



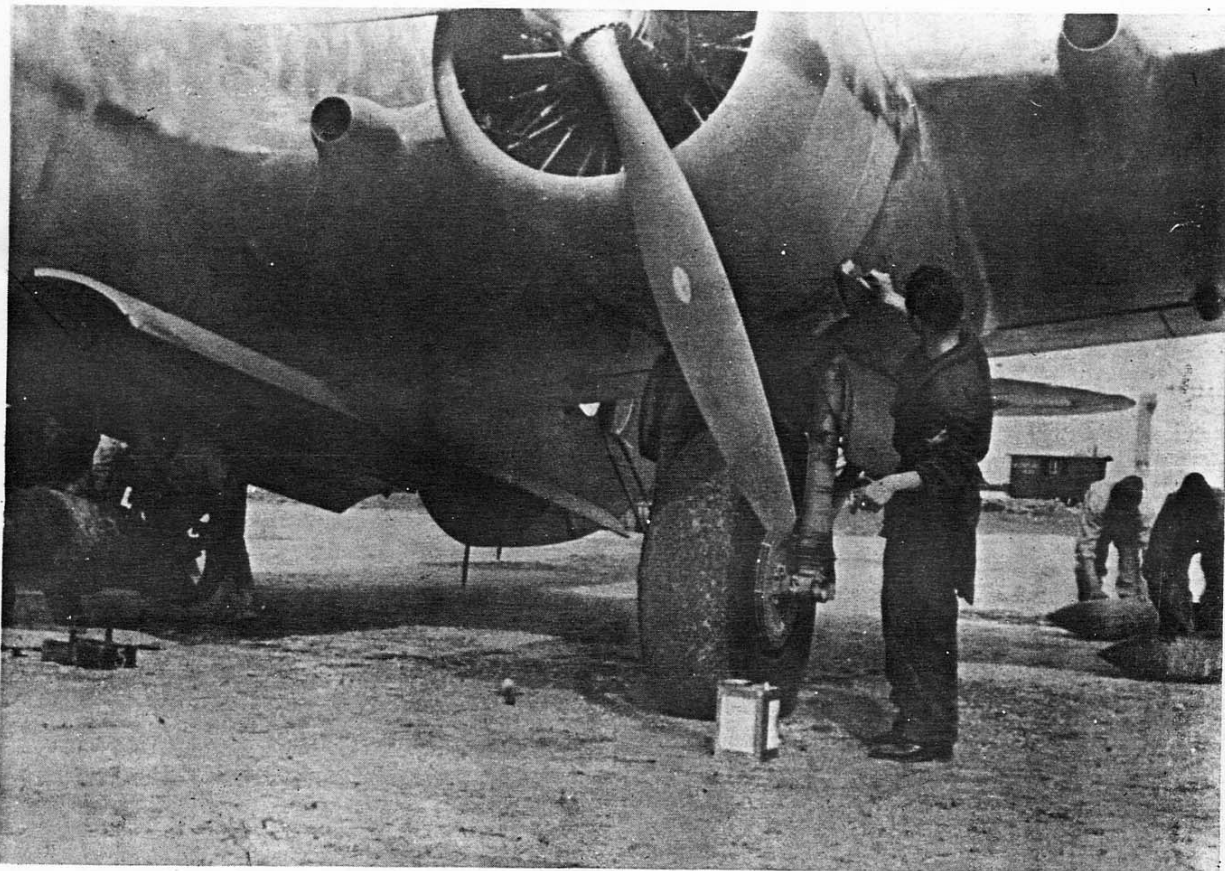
# il notiziario IPMS

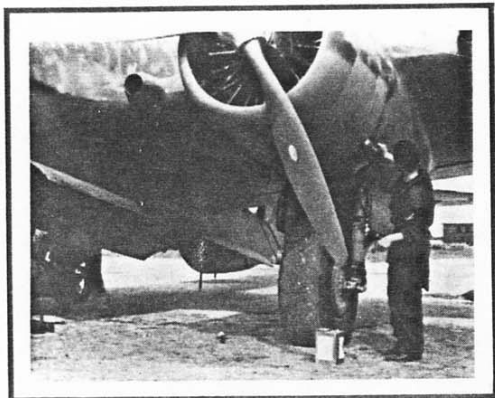
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

---

Vol. 4, No. 3 – Settembre 1972

---





Specialisti ed armieri al lavoro su un CANT Z 1007bis "ALCIONE"

## INDICE

	Pagina
C.R.D.A. Cant Z 1007 . . . . .	1
Supermodel: Cant Z 1007bis monoderiva . . . . .	6
C.R.D.A. Cant Z 1007bis. Alcuni schemi di mimetizzazione . . . . .	7
Il perchè di uno schema. U.S. NAVY BASIC n.s. Camouflage scheme . . . . .	
Rivive la flotta della Marina Imperiale Giapponese . . . . .	15
Suggerimenti e consigli . . . . .	16
Novità reperibili in Italia . . . . .	17
Summary . . . . .	20

Publicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy  
All contents strictly copyright

IPMS - ITALY  
Casella Postale 12017 - 00100 ROMA - Belsito

Con la fine del 1972 si conclude il quinto anno di attività dell'IPMS-Italy; un lustro per usare un termine un po' aulico. Non è quindi fuori luogo tirare le somme di questi cinque anni di vita.

La Sezione Italiana nacque nel marzo del 1968 per iniziativa di alcuni degli iscritti alle sezioni inglese o americana; erano in tutto undici persone più il sottoscritto che, vivendo a quel tempo in Inghilterra, aiutava a tenere i collegamenti.

Rapidamente si raccolse un discreto numero di soci, seguito poi da un incremento più moderato, ma costante.

Dapprima ci si limitò a smistare il Magazine inglese, quindi seguirono i primi passi per una pubblicazione autonoma in italiano: pochi fogli ciclostilati, quattro numeri in due anni.

Poi si è passati alla stampa in "offset", la composizione con macchine IBM, l'aggiunta di fotografie, un maggior numero di disegni, ecc.

Questi però sono particolari di tipo tecnico che pur avendo il loro valore e pur essendo immediatamente percepibili, non sono i più significativi.

Il vero valore di questi cinque anni di vita è che oggi abbiamo acquisito un'esperienza, abbiamo conquistato la fiducia e la collaborazione di chi ha la documentazione da cui poter ricavare informazioni sulla materia che ci interessa e soprattutto abbiamo raccolto tra noi stessi, cioè tra gli iscritti, le forze che ci permetteranno di perseguire con maggiore efficacia e validità gli scopi che cinque anni fa ci eravamo prefissi.

Tutto questo è però condizionato da un elemento banale, ma pesantemente vincolante: le finanze.

Riteniamo che la situazione possa essere riequilibrata senza ricorrere allo strumento di aumentare le quote sociali, ma ci serve lo stesso l'aiuto di tutti: dobbiamo aumentare il numero degli iscritti.

Attualmente ci troviamo in una fase in cui praticamente ad ogni rinnovo il numero dei nuovi iscritti supera di poco quello delle persone che ci lasciano.

Siamo circa 250; dobbiamo arrivare a 400! Tra i tanti benefici che ne conseguiranno ci sarà anche quello di poter spedire le pubblicazioni in abbonamento postale e quindi con un costo minore.

Siamo convinti che raggiungere tale traguardo non è difficile, purchè tutti collaborino.

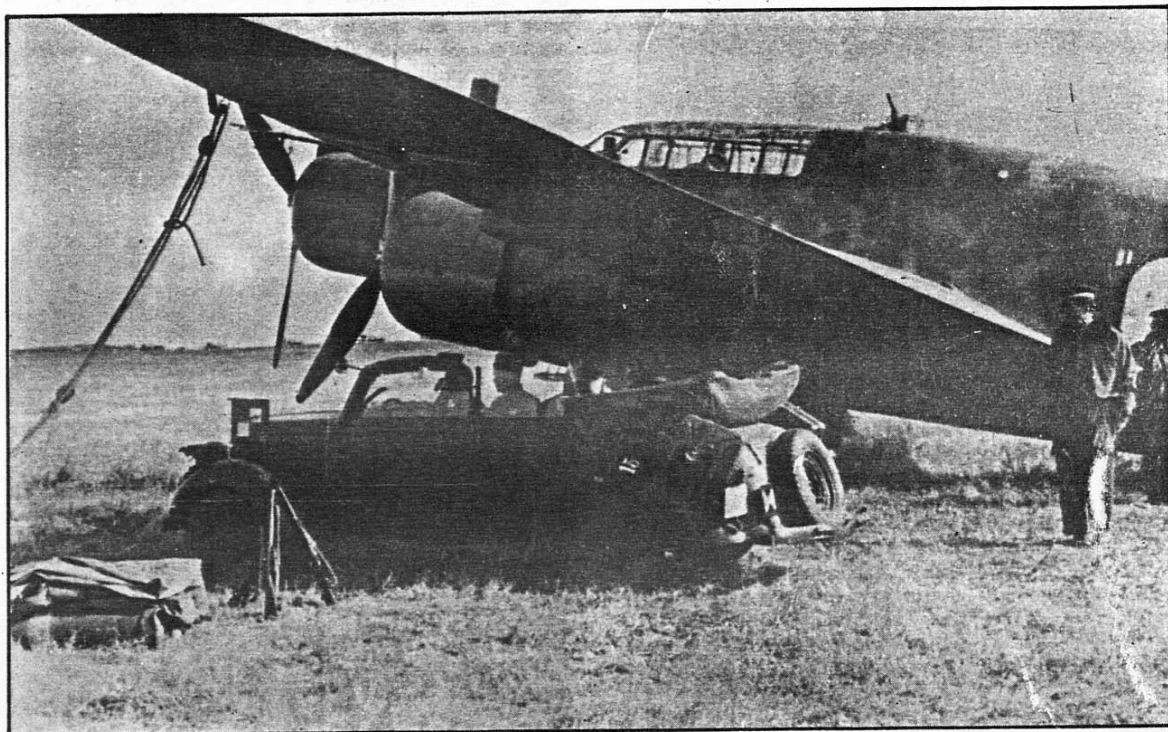
Attualmente ci sono intere zone (praticamente tutto il Sud) e molte grandi città (Firenze, Bologna, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Bergamo, Verona, Brescia, Novara, etc.) in cui non esistiamo.

Chiediamo quindi di rinnovare le vostre iscrizioni tempestivamente e senza defezioni e poi di trovare nuovi soci; chi ha bisogno di stampati o di altre informazioni può mettersi in contatto con la Direzione o con il Responsabile locale, qualora esistente.

Ricordate che non siamo una casa editrice, ma un'associazione e che quindi i problemi esposti sono di tutti gli iscritti ed è interesse di tutti superarli.

A. M. BELLEI.

# C.R.D.A. CANT Z 1007



Cant Z 1007bis in Russia (Ucraina) impiegato, sembra, come laboratorio fotografico.

Nel 1935 l'ing. Filippo Zappata impostava due progetti paralleli di un bombardiere medio e struttura lignea: il Cant.Z 1011 ed il Cant. Z 1007, ambedue equipaggiati con motori raffreddati a liquido Isotta Fraschini XI R2C 40 Asso a 12 cilindri da 840 C.V. Il primo aereo, bimotore, non fu prescelto per la produzione in serie a causa della modesta potenza complessiva erogata dall'apparato motopropulsore.

Di esso ne furono costruiti cinque esemplari che furono adibiti al trasporto di alti ufficiali. Il secondo, trimotore, fu portato in volo per la prima volta dal capo collaudatore dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) Comandante Mario Stoppani l'11 marzo 1937 dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari, presso Monfalcone. Il prototipo portava la M.M. 20687.

Complessivamente vennero costruiti trentaquattro esemplari del 1007 (M.M. 20687-20704 e M.M. 21205-21220). Le macchine di serie differivano dal prototipo soprattutto perchè montavano radiatori anulari sui motori Asso in linea. All'inizio delle ostilità nel giugno 1940 i 1007 erano in forza al 16° Stormo B.T. a Vicenza e al 47° Stormo B.T. a Ghedi, ma nessuno di essi partecipò ad azioni belliche. Essi ebbero una mimetizzazione a larghe bande terra chiaro-terra scuro, con margini alquanto sfumati; superfici inferiori presumibilmente grigio-azzurro pallido.

Prima dell'inizio del conflitto i 1007 furono visti frequentemente senza nessun distintivo di identificazione sui piani verticali di coda.

Subito dopo la dichiarazione di guerra sul timone vennero dipinte le croci bianche. I dati di massima dell'aereo sono: autonomia 2000 Km. a 366 Km/h e a

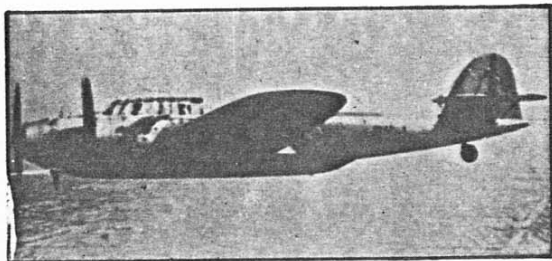
5450 m.; carico offensivo massimo Kg.600; velocità massima 430 Km/h a 4000 m.; armamento quattro mitragliatrici calibro 7,7 mm. in postazione dorsale, ventrale e laterali.

Allo scoppio del conflitto i Reparti stavano iniziando il passaggio sulla versione "bis" dell'aereo. Il prototipo del nuovo C.R.D.A. Cant.Z 1007bis "Alcione" (M.M. 21221) aveva volato nel 1938. La macchina, di piacevole disegno e con ottime caratteristiche aerodinamiche, rappresentava un netto miglioramento rispetto al suo predecessore.

I motori Asso vennero in essa sostituiti dai radiali Piaggio P.XI RC 40 a 14 cilindri da 1000 C.V. raffreddati ad aria. Rispetto al 1007, il "bis" risultò più lungo di m. 2,55, più largo di m. 0,85, più alto di m. 0,76; la superficie alare fu aumentata di sette metri quadrati. Le sue caratteristiche di massima erano: autonomia 1750 Km. a 378 Km/h e a 5600 m. a pieno carico; carico bellico massimo (interno ed esterno) di circa 2000 Kg.; velocità massima 466 Km/h a 4000 m.; quota di tangenza pratica 8200 m.; velocità di salita 4000 m. in circa 10/m'. Equipaggio cinque uomini. L'armamento difensivo consisteva in una mitragliatrice Scotti o SAFAT 12,7 mm con 350 colpi in torretta dorsale Breda M o Caproni-Lanciani Delta E, una Scotti o SAFAT 12,7 con 350 colpi in postazione ventrale a copertura del settore postero-inferiore, e due SAFAT calibro 7,7 mm con 500 colpi nelle postazioni laterali.

Sia per il 1007bis che per il suo successore 1007ter fu progettato un incremento dell'armamento difensivo con la sostituzione delle armi da 7,7 con armi da 12,7.





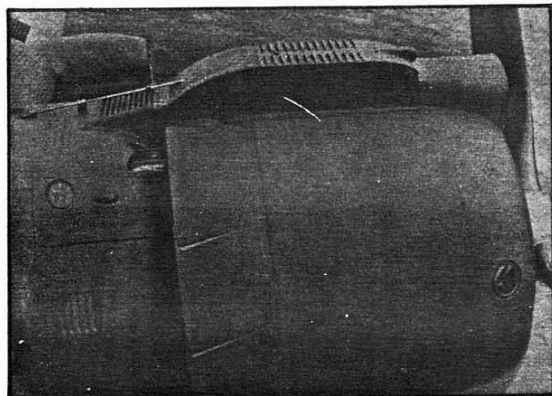
Cant Z 1007 in dotazione alla 211<sup>a</sup> Squadriglia.

Fu inoltre previsto un ingrandimento delle finestre laterali al fine di consentire l'incrocio dei tiri in coda.

La prima serie di otto esemplari fu utilizzata per estese valutazioni a Guidonia. La produzione di serie fu assegnata, oltre che ai C.R.D.A. di Monfalcone, anche alle Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali (I.M.A.M.) di Capodichino. A tale proposito è da notare come sia assodato che le macchine approntate da quest'ultima ditta presentarono quasi sistematicamente apprezzabili deficienze di caratteristiche rispetto ai velivoli C.R.D.A. Le prime tre Serie furono della versione a deriva semplice, mentre dall'esemplare M.M. 23289 della IV Serie l'aereo ebbe la deriva sdoppiata. La modifica fu adottata per migliorare il campo di tiro posteriore dell'arma in torretta dorsale. Alcuni Reparti ebbero contemporaneamente macchine con ambedue i tipi di deriva. La doppia deriva non portò a nessuna variazione apprezzabile delle caratteristiche aviatorie dell'aereo. La VII Serie ebbe gli scarichi dei motori muniti di parafiamma.

Il più serio inconveniente di questo ottimo aereo risiedeva nella sua struttura lignea con abbondante uso di parti collate che andavano incontro a pericolose deformazioni se esposte a climi con forti escursioni termiche. Ciò spiega il limitato uso che se ne fece in Africa Settentrionale dove ci risulta che soltanto quattro Squadriglie ebbero il 1107bis (190°, 191°, 230°, 231°).

