



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 5, No. 3





Un Fiat/Ansaldo M13/40 3ª serie in azione nel deserto dell'Africa Settentrionale.

INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli dell'aviazione della Repubblica Sociale Italiana	1
Il Fiat G.55 come modello	4
Italaerei Fiat/Ansaldo M13/40	8
Supermodel Fiat CR.32	12
Alcuni schemi di Fiat CR.32	13
Conversione per il Fiat G.59 IVA	15
I reggimenti di fanteria scozzese a Waterloo	18
Recensioni	20
Summary	20

Queste righe vengono scritte quando ancora non si è asciugato l'inchiostro di stampa del numero precedente. L'obiettivo, speriamo non troppo ambizioso, e di completare e spedire questo numero prima del caos postale legato al Natale che si sommerà, ammesso che il sistema non sia già andato in saturazione, a quello attualmente esistente.

Se ci riusciamo, vedremo poi di completare il n. 4 entro il mese di Gennaio con il che saremmo quasi al passo. Stiamo cercando di fare di tutto per raggiungere questo obiettivo per essere pronti alla possibile evenienza che dal 1974 in poi, divenendo il Magazine facoltativo, Il Notiziario - IPMS assuma il ruolo di mezzo di informazione principale per i nostri iscritti.

Come precedentemente accennato sul Flash stiamo cercando di organizzare un vero e proprio corpo redazionale che possa facilitare il lavoro e garantire una certa continuità nel caso di indisponibilità di alcune persone. Per la preparazione degli articoli la collaborazione rimane aperta a tutti i soci sia individualmente che come gruppo, quale l'esempio del Centro di Livorno. Idealmente ogni numero di questa pubblicazione dovrebbe avere un articolo su un velivolo della 2ª guerra mondiale o precedente, uno su un velivolo del dopoguerra, uno su un aereo non italiano, uno su carri o mezzi militari in genere, uno su navi o soldatini o auto-moto. Indipendentemente o integrati con gli articoli sopra citati desideriamo trattare in maniera sistematica e possibilmente completa i problemi della mimetizzazione e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica, della Repubblica Sociale Italiana e dell'Aeronautica Militare. Cominciamo da questo numero con il tema della RSI, ma abbiamo già le idee abbastanza chiare sugli altri due.

Per i velivoli del dopo-guerra stiamo attualmente lavorando sul T/RT-33 e sul Grumman Albatross; seguiranno, ma non sappiamo con quale ordine, F-86K, G.91 e G.91T, F-84G, F-86E, Helldiver, ecc.

Un tema che ci permettiamo di ricordare all'attenzione di eventuali collaboratori è quello delle tecniche modellistiche che finora ha avuto soltanto delle trattazioni saltuarie. E' questo un punto importante e che non va trascurato e non si deve temere di scrivere cose ovvie e note a tutti perchè molti in realtà si avvicinano alla nostra associazione soprattutto per trovare un aiuto in tale campo.

Queste sono le nostre idee, ma siamo aperti a suggerimenti e modifiche che voi lettori ci dovete proporre.

Si coglie l'occasione per porgere da parte della Direzione ai soci ed a tutti coloro che ci seguono da queste pagine i più sinceri auguri per le festività di fine anno.

Publicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS - ITALY

Casella Postale 12017 - 00100 ROMA - Belsito

A.M. BELLEI

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELL'AVIAZIONE DELLA REPUBBLICA SOCIALE ITALIANA

PARTE PRIMA

Premessa — E' ormai da tempo che tra il noto scrittore di cose aeronautiche e militari Nino Arena e L'IPMS-Italy in generale ed il sottoscritto in particolare si è stabilito un rapporto di reciproca stima, collaborazione e soprattutto scambio di idee. Prendendo lo spunto da un articolo che comparve tempo addietro su queste pagine per ottenere mediante conversione il Macchi C. 205, Arena, che a quel tempo aveva appena completato il suo volume "Battaglie nei cieli d'Italia 1943-45—Ed. Interconair", con molto premura preparò degli appunti che trattavano in chiave modellistica il tema dell'aviazione della R.S.I. Su questi appunti noi abbiamo forse dormito un po' troppo, ma soprattutto abbiamo atteso e finalmente trovato nella persona di D. Renzulli un collaboratore che li ampliasse e li corredasse degli opportuni disegni. Da un punto di vista cronologico sarebbe forse stato più opportuno partire dal Macchi C. 205, ma la comparsa sul mercato di una riedizione e di un nuovo kit del FIAT G. 55 ha dato la preferenza a quest'ultimo.

Lo stesso velivolo è stato recentemente trattato direttamente da Arena su un numero di Interconair, ma le informazioni qui riportate, quando in contrasto, dovrebbero essere assunte come valide perchè frutto di più recenti studi comuni.

Informiamo che Arena sta attualmente attivamente lavorando ad un'opera che racchiude le vicende dell'Aeronautica Militare Italiana in diversi volumi, opera che sarà

pubblicata dalla casa editrice STEM—Mucchi di Modena. Il primo dei tre volumi dedicati all'Aviazione della R.S.I., che costituiranno un notevole aggiornamento rispetto a quello prima citato dello stesso autore, è previsto entro il mese di Dicembre 1973.

Una parola infine sui disegni che danno le viste quotate del FIAT G. 55 e che accompagnano la recensione del modello. Essi sono opera del socio E. Dalla Torre di Venezia che a suo tempo li ricavò da documentazione originale dalla ditta avuta in visione quando la Artiplast preparava il suo modello in scala 1/50. In questo numero li pubblichiamo in scala 1/72 (salvo errori da parte della tipografia) ed in un'altra occasione li presenteremo in scala 1/50 per tener conto anche di chi lavora nella scala maggiore.

Questo tipo di disegni sono un vero patrimonio per il modellista ed in generale per chi si interessa di cose aeronautiche e poichè il resto della stampa specializzata raramente pubblica qualcosa di originale e di valido in questo campo varrebbe la pena che l'IPMS-Italy prendesse l'iniziativa. Lancio pertanto una palla che spero qualcuno raccolga: perchè i soci milanesi non si vanno a misurare centimetro per centimetro il Macchi C. 205 conservato presso il Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci e quelli di Torino non fanno altrettanto con il Fiat CR. 32 e magari con lo S.M. 79? Noi a Roma possiamo cercare di fare il nostro dovere con il Macchi C. 200 e con l'IMAM Ro. 41 anche se non sono facilmente accessibili.

A.M.B.



Si lavora su un Centauro della squadriglia complementare Montefusco. Si noti l'assenza di distintivi. Le foto di G.55 sia della Montefusco che del 1° Gruppo sono molto rare. (Foto Arena)

NOTA DI CARATTERE GENERALE

Due parole sulle colorazioni, distintivi, di nazionalità, sulla numerazione dei velivoli della R.S.I. dei reparti di prima linea.

Distintivi di nazionalità: ai primi di gennaio del 1944 questi erano rappresentati da 4 insegne alari e 4 insegne (fusoliera e deriva verticale); le insegne alari erano costituite ciascuna da un quadrato, il cui fondo era costituito dalla tinteggiatura dell'aereo, contornato da striscie bianche più due fasci stilizzati capovolti sempre in bianco, nel perimetro di detto quadrato.

Queste insegne erano sistemate sia superiormente che inferiormente alle ali.

Tuttavia dal febbraio 1944 i distintivi alari dei reparti di prima linea subirono una variazione: i fasci e le striscie laterali del quadrato dovevano essere nere ed il fondo bianco per le superfici inferiori mentre per quelle superiori i fasci e le striscie laterali sempre nere erano applicate direttamente sulla tinta di fondo. Anche qui, comunque, ci furono delle inversioni nell'applicazione delle nuove direttive.

Le insegne per la fusoliera erano costituite da due rettangoli tricolori (verde-bianco-rosso) contornati per tre lati da una serie di triangolini gialli e da una striscia, sempre gialla, disposta verticalmente dalla parte del colore verde; tale striscia rappresentava l'asta della bandiera per cui il colore verde doveva essere sempre rivolto verso la parte anteriore del velivolo. Uguali rettangoli tricolori, ma di dimensioni più ridotte venivano applicati sul timone verticale.

Le insegne in fusoliera erano applicate all'interno della tipica fascia bianca di riconoscimento se questo era di grandi dimensioni, a filo della stessa (ma spesso la sormontavano) se questa era di dimensioni ridotte. In ogni caso i tricolori, tranne le debite eccezioni, furono applicati sempre nella stessa posizione, anche dopo l'abolizione della fascia bianca avvenuta nel febbraio 1944. I tricolori, guardando il velivolo da prua verso la coda, dovevano, in linea di massima essere preceduti dalla numerazione portata dal velivolo; ma, non rari furono i casi in cui avvenne una virtuale inversione di posizione tra numerazione e distintivi di nazionalità, ovvero, a volte, era il tricolore a precedere la cifra cosa, comunque, che accadde unicamente dopo l'abolizione della fascia bianca di riconoscimento.

La numerazione in genere indicava unicamente il numero progressivo individuale dell'apparecchio.

Soltanto il 1° Grp. C.T., sia sui "205" che nel G.55, portava due gruppi di cifre: uno indicava la squadriglia, l'altro il numero individuale dell'aereo sempre riferito alla squadriglia di appartenenza.

Non si perse l'uso, inoltre, di dipingere sui velivoli il distintivo di squadriglia: ma furono solo, sembra, il 1° ed il 2° Grp. C.T. a continuare tale tradizione della R.A., in quanto la Sq. Compl. Caccia "Montefusco" (per certo) e la Sq. Addestramento "F.Baracca" non seguirono tale usanza.

FIAT G. 55 "CENTAURO"

Inizia con il FIAT G.55 l'esame di velivoli con cui l'Aviazione Repubblicana (A.N.R.) ha operato dalla fine del 1943 al 1945.

Devo dire che per il "Centauro" non è stato facile raccogliere notizie e soprattutto averne di certe: qualcosa sono riuscito a raccogliere ma non mi sembra sufficiente: francamente penso che vi sia in giro altro materiale a riguardo e non sono il solo a pensarlo.

E' per questo che rivolgo ancora un caldo appello a

tutti i nostri Soci affinché possano far pervenire ulteriori notizie e materiale.

Ho voluto dividere questo articolo in due parti: La prima... bè l'avete sotto gli occhi, la seconda tratterà del servizio prestato dal "Centauro" presso il 2° Gruppo C.T. ed inoltre dovrebbe contenere quelle notizie (remota speranza!) che potrebbero giungere ad impinguare questo modesto lavoro.

Il G. 55 era un ottimo velivolo con una buona velocità (circa 620 Km/h max.) e seppur non era un grande arrampicatore possedeva, d'altro canto, doti che ne facevano un mezzo di tutto rispetto: robusto nella cellula, ottimo incassatore, molto manovriero e soprattutto ben armato, dotato finalmente di quel chimerico cannone da 20 mm. che, invano i nostri piloti avevano reclamato per quasi tutto l'arco della guerra sotto la R.A. Se, proprio, non si poteva mettere all'altezza dei vari Mustang, Lightning, Thunderbolt, Spitfire, contro cui si è dovuto battere nella sua seppur breve esistenza operativa, poteva, in sostanza, diventare (e lo è stato) un formidabile strumento di difesa se messo nelle mani di piloti esperti, quali lo sono stati i nostri. Ha avuto solo un difetto se così si può dire: quello di non essere stato immesso in linea qualche tempo prima e di non essere stato prodotto in grande numero, come si erano prefisse le Autorità; ma d'altra parte le cause di questi "difetti" vanno ricercate altrove...

Il G. 55 era equipaggiato con il famoso Daimler-Benz DB-605 da 1.250 HP (1.475 H.P. al decollo) ed armato come segue: Prototipi (M.M. 491/492) e Sottoserie 0 (M.M. 91050/91064) montavano 4 mitragliatrici Breda-SAFAT da 12.7 mm. (fusoliera).

La Sottoserie I (M.M. 91065/91213) montava 3 cannoni Mauser MG-151/20 da 20 mm. (gruppo motore-alari). L'aereo inoltre disponeva di attacchi alari per bombe o serbatoi ausiliari, tuttavia mai utilizzati in sede operativa.

I rep. operativi e le colorazioni

La squadriglia complementare Montefusco

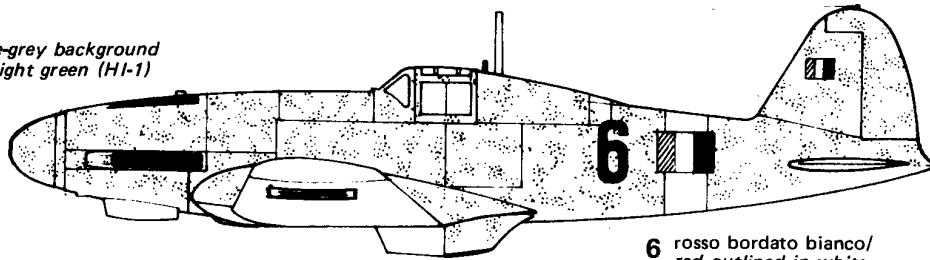
Il primo reparto ad avere in linea il velivolo FIAT fu la Sq. Complementare Caccia "MONTEFUSCO" che ebbe in assegnazione aerei provenienti da recupero, in seguito macchine della sottoserie 0 ed infine velivoli nuovi di fabbrica della sottoserie I^a.

