

il NOTIZIARIO

IPMS



ANNO XXVI, N.1-1996



In questo numero:

- *FIAT Ansaldo M13/40* • *Aeri francesi nella R.A.*
- *Dewoitine D.520* • *tecnica: un Diorama marino*
- *"Tiger aces"* • *Ansaldo SVA 5* • *un Me 109 G ritrovato*

A proposito dei numeri scorsi:

Desidero fare un paio di considerazioni in merito all'articolo sul G.46 apparso sullo scorso Notiziario 3/4 1995.

G.46-1B NC 25 MM 52792

La sigla "Z-3" identificava gli aerei del CAV (Centro Addestramento al Volo) della 3° Zona Aerea Territoriale, con comando a Roma. Questo codice è stato utilizzato all'inizio degli anni cinquanta e posso confermarne l'uso almeno nel periodo compreso tra il Settembre del 1949 ed il Novembre del 1952. Successivamente, a partire da una data che non conosco esattamente, gli aerei del CAV della 3°ZAT sono stati contraddistinti dal codice "ZR" (Zona Roma); questa seconda codifica è stata certamente usata dall'Ottobre del 1955 al Luglio del 1961 (ma forse anche nel 1963). Infine, dopo la trasformazione della 3°ZAT in 2° Regione Aerea, il relativo CAV (diventato 2° Reparto Volo Regionale l'1/11/65) ha adottato la sigla "RR" (Regione Roma), utilizzata con certezza almeno dal Maggio 1964 in poi: ma a questo punto ritengo che il reparto non avesse più G.46 in carico.

G.46-4B AS-54 (dovrebbe trattarsi dell'NC 186 MM 53310)

Da quando la sua foto è stata pubblicata anni fa, questo aereo rappresenta per me un piccolo "mistero" ed ho qualche difficoltà ad identificare il reparto a cui apparteneva, anche se non credo che fosse usato per l'addestramento degli allievi sottufficiali, come indicato sul Notiziario. Se - come anche a me risulta - fosse confermato che era di base a Pomigliano d'Arco, direi che si potrebbe trattare di un velivolo della 538° Sq. del 305° Gr. del Reparto Volo dell'Accademia Aeronautica. Questa Sq. è stata costituita a Pomigliano d'Arco l'1/3/57, per trasformazione della IAF Section di Airsouth già di base a Capodichino, e svolgeva compiti di collegamento a favore del comando di Airsouth nonché di allenamento al volo per i piloti distaccati presso il Comando stesso. Dall'1/12/58 la 538° Sq. ha poi cessato di dipendere dal 305° Gr., per passare alle dirette dipendenze del Comando della Scuola di Volo dell'Accademia Aeronautica, con compiti invariati. Considerato che, nel Novembre del 1959, la MM 53310 presentava le marche civili I-AEKL, si potrebbe dedurre che la foto sia stata scattata nel periodo 1957/59. Qualora questa ipotesi fosse corretta, la sigla "AS" significherebbe appunto "AirSouth".

Per contro, la sigla "AS" è stata usata per una decina d'anni (certamente da 1/63 a 6/72) anche dai reparti AntiSommergibili dotati di S-2F. Poiché a Capodichino era in quel periodo basato l'86° Gr. Autonomo A/S, si potrebbe anche pensare che questo G.46 fosse assegnato a tale Gruppo con compiti di collegamento.

Altro utilizzatore del codice "AS" è stato il Comando Aeronautica della Somalia, che

- è stato costituito a Capodichino il 15/9/49;

- ha operato nel paese africano dall'1/4/50 al 30/6/60;

- dopo un primo periodo in cui i suoi aerei sono stati contraddistinti dal solo codice numerico individuale, ha appunto adottato il prefisso "AS" (uso confermato tra il Marzo del 1955 ed il Giugno del 1960).

L'Aeronautica della Somalia non ha mai utilizzato in Africa dei G.46 ma si potrebbe ipotizzare - anche se lo ritengo molto improbabile - che qualche aereo di questo tipo sia stato usato in Italia per compiti vari.

Sfortunatamente, la sigla "AS" è associabile a tre reparti che hanno operato, più o meno a lungo, dagli aeroporti dell'area di Napoli e quindi non saprei proprio a quale di questi il G.46 in parola può essere "assegnato": mi auguro che qualche socio possa fornire altre informazioni per chiarire la questione.

Infine, segnalo che il G.46-2B I-ITAL di pagina 30 è NC 33 e non 35.

Giorgio Catellani

Sommario

FIAT Ansaldo M 13/40 di G.Acuto	pag. 3
Aerei francesi nella Regia Aeronautica di R.Iemmi	pag. 8
Un Dewoitine nella R.A. di G.Luciani	pag.13
Realizziamo un Diorama marino di P.Giampelli	pag.15
"Tiger aces" di G.Zanetti	pag.18
Ansaldo SVA 5 di R.Anderwill	pag.22
Resoconti delle Mostre di Milano e Asti di M.De Bortoli e G.Mossino	pag.26
Un Gustav ritrovato di M.Kobau e L.Simonato	pag.29

In Copertina

Modello realizzato dal socio Graziano Zanetti, che riproduce il Tiger I di Michael Witmann che operò sul Fronte Occidentale in Normandia nel 1944; alla storia della vita di questo asso tedesco e ad altre fotografie del diorama è dedicato un articolo all'interno. (foto G.L.Cocchi)

il NOTIZIARIO IPMS

Publicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti.

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681, del 10/11/1985

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

Gian Luca Cocchi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:

Giulio Acuto, Roberto Anderwill, Paolo Ciampelli, Marino De Bortoli, Marco Kobau, Rudy Iemmi, Gabriele Luciani, Giuseppe Mossino, Luca Simonato, Graziano Zanetti

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

30/3/1996

Stampa:

GRAPHOTECNICA
Maranello (Mo) - Italy -

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle della IPMS - ITALY.

Quote sociali per l'anno 1996:

Soci Junior: Lit. 15.000

(fino a 18 anni)

Soci Senior: Lit. 40.000

(oltre i 18 anni)

Soci Sostenitori: Lit. 60.000

(quota minima)

1996 Membership Dues:

Europe Italian Lire 50.000

Overseas US \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:

(Payment by bank draft or IMO to):

• IPMS - ITALY •

c/o Giorgio Pini

Casella Postale (P.O. Box) 36

41010 Fossoli (Modena)

- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

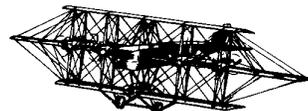
1987, N.ri 1-2-3/4 1991, N.ri 1-2-3/4

1988, N.ri 1-2-3/4 1992, N.ri 1-2-3/4

1989, N.ri 1-2-3/4 1994, N.ri 1-2-3/4

1990, N.ri 1-2-3/4 1995, N.ri 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000



WW1 AERO (1900-1919) and SKYWAYS (1920-1940)

For the restorer, builder, & serious modeller of early aircraft

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings and data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications
- historical research
- workshop notes
- information on paint/color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- your wants and disposals

1 year subscription \$25 Overseas \$30 Sample issues \$4 each

Published by: **WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.**
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601 USA (914) 473-3679

FIAT-ANSALDO M 13/40

di Giulio Acuto - Club Modellistico Squadron di Torino

■ Il carro armato medio M13/40 può essere considerato senza alcun dubbio come la rielaborazione dell'M11/39, suo sfortunato predecessore. Risale infatti al 1937 l'autorizzazione ministeriale in base alla quale l'Ansaldo Fossati dava l'avvio al progetto di un nuovo carro di rottura in grado di potenziare l'armamento dell'M11, ritenuto insufficiente prima ancora dello scoppio della guerra.

La Storia

Il progetto manteneva lo scafo dell'M11, nonché il treno di rotolamento e le sospensioni, mentre le sovrastrutture venivano completamente trasformate. In particolare, l'M13 fu dotato di una torretta assai più voluminosa, atta ad ospitare una versione speciale del cannone da 47/32 che andava a sostituire il ben più modesto 37 mm, disposto nell'M11 in casamatta. Le mitragliatrici binate Breda 38 da 8 mm, che nell'M11 erano installate in torretta, furono spostate in casamatta, mentre in torretta venne montata una mitragliatrice coassiale, abbinata al cannone. Fu inoltre prevista l'adozione, mediante apposito supporto a forcella, di una mitragliatrice in funzione antiaerea. Se, grazie alle suindicate migliorie, l'M13 non era inferiore, sotto il profilo dell'armamento, agli altri carri armati dell'inizio del secondo conflitto mondiale (Panzer IV escluso) ⁽¹⁾, lo stesso non si può dire per la

corazzatura ed il motore. La prima infatti, per quanto maggiorata rispetto a quella dell'M11 (il frontale della torretta fu portato da 30 a 40 mm; le fiancate ed il lato posteriore da 14 a 25 mm), continuava a seguire il tipico ed inadeguato sistema italiano della lamiera rivettata o imbullonata, con limitatissimo impiego di pezzi fusi. Ciò comportava gravissimi inconvenienti: le lamiere imbullonate infatti, a seguito dello spostamento d'aria dovuto all'esplosione dei colpi avversari, tendevano a distaccarsi o, più semplicemente, a slittare. La conseguenza era che i bulloni si tranciavano, trasformandosi in proiettili spesso mortali per l'equipaggio ⁽²⁾. Per ovviare a tale deficienza, sulla parte frontale del carro vennero impiegati assai spesso sacchi di sabbia e maglie di cingolo, atti ad aumentare, ancorché piuttosto empiricamente, lo spessore della protezione.

Il motore, un diesel SPA 8T M40 a otto cilindri a V, sviluppatore 125 HP, era a tal punto insufficiente rispetto al peso complessivi del mezzo, da far emergere l'immediata necessità di modifiche strutturali. In compenso, anche se colpito, prendeva fuoco raramente e ciò, se non altro, consentiva spesso all'equipaggio di abbandonare indenne il carro ⁽³⁾. Il cambio (del tipo a ingranaggi sempre in presa) e la frizione (a disco unico incorporato nel volano) erano fragilissimi, così come l'intero sistema di trasmissione. In

In basso:

Carro M13/40 in Africa Settentrionale; il mezzo è dipinto in giallo sabbia uniforme, e le ottime condizioni fanno supporre che sia appena arrivato sul fronte delle operazioni. Notare i diversi tipi di divise indossate dai militari in posa per la foto ricordo. (foto arch. G.Acuto)



Kit Italeri 1:35

Qui a lato:
I carristi italiani, per sopperire alla scarsa corazzatura dei loro carri, li dotavano di qualsiasi materiale: taniche, maglie di cingolo, ecc.; questa foto ha ispirato l'autore nella realizzazione del suo modello.
(foto arch. G.Acuto)



pratica l'M13 correva il rischio di fermarsi, più che per merito del nemico, per demerito proprio (4).

Il carro vide la luce nel corso del 1940 e venne impiegato in combattimento per la prima volta il 9 Dicembre 1940 in Africa Settentrionale, nella zona di Sollum-Halfaya.

La sua produzione, protrattasi fino al 1942, si articolò in varie serie, tra loro differenti per alcuni particolari. I prototipi incorporavano ancora molte parti dell'M11 tra le quali, soprattutto, la sezione posteriore dello scafo, le feritoie a rubinetto ed i montatoi; avevano altresì la corazza frontale dello scafo in due pezzi saldati insieme e formanti un angolo, una feritoia nella parte posteriore della torretta, la casamatta per le mitragliatrici binate massiccia e priva di spigolature (5/6). La prima serie presentava la corazza frontale ricurva ad un solo pezzo, le feritoie circolari (con eliminazione di quella situata nella parte posteriore della torretta), i montatoi più semplici, la casamatta frontale fusa e più proporzionata, il martinetto di sollevamento posizionato sul parafrangente anteriore sinistro (7). La seconda serie, cui è dedicato il modello del presente articolo, risale alla fine del 1940; essa aveva i parafrangenti ridotti alla sola sezione anteriore ed il martinetto al posto della ruota di scorta sinistra.

A titolo di cronaca, va ricordato che in tutte queste serie le griglie di copertura del motore erano disposte longitudinalmente (ovverossia nel senso di marcia del veicolo) e non trasversalmente (8). Gli M13 prodotti a partire dal 1941 vennero altresì dotati di radio ricetrasmittente con relativa antenna a stilo abbattibile posizionata sulla destra della torretta (9). Dai difetti e dagli inconvenienti più sopra segnalati si evince comunque che il carro M13/40 era fragile, lento e poco protetto. Va però osservato che fino all'entrata in linea dei carri americani, avvenuta a partire dal 1942, gli Inglesi "(...) non possedevano dei carri migliori da opporgli nel deserto (...), giacché anche i (...) Cruiser tanks e soprattutto (...) i Crusader erano altrettanto fragili, se non di più (...)" (10). Sia come

sia, una cosa è certa: su quel mezzo combatterono e morirono molti carristi italiani e, almeno per questo, gli dobbiamo il nostro rispetto.

Il Modello

L'idea di realizzare il carro così come appare nelle foto di questo articolo mi è venuta scorrendo il libro "Tanks Illustrated - Afrika Korps" No.17 dove, a pag.40, viene ritratto un M13/40 della seconda serie ricoperto di arbusti secchi e dotato di ogni genere di caricamento (sacchi di sabbia, taniche di benzina, teli, ecc.). Come si può notare, il modello così riproposto tende a dare in senso del mezzo operativo, in drammatica attesa dello scontro con il nemico.

Come base di partenza ho utilizzato il kit Italeri che, per la verità, non riproduce propriamente l'M13/40, ma il suo derivato M14/41. Tale scatola consente di realizzare un carro piuttosto ben dettagliato e di facile montaggio. Stupisce quindi il fatto che la prestigiosa casa italiana abbia deciso di disfarsi degli stampi, cedendoli alla Zvezda, ditta sovietica che, per nostra fortuna, continua comunque a proporre lo stesso modello sul mercato italiano. Al carro Italeri, peraltro, sono stati aggiunti i cingoli ed i fanali del kit Tamiya, a mio avviso meglio rifiniti. A proposito dei cingoli, vale la pena di segnalare che attualmente esistono sul mercato le maglie snodate metalliche della Friulmodellismo, insuperabili quanto a realismo. Purtroppo, all'epoca in cui ho costruito il carro non erano ancora in produzione, così come non esistevano ancora le fotoincisioni e le decalcomanie della RCR Models. Tutti questi accessori, di pregevole fattura, contribuiscono in maniera determinante al realismo del modello. Chi dovesse cimentarsi attualmente con un M13/40 è dunque avvisato.

