



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

Vol. 4, No. 1/2 – Marzo/Giugno 1972





Un Bell P-39N Airacobra della 97^a Sq. dell'Aviazione Cobelligerante durante il periodo di addestramento a Campo Vesuvio. Notare il "Misto" tra insegne italiane e USAAF.

INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e Contrassegni degli Aerei della U.S. NAVY 1941-1947	1
Museo Caproni (Colorazioni Reggiane)	6
Modellismo e Realismo	8
Un 109 poco noto	9
La Ferrari 312 B.1.F.1. della Tamiya	11
Concorso Nazionale 1971	12
Mostra di Modellismo Padova - Aprile 1972	17
Bell P-39P Airacobra, Aviazione Cobelligerante	20
Suggerimenti e Consigli	23
Ancora sul Republic F-84F Thunderstreak	24
Novità Reperibili in Italia	25
Nuove Pubblicazioni Periodiche	27
I Nostri Membri Associati	28
Summary	28

Dobbiamo ammettere che tutte le volte che, da semplici lettori, ci è capitato per le mani un numero "doppio" di una pubblicazione, inevitabilmente lo abbiamo considerato con sospetto; si ha un po' il timore di una turlupinatura ed al tempo stesso la sensazione che i responsabili, giunti con l'acqua alla gola, siano ricorsi ad un espediente che funga da sanatoria e che permetta di recuperare il ritardo intercorso.

Riteniamo di poter escludere la prima circostanza perchè questo numero è realmente doppio, anche se ciò non risulterà andando materialmente a contare le pagine dato che si è deciso di stampare i testi con carattere più piccolo e più fitto; basta però tener presente che due pagine dell'attuale formato corrispondano a più di tre del vecchio.

Quanto al secondo elemento, bisogna ammettere che esso risponde al vero. Il Notiziario aveva un ritardo cronico di tre mesi che negli ultimi tempi, nonostante gli sforzi, era aumentato invece di diminuire anche per cause non dipendenti dalla nostra volontà. Bisogna considerare che ogni numero di questa pubblicazione richiede una certa serie di attività iniziali quasi a vincere un attrito di primo distacco o come per permettere il decollo di un velivolo. Tali attività consistono nell'impostazione generale, nei contatti con la tipografia, nella correzione delle bozze e nella supervisione generale del lavoro e sono tutte, in larga misura, indipendenti dal numero di pagine della rivista. Detto questo è ovvio che ora si farà del tutto per rispettare in futuro le scadenze. Dobbiamo soprattutto raggiungere e mantenere un equilibrio tra Il Notiziario ed il Flash in modo che le due pubblicazioni coesistano in modo armonico e nel rispetto degli obiettivi che ci siamo prefissati.

Negli ultimi tempi, con progressione sempre crescente, abbiamo assistito a numerose nuove attività sia nel settore delle pubblicazioni, periodiche o meno, che in quello dei prodotti per il plastimodellismo guidate o assistite da soci IMPS. Oltre a quelle note ce ne sono altre in preparazione delle quali siamo a conoscenza, ma che per il momento non possiamo rivelare per ovvi motivi di riservatezza industriale-commerciale.

La cosa, naturalmente, non può che farci piacere anche perchè risponde ad uno degli obiettivi della nostra Associazione, solo ci duole che spesso dei soci con notevoli capacità omettano di dedicare anche una piccola percentuale del loro tempo e delle loro qualità a beneficio dell'IPMS. Non parliamo poi di coloro che da veri "apostata" si danno alla costituzione di sette o conventicole dissidenti.

Un po' come per le tasse, la nostra Associazione si aspetta che tutti contribuiscano in misura delle loro capacità.

A.M. BELLEI

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEGLI AEREI DELLA U.S. NAVY 1941-1947

(Parte Terza)

CONTRASSEGNI E DISTINTIVI DI REPARTO

La nostra trattazione sarebbe incompleta se non accennassimo ai contrassegni (markings o mks) ed ai distintivi di reparto, sempre in tema di aerei U.S.N. 41-47.

Premettiamo che quanto compreso sotto questa locuzione (mks.), pur riguardando sostanzialmente i sistemi di identificazione (I/D Combat mks.), si applica anche a particolari più minuti quali i piccoli stencil in genere (serials, indicazioni di manutenzione, etc) e financo alla prescrizione per tingeggiare i vari dettagli dell'elica (mozzo, pale ed estremità).

L'argomento è vasto e complesso e procede analogamente a quanto abbiamo visto per le tinteggiature a seconda di una cronologia propria che interferisce, vedremo poi come, con quelle.

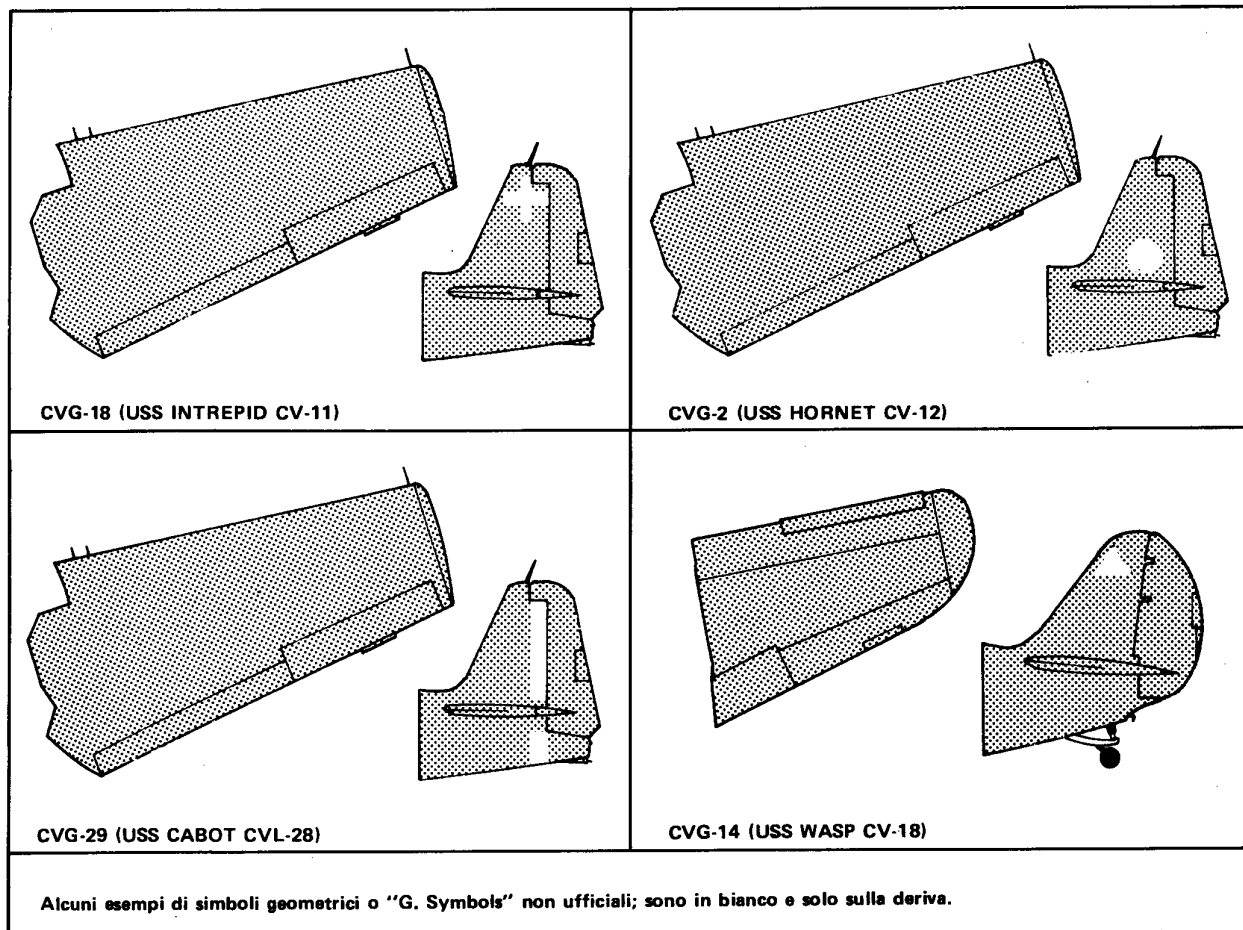
A chiarimento di questo concetto giova avvertire come il camouflage, l'insegna id. naz. ed i piccoli stencil venissero applicati direttamente in fabbrica ma che, in genere, mentre i mks. venivano aggiornati, la tinteggiatura non sempre corrispondeva alle ultime direttive emanate nella zona d'impiego. Di conseguenza non era

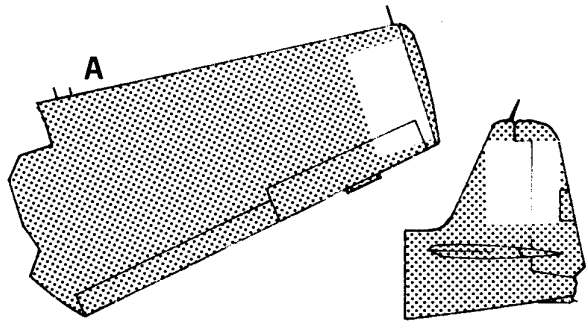
difficile osservare ad esempio un F6F-3 tinteggiato con lo schema basico a tre toni (feb.1943) recante contrassegni tipici della fine del 1944 o addirittura quelli geometrici del 1945.

Per inquadrare comunque l'argomento ci è sembrato opportuno, anche sotto un profilo pratico, inserirlo nei vari schemi di tinteggiatura in precedenza esaminati; possiamo pertanto precisare quanto segue.

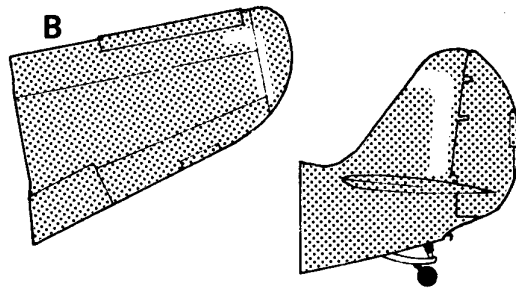
Nel corso dello schema n.2 (ott.41-feb. 43) i contrassegni di identificazione sono costituiti da un sistema di due numeri ed una lettera bianchi (poi neri a partire dal dic. del '41) alti 12 pollici e del tipo "block pattern" applicati sulla fusoliera (fuselage I/D code) come ad es. 8-F-14; laddove il primo numero è quello dello squadrone (VF-8) la lettera corrisponde alla classe o funzione dell'apparecchio (F = fighter) e l'altro numero corrisponde a quello individuale dell'aereo; quest'ultimo - in dimensioni più piccole (4 pollici) - veniva ripetuto ai due lati della cappotta motore (alcuni reparti anche sul bordo alare) e, in dimensione più grande, sulla superficie superiore di entrambe le semiali.

Un "Carrier Air Group" (CVA-G) imbarcato su una p/a della classe "Enterprise", al tempo della battaglia di Midway (7 giugno 1942) comprendeva 80 apparecchi che avevano come unità organica lo squadrone di 18 apparecchi così distribuiti; Bombardamento: n.1 Sqd.V.B. Combattimento: n.1 Sqd.V.F. più n.1 aereo VSB e n. due aerei VM. Esplorazione: 1 Sqd. VSB Siluramento: n. 1 Sqd. VTB più una sezione mista di n.tre aerei VSO e n.due VJ.

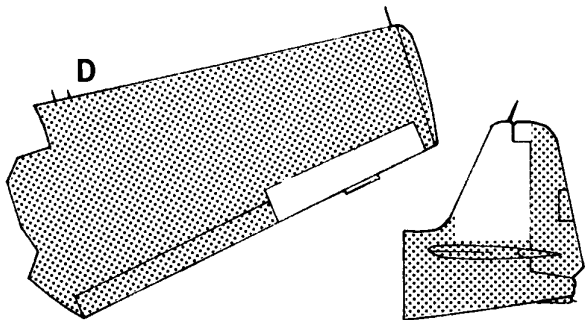




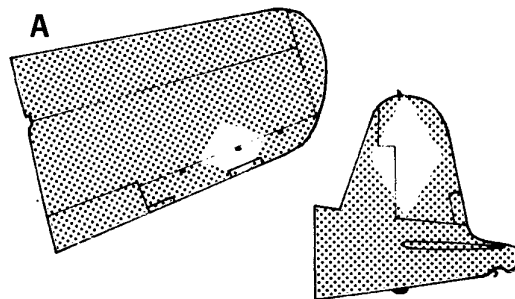
USS S. JACINTO CVL-30



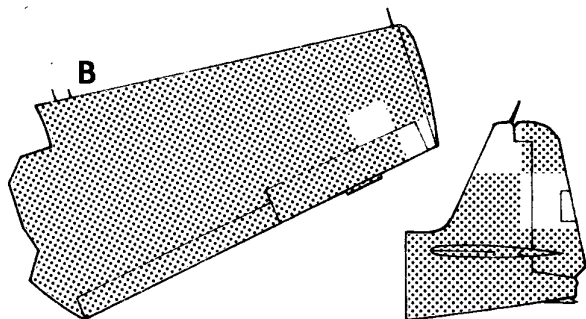
USS LAKE CHAMPLAIN CV-39



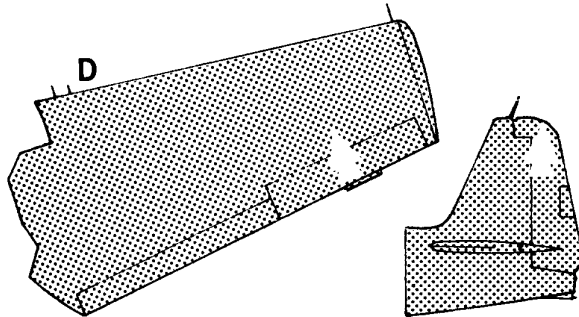
USS BATAAN CVL-29



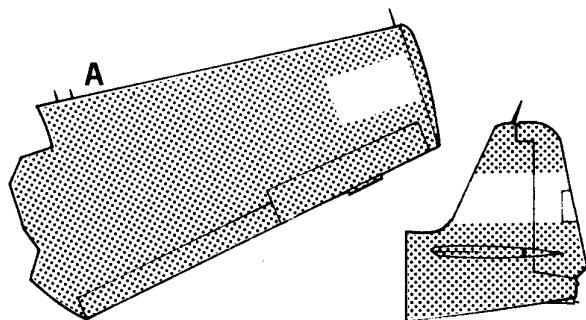
USS FRANKLIN CV-13



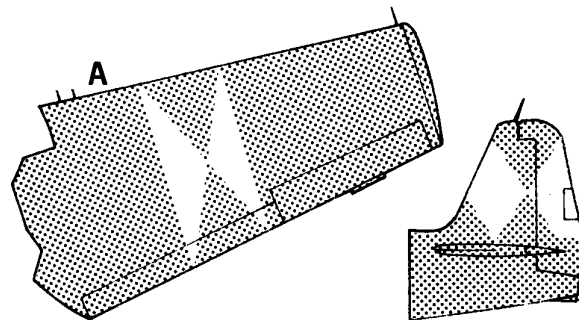
USS HORNET CV-12



USS BENNINGTON CV-20

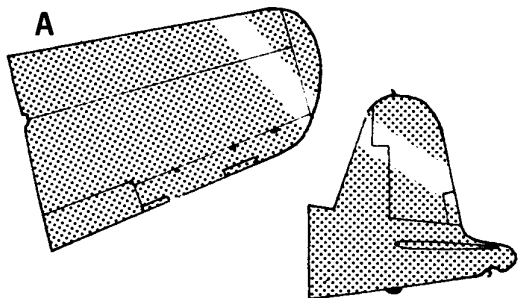


USS WASP CV-18

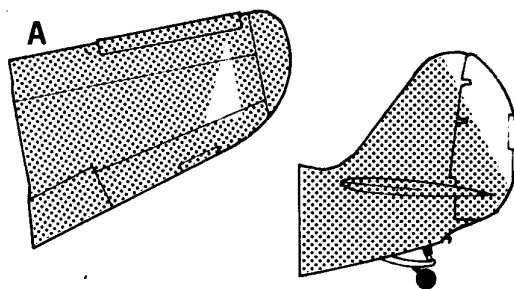


USS ESSEX CV-9

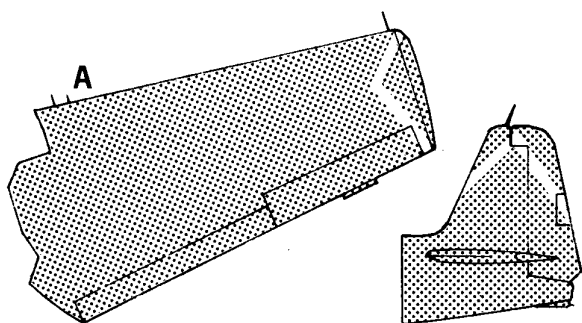
a.m.bellei



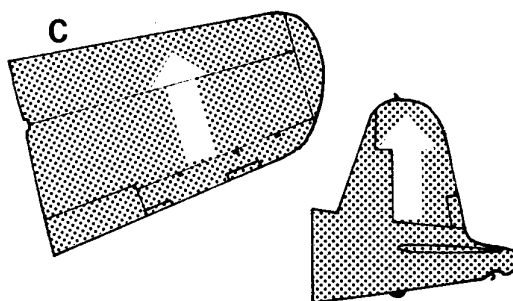
USS HANCOCK CV-19



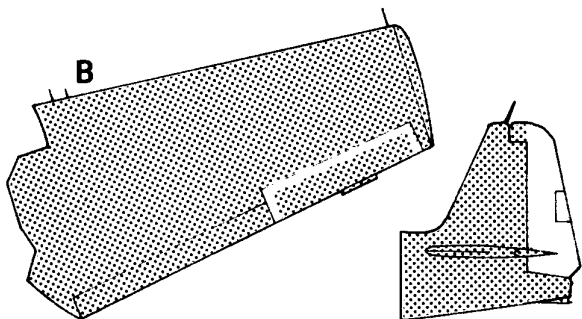
USS YORKTOWN CV-10



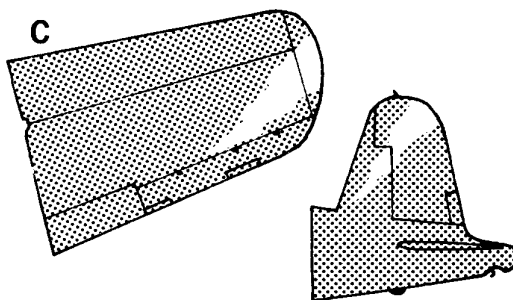
USS SARATOGA CV-3



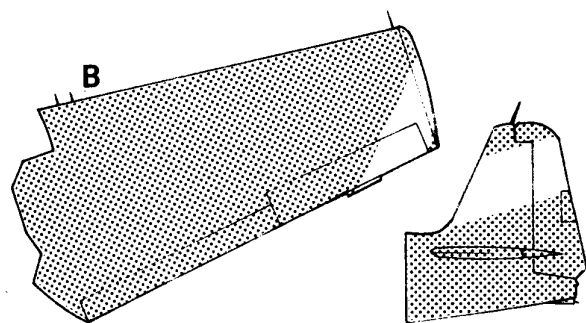
USS BUNKER HILL CV-17



USS BELLEAU WOOD CVL-24



USS SHANGRI LA CV-38



USS LEXINGTON CV-16

Nelle due tavole sono riprodotti alcuni dei 27 simboli geometrici autorizzati ufficialmente. La scelta delle sagome dei velivoli è casuale; lo stesso simbolo si applicava indifferentemente a caccia, ricognitori e bombardieri della stessa portaerei. Il colore dei simboli è bianco. La lettera indica le modalità di applicazione sulle ali secondo il seguente codice:

- A: ala sup. destra
- B: ali sup. destra e sinistra
- C: ala sup. destra e inf. sinistra
- D: ali sup. e inf. destra e sinistra

Gli squadrons imbarcati avevano — all'epoca — tutti lo stesso numero nonché il nome della propria p/a. Questo sistema di designazione degli A.G. (CVA.G) fu mantenuto sino all'ottobre di quell'anno (1942) quando il numero attribuito risultò indipendente.

