

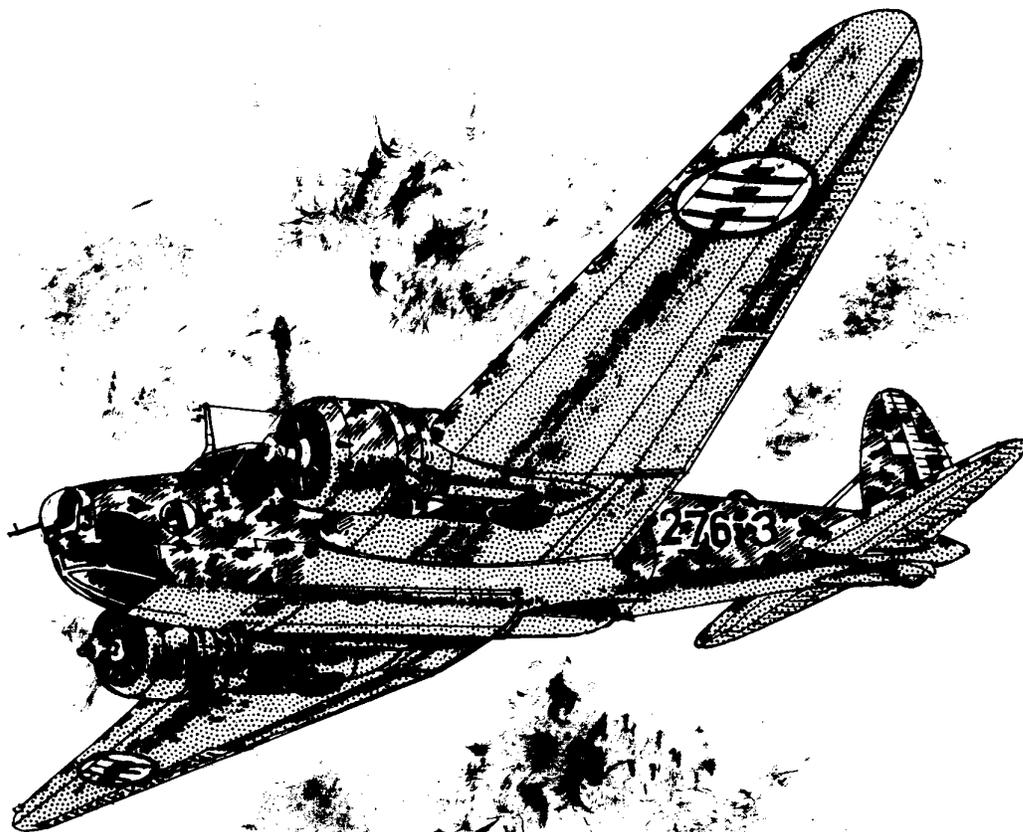


# il notiziario IPMS

VOL. 2 - No. 3  
Settembre 1970

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY  
sezione Italiana

Publicazione ad uso esclusivo dei Soci dell'IPMS - Italy



## EDITORIALE

Questo numero de *Il Notiziario* si presenta (sempre con un certo ritardo purtroppo) con alcuni allegati che riteniamo di interesse e atti a stimolare i contatti tra i soci e tra questi e la Direzione.

Come anticipato il tema di rilievo è costituito dal FIAT B.R. 20 e siamo grati a tutti coloro che hanno risposto al nostro appello per materiale su questo soggetto. Una novità è costituita dalla comparsa di fotografie che contiamo di mantenere come una rubrica fissa nei prossimi numeri. Per questa iniziativa e per l'esistenza stessa della nostra pubblicazione raccomandiamo a tutti i soci di collaborare inviandoci materiale da utilizzare per i prossimi numeri.

A. M. B.

## CONCORSO NAZIONALE 1970

L'IPMS-ITALY, nell'impossibilità, almeno per ora, di adottare una formula diversa, ha deciso di seguire anche per quest'anno quella del precedente concorso. Esso si baserà quindi sulle riproduzioni fotografiche dei modelli realizzati dai soci.

Le modalità del concorso sono riportate in un foglio allegato a questo numero che dà anche il tagliando-questionario da inviare insieme alle foto.

Questa volta abbiamo fissato la data di chiusura al 31 gennaio 1971 in modo da dare tempo sufficiente anche a chi non può dedicarsi al nostro hobby con continuità.

Invitiamo tutti a partecipare senza aver timore di non essere all'altezza. I soci Junior sono pregati di specificare tale qualifica nel questionario perché questa volta vi saranno dei premi riservati a loro.

Coraggio e buona fortuna!

La Direzione Nazionale IPMS-Italy

## ELENCO SOCI IPMS-ITALY

A cura della Direzione Nazionale è stato compilato un elenco generale dei Soci che viene distribuito, in forma di allegato, con questo numero del "Notiziario".

Premesso che il suddetto elenco, suddiviso per regioni e province, è aggiornato al settembre c.a. e che comprende i nominativi, per anzianità, di *tutti* i Soci (ossia anche di quelli che, per un motivo o l'altro, non hanno rinnovato la loro adesione per il 1970) precisiamo che tale elenco sarà regolarmente aggiornato nelle future edizioni del "N", all'atto cioè della acquisizione di nuovi Soci.

La utilità di questa iniziativa è indubbia in quanto che, oltre a soddisfare le richieste di molti iscritti, esaudisce uno dei presupposti fondamentali della nostra Associazione che è appunto quello di promuovere gli scambi, i contatti, e quindi la reciproca conoscenza.

Anche i Direttori dei vari "Centri" avranno l'opportunità di aggiornare l'elenco dei Soci presenti nella loro giurisdizione mentre, lo stesso elenco potrà servire agli operatori o a quanti comunque interessati ai vari aspetti del modellismo per far pervenire ai Soci le loro comunicazioni.

Quanto ai particolari grafici, ogni nominativo viene preceduto dal "member number" invariabile e seguito, tra parentesi, dall'anno di nascita. Seguono, ancora, in alcuni casi, alcune abbreviazioni che indicano, nella struttura organizzativa, alcune posizioni particolari che abbiamo ritenuto dover porre nella giusta evidenza.

Contiamo in un prossimo futuro e sulla scorta delle informazioni fornite nella scheda di adesione, di compilare un elenco rappresentativo di categorie e particolari competenze per facilitare scambi diretti tra quanti coltivano gli stessi interessi o abbiano bisogno di informazioni su un determinato campo o argomento.

E poiché la casistica di queste categorie avrà un riscontro esclusivamente numerico (sarà cioè indicato solamente il "numero" attribuito al Socio) l'elenco in questione acquisterà un ulteriore ed utile impiego.

In occasione di questa iniziativa, mentre invitiamo tutti a farci conoscere eventuali inesattezze od omissioni, come pure ogni variazione intervenuta nello status originario, desideriamo ricordare che l'appartenenza alla nostra Associazione, sia in Italia che all'estero, stabilisce già un rapporto di amicizia, di solidarietà e di reciproca confidenza, valido ed utile in ogni luogo.

La Direzione Nazionale IPMS-Italy

#### DECALS PER AEREI ITALIANI (aggiornamento)

1/72

**Lines Bros. Italiana (L. B. I.)** – Si tratta di buste chiuse in plastica contenenti anche numerosi profili a colori dell'aereo o degli aerei cui sono applicabili le decalcomanie, nonché una scheda, redatta in quattro lingue, con brevi cenni esplicativi, biografici ed araldici.

*Busta n.5* per due soggetti:

A) Fiat G:50 "Freccia": nove distintivi di reparto

- 1 – 154° Gr. Aut. C.T., 361–376–353ma Sqa.;
- 2 – 56° St., 20° Gr., 351–352–353ma Sqa.;
- 3 – Aviaz. Legionaria del Tercio;
- 4 – Gruppo Sperimentale Caccia-Spagna (1936–39);
- 5 – 22° Gr. "Spauracchio", 52° St., 357–358–359ma Sqa.;
- 6 – 162ma Sqa., 161° Gr. "Varda che te sbrego";
- 7 – Secondo Gr., 150–51–52 & 358ma Sqa.;
- 8 – Sesto St. "Diavoli Rossi", Secondo Gr., 151–52–53 & 358ma Sqa.;
- 9 – 51° St., 20° Gr., 151ma Sqa.

B) Macchi MC 202 "Folgore": undici distintivi.

- 1 – Primo St., Sesto Gr., 79–81–88ma Sqa. "Incocca, tende, scaglia";
- 2 – Quarto St., Nono Gr., 73–96–97ma Sqa. "Cavallino Rampante";
- 3 – 97ma Sqa., Nono Gr., "Gamba di Ferro";
- 4 – 153° Gr., 372–73–74ma Sqa. "Asso di bastoni";
- 5 – una insegna personale;
- 6 – "La Cucaracha" XVI Gr. Guerra Civile di Spagna. 153° Gr.C.T., 369–70–71ma Sqa. & 24° Gr.R.A.;
- 7 – Dicitura "4° F.Baracca" per il IV St./10° Gr., 84–90–91ma Sqa.;
- 8 – 152° Gr., 368–370ma Sqa. "Asso di Spade";
- 9 – 90ma Sqa., X Gr.;
- 10 – XVIII Gr., 83–85–95ma Sqa. "Ocio che te copo";
- 11 – 150° Gr., 153° St., 363–64–65ma Sqa. "Gigi Tre Osei".

*Busta n.10* unicamente per il Savoia Marchetti S.M.79 "Sparviero"

Contiene, oltre alle insegne di id. naz. alari e di fusoliera per la RA e per la R.S.I. (1-2) e ad un pennello di capo gruppo (4) i seguenti dieci distintivi di reparto:

- 3 - 87° Gr., 193ma Sqa. B.T. "Ardisco, Colpisco, Me ne Infischio" Sicilia 1941;
- 5 - 200ma Sqa. B.T./42° Gr. Sicilia 1941. Lettera stilizzata "M";
- 6 - 28ma Sqa. B.T. Spagna 1938;
- 7 - 132° Gr. Aut. A.S./278ma Sqd.;
- 8 - "Se ti vedo ti frego". Unità sconosciuta;
- 9 - 105° Gr. Aut. A.S./46° St.;
- 10 - 60ma Sqa. B.T. "Mifate un baffo";
- 11 - 36° St. A.S.;
- 12 - 29° Gr. B.T.;
- 13 - 59ma Sqa. B.T.

*Nota alle due buste L.B.I.* - Da un primo esame di quanto contenuto in queste due buste nel suo insieme, si ricava l'impressione che si sia voluto mettere "troppa carne sul fuoco" e che esiste un notevole disquilibrio tra la dovizia dei distintivi forniti e le concrete possibilità, da parte del modellista, di utilizzarli al di fuori delle esemplificazioni fornite che, peraltro, mancando (specialmente per gli S-79) di una prospettiva in pianta (sempre per gli S-79 si discute se il caratteristico schema "a bande" della Guerra di Spagna fosse a tre tone e non a due) e di una guida per la tonalità dei vari colori. Vogliamo dire che, non essendosi limitata la Ditta a fornire le semplici decalcomanie, avrebbe dovuto completare l'opera fornendo, oltre alle indicazioni accennate, anche altre relative alla *posizione* ed alla coesistenza che erano estremamente variabili.