Da principio questi "Centauro" avevano una tinteggiatura uniforme verde scuro su cui erano applicate piccole macchie marrone scuro - giallo ocra; tuttavia sembra non esistono foto del G. 55 con questa colorazione e di conseguenza è preferibile non azzardare a proporre un profilo con tale mimetizzazione. Ad ogni modo in base a nuove disposizioni superiori dall'Aprile del 1944 tutti i velivoli G. 55 cominciarono a portare una tinteggiatura uniforme per tutte le superfici di colore grigio - azzurro, integrato nelle superfici superiori da chiazze non troppo fitte color verde chiaro. La "Montefusco" sui suoi velivoli non dipinse mai, alcun distintivo di reparto o di Squadriglia; la numerazione era di colore rosso, in alcuni casi la cifra era bordata di bianco, progressiva, riguardante il solo aereo; cifre note portate sugli aerei di questa Squadriglia furono: 6, 7, 8 e 5, numero quest'ultimo, stranamente di colore giallo applicato come gli altri sulla tinteggiatura in uso dell'Aprile '44, e con la stessa disposizione visibile nel disegno N. 1. E' da notare infine che questi "Centauro" continuarono a portare la fascia bianca, seppur di dimensioni ridotte, anche dopo la sua abolizione.

FIAT G.55 'CENTAURO' Schemi di mimetizzazione

colorazione: fondo grigio azzurro con chiazze sulle sup.superiori in verde chiaro (HI-1)

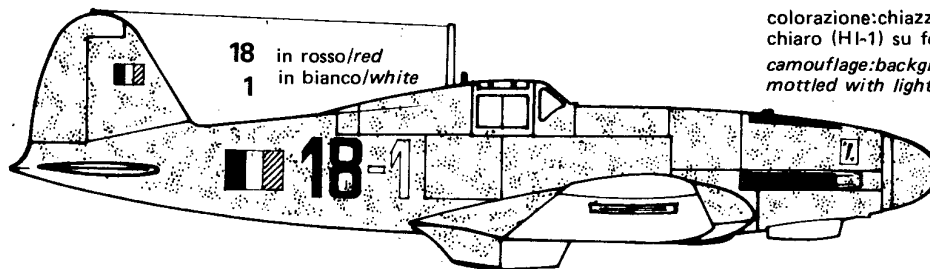
camouflage: light blue-grey background mottled above with light green (HI-1)



6 rosso bordato bianco/
red outlined in white

Sq. Compl. Caccia MONTEFUSCO – Caselle (Torino) Giugno 1944

notare la fascia bianca di dimensioni ridotte/
note the white band of smaller dimension

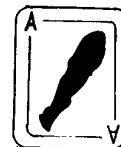


18 in rosso/red
1 in bianco/white

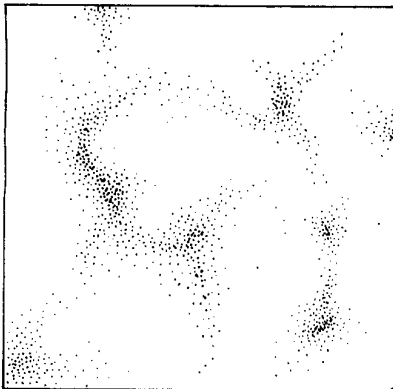
colorazione: chiazze sfumate di verde chiaro (HI-1) su fondo grigio-azzurro
camouflage: background grey-light bleu mottled with light green (HI-1)

1ª Sq., 1° Gruppo C.T. – Vicenza Luglio 1944

distintivo del 1° Gruppo Asso di Bastoni rosso su bianco
badge of the 1° Gruppo 'Asso di Bastoni' red on white



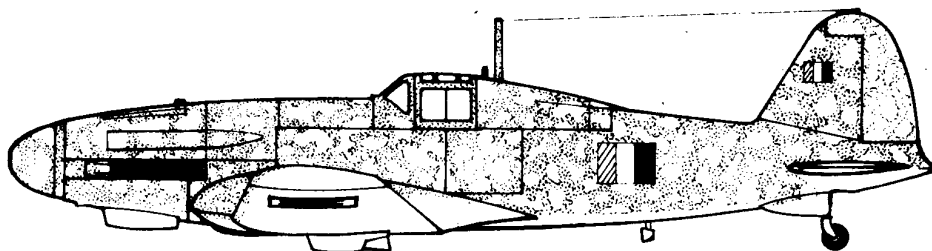
nota: i numeri sono sempre nella sequenza 18-1 su entrambi i lati
note: the numbers are in the sequence 18-1 on both sides



esempio di chiazze e grado di sfumatura/
enlarged detail of the mottling

colorazione: sopra fondo verde scuro (HI-2) con chiazze piuttosto fitte di verde chiaro (HI-1), sotto grigio chiaro (HI-5)

camouflage: above dark green (HI-2) background heavily mottled with light green (HI-1); below light grey (HI-5)



nota: la mimetizzazione della parte mobile del timone è più chiara

note: camouflage on the rudder is lighter

Scala 1/72

P. Ranzulli | x1
IPMS 321 - Roma | 13

La "Montefusco" si formò a Venaria Reale (TORINO) nel Nov. 1943 addossandosi il compito di difendere il Piemonte ed il suo capoluogo; saltuariamente operava anche dal campo ausiliario di Caselle e su questi campi rimase sino al Giugno 1944, mese in cui si trasferì con tutti i suoi effettivi in Emilia, per essere assorbita dal 1° Gruppo C.T.. Negli ultimi mesi di vita questo Reparto aggiunse al nome di "Montefusco" quello di Bonet, Comandante della Squadriglia caduto nel primo combattimento importante, il 29 Marzo 1944, sull'Appennino Ligure.

Il 1° Gruppo C.T. "Asso di Bastoni"

Quando alla fine del Maggio 1944, causa le perdite ed il logorio delle macchine, il 1° Gruppo si trovò nella necessità di colmare i vuoti provocatisi, fu giocoforza adottare anche per questo Reparto il FIAT G. 55. I velivoli furono ritirati nei dintorni di Torino per un totale di cinquanta macchine circa, e vennero suddivisi tra la 1ª e la 3ª Squadriglia, mentre la 2ª ed il Nucleo Comando continuarono ad adoperare il Macchi 205.

Questo Gruppo, come del resto il 2°, subì durante le operazioni diversi spostamenti: a Maggio le sue squadriglie erano schierate sul campo di Reggio Emilia cui si aggiunse quello di Piacenza in Giugno. Alla fine del mese è necessario un altro riordinamento delle file: viene disciolta la 3ª Squadriglia i cui effettivi uomini e macchine vanno ad integrare quelli delle altre Squadriglie, mentre come detto sopra subentra la "Montefusco-Bonet" con tutti i suoi effettivi.

A fine Luglio il Reparto è a Vicenza con Thiene c.d.e. (Campo d'emergenza); alla fine di Agosto viene trasferito in Lombardia in attesa di nuova destinazione dopo la crisi della metà dell'Agosto 1944 (tentativo tedesco di incorporare nella Luftwaffe l'Aviazione Repubblicana); questa crisi pose fine alla vita operativa del G. 55 nell'ambito del 1° Gruppo, infatti pur di non far cadere in mano tedesca i nostri mezzi, essi furono dati alle fiamme per un totale di circa trenta velivoli.

Per un periodo, per altro trascurabile, gli aerei presi in consegna da questo Reparto risentirono nella colorazione delle tinteggiature dai vari Gruppi di provenienza, in particolare quelle del 2°. Tuttavia, in seguito, grazie all'arrivo di nuove macchine e alla applicazione delle nuove norme anche questi aerei furono modificati per l'impiego operativo, con la nuova colorazione in uso dall'Aprile 1944.

Il Gruppo conservò sui suoi FIAT lo stesso sistema di numerazione che a suo tempo, aveva adottato per i Macchi 205: due gruppi di cifre che indicavano, uno, la squadriglia, l'altro il numero progressivo del velivolo, rispettivamente in bianco e rosso. Ed ecco due esempi: 1 bianco - 18 rosso (1ª Sq. Larsimont "Asso di Bastoni") 3 bianco - 23 rosso (3ª Sq. Ocarso, "Arciere"); la numerazione progressiva arriva fino al 23. Inoltre su ambedue i lati del cofano motore si continuarono a portare i distintivi di Squadriglia costituiti dall'"Asso di Bastoni" per la prima e dall'"Arciere" per la 3ª.

D. RENZULLI

BIBLIOGRAFIA

Battaglie nei cieli d'Italia 1943-45 di N. Arena, Ed. Interconair. Aviazione e Marina, N. 93.
I caccia Fiat 1930-45 di P. Vergnano, Ed. Interconair.

IL FIAT G. 55 COME MODELLO

Passiamo ad esaminare questo velivolo sotto il profilo modellistico. Come tutti sapranno sono in commercio quattro edizioni del "Centaur": due della Supermodel (il caccia, prima Aliplast - Italaerei, ed il Silurante), una della Frog ed una della Artiplast in 1/50. Di quest'ultimo, il primo in ordine di tempo, si è già scritto sul Magazine e su queste pagine al momento della sua comparsa e quindi per ora concentriamo l'attenzione sulle realizzazioni in 1/72.

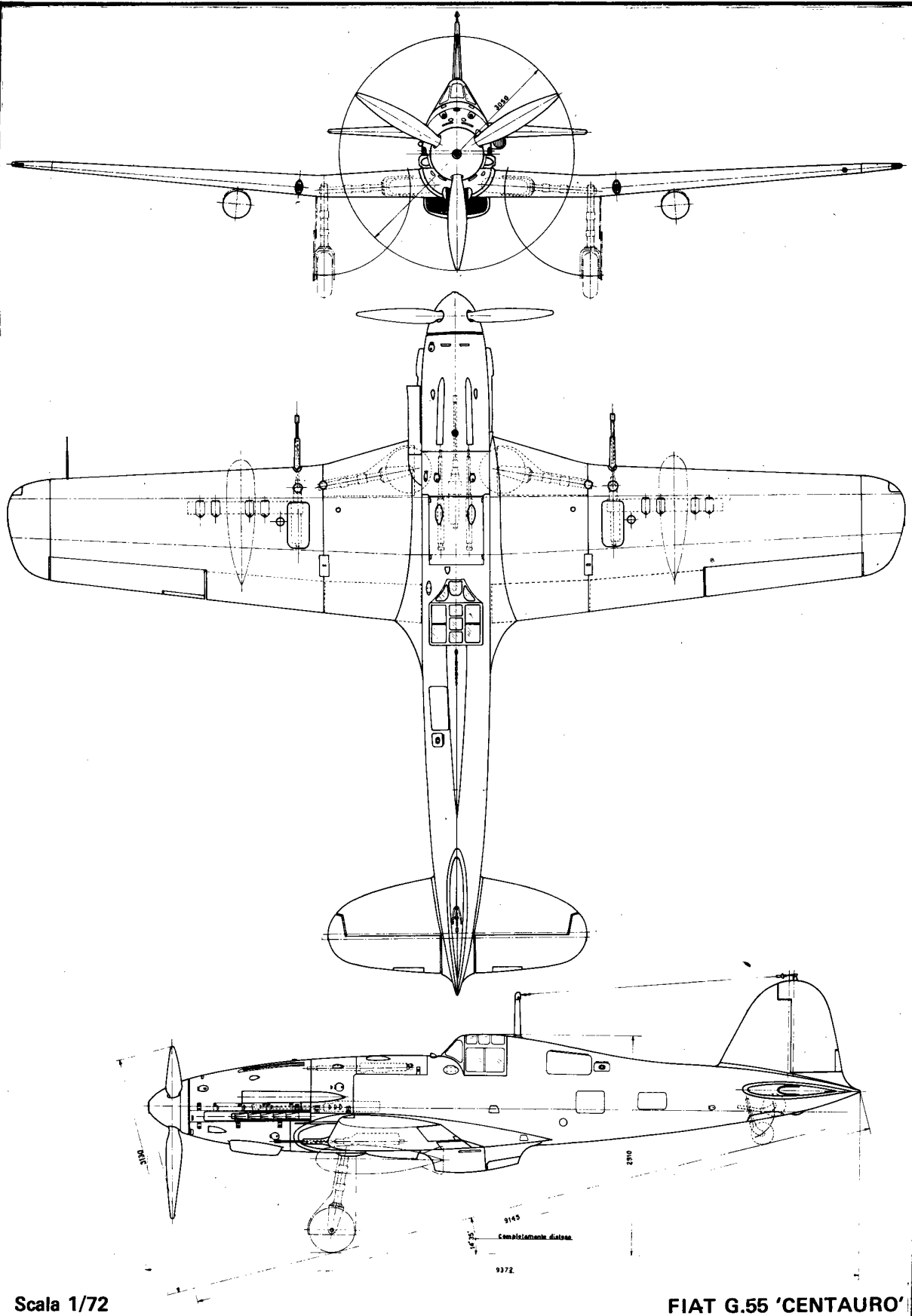
Diciamo subito che quella della Frog è decisamente da scartare: già basta la sagoma della fusoliera, lontana da quella bellissima dell'originale, ad eliminarla; inoltre il carrello presenta evidenti difetti: sembra di avere a che fare con un FW. 190 anzichè con un nostrano G. 55!.

Consideriamo, quindi, la o le scatole della Supermodel, non senza aver fatto prima un paio di domande ai responsabili della Ditta italiana: perchè nella recente scatola del G. 55 S non è stato inserito o lasciato il radiatore della versione caccia, quando la medesima scatola propone l'alternativa per entrambe le versioni? Si tratta di una svista o di una... "avvedutezza commerciale"?