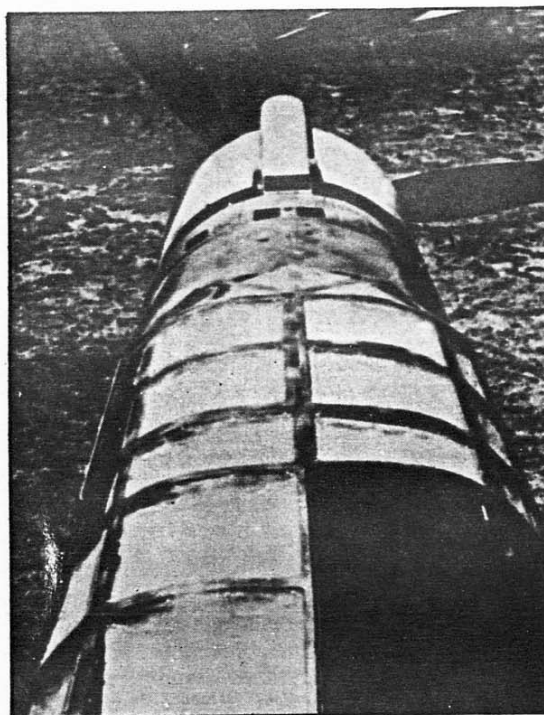
Altro inconveniente riguardò le armi Scotti da 12,7 che armavano parte degli aerei e che a basse temperature, dovute alle condizioni atmosferiche o alla quota, avevano tendenza ad incepparsi. Ne fa fede un episodio narrato da un ex-pilota il cui 1007bis isolato e ancora in volo sulla Grecia dopo un'azione di bombardamento nell'inverno 1940-41, vide sbucare improvvisamente e piazzarsi in coda un P.Z.L. P-24 ellenico.



Cant Z 1007 bis. Vista di un motore laterale. Notare il contagiri nella parte posteriore e la forma della presa d'aria.

L'armiere della torretta dorsale, l'unico che potesse prendere sotto tiro il caccia avversario, armeggiò furiosamente ma inutilmente intorno alla sua Scotti inceppata. Ma, incredibilmente, non successe nulla. Il P-24, forse senza più munizioni, si accontentò di seguire per alcuni lunghi minuti quel bombardiere italiano che non sparava e, in prossimità delle nostre linee, ritornò indietro, non senza prima aver battuto le ali in segno di saluto.

Proprio nella Campagna di Grecia si ebbe l'esordio dell'aereo quale bombardiere. In precedenza cinque Cant.Z 1007bis avevano equipaggiato la 172<sup>a</sup> Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre del C.A.I. a Chièvres in Belgio. Gli "Alcioni" operarono estesivamente, oltre che in Grecia, in Jugoslavia, Egeo, Malta Mediterraneo. Essi equipaggiarono l'8°, 9°, 16°, 27°, 30°, 35° e 47° Stormo B.T.; il 41°, 50°, 51°, 87°, 90°, 95° e 107° Gruppo B.T., e la 176° e 264<sup>a</sup> Squadriglia. L'aereo poteva portare due siluri da 450 mm. ed essere quindi usato come silurante.

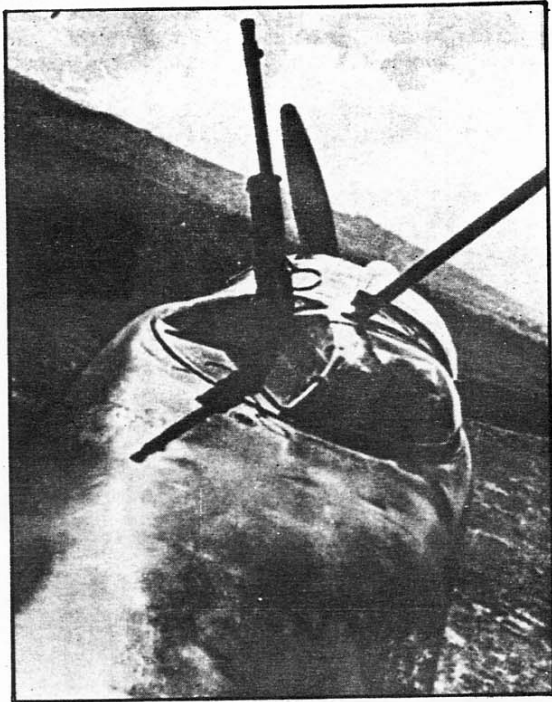


Un'insolita inquadratura della cabina di pilotaggio con il portello di sicurezza aperto.

Esso fu impiegato quale addestratore nella Specialità Aerosiluranti.

Verso la fine del 1942 il 1007bis cominciò ad essere sostituito nelle linee di montaggio da una versione potenziata: il Cant.Z 1007ter. Il "ter" montava i Piaggio P.XIX RC 45 da 1175 C.V. a 5000 m. Esso aveva gli scarichi dei motori muniti di parafiamma, doppia deriva e, a differenza del suo predecessore, eliche munite di ogiva. Il 1007ter fu prodotto in 75 esemplari; aveva una velocità massima di 500 Km/h, autonomia di 2250 Km e capacità di carico bellico di circa 1000 Kg.

Dopo l'Armistizio 25 "Alcioni" ripararono al Sud da dove eseguirono azioni di bombardamento sul fronte balcanico e lanci di rifornimenti ai reparti italiani là rimasti isolati. Altri furono requisiti dai Tedeschi, ed alcuni prestarono servizio nell'aviazione della R.S.I., a-



Particolare della mitragliatrice "Scotti" da 12,7 montata su torretta Caproni-Lanciani Delta E.A. a destra il bilanciante.

dibiti a compiti secondari. Un esemplare catturato in Nord Africa e riequipaggiato con tre Pratt e Whitney Twin Wasp da 1200 C.V. fu usato come trasporto dall'Aviazione delle Forze Francesi Libere.

Complessivamente furono sicuramente costruiti 558 velivoli delle tre versioni, ma probabilmente la cifra dovrebbe essere aumentata di un'altra ventina di unità.

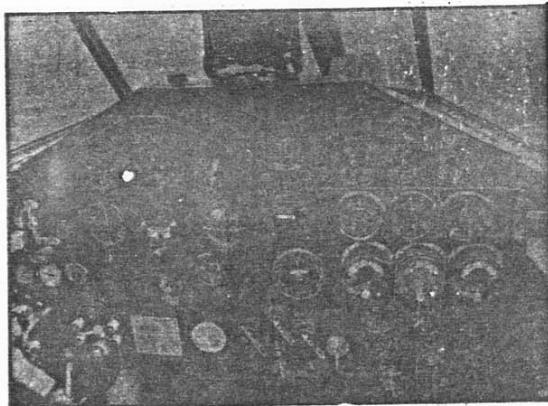
Poichè, come abbiamo visto, l'"Alcione" fu assai scarsamente utilizzato in Africa, la sua mimetizzazione fu quasi invariabilmente quella continentale e cioè: fondo verde scuro con chiazze verde chiaro, o fondo verde scuro con chiazze sabbia o terra chiaro. Quest'ultimo accoppiamento fu senza dubbio il più usuale, almeno sino alla metà del 1942, allorchè cominciò a dominare, come per tutti gli altri tipi di aereo, il verde oliva molto scuro uniforme per le superfici superiori. Le chiazze erano applicate densamente e, benchè a margini sfumati, si staccavano abbastanza nette dal fondo più scuro. Esse erano di dimensioni piuttosto piccole, uniformi e di frequente a margini irregolari e grossolanamente policiclici. La colorazione delle superfici superiori si estendeva per un breve tratto alla superficie alare inferiore lungo tutto il margine anteriore dell'ala, come era la regola per quasi tutti gli aerei italiani del periodo. Le superfici inferiori ebbero tinteggiatura in tre diversi colori: grigio chiaro, azzurro-grigio pallido e verde pisello pallido. Questa ultima tinta sembra sia stata, se non esclusiva, almeno abbastanza caratteristica della mimetizzazione di questo aereo. I pochi "bis" che operarono in Africa Settentrionale ebbero spesso la mimetizzazione desertica: fondo sabbia con chiazze verdi delle già dette dimensioni, densità e forma.

L'interno della cabina di pilotaggio era normalmente dipinto in "verde mela". Sembra però che alcuni esemplari abbiano avuto una colorazione grigio-azzurro palli-

do. I pozzetti dei carrelli d'atterraggio ripetevano la colorazione della cabina, o si presentavano color metallo opaco. I mozzi delle eliche erano color alluminio; in qualche caso furono dipinti con una vernice rossa semilucida; talvolta il rosso era applicato solo sulla faccia anteriore dei mozzi. Le eliche erano metallo opaco o grigio chiaro o nere. Le eliche del 1007ter erano nere con estremità gialle. Le cappottature dei motori, quando di colore diverso dalla mimetizzazione dell'aereo, erano gialle, come nei Balcani, mentre in Africa si videro cappotte bianche. Il colore poteva occupare l'intera cappotta, o la sua metà anteriore o una fascia centrale.

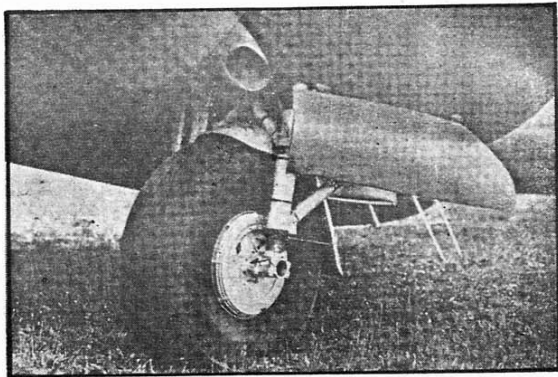
I fasci alari erano neri su fondo bianco sulle superfici superiori, nel qual caso si accompagnavano invariabilmente a fasci bianchi su fondo nero per le superfici alari inferiori; oppure furono neri sul colore di fondo dell'aereo sia superiormente che inferiormente. Il disco con il fascio non stilizzato era ubicato su ambedue i lati della fusoliera circa a metà tra l'estremità posteriore della cappotta del motore centrale e una linea verticale immaginaria tirata a livello dell'inizio frontale della vetrata della cabina. Su tale linea, alla stessa altezza del fascio o leggermente più in alto, era posta bilateralmente la scritta a caratteristico motivo circolare con l'indicazione del tipo di aereo, di colore giallo chiaro. I caratteri della scritta avevano un'ombreggiatura di colore più scuro (grigio?) disposta in senso postero-inferiore rispetto ad essi. Da notare che il fascio mancava frequentemente del disco azzurro entro il quale era di regola inscritto, ed era dipinto direttamente sul colore di fondo dell'aereo; ciò si avverava non di rado nei velivoli con mimetizzazione a chiazze.

Le croci bianche, che furono sempre del cosiddetto "tipo greco" e cioè con il braccio verticale intersecato esattamente nel suo punto di mezzo dal braccio orizzontale, comparivano su ambedue i lati di ciascun timone nel caso di deriva sdoppiata. Lo stemma sabaudo era posto invariabilmente all'intersezione dei bracci della croce, mentre nel Cant.Z 1007 esso era invece collocato sul segmento superiore del braccio verticale. Sembra accertato che alcuni 1007bis di base in Sicilia e che operarono su Malta in azioni notturne avessero le croci e la fascia della fusoliera dipinte in nero, a somiglianza di quanto già noto per i Fiat BR.20. La fascia bianca d'identificazione era posta all'incirca all'unione dei due terzi anteriori con il terzo posteriore della distanza tra il bordo d'uscita alare e i piani di coda orizzontali. Talvolta i due margini della fascia non erano perfettamente paralleli tra loro, essendo il margine anteriore lievemente inclinato dall'alto in basso e dall'avanti all'indietro. E' stato spesso affermato che gli aerei del



Cruscotto pilota anteriore.

C.A.I. in Belgio non ebbero la fascia bianca; ciò non è esatto nel caso del 1007bis perchè esiste la documentazione fotografica di un "Alcione" ripreso a Chièvres con una larghissima fascia (circa il doppio dell'usuale) che inizia a livello del bordo d'uscita alare e che porta sovrapposto al suo margine posteriore l'emblema della 172° Squadriglia R.S.T. Tale posizione, a cavallo del margine posteriore della fascia d'identificazione, appare essere non rara per le insegne di reparto dei 1007bis; sicuramente anche gli aerei della 60° Squadriglia ebbero il distintivo in questa posizione. Di frequente riscontro anche gli emblemi posti sulla parte fissa della deriva: bilateralmente in caso di coda unica e sulle facce esterne di ciascuna deriva in caso di impennaggi doppi. Inoltre su entrambe le facce della parte fissa della deriva (o sulle facce esterne di ambedue le derive) compariva una scritta indicante il tipo d'aereo, la matricola militare e, raramente, la serie. La scritta era su un'unica riga negli aerei a deriva semplice, su due righe sovrapposte nei bideriva. In questi ultimi le righe divenivano tre se era indicata anche la serie del velivolo. Infine sulla parte posteriore della fusoliera compariva talvolta bilateralmente l'indicazione in chilogrammi del peso a vuoto dell'aereo. Tutte le scritte suddette erano color bianco sporco.



Particolare del carrello anteriore.

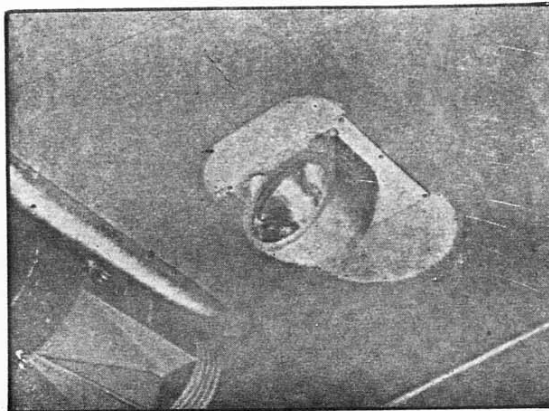
I numeri di squadriglia ed individuali non si discostavano in quanto a disposizione e colori da quelli degli altri tipi d'aereo. Negli "Alcione" il numero individuale qualche volta era ripetuto in dimensioni ridotte e nei colori rosso o nero sulle facce laterali della cappotta del motore centrale.

Il 1007ter cominciò ad apparire quando la nuova mimetizzazione verde oliva scuro-grigio chiaro era divenuta standard per gli aerei di nuova produzione: essa quindi fu anche la sua livrea. A detta di alcuni ex-piloti il grigio delle sue superfici inferiori fu di una tonalità un po' più scura di quella sin allora vista sugli altri tipi d'aereo.

Per concludere, il 1007 è anche un aereo molto interessante per il modellista per la fusione tra eleganza di linee e grinta che in esso si avvera. Tecnicamente fu senza dubbio un ottimo velivolo; ebbe a suo vantaggio, oltre la già citata struttura lignea, un inadeguato armamento difensivo. Il problema dell'armamento non fu però soltanto suo, ma comune a tutti i pari classe italiani. Come pure difetti comuni furono il mediocre traguardo di puntamento e la rudimentale strumentazione per il volo notturno e senza visibilità, tanto per citarne alcuni. Gli equipaggi combatterono con esso una guerra onorevole ed efficiente, nell'attesa di quel-

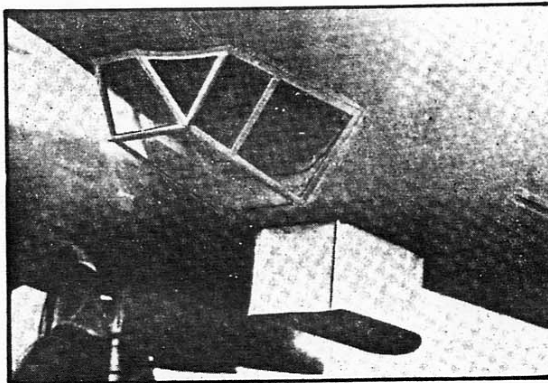
lo che può considerarsi l'aereo-miraggio del Bombardamento italiano, e cioè il Cant. Z 1018 "Leone". Ma la grandissima maggioranza dei piloti dovrà accontentarsi di accarezzare con lo sguardo l'ultimo prodotto dei C.R.D.A. soltanto in fotografia e a guerra ultimata.