Le modifiche

Per costruire un M13 della seconda serie ho apportato alcune modifiche. Innanzitutto il parafrangente, fornito dall'Italeri nella versione "a tutta lunghezza", è stato ridotto alla sola sezione anteriore con l'ausilio di un



In questa pagina:
 Due immagini del
 modello realizzato
 dall'autore, prendendo
 spunto dalla foto
 riprodotta a fronte;
 come si può vedere
 nell'immagine
 superiore la
 somiglianza appare
 veramente notevole.
 (foto F.Vercelli)

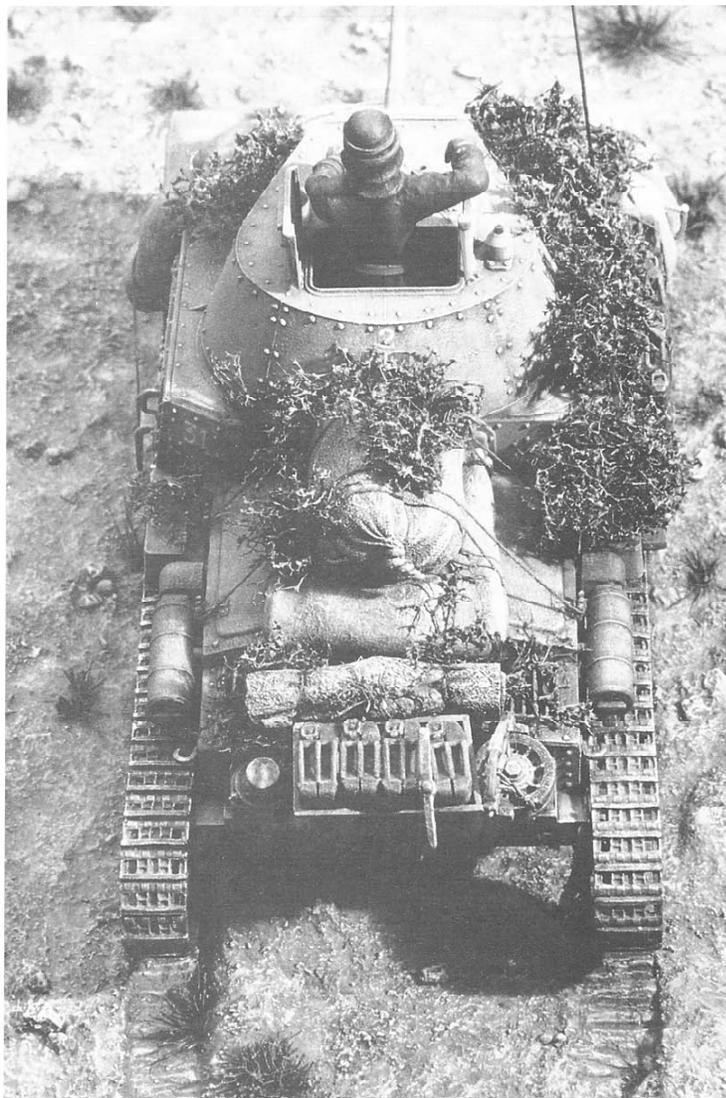
tagliabalsa affilato. Il taglio è stato praticato all'altezza della prima bullonatura che si rinviene partendo dall'estremità anteriore. In ogni caso lo studio delle fotografie del carro reale prima dell'incisione della plastica si è rivelato prezioso.

Le griglie di copertura del motore, stampate sul kit in senso trasversale, sono state eliminate con una piccola lama affilata e rifatte con sottilissimi listelli di plasticard della Evergreen Scale Models. Peraltro, un risultato ancora migliore potrà essere ottenuto semplicemente utilizzando le griglie fotoincise della RCR. Altra modifica è quella che riguarda i montatoi. A quelli forniti dall'Italeri ho applicato due sottilissimi pezzi di plasticard le cui eccedenze sono state eliminate con l'ausilio di un paio di forbicine. Da non dimenticare infine il martinetto di sollevamento che è stato montato al posto della ruota sinistra previa rimozione del relativo perno di sostegno.

I caricamenti

Come detto più sopra, l'obiettivo che mi ero prefissato iniziando a costruire l'M13 era quello di realizzarne uno del tutto simile a quello ritratto nella foto pubblicata su Tanks Illustrated. A tal fine era dunque necessario dotarlo degli stessi caricamenti che appaiono nell'immagine. Inoltre bisognava ricoprirlo con i medesimi arbusti che, nella realtà, servivano a mimetizzarlo o, quantomeno, a spezzarne la linea, così da renderlo meno visibile da lontano.

Per i sacchi di sabbia ho utilizzato il Milliput sul quale, a stucco non ancora completamente asciutto, ho premuto un fazzoletto di cotone così da dare l'idea del tessuto. Per i teloni, arrotolati e non, vale lo stesso discorso fatto per i sacchi. Un risultato altrettanto buono potrà comunque essere ottenuto utilizzando alcuni fazzolettini di carta imbevuti in acqua e Vinavil. Per quel che concerne le taniche di benzina, va ricordato che i carri operativi, per aumentare l'autonomia, ne portavano quasi sempre da 4 a 6 sopra la cassetta dotazioni posteriore e fino a tre sulla fiancata



In queste due pagine:
Altre due viste,
frontale e posteriore,
dell'M 13/40, modello
realizzato partendo
dal vecchio kit Italeri e
arricchito di numerosi
accessori.
(foto F.Vercelli)



destra e che i fustini prismatici italiani erano del tutto simili a quelli tedeschi. Per questo motivo ho montato complessivamente sette taniche tedesche della confezione "Jerricans" dell'Italeri con tanto di relativi sostegni. Gli arbusti hanno richiesto una cura particolare. Essi provengono da una confezione di aspargina trattata della ditta Berruto e sono stati riuniti in piccoli ciuffi con l'ausilio di colla cianoacrilica.

Ovviamente, l'operazione più difficile è stata quella che ha portato a realizzare i cespugli così come appaiono nella fotografia di Tanks Illustrated. In molte occasioni infatti, si è resa necessaria una paziente opera di ricostruzione degli arbusti che, se maneggiati troppo a lungo, tendevano a spezzarsi.

La colorazione

Il carro è stato dipinto con una mano di fondo "Desert Yellow" XF-59 della Tamiya applicata con l'aeropenna. Occorre però segnalare che attualmente esiste sul mercato un colore ancora più indicato perchè specificamente studiato per i carri italiani della II Guerra Mondiale, cioè il Lifecolor RE 04, la cui tonalità appare davvero convincente. Una volta asciugato il colore di fondo, ho effettuato alcuni "lavaggi" a base di Terra d'Ombra Scura e Terra di Siena Bruciata.

La tecnica del lavaggio è peraltro molto semplice: basta sciogliere una minima quantità di colore (preferibilmente a olio) in moltissimo diluente e applicare il tutto con l'ausilio di un pennello. Il colore in eccedenza deve essere rimosso immediatamente per mezzo di cottonfioc inumiditi.

Nel caso dell'M13 i lavaggi sono stati praticati con particolare insistenza sulla parte inferiore dello scafo ed attorno alle griglie del motore; terminata questa fase, ho dato corso all'enfatizzazione dei dettagli per mezzo dell'ormai famosa tecnica del dry-brush. I colori utilizzati, nell'ordine, sono i seguenti: giallo sabbia, giallo sabbia + bianco, bianco. Ovviamente, laddove il risul-

tato non mi è parso soddisfacente, ho ripetuto le operazioni sopra descritte. In alcuni punti ho poi cercato di imitare la ruggine con circoscritti lavaggi a base di Terra Bruciata e Nero. In altre zone il lavaggio è stato ancora ripetuto con colori differenti, quali il Giallo di Napoli, il Bianco ed il Nero.

In ogni caso, ho cercato di fare in modo che la colorazione non risultasse troppo omogenea, giacchè gli elementi atmosferici, la sabbia, lo sporco e l'usura creano sui carri operativi aloni variegati e sfumature di ogni genere. Non va poi dimenticato che i carri italiani all'inizio del conflitto uscivano dall'officina con la colorazione grigioverde e che solo successivamente venivano sommariamente ridipinti con il giallo ocre. Ciò causava assai spesso lo scrostamento della seconda tinta ed il conseguente riaffiorare della prima. Questo effetto cromatico è stato imitato sulla parte frontale del mezzo con l'ausilio del verde Lifecolor UA002 applicato a pennello.

Per la colorazione dei cingoli ho dato una mano di fondo di Metallic Grey XF-56 della Tamiya, cui ha fatto seguito una serie di lavaggi a base di Terra di Siena Bruciata, Terra d'Ombra Scura, Marrone medio, Nero e Bianco, ed infine, nei punti di maggiore attrito con le ruote ed il terreno, l'enfatizzazione delle maglie con il Tamiya Flat Aluminium XF-16. La parte in gomma delle ruote e dei rulli reggicingolo è stata invece dipinta di nero opaco della Humbrol e poi sporcata con un po' di giallo sabbia. Le marmitte sono state verniciate con una mano uniforme di nero opaco ed un successivo dry-brush a base di color Ruggine della Humbrol. Il tocco finale è stato dato con un lavaggio a base di Terra d'Ombra Scura e un ulteriore, ma più leggero, dry-brush con Giallo Sabbia e Bianco. Per le taniche ho utilizzato il Verde UA002 della Lifecolor, poi sporcato con una minima quantità di Giallo Sabbia.

Sui sacchi e sui teloni ho applicato una mano di Khaki HF1 della Humbrol, cui ha fatto seguito un dry-brush



con i seguenti colori (tutti della Humbrol): Khaki Drill, Matt 29 + Bianco, Matt 93 e Bianco. Gli arbusti sono stati verniciati con un misto di Verde Scuro UA051 e Verde Medio UA091 Lifecolor e poi schiariti con Giallo Ocra H17 unito, qua e là, ad una punta di bianco.

Per il carrista (che appartiene alla scatola Italeri ed è stato modificato nelle braccia e nel casco) ho utilizzato solamente colori ad olio che, nel dettaglio, sono i seguenti: per il casco ed il giubbone un Nero opaco sfumato con una punta di bianco e di blu, per i guanti e la cintura un Marrone rossiccio, per i bottoni un Grigio scuro e per la fibbia uno smalto metallico smorzato con un po' di grigio.

A conclusione di questo articolo mi sia concesso di ringraziare i sigg.ri Giuseppe Scaglione, Presidente del Club Modellistico Squadron di Torino, per i suoi preziosi consigli, Gian Luca Cocchi, redattore del presente Notiziario, per l'amicizia dimostratami in tante occasioni, e Franco Vercelli per la maestria con cui è riuscito a immortalare il mio M13/40.

Note:

¹⁾ YVES BUFFETAUT, "Le char Italien M13/40 et ses dérivés" in *Militaria Magazine* no.105; pag.29; Paris 1994.

²⁾ CARLO CASTELLINA, "Il carro armato italiano Fiat Ansaldo M13/40 - M14/41" in *Modellismo Militare* no.4; pag.31; Firenze 1973.

³⁾ UGO BARLOZZETTI - ALBERTO PIRELLA, *Mezzi dell'Esercito Italiano 1935-1945*; pag.76; Firenze 1986.

⁴⁾ Come è noto, i difetti suelencati avrebbero portato di lì a poco alla rielaborazione del carro, con conseguente produzione dei derivati M14/41 e M15/42, migliorati soprattutto nel motore e, per quel che

riguarda il secondo, anche nell'armamento.

⁵⁾ CARLO CASTELLINA, *op.cit.*; pag.32.

⁶⁾ NICOLA PIGNATO, *Atlante mondiale dei mezzi corazzati - I carri dell'Asse*; pag.40 segg.; Bologna-Parma 1983.

⁷⁾ *Op.cit.*

⁸⁾ Nei derivati di cui alla nota 4 la disposizione delle griglie sarebbe poi divenuta trasversale.

⁹⁾ *Op.cit.*

¹⁰⁾ YVES BUFFETAUT, *op.cit.*

Bibliografia

- Yves Buffetaut: "Le char Italien M13/40 et ses dérivés" in: *Militaria Magazine* no.105; Paris 1994.
- Yves Buffetaut: "La Guerre du desert - Tobrouk", *Militaria magazine Hors-Série*; Paris 1991.
- Carlo Castellina: "Il carro armato italiano Fiat Ansaldo M13/40 - M14/41" in: *Modellismo Militare* no.4; Firenze 1973.
- Ugo Barlozzetti - Alberto Pirella: *Mezzi dell'Esercito Italiano 1935-1945*; Firenze 1986.
- Nicola Pignato: *Atlante mondiale dei mezzi corazzati - I carri dell'Asse*; Bologna-Parma 1983.
- Nicola Pignato: *Dalla Libia al Libano*; Taranto 1989.
- Cesare Falessi - Benedetto Pafi: *Veicoli da combattimento dell'Esercito Italiano dal 1939 al 1945*; Bologna 1976.
- Giulio Benussi: *Carri armati e autoblindate del R.E.I. 1918-1943*; Milano s.d.
- George Balin: *Tanks Illustrated No.17 - Afrika Korps*; London 1985.

AEREI FRANCESI NELLA REGIA AERONAUTICA

testo e disegni di Rudy Lemmi

■ **Questo** è il terzo articolo sui velivoli nemici catturati ed utilizzati dalla Regia Aeronautica nel periodo della II Guerra Mondiale tra la dichiarazione di guerra del 10/6/1940 e l'armistizio dell'8/9/1943; dopo gli aerei ex Alleati (vedere Notiziario 1/1993) ed ex Jugoslavi (vedere Notiziario 3-4/1995), parlerò di seguito di quelli ex Francesi dell'Armee de l'Air de l'Armistice che portarono i distintivi della R.A..

A seguito dello sbarco alleato in Marocco ed Algeria (Operazione Torch), le forze dell'Asse occuparono (11/11/1942) la zona della Francia lasciata formalmente indipendente sotto il Governo di Vichy (dal nome della nuova capitale) sciogliendone le forze armate tra cui l'Armee de l'Air de l'Armistice; in questo modo sia la R.A. che la Luftwaffe s'impossessarono di una notevole quantità di aerei che, per quanto riguarda la R.A., si sperava potessero servire come rinforzi ma che alla luce dei fatti poterono essere usati soltanto limitatamente e per due o tre tipi di aerei.

Il libro di riferimento su questo argomento è "Regia Aeronautica ed Armee de l'Air 1940-1943" a firma di Giancarlo Garelo, edito da Bizzarri nel 1975; principalmente dalle foto che illustravano il libro ho ricavato i profili illustrati. Sono sempre gradite osservazioni, magari anche fotograficamente documentabili (da parte di soci e non) che possano dare nuove informazioni. Come al solito mi occuperò solo degli aerei modellisticamente realizzabili mediante i più tradizionali kit ad iniezione presenti sul mercato. Ritengo però necessario fare un accenno alla mimetizzazione ed ai contrasegni degli aerei di Vichy: i colori principalmente usati per le superfici superiori e laterali sono il *kaki* (una sorta di verde oliva), il *brun foncé* o *ombre calcinée* (marrone scuro) ed il *gris bleu foncé* (grigio blu scuro) mentre per le superfici inferiori predomina il *gris bleu clair* (grigio blu chiaro) talvolta sostituito da un "grigio argento"; le bande di colore sono molto sfumate e compenetrano tra di loro.

Gli aerei dell'Armee de l'Air de l'Armistice sono dapprima distinti da una banda bianca di 5 cm che contorna la coccarda di fusoliera e che si sovrappone ad un'altra banda bianca che dovrebbe correre da un capo all'altro della fusoliera ma spesso è molto più corta. Con apposita disposizione del 24/6/1941 la cappottatura dei motori e gli impennaggi di coda sono dipinti con vistose strisce gialle e rosse nel senso della direzione dell'aereo; dal Febbraio 1942, disposte obliquamente su ogni ala, vengono aggiunte due bande con il tricolore francese di 30 cm di larghezza. Infine, dopo l'occupazione della zona libera, gli aerei autorizzati a volare devono portare, in aggiunta, due bande bianche di 50 cm di larghezza attorno alle ali ed una della medesima larghezza attorno alla fusoliera; quasi sempre gli aerei sono privati dell'armamento difensivo. Bisogna precisare però che le suddette disposizioni non erano rigorosamente applicate; infatti guardando le foto disponibili si trovano numerosi esempi in cui un aereo porta contemporaneamente i contrasegni di due periodi diversi. Si aggiunga a quanto detto il fatto che anche l'andamento delle bande di mimetizzazione era affidato all'estro del verniciatore di turno; si può pertanto concludere che, una volta stabiliti i colori, conviene affidarsi al proprio estro pittorico (a meno che non si disponga di almeno due foto dei tre quarti posteriori).

Solitamente il personale italiano si limitava a coprire le sgargianti strisce gialle e rosse, le coccarde e le bande tricolori e talvolta anche le bande bianche sulle ali, con vernice scura (probabilmente grigio) lasciando sempre la fascia bianca in fusoliera che ben si accordava con le croci di Savoia dipinte in coda; a parte i Potez, sugli altri tipi era utilizzata la striscia verticale bianca del tricolore francese e si dipingevano i bracci orizzontali della croce, obliterando quello che restava del rosso e del blu; in questo modo rimanevano parzialmente visibili le scritte del tipo e della matricola dell'aereo che i francesi riportavano normalmente sui timoni di direzione.