Per quanto riguarda i fogli di decalcomanie appare alquanto singolare l'attribuzione di distintivi che nulla o poco hanno a che fare con il soggetto della busta. Tipico è l'esempio del distintivo n.5 (foglio del G. 50) ideato ed applicato per la prima volta in Russia nell'estate del 1941, quando il 22° Gruppo aveva già completato la sua transizione su i Macchi 200. La confusione si ripete anche nella busta n.10 esclusiva per lo S-79, a proposito del distintivo n.11 visto che il 36° Stormo A.S. era equipaggiato con gli S.84; e con il distintivo n.13 dato che la 59ma Sqd B.I. montava i Cant.Z.1007 (da notare che, molti di questi distintivi rimasero semplice elemento figurativo di reparto, nel senso che non furono mai riportati sulle fusoliere degli apparecchi).

Altre attribuzioni, riportate categoricamente, sono invece ancora oggetto di controversia come ad es. quelle relative ai dist. "Asso di Bastoni" ed "Asso di Spade" attribuiti rispettivamente al 153° e 151° Gruppo C.T. mentre dovrebbero essere riferite al 152° e "probabilmente" al 151°. Lo stesso dicasi del distintivo n.6 (foglio G.50) della 162ma Sqd. e "probabilmente" da attribuirsi al 161° Gruppo.

Ricordiamo, per incidens, che, necessità operative e contingenti, determinavano spostamenti ed assegnazioni (temporanee o meno) delle formazioni minori (squadriglie) e che spesso i gruppi diventavano autonomi (per ritornare successivamente alle dipendenze dello Stormo o di uno Stormo che non era quello originario) od operavano con un organico ridotto o puramente nominale; dati tutti importanti per la corretta applicazione dei distintivi. Citiamo, a questo proposito, i distintivi n.7 e n.8 (foglio del G.50); il n.8 è il distintivo di Stormo (il 6°) ed il n.7 di Gruppo, ossia del 2° Gruppo - organicamente assegnato a quello Stormo con le sue Sqd. n.150, 152 e 358 - e, dato che il 2° Gruppo divenne autonomo nel 1942 operando in Sicilia con la sola 358ma Sqd. e su Reggiane Re.2001, si conviene che il suo distintivo di combattimento, sia considerato caratteristico ed emblematico di quest'ultimo apparecchio.

Altre obiezioni dobbiamo sollevare circa il contenuto delle didascalie che illustrano i singoli distintivi e che spesso difettano di chiarezza come ad es. il distintivo n.6 (foglio del MC.202) del 16° Gr. durante la Guerra di Spagna; delle Sqd. n.369 e 371 del 22° Gr. e della 370ma (quest'ultima prima nel 152° Gr. (1941) e poi nel 24° (1941-42-43).

Sempre su questo argomento riteniamo a ragione che il distintivo n.7 (busta n.10) debbesi riferire al distintivo originale della 278ma Sqd. Autonoma A.S. del 1940. Il 132° Gr. Aut. A.S. si costituì il 1° aprile 1942 con la 278ma Sqd. e la 281ma; il distintivo rimase, anche in questa più grande unità (i "Quattro Gatti" corrispondevano infatti ai soli quattro apparecchi della 278ma nel 1940), ma come variante dell'originale.

Visto poi che si è voluto largheggiare, non si comprende l'assenza per il 4° Stormo, del "Cavallino Rampante" nero su fondo bianco del 10° Gr. (Sqd. n.84, 90 e 91 - che era stata quella di Baracca nella Ima Guerra Mondiale) presentando i due gruppi particolarità storiche e figurative che il modellista esperto avrebbe apprezzato.

In questo esame delle due buste della L.B.I. (delle quali abbiamo trascritto le attribuzioni originali della Casa Produttrice, riportando, accanto a ciascun distintivo, la cui numerazione abbiamo parimenti seguita, solo antepoendo, per qualche reparto, la precisa unità organica cui il distintivo si riferisce) ci siamo limitati ai rilievi più evidenti e ad esporre il nostro punto di vista sulla impostazione dell'argomento, desiderosi di apportare qualche perfezionamento a questa iniziativa peraltro lodevole. Ed affinché quanto esposto, non abbia a rimanere un vano esercizio critico, vorremmo, oltre ad invocare una auspicabile collaborazione con tutte le ditte che si avventurano nel difficile campo delle insegne e tinteggiature dell'aviazione nostrana, suggerire al modellista desideroso di qualche riproduzione storicamente valida - consci delle sue perplessità - una metodica intesa, almeno in un primo tempo, a circoscrivere il proprio campo ad un determinato "momento" operativo del soggetto prescelto, riproducendo quelle configurazioni "classiche" (emblematiche e tinteggiature) caratteristiche di questo e rese "sicure" da una documentazione fotografica da raccogliersi con paziente ricerca.

**Italaerei** - In mancanza di ogni precisa indicazione diamo ai fogli una numerazione fittizia:

Foglio n.1 - Ins. Ident. Naz. per caccia n.48.

Fasci rotondi per ali in due dimensioni e nelle tre varianti su fondo trasparente bianco e nero; n.8 fasci di fusoliera; n.4 croci di deriva. Indicazione per carburante e per cassetta pronto soccorso nonché una serie di numeri in nero.

Foglio n.2 - 16 fasci rotondi per caccia in una sola dimensione ma in uno stile diverso dai precedenti e con fondo bianco e trasparente; n.4 fasci di fusoliera per bombardieri; bandierine tricolori frangiate per la R.S.I.; croci bianche di deriva per caccia e bombardieri, numeri in bianco, rosso e nero; numeri di matricola e n.16 distintivi per quattro diversi reparti.

Foglio utile per il G.50 e per il B.R.20.

Nota - Mentre non sono inclusi i fasci alari quadrati da usare insieme alle predette insegne "a francobollo" della R.S.I., i distintivi di reparto sono gli stessi del n.1 e 8 (Fiat G.50) e del n.9 (Macchi 202) del foglio n.5 della L.B.I. cui è stato aggiunto quello del 54° St. C.T. (Testa di tigre gialla).

Notiamo la mancanza di distintivi per il B.R. 20 come ad es. "La Torrida" della 54ma Sq. B.T., quello della quarta ed ancora quello del 116° Gr. 137° St. delle Cicogne che avrebbero arricchito il contenuto piuttosto modesto del foglio incluso nella scatola di montaggio di questo ben noto apparecchio.

### 1/48

**Artiplast** - Dieci buste montate su cartoncino con uno o più fogli di dec. da applicarsi ad uno o più soggetti riprodotti da questa Ditta. Tutti i fogli, oltre a quanto segue (e che mancando le buste di numerazione, abbiamo cercato di elencare secondo un ordine cronologico) contengono, oltre le insegne di identificazione naz. relative al periodo di impiego, i numeri di matricola, le bande e le croci bianche, con altre indicazioni minori (Stemma di Casa Savoia, ecc.).

N. 1 per il CR-32 Aviaz. Legionaria. Dist 16° Gr. "La Cucaracha";

N. 2 per il CR-42 "Falco". Dist 162ma Sq. "Varda che te sbrego";

N. 3 per il S.I.A.I. Marchetti S-79 "Sparviero"; numeri di identificazione 205-3 (neri-rosso);

- N. 4 per il Caproni/Reggiane Re 2000 Aviaz. Ausiliaria per la R. Marina;
- N. 5 due soggetti:
- 1) Fiat G.55 "Centauro". Ins. Aeron. R.S.I. con dist. II Gr. Caccia/Prima Sqa. "Gigi tre Osei";
  - 2) Ansaldo SVA 1917 Dist. Sqa. "La Serenissima";
- N. 6 fasci rotondi (n.24) e quadrati (n.16) per caccia e bombardieri R.A./R.S.I. di vario stile;
- N. 7 contiene n.3 fogli:
- 1) freccia gialla e dist Terza A.B.;
  - 2) freccia rossa e dist 2° St. C.T.;
  - 3) freccia bleu e banda rossa orizzontale di deriva contenente in cerchio il distintivo della 51ma A.B.;
- N. 8 busta miscellanea: dist 4a-5a-6a A.B. e 2° St./Tridente rosso / Freccie tricolori / Numeri id. di fusoliera in nero;
- N. 9 due soggetti:
- 1) FIO4-G. Dist 4a-5a-6a A.B.;
  - 2) Numeri di id. fusoliera in bianco per i tre reparti.
- N.10 per Aermacchi 416. Oltre alle lettere di id. civili, coccarde, distintivi e numeri di quattro reparti militari (3a-4a-51ma A.B. e Scuola Volo Iniziale).

A. SERRA

**ACCESSORI – Decalcomanie in scala 1/48 (aggiornamento)**  
DE-FREY DECALS (Regno Unito)

Foglio n.5. Contiene quattro soggetti per il P-39 "Airacobra" e precisamente:

- 1) P-39D USAF, 57th F.S., 54th F.G. flown by Lt.Col.Spoons June-Dec.1944;
- 2) P-39Q USAF, Bombers Jump Plane, 1943;
- 3) P-39N Armée de l'Air/Free French, G.C.I./4 "Navarre", Algerie 1944;
- 4) P-39Q Russian A.F., Eastern Front, 1944.

Il foglio comprende lettere di codice, numeri di serie ed anche impressioni non standard. Assenti i distintivi di id. naz. francesi ed americani che debbono essere ricavati dal foglio standard del kit. Esiste anche nella versione 1/72.

A. S.

**SUGGERIMENTI E CONSIGLI**

**Superfici metalliche, silver finish, alluminio, bare metal, natural metal, etc. (Parte Prima)** – A giudicare dalle lettere dei soci bisogna ammettere che quello di riprodurre delle superfici metalliche verosimili è un problema che veramente travaglia molti modellisti. La cosa non stupisce chi è solito leggere pubblicazioni straniere (soprattutto Airfix Magazine) dove sono stati presentati i metodi più svariati ed, in alcuni casi, più strambi.

Bisogna premettere che il problema non presenta una soluzione unica, valida per tutti i casi e ciò è dovuto al fatto che l'originale che si vuole riprodurre in scala presenta caratteristiche diverse. Molte volte poi i termini riportati nel titolo di questo articolo sono usati a sproposito e confondono.

Per questo motivo si ritiene utile premettere alla presentazione dei vari metodi una breve e sommaria analisi dei diversi tipi di superficie che si vogliono riprodurre. Converrà a questo scopo servirsi di alcuni esempi tipici.

I caccia della RAF in servizio nel periodo tra le due guerre (Fury, Gladiator, Gauntlet, etc.) non avevano bisogno di mimetizzazione, ma anzi erano decorati con le insegne ed i distintivi di unità molto ben visibili sulle superfici "argentate". Un esame più approfondito rivela che queste superfici argentee erano in realtà costituite da ampie zone rivestite in tela o legno verniciate con colore alluminio (che dà una apparenza argentea) ed alcune parti (cappottina motore, pannelli per ispezione, bracci del carrello, etc.) lasciate allo stato naturale o tutt'al più tirate a lucido con polish e "olio di gomito".