G.F. GHERGO



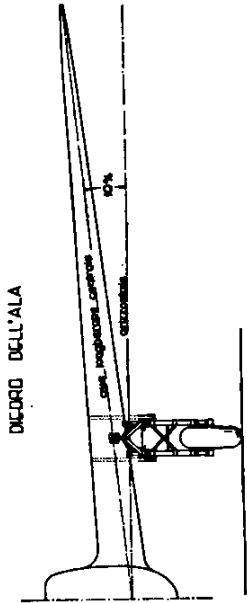
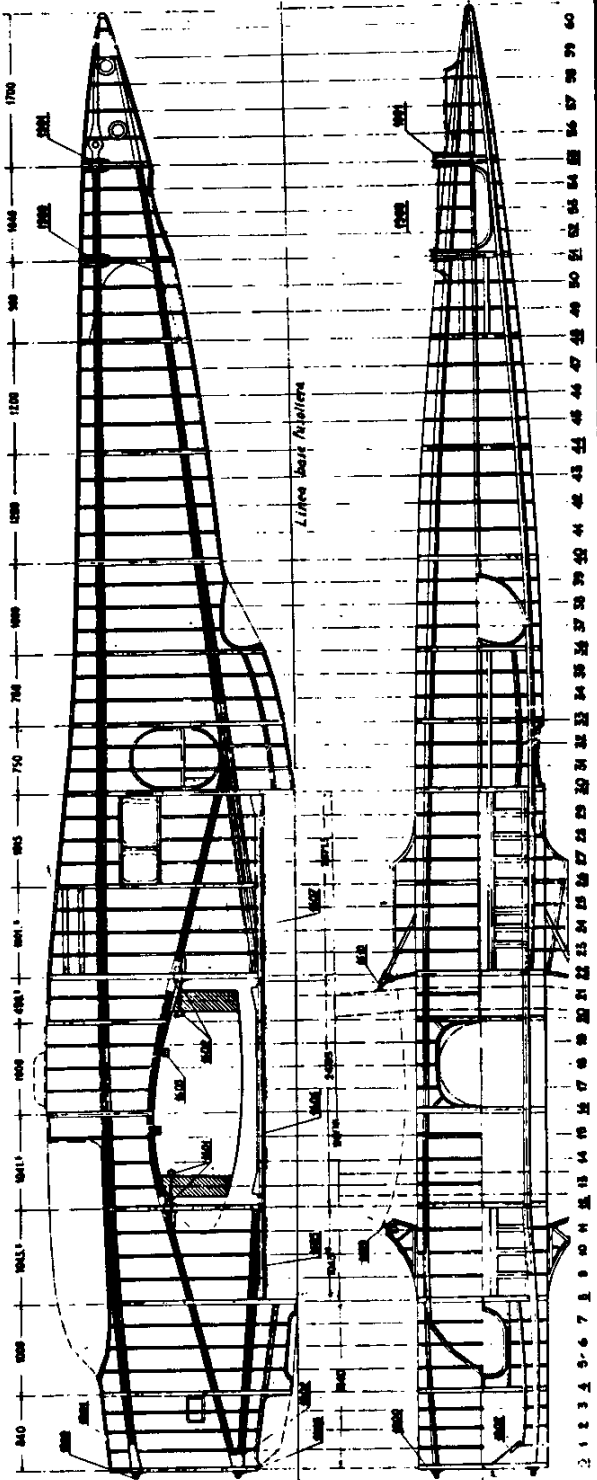
Faro d'atterraggio in posizione 'fuori'.

**NOTA** — I lettori avranno notato come questo articolo sulle tre versioni del Cant. Z 1007, oltre che incompleto, sia infiorato di termini come "sembra", "presumibilmente" ecc. La cosa non è ovviabile con facilità perchè la sua ragione risiede nel fatto che gli organi ministeriali del tempo emanarono solo delle disposizioni generali per quanto riguardava tipi di mimetizzazione, colori, applicazioni di distintivi ecc., lasciando al buon senso del Personale un ampio margine di libertà. Ma i plastimodellisti di aerei sono necessariamente anche appassionati di aeronautica; da ciò discende la conclusione che parte dei Soci ha o potrebbe ottenere informazioni e materiale che, se fatti confluire alla Redazione del "Notiziario IMPSS", potrebbero essere portati a conoscenza di tutti. Per di più si potrebbe in tal modo tentare la sistematizzazione organica della materia che, come si diceva, di necessità è ancora confusa. Mancando fogli ministeriali con precise disposizioni alle quali rifarsi, non si vede altro modo per raggiungere lo scopo che quello della ricerca capillare tendente a colmare quante più lacune possibili; e non solo, ovviamente riguardo il 1007. D'altro canto non è l'IPMS un'associazione "for the Modellers by Modellers"?

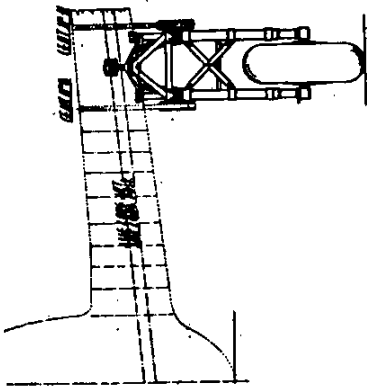
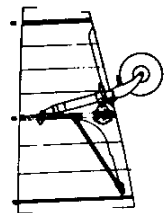
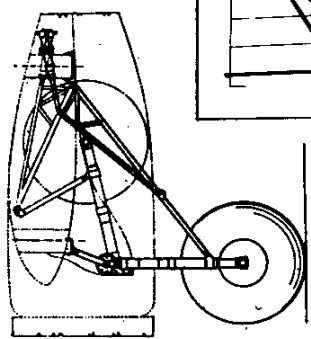


Cabina dell'osservatore bombardiere con cestello abbassato.

# STRUTTURA DELLA FUSOLIERA



NOTA: Le foto e i disegni, ove non altrove indicato, sono tratti dal testo: "Istruzione e norme per il montaggio e la regolazione" relativo alla X serie edito nel 1942. Tutti i disegni di questa tavola ad eccezione del diedro alare, sono in scala 1/72.





## SUPERMODEL: Cant Z 1007bis Monoderiva

Quattro buste di plastica proteggono le 122 parti di cui è composto il modello. Buono il dettaglio generale, pochissime sbavature, ottima la realizzazione delle parti telate, perfetta quella del carrello principale e dei motori, in scala quasi tutti i componenti.

Purtroppo, anche nel modello meglio realizzato, vi è sempre qualche piccolo errore. In questo il principale, ed anche il più vistoso, lo si riscontra nel cestello mobile del puntatore al quale mancano in senso longitudinale ben 3mm. Ciò è dovuto sia all'errato posizionamento del vano bombe, che, mantenendo inalterata la lunghezza dei portelloni, dovrebbe essere arretrato di 2mm., che alle dimensioni della finestratura puntatore più lunga di 1mm.

Inoltre, quest'ultima dovrebbe essere molto più bassa ed innestarsi alla fusoliera sulla stessa linea del portello vano bombe.

Un altro errore di posizionamento lo si riscontra nella torretta del mitragliere che dovrebbe essere arretrata di 1,5mm. Anche il parabrezza ha la sua piccola pecca: nel senso prua-poppa la sua altezza dovrebbe decrescere fino ad avere sul primo montante laterale 2mm. in meno.



Carico interno nella configurazione 'b' incompleta con 9 bombe da 100 Kg. (Foto A.M.I.)

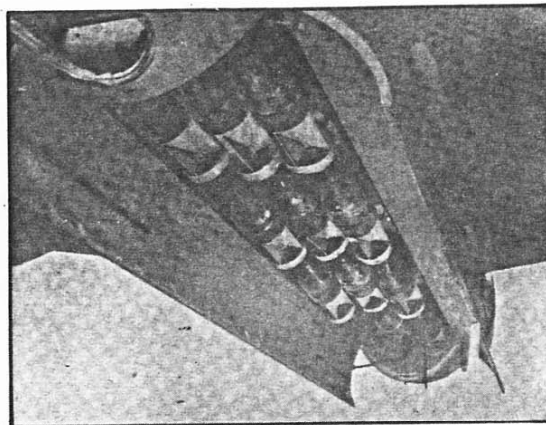
Abbondante il diamentro del cerchione del ruotino di coda e dei due fari di atterraggio, che, di tipo rientrabile, quando in funzione, fuoriuscivano basculando dall'ala, proiettando il fascio di luce parallelo alla fusoliera. Infine, troppo pronunciata la curva del bordo di entrata delle estremità alari.

L'incastro delle parti lascia terribilmente a desiderare. Le giunzioni sono ovunque ben visibili. Il punto al quale si deve dedicare maggiore attenzione sta nel fissaggio delle ali alla fusoliera. L'eccessivo giuoco che si ha fra le parti può facilmente compromettere il diedro e di conseguenza tutta la riuscita del modello.

Vi si può ovviare, in parte, aumentando lo spessore delle linguette di incastro delle semiale, in modo che il loro inserimento nella fusoliera risulti forzato. Ciò eliminerà la tendenza che esse hanno ad assumere un diedro negativo e ne faciliterà l'esatto posizionamento.

— Attenzione — L'aumento di spessore dovrà essere uguale sui due lati delle linguette.

A mio avviso, l'idea del troncone di coda separato dalla fusoliera non è delle più indovinate. Lo stesso obiettivo, cioè aver la possibilità di usare gli stessi componenti per il bideriva, poteva essere raggiunto separando solo il piano di coda.

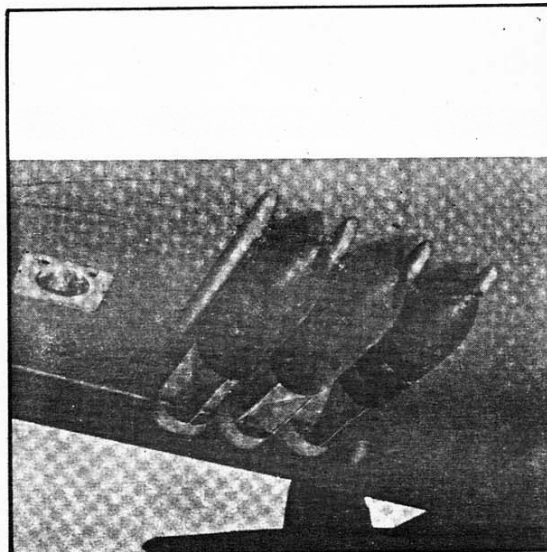


Carico interno nella configurazione 'b' con 12 bombe da 50 Kg.

Il montaggio è semplice e ben congegnato, ma potrà dare qualche grattacapo ai meno esperti, non essendovi nei disegni del foglio di istruzioni alcun accenno alla sequenza delle operazioni. E consigliabile far precedere ogni fase del montaggio dalla corrispettiva prova a secco.

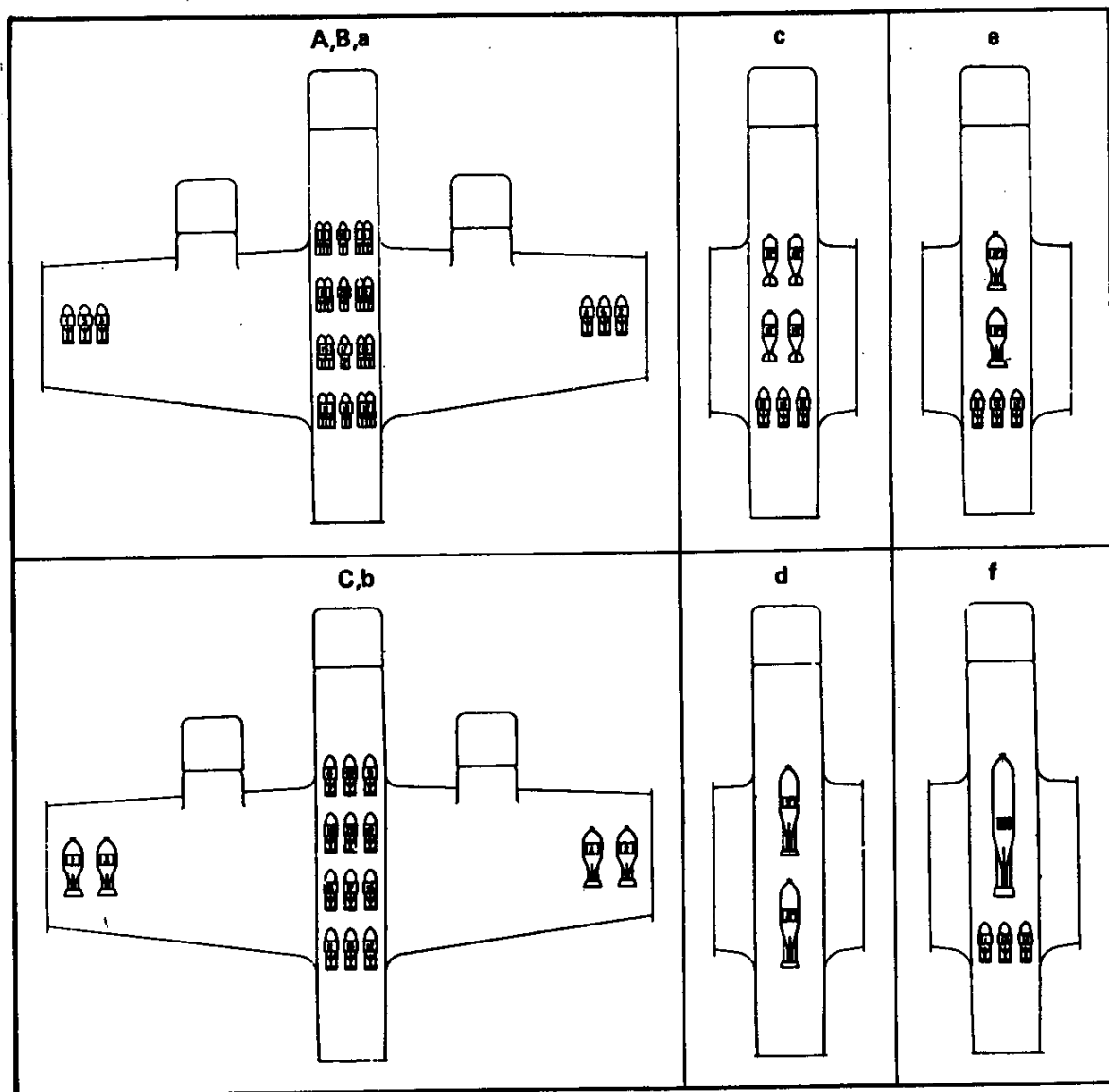
Al netto delle difficili correzioni suindicate, pochissime le migliorie da apportare al modello. Ai più pignoli si consiglia di: ridurre abbondantemente le alette di raffreddamento dei motori, arrotondare leggermente i castelli motore nel punto in cui vi si innestano le cappottature, aggiungere qualche dettaglio alla cabina di pilotaggio e, con l'aggiunta di un paio di perni rendere mobili i portelloni del vano bombe.

Mancano infine le colonnine sulle ali per lo sfianto dei serbatoi di benzina; queste sono costituite da sei tubicini e relativa carenatura aerodinamica. Si presentano come delle sporgenze sulle parti esterne superiori delle ali, in corrispondenza dei fasci, che sul modello possono essere rese con degli elementi a profilo biconvesso lunghi 10mm, alti 6mm disposti parallelamente alla centinatura.



Carico esterno costituito da 3 bombe da 100 Kg.





Nel Cant Z il carico bombe era così distribuito:  
Carico Esterno

A) 6 da 50Kg. oppure B) 6 da 100Kg. oppure  
C) 4 da 250Kg.

Carico Interno

- a) 20 da 15Kg. oppure 20 da 20Kg.  
b) 12 da 50Kg. oppure 12 da 100Kg.  
c) 4 da 160Kg. + 3 da 50Kg. oppure 4 da 160Kg.  
+ 3 da 100Kg.  
d) 2 da 500Kg.  
e) 2 da 250Kg. + 3 da 50Kg. oppure 2 da 250Kg.  
+ 3 da 100Kg.  
f) 1 da 800Kg. + 3 da 50Kg. oppure 1 da 800Kg.  
+ 3 da 100Kg.

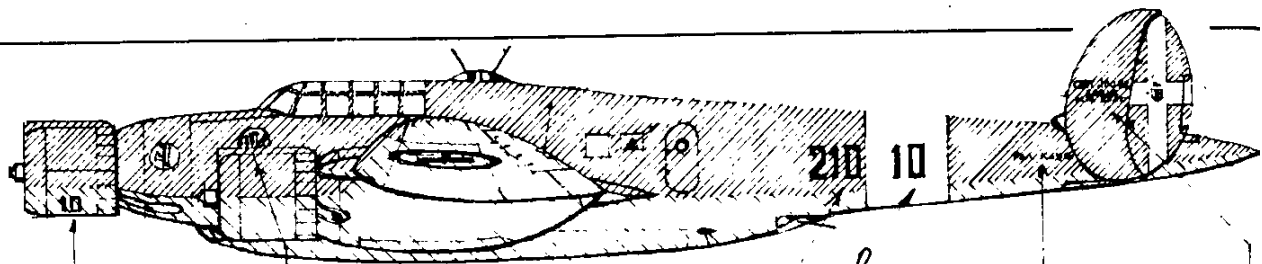
Con 18 combinazioni possibili per un carico utile massimo di 2100Kg. (C + f).

E. NOCERA

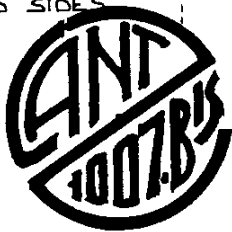
#### C.R.D.A. CANT Z 1007bis – ALCUNI SCHEMI DI MIMETIZZAZIONE

Per importanza e diffusione l'Alcione può essere considerato il numero due dei bombardieri italiani durante la 2a G.M; a tempo pieno o parziale operò con circa 34 squadriglie fino all'8 settembre 1943 e con 4 squadriglie della Aviazione Cobelligerante. Ciononostante le fotografie disponibili che mostrino chiaramente il reparto di appartenenza e gli altri dettagli che servono a ricostruire uno schema di mimetizzazione sono stranamente concentrate su un numero piuttosto ristretto di squadriglie. Questo spiega perchè i disegni ospitati in questo numero, anche se provenienti da fonti diverse, si riferiscono a pochi reparti. Dell'altro materiale sta lentamente emergendo e ci sarà occasione per ritornare sull'argomento in futuro.

