



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 5, No. 2





Specialisti al lavoro su un Republic RF-84F Thunderflash della 3ª Aerobrigata. Notare l'usura della vernice sull'ala ed il particolare degli aerofreni.

(Foto A.M.I.)

INDICE

	Pagina
Il Republic RF-84F Thunderflash:	
Cenni storici	1
Contrasegni e colorazioni	2
Immagini dell'Associazione	10
Savoia Marchetti S.M. 81	
Pipistrello	12
Supermodel - SM.81	17
Novità reperibili in Italia:	
Kit	18
Decal.	18
Libri	19
Summary	20

Nel numero precedente ho ceduto, e con piacere e sollievo, la parola a Santarelli che presentava il risultato degli sforzi dei soci del Centro di Livorno. Si è trattato a mio avviso di una impresa molto ben riuscita che ci ha dato un numero interessante e ben equilibrato per i soggetti trattati. Tra l'altro, pur avendo aggiunto quattro pagine, non abbiamo esaurito tutto il materiale inviato ed infatti abbiamo ancora del materiale da utilizzare in altre occasioni.

Ci auguriamo che iniziative simili siano nel futuro messe in pratica anche da parte di altri Centri. Facendolo infatti come gruppo invece che singolarmente è più facile suddividere il lavoro dei disegni da quello del testo e pervenire a dei risultati per lo spirito di collaborazione e di emulazione che inevitabilmente si instaura.

Desidero a questo punto riprendere l'argomento toccato da Santarelli nella seconda parte dell'Editoriale e cioè quello del "frazionamento in cui il mondo modellistico si sta decomponendo in Italia con conseguente spreco di energie" e sui rapporti intercorrenti tra l'I.P.M.S. e le altre associazioni. E' indubbio che questo fenomeno è in atto e senza voler adesso elencare tutte le cause se ne possono perlomeno individuare un paio: quello del Magazine-I.P.M.S. che comporta il problema della lingua inglese e delle quote di iscrizione ritenute elevate e quello della scarsa attività locale o da "club" presso alcune città. Il primo è in via di superamento, come indicato sul Flash, e le conseguenze sono di portata anche maggiore perchè in definitiva daranno una completa autonomia all'I.P.M.S.-Italy pur lasciando inalterati tutti i vantaggi che derivano dall'appartenere ad una organizzazione che opera su base mondiale.

Il secondo problema è legato unicamente alla buona volontà ed allo spirito di iniziativa dei soci e non della Direzione. Certamente esiste uno squilibrio perchè in alcune città gli iscritti sono riusciti ad organizzarsi ed a lavorare con profitto e vantaggio per tutti mentre in altre gli iscritti, anche se numerosi, sono rimasti dei semplici "abbonati". A volte in alcune città si sono verificate delle situazioni di rivalità e contrasto, quasi delle "guerre sante" tra i nostri iscritti e quelli di altre associazioni. E' bene subito chiarire in modo deciso ed inequivocabile che questi atteggiamenti non riflettono la politica della Direzione la quale invece desidera allacciare e mantenere rapporti di aperta collaborazione con tutte le associazioni che si interessano di plastimodellismo e di ricerche storiche nel campo aeronautico-militare.

Se nel passato ci sono state delle incomprensioni o dei discorsi difficili non significa che non si possa riprendere il dialogo ed è nostra intenzione farlo, ma chiediamo la collaborazione di tutti ed in particolar modo di chi risiede là dove esistono altre organizzazioni. Non tutto si può fare per posta che oltre ad arrivare con i soliti ritardi richiede molto tempo.

A.M. BELLEI

Publicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS - ITALY

Casella Postale 12017 - 00100 ROMA - Belsito

IL REPUBLIC RF-84F «THUNDERFLASH»

Genni storici

Logica derivazione del noto "Thunderstreak" (già illustrato su questo Notiziario), il "Thunderflash" differisce da esso per il lungo muso chiuso che sostituisce la presa d'aria anteriore del reattore, rimpiazzata qui da due prese separate sistemate alle radici delle semi-ali, e per l'esistenza di quattro alette alari.

Questa configurazione era già stata sperimentata sul finire del 1951 sul terzo esemplare "Thunderstreak" (matr.51-1345), ma non era stata adottata sui caccia-bombardieri perchè comportava una leggera diminuzione nella potenza erogata dal turbogetto. Si prestava però ottimamente a realizzare un foto-ricognitore di elevate prestazioni, che rimpiazzasse gli RF-80 allora in servizio.

Fu così approntato un prototipo YRF-84F "Thunderflash" (matr. 51-1828) fatto volare nel febbraio 1952, contraddistinto da un lungo muso largamente sfinestrato (in grado di ospitare sei fotocamere normali), ed armato con quattro mitragliatrici alari M-3 da 12,7 mm. Il funzionamento delle fotocamere avveniva a mezzo di dispositivi completamente automatici, che tenevano conto della quota e della velocità dell'aereo, e regolavano l'esposizione a seconda delle condizioni di luce. Lampi al magnesio alloggiati in appositi contenitori alari permettevano le riprese notturne.

I primi 41 RF-84F furono ordinati dall'USAF nel giugno 1952, e le consegne cominciarono a partire dal marzo 1954. Il 363° Tactical Reconnaissance Wing del T.A.C. fu il primo reparto ad essere equipaggiato con i nuovi foto-ricognitori.

Furono costruiti in tutto (oltre al prototipo) negli stabilimenti Republic di Farmingdale fino al gennaio 1958 715 "Thunderflash", appartenenti alle seguenti varianti: 9 RF-84F-1-RE, 35 F-5 (1), 65 F-10, 58 F-15, 7 F-16, 39 F-20, 21 F-21, 75 F-25, 81 F-26, 35 F-30, 60 F-31, 13 F-35, 52 F-36, 52 F-40, 8 F-41, 7 F-45 e 98 F-46.

I primi esemplari costruiti montavano un turbogetto Wright J65-W-3 da 3.275 kg/sp, ma dal giugno 1955 a partire dalla variante RF-84F-20-RE ricevettero il più potente J-65-W-7 da 3.538 kg/sp.

Nel giugno 1956 quattro Wing da ricognizione dell'USAF furono equipaggiati con i "Thunderflash", che furono quindi in servizio con i seguenti Group: 14°, 20°, 23°, 36°, 48°, 49°, 67°, 78°, 86°, 360°, 368°, 371°, 404°, 406°, 474°.

Rimpiazzati più tardi dai Mc Donnell RF-101, operarono sino al 1965 con sette Squadron da ricognizione dell'Air National Guard, e precisamente il 106°, il 117° ed il 160° dell'Alabama, il 184° dell'Arkansas, il 107° ed il 171° del Michigan, ed il 153° del Mississippi.

A seguito di esperimenti condotti con successo nel maggio 1953, 25 RF-84F furono modificati dalla Republic, e muniti di uno speciale gancio d'attacco retrattile situato davanti all'abitacolo di pilotaggio e di impennaggi orizzontali a dietro negativo. Gli aerei così modificati — ribattezzati prima GRF-84F e poi definitivamente RF-84K — potevano venire alloggiati parzialmente nella stiva bombe d'una speciale versione del gigantesco B-36 "Pacemaker", ribattezzata GRB-36D e gli RF-84K equipaggiarono nel 1955 il 91° Squadron del S.A.C. e prestarono onorevole servizio, sinchè il perfezionamento e la diffusione dei metodi di aerorifornimento in volo ne resero superflua l'esistenza.

Trecentoottantasei "Thunderflash" — sotto il programma Mutual Aid furono forniti dal 1955 alle aviazioni militari dei seguenti paesi: Francia (33^a Escadre), Germania Occidentale (Aufklärungsgeschwader G51 e 52), Belgio (42^a Escadrille), Olanda (306° Squadron), Danimarca (724° Squadron), Norvegia (717° Squadron), Italia (3^a Aerobrigata).

Grecia, Turchia e Formosa ricevettero anch'esse uno Squadron a testa.

Soltanto pochi RF-84F restano attualmente in linea in Italia.

A. PETRUCCI

(1) Per brevità limitiamo la denominazione dell'aereo — che sarebbe correttamente RF-84F-5-RE — alla sola indicazione della variante.

(2) Almeno una dozzina di B-36 furono trasformati per accogliere gli RF-84K. Il complesso GRB-36D e RF-84K fu sinteticamente conosciuto con il nome di FICON (Fighter Reconnaissance). Anche il "Thunderstreak" fu sperimentalmente modificato per essere ospitato sui grandi decamotori.



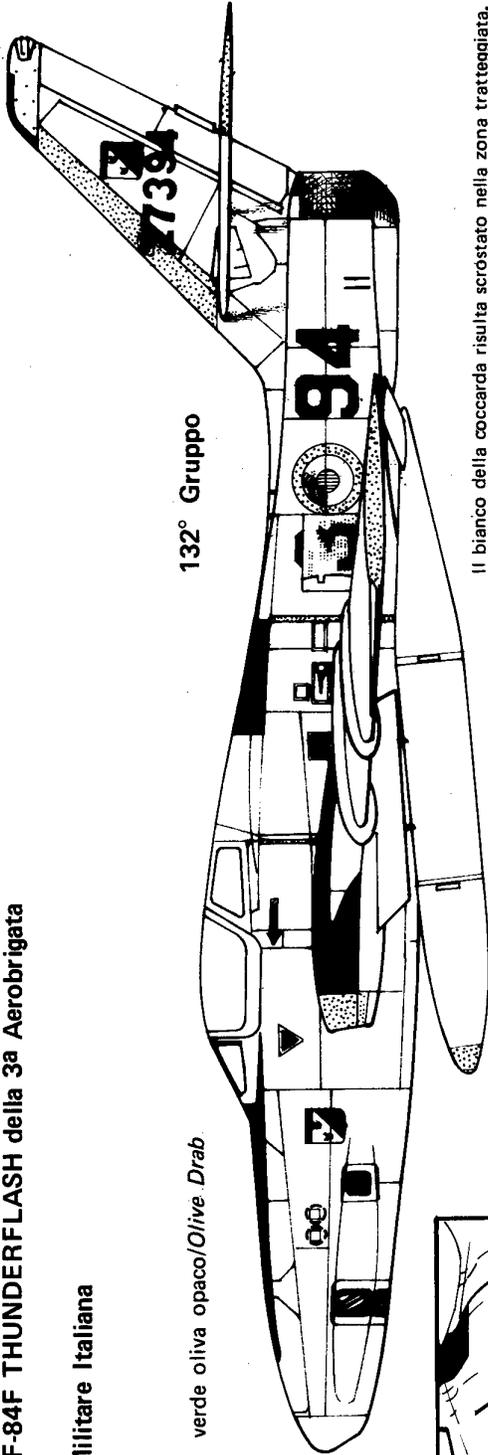
Un RF-84F della 3^a Aerobrigata, probabilmente del 18° Gruppo. Notare lo stemma senza la scritta '3^a Aerobrigata'.

(Foto A.M.I.)

REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH della 3a Aerobrigata

Aeronautica Militare Italiana

verde oliva opaco/Olive Drab



Il bianco della coccarda risulta scrostato nella zona tratteggiata.
The white of the roundel is very worn in the area indicated.

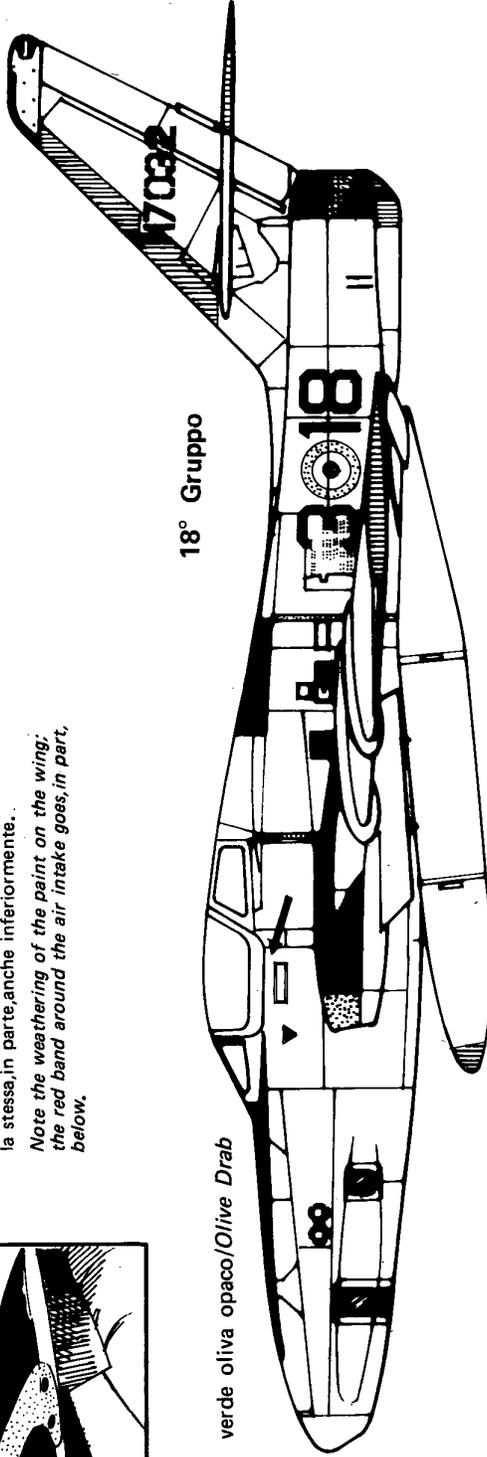
Notare il grado di usura della vernice sull'ala;
la banda rossa intorno alla presa d'aria avvolge
la stessa, in parte, anche inferiormente.