A volte per descrivere le superfici di tali velivoli si usano i termini "silver finish" o argentee, ma è chiaro che si tratta di espressioni non esatte o di comodo. Le superfici presentavano un diverso grado di lucentezza a seconda del tipo di legante usato per tenere in sospensione le particelle di alluminio o per il fatto di ricevere o meno una mano finale di vernice trasparente, ma il loro colore era pur sempre alluminio e non argento. Sempre nel caso della RAF dopo la fine della 2a G.M. si abbandonò l'uso della mimetizzazione e si ritornò a verniciare i velivoli di colore alluminio, per la precisione con la vernice "DTD 772 Cellulose - Silver 33-B-865" (riscappa fuori il "silver" ingannatore).

Si ottenevano delle superfici inizialmente lucide, ma che dopo un minimo d'uso diventavano opache per l'attrito con l'aria e le intemperie. Esempi tipici di questo periodo sono i Meteor MK IV, gli Spitfire, i Vampire, etc.

La vernice alluminio ha una funzione protettiva e raramente la RAF (e mai la Fleet Air Arm) hanno lasciato l'intera superficie di un aereo nel suo colore naturale, o per dirla all'americana "bare metal". Le eccezioni sono costituite dai pochi Washington, certi prototipi ed alcuni velivoli particolari quali gli English Electric Lightning.

Per l'aeronautica americana (prima USAAF e poi USAF) la situazione è completamente diversa. Di norma quando i loro velivoli non erano mimetizzati o grigi, erano lasciati con le superfici metalliche allo stato naturale o "bare metal", fatta eccezione per le aree antiriflettenti e gli eventuali contrassegni. Similmente alla situazione del Regno Unito, praticamente mai i velivoli imbarcati della U.S. Navy erano/sono lasciati nella condizione "bare metal".

Per l'aeronautica italiana, limitatamente al periodo post-bellico, si può dire che la situazione rifletteva quella dei paesi d'origine dei velivoli impiegati. Cioè, quando non erano mimetizzati, erano lasciati in bare metal se di origine USA o verniciati in alluminio se inglesi; quest'ultima condizione era normalmente valida anche per i velivoli di costruzione italiana. Alcuni esempi chiariscono meglio la situazione: P-38, P-51, P-47, C-45, C-47, F-84, T-33, C-119 e F-86 erano per lo più in bare metal; Spitfire, Vampire, Fiat G-46, Macchi M.B.308, SAI S-7, Fiat G-59, T-6, Macchi 416 e Fiat G-80 erano, quando non mimetizzati, in alluminio.

E' bene chiarire che quanto sopra costituisce solo un'indagine molto sommaria, soprattutto per quanto riguarda la nostra aeronautica e quindi è valida solo per le sue linee generali.

Con le premesse fatte possiamo ora passare a considerare i metodi da usare per realizzare i modelli.

Per riprodurre le superfici originalmente verniciate in alluminio il metodo più semplice ed efficace è quello di dipingere il modello con opportune vernici. E' solo necessario usare alcune accortezze. Le vernici con pigmenti metallici tendono più delle altre a depositarsi e quindi devono essere mescolate molto bene prima e durante il lavoro. Il miglior risultato si ottiene applicandole a spruzzo, ma ci rendiamo conto che il complesso aerografo o aeropenna con relativo compressore non è alla portata di tutti e d'altra parte le bombole spray, per le considerazioni sotto riportate, non contengono il tipo di vernice più indicato.

Si possono ottenere risultati accettabili con il pennello, ma per evitare le striature è necessario diluire molto la vernice. Questa deve essere talmente fluida da lasciare quasi da sola il pennello quando a contatto con la superficie e correre lungo i solchi ed i rilievi della plastica, ma senza gocciolare. Bisogna usare un pennello relativamente largo e morbido da muovere rapidamente con passate lunghe ed in una sola direzione; di norma è bene procedere secondo la lunghezza per la fusoliera e nel verso dell'apertura per le ali.

Per muovere il pennello liberamente conviene non preoccuparsi delle finestrature e di altri dettagli che possono in seguito essere puliti con solvente o ritoccati con il colore opportuno. Un altro metodo è quello di mascherare queste aree con nastro adesivo.

Si può ottenere una copertura completa con una sola mano e il risultato è paragonabile a quello che si raggiungerebbe verniciando a spruzzo. Prima del colore alluminio è consigliabile dare una mano leggera di vernice grigio opaca; ciò si rende indispensabile se la plastica è di un colore molto lontano dal grigio o se è translucida o grassa.

Una mano di fondo è comunque raccomandata per tutte le vernici metalliche, e precisamente: bianco per l'argento, giallo per l'oro e l'ottone e rosso o giallo per il rame ed il bronzo.

A questo punto non rimane che la scelta della vernice. Personalmente preferisco lavorare con vernici alluminio opache; per ottenere, quando dovesse servire, una superficie più riflettente si può sempre dare una mano di trasparente semi-lucido o lucido. Quelle che più si avvicinano al colore alluminio richiesto sono nell'ordine le seguenti: Rivarossi Alluminio 16153, Pactra Flat Aluminium, Modicolor J5, Frontier H.Q. Flatt Silver, Aurora e Humbrol serie Camouflage. La prima è veramente la migliore anche se la boccetta è di forma del tutto infelice; può darsi che non sia facile reperirla.

In alcuni casi ho usato con ottimi risultati delle vernici alluminio per uso normale in vendita presso i negozi di ferramenta o di colori; c'è anche un notevole risparmio di spesa, ma evitare le vernici alla nitro.

Per diminuire la lucentezza e conferire di più l'aspetto di una superficie verniciata e attaccata dagli agenti atmosferici si può aggiungere del grigio, provvedendo a mescolare bene.

Anche in un velivolo interamente ricoperto con la stessa vernice si possono notare delle differenze a seconda del materiale costituente la superficie. Questo può essere riprodotto sul modello usando vernici diverse o smorzandone una con del grigio ed applicando una sulle parti metalliche e l'altra sulla struttura ricoperta in tela o legno.

Completeremo l'argomento trattando i metodi per riprodurre il bare metal nel prossimo numero.

A. M. BELLEI

## I SOLDATINI DELLA HISTOREX

I soldatini di piombo costituiscono una delle forme più classiche e tradizionali di collezionismo. In Inghilterra alcune delle più note case specializzate in vendite all'asta di oggetti di antiquariato dedicano con una certa regolarità intere sedute a collezioni o pezzi che risalgono a cento, duecento o più anni, che vengono regolarmente esitate a prezzi astronomici.

Sempre a Londra fra gli eleganti e raffinati negozi della Burlington Archade (che corrisponde alla nostra Via Condotti a Roma o Via Montenapoleone a Milano) ce ne sono tre o quattro che trattano unicamente soldatini di piombo ed accessori.

Negli ultimi anni fenomeni quali la civiltà dei consumi, l'aumento del tempo libero e soprattutto la maggiore disponibilità economica verso le spese di tipo voluttuario hanno trasformato quello che era un interesse per pochi ricchi in un hobby alla portata di molti.

Ciò è stato possibile anche a causa di innovazioni di tipo tecnico che hanno permesso di passare da produzioni del tutto artigianali a quelle di tipo semi-industriale e quindi ridurre i costi.

Ciò è vero soprattutto negli Stati Uniti dove sono "esplose" numerose ditte nuove che si sono affiancate a quelle inglesi tradizionali. Tra i tanti nomi citiamo: Monogram, Cameo, Imrie/Risley, Superior, Rose, Old Guard, Valiant, Cavalier, Douglas Miniatures, Stadden e Hinton Hunt.

Un'altra innovazione è costituita dai soggetti; oltre a quelli classici del passato se ne sono aggiunti altri relativi alla prima e seconda guerra mondiale ed a personaggi storici quali McArthur, Churchill, Hitler, Mussolini, etc.

Fin qui però le alternative sono al massimo due: soggetti completamente rifiniti o da verniciare. Questo fatto e la circostanza che tali modelli sono in lega metallica (ricordiamo che la nostra Associazione riguarda quelli in plastica) ed in un sol pezzo continuano a circoscrivere la materia nel campo del collezionismo.

E' invece grazie alla Historex che è stato introdotto l'elemento modellismo riuscendo a rendere molto più interessante e costruttivo quest'hobby.

I modelli della Historex sono realizzati in plastica e sono composti da numerosi pezzi. E' quindi possibile variarne l'atteggiamento posizionando opportunamente i diversi arti. Il soggetto viene praticamente "vestito" dato che elementi quali corazze, mantelli, spalline, spade, etc. sono tutti staccati; in questo modo anche una mano relativamente esperta può ottenere risultati di colorazione eccellenti.

I modelli sono realizzati nella scala standard di 54 mm (altezza d'uomo senza cappello) che corrisponde alla scala 1/32 degli aerei.

I soggetti riguardano tutti il periodo del primo impero francese o Napoleonico, ma non si tratta di poca cosa considerando la varietà dei modelli finora prodotti.

Tanto per citare dei numeri abbiamo: 16 figure a cavallo che rappresentano personaggi storici del tempo e, cioè, Napoleone, Murat e diversi generali e marescialli; altre 29 figure a cavallo ognuna con quattro o cinque variazioni quali ufficiale, porta stendardo, trombettiere, sottoufficiale o soldato; più di 20 figure a piedi che oltre alle variazioni sopra riportate possono avere quattro posizioni: sull'attenti, present'armi, passo di sfilata e passo di carica; c'è poi un'intera banda formata da quindici elementi ognuno con il suo strumento; pezzi d'artiglieria con traini, carri per munizioni, etc; ci sono poi dei soggetti speciali quali Lady Godiva, ovviamente nuda sul cavallo bianco, Luigi XV e Maria Leczinska.

La realtà è che già la consultazione del catalogo o del foglio per gli ordinativi è una impresa da iniziati. L'insieme cavallo e cavaliere è costituito da circa 40 pezzi formati in plastica bianca infrangibile di ottima qualità. Alcuni particolari del soggetto possono essere modificati lavorandoli con punte di metallo arroventate. Altre modifiche possono essere apportate utilizzando pasta d'acetato (cioè pezzi di acetato o di plastica sciolti con acetone) o con colle a catalizzatore. Alcune parti possono essere tagliate e rincollate per ottenere atteggiamenti o posizioni diverse da quelle classiche previste. Dalle mani di modellisti esperti ho visto delle realizzazioni veramente strabilianti: figure sedute, cavalieri in carica sfrenata, soldati feriti con tanto di smorfia di dolore!

Un'altra caratteristica innovatrice della Historex è quella di vendere la maggior parte dei componenti i vari kit come parti staccate. C'è quindi un catalogo particolare che elenca, per esempio, i vari tipi di teste (con o senza baffi, con il colletto aperto o chiuso, etc.), gli arti nelle varie posizioni, i copricapi, le armi, mostrine, giberne, cinture, etc.

Componendo opportunamente queste parti c'è la possibilità di montare figure attualmente non in catalogo o realizzare conversioni.

Indubbiamente una delle maggiori attrattive che questi modelli presentano deriva direttamente dai colori e dalla ricchezza delle uniformi di questo periodo storico.

Il diffondersi di questa forma di modellismo è testimoniato dal fatto che le più note riviste di modellismo statico, quali Airfix Magazine, Scale Models e Scale Modeler, hanno ormai una rubrica fissa dedicata a questo settore. Molto ricca è anche la documentazione, costituita soprattutto da libri stranieri.

Segnaliamo inoltre la rivista "La Voce del Collezionista", rassegna dell'"Unione Nazionale Collezionisti d'Italia" e del "Centro Internazionale d'Uniformologia".

