



# il notiziario IPMS

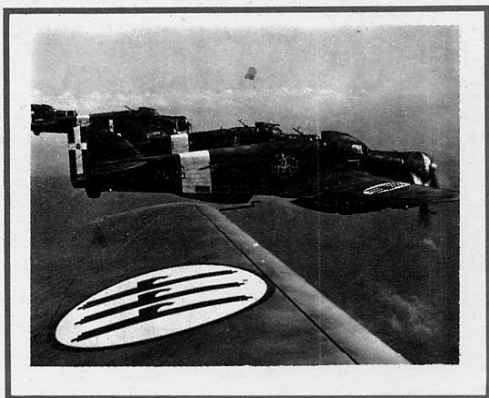
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

---

Vol. 6, No. 1 – 1974

---





Savoia Marchetti SM.79 della 193<sup>a</sup> Sq. (87° Gr., 30° Stormo B.T.) caratterizzata dal distintivo dell' "omino elettrico" in volo lungo le coste jugoslave. (Foto B.Benvenuti)

## INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica (parte 1 <sup>a</sup> ) . . . . .	1
Ardisco colpisce meninfischio . . . . .	3
Ancora sui Republic F/RF-84F . . . . .	6
CRDA Cant-Z 1007 Bis-Schemi di mimetizzazione . . . . .	16
Canberra . . . . .	20
Delta - Macchi C. 205 V "Veltro" . . . . .	23
Summary . . . . .	24

Questo numero inaugura il sesto volume e quindi il sesto anno di vita della nostra pubblicazione e per cui ritengo opportuno dare alcuni cenni sui nostri programmi in modo che siano sollecitati eventuali commenti e che sia stimolata la collaborazione da parte dei lettori.

Innanzitutto, dopo perplessità ed incertezze, ho deciso di affrontare "il toro per le corna". In altre parole cominciamo a trattare in modo analitico ed organico il problema della tinteggiatura e dei contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica.

Confesso di non avere ancora le idee chiare su come sviluppare questo vasto e complesso argomento, ma ritengo i tempi maturi per presentare i risultati sinora raggiunti con la speranza che lungo il cammino si faccia un po' più di luce grazie soprattutto alla vostra collaborazione.

L'analoga trattazione relativa ai velivoli della R.S.I. è per il momento solo interrotta e sarà in seguito ripresa probabilmente con il Macchi 205.

Sempre relativamente al periodo della seconda guerra mondiale, parte da questo numero un'analisi specifica sul Cant Z 1007 bis destinata a svilupparsi in diverse puntate.

Altri soggetti dello stesso periodo sui quali si sta lavorando sono: S.M. 79, BR. 20, Fiat G. 50, Macchi 200 e 202 e Ca. 313/314.

Per gli appassionati del periodo post-bellico anticipiamo che buona parte del prossimo numero sarà dedicato al Grumman Albatross, un progetto che si è rivelato più impegnativo di quanto previsto, ma che è ormai giunto a buon punto. Dal Centro di Livorno attendiamo una trattazione sulla 46<sup>a</sup> Aerobrigata, mentre da Renzulli l'epilogo dei caccia Fiat ad elica e cioè le diverse versioni del G. 59. Altri progetti più a lunga scadenza sono il T/RT-33, il Vampire, lo F-86K e il Fiat G. 91T.

Questi articoli di maggior rilievo saranno affiancati da altri meno impegnativi a seconda delle circostanze e del materiale ricevuto. Inoltre si cercherà in ogni numero di inserire un velivolo non italiano.

Finora si è parlato solo di aerei, ma il nostro campo dovrebbe essere ben più ampio come del resto si rileva in quelle circostanze in cui si viene a contatto con le attività degli iscritti (schede di adesione, concorso nazionale, mostre ecc.). In questo caso però le prospettive sono meno incoraggianti perchè i collaboratori abituali si interessano soprattutto di aerei e quindi si dipende totalmente dalla buona volontà della cerchia più ampia degli iscritti. Prevediamo di ritornare in un prossimo futuro sulla famiglia dei Carri M13-14 ed abbiamo altri articoli in preparazione su mezzi militari ma gli argomenti che rimangono totalmente sguarniti sono quelli delle figure militari, delle auto, delle moto e delle navi.

A.M. BELLEI

# TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

## Parte Prima: A che punto siamo?

Da ormai diversi anni coloro che seguono le pubblicazioni specializzate IPMS o di altra natura si sono abituati a leggere notizie dettagliate e documentate relative alla tinteggiatura ed i contrassegni dei velivoli di alcune nazioni che hanno partecipato alla seconda guerra mondiale; noi stessi nel passato abbiamo pubblicato degli articoli zeppi di riferimenti a documenti ufficiali riguardanti velivoli della U.S. Navy. Molti si saranno chiesti: e per l'Italia? Perché tutto tace? Perché non si legge nulla di simile? Perché ogni volta che compare uno schema relativo a velivoli italiani questo è accompagnato da espressioni dubitative e limitative quali "probabilmente, si ritiene, secondo X, Y,...."?

Diciamo subito che quello di chiarire la problematica della tinteggiatura, dei contrassegni e dell'araldica dei velivoli italiani è ritenuto un obiettivo talmente importante per l'IPMS-Italy da essere richiamato esplicitamente nel programma — *Statuto dell'associazione* — Ad esso si sono dedicati e si dedicano molte persone lavorando singolarmente o tenendosi in contatto. Quali sono allora i risultati conseguiti? Personalmente ritengo che si sia fatta sufficiente luce sull'argomento da poter guardare al problema con un certo ottimismo.

Ritorno all'uso di espressioni dubitative perché alcuni si ripromettono di divulgare i risultati delle loro ricerche nell'ambito di pubblicazioni in corso di preparazione e quindi sono necessariamente più o meno riservati; altri ancora, purtroppo, hanno conservato l'abitudine di far tutto in gelosa segretezza. Per i secondi "no comment"; ai primi rivolgo l'invito a considerare queste pagine come una sorta di teatrino di provincia con un pubblico necessariamente poco numeroso ma capace di dare un suo contributo al quale proporre in anteprima alcune teorie ed alcuni risultati anche allo scopo di una verifica.

Ci sono comunque alcuni elementi frutto di ricerche mie e di alcuni collaboratori che vale la pena di pubblicare anche se purtroppo costituiscono solo tessere di un intero mosaico.

I tempi non sono ancora maturi per un quadro completo.

Esaminiamo dapprima quali sono le strade sulle quali orientare le ricerche, quali i mezzi e quali, dove noti, i risultati.

Si parte ovviamente dai cosiddetti "documenti ufficiali", cioè un bel pezzo di carta con bolli, timbri ed altri marchi di ufficialità che dica più o meno: "Si dispone che a partire da tale data tutti i velivoli di questo tipo siano verniciati con i colori X, Y e Z secondo lo schema allegato..."

Per diversi anni ho pensato che documenti del genere non saltassero mai fuori semplicemente perché non erano mai esistiti. Ho anche importunato persone di una certa età che oggi lavorano in uffici dove si preparano documenti del genere (ma di questo parleremo in un'altra occasione) e relativamente al passato mi sono state date risposte che più o meno suonano così: "allora non c'erano disposizioni ufficiali, le tinteggiature venivano direttamente improvvisate presso i reparti o presso le unità di revisione (SRAM); tutte queste "complicazioni" di oggi sono richieste dalla NATO, prima se ne faceva a meno". Questo quadro già abba-

stanza scoraggiante è anche avvalorato dal fatto che l'esame di fotografie mostra una situazione quanto mai eterogenea.

Invece i "documenti ufficiali" esistevano! Alcuni sono anche saltati fuori. Essi si riferiscono in genere più ai distintivi ed ai contrassegni che non alla mimetizzazione. Non tutto era meticolosamente stabilito, e soprattutto osservato, come in Germania, Inghilterra o USA, ma di questo parleremo più in dettaglio al momento opportuno.

Segue poi come mezzo di ricerca la documentazione fotografica, soprattutto quella a colori. Qui la situazione è forse ancora più confusa e complessa. Alcune fonti sostengono che durante la seconda guerra mondiale furono scattate diverse migliaia (circa 8000) di fotografie a colori, soprattutto diapositive. Dove sono andate a finire? Qualche anno fa presso il Ministero furono trovate spostando un armadio circa 80 diapositive a colori formato Leica; si tratta probabilmente di scarti perché quasi sempre le inquadrature sono imperfette (quasi mai un velivolo si vede interamente) o cattive come esposizione. E le altre? secondo l'opinione corrente sono state trafugate o sono andate perdute nel corso dei tragici momenti che hanno per noi concluso il conflitto: 8 settembre, saccheggio del Ministero (scomparve di tutto, macchine da scrivere, mobili, libri, ecc.), trasferimento a Nord, RSI, preda bellica degli Alleati o dei tedeschi.

Qualche "bene informato" sostiene che la tale persona, il tale noto scrittore di cose aeronautiche sia in possesso di notevoli quantitativi di tali foto a colori che non escono fuori forse perché in attesa di tempi migliori o più opportuni (non dimentichiamo che il possessore si troverebbe in difficoltà a giustificarne la provenienza). Bisogna poi tener presente che molte di queste fotografie a colori erano servizi realizzati da o per conto di riviste italiane quali l'Ala d'Italia, le Vie dell'Aria, l'Aquilone, il Tempo o tedesche come Signal, Der Adler. In questo caso ovviamente non sono nemmeno da ricercare presso il Ministero. Non rimane che accontentarsi di quelle poche, che furono a suo tempo pubblicate (per i fortunati che posseggono questi veri e propri cimeli), ma si tenga presente che la resa dei colori in tale caso è spesso scadente specialmente sulle riviste italiane; la tecnica del tempo, l'autarchia e la guerra contribuivano a tali risultati. Alcune di queste fotografie sono state in seguito ristampate (Interconair, Storia Illustrata). Qualche fotografia di quelle ritrovate presso il Ministero è stata pubblicata nel recentissimo volume di Mondini e Pafi "Aeronautica Militare Italiana 1923-1973".

Rimane comunque il fatto che presso il Ministero esistono degli album nei quali sono diligentemente archiviate delle strisce di stampe per contatto o provini in bianco e nero sul bordo dei quali si legge nitidamente Agfacolor! Cioè di molte di queste fotografie a colori sono rimasti solo dei provini in bianco e nero. A vederli c'è di che rodarsi il fegato.

Citiamo infine il fatto che in alcune circostanze i servizi di documentazione al seguito degli alleati devono aver fotografato a colori velivoli catturati nella avanzata o abbattuti. E' così che forse si spiega la magnifica fotografia a colori di un Me 109 italiano della 365 squadriglia che comparve sulla copertina della ormai defunta Air Combat (Vol.4,N.4).

Passiamo ora alle foto in bianco e nero.

Per nostra comodità le possiamo dividere in due grosse categorie: quelle "ufficiali", cioè eseguite a scopo di documentazione dal Ministero, dai reparti, riprese dall'Istituto Luce, da riviste o dalle ditte che costruivano aerei e quelle private, cioè scattate a titolo personale da chi ne aveva la possibilità (in genere personale dell'Aeronautica) magari in contrasto con le disposizioni vigenti.

Per quanto riguarda quelle che facevano parte degli archivi del Ministero diciamo subito che la situazione non è molto incoraggiante perchè a causa delle vicissitudini cui si è fatto prima cenno sono scomparsi tutti i negativi e quasi tutte le lastre originali.

Quando sono sopravvissute delle copie stampate e di buona qualità è stato possibile, con poca degradazione, ricavare delle nuove lastre. Per la maggior parte invece sono solo rimasti raccolti in album dei provini per contatto dove su ogni fotogramma è riportato a penna il numero di catalogo; anche in questo caso l'Ufficio Propaganda e Documentazione dello Stato Maggiore Aeronautica ha spesso provveduto, proprio per venire incontro alle richieste degli studiosi, a ricavare dalle più interessanti delle lastre, ma è evidente che i risultati siano spesso mediocri. A questo concorrono la scarsa qualità del materiale a suo tempo impiegato per i provini, la grana della carta ed i numeri che deturpano l'immagine. Qualcuno avrà riconosciuto delle foto così ricavate e comparse su recenti pubblicazioni proprio per i grossi numeri a penna e la scarsa qualità dell'immagine.

Le foto scattate direttamente dai reparti, a prescindere da quelle a suo tempo versate all'Ufficio Propaganda e Documentazione, sono qualche volta sopravvissute come parte integrante degli Allegati dei Diari Storici. Vale la pena di spendere due parole sull'argomento. Durante il periodo bellico ogni reparto ai diversi livelli (squadriglia, gruppo, stormo, ecc.) prepara con cadenza annuale un documento nel quale vengono riportati in ordine cronologico gli avvenimenti ritenuti più importanti (missioni e risultati conseguiti, perdite, trasferimenti, variazioni di organico e di materiale in dotazione e così via). Alla fine dell'anno questi documenti, chiamati appunto Diari Storici, vengono consegnati al Ministero e conservati dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica. Tutto ciò avviene anche in tempo di pace, e quindi oggi, ma in questo caso i documenti sono chiamati Memorie Storiche. Spesso i Diari Storici relativi alla seconda guerra mondiale sono corredati da degli Allegati che comprendono della documentazione fotografica.

Solo raramente queste fotografie sono di interesse per i nostri scopi perchè per lo più illustrano i risultati ottenuti in azioni di bombardamento o di ricognizione. Inoltre la raccolta dei Diari Storici è molto incompleta: mancano, ovviamente, quasi tutti quelli relativi al 1943 ed alcuni di altri anni di reparti che cessarono di esistere a causa di eventi bellici avversi; si parla di Diari Storici sepolti dentro bidoni sotto la sabbia del deserto davanti all'incalzare del nemico e mai più ritrovati.

Quanto a quelle dell'Istituto Luce confesso di non saperne molto perchè non ho mai avuto occasione per un'indagine data l'incompatibilità con il mio orario di lavoro. Certamente sono conservate molte fotografie, ma una parte è stata versata al Ministero, ed alcune sono comparse su varie pubblicazioni.

Anche delle fotografie eseguite dalle ditte so relativamente poco avendo potuto consultare solo alcune di quelle che sono conservate presso la raccolta Caproni. Anche in questo caso hanno influito le sorti in cui

sono incorse le varie ditte; si dice per esempio che migliaia di lastre su vetro delle Officine Reggiane dopo il loro saccheggio siano state grattate per rimuovere la gelatina impressionata e ricavarne così i vetri per finestre! Comunque bisogna anche dire che le fotografie delle ditte mostrano in genere aerei non in dotazione a reparti e quindi privi di contrassegni ad eccezione dei distintivi di nazionalità.

Rimane da parlare delle fotografie scattate da privati il più delle volte come ricordi personali (il gruppo di commilitoni davanti al velivolo, l'amico o l'interessato che balza fuori dall'abitacolo) o per puro spirito di documentazione.

E' questa forse la strada più ardua da battere, ma più interessante per i risultati che a volte si riescono a conseguire. Si tratta di avere una certa faccia tosta e importunare quelle persone che o direttamente o tramite parenti possono aver conservato nascosti in un cassetto o in un baule in soffitta questi "vecchi ricordi". Quando la persona non si vuole separare da questi "souvenir" c'è sempre la possibilità di eseguire delle copie. Uno dei pregi del recente volume di Emiliani, Ghergo e Vigna "Spagna 1936-39: L'Aviazione Legionaria" consiste proprio nel fatto di presentarci molte foto raccolte in questo modo.