Pubblichiamo insieme schemi relativi alla versione mono e bideriva perchè presto dovrebbe divenire disponibile sotto forma di modello anche la seconda e

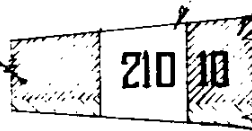


NERO - SU AMBEDUE I LATI  
BLACK - PORT AND STARBOARD SIDES



GRIGIO CHIARO - SU AMBEDUE I LATI  
LIGHT GREY - PORT AND STARBOARD SIDES

LATI: ESTRO  
STBD. SIDE



NERO  
BLACK  
ROSSO  
RED

P.a.V. Kg 9500

GRIGIO CHIARO - SU AMBEDUE I LATI  
LIGHT GREY - PORT AND STARBOARD SIDES

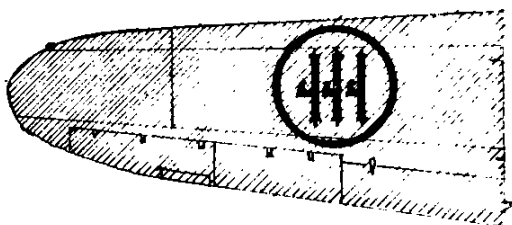
CANT. Z-1007 BIS  
SERIE V.

M.M. 23424

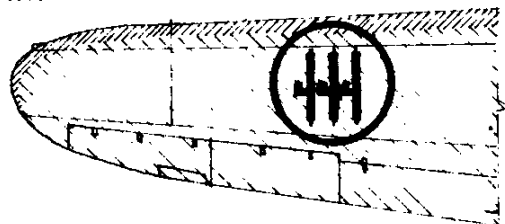
GRIGIO CHIARO - SULLE FACCE EST. DI AMBEDUE LE DERIVE  
LIGHT GREY - ON THE OUTER SIDES OF BOTH FIN.

# 210

STILE DEI NUMERI  
STYLE OF THE NUMERALS



SUPERFICIE SUPERIORE  
UPPER SURFACE



SUPERFICIE INFERIORE  
UNDER SURFACE

CANT. Z 1007 BIS "ALCIONE"

16° STORMO, 50° GRUPPO B.T., 210° SQUADRIGLIA

MANDURIA - 1942 - PILOTA - PILOT: SERG. MAGG. P. BRUSCANTIN

 VERDE SCURO  
DARK GREEN

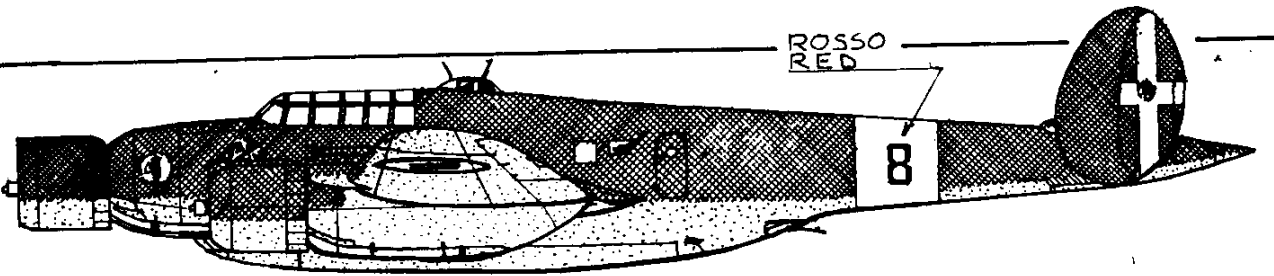
 GRIGIO AZZURRO CHIARO  
LIGHT BLUE-GREY

 BIANCO  
WHITE

ELICHE: PALE NERE - MOZZI ALLUMINIO ~ CARRELLO ALLUMINIO ~ INTERNO CABINA PILOTA: TAGGIO, FUSOLIERA, POZZETTI ALLOGGIAMENTO CARRELLI: GRIGIO AZZURRO CHIARO ~ CROCE BIANCA SU AMBEDUE LE FACCE DEI TIMONI DI DIREZIONE.  
PROPELLERS: BLACK BLADES - DULL METAL HUBS ~ LANDING GEAR: DULL METAL ~ INTERIOR OF THE COCKPIT FUSELAGE, WHEEL WELLS: LIGHT BLUE GREY ~ WHITE CROSS ON BOTH SIDES OF THE RUDDERS.

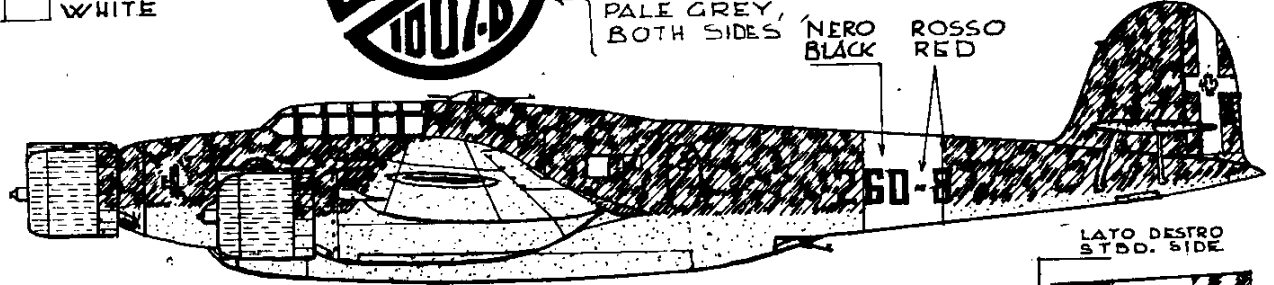
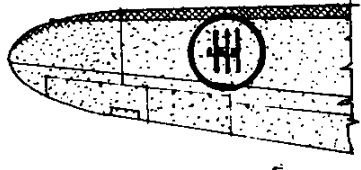
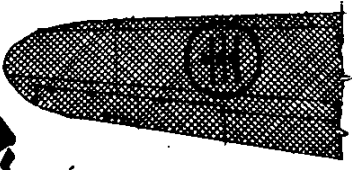
G.F. GHERGO

IPMS - ITALY MEMBER No. 11

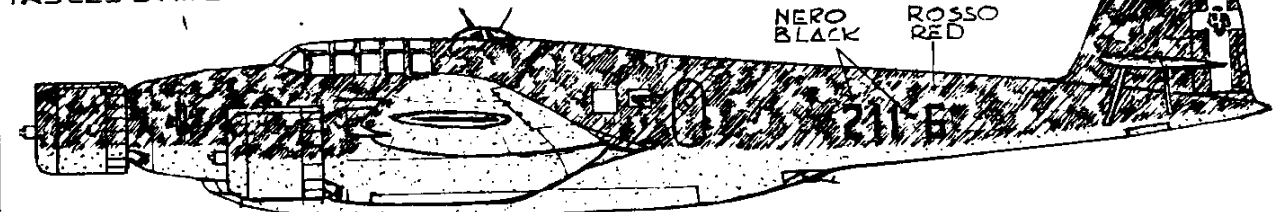


16° STORMO B.T., 50° GRUPPO, 210° SQUADRIGLIA - SCIACCA 1942  
 ELICHE: PALE GRIGIO PALLIDO - MOZZI ALLUMINIO. TUBI DI SCARICO PROLUNGATI  
 PROPELLERS: PALE GREY BLADES - ALLUMINIUM HUBS. LENGTHENED EXHAUST PIPES

- VERDE SCURO  
DARK GREEN
- GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY
- BIANCO  
WHITE



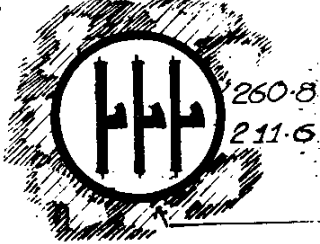
47° STORMO B.T., 106° GRUPPO, 260° SQUADRIGLIA - GROTTAGLIE 1941  
 ELICHE: PALE NERE - MOZZI ALLUMINIO. FASCI FUSOLIERA NON INSCRITI NELL'USUALE DISCO  
 PROPELLERS: BLACK BLADES - ALLUMINIUM HUBS. FUSELAGE FASCES SYMBOLS WITHOUT BACKGROUND BLUE DISC.



16° STORMO B.T., 50° GRUPPO, 211° SQUADRIGLIA - VICENZA 1940  
 ELICHE: PALE GRIGIO PALLIDO - MOZZI ALLUMINIO. FASCI FUSOLIERA COME PER IL 260-8. PROPELLERS PALE GREY BLADES - ALLUMINIUM HUBS. FUSELAGE FASCES SYMBOLS AS FOR 260-8.

- VERDE MEDIO  
MEDIUM GREEN
- SABBIA  
SAND
- GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY
- GIALLO  
YELLOW
- BIANCO  
WHITE

260-8  
211-6



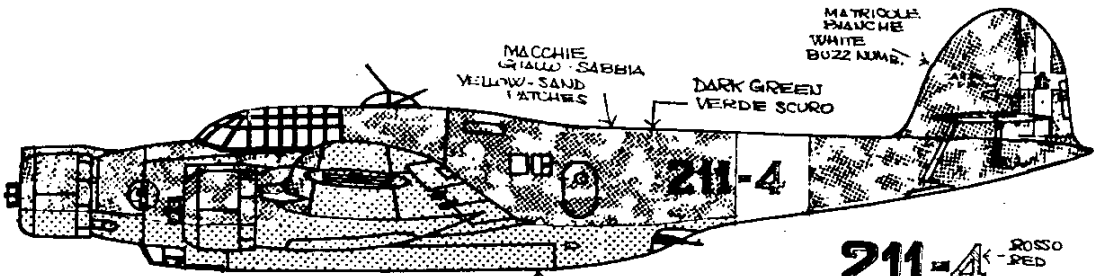
INSEGNE ALARI  
WING INSIGNA

← INFERIORI  
UNDER SURF.

SUPERIORI  
UPPER SURF.

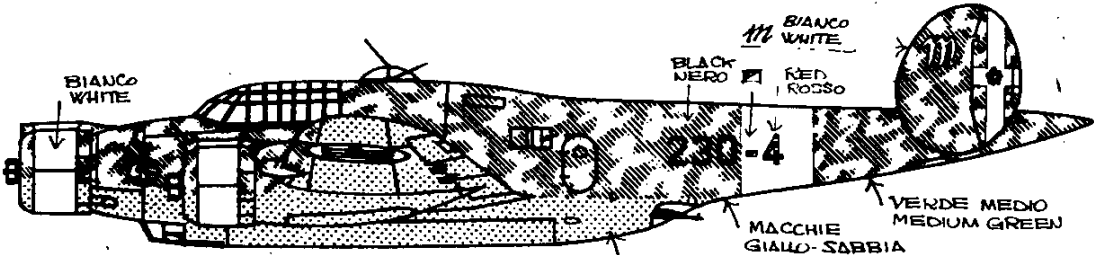
**CANT Z. 1007 bis**  
 G.F. GHERGO - IPMS - ITALY MEMBER No. 11





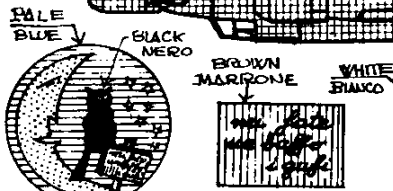
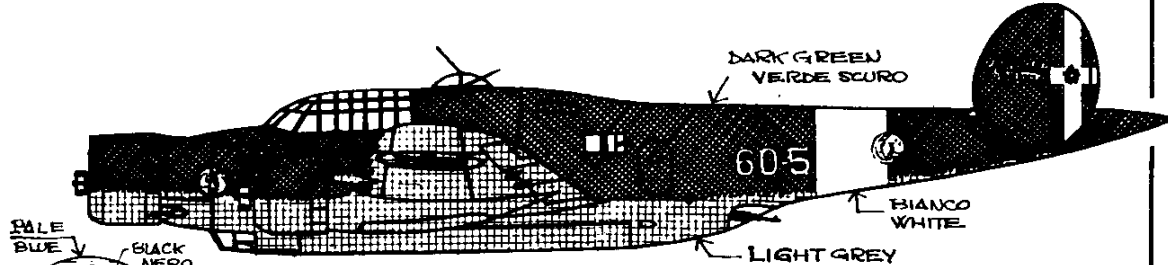
211<sup>A</sup> SQUADR.  
50<sup>GR.</sup> 16<sup>STORMO</sup> B.T.

211-4  
ROSSO RED  
NERO OMBRA BIANCA BLACK-WHITE SHADOW



CANT Z. 1007 BIS  
230<sup>A</sup> SQUADRIGLIA. 85<sup>GR.</sup> 35<sup>ST.</sup> B.T.

BIANCO WHITE  
BLACK NERO  
RED ROSSO



YELLOW MOON / LUNA E  
AND STARS / STELLE GIALLO

60-5

RED ROSSO

CANT Z 1007 BIS  
60<sup>A</sup> SQUADRIGLIA  
33<sup>GR.</sup> 11<sup>STORMO</sup>  
B.T.

perchè molti reparti ospitarono contemporaneamente entrambe.

La prima tavola fu già pubblicata nel Vol. 2, n. 1 del marzo 1970, ma la ripresentiamo sia perchè di attualità e sia perchè tale numero è da lungo tempo esaurito. Essa mostra un bideriva della 210a Sq. del 16° Stormo. Tutte le indicazioni necessarie sono riportate nel disegno; ci permettiamo solo di aggiungere che il numero individuale "10" sui due lati della cappotta del motore centrale era probabilmente rosso. Ciò anche in analogia con quanto chiaramente indica una delle poche foto a colori originali dell'epoca comparsa sul numero di dicembre 1969 di Interconair. Tale foto mostra un bideriva sempre della 210a Sq. con il numero individuale "6" in rosso posizionato più in alto, al limite della zona verde. Conoscendo già il foglio di decal che accompagnerà il bideriva, possiamo anticipare che una delle versioni previste è appunto questa citata (210-6). Da foto consultate ci risulta anche un esemplare 210-9 con M.M. 23746 del tutto simile a quello della tavola di Ghergo, ma con le pale dell'elica grigie. In merito ai fasci di fusoliera, confermiamo che a volte velivoli della 210a li hanno inseriti in un disco, anche se la variante tipica dei Cant Z, fascio isolato, è in genere la più comune.

Anche il primo profilo della seconda tavola di Ghergo mostra un Alcione bideriva della 210a, questa volta con gli scarichi prolungati.

Il foglio n. 49 della ESCI fornisce il distintivo del 50° Gruppo (quattro assi su un cerchio azzurro) al quale appartenevano sia la 210a che 211a Squadriglia, ma finora non abbiamo prove della sua effettiva applicazione sui velivoli. Compare però sugli impennaggi di un bideriva del 50° (senza indicazione di squadriglia) in uno schema pubblicato sul n. 28 di Interconair.

Proseguendo con il secondo profilo della tavola di Ghergo troviamo un monoderiva della 260a Squadriglia caratterizzato dalle cappotte motore verniciate in giallo. Una foto ci mostra quest'esemplare in volo insieme con i velivoli 260-3 e 260-4 del tutto simili a meno di leggere variazioni nella posizione dei numeri rispetto alla fascia bianca e della mimetizzazione che a volte ha un aspetto più "marmorizzato".

Un'altra foto ci mostra sempre un monoderiva 260-6, questa volta però senza il giallo sulle cappotte motore; probabilmente si riferisce ad un periodo diverso.

Il terzo profilo sempre della stessa tavola è un monoderiva della 211a Squadriglia colto nel primo anno del conflitto, ancora senza fascia bianca. Notare che, come indicato in fondo alla tavola, i fasci alari sono nella configurazione tipica per quel periodo.

Lo schema è molto simile a quello del 210-9 monoderiva la cui notissima fotografia compare nel foglio di istruzione del kit. In questo caso è già comparsa la fascia bianca. Passando alla tavola di Borelli troviamo al primo posto un'altro monoderiva della 211a Squadriglia (questo 50° Gruppo sembra essere popolare tra i due autoril). La colorazione è molto simile a quella della fotografia prima citata; probabilmente si riferiscono allo stesso periodo. Personalmente ritengo che i fasci alari fossero nella configurazione standard per l'epoca, cioè bianchi su fondo nero sotto e neri su fondo bianco sopra. Richiamiamo l'attenzione sul fatto che la sporgenza che si trova sulle ali viene ad essere sovrapposta dal disco dei fasci e quindi deve essere verniciata del colore opportuno; bianco cioè per i casi qui esaminati.

Segue un bideriva della 230a Squadriglia, 35° Stor-

mo. Per la "M" sulla deriva sconsigliamo quella del foglio ESCI n. 10 relativa ad un S.M. 79 perchè di stile diverso e consigliamo quella del foglio 49 o 113 dell'Italerei eliminando la parte nera.

L'ultimo schema si riferisce ad un velivolo della 60a Squadriglia che in una foto apparsa su Interconair n. 24 viene datata 6 giugno 1942. Per il distintivo di squadriglia può essere impiegato quello del foglio ESCI n. 10, anche se ci sono delle divergenze per quanto riguarda i colori.

A questo punto si impone un atto di umiltà di sincerità: durante la preparazione di questo numero ho cercato di documentarmi tramite diverse fonti ed ho attentamente studiato molte fotografie, ma la confusione è rimasta inalterata, anzi è aumentata.

Per prima cosa le superfici inferiori: grigio chiaro, azzurro pallido o verde pisello? Probabilmente tutti e tre, ma con quale accoppiamento per le superfici superiori? In particolare il verde pisello viene spesso citato proprio con riferimento al Cant Z bis e personalmente ritengo che si applicasse anche ad alcuni degli schemi qui presentati, ma in assenza di prove non me la sento di confutare quanto indicato da Ghergo e da Borelli.