La composizione degli squadrons subì una variazione organica costante e sensibile (adeguata alle necessità operative) sino alla consistenza di 72 aerei nel dic. 1944.

Notiamo infine che le sigle CVA, CVL e CVE indicano rispettivamente Carrier Vessel Attack, Light ed Escort e cioè portaerei da attacco, leggere e di scorta.

Una striscia bianca obliqua (per l'orientamento dell'ufficiale preposto agli appontaggi o LSO) appare solo sulla superficie sinistra della deriva procedendo dal basso in alto e da sinistra verso destra.

Mozzo dell'elica "natural metal", pale nere o Insignia Blue con alle estremità bande rosse, arancione ed Insignia Blue (se le pale erano nere) alternate ed alte circa 4 pollici.

Nel corso di questo schema compare il distintivo di squadriglia, che insieme a quelli delle vittorie conseguite, viene applicato subito sotto l'abitacolo mentre la pratica di applicare la striscia obliqua sulla deriva, i numeri individuali sulle ali e lo stesso in fusoliera, viene gradatamente abbandonata.

Nel corso dello schema n.3 (feb.1943/marzo 1944), dal febbraio all'agosto 1943, il sistema di identificazione si riduce al solo numero individuale ai lati della fusoliera e, in dimensione più piccola, sulla deriva; bianchi entrambi mentre, in nero, sullo sportello copricarrello, anziché sulla cappotta motore; pratica questa che non verrà più abbandonata.

Mozzo dell'elica nero e Intermediate Blue, a volte colorato per scopi di identificazione. A partire dal maggio 1943 le estremità dell'elica sono di un colore unico giallo-arancione.

Dal settembre 1943 al marzo 1944, abbandonata la bordatura rossa della insegna di nazionalità cominciano ad apparire solo sulla base della deriva e senza direttive ufficiali, dei simboli geometrici "G.Symbols" per indicare l'Air Group (CVA-G) al quale l'aereo appartiene. I simboli sono in genere bianchi, ma anche di altro colore.

Nel corso dello schema n.4 (dal marzo '44 sino alla fine delle operazioni) solo caccia imbarcati. Il mese di gennaio 1945 segna una data importante in quanto è in quella data che viene introdotta ufficialmente una seconda serie di "G symbols" per designare però la p/a di provenienza (qualunque possa essere lo A.G.). Si tratta questa volta di 27 simboli geometrici prevalentemente bianchi da applicarsi sulle due facce della deriva e sulle superfici superiori/inferiori della estremità alare destra (starboard).

A seconda delle dimensioni e della forma interessano anche gli alettoni mentre, alcune navi, contrassegnano le superfici sup/inf delle due ali; in questo caso la riproduzione è speculare.

La p/a "Enterprise" CV-6 non usò i simboli assegnati adottando una semplice freccia bordata per non contrassegnare troppo in bianco i propri caccia notturni.

Anche a questo periodo pare risalga l'uso di tingere temporaneamente in bianco la parte anteriore della cappotta motore degli a. di alcuni Squadrons assegnati a compiti speciali.

Nel luglio del '45 e cioè, nel corso delle settimane finali del conflitto, venne introdotto un terzo ed ultimo tipo di contrassegno per le CVA e le CVL (per

le CVE fu escogitato invece un sistema abbinato di bande di fusoliera e di simboli geometrici alari e di deriva) sempre per individuare la p/a di provenienza.

Questo tipo di contrassegno (resosi necessario per ovviare agli inconvenienti ed alla confusione che il sistema sino allora usato procurava) era costituito da una o due lettere bianche, in codice, dell'altezza minima di 12 pollici da applicarsi ai due lati della deriva e da ripetersi sulla superficie sup. dell'ala destra ed inf. sinistra (port).

I codici assegnati furono:

USS Saratoga CV-3	CC
USS Ranger CV-4	PP
USS Enterprise CV-6	M
USS Essex CV-9	F
USS Yorktown CV-10	RR
USS Intrepid CV-11	E
USS Hornet CV-12	S
USS Franklin CV-13	LL
USS Ticonderoga CV-14	V
USS Randolph CV-15	L
USS Lexington CV-16	H
USS Bunker Hill CV-17	Y
USS Wasp CV-18	X
USS Hancock CV-19	U
USS Bennington CV-20	TT
USS Boxer CV-21	ZZ
USS Independence CVL-22	D
USS Bellau Wood CVL-24	P
USS Cowpens CVL-25	A
USS Monterey CVL-26	C
USS Langley CVL-27	K
USS Cabot CVL-28	R
USS Bataan CVL-29	T
USS San Jacinto CVL-30	B
USS Bon Homme Richard CV-31	SS
USS Antietam CV-36	W
USS Shangri La CV-38	Z
USS Lake Champlain CV-39	AA
USS Midway CVB-41	YY
USS Franklin D. Roosevelt CVB-42	FF
USS Coral Sea CVB-43	EE

Il numero individuale ricompare sulla estremità della superficie sup. della sola semiala destra, assumendo quindi quattro posizioni in quanto ricompare anche sulla cappotta motore.

Tentiamo riassumere i vari sistemi di individualizzazione dei reparti dicendo che essi furono, per quanto riguarda gli squadrons costituiti da un numero (legato sino all'ottobre del '42 alla p/a di base) od anche da un distintivo di reparto, per quanto riguarda gli Air Group imbarcati (CVA-G) dai "G Symbols" n.1 (dall'ottobre '43) ed infine per le p/a di base dai "G symbols" n.2 e poi dal sistema di lettere.

Per quanto si riferisce a quest'ultimo argomento dobbiamo concludere per una assegnazione temporanea dato che gli Squadrons imbarcati conservavano la loro numerazione indipendente.

CONTRASSEGNI DI VITTORIE E DI TIPO PERSONALE

Si tratta di elementi che compaiono poco frequentemente sui velivoli della U.S.Navy dell'epoca, al punto da costituire una rarità. Ciò in netto contrasto con le abitudini in atto per gli aerei dell'USAAF operanti nelle stesse zone che invece portavano abbastanza regolarmente sia contrassegni di vittorie che decorazioni personali; a volte quest'ultime erano talmente sconce da essere irripudicibili anche nell'attuale "permissiva società".

Cose del genere erano proibite dai regolamenti in vigore per la U.S.Navy e si ricorda un'occasione in cui

un ammiraglio ordinò al pilota E.Valencia, terzo nella graduatoria degli assi, di rimuovere le bandierine indicanti le vittorie. Il fatto stesso che gli aerei erano ammassati sul ponte di volo o negli hangar facilitava l'individuazione dell'eventuale reprobato. Un altro elemento che scoraggiava queste pratiche era il fatto che il concetto di "aereo personale" era poco valido. Spesso un pilota, arrivato il suo turno, volava con il primo aereo in posizione di decollo sul ponte.

Nelle rare occasioni in cui vennero adottati dei contrassegni di vittorie, questi erano costituiti da delle bandierine giapponesi stilizzate disposte sotto la parte anteriore della cappottina; contrariamente alla pratica dell'USAAF esse erano ordinate dall'alto verso il basso e non da sinistra verso destra. Fu riprodotta sia la semplice bandiera nazionale (hinomaru su campo bianco, centrato o spostato verso sinistra), sia la bandiera da combattimento (hinomaru spostato verso sinistra e dotato di 12 raggi); le dimensioni variavano considerevolmente. Un classico esempio di applicazione di contrassegni di vittorie è dato dallo Hellcat dell'asso D.McCampbell distinto anche dalla scritta "Minsi III" (foglio ESCI n.51).

Questi simboli sono stati riprodotti su diversi fogli di decals, ma fra tutti ricordiamo della ESCI i n.23, 56, 40 (Corsair e Wildcat), 42 (Avenger) e 45 (Dauntless) e soprattutto il foglio n.7 della Authentical che è appunto dedicato ai contrassegni di vittorie americani e giapponesi della Guerra del Pacifico.

I contrassegni di vittorie non erano prerogativa esclusiva dei caccia; una foto del 1942 ci mostra un TBD-1 che ha una silhouette di nave che affonda sovrapposta alla bandiera giapponese da combattimento a ricordo di una vittoriosa azione di siluramento.

Prima di chiudere sull'argomento citiamo il fatto che "kill markings" erano sovente riportati sull'"isola" della portaerei all'altezza e dalla parte del ponte di volo.

Anche gli emblemi di tipo personale erano piuttosto anomali, ma troviamo dei denti di pescecane che inferociscono il muso degli Hellcat del VF-27 (ABT n.122 e ESCI n.51).

ARMAMENTO DI CADUTA ED ALTRI CARICHI ESTERNI

In merito esisteva di norma una standardizzazione tra USAAF e la U.S.Navy. Le bombe ad alto esplosivo erano verniciate in verde oliva (Olive Drab) ed avevano uno o due anelli gialli sulla punta larghi 1 pollice a seconda del tipo di esplosivo (H.E. o Comp.B). Le bombe da esercitazione erano di colore azzurro; quelle del tipo a frammentazione di nuovo verde oliva con anello giallo in punta ed uno in coda. Le bombe fumogene erano Blue Gray con anello giallo sulla punta, sulla parte centrale e sulla coda. Quelle incendiarie erano verde oliva con tre anelli viola distribuiti nei tre punti.

Non debbono essere mancate le eccezioni alle norme ufficiali ed esiste una magnifica fotografia a colori di un Dauntless con la bomba del colore delle superfici inferiori, ma è dubbio che sia stata presa in combattimento.

Le taniche erano di norma del colore delle superfici inferiori (e non miste come attualmente) e quindi legate allo schema in uso: bianche per lo schema n.3 e Sea Blue per il n.4.

Per i siluri il problema si pone praticamente solo per il Devastator, dato che gli altri siluranti li portavano

all'interno della fusoliera. Nel caso quindi del TBD si sono spesso visti degli schemi che riportano o il metallo naturale o il bianco o il Blue Gray sempre con la parte anteriore (1/3 - 1/4) di rosso. Schemi così vistosi suggeriscono l'idea che si tratti di siluri da esercitazione o da parata e non da combattimento. Per questa circostanza alcune fonti indicano una tinteggiatura uniforme verde oliva o Light Gray alle quali riteniamo si debba aggiungere anche il Blue Gray.

SUGGERIMENTI FINALI AI MODELLISTI AERONAVALI

Ovviamente, questo nostro saggio, composto più che altro per sgrossare l'argomento al fine di evitare gli errori più marchiani - specie nei principianti - non rappresenta un codice canonico ma un semplice punto di partenza per quanti si dedicano o intendano applicarsi a questa specialità.

Per quanto riguarda la rifinitura degli a. U.S.N. 1941-47, consigliamo a tutti, prima di intraprendere una qualunque realizzazione, un accurato esame del soggetto prescelto a seconda del periodo storico, nonché una prova prospettica su cartoncino a seconda delle parti visibili o meno, orizzontali o verticali, ripiegabili o fisse.

Una particolare ricerca sarà dedicata ai contrassegni affinché anche questi non siano cronologicamente sfasati; meglio rifarsi alla letteratura sull'argomento ed alla documentazione fotografica che non ai fogli di istruzioni delle scatole di montaggio.

Sempre in tema di documentazione, scarsità di tempo e di spazio non ci consentono neppure sommariamente di indicare quanto il cinema ha offerto alle platee di tutto il mondo, a volte con delle ricostruzioni colossali, ma non possiamo tacere dell'eccezionale realizzazione documentaria proiettata con il titolo de "La Grande Battaglia del Pacifico" che, attraverso le sue immagini vere e le impressionanti sequenze, ha fatto giungere sino a noi, a distanza di quasi trent'anni, la testimonianza storica unica di quella lotta mortale che ebbe a svolgersi in quelle vastità remote ed un tempo maestosamente silenziose.

A. SERRA e A.M. BELLEI

Ringraziamento: Ringrazio il Direttore della IPMS/CH. (Confederazione Elvetica) Sig. Pier D.Savini per avermi, cortesemente, fattomi omaggio della pubblicazione ormai introvabile: "Chronology Camouflage and Markings for Naval Combat Aircraft WWII" di R.M.Hill edita dal Capitolo "Richard Bong" della IPMS/USA Milwaukee, Wisconsin (dic. 1970) la cui consultazione mi è stata di grande aiuto nella stesura di queste note.

A. S.



VT-6B Felix the Cat

MUSEO CAPRONI (Colorazioni Reggiane)

Questo articolo doveva essere pubblicato insieme a quello del numero precedente sempre dedicato al Museo Caproni di Vizzola Ticino, ma ciò non è avvenuto per motivi di spazio. Siamo grati ai soci del Centro di Torino per le ricerche da essi svolte su questi preziosi cimeli.

☆☆☆

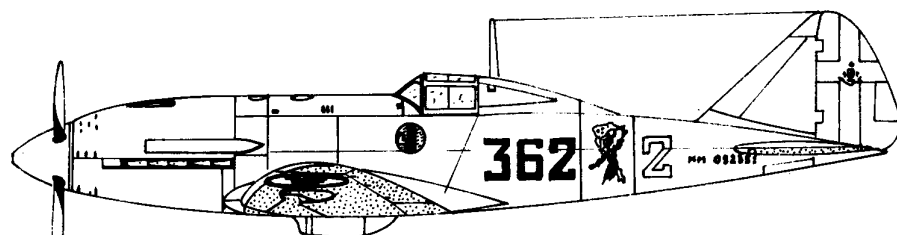
Per un modellista appassionato di aerei della 2^a Guerra Mondiale, il Museo Caproni possiede tre pezzi di altissimo interesse: un Reggiane 2000, un 2002, ed un 2005.

I primi due, o meglio, quanto rimane di essi, sono esposti nella sala principale, mentre il Re 2005 è in un angolo di una seconda sala, usata come deposito; insieme a molto altro materiale storico.

Incominciamo a descrivere il Re 2005 che è forse il più interessante dal punto di vista modellistico. Dell'aereo rimane solo il relitto della fusoliera, priva di impennaggi, di ali e di motore, ma ha però l'eccezionale pregio di essere rimasta nella colorazione di 29 anni fa. La mimetizzazione è quella standard del 1943, verde scuro e grigio medio, con la banda bianca nella solita posizione e di dimensioni standard. Al centro della banda, sebbene molto scrostato, è ben visibile lo Spauracchio del 22° Gruppo C.T. L'abito dello spauracchio è nero ed ha una sola toppa di color rosso nella parte inferiore del vestito. La camicia è bianca con bottoni neri, i bastoni incrociati che ne costituiscono lo scheletro sono riportati nella sola silhouette. La testa è bianca come la nuvoletta che non riporta tracce di stelle. Sulla fusoliera compare il numero 362 in rosso (numero di squadriglia) ed un 2 in bianco (numero dell'aereo) come il disegno allegato all'articolo illustra chiaramente. Il numero di matricola, MM

092351 è in nero assai poco visibile, nella posizione usuale, cioè, poco al disotto ed avanti ai piani di coda. Essendo mancanti i piani di governo, le ali e parte della fusoliera non si può dire nulla delle restanti insegne, però è logico presumere fossero quelle normali del '43: fasci alari in silhouette nera sopra e sotto, croce bianca con armi di Savoia sul timone, fascio in campo azzurro avanti la cabina di pilotaggio. Il verde ed il grigio si incontrano con linea di separazione netta molto in basso, tutte le parti esterne e la cabina sono dipinte in un colore verde-azzurro chiaro, che costituisce il primer con cui è dipinto tutto l'aereo, come si vede bene dove è saltata la vernice. Le strutture interne invece sono dipinte in cromato di zinco assai poco coprente, che dà un aspetto giallo verde metallico alle superfici in alluminio. Un discorso particolare va fatto sulla tonalità del verde dell'aereo; il colore a prima vista si presenta molto scuro ed opaco, provando però a passarlo con un panno umido eliminando la sporcizia di un quarto di secolo il colore cambia nettamente, apparendo molto più chiaro ed assai meno opaco, con una brillante tonalità più tendente al verde smeraldo che al verde oliva. Anche tenendo conto delle possibili notevoli alterazioni del colore in tanti anni, si può concludere che l'effettivo aspetto di detto verde dipendesse notevolmente dallo stato di pulizia dell'aereo; questo suoni quindi da invito alla prudenza a tutti quei dogmatici che giurano di conoscere l'esatta tonalità delle mimetizzazioni aeree.