Tale pubblicazione ospita un'intera sezione dal titolo "L'Uniforme" che tratta appunto argomenti relativi alle uniformi soprattutto italiane.

Sempre nel campo dell'uniformologica citiamo le riviste "Tradition" (inglese) e "Le bulletin" (francese).

La ditta Giorni, Via Marcantonio Colonna, 34-00192 Roma, ha la rappresentanza esclusiva per l'Italia dei modelli della Historex e dei relativi accessori, ma essi risultano anche reperibili presso altri negozi di modellismo.

Dobbiamo precisare che al momento non annoveriamo tra i collaboratori de Il Notiziario persone che si dedichino con impegno a questa forma di modellismo, ma contiamo ugualmente di trattare di nuovo questo soggetto e di dare una forma di assistenza e consulenza a chi ci volesse scrivere.

## IL CAMOUFLAGE DEL B.R. 20

Ho l'impressione che gli schemi di colorazione indicati dalla Italaerei per il suo Fiat B.R.20/B.R.20 M non siano esatti e possano fuorviare quei modellisti – soprattutto giovani – che non dispongono di precise documentazioni o ricordo diretto.

Può anche darsi che gli schemi ed il relativo accoppiamento dei numeri di squadriglia abbiano una precisa giustificazione, per determinate fonti d'informazione. In tal caso mi arrendo. Tuttavia desidero esporre ugualmente il mio parere.

Premetto che di questo aereo pare siano stati costruiti, complessivamente, circa 600 esemplari; non so quanti delle versioni BR 20, B.R.20 M e B.R. 20 bis a partire dal 1936 (e 1939 per il BR 20 M) in poi. Per il B.R.20 si potrebbe adottare la tinta chiara con deriva tricolore del periodo 1936–37, oppure quella mimetica di tipo 'desertico' con la croce di S. Andrea sulle derive per indicare i velivoli che operarono in Spagna con il 35° G.A. In quest'ultimo caso occorre sapere quali erano le Squadriglie che lo formavano e cambiare, eventualmente, i numeri.

Al 10.6.40 un certo numero di esemplari di detto tipo erano in servizio e non credo proprio che abbiano equipaggiato il 116° Gruppo.

Secondo lo studio di Tullio Marcon (Interconair 1965/66) la situazione relativa alle Squadriglie 4° e 276° è la seguente:

- Gruppo 11° (Sq. 13/1. e 4). Nel 1940 monta il BR 20 in Italia Settentrionale e Belgio, nel 1941 in Italia Meridionale ed Africa Settent. Nel 1942 viene trasformato in Comb. e nel 1943 in Int.
- Gruppo 116° (Sq. 37/276/277). Viene costituito nel Dicembre 1940, e ritengo dotato di BR 20 M, con base in Italia Merid. Nel 1941 opera oltre che in Italia Mer. anche in Sicilia; nel 1942 Penisola e Sicilia e comincia a sostituire il vecchio materiale con il nuovo CZ 1007. Viene soppresso 15.6.43.

Sulla base di questi dati dovremmo invertire lo schema di colorazione:

Sq. 4° BR 20 (e non BR 20 M) con camouflage 'desertico' (Sabbia e chiazze verdi) oppure di tipo 'continentale' se si vuole riprodurre un aereo in forza al C.A.I. in Belgio.

Sq. 276°: BR 20 M con camouflage 'desertico' se si vuole rappresentare il periodo 1940–1941 o 'continentale' (verde chiaro e chiazze verde scuro) se si vuole rappresentare un aereo del 1942.

Si può anche realizzare il bombardiere notturno che operava su Malta e invertendo dal bianco al nero i contrassegni nazionali.

Ritengo, altresì, che questa modifica si possa eseguire anche con camouflage di tipo desertico dato che in Sicilia era adottato questo tipo.

Personalmente, dopo lungo 'ponzare' ho scelto il tipo continentale sul BR 20 M e con le insegne della 276° Squadriglia.

Una osservazione vorrei fare alla Italaerei. Perché dare quell'orribile colore ai pezzi? Non serve a niente e costringe a dipingere anche la parte inferiore del modello. Meglio adottare il grigio cielo della R.A.

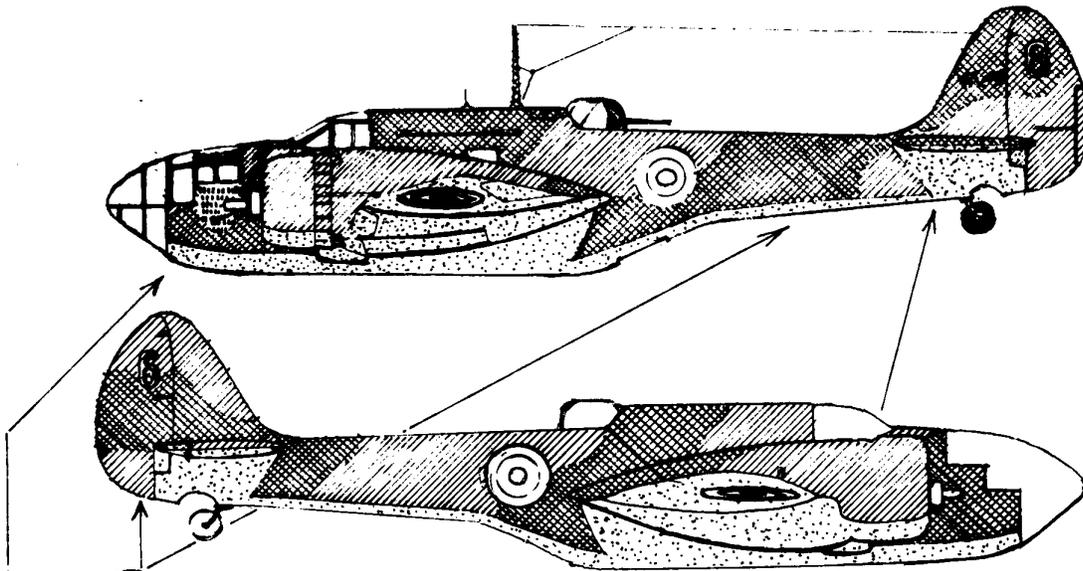
Anche per i prossimi modelli dovrebbe adottare questo colore e lasciare ad altre Case la peculiarità di certi torroni o gelati.

Adesso attendo rassegnato le smentite e le irose proteste dei colleghi più bravi e documentati di me.

A. DOMINO

## I NOSTRI SCHEMI

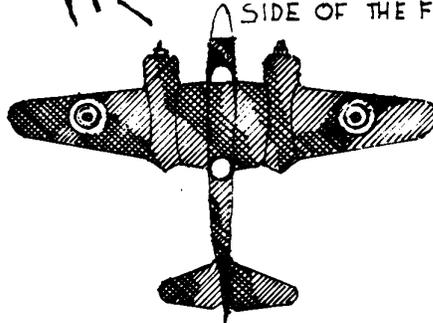
**Martin 187B Baltimore Mk V** – Sviluppato dal Model 167 "Maryland" adoperato dai francesi e dagli inglesi, il "Baltimore" venne realizzato tenendo conto delle esigenze britanniche. Pur ricevendo dalla aviazione americana la denominazione A-30 questo bombardiere leggero non venne mai impiegato dall'USAF. Ne furono realizzate cinque versioni che differivano per leggere varianti nell'armamento e



6 "6" GIALLO SPESSORE NERO,  
AMBEDUE I LATI DEL TIMONE.  
"6" YELLOW PIPING IN BLACK,  
BOTH SIDES OF THE RUDDER.

Maria "MARIÈ" ROSSO, LATO  
SINISTRO DELLA DERI  
VA-"MARIÈ" RED, PORT  
SIDE OF THE FIN.

88888888888888888888 BOMBE: BIANCO  
88888888888888888888 "BUSCAGLIA": ROSSO;  
88888888888888888888 LATO SINISTRO SOL  
88888888888888888888 TANTO.  
88888888888888888888 Bombs: WHITE  
88888888888888888888 "BUSCAGLIA": RED;  
88888888888888888888 PORT SIDE ONLY.  
88888888888888888888



MARTIN 187 B BALTIMORE V  
1° STORMO BALTIMORE, 28° GRUPPO, 19° SQUADRIGLIA  
CAMPOMARINO 1944-45.

-  TERRA SCURO  
DARK EARTH
-  "MID STONE"
-  "AZURE BLUE"

COCCARDE TRICOLORI (ROSSO, BIANCO, VERDE DALL'ESTERNO)  
NELLE SEI POSIZIONI STANDARD. ELICHE: PALE NERE,  
ESTREMITA' GIALLE; MOZZI ALLUMINIO. CARRELLI ALLUMI-  
NIO; DISCO RUOTE "AZURE BLUE". INTERNO CABINA PILOTE  
TAGGIO ETC. VERDE MEDIO. INTERNO POZZETTI ALLOG-  
GIAMENTO CARRELLI: CROMATO DI ZINCO.  
ITALIAN ROUNDELS (RED, WHITE, GREEN FROM THE OUTER  
RING) IN SIX POSITIONS. PROPELLERS: BLACK BLADES,  
YELLOW TIPS; DULL METAL HUBS. LANDING GEAR DULL  
METAL; WHEEL HUBS AZURE BLUE. INTERIOR OF THE COCK  
PIT ETC. MEDIUM GREEN. INTERIOR OF THE WHEEL WHEELS: ZINC  
CHROMATE.

G.F. GHERGO IPMS - ITALY Member No 11

nell'apparato propulsore. Il totale dei 1575 velivoli prodotti vennero consegnati alla RAF ed alla Empire Air Arm (soprattutto SAAF) che a loro volta ne cedettero parte alla Francia, alla Grecia ed all'Italia.

Il 1° Luglio 1944, con l'assegnazione di tale tipo di velivolo (nelle versioni MK IV e V) da parte della "Desert Air Force" alleata, l'aeronautica italiana, dopo la dolorosa parentesi dell'8 Settembre, costituiva un reparto organico da bombardamento e precisamente lo "Stormo Baltimore".

Tale evento acquista un'importanza particolare quando si considera che, a causa delle note clausole dell'armistizio vietanti tali forma d'impiego, questo fu l'ultimo stormo da bombardamento della nostra aeronautica militare.

Lo Stormo Baltimore, facente parte del raggruppamento Bombardamento e Trasporto della nostra aviazione operante nel Sud sotto il governo Badoglio, era costituito da due Gruppi: il 132° su due squadriglie, la 253a e la 281a, ed il 28° Gruppo, 19a e 260a Squadriglia, con un totale di 28 velivoli di linea.

Lo Stormo era parte integrante del 254° Wing alleato e dipendeva sia tecnicamente che operativamente dalla Balcan Air Force, la grande unità aerea alleata che operava appunto su tutto lo scacchiere balcanico.

Lo Stormo divenne operativo il 19 Novembre 1944 e la sua attività consistè nell'eseguire missioni di bombardamento su ponti, impianti ferroviari e batterie costiere in territori iugoslavi occupati dai tedeschi. L'ultima di tali missioni avvenne il 4 Maggio 1945, giorno in cui 24 Baltimore bombardarono il ponte tra Sisak e Kemetinec.