Profilo no.1:

LIORE et OLIVIER LeO 451, da una foto del libro di Garelo. Questo velivolo è appartenuto al Groupe de Bombardement I/31 contraddistinto da un'aquila in una specie di ferro di cavallo (A); l'interno dei timoni di direzione (B) conserva ancora il tricolore francese, mentre sono state oscurate le coccarde e le bande alari tricolori.

Profilo no.2:

POTTEZ 63-11 da una foto del citato libro. Probabilmente quest'aereo apparteneva ad un gruppo di ricognizione basato nella Provenza ma l'insegna, dipinta sulle derivate verticali, è scomparsa sotto la vernice oscurante delle bande gialle e rosse mentre l'interno dei timoni di direzione (D) conserva visibile la matricola dell'aereo; le insegne italiane (C) sono state dipinte frettolosamente ed anche con disegno sbagliato.

In basso:
Rara e purtroppo poco
chiara immagine di un
D.520 preda bellica.
(foto arch. G.Pini)



Profilo no.3:

POTÉZ 631, ricavato dall'unica, e scadente, foto dell'unico esemplare che sembra aver portato i contrassegni italiani e pubblicata sul nostro libro guida; potrebbe essere dell'Escadrille de Chasse de Nuit 1/13 basata a Nîmes ma dalla foto non si vede se conserva lo stemma (E) o è già stato obliterato.

Profilo no.4:

BREGUET Bre 693. Dall'osservazione complementare di due foto, una dell'aereo completo edita su Dimensione Cielo Immagini H6 e di un particolare del muso pubblicata sul libro di Garellò, ho ricavato questo profilo che rappresenta un esemplare già appartenuto al Groupe de Bombardement d'Assault 1/54 (F) e presente nel 1943 sul campo di Bergamo - Ponte S.Pietro. Il nomignolo "Commandant Grenet" (H) potrebbe essere ripetuto anche sul fianco destro mentre è curiosa l'elaborazione delle insegne italiane (G), caratteristica dei Bre 693, ricavate velocemente sbiancando il cerchio blu della coccarda tricolore. Si tenga infine presente che i colori del Breguet erano particolarmente compenetrati e sfumati tra di loro sia per i tre colori superiori che per la separazione tra questi e la tinta delle superfici inferiori.

Profilo no.5:

MORANE SAULNIER MS 406. Come per il Walrus negli aerei ex Alleati e per il Bf.108 negli aerei ex Jugoslavi, anche di questo caccia, all'epoca ormai declassato all'addestramento, pare che non si conoscano documenti fotografici con i distintivi italiani anche se diversi esemplari arrivarono in Italia; si può ragionevolmente supporre che questi aerei, provenienti probabilmente dalle scuole di volo di Salon en Provence o di Toulouse, subirono lo stesso trattamento degli altri francesi.

Non ho parlato del Dewoitine D.520 in quanto meriterebbe una trattazione a parte per il suo inserimento organico nelle file della R.A.; rimando per il momento all'articolo di R.Trotta sul Notiziario 1/83 ed alla bibliografia.

I modelli:

I kits ad iniezione in 1:72 sono principalmente quelli della Heller che, pur avendo stampi ormai chiaramente datati, non hanno alternative (a parte l'MS 460 commercializzato recentemente dall'Hasegawa e descritto dal socio Antonio D'Angelo nel Flash 131/94) e comunque dispongono di notevoli particolari interni che possono agevolare un eventuale lavoro di dettaglio spinto; per gli interni il colore di base era lo *chamois* (camoscio) assimilabile all'FS 13695 reso semilucido mentre i pannelli delle strumentazioni erano in *bleu de nuit* (blu notte) corrispondente all'FS 35042.

Per il Leo 451 si dovranno assemblare circa 90 pezzi tra cui spiccano per complessità quelli necessari per il carrello d'atterraggio; nel caso si voglia riprodurre un esemplare armato sarà necessario accorciare il cannone (pezzo 50) di 4 mm e posizionare il perno di rotazione sul tronco di cono del pezzo 39 invece che nel foro indicato (vedi particolare); ci sono forti dubbi, viste anche le foto disponibili, che i pannelli laterali (pezzi no.26 e 27) siano posizionati sui vetri laterali della cabina; il vetrino del pezzo 75 è sottodimensionato e dovrà essere rifatto.

Per il P.631 vi sono dei problemi in fusoliera all'altezza del parabrezza dove la fusoliera risulta più spessa di 2 mm, mentre conviene prestare attenzione all'incollag-

gio delle ali affinché mantengano il giusto diedro; molti esemplari del caccia portavano sotto ciascuna ala (come riprodotto nel profilo) una coppia di gondole per mitragliatrici MAC supplementari.

Per il P.63-11 occorrerà aggiungere una cloche (simile al pezzo 34) per la postazione anteriore (pezzi 33 e 44); essendo derivato dal precedente vale la stessa raccomandazione per il diedro alare.

Per il Bre 693 si dovranno accorciare le gambe del carrello principale di circa 2 mm per simulare l'effetto del peso dell'aereo sugli ammortizzatori ed anche in questo caso occorrerà prestare molta attenzione all'incollaggio delle ali in modo da ottenere un estradosso perfettamente dritto.

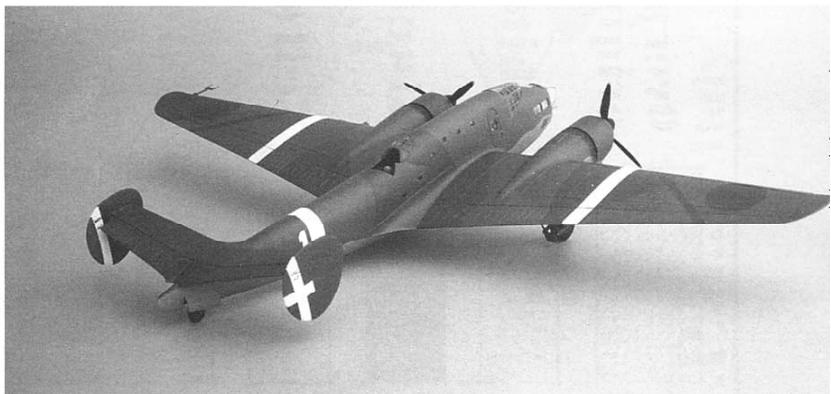
Nota alle tavole

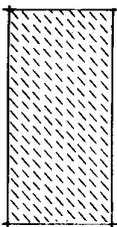
I riferimenti F.S. dei colori sono ricavati dalla seconda edizione della IPMS Color Cross - Reference Guide (vedere addendum su Francia, WWII) ritenendoli i più accurati ad oggi disponibili.

Bibliografia:

- Brotzu/Caso/Cosolo: *Dimensione Cielo* no.3 e 6; Ed.Bizzarri 1972 e 1973.
- Brotzu/Garellò: *Dimensione Cielo Immagini* D3 e H6; Ateneo & Bizzarri 78/79.
- G.Botquin: *L'Aviation Francaise 1939-40*; Rossell Edition 1973.
- A.Van Haute; *Pictorial History of the French Air Force*; Ian Allan 1974.
- W.Green: *Dimensione Cielo* no.23, Caccia Francia; Ed.Bizzarri 1974.
- Emiliani/Ghergo/Vigna: *R.A. colori ed insegne 1935-43*; Intergest 1974.
- G.Garellò: *Regia Aeronautica e Armée de l'Air 40-43*; Ed.Bizzarri 1975.
- G.Garellò: *Regia Aeronautica e Armée de l'Air*, ed. S.M.A. Roma.
- Articolo di G.Garellò su *Aerofan* no.1 e 2 del 1976 (tratto dal libro sopra citato).
- Articolo di G.Garellò su *Aerei* no.11 e 12 del 1976 (tratto dal libro sopra citato).
- Camelio/Shores: *L'Armée de l'Air*, Squadron Signal 1976.
- Articolo di M.Manni su *Storia Modellismo* no.D1 del Gennaio 1980.
- Ehrengardt/Shores: *L'Aviation de Vichy au combat* (Vol.1); Lavauzelle 1985.
- E.Falconi: *Colori e colorazioni nel modellismo aereo*; Delta Editrice.
- Emiliani/Ghergo/Vigna: *Regia Aeronautica; la guerra in Italia*; ed. Intergest.
- AA.VV.: *L'Aviation Militaire Francaise d'Armistice 40-42*; AIRDOC 1993.
- *Profile Publication* no.135 (D.520), 147 (MS 406), 173 (LeO 451), 195 (P.63).
- Il Notiziario IPMS No. 1/83.
- Notiziario CMPR N.ri 13/1973, 18/1974.
- AERIEI No. 11/1976 e 12/1976.
- D.Klaus: *IPMS Color Cross - Reference Guide*

Qui sotto:
Un modello del LeO 451, costruito dall'autore, riprodotto un'esemplare del GB 1/31. (foto R.Iemmi)





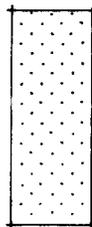
Overpainted
original insignia



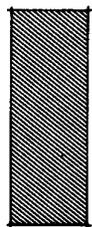
White



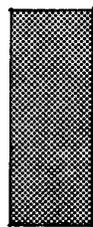
Black



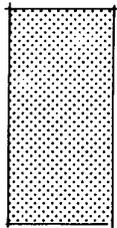
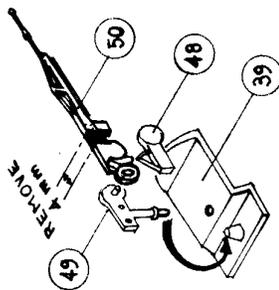
Yellow



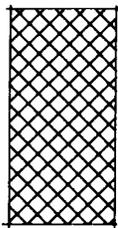
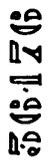
Insignia red