Comunque, a meno di doversi procurare questo benedetto radiatore per il caccia è consigliabile acquistare la scatola del G. 55 S per tutte e due le versioni: infatti questo modello presenta, rispetto al precedente, il traguardo di puntamento sul cofano motore, qualche dettaglio di superficie in più (in fusoliera, una piccola antenna disposta anteriormente a quella più grande già



Vano carrello e braccio di retrazione di un G.59, comunque del tutto uguali a quelli dei G.55. (Foto E. Dalla Torre)

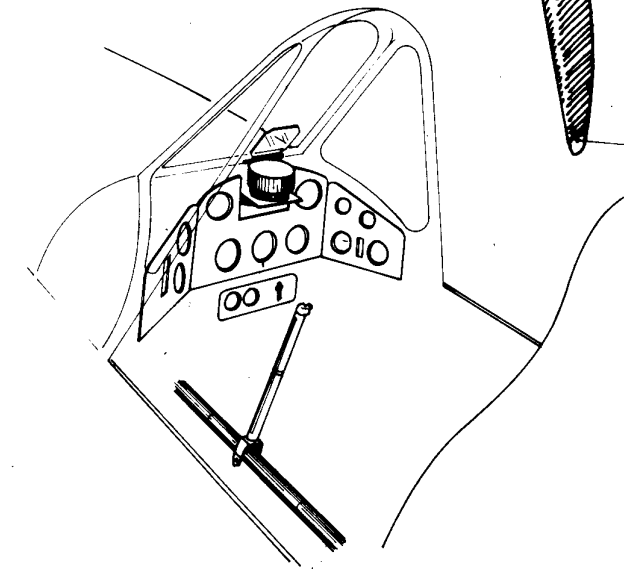
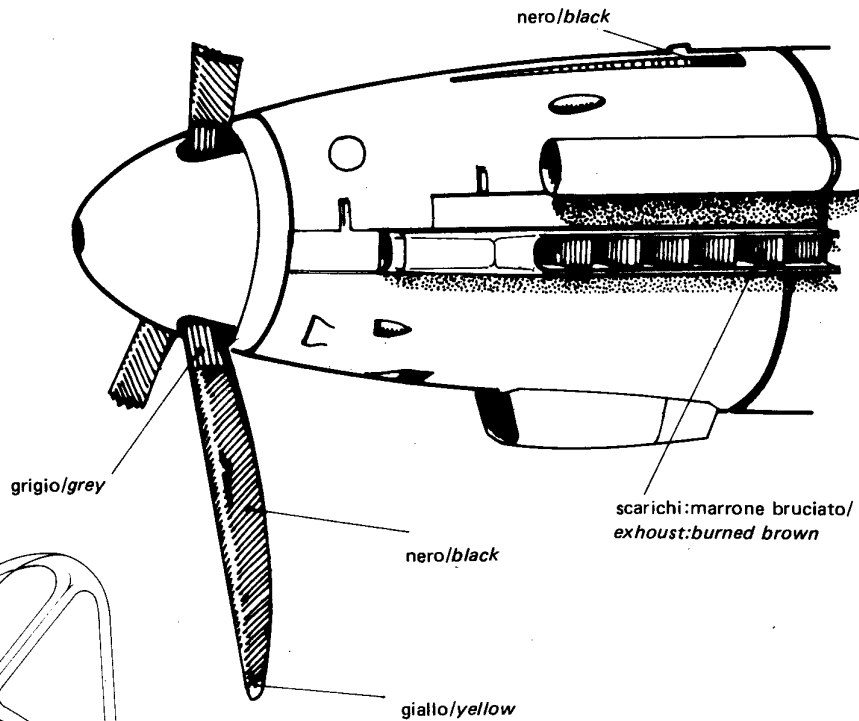


Scala 1/72

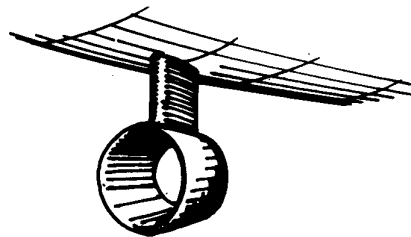
FIAT G.55 'CENTAURO'

FIAT G.55 'CENTAURO' – Particolari

Particolari del muso

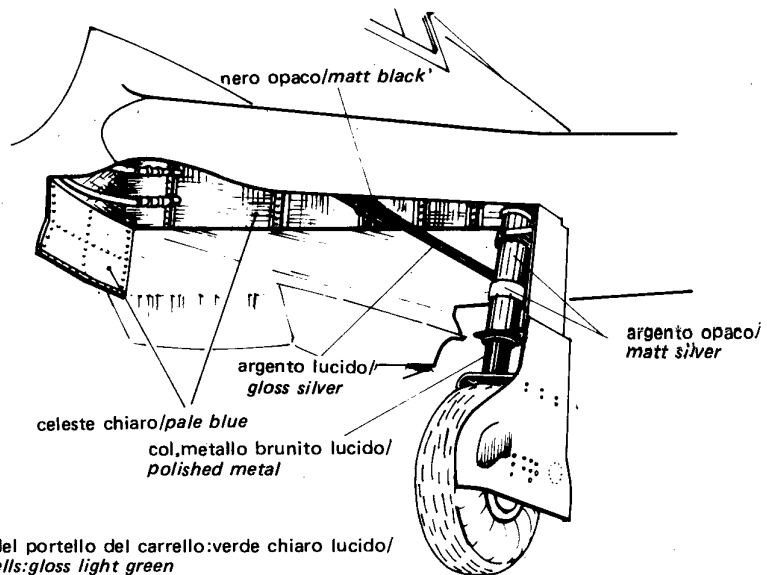


Schema dell'abitacolo con cruscotto

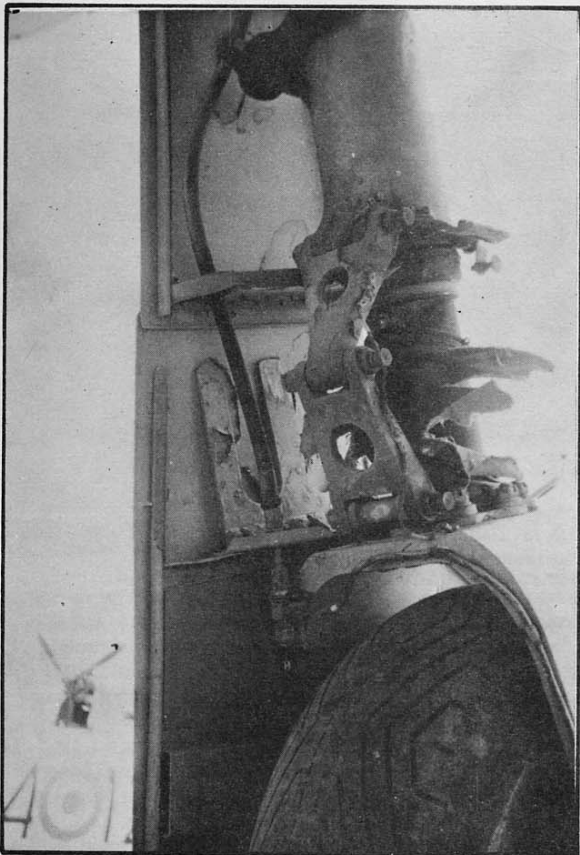


Antenna del radio goniometro

Dettagli del carrello



D. Renzulli | x1
IPMS 321 - Roma | 73



Vista posteriore del carrello di un G.59 col cavo del freno, le carenature scorrevoli, il compasso ed i brandelli di tela. (Foto E. Dalla Torre)

esistente, i tipici rigonfiamenti e le traforature nella parte inferiore dei portelli dei carrelli, gli attacchi alari e finalmente, le pale dell'elica rivolte dalla parte giusta.

Il modello ha, tuttavia, bisogno dell'aggiunta di qualche particolare o di qualche ritocco; dopo aver ridotto a dimensioni più accettabili, in quanto a larghezza, gli scarichi del motore (è sufficiente limarli) occorrerà aggiungere due strisciole di plasti-card sopra e sotto i suddetti scarichi (come è visibile nel disegno che mostra il muso del G. 55); queste strisciole avranno una larghezza di circa 1 mm.

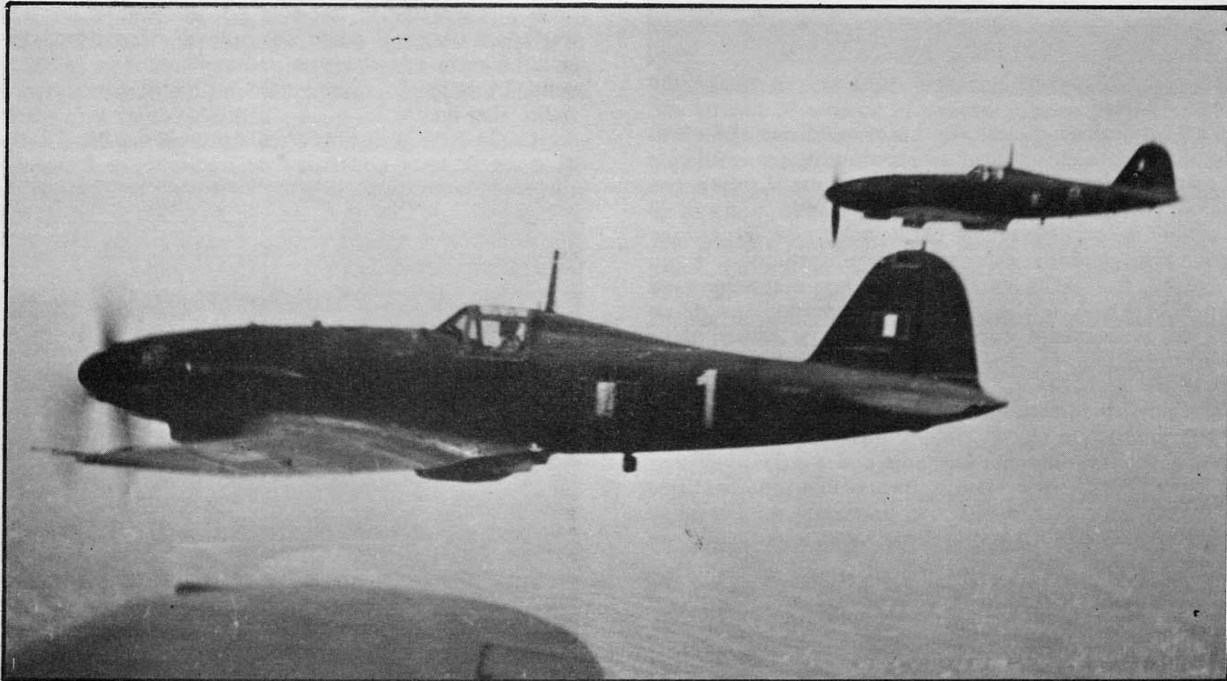
Chi lo desidererà potrà aprire completamente il foro già esistente nell'ogiva dell'elica, in quanto esso conteneva nella Sottoserie I, uno dei cannoni da 20 mm. Bisogna altresì forare col trapano e poi aggiustarlo con una limetta a sezione circolare, il radiogoniometro posto sotto la pancia del velivolo posteriormente al radiatore.

Due parole sul silurante: quando portava i colori dell'A.N.R. montava come armamento solo i 3 cannoni Mauser per cui andranno di conseguenza, eliminate le mitragliatrici disposte sul cofano motore; per una maggior aderenza alla realtà è meglio evitare di stuccare le scanalature, ed otturarle con il plasti-card opportunamente profilato. Uguale discorso per il silurante quando recuperato e ricondizionato fu incorporato nell'A.M.I.: eliminazione delle armi da 12.7 in fusoliera ed in più occorrerà rimuovere i cannoni alari; si conserveranno invece il radiatore bipartito ed il ruotino di coda rialzato.

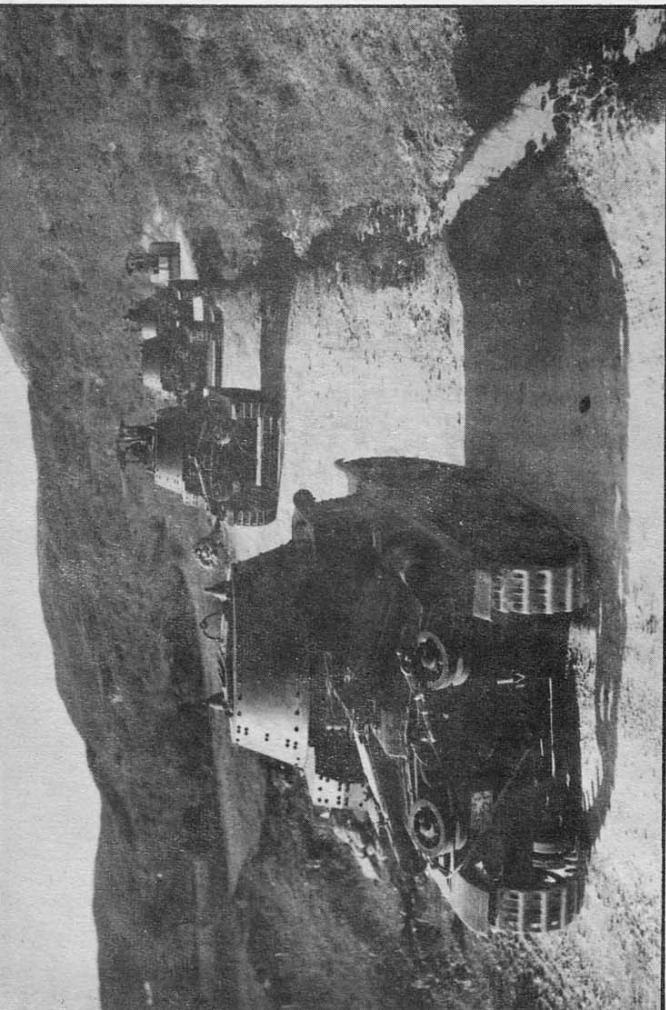
Per gli interni la colorazione sarà in grigio chiaro, il pannello strumenti ed il collimatore S. Giorgio in nero opaco, l'imbottitura ed il poggiatesta del seggiolino in color marrone-rossiccio.

Riguardo al collimatore questo si può ottenere tagliando parte di una vecchia gamba di carrello dello stesso G. 55, mentre per lo specchietto andrà benissimo uno di quei quadratini numerati che si trovano su alcuni pezzi si "sprue" per le parti trasparenti; comunque può essere ottenuto anche con del P.V.C. sempre trasparente. Sugli interni le notizie sono un po' incerte, ma c'è da ritenere che fossero nel classico colore verde mela.