Un'altra opinione che mi sono fatto esaminando alcune foto è che ci siano stati degli schemi in cui il colore inferiore (forse il famoso verde pisello?) ricopriva l'intero velivolo e che poi le parti superiori fossero mimetizzate a chiazze con due toni di verde più scuro. Sull'argomento dobbiamo comunque ritornare per presentare altri schemi, quindi chiunque ritenga di poter dare un contributo chiarificatore è invitato a mettersi in contatto con la redazione.

A. M. Bellei

#### IL PERCHÉ DI UNO SCHEMA — U.S. NAVY BASIC N. S. CAMOUFLAGE SCHEME

La trattazione relativa alla tinteggiatura ed i contrasegni degli aerei della U.S. Navy durante la 2a G.M. è stata completata con la puntata del numero precedente. L'idea di ritornare sull'argomento è sorta nello scrivente dalla sensazione che lo schema n. 3 (basic non-specular camouflage scheme) non abbia avuto quell'ampiezza di analisi che sarebbe richiesta dall'interesse che riveste per il modellista. Ciò è avvenuto perchè nell'economia di una trattazione generale il dilungarsi avrebbe compromesso la chiarezza. Un altro motivo per ritornare sull'argomento è l'interesse a capire perchè sia stato adottato uno schema così particolare e, se vogliamo, così complicato. E' una domanda che probabilmente anche altri si sono posta proprio perchè la risposta non è immediata come per altri schemi classici in cui si tende a confondere le superfici inferiori con lo sfondo del cielo e quelle superiori con il terreno sul quale prevalentemente opera il velivolo. Una indagine sull'argomento ha rilevato una serie di fatti che non mancheranno di interessare chi è curioso di conoscere il perchè delle cose.

La chiave è già contenuta nella breve frase riportata nell'articolo del Dott. Serra: "(lo schema n. 3)... traeva i suoi presupposti teorici dalla riflessione del colore dalle superfici curvilinee...".

Bisogna premettere che l'obiettivo che si proposero di raggiungere coloro che studiarono e definirono lo schema n. 3 era in via subordinata quello di confondere la sagoma del velivolo con lo sfondo contro il quale veniva traguadato (cielo o mare), mentre quello principale era quello di non permettere una definizione

dell'oggetto e quindi rilevarne la forma precisa e la distanza. Quest'ultimo elemento è molto importante quando si considera che a quel tempo il radar non era ancora un mezzo di normale impiego e che quindi l'avvistamento sia da parte di navi che di altri aerei era soprattutto ottico. Il puntamento ottico permette di apprezzare con sufficiente precisione la direzione sulla quale brandeggiare le armi o dirigere l'aereo, ma non la distanza o la sua variazione nel tempo, cioè la velocità radiale.

Giova ricordare a questo proposito che la ragione per cui gli aerei dell'USAAF e della U.S. Navy avevano le insegne di nazionalità su una sola delle superfici alari (superiore sinistra, inferiore destra) è proprio quella di impedire che il nemico potesse calcolare la distanza usando come base di traguardo per il calcolo di telemetria l'interasse tra le due insegne sulle superfici alari inferiori o superiori che è fissa per ogni tipo di velivolo.

Stabilito che lo scopo prefisso dalla marina americana era quello di impedire, nelle normali condizioni di illuminazione del velivolo, la definizione della sua forma e la valutazione della sua distanza, risulta chiaro che deve essere contrastato l'effetto delle ombre che appunto aiutano a dare una visione tridimensionale di un oggetto posto a distanza lontana.

A questo punto è necessario aprire una parentesi di carattere linguistico. In inglese esistono due termini distinti, "shade" e "shadow" che in italiano si traducono con uno solo: ombra. Non sono però dei sinonimi e la carenza è proprio della lingua italiana. Il primo indica la zona d'ombra creata sulla superficie dell'oggetto e nella zona circostante determinata dalla sua forma e dalla direzione dell'illuminazione. Shade cioè è la zona "in ombra". Il secondo definisce invece l'ombra proiettata su una determinata superficie dall'oggetto sotto una certa illuminazione. Shadow è quindi "l'ombra". L'esempio di fig. 1 chiarirà meglio la differenza.

Chiusa questa parentesi, vediamo cosa avevano architettato quei diavoli di americani citando mano mano passi della documentazione ufficiale dell'epoca.

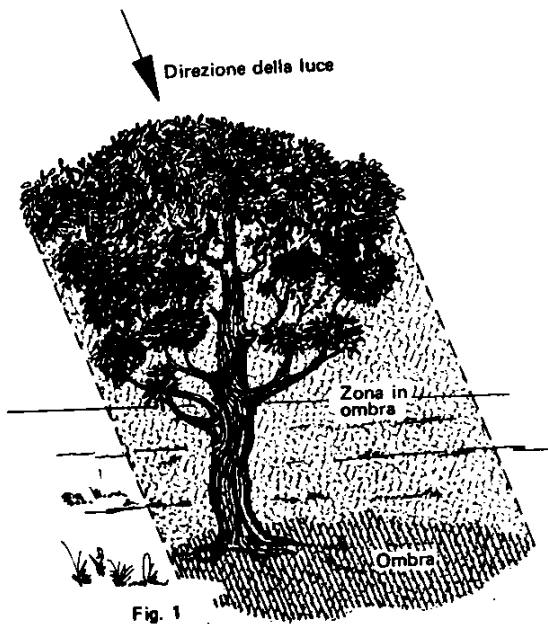


Fig. 1

**Counter-shading.** Quando un oggetto tondeggiante illuminato dall'alto è visto lateralmente si ha che la zona inferiore in ombra si smorza gradualmente verso la zona superiore illuminata. In altre parole una fusoliera verniciata uniformemente in azzurro (per esempio) apparirà scura inferiormente e chiara superiormente. Dipingendo la parte superiore di colore scuro, quella inferiore chiara e sfumando gradatamente i due colori si otterrà un effetto di "counter-shading" (anti-zona in ombra) e la superficie tondeggiante sembrerà aver perso la sua forma ed apparirà di un colore grigio uniforme (fig. 2).

**Counter-shadowing.** L'effetto delle ombre proiettate dalle superfici orizzontali su alcune zone della fusoliera può essere attenuato schiarendo il colore delle aree dove normalmente tali ombre cadono. Con tale tecnica quindi si cerca di fare in modo che l'ombra proiettata su una superficie non si stagli in modo netto e quindi non dia una sensazione precisa del contorno dell'oggetto la cui ombra viene proiettata. Il concetto dovrebbe chiarirsi meglio con l'esempio della Fig. 3.

Da questi due principi di carattere teorico derivano le norme relative alla tinteggiatura dei velivoli. Esse stabilivano che le superfici verticali o curve della fusoliera o della carena (per gli idrovolanti) comprese tra le zone superiori tinteggiate n.s. Sea Blue e quelle inferiori n.s. White dovevano essere di tonalità degradante dal n.s. Sea Blue al n.s. White impiegando uno dei due seguenti metodi:

a) sfumando nella zona interessata i due colori in modo da ottenere una transizione graduale senza che si noti una linea di demarcazione definitiva. Comunque, il colore delle superfici curve, all'incirca all'altezza del punto di tangenza con la verticale, dovrebbe essere vicino al n.s. Intermediate Blue;

b) Impiegando vernice di colore n.s. Intermediate Blue nelle zone interessate, sfumandola con le superfici adiacenti in modo tale che non si noti una demarcazione netta tra i diversi colori.

Il metodo a) era consigliato per i piccoli velivoli quali i caccia, mentre il b) era raccomandato per i velivoli di maggiori dimensioni quali gli idrovolanti (vedi fig. 4, e 5).

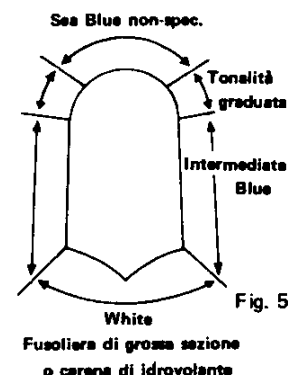
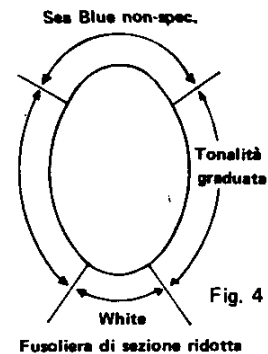
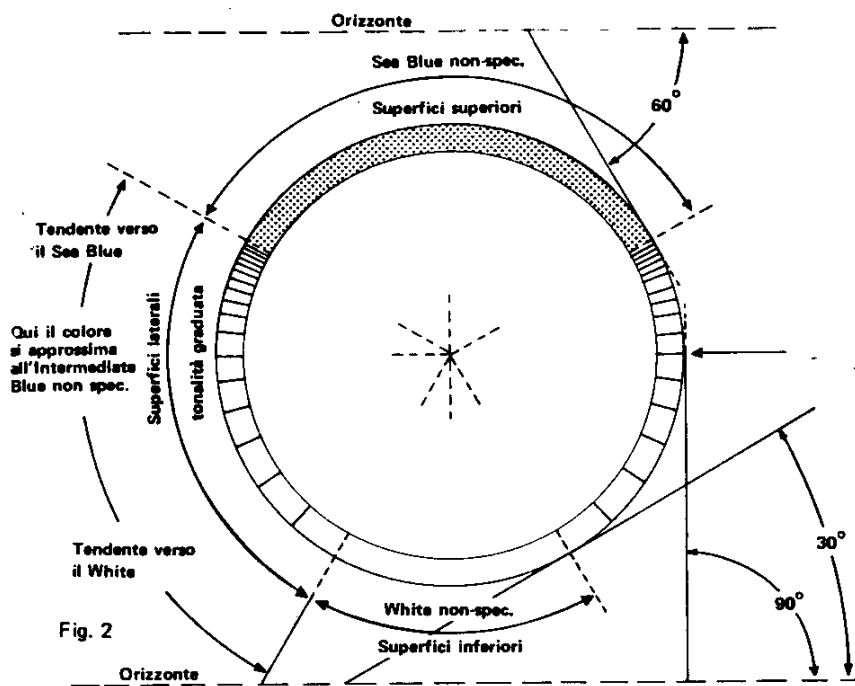
Questo per quanto riguarda il "counter-shading".

Il principio del "counter-shadowing" si traduceva praticamente nel fatto di sfumare con vernice bianca la zona immediatamente al di sotto dei timoni orizzontali e nel raccordare le superfici inferiori della fusoliera verniciate di bianco con il bordo d'ingresso e d'uscita delle ali (vedi foto a pag. 9, Vol. 3, N. 3 e fig. 6). Il problema era leggermente più complesso per velivoli di maggiori dimensioni, quali per esempio il Catalina (fig. 3).

La parte superiore delle superfici orizzontali (ali e timoni) doveva essere verniciata in semi-gloss Sea Blue, cioè lo stesso colore del dorso della fusoliera, ma con finitura semilucida. Si riteneva che in questo modo, viste dall'alto queste superfici scure di dimensioni relativamente estese avrebbero dato luogo ad un lieve scintillio simile a quello del mare; una superficie opaca avrebbe invece creato un contrasto con lo sfondo.

Poiché il bordo d'entrata delle ali era costituito da una superficie curva ad esso si applicava il principio del "counter-shading". Quindi la sequenza dei colori partendo dalla parte inferiore era costituita da una zona in cui gradatamente il bianco diventava n.s. Sea Blue, seguita da un'altra tinteggiata in n.s. Sea Blue che si estendeva per circa il 5% della corda alare. Quest'ultima si giustificava col fatto che una superficie curva tende a creare riflessi di più di una piana per cui,



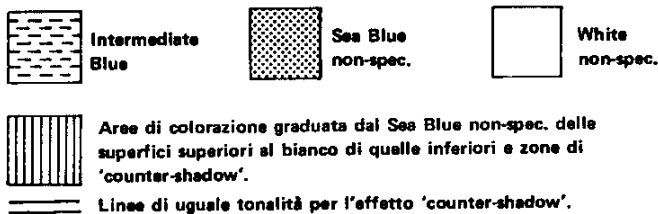


PRINCIPIO BASE DELL'EFFETTO 'COUNTER-SHADING'

se verniciata semi-gloss, sarebbe risultata troppo lucida. Per i velivoli dotati di dispositivi anti-gelo sulle ali (de-icer boots) dovevano essere impiegate vernici particolari per gomma (fig. 7).

Le parti inferiori delle superfici orizzontali dovevano essere di colore bianco opaco; facevano eccezione quelle parti delle ali che, quando ripiegate, risultavano visibili dall'alto. In questo caso dovevano essere tinteggiate n.s. Intermediata Blue. Il confine tra le due zone doveva mostrare un passaggio graduale tra le due tinte; nel caso del Corsair la transizione doveva interessare almeno 10 cm.

Questa faccenda delle ali ripiegate deve essere esaminata con attenzione perchè varia a seconda del tipo di velivolo. Gli Hellcat e gli Avenger avevano le ali incernierate in maniera tale che ripiegate si disponevano verticalmente con le estremità rivolte verso la coda. In questo caso quindi le superfici inferiori non erano visibili dall'alto e perciò rimanevano bianche. Diversamente i Corsair e gli Helldiver avevano un meccanismo di semplice chiusura a cerniera e quindi le estremità inferiori delle ali dei velivoli parcheggiati sul ponte risultavano visibili dall'alto. Dobbiamo ritenere che in questo caso era ritenuta più importante la mimetiz-



NOTA: Le linee di tonalità del disegno rappresentano il caso ideale ma in pratica bastava raggiungere una certa approssimazione

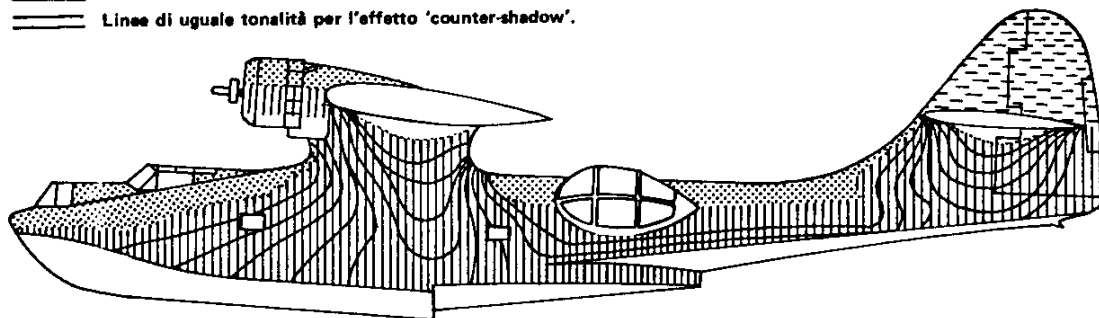
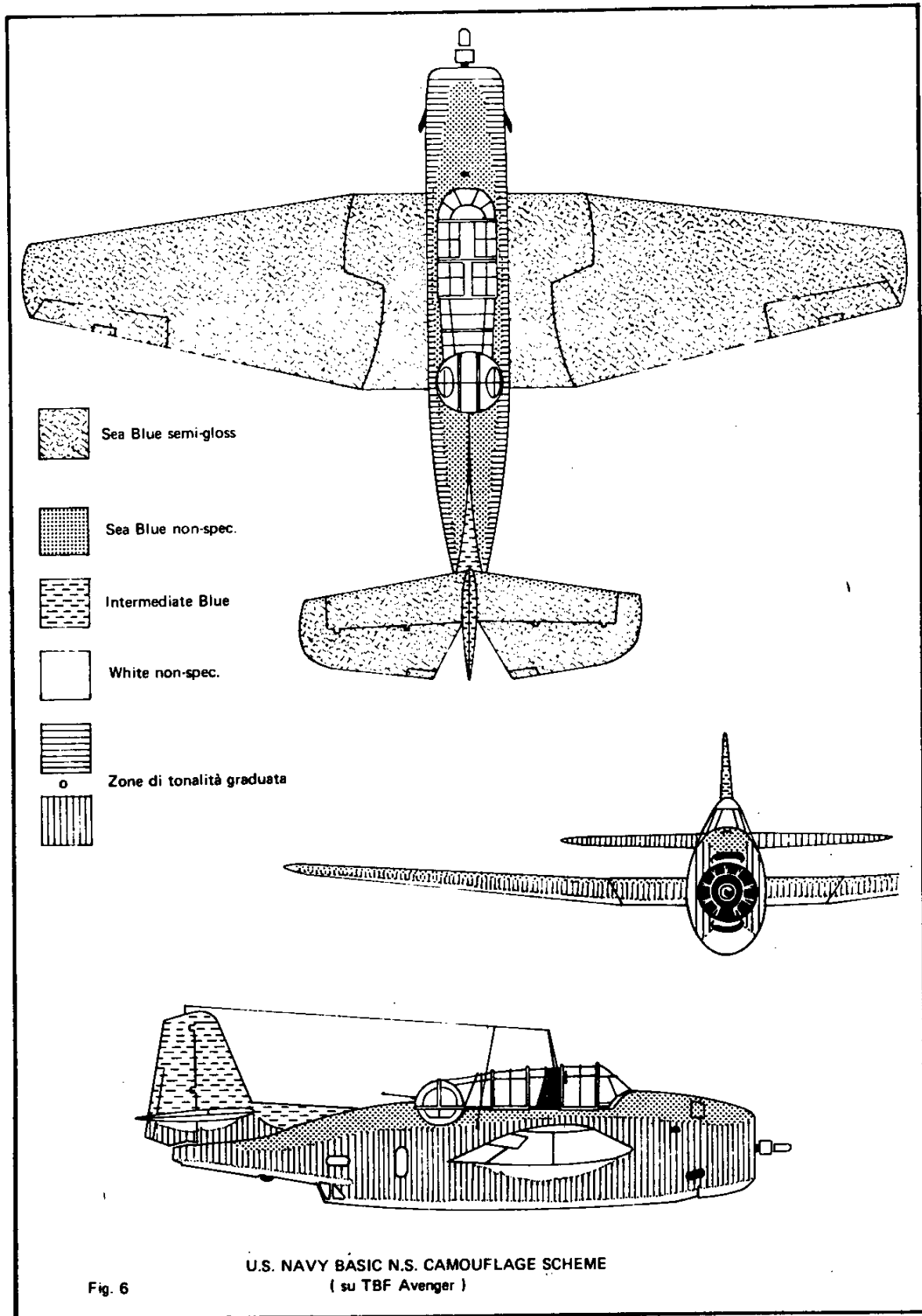


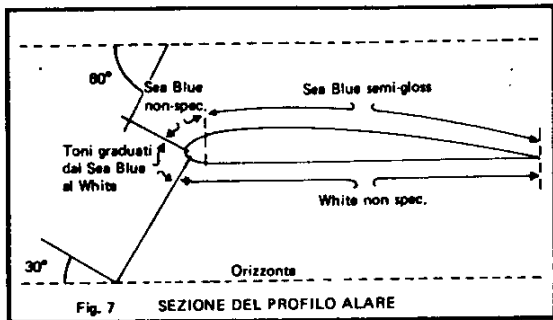
Fig. 3

SCHEMA DI PRINCIPIO DELL'EFFETTO 'COUNTER-SHADOWING'



U.S. NAVY BASIC N.S. CAMOUFLAGE SCHEME  
 ( su TBF Avenger )

Fig. 6



zazione del velivolo sulla portaerei che non in volo. Infine le superfici fisse e mobili del timone verticale dovevano essere tinteggiate in n.s. Intermediate Blue.