Citiamo infine le fotografie conservate negli archivi di altre nazioni e primo fra tutti quello dell'Imperial War Museum che è organizzato per vendere a chiunque ne faccia richiesta copie a prezzi molto ragionevoli. A questo proposito invitiamo tutti coloro che pubblicano delle foto a citare per intero il numero di catalogo (come viene fatto in Inghilterra facendolo precedere dalla sigla IWM) in modo che l'interessato ne possa fare richiesta.

A proposito delle fotografie vale la pena di fare un'osservazione di carattere generale. Lo studio delle stesse e cioè le informazioni che se ne possono ricavare dal loro esame è un pò un'arte o più modestamente una pratica che non tutti hanno in eguale misura, ma che si sviluppa con l'allenamento. Spesso è successo che una foto ritenuta di scarso interesse da una persona, riveli invece qualcosa di insolito ad un'altra. A volte la cosa interessante è in secondo piano oppure non viene notata per la sua presunta banalità (cito a questo proposito un caso di fasci alari capovolti).

Dopo i "documenti ufficiali" e le fotografie si passa ai cimeli o al "corpore vili" cioè agli esemplari degli aerei o parte di essi tuttora esistenti. In questo caso la situazione è più che mai tragica e non ci dilunghiamo sul problema del Museo dell'Aviazione o sui musei che altri con maggiore competenza e autorità hanno trattato altrove. Vale solo la pena di citare il fatto che la disorganizzazione con la quale sono conservati i pochi velivoli di interesse storico sopravvissuti costituisce un danno ben maggiore per chi si interessa più in generale alla storia ed allo sviluppo del mezzo aereo dal punto di vista tecnico. Al danno si aggiunge poi la beffa; e cioè i pochi velivoli rimasti sono esibiti con contrassegni fittizi e di nessuna validità storica per quello che a nostro giudizio è un eccesso di "pruderie". Non si può certo accettare il fatto che a tanti anni di distanza alcuni fasci dipinti su un velivolo conservato in un museo siano sufficienti a turbare l'opinione pubblica.

Comunque anche da quel poco che è rimasto e nelle condizioni in cui si trova è sempre possibile ricavare qualche elemento utile e quando di volta in volta il caso ne parleremo.

Si giunge poi ai ricordi affidati alla memoria delle persone sempre in diminuzione mano a mano che tra-

scorre il tempo e soprattutto sempre poco attendibili. La descrizione di un colore è sempre una cosa molto soggettiva e d'altra parte presentare ad una persona una sfilza di "chips" per aiutare ad individuare la tonalità esatta può a volte produrre l'effetto di confondere del tutto la "vittima sottoposta al terzo grado".

Ci possono sempre essere le eccezioni o i casi fortunati, per esempio incontrare uno specialista che in quel periodo era adibito proprio alla verniciatura dei velivoli; a me però non è ancora successo.

Rimangono infine le cose strane ed impensate. Citerò un caso a mo' di esempio. Mesi fa insieme a Fabrizio Iannetti sfogliai degli album conservati presso il Ministero contenenti una documentazione fotografica di modesto interesse. Tra questi ci capitò tra le mani un album che illustrava l'attività di un reparto SRAM distaccato in Africa Settentrionale durante le ostilità; nel suo interno c'erano delle relazioni e delle fotografie che documentavano la riparazione di alcuni CR 32 e SM 79 consegnati in condizioni veramente disastrose. Ma il fatto sorprendente del quale ci rendemmo conto solo in un secondo tempo era che la copertina dell'album in tela era "mimetizzata". Cioè l'ignoto compilatore dell'album aveva avuto l'idea, felice per noi, di verniciare a spruzzo la tela della copertina con vernici che presumibilmente dovevano essere quelle impiegate per gli aerei. Per la precisione con il verde, terracotta e sabbia. Il fatto importante è che essendo stato conservato per tanti anni in un armadio, l'album ci propone oggi dei colori che non dovrebbero aver risentito dell'offesa del tempo e della luce.

Dopo questo lungo sproloquio è il caso di tirare le somme e vedere in linea generale quali sono i risultati raggiunti che però sono relativi al livello delle mie conoscenze.

Per quanto riguarda i distintivi e contrassegni di nazionalità (fasci di fusoliera e sulle ali, bande tricolori sulla deriva) e quelli di tipo tattico (fascia bianca o gialla sulla fusoliera ed altri più particolari) la situazione è abbastanza chiara e documentata.

Per i numeri di reparto ed individuali e distintivi sempre di reparto ritengo che non esistesse una normativa specifica (salvo forse l'averli o meno); la loro posizione e morfologia va quindi studiata caso per caso avvalendosi della documentazione fotografica. Ci sono purtroppo ancora molti distintivi dei quali non si conosce l'attribuzione al relativo reparto.

Quanto agli schemi di mimetizzazione la mia personale opinione è che per dipanare l'intricata matassa si debbano prendere in considerazione tre distinti livelli: uno ministeriale, uno di ditta ed uno di reparto. Al livello ministeriale dovrebbe attribuirsi una normativa abbastanza generica, ma importante per le date di entrata in vigore; essa dovrebbe limitarsi ad indicazioni del tipo: ad un solo colore, uno per le superfici superiori ed uno per quelle inferiori, mimetizzazione a larghe bande, a chiazze o macchie, di tipo desertico o continentale.

Al livello della ditta dovrebbe essere avvenuta una interpretazione o elaborazione di dette indicazioni applicandole a specifici velivoli. Questa affermazione è avvalorata dal fatto che uno stesso tipo di mimetizzazione varia tra aerei di ditte diverse, mentre presenta caratteri di affinità tra quelli di una stessa ditta. Per esempio la mimetizzazione ad "anelli" è tipica ed esclusiva dei caccia della Macchi, mentre quella a dense macchie policicliche è particolare dei Cant. Z. La cosa è meno semplice di quello che può apparire a prima vista perchè succedeva spesso che un certo tipo di

aereo veniva commissionato per la produzione a varie ditte. In teoria si potrebbe controllare questo elemento facendo riferimento ai numeri di matricola ma in pratica la faccenda è abbastanza complessa.

Al livello dei reparti dobbiamo ascrivere quelle trasformazioni o modifiche dettate da particolari esigenze del teatro di operazione o effettuate nel corso di lavori di revisione presso gli SRAM ai velivoli.

Quanto ai colori per le mimetizzazioni ritengo che pur esistendo una lista di colori ufficiali documentata dai relativi campioni o "chips", spesso si faceva ricorso a tinte non ufficiali ma improvvisate al momento. Su questo argomento ritorneremo con maggiore dettaglio.

A.M. BELLEI

## ARDISCO COLPISCO MENINFISCHIO



Primo piano del distintivo dell' "omino elettrico" applicato sul lato sinistro del velivolo 193-6. Notare le due riparazioni per colpi ricevuti che portano la dicitura "Malta 10-7-40".

(Foto B. Benvenuti)

Un altro grande assente dalle pagine di questa pubblicazione è il Savoia Marchetti S.M. 79. Anche in questo caso si tratta probabilmente di una sorta di timore reverenziale imposto dall'importanza o dal fascino che lo Sparviero o il Gobbo Maledetto richiama su di sé. Rompiamo il ghiaccio con la 193ª Squadriglia, una scelta che a prima vista può sembrare banale perchè ampiamente documentata, ma che proprio per questo merita alcune precisazioni e chiarimenti.

A questa squadriglia (velivolo 193-4) sono dedicate le pagine centrali del Profile n. 89; lo stesso velivolo è stato ripreso dal foglio ESCI n. 10 mentre i soggetti da noi presentati furono a suo tempo inclusi in un foglio (ormai quasi introvabile) della Exact-a-cal USA dedicato interamente allo Sparviero. Quest'ultimo era estremamente interessante perchè permetteva di realizzare (nelle due scale 1/50 e 1/72) ben sette diversi S.M. 79 ed era inoltre corredato di "chips" dei colori.

La 193ª Squadriglia costituiva insieme alla 192ª lo 87° Gruppo a sua volta incorporato insieme al 90° Gr. (194ª e 195ª Sq.) nel 30° Stormo B.T. Questo reparto operava inizialmente su S.M. 79, ma durante il 1941 cominciò a riequipaggiarsi su Cant Z1007 bis con i

quali rimase sino all'armistizio. Nei primi due anni era di base in Sicilia o in Italia Centrale mentre nel 1942 e 1943 era dislocato nell'Egeo.

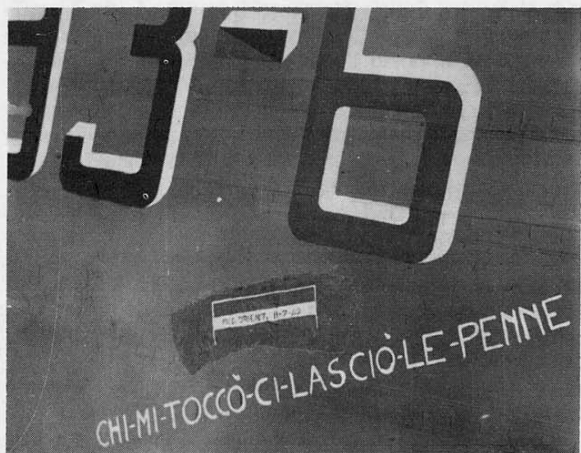
Personalmente non so come sia nata l'idea dell'originalissimo distintivo della 193ª Sq. né il suo esatto significato. Stranamente il distintivo sembrerebbe unicamente legato allo Sparviero perchè non ci sono evidenze del suo impiego da parte della 193ª Sq. dopo il passaggio sull'Alcione. In questo caso, come si vedrà in un prossimo articolo sul Cant Z 1007, compare invece il distintivo del 30° St. costituito da un'aquila che piomba su uno squalo con sotto la dicitura "ovunque inflessibilmente".

I disegni e le fotografie illustrano in modo esauriente il distintivo e le altre caratteristiche di mimetizzazione dei velivoli. Ci sono comunque molte osservazioni da fare. I due velivoli presentano un andamento della mimetizzazione molto diverso, più di quanto non dimostrano i disegni, come si può ricavare dalla foto in copertina e da quella pubblicata a pag. 59 del volume 4 di Dimensione Cielo. Si presume che i colori della mimetizzazione superiore del velivolo 193-8 siano fondo sabbia con macchie "concentrate" verde mentre per il 193-6 si intravedono due colori, da noi assunti essere sempre sabbia e verde, ma che potrebbero anche essere due toni di verde. Questi colori sono sovrapposti in modo molto soffuso e sfumato. Come si è detto i colori della mimetizzazione superiore del 193-6 potrebbero essere due toni di verde dato che il contrasto è poco marcato; noi propendiamo per la classica combinazione verde su fondo sabbia perchè questa è più tipica dei velivoli impiegati per il bombardamento.

Il velivolo 193-6 presenta sul lato sinistro evidenti ricordi di "impallinamento". In particolare si notano dei fori (vedi foto con il distintivo) nella tela successivamente chiusi con una "toppa" tonda e la scritta "Malta 10-7-40" e strappi riparati con una "toppa" rettangolare. Sotto il numero "6" sul lato sinistro compare inoltre in bianco la scritta (non riportata nel disegno per chiarezza) "chi-mi-toccò-ci-lasciò-le-penne". Evidentemente i colpi non erano stati incassati senza reagire!

Notare che i numeri di squadriglia ed individuali non sono allineati con l'asse longitudinale dell'aereo, ma bensì con il primo elemento dell'ossatura al di sotto della copertura dorsale in compensato.

Diversi particolari differenziano lo stemma di re-



Un altro particolare della fiancata sinistra del velivolo 193-6. Presumibilmente l'incontro con colui che "ci lasciò le penne" avvenne nel Medio Oriente l'11-7-40. (Foto B. Benvenuti)



Vista parziale di uno Sparviero della 193ª Sq. che mostra la configurazione semplificata dell'"omino elettrico" senza motto e senza cerchio. Sono in corso le operazioni di carico delle bombe mediante l'apposito verricello che era di dotazione al velivolo e veniva montato sul dorso per l'occasione.

(Foto B. Benvenuti)

parto dei due soggetti. Nel 193-6 l'omino elettrico di colore bianco e con un sottile bordo nero è inserito in un disco che si ritiene essere di colore rosso (e non nero come nel foglio Exact-a-cal). Intorno al perimetro inferiore del disco compare inoltre il motto "ardisco colpisco meninfischio" a lettere bianche e con un insolito stile "alla cinese".

Nel 193-8 invece l'omino elettrico, sempre in bianco, è direttamente applicato sulla mimetizzazione senza il motto.

Le differenze nella forma dell'omino (gobba, braccio alzato) sono solo apparenti e sono dovute al fatto che probabilmente l'"artista" della squadriglia impiegava sempre la stessa maschera senza far caso al suo orientamento.

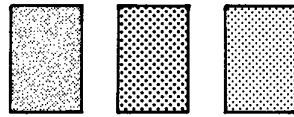
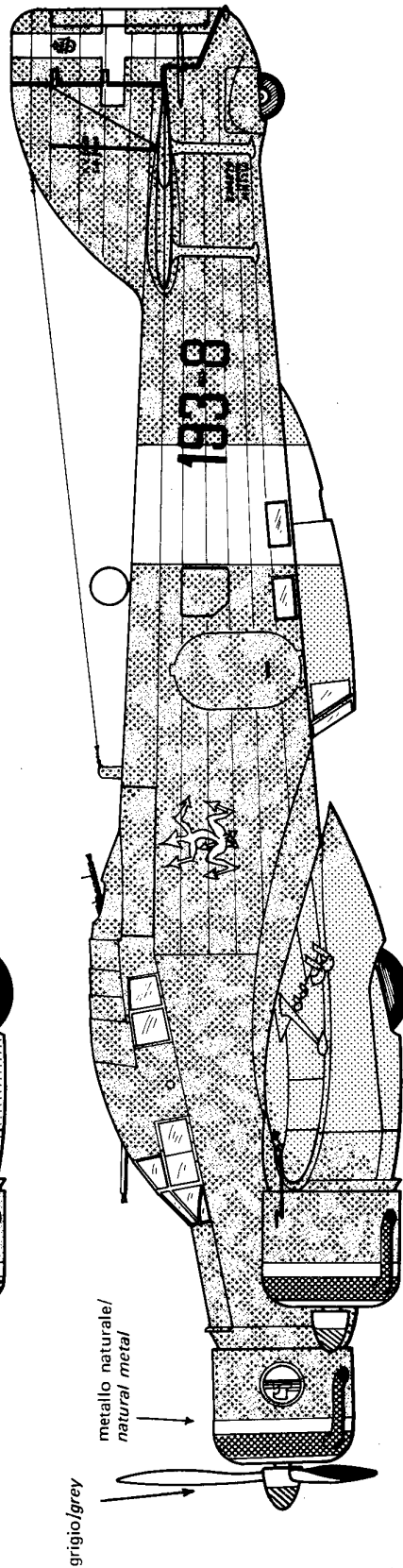
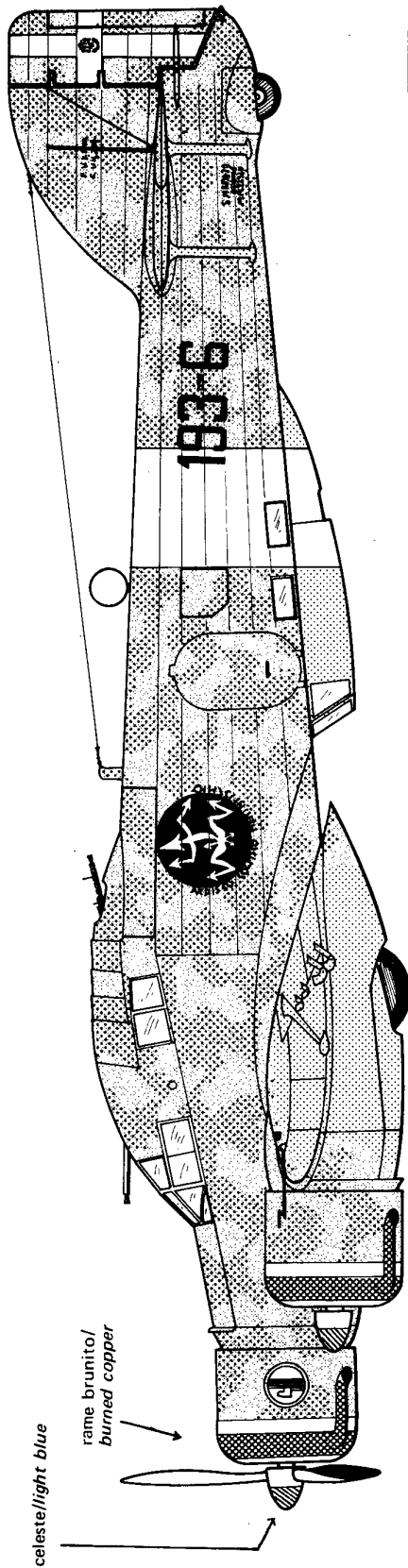
Pertanto nel velivolo 193-6 il braccio alzato è sempre rivolto verso la sinistra di chi vede (cioè verso prua sul lato sinistro e verso la coda su quello destro). Invece sul lato destro del 193-8 il braccio alzato è rivolto verso prua.