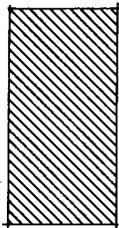
blue



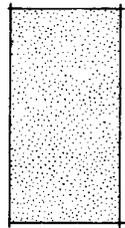
Gris-bleu foncé



Black



Brun foncé



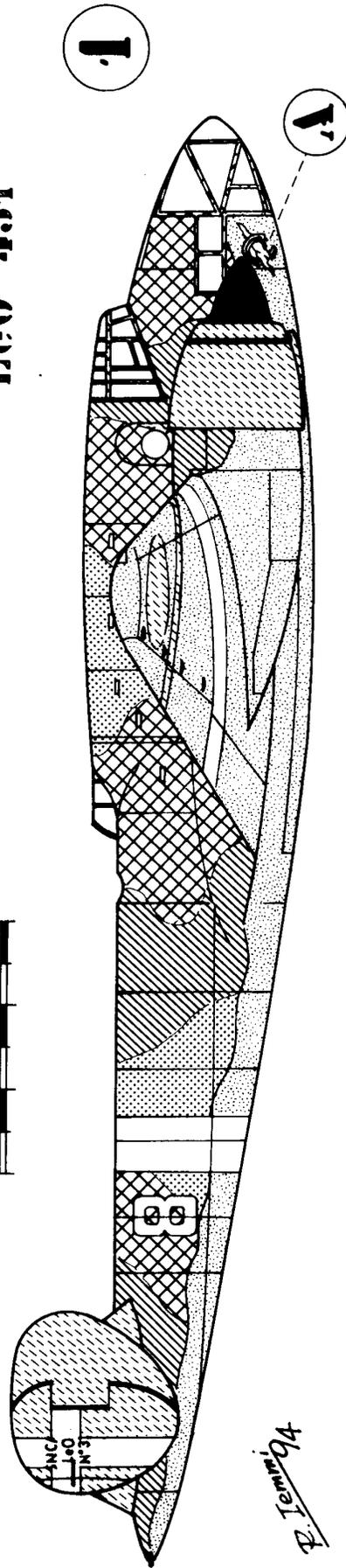
Gris-bleu clair



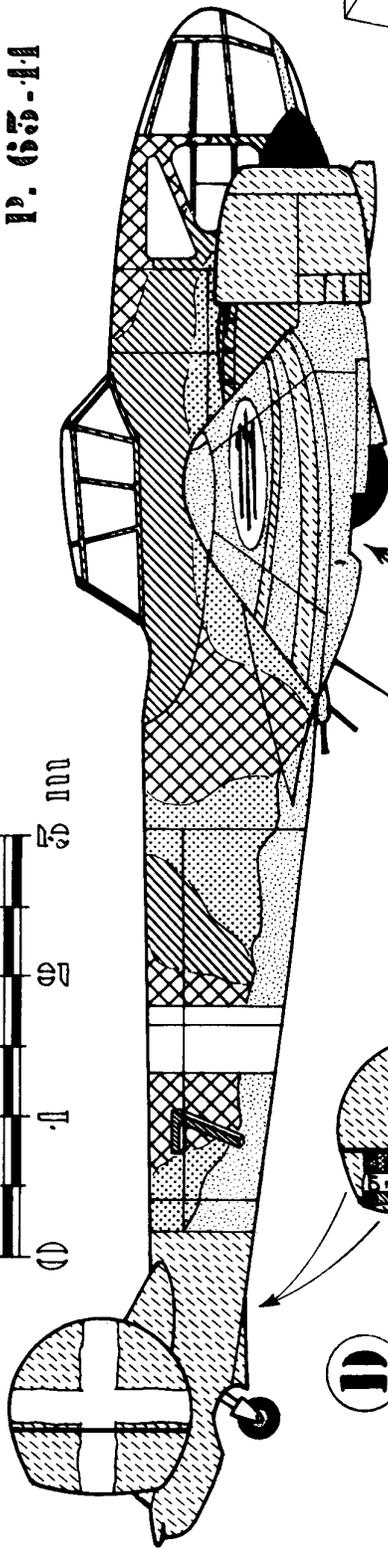
I.P.M.S. Italy



LEO 434

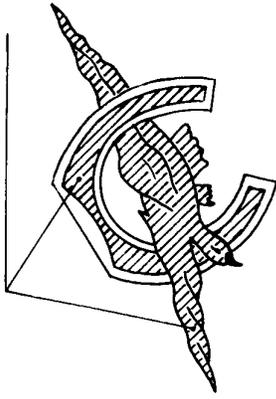


P. 65-11



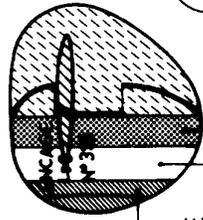
12

LIGHT BROWN



A

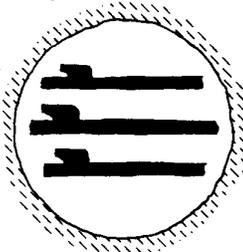
LeO 451
INNER TAIL



RED
WHITE

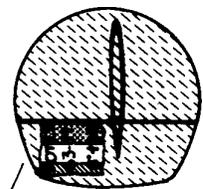
B

FRENCH BLUE FLAG



LEFT
UPPER
WING
INSIGNIA

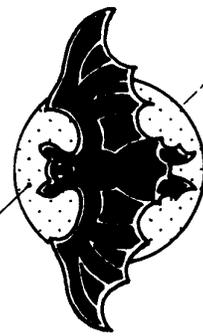
C



INNER
TAIL

D

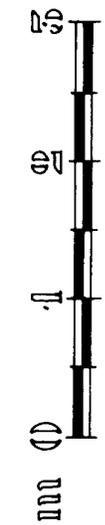
YELLOW



E

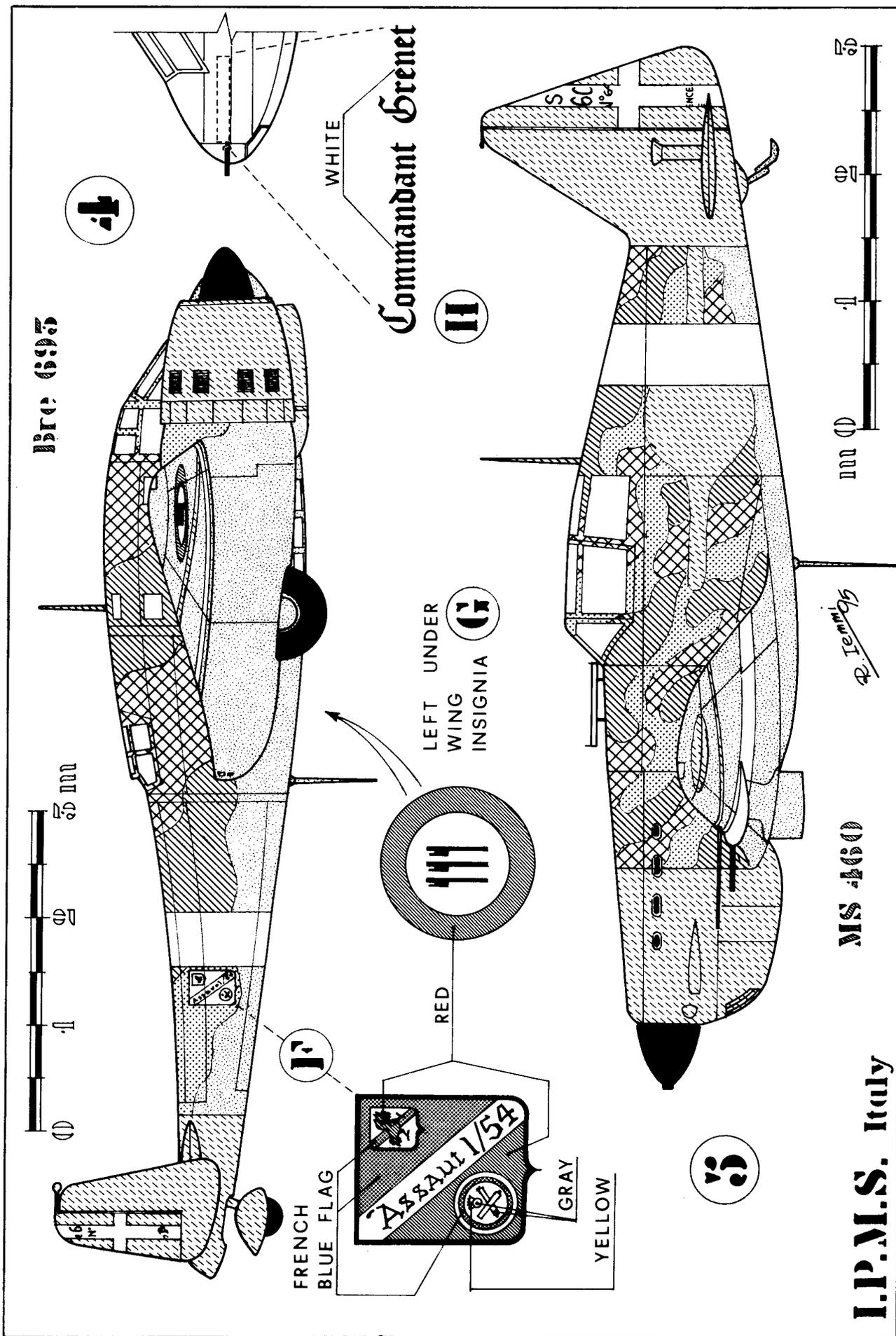
P. 65-1

5



R. Tempest 74

I.P.M.S. Italy



UN DEWOITINE NELLA REGIA AERONAUTICA

di Gabriele Luciani

■ Ho sempre trovato molto interessanti gli aerei francesi del secondo periodo bellico sia per le loro vicissitudini sia per la policroma livrea mimetica a cui spesso si sovrapponevano varie fasce o altri sistemi di identificazione. Interesse che poi aumenta grazie alla considerazione che molti di questi velivoli trovarono impiego nella nostra Regia Aeronautica quando l'Aviazione di Vichy cessò di esistere.

Quando ad inizio 1994 appresi dell'esistenza in scala 1:48 di un kit ad iniezione del D.520 prodotto da una ditta americana, la LTD Models, mi misi subito alla sua ricerca, coronata da successo grazie a Diorama Models. Purtroppo già prima del suo acquisto fui colpito dall'elevato prezzo d'acquisto (all'epoca 55.000 Lire) che si giustificava poiché si tratta di un kit a tiratura limitata. Una volta ricevuta la scatola ho avuto una buona impressione dalle istruzioni e dalle decals, ma tutto il resto non era alla medesima altezza. Tolte le incisioni veramente pregevoli, ogni pezzo ha bisogno di essere ripulito dalle bave e deve essere distaccato con attenzione dall'albero di stampata.

Il kit cerca di fornire tutto il necessario, quanto meno di dare una buona base di partenza per ulteriori elaborazioni ed aggiunte di particolari.

Per la mia proverbiale pigrizia modellistica ho lasciato chiuso il tettuccio (realizzato in acetato in vacuform), limitandomi ad aggiungere i particolari indispensabili perchè comunque visibili. Nell'abitacolo ho quindi aggiunto un seggiolino autocostruito al posto di quello veramente grossolano del kit; grazie alla tavola pubblicata sul Notiziario IPMS 1/1983 ho potuto ricostruire questo importante particolare con plasticard, filo di rame e tubicini della Evergreen. Analogamente ho proceduto per le fiancate interne della fusoliera utilizzando pezzi del kit come pavimento, paratia posteriore e cruscotto che per essere inseriti in fusoliera devono essere limati e adattati.

Ho poi cercato di impreziosire il cruscotto forando i buchi circolari degli strumenti, riempiti a colorazione ultimata con Kristal Kleer. In questa zona ho dato come colore dominante un verde chiaro FS 34227.

La parte più impegnativa dell'assemblaggio incomincia però con l'unione delle semifusoliere e di queste alle ali e piani di coda: preparatevi ad usare molto stucco e olio di gomito per le successive carteggiature... Analogamente è richiesto per aggiungere gli scarichi motore ed il radiatore ventrale. le ruote sono scomposte in due pezzi che vanno uniti e stuccati.

È così che, terminato l'assemblaggio come da scatola, non mi è più rimasta la pazienza di continuare con aggiunte o modifiche (penso comunque che il kit rispetti forme e dimensioni del velivolo reale, anche se su Fine Scale Modeler di Novembre 1994 veniva consigliato di sostituire l'elica con quella del FW 190 Arij/Otaki...del resto del kit non ci dicono cosa fare...).

Mi sono limitato ad aprire i fori in corrispondenza delle quattro mitragliatrici alari e dei relativi scarichi d'espulsione dei bossoli; identica operazione ho svolto per i fori in fusoliera per il sollevamento del velivolo. Ho smussato anche l'ogiva dell'elica (nella realtà c'era la volata di un cannoncino da 20 mm) e aperto le luci d'estremità alari, che terminata la fase di colorazione ho ricoperto con il Kristal Kleer.

Come detto all'inizio, la mimetica di questi velivoli è molto interessante: generalmente essa era basata su una combinazione di tre colori sulle superfici superiori distribuiti a larghe chiazze irregolari. Sull'esatta tonalità di questi colori si è molto discusso, con la complicazione che a volte lo schema era bicolore o, alla fine del 1942, ispirata a schemi tedeschi.

Negli anni passati la Humbrol aveva prodotto un set di colori dedicato all'Armee de l'Air ma alcuni di questi erano poco esatti. Già il CMPR aveva svolto al riguardo alcune indagini (vedi Notiziari no. 13/73 e 18/74) e più recentemente, su Aerei Modellismo e sul volume di Falconi "Colori e colorazioni nel modellismo aereo" (Delta Editore) erano apparse alcune indicazioni. Considerando però che riproducendo un D.520 italiano si riproduce un velivolo impiegato da oltre due anni (come minimo) in particolari condizioni operative, che sullo stesso furono prima applicate le strisce giallo-rosse di Vichy in coda e sul muso, che queste stesse strisce furono poi ricoperte da altra vernice e che, caduti in mani italiane, furono obliterate le insegne francesi superstiti e aggiunti marchi italiani, ritengo quantomeno consigliabile non impazzire troppo sull'esatta tonalità dei colori da utilizzare e soffermarsi maggiormente sull'opera di invecchiamento.

Ho quindi utilizzato per il mio D.520 l'Humbrol HF-4 (FS 35189) che ho passato su tutto il modello montato: ciò anche per evidenziare eventuali segni rimasti di stuccature. Ho poi mascherato con nastro le superfici

In questa pagina, in basso:
Il Dewoitine 520 conservato al Musée de l'Air di Parigi-Le Bourget.
(foto F.Gasparoni)

Kit LTD Models 1/48

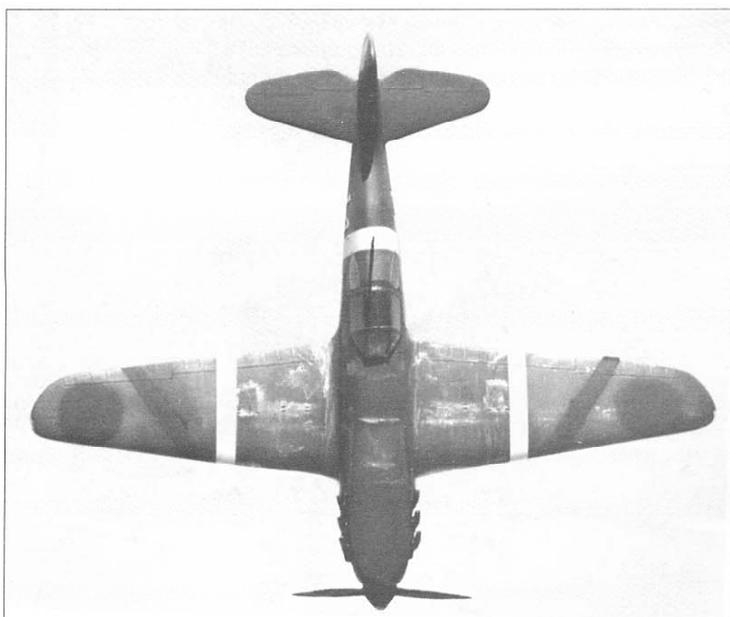


In questa pagina:
 Due immagini del
 modello realizzato
 dall'autore dell'articolo,
 partendo dal kit
 LTD Models; la vista
 superiore è stata
 elaborata al computer
 per l'eliminazione
 delle ombre sul piano
 d'appoggio.
 (foto G.Luciani)



inferiori, il timone verticale e la parte inferiore del muso, e dato una mano di Humbrol 29 (FS 30118) che ho poi chiazato con Humbrol HF-5 (FS 36118) e 30 (FS 34079; ho pensato all'HF-1 (FS 34087), ma mi è parso troppo scuro). Tolle le mascherature ho provveduto ad un lavaggio di invecchiamento molto pesante con bianco, nero e dry-brushing in alluminio. A questo punto ho cercato di riprodurre le zone che furono ricoperte dagli stessi francesi con colore grigio (pensando fosse stato utilizzato un grigio scuro ho utilizzato l'HF-5), cioè i piani di coda e la parte anteriore del muso; queste zone sono state invecchiate in modo molto più leggero con un velo di bianco.

Ho riprodotto infine quanto fatto dai nostri avieri che presero questi Dewoitine sull'aeroporto di Montelimar (Istres) nel Febbraio 1943: impiegando quasi certamente vernici rintracciate sullo stesso aeroporto (non penso si siano portati appresso secchi di colori italiani...) obliterarono le coccarde francesi, le fasce tricolori trasversali sulle ali (sopra e sotto: forse questo lo avevano già fatto i loro colleghi francesi) ed aggiunsero



delle strisce bianche. Utilizzando il bianco del tricolore caudale (obliterato anch'esso) realizzarono la croce di Savoia.

Per le suddette operazioni ho utilizzato l'HF-5 e un bianco opaco, ed ho tolto le ultime mascherature dal timone e dalla parte inferiore del muso (questa zona infatti sul velivolo reale appare riverniciata). Va poi disegnato, poco sotto il parabrezza, un quadrato grigio per obliterare l'insegna di reparto francese; le fasce bianche hanno una larghezza di 6 mm (sopra e sotto le ali ed intorno alla fusoliera) e di 5 mm quelle grigie trasversali sulle ali.

Del foglio decals ho utilizzato pochissimo: la scritta caudale "DEWOITINE D.520" e lo stencil "levar ici" posto in prossimità dei fori di sollevamento (attenzione! la decal purtroppo presenta una svista banale: anziché DEWOITINE è scritto DEWOTINE, l'errore sfugge facilmente e io stesso me ne sono accorto a modello finito; si può rimediare tagliando la decal e inserendovi, anche a china, la "I" mancante).

Da un foglio di trasferibili della P.D.Models (quello contenuto nei primi kits in scala 1:48 del G.91Y) ho ricavato il numero 14 che nella sua parte destra presenta l'ombra nera che ho riprodotto a pennello. Su tutto ho passato una mano leggera di trasparente opaco per fissare al meglio decals e trasferibili. Naturalmente ogni passaggio è stato fatto ad aerografo sfumando le chiazze.

Tutta questa operazione di colorazione, credetemi, è stata più facile a farsi che a descriversi... Mi auguro che le foto siano di aiuto a tutti coloro che cercheranno di seguire le mie orme...

Il kit della LTD Models - attualmente reperibile presso Squadron (USA) al prezzo di \$ 24,95 - può quindi essere valorizzato con una buona dose di lavoro, ma ancor di più con una oculata fase di coloritura (ricordo la pregevole fattura delle incisioni); ritengo però che non rappresenti il kit "definitivo" di questo velivolo per le sue caratteristiche negative (pezzi da rifinire e assemblaggio difficoltoso) che lo fanno consigliare a modellisti un pochino più smaliziati del solito.

Nota: la bibliografia dell'articolo precedente contiene titoli inerenti anche questo soggetto. (N.d.R.)

TECNICA: REALIZZIAMO UN...

DIORAMA MARINO

di Paolo Ciampelli - Gruppo Plastimodellismo Fiorentino

■ **Premesso** che nel modellismo una delle maggiori soddisfazioni è data dalla trasformazione di un insieme di materiali apparentemente inutili in un'opera di valore estetico ed artistico, in questo breve articolo descriverò passo dopo passo la realizzazione del diorama "U-Boot U99 - Ferro di cavallo d'oro" in scala 1/125. Ecco le varie operazioni eseguite, naturalmente successive ad un attento studio delle documentazioni e dei materiali da utilizzare:

- realizzazione della base;
- realizzazione del volume del mare;
- pitturazione;
- completamento con accessori.

Realizzazione della base:

Ho utilizzato una tavola di legno di dimensioni 20x70 cm; è essenziale verificare le dimensioni della base in relazione a quelle della nave e del tratto di mare intorno ad essa. Già in questa fase di lavoro è bene pensare anche alla sistemazione della cornice e dei pannelli trasparenti per la vetrina e riservare loro i necessari spazi, come schematizzato nel disegno.

Realizzazione del volume del mare:

Ho ottenuto lo spazio occupato dal mare con una lastra di polistirolo espanso alta 4 centimetri, modellata con un saldatore per componenti elettronici; è in questa fase che ho ricavato le onde e l'incavo in cui sarà inserito il battello.

Successivamente ho incollato con adesivo vinilico il polistirolo alla tavola di legno, quindi ho ricoperto la superficie del mare con uno strato di carta assorbente fatta aderire picchiettandola con un pennello imbevuto in una soluzione di adesivo vinilico ed acqua. Lasciato asciugare il tutto per due giorni, ho aggiunto sulla superficie del mare quattro strati di adesivo vinilico, steso semplicemente con un dito.