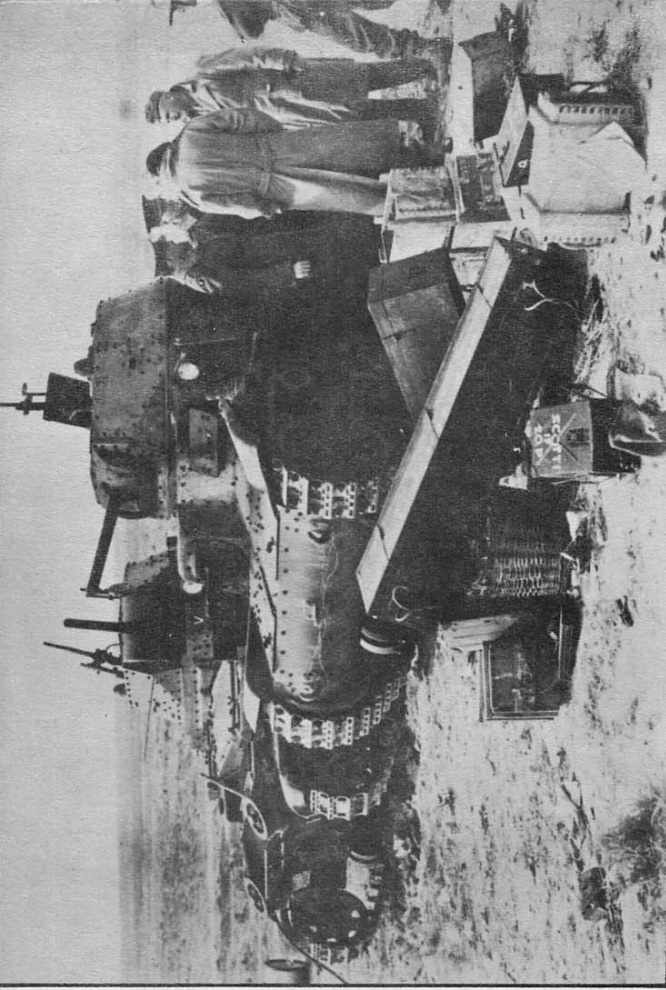
D. RENZULLI



Fiat G.55 del 2° Gruppo Caccia in volo contro formazioni avversarie. Di loro parleremo nel prossimo numero. (Foto N. Arena)



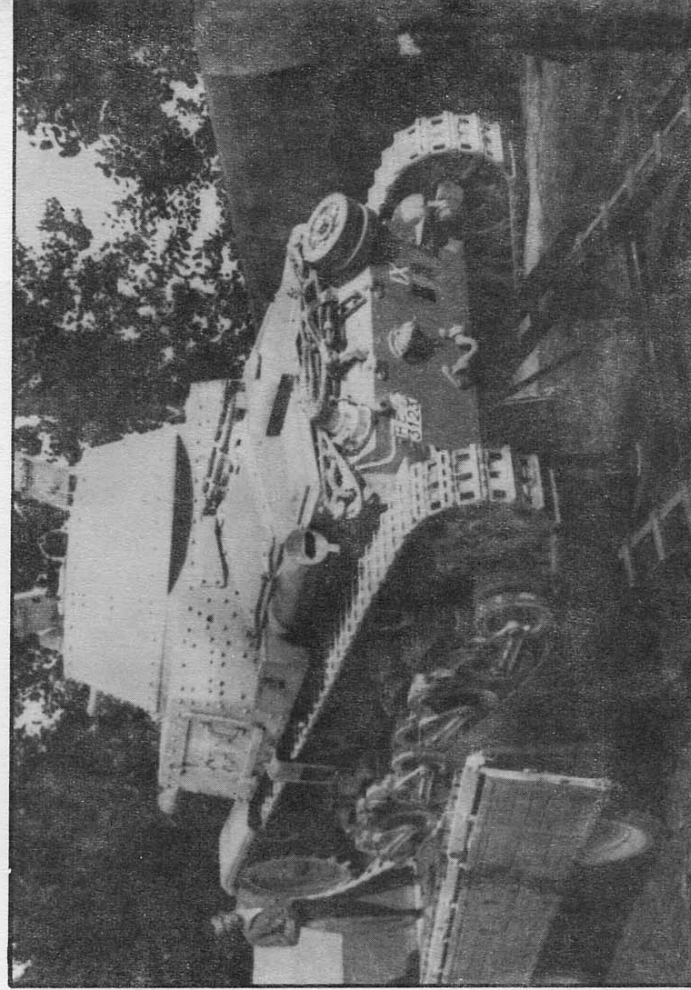
Carrì M13/40 1ª serie in colonna al confine dell'Albania con la Jugoslavia subito dopo l'inizio delle operazioni.



Una coppia di M13/40 1ª serie danneggiati ed abbandonati nel deserto.

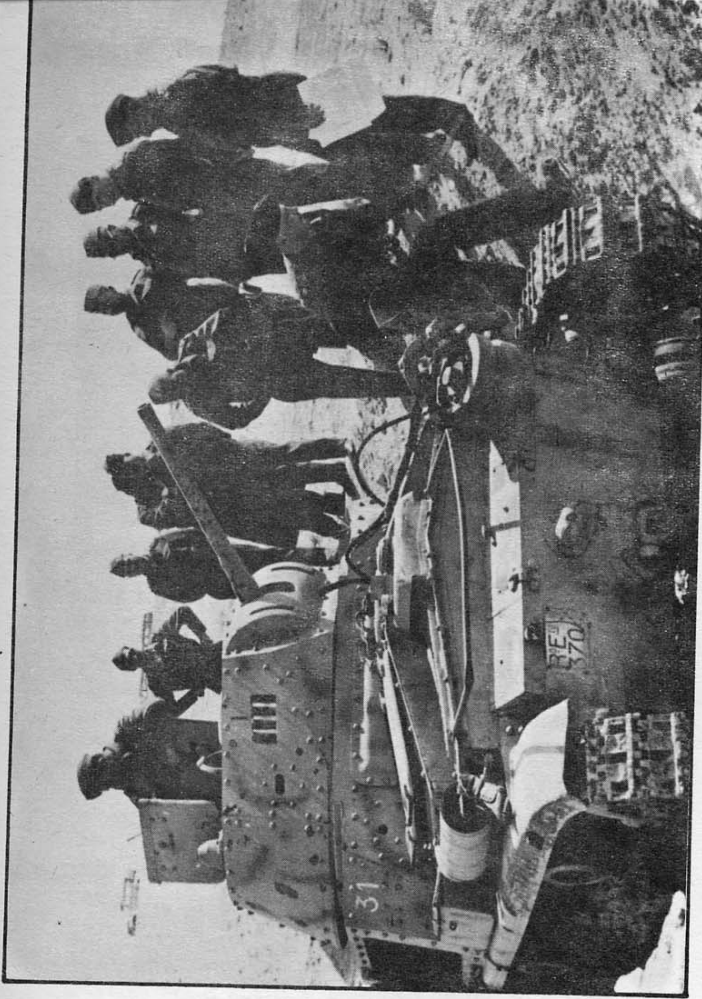


Un M13/40 3ª serie, probabilmente sul fronte italiano.

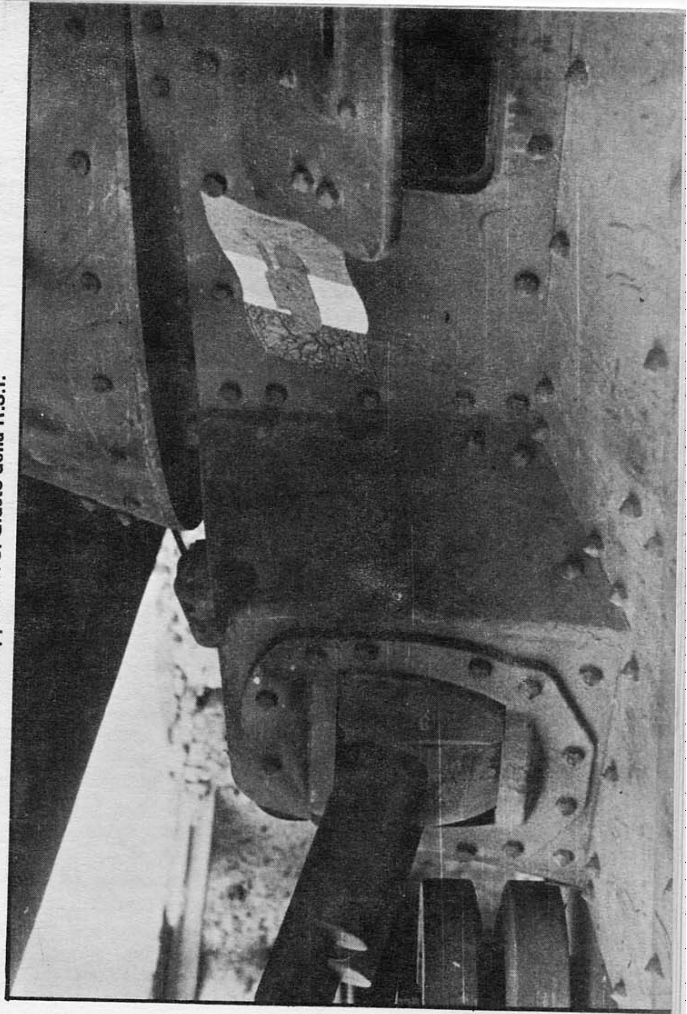


Un M13/40 3ª serie mentre viene fatto discendere dal mezzo di trasporto. Notare i

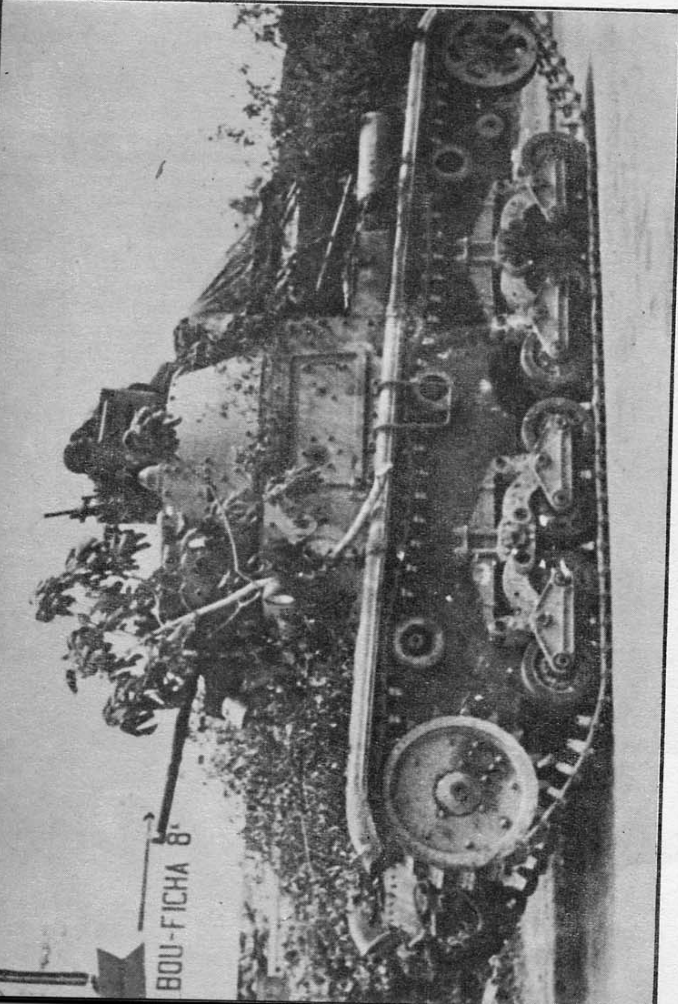
... numero 317 catturato dagli inglesi
nei dintorni di Alamein.



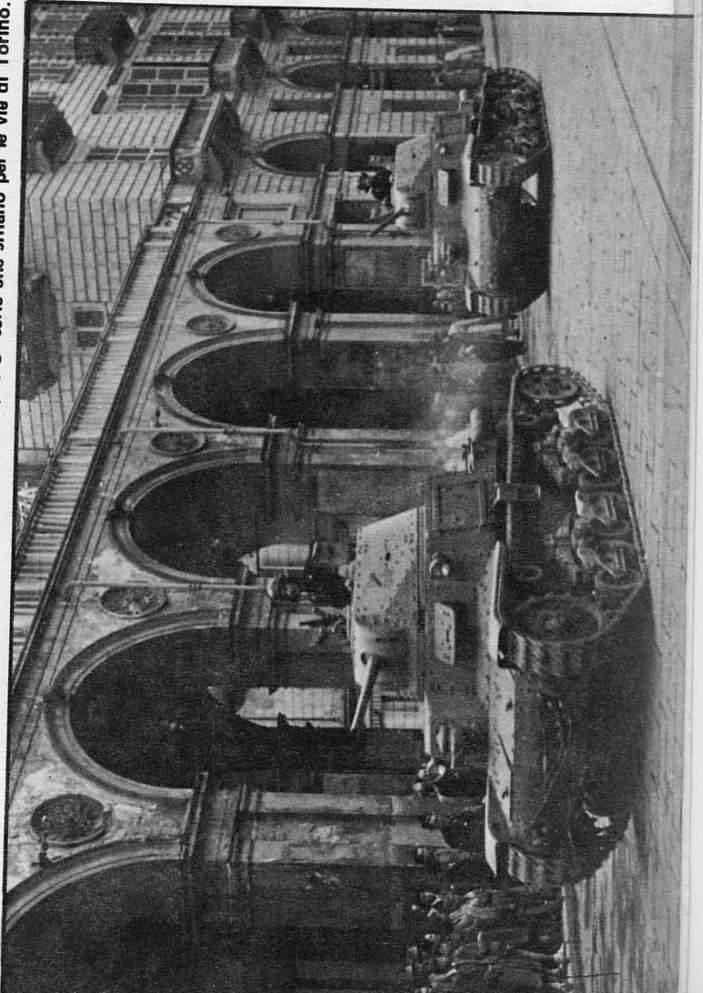
Dettaglio di un M13/40 3ª serie del Gruppo carri S. Giusto della R.S.I.