Passiamo all'aspetto realizzativo dei soggetti e soprattutto al problema di reperibilità delle decal. I guai cominciano subito con i fasci alari: è incredibile ma tutti, proprio tutti, i produttori di decal hanno sistematicamente ignorato la forma ufficiale di questo distintivo per riprodurre invece le inevitabili eccezioni o soluzioni di fantasia.

Come chiariremo con maggiore completezza in futuro la forma standard è quella che ha la parte inferiore dell'asta più larga della superiore e non con il filetto staccato o con l'asta di spessore uniforme. A questo riguardo si esamini con attenzione il distintivo di nazionalità che compare sul tronco di ala in primo piano della foto di copertina.

In mancanza della perfezione converrà adottare quelli con asta di spessore uniforme in particolare neri su fondo bianco per il dorso alare e bianchi su fondo

Savoia Marchetti SM. 79 — 193a Sq., 87° Gr., 30° Stormo B.T. — 1940-41



HI.4 sabbia/sand

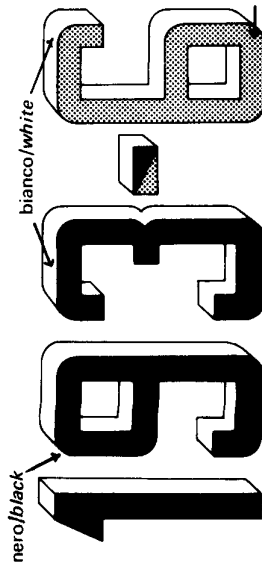
HI.1 verde/green

HI.5 grigio chiaro/light grey

Fasci alari: sopra neri su fondo bianco, sotto bianchi su fondo nero  
 Wing fascis: above black on white background, below white on black

NOTA: la mimetizzazione del velivolo 193-6 è molto più sfumata di quanto non risulti dal disegno (vedi foto in copertina).

NOTE: camouflage of aircraft 193-6 is more softfused than as shown in the profile (see cover photo).



rosso/red

E. Palla Torrc 74

nero per il ventre.

Anche i numeri costituiscono un problema. Andrebbero bene quelli del foglio "Exact-a-Cal" citato, se fosse disponibile. In questo foglio i numeri sono stampati in bianco e separatamente in nero/rosso in modo che sovrapponendoli si ottiene l'ombra bianca. Una simile accortezza non è stata seguita dalla ESCI quando ha riprodotto le decal per il 193-4 che compare sul "Profile". Il foglio Ital-Transfer ITS-02 ha dei numeri in bianco e nero, ma quelli di maggiore dimensione sono accettabili come forma ma non come misura

perchè troppo grandi. Il foglio M19 della Blick Dry Print forniva dei numeri di vari colori e dimensioni, ma essendone sprovvisti non possiamo esprimere giudizi.

Passiamo al distintivo dell'omino elettrico: lo troviamo riprodotto nel foglio 10 della ESCI, in quello Exact-a-cal e nel foglio M18 Blick Dry Print. A prescindere dal disco rosso e dallo stile del motto, tutti vanno più o meno bene anche se bisogna riconoscere che l'ultimo citato riproduce più accuratamente le dimensioni dei genitali, ovviamente elettrici anch'essi!

A.M. BELLEI

## ANCORA SUI REPUBLIC F/RF-84F

Questo articolo costituisce un valido esempio della collaborazione e del dialogo che dovrebbe svolgersi sulle pagine delle nostre pubblicazioni in modo che il contributo di più persone permetta di fare maggiore luce su alcuni argomenti a beneficio di tutti. Nel caso particolare ritorniamo su due velivoli a getto che dal punto di vista modellistico costituiscono una esclusività italiana, anche se è previsto per il 1974 un kit dello F-84F di produzione Airfix. A beneficio dei più recenti lettori ricordiamo che un primo articolo sugli F-84F comparve nel Vol. 3, No 4, mentre le pattuglie acrobatiche Getti Tonanti e Diavoli Rossi furono esaminate nel Vol. 4, No 4; sugli RF-84F si è infine scritto nel Vol. 5, No 2.

### PRECISAZIONI STORICO/ARALDICHE SUGLI RF-84F dell'A.M.I.

Come appassionato della nostra Aeronautica Militare ho particolarmente apprezzato l'articolo dedicato allo RF-84F pubblicato su Il Notiziario Vol. 5, No 2. In merito, non potendo che concordare con la parte modellistica vera e propria, vorrei tuttavia fare alcune precisazioni per quanto riguarda alcuni dettagli che potrei definire come "storico/araldici".

— Contrariamente a quanto pubblicato, i primi RF-84F sono stati consegnati all'allora 3° Stormo R.T. l'8/12/1955 e solo il successivo 1/1/1956 il reparto ha cambiato la propria denominazione diventando 3ª A/B R.T.

— In precedenza, a partire dal luglio 1954, lo Stormo aveva sostituito i suoi vecchi Lightning con gli F-84G "Thunderjet" adattati alla fotoricognizione grazie alla adozione di speciali tuniche fotografiche.

— Nel gennaio 1970 il 28° Gruppo iniziava il passaggio sugli RF-104G, seguito dal 132° Gruppo all'inizio del 1972 (gli Starfighter di quest'ultimo reparto sono contraddistinti da una fiamma rossa sulla deriva); attualmente i Thunderflash dovrebbero operare esclusivamente nell'ambito del 18° Gruppo C.R.

— Per quanto riguarda poi l'emblema del 28° Gruppo, ritengo che lo stesso non risalga alla 2ª G.M., anche perchè in tale periodo il reparto, inquadrato nell'8° Stormo B.T., non mi risulta avere svolto compiti di fotoricognizione e quindi non si spiegherebbe la macchina fotografica a soffietto montata sulla scopa. Inoltre negli anni trenta il 28° Gruppo era contraddistinto dall'emblema del falco che scaglia una bomba sul bersaglio, distintivo con tutta probabilità adottato nel corso della Guerra Civile Spagnola alla quale il reparto partecipò alle dipendenze dell'8° Stormo B.V., appunto i "Falchi delle Baleari".

— Per passare alla numerazione individuale degli RF-84F, ritengo che effettivamente nei primi anni del loro servizio in Italia il numero individuale sia stato costituito dalle ultime cifre del numero di serie dell'USAF esibito sulla deriva; un criterio analogo dovrebbe essere stato seguito per qualche tempo anche sugli F-84G/F, in questo caso, però, con numeri individuali di tre cifre.



Republic RF-84F della 3ª Aerobrigata fotografato probabilmente ad Amendola negli anni 56-58. Notare come il numero individuale coincida con le ultime due cifre del numero di serie USAF.

(Foto A.M.I.)





Thunderflash del 18° Gruppo della 3ª Aerobrigata fotografato verso la fine degli anni '60. Come si vede il numero individuale (13) rientra tra quelli che G. Catellani attribuisce a tale gruppo.

(Foto A.M.I.)

Successivamente, almeno a partire dal 1967, i numeri individuali dovrebbero essere stati attribuiti in base ai Gruppi di assegnazione e, dall'esame di fotografie e di velivoli di cui è certa (o per il colore della banda sulla deriva, sulle estremità alari e sui piani di coda o perchè espressamente indicato) l'appartenenza ai singoli Gruppi, può desumersi che agli stessi siano stati assegnati i seguenti blocchi numerici:

18° Gruppo C.R.: probabilmente da 01 a 19 (identificati aerei con numerazione compresa tra 02 a 18)

28° Gruppo C.R.: probabilmente da 20 a 39 (identificati aerei con numerazione compresa tra 20 a 38)

132° Gruppo C.R.: probabilmente da 40 in avanti.

A conferma di tale situazione, anche attualmente gli RF-104G del 28° Gruppo sono contraddistinti da numeri individuali compresi per i velivoli identificati con sicurezza, tra 3-20 e 3-30, mentre gli Starfighter del 132° presentano una numerazione superiore a 40.

Da precisare infine come su alcuni Thunderflash tuttora in servizio con il 18° Gruppo, oltre alla numerazione tradizionale nella parte posteriore della fusoliera, le due cifre del numero individuale appaiono negli ultimi tempi ripetute in caratteri più piccoli sul muso, posteriormente alla finestra delle fotocamere.

G. CATELLANI

NOTA: Quest'ultimo argomento svolto dall'autore è particolarmente interessante e meriterebbe di essere approfondito analizzando anche altri reparti. Per esempio da una foto a colori che mostra allineati in parata velivoli del 36° Stormo si nota che gli F-104 con il fulmine giallo (quindi del 156° Gr.) hanno numeri compresi tra 30 e 50, quelli con il fulmine verde (12° Gr.) hanno numeri inferiori a 30; inoltre i velivoli ausiliari (T e RT-33) hanno numeri individuali superiori a 60.

#### SCHEMI DI REPUBLIC F-84F

I disegni che accompagnano queste note illustrano quattro Republic F-84F in servizio presso quattro paesi diversi.

Il primo di essi è costituito da uno F-84F dell'Aeronautica Militare Italiana ed in particolare del 156° Gr. del 36° St. basato a Gioia del Colle conservato attualmente presso il Centro di Restauro Velivoli Storici di Vigna di Valle ed esposto alla mostra statica di Pratica di Mare in occasione della "MAC73". Come tutti gli "84" italiani, anche questo ha mantenuto la verniciatura in alluminio, tanto cara nel dopoguerra agli americani; da notare che gli aerofreni sono in metallo naturale lucidato, mentre la presa d'aria e lo scarico motore sono entrambi in metallo più scuro o brunito. Ricordiamo inoltre che le estremità alari (compreso il tubo di Pitot) e quelle dei piani orizzontali sono verniciate in rosso lucido della stessa tonalità delle coccarde. Le diciture sui pannelli sono in nero come i numeri di identificazione e la matricola; gialla è la freccia con l'indicazione "RESCUE-SALVATAGGIO", rosso bordato di bianco il triangolo del seggiolino eiettabile; il pannello antiriflesso sul muso è in verde scuro opaco.

Due parole anche sullo stemma del 36° St.: il disco è celeste con il bordo bianco, il motto è in giallo, i due fulmini, che rappresentano i due gruppi, sono uno giallo (colore del 156° Gr.) e uno verde (colore del 12° Gr.); l'aquila è in grigio scuro e lascia intravedere i colori su cui è sovrapposta.

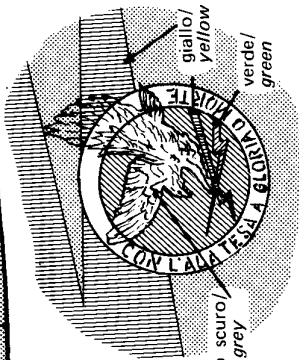
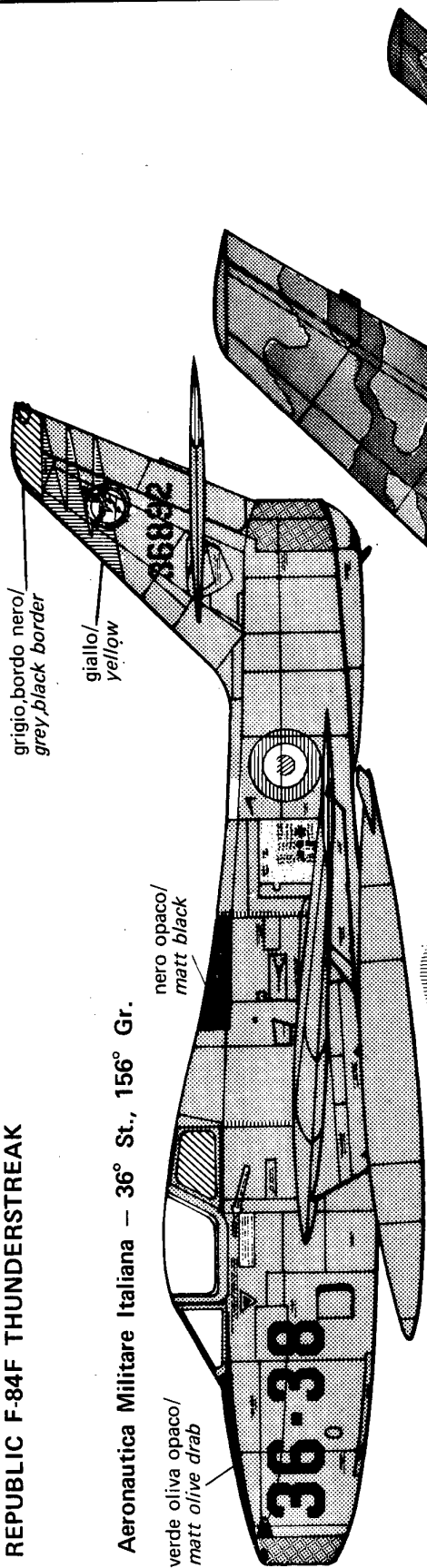
Il secondo profilo mostra la nuova veste mimetica a tre toni superiori ed uno inferiore (correntemente nota come "tipo Vietnam") adottata da tutti gli aerei operativi statunitensi.

Esso rappresenta infatti uno F-84F della Virginia Air National Guard. La verniciatura con finitura opaca è superiormente in verde scuro 34079, verde foresta 34102, terracotta 30219 e inferiormente in grigio 36622. I riferimenti numerici sono quelli del Federal Standard 595, ma i colori sono direttamente disponibili nella confezione Humbrol Authentic Colours kit n. 9.