Note the weathering of the paint on the wing;
the red band around the air intake goes, in part,
below.



18° Gruppo

verde oliva opaco/Olive Drab



Scala 1/72

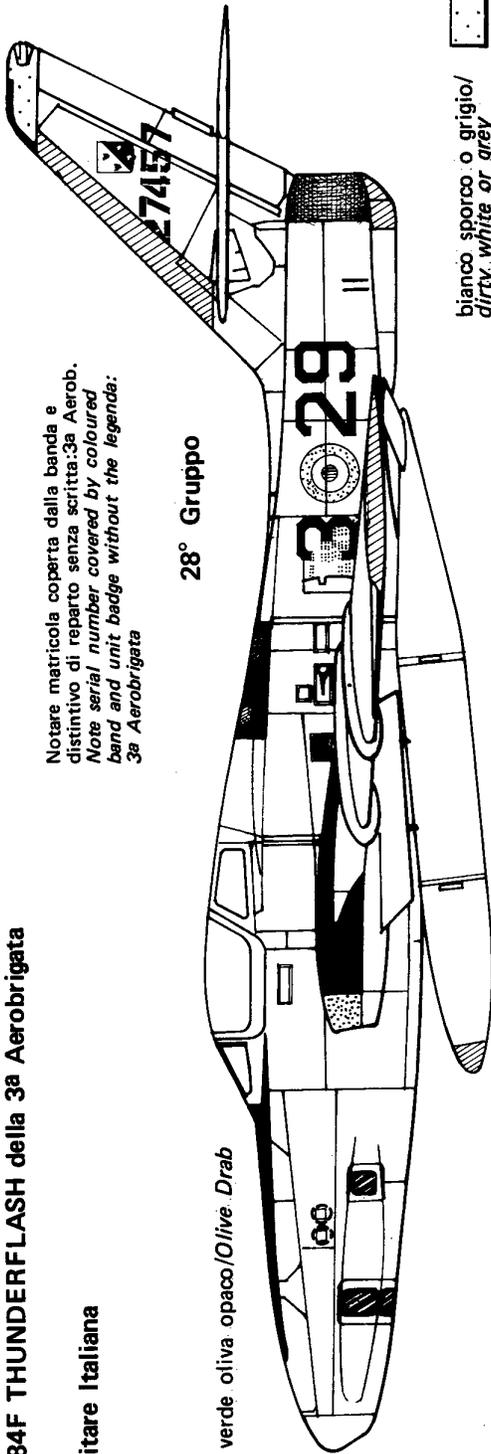
REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH della 3a Aerobrigata

Aeronautica Militare Italiana

Notare matricola coperta dalla banda e
 distintivo di reparto senza scritta: 3a Aerob.
 Note serial number covered by coloured
 band and unit badge without the legenda:
 3a Aerobrigata

28° Gruppo

verde oliva opaco/Olive Drab



bianco sporco o grigio/
 dirty white or grey

metallo brunito/
 burned metal

giallo/yellow

verde/green

rosso/red

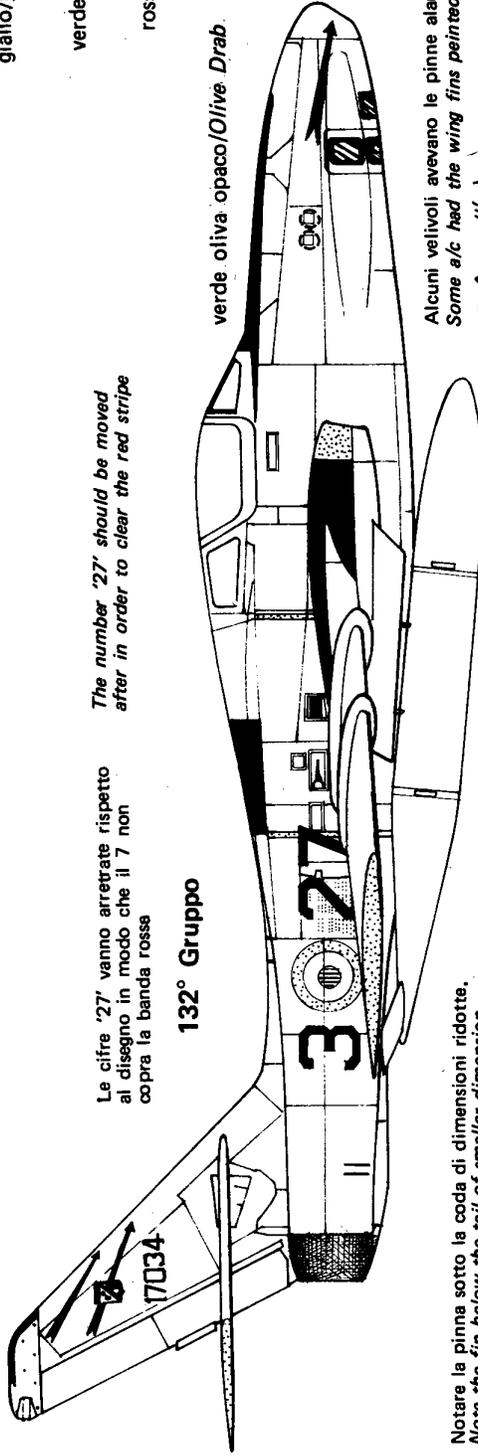


Le cifre '27' vanno arretrate rispetto
 al disegno in modo che il 7 non
 copra la banda rossa

The number '27' should be moved
 after in order to clear the red stripe

132° Gruppo

verde oliva opaco/Olive Drab



Notare la pinna sotto la coda di dimensioni ridotte.
 Note the fin below the tail of smaller dimension.

Le frecce sul timone e sul muso sono per chiarezza in nero, ma in realtà erano rosse.
 The arrows for reason of clarity are shown in black, but in reality were red.

Alcuni velivoli avevano le pinne alari dipinte in rosso
 Some a/c had the wing fins painted in red

P. Bonelli X
 1970 2000 300 73

Scala 1/72

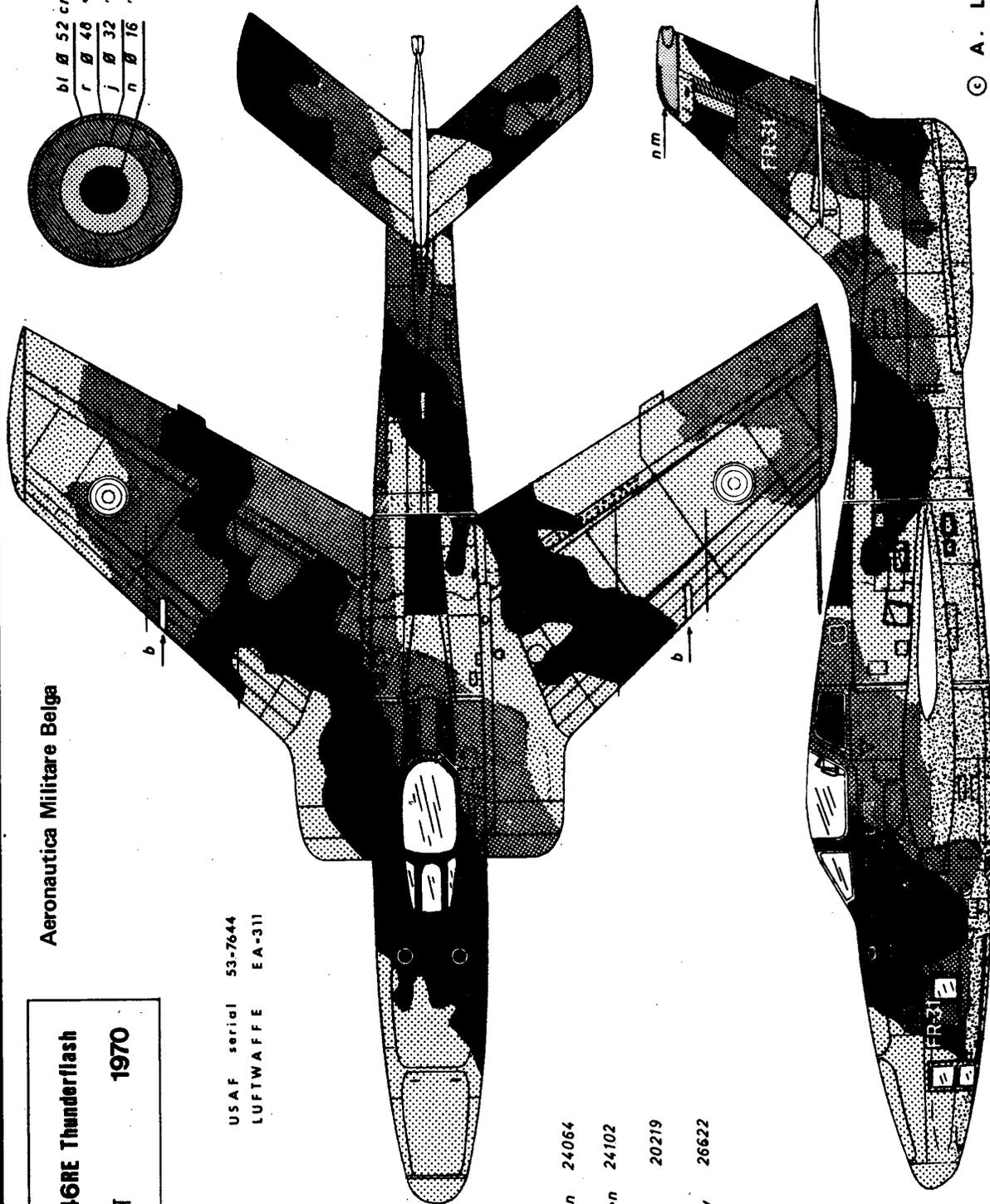
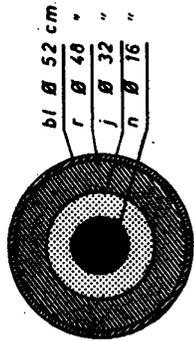
Aeronautica Militare Belga

RF-84F46RE Thunderflash

BIERSET 1970

USAF serial 53-7644
LUFTWAFFE EA-311

-  green 24064
-  green 24102
-  tan 20219
-  grey 26622



© A. Lambin

Scala 1/72

foto); il seggiolino è per lo più in metallo naturale. Lungo i bordi interni della sfinestratura corre lungo le cornici una sottile striscia gialla.

Altri paesi

Per gli RF-84F quello di rimanere in finitura "bare metal" è stato un destino che ha interessato quasi soltanto quelli italiani. Quasi tutti gli altri paesi dopo un primo periodo hanno finito con l'adottare schemi di mimetizzazione. Non li possiamo esaminare tutti perchè rischieremo di occupare troppo spazio e quindi ci limitiamo ad alcuni esempi sfruttando la cortesia di altre branche dell'IPMS che ci hanno concesso di riprodurre i loro disegni.

Cominciamo dal Belgio la cui situazione è stata trattata con molta completezza e precisione in un grosso articolo che compare sul N. 9 dello IPMS-Kit a cura di Armand Lambin. Dal 1955, anno in cui furono presi in consegna i primi velivoli, fino al 1958 rimase la finitura "bare metal" con le coccarde nelle sei posizioni, quelle inferiori più grandi di quelle superiori e quelle di fusoliera bordate di bleu. I numeri di matricola belgi (per esempio FR-2) sono di piccole dimensioni ed in nero sulla deriva verticale e sotto le ali. Le "walk-way" in nero si estendono anche sopra le prese d'aria con un andamento diverso da quello degli aerei italiani. Distintivo del diavoleto Mefistofele con cannocchiale sui due lati del muso sopra le prime sfinestrature laterali.

Dal 1958 al 1968-70 gli aerei impiegano la mimetizzazione tipo NATO come indicato nel foglio di istruzioni del kit, ma non necessariamente con lo stesso andamento dei colori. Inoltre per la precisione essi sono: Dark Green, Dark Sea Grey sopra e P.R.U. Blue sotto. Contrariamente a quanto mostrato nel kit vengono conservate le coccarde sotto le ali e di dimensioni sempre maggiori di quelle superiori (il diametro in scala 1/72 è 19,2 mm). Sotto le ali compare sempre il numero di matricola belga mentre sui due lati del muso c'è dapprima il numero di codice in lettere bianche (per esempio FR-15 con H8-P) in seguito (1968-70) sostituito dai soli numeri della matricola (per esempio 21 per FR-21).

A partire dal 1968 fu progressivamente applicata una mimetizzazione tipo Vietnam a cominciare da FR-3 che la inaugurò per finire con FR-21 nel 1970. Ricordiamo che questa stranezza della mimetizzazione Vietnam non riguarda solo gli RF-84F, ma molti altri velivoli dell'Aeronautica Belga. Le due tavole che riportiamo danno il dettaglio di questo schema. Da notare che i colori (indicati nella tavola con i numeri del Federal Standard 595) non sono opachi, ma semilucidi come risulta dal fatto che la prima cifra è 2 e non 3. Inoltre il verde scuro non corrisponde a quello impiegato dall'USAF. Le coccarde compaiono solo sopra le ali, di dimensioni molto piccole (7,2 mm) e bordate di bleu. Gli interni dell'abitacolo sono di colore grigio perla (ocean grey) e i pozzetti e le gambe dei carrelli sono verniciati di grigio 26622 nel caso della mimetizzazione Vietnam, mentre precedentemente erano in alluminio opaco come per i velivoli italiani.