Passiamo ora al Re 2002; esso si presenta in uno stato di conservazione molto superiore del 2005. Infatti è in piedi sul carrello, completo di impennaggi, attacchi alari e castello motore; a parte è conservata un'ala che è stata smontata per ragioni di spazio. L'aereo si presenta con insegne tedesche e banda gialla in fusoliera. Contrasta il piano verticale, di cui l'impennaggio è privo di svastica ed il timone presenta la croce di Savoia. Un'analisi accurata dei bulloni di fissaggio,

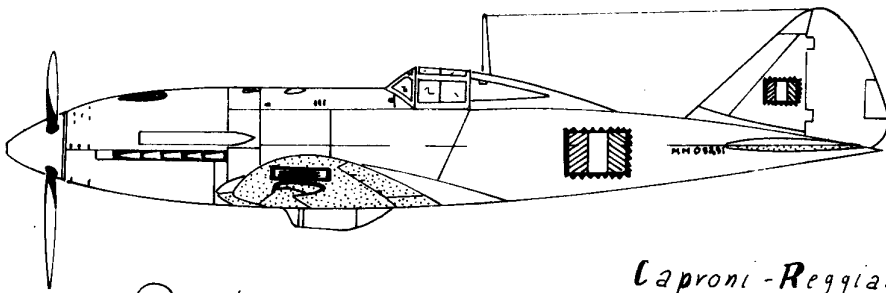


- Verde scuro
- Grigio chiaro
- Azzurro
- Rosso

Caproni-Reggiane
Re. 2005 Sagittario



NOTA - Le superfici superiori sono verde scuro (elica, ogiva e radiatore compresi) salvo, ovviamente la fascia sulla fusoliera, il numero individuale, le croci di deriva ed il fondo dei fasci.



- Verde scuro
- ◐ Grigio chiaro
- ◑ Rosso
- ◒ Verde
- Giallo

Caproni - Reggiane
Re. 2005 Sagittario

NOTA - La parte centrale delle bandierine ed il fondo dei fasci sono bianchi.

permette di affermare che con ogni probabilità l'accoppiamento è arbitrario ed il piano verticale apparteneva ad un altro aereo. Il fatto che tutte le scritte interne alla fusoliera siano in italiano e quelle esterne in tedesco, porta a concludere che l'aereo sia stato costruito per la Regia Aeronautica e catturato dai Tedeschi dopo l'8 settembre, quindi ridipinto. A favore di questa ipotesi sta il fatto che in fusoliera la vernice verde osservata in controluce non sembra applicata su una superficie liscia, ma si intravede un ispessimento dovuto alla fascia bianca ed a un numero preesistente, dipinti nella tipica posizione degli aerei italiani; purtroppo non si riesce a distinguere di che numero si tratti.

Il Re 2002, come pure il 2000 permettono di studiare l'elegante soluzione tecnica del sistema, di trazione del carrello, completamente realizzato con martinetti a vite e settori dentati, cosicché la rotazione della gamba del carrello sul suo asse avviene contemporaneamente alla rotazione all'indietro.

Il terzo pezzo, il Re 2000, è quello che presenta la colorazione di più difficile comprensione; si tratta di un Re 2000 III serie, completo di punti di forza per la catapulta: due robusti perni in fusoliera immediatamente dietro all'attacco posteriore dell'ala, e due staffe sotto il ventre. L'aereo è stato trasformato in biposto, in modo piuttosto rudimentale inserendo la seconda cabina immediatamente dietro la prima. L'ultima colorazione dell'aereo è stata una mano di argento seguita all'applicazione delle coccarde tricolori in fusoliera. Tale verniciatura è molto scrostata e permette di ricostruire quella originale, quando l'aereo apparteneva all'Aviazione per la Marina. La fusoliera ed i piani orizzontali di coda sono completamente verdi (anche sotto), la banda bianca reca le tracce di un cinque in rosso su di essa. La verniciatura argento rimasta sotto i tronconi alari non permette di dire se l'aereo fosse completamente verde, o come più probabile, la piatta-

forma alare nella parte inferiore fosse grigia. Non è facile comprendere cosa sia invece accaduto nel tempo alla fascia in fusoliera; mentre il bianco appare infatti applicato direttamente in fabbrica sul primer verde-azzurro, su di essa sono state applicate successivamente due mani di colore prima dell'argento: una di un verde chiaro, l'altra dello stesso verde della fusoliera; il che fa pensare ad un primo frettoloso mascheramento della vistosa fascia bianca (forse volo notturno?) seguito da una verniciatura del colore corretto.

Bisogna concludere che come appassionati di aeronautica e di modellismo dobbiamo essere molto grati a chi ha conservato questi cimeli senza apportare alcuna manomissione, sia pure a scopo di restauro; il loro aspetto può apparire squallido ad un profano, così malconci e scrostati come sono, ma per l'appassionato sono una vera miniera di informazioni e fonte di una infinità di affascinanti congetture.

Speriamo sinceramente che i Reggiane destinati al Museo del Volo di Torino, non debbano subire la stessa colorazione (argento) cui sono stati fatti oggetto alcuni velivoli presenti nelle sale del suddetto museo, il che deturperebbe completamente questi cimeli.

Sarebbe auspicabile che la colorazione di ogni aereo si riferisse al periodo storico in cui esso svolse premientemente la sua attività, che nella quasi totalità dei casi sarebbe quella originale.

R. BELLINO

I due profili di Reggiane 2005, sono stati tratti rispettivamente uno dal relitto di Re 2005 del Museo Caproni, l'altro, quello della R.S.I., da una fotografia (notare che l'ogiva è dipinta in bianco) e sono opera di LUIGI GORENA.

NOTA: Precisiamo che il verde del Re 2005, secondo Moncalvo, dovrebbe assimilarsi all'Humbrol Overall Green H1-3.

MODELLISMO E REALISMO

La caratteristica fondamentale del plastimodellismo consiste nella riproduzione, in scala ridotta, d'un qualsivoglia mezzo (nave, aereo, auto, mezzo corazzato, ecc.) apparso in una determinata epoca, utilizzato in un determinato luogo e con determinate caratteristiche esteriori.

I modellisti ben sanno che il "camouflage" adottato in guerra dalle varie nazioni, sui diversi settori d'impiego, procede secondo degli standard uniformemente (o quasi) adottati dai vari reparti operanti.

E sanno, quindi, che determinati contrassegni (spesso nelle scatole di montaggio se ne trovano diverse serie e varianti) si devono applicare esclusivamente su una data versione di quel mezzo, operante su quel particolare fronte, in quel determinato periodo e reparto.

Questo concetto base è valido sempre e per qualsiasi settore modellistico coltivato.

Recentemente ne abbiamo fatto un esempio a proposito dei carri usati in A.S. dall'Afrika Korps e parlavamo di omogeneità nelle tinte, così come segnalavamo quali tipi di carri (fra quelli in commercio attualmente) potevano essere messi assieme per quel settore.

Ci sembra opportuno insistere anche adesso sui mezzi corazzati tedeschi della 2° G.M. perchè, come è noto, essi presentarono le più varie soluzioni mimetiche e perchè parecchie idee confuse fanno incorrere in errore molti giovani modellisti.

Il caso limite, constatato recentemente, è forse quello d'un "Tigre" verniciato in grigio fumo, con applicati contemporaneamente i contrassegni di tutte e quattro le Divisioni Pz. delle SS e con equipaggio in divisa della Gestapo, con fascia al braccio.

Non ripetiamo in dettaglio quali colori debbano darsi, nè come applicare i numeri ed i contrassegni. Ne abbiamo già scritto e poi riteniamo abbastanza utile quanto scrive Fulvio Miglia (esperto in carri tedeschi dell'I.P.M.S.) sul 2° volume dell'Atlante Mondiale dei Mezzi Corazzati.

Ci preme, invece, consigliare una certa procedura logica. Di fronte ad una serie di modelli di carri tedeschi della 2 GM, consideriamo:

– Il carro tipo X è entrato in servizio nell'anno Y. Quali altri tipi lo erano nello stesso periodo?

– Sempre quel carro X, nel periodo Y, è stato in azione sul fronte Z o W. Quali altri tipi lo furono, nello stesso periodo e nello stesso fronte?

Data risposta alle domande consequenziali alle due informazioni base, siamo in grado di stabilire, per esempio, che i carri tipo III, IV, Panthera e Tigre parteciparono – nel 1943 – alla Battaglia di Kursk sul Fronte Orientale.

Da un libro su questa battaglia (Big Set n.11) apprendiamo che, tra le altre, vi furono impegnate le seguenti Pz.Dv: 2a,3a,4a,6a,7a,11a e 19a dell'esercito e le "Grossdeutschland", "Leibstandarte A. Hitler", "Das Reich" e "Totenkopf" delle SS.

Abbiamo già la possibilità – così – di operare una prima selezione basata sui modelli che possediamo e sulle decals in nostro possesso. E' importante l'elemento "tipo di carro" perchè la limitata disponibilità fece sì che i tipi più recenti furono assegnati principalmente alle Divisioni SS, che ebbero gli armamenti migliori e più recenti nonchè (come vedremo) gli organici più completi rispetto alle divisioni dell'eser-

cito.

Per cui, usando le decals apposite, possiamo formare due gruppi che configurano due diverse Divisioni:

– una delle Pz.Dv. SS con i carri Panthera, Tigre, IV delle serie più recenti ed i caccia carri Jagdtiger e Jagdpanther.

– una dell'esercito (per es. la 3a che aveva per insegna l'orso bianco) con i carri III-N, IV-G e IV-L, semoventi StuG III-G e IV-L oltre, per l'una e per l'altra i semicingolati Sd Kfz. 251/1 e le Kubelwagen.

In quel periodo alcuni dei battaglioni autonomi di Tigre, Panthera e Ferdinand vennero assegnati – in rinforzo – a questo o a quel Panzerkorp o Divisione.

Su questi modelli, quindi, non metteremo alcun contrassegno divisionale ma quello del battaglione.

La battaglia di Kursk durò tutta l'estate e l'autunno 1943; questo dato di fatto ci permette di applicare un altro elemento di realismo: la mimetizzazione di tipo estivo. Color sabbia continentale, e qualche chiazza o striatura di verde e/o bruno rosso solo sui mezzi più grossi.

Un altro elemento, infine, di non secondaria importanza: i numeri posti sulle torri dei carri. Non sempre quelli forniti con le scatole sono esatti e rimandiamo al citato studio di F.Miglia per una informazione completa.

Ricorderemo solo che le tre cifre componenti il numero indicano rispettivamente: la Compagnia, il Plotone, la posizione del carro nel plotone.

Consideriamo il fatto che, già dal 1942, gli organici dei reggimenti carri erano ridotti, spesso notevolmente. Un reggimento raramente era ancora su tre battaglioni e ciascun battaglione aveva due sole compagnie carri, la terza era costituita da semoventi e la quarta non esisteva più o era una compagnia deposito.

Quindi, per non sbagliare, applichiamo sempre un numero basso: 112,115,221,234 ed azzardiamo un numero leggermente più alto solo per i carri delle Pz.Dv.SS (che, come detto, avevano organici più completi): 344,421,312,334,601.

Naturalmente, non dare lo stesso numero di compagnia a due differenti tipi di carro appartenenti allo stesso reggimento o divisione.

Tutte queste norme, che abbiamo cercato di esemplificare con la offensiva d'estate 1943 (Battaglia di Kursk) sono valide per la riproduzione di modelli partecipanti ad azioni belliche su altri fronti o in altri periodi.

Per esempio: dopo Kursk si sviluppò la controffensiva sovietica (ottobre) ed iniziò il ripiegamento tedesco. Ottobre significa cattivo tempo e poi neve. Allora quegli stessi tipi di carri delle varie divisioni della WH o delle SS cambiarono colore: divennero prima grigi e poi bianchi.

Qualora volessimo realizzare un plastico (grande o piccolo che sia) con delle scene d'insieme o volessimo partecipare ad una mostra questi accorgimenti darebbero un maggiore valore al nostro lavoro.

Soprattutto avremmo conferito al nostro hobby la sua giusta collocazione: non puro e semplice montaggio d'un giocattolo, ma la riproduzione d'un mezzo perfettamente aderente alla realtà storica che lo vide operante.

A. DOMINO

UN 109 POCO NOTO

CONVERSIONE PER IL Bf 109B

Il Messerschmitt Bf 109 è certamente uno dei favoriti nell'ambito del plastimodellismo, tanto che ci sono alcuni che si sono specializzati sino al punto da costruire solo modelli di tale velivolo. Esso è stato realizzato nelle scale più disparate ed in molte delle sue versioni. Ciononostante i tipi B e C, pur avendo preso parte ad eventi bellici, sono rimasti un po' trascurati. A ciò deve aver contribuito il fatto che le informazioni su queste varianti sono piuttosto scarse. Solo recentemente da tale sorte di trascuratezza si è salvato il tipo B essendone stato prodotto un modello in 1/72 dalla Airmodel. Più che di un modello si tratta di un kit di conversione realizzato in "vacuumforming". Tra il B e il C le differenze visibili si riducono essenzialmente all'aggiunta nel C di due mitragliere da 7,9 mm sistemate nelle ali poco dopo l'alloggiamento del carrello e senza sporgenze, quindi due buchi. Ci sono anche delle differenze negli scarichi e nel radiatore.

Negli ultimi tempi sono emersi dei nuovi elementi a riguardo del 109B e tali informazioni sono riportate nel testo e nei disegni. Esse saranno utili sia a chi vorrà effettivamente realizzare la conversione, sia a chi partirà direttamente dal kit dell'Airmodel.

A partire dall'aprile del 1937 raggiunsero la Spagna per prendere parte alle ostilità della guerra civile un totale di 40 Bf 109B-1/2 che furono assegnati successivamente agli Staffel 2 e 3 dello Jagdgruppe 88 della Legione Condor, sostituendo gli He 51B.

Tale provvedimento si era reso necessario per far fronte alla superiorità dimostrata dalla caccia repubblicana (Polikarpov I 15 e I 16), ma al tempo stesso costituì un'ottima occasione per provare in combattimento il nuovo velivolo. Nel corso di operazioni di intercettazione, scorta ed attacco al suolo il 109B dimostrò di possedere ottime prestazioni e nella primavera del 1938 fu raggiunto da 12 C che andarono ad equipaggiare il 1° Staffel. Nel febbraio del 1939 giunsero anche degli E, ma solo pochi presero parte ai combattimenti e per un tempo molto limitato.

La partecipazione del 109B ad eventi bellici fu limitata al teatro di operazioni della guerra civile in Spagna ed anche in questo ambito non fu molto consistente. Il C invece prese parte anche alle operazioni in Cecoslovacchia (JG 2 Richthofen).

La conversione. I dettagli che seguono sono stati studiati per ricavare la conversione partendo dal modello del Bf 109E in 1/48 della Monogram, ma sono validi anche per altri casi. Chi volesse lavorare in 1/72 utilizzando il modello della Revell dovrà ridurre i disegni di 1/3.

Un consiglio: non aver fretta nell'eseguire la conversione; essa non comporta lavori molto complessi per cui può essere affrontata anche da chi per la prima volta si discosta dai modelli "straight from the box".

Dopo aver montato la fusoliera come da istruzioni, procedere secondo i seguenti passi:

1 - Tagliare verticalmente la parte anteriore della fusoliera alla altezza del bordo d'entrata dell'ala; tagliare poi orizzontalmente lungo la linea inferiore che delimita gli scarichi del motore.

Eliminare le parti che sporgono degli scarichi, rendere le superfici lisce mediante carta abrasiva e ricavare i nuovi scarichi forando nelle posizioni indicate nel disegno. Riprodurre il nuovo profilo più "gobbo" della carenatura superiore del motore aggiungendo internamente dello stucco ed asportando esternamente del materiale con carta abrasiva. Ricavare con stucco o costruendola da uno spessore di plastica la presa d'aria che si trova dopo le canne delle mitragliere spostata sulla destra. Incollare il pezzo superiore del muso così modificato al resto della fusoliera.

Facciamo notare che gli scarichi del motore tra il B ed il C presentano delle differenze. Nel B essi sono a filo con la superficie e si presentano come dei semplici fori rettangolari con gli angoli arrotondati. Per il C invece essi sono costituiti da dei tubi di sezione rotonda che sporgono dalla superficie (poco più di un mm. nella scala del modello) orientati all'indietro, da cui la sezione ellittica.

2 - La parte inferiore del muso può essere costruita in legno (balsa) o con pezzi di plastica (plasticard) laminati e poi sagomati.

Parimenti il radiatore, che ha una forma molto prominente, può essere costruito con tre sezioni di laminato di plastica irrobustito lungo le giunture con stucco e poi sagomato. Un setto centrale, sempre in plastica, va inserito secondo come mostrato nel disegno.