La matricola sulla deriva e la sigla VA (che identifica la Virginia ANG) sono in nero mentre il pannello ed il triangolo dell'eiettabile sotto l'abitacolo sono in rosso, ma hanno solamente il contorno per motivi mimetici; le insegne di nazionalità di formato ridotto sono in totale quattro: due in fusoliera, una sulla semiala inferiore destra e una sulla superiore sinistra.

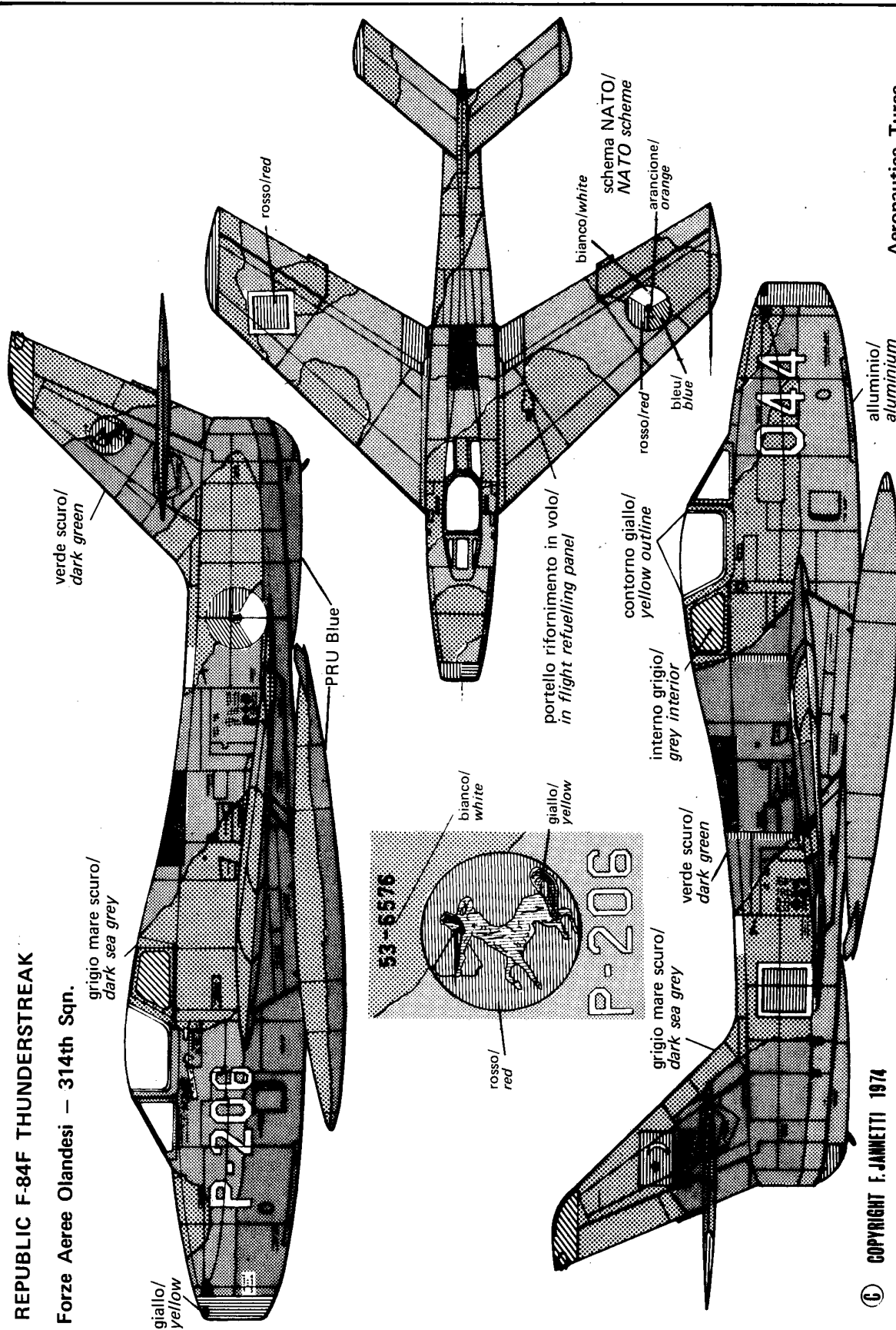
REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

Aeronautica Militare Italiana - 36° St., 156° Gr.



**REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK**

Forze Aeree Olandesi — 314th Sqn.



© COPYRIGHT F. JANNETTI 1974

Aeronautica Turca

Queste "mini insegne" si possono trovare in diversi fogli della ESCI, anche se relativi ad altri soggetti, oppure nel foglio Modeldecal n. 8 dedicato in generale alla mimetizzazione tipo Vietnam.

Segue poi uno F-84F del 314° Sqn. delle Forze Aeree Olandesi in servizio nel 1969; l'aereo è mimetizzato nei colori NATO Grigio Scuro e Verde Scuro superiormente e PRU Blue inferiormente (tutti i colori originalmente avevano finitura lucida). I numeri di identificazione in fusoliera e sulla deriva e la matricola sulla stessa sono in bianco, come il pannello di pericolo sulla presa d'aria che ha le scritte in rosso; la freccia sotto il tettuccio è gialla e le diciture in nero. Lo stemma sulla deriva è formato da un disco rosso con un centauro giallo con contorni e dettagli in nero; questo distintivo è riprodotto nel foglio Modeldecal n. 20 per un Northrop NF-5A sempre del 314° Sqn. Le coccarde, divise in tre settori simmetrici bianco/rosso/bleu hanno un dischetto centrale arancione (in onore della famiglia reale di "Orange"), seguono lo schema di posizionamento dell'USAF. In merito bisogna fare attenzione al loro orientamento: sulle ali la parte bianca è rivolta verso la coda, mentre in fusoliera verso il basso.

L'ultimo esemplare illustrato è uno F-84F turco ceduto dalla Luftwaffe di cui conserva la colorazione in grigio/verde sulle superfici superiori e vernice alluminio sulle inferiori (tutti i colori sono con finitura semilucida). I numeri di identificazione e la matricola sulla deriva sono in bianco; in rosso sono le estremità alari compreso il tubo di Pitot, le estremità dei piani orizzontali, la presa d'aria, il conetto del parafrreno e le ogive della taniche subalari; rosse sono anche le bande in fusoliera che identificano le camere di combustione del motore e il triangolo del seggiolino eiettabile con tutte le diciture in nero. Le coccarde sono sei e sulla deriva appare la bandierina turca con la "gobba" della luna rivolta sempre verso il muso.

Come nota generale per tutti e quattro i soggetti precisiamo che gli interni dell'abitacolo compreso il seggiolino (che però ha il poggiatesta in rosso) sono in Dark Gull Grey (F.S. 36231) che si può approssimare con lo HX.4 Humbrol.

In linea di massima i pozzetti dei carrelli, gli interni dei portelli e le gambe di forza sono verniciati in grigio argento scuro opaco, ma dobbiamo anche ammettere che il vano carrelli dello F-84F conservato a Vigna di Valle mostra una verniciatura verde oliva scuro sovrapposta a un verde mela a sua volta coprente una finitura in cromato di zinco giallo!

F. JANNETTI

## REPUBLIC RF-84F DANESI

Precedentemente insieme ai Thunderflash italiani abbiamo trattato quelli belgi e tedeschi, in questa occasione esaminiamo quelli impiegati dall'aeronautica danese.

La Royal Danish Air Force (RDAF) acquisì un primo lotto di 10 RF-84F-46RE nei mesi di maggio - agosto 1957 e furono inquadrati nel 729 Sqn. dove sostituirono gli F-84G precedentemente impiegati nel ruolo della ricognizione. Inizialmente avevano una finitura in metallo naturale con le coccarde nelle sei posizioni classiche e la bandierina danese sulla deriva. Sui due lati del muso a grosse lettere nere portavano le lettere di codice KA seguite da un terza variabile da A a K con esclusione della I; le lettere KA indicavano la base di Karup (e non Kastrup che è l'aeroporto di Copenhagen). Ben presto l'aspetto dei velivoli fu "per-

sonalizzato" applicando sull'intera deriva e più raramente solo sulla parte mobile dei raggi alternati nei colori verde e nero. Le alette di deflessione sulle ali erano verniciate in rosso. Sulla parte anteriore della deriva era applicato in grosse dimensioni il distintivo del 729 Sq. caratterizzato da una testa di falco color oro su uno scudo verde sovrapposto da una corona; sotto il motto "Oculus Recordans".

Questo schema rimase in uso negli anni 1957-58. Stranamente la mimetizzazione fece la sua apparizione dapprima sulle taniche alari tra l'altro con l'aggiunta della "bocca da pescecane". Le taniche alari erano delle due misure da 235 e 450 galloni americani.

Nel 1958 fu introdotto uno schema mimetico del tipo NATO caratterizzato dai colori grigio scuro e verde (indicato come "brownish olive drab") per le superfici superiori e PRU Blue per quelle inferiori. Nessun mutamento per le insegne di nazionalità.

Verso il 1961 le lettere KA-? furono sostituite da un nuovo codice costituito dalla lettera C seguita dalle ultime tre cifre della matricola USA.

Questo nuovo nominativo individuale era più piccolo del precedente ed era in bianco, inizialmente con caratteri tondeggianti, poi (dal 1963) con caratteri di forma squadrata.

Quanto alle linee generali della mimetizzazione e dei contrasegni degli RF-84F danesi non c'è altro da dire; altri particolari si rileveranno dalle tavole.

Bisogna invece aggiungere che dopo il primo lotto di 10 la RDAF ricevette altri 8 velivoli dalle scorte della U.S. Air National Guard e altri 5 aerei nel 1964 dalla Francia. Furono sempre assegnati 729 Sqn. per sostituire velivoli perduti in incidenti o radiati per altri motivi.

Gli RF-84F Thunderflash sono stati eliminati dal servizio attivo nel 1971 sostituiti, probabilmente, dalla versione da ricognizione del SAAB J-35 Draken.

A.M. BELLEI

NOTA - Queste note, e soprattutto le tavole che le accompagnano, sono state ricavate da una pubblicazione danese intitolata "DAN MIL".

Si tratta di un "semiperiodico" (ne sono usciti due numeri) edito da Jacob Stoppel già direttore dell'IPMS - Danimarca e noto anche per le sue decal. La pubblicazione consiste di circa 70 pagine formato UNI A4 (come il Notiziario) con poco testo e moltissime fotografie e disegni. Le didascalie sono bilingui e per il testo c'è un sommario in inglese. Caratteristica e pregio fondamentale sono l'alta qualità della stampa, la nitidezza delle foto e la precisione dei disegni.

Gli argomenti trattati sono tutti relativi alla RDAF.

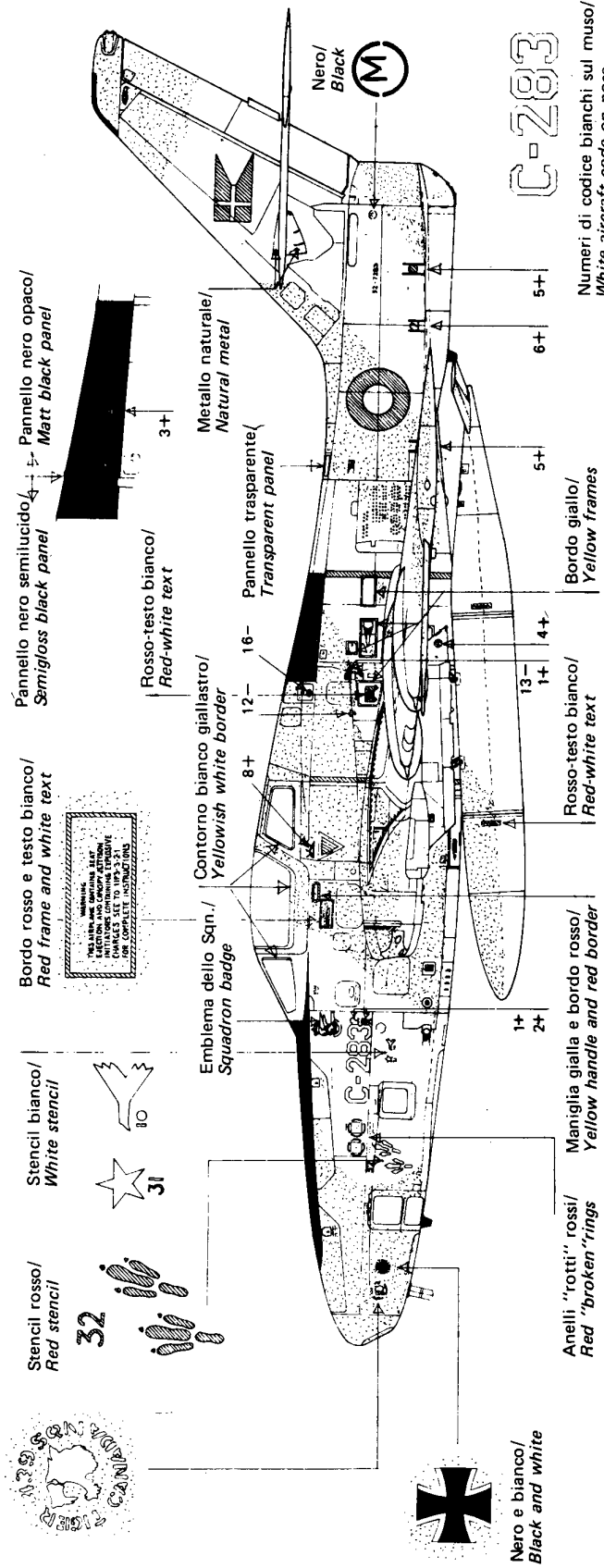
I due volumi finora pubblicati sono in vendita (scontati per l'IPMS) al prezzo di 25,00 corone danesi per il primo e 35,00 per il secondo; gli importi comprendono le spese di spedizione. Gli ordinativi vanno inviati a: Stoppel Hobby Shop, Gl. Kongevej 154, DK-1850 Copenhagen V - DANIMARCA.

Siamo grati a Mr. Stoppel e all'autore Ole Rossel per l'autorizzazione a riprodurre i disegni originalmente stampati nel DAN-MIL n.2.

### ERRATA CORRIGE

Nell'articolo sul FIAT G.55 della R.S.I. del 5/4 siamo nuovamente incorsi in alcuni errori: il primo profilo a pag. 5 ha le sup. inferiori verde penicellina, mentre quelle dell'ultimo profilo sono grigio-azzurro (HG.3) e non grigio-chiaro (HI.5) come indicato. Inoltre il disegno a pag.5 del n.5/3 è leggermente fuoscato dato che l'ap.alare dovrebbe essere di 164,6 mm.

# REPUBLIC RF-84F-26 THUNDERFLASH



Stencil giallo/  
Yellow stencil

Stencil rosso/  
Red stencil

Stencil bianco/  
White stencil

Bordo rosso e testo bianco/  
Red frame and white text

Pannello nero semilucido/  
Semi-gloss black panel

Pannello nero opaco/  
Matt black panel

32

31

30

Emblema dello Sq./  
Squadron badge

Contorno bianco giallastro/  
Yellowish white border

Rosso-testo bianco/  
Red-white text

Metallo naturale/  
Natural metal

Nero/  
Black



Nero e bianco/  
Black and white

Anelli "rotti" rossi/  
Red "broken" rings

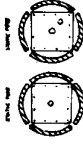
Maniglia gialla e bordo rosso/  
Yellow handle and red border

Rosso-testo bianco/  
Red-white text

Bordo giallo/  
Yellow frames

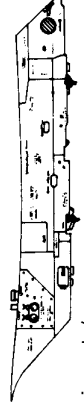
C-283

Numeri di codice bianchi sul muso/  
White aircraft code on nose

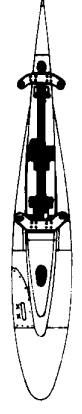


Mimetizzazione del velivolo:superfici superiori verde oliva tendente al marrone (HF.1) e grigio scuro (HG.4);superfici inferiori azzurro grigio chiaro (HX.3).