... per l'offensiva americana.



Carri M13/40 3ª serie che sfilano per le vie di Torino.



Spesso in condizioni di marcia per aumentare il raffreddamento venivano lasciati socchiusi i due portelli d'ispezione anteriori della trasmissione ed i due posteriori del motore. A volte la difesa del mezzo veniva aumentata disponendo dei sacchetti di sabbia intorno alla casamatta o degli elementi di cingoli prelevati da carri distrutti (inglesi o tedeschi) in questo caso disposti sulla parte anteriore dello scafo. Abbondano inoltre le latte di carburante o "jerry can" sistemate in vario modo e bagagli di altro genere.

Passando alle decal e cominciando dalle targhe notiamo che la 3704 è relativa ad un M14, probabilmente 1ª serie, come si può osservare dalla foto pubblicata, mentre le altre due appartengono a M13 3ª serie. Non tutte le targhe anteriori erano con cifre più grandi di quelle posteriori, ma soprattutto c'è da notare che le targhe anteriori cominciarono a diventare una norma solo dopo il 1941.

Quanto ai battaglioni osserviamo che lo XI e XXI operarono prevalentemente su M13. I distintivi di compagnia e di plotone sono corretti. Quanto ai canguri facciamo osservare che essi furono impiegati sui veicoli catturati del tipo M13 1ª serie.

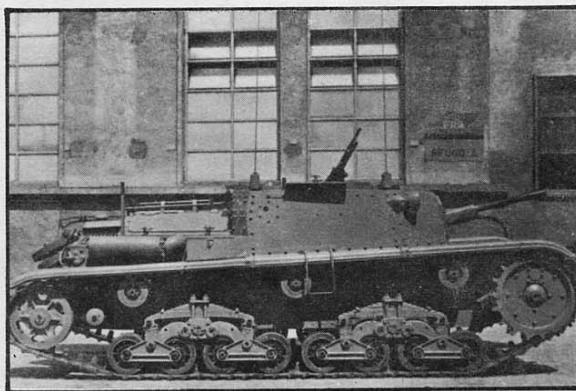
Non siamo preparati per trattare quello che finisce con l'essere il "punctum dolens" dei modellisti, e cioè la colorazione. Notiamo solo che i primi M13 quando operanti sul fronte albanese sembrano avere una tinteggiatura uniforme piuttosto scura, probabilmente marrone. In Africa si cede il passo ai colori tipo sabbia uniformi o maculati. C'è da sperare che chi fino a ieri disquisiva finemente in merito alle sfumature dei colori dell'Africa Korp o del Desert Sand degli alleati, oggi ci dia una mano per mettere un pò d'ordine sui colori italiani.

Facciamo presente che come sistema per l'identificazione da parte degli aerei, i carri italiani operanti in Africa aveva adottato un disco bianco di grandi proporzioni dipinto sul dorso della torretta e a volte sul retro della parte posteriore (vedi foto).

Notiamo solo per inciso che contrariamente a quanto indicato nel foglio istruzioni della Italaerei, il



Un carro comando semovente (di cui uno è visibile sul retro) su scafo M13/40 3ª serie. Notare i quattro portelli.



Un carro comando su scafo M14/41 2ª serie. Ben visibili le due antenne radio e le griglie trasversali.

carro M13 non ha mai operato in Russia.

Un cenno infine ai carri comando. La versione suggerita nel foglio di istruzioni è completamente sbagliata. Infatti la sistemazione indicata dei portelli sopra la casamatta è relativa al solo prototipo (peraltro senza radio in quanto tale) ricavato dallo scafo M13 3ª serie (e quindi parafanghi corti ecc.). Una foto di tale prototipo compare a pag. 194 di *Corrazzati Italiani*. Quelli di serie avevano quattro portelli che si aprivano rispettivamente davanti, di dietro, a destra ed a sinistra (vedi foto). Erano inoltre dotati di due antenne radio sistemate sullo stesso lato.

Quelli ricavati dallo scafo M14, cioè il tipo M41, avevano la stessa sistemazione dei quattro portelli, parafanghi lunghi, griglie trasversali, ma come armamento in casamatta furono sostituite le Breda 8 mm con una 13,2 mm tipo di Marina. Disponevano sempre di due antenne radio (vedi foto).

B. BENVENUTI e A.M. BELLEI

Nota: Tutte le foto che accompagnano questo articolo provengono dalla raccolta di B. Benvenuti.

SUPERMODEL — Fiat CR. 32.

Recentemente la nota casa italiana Supermodel ha immesso sul mercato il sospirato Fiat CR. 32.

Questo famoso ed interessantissimo aereo che per quasi un decennio ha imposto il nome d'Italia in tutti i cieli del mondo sia nella felice che nell'avversa fortuna, è finalmente alla portata di noi modellisti nella scala 1/72.

Composto di 54 parti in plastica verde scuro è essenzialmente ben fatto sia come proporzioni che nel dettaglio, discrete le rifiniture; con pezzi aggiuntivi come mitragliatrici alari e radiatore ventrali che permettono la realizzazione del tipo "bis e quater"; infine un buon corredo di decalcomanie permette di realizzare due versioni italiane, una della guerra di Spagna, una versione austriaca e una tedesca. Purtroppo anche nel modello meglio realizzato vi è sempre qualche piccolo errore ed anche il CR. 32 non sfugge alla regola.

Il primo errore appare subito evidente e riguarda la pannellatura. Infatti si nota che l'incisione dei portelli sulle fiancate della fusoliera raggiunge lo spessore di 5/10 e la bullonatura risulta nettamente fuori scala. Tale inconveniente si può facilmente eliminare con dello stucco e riprendere poi i veri particolari che dovranno risultare filiformi.

Il secondo errore si avverte durante il montaggio dell'ala, i montanti infatti, a differenza di molti altri biplani non sono uniti, nè l'ala presenta degli incastri dove poterli alloggiare ma solo un piccolo punto d'appoggio. Tale inconveniente reso ancor più pesante dalle limitate dimensioni del modello menoma notevolmente il suo valore rendendolo accessibile ad una meno vasta schiera di modellisti. Si può tuttavia ovviare all'inconveniente creando delle mascherine di cartone dove sistemare i vari montanti e tenerli fermi durante l'incollaggio.

Per le decals credo che non vi sia nessun appunto da fare se non un elogio per l'accuratezza dei loro particolari tra cui la comparsa del famoso emblema della 65ª Sq. assalto.

Concludendo si può dire che eccetto quei piccoli inconvenienti sopra citati, la Supermodel che creato un buon modello degno di competere con le maggiori case estere ed ha colmato uno dei tanti vuoti esistenti nel campo del modellismo aereo italiano.

V. D'ORIO

ALCUNI SCHEMI DI FIAT CR.32

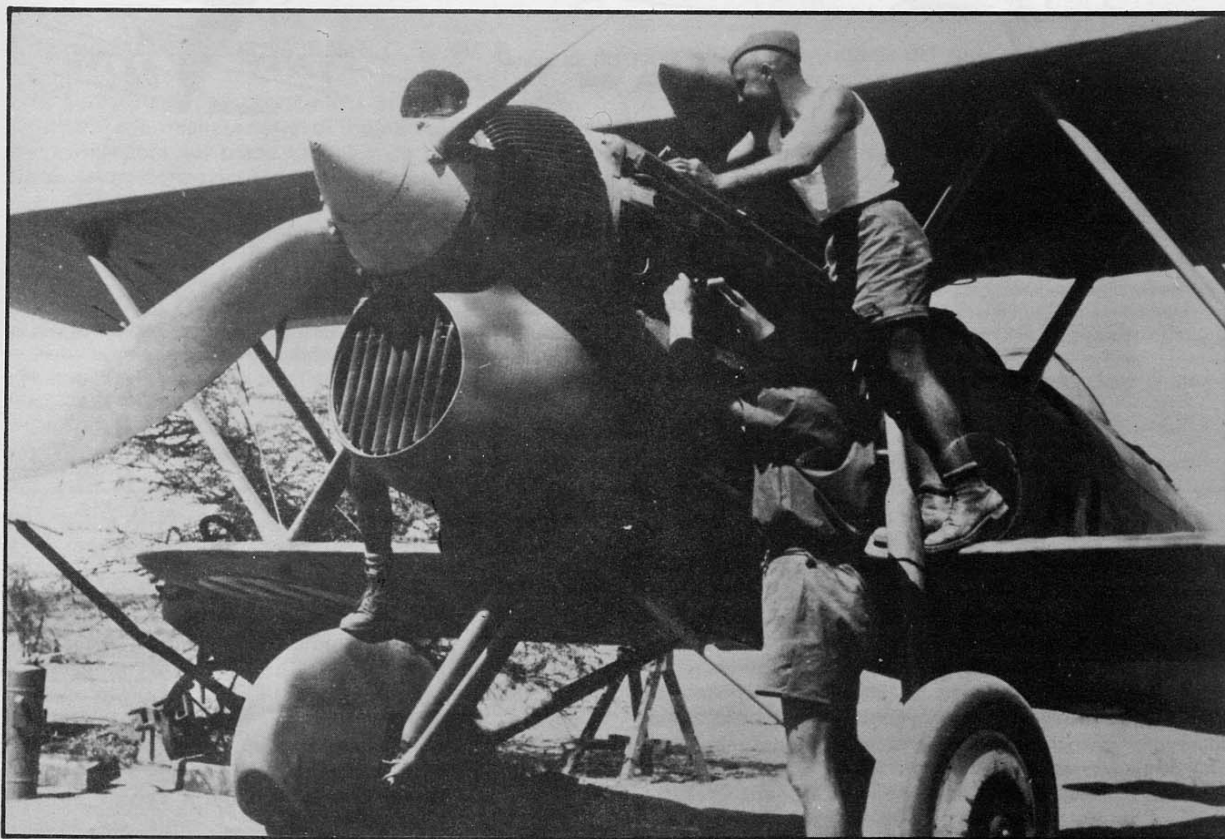
La comparsa del modello della Supermodel offre l'occasione per presentare un paio di schemi di mimetizzazione da tempo giacenti nel cassetto e per riparlarne di quello, ormai famoso, della 410ª Squadriglia.

Cominciamo da quest'ultimo. Ne il Notiziario Vol. 2, No 4 del Dicembre 1970, accoppiandolo a quello di un odierno F-104G del 6º Stormo, pubblichiamo lo schema del Fiat CR.32 dell'allora Cap. C. Ricci, comandante della 410ª Squadriglia a Dire Duau in Africa Orientale Italiana.

Nel testo confutavamo la validità dello schema che si trova sul Profile N. 22. Successivamente vide la luce il primo volume della serie Dimensione Cielo dove compare una tavola a colori che ripropone lo stesso schema. Il mistero cominciava ad infittirsi e la confusione ad aumentare.

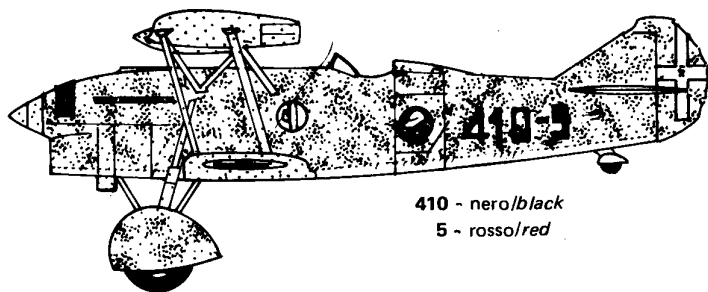
L'attuale Gen. Ricci negava in maniera categorica che i suoi velivoli avessero mai portato in fusoliera la croce di S. Andrea; d'altra parte alcuni sostenevano fermamente l'esistenza di questo simbolo. All'epoca una fitta corrispondenza s'intrecciò sull'argomento.

Il mistero fu chiarito dallo stesso Ricci quando finalmente ebbe modo di esaminare una delle foto (tutte provenienti da archivi degli alleati, soprattutto inglesi) che mostrava chiaramente la famigerata croce. Si ricordò allora che verso la fine delle ostilità in quel teatro operativo la sua squadriglia aveva ceduto in prestito alla 411ª di stanza ad Addis Abeba alcuni velivoli che aveva ancora disponibili tra le scorte. Il reparto che li prese in carico, dato il precipitare degli avvenimenti, non ebbe nemmeno il tempo di eliminare le cifre 410 ed il distintivo del Diavolo Rosso, ma si limitò ad aggiungere la croce di S. Andrea che era un contrassegno tattico tipico della zona settentrionale della A.O.I. In queste condizioni caddero in mano delle truppe sud africane sull'aeroporto di Addis Abeba. Quindi le foto che compaiono sul volume Dimensioni Cielo - Immagini A1, lo schema del Profile e quello del volume Dimensione Cielo n. 1 solo apparentemente si riferiscono ad un velivolo della 410ª che in realtà operava con la 411ª Sq. Si aggiunga anche il fatto che in tutti questi casi non compare mai il numero individuale. In definitiva, con le debite precisazioni, avevano ragione tutti.





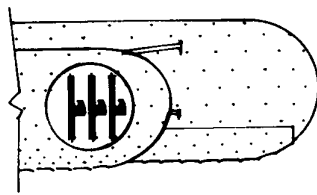
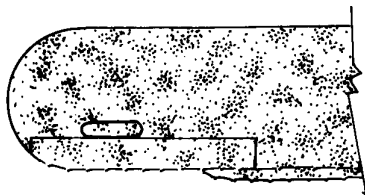
Specialisti al lavoro su un Fiat CR.32 quater della 410ª Sq. in A.O.I. Si nota bene l'"ernia" ventrale caratteristica del quater. (Foto A.M.I.)