Alcune cifre sintetizzano l'attività dello Stormo: circa 550 velivoli impiegati, oltre 1500 ore di volo bellico, con il lancio di 386 tonnellate di esplosivo.

Come il reparto svolse i suoi compiti durante la sua attività appare chiaro dal fatto che fra tutti quelli della Balcan Air Force (reparti inglesi, neozelandesi, sudafricani, greci, iugoslavi) lo stormo italiano risultò costantemente primo nella speciale classifica fatta in base alle bombe lanciate, alla precisione del bombardamento, all'abilità di pilotaggio, alla capacità organizzativa.

Durante il loro impiego con l'aeronautica italiana i Baltimore conservarono la mimetizzazione originale della RAF; presumibilmente essa doveva essere del tipo tropicale e cioè "mid stone" e "dark earth" per le superfici superiori e "azure blu" per quelle inferiori. Sembra che i francesi abbiano ricevuto lo stesso velivolo nei colori "ocean grey/dark green/sea gray medium" che, pur essendo tipici dei caccia, sono stati usati da alcuni bombardieri leggeri (es. Mosquito). Dalle fotografie non è facile distinguere i colori, ma riteniamo che la prima ipotesi sia la più valida.

Lo schema qui accluso mostra appunto un Baltimore del 28° Gruppo, 19a Squadriglia con la mimetizzazione di tipo tropicale. Esso è stato preparato con la collaborazione dell'allora sergente maggiore pilota Bruscantini.

La scritta "Buscaglia" sul lato sinistro della prua del velivolo ricorda il Magg. C.E. Buscaglia, asso dei nostri aerosiluranti, che perì il 7 agosto 1944 su un Baltimore mentre era comandante del 28° Gruppo. La parola "Mariè" (per Mariella) dipinta sul lato sinistro della deriva era invece il nome della fidanzata del pilota.

L'unico modello disponibile del Baltimore è quello realizzato dalla Frog; è già sul mercato da diversi anni, ma rimane tuttora valido. E' abbastanza ben dettagliato e le sue linee generali sono corrette con due sole eccezioni: la deriva ha una forma più larga e allungata del dovuto e le prese d'aria per il carburatore, poste sopra la cappottina motore, dovrebbero essere più grandi e di forma più rettangolare.

Le gondole-motore devono essere stuccate perchè non combaciano bene ed i motori devono essere ridotti di diametro perchè possano esservi alloggiati; sia le semiali che la deriva devono essere rifilate perchè le due metà non combaciano perfettamente.

Per le vernici si possono utilizzare quelle del set n. 5 della Humbrol (RAF overseas) ed esattamente mid stone HB-12, azure blue HB-13 e dark earth HB-2. Il verde medio degli interni può essere reso con buona approssimazione dal colore Humbrol HI-3 del set n. 7 (Italian Air Force), meglio se schiarito con una punta di giallo. I riferimenti del "Federal Standard 595" sono rispettivamente:

30266, 35231, 30118 e 34151. Infine, il cromato di zinco è reperibile tra le tinte Modelcolor, e precisamente è il colore U5.

C'è da tener presente che date le circostanze e la incessante attività operativa i velivoli non erano quasi mai in condizioni "da parata". Le fotografie ce li mostrano in genere con la verniciatura in parte scrostata, con zone macchiate dagli scarichi dei motori ed in generale rovinata dalle intemperie e dall'usura.

Come bibliografia ricordiamo l'interessante volume "Ali nella tragedia" di Giulio Lazzati, che ospita diverse foto di Baltimore, e l'articolo, sempre dello stesso autore, sul numero di Gennaio-Febbraio 1963 della rivista Selezione Aeronautica.

G.F. GHERGO e A.M. BELLEI

**FIAT B.R.20** – Considerando la recente comparsa del modello 1/72 del B.R.20 della Italaerei con possibilità di esecuzione delle due versioni B.R.20 (primo tipo) e B.R.20 M (Modificato), elenchiamo qualche nota sulle caratteristiche esteriori più appariscenti della macchina tenendo conto della evoluzione nei vari periodi e della differenza fra i due tipi fondamentali, senza la pretesa di esaurire il tema ma di aprire eventualmente la discussione sull'argomento.

La versione iniziale B.R.20 è caratterizzata dalla postazione difensiva anteriore tipo H con semisfera trasparente recante un'arma da 7,7 mm., dallo spigoloso posto di puntamento nella parte bassa della prua con scarsa vetratura, dalla torretta dorsale posteriore tipo D.R. con due armi da 7,7 mm. retrattile; notiamo che successivamente al centesimo esemplare le due 7,7 furono sostituite con una singola 12,7 mm. e che tale torretta inizialmente aveva la sommità appiattita tanto che, retracts, si adeguava praticamente all'andamento del dorso della fusoliera, mentre in seguito fu aggiunta una cupola sporgente anche a torretta retratta; infine, sempre riferendoci alla postazione dorsale del B.R.20, la torretta D.R. fu poi sostituita dal tipo Breda M1, rappresentata nel modello Italaerei.

La posizione difensiva ventrale, dalla caratteristica soluzione a mandibola, recava un'arma da 7,7 mm. Il B.R.20 era rivestito in alluminio per una superficie di mq. 52,50, in tela per mq. 13,40; l'alluminio riguarda la parte anteriore di fusoliera e parte della sezione centrale per poi passare alla tela; l'estrema poppa è in duralluminio.

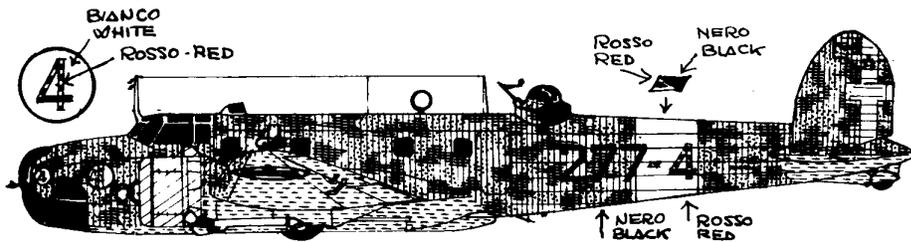
Nel B.R.20 M la parte rivestita in alluminio è di 70 mq., con 13 mq. di tela.

L'ala era tutta in alluminio ad eccezione degli alettoni ricoperti in tela.

Per gli impennaggi verticali la parte fissa aveva le sezioni d'estremità in alluminio e quelle più basse in tela, mentre i timoni direzionali erano completamente intelati. Gli impennaggi orizzontali avevano la parte fissa ricoperta in tela nell'area compresa all'interno delle derivate, mentre la superficie esterna ad esse era metallica. I timoni di profondità erano intelati.

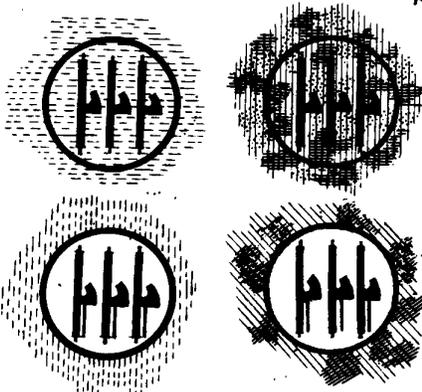
Il B.R.20 M, aveva il muso completamente rifatto con torretta di prua tipo R mobile solo sul piano verticale con arma SAFAT da 12,7 e una vetratura molto più estesa per il puntatore. L'ala è identica esteriormente al B.R.20 salvo la comparsa di compensatori statici sugli alettoni, assenti sul primo tipo. La torretta dorsale posteriore del B.R. 20 M è del tipo Breda M1 come negli ultimi esemplari della versione precedente. Questa torretta venne però sostituita a partire dalla seconda metà del '41, con il tipo Lanciani "Delta" con un'arma da 12,7 a forma di cupola.

La postazione inferiore è pressochè identica alla prima versione. Notiamo che l'estremità di prua del B.R.20 normale terminava all'altezza del piano orizzontale di coda mentre nel B.R.20 M essa sporgeva dallo stesso piano in modo evidente con una maggiore rastremazione. Nel modello Italaerei è adottata la configurazione del B.R.20 normale mentre avremmo preferito la coda più lunga dell'M, tenuto conto che è più facile tagliare volendo rappresentare l'altra versione, mentre così è necessario aggiungere materiale (volendo fare l'"M").



277<sup>a</sup> SQUADRI GLIA, 116<sup>o</sup> GRUPPO.  
37<sup>o</sup> STORMO BOMBARDAMENTO TER-  
RESTRE

-  VERDE CHIARO  
LIGHT GREEN
-  VERDE SCURO  
DARK GREEN
-  MARRON  
BROWN
-  GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY

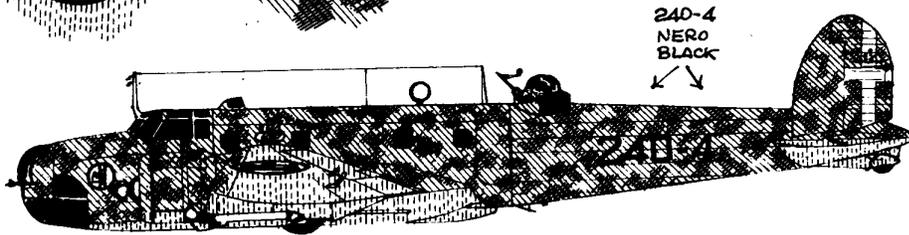


DISTINTIVI ALARI  
277-4  
WING INSIGNIA

DIST. AL.  
240-4  
WING INS.

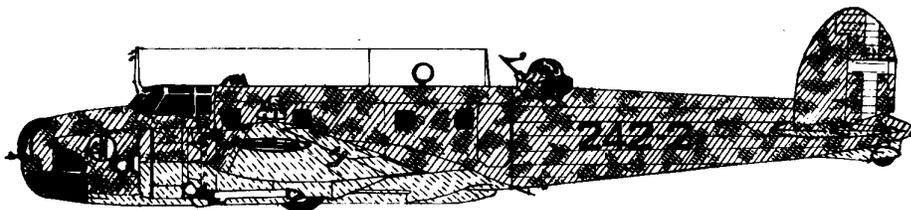
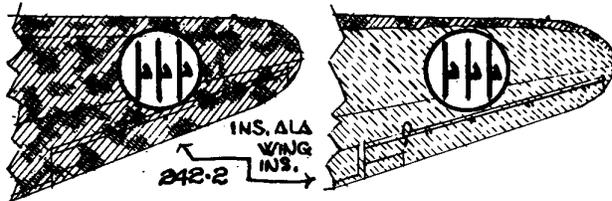
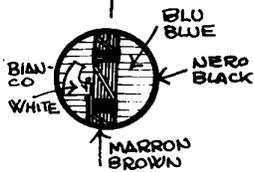
# FIAT B.R. 20 M

-  NERO  
BLACK
-  BIANCO  
WHITE



240<sup>a</sup> SQ. 98<sup>o</sup> GR. 43<sup>o</sup> ST. B.T.

-  TERRA  
GROUND
-  VERDE SCURO  
DARK GREEN
-  GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY



242<sup>a</sup> SQ. 99<sup>o</sup> GR. 43<sup>o</sup> ST. B.T.