Basic colours of aircraft:upper side brownish olive drab (HF.1) and dark grey (HG.4); underside,light greyish blue (HX.3).



Pilone - non in scala/  
Pylon - not to scale

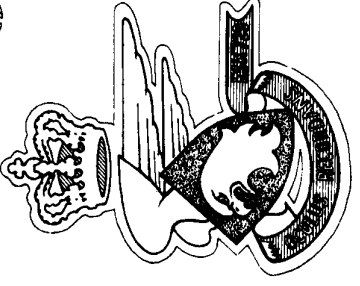


Emblema del 729 Sq.

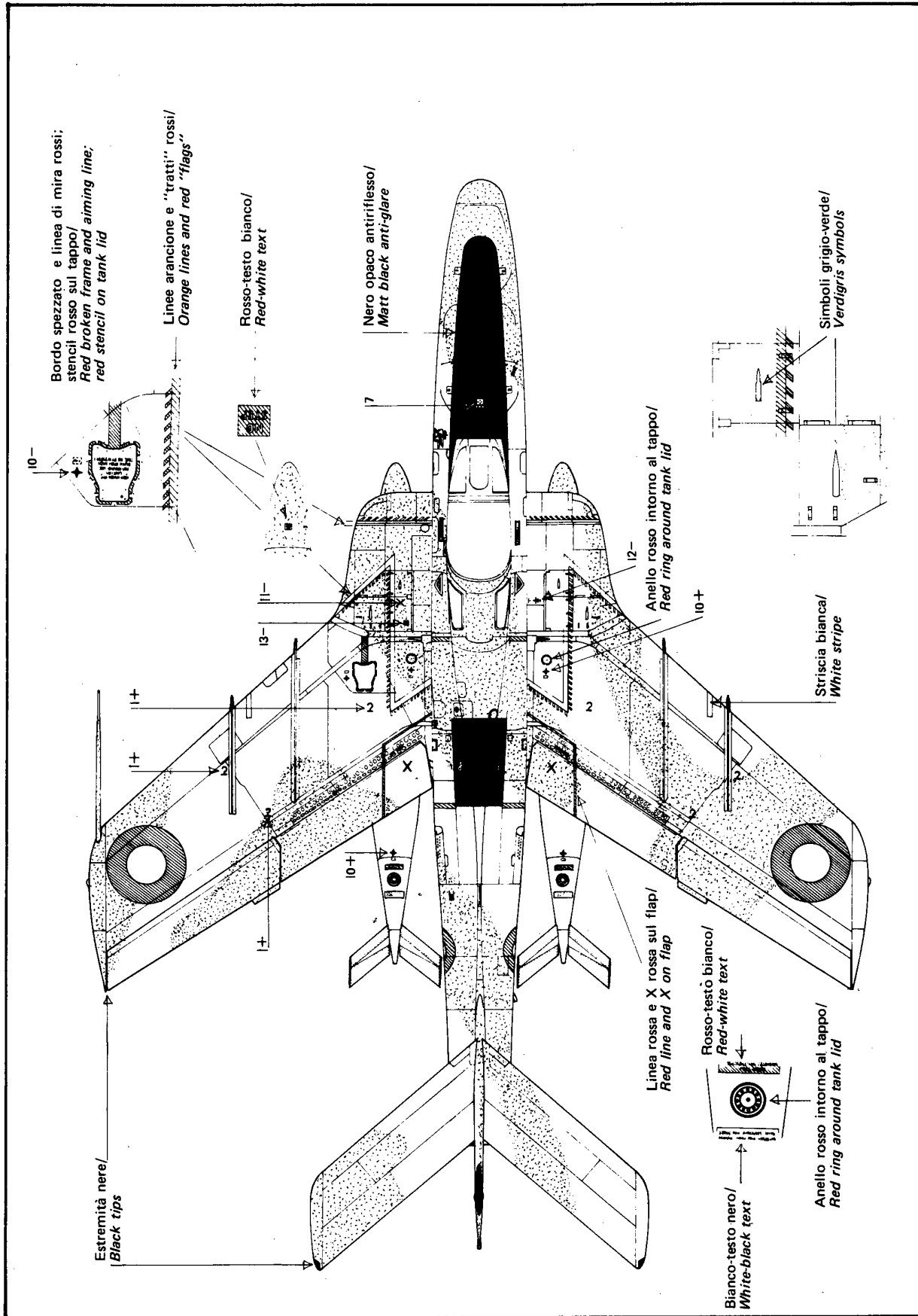
Corona:oro e rosso con bordo nero  
Ali e testa del falcone:oro con bordo nero  
Scudo:verde con bordo nero  
Nastro:retro bleu;oro con bordo nero  
Iscrizione:oro  
Sfondo generale:argento

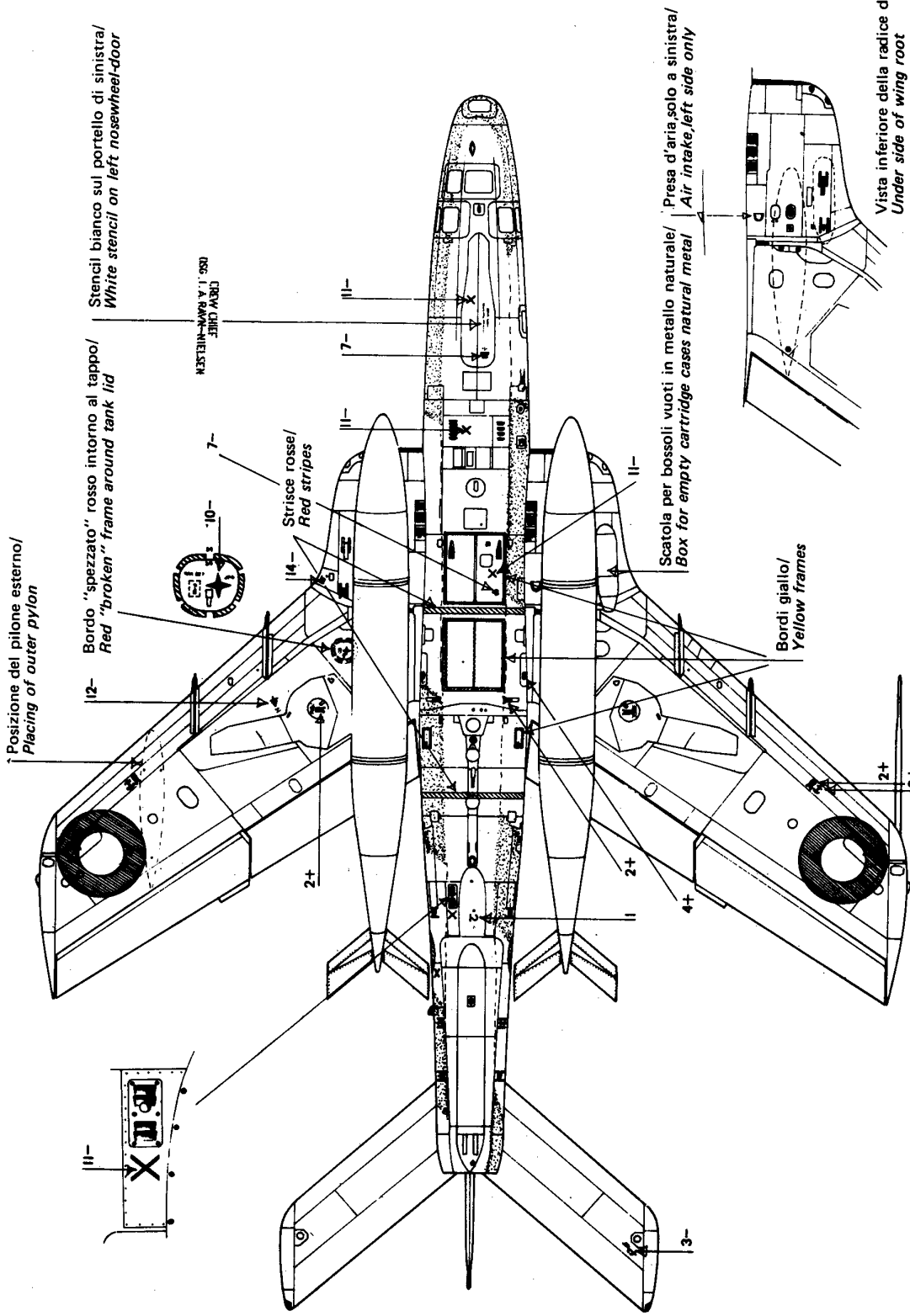
Squadron badge - 729 Sq.

Crown:gold and red,black outline  
Wings and falcon's head:gold,black outline  
Shield:green,black outline  
Ribbon:blue,black,black outline  
Inscription:gold  
Background for all:silver

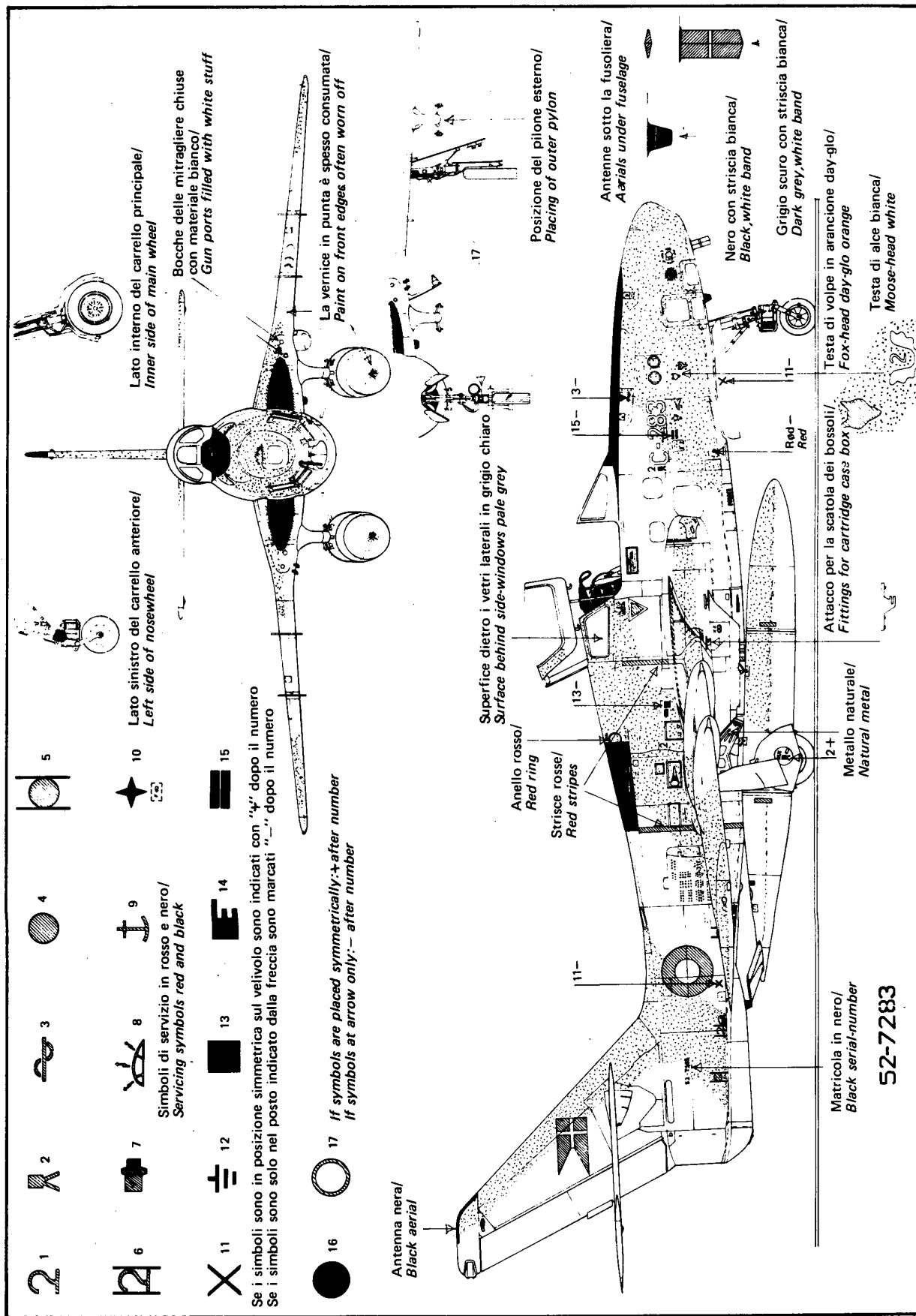


OLE ROSSEL NOV. -72 ©





N.B.: IL VELIVOLO È MOLTO ASIMMETRICO PER QUANTO RIGUARDA I DETTAGLI TECNICI E DI COLORAZIONE  
 N.B.: AIRCRAFT IS HIGHLY ASYMMETRICAL AS TO TECHNICAL AND PAINT DETAILS





KA-F (53-7574), 1958

Colore base del velivolo: metallo naturale/  
Basic colour of aircraft: natural metal

Bordo bianco/  
White borders

Bordo rosso e stencil nero/  
Red frame and black stencil

Bordi rossi/  
Red borders

Maniglia gialla e cornice rossa/  
Yellow handle and red frame

Lettere nere/  
Black letters

Flaggi sulla deriva: verde (H.2) e nero/  
Beams on tailfin: green (H.2) and black

Estremità bianca con antenna nera/  
White top with black aerial

Notare la posizione della  
bandierina risp. a C.283/  
Note placing of flag as  
compared to C.283

Anelli "spezzati" rossi girati di 45° rispetto a C-283/  
Red "broken" rings turned 45° as compared to C-283

Strisce nere/  
Black stripes

Taniche da 230 galloni USA/  
230 U.S. Gallon droptanks

Alette rosse/  
Red fences

Mimetizzazione base del velivolo:  
sopra, verde oliva-marrone HF.1 e  
grigio mare HB.3; sotto HG.5

Basic colours of aircraft: upper  
side, brownish olive drab HF.1,  
ocean grey HB.3; underside HG.5