Passando alla Germania Federale troviamo degli schemi un po' vivaci, ma non mimetici, che furono invece applicati sullo F-84F. Uno di tali schemi relativo ad un velivolo dello Aufklärungsgeschwader (Brigata da ricognizione tattica) 51 "Immelmann" lo pubblichiamo per gentile concessione della consorella Mitteilungen della IPMS-Germania. Uno schema leggermente diverso, ma sempre di un velivolo dello stesso reparto, è oggetto del foglio Modeldecal n. 19 che tra l'altro fornisce il distintivo qui riprodotto. La differenza consiste nel non avere decorazioni sul muso, ma tutti i piani di coda verniciati in rosso. In entrambi i casi le vernici

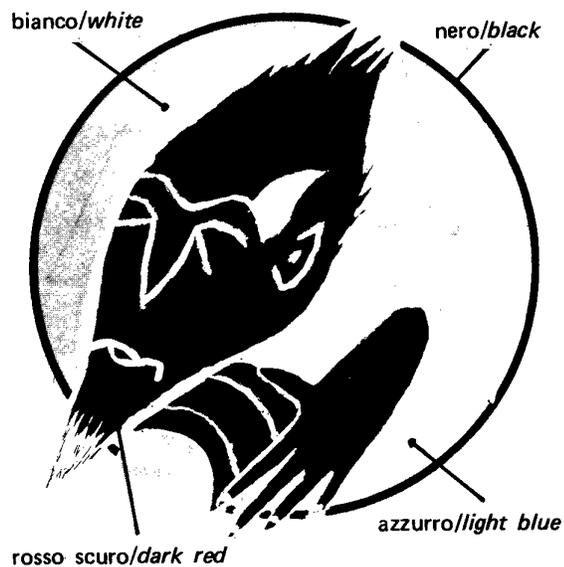
dovrebbero essere lucide, ma in pratica risultano semilucide. Gli interni dell'abitacolo compreso il sedile, ma con l'eccezione del poggia testa rosso opaco, sono in Dark Gull Grey opaco (FS595:36231). Le taniche sono per lo più azzurro chiaro.

Ci sarebbe da parlare di altre nazioni, in particolare della Danimarca, dell'Olanda e della Norvegia, ma il discorso si dilungherebbe troppo e quindi lo rimandiamo ad un'altra occasione.

A.M. BELLEI

BIBLIOGRAFIA

- Profile Publication N. 95
- AIRCAM N. 14
- Interconair Aviazione e Marina N.39
- Alata Internazionale, Dicembre 1972
- IPMS Kit N.9
- IPMS Mitteilungen N.9



Distintivo del 'AG 51', WGAF

Armand Lambin

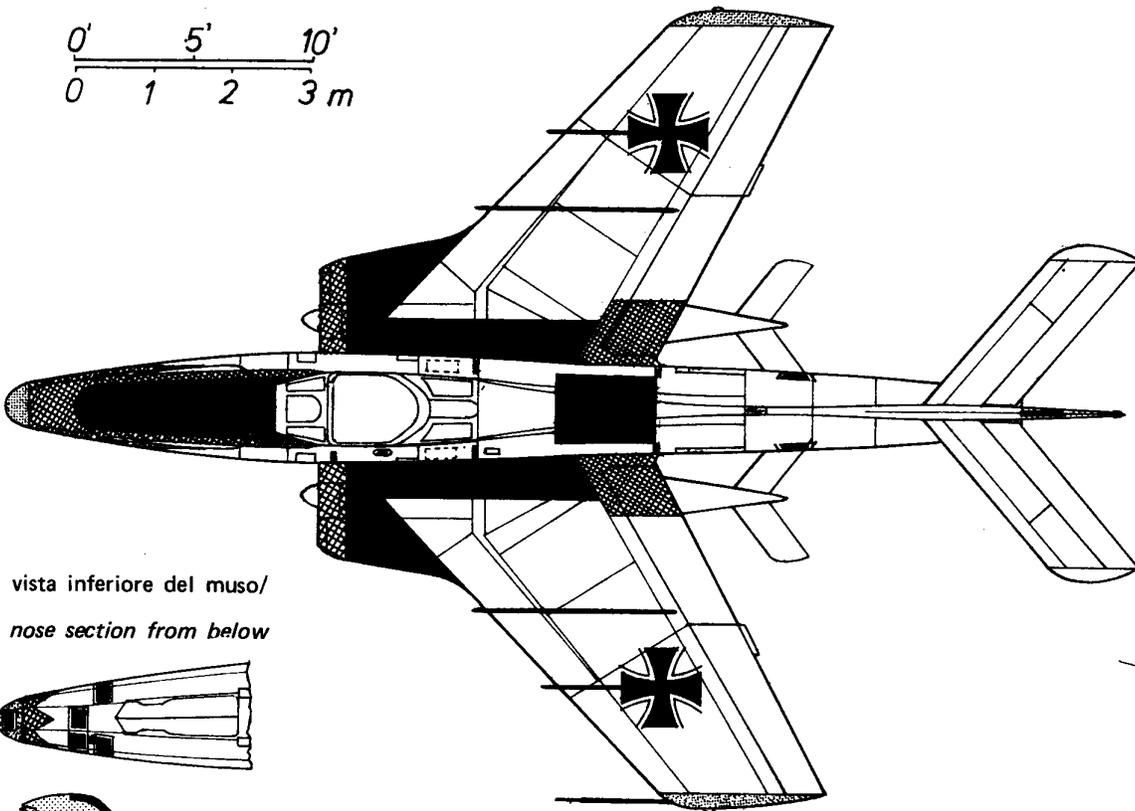
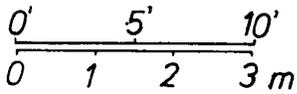
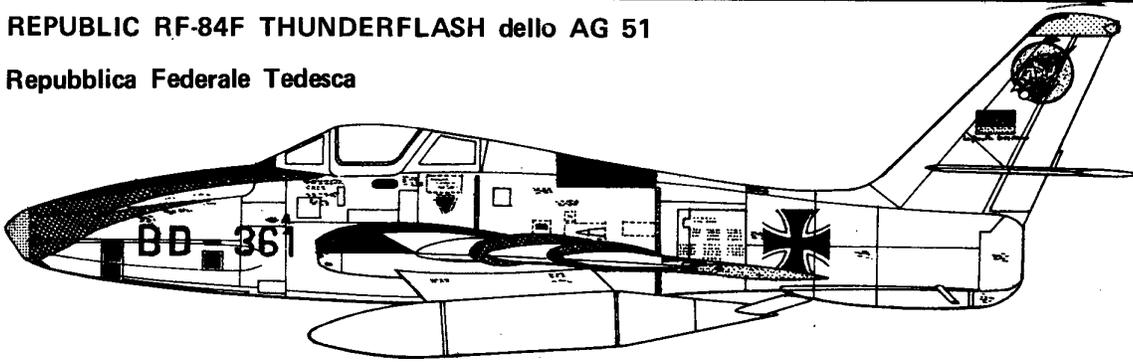
(lato sinistro)

ERRATA CORRIGE

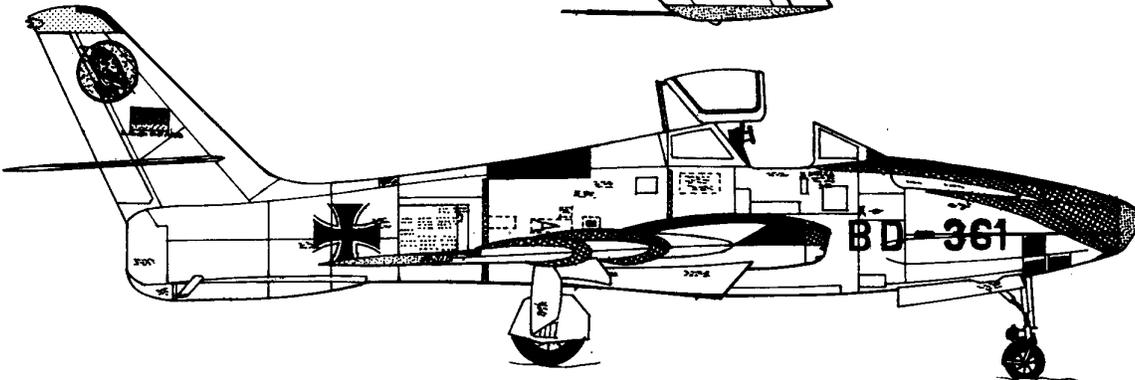
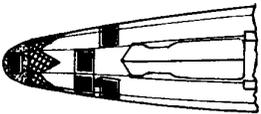
Ne Il Notiziario Vol. 4, N. 4 a pag. 20 presentando la nuova rivista francese "Maquette Plastique Magazine" siamo involontariamente incorsi in un errore. Nel citarne il nome del direttore, Claude Cuny, lo abbiamo associato alla pubblicazione Camouflage Air Journal del Camouflage Air Club. Si tratta, come ci ha precisato il direttore di quest'ultima Paul Camelio, di un caso di omonimia in quanto il collaboratore del C.A. Journal si chiama J.M. Cuny e non esiste nessuna relazione tra le due persone e le due pubblicazioni.

REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH dello AG 51

Repubblica Federale Tedesca



vista inferiore del muso/
nose section from below



Handwritten signature and date: Handwritten (signature) 10/72

nero



black

rosso



dark red

giallo



yellow

grigio chiaro



light grey

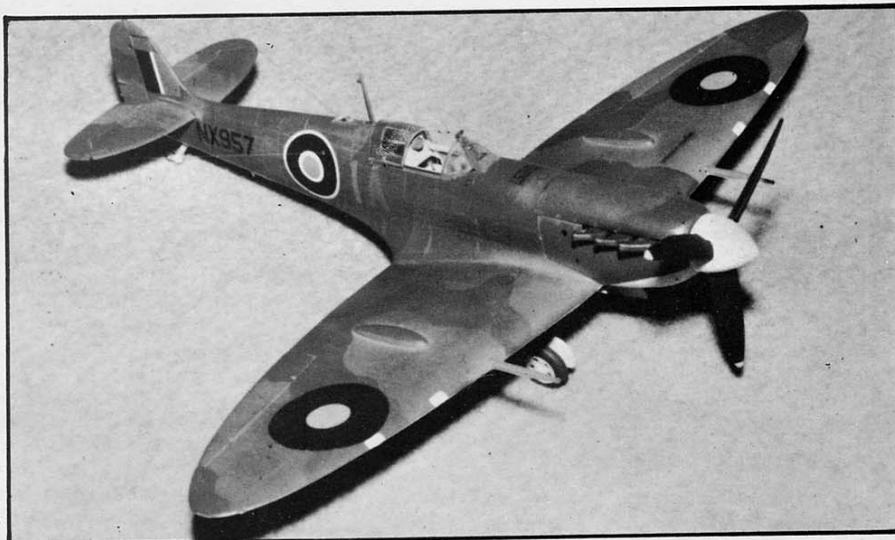
metallo naturale



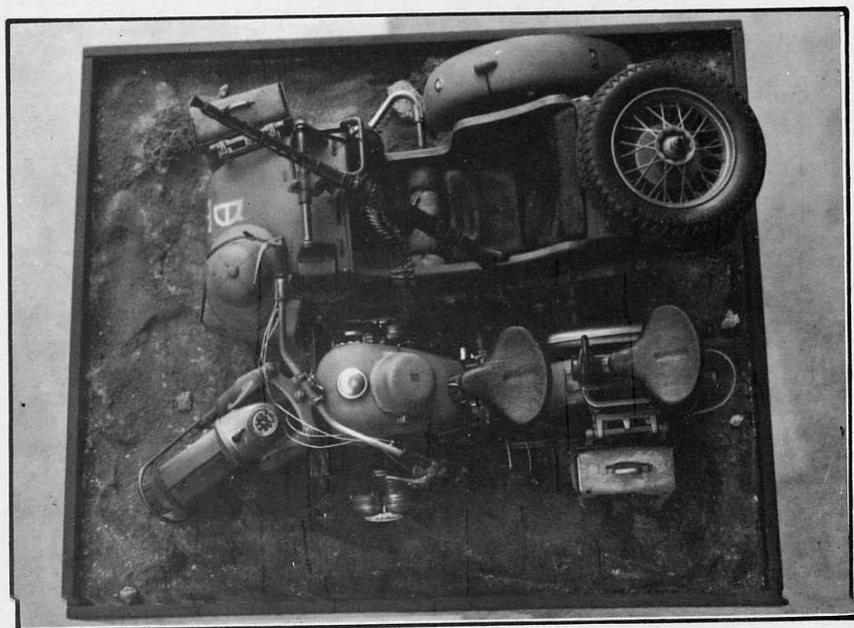
natural metal



10° Hussar da modelli Airfix in scala 54 mm di E. Dalla Torre qualificatosi al secondo posto nella categoria Senior-Student modelli vari. Notare la finezza dei particolari e soprattutto la coda e la criniera del cavallo. La meticolosità di Dalla Torre si è spinta al punto di dotare il cavallo del sesso (non visibile nella foto, ma constatato di persona)