Gli scarponi degli idrovolanti mimetizzati dovevano essere verniciati n.s. Sea Blue nella parte superiore dorsale e n.s. White nella parte inferiore; considerando la sezione caratteristica di questi elementi non era necessario un passaggio graduale tra i due colori. Le strutture che sostenevano gli scarponi dovevano essere verniciate in n.s. Intermediate Blue.

In conclusione possiamo dire che per mimetizzare un velivolo secondo le norme si dovevano impiegare non meno di quattro diverse vernici e molta pazienza.

Venivano rispettate le norme? In generale ciò avveniva per i velivoli nuovi di fabbrica come chiaramente mostrano alcune foto, ma ben presto gli agenti atmosferici e la salsedine tendevano a rendere tutti i colori opachi e sbiaditi. A bordo delle portaerei non c'era tempo per le rifiniture e quindi i velivoli che riuscivano a sopravvivere ad un ciclo di operazioni potevano solo sperare in un ripristino della livrea nel corso di lavori di revisione a terra. Tutta questa pensata era efficace? Non sappiamo dare una risposta; forse bisogna chiederlo ai giapponesi.

A. M. Bellei

**NOTA** — Le illustrazioni sono state eseguite dal socio R. Bonato ricavandole (ad eccezione della fig.,1) dalla documentazione ufficiale dell'epoca.

#### ERRATA CORRIGE

Alla luce di quanto qui descritto, devo correggere un errore riportato nella didascalia della foto a pag. 9 del n. 3, vol. 3: la parte inferiore delle ali dello Hellcat, è uniformemente bianca.

#### RIVIVE LA FLOTTA DELLA MARINA IMPERIALE GIAPPONESE

No, non si tratta di un fenomeno di revanscismo o di una nuova corsa agli armamenti. E' invece il risultato di una iniziativa unica nel suo genere messa in atto da quattro ditte giapponesi costruttrici di modelli in plastica: Tamiya, Hasegawa, Fujimi e Aoshima. Queste ditte hanno impostato e varato in comune il programma di riprodurre sotto forma di modelli in plastica tutte le unità più significative della marina giapponese che presero parte alla seconda guerra mondiale. Non è un programma da poco quando si considera che la marina giapponese era una delle più potenti e moderne collocabile, per tonnellaggio, subito dopo quella

americana e inglese. D'altra parte il programma annunciato comprende più di 100 unità e per il momento è limitato a quelle di una certa dimensione pur essendo previsto per il futuro naviglio minore quali sommergibili, fregate, corvette, unità di appoggio, ecc. Per la precisione il programma comprende 27 portaerei, 25 navi da battaglia, 30 incrociatori pesanti, 25 incrociatori leggeri ed alcuni cacciatorpediniere. Che non si tratti solo di previsioni è attestato dal fatto che in breve tempo sono già stati messi in commercio più di 20 modelli.

Precedenti kit di navi giapponesi non mancano, anche da parte delle ditte prima citate, ma sono nelle scale più disparate (a cominciare dalla Yamato in 1/200, lunga circa un metro al prezzo di 55.000 lire) e soprattutto non sono il risultato di un programma unico e coordinato.

I modelli in oggetto sono tutti nella scala 1/700 che è indicata dai costruttori come il miglior compromesso per avere tutte le navi in dimensione tale da poterle collezionare potendo apprezzarne i particolari e senza trasformare l'abitazione in museo. Non si capisce però perché non si sia scelta la scala 1/600 che le è molto vicina e che costituisce lo standard della produzione Airfix ed esattamente il doppio della "International Recognition Scale" (1/1200) adottata dalla maggior parte delle pubblicazioni di cose navali.

Tutti i modelli si fermano alla linea di galleggiamento e sono quindi privi di chiglia, timoni, eliche, ecc. In particolare l'opera morta dello scafo nel modello si completa in basso con un pezzo piatto di plastica rossa, il che facilita molto la verniciatura. Tale base prevede l'alloggiamento per una lamina di metallo (fornita nel kit) il cui scopo non è chiaro a meno che non serva a dare la semplice illusione di un certo peso.

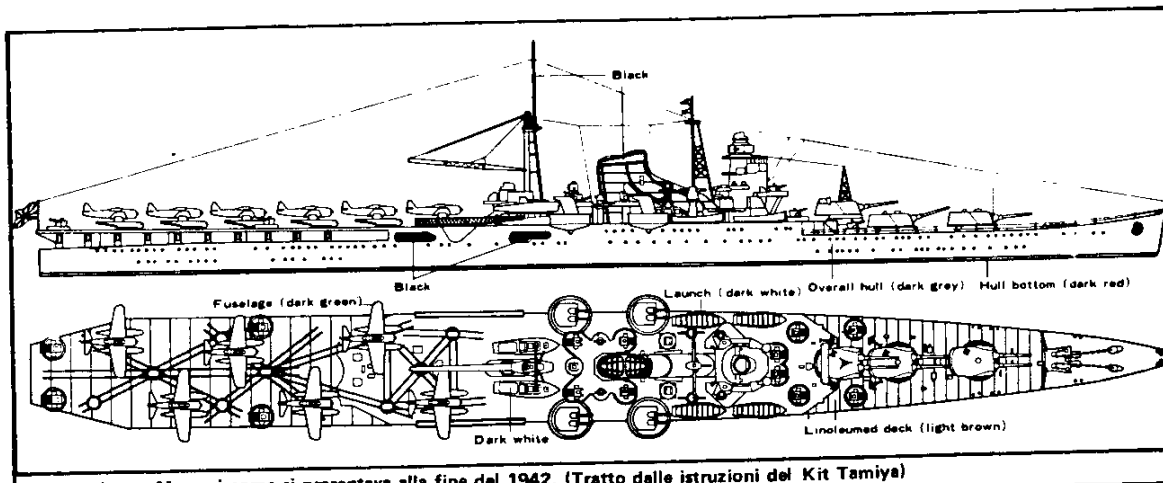
I modelli sono molto ben realizzati (almeno quelli della Tamiya e della Hasegawa che ci risultano essere gli unici in vendita in Italia) ma, a meno di qualche controllo poco approfondito, non siamo stati in grado di verificarne la veridicità; già il nome delle ditte però, ci sembra una garanzia sufficiente.

Ovviamente nella marea di modelli annunciati ce ne sono molti relativi ad unità della stessa classe e quindi molto simili se non uguali.

Il problema di non turlupinare il prossimo vendendo esattamente lo stesso modello solo con il nome e la scatola diversa è stato però risolto in modo abbastanza ragionevole ed onorevole. Approfittando del fatto che normalmente le navi, a prescindere da eventi bellici, hanno una vita abbastanza lunga e nel corso di tale vita subiscono delle trasformazioni radicali ed appariscenti, si è cercato di fare in modo che navi della stessa classe possano essere modellate in versioni diverse. Un esempio chiarirà il meccanismo adottato.

La classe degli incrociatori tipo Mogami comprendeva altre tre unità Mikuma, Suzuya e Kumano. All'epoca della loro costruzione nel 1935 erano definiti, anche se al limite, degli incrociatori leggeri da 8500 tonn. e, per rispettare i trattati di Londra sulla limitazione degli armamenti navali, l'artiglieria principale era costituita da cinque torri trinate da 155 mm. A costruzione ultimata e dopo alcune modifiche per migliorarne la stabilità il dislocamento salì a 12.000 tonn. Dopo la denuncia dei trattati di Londra e di Washington nel 1937, le unità furono riclassificate, appropriatamente, come incrociatori pesanti e l'armamento principale fu sostituito da cinque torri binate da 202 mm. Con questa configurazione parteciparono alle prime fasi della seconda G.M., ma verso la fine del 1942, dovendo subire ingenti riparazioni per danni





L'incrociatore Mogami come si presentava alla fine del 1942. (Tratto dalle istruzioni del Kit Tamiya)

subiti durante la battaglia delle Midway, la Mogami fu trasformata eliminando le due torri poppiere e dotandola di un ponte atto a catapultare e contenere 11 idrovolanti da ricognizione. Quindi la Tamiya ha prodotto un modello della Mogami in quest'ultima configurazione, un modello della Suzuya nella versione incrociatore pesante con pezzi da 202 mm, uno della Kumano nella originaria versione come incrociatore leggero con armamento principale costituito dai 155 mm.

Alcune scatole hanno una certa sovrabbondanza di parti e lasciano quindi una libertà di scelta al momento della realizzazione.

Ancora più marcato è il caso della portaerei Shinano inizialmente impostata come terza unità delle navi da battaglia classe Yamato ed a metà costruzione convertita in portaerei gigante (63.000 tonn.). Qui però tra i due modelli Tamiya della Yamato e della Shinano le uniche parti in comune sono quelle relative allo scafo.

Rimane comunque il fatto che chi volesse avventurarsi in questo campo farà bene a documentarsi. A questo scopo consigliamo i numerosi articoli apparsi in varie riprese su Interconair, ed alcune pubblicazioni quali "Japanese Warships of W.W.II" di A.G. Watts, Ed. Ian Allan, "Japanese Aircraft Carriers and Destroyers" Ed. Mc. Donald, "Japanese Battleships and Cruisers Vo. 2" Ed. Mc. Donald, "The Japanese Navy at the end of W.W.II" di Lt. Comm. Shizuo Fulkui, Ed. We Ind., tutti in vendita tramite Intybooks. Comunque relativamente ai modelli già usciti la situazione è la seguente: Tamiya - corazzate Yamato e Musashi (stessa classe); portaerei Shinano; incrociatori pesanti/leggeri Mogami, Kumano, Suzuya (s.c., ma diversi tra loro).

Hasegawa - corazzata Hyuga e portaerei Ise (derivata da unità della stessa classe); incrociatori Haguro e Nachi (stessa classe); incrociatori pesanti Ashigara e Myoko (stessa classe).

Ci è noto che sono usciti anche degli altri modelli da parte delle stesse ditte e della Fujimi ed Aoshima, ma non ci risultano ancora disponibili in Italia.

Ricordiamo che nel passato la Revell produsse una serie di modelli in scala 1/720 e quindi "accostabili" a quelli in questione; essi sono: Prinz Eugen, Arizona, Massachussets, Alabama e Pennsylvania.

I fogli di istruzioni compresi nelle scatole variano di qualità a seconda delle Ditte. Quelli della Tamiya danno in inglese una completa storia della nave e dati per il montaggio e la verniciatura. Quelli della Hasegawa hanno invece in inglese solo un foglio generico introduttivo all'intera serie di modelli, mentre quelli per il

montaggio sono in giapponese. Per la colorazione un'ottima guida è data dall'immagine sulla scatola.

Ci hanno particolarmente colpito i minuscoli modellini degli aerei per le navi che li hanno in dotazione; lungi dall'essere una semplice crocetta in plastica, essi permettono benissimo di riconoscere anche a prima vista un Val, uno Zero, un Pete, ecc.

A.M. Bellei

## SUGGERIMENTI E CONSIGLI

*Qualche informazione sui materiali plastici impiegati nel plastimodellismo*

Ho pensato che non sarebbe vano spendere due parole sui diversi materiali plastici che incontriamo dedicandoci al nostro hobby preferito.

Innanzitutto sono necessarie alcune precisazioni sui metodi di stampaggio che possono essere ricondotti essenzialmente a due: l'iniezione e il "vacuum-forming". Il primo consente di ottenere pezzi a tutto tondo e consiste nell'iniettare a caldo e ad alta pressione il materiale fluido in uno stampo, la plastica fluida scorre lungo appositi canaletti e riempie gli spazi vuoti che danno forma ai pezzi, per questo le parti delle normali scatole di montaggio sono attaccate a quei bastoncini che in gergo sono detti "sprues".

Quando il materiale si è raffreddato si apre lo stampo e si estrae il pezzo finito, se il pezzo viene fatto uscire ancora caldo corre il rischio di deformarsi.

Nei punti in cui la plastica è più spessa, durante il raffreddamento essa può "ritirarsi" dando luogo a degli avvallamenti indesiderati che poi devono essere stuccati (sinking). Spesso per facilitare il distacco dei pezzi dagli stampi questi vengono lubrificati per cui a volte i componenti mostrano ancora un velo d'olio che impedisce una buona adesione delle vernici; in questo caso è consigliabile, prima di cominciare a lavorare, di lavare tutti i pezzi con acqua tiepida saponata o alcool.

Per asciugarli evitare di strofinarli affinché non si carichino di elettricità statica attirando poi la polvere.

Le sbavature che a volte compaiono in molti kit sono dovute alla non perfetta aderenza delle due facce dello stampo. Poiché questi stampi sono particolarmente costosi, tale metodo di produzione può essere adottato solo dalle ditte più grandi.

Le ditte più piccole e spesso i privati usano un altro

metodo: il "vacuum-forming", che consiste essenzialmente nell'aspirazione o nella compressione di un foglio di polistirene rammollito a caldo in uno stampo.

Il sistema è notevolmente più economico richiedendo uno stampo composto da una sola faccia, eliminando così i problemi dovuti alla centratura degli stampi, alle alte pressioni necessarie (fino a 2000 atm.) per l'iniezione, e via dicendo.

Naturalmente si ottengono dei pezzi che vanno staccati dal foglio e che consistono in un semplice involucro. La maggiore facilità di stampaggio per il produttore, si tramuta in una maggiore difficoltà di montaggio per il modellista.

Ora passiamo ai materiali impiegati: si tratta di sostanze che nella terminologia chimica si chiamano polimeri e non starò a tediarvi ulteriormente con la spiegazione del significato chimico del termine; quelli incontrati più frequentemente sono: il polistirene, l'ABS, il polietilene, il cloruro di polivinile, l'acetato di cellulosa, il polimetacrilato di metile, altri composti polivinilici.

Esaminiamoli separatamente. Il più usato in assoluto è il polistirene sia nel metodo di stampaggio a iniezione che nel "vacuum-forming".

Esso viene attaccato da moltissimi solventi (metil-etil-chetone, cloroformio, trielina, ecc.) per cui l'incollaggio è molto semplice.

Può essere facilmente stirato e ridotto in fili o bastoncini previo riscaldamento sulla fiamma di una candela, è importante estrarre dalla fiamma il pezzo appena rammollito al punto giusto e poi tirare.

In commercio è disponibile in fogli, in tale forma può essere lavorato con un sistema molto semplice per ottenere ogive, carenature di motori e così via. Si modella uno stampo maschio a tutto tondo in legno del pezzo da realizzare e se ne riporta la sagoma su di una tavoletta di legno che costituirà lo stampo femmina, si inserisce il foglio di polistirene tra i due stampi, si riscalda opportunamente e poi si preme lo stampo maschio nello stampo femmina, ottenendo così il pezzo in polistirene; è come vedete un "vacuum-forming" casareccio (esso è stato illustrato in alcuni numeri del *Magazine* 1972).

Il polistirene in fogli nella letteratura anglosassone è spesso indicato con il termine commerciale "plasticard".