Bordo rosso e stencil nero/  
Red frames and black stencil

Notare l'estensione della mimetizzazione/  
Note extension of camouflage

Bordi rossi come KA-F/  
Red frames like KA-F

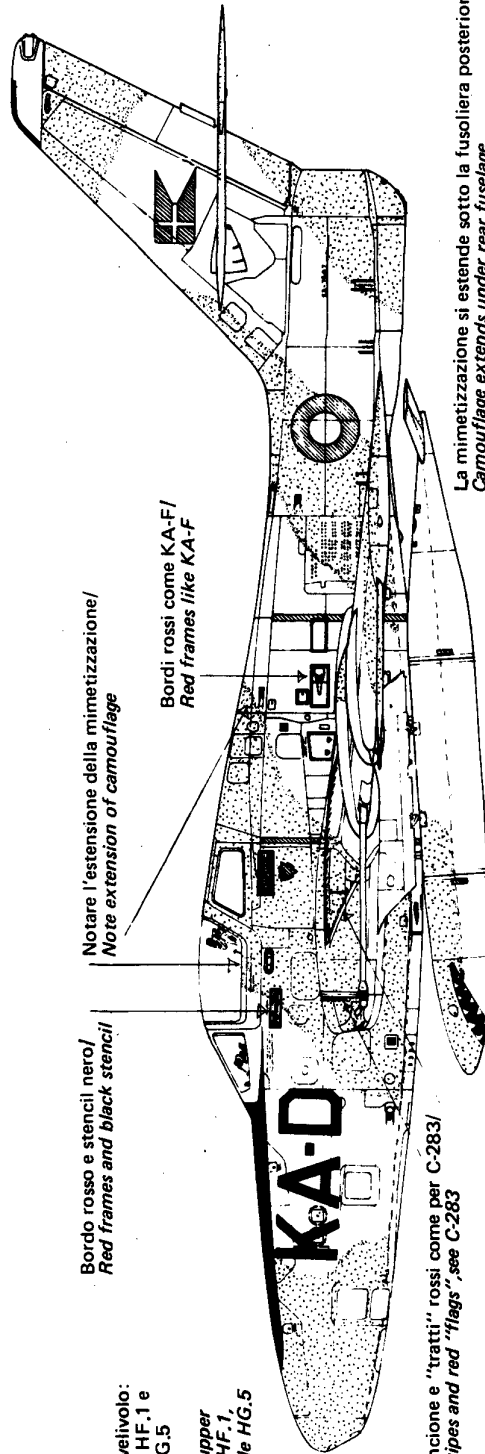
Linee arancione e "tratti" rossi come per C-283/  
Orange stripes and red "flags", see C-283

KA-D (53-7647), 1959

Squalo sulla tanica nero e bianco/  
"Shark" on tank black and white

Taniche da 450 galloni USA/  
450 U.S. Gallon droptank

La mimetizzazione si estende sotto la fusoliera posteriore/  
Camouflage extends under rear fuselage



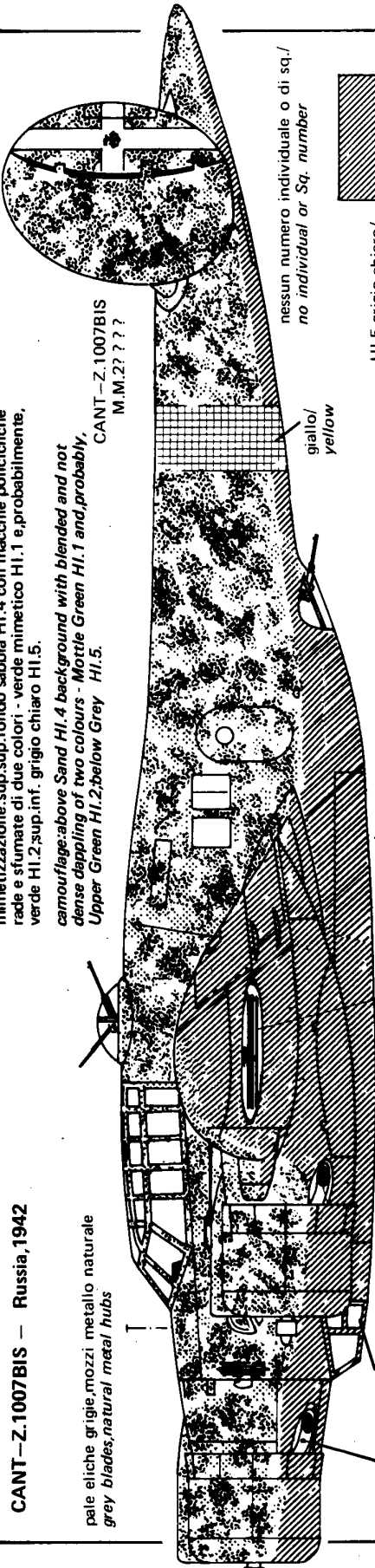
**CANT-Z.1007BIS — Russia, 1942**

pale eliche grigie, mozzi metallo naturale  
grey blades, natural metal hubs

mimetizzazione: sup. sup. fondo sabbia HI.4 con macchie policicliche  
rade e sfumate di due colori - verde mimetico HI.1 e, probabilmente,  
verde HI.2, sup. inf. grigio chiaro HI.5.

camouflage: above Sand HI.4 background with blended and not  
dense dappling of two colours - Mottle Green HI.1 and, probably,  
Upper Green HI.2, below Grey HI.5.

CANT-Z.1007BIS  
M.M.2? ? ? ?

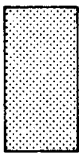


nessun numero individuale o di sq./  
no individual or Sq. number

giallo/  
yellow



HI.5 grigio chiaro/  
HI.5 Grey



HI.2 verde/  
HI.2 Upper  
Green



HI.1 verde mimetico/  
HI.1 Mottle green

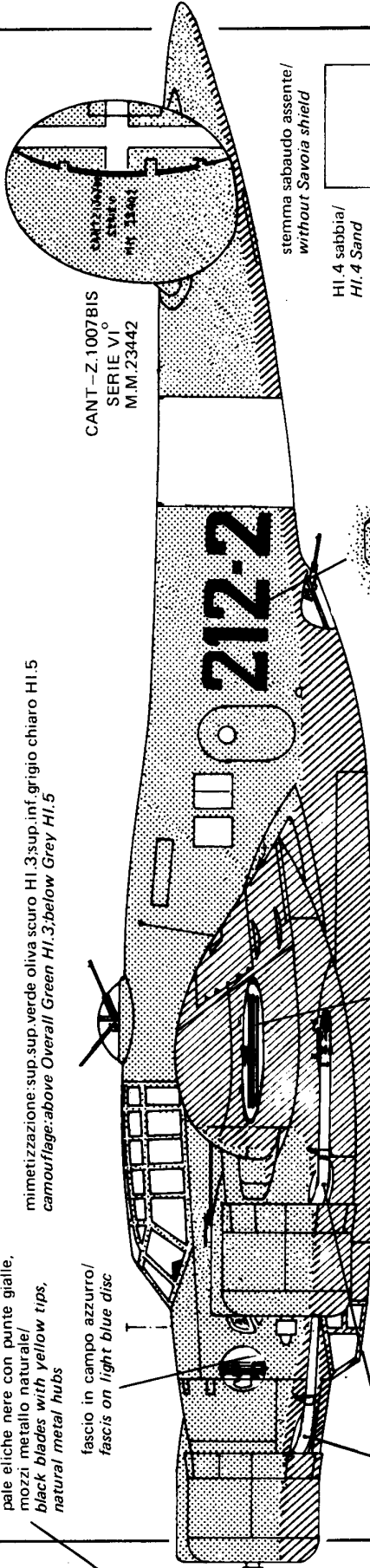
fasci sup.ed inf.: neri su fondo mimetico/  
wing fascis above and below: black on camouflage

pale eliche nere con punte gialle,  
mozzi metallo naturale/  
black blades with yellow tips,  
natural metal hubs

mimetizzazione: sup. sup. verde oliva scuro HI.3, sup. inf. grigio chiaro HI.5  
camouflage: above Overall Green HI.3, below Grey HI.5

fascio in campo azzurro/  
fascis on light blue disc

CANT-Z.1007BIS  
SERIE VI°  
M.M.23442



stemma sabaudo assente/  
without Savoia shield

HI.4 sabbia/  
HI.4 Sand

fasci sup.ed inf.: neri su fondo mimetico/  
wing fascis above and below: black on  
camouflage

2

ad eccezione delle fasce di fusoliera e croci di deriva/  
except fuselage band and rudder crosses

**CANT-Z.1007BIS — 212a Sq., 51° Gr., 16° Stormo B.T. — Sardegna, 1942**

i numeri hanno bordo nero, interno verde e ombra bianca/  
numbers have black outline, green body and white shadow

A. Fiorelli



Particolare della fusoliera di un Cant-Z.1007Bis della 210a Sq. che mostra il distintivo. (Foto B.Benvenuti)

quasi impossibile distinguere le diverse gradazioni del verde anche se ci si rende conto che questo colore non è uniforme.

Un'altra forma di mimetizzazione che mi è sembrato di riconoscere in alcuni casi, senza però mai averne le prove, e quella dei due toni di verde senza fondo sabbia.

Altri dubbi mi sono sorti in merito alle superfici inferiori. L'articolo di Ghergo citava i colori grigio chiaro, azzurro-grigio pallido e verde pisello pallido e in particolare quest'ultimo colore veniva ritenuto tipico degli Alcioni. A questo riguardo è chiaro che le foto in bianco e nero non possono dare nessuna indicazione utile. Le foto a colori che io ho potuto consultare mostrano invariabilmente il grigio anche in associazione con la tinteggiatura uniforme verde oliva scuro. Dell'azzurro-grigio pallido non ho trovato tracce nemmeno in associazione con altri velivoli, mentre il famoso verde pisello dopo tante ricerche è saltato fuori, ma per ora non associato al Cant. Z 1007bis. I due esempi che conosco sono uno relativo ad un BR. 20 e l'altro ad un Ca. 314. Per il primo si tratta di un particolare del muso di un velivolo operante in Belgio con il C.A.I. la cui foto, pubblicata in origine su Signal, è stata recentemente ripresentata nel primo numero di Sintesi; nella riproduzione però si è persa la nitidezza e la tonalità dell'originale. Il secondo è invece raffigurato sulla copertina di un numero di Ali del 1943.

Da quello che ho potuto ricavare la tonalità di questa tinta un pò misteriosa si avvicina molto allo Sky Type S della RAF.

I colori usati per gli interni sono per lo più chiari e da foto a colori si nota per i montanti della cabina e zone vicine un colore grigio-azzurro. A mio avviso questa tinta, insieme con il verde mela, sono semplicemente i colori propri di due diversi tipi di vernici protettive per parti metalliche ed infatti se ne trovano tracce (per esempio nel Macchi 200 che sta a Vigna di Valle) anche sotto le vernici mimetiche per le superfici esterne.

Ritengo invece che le aree interne della fusoliera (per esempio quelle visibili con il portello aperto) fossero verniciate in avorio o bianco non essendoci parti metalliche, ma predominando il legno o la tela.

Le pale delle eliche sono per lo più verniciate anteriormente in grigio chiaro e posteriormente nero opaco e questo particolare si nota esaminando con attenzione la foto di copertina del Vol. 4, No. 3.

Anteriormente, quasi a metà lunghezza, c'è il simbolo ovale del fabbricante; posteriormente, spesso, c'è una striscia bianca rettangolare disposta secondo la

lunghezza della pala e lunga circa un terzo della stessa.

I mozzi sono color metallo naturale e presentano al centro un disco tondeggianti che ritengo essere grigio quando le pale sono anteriormente verniciate in grigio o nero quando le pale sono nere su entrambi i lati, come si verifica sugli ultimi esemplari.

Gli interni dei carrelli e del vano bombe sembrano essere di colore grigio come le superfici inferiori, ma si tratta solo di una mia deduzione perchè queste zone nelle fotografie si presentano invariabilmente in ombra.

C'è infine da notare che la scritta che compare sulla deriva è stata riprodotta nelle decal Supermodel con un piccolo errore e cioè la inversione del punto con il trattino; la versione esatta è infatti "CANT-Z.1007BIS".

Consideriamo ora i quattro schemi illustrati, ma mettiamo subito che le sagome dei velivoli hanno il solo scopo di indicare la mimetizzazione e non i dettagli strutturali che infatti per alcuni aspetti sono poco precisi (sfinestrature, forma della deriva, etc.).

#### — Profilo No. 1

Cominciamo con un monoderiva della 210<sup>a</sup> Sq., 50° Gr., 16° Stormo B.T.; di questo reparto abbiamo già presentato due schemi, ma questo si differenzia per la presenza del distintivo della Squadriglia purtroppo non disponibile sotto forma di decal. Di ispirazione chiaramente "Chamberliniana" esso consiste in un cappello a cilindro con una vistosa fascia bleu con la croce della bandiera inglese in rosso incrociato con un ombrello ed un bastone e attraversato da una bomba.

Per gli altri colori ipotizziamo il fondo del cerchio azzurro e la restante parte del disegno in nero.

I velivoli da me identificati in questa configurazione sono due, il 210-2 ed il 210-5, ma di nessuno è noto il numero di matricola.

La mimetizzazione è quella classica prima descritta, ma le macchie verdi sono più fitte e sfumate di quanto non appaia dal disegno.

Le cappotte motore sono verniciate in giallo, ma la parte anteriore è mimetizzata come il resto del velivolo.

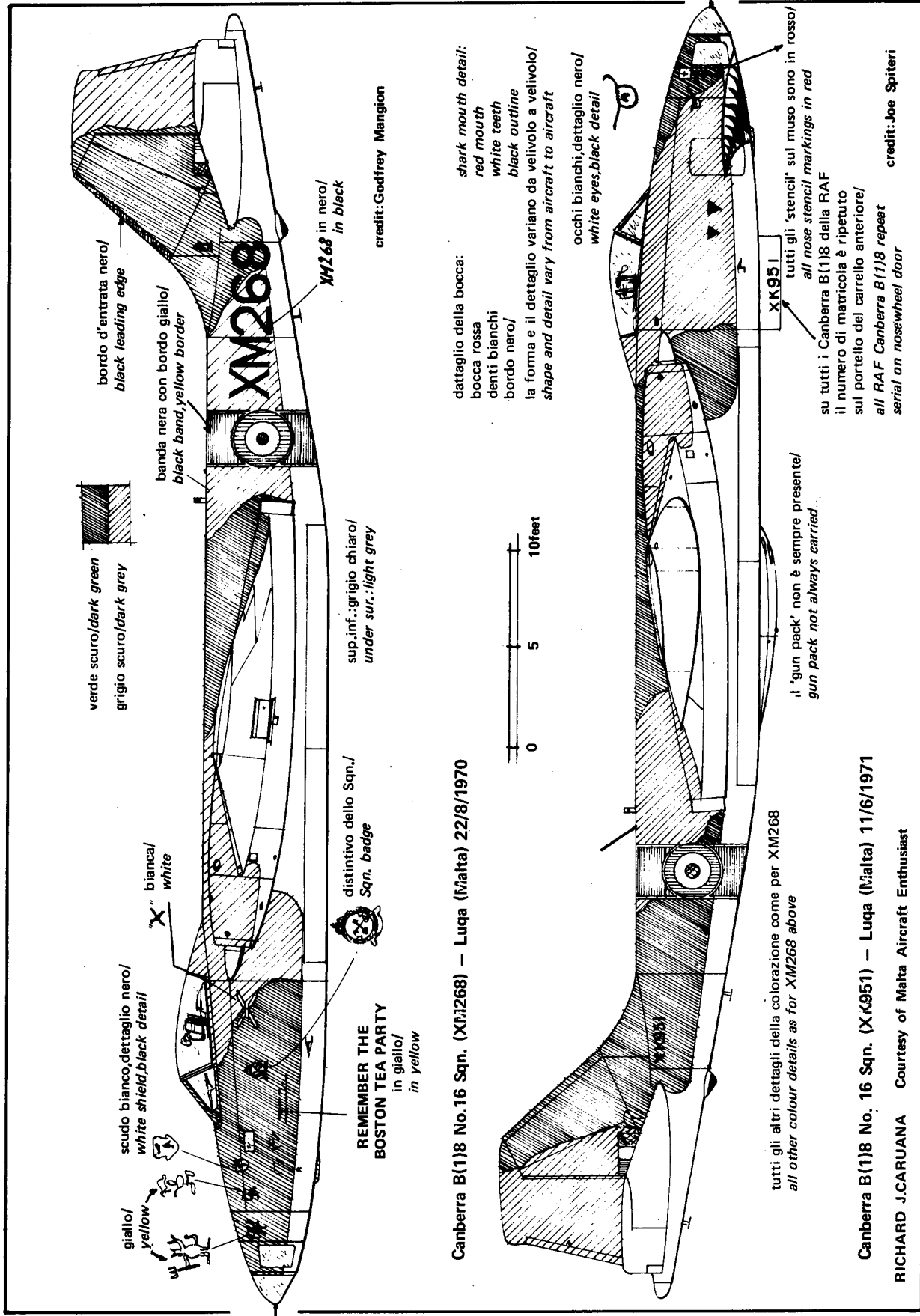
Non dispongo di notizie certe in merito al teatro operativo, ma ritengo debba trattarsi del fronte greco-albanese.