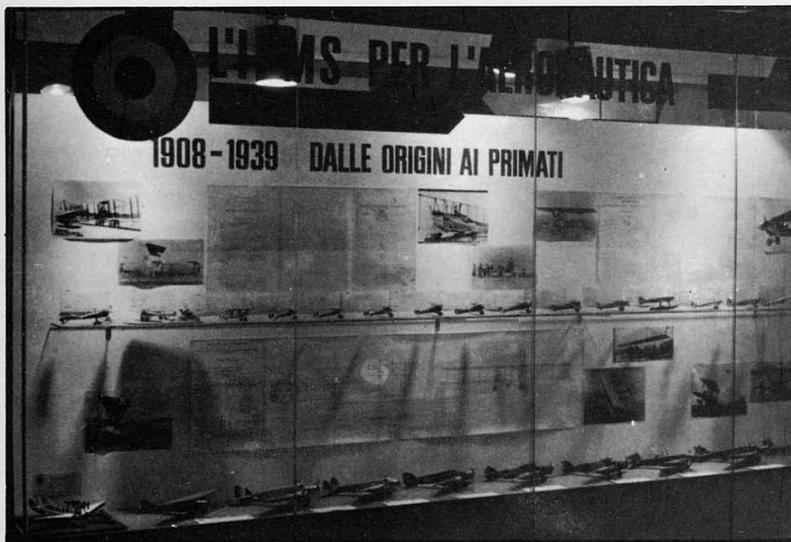
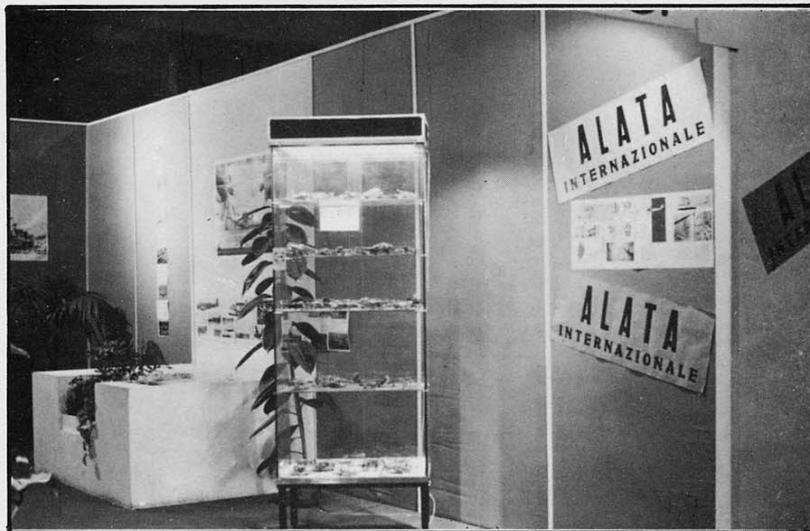


Seafire Ib convertito dal modello della Revell in 1/32 da V. Barbic qualificatosi al secondo posto nella categoria Senior-Student, aerei. Il modello riproduce un velivolo della Task Force che proteggeva lo sbarco a Salerno. Le modifiche più visibili riguardano l'elica e l'ogiva



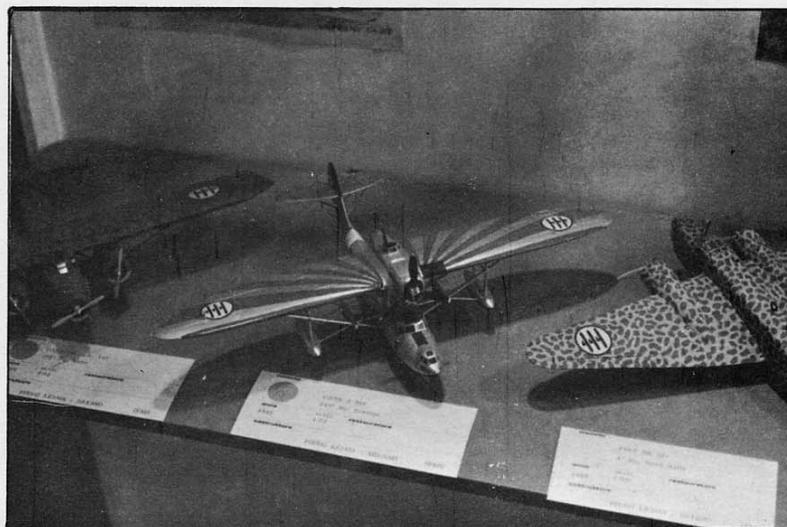
Modello della BMW75R in 1/9 della ESCI realizzato da C.D'Este qualificatosi al primo posto nella categoria Senior-Student, modelli vari. Numerosi i particolari aggiunti o le modifiche: tela coprifanale, carta topografica, casco coloniale, borraccia, coperta, ecc.

Durante la Mostra dell'Elettronica svoltasi a Roma in Marzo, la rivista Alata Internazionale ha cortesemente ospitato nel suo stand una vetrina di modelli allestita dal Centro di Roma



In occasione del Cinquantenario della Aeronautica Militare Italiana è stata organizzata dal Centro di Milano un'imponente Mostra-Concorso presso il Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci. Qui a fianco viene mostrata una delle molte vetrine allestite

Tra i modelli esposti a Milano c'erano moltissimi "scratch-built" come quelli qui mostrati. Come esempio era mostrata passo-passo tutta la sequenza che porta dalla documentazione al modello finito applicandola al caso di un Fiat CR.32



SAVOIA MARCHETTI S.M. 81 «PIPISTRELLO»

Nel 1935 comparve per la prima volta il prototipo dell'S.M. 81. Era questo un velivolo trimotore da bombardamento e trasporto ad ala bassa e carrello fisso con equipaggio di sei uomini, derivato dal velivolo civile S.M. 73.

Con l'avvento di questo grosso trimotore vi fu un notevole salto di qualità nella Regia Aeronautica nella specialità da Bombardamento. Fino a quell'epoca infatti questa specialità era servita da biplani come il Fiat BR 3 o dai lentissimi Caproni. L'avvento dell'S.M. 81 oltre che a sancire definitivamente la formula trimotore per i velivoli di bombardamento, portò i Reparti della Regia Aeronautica ad un ottimo livello per quei tempi.

Il prototipo, MM 326, montante motori Alfa Romeo R.C. 125 compì il primo volo a Vergiate l'8 febbraio 1935. Esso differiva dagli esemplari di serie per la mancanza di torrette, di sfinestrature, per un altro tipo di carenatura al carrello, per una forma più

angoriosa della vetratura della carlinga e per avere eliche quadripale.

Il velivolo, ordinato successivamente in preserie, entusiasmò per le sue caratteristiche di volo, armamento (sei armi da 7,7) e carico bellico, abbastanza buone per l'epoca, tanto che nell'aprile dello stesso anno i primi esemplari furono inviati ai reparti. Da ricordare che nel 1936 l'aereo venne sperimentato con una serie di prove come aerosilurante.

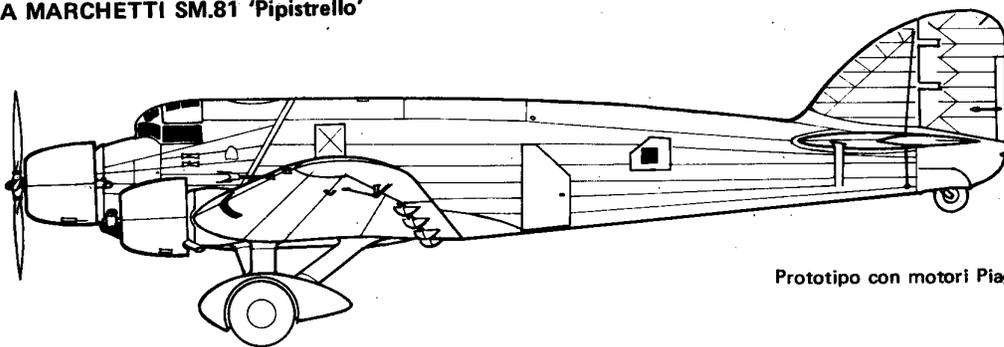
Furono costruiti oltre 500 esemplari di S.M. 81 di tutte le varianti con cinque tipi diversi di motori e compresi fra i numeri di matricola 20099-20106; 20149-20204; 20325-20358; 20595-20650; 20742-20777; 20857-20892; 20925-20950; 21229-21239.

I cinque tipi di unità motrice furono: Alfa Romeo 125 R.C. da 650 CV; Alfa Romeo 126 R.C. 34 da 680 CV; Piaggio P.IX; Piaggio P.X R.C. 15 da 670 CV; Gnome & Rhone K.14 R.C. da 650 CV.

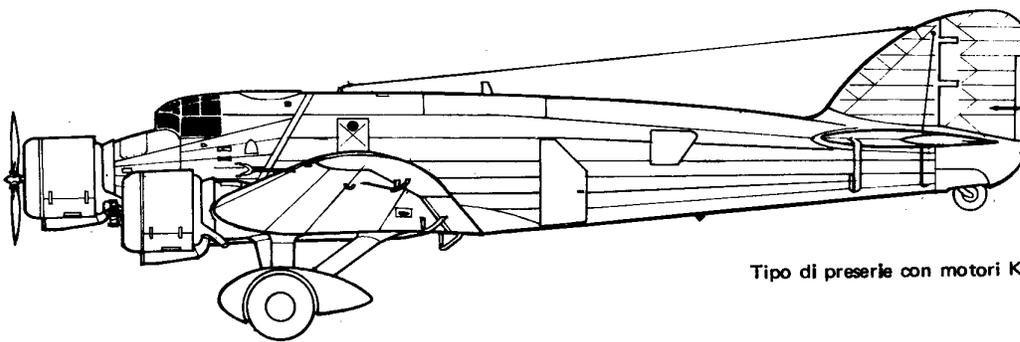
L'S.M. 81 fu dunque l'aereo che caratterizzò gli anni prebellici della nostra Aviazione e che prese parte a tutte le guerre che furono intraprese con alterna fortuna dalla Regia Aeronautica.

Rispettando la cronologia cominciamo dal conflitto

SAVOIA MARCHETTI SM.81 'Pipistrello'



Prototipo con motori Piaggio



Tipo di preserie con motori K-14



S.81 bis

Questi ed i disegni che seguono sono opera di G. Bignozzi e sono riprodotti per gentile concessione della rivista ALI NUOVE



Un interessante immagine che mostra in primo piano il prototipo dello SM.81, in secondo piano un velivolo di serie ed in terzo piano uno della preserie, tutti con motori Piaggio. Notare le differenze nella vetratura e nel carrello. (Foto A.M.I.)

etiopico. I primi S.M. 81 in questo settore arrivarono nella seconda metà del dicembre 1935. Appartenevano sia alla pre serie sperimentale che alla serie con motori Piaggio X. In Africa si affiancarono ai Ca. 133 in bombardamenti su concentramenti di truppe, ricognizioni armate, attacchi a bassa quota e con azioni di trasporto e rifornimento ai presidi avanzati; fu inoltre praticato il lancio di generi di prima necessità alle truppe mediante paracadute.

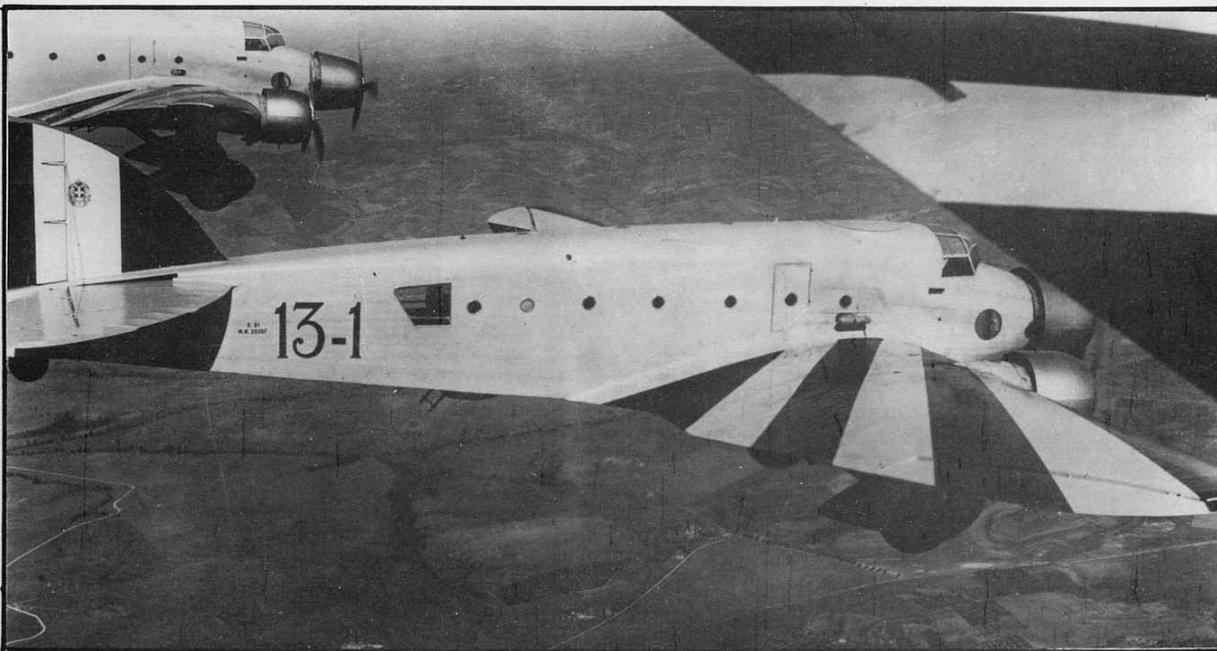
I velivoli che parteciparono alla conquista dell'Etiopia erano del 9° Stormo.