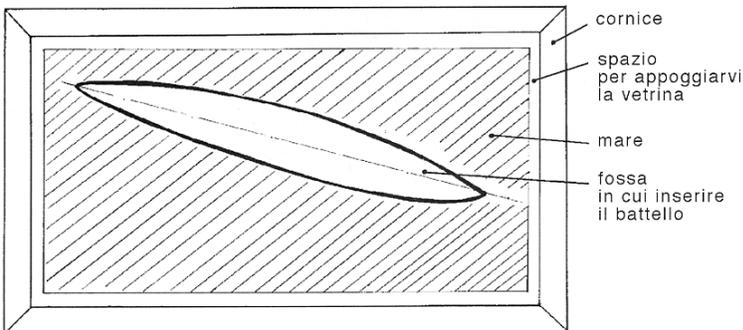
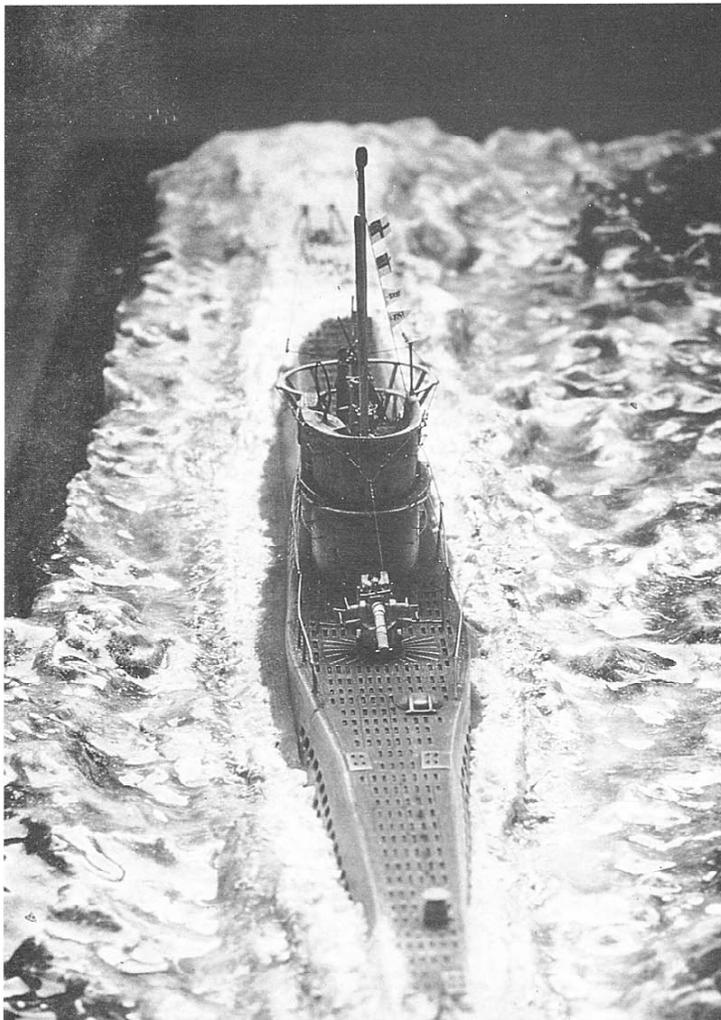
Il volume della schiuma si ottiene con cotone idrofilo incollato col solito adesivo vinilico; in questa fase del lavoro è essenziale lo studio delle foto di navi vere e l'osservazione del colore e del movimento dell'acqua nella realtà.

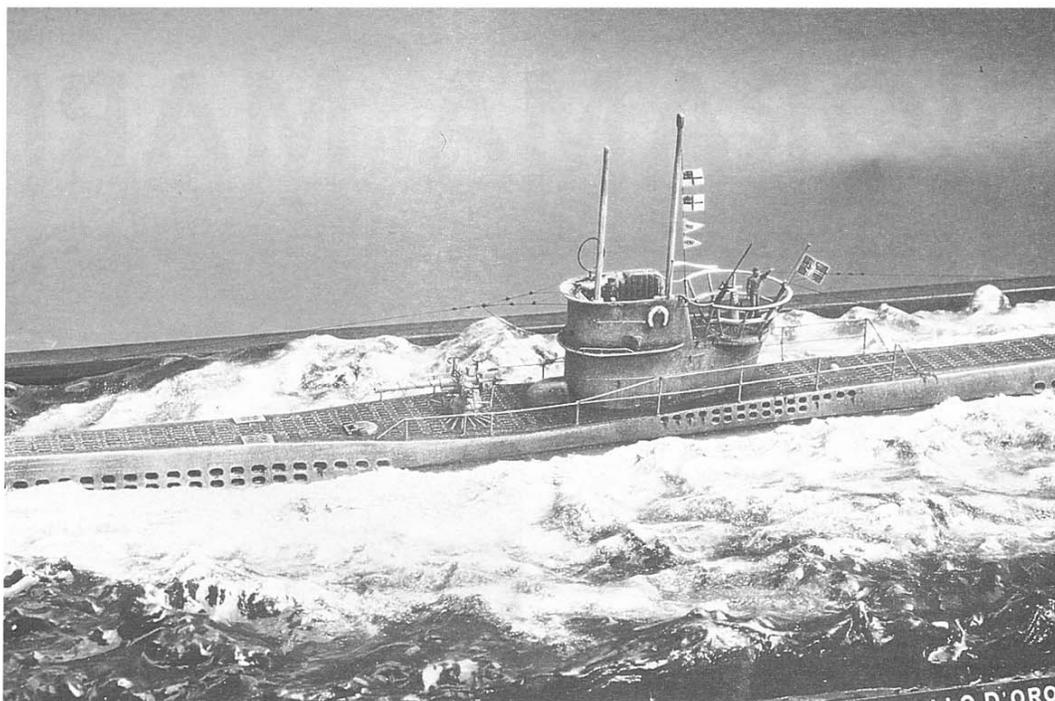
Ho poi ricoperto il tutto con ulteriore adesivo; quest'ultimo strato conferisce al mare una superficie liscia e costituisce un'ottima base per la successiva colorazione con oli e smalti.

Pitturazione:

La fase della pittura può essere suddivisa nei seguenti passaggi:

- a) base scura;
- b) colore blu e lumeggiatura;





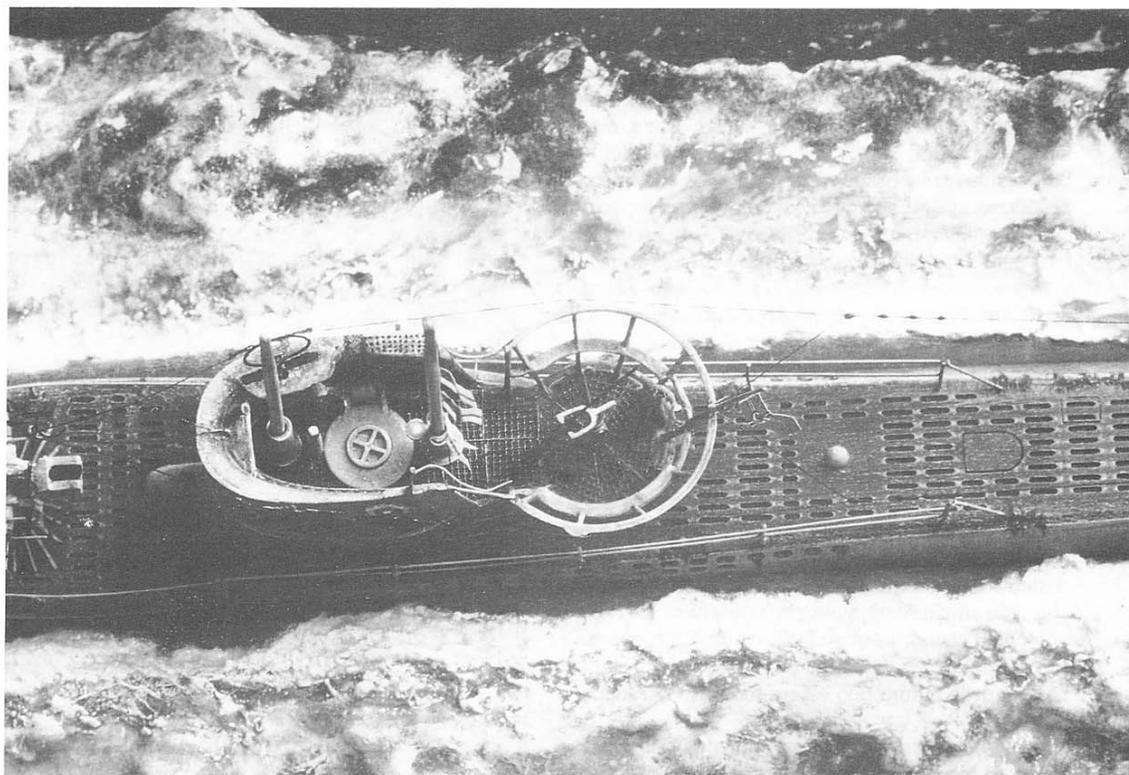
- c) colore blu chiaro;
- d) colore bianco;
- e) colore trasparente;
- f) rifinitura.

Per la fase scura si stende su tutta la superficie del mare uno strato di nero opaco o blu molto scuro. Per la successiva fase si passa una mano di blu (per esempio il "non specular sea blue") che andrà successivamente lumeggiato col metodo "a secco", aggiungendo gradatamente piccole quantità di bianco (personalmente uso il "bianco di zinco"); a questo punto è bene

lasciar asciugare il tutto per una settimana.

La terza fase vede l'uso di blu chiaro attorno alle aree della schiuma. Il colore deve essere abbastanza diluito e non bisogna preoccuparsi se a questo punto il risultato sembrerà deludente, il meglio deve ancora venire. Arrivati all'uso del solo colore bianco, si passeranno sull'intera superficie leggere pennellate a secco utilizzando il "bianco di zinco"; successivamente si rimarcherà questa lumeggiatura solo nelle aree della schiuma; il pennello, piatto e con setole sintetiche o di zibellino, deve essere quasi privo di colore. Questa

In queste pagine e nella precedente: alcune immagini del modello di U-Boot utilizzato dall'autore per esemplificare il suo metodo di costruzione della superficie del mare. (foto P.Ciampelli)



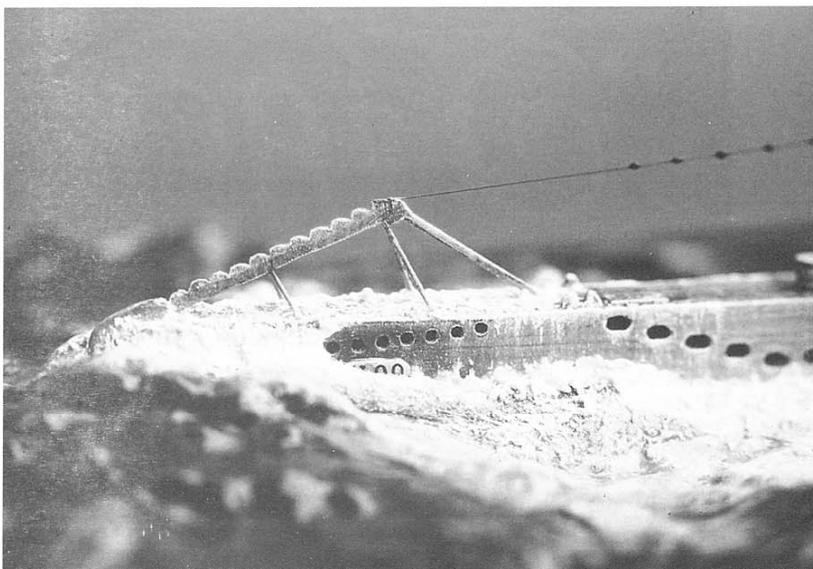
lumeggiatura, importantissima, si ottiene con centinaia di passaggi e dosando con la propria mano la giusta pressione. E' bene attendere un'altra settimana prima di procedere ulteriormente.

Lo strato di vernice trasparente viene steso per creare l'effetto lucido che conferisca alla finta acqua un aspetto realistico. Una volta che i colori saranno bene asciutti si potrà inserire il battello nel diorama. La rifinitura comprende la stesura di crema da barba (ottima quella all'olio di eucalipto, non solo per il... profumo) fra lo scafo ed il mare, in modo da ricreare la schiuma che durante la navigazione lambisce lo scafo in tutta la sua lunghezza; la crema si preleva, si stende e si modella con un piccolo pennello.

A crema asciugata e indurita si eseguono, solo sulle zone della schiuma, le fasi di lumeggiatura e verniciatura trasparente.

Completamento con accessori:

Per accessori si intendono la cornice, ricavata da listelli in legno per decorare le pareti, la targhetta illustrativa, ottenuta da una sezione di nastro metallico per imballaggi, la vetrina, realizzata con lastre di plexiglass tagliate a misura e incollate con l'apposito collante

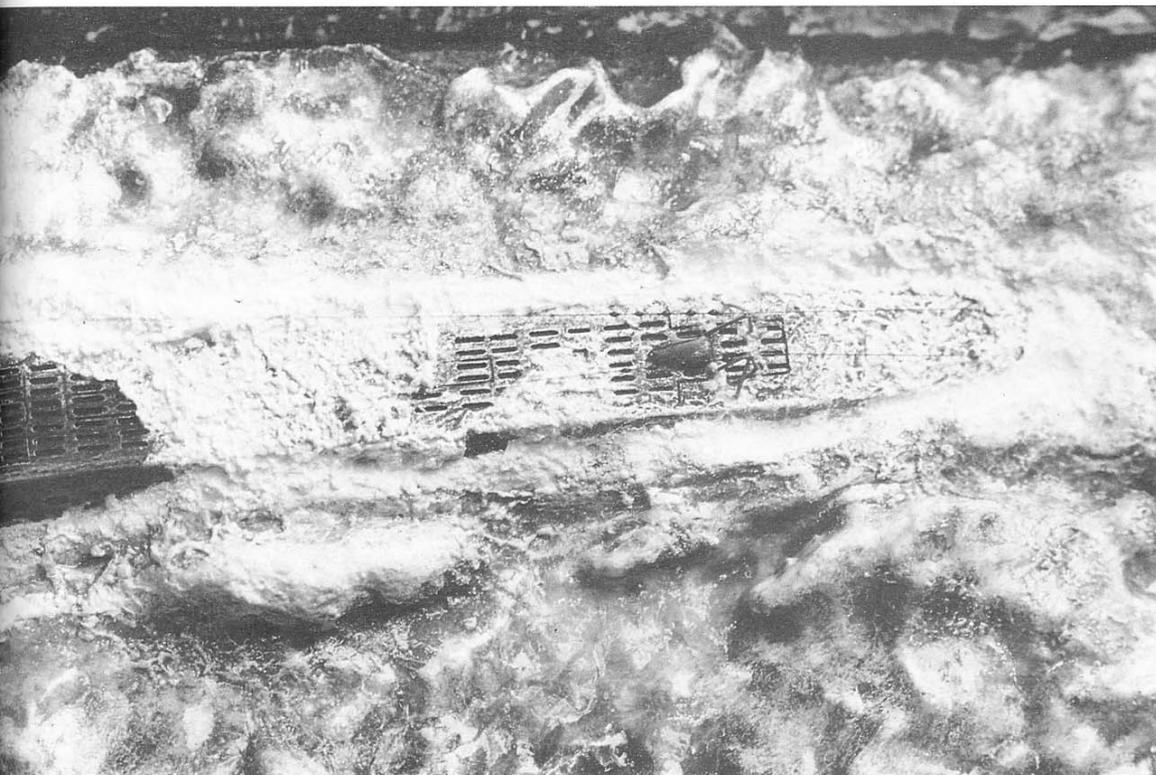


liquido, e i feltrini adesivi, da attaccare sotto la base. Buon lavoro sul vostro mare in miniatura !