#### — Profilo No. 2

Si tratta di un monoderiva della 261<sup>a</sup> Sq., 106° Gr., 47° Stormo B.T. nel complesso praticamente standard come mimetizzazione e contrassegni fatta eccezione per



Particolare della fusoliera di un Cant-Z.1007Bis impiegato in Russia. Notare i tre toni sulle sup.superiori. (Foto A.M.I.)



verde scuro/dark green  
grigio scuro/dark grey

bordo d'entrata nero/  
black leading edge

banda nera con bordo giallo/  
black band, yellow border

sup. inf.: grigio chiaro/  
under sur.: light grey

distintivo dello Sqn./  
Sqn. badge

scudo bianco, dettaglio nero/  
white shield, black detail

"X"  
bianca/  
white

REMEMBER THE  
BOSTON TEA PARTY  
in giallo/  
in yellow

XM268 in nero/  
in black

credit: Godfrey Mangion

Canberra B(1)8 No. 16 Sqn. (XM268) — Luqa (Malta) 22/8/1970

dattaglio della bocca:  
bocca rossa  
denti bianchi  
bordo nero/  
la forma e il dettaglio variano da velivolo a velivolo/  
shape and detail vary from aircraft to aircraft

0 5 10 feet

occhi bianchi, dettaglio nero/  
white eyes, black detail

tutti gli altri dettagli della colorazione come per XM268  
all other colour details as for XM268 above

il 'gun pack' non è sempre presente/  
gun pack not always carried

XK951

tutti gli 'stencils' sul muso sono in rosso/  
all nose stencil markings in red  
su tutti i Canberra B(1)8 della RAF  
il numero di matricola è ripetuto  
sul portello del carrello anteriore/  
all RAF Canberra B(1)8 repeat  
serial on nose wheel door

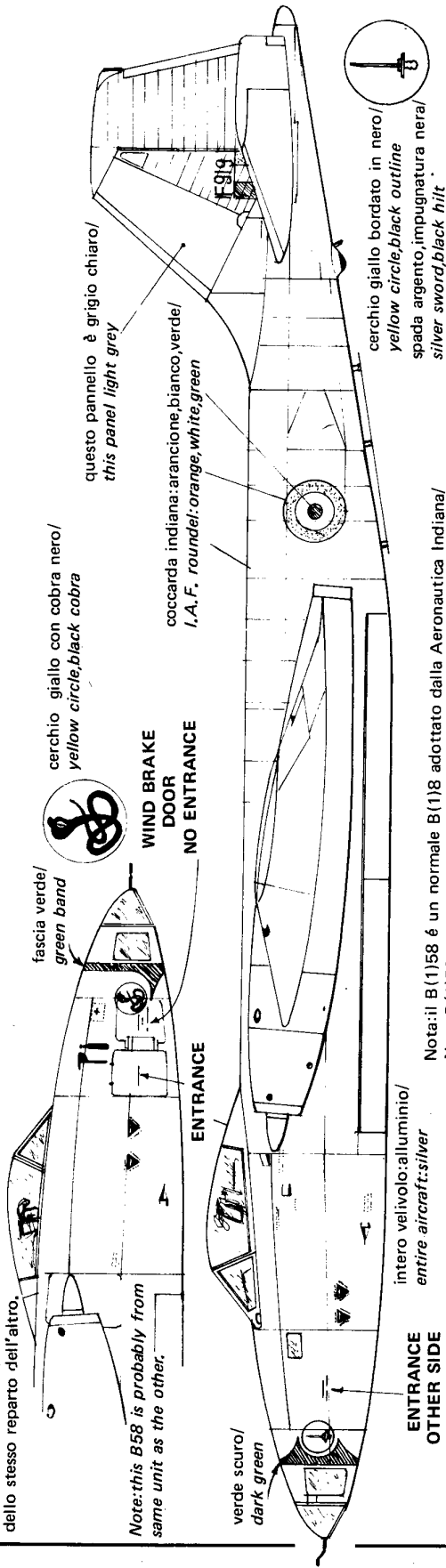
Canberra B(1)8 No. 16 Sqn. (XK951) — Luqa (Malta) 11/6/1971

RICHARD J. CARUANA Courtesy of Malta Aircraft Enthusiast

credit: Joe Spiteri

Nota: questo B58 è probabilmente dello stesso reparto dell'altro.

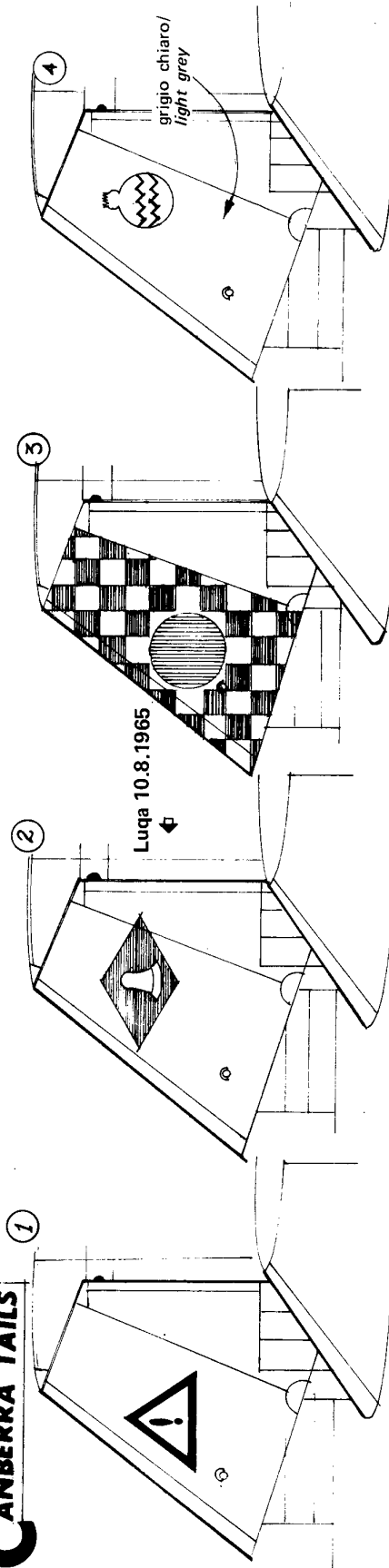
Note: this B58 is probably from same unit as the other.



Nota: il B(1)58 è un normale B(1)8 adottato dalla Aeronautica Indiana/  
Note: B(1)58 is standard B(1)8 for Indian Air Force

Canberra B 58 (IF919) No.35 Sqn, Indian Air Force - Luqa (Malta) 17/8/1966

## CANBERRA TAILS



B(1)8 XH204, No.59 Sqn.  
rosso e bianco su fondo mimet./  
red & white on camouflaged a/c

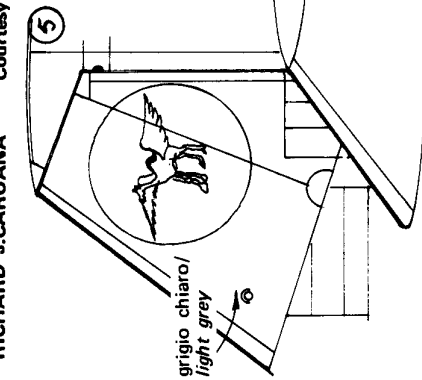
RICHARD J. CARUANA

P.R.7 WJ817, No.80 Sqn.  
campana gialla rombo bleu su  
fondo mimetico/  
yellow bell, blue diamond on  
camouflaged a/c

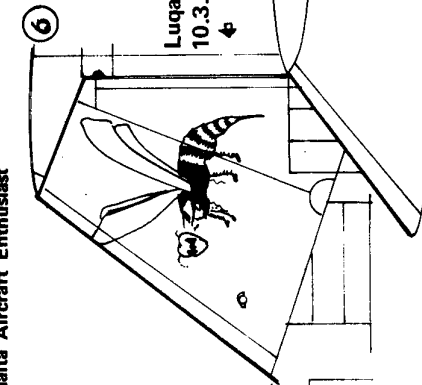
B.2 WH914, No.100 Sqn.  
scacchi giallo-bleu con disco  
verde su fondo alluminio/  
yellow/blue cheques, green  
disc on all silver a/c

P.R.7 WT513, No.17 Sqn.  
nero su bianco su fondo mimet./  
black on white on camouflaged a/c

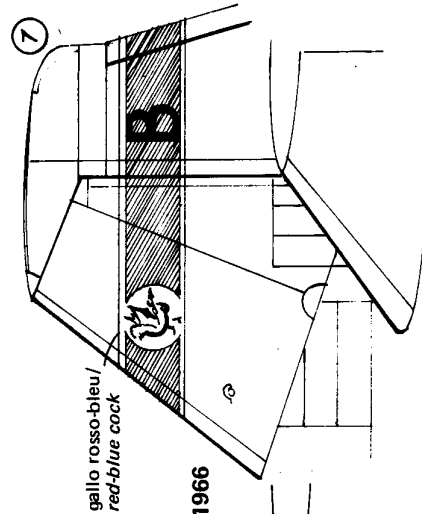
Courtesy of Malta Aircraft Enthusiast



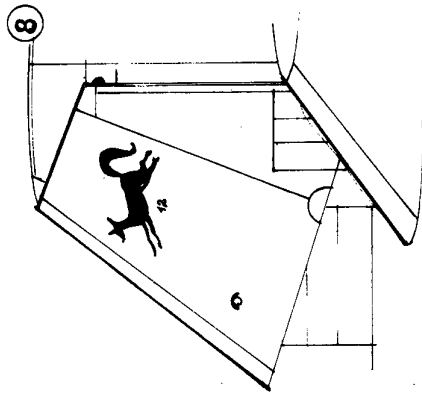
**B.2 WJ981, No.45 Sqn.**  
 cammello rosso,ali bleu e  
 disco bianco su fondo mimet./  
 red camel,blue wings on white  
 circle on camouflaged a/c



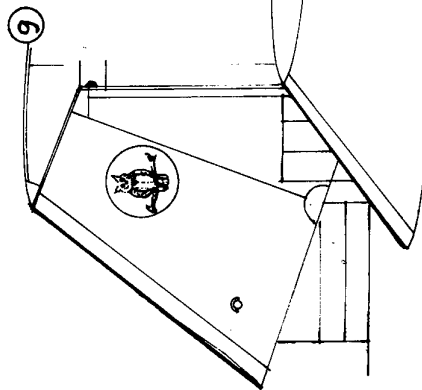
**B(1)6 WT314, No.213 Sqn.**  
 ali bianche,corpo bianco-nero,  
 coda giallo-nera su fondo mimet./  
 white wings,black-white body,  
 black-yellow tail on camouflaged a/c



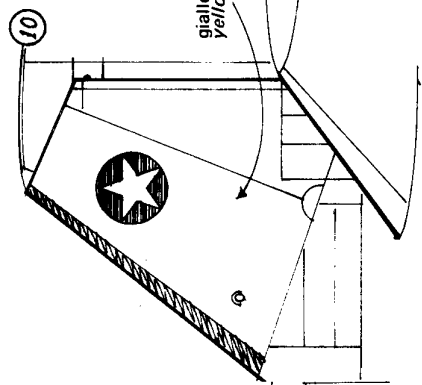
**B(1)8 XH228, No.3 Sqn.**  
 fascia bleu con bordo bianco  
 e B in nero su fondo mimet./  
 blue band,white trim,B in  
 black on camouflaged a/c



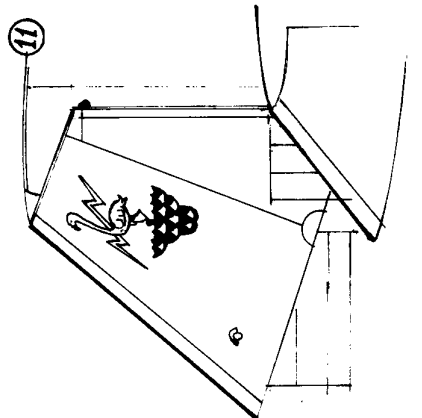
**B.2 WH970, No.12 Sqn.**  
 volpe rossa/red fox



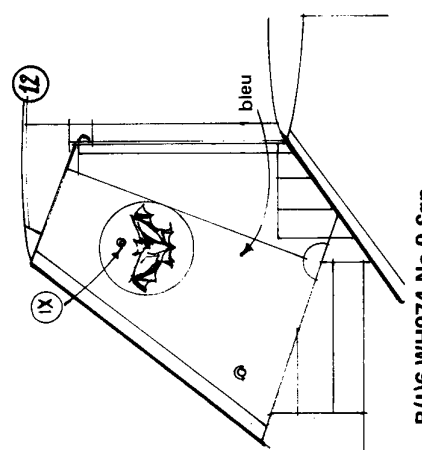
**P. R.7 WH796, No.59 Sqn.**  
 cerchio azzurro,civetta grigia  
 e dettagli neri su fondo alluminio/  
 pale blue circle,grey owl,black  
 detail on all silver a/c



**P. R.7 WH800, No.31 Sqn.**  
 stella gialla,disco bleu su un  
 pannello giallo bordato di nero;  
 il resto del velivolo è mimet./  
 blue disc,yellow star,black  
 leading edge on yellow panel;  
 entire a/c camouflaged



**B.16 WH968, Akrotiri Strike Wing**  
 fenicottero rosa,fulmine bianco e acqua  
 bianco-bleu su fondo mimetico/  
 pink flamingo,white flash,  
 blue-white water on camouflaged a/c



**B(1)6 WH974, No.9 Sqn.**  
 cerchio azzurro,pipistrello verde  
 scuro IX in rosso su cerchio verde;  
 il pannello è azzurro cobalto mentre  
 il resto del velivolo è alluminio  
 pale blue circle,dark green bat,  
 red IX in green circle on cobalt blue  
 panel;remaining a/c all silver

l'assenza della fascia bianca di fusoliera.

L'applicazione del verde sul fondo sabbia è a macchie fitte (cioè con meno sabbia visibile di quanto non risulti del disegno) ma non eccessivamente dense. Simile a quello presentato sono il 261-4 ed il 261-2 di cui compare una foto nel numero 14, novembre 1973, di JP-4. La stessa rivista illustra anche i velivoli 260-4 e 260-8, cioè dello stesso Gruppo, con finitura molto simile e le solite lievi differenze nella mimetizzazione. Tipica per tutti questi velivoli è l'assenza del distintivo del Gruppo, il "Lumacone", che invece vedremo comparire in altre occasioni. Dovremmo trovarci in Italia meridionale verso la metà del 1940.