Gli aerei apparivano completamente dipinti in color sabbia molto chiaro, quasi crema. Sarà opportuno quindi fare una miscela di cinque parti di bianco 34, una di sabbia HI 4 e una di giallo 24 per rimanere abbastanza aderenti alla realtà. Per quanto riguarda il tipo di colo-

razione a raggi rossi sulle superfici superiori delle ali ci si può attenere alle istruzioni del modello Supermodel. Bisogna solo tener presente che le cappottature dei motori non erano esattamente color argento, ma converrà bensì renderle più scure miscelando l'argento con un po' di nero, mentre le strisce rosse sulle ali apparivano molto lucide. Da notare che certi velivoli non portavano i numeri di squadriglia e personali, mentre altri non recavano le strisce rosse anti-camouflage.

Lo strano stile col quale erano dipinti i numeri degli aerei della 11^a Squadriglia, appariva anche nella 13^a. Da notare che in una foto pubblicata su un numero di Rivista Aeronautica un velivolo della 13^a Squadriglia compariva con due diversi caratteri di numerazione.

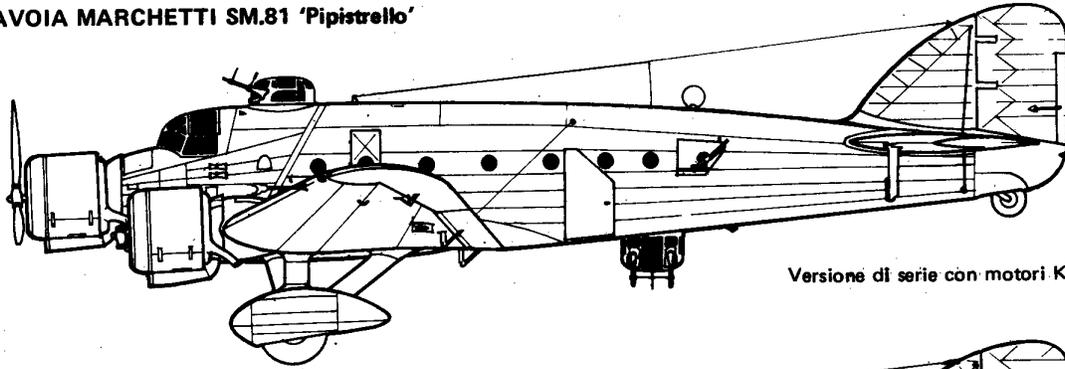
Guerra di Spagna. Il 28 luglio del 1936 arrivarono (e furono i primi velivoli italiani) i primi S.M. 81 a



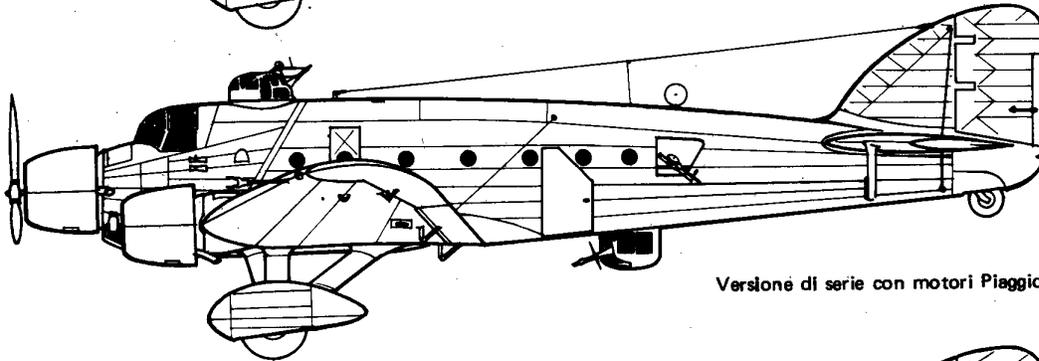
Velivoli di serie con motori Piaggio. Notare l'assenza della torretta dorsale.

(Foto A.M.I.)

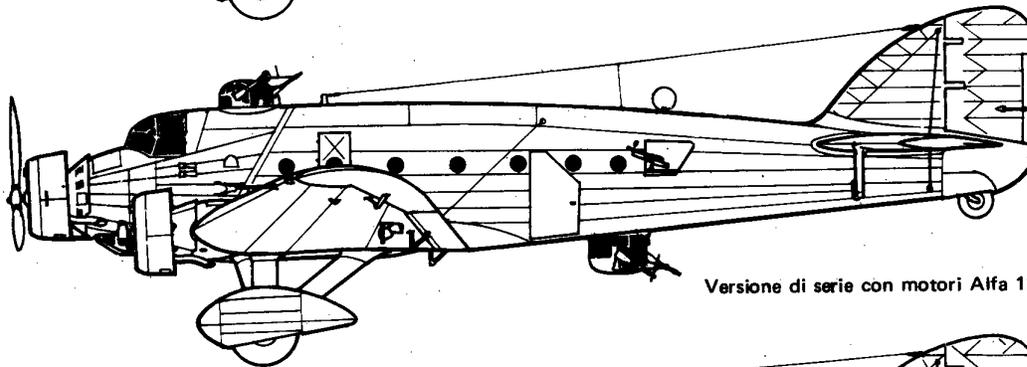
SAVOIA MARCHETTI SM.81 'Pipistrello'



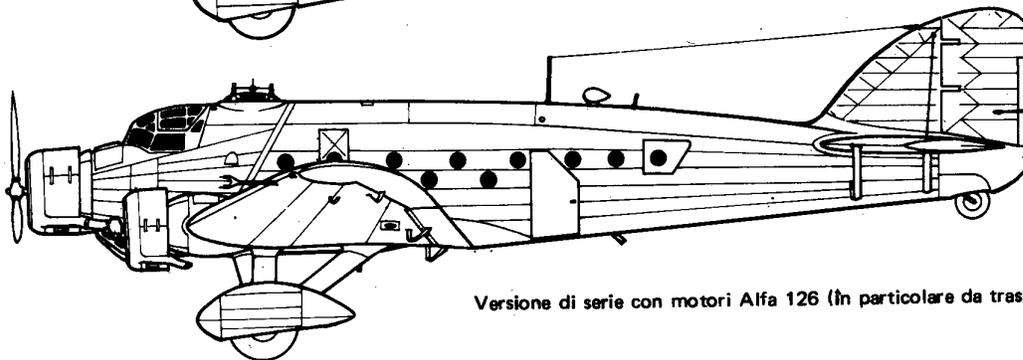
Versione di serie con motori K-14



Versione di serie con motori Piaggio X



Versione di serie con motori Alfa 125



Versione di serie con motori Alfa 126 (In particolare da trasporto)

Melilla in Spagna. I velivoli che parteciparono a questi eventi bellici erano dotati di motore Alfa.

In questo settore gli S.M. 81 furono adoperati sia per i bombardamenti su nodi di comunicazione, sui porti e su centri industriali e sia come trasporti. Furono quindi passati al bombardamento notturno e fu qui che si guadagnarono il soprannome di Pipistrello.

Le mimetizzazioni principali in questa zona furono due: fondo sabbia con macchie verdi e viceversa. Comunque sicuramente la colorazione più interessante è quella che appare sul Profile n. 146 dedicato all'S.M. 81 anche se la gradazione deve essere un po' più scura. Una foto di questo velivolo si trova anche su Italian

Civil and Military Aircraft 1930-1945.

Su un fondo crema erano interposte macchie verdi di due tonalità a grosse strisce.

Comunque è più facile a farsi che a dirsi. Il velivolo presentava le consuete insegne legionarie che si possono trovare sul foglio ESCI dedicato all'S.79 e che ritengo adatte. Sotto all'apertura laterale per l'arma appariva la numerazione 21 - 35; subito dietro a questa vi era la M bianca su fondo circolare nero reperibile nel foglio Italaerei dedicato al BR 20 Infine la parte mobile del timone era bianca con croce di S. Andrea nera.

Si frapponne quindi fra la guerra di Spagna ed il conflitto mondiale il cosiddetto periodo prebellico. Gli

aerei italiani in questo periodo apparirono mimetizzati a grosse bande.

Sia per la scarsità di modelli di velivoli italiani, che per il relativo breve periodo in cui è stata adottata, questa mimetizzazione è stata sempre piuttosto poco presa in considerazione. Vi è tuttora una polemica fra i fautori delle due tonalità di colorazione e quelli delle tre.

Comunque per sincerarsi quanto sia discusso questo problema, basta confrontare il Profile che avevo già menzionato e la tavola a colori che appare sul n. 4 di *Bombardieri-Ricognizioni* della Edizioni Bizzarri. Lo stesso soggetto riportato, un esemplare di S.M. 81 della Scuola Volo Senza Visibilità presenta due colorazioni decisamente differenti. Quale sarà quella giusta?

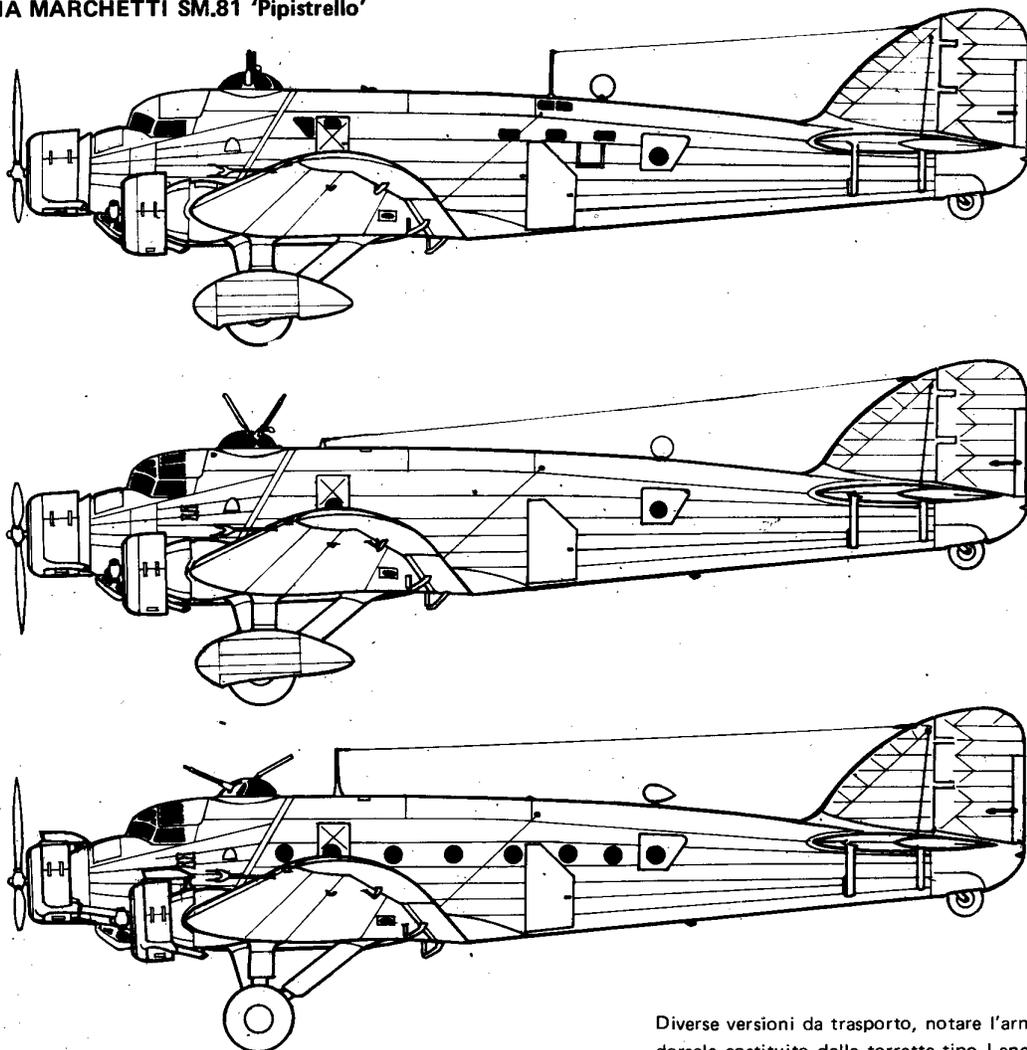
Seconda guerra mondiale. Nonostante che nel 1940 l'S.M. 81 fosse già un aereo abbondantemente superato esso era ancora in buon numero, 304 esemplari, in linea nella Regia Aeronautica.

Ecco l'elenco delle unità dotate di velivoli S.M. 81 allo scoppio della guerra: 37° Stormo B.T., 54° e 55° Gruppo, 218°, 219°, 220°, 221° Squadriglia; 38 Stormo B.T., 39° e 40° Gruppo, 51°, 69°, 202° e 203° Squadriglia; 39° Stormo B.T., 56° e 92° Gruppo, 200°, 201°, 222° e 223° Squadriglia; 15° Stormo B.T., 47°

Gruppo, 53° e 54° Squadriglia; 14° Stormo B.T., 44° e 45° Gruppo, 6°, 7°, 2° e 22° Squadriglia; 27° Gruppo; 4° Gruppo, 14° e 15° Squadriglia; 29° Gruppo, 62° e 63° Squadriglia; 28° Gruppo, 10° e 19° Squadriglia; 18° Stormo da Trasporto.