FIAT CR.32

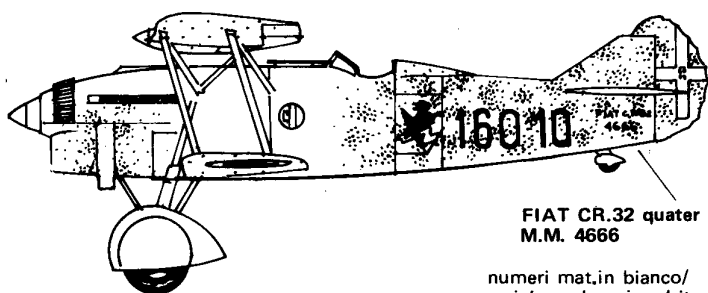


410 - nero/black
5 - rosso/red

 macchie verdi su fondo kaki-rosa/
kaki-pink mottled in green
 grigio chiaro/light grey (HI-5)



FIAT CR.32 quater – 410a Squadriglia, A.O.I., 1940-41

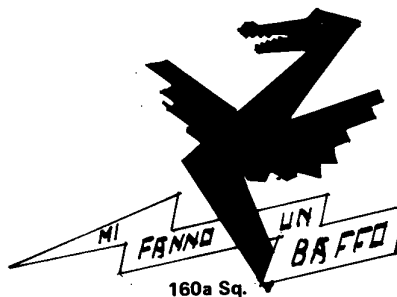


FIAT CR.32 quater
M.M. 4666

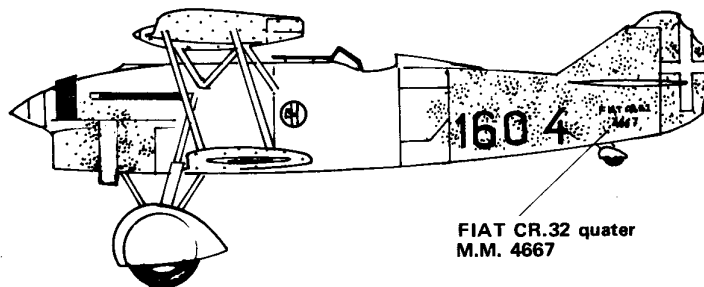
numeri mat. in bianco/
serial numbers in white

colorazione: macchie verde (HI-2)
su sfondo sabbia (HI-4)
camouflage: sand (HI-4)
mottled in green (HI-2)

fasci anche sopra la
fasci anche sopra le ali/
fascis also above the wings



160a Sq.



FIAT CR.32 quater
M.M. 4667

FIAT CR.32 quater – 50° Stormo, 160a Sq., Tobruck, 1940

Sempre il Gen. Ricci con molta pazienza a suo tempo fece presente degli errori nei quali incorremmo tutti, compreso recentemente il foglio di istruzioni della Supermodel. I velivoli della 410^a Squadriglia infatti non avevano i fasci sulla parte superiore delle ali, ma solo sotto. Inoltre come indicato nel disegno, la mimetizzazione adottata era di tipo particolare ed era stata studiata appositamente per la zona in cui operavano. La tinteggiatura di fondo non era il solito sabbia tipico della 2^a G.M., ma di una tonalità tendente al rosa. Maggiori precisazioni al riguardo non è possibile fornire trattandosi di una cosa improvvisata sul posto. Il radiatore infine era del tipo tropicale, cioè con la caratteristica "ernia" del quater. Come a suo tempo detto, mancavano i collimatori.

Le foto qui pubblicate (ottenute tramite il Gen.

Ricci) e quella chiarissima che compare su Dimensione Cielo N. 1 e che mostra l'assenza dei fasci sul dorso delle ali, dovrebbero completarne il quadro. Si noti che l'emblema del reparto veniva, probabilmente per maggiore comodità, dipinto sul pannello rigido asportabile che dava accesso alla radio. Questo stesso pannello era già stato asportato come "souvenir" nel momento in cui furono riprese le foto del CR.32 catturato ad Addis Abeba. La sua assenza lascia intravedere la luce dall'altra parte e alcuni particolari delle strutture interne.

Gli altri due schemi relativi a due soggetti della 160^a Sq. del 50° Stormo operante a Tobruk nel 1940 sono stati ricavati da elementi fornitici dal socio R. Solari. Anche per questi è possibile trovare documentazione fotografica sul volume A1.

A.M. BELLEI



Dettaglio di un CR.32 della 410ª Sq. con ben visibile il distintivo di reparto dipinto sul pannello di accesso alla radio e l'andamento della mimetizzazione.

CONVERSIONE PER IL FIAT G.59 IV A

Il Centauro è un soggetto che si presta in modo particolare alla realizzazione di numerose ed interessanti conversioni sul piano modellistico perchè diverse furono le trasformazioni e gli adattamenti che originarono dal progetto base.

Limitatamente alla famiglia G.55 abbiamo la versione silurante o G.55S che ci è stata direttamente proposta come kit completo dalla Supermodel; c'è poi la versione biposto da addestramento, G.55B, impiegata dall'Aeronautica Militare nell'immediato dopoguerra.

Ancora prima della fine delle ostilità aveva volato il G.56 che si differenziava per l'adozione di una versione più potente del motore Daimler Benz.

Dal 1948 in poi cominciò a dipanarsi la famiglia dei G.59 (inizialmente chiamati G.55M) che adottava motori Merlin al posto di quelli Daimler Benz. La serie III era caratterizzata dall'aver l'abitacolo tradizionale raccordato con la parte posteriore della fusoliera mentre la serie IV aveva cappottine del tipo a goccia. In entrambi i casi si ebbero le versioni monoposto da caccia, tipo A, e quelle biposto da addestramento, tipo B.

Con queste premesse è abbastanza logico che più persone indipendentemente si siano messe al lavoro per realizzare e proporre da queste pagine delle conversioni. In questo numero ospitiamo quella relativa a G.59 IV A inviataci da E. Dalla Torre di Venezia.

Ricordiamo che il soggetto di questa conversione ha conquistato il primo posto per la categoria aerei del nostro Concorso Fotomodellistico 1972.

Il socio D. Renzulli si è invece imbarcato nell'impresa più ambiziosa di ricavare tutte le versioni del G.59 (si direbbe che il G.55/59 gli sia proprio entrato

nel sangue!). I risultati del suo lavoro li presenteremo in un prossimo numero e in quell'occasione saranno anche illustrati diversi soggetti in parte ricavati da documentazione fotografica molto interessante messa a nostra disposizione da P. Borgonovi tramite E. Dalla Torre.

Tutte le notizie necessarie per realizzare la conversione sono riportate nella tavola ed il testo che segue illustra una ulteriore variante, valida indipendentemente da questa conversione, per ottenere pezzi di tipo "vacu-formed" con un metodo "casareccio".

Modo per stampare la presa d'aria sotto il motore

Secondo il disegno, mettere un foglio di plastica della dimensione adatta, che può essere ricavato da quei piatti di plastica rigidi per pic-nic in confezioni da 12 pezzi, tra due lamine metalliche per parte su due lati opposti, (ricavate per es. da un vecchio meccano), il tutto tenuto da due pinze larghe per fogli sugli altri due lati liberi.

Tenere il tutto a circa 30 cm. sopra un fornello da cucina per mezzo minuto o più, muovendolo lentamente in senso orizzontale per evitare che il calore si concentri troppo su un punto solo, poi, appena la plastica diventa tenera, premerlo sulla sagoma in legno fissata su di un'asta.

Infine tagliare la parte utile con attenzione, pulire il bordo con tela abrasiva ed aprire la parte anteriore, poi incollare la lamina divisoria orizzontale.

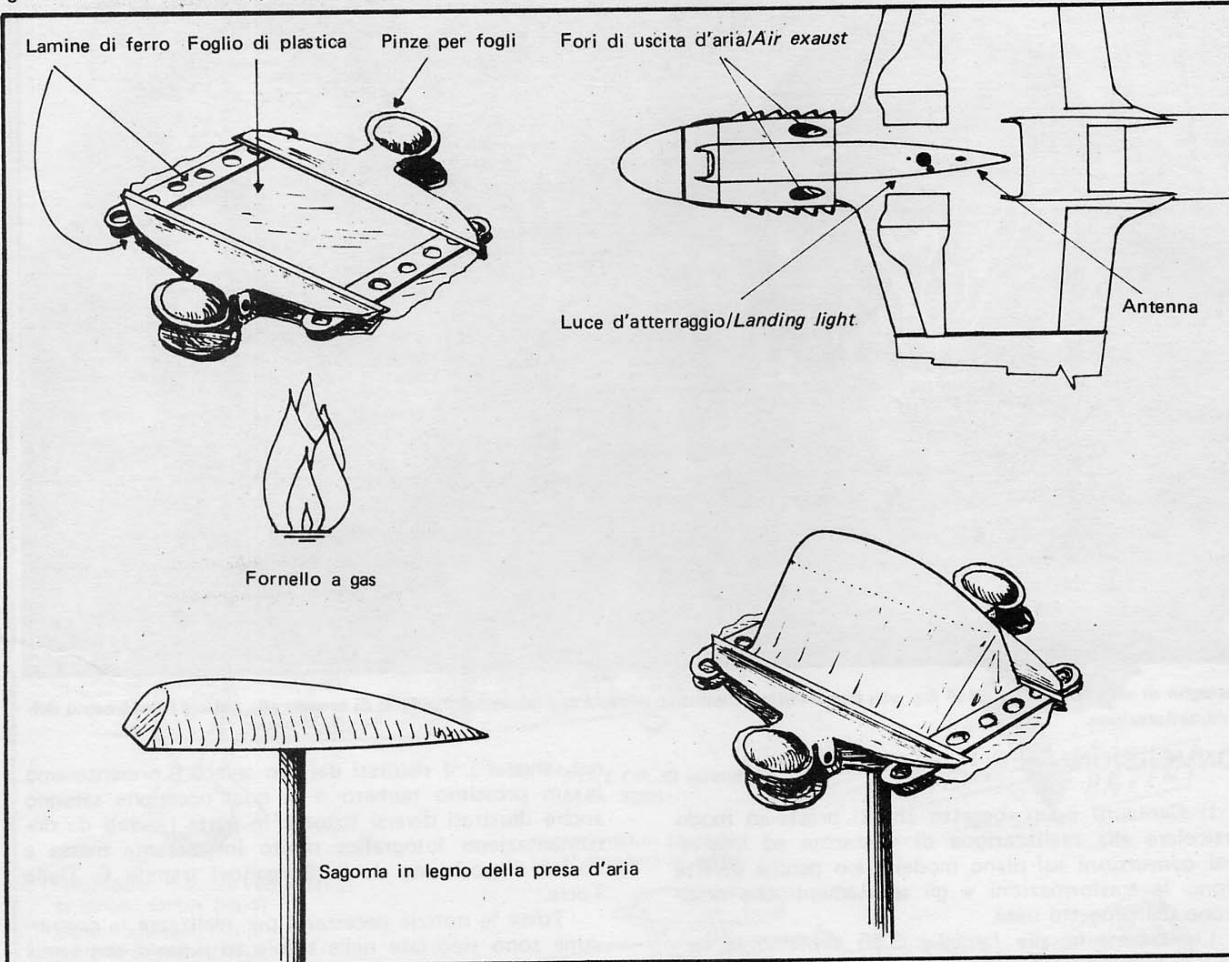
Per fare la sagoma è ottimo il legno di cirmolo od altro non duro ma compatto, ma si può usare anche la balsa, però lo stampo di plastica risulterà un po' granu-

loso.

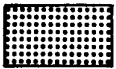
Questo sistema permette di ottenere anche il tettuccio stampandolo in acetato trasparente (da incollarsi poi con UHU-plus), eventualmente usando come sagoma il tettuccio del Typhoon Airfix.

Naturalmente è necessaria un po' di pratica, ma con l'esperienza questo semplice sistema risulterà utilissimo per ottenere dei buoni pezzi per le conversioni e per rifare i tettucci errati o troppo opachi.

E. DALLA TORRE



Un Fiat G.59 IVA fotografato a Pratica di Mare durante gli anni '50. (Foto A.M.I.)