Qui sopra: particolare di prua del sommergibile, inserito nel diorama; si può notare l'efficace uso della schiuma da barba per simulare la spuma del mare attorno allo scafo. (foto P.Ciampelli)

Altri articoli di Tecnica Modellistica pubblicati sul Notiziario IPMS

- Come realizzare in casa una macchina per Vacuform (Vol.25 No.3/4, 1994)
- Imballaggio dei modelli (Vol.23 No.2, 1992)
- Costruire un kit in resina (Vol.19 No.2, 1988)
- Come riprodurre i tetti ondulati (Vol.17 No.2, 1986)
- Il cavallo nel modellismo (Vol.17 No.1, 1986)
- Come costruire le decals (Vol.16 No.1, 1985)
- Il sistema Microscale (Vol.15 No.1, 1984)
- Riproduzione della Zimmerit (Vol.10 No.3/4, 1979)
- Il Plastruct (Vol.10 No.2, 1979)
- Suggerimenti e consigli - l'aeropenna (Vol.4 No.4, 1972)
- Suggerimenti e consigli - i materiali plastici impiegati nel plastimodellismo (Vol.4 No.3, 1972)
- Suggerimenti e consigli - vari (Vol.4 No.1/2, 1972)
- Suggerimenti e consigli - come costruire i kit in vacuform (Vol.3 No.4, 1971)
- Suggerimenti e consigli - le superfici metalliche (Vol.2 No.3, 1970)
- Suggerimenti e consigli - antenne, tiranti, rinvii (Vol.1 No.4, 1969 e Vol.2 No.1, 1970)



"Tiger Aces"

di Graziano Zanetti

Qui sotto:
Realistica inquadratura della riproduzione del Tiger no.007 di Michael Witmann, realizzata dall'autore dell'articolo.
(foto G.L.Cocchi)

■ **Sollecitato** da un caro amico a preparare un articolo per il nostro Notiziario, ho pensato, nella ricorrenza del 50° anniversario dello Sbarco in Normandia, di prendere in considerazione "gli sconfitti", così all'uscita della nuova scatola di figurini Dragon "Tiger Aces - Normandy 1944", la scelta si è rivelata obbligata. In attinenza alla mia spiccata vena storica, darò più spazio alla persona ed alle imprese di Michael Witmann, piuttosto che alla costruzione del modello del Tiger I.

La scatola di partenza, appartenendo alla seconda generazione delle produzioni Tamiya, è abbastanza fedele e consente la realizzazione di un discreto modello, senza dover impazzire per migliorare o autocostruire parti del kit. Ragion per cui nel montarlo ho praticamente aggiunto il set in lastra fotoincisa della Show Modelling. La Zimmerit (pasta antimagnetica) è stata realizzata con lo stucco bianco "White Putty" della Squadron, trattato con diluente alla nitro e steso sul carro a pennello, mentre le incisioni sono state ricreate con le apposite spatole dentate prodotte dalla Royal Model. I cingoli originali sono stati sostituiti con quelli in metallo bianco prodotti dalla Friulmodellismo, imbattibile in questo settore.

Anche sulla Kübelwagen, kit Hasegawa, a parte qualche piccolo particolare, ho aggiunto fotoincisioni della

Eduard per migliorare il realismo. Per le colorazioni dei figurini e dei veicolo ho utilizzato gli smalti della Humbrol applicati con l'aerografo, e colori ad olio della Van Dyck per l'invecchiamento e l'usura.

Passiamo ora alla parte storica di questo mio articolo. Partendo dal fatto che sui veicoli utilizzati nel mio diorama sarete tutti già abbondantemente informati, vi riassumerò la storia della vita di Michael Witmann. Nato il 22/4/1914 a Vogetal, si arruolò nella Wehrmacht nell'Ottobre del 1936, l'anno successivo entrò nelle SS amministrative e nell'Aprile 1937 venne ammesso nelle Waffen SS. Nel Novembre dello stesso anno, con il grado di SS-Sturmann, venne assegnato al suo primo veicolo blindato, un Sd.Kfz.222. Lo scoppio della guerra il 1/9/1939 vide Witmann con il grado di SS-Unterscharführer al comando di una autoblindo Sd.Kfz.222 invadere la Polonia con il Reggimento "Leibstandarte Adolf Hitler" (LAH). Il 10/5/1940 fu tra i reparti che parteciparono alla Campagna di Francia, e due mesi dopo passò agli Sturmgeschutz III, dopo un periodo di addestramento, partecipò nell'Ottobre del 1940 alla Campagna di Grecia, infine nel Giugno 1941 inviato sul fronte Russo durante le fasi finali dell'Operazione Barbarossa, si guadagnò la Croce di Ferro di 2° classe.

Fino al Maggio 1942 Witmann dette prova del suo



“talento” al seguito della Leibstandarte, “scorrazzando” con il suo Stug.III Ausf.A sui campi di battaglia ottenendo numerose vittorie, che gli consentiranno su volere del comandante del Reggimento Sepp Dietrich l’accesso alla scuola ufficiali di Bad Tolz.

Witmann risultò uno dei migliori del duro corso della scuola ufficiali delle SS, terminato nel Dicembre del 1942 con il grado di SS-Untersturmführer, quasi subito iniziò l’addestramento sui nuovi carri Tiger I alla Scuola Carristi di Paderborn. Qui Witmann oltre a conoscere la futura moglie, conoscerà alcuni degli uomini che faranno parte del suo equipaggio e contribuiranno con lui ad entrare nella leggenda: SS-Rottenführer Balthasar

“Bobby” Woll, SS-Rottenführer Kurt Berges, SS-Rottenführer Gustl Kirschmer, SS-Rottenführer Herbert Pollmann.

Finito l’addestramento, Witmann e i suoi uomini tornarono in Russia nel Gennaio del 1943 per la terza campagna sul Fronte Orientale. Durante questo periodo Witmann iniziò la “strage” di carri armati che gli varranno dopo la battaglia di Kursk la Knight’s Cross e la promozione a SS-Obersturmführer nel Gennaio del 1944. Nel Febbraio, mentre il conto dei carri armati nemici è salito a 119 unità, Witmann entrò a far parte del 101 Schwere SS-Panzer Abteilung, assumendo il comando della Seconda Compagnia, conti-



In questa pagina:
Altre due immagini del
modello precedente;
si può notare come
l'autore, su di una
base di medie
dimensioni, sia
riuscito ad inserire
elementi diversi tra
loro.
(foto G.L.Cocchi)



Sopra:
Questa inquadratura del diorama permette di osservare anche il modello di Kübelwagen, sempre realizzato da G.Zanetti.
(foto G.L.Cocchi)

nuando i combattimenti in Russia fino alla fine del mese. Nel Giugno del 1944 la Leibstandarte, che stava riequipaggiando i reparti, dislocati in Belgio, venne dirottata in Normandia per fronteggiare lo sbarco alleato avvenuto il giorno 6. Una settimana dopo Witmann, in trasferimento con i suoi uomini prese contatto con unità inglesi della 7ª Divisione Corazzata nel villaggio di Villers-Bocage.

La battaglia portò le vittorie di Witmann a 138 carri armati e 132 altri veicoli fuori combattimento, e lo proiettò nell'olimpo degli eroi tedeschi. Promosso SS-Hauptsturmführer il 22/6/1944, lo stesso Hitler volle conferirgli la "Crossed Sword to the Knight's Cross". Il comandante della 12ª Divisione Corazzata Hitler Jugend, SS-Oberführer Kurt "Panzer" Meyer, propose Witmann come comandante della Scuola per Carristi di Paderborn, ma il neo-capitano preferì continuare a comandare la Seconda Compagnia del 101 S.S.-Panzer Abteilung della 1ª SS Divisione Corazzata Leibstandarte Adolf Hitler, e tornò in Francia nel vivo della battaglia.

L'8 Agosto 1944 per fronteggiare l'ormai dilagante offensiva alleata, durante l'operazione "Totalize", Witmann che era al comando di un'eterogenea forza di

difesa composta da varie unità, attaccò gli alleati nei pressi di Cointeaux per proteggere la ritirata del grosso delle forze tedesche dalla sacca di Falaise. Witmann che utilizzava in quel momento il Tiger I del comandante di battaglione numerato "007", in quanto il suo "205" era stato in precedenza danneggiato, aveva come equipaggio: SS-Unterscharführer Karl Wagner, SS-Sturmann Gunther Weber, SS-Unterscharführer Heinrichs Reimers, SS-Sturmann Rudolf Hirschel. Durante la furiosa battaglia uno Sherman Firefly M4A4 della 33ª Brigata Corazzata inglese colpì il Tiger I di Witmann nella riserva dei colpi, facendo letteralmente saltare in aria il carro, uccidendo tutti gli uomini dell'equipaggio e ponendo così fine alla straordinaria epopea dell'eroe corazzato. ■

Hanno collaborato a questo articolo Gianluca Cocchi e Roberto Dodi.

Materiali utilizzati per il diorama

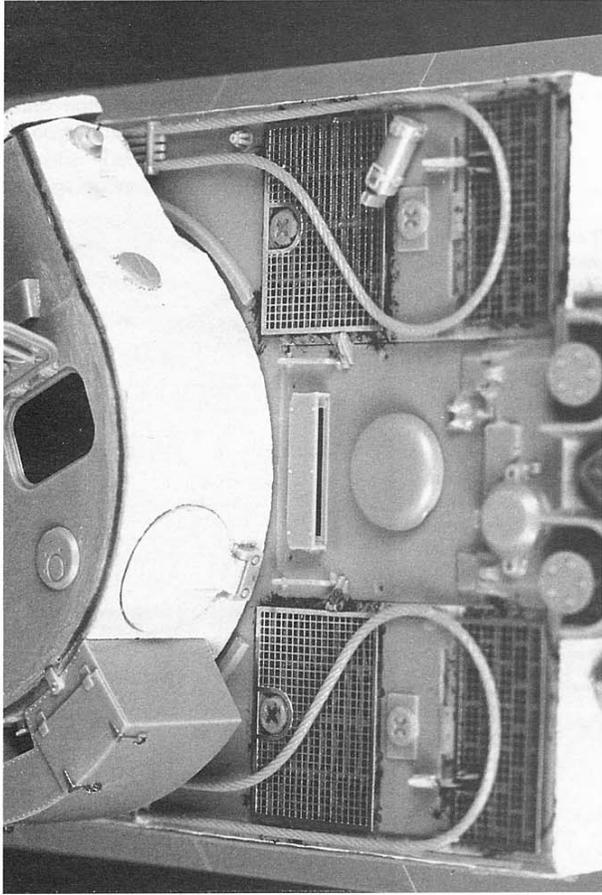
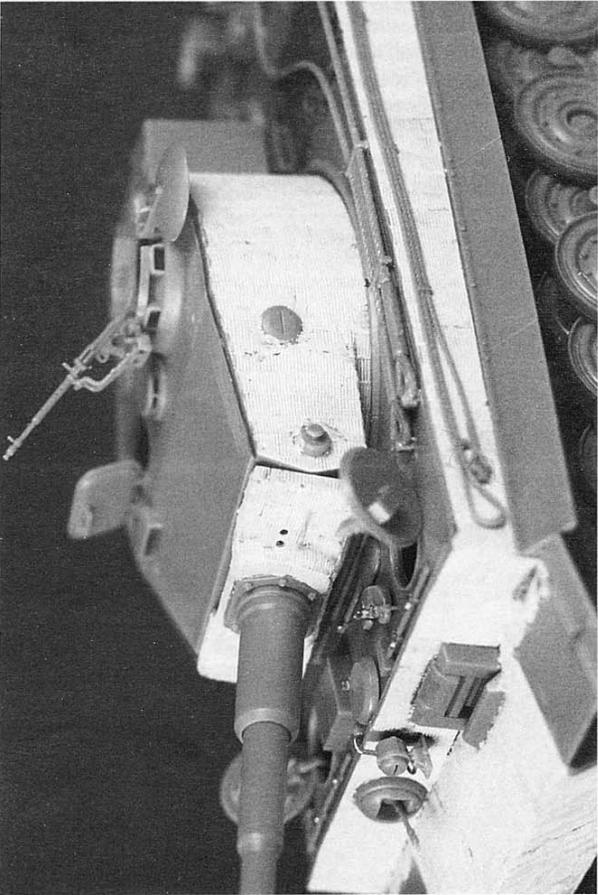
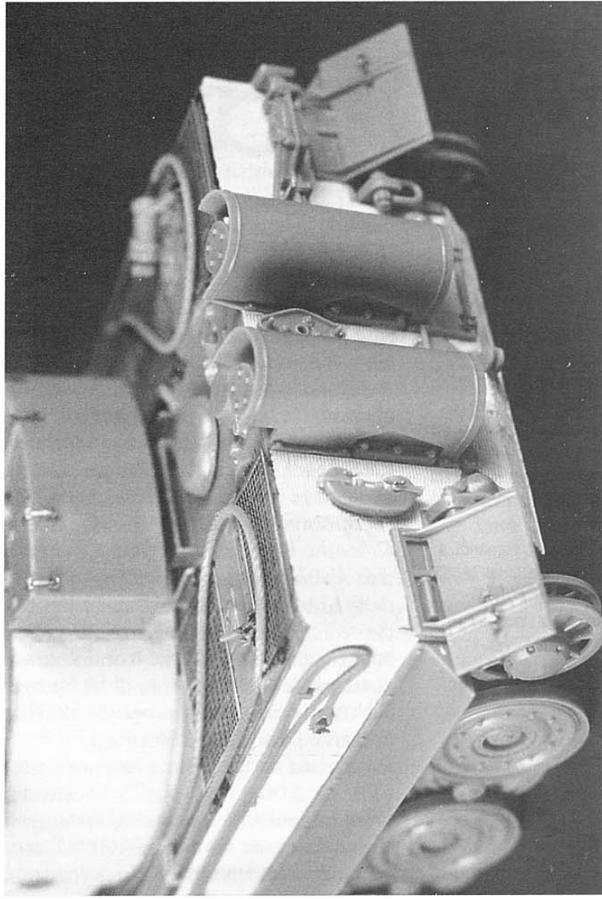
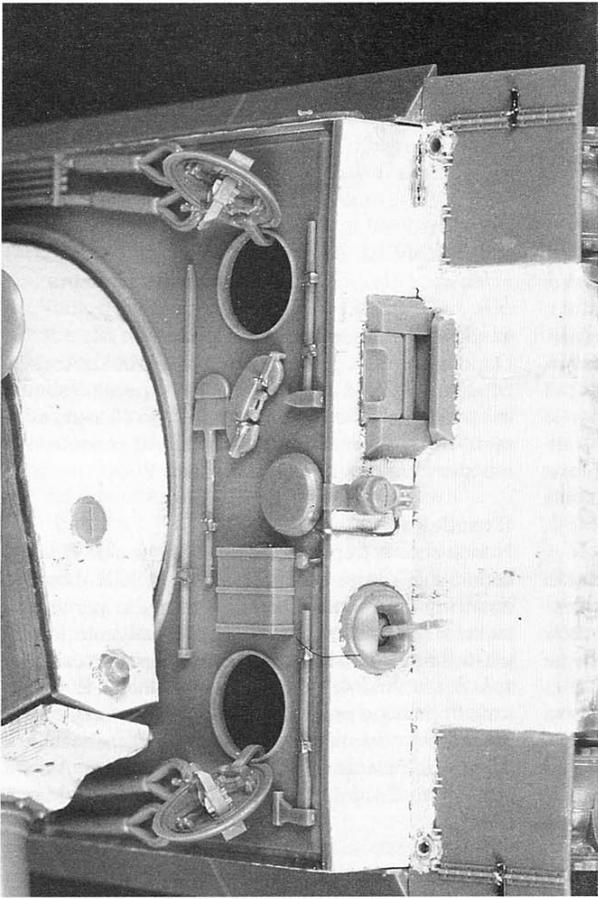
- Tiger I: Tamiya, kit no.35146
- Tiger I, Sd.Kfz. 181: Show Modelling, kit no.007
- Tiger I, Sturmiger: Friulmodellismo, kit ATL-06
- Kübelwagen Typ 82: Hasegawa, kit no.87991
- Tiger Aces (Normandy 1944): Dragon, kit no.6028
- German Soldiers in Zeltbahn: Wolf, kit WAW-06
- German Driver: ADV, kit no.35224
- SS-Cavalry Off.with Camera: Scale Model Accessories, kit SMA 010
- VW Kübelwagen: Eduard, kit no.35-024

Bibliografia

- Sturm un Drang No.1 - Tiger I - Tank Magazine
- Die Panzerkampfwagen Tiger und Seine Abarten - Motor Buch Verlag
- Normandie 1944 - Le Choc des Blindes - Histoire e Collection
- Tiger I in action no.8 e no.27 - Squadron Signal
- Tiger de Geschichte einer Legendarien Waffe - Motor Buch Verlag
- Tiger Aces - Schiffer Military Hist.
- Der VW Kubelwagen Typ 82 - Motor Buch Verlag
- Waffen-SS - Uniformi Fregi Distintivi - Europa Militaria no.6

Qui a lato e alla pagina a fronte: In queste fotografie è possibile osservare il modello prima della verniciatura; notare la "zimmerit" applicata sulle superfici del kit, ottenuta mediante l'applicazione di uno strato di stucco diluito con diluente e successivamente lavorato con le speciali spatole commercializzate dalla Royal Model.
(foto G.L.Cocchi)





Ansaldo SVA 5

di Roberto Anderwill

In questa pagina, in basso:
Uno SVA 5 mimetizzato (probabilmente a bande verde scuro su fondo legno naturale scurito dall'applicazione della vernice protettiva) con Bellaria ai comandi e il Ten. Cartosio legato ai montanti di fusoliera posteriori. (foto A.M.I. via A.Casirati)

■ Nel 1916 due giovani ingegneri del DTAM (Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare), Umberto Savoia e Rodolfo Verduzio, progettano questo caccia per liberare l'Italia dalla dipendenza dagli Alleati per la fornitura di aerei all'altezza dei caccia germanici. Vengono coadiuvati nel loro lavoro da un altro giovane progettista che in seguito divenne famoso per tutta la produzione di caccia FIAT degli anni '20 e '30: Celestino Rosatelli.