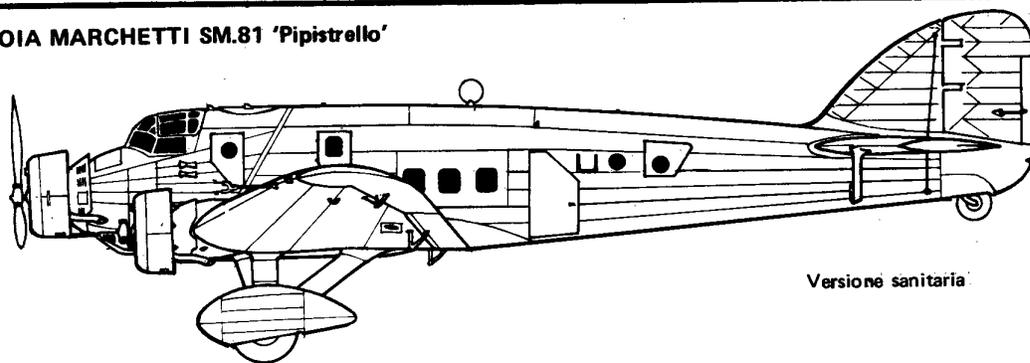
Il secondo conflitto mondiale vide una discreta partecipazione dell'S.M. 81. L'aereo venne impiegato in azioni di bombardamento terrestre (le combinazioni di carico più usate erano 2 bombe da 250 Kg. oppure 6 da 100 o 1 da 500) specialmente in Africa Settentrionale, su Aden e sulla Grecia dove ottenne tangibili risultati anche a costo di numerose perdite; nel bombardamento navale, dove 11 S.M. 81 formarono nella battaglia di Punta Stilo la prima formazione di bombardieri (39° Stormo) che attaccò la flotta nemica; nel pattugliamento navale, dove in un'azione di questo genere un S.M. 81 riuscì ad abbattere un Blenheim e a danneggiarne un altro che stavano attaccando un nostro convoglio; e infine ruolo al quale più era idoneo in questo conflitto, come trasporto. In questo ruolo numerosissimi furono i voli fra Libia e madrepatria per rimpatriare feriti e riportare giù velivoli ed armi. E' da ricordare anche che già nel 1939, sempre usati come trasporti, furono i protagonisti del memorabile ponte aereo per l'occupazione dell'Albania.

SAVOIA MARCHETTI SM.81 'Pipistrello'

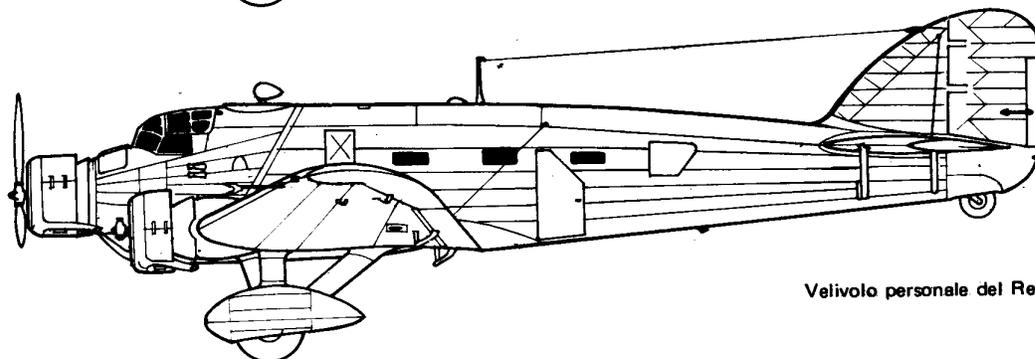


Diverse versioni da trasporto, notare l'armamento dorsale costituito dalla torretta tipo Lanciani.

SAVOIA MARCHETTI SM.81 'Pipistrello'



Versione sanitaria



Velivolo personale del Re

Molti furono i fronti che videro l'impiego dell'S.M. 81 e congiuntamente diverse furono le mimetizzazioni.

Fra le più usate la "mediterranea": macchie marroni o verdi su sfondo terra o sabbia e la "continentale": macchie marroni o verde scuro su sfondo verde chiaro, mentre altri erano mimetizzati a grosse chiazze marroni su sfondo sabbia.

Non tutti i velivoli presentavano la fascia bianca in fusoliera come lo dimostra la foto di un S.M. 81 della 69ª Squadriglia in Albania nel novembre del 1940.

I velivoli sul fronte russo portavano la banda gialla al posto di quella bianca.

Sui fronti dove le piste erano meno praticabili le carenature dei carrelli erano generalmente asportate. La numerazione era quella solita degli aerei italiani: numeri di Squadriglia neri e personali rossi. Questi ultimi a volte erano riportati anche sulle carenature dei carrelli o sul profilo dell'ala esternamente dopo i motori. Il fascio era normalmente portato sotto la cabina di pilotaggio. La croce sabauda interessava esclusivamente la parte mobile del timone di direzione, lo stemma potendo essere sia al centro delle braccia che spostato in alto. E' da rammentare fra le speciali versioni dell'S.M. 81, quella bimotore potenziata da due motori in linea Isotta Fraschini Asso XI da 840 CV e con muso parzialmente vetrato.

Altra versione interessante era quella sanitaria con motori Alfa 126. Il velivolo era privo di sfenestrature tranne tre piccole fessure in fusoliera. Sulle cappottature dei motori appariva una striscia rossa, altre due strisce rosse anche sulle ali, in fusoliera vi era lo stemma della Croce Rossa mentre la parte mobile del timone di direzione era tricolore con stemma sabauda leggermente spostato verso l'alto.

Dopo l'armistizio alcuni esemplari fecero parte dell'Aviazione del Sud e altri di quella del Nord.

A Sud circa mezza dozzina di esemplari con motori Gnome & Rhone e Alfa 126 vennero impiegati in supporto alle truppe italiane contro i tedeschi in Jugoslavia e per l'evacuazione dei feriti.

La colorazione era verde scuro su tutte le superfici superiori e grigio chiaro su quelle inferiori; le coccarde come quelle odierne apparivano nelle solite sei posizioni. Quella di fusoliera spostata dietro il finestrino per l'arma. L'armamento era composto da una torretta Lanciani analoga a quella del Cant. Z. 1007 mentre non sembrava esserci torretta inferiore; mancava la carenatura al carrello.

A Nord 36 esemplari con motori Alfa 126 poterono essere recuperati da una sessantina catturati da tedeschi dopo l'armistizio.

Questi esemplari entrarono a far parte del Gruppo Trasporto "Felice Terracciano" su tre Squadriglie. Il loro apporto sul fronte orientale a volte fu di notevole importanza, raggiungendo presidi accerchiati ed evacuando feriti. Alla fine del 1944 sia a Nord che a Sud l'attività degli S.M. 81 era terminata.

Gli S.M. 81 della R.S.I. avevano superfici superiori presumibilmente in Dunkelgrun HG2 e inferiori Hellblau HG5. Presentavano insegne tedesche nelle solite posizioni e la bandierina tricolore orlata di giallo della R.S.I. dietro la cabina di pilotaggio. Subito dietro la croce di fusoliera che copriva il finestrino dell'arma, a diretto contatto vi era una banda gialla di proporzioni ridotte con sovrapposte alcune lettere.

Due sembrano essere i diversi caratteri di identificazione: a) lettere bianche orlate di nero. es. F; b) due lettere nere di cui una sola sulla banda gialla e l'altra a destra, es. KX.

Alcune foto dell'S.M. 81 dell'aviazione della R.S.I. non molto chiare in verità, da cui ho ricavato questi dati appaiono sul volume di Nino Arena "Battaglie nei cieli d'Italia 1943-1945". Anche gli esemplari della R.S.I. avevano torrette superiori del tipo Lanciani, senza armamento inferiore e mancavano della carenatura del carrello.

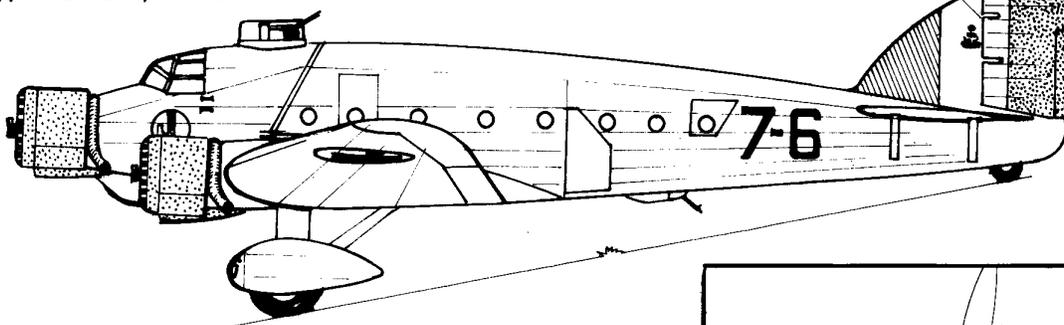
Non risulta che alcun esemplare dell'S.M. 81 sia sopravvissuto alle ostilità.

F. SUGGI LIVERANI

SAVOIA MARCHETTI S.M. 81 (motori Gnome Rhone K. 14)

Benina 1937

7^a Sq., 44^o Gr. B.T., 44^o St.



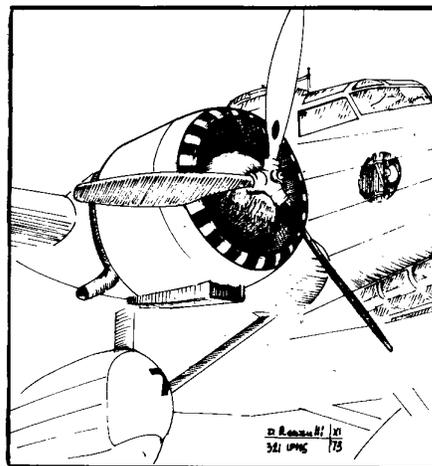
 alluminio/silver

 rosso/red

 giallo crema chiaro/
light cream yellow

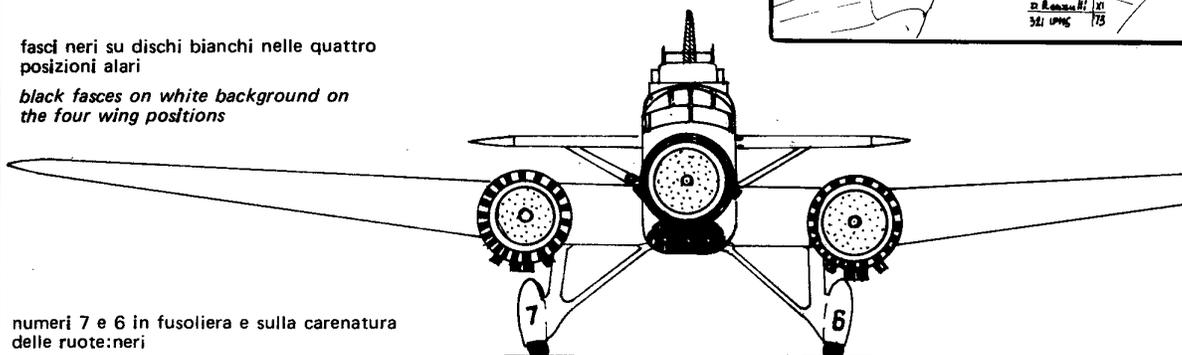
margine anteriore delle cappotte motori:
tratti rossi e bianchi di uguali dimensioni
(21 tratti rossi ed altrettanti bianchi),
di vernice semilucida

*the front of the engine cowlings have
stripes in red and white of the same
dimension (21 red and 21 white) in
semigloss paint*



fasci neri su dischi bianchi nelle quattro
posizioni alari

*black fascies on white background on
the four wing positions*



numeri 7 e 6 in fusoliera e sulla carenatura
delle ruote:neri

*numbers 7 and 6 on fuselage and on wheel
spats are in black*

disegni di D.Renzulli da un originale di G.F.Ghergo

SUPERMODEL "Savoia Marchetti S.M. 81 Pipistrello"

Già dalla illustrazione sulla scatola, opera di Caruana, il modello si presenta molto bene. Sono riprodotti due velivoli, uno della decima squadriglia con la colorazione tipica degli aerei che hanno condotto la campagna etiopica e l'altro della duecentotredicesima squadriglia con la colorazione a grosse bande prebellica.

Stranamente le decalcomanie che sono fornite nel kit appartengono ad altre due squadriglie. I pezzi, 126 in tutto color sabbia, si presentano come al solito protetti dal cellofan. C'è poco da dire, la riproduzione in scala è esatta, lo stampo rasenta la perfezione, tanto che la giuntura delle semi fusoliere non richiede quasi per niente stuccatura.

Le decalcomanie che permettono di fare un velivolo della 2^a o della 218^a Squadriglia mancano però di colla e tendono a staccarsi. Nel foglio appare anche il distintivo del 54^o Gruppo a cui apparteneva la 218^a Squadriglia con una luna bianca e stelle su campo azzurro e motto "nocte favente". Per quanto riguarda i

numeri di matricola, è da notare che quelli degli S.M. 81 erano formati da cinque numeri, mentre quelli riprodotti nel foglio sono composti da solo quattro. Va anche ricordato che il modello può essere montato con due diversi tipi di motori: Alfa Romeo 125 e Piaggio X.