#### — Profilo No. 3

Bideriva non assegnato ad uno specifico reparto ma utilizzato in Russia come laboratorio fotografico. Dato il teatro operativo la fascia di fusoliera è gialla, ma stranamente è di dimensioni circa metà di quella normale bianca. La mimetizzazione delle superfici superiori mostra chiaramente tre toni che probabilmente consistono in un fondo sabbia con macchie policicliche non molto fitte con due toni di verde.

#### — Profilo No. 4

Bideriva della 212ª Sq., 51° Gr., 16° Stormo B.T. dislocato nel 1942 in Sardegna. Particolari da notare sono gli scarichi dei motori allungati ed il fascio di fusoliera che, a differenza della norma, è inserito sul cerchio azzurro.

Correlando le informazioni disponibili e sulla base di una foto a colori che compare sulla copertina di un numero del 1942 dell'Ala d'Italia si ritiene di poter affermare con certezza che le superfici sono in grigio.

A.M. BELLEI

## DELTA — MACCHI C. 205V "VELTRO"

In questi giorni è comparso sul mercato un nuovo velivolo italiano in 1/72 il Macchi "205 Veltro" della casa Delta.

Con un certo scetticismo dovuto dalle precedenti realizzazioni di questa casa ne ho procurato un esemplare per poterlo esaminare.

La parte veramente degna di rilievo, come negli altri modelli, è indubbiamente il libricino di accompagnamento corredato di ottime foto, di sezioni e di particolari costruttivi ricavati dallo stesso libretto di istruzione della Macchi che espongono al modellista un quadro piuttosto sintetico di quello che veramente era il velivolo.

Alla disamina del kit purtroppo, le pecche tipiche di questa casa saltano subito all'occhio, perciò bisognerà mettersi l'animo in pace e prepararsi ad un buon lavoro di lima e di stucco per poter realizzare un modello accurato e pulito.

Stampato in plastica piuttosto spessa e vetrosa di color sabbia è composto di 45 pezzi abbastanza privi di bavature; nei punti di giuntura delle pannellature sono riportati, sia sull'ala che sulla fusoliera, una nutrita schiera di bulloni tipicamente "navali" che occorrerà asportare. Il montaggio delle due semiali avviene a mezzo perni di dubbio centraggio; infatti una volta sistemati i vari pezzi e uniti alla fusoliera le rispettive giunture disteranno tra loro di circa 1 mm. I carrelli ed i relativi tiranti risultano troppo spessi ed i portelli di chiusura oltre allo stesso inconveniente non presentano

quella curvatura rispondente al vero.

La fusoliera a mio avviso appare troppo spessa specialmente all'attacco con il poggiatesta e la sua linea di contorno risulta meno filante del profilo reale. La capottina sia per spessore che per trasparenza lascia molto a desiderare. Inoltre i due pezzi aggiuntivi sia sulla parte superiore che inferiore del musetto potevano essere evitati, incorrendo anch'essi nei medesimi errori di incastro. A mio avviso tale risoluzione è dettata più da un fattore commerciale che costruttivo. La loro sostituzione infatti permette di ricavare il MC 202 senza essenziali modifiche dello stampo.

Per quanto riguarda le decals se fossero state di buona qualità avrebbero permesso la realizzazione di quattro versioni del MC 205, ma purtroppo la loro utilizzazione è impossibile.

Questa breve relazione potrà sembrare al lettore catastrofica tanto da scoraggiarlo ad un suo acquisto, il che non è vero. La Delta ha dimostrato in questo suo nuovo kit di voler migliorare inserendo dei particolari che fanno prevedere un futuro migliore.

Risultano infatti molto rispondenti al vero i dettagli dei filtri dell'olio e quello dell'aria, la paratia cruscotto con relative decals riprodotte anche nelle fiancate dell'abitacolo. Un seggiolino finalmente simile al vero e non la solita poltroncina, i condotti di scarico contornati dalle alette di raffreddamento, particolare questo quasi sempre tralasciato da molti costruttori.

Trarre una conclusione per un preciso verdetto da questa rapida disamina del modello mi sembrerebbe peccare di superbia, tanto più che per un controllo veramente accurato occorrerebbe ricavare le vere sezioni dal libretto e confrontarle con quelle del kit.

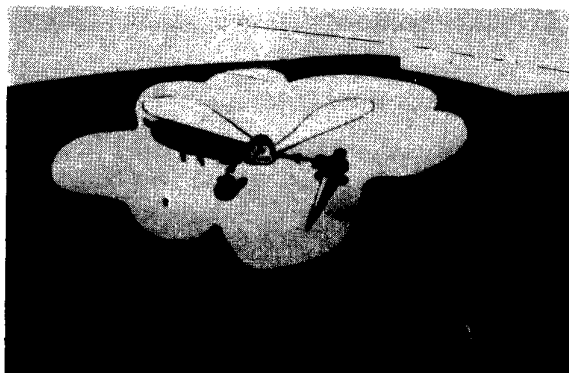
Il tempo a mia disposizione purtroppo non mi concede di fare ciò ma conto di ritornare al più presto sull'argomento in futuro.

Per adesso l'unica cosa che posso dire a chi si accinge alla sua realizzazione è quello di non precipitarsi a montare il modello lasciandolo nelle sue linee attuali ma aiutarsi con il profilo e le foto per poter costruire un MC 205 simile al vero.

Al lavoro perciò con calma e con l'arma che non deve mancare ad ogni modellista "la pazienza", e vedrete che il vostro lavoro sarà ricompensato.

Infine per chiudere vorrei lanciare un appello alla Delta: i modellisti le sono grati per i vuoti che sta riempiendo nel campo purtroppo trascurato della nostra aeronautica, e che ogni sua realizzazione sarà felicemente accolta, ma sappia pure che essi sanno attendere sacrificando la quantità alla qualità.

V. D'ORIO



Particolare del distintivo della "vespa arrabbiata" applicato sul muso di un Macchi C.205. (Foto B. Benvenuti)

## SUMMARY

– **Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica** – *It has been decided to finally attack the subject of "Markings and camouflage systems of the Regia Aeronautica". This first article of a long series introduces the subject examining the status of the researches conducted independently or in cooperation by many authors and in particular the basis presently available for arriving at an analytical and general coverage of the problem. Official documentation, photographs, preserved aircraft, relics and contributions from personell that served with the Regia Aeronautica are discussed from the point of view of availability and effective value.*

*Future articles will present (and illustrate for the benefit of our foreign readers) the various aspects of the problem.*

– **Ardisco colpisco meninfischio** – *This article discusses and illustrates details and variations of the well known insignia of the "electric man" typical of the 193<sup>a</sup> Squadriglia while serving with the Savoia Marchetti S.M. 79.*

– **Ancora sui Republic F/RF-84F** – *Three different contributions on a subject already covered in past issues. First some notes correcting or amplifying a previous article dealing with the RF-84F in service with the Italian Air Force, particularly with regard to buzz numbers.*

*Then four camouflage schemes of F-84F of different nationalities. Finally a presentation of the F-84F in service with the Royal Danish Air Force. The drawings were originally published in the publicication DAN-MIL n. 2 and are reproduced with the kind courtesy of Jacob Stoppel and the author Ole Russel.*

– **C.R.D.A. Cant Z 1007 bis, schemi di mimetizzazione** – *The same subject has already been covered in Vol. 4, n. 3 when first appeared the Supermodel Kit. Since then an in depth research about the various camouflage schemes sported by this aircraft has been conducted and in this case the first results are presented. More schemes will follow in the future, with the aim of covering all units operating with the Alcione. Particular attention is given to unit badges when applicable.*

– **Canberra** – *Now that finally two kits are available for this aircraft, we decided to pull out of the drawer some camouflage shemes and tail markings prepared by R. Caruana. The same material has already been published in Malta Aircraft Enthusiast.*

– **Delta-Macchi C. 205 V Veltro** – *A review of the latest Italian aircraft kit, the Macchi C. 205 by Delta until now only obtainable through conversion from the M.C. 202.*

*The general quality is better than previous offerings from the same firm, but to achieve a good result the tool of "patience" is still required from the modeller. Exceptionally well done is the booklet on the aircraft part of kit as it is sold in Italy.*

# modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

Prodotti per plastimodellismo delle più note ditte italiane e straniere tra cui:  
SUPERMODEL, ESCI, ITALIAERI, DELTA, PROTAR, ARTIPLAST, POCHER,  
ATLANTIC, AIRFIX, FROG, MATCHBOX, REVELL, HELLER, SOLIDO, AURORA,  
HAWK, LINDBERG, MONOGRAM, RENWALL, FUJIMI, HASEGAWA, LS, NICHIMO,  
EIDAI, NITTO, TAMIYA, FUJI, BANDAI, AOSHIMA, ecc.

Si segnalano tra l'altro le seguenti novità:

- Compressore per aeropenna in elegante valigetta, Lire 32.500 + spese di spedizione.
- Vasta gamma di automobili antiche e moderne in metallo nella scala 1/43 di ditte italiane e straniere.
- Carrozze e diligenze in plastica in scala 1/43 della casa IL BRUM.

**CRI. EL. MODEL s.r.l.**  
**VIA GREGORIO VII, 115 - 117**  
**00165 Roma ☎ 63.76.254**

**VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA**





# Cavallo Rampante

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

Assortimento delle seguenti Case di Modellismo: Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamiya, Airfix, Hasegawa, Revell, Frog, Fujimi, Monogram, Nichimo, Bandai, Historex ecc.

## NOVITA'

### AIRFIX

1/24 Hawker Harrier G R I	L. 11.000
1/24 Hurricane MK I	L. 8.000
1/600 H.M.S. Belfast	L. 1.800
1/600 The Saint Louis	L. 4.500

### REVELL

1/32 Mirage III	L. 6.000
1/32 Beaufighter MK IF	L. 6.000

### ITALAEREI

1/35 Italian Self Propelled Gun Fiat Ansaldo M40 74/18	L. 2.800
1/72 Gotha GO 242/GO 244 - Kubelwagen	L. 3.000

### HASEGAWA

1/72 Minibox 8 Tiger I E	L. 1.300
1/72 Minibox 9 Panther G	L. 1.300
1/72 Minibox 12 Kubelwagen + BMW Sidecar	L. 1.300
1/72 Minibox Schimmwagen + Kettenkrad	L. 1.300
1/32 Oscar Ki 43	L. 7.000

### FUJIMI

1/48 Focke Wulf Fw 190D -9	L. 2.800
1/48 Messerschmitt Me 109-G-K	L. 2.800
1/48 F-5A Freedom Fighter	L. 2.500
1/48 Northrop F-5B	L. 2.500
1/48 Northrop T-38A Talon	L. 2.500
1/48 Douglas A-4E Skyhawk	L. 2.500

### BANDAI

1/24 King Tiger	L. 20.000
-----------------	-----------

### NICHIMO

1/24 Cessna Skayhawk	L. 23.000
1/200 U-Boat	L. 5.000
1/200 T. 19 (sottomarino giapponese)	L. 6.000
1/200 Asagumo	L. 11.000
1/200 Minigumo	L. 12.000
1/200 Kikuzuki	L. 15.000
1/200 Takatzuki	L. 15.000
1/200 Amatzukase	L. 15.000

Green Stuff Stucco speciale	L. 1.600
Liqu-a-plate Alluminium Plate	L. 1.900
Liqu-a-plate Sealer	L. 1.900

Trapano Elettrico LES APPLICATIONS RATIONELLES	L. 8.500
Punte e frese per detto ciascuna	L. 550
AEROPENNA ugello 0,3 ideale per modellismo	L. 20.000
COMPRESSORE per detta NOSTRA ESCLUSIVA	L. 30.000

VENDITA PER CORRISPONDENZA CONTRO ASSEGNO

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

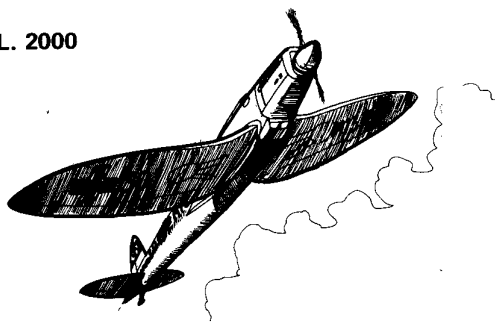
# MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652

## KIT VACUM FORMED AIRMODEL

**airmodel** 1:72 KIT 148

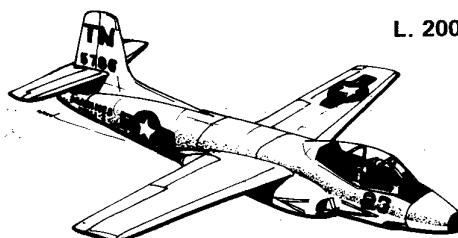
L. 2000



HEINKEL HE 70F BLITZ

**airmodel** 1:72 KIT 154

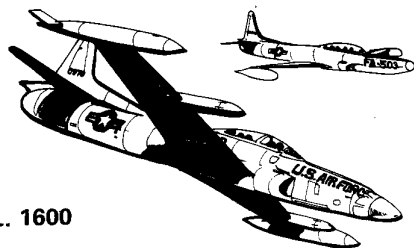
L. 2000



DOUGLAS F3D-2 SKYRIDER

**airmodel** 1:72 KIT 157

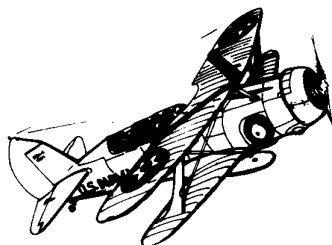
L. 1600



LOCKHEED F-94A,B,C STARFIRE

**airmodel** 1:72 KIT 160

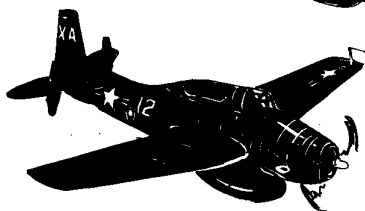
L. 1700



CURTISS SBC - 4 HELLDIVER

**airmodel** 1:72 KIT 304

DOUGLAS AD-4W

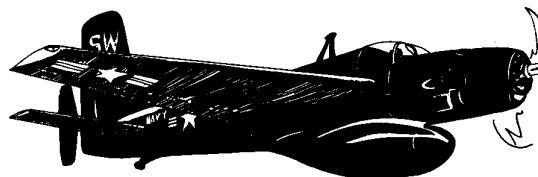


GRUMMAN TBM-3W S U

L. 1000

**airmodel** 1:72 KIT 165

L. 2000



GRUMMAN AF-2W&S GUARDIAN

Per il perfetto incollaggio dei kit vacuformed usare:

- per le parti in ABS - PLASTIC SOLDER
- per le parti trasparenti - PVC HUMBROL

L. 250

L. 300

SPESE IMBALLAGGIO E SPEDIZIONE:

- L.450 per ordinazioni di importo fino a L.7000; GRATUITA per ordinazioni di importo superiore a L.7000 -

Il pagamento della merce ordinata deve essere effettuato contemporaneamente all'ordine stesso e può avvenire tramite:

- *Vaglia Postale* - *Assegno Bancario* - *Conto Corrente Postale Nr. 1/47242* intestati a: **Ditta Franco VALLE - Via Quintilio Varo, 15/19 - 00174 ROMA.**

Per le spedizioni **CONTRASSEGNO:**

- L.600 per ordinazioni di importo fino a L.7000; L.250 per ordinazioni di importo superiore a L.7000.