi per cui non abbiamo le insegne o i codici di qualche reparto.
Complessivamente abbiamo un modello di elicottero di buona fattura, di semplice assemblaggio ma non perfettamente adeguato allo standard di un Lynx moderno.
Anche i dettagli di superficie sono abbastanza fini, senza avere le classiche incisioni in negativo da trincea tipiche della prima produzione Matchbox.
Dato il buon rapporto prezzo-qualità che continua a tenere questa ditta possiamo considerare questo modello onesto, che può rappresentare un buon divertimento se non si vuole scendere nel superdettaglio a tutti i costi.

TUTTI I CARRI ARMATI MODERNI

IN UNA STRAORDINARIA GUIDA CON 50 ILLUSTRAZIONI - CARATTERISTICHE - DATI - SITUAZIONE DI TUTTI I MODERNI CARRI DA COMBATTIMENTO

AGGIORNATISSIMO!

GLI ULTIMI CARRI SOVIETICI
L'ECCEZIONALE ABRAMS DELL'US ARMY
IL MERKAVA ISRAELIANO
TUTTI I CARRI DI TUTTE LE NAZIONI

POTETE ORDINARLO CONTRO ASSEGNO A **LIRE 10.500**, SPESE POSTALI COMPRESE CON LA CEDOLA ALL'INTERNO DELLA RIVISTA