Il radiatore del C si differenzia per una maggiore profondità e per la sua linea di profilo inferiore meno squadrata.

3 - L'ogiva va rimpiccolita e ciò può essere ottenuto scartavetrando la parte posteriore di quella del kit fino ad ottenere la lunghezza ed il diametro necessari. Sostituire il complesso dell'elica tripala con una con due pale come dal disegno.

4 - I radiatori sotto le ali vanno eliminati e sostituiti da altri più piccoli ricavati da spezzoni di plastica. La loro forma e posizione è indicata nel disegno.

5 - Aggiungere un tirante nella parte posteriore del routino di coda.

6 - Non tutti i velivoli erano equipaggiati di radio, per cui l'asta dietro l'abitacolo e l'elemento di ancoraggio sulla deriva devono essere eliminati in alcuni casi. Quelli che erano dotati di radio avevano un sistema d'antenna più complicato che non sul 109E.

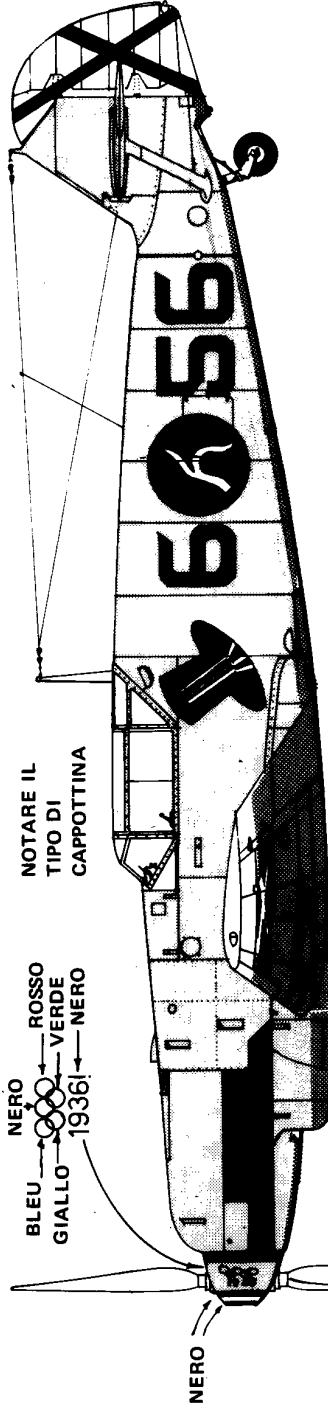
Un filo era teso tra l'asta ed il vertice della deriva e da questo ne partiva un altro che andava a collegarsi all'apparato radio in fusoliera. Un altro filo infine era teso tra l'asta e la parte esterna del bordo d'entrata del timone di quota sinistro.

Note sulla mimetizzazione ed i contrassegni. Generalmente i Bf 109 della Legione Condor, compresi quelli del tipo B, mantennero in Spagna lo schema di mimetizzazione allora in uso nella madrepatria. Le superfici superiori e quelle laterali della fusoliera erano verniciate in grigio chiaro; si ritiene che tale colore debba corrispondere al RLM Hellgrau 76. Tale tinta era simile a quella oggi adottata dagli aerei della US Navy. La giusta tonalità può essere ottenuta aggiungendo una punta di giallo al grigio HI-5 della serie Humbrol Camouflage per l'Italia.

Le superfici inferiori erano verniciate nel colore azzurro chiaro, cioè lo RLM 65 Hellblau. Alcune fonti riportano come probabile l'applicazione, per alcuni velivoli, del grigio RLM 02 Grau per le superfici superiori, ma la cosa non è stata mai confermata.

Le estremità delle ali, sia sopra che sotto, erano verniciate in bianco così come la parte mobile del dire-

Bf-109B



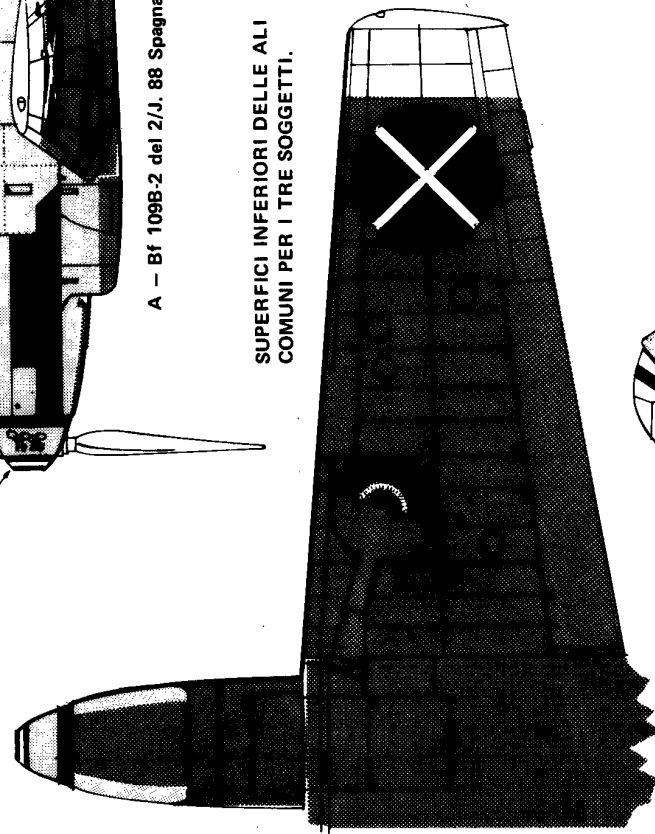
NOTARE IL TIPO DI CAPPOTTINA

NERO
BLEU
GIALLO
ROSSO
VERDE
NERO
1936

NERO

A - Bf 109B-2 del 2/J. 88 Spagna 1937

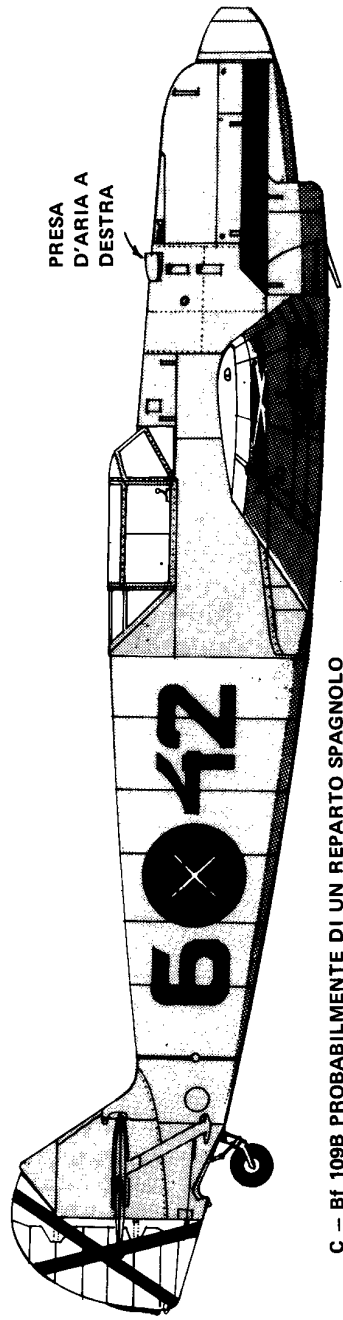
SUPERFICI INFERIORI DELLE ALI COMUNI PER I TRE SOGGETTI.



ARGENTO

PRESA D'ARIA A DESTRA

PICCOLO RADIATORE PER L'OLIO



PRESA D'ARIA A DESTRA

NOTA - IL "6" SULLA FUSOLIERA NON INDICA IL REPARTO, MA SI RIFERISCE AL TIPO DI AEREO (Bf 109).

C - Bf 109B PROBABILMENTE DI UN REPARTO SPAGNOLO DOPO LA GUERRA CIVILE; SENZA RADIO

RICHARD J. CARUANA

SCALA 1 : 48

zionale sul quale era applicata la classica croce nera. Le zone intorno agli scarichi del motore erano verniciate in grigio scuro, così come l'interno dell'abitacolo.

I contrassegni variavano come posizione, pur rimanendo uniformi come misure e stile.

Come noto tutti gli aerei che operarono in Spagna erano contraddistinti da un numero che era tipico del velivolo; nel caso del Bf 109 tale numero era il "6" e quindi quando questo era riportato sulla fusoliera non aveva alcun riferimento con il reparto impiegante il velivolo. Questo spiega perchè due aerei diversi potevano avere gli stessi numeri, come è il caso dei due "6-56" mostrati nella tavola; uno apparteneva al 1/J 88 ed era il velivolo del famoso asso spagnolo Garcia Morato, e l'altro al secondo Staffel dello stesso Geschwader, cioè 2/J 88. Tutti i numeri di codice erano neri.

Contrassegni particolari.

A - Anelli nero-bianco-nero nella parte anteriore dell'ogiva. Simbolo delle Olimpiadi e la scritta "1936!" sui due lati dell'ogiva. Cappello a cilindro nero con dettagli bianchi sui due lati della fusoliera.

Lettera "h" stilizzata sul disco nero della fusoliera. Dotato di radio. Si tratta del velivolo personale del Hptm. Gotthard Handrick, Staffelkapitan del 2/J 88 che aveva vinto una medaglia alle Olimpiadi di Berlino nel 1936.

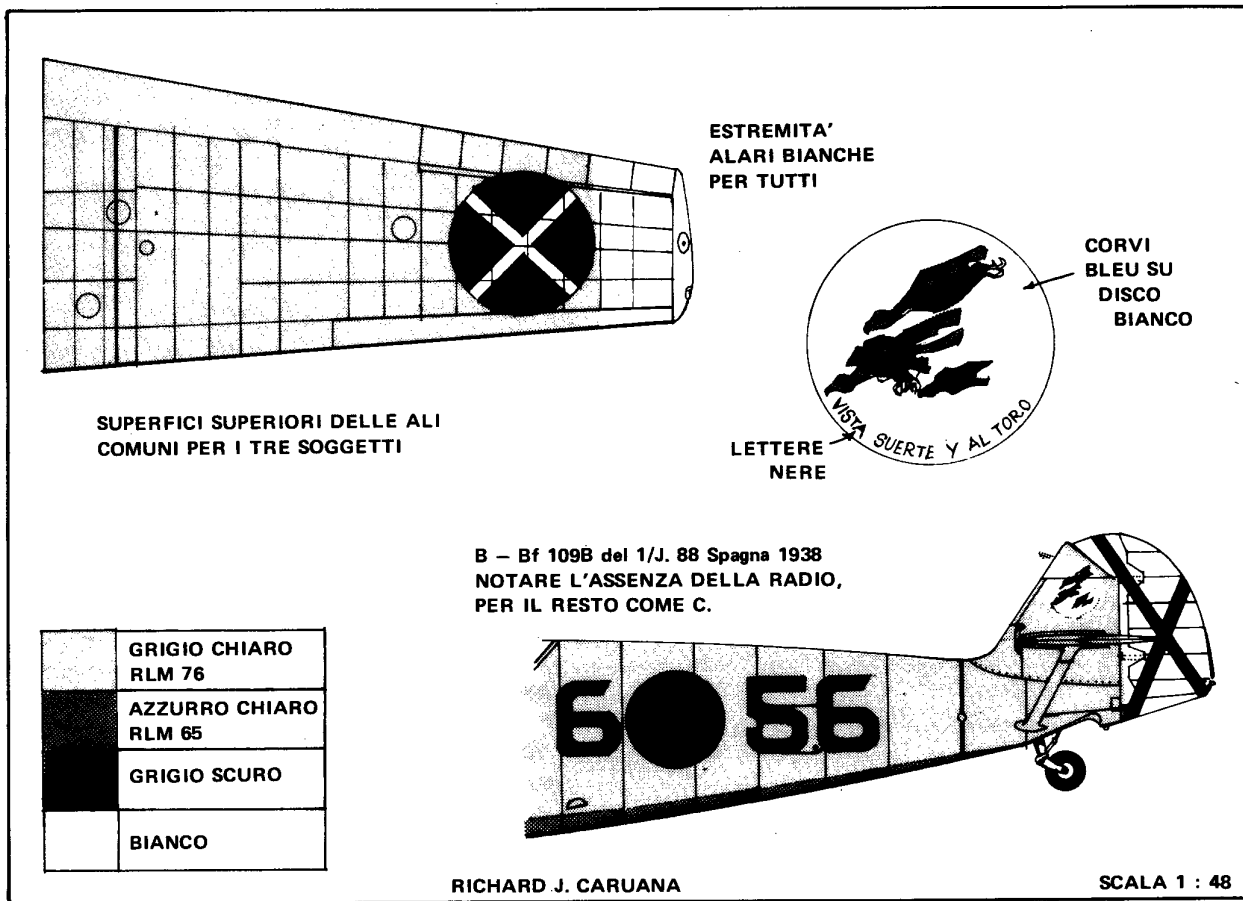
B - Schema standard; semplice disco nero e numeri più avanti che nel caso A. Emblema del "Esquadròn Azùl" sulla deriva.

C - Schema standard, ma con una piccola croce bianca nel disco nero della fusoliera. Va notato che i bracci della croce sono più spessi di quanto appaia nel disegno.

Per chi volesse documentarsi meglio su questa e le successive versioni del 109 raccomandiamo un recente volume di William Green dal titolo "Augsburg Eagle - The Story of the Messerschmitt 109" Ed. MacDonald. Prezzo 3,50 Sterline.

Il Sig. Caruana gradirebbe entrare in contatto con soci interessati al periodo della Guerra in Spagna per scambi di dati e di documentazione. A tale scopo riportiamo il suo indirizzo: 67, Main Street - Quormi - Malta G.C.

R.J. CARUANA e A.M. BELLEI



LA FERRARI 312 B.1.-F.1. DELLA TAMIYA

Il modello è composto di circa 380 pezzi, di cui 280 circa compresi nella scatola di montaggio, e un centinaio aggiunti e costruiti singolarmente in diversi materiali.

PARTICOLARI AGGIUNTI: sono stati tratti da fotografie e riviste specializzate in automobilismo, riguardanti l'auto di J. Ickx vincitrice del gran Premio del Messico 1970.

Partendo dalla parte anteriore del modello, la prima aggiunta è costituita dalle borchie sulla parte esterna degli spoiler, mancanti nella scatola ed eseguite pre-

mendo un filo di plastica su di un lamierino di rame rovente, sino ad ottenere un dischetto provvisto di una punta al centro.

All'interno del musetto sono stati aggiunti il filo per il termometro dell'acqua e il tubo di sfianto per il radiatore, fatti con tubetti di gomma e provvisti dei relativi attacchi in plastica e filo di rame. Nella parte sinistra del modello, vicino allo specchietto retrovisore è stata praticata una feritoia, onde permettere l'innesto della levetta per il comando esterno dell'estintore e costituita da un pezzo di plastica tirata a caldo e leggermente conica nella parte terminale.

L'abitacolo è stato arricchito di diversi particolari: i tre pedali di comando in rame, l'imbottitura interna formata da tre pezzi di pelle nera con cuciture sottili (distanti tra loro tre mm. circa), trasversali nella parte che ricopre il sedile e longitudinali sui fianchi dell'abitacolo. Le cinture di sicurezza sono state tagliate in corrispondenza degli innesti e rifinite con tre occhielli di filo di rame riproducenti l'attacco; quindi, riscaldate, sono state poste aperte lungo il sedile. Sul lato destro, vicino alla scritta Champion, è stata aggiunta una presa d'aria eseguita in rame. Ai due lati del roll-bar, si trovano i supporti rialzati delle sospensioni posteriori (per circuiti stradali come Montecarlo e Nürburgring) costituiti da due pezzi di lamiera di rame opportunamente sagomati a forma piramidale, e da quattro pezzi di tubetto di plastica, simulanti i perni interni e la parte fuoriuscente degli stessi. Il lato destro del roll-bar è fornito del comando estintore a pulsante, formato da un disco di plastica con gambo terminante con bullone esagonale, e dal relativo supporto, saldato al roll-bar. L'estintore è stato perfezionato con l'aggiunta di quattro squadrette di rame che fungono da supporti, e dal tubo trasparente per l'uscita del contenuto.

Sulla barra centrale dell'alettone è fissata la presa che funge da pressurizzatore del carburante costituita da: base circolare con gambo, corpo cilindrico e condotto di aspirazione, il tutto in plastica. Sul lato destro della barra è fissato il relativo condotto in tubo trasparente con attacco esagonale sulla carrozzeria e provvisto di fascetta di fissaggio al roll-bar.

I traversi posteriori dell'alettone sono stati completati con i relativi rinforzi in rame (quattro pezzi) a forma di esse.

I fianchi verticali dell'alettone sono stati modificati, arrotondandoli nello spigolo inferiore. Sul lato destro del motore è situata la pompa della benzina costruita in materiali vari e formata da: attacco, corpo circolare, condotto verticale cilindrico, terminale a forma di tubo, e attacco cilindrico (totale otto pezzi).

La stessa è anche fornita di condotto in tubo di gomma da due mm. Tutti i cornetti dei carburatori sono stati perfezionati con l'aggiunta dei filtri (dodici pezzi) di forma emisferica ed eseguiti con retina di ottone cromata. I raccordi degli scarichi presentano l'aggiunta di due linguette di rinforzo con relativa imbullonatura (quattordici pezzi). Altri bulloni sono stati aggiunti ai serbatoi dell'olio; su di questi si osservano i tre condotti in tubo di gomma con attacco esagonale. La batteria è stata completata con i due fili elettrici. Nei cerchi sono stati fissati i contrappesi e le valvole di gonfiaggio in plastica. Infine i mozzici anteriori sono provvisti delle due borchie coprimozzo con lo stesso procedimento usato per le borchie degli spoiler. Il casco è stato vuotato con il trapano e completato con le due cinghiette di fissaggio in gomma.