Nel kit è fornito anche un siluro per realizzare l'esemplare che fu sperimentato come aerosilurante nel 1936.

Il montaggio appare molto facile: basterà una stuccatura tra la giunzione dell'ala con la fusoliera e le uniche difficoltà sono nella costruzione del carrello in cui bisognerà porre un po' di attenzione per metterli al giusto posto e unico neo il montaggio delle mitragliatrici nelle torrette, infatti sono composte di tre pezzi, di cui uno rappresenta le due canne e gli altri due i due calci. Comunque anche per queste basta solo un'ulteriore dose di pazienza e il risultato è soddisfacente. Il prezzo è sempre alto, ma il modello che se ne ricava ne vale la pena.

F. SUGGI LIVERANI

NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

Kit

Nel numero precedente per non rubare spazio agli articoli mandati dal Centro di Livorno, abbiamo omeo questa consueta rubrica e quindi in questa occasione ci limiteremo a citare quelle che riteniamo più significative tra le novità più o meno recenti. Come d'abitudine indichiamo abbreviato tra parentesi il numero del Magazine in cui è comparsa una recensione più dettagliata.

Cominciamo col trattare i prodotti di ditte italiane e ricordiamo della *Supermodel* il Savoia Marchetti S.M. 81 un soggetto senza dubbio interessante ed atteso recensito altrove in questo numero.

Della *Italaerei* è uscito verso l'inizio dell'estate l'Henschel Hs 126 (JUL) e più recentemente il Lavochkin La. 5FN entrambi in scala 1/72; sono dei modelli molto ben realizzati e validi perchè riempiono dei vuoti lasciati dalle altre ditte. Potranno non essere della stessa opinione la RAREplanes e coloro che con molta pazienza hanno costruito i modelli "vacu-formed"; pazienza! Sempre della Italaerei è comparso nella serie dei mezzi militari in 1/35 il Marder cioè il semovente Panzerjager montato sullo scafo da 38 ton. cioè lo stesso dello Hetzer. All'ultimo momento registriamo l'uscita del primo modello di carro italiano, il Fiat/Ansaldo M. 13/40 sempre in scala 1/35. Mini-carristi d'Italia svegliatevi! E' la volta ora per mandarci commenti, conversioni, schemi su questo soggetto.

La *Delta* proseguendo nella sua serie che sembra essere dedicata agli aerei italiani da primato ha recentemente messo in vendita un modello in 1/72 del Campini-Caproni. Trattandosi di un prototipo non c'è molto spazio per la fantasia del modellista al quale sarà invece richiesta un po' di pazienza per costruire il modello dato che il suo montaggio necessita di correggere e stuccare le parti. Questi problemi già incontrati con le due precedenti realizzazioni della Delta sono infatti presenti anche in questa.

Della *Airfix* citiamo tra gli aerei 1/72 il Cessna 0-1E (o come precedentemente noto L-19) Bird Dog (JUL) che si presta a realizzare le versioni impiegate in Italia e che speriamo di documentare presto. E' anche comparsa una nuova edizione del glorioso C-47 Dakota nella versione AC-47 Gunship impiegata nel conflitto vietnamita. Purtroppo l'errore dello scarso diedro alare non è stato corretto. Sempre della Airfix è comparso il RAF Recovery Set (JUN) composto da un carro gru del tipo Amazon, un articolato tipo Queen Mary e relativa motrice e due motociclisti; essocostituisce un logico complemento ai precedenti Emergency e Refuelling Set anche se purtroppo non sono in scala in 1/72, ma 00 cioè 1/76.

Della *Frog* sono disponibili in Italia il Grumman TBM2 Avenger (JUN) ed il Gloster Gladiator nella scala 1/72, mentre nella scala 1/32 è comparsa l'edizione europea del Focke Wulf FW 190A della Hasegawa.

Delle novità *Matchbox-Lesney* abbiamo già scritto sul Flash e recentemente abbiamo ricevuto dalla ditta uno dei primi modelli della seconda serie di dieci, precisamente lo Hawker Hurricane II; come per i precedenti il modello ci sembra sufficientemente preciso nelle sue linee generali, ma un po' grossolano nei dettagli di superficie.

Della *Revell* citiamo nella scala 1/32 l'Harrier e lo Hawker Typhoon, mentre sono in arrivo i "micro" in 1/144.

Della *Heller* sono disponibili il MIG 19 ed il MIG 21 (JUL), ma mentre il primo ci sembra inferiore anche se più semplice da realizzare dello stesso modello della KP cecoslovacca, il secondo manca totalmente di originalità essendo la stessa versione Airfix e Frog ed è pieno di errori.

Molti i modelli della *Hasegawa* soprattutto perchè negli ultimi tempi c'erano stati un po' di ritardi nelle

importazioni. Tra i kit di aerei in 1/72 il MIG 17, la famiglia dei tre Zero, il Lockheed Neptune e soprattutto un magnifico McDonnell-Douglas Phantom II ricchissimo di carichi esterni. Tra gli aerei in 1/32 il Grumman Hellcat ed uno splendido North American F-86F Sabre. E' stata poi inaugurata una nuova serie di mezzi militari nella insolita scala di 1/72, cioè normale per gli aerei ma insolita per i carri e simili. I primi cinque modelli sono relativi a soggetti americani e precisamente Willys Jeep e pezzo anti-carro, cannone campale M2 da 155 mm, carro Stuart, M3 Lee e Grant.

Della *Tamiya* si è visto poco, praticamente solo tra i mezzi militari in 1/35 l'autoblindo Saladin ed il semicingolato Hanomag Sd Kfz 251.

Un cenno a parte merita la produzione di mezzi militari in 1/48 della *Bandai* che si impone per la ricchezza della gamma e per la qualità dei modelli. Tra le cose più recenti citiamo il semicingolato Sd Kfz 251/1 Hanomag (JAN), il semovente Pz Hauf GW II Wespe JAN, la PzWk1 Kubelwagen (JAN) ed il semovente Hummel. Sempre più prolifica la produzione di kit del tipo "vacu-formed" che si rivolge ora a soggetti veramente insoliti o di dimensioni gigantesche (come per l'appunto il "Gigant" tedesco). Tale abbondanza di soggetti è soprattutto tipica della ditta tedesca *Intermodel/Airmodel*, ma non le sono da meno la *Sutcliffe*, la *Airframe* e la antesignana *RAREplanes* che ha recentemente prodotto un kit dello Stinson L-5 interessante per il suo impiego in Italia e l'insolito Bell XFM-1 Airacuda. Contiamo di trattare più in dettaglio questa materia dalle pagine del Flash, magari con l'aiuto dello "specialista" Razzini.

A.M.B.

Decal

Modelmark — Il quarto foglio di questa ditta ci propone tre Republic P-47D "Thunderbolt" tutti appartenenti al 57° Fighter Group dell'USAAF e rispettivamente due del 63° Fighter Squadron ed uno del 61° Fighter Squadron. Le rispettive insegne personali che li caratterizzano sono: "Luisiana Pirate", "Anamosa" e "Pistol Packin Mama". Il foglio in scala 1/72 è completo di tutti i dettagli, ma non delle insegne di nazionalità; è accompagnato da adeguate istruzioni per l'applicazione e gli schemi di mimetizzazione.

Il suo prezzo di vendita in Italia è di 500 lire ed è disponibile presso la ditta Model Market di Roma.

Modeldecal — Altri due nuovi fogli da parte di questa ditta che continua a lavorare nel settore dei soggetti postbellici; entrambi riguardano gli USA.

— *Foglio n. 21* — U.S. Navy e U.S. Marine Corps — tutto quanto necessario, insegne di nazionalità incluse per completare tre McDonnell-Douglas A-4E/F Skyhawk ed un Douglas AD-4 Skyraider. I soggetti specifici sono: A-4E del VMA-311, U.S. Marine Corps, South Vietnam, 1968; A-4E del VA-94, U.S.S. Bon Homme Richard, 1970; A-4F del VA-164, U.S.S. Hancock, 1969; AD-4 del VA-6S, U.S.S. Essex (CVA-9) 1954.

— *Foglio n. 22* — U.S.A.F. — salvo che per qualche dettaglio per il quale si ricorre alla decal del kit, tutto il necessario per decorare un Lockheed T-33A, un North American F-86A Sabre e due L.T.V. A-7D Corsair, più uno in alternativa. I relativi soggetti sono: T-33A del 50 T.F.W., Hahn AFB. USAF, Germania 1962; F-86A del 116th F.I.S., 81st F.I.W., Sheperds Grove, Inghilterra 1951; A-7D del 356 T.F.S. ("Green Demons"), 354 T.F.W., T.A.C., Myrtle Beach AFB, South Carolina 1972; A-7D del 40 T.F.S. ("Satans"), 355 T.F.W., Davis Monthan AFB, Arizona 1972; in alternativa A-7D del 357 T.F.S. ("Licking Dragons"),

335 T.F.W., Davis Monthan AFB, Arizona 1972.

Entrambi i fogli sono buoni, forse meno perfetti del solito, completi di decal per i cruscotti e corredati da minuzionse e complete istruzioni per la colorazione facendo riferimento al Federal Standard 595. I fogli, accompagnati da foto dei soggetti interessati, sono in vendita al prezzo di 850 lire.

Libri

Edizioni Bizzarri — Considerando la più recente produzione di questa casa editrice si direbbe che l'obiettivo di un volume al mese (nelle varie collane) sia stato, almeno come media, raggiunto. Verso l'inizio dell'estate è comparso il Vol. 5 della serie Dimensione Cielo dedicato ai bombardieri-ricognitori italiani della 2ª guerra mondiale. I velivoli trattati sono in particolare: Cant Z.506, SM.85/86, Ca.309, Ca.310/312, Cant Z.1007, Ca.311, Ca.313/314, RS.14/AS.14 e SM.84. Questo ulteriore lavoro di Brotzu, Caso e Cosolo prosegue validamente verso l'obiettivo di darci un quadro succinto, ma al tempo stesso essenziale e ben documentato dell'aeronautica italiana durante l'ultimo conflitto. Il volume è ricco di fotografie interessanti ed è corredato da tavole a colori preparate da R. Caruana.

E' poi uscito il volume B1 (ma che strana numerazione!) della serie Dimensione Cielo-Immagini che prosegue nella documentazione esclusivamente fotografica dei velivoli caccia-assalto. Questo è dedicato a IMAM Ro.51, Macchi C.200, Fiat CR.42, Caproni-Vizzola F.5, Aeron. Umbra T.18 e Reggiane Re.2000. Il volume vale tutte le 850 lire del suo prezzo per la ricchezza e la qualità delle immagini presentate, soprattutto quelle che si riferiscono al C.200 ed al CR.42. Allegato al volume c'è un poster del Re.2000 durante i decolli sperimentali dalla nave Miraglia. Questa foto, tra l'altro, è una prova di una mia personale teoria che i Re.2000 navali non hanno mai avuto la cifra "1" sulla banda bianca di fusoliera (vedi Profile, kit e Dimensione Cielo N. 1). E' il cavo che si innesta sulla fusoliera, ben visibile in questa foto, che quando il velivolo è fotografato di tre quarti davanti dà l'impressione della cifra 1.

Sempre nella serie Dimensione Cielo i volumi 22/I e 22/II completano la trattazione dei caccia inglesi della seconda guerra mondiale basata sul testo della nota collana tascabile di W. Green. Dobbiamo veramente ringraziare gli autori per aver ascoltato i suggerimenti espressi da queste stesse pagine ed aver quindi arricchito i volumi di numerosi disegni in scala 1/72 che saranno certamente apprezzati dai modellisti. La suddivisione della materia in due volumi ha inoltre permesso di pubblicare molte fotografie in formato metà pagina o addirittura pagina intera con tutto vantaggio della chiarezza. A questo punto non sarà più permesso a nessuno fare confusione tra le diverse varianti dello Spitfire! Questi volumi inoltre vedono il felice debutto come "illustratore a colori" del nostro socio D. Renzulli che si affianca, dandogli un po' di respiro, a R. Caruana. E' questa un'altra occasione in cui l'IPMS-Italy ha indirettamente contribuito a queste iniziative in campo editoriale permettendo il contatto tra Renzulli e B. Benvenuti, coordinatore per questa serie di volumi.

Nella serie Orizzonte Mare è uscito il terzo numero suddiviso in due volumi che completa l'esame delle corazzate trattando i tipi V. Veneto, Littorio, Impero e Roma. Ben hanno fatto gli autori F. Bargoni e F. Gay a non comprimere la materia e la ricca documentazione raccolta in un solo volume, ma dedicando il primo alla descrizione tecnica ed il secondo alle vicende operative. Particolarmente interessanti le numerose tavole a colori che illustrano i diversi schemi di mimetizzazione applicati su queste navi. Scommetto che pochi ne avrebbero sospettato la varietà che da un punto di vista modellistico le mette su uno stesso piano degli aerei. A tale

proposito è il caso di citare che recentemente sono stati messi in vendita in Inghilterra dei modelli in plastica in 1/1200 proprio della quattro corazzate della classe Littorio. Esse compaiono sotto il nome Almark, ma non sono fatte in Gran Bretagna bensì in Italia! Pur non avendone le prove ritengo che si tratti di un seguito della serie Casadio che un paio di anni fa presentò una prima serie di navi americane e giapponesi. Ricordo che allora, quasi con "furore patrio", si invocò da queste pagine la comparsa di qualche modello di nave italiana. Apparentemente siamo stati esauditi anche se i kit non sono attualmente disponibili in Italia. Vedremo di approfondire l'argomento.