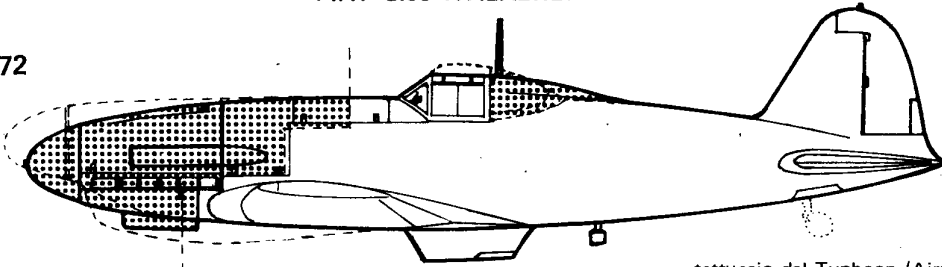


Asportare le parti puntinate/
Remove the shaded areas

pale dell'elica dal Westland Scout (Airfix) modificandole/
propeller blades from Westland Scout (Airfix) suitably modified

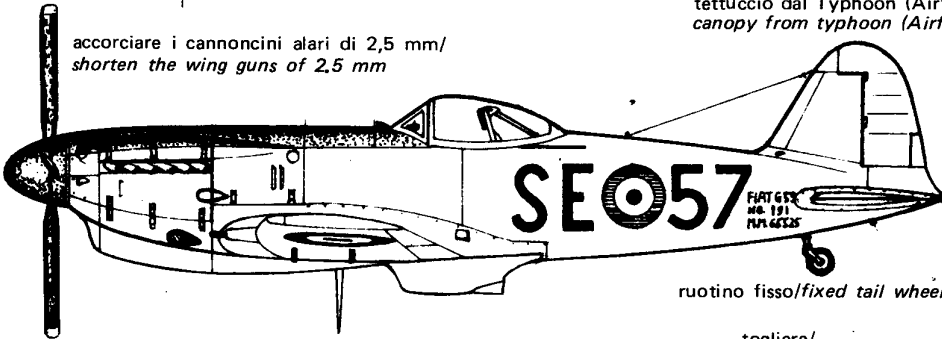
FIAT G.55 ITALIAEREI

Scala 1/72



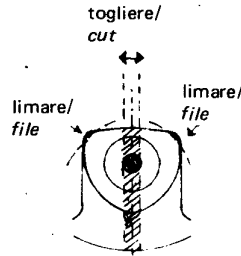
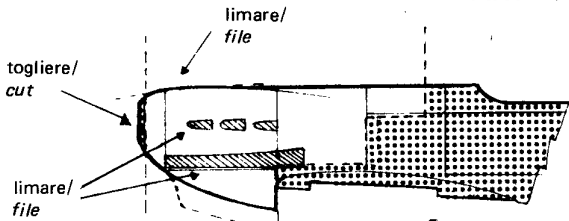
accorciare i cannoncini alari di 2,5 mm/
shorten the wing guns of 2,5 mm

tettuccio dal Typhoon (Airfix)/
canopy from typhoon (Airfix)

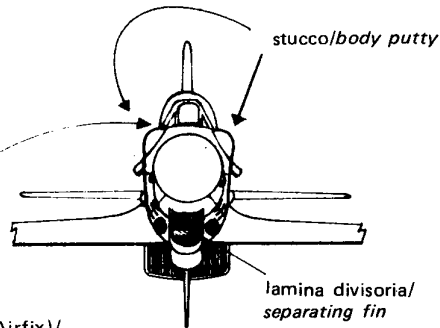
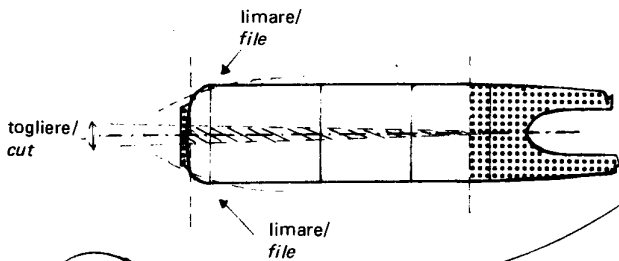


ruotino fisso/fixed tail wheel

FIAT G.59 IVA

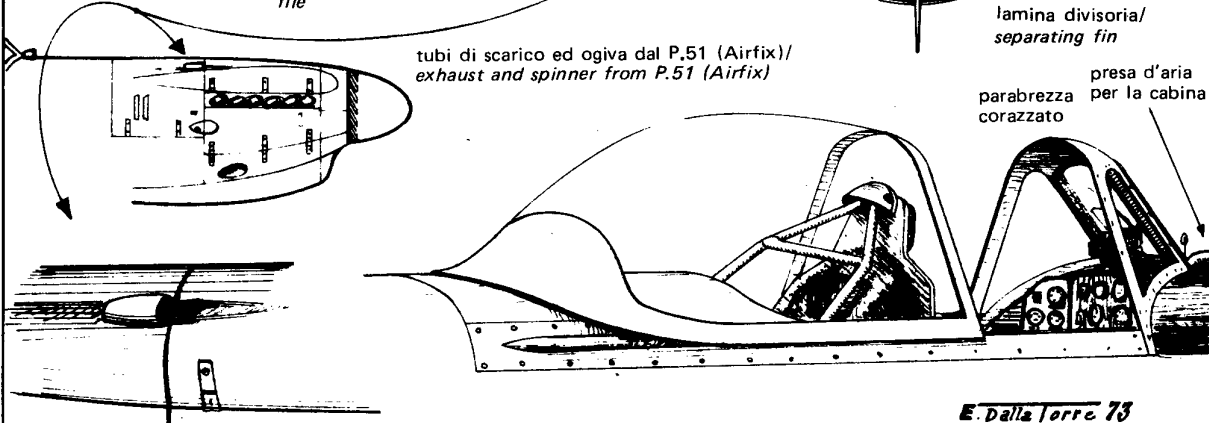


Dewoitine 520 (Frog)



tubi di scarico ed ogiva dal P.51 (Airfix)/
exhaust and spinner from P.51 (Airfix)

presa d'aria
parabrezza per la cabina
corazzato



E. Dalla Torre 73



Il modello del G.59 ottenuto con la conversione qui descritta che si è piazzato al primo posto del Concorso 1972. (Foto E.Dalla Torre)

I REGGIMENTI DI FANTERIA SCOZZESE A WATERLOO

Alla Battaglia di Waterloo (18 Giugno 1815) presero parte, fra gli altri, tre reggimenti di fanti scozzesi, che si batterono assai valorosamente contro gli uomini dell'armata di Napoleone Bonaparte: il 42°, il 79° e il 92°.

Schierati sulla sinistra della parte centrale dell'armata del Duca di Wellington, che si era disposto su un'altura dalla quale poteva controllare gli errori dell'avversario, questi tre reggimenti furono messi a dura prova dai soldati francesi, che, come di consueto, si scagliavano in colonne sul nemico, dopo che questo era stato per così dire "infastidito" dai fulminei attacchi dei volteggiatori.

Dal momento che i belgi e gli olandesi del Generale Bylandt erano stati dispersi dai soldati del Conte d'Erlon, si ordinò al 92° e al 42° (che erano insieme nella nona brigata) di attaccare alla baionetta.

I millequattrocento scozzesi si lanciarono così contro gli ottomila francesi che stavano loro di fronte, riportando gravissime perdite, ma ritardando in questo modo l'avanzata degli avversari.

Il 79°, intanto, che era nella ottava brigata, sparava salve da distanza ravvicinata. Quest'ultimo reggimento subì perdite oltremodo gravi, tanto che dei 735 soldati e 43 ufficiali che lo componevano, solo 9 ufficiali e 288 soldati si salvarono.

Il 42°, o "Royal Highland Regiment", universalmente noto con il nome di "Black Watch", è certamente il reggimento più famoso e di più antica data tra quelli scozzesi presenti a Waterloo.

La sua origine risale al 1739, anno in cui si riunirono in un unico reggimento il 43° e alcune delle "compagnie indipendenti" che servivano a mantenere la pace in Scozia.

Assunta in seguito la denominazione di 42°, si distinse particolarmente contro i francesi in America, nel 1756, tanto da meritarsi il titolo di "Reale".

Il nome "Black Watch" non deriva dal colore scuro dei kilt (il caratteristico gonnellino indossato da quasi tutti i reggimenti scozzesi), ma dalle antiche mansioni della "Gùardia" (questo è il significato di Watch), che aveva il compito di impedire le scorrerie di bande di briganti scozzesi, che con minacce estorcevano agli

abitanti un tributo per garantire loro l'immunità.

Era il cosiddetto "Black Meal", che è stato poi assunto dalla lingua moderna come "Blackmail", unendo i due termini si è avuto "Black Watch".

Il 92° reggimento, o "The Gordon Highlanders", ebbe origine nel 1798, dopo che, da secondo battaglione, del 75° reggimento, era passato a costituire nel 1794 un'entità a se come centesimo reggimento.

Numerose furono le campagne alle quali partecipò, tra le quali la guerra in India, in Spagna contro i francesi e, non ultima, la Battaglia di Waterloo.

Di più antica data è il terzo reggimento presente alla grande battaglia, il 79° o "Queen's Own Cameron Highlanders": fu formato infatti nel 1793 da corpi di volontari che combatterono in Olanda e nella campagna di Egitto (che fruttò loro l'onore di apporre la parola "Egitto" sulla bandiera). Fu uno dei quattro reggimenti ai quali Wellington riservò una menzione speciale dopo la battaglia del 18 Giugno. Il nome "Cameron" deriva da quello di Sir Cameron che formò il reggimento.

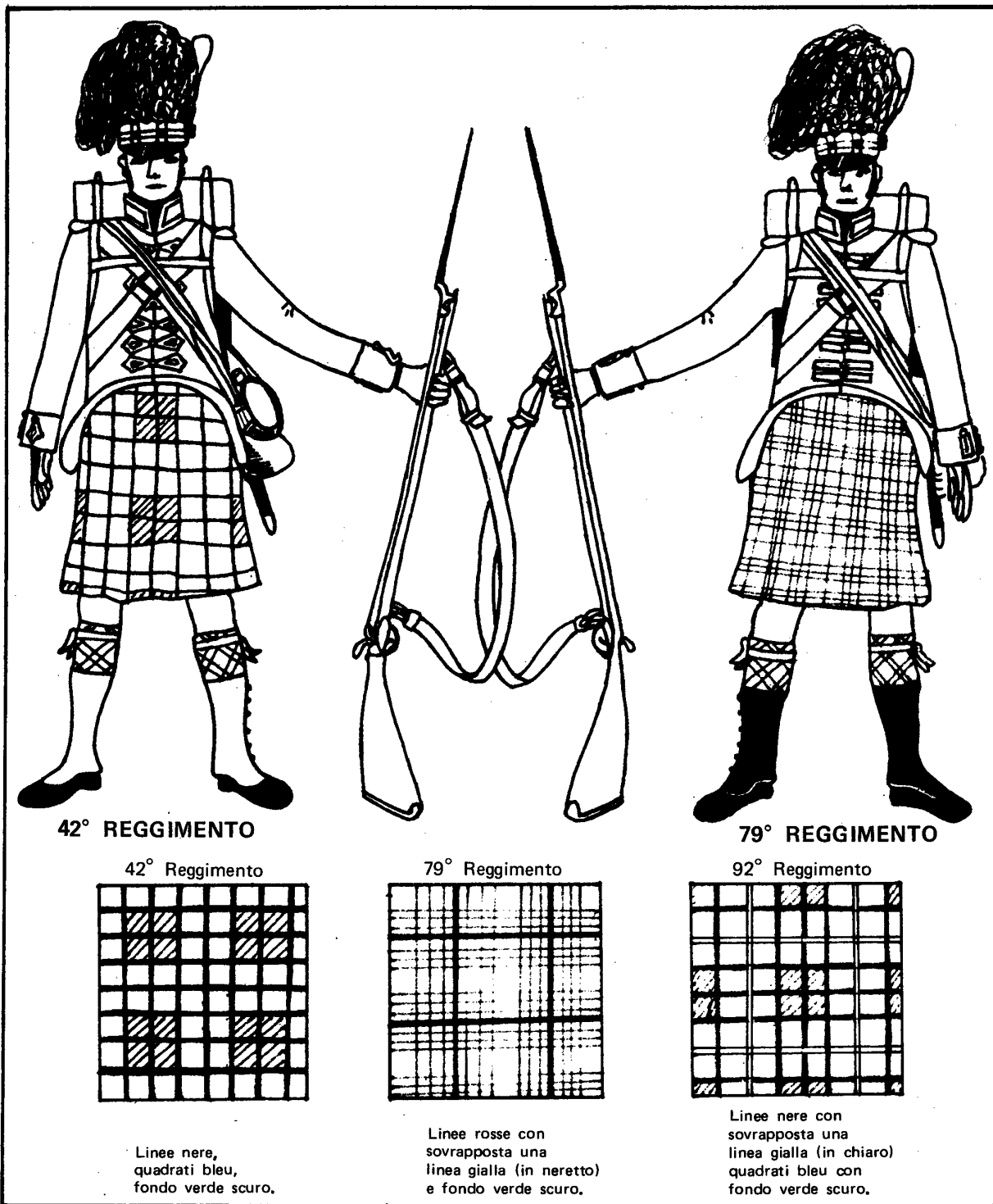
I reggimenti scozzesi indossavano, nel periodo da noi considerato abiti di taglio e colori simili a quelli dei reggimenti di fanteria inglese vera e propria, fatta eccezione naturalmente per il kilt.

La giacca era rossa con risvolti ed alamari bianchi, il sacco nero con due cinghie verticali bianche, fra le quali spiccava il numero del reggimento, pure bianco.

La coperta, arrotolata sopra il sacco e fermata con due cinghie bianche, era grigia. Il 79° ed il 92° calzavano ghettoni neri con la parte superiore, ricoperta dalle calze, a sfondo bianco su cui si intrecciavano linee rosse. Il 42° aveva scarpe con fibbia rettangolare di ottone, lunghe calze bianche con linee rosse intrecciate; in campagna portava ghettoni bianchi e calze come il 79° e il 92°.

Il colore del reggimento (bleu per il 42°, verde scuro per il 79° e giallo per il 92°) era portato al colletto (sempre orlato di bianco) ed ai paramani, che avevano alamari uguali a quelli sul petto (di forma che variava secondo tre versioni: quadrata, a punta ed a losanga) disposti a gruppi di due o singoli (il 42° li aveva singoli a losanga, gli altri due reggimenti squadri a coppie), le contropalline erano bianche.

La borraccia era azzurra con la cinghia marrone. Un secondo sacco, bianco e di forma appiattita, era por-



tato sul lato sinistro, sotto la borraccia.

Le bandoliere erano bianche, ed una placca d'ottone le fermava sul davanti, nel punto in cui si incrociavano.

Il berretto, bleu, cominciava l'evoluzione che gli avrebbe fatto assumere l'aspetto odierno: dei "cascami" neri arrivavano a coprire in parte la testa, bianca con un reticolo di linee rosse i cui punti di intersezione erano verdi; in campagna lo si provvedeva di una visiera nera.

La baionetta veniva portata sul lato sinistro, in una custodia nera con l'estremità inferiore d'ottone.

Il fucile, provvisto di una cinghia bianca, era del tipo in dotazione alla fanteria di linea inglese, cioè privo dei due caratteristici anelli di metallo che reggevano la canna presenti nei fucili francesi, il calcio aveva una placca di metallo grigio, la giberna era nera.