VERNICIATURA E STUCCATURA

La verniciatura è stata eseguita, in una o più mani, a spruzzo con aeropenna. Per ottenere una superficie brillante e priva di increspature in particolare sulla carrozzeria, le mani di vernice molto diluita sono state anche quattro o cinque e l'essiccamento è avvenuto ad una temperatura di 50-60 gradi. Tutti i pezzi della scatola, esclusi naturalmente quelli cromati, trasparenti e in gomma, sono stati verniciati.

I colori usati sono:

Rosso ferrari: carrozzeria, alettoni, ecc.

Oro humbrol: cerchi

Bianco lucido: spoiler, alettoni e batteria

R 217: per tutte le parti riproducenti metallo: motore; sospensioni radiatore, ecc.

Nero lucido: terminali aste sospensioni, supporti, ecc.

Argento: per ritocchi su parti cromate, serbatoi olio, ecc.

Nero opaco: griglie radiatori olio, interno tubi di scarico, interno casco, cruscotto, razze volante, ecc.

Giallo lucido: scatola accensione elettronica

Bianco sporco opaco: tubi di scarico

Il blu metallizzato per il casco è stato formato con una miscela di blu lucido e argento in rapporto di quattro parti a una. I radiatori dell'olio sono stati verniciati in bianco lucido e susseguentemente passati con carta vetrata molto sottile onde ottenere una superficie piuttosto grezza riproducente la fibra plastica dei radiatori originali.

In alcuni punti è stata necessaria una stuccatura o per coprire le rare imperfezioni dello stampo o per modificare certi particolari. L'attacco degli spoiler, ad esempio, che secondo il montaggio consigliato presentava una forte e non fedele scalinatura, è stato stuccato onde ottenere una curvatura dolce e senza asperità. Infine le scritte e gli stemmi sui pneumatici sono state verniciate in bianco opaco e le due ruote posteriori sono provviste di un profilo color oro.

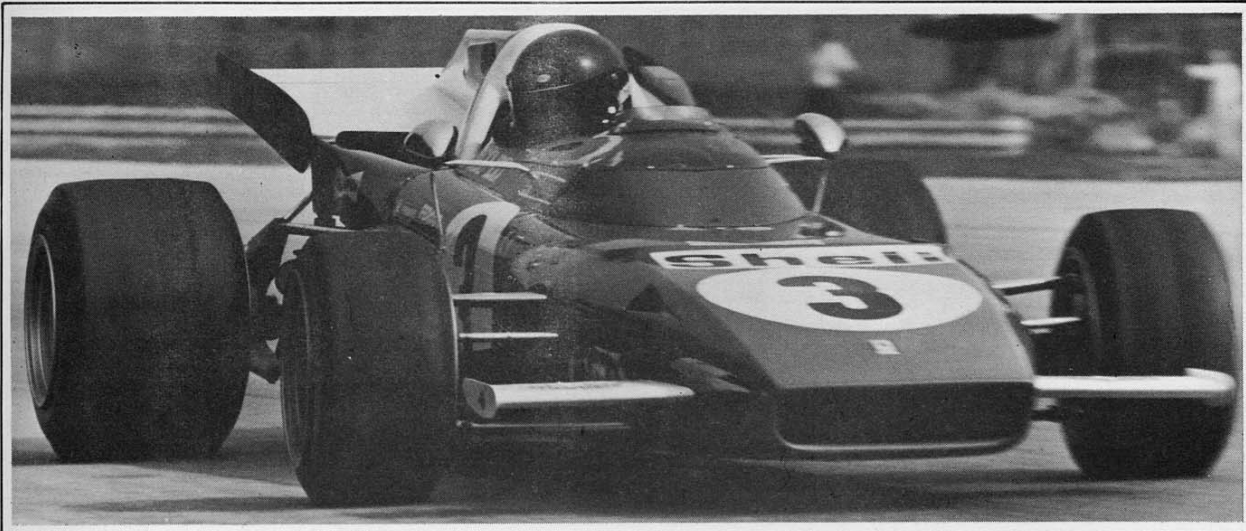
C. D'ESTE

CONCORSO NAZIONALE 1971

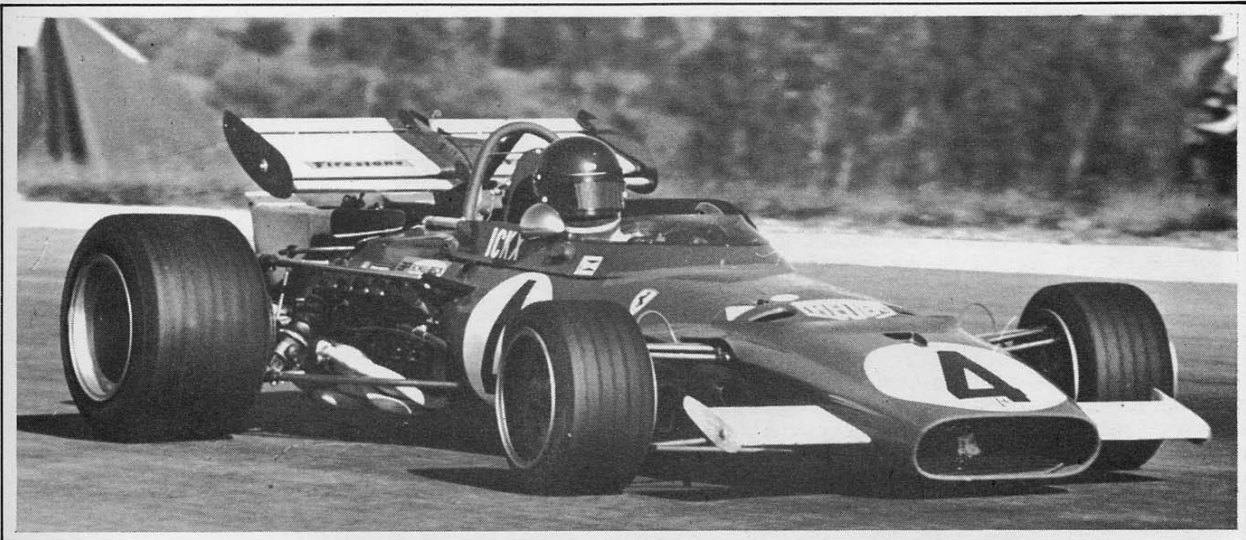
I risultati del concorso sono già stati annunciati su Flash di maggio e presto saranno resi noti i premi per i partecipanti. In questo numero pubblichiamo alcune foto che permetteranno di avere un'idea, anche se approssimata data la mancanza del colore, degli elaborati presentati dai partecipanti. Le foto non sono state scelte in base alla graduatoria, ma soprattutto considerando la possibilità di riprodurle adeguatamente. Il lavoro del signor D'Este, sfortunatamente non classificato perchè unico nella categoria auto, è illustrato altrove in questo numero a corredo di un ottimo articolo che egli stesso ci ha mandato. Se sarà possibile vedremo di ospitare altri articoli su soggetti ugualmente interessanti.

Per il momento auguriamo buon lavoro a chi si sta preparando per la prossima edizione del concorso.

A.M.B.



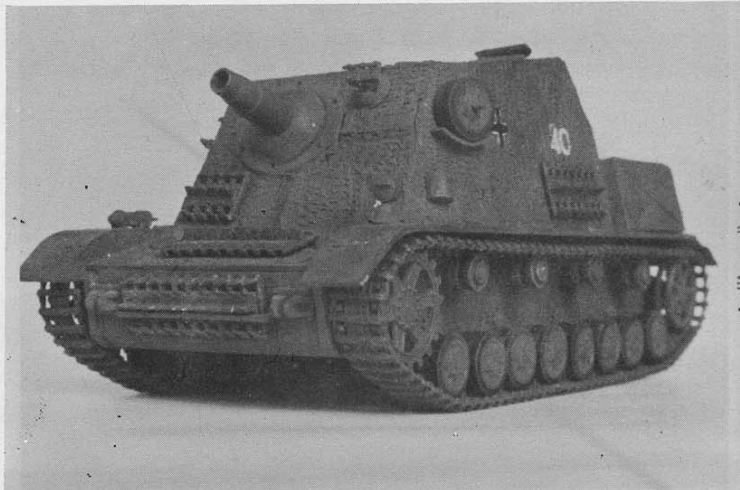
FERRARI 312, MA NON ESATTAMENTE IL SOGGETTO DELL'ARTICOLO (FOTO FERRARI)



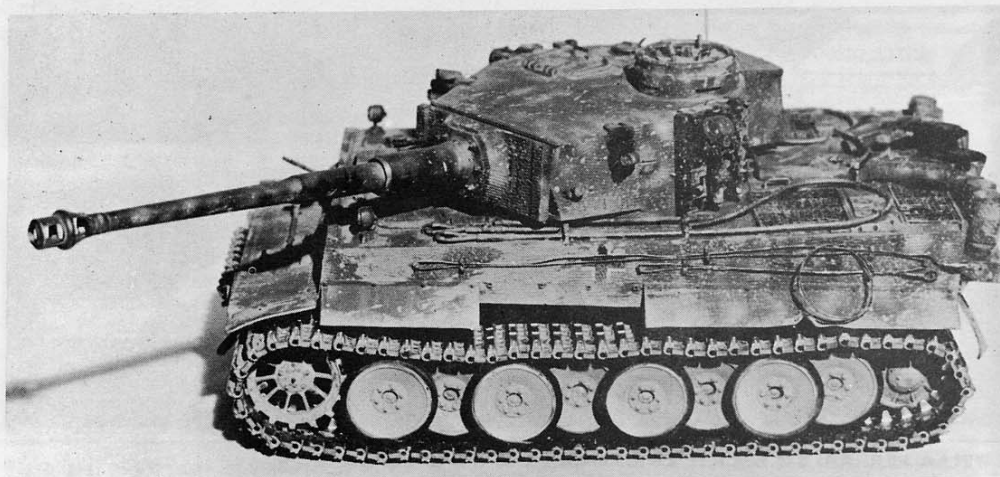
UN ALTRO ESEMPLARE DELLA FERRARI 312 SEMPRE DI ICKX (BELGIO) (FOTO FERRARI)



IL MODELLO REALIZZATO DAL SIG. D'ESTE



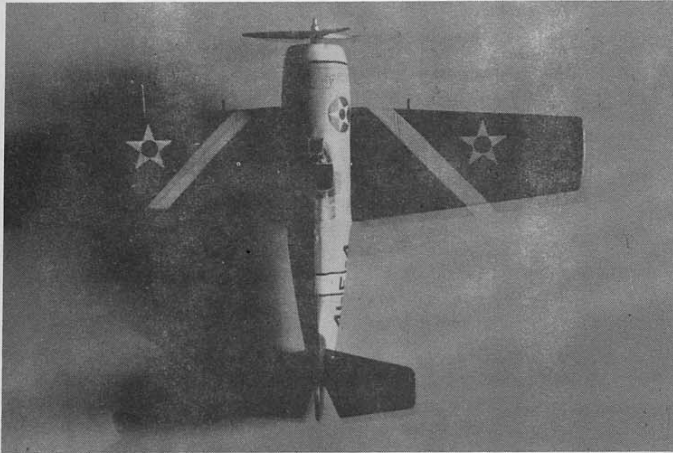
PZ IV Brummbär in 1/32;
 modello quasi interamente
 "scratch built" realizzato da
 Andrea Serra (1^a cat. Junior)



Tiger in 1/25 della
 Tamiya realizzato
 da Guarnieri
 (1^o ex-quo
 cat. Senior/Student)



Modello "scratch built"
 del carro veloce italiano
 L 3/35 italiano della 2^a G.M.
 in 1/76 di P. Moncalvo
 (2^o ex-quo cat. Senior/Student)



Grumman F4F-3 in 1/72 di P. Camaiori
(2^o ex-quo cat. Senior/Student)



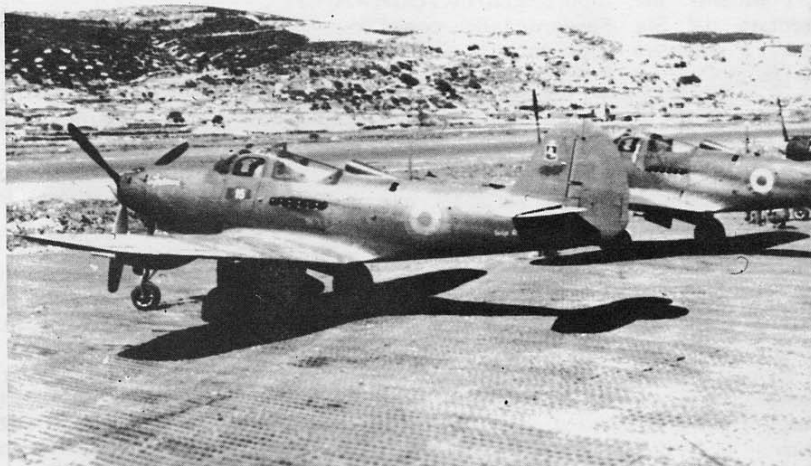
SH-3D Sea King in 1/72
di F. Jannetti
(1^o ex-quo cat. Senior/Student)



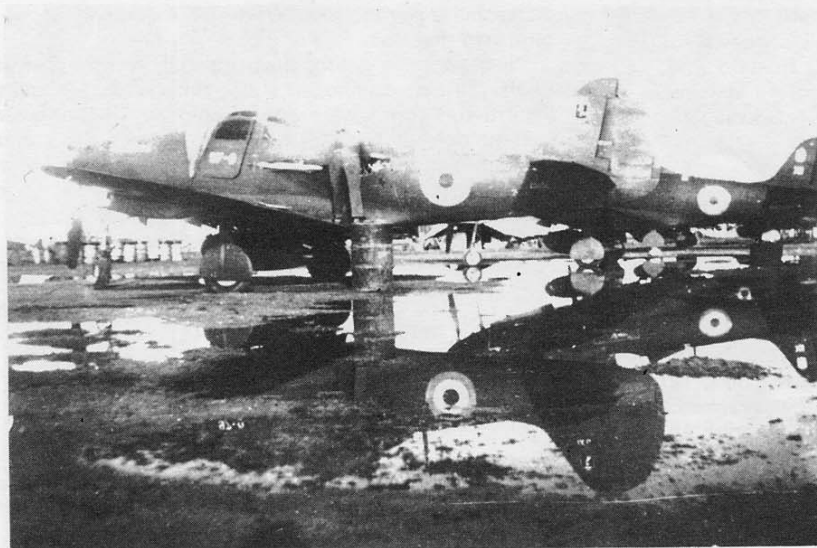
Elaborazione del semicingolato M-4
in 1/32 di P. Busnelli
(4^o cat. Senior/Student)



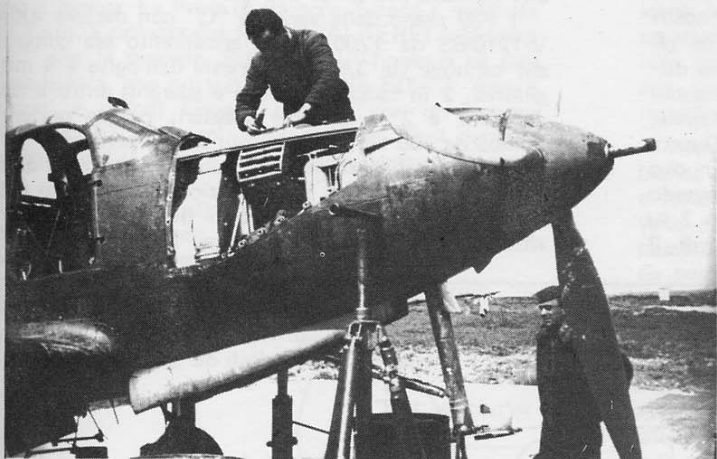
Bell P-39Q Airacobra dell'Aviazione Cobelligerante. Nell'originale si legge nettamente la scritta "Larsimont" sul muso del velivolo in primo piano.