A.M.B.

Spagna 1936-39 L'Aviazione Legionaria — A cura di Angelo Emiliani—Giuseppe F. Ghergo—Achille Vigna. Intergest Milano 1973, L.2200.

Muovere i primi passi dal conflitto in terra di Spagna degli anni 1936-39 per una illustrazione della attività bellica della nostra Aviazione Militare nel corso degli eventi storici successivi era considerata dagli esperti impresa piuttosto temeraria.

Solo una tenace passione degli Autori—e, tra questi il nostro Socio Dott. Giuseppe Federico Ghergo poteva sostenerli nella difficile opera di ricerca e di studio e condurli, nonostante la incosciente opera di demolizione che attende ormai alle stesse fondamenta obiettive della storia, ad una illustrazione dell'argomento con risultati tali che molti avevano dubitato potessero essere raggiunti anche a motivo del lungo tempo trascorso.

Anche se necessità tipografiche ed editoriali, come ci informa il nostro amico, hanno finito per costringere le intenzioni ed il vasto materiale raccolto, a noi sembra che il contenuto storico ed illustrativo possa esaurientemente soddisfare quanti già preparati o solo attratti da questo argomento, sino ad oggi e non si sa perchè "tutto da dimenticare".

La monografia prevalentemente illustrativa commenta ben 212 immagini quasi tutte inedite non trascurando altri particolari quali la formazione organica dei reparti, la loro numerazione, i distintivi ed i tritici (questi ultimi a colore) e, finalmente, le tinteggiature che, oltre a rappresentare la necessaria premessa per le successive applicazioni, risolvono non pochi problemi tematici spianando la strada a tanti modellisti ancora dubbiosi nell'affrontare l'astruso e controverso argomento.

Questi meriti speriamo siano anche da attribuirsi al secondo volume della serie, attualmente in preparazione, dedicato alle operazioni in Grecia che ci auguriamo possa condurre, con gli altri previsti, ad una illustrazione finale di tanti argomenti, anche di stretto interesse modellistico che sino ad oggi non hanno ancora ricevuto l'onore di una trattazione organica.

Programma Intergest

In appendice ci è sembrato opportuno informare i nostri lettori del programma di questa Casa Editrice che si annuncia con i seguenti titoli:

- a) La R.A. nei Balcani e sul Fronte Orientale;
- b) La guerra aerea nel Mediterraneo;
- c) La campagna di Francia ed il C.A.I. sulle Coste della Manica;
- d) D.A.K.
- e) Mostrine, fregi e distintivi della R.S.I.;
- f) Uniformi delle truppe indigene dei Regi Corpi di Truppe Coloniali;
- g) Distintivi da braccio delle Waffen SS.;
- h) Autocannoni, autoblinde e veicoli speciali del

- R.E.I. nella 1ª G.M.;
- i) Carri armati del R.E.I.;
 - l) Artiglieria e semoventi del R.E.I.;
 - m) Veicoli speciali tra le due guerre;
 - n) Veicoli speciali del R.E.I. nella 2ª G.M..
- Sono già stati pubblicati i volumi d)h)n).

Sempre tra le iniziative della "Intergest" ci corre anche l'obbligo di segnalare un interessante giornale di "Militaria": "The Enthusiast" che viene inviato in omaggio a quanti lo richiedono (indirizzare a REIF. Via Corno di Cavento, 7 20148 Milano). Ne vale veramente la pena per tanti stimolati interessi e curiosità alla cui tentazione sembra sempre più difficile resistere.

Aeronautica Militare Italiana 1923-1973 - di Alberto Mondini e Benedetto Pafi. ETAS-Kompass, Milano 1973, pag. 160 L. 4500 (rilegato 5500).

Evitando finalmente l'enfasi retorica di tante celebrazioni di storia patria e rinunciando finalmente al complesso di castrazione, questo eccellente saggio illustra, con evidenza fotografica, i risultati del duro e costante impegno della nostra A.M. nei suoi cinquant'anni di vita.

Risultati che, è bene non dimenticarlo, appaiono nelle pagine della storia come tappe significative, comunque sempre importanti se riportate alle disponibilità materiali ed alle complesse vicende storiche e politiche della nostra nazione "povera" ed alla sua "giovan" arma.

Dopo una necessaria premessa dedicata ai fondatori ed alla guerra 1915-18, l'argomento, come abbiamo detto, si svolge attraverso le immagini (alcune, recenti, a colori) con un conciso riferimento storico. Nel contesto si inseriscono numerosissime tavole a colori (dovute a Massimo Jacoponi) che, riproducendo la presentazione anche mimetica dei principali apparecchi usati dalla A.M.I. costituiscono, con l'araldica anch'essa riportata nel volume, un preciso punto di riferimento per il modellista interessato a questo argomento che non ci stanchiamo di raccomandarlo come istitutivo e fondamentale della nostra Branca, nel contesto pluri-nazionale dell'Associazione.

Una appendice dei dati tecnici conclude questa importante pubblicazione celebrativa.

SUMMARY

Il Republic RF-94F Thunderflash - The article, after a short historical background on the subject, describes the markings and finishing of the Italian a/c belonging to the 3rd Aerobrigata, the only one that had the type in service. Contrary to other nations, Italian a/c never had a camouflage finish but only bare metal and later aluminium painting. The points of interest to the modeller therefore are on the markings which in some cases have been rather unusual for Italian a/c, such as the moustrous cats (of short life) derived from the four cats of the unit badge. Data on camouflage and markings of two other NATO air forces are also presented with illustrations kindly provided by IPMS-kit and IPMS-Mitteilungen.

Immagini dell'Associazione - A pictorial of some recent activities of IPMS-Italy. On page 10 models of participants to the 1972 IPMS-Italy competition based on photos. On page 11 (top) a view of a stand prepared by IPMS-Rome for the Mostra Elettronica with the courtesy of the magazine Alata, and (centre and below) two views of the Exhibition-Competition organized by IPMS-Milano at the Museo della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci" for the 50th anniversary of the Italian Air Force.

Savoia Marchetti SM.81 Pipistrello - A short history on the development and the operational life of the S.M. 81 with general notes on the camouflage and markings during various phases of its career: Etiopia, Spain and W.W. II. The article is illustrated with drawings showing different variants of this a/c and one camouflage finish applicable to the early days to the version with K14 engines.

Supermodel S.M. 81 - A review of the kit recently made available by Supermodel which is in our opinion almost perfect with only minor difficulties in mounting the undercarriage and a discrepancy between the decals and box cover illustration. More camouflage scheme will appear in the future.

Novità reperibili in Italia - A run-down on kits, decals and books recently made available in Italy. Of particular interest to our foreign readers should be the first Italian tank in 1/35 by Italaerei and several books dealing with Italian aviation and navy.

Le modalità di acquisto a prezzo ridotto sono riportate su l'ultimo numero di "Flash" (giugno-agosto 73).

Per avviare un discorso sulla realizzazione di kits disponibili sul mercato e riguardanti quelli usati, anche se di produzione estera sulla nostra A.M. nella 1ª G.M. ricordiamo che, oltre al volume citato, altri riferimenti possono ritrovarsi in "I.A.R.B." n. 2/73 "Organizzazione della A.M. dalle origini al 1923" ed in "JP/4" n. 12 "Primi distintivi della Aviazione Militare Italiana"; entrambi firmati da T. Marcon.

Publicazioni periodiche

Modellismo Militare

Pubblicazione bimestrale di Giochi di Guerra, Modellismo, Collezionismo.

Rivista "Modellismo" C.P. n.1445-50100 Firenze cc/p 5/30321 Firenze/Modellismo Militare-Firenze. carta lucida/colore 20 per 30.

Ogni copia in edicola L. 600 arretrati L. 700 abbonamento annuo L. 3600. Estero L. 4500, non ancora stabilite riduzioni per i Soci.

Quando comparve il primo numero di questa rivista ci rendemmo conto, con soddisfazione, che si era fatto un passo decisivo nella emancipazione dalla intrapendente ed esclusiva editoria straniera cui, sino ad oggi, lo studioso e l'appassionato, erano stati oggetti con tutte le difficoltà implicite.

Ora, onestamente, questa coraggiosa rivista, non solo viene in soccorso ma addirittura inaugura un autorevole repertorio di tutti gli argomenti citati nel frontespizio che possono ritenersi del tutto esaurienti per non dire ridondanti sugli argomenti.

Siamo veramente spiacenti di non poter dedicare altro spazio ai particolari sotto ogni aspetto interessanti siamo costretti solo a ricordare come una particolare rubrica sia dedicata al plastimodellismo (a cura del nostro Socio Massimo Ferrari) e che una reciproca intesa è stata proposta ed accettata.

A tutti consigliamo l'acquisto di almeno un numero esplorativo della rivista che non potrà deludere stante l'esiguità del costo rispetto al contenuto.

Il primo numero data marzo 1973.

A.S.



Casallino Rampante

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

Completo assortimento kits: Italaerei, Supermodel, Esci, Tamiya, Bandai, Hasegawa, Airfix, Monogram, Revell, Frog, Nichimo, Pyro, etc.

NOVITA'

Bandai 1/24
Panzerkampwagen VI "King Tiger" L. 18.000

1/48
Panzerkampwagen VI Tiger I L. 2.700
Panzerkampwagen IV Ausf D. L. 2.700
PZH Auf G W II° (150mm) "Wespe" L. 2.200
Maultier Opel Sd. Kfz 4 L. 2.200

ESCI 1/9
B M W/R 75 L. 7.000
Harley Davidson WLA 45 L. 6.000
Zundapp Ks 750 L. 6.000

SUPERMODEL 1/72
Fiat CR 32 L. 650

Italaerei 1/35
Italian Tank Fiat Ansaldo M 13/40 L. 2.500

Hasegawa 1/32
F-86F L. 12.000
Mustang P-51D L. 4.800

1/72
F-4E Phantom II L. 2.350

Enorme successo e consigliabile per i modellisti;

Aeropenna foro erogazione 0,2-0,3-0,4-0,5 intercambiabili. Tutti i pezzi di ricambio reperibili L. 22.000.

Compressore minimo ingombro, silenzioso, 3 atm., indicatissimo per aeropenna L. 30.000. Enorme successo!!!

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

PUBBLICAZIONI SQUADRON/SIGNAL SERIE "IN ACTION"

Tutti i libri di questa serie
costano lire 2.500



No. 1
Luftwaffe in Action No. 1
presenta il FW189, FW190,
FW200, Ju52, DF230 e BV138.



No. 2
Luftwaffe in Action No. 2
presenta il Go242, He115, Ar96,
Me210, Hs126, FW200 & altri.



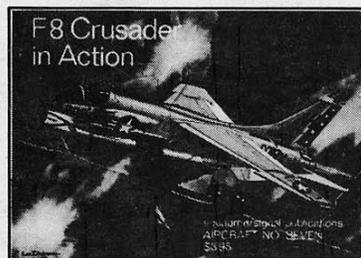
No. 3
Luftwaffe Bombers in Action
con He111, Do17, Ju88, Do217,
Ju188 and He177.



No. 4
Luftwaffe in Action No. 4
presenta il Hs123, Hs129, Bf110,
Bf108, FW58 e Ju34.



No. 6
Heinkel He111 in Action presenta la storia del
principale bombardiere medio della Luftwaffe
della prima parte della 2ª G.M.



No. 7
F 8 Crusader in Action segue lo sviluppo e l'im-
piego del Crusader nell'arco della sua vita.



No. 5
Nashorn, Hummel, Brumbar in Action è una
rassegna illustrativa dell'artiglieria semovente
tedesca basata sullo chassis del MK 111.



No. 1
Panzer III in Action descrive
l'impiego del Panzer III su tutti i
fronti della 2ª G.M.



No. 2
Schützenpanzerwagen in Action
descrive i trasporti truppe tedeschi
della 2ª G.M.



No. 3
German Halftracks in Action tutti
i veicoli semicingolati tedeschi
della 2ª G.M.



No. 4
Panzerspähwagen in Action illu-
stra la storia e lo sviluppo delle
autoblindo tedesche.

EDIZIONI INTERGEST - MILANO



L. 2.200



CONDIZIONI DI VENDITA PER LIBRI INVIATI SEPARATEMENTE

Spese postali a mezzo stampa

Fino a L.	Libri
1000	150
2000	200
3000	250
4000	300
5000	350
Super a L. 5000	Spediz. gratuita

AUTHENTICOLLOUR

Confezione di 5 colori originali (30 cc-5,28 oz) per carri tedeschi 2ª G.M. contenente i seguenti colori: PANZER GREY, DESERT SAND, DARK RED BROWN, DARK GREEN, EUROPEAN SAND.
Lire 3000 la confezione + 350 spese spedizione.

A discrezione dei clienti si spedisce la suddetta merce per RACCOMANDATA onde evitare spiacevoli inconvenienti. Pertanto gravare tutti gli importi suindicati di Lire 130 equivalente al diritto di raccomandazione e specificarlo nell'ordine.
Per la merce spedita in C. Assegno + L. 200 su tutti gli importi