La sua reperibilità in Italia presso i negozi di articoli per modellismo non è ancora molto diffusa, ma si tenga presente che i piatti in plastica del tipo da buttar via in vendita presso i grandi magazzini sono appunto in polistirene. L'unico problema è che gli spessori sono limitati a una o due misure.

Le parti trasparenti dei normali kit a iniezione sono realizzate anch'esse in polistirene per cui valgono le considerazioni già fatte.

L'ABS (Acrylonitrile Butadiene Styrene) è un copolimero dalle caratteristiche meccaniche migliori del polistirene; si lavora come quest'ultimo materiale, ma impiega più tempo per essere attaccato dai solventi e quindi ad essere incollato. Sotto forma di fogli è impiegato da alcuni costruttori di kit "vacuum-formed", per esempio da Sutcliffe.

Altro materiale molto diffuso è il polietilene, quello, per intenderci, dei soldatini in scala HO-00 dell'*Airfix*. Non è attaccato da solventi e quindi è necessario incollarlo con adesivi per contatto, il migliore dei quali è quello epossidico composto di due sostanze che, mescolate poco prima dell'uso danno origine ad un tenacissimo collante capace di tenere insieme due pezzi di metallo.

Da un po' di tempo è sempre più di uso il cloruro di polivinile o PVC: le parti trasparenti dei "vacuum-formed" dell'*Intermodel* e di G. Sutcliffe e i pezzi di conversione dell'*Airmodel* sono prodotte con questa sostanza adoperando il metodo "vacuum-forming". I collanti adatti a questo polimero sono gli adesivi per contatto o i collanti specifici per resine poliviniliche come il "PVC-Solder" della *Modelmarket*.

Sconsiglio assolutamente di lavorare questo materiale sulla fiamma perché dà luogo a prodotti di combustione tossici.

Il PVC trasparente, ossia quasi puro, è caratterizzato da una certa rigidità e cristallinità per cui facilmente tende a spaccarsi durante la lavorazione; per separare i pezzi dal foglio su cui si trovano, senza farli rompere, è opportuno, prima riscaldarli in acqua calda, e poi tagliare con un paio di forbici.

Le parti trasparenti di altri kit "vacuum-formed" come i *Rareplane* e gli *Airframe* sono costituite di acetato di cellulosa. Questa sostanza è adoperata anche per le pellicole cinematografiche, perciò per incollarla, anche a parti in polistirene, si può usare un collante per pellicole facilmente reperibile dal più vicino fotografo. E questo uno dei materiali più lavorabili col sistema casareccio prima illustrato, permettendoci così di realizzare parti trasparenti, come tettucci, musi vetrati, ecc., con un minimo di spesa e di attrezzatura. Si trova facilmente in commercio ridotto in fogli di vari spessori.

I cingoli di molti carri in scala 1/76 o superiore, sono in resina polivinilica plastificata che può essere incollata con gli stessi adesivi previsti per il PVC.

Anche se pochissimo usato, penso sia il caso di citare anche il polimetacrilato di metile, noto come *Perspex*, *Plexiglass*, *Vedril*, ecc..

È una resina trasparente o colorata, dalle caratteristiche superiori a quelle di altre sostanze. Infatti è molto più limpida di PVC, polistirene e acetato di cellulosa, è molto facilmente lavorabile, ma è necessaria una certa cautela nel lavorarla sulla fiamma poiché dà facilmente luogo a bolle.

È attaccata da trielina e cloroformio per cui è molto facile incollarla.

Penso di aver toccato tutti i materiali più diffusi in plastimodellismo e spero di non avervi troppo annoiati con eccessivi dati tecnici.

A. RAZZINI

## NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

*KIT*. Anche se si prevedono per Natale delle sorprese da parte delle ditte italiane, per il momento non ci sono novità da registrare.

Esaminiamo quindi brevemente qui di seguito alcuni tra i più interessanti 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* citiamo nel settore degli aerei l'ottimo *Marcel Dassault Super Mystere B.2 (AUG)* e lo *Hawker Hurricane (AUG)*; quest'ultimo, pur essendo una riedizione "ex-novo", è sotto molti punti di vista una delusione confermando la situazione che vuole gli aerei più noti come peggio riprodotti, almeno in scala 1/72.

Tra i carri in 1/76 si è aggiunto lo *Sheridan*, mentre tra le auto in 1/32 la *Morris Marina (OCT)* e la *VW Bugle Beach Buggy (OCT)*.

Il settore navale è rappresentato dalla motosilurante tipo Vosper 1943 in 1/72 (SEP) e dalla Graaf Spee e dal posamine Manxman in 1/600 (APR).

Della *Frog* abbiamo finalmente in Italia l'Heinkel He 111 (JUN) ed il Messerschmitt Me 262 (AUG) entrambi in 1/72; tutti e due hanno i loro piccoli difetti, ma specialmente il primo è interessante perchè permette di riprodurre la versione del noto bombardiere attiva durante la Battaglia d'Inghilterra, mentre il modello già esistente dell'Airfix è relativo ad una configurazione successiva. Recentemente si è aggiunto anche lo H.S. Buccaneer.

La *Heller* anche se con ritmo meno sostenuto del previsto, prosegue con il suo programma di modelli in 1/72 di velivoli noti; hanno infatti visto la luce lo Spitfire Mk I ed il Mitsubishi A6M-5 Zero-Sen. Per entrambi valgono le considerazioni espresse nel numero precedente, soprattutto in merito al prezzo, ma è indubbio che lo Spitfire rappresenta un miglioramento rispetto a ciò che finora era disponibile.

Nel settore dei "giganti" della *Revell* in 1/32 contiamo numerosi arrivi: il D.H. Mosquito Mk IV, il Messerschmitt Me 262 ed il Focke Wulf 190D. Anticipiamo di aver visto di questa stessa ditta il Kawasaki; Ki.45 Kai Toryu (Nick) in 1/72, e si tratta di un magnifico modello.

C'è da sperare che l'intera serie di sei bimotori giapponesi si mantenga sugli stessi standard e giunga presto in Italia.

Della *Tamiya* registriamo un onesto Nakajima Ki.84 Hayate (JUN) in 1/48, mentre tra i modelli di mezzi militari in 1/35 raccomandiamo senza riserve la moto con sidecar BMW R/75, il semicingolato tedesco da 8 ton. SdKfz 7 e la Jeep con rimorchio (OCT).

Della *Fuji* è comparso un kit con tre pionieri dei tempi eroici in 1/72, rispettivamente un Voisin Farman (1908), un Antoinette (1908) ed un De Havilland No.1 (1910).

Sono realizzati con la tecnica già a suo tempo introdotta per lo stesso genere di aerei dalla Renwall, cioè è riprodotta, in plastica la sola struttura dell'aereo che deve poi essere rivestita con una specie di carta-seta inclusa nella scatola. In questo modo si ottiene molto bene quell'effetto di "trasparenza" caratteristico di questi velivoli.

Il solo appunto è che in 1/72 le centine e le altre strutture dell'ossatura risultano sempre un po' fuori scala, mentre in 1/48 la resa è quasi perfetta. Giudicare sull'esattezza delle riproduzioni è un compito un po' arduo, si può solo dire che i singoli pezzi sembrano realizzati con molta cura e precisione.

Certamente sarebbe stato meglio stamparli con una plastica di un colore più vicino a quello del legno in modo da semplificare il lavoro.

Sotto nuove spoglie sono ricomparse tre vecchie realizzazioni della *Fujimi*; le scatole portano l'indicazione 1/72, ma in realtà come conferma l'IPMS Kit list, esse sono in 1/70. Agli albori del plastimodellismo i giapponesi erano riluttanti ad adottare un rapporto conveniente per il sistema di misure inglese, ma non per quello decimale, quale è quello in 1/72; per questo motivo molti modelli erano riprodotti nelle scale 1/70 o 1/75.

I soggetti sono: Kawasaki Ki.61 Hien, Nakajima Ki.43 Hayabusa e Nakajima Ki.44 Shoki.

Sono in generale dei kit mediocri con rivettatura grossolana e fuori scala e con le indicazioni delle insegne incise nella plastica.

Le decals consistono unicamente negli hinomaru e nelle bande gialle per il bordo alare e sono le stesse per

tutti i modelli.

In questa stessa serie ci sono degli altri modelli validi quali il Kawasaki Ki.100 ed i Corsair F4U-4 ed F4U-5 che varrebbe la pena di vedere disponibili.

Anche se con distribuzione relativamente ridotta hanno fatto la loro comparsa in Italia i modelli della serie di carri in 1/76 della Fujimi ed esattamente; Tiger II (MAR), KV-1A (MAR), Jagdtiger e KV-II.

Sono tutti soggetti molto interessanti e stupendamente realizzati.

Sempre con diffusione limitata sono anche giunti in Italia i modelli di una nuova casa giapponese, la *Central*; essi consistono nel Mig 19, Former B, Douglas A-4D Skyhawk, Hunter F-6 e Mirage III C.

Un esame preliminare del Mig 19 e dello Hunter dà l'impressione che si tratti di modelli realizzati in modo piuttosto grossolano, e soprattutto, per il secondo, largamente più grandi della scala 1/72 dichiarata sulla scatola.

Forse solo il primo è degno di un certo interesse in considerazione delle rarità del soggetto.

Nel settore sempre più prospero dei "vacuum-formed" citiamo l'ultima fatica di Mr. Stevens della RAREplanes costituita dal Supermarine Spitful/Seafang (JUL), cioè l'ultimissima versione della famiglia Spitfire. La tedesca *Airmodel* o *Intermodel* ha aggiunto alla sua gamma due soggetti interessanti: il Focke Wulf FW 58 e l'Arado 232.

Su questi come sui prodotti di una nuova casa, la Sutcliffe, non ci dilunghiamo lasciando la parola sulle pagine del Flash al nostro "esperto" in materia Razzini.

## LIBRI

Sono usciti diversi nuovi libri in lingua italiana e tra questi cominciamo col citare quello di A. Borgiotti e C. Gori preannunciato nel Flash di Settembre. Il suo titolo è "*La Guerra Aerea in Africa Settentrionale 1940-41 - Assalto dal cielo*". In esso troviamo un resoconto preciso e minuzioso, quasi giornaliero, degli avvenimenti che caratterizzarono la guerra aerea per la prima parte delle operazioni su quel teatro bellico.

A nostro avviso, questo è forse il primo valido tentativo da parte di autori italiani di trattare la materia della guerra aerea della 2a G.M. con metodo, rigore e sistematicità. Pertanto si distacca da quanto finora è stato scritto sullo stesso argomento, dato che in genere si è adottata una trattazione del tipo memorie personali o antologia di vicende scollegate l'una dall'altra. I fatti narrati nel volume in esame sono stati ricostruiti partendo dalla documentazione ufficiale delle nazioni coinvolte nel conflitto integrata dalle testimonianze di chi prese parte a quelle vicende.

Questa impostazione, che costituisce il pregio fondamentale, lascia poco posto alla fantasia ed ai voli pindarici e quindi può risultare in una lettura a volte un po' arida. D'altra parte solo in questo modo si può giungere ad una trattazione valida da un punto di vista storico che permetta di valutare e giudicare gli avvenimenti e inquadrare nella giusta prospettiva gli uomini che a quegli avvenimenti presero parte. Si ha inoltre un testo che pone in grado di correggere o ridimensionare le inesattezze che su quelle stesse vicende sono state scritte, per mancanza di informazioni o spirito di parte, da alcuni autori di altre nazionalità.

Il volume supera le duecento pagine di testo ed è corredato da più di 150 fotografie, molte delle quali inedite ed estremamente interessanti, e da 6 tavole a colori preparate da R. J. Caruana che saranno parti-

colarmente apprezzate dal modellista; ci sono anche delle mappe che aiutano a seguire i riferimenti geografici del testo, spesso nomi arabi facili a confondersi.

La narrazione delle vicende è preceduta da un'introduzione del Gen. D. Fanali e da una premessa che esamina in senso generale la specialità dell'aviazione da assalto.

L'ultimo capitolo tratta del problema della mimetizzazione per le nazioni interessate a quel teatro operativo.

A questo primo volume dovrebbe presto seguirne un secondo che completerà la trattazione fino al termine delle operazioni in Africa Settentrionale.

Sempre della casa editrice S.T.E.M. — Mucchi è comparso il volume *"I Paracadutisti"* di Nino Arena, probabilmente già noto alla maggioranza dei lettori per la sua precedente opera sulla aviazione della RSI. (Battaglie nei cieli d'Italia). In questo caso l'autore ritorna ad una materia da lui già trattata in numerosi precedenti opere e saggi. Il sottotitolo "Cinquant'anni di storia, cronaca e immagini del paracadutismo italiano" racchiude compiutamente il contenuto dell'opera. Viene narrata la storia del paracadutismo italiano dal suo nascere sia negli aspetti tecnici che in quelli di impiego operativo da parte delle varie specialità.

Vengono descritti con il dovuto risalto i fatti di guerra più importanti cui presero parte i paracadutisti con in prima linea, ovviamente, l'epopea della Folgore a El Alamein.

Il testo che si sviluppa in più di 300 pagine è illustrato da moltissime fotografie e tavole a colori che riproducono l'evoluzione dell'equipaggiamento impiegato.

Allegata al libro vi è una grande mappa della zona di El Alamein.

Per l'interesse generale della materia trattata, per lo stile piano, sobrio ed al tempo stesso preciso ed esauriente ne raccomandiamo la lettura.

Due parole sulla casa editrice. La Società Tipografica Editrice Modenese è una delle più antiche case editrici italiane, forse la più antica ancora in vita. Essa è la continuatrice della famosa Tipografia Soliani, fondata nel 1646 e per lungo tempo stampatori ufficiali ed esclusivi del Ducato Estense. Attualmente il catalogo della ditta comprende sia riviste e collane di cultura che testi scolastici e libri di divulgazione. Nell'ambito della Collezione Storica del Risorgimento e dell'Unità d'Italia si inserisce la collana Documenti e Testimonianze inaugurata dai due volumi qui esaminati. Come riportato nel Flash, essi possono essere acquistati a condizioni di particolare favore da parte degli iscritti alla nostra associazione. Ringraziamo la casa editrice per le copie messe a nostra disposizione per queste note.

Nella serie *Dimensione Cielo* è recentemente comparso il quarto volume che apre l'esame dei bombardieri. I velivoli trattati sono: IMAM Ro. 37, IMAM Ro. 43, Cant. Z. 501, S.M. 81, S.M. 79, Ca. 135, BR. 20, P. 32/Ca. 405.

L'impostazione è conforme a quella dei precedenti volumi, se ne discosta solo per il fatto che le tavole a colori, sempre opera di R. J. Caruana, date le dimensioni dei soggetti, sono stampate su pagine di maggiori dimensioni poi ripiegate.

L'interesse suscitato dalla materia trattata è ovvio; il volume è a nostro giudizio il migliore fra quanti finora apparsi, senza per questo voler sminuire i pregi dei precedenti.

Si tratta probabilmente di un normale processo evo-

lutivo dovuto alla cresciuta esperienza ed al continuo impegno degli Autori.

Nella collana *Fronte Terra* della stessa casa editrice è comparso il primo volume dedicato ai carri armati in servizio fra le due guerre. Esso è opera di B. Benvenuti e U. F. Colonna con disegni preparati da A. Cumbo.

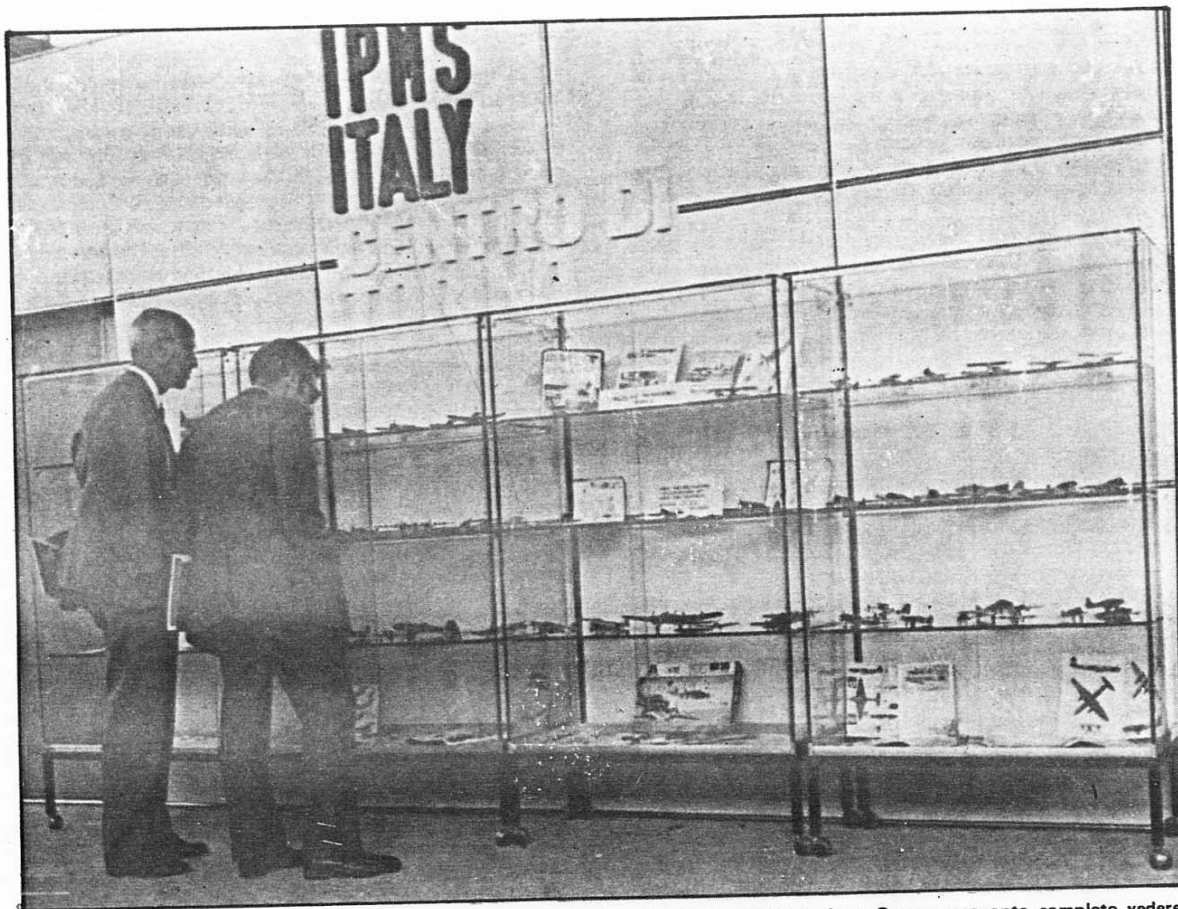
Vengono passati in rassegna i mezzi Schneider M16, Renault FT17, Fiat 2000, Fiat 3000 e Carden Loyd C.V.29 descrivendone le caratteristiche tecniche e costruttive e ricostruendone la storia e le vicende relative all'impiego.