-  SABBIA  
SAND
-  VERDE OLIVA SCURO  
DARK OLIVE GREEN
-  GRIGIO CHIARO  
LIGHT GREY

G. P. BORELLI

Il B.R.20 normale ha iniziato a servire nel settembre 1936 ed ha preso parte al conflitto spagnolo dalla seconda metà del 1937 fino al marzo 1939 con un totale di 13 velivoli; è stato distribuito nel teatro africano dal giugno 1937. Gradualmente, con l'entrata in servizio del tipo M, i B.R.20 vennero relegati a compiti minori, come la conversione dei nuovi piloti, scuola navigazione ecc., fino ad essere messi in disarmo a fine luglio 1940. Diversi esemplari di B.R.20 furono convertiti al tipo M. Quest'ultimo comparve a fine 1939 e gradualmente sostituì il tipo precedente. Va quindi tenuto conto che praticamente tutti i B.R.20 che operarono nei vari teatri di guerra da metà '40 in poi sono della variante M. E' interessante conoscere che la serie di matricole militari hanno la numerazione da 20.000, 21.000, 22.000 e 24.000. Possiamo infine dire che il tipo ha servito su tutti quanti i teatri d'operazione in cui era impegnata la Regia Aeronautica.

Riguardo alla tinteggiatura del B.R.20, i velivoli entrarono in servizio conservando il colore metallico naturale e con le parti intelate verniciate in alluminio, come in uso nella R.A. nel periodo antecedente la seconda guerra mondiale. Man mano che ci si avvicina al conflitto cominciano a comparire diversi tipi di mascheramento che, con tutte le enormi varianti che conosciamo, rimarranno di base per tutto il resto del conflitto. Ci riferiamo in particolare allo schema a due toni con colore dorsale di fondo più chiaro, che può essere: terra (es. humbrol 29), terra chiaro (es.h.29 +34), sabbia (es.h.43 da opacizzare, opp. h.26 + 34), verde di media tonalità (es.h.36 opacizzato opp. 31 + 34, ecc.) a cui vanno sovrainposte macchiettature di varie forme distribuite con frequenza variabile di colore che è quasi sempre verde scuro (es.h.3 opacizzato, opp. 30 o 31); accanto a tale schema va menzionato quello a tre toni, molto usato specie nel periodo iniziale, che normalmente impiega un colore di fondo simile a quella precedentemente descritto, con macchie di due colori che normalmente sono il verde scuro (3,30, 31) e il marron (es.29 o 10 opacizz.), marron bruciato (es.29 + 32) alternati. La parte ventrale è normalmente color grigio chiaro (es.33 + 34 oppure 39 opacizz.), non escludendo però l'azzurro o grigio azzurro (23, 28) anch'esso molto chiaro. Gli esemplari che servirono in Spagna avevano la colorazione terra chiaro con macchie verde scuro. E' importante menzionare che proprio durante le operazioni del C.A.I. in Belgio vennero fuori i primi tentativi di bande di identificazione sulla parte posteriore di fusoliera. Inizialmente si notano fasce di colore giallo di larghezza anche notevole, che portarono via via alla introduzione della fascia bianca, poi regolamentare su tutti i velivoli della R.A., disposta a metà fra i piani di coda e il bordo d'uscita dell'ala. Ricordiamo inoltre che i B.R.20 del C.A.I. subirono una applicazione provvisoria di vernice nera opaca per un migliore occultamento nelle operazioni notturne dalla luce delle fotoelettriche; tale colorazione occupava le superfici ventrali, le fiancate di fusoliera e talvolta le due derive. Per le operazioni in tempi successivi sull'isola di Malta, sempre notturne, fu pure adottata una simile verniciatura nero opaco per le superfici più luminose. Così veniva annerita la croce bianca sulle derive, la banda bianca trasversale, il distintivo col fascio su ambedue i lati anteriori di fusoliera, oltre che naturalmente il distintivo con fasci sulle semiali. Va ricordata infine la colorazione tipica di numerosi velivoli italiani di cui anche il B.R.20 fece largo uso durante tutta la sua vita operativa. Ci riferiamo alla tinta verde scuro uniforme, presente in particolare anche sul fronte russo.

G.P. BORELLI

## LE NOSTRE FOTO

Quello di pubblicare una o più pagine di fotografie era un progetto che covavamo da diverso tempo e finalmente siamo riusciti a realizzarlo. In armonia con il tema dominante di questo numero esse riguardano tutte il FIAT B.R.20. Riteniamo che, fatta eccezione per la N.4, esse siano tutte inedite e ci auguriamo interessanti. Purtroppo esse sono giunte a noi prive di quegli importanti elementi che sono la data ed il luogo in cui furono scattate per cui il nostro commento è necessariamente limitato a quei dati che è possibile rilevare da un esame condotto a circa trent'anni di distanza. Chi fosse in grado di aggiungere o correggere qualcosa è pregato di scrivere.