Il progetto piacque molto all'ingegner Giuseppe Brezzi della Ansaldo, che adottò l'aereo e per la cui produzione venne allestito appositamente a Borzoli il Cantiere Aeronautico Ansaldo n.1 con lo stesso Brezzi come direttore dello stabilimento. Il 19 Marzo 1917 il primo S.V.A. decollò dall'aeroporto di Grosseto con ai comandi l'asso Mario Stoppani.

Potenziato da un motore di nuova progettazione, lo SPA da 200 cv, il nuovo caccia dimostrò subito un'ottima velocità di punta superiore a quelle dei caccia contemporanei ed ottime doti di arrampicata. Ma punto debole dello S.V.A. fu la scarsa maneggevolezza, dote base per i combattimenti aerei. Così, dopo che i primi aerei vennero consegnati alle squadriglie caccia, l'aereo venne impiegato solo per la ricognizione strategica, campo dove risultò insuperabile. Lo S.V.A. 5 divenne comunque famoso per i raid vittoriosi che compì, primo fra tutti quello su Vienna dove un gruppo di sette S.V.A. dell'87^a squadriglia giunsero nel cielo della capitale austriaca gettandovi manifestini di propa-

ganda e rientrando alla base illesi.

Dopo la fine della guerra, l'aereo venne utilizzato dalle Scuole di Volo ed esportato in diversi paesi, restando in servizio nella Regia Aeronautica fino all'inizio degli anni '30 e diventando l'aereo italiano prodotto nel maggior numero di esemplari, quasi 2000.

Il modello

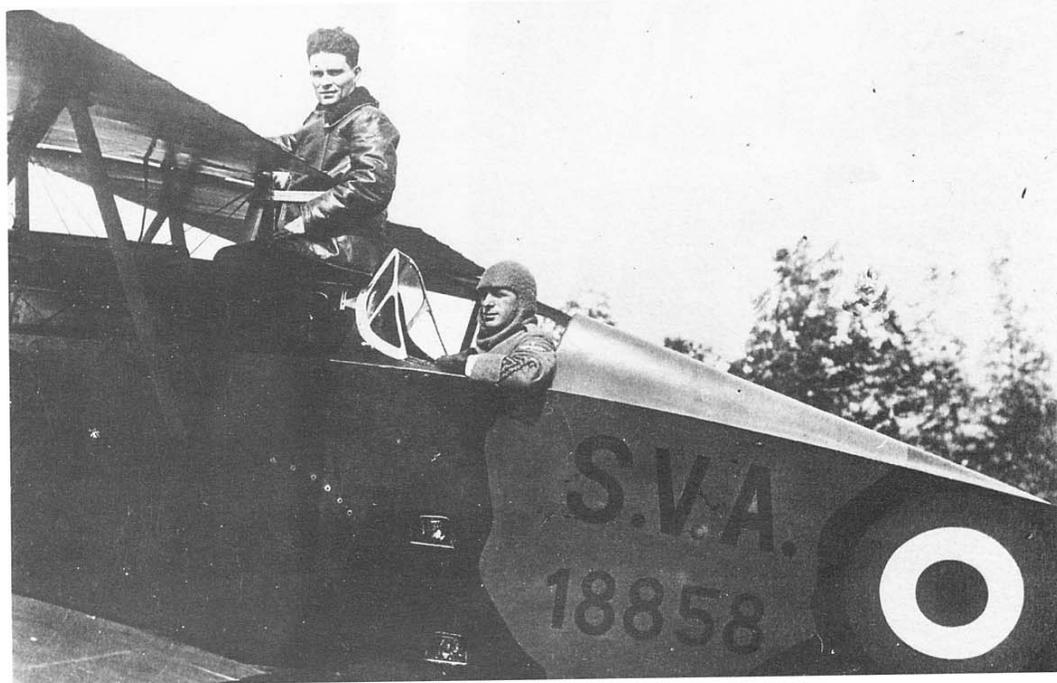
Non avendo a disposizione una vasta scelta, la mia è caduta sul Pegasus in scala 1:72, modello in short-run dotato di una buona linea e di un buon particolare inciso sulla fusoliera. Lo stampo è realizzato in una plastica molto ben lavorabile che ci permette di realizzare più facilmente le necessarie modifiche. E' necessario comunque procurarsi una buona documentazione, ed io personalmente ritengo indispensabile il Windsock Datafile 40 compilato da Gregory Alegi e con ottimi disegni in scala 1:72 ed 1:48 di Marco Gueli.

La costruzione

Primo passo per una buona realizzazione è la scelta di un preciso aereo da riprodurre. Infatti capitava spesso che anche all'interno della stessa squadriglia convivevano aerei con colorazioni ed accessori differenti.

La mia personale scelta è caduta sullo S.V.A. 5 riprodotto in copertina del sopracitato Datafile: il 6843 come si presentava nel 1918 quando era assegnato alla Scuola di Volo della Malpensa ed era

Kit Pegasus 1:72



pilotato tra gli altri dal Sergente Giovanni Trotti; è un aereo della prima serie di costruzione al quale sembra sia stata sostituita l'ala superiore, che infatti presenta la svasatura al centro per migliorare la visibilità verso l'alto del pilota tipica delle ultime serie ed inoltre è priva del serbatoio alare supplementare. L'aereo è inoltre privo delle due Vickers ma conserva il portabombe sulla fiancata sinistra ovviamente vuoto.

Sulle fiancate fa bella mostra di sé il bandierone che racchiude lo scudo con lo stemma dei Visconti e la coccarda tricolore, compreso tra le decal fornite dal kit e simbolo della 4^a Squadriglia del 2^o Gruppo Aeroplani addetta alla difesa di Milano e della quale forse il mio soggetto faceva parte.

Cominciando la costruzione vera e propria, ho per primo assottigliato le pareti interne della fusoliera per potervi alloggiare tutto il cockpit. Il kit fornisce un seggiolino ed un cruscotto assolutamente inutilizzabili per cui dovremo autocostruirci tutti gli interni.

Ho realizzato con il plasticard da 0,5 mm le due paratie che dividono il posto di pilotaggio dal vano motore e dal retro della fusoliera, poi ho "foderato" il tutto con la decal della Microscale/Superscale TF27 Light Wood Grain per simulare il legno. Ho aggiunto la struttura interna con i listelli della Evergreen da 0,20x0,30 ed ho "lavato" il tutto con tre mani di Humbrol 9 Tan diluito ottenendo un realistico effetto legno verniciato. Tutta l'attrezzatura interna (cloche, pavimento e pedaliera, manette del motore, seggiolino, pompa a mano e cruscotto) è stata costruita con listelli, tondini e pezzetti di plasticard.

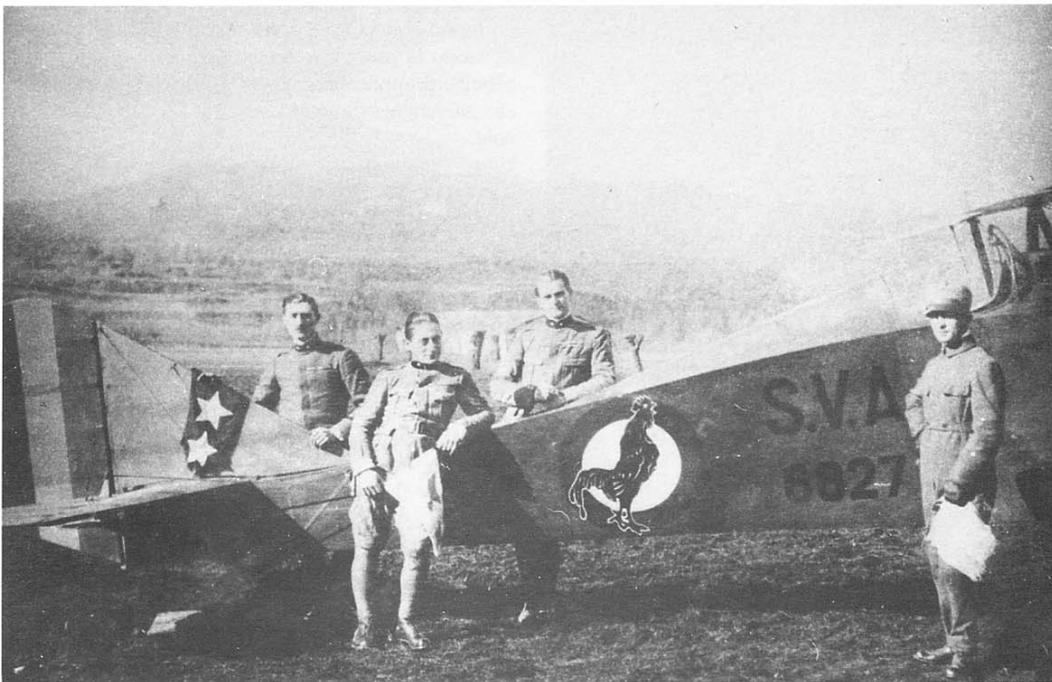
Particolare attenzione merita il cruscotto che io ho realizzato con una base di plasticard da 0,5 mm della forma adatta trattata come le fiancate per ottenere l'effetto legno. In seguito da un pezzetto di acetato, precedentemente verniciato su un lato con il nero e sull'altro con il bianco, ho tagliato i tondini che mi servivano per gli strumenti. Una volta incollati con la faccia nera sul cruscotto con la punta di un ago ho inciso la faccia bianca rivelando così lancette e scale graduate in nero. Con del filo di rame sottilissimo

avvolto intorno ad un tondino di plasticard del diametro adatto e tagliato nel punto di giunzione tra le spire ho ottenuto delle ghiera di fissaggio che ho incollato con il cianoacrilato sugli strumenti e verniciato in seguito con l'Humbrol 56 Aluminium. Una goccia di Kristal-Kleer successivamente verniciato con la vernice trasparente lucida mi ha permesso di ottenere il vetro che copre gli strumenti. Con piccoli pezzetti di plasticard ho realizzato gli altri accessori presenti sul cruscotto, come il magnete per l'avviamento.

Una volta chiusa la fusoliera, che necessita di un po' di stucco, ho proseguito con l'incisione di alcune pannellature e prese d'aria mancanti soprattutto nella zona della cofanatura metallica del motore, che in seguito ho verniciato con l'XF 16 Flat Aluminium della Tamiya. La parte in legno della fusoliera l'ho realizzata con lo stesso procedimento degli interni, solo che prima ho tagliato le varie pannellature del legno dal foglio decal in modo da creare un contrasto tra le varie sezioni. Le decal sono state poi applicate con una mistura di acqua e Vinavil per rendere il tutto più solido.

A questo punto ho applicato anche le decal delle due bandiere sui lati della fusoliera facendo così l'amara scoperta che sono più alte della stessa e necessitano di un delicato lavoro di refilatura. Esse mancano anche del bordino giallo sul perimetro e sulla coccarda che in seguito ho aggiunto a mano libera. Con lettere e numeri trasferibili ho realizzato i codici in fusoliera, la quale poi è stata forata nei punti da dove partono ed arrivano i vari tiranti di manovra e di sostegno.

Applicando in seguito il frontale del radiatore, mi sono accorto che quest'ultimo è di sezione più piccola della fusoliera, così ho aggiunto due striscette di plasticard ai lati che poi ho raccordato, con un paziente lavoro di carta vetrata fine, al resto della fusoliera. Inoltre ho dovuto re incidere in parte anche la griglia del radiatore, in quanto lo stampo non è dei migliori. Un pizzico di pazienza supplementare ci vuole per ricavare il parabrezza dalla forma veramente inusuale, e che io ho realizzato in tre parti con l'acetato trasparente ed in seguito con del grigio scuro opaco ho diviso nelle varie



Qui a lato:
Lo SVA 5 6827 della 1^a Sezione Ricognizione, 3^o Gruppo Aeroplani della 1^a Armata, a Gantardine nel Giugno 1918; probabilmente, questa foto fu scattata dopo il rientro da una delle prime epiche missioni del biplano Ansaldo, quella del 29 Febbraio 1918, nel corso della quale i primi quattro uomini nella foto (da destra: Cap. Palli, Cap. Palma, Cap. Orsini e Serg. Arrigoni, che morì abbattuto il 4/8/18 dopo aver conseguito 5 vittorie) unitamente al Cap. Cesnola, scesero fino a 300m d'altitudine per bombardare Innsbruck e Bolzano. (foto A.M.I. via A.Casirati)

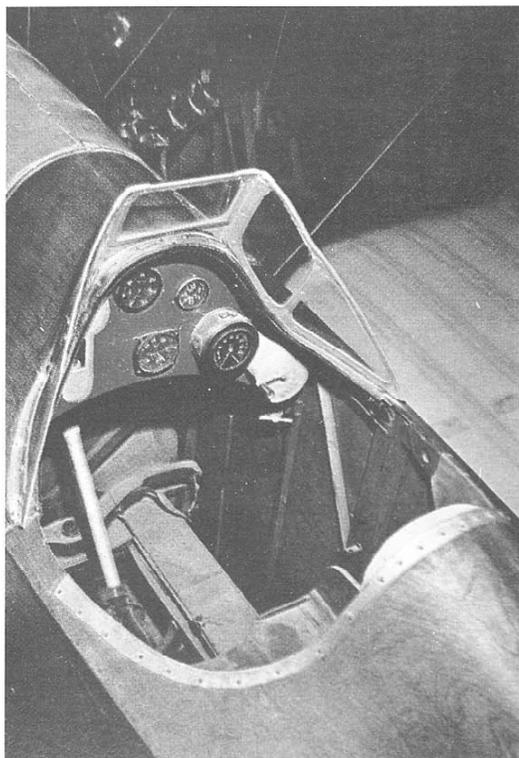
piccole sezioni.