Viene quindi colmata una lacuna pressochè totale a beneficio di tutti coloro che si interessano di cose militari in genere e di modellismo di carri in particolare. Quest'ultimi troveranno particolarmente utili le tavole di A. Cumbo che, spesso di dimensioni "fold-out", danno una ricchezza di particolari sorprendente per dei soggetti che sembrerebbero essersi persi nella notte dei tempi.

Gli autori dei testi vanno complimentati per la trattazione precisa, esauriente ed al tempo stesso di piacevole lettura.



Come spesso succede la documentazione a lungo cercata viene alla luce poco dopo il tempo utile per impiegarla. E questo il caso di questa foto che riproduce lo stemma della "Cucaracha" che suona la chitarra. Nel numero precedente (pag. 16) avevano dato una ricostruzione con un disegno. Essa non si discosta molto dall'originale qui riprodotto.



Un'immagine della Mostra allestita dal Centro di Torino in occasione del Salone dell'Aviazione. Per un resoconto completo vedere il Flash di Ottobre-Dicembre.

## SUMMARY

**C.R.D.A. Cant Z 1007** — *The cover issue of this number describes the evolution, general characteristics and operational life of the aircraft which can be considered the best WW II Italian bomber to see widespread use. The author also ventures into an analysis of the camouflage finishes applied to the "Alcione", but in this particular area many mysteries remain yet to be solved. The photos and drawings illustrating the article are derived from the original technical manual applicable to the series X (double fin version).*

**Supermodel Cant Z 1007bis monoderiva** — *This kit review applies to the Supermodel kit of the single fin version, the only one available at the time of writing. Particular attention is given to the description and illustration of the various combination of internal and external bomb loads.*

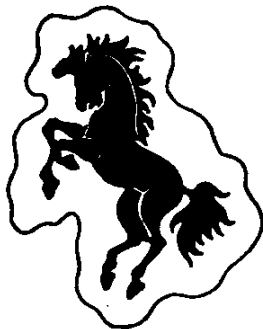
**Cant Z 1007 bis - Schemi di mimetizzazione** — *Few lines of comment and more detail for the seven camouflage and markings schemes presented for both the single and double fin version of the "Alcione", both available by now.*

**Il perchè di uno schema - U.S. Navy basic n.s. camouflage scheme** — *Concluding our series of articles on the U.S. Navy WW II camouflage and markings, a more complete analysis and description is provided for this famous scheme exploring, in particular, the technical reasons that led to the conception of such an elaborate scheme.*

**Rivive la flotta giapponese** — *A small tribute to the initiative of four Japanese kit manufacturer, Tamiya, Hasegawa, Fujimi and Aoshima, that will make possible in 1/700 scale the revival of practically the entire Imperial Japanese Fleet.*

**Suggerimenti e consigli** — *A complete analysis from the technical point of view of the many and different materials now employed for the production of plastic kits with indication of the proper solvents to be used case by case.*

**Novità reperibili in Italia** — *Information on kits recently made available in Italy, in this case all from foreign manufacturers. Follows a review of some Italian books recently issued. Of particular interest to our foreign readers would be the volume of Borgiotti and Gori describing air warfare during the first part of the North Africa campaign, with colour profiles and many valuable and hitherto unpublished photos. This volume and the "I Paracadutisti" by N. Arena can be purchased with a considerable discount (40%) by IPMS members. Apply to IPMS-Italy. Also reviewed are the fourth volume on aircraft (Italian Bombers) of the series Dimensione Cielo and the first one concerning pre-WW II tanks employed by the Italian Army.*



# Cavallino Rampante

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

Completo assortimento di Kit delle seguenti Case:  
Italaerei, Supermodel, Airfix, Frog, Revell, Monogram,  
Tamiya, Bandai, Fujimi, Hasegawa, Aurora, Protar, Pyro,  
Artiplast, Lindeberg, Heller, Nichimo, Eschi, LS, Renwall,  
Cannoni Mantua Model, Minitanks Roco.

## ULTIME NOVITA'

<b>Airfix</b>	<b>1/72</b>	
Phantom F-4E		L. 1.400
Hurricane		L. 700
Super Mistere B2		L. 1.000
	<b>1/24</b>	
P-51 D Mustang (in arr.)		
<b>Italaerei</b>	<b>1/72</b>	
Republic RF-84 F		L. 1.400
Republic F-84 F		L. 1.400
	<b>1/35</b>	
Semovente Hetzër		L. 2.000
<b>Supermodel</b>	<b>1/72</b>	
C.R.D.A. Cant Z 1007 (manoderiva)		L. 2.500
C.R.D.A. Cant Z 1007 (bideriva)		L. 2.500
<b>Revell</b>	<b>1/72</b>	
Ki 45 Toryu		L. 1.400
	<b>1/32</b>	
ME 262		L. 4.000
Mosquito		L. 5.200
FW 190D		L. 4.000
F-4 J Phantom		L. 5.200
<b>Hasegawa</b>	<b>1/72</b>	
Mig 17 (in arr.)		
	<b>1/32</b>	
Hellcat (in arr.)		
ME 262		L. 5.700
ME 109E		L. 4.000
Zero 52		L. 4.300
<b>Frog</b>	<b>1/72</b>	
Buccanier		L. 1.000
Heinkel HE 111 H		L. 2.200
<b>Eschi</b>	<b>1/9</b>	
BMW R75 con sidecar		L. 7.000
<b>Bandai</b>	<b>1/24</b>	
PZKW V Panther (filocomando)		L. 20.000
M.60 (filocomando)		L. 14.000
M.60 AI (motor)		L. 10.000
Zero		L. 8.000
<b>Renwall</b>	<b>1/32</b>	
M47 Patton		L. 3.500

<b>Heller</b>		
Pamir-Nave Scuola Ted.		L. 14.000
<b>Protar</b>	<b>1/9</b>	
Moto Guzzi V 7		L. 5.700
	<b>1/12</b>	
Ferrari 312 B2		L. 13.900
<b>Tamiya</b>	<b>1/35</b>	
Jeep Willis MB		L. 2.400
8ton SemiTrak Sd.Kfz7		L. 5.700
BMW R75 con sidecar		L. 1.500
Sturmgeschutz III		L. 3.500
	<b>1/48</b>	
Harrier		L. 3.200
	<b>1/72</b>	
Vosper FPB Perkasa		L. 8.500
	<b>1/9</b>	
Honda Racing		L. 16.000
Honda Polizia		L. 17.500
<b>Nichimo</b>	<b>1/300</b>	
Hijms Yamato		L. 22.000
	<b>1/200</b>	
Asagumo		L. 7.000

## DECALS

Eschi L.550 - Solido L.800 - Italaerni L.350 - Auto  
World L.400-500-600 - Finishing Touch L.1.000.

## PUBBLICAZIONI

Air Entusiast mensile 600-650 (arretrati dal 1°  
Numero Giugno 1971) Profiles L.400-600-800. AFV  
L.400-800-1.000 - Kookabura L.1.000 - Varie pubb.  
inglesi e Americane.

Condizioni di pagamento per quanto sopra:

Fino a L.5.000 spese spedizione a carico destinatario;  
oltre tale importo spese a carico della ditta. Pagamento  
contrassegno.

## CONSIGLIABILE PER MODELLISTI:

Trapano Mantua Model 3 Mandrini	L. 5.900
Mini Drill con accessori	L. 5.200
Pinze $\phi$ 2,5	L. 800
Punte Frese	L. 500

Ottimi per modellismo plastica, legno, metallo.

## ECCEZIONALE

Compressore per aereopenna 3 atm. silenzioso, mi-  
sure d'ingombro 13 x 20 x 13, pronto per l'uso  
L.25.000.!!!!!!

Per Trapani e Compressore spese a carico del de-  
stinatario.

**VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO**



# MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652

LS	1/72		L.
LS 152	Mitsubishi Ki 67 - Yesukuni	.....	2.500
LS 153	Mitsubishi Ki 109	.....	2.500
LS 157/161	Mitsubishi L3 Mi Nippon-go	.....	1.800
LS 161	Mitsubishi Ki 67 - Peggy - Hiryo	.....	2.500
LS 159	Mitsubishi G3 Mi - MK 21 - Nell	.....	1.800
LS 156/180	Mitsubishi G3 M3 - MK 23 Nell	.....	1.800
LS 155	Mitsubishi G3 M3 - MKII - MK 21 (M2)	.....	2.500
LS 102	Nakajima Ki 43 II Oscar Hayabus	.....	850
LS 104	Nakajima AG M2 N Rufe	.....	850
LS 101	Nakajima Ki 43 I Oscar MK 1 Hayabus	.....	850
LS 103	Aichi D 4Y2 Judy "Suisei"	.....	850
LS 106	Mitsubishi A6M5 Zaka Zero MK 52	.....	850
LS 105	Mitsubishi A6M2 Zaka Zero MK 21	.....	850

NICHIMO	1/72		L.
NC 7201	Mitsubishi J2M3 Raiden (Jack)	.....	700
NC 7201	Kawasaki Ki 61-2 Hien (Tony)	.....	700
NC 7202	Mitsubishi A5M4 (Claude)	.....	700

AIRFIX	1/72		L.
AX 272	Hurricane II B	.....	800
AX 361	Super Mystere	.....	1.000

AIRFIX Carri	1/76		L.
AX 211	Sheridan Tank	.....	700

AIRFIX Auto			L.
AX 306	Morris Marine	.....	1.000

AIRFIX	1/76		L.
AX 1964	Coastal Defence	.....	1.200
AX 1563	Coastal Defence Assault Set	.....	4.000

AIRFIX Navi	1/72		L.
AX 521	Vesper MTB	.....	1.800

FROG	(Novità in arrivo)		L.
FG 216F	Fiat G55 (1/72)	.....	400
FG 287	Mitsubishi Zero (1/32)	.....	3.800
FG 420B	Westland Lynx Mk I - MKIII (1/72)	.....	800
FG 421B	Vulpe A 31 - 35 Vengeance (1/72)	.....	800
FG 422	Fairey Barracuda (1/72)	.....	800
FG 257	Fairey Firefly MK 1 (1/72)	.....	800

HELLER	1/72		L.
HE 080	Spitfire MK 1	.....	900
HE 082	Mitsubishi A6M5 Zero-Sen	.....	900

REVELL	1/32		L.
RE 190	Mosquito MK IV	.....	5.200
RE 218	Me 262	.....	4.000
RE 215	Focke Wulf 190 D	.....	4.000

TAMIYA	1/36		L.
TA 3514	Sturmgeschutz III Ausf G	.....	3.500
TA 3515	U.S. Jeep Willys MB	.....	2.400
TA 3516	Motocicletta BMW R/75 con Sidacar	.....	1.800
TA 3533	Semicingolato Tedesco 8 ton. SdKfz7	.....	5.700

## NOVITA' - VACUUM-FORMED SUTCLIFFE IN 1/72

**SU 01**  
Serie di conversioni: da Lancaster a Manchester; da Halifax III a II; da Stirling III a V; da Hampden a Hereford; da Beaufighter a Beaufighter II; da Halifax III a V. La serie completa: L. 3.500

**SU 02**  
Serie di conversioni: da Lancaster a York; da Liberator a Privateer; da Liberator a Transport. La serie completa: L. 3.500

**SU 03**  
Serie di conversioni: da Hudson a Ventura; da Wellington III a II; da Whitley V a III. La serie completa: L. 1.900

**SU 04**  
Serie di conversioni: da B.29 a Stratocruiser; da Lancaster a Lancasterien. La serie completa: L. 2.000

## KITS SENZA RUOTE, ELICHE E DECALS

SU 05	GENERAL AIRCRAFT HAMILCAR	.....	L. 2.300
SU 06	WACO CG. 13A	.....	L. 1.750
SU 07	BLACKBURN BOTHA	.....	L. 2.000
SU 08	ARMSTRONG WHITWORTH ALBEMARLE	.....	L. 2.400
SU 09	MIKOYAN MIG.8	.....	L. 1.000
SU 10	LAUCHKIN LA.15	.....	L. 1.000
SU 11	YAKOVLEV YAK.15	.....	L. 1.000
SU 12	TUPOLEV TU.14	.....	L. 2.000

## NOVITA'

SU 13	WACO CG.4	.....	L. 2.000
SU 14	WESTLAND WELKIN	.....	L. 2.200
SU 15	AIRSPED HORSIA	.....	L. 2.350
SU 16	JUNKERS JU.290	.....	L. 4.100
SU 17	PBZY-2/3 CORONADO	.....	
SU 18	JUNKERS JU.390 (in preparazione)	.....	

## DECAL

NOVITA' AERODECAL (Primi Gennaio/73) L. 500

AD 12	1 sheet Dayglo USAF style	
AD 13	1 sheet Dayglo NATO style	
AD 14	F-84F	
AD 15	Canadian Markings	
AD 16	rare german code letters WW II (bianche/neri)	
AD 08	Super Mystere	
AD 10	Mecaws, Provost	

## Novità ESCI

Dal N° 81 al N° 86

## Decals AIR

Scale 1/72

AI 016	B-24J - 5th A.F. "The Dragon and his tail"	
	B-24J - 15th A.F. "Tuberoo"	
	B-24M - All Weather Flying Center	L. 1.700
AI 08	Air National Guard - Alfabeto 5 sizes - Ang. Emblem	L. 1.000

## ITALTRANSFER

### ITS 03

Per ragioni tecniche la detta decal sarà consegnabile solo per i primi giorni Gennaio/73.

### ITS 04

Decals per LEOPARD - Brig. Cav. Pozzuolo del Friuli - Bandiera Guidoni - Stemm di Reparto - Targhe BRIDGE CLASS (In preparazione)

### ITS 06

Decals per LEOPARD - Brig. Cav. Pozzuolo del Friuli - M 109 G - Div. Cor. Ariete - Bandiera Guidoni - Stemm di Reparto - Targhe BRIDGE CLASS - Varia Stenciling - (In preparazione)

## PUBBLICAZIONI IN LINGUA INGLESE - ALMARK

AK 1062	American Soldier of the revolution	.....	L. 3.000
AK 1063	British Hussar Regiments 1805-1914	.....	L. 3.000
AK 1064	Political Leaders of the NSDAP	.....	L. 2.500

## PUBBLICAZIONI IN LINGUA ITALIANA

Ed. Blazzari

-	Corazzata Vol. N°2 Classe Caio Dullio	.....	L. 300
-	Carri Armati Vol. N°1 - Carri Italiani in servizio tra le due guerre	.....	L. 1.300

In lingua italiana con foto e monografie

Ed. Aliprot

-	Bronco OV-10	.....	L. 1.800
-	ZLIN Z526	.....	L. 1.800

FOM - Aerei in metallo (fusoloni in larghe leggere)

FO-03	Lockheed F-104 Starfighter Scale 1/58 - USAF-51* ST - D	.....	L.11.000
FO-06	Fiat G-91/R Scale 1/48	.....	L.11.000
FO-07	Fiat G-91/PAN Scale 1/48	.....	L.12.000
FO-08	Mikoyan Mig 21 Scale 1/58	.....	L.11.000

## ACCESSORI

Magic Masker, il prodotto americano importato appositamente per il modellista esigente. Esso serve a ricoprire, cioè "mascherare", le zone del modello, quelle parti trasparenti, che non debbono essere verniciate o ad ottenere complessi schemi di mimetizzazione. L.800 al barattolo.

## ATTENZIONE

A partire dal 10/12 sarà disponibile il n°5 catalogo generale N°1 al prezzo di L.400 + 100 per Spese postali. Il prezzo del medesimo V1 sarà rimborsato alla V/A prima ordinazione Superiore a L.5.000.

LA MODERNA ORGANIZZAZIONE DI VENDITA PER CORRISPONDENZA DI ARTICOLI PER PLASTIMODELLISTI

INTERPELLATECI!