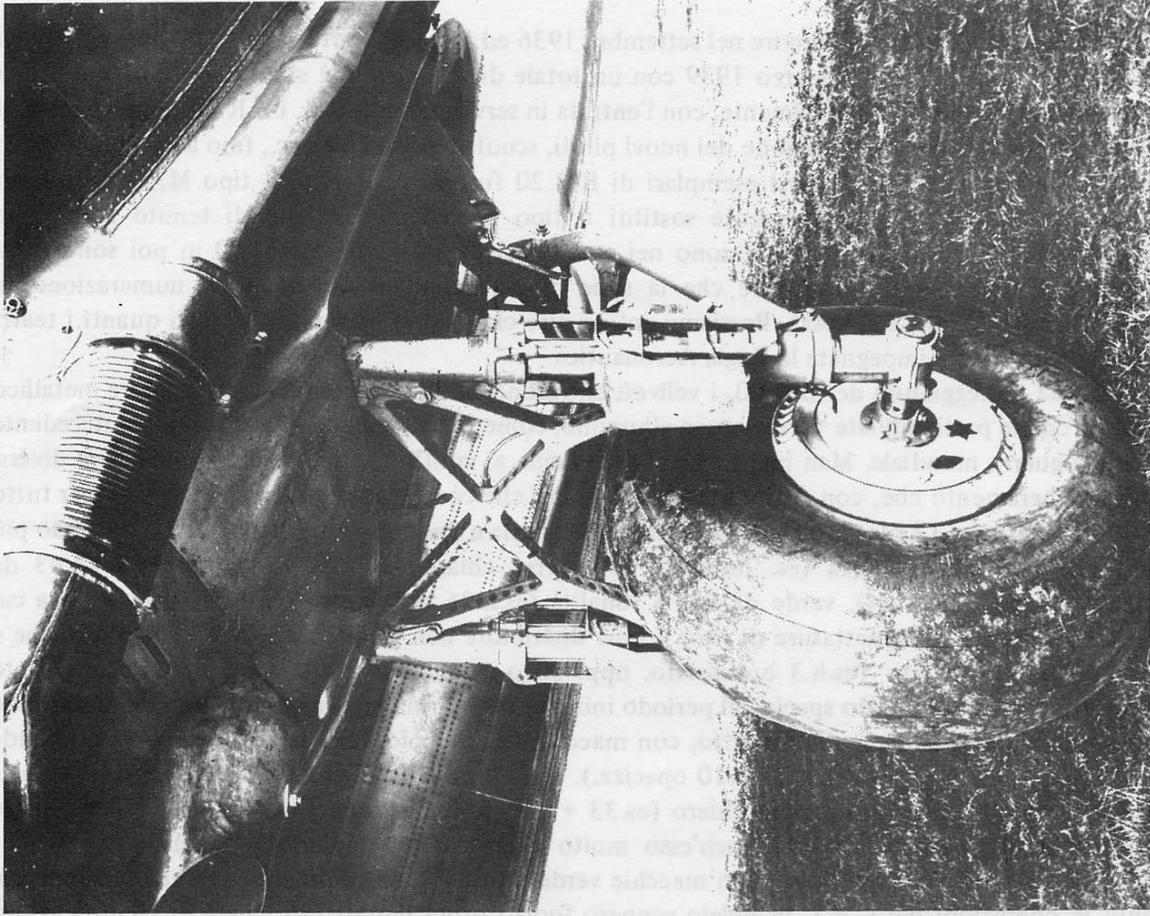


FOTO N.3



FOTO N.1



FOTO N.2

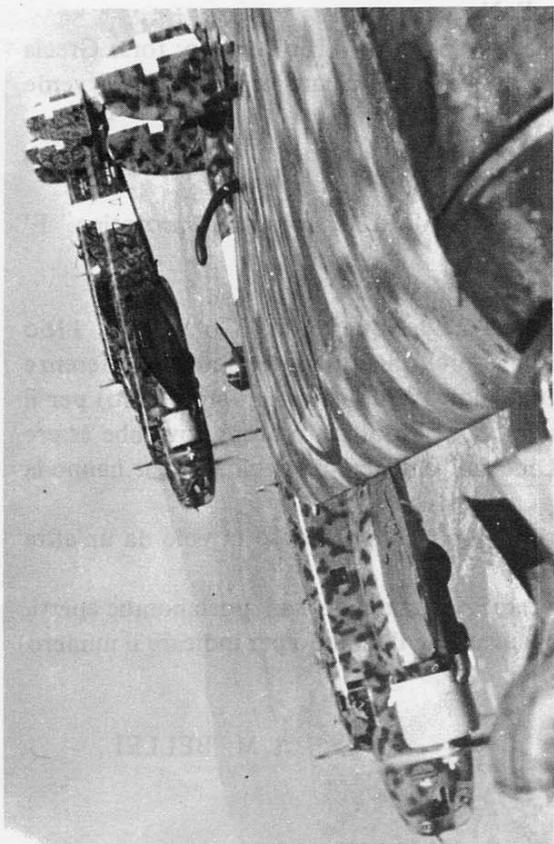


FOTO N.5

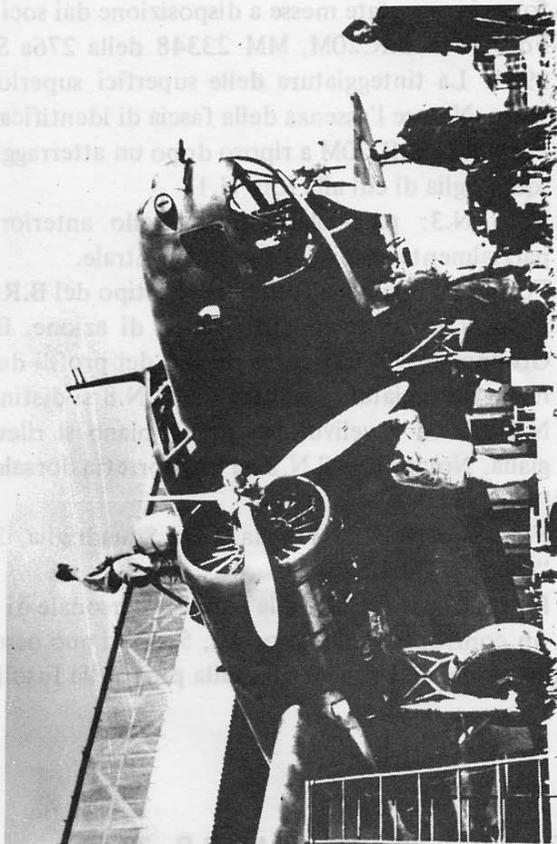


FOTO N.7

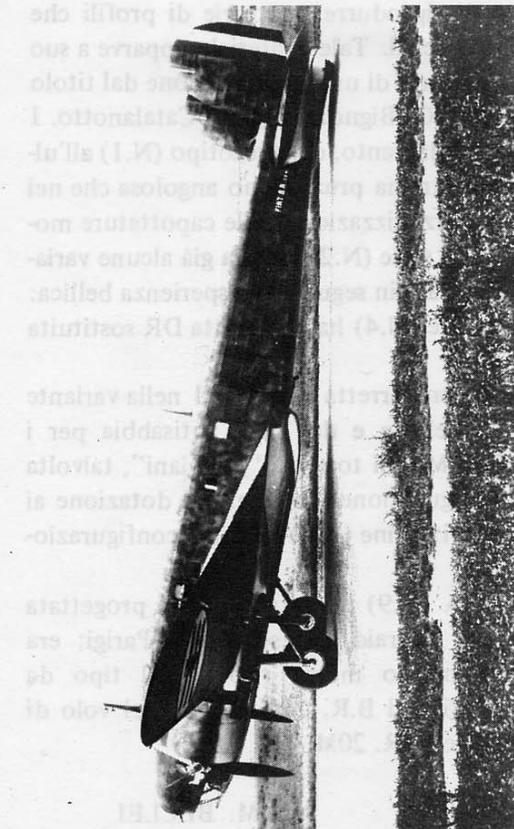


FOTO N.4

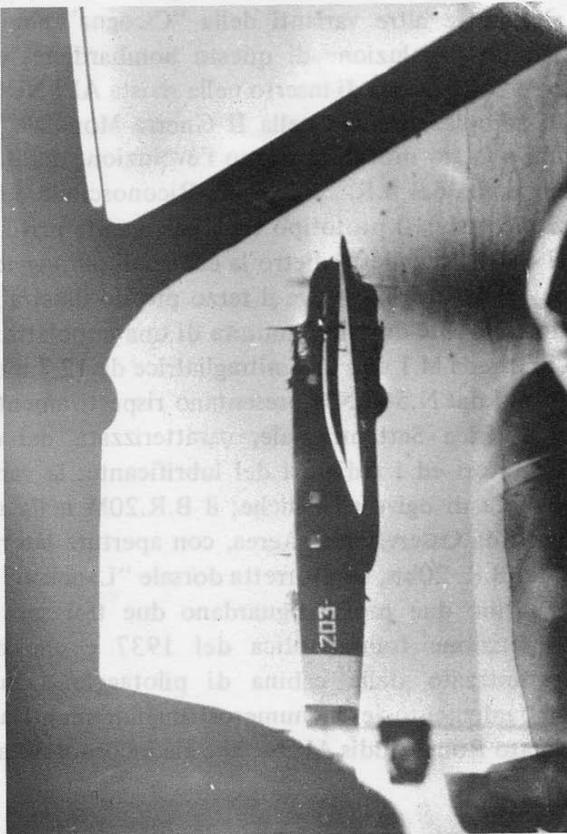


FOTO N.6

Le foto ci sono state messe a disposizione dai soci G. Pini e E. Nocera.

- Foto N.1: B.R.20M, MM 23348 della 276a Squadriglia, 37o Stormo, 116o Gruppo; forse Grecia 1941. La tinteggiatura delle superfici superiori sembra essere verde chiaro con chiazze di verde scuro. Notare l'assenza della fascia di identificazione bianca sulla fusoliera.
- Foto N.2: B.R.20M a riposo dopo un atterraggio poco ortodosso. Si tratta di un velivolo della stessa squadriglia di cui alla foto N.1.
- Foto N.3: particolare del carrello anteriore sinistro di un B.R.20, forse del prototipo. E' parzialmente visibile la gondola ventrale.
- Foto N.4: una bella foto del prototipo del B.R.20M.
- Foto N.5: un documento carico di azione. B.R.20M della 277a Squadriglia, 37o Stormo, 116o Gruppo. Il N.4 è oggetto di uno dei profili della tavola di Borelli. Risultano evidenti le differenze nella tinteggiatura; mentre per il N.8 si distinguono due colori (verde chiaro e verde scuro) per il N.4 e 2 ed il velivolo in primo piano si rilevano tre colori; la capottina motore dovrebbe essere gialla. Notare che il N.2 ha una torretta dorsale tipo "Lanciani" a differenza degli altri che hanno la "Breda M 1".
- Foto N.6: B.R.20M della 203a Squadriglia, 38o Stormo, 40o Gruppo ripreso in volo da un'altra "Cicogna".
- Foto N.7: B.R. 20M alle cure del personale di terra. Notare i portelloni dei vani portabombe aperti. Da un confronto delle foto N.2, 5 e 7 si può osservare come variasse il metodo per indicare il numero di posizione nella squadriglia sulla prua della fusoliera.

A. M. BELLEI

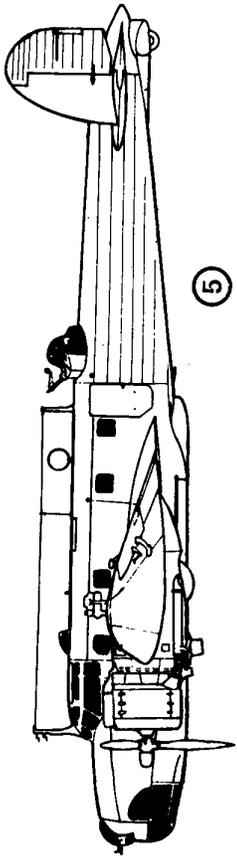
## L'EVOLUZIONE DEL FIAT B.R. 20

Ad utile complemento delle note riportate nell'articolo di Borelli ed a vantaggio di chi volesse dedicarsi a riprodurre altre varianti della "Cicogna" abbiamo pensato di riprodurre una serie di profili che mostrano l'evoluzione di questo bombardiere, ed alcuni tipi speciali. Tale materiale apparve a suo tempo sotto forma di inserto nella rivista ALI NUOVE; costituiva parte di una pubblicazione dal titolo "Gli aeroplani italiani nella II Guerra Mondiale" ed era opera di G. Bignozzi e di B. Catalanotto. I primi quattro profili illustrano l'evoluzione del B.R. 20 da bombardamento, dal prototipo (N.1) all'ultimo prima del B.R. 20M (N.4). Riconoscibile per la forma dell'estrema prua, meno angolosa che nei tipi successivi, il prototipo era inizialmente privo delle alette di parzializzazione delle capottature motori e della copuletta dietro la cabina di pilotaggio. Il primo tipo di serie (N.2) mostra già alcune variazioni di dettaglio, mentre il terzo profilo illustra modifiche apportate in seguito all'esperienza bellica: la torretta DR dorsale è munita di una cupoletta. L'ultima variante (N.4) ha la torretta DR sostituita da un Breda M.1 con una mitragliatrice da 12,7 mm.

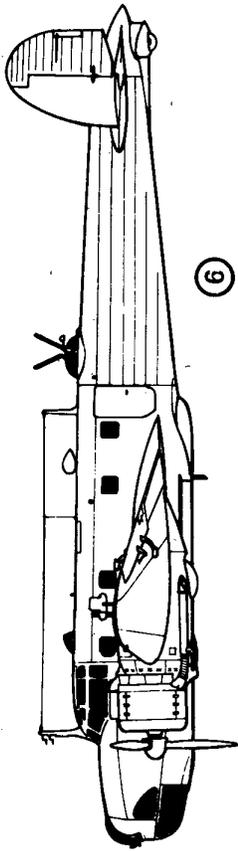
I profili dal N.5 al N.8 presentano rispettivamente: il B.R.20M con torretta Breda M.1 nella variante per l'Africa Settentrionale, caratterizzata dai coprimozzi alle eliche e dai filtri antisabbia per i carburatori ed i radiatori del lubrificante; la variante del B.R.20M con torretta "Lanciani", talvolta provvista di ogive alle eliche; il B.R.20M nella sua ultima configurazione, come era in dotazione ai reparti da Osservazione Aerea, con aperture laterali supplementari; infine (N.8) la prima configurazione del B.R. 20bis, con torretta dorsale "Lanciani".

Gli ultimi due profili riguardano due tipi speciali. Il B.R. 20A (N.9) realizzato per la progettata competizione transatlantica del 1937 e che invece partecipò al raid Istres-Damasco-Parigi; era caratterizzato dalla cabina di pilotaggio avanzata di circa mezzo metro rispetto al tipo da bombardamento, e da numerosi miglioramenti aerodinamici. Infine il B.R. 20L (N.10) del volo di primato Roma-Addis Abeba, che già incorporava alcuni caratteri del B.R. 20M.