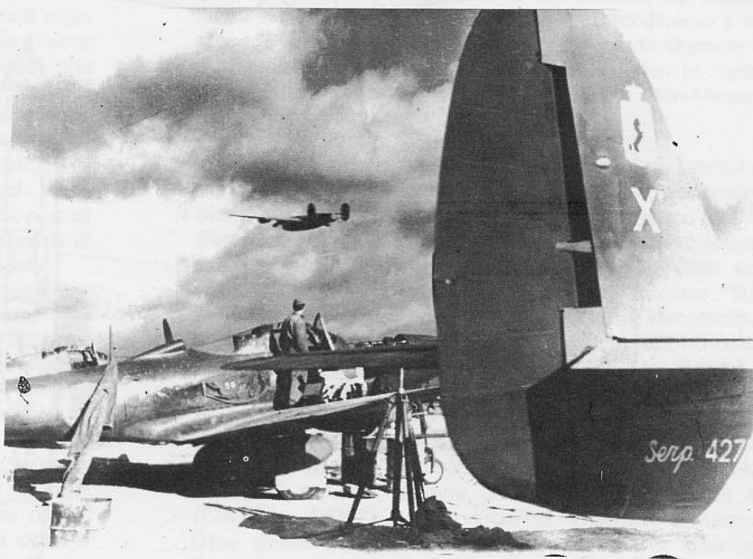
Airacobra del IX Gruppo. Notare come la scritta "Larsimont" ed il 15 siano stati applicati su zone verniciate di recente e la scomparsa delle indicazioni di reparto sulla deriva. (Foto AMI)



P-39Q del IX e XII Gruppo. (Foto AMI)



Primo piano di un Airacobra sotto le cure di un armiere. Notare le condizioni delle superfici verniciate. (Foto AMI)



Due Airacobra del X Gruppo; sullo sfondo in volo un Liberator. Si può leggere la misteriosa scritta "Serp" seguita dal numero di matricola. (Foto AMI)



Panoramica che mostra P-39Q italiani insieme a velivoli dell'USAAF (Foto AMI)

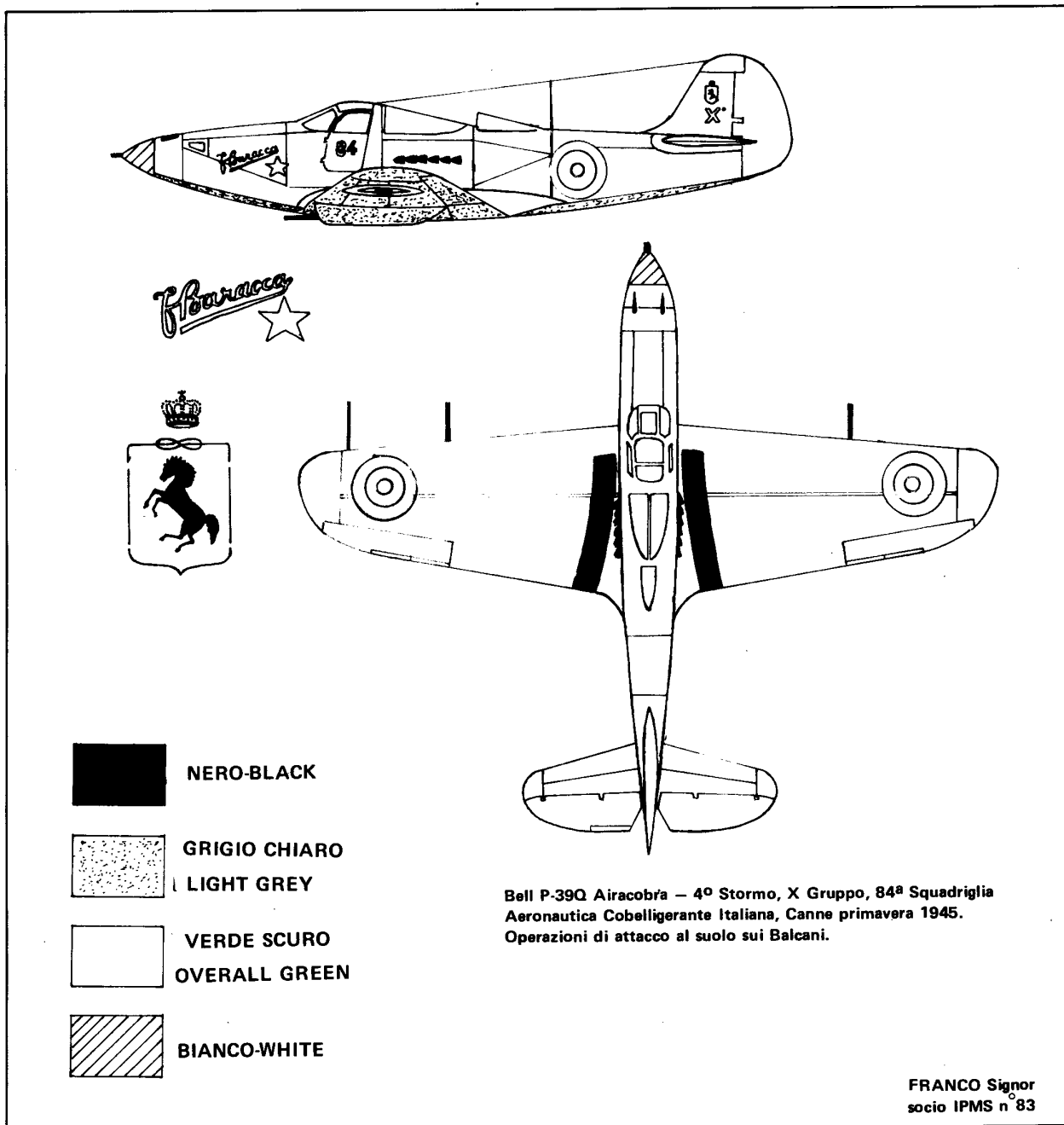
BELL P-39P AIRACOBRA, AVIAZIONE COBELLIGERANTE

Dopo l'otto settembre gli aviatori riunitisi al Sud nell'Aviazione Cobelligerante si misero di buona lena per rendere operativi i reparti. La bravura dei nostri specialisti e piloti, i primi rimettendo in linea gli sfiatati e usurati aerei italiani in dotazione prima dell'armistizio, i secondi raggiungendo risultati impensabili con le vecchie e superate macchine a loro disposizione, vinsero la diffidenza e i pregiudizi degli Alleati. Questi, verso la fine del 1944, si decisero a consegnare nuovo — per modo di dire — materiale agli italiani formando così 2 Gruppi su Airacobra, 1 su Spitfire V e 2 su Baltimore, ciascun gruppo essendo composto di 2

Squadriglie. Gli aerei non erano nuovi di fabbrica, comunque c'erano i pezzi di ricambio per mantenerli in efficienza. Così le coccarde tricolori solcarono il cielo dei Balcani sempre più di frequente, passando dalle 324 ore in 80 missioni del settembre '43 alle 1071 in 241 missioni dell'aprile del '45.

I P39 erano della variante "Q" con motore Allison V-1710-83 da 1200 CV. L'armamento era composto dal cannone da 37 mm sparante dall'ogiva e 4 mitragliatrici, 2 in caccia sul muso e sparanti entro il disco dell'elica e 2 in gondole subalari: poteva portare 1 bomba da 200 kg o 1 serbatoio supplementare.

Questa realizzazione ha 2 anni e solo ora mi decido di inviare lo schema di colorazione perchè non è una cosa molto particolare e fuori del comune, però la ritengo abbastanza interessante. Non disponendo, a



quell'epoca, del MAGAZINE di gennaio '72, le uniche modifiche da me apportate al modello REVELL sono state l'accorciamento delle gambe dei carrelli principali e il riposizionamento dell'antenna.

La colorazione è semplice: verde scuro (HI 3) per le parti superiori e grigio chiaro per le parti inferiori; l'ogiva è bianca. La firma di Baracca, bianca e inclinata verso l'alto, è ricavata dal foglio ITALAEREI togliendo il "4°" che la precede. Sotto la "a" finale ci va una stellina bianca, che ho tratto dal foglio RO-CO: questa è lucida, e quindi bisogna coprirla con un leggero strato di FLAT Humorol. Sulle portiere c'è il numero della squadriglia mentre sulla deriva, sotto lo scudo bianco col "cavallino rampante" va posta una X bianca. Le coccarde alari (dall'esterno: rosso, bianco, verde) sono di 13 mm di diametro, mentre quelle in fusoliera di 10, sempre ITALAEREI.

Le fonti cui mi sono ispirato sono il "Profile" n. 165 e una foto, piuttosto confusa a dir la verità, apparsa su ALI nuove n. 5/6 del marzo 1958 a pag. 102 e l'articolo a pag. 96 dello stesso numero.

F. SIGNOR

☆☆☆

Quanto sopra è quello che ci scrive uno dei due autori dei disegni, ma una rapida indagine sull'argomento e la consultazione di alcune fotografie hanno fatto sorgere una serie di dubbi e di quesiti senza che si sia riusciti a risolverli del tutto. Tramite le fonti di informazione e di consultazione a nostra disposizione (Ufficio Storico ed Ufficio Propaganda e Documentazione dello Stato Maggiore Aeronautica, autori di Dimensioni Cielo ed altri) siamo riusciti ad avere qualche utile indicazione, ma per gli altri dubbi non ci rimane che esporli nella speranza che dei chiarimenti ci possano venire dai lettori.

Il primo dubbio riguarda la scritta "F. Baracca" che troviamo nei disegni inviatici e nel "Profile". E' noto che questa scritta fu effettivamente usata sui Macchi 202 del 4° Stormo che operarono in Africa Settentrionale; non siamo però riusciti a trovare prove chiare ed irrefutabili che la stessa scritta fosse dipinta sui P-39 cobelligeranti. Le foto a nostra disposizione, alcune delle quali sono riprodotte in questo numero, o non portano nessuna scritta o hanno una scritta che da un attento esame risulta essere "Larsimont". La cosa è abbastanza logica perchè Riccardo Larsimont Pergameni era un asso del 4° Stormo deceduto in A.S. il 26 giugno 1942 ed insignito della medaglia d'oro. Ricordiamo per inciso che anche un reparto della RSI venne dedicato allo stesso asso.

Tra l'altro il 4° Stormo cobelligerante annoverava nelle sue file un altro Larsimont, il Ten. Edoardo, fratello del primo che cadde al ritorno da una azione sui Balcani con un Macchi 205 il 4 maggio 1944. Non sappiamo però dire se questo evento abbia qualche relazione con il problema della scritta.

In conclusione, quando le fotografie mostrano una scritta, questa o è "Larsimont" o non risulta leggibile. C'è solo una fotografia (copia di copia di copia... e quindi poco nitida e irriproducibile) che pone dei dubbi perchè sotto la scritta si intravede uno svolazzo inclinato verso il basso tipico di "F. Baracca", mentre quella "Larsimont" o non ha svolazzo o lo ha parallelo alla scritta. Questa foto mostra in volo tre P-39 simili a quello riprodotto nel disegno del socio Signor, ma con numeri individuali diversi.

A questo punto fortunatamente ci è venuto in aiuto l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica che gentilmente ha provveduto ad interpellare l'attuale Gen. Ferrazzani che all'epoca comandava la 97ª Sq. con il grado di tenente. Si è così chiarito il mistero: il 9° Gr. aveva la scritta "Larsimont", mentre il 10° Gr. aveva la scritta "F. Baracca". Date le vicissitudini che caratterizzarono il 4° Stormo in relazione al suo organico (cui si fa cenno in seguito) è bene far riferimento alle squadriglie che originalmente appartenevano ai rispettivi gruppi.

Altro problema insoluto è quello della stellina bianca a cinque punte che troviamo in una delle tavole e nella foto prima citata. Che significato ha? E' stata vista anche su dei Baltimore. Qualcuno suggerisce la possibilità che indichi la non appartenenza dei velivoli da parte della Regia Aeronautica, essendo in prestito dai Alleati.

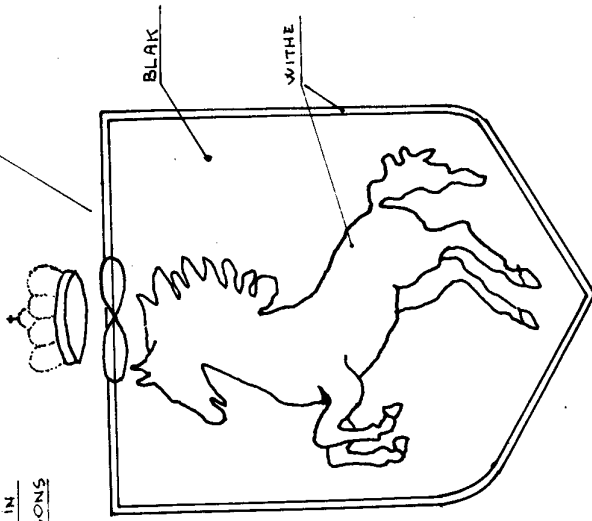
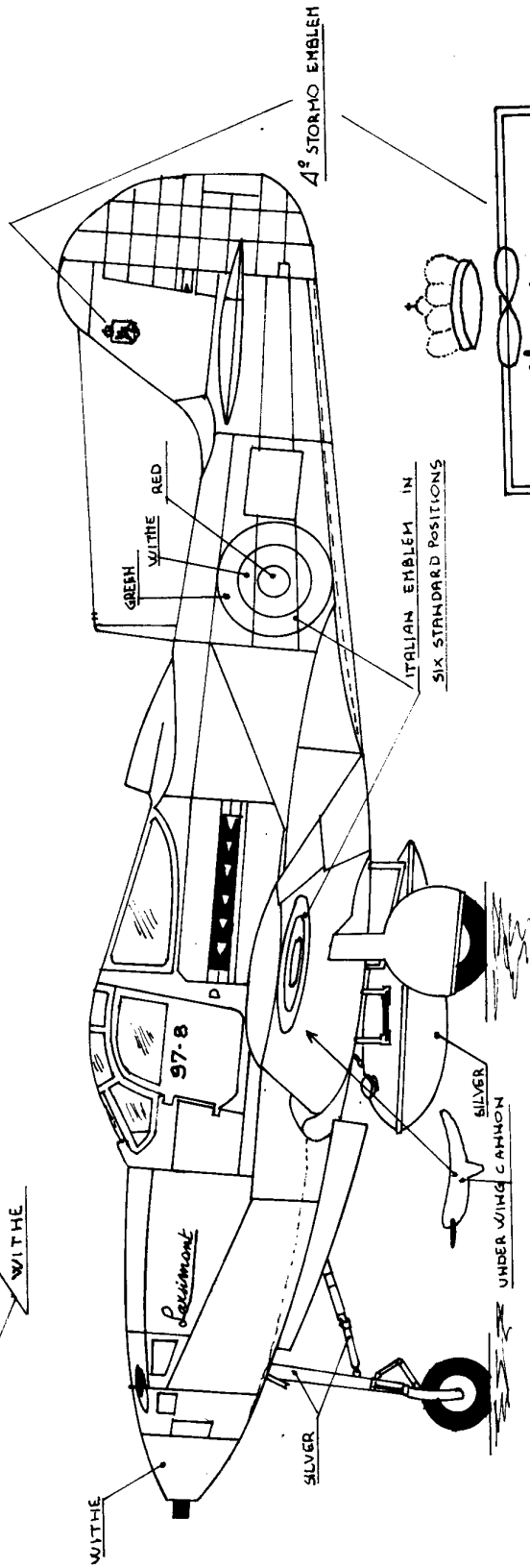
Rimangono infine i numeri di matricola. Una delle foto pubblicate in questo numero mostra la coda di un P-39 con la dicitura "Serp" seguita dal numero di matricola. Cosa mai significa questo "Serp"? Sappiamo che i velivoli ceduti dagli alleati non avevano la matricola preceduta dal classico "M.M." proprio perchè non erano di proprietà del governo italiano. Le matricole sono o del tipo "Serp..." o semplicemente dei numeri senza lettere. Lo stile dei numeri è molto diverso e nel secondo caso è di tipo "calligrafico" come durante la prima guerra mondiale. Forse "Serp" indica in forma abbreviata il concetto "affitti e prestiti" o "lend-lease", ma per ora è solo un'illazione.

Volendo esaminare in modo panoramico i contrasti e la mimetizzazione dei P-39 cobelligeranti dobbiamo partire dal periodo di addestramento presso Campo Vesuvio (settembre '44). La foto di copertina, che è appunto di tale periodo, mostra un P-39N sul quale le coccarde italiane ed il numero in rosso "97" sono stati frettolosamente applicati sulla decorazione americana. Sul numero di agosto 71 di AIR Enthusiast c'è un profilo a colori dello stesso velivolo. Poichè si tratta di un soggetto insolito ed interessante vale forse la pena di aggiungere altri particolari non rilevabili dalla foto o dal disegno a colori sopra citati. Il velivolo sembra verniciato nei due colori standard dell'USAAF per quel periodo, e cioè Dark Olive Drab shade 41 (FS595 : 34087) per le superfici superiori e Neutral Gray shade 43 (FS595 : 36173) per quelle inferiori. Per le insegne di nazionalità bisogna fare attenzione per non commettere errori. La foto mostra chiaramente come la coccarda tricolore sia stata sovrapposta alla stella americana di cui rimangono visibili le barre laterali ed il bordo bleu; ma sulle ali l'insegna americana è solo nelle due posizioni classiche (sinistra superiore, destra inferiore), mentre la coccarda è su tutte e quattro le posizioni per cui sull'ala sinistra inferiore e destra superiore non ci sono le barre laterali. Il velivolo ha due fasce bianche sulla fusoliera, una subito dopo l'ogiva e l'altra poco prima della deriva; simili bande bianche, ma con un sottile bordo nero, sono situate sopra e sotto le ali in posizione appena esterna alle mitragliere alari.

I numeri di matricola, nello stile tipico dell'USAAF, sono in giallo. Il velivolo della fotografia poco sopra il numero "19" doveva avere una scritta di tipo personale che però è stata parzialmente cancellata. Altre foto mostrano un soggetto del tutto simile a quello sopra descritto, ma con la lettera "J" al posto del 19 e caratterizzato da una sottile spirale bianca su fondo nero

Lassimont 97-8
WITHE

UPPER SURFACES - OLIVE GREEN
LOWER SURFACES - GREY



BELL P39 AIRACOBRA
97^a SQUADRIGLIA 4° STORMO
COBELLIGERANT AIR FORCE
SEPTEMBER 1944 - SUD ITALY

drawn by PITTOG IPMS/IT N° 26

sull'ogiva; il suo numero di matricola è 29199. (Dimensione Cielo, Vol. 3, pag. 75).

Successivamente al periodo di addestramento presso Campo Vesuvio, i P-39 (del tipo Q, cioè con i cannoncini nelle gondole alari) furono inquadrati nel 4° Stormo così organizzato: 9° Gr. (96ª e 97ª Sq.), 10° Gr. (84ª e 90ª Sq.) e 12° Gr. (73ª e 91ª Sq.). Tradizionalmente i gruppi del 4° Stormo erano due, il 9° ed il 10°: il primo contraddistinto dal cavallino bianco su fondo nero, il secondo dal cavallino nero su fondo bianco. Durante il periodo della cobelligeranza lo stormo subì, almeno sulla carta, delle variazioni di organico: partì con tre gruppi, fu poi ridotto a due con la soppressione del 9° e poi ritornò a tre. Questo spiega, tra l'altro, la discordanza con il testo di Signor.