Arriviamo così al punto dolente del kit: le ali. Innanzitutto necessitano di un assottigliamento almeno sul bordo di uscita e poi la forma generale va corretta. In più le semiali superiori mostrano un effetto centinatura differente la destra dalla sinistra.

Possiamo così far finta di niente, anche perché il difetto non è molto visibile se non ad un attento esame, oppure scegliere di autocostruire le ali per intero. Io ho optato per la prima soluzione, limitandomi a correggere la forma ed assottigliando il bordo di uscita. In più ho asportato il serbatoio alare supplementare e diviso le due semiali superiori l'una dall'altra per autocostruire meglio la struttura che le unisce. Prima di applicarle al modello, le ho verniciate con una miscela di Humbrol 71 Satin Oak più un 20% di bianco opaco per simulare la tela verniciata. Le estremità inferiori delle quattro semiali vanno verniciate con il rosso (le sinistre) e con il verde (le destre). Io ho utilizzato rispettivamente l'Humbrol 19 e l'Humbrol 3 con una successiva mano di trasparente opaco ottenendo un ottimo risultato anche a confronto con le coccarde fornite dal kit che ho applicato alle semiali superiori prima del loro montaggio definitivo.

Non avendo nessuna guida per il fissaggio delle semiali inferiori, ho praticato dei fori da un millimetro nel punto di massima sezione delle stesse nei quali ho inserito degli spinotti di plasticard. Forando in seguito la fusoliera nel punto esatto ho ottenuto un incastro perfetto ala-fusoliera, dando maggior rigidità al tutto. A questo punto ho costruito una struttura in legno che mi ha facilitato il posizionamento delle semiali superiori e della quale ho realizzato un disegno che può essere utile anche per il medesimo lavoro su altri biplani. Tutti i montanti alari sono stati ricavati precedentemente dalla busta Contrail Assorted Wing Struts, verniciati con l'Humbrol 64 Matt Light Grey e fissati con il cianoacrilato per ottenere una maggiore rigidità.

Qui a lato:
Vista parziale degli
interni della cabina
anteriore dello SVA 5
conservato al Museo
dell'Aeronautica
Militare di Roma.
(foto arch. A.Casirati)



La particolare struttura in legno mi ha permesso inoltre di ottenere il leggero diedro positivo delle semiali inferiori.

I piani di coda sono ben realizzati, ricordo solo che vanno uniti tra di loro prima di applicarli sopra alla parte terminale di coda. Così la parte fissa del timone va risagomata alla base per ottenere l'incavo dove alloggiavano i piani di coda che io ho precedentemente riposizionato abbassati, avendo cura di mettere la cloche in avanti.

Dal set Airwaves 72-16 WW1 Accessories ho ricavato tutti gli attacchi per i tiranti di controllo delle superfici mobili che ho applicato con una goccia di cianoacrilato in un piccolo solco scavato precedentemente. Da uno scheletro di un altro set di accessori ho ricavato delle sottili strisce di ottone con le quali ho realizzato il portabombe applicandolo in seguito sulla fiancata sinistra.

Tutta la struttura del carrello necessita di autocostruzione, il kit fornisce solo la struttura dell'asse che è esatta ma più lunga di 5 mm. Con i soliti montanti della Contrail e le ruote ottenute dalla bustina Aeroclub AV028 si possono ottenere ottimi risultati con poco lavoro. A questo punto ho realizzato tutta la tiranteria con del filo di nylon da pescatore da 0,08 mm. con il seguente metodo:

Partendo dai fori in fusoliera e passando attraverso altri fori passanti praticati nei punti d'attacco delle ali, ottengo così una specie di giro continuo. In ogni foro poi metto una piccola goccia di cianoacrilato, tagliando con una lama affilatissima il filo che non serve. Con una piccolissima dose di stucco ed una lieve passata di carta vetrata fine per pareggiare il tutto ottengo un ottimo risultato.

Consiglio a chi ci vuol provare di partire dai fori di partenza con il filo annodato su sé stesso ed imbevuto di cianoacrilato, per scongiurare qualsiasi pericoloso distacco. Ultima fase è la verniciatura dei cavi con il Gunze H28 Metal Black e che va fatta assolutamente per ultima, altrimenti il cianoacrilato si attacca alla vernice ed il nylon si sfilava via dai fori.

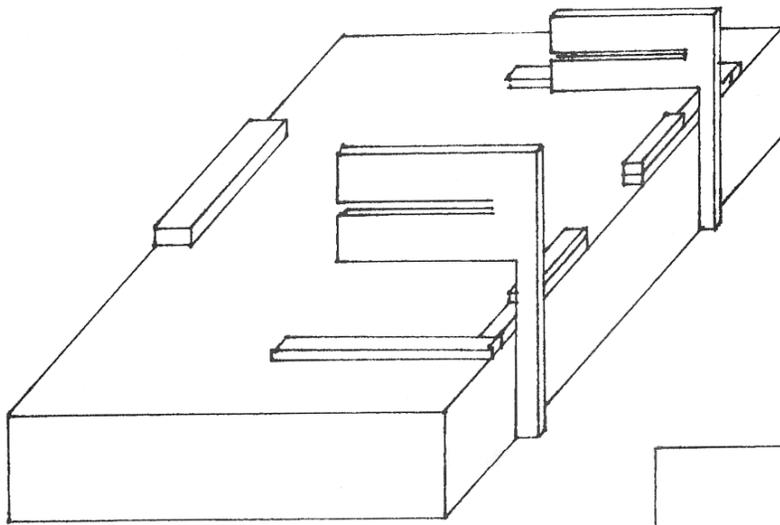
Ho di seguito ricostruito anche il pattino di coda, partendo da quello fornito dal kit rielaborato e costruendo la parte che tocca terra con striscioline di plasticard applicate una sopra l'altra, dalla più corta alla più lunga, ottenendo l'effetto "balestra" dell'originale.

Ultimi accessori sono gli scarichi del motore, realizzati con il tondino da 0,5 mm e colorati con il nero opaco. Una passata di trasparente opaco su coccarde, insegne e scritte completa il mio modello, pronto così per partecipare alle prossime mostre di modellismo!

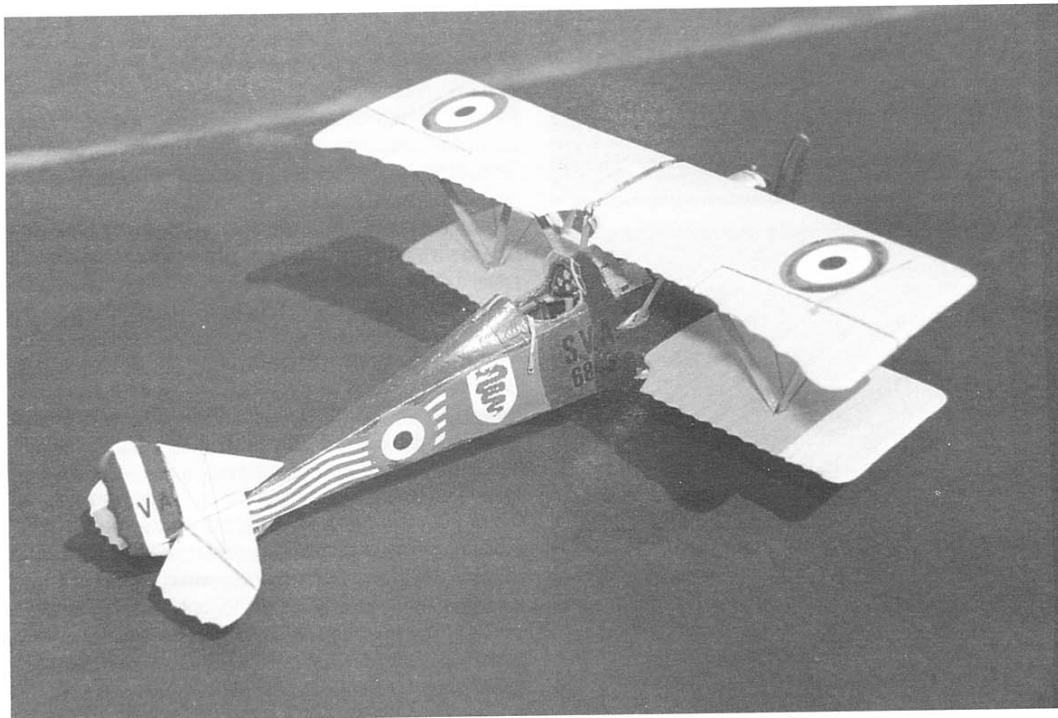
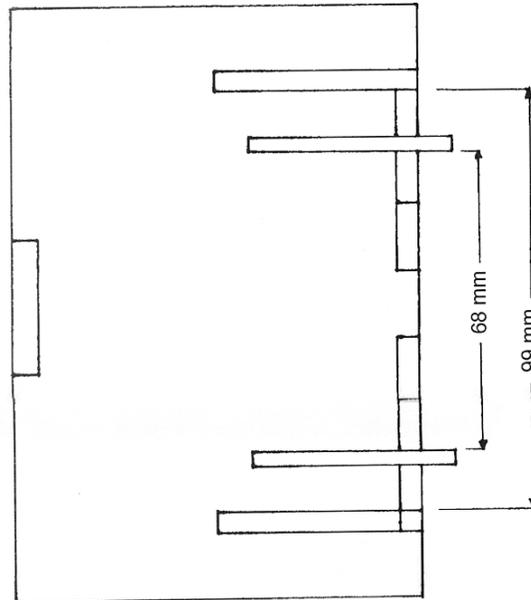
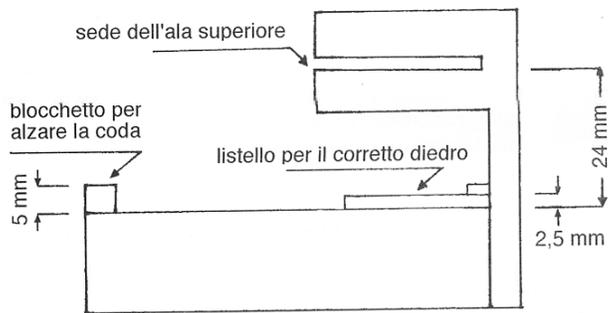
Un particolare ringraziamento a Carlo Peruzzo per aver realizzato le foto del modello.

Bibliografia

Windsock Datafile 40 "Ansaldo SVA 5" - Albatros Production.
Windsock International Vol 6 N° 6 pag. 28 "Italian Colors" - Albatros Production
"L'aviazione" enciclopedia vol.4 fasc.40 "Ansaldo SVA 5" - Ist. Geog. De Agostini
"Gli eserciti del Ventesimo secolo" N° 6 Aviazione 1900-1918 pagg. 22-23 - Curcio Periodici
"Origini dell'aviazione in Italia 1783-1918" P. Vergnano - Edizioni Intyprint Genova

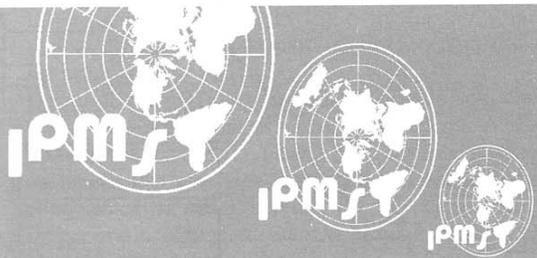


Questi tre schizzi rappresentano il pratico scaletto che l'autore si è costruito per il corretto fissaggio dell'ala superiore; le misure si riferiscono allo SVA 5 della Pegasus. Una volta bloccato l'aereo con un elastico, e l'ala superiore negli appositi incastri, con un compasso si possono prendere le misure di tutti i montanti ed in seguito fissarli.



Qui a lato:
Vista di tre quarti posteriore del modello finito riprodotto lo SVA 5, realizzato dall'autore sulla base del kit Pegasus in 1:72 (foto C.Peruzzo)

RESOCONTI delle Mostre di Milano e Asti



In questa pagina:
Sopra, il Campione
IPMS 1995: N.Poncini
con il CAC 13 Boome-
rang in scala 1:32; kit
vacuform della F.M.Mo-
dels con interni, moto-
re e numerosi partico-
lari autocostruiti.
Sotto, lo Chevrolet
Cameo di M.Quaglia in
scala 1:25.

18ª MOSTRA CONCORSO IPMS-MILANO

La 18ª Mostra-Concorso dell'IPMS Milano, come di consueto, da alcuni anni vede inserito il Campionato Nazionale dell'IPMS Italia, aperto alla partecipazione dei soci italiani e stranieri. Abbiamo notato che la partecipazione dei soci nazionali cresce di anno in anno, confermando quello che da tempo sospettavamo: l'Hobby Model Expo è diventata la più grossa manifestazione del settore, ove produttori, negozianti, club e appassionati si ritrovano puntualmente ogni

anno sotto lo stesso tetto. Nonostante la totale assenza di negozianti stranieri (tanto attesi!) il flusso di visitatori è stato tale da imporre agli organizzatori l'apertura di nuove biglietterie all'ingresso.

La collaborazione che l'IPMS-Milano ha avuto negli anni scorsi con l'organizzatore dell'intera manifestazione, l'architetto Gabriele Pagliuzzi, ha dato ottimi risultati. Innanzitutto dobbiamo dire che, nonostante la mancata partecipazione di alcuni Centri, il numero dei soci IPMS iscritti alla manifestazione è aumentato, parimenti all'interesse creato nell'ambito dell'IPMS stessa. Non a caso la partecipazione di alcuni centri è stata resa possibile grazie al trasporto-navetta effettuato dai soci di Milano in occasione della Mostra organizzata dal Centro di Asti. nello stand dell'IPMS i visitatori hanno avuto l'occasione di osservare le novità della neonata "E.P. Original Models" il cui titolare, Emanuele Parassina, ha potuto illustrare le prime produzioni e le novità future. Una gradita partecipazione ci è stata offerta da Gianluca Cocchi dell'IPMS 93ª Independent Brigade di Modena, che per l'occasione ha presentato una monografia della blindo armata Centauro, personalmente curata. Presente nello stand anche il GIS 7, che si occupa degli aerei della Prima Guerra Mondiale; con apposite bacheche hanno dato un saggio rappresentativo di opere ed iniziative che regolarmente svolgono. E' intervenuto da Palermo il socio Salvatore Di Marco nonostante il disagio che le distanze creano alla partecipazione dei soci più lontani. A questo proposito colgo l'occasione per segnalare che l'IPMS Milano ha preso accordi con l'organizzazione dell'Hobby Model Expo per favorire i partecipanti più lontani: dalla prossima edizione sarà possibile, previo accordo anticipato di almeno 3 mesi, partecipare direttamente alla mostra, consegnando il materiale il Sabato mattina. In questo modo si evita la consegna la settimana precedente alla manifestazione. Ricordiamo inoltre che sono sempre disponibili spazi gratuiti per i GIS e Centri IPMS che desiderino mostrare i lavori svolti a carattere specifico e/o tematico.

Il titolo di campione IPMS-Italy 1995 è stato assegnato a Nicholas Poncini dell'IPMS-Ticino, con un CAC Boomerang in scala 1/32. Ha presenziato alla premiazione anche il Sig. Agostino Bosetto della "Nuova Arti Grafiche Ricordi" che tutta l'IPMS Milano ringrazia per la fattiva collaborazione, senza la quale non sarebbe stato possibile organizzare l'intera mostra. Nel corso della premiazione è stata doverosamente ricordata la figura di Maurizio Zen, titolare della P.D. Models di Vicenza, tragicamente scomparso alcuni mesi fa. Concludo rinnovando a tutti i Centri e GIS l'invito a partecipare numerosi alla prossima edizione, che si svolgerà come sempre nell'ultimo fine settimana di Settembre 1996.

resoconto e foto di Marino De Bortoli