Il disegno del tessuto del kilt, il tartan, era un altro segno distintivo di ogni reggimento. Il disegno fondamentale era in generale quello della Black Watch: fondo verde scuro, con quadrati blu e linee nere che si intersecano. Il tartan del 92° reggimento era chiamato "Gordon": uguale a quello precedente, ma con in più

una striscia gialla.

Il 79° reggimento aveva invece il tartan "Cameron di Erracht", cioè: disegno del tartan fondamentale con linee rosse ed una linea gialla.

G. FERRIERI CAPUTI

Bibliografia:

A.H. Bowling: "Scottish Regiments", Ed. Almark
A.H. Bowling: "British Infantry Regiments", Ed. Almark
Renè North: "Regiments At Waterloo", Ed. Almark
Preben Kannik: "Uniformi di tutto il mondo", Ed. S.A.I.E.
L. & F. Funchen: "L'uniforme et les armes des soldats du premier empire" Vol. 1, Ed. Casterman
Peter Blum: "Soldatini da collezione", Ed. Mondadori
Elizabeth Langford: "Wellington: The years of the sword", Ed. Harder & Row. Publishers.

RECENSIONI

Il Piaggio P.108 di Giancarlo Garelo, a cura dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare - Ufficio Storico. Questo volume comparso già da alcuni mesi è il primo che l'Ufficio Storico dello S.M.A.M. dedica ad un singolo velivolo, ma c'è da sperare che si tratti del primo di una serie e questa speranza è avvalorata dal fatto che come sottotitolo reca la dicitura "velivoli dell'Aeronautica Militare".

L'opera descrive quello che probabilmente da un punto di vista tecnologico è stato il progetto più impegnativo che sia stato portato a termine nel corso della seconda Guerra Mondiale, anche se l'impiego operativo rimase abbastanza limitato.

La trattazione è suddivisa in due parti ed è corredata da degli allegati ed un'appendice.

La prima esamina brevemente le fasi dello sviluppo del velivolo e quindi delle diverse versioni che furono successivamente rea-

lizzate o soltanto studiate. Segue poi una descrizione dell'attività operativa durante gli anni 1942 e 1943. Questa prima parte si conclude con l'Elenco delle Matricole Militari e con una nota sulla colorazione ed i contrassegni del velivolo (come si vede non è stato trascurato questo aspetto per noi così importante).

La parte seconda tratta invece della descrizione tecnica del P.108B e delle altre versioni e derivati rifacendosi soprattutto a documentazione e disegni tratti dal manuale di impiego.

Gli allegati riportano l'elenco dei P.108 andati perduti per varie cause e le ricompense al Valor Militare e al Valore Aeronautico concesse al personale che ha operato con il P.108.

L'appendice è costituita da una raccolta di riproduzioni in facsimile di documenti ufficiali in vario modo legati alle vicende del quadrimotore.

Come si vede, si ha un bilanciamento tra i vari argomenti praticamente perfetto per una monografia e l'autore G. Garelo tratta la materia con competenza e con stile piacevole alla lettura. Il testo si sviluppa in circa 140 pagine ricche di numerose fotografie, disegni, tabelle e corredata da una tavola a colori tipo "fold-out" opera del nostro socio R. Caruana.

Nel complesso si tratta di un'opera di impostazione e contenuto del tutto nuovi per la pubblicistica dell'Ufficio Storico che ne fanno un testo estremamente interessante, se non indispensabile, per chiunque si interessi di cose aeronautiche.

A questo punto ci si chiederà come può essere acquistato. L'edizione è praticamente fuori commercio data la tiratura estremamente ridotta della prima edizione. Siamo però stati informati che le Edizioni Bizzarri, per accordi intervenuti con l'Ufficio Storico, sta procedendo ad una ristampa che entro la fine del 1973 dovrebbe essere messa in commercio attraverso i normali canali di distribuzione degli altri libri della stessa casa editrice.

Ringraziamo l'Ufficio Storico per la copia messa a nostra disposizione per queste note.

A.M. Bellei

SUMMARY

Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli dell'aviazione della Repubblica Sociale Italiana. From this issue begins an in depth analysis of the markings and camouflage system of the Repubblica Sociale Italiana Air Force. This relatively unveiled subject is attacked starting from the Fiat G.55 and the article describes the 1st Group and Squadriglia Montefusco. The more important 2nd Group will be dealt in the next issue.

Il Fiat G.55 come modello. A comparative analysis of the two 1/72 scale kits of the Centauro. The one from Italaerei/Supermodel is considered to be far superior to that recently issued by Frog. The article is illustrated with details sketches and a three views drawing by E. Dalla Torre scaled from factory plans.

Italaerei Fiat/Ansaldo M13/40. An in depth review of the first ever (at least!) kit of an Italian tank. The kit is well engineered and the moulding of parts is quite good, but problems arise when trying to establish the exact configuration. The kit is not an M13/40, but almost an M14/41. In reality seems to be a copy of a tank of hybrid configuration now preserved in an Army Museum near Rome. With few alterations an M14/41 can be obtained; with some more work all configurations of the M13 family can be achieved. The basic dimensions and proportions are correct.

Supermodel Fiat CR.32. A short review of a kit that fills an important gap in the panorama of 1/72 models. The kit is almost perfect, but shows a certain heaviness in the surface details.

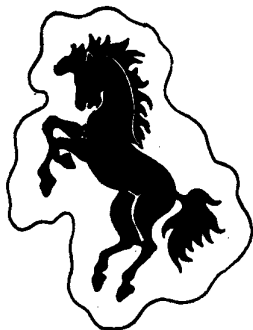
Alcuni schemi di Fiat CR.32. The appearance of the kit justifies the publication of some camouflage schemes and the clarification of the mystery of the St. Andrew cross appearing on some pictures incorrectly referred to a/c's of the 410^a Squadriglia.

Conversione per i Fiat G.59 IV A. A conversion to one of the version derived after the war from the G.55 using the Merlin engine in lieu of the Daimler Benz. Others will follow.

I reggimenti di fanteria scozzese a Waterloo. A short history and modelling notes of the three regiments that took place in the battle of Waterloo: the Royal Highland Regiment or Black Watch, the Gordon Highlanders and the Queen's Own Cameron Highlanders.

Le nostre recensioni. A review of a remarkable book recently published by the Ufficio Storico of the Italian Air Force.

The subject is the Piaggio P.108 four engine WW II bomber or transport aircraft.



Cavallino Rampante

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

NOVITA'

ESCI	1/9	
Zundapp KS 750		L. 7.000
ITALAEREI	1/35	
Fiat/Ansaldo M13/40		L. 3.500
SUPERMODEL	1/72	
Fiat CR.32		L. 650
MAX	1/35	
155 mm M1A2		L. 4.500
TAMIYA	1/35	
Kettenrad con rimorchio		L. 2.400
Gaz (jeep russa)		L. 2.000
Hanomag (semicingolato)		L. 3.500
BMW R75 e Zundapp KS 750		L. 1.600
Matilda		L. 3.600
Fanteria russa		L. 750
RENWALL	1/32	
M-47 Patton		L. 4.000
75 mm AA Sky Viper		L. 3.000
Obice semovente da 8 pollici		L. 5.200
BANDAI	1/24	
Carro Tigre Reale		L. 18.000
REVELL	1/32	
Hawker Typhoon		L. 4.800
Hawker Siddeley Harrier		L. 6.000
HASEGAWA	1/32	
N.A. P-51D Mustang		L. 4.800

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

ULTIME NOVITA'

RENWALL 1/32

RW 560 - Missile LACROSSE con camion lanciamissile	L. 4.000
RW 558 - Missile HAWK con base lancio e sistema di guida	L. 4.000

MATCHBOX 1/72 Aerei

MB 012 - NORTHROP F-5A	L. 600
MB 011 - HAWKER HURRICANE IIC	L. 600
MB 013 - NA. P51D MUSTANG	L. 600
MB 015 - FOLLAND GNAT.MK1.TRAINER	L. 600

REVELL 1/72 Aerei

RE 103 - KUGISHO P1V1/2 GINGA	L. 2.500
-------------------------------------	----------

1/32

RE 248 - HAWKER SIDDELEY HARRIER "JUMP JET"	L. 6.000
RE 266 - HAWKER TYPHOON MK1B	L. 4.800
RE 187 - RF-4E PHANTOM II W.G.	L. 6.000

NICHIMO 1/48 Aerei

NC 4807 - Me 109E	L. 2.000
-------------------------	----------

PROTAR 1/9 Moto

PT 137 - NORTON 750 Commando (Telaio e forcella in metallo)	L. 7.900
---	----------

AIRFIX 1/32 Soldatini

AX 202 - Dragone Inglese del 1845	L. 750
---	--------

BANDAI 1/48 Carri

BA 8223 - PKw. K1 Type 82 Kubelwagen ...	L. 800
BA 8224 - Panzer Kampfwagen IV Ausf D ...	L. 2.500
BA 8227 - German Side Car BMW R/75	L. 800
BA 8240 - Sturmgeschutz III Ausf D	L. 2.500
BA 8235 - Semi Track 8ton (Sd Kfz7)	L. 2.500

MICRO SCALE Decals 1/32

MS 3221 - F86 Korea (Lt. Cool G.Ruddell/Cap. Fernandez/Cap. E. Fisher)	L. 1.500
MS 3222 - F86 Korea (Billie - Cap. Moore)	L. 1.500
MS 3227 - NAVY F4-J-VF31/VF96	L. 1.500
MS 3228 - NAVY & MARINE F4-J-VF92/VMFA 235	L. 1.500

1/72

MS 7202 - U.S.A. WWII	L. 1.500
MS 7203 - Germany WWI	L. 1.500
MS 7205 - Japan WWII	L. 1.500
MS 7207 - Great Britain WWII	L. 1.500
MS 7209 - Luftwaffe unit Insigna WWII	L. 1.500
MS 7212 - Luftwaffe Fighter Code Nos. Black	L. 1.500
MS 7213 - German Armor Unit Insigne	L. 1.500
MS 7218 - U.S. Armor Insigne WWII	L. 1.500
MS 7221 - U.S.N. A/C Mkgs. 1930/41	L. 1.500
MS 7225 - U.S. ID. Letters and Nos Black	L. 1.500
MS 7228 - Luftwaffe ID. Letters and Nos 42M Black and Red	L. 750
MS 7231 - Luftwaffe ID. Letters and Nos 60M Black and Red	L. 750
MS 7256 - U.S.A. Aces WWII	L. 1.500
MS 7257 - F-4 Phantom Marine Corps	L. 1.500
MS 72103 - USAF-ANG F-86 Sabre (Betty Beateous Burch II)	L. 1.500
MS 72104 - Northrop F-5A Asia (Alamid - Blue Diamonds)	L. 1.500

MS 72105 - Israeli AF n.1 Pre 67 War with Helicopters (Mirage IIIC)	L. 1.500
MS 72106 - Israeli AF n. 2 Jet Fighters (Mirage IIIC)	L. 1.500

PROFILE PUBLICATIONS

E' disponibile l'intera gamma dei famosi Profile. I prezzi sono: serie carri e mezzi militari (AFV/Weapons Profiles) L. 950; armi leggere (Small Arms Profiles) L. 1.100; aerei da n. 1 a 204 L. 550, da n. 205 a 251 L. 950. Segue elenco aggiornato della nuova serie:

205	Boeing B-17G Flying Fortress
206	Supermarine Spitfire Mk IX & XVI
207	Messerschmitt Bf 110s (night srs.)
208	McDonnell Douglas F-4A/M Phantom
209	de Havilland Mosquito Mk. IV srs.
210	Mitsubishi G4M ("Betty") & Ohka Bomb
211	Junkers Ju 87 D ("Dora") & Ju 87 G/R srs.
212	Fairey Swordfish Mk. I-IV
213	Kawanishi N1K Kyoofu/Shiden ("Rex/George")
214	Grumman TBF/TBM Avenger
215	Arado Ar 234 Blitz
216	Petyakov Pe-2 variants
217	Brewster Buffalo variants
218	Bristol Blenheim Mk. IV (& RCAF Bolingbroke)
219	Heinkel He 219 Uhu
220	Douglas Dakota Mk. I-IV (RAF/C' only)
221	Supermarine Seafires (Merlins) Mk. I-III
222	Bücher BÜ 131 Jungmann variants
223	Lockheed C-130A/Q Hercules
224	Supermarine Walrus I & Seagull V
225	Messerschmitt Me 163 Komet
226	Republic F-105A/G Thunderchief
227	Airspeed Oxford Mk. I-V
228	Fieseler Fi 156 Storch (& M.S. 500 srs.)
229	Vickers-Armstrongs Warwick Mk. I-VI
230	Dassault Mirage II to 5 (& Milan)
231	Lublin R-XIII variants
232	Martin Maryland & Baltimore (RAF)
233	Kawanishi 4-Motor Flying-Boats (H6K "Mavis" & H8K "Emily")
234	Heinkel He 177 Greif
235	Avro Lancaster Mk. II
236	Mitsubishi A6M5/8 "Zero-Sen" ("Zeke 52")
237	Bristol F.2B Fighter (RAF: 1918-30s)
238	Mikoyan MiG-21 ("Fishbed") variants
239	LTV (Vought) A-7A/E Corsair II
240	Fairey Barracuda Mk. I-V
241	Aichi D3A ("Val") & Yokosuka D4Y ("Judy") Carrier Bombers
242	IK Fighters (Yugoslavia: 1930-40s)
243	Avro (Hawker Siddeley) Shackleton Mk. 1-4
244	Reggiane Re.2001 Falco II, Re.2002 Ariete & Re.2005 Sagittario
245	Boeing B-52A/H Stratofortress
246	Supermarine Spitfire (Griffons) Mk. XIV & XVIII
247	Martin (General Dynamics) B-57A/G Canberra
248	de Havilland D.H.9A (RAF: 1918-30s)
249	Douglas R4D variants (USN's DC-3/C-47s)
250	Aerospatiale/BAC Concorde
251	Vought-Sikorsky OS2U/OS2N Kingfisher