Poiché durante la loro vita operativa i velivoli non mostrano più tracce delle insegne americane, si deduce che i P-39 furono interamente riverniciati, sempre in verde e grigio; ma esattamente con quali tonalità, quelle americane o quelle italiane? Non ci è possibile dare una risposta, ma ci sembra accettabile quella proposta da Signor.

Le coccarde tricolori sono nelle sei posizioni classiche. In un primo momento sulla deriva è riportato lo scudo con il cavallino rampante con l'alternanza dei colori bianco-nero sopra descritta; per i velivoli del 12° Gr. si seguiva la regola dettata dall'origine della squadriglia; cioè la 73ª, originaria del 9° Gr., aveva il cavallino bianco su fondo nero e viceversa per la 91ª. Sotto lo scudo con il distintivo c'è il numero del gruppo in cifre romane, a volte seguito dall'indicazione "G.po", a volte senza nulla, a volte con il puntino, fatto questo che non ha molto significato essendo già le cifre romane un numero cardinale. Sullo sportello di accesso dell'abitacolo è riportato il numero di squadriglia seguito da un trattino e dal numero individuale. Tutte queste indicazioni sono in bianco. Un caso anomalo con il distintivo sullo sportello è mostrato a pag. 76 del Vol. 3 di Dimensione Cielo.

In un periodo successivo vengono cancellati i riferimenti di gruppo e squadriglia sostituiti solo da un numero individuale sullo sportello. Questo fatto probabilmente intervenne con il sorgere di problemi con gli alleati che portarono alle variazioni di organico sopra citate.

In merito alla scritta sul muso abbiamo già detto prima, qui aggiungiamo solo che essa non è sempre presente.

L'unico esempio di decorazione personale noto è quello della sirena egregiamente riprodotto nella tavola a colori del 3° Vol. di Dimensione Cielo e documentato da diverse fotografie. Non è sicuro, ma è probabile che la sua origine sia USAAF.

Nel libro "I soliti quattro gatti" l'autore G. Lazzati, riferisce che la 73ª Sq era soprannominata la "Velenosa" e che si fregiava di un distintivo raffigurante un serpente. Non abbiamo però prove che convalidino questa circostanza.

Tutti i P-39, indifferentemente dal periodo, presentano zone con la vernice consumata e scrostata, specialmente nella parte dell'ala che viene percorsa per accedere all'abitacolo.

Come si può vedere nonostante il limitato numero dei velivoli (149 in tutto) ed il breve periodo di impiego (meno di un anno) gli Airacobra cobelligeranti costituiscono una materia ricca di varianti ed irta di interrogativi.

A.M. BELLEI

SUGGERIMENTI E CONSIGLI

Premetto che molte di queste tecniche saranno ben note a diversi modellisti ma, appunto perchè presupposte e scontate dai "big", ritengo che non siano mai state sottolineate e che molti perciò le ignorino.

1) **Seghetto a caldo**: la plastica dei modelli può essere facilmente e pulitamente tagliata anche lungo una linea tortuosa con quel seghetto a resistenza della ditta Amati (funzionante con comuni pile da 4,5 volt) che viene usato per tagliare il polistirolo espanso per costruzioni, figure ecc. in vendita nei negozi di giocattoli e cartolerie.

Va benissimo anche per staccare i vari prezzi del modello dello "albero" di iniezione, specie quando il "cordone ombelicale" è grosso ed una forbice per unghie potrebbe danneggiare il pezzo un po' delicato.

2) **Trapanino**: un utensile utilissimo per infiniti lavori (forare, pulire, lucidare, smerigliare, scavare, ecc) è il trapano della ditta "LES APPLICATIONS RATIONELLES" di Parigi, importato dalla Model Import, funzionante a batterie da 4,5 volt o meglio con trasformatore per treno elettrico a corrente continua.

È piccolo e maneggevole, è abbastanza preciso, fornito di 9 accessori (punte, mole, spazzole), con tre mandrini e possibilità di usare anche i moltissimi accessori Dremel.

Ha il grande pregio inoltre di costare circa 10.000 lire, molto meno quindi del trapano Dremel o addirittura di quelli da dentisti che alcuni usano.

3) **Gun Metal**: le mitragliatrici, pale, picconi ecc. dei carri armati, se dipinti prima in nero opaco o con argento e nero poi passandovi sopra ripetute volte una matita tenera e ben appuntita riceveranno dalla grafite una lucentezza molto simile al metallo brunito. Si può anche sporcare di argento lucido le protuberanze e spigoli per dare l'invecchiamento necessario.

Passando leggermente la punta della matita di taglio lungo gli spigoli, i bordi dei portelli ecc., dopo averli dipinti definitivamente si ottiene l'effetto del metallo portato allo scoperto da qualche tempo dal consumarsi della vernice. Passando un dito lungo lo spigolo poi si sfuma e si lucida la grafite.

Si potrà anche insistere maggiormente sui punti più sottoposti ad usura dalle scarpe dell'equipaggio e sulle maniglie dove può andare anche un po' di argento lucido.

Essenziale è sempre non esagerare e non lasciarsi trascinare dall'entusiasmo.

4) **Ruggine**: Si riesce facilmente ad ottenere l'effetto della ruggine sui fori dei proiettili, sui cardini ecc. dei carri usando colori ad acquarello. Sul carro ormai finito si bagna leggermente con un pennello pulito una zona un po' più ampia per ottenere una sfumatura soffice, poi con pennello sottile intinto in un po' di acquarello color terracotta o marrone rossiccio si sporca il punto voluto ed una breve zona verticale al disotto dove per gli agenti atmosferici cola un po' di ruggine. Mentre è ancora bagnato si può sfumare la parte esterna della macchia con un po' di arancione pallido e giallo.

Secondo me l'acquarello si presta meglio perchè non è coprente come i normali smalti per modelli.

È molto utile osservare con attenzione il vero colore, con tutte le sue sfumature, che ha il metallo vero scrostato ed arrugginito, la prima volta che si ha l'occasione di vederlo.

Anche qui è sempre bene tenere la mano leggera.

5) **Fango**: sempre per i carri, un buon effetto di infangaturarsi può avere usando i tubetti di colore a tempera, che hanno una vasta gamma di tonalità di marrone e beige adatte alla natura del terreno su cui il carro si trova.

La densità del colore può essere aumentata mescolando con sabbia fine, borotalco o con i minuscoli sassolini che compongono la sabbia per gabbie di uccelli, aggiungendo anche qualche sassolino più grosso.

Naturalmente per la grossezza della sabbia bisogna tener presente anche la scala del modello.

6) **Decals "fatte in casa"**: personalmente cerco di usare il meno possibile le normali decals in commercio che, per quanto buone, non hanno mai l'aderenza e la sottigliezza dei distintivi dipinti.

Quelli più semplici e non molto minuti con un po' di pazienza possono essere dipinti comodamente su un foglio di decals negli spazi liberi con i normali colori Humbrol, cercando di dare uno strato non molto sottile usando anche un pennino.

Una volta asciutto il colore, si potrà trasferire con un po' di delicatezza la figura sul modello come una normale decals, usando un pennello morbido per sospingerla e sistemarla.

Una volta pressata col fazzoletto, se tende a staccarsi ma è molto difficile data l'aderenza che ha, si può bagnarla con l'acqua mescolata alla colla sciolta che era sul foglio di decals.

Con un po' di pratica si ottengono dei risultati eccezionali.

I più fortunati che hanno l'aeropenna possono anche usare le mascherine o normografi in commercio con numeri, lettere, cerchi ecc. per spruzzare sulla carta delle decals.

Io per croci tedesche o italiane di Savoia, stelle U.S.A. o russe o per numeri "semplici" (1,7,4) mi sono ritagliato la mascherina con un comune tagliabalsa sulla carta da lucido che è abbastanza consistente e non si sfilaccia; il lavoro è un po' faticoso ma una volta fatto serve per moltissime volte.

I distintivi nazionali, giapponesi, inglesi o francesi si possono ottenere della misura voluta con un compasso sostituendo l'ago alla punta di grafite, girato più volte sulla carta. Dopo qualche giro il disco interno si stacca da solo lasciando il cerchio netto. Si può anche usare l'acetato trasparente che può essere anche limato all'occorrenza.

Il distintivo può essere spruzzato direttamente sul modello ma è più rischioso perchè il getto d'aria tende a sollevare la maschera ed a riflettersi su punti imprevedibili.

Naturalmente tutto ciò si consiglia soprattutto per i modelli di aerei giganti 1/24-1/32, ed anche per quelli 1/50 e inoltre per i carri 1/25-1/35 che avendo per lo più le superfici granulate non danno mai una aderenza sufficiente (per non parlare di quelli con lo "Zimmeritt"!).

7) **Trasparenze**: con sorpresa ho notato che alcuni ancora ignorano che una cappottina d'aereo dipinta con vernice Humbrol trasparente lucida acquista una trasparenza che fa sparire le limature, le correzioni, i graffi, ecc.

Molti usano per lo stesso scopo il metal-polish per lucidare le carrozzerie delle automobili, ma io non l'ho ancora provato sia per pigrizia (trovandomi bene con il primo sistema) sia perchè, vivendo a Venezia, sono un po' estraneo a tutti i vari prodotti per automobili ed affini!

E. DALLA TORRE

ANCORA SUL REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

Nel numero precedente abbiamo ospitato un articolo relativo agli F-84F in servizio presso l'A.M.I. Nel corso della sua preparazione ci erano sorti diversi dubbi ed avevamo invitato i lettori a collaborare. Primo a raccogliere tale invito è stato il socio P. Borelli che ci ha mandato una schematizzazione sintetica, ma preziosa, che chiarisce le vicissitudini di organico dei reparti interessati.

Ci ha inoltre fornito le seguenti correzioni e precisazioni al precedente articolo:

– Pag. 17, undicesima riga dal basso: solo il 155° Gruppo conflui nel 1967 nel ricostituito 50° Stormo;

– pag. 18 ultima riga: secondo Borelli il serpente del distintivo è bleu e la scintilla gialla;

– risulta che gli esemplari revisionati in tempi recenti (sia 50° che 36° Stormo) sono verniciati in colore alluminio e non lasciati in metallo naturale; probabilmente questa correzione deve applicarsi anche al primo profilo della tavola a pag. 25;

– fine articolo: sempre il socio Borelli ritiene che i numeri di matricola, salvo eccezioni, siano quelli originali americani.

☆☆☆

5a A.B. Inizialmente Gruppi 101, 102 e 103.

Nel 1959 il 103° autonomo coi G-91

Dal 1963 in poi il 102°, poi il 101° ricevono gli F-104G.

Fino al '66 tutti e due Gr. hanno F-104G.

Dal 1966 il 101° riprende gli F-84F e lascia gli F-104G; successivamente passa a Cervia e forma l'8° Stormo.

6a A.B. Inizio: 154° GR. (fiamme o triangoli, n. 3, su deriva colore arancione)

155° GR. (fiamme o triangoli, n. 3, su deriva colore blu)

156° GR. (fiamme o triangoli, n. 3, su deriva colore giallo)

I tridenti sono tutti molto simili con variazioni solo di dettaglio, la pattuglia acrobatica si discosta per evidenti ragioni dall'uso normale.

Dal 1963 il 154° riceve gli F-104G.

Nel 1967 il 155° forma il 50° Stormo a PC dove già era schierato da prima.

Nel 1966 il 156° forma il 36° Stormo a Gioia d.C. assieme al 12° Gr.

8° Stormo Formato col 101° GR. già della 5a A.B., mantiene le stesse insegne dell'ultimo periodo varia il n. di stormo da 5 a 8 e varia il distintivo sulla deriva: la diana (su disco nero) è sostituita dal busto di uomo alato con bomba. Esempio: ☉ 5-43 diviene ☉ 8-43. Il distintivo con la serpe blu in campo nero ecc. è quello del 101° e rimane.

36° Stormo Unione del 156° GR. (ex6aA.B.) e del 12° GR. (ex4a) rispettivamente con F-84F ed F-86K. Il 154° mantiene le tre fiamme gialle sulla deriva (reminesc. della 6a); il 12° parimenti adotta tre fiamme uguali, ma di colore verde. Inizialmente prima che venga adottata la vecchia insegna del 36° (aquila con due fulmini giallo e verde per i due Gr. e tuttora in vigore) lo Stormo adotta un simbolo combinato delle due brigate di origine: cavallino nero + diavolo su campo bianco circolare posto sulla deriva. Questo per

un breve periodo. (Interessante: qualcuno ha foto? N.d.R.).

50° Stormo Il 50° nasce dal 155° GR. già della 6a A.B. (ved.). Prima di diventare 50° St. operava su stessa base con le insegne della 6a A.B.

51a A.B. Già caccia bombardieri prima con P47 poi con F-84G, nel 1957 riceve gli F-84F con i Gruppi 21° e 22° (il 20° ha costituito contemporaneamente o quasi la 1aA.B. COT diventando 6° Gruppo con gli F-86K).

Nel 1959 (Giugno) la 51a versa gli F-84F alla 5a e 6a A.B. e prende gli F-86K lasciati dalla 1a A.B. che passa ai missili.

Marche e colorazioni: i velivoli portano una striscia triangolare sulla deriva, per un gruppo è gialla (forse è il 22°?) per l'altro è (penso) verde...(?). Il gruppo con b. gialla ha un fregio longitudinale a freccia gialla su tutta la lunghezza. Il dist. della 51a è sulla deriva come tradizione (gatto ecc.).

L'unica foto che ho vista va descritta come segue: F-84F matr. (USAF) 36865, 51© 66, fregi gialli (stimato da foto in b. e nero), dist. 51a su deriva, distintivo (forse di Gruppo?) sul muso lato sinistro sovrapposto al fregio long. e a metà fra le radici alare e l'estremità anteriore.

NOTA: A quanto mi risulta la colorazione standard della A.M. dal dopo guerra al 1959-60 è il metallico naturale o la verniciatura alluminio (particolarmente per velivoli revisionati o riparati), salvo il mantenimento della colorazione originale per macchine provenienti da altre Forze aeree o costruiti in altri paesi. Così l'F-84F mantiene la colorazione USAF, come già l'F84G, F51D, F47D, T-33, Vampire ecc., mentre l'F86E (M) viene dalla RAF e ne mantiene la colorazione, il T6 è giallo (fino ad alcuni anni fa) grazie alla RCAF.

I pochi velivoli fatti in casa in detto periodo sono in metallo naturale: G-46, P-148, G-80, G91 pre serie (poi verniciati), G-82, M-416, P-136L ecc. (oppure verniciati alluminio).

P. BORELLI

NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

KITS. Negli ultimi mesi sono apparse in Italia molte novità interessanti di cui qualcuna di produzione nazionale. Non pochi si saranno sorpresi vedendo nei negozi il modello in 1/72 del CRDA Cant Z 1007bis sotto l'etichetta *Supermodel* sapendo che tale kit era in programma da parte dell'Italaerei. Possiamo quindi spiegare che in occasione della comparsa della coppia F-84F e RF-84F si è avuta una frattura nelle file dell'Italaerei che ha dato luogo a due ditte: una continua ad operare con il nome Italaerei, l'altra ha assunto il nome Supermodel.

La prima conserva il BR. 20, il Ca. 313/4 ed i due velivoli a reazione sopra citati, ma non sappiamo nulla dei nuovi programmi; alla seconda sono rimasti il Fiat G. 55 ed i Reggiane Re. 2000/1/2. Il primo modello prodotto da questa nuova ditta è appunto la versione monoderiva del Cant Z 1007 bis, che sarà presto seguita da quella bideriva. Sappiamo inoltre che ci saranno presto delle altre piacevoli sorprese. Non ci soffermiamo in questa sede sull'Alcova perchè preferiamo farlo con più respiro in uno dei prossimi numeri.

Un'altra gradita sorpresa ci è stata riservata da una ditta totalmente nuova, la *Delta*, il cui primo kit è un

modello in 1/72 dell'idrocorsa Macchi Castoldi M. C. 72. Anche in questo caso ci ripromettiamo di esaminare in futuro il modello con attenzione; qui premettiamo solo che ci sembra valido nelle dimensioni e nelle forme, ma non molto preciso e facile per il montaggio. Oltre che dalle normali istruzioni, il kit è accompagnato da un vero e proprio libretto con molte fotografie e tavole a colori che illustra le caratteristiche tecniche del velivolo e le vicende relative alla Coppa Schneider ed il famoso record tuttora imbattuto. Si deve probabilmente a questa pubblicazione ed alla confezione molto accurata il prezzo di 1.200 lire che è un po' elevato per un modello di questa classe.

Citiamo qui di seguito alcuni dei modelli di produzione estera recentemente divenuti disponibili in Italia indicando tra parentesi il mese del Magazine in cui sono stati recensiti in dettaglio.

Della *Airfix*, con molto ritardo e non ancora con una distribuzione regolare, è finalmente disponibile il Mc.Donnell-Douglas Phantom II (Oct); si tratta di un nuovo kit della serie 4 che permette di realizzare le versioni B, C, D, E o J ed è corredato da una vasta gamma di decals. Sempre della Airfix citiamo l'ottimo Britten-Norman Islander, ed il LTV A-7D/E Corsair II.

Della *Frog* abbiamo il Grumman F6F-3 Hellcat (Sep 71), il Chance Vought F4U-1D Corsair (Jun) e la riedizione europea del FW 190 in 1/32 originalmente della Hasegawa.

Finalmente si rivedono dei nuovi kit di aerei in 1/72 della *Heller* che ha prodotto i Morane 225 e 230 (Aug) già da diverso tempo in catalogo e due dei numerosi kit annunciati recentemente: il Me 109F ed il Curtiss P-40E. I primi due sono nella migliore tradizione della Serie Musée e per la unicità del soggetto sono senza dubbio interessanti. Per gli altri siamo un po' perplessi: in particolare il Me 109 (perchè nella scatola non è stato indicato come F?) ci sembra leggermente sotto-dimensionato; bisogna invece riconoscere che per entrambi il dettaglio di superficie è tra i migliori. Le decals, secondo la tradizione Heller, sono insignificanti. Detto questo ci sembra un po' difficile prevedere un brillante futuro per questi modelli dato che al prezzo di 900 lire costano il doppio dei simili Frog e Revell. Sempre della Heller è disponibile la moto Norton Hi-Rider 750 in scala 1/8.

Della *Revell* citiamo il Mitsubishi J2M3 Raiden (Jan) in 1/32 e la moto Yamaha 250 DT-I Enduro in 1/12. Tra le riedizioni in 1/72 della stessa ditta elenchiamo una confezione con quattro kit di Phantom e decals per la pattuglia acrobatica della U.S. Navy Blue Angels, il Catalina IIA ed il Boeing Fortress IIA, gli ultimi due cioè sono con insegne inglesi.

Ai cultori della scala da "un quarto di pollice" raccomandiamo l'ottimo Hawker Siddeley Harrier in 1/48 della Tamiya; sempre della stessa ditta segnaliamo nella serie Minijets in 1/100 il Blackburn Buccaneer (Oct), tra i soldatini in 1/35 la fanteria USA ed i paracadutisti tedeschi e tra le moto in 1/8 la Honda Racing e la Honda Polizia; infine la V. W. Dune Buggy in 1/18.

Della *Hasegawa* è finalmente arrivato in Italia l'elicottero in 1/72 Bell UH-1D Iroquois (Jul 71), parente stretto cioè dell'Augusta-Bell A.B. 205; diciamo finalmente perchè ci risulta che questo interessante modello (l'unico in scala 1/72) era in vendita negli USA da più di un anno.

Si direbbe che i canali di distribuzione in Italia della *Fujimi* non siano molto regolari perchè alcuni modelli impiegano diverso tempo per raggiungere i nostri negozi ed a volte sono disponibili in alcune città ed in altre no. Si deve a questa circostanza il fatto che solo

I NOSTRI MEMBRI ASSOCIATI

Riteniamo utile e doveroso pubblicare un elenco aggiornato dei Membri Associati.

Utile perchè conoscendo chi sono e dove sono, i nostri iscritti frequentandoli sapranno di poter trovare, oltre ai prodotti di cui abbisognano, un ambiente cordiale,

aperto ai loro problemi ed in un certo senso "di famiglia".

Doveroso perchè così facendo rendiamo un modesto riconoscimento da parte nostra e dall'Associazione a chi con forme e manifestazioni diverse si adopera validamente per il sostegno e la diffusione del nostro hobby e dell'IPMS.

Li elenchiamo nella sequenza di iscrizione:

n. 18	Artiplast Benvegnù Giorgio P.zza S. Giorgio, 17 Chirignago (Venezia) T. 974469/Cap. 30030	n. 172	Giocar Poggi Pietro P.zza dei Caduti della Libertà s.n. Ravenna T. 33000/Cap. 48100	n. 239	Modellismo-Cartoleria Venezia Borella Maria Luisa Via Umberto I, 16 Padova T. 57919/Cap. 35100
n. 27	Cavallino Rampante Biffi Claudio V.S.M. e Solferino, 9 Padova T. 662845/Cap. 35100	n. 175	Hobby Toys Belgrado Carlo V. Gemona 70a Udine T. 23801/Cap. 33100	n. 256	Gulliver Modellismo Dell'Oro Giorgio Via Pecchio, 5 Milano T. 209306/Cap. 20132
n. 80	Ditta P.S.A.55 Rosso Via Luccoli, 55r Genova/Cap. 16123	n. 193	Clessi Antonio V.le Vittorio Veneto, 2 Milano T. 276880 Cap. 20124	n. 264	Tecnomodels Taccani Vittorio Via Battistotti Sassi, 12 Milano T. 741302/Cap. 20133
n. 103	Model Market Valle Franco Via Quintilio Varo, 15/19 Roma T. 7480652/Cap. 00174	n. 229	Hobby Shop Riva Luigi V. P. Rossi, 87 Milano T. 6454750/Cap. 20161	n. 267	Giocattoli Modellismo Riposio Clelia Via Roma, 187 Casale Monferrato (Alessandria) T. 6558/Cap. 15033
n. 109	Libreria Domino Domino Dott. Antonino V.M.se di Villabianca, 25 Palermo T. 291456/Cap. 90143				

SUMMARY

Tinteggiatura e contrassegni degli aerei della U.S. Navy 1941-1947. *This third article of a series describes the different identification systems adopted by the U.S. Navy A/C in the Pacific theatre of operation. Are also covered kill and personal markings, external loads and propeller colouring systems.*

Museo Caproni (Colorazioni Reggiane). *Following the previous article on the Caproni Museum at Vizzola Ticino, the Torino Chapter in this issue describes in detail the present state, particularly the painting, of three interesting and rare relics: the Reggiane Re. 2.000, 2.002 and 2.005. The study is important because the three aircraft, or parts of them, have remained in the original state since the end of the war? Two profiles of Re. 2.005, one derived from the museum exhibit, are also presented.*

Modellismo e realismo. *This article from Dr. Domino, Director of the Palermo Caapter, provides some general guidelines that should be followed in order to obtain a sound realism in modelling. As an example are considered German AFV's of the Russian campaign.*

Un 109 poco noto. Conversione per il Bf 109B. *Rivers of ink have been versed on the "one o nine", but it is felt that the B and C version have somehow been neglected, probably due to the lack of kits (before the recent Airmodel vacuform). A brief description of the operational life in Spain is followed by a detailed conversion in 1/48.*

La Ferrari 312 B1, F1 della Tamaya. *The recent kit in 1/12 by Tamiya is almost faultless, but C. D'Este has found room for minor corrections and a good job of superdetailing, as evidenced by the photos.*

Mostra di modellismo, Padova Aprile 1972. *An account of an interesting and succesful initiative held in Padova by the local "Club Modellismo Venezia-Sorci Verdi" with the support of IPMS-Italy.*

Concorso Nazionale 1971. *A selection of photos from the 1971 national competition held by IPMS-Italy.*

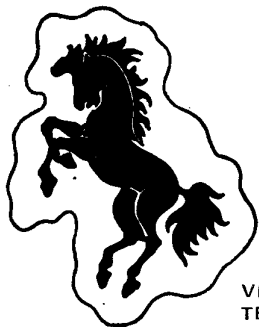
Araldica - Il distintivo di combattimento del V Stormo Caccia della Aviazione Italiana Cobelligerante (1943-44). *When the Italaerei kit of the Re. 2.002 was issued some doubts were expressed with regard to the unit badge included in the decal sheet. After some research the doubts are confirmed. The article traces the story of the "Cucaracha" emblem and presents the correct pattern for the Re. 2.002.*

Bell P-39Q Airacobra Aviazione Cobelligerante. *The cover issue deals with the Airacobra used by the Aviazione Cobelligerante and describes the relevant camouflage and markings.*

Ancora sul Republic F-84F Thunderstreak. *Following our previous article on the same subject, Mr. Borelli provides some corrections and a detailed chronological sequence of the operational life of this A/C with the Italian Air Force.*

Suggerimenti e consigli. *A number of useful hints and tips of various nature.*

Novità reperibili in Italia. *An account of kits recently become available in Italy. Of interest to our foreign readers should be the CRDA Cant Z 1.007bis by Supermodel and the Macchi Castoldi 72 racer by Delta, both in 1/72.*



Casallio Rampante

VIA S. MARTINO E SOLFERINO, 9
TEL. 66.28.45 35100 PADOVA

Completo assortimento Kits delle seguenti Case: Italaerei, Airfix, Frog, Revell, Monogram, Tamiya, Bandai, Fujimi, Hasegawa, Aurora, Protar, Pyro, Artiplast, Pocher, Lindberg, Heller, Nichimo, Esci, Cannoni metallo Mantua Model, Minitank Roco.

ULTIME NOVITA'

1/32
Focke Wulf FW 190A/B L. 5.000

Airfix 1/72
B.N. Islander L. 700
Corsair II L. 1.000
McDonnell Phantom F-4 L. 1.400
Missile Sam 2 L. 1.000
Tanks: Crusader L. 700
Tanks: Sheridan L. 700
Phantom F-4E (in arr.)

1/24
Messerschmitt Bf 109E L. 5.000
Mustang P-51D (in arr.)

1/32
Republic P-47B L. 4.000
Messerschmitt Me.262 (in arr.)
Phantom F-4 (in arr.)
Mosquito (in arr.)
F.W. 190D (in arr.)

Monogram 1/48
P-38 L. 2.950
Mosquito L. 2.950

Tamiya 1/72
Vosper FPB Perkasa mot. L. 8.500

1/35
Soldati: Afrika Korp, Ufficiali tedeschi, Paracadutisti tedeschi, Carristi tedeschi, Carristi US, Fanteria Inglese alla scatola L. 600
PZKW II L. 2.000
PZKW III L. 3.500
M-551 Sheridan (mot.) L. 4.200
Centurion (mot.) L. 4.800
1/24 Tigre I (non mot.) L. 12.000
1/24 Tigre I (mot.) L. 16.000
1/6 Honda 750 Racing L. 16.000
1/48 Harrier L. 3.200

Bandai 1/30
PZKW IV G (mot.) L. 4.000
PZKW Heuschrecke (mot.) L. 4.000
Jadpanzer IV (mot.) L. 4.000
1/24 Panther G L. 20.000

Supermodel 1/72
CRDA Cant Z 1007 bis L. 2.500

Italaerei 1/72
Republic F-84F L. 1.400
Republic RF-84F L. 1.400

Aurora 1/48
MBT 70, Japanese, Medium Tank, Centurion, Tigre Reale, Sherman, M109 ognuno L. 1.300
PG H2 Tucumcari L. 3.250
German Wolf Pack U Boat L. 1.100

Nichimo 1/200
Yamato (rc. mot.) L. 22.000

Hasegawa 1/32
Mitsubishi Zero 52 L. 4.000
FW 190 L. 4.500
Boeing F-4B4 L. 3.500
Boeing P-12E L. 3.500
Curtiss BF2C1 L. 4.100
ME 109 E L. 4.000
ME 262 (in arr.)
Hellcat (in arr.)
1/72 Neptune (in arr.)
Navi: Yamato, Musashi, Tirpiz, Missouri, Bismarck, tutte mot. l'una L. 6.500

Esci 1/9
BMW R75 con sidecar L. 7.000

Protar 1/12
Ferrari 312 B.3 L. 13.900

DECALS

Completo assortimento: Esci L.550 - Italaerei L.350 - Almark L.500-700 - Solido L.800 - Auto Word L.400-500-600 - Finishing Touch L.1000.

PUBBLICAZIONI

Air Enthusiast (eccezionale!) mensile L.600-650 (artrati dal 1° Numero Giugno 1971).

Profiles L.400-600 - AFV L.400-800 - Air Combat L.800 - Aircraft Illustrated L.400 - Kookabura L.1000.

AUGSBURG EAGLE di William Green L.7000 (veramente stupendo).

Pubblicazioni varie Americane ed Inglesi.

CONDIZIONI DI VENDITA

Spedizioni in contrassegno con spese a carico del destinatario fino ad un importo di lire 5000; oltre tale importo spese a carico del mittente.

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

BOLLETTINO DI AGGIORNAMENTO N. 2 DEL 6-9-1972

KITS

Modelli delle più note case italiane e straniere quali: Italaerei, Supermodel, Delta, Artiplast, Protar, ESCI, Casadio, Pocher, Airfix, Frog, Revell, Monogram, Lindberg, Aurora, Hawk, Pyro, Heller, Tamiya, Hasegawa, L.S., Bandai, Fujimi, Otaki, Aoshima, MPC, Nitto, Matz, Fuji, ecc. Si segnalano tra l'altro le seguenti novità o disponibilità di materiali precedentemente esauriti:

Bandai	SCALE VARIE		
BA4201	Carro M.41 (1/35)	L.	3.000
BA4257	Carro giapponese tipo 61 (1/30)	L.	5.000
BA4256	Panzerkampfwagen Panther G (1/24)	L.	20.000
BA4101	Carro tedesco IV-F2 (1/15)	L.	20.000
BA4106	Carro Sturm Geschütz IV (1/15)	L.	20.000
BA5249	Auto Alfa Romeo Gran Sport (1/12)	L.	12.000
BA3409	Auto Bugatti Royal tipo 41 (1/16)	L.	15.000

Fujimi	1/72		
FJ7A-1	Mitsubishi Zero Sen, mod.21	L.	600
FJ7A-2	Mitsubishi Zero Sen, mod.32	L.	600
FJ7A-3	Mitsubishi Zero Sen, mod.52	L.	600
FJ7A15	Grumman E-2A Hawkeye	L.	3.000

	1/48		
FJ5H-1	Bell UH-1B Iroquois	L.	1.700
FJ5A14	Focke Wulf FW 190D-9	L.	2.100
FJ5A-6	Douglas A-4E Skyhawk	L.	1.800
FJ5A15	Supermarine Spitfire Mk.V	L.	2.100
FJ5A16	Grumman F6F-5 Hellcat	L.	2.800
	Northrop F-5A Freedom Fighter	L.	1.800

	1/32		
FJ372	Jagdpanther 46 ton	L.	6.000
FJC14-500	Auto Kommandeurwagen	L.	3.000

Nichimo	1/48		
NC4802	N.A.P-51D Mustang (trasparente)	L.	2.000
NC4803	Aichi E13A1b Jake	L.	3.500
NC4804	Curtiss SB2C-S Helldiver	L.	3.500
NC4805	Douglas SBD-4 Dauntless	L.	3.500

	SCALE VARIE		
NC3503	Semovente Abbot 105 (1/35)	L.	3.500
NC3504	Carro U.S. Army M.109 (1/35)	L.	3.500
NC3002	Nave Musashi (1/300)	L.	22.000
	Nave Yamato (1/200)	L.	54.000

Airfix	SCALE VARIE		
AX521S	Motosilurante Vesper (1/72)	L.	1.800
AX303V	Missili SAM-2 Guideline (1/76)	L.	1.000

Frog	1/72		
FG201	Heinkel He.111H-1/6 (in arrivo)	L.	2.200

DJS	Nave Yamato (1/250)	L.	18.500
-----	---------------------	----	--------

DECALS

Oltre ai nostri trasferibili a secco Ital Transfer, abbiamo un vastissimo assortimento dei prodotti delle ditte Italaerei, Almark, Dri-Dec, De-Frey, Artiplast, ABT, ESCI, Il Giocattolo, Modeldecal, Modelmark, Airmodel, Aerodecal e Stoppel. Citiamo le seguenti novità:

ABT

- Serie Aerophile Service in 1/48 a L.350 al foglio:
AB4801 Luftwaffe, FW 190, II/SG.4
AB4802 USAAF, P-38 Lightning "Yippee"
AB4803 Luftwaffe, Me 109E rumeno
AB4804 Belgio, G. Gladiator "Comètes"
AB4805 Luftwaffe, FW 190, III/JG 26, Kdr. Priller
- Serie Aviazione Francese in 1/72 a L.350 al foglio
AB7202 Morane Saulnier 225 N°67
AB141 Morane Saulnier 230, Luftwaffe, Francia

Novità Modeldecal

- foglio ML-17: Canadair T-33 Mk.3, No.4 Wing, RCAF, Lahr, Germania 1967; Saab F-35 Draken, No.725 Sqn., R. Danish Air Force, Karup, Danimarca 1971; D.H. Mosquito F.B. 6,4 Sqn. RAF, Celle, Germania, 1949; McDonnell-Douglas A-4G Skyhawk, No.805 Sqn. Royal Australian Navy, Nowra, Australia, 1969. L.800
- foglio ML-18: Royal Navy (Dopoguerra): Fairey Gannet Mk.4 (COD), H.M.S. Ark Royal, 1965; Hawker Sea Hawk F.1, 898 Sqn., RNAS Brawdy, 1954; Westland Wessex Mk.1, H.M.S. Ark Royal, 1970; Grumman Avenger Mk.6, 831 Sqn., Watton, 1958. L.800

Ricordiamo in particolare i nuovi fogli Aerodecal dedicati alle pattuglie acrobatiche al prezzo di lire 500.

PUBBLICAZIONI

Completo assortimento delle pubblicazioni precedentemente qui citate delle ditte Almark, Ducimus e Ed. Bizzarri, ed in particolare:

Dimensione Cielo

3° Volume *Caccia Assalto*: C.205, G55/56, Re.2005, P.119, Ro.58, SM.91, SM.92, Do.217, Me.110, Me.109, D.520, P-39 e Spit.V. L.1300

Orizzonte Mare

43° Volume *Fregate* (parte prima) e 44° Volume *Vascelli* (parte prima) entrambi a L.1300 caduno.

MODELWORD

La nuova rivista mensile per gli appassionati del modellismo statico edita dalla Almark (in inglese): L.500 + 100 per spese postali. Abbonamento per 12 numeri: L.6000 spese postali comprese.

CONDIZIONI DI VENDITA

Non si effettuano spedizioni in contrassegno. Per importi fino a lire 5000, lire 300 a concorso spese di imballaggio e spedizione; per importi superiori a lire 5000 imballaggio e spedizione gratuita. Il pagamento della merce acquistata va fatto contemporaneamente all'ordine e può essere effettuato tramite: Vaglia Postale - Assegno Bancario - Conto Corrente Postale No.1/47242 intestato a: Ditta Franco Valle.

LA MODERNA ORGANIZZAZIONE DI VENDITA PER CORRISPONDENZA DI ARTICOLI PER PLASTIMODELLISTI

INTERPELLATECI!