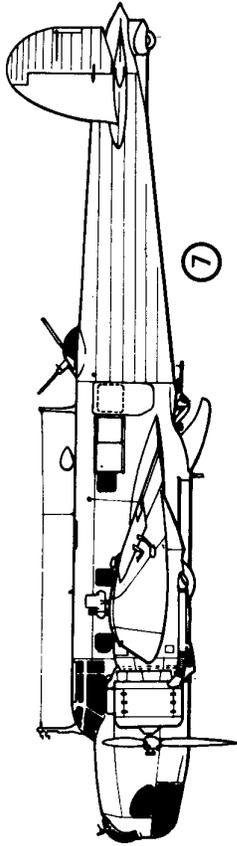
A. M. BELLEI



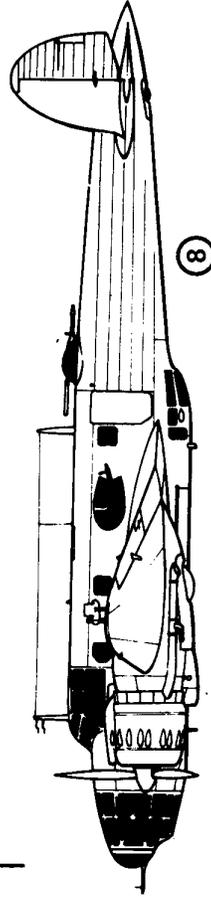
⑤



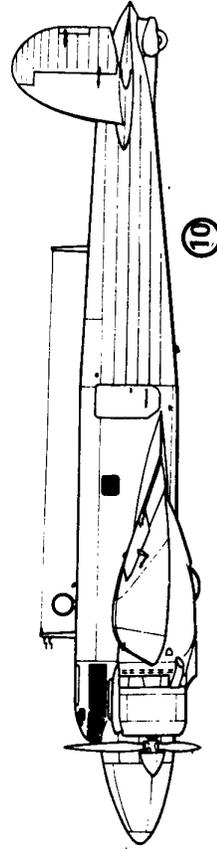
⑥



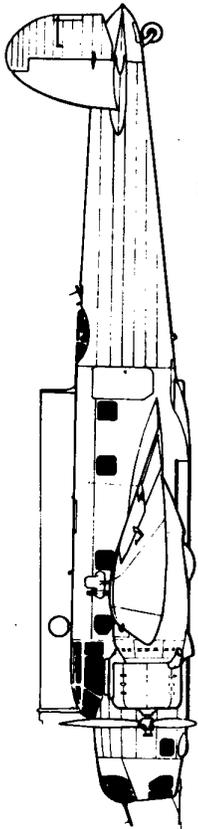
⑦



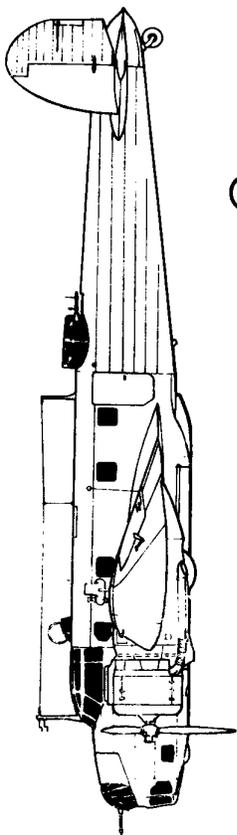
⑧



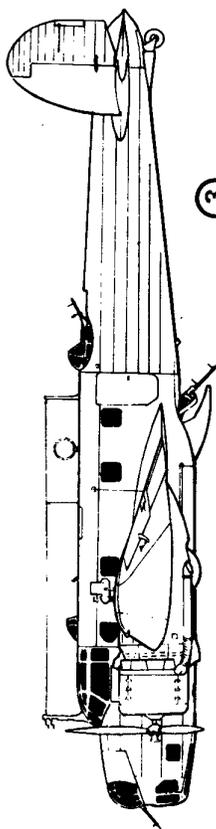
⑩



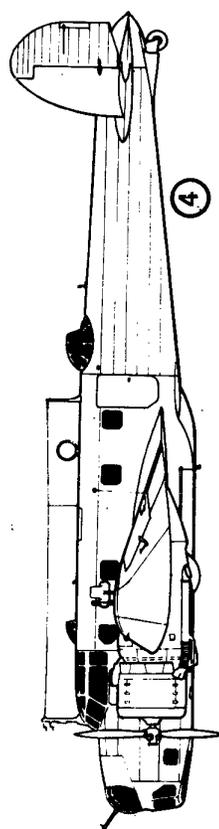
①



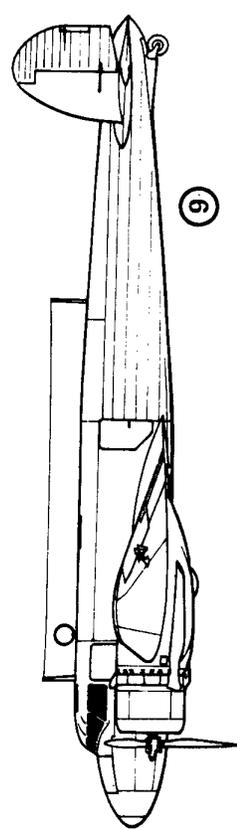
②



③



④



⑨

## LE NOSTRE RECENSIONI

**How To Go Advanced Plastic Modelling** Molti già conosceranno il precedente volume di Chris Ellis dal titolo "How To Go Plastic Modelling" che fu a suo tempo recensito su questa pubblicazione. A costo di essere noiosi non possiamo evitare di continuare a raccomandarlo a tutti i nostri soci e soprattutto ai nostri iscritti.

Questa vera "bibbia" della scienza modellistica illustra in forma semplice e ordinata tutte le tecniche fondamentali che sono alla base del nostro hobby. La seconda edizione di questo volume è stata pubblicata recentemente.

Nel frattempo lo stesso autore ha preparato un ulteriore volume che costituisce l'ideale complemento del primo. Come l'espressione "advanced" del titolo lascia capire, esso si rivolge ai modellisti già in possesso delle basi fondamentali, ma desiderosi di apprendere le tecniche più complesse ed avanzate.

A differenza del primo volume, questo non è stato interamente scritto da C. Ellis; egli si è invece avvalso della collaborazione di altri autori (alcuni molto noti) che hanno preparato articoli su argomenti di loro competenza specifica. I titoli di alcuni capitoli danno un'idea delle materie trattate: Conversioni di aerei, Tutto sul Metalskin, Rareplanes, Realizzazione di modelli di aerei partendo da fogli di plastica, Conversioni di carri, Carri "scratchbuilt", Figurine in scala 54 mm., Soldatini della Historex, Scenari, Modelli di navi, etc.

Abbondano fotografie e disegni che illustrano passo-passo le tecniche descritte nel testo.

Si tratta in definitiva di una opera veramente interessante e che raccomandiamo caldamente ai nostri soci.

Il volume è uscito in questi giorni in Inghilterra e non ci risulta che sia ancora disponibile in Italia; il prezzo è di due sterline.

**Nuove pubblicazioni della Ducimus Books Ltd.** Non si è ancora spenta l'eco dei Comouflage & Markings che questa casa editrice ci sorprende con un'altra novità. Si tratta di una serie dal titolo Ducimus Classic e che appunto includerà monografie dedicate a velivoli e mezzi militari "classici" degli ultimi quarant'anni.

Il primo volume è dedicato al Republic P-47 Thunderbolt e porta la firma di Roger Freeman. Nelle sue 72 pagine è descritta tutta la storia di questo famoso caccia americano con abbondanza di dati sulla progettazione e produzione e sul suo impiego nei vari teatri operativi. Per quest'ultimo aspetto l'accento è soprattutto sui velivoli che operarono con i colori USA, mentre relativamente poco spazio è dedicato alle altre forze armate.

Sono riportati i dati di tutti i P-47 costruiti, compresi i "batch" e "serial number" oltre che una descrizione tecnica di tutte le varianti e dei tipi sperimentali.

Il testo è accompagnato da oltre 150 fotografie, da quattro tavole con accurati disegni in pianta e di profilo e da altre quattro tavole a colori di cui due con sei profili ognuna e due con le cinque viste classiche di particolari velivoli.

Si tratta di un'opera senza dubbio interessante, di gradevole lettura e concepita in maniera tale da essere accolta sia dal modellista che dall'appassionato di cose aeronautiche.

L'unico appunto che si può muovere deriva forse dalla scelta del soggetto: si tratta infatti di un velivolo sul quale si è già scritto molto. Meraviglia comunque come l'autore sia riuscito a raccogliere tante fotografie e profili inediti. Il volume è in vendita nel Regno Unito al prezzo di 25 scellini, ma come di seguito indicato dovrebbe essere presto disponibile in Italia al prezzo di 2500 lire.

Con pieno rispetto del programma annunciato nel precedente numero de Il Notiziario, sono comparsi il terzo e il quarto fascicolo della serie Camouflage & Markings. Il primo è dedicato allo Hawker Hurricane ed è opera di J. Gouldins. Il secondo tratta degli Hawker Tornado, Typhoon e Tempest e porta le firme di R.C. Jones e di R.L. Ward.

L'impostazione rimane quella dei primi due numeri, e cioè due tavole a colori, moltissimi disegni in bianco e nero ed una moltitudine di fotografie interessanti. Il testo è una successione cronologica di tutte le disposizioni ministeriali e le relative eccezioni o cattive interpretazioni in merito alle norme per la mimetizzazione ed i contrassegni.

Particolarmente interessante, anche se un po' da specialisti, è l'avventurarsi nella giungla delle colorazioni delle superfici inferiori: alluminio, bianco-alluminio-nero, bianco-nero, sky in tutte le possibili combinazioni. C'è quanto basta per farne una collezione tematica.

Tutte le pubblicazioni della Ducimus saranno a giorni disponibili presso la ditta Modelmarket di Roma che effettua vendite per corrispondenza. In particolare il prezzo di Camouflage & Marking sarà di 600 lire a fascicolo.

A. M. BELLEI

**Un famoso sconosciuto - Il Brewster "Buffalo" finlandese** – Ben poco è stato pubblicato sul BREWSTER "BUFFALO" in servizio nell'aviazione finlandese durante la seconda guerra mondiale. Quindi con vero piacere abbiamo accolto il libro di KALEVI KESKINEN dedicato esclusivamente a questo goffo, ma efficace aereo. Oltre 200 fotografie inedite, disegni a colori e una esauriente cartina geografica completano l'opera utilissima sia agli appassionati aeronautici che ai modellisti. L'autore, inoltre, sta già lavorando al suo secondo volume, una monografia sul DO. 17-Z e lo JU 88 usati dai finlandesi, e che sarà pronta per la prossima primavera. I soci che desiderano acquistare il libro, il cui prezzo è di FMK 20 pari a 3mila lire, possono rivolgersi all'IMPS o direttamente all'autore. Nel secondo caso la somma dovrà essere versata sul conto corrente postale 4318 15-4 intestato a: Kalevi Keskinen, Brewster B-239, Box 13117, Helsinki 13, FINLAND. (N.d.R.: Il testo è in finlandese, ma essendo limitato praticamente alle sole didascalie questo fatto non costituisce un grosso problema).

MAZZONCINI

#### ITALAEREI RE 2000 I/III serie

L'ultimo nato della Italaerei mi ha forse un po' deluso. Ciò può essere dovuto al fatto che, in questo pur buon modello, non mi sia stata riproposta la perfezione raggiunta dal B.R.20 e che uno ormai si aspetta da questa pur giovane Casa.

Lo stampo, praticamente privo di sbavature, è come sempre di ottima fattura. Le decals, opache, sono perfette. Si nota però l'assenza dei numeri di matricola per le tre versioni proposteci (NC272 per la versione ungherese; MM8281 o un altro qualsiasi fino a MM8288 per il III serie italiano; dello svedese mi scuso non so che dirvi). Il foglio delle istruzioni chiarissimo dà la possibilità anche al più inesperto dei modellisti di montare correttamente il modello.

Solo qualche piccola modifica servirà a rendere più fedele il modello. Ve le elenco brevemente. Dai due lati della cofanatura motore (parti 11 e 12) togliere le quattro uscite d'aria, esistenti solo sul prototipo, e riposizionare più in alto le prese d'aria verticali (vedi disegno su scatola e su Notiziario Vol.2 N.1), per il III serie togliere pure i rigonfiamenti delle mitragliere, e non usare il tubo venturi. Accorciare di due millimetri la parte anteriore del radiatore (36), riposizionare in modo che esso sfiori la copertura frontale del motore (26). Solo per il I serie ridurre a metà i tubi di scarico (37/38). Dividere in due parti la presa d'aria superiore (35) inserendo longitudinalmente al centro di essa un sottile pezzo di plastica. Per il III serie aggiungere sui due lati della fusoliera, subito dopo il bordo di uscita dell'ala, gli agganci per la catapulte. Sempre per il III serie allungare di cinque millimetri la parte posteriore dell'abitacolo del pilota (5bis). La modifica è per fortuna molto semplice: i millimetri mancanti dovranno essere inseriti fra la capottatura dell'abitacolo e la parte non trasparente avendo cura, a lavoro finito di riposizionare l'antenna (30) che dovrebbe essere molto più sottile (vedi disegni su scatola e sul Notiziario).

L'appunto maggiore ed è anche il perché della mia delusione, va al non perfetto incastro e giunzione delle parti cosa che poteva essere facilmente evitata avendo solo un po' più di cura nel preparare gli stampi. Spero vivamente che l'Italaerei ne prenda atto e che mi risparmi in futuro l'ingrato compito di doverle muovere una tale critica.

E. NOCERA

## NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

**Kits** — Una novità ci è stata riservata dalla *Italaerei* con la comparsa del suo Re.2000 recensito altrove in questo numero.

Per quanto riguarda i modelli provenienti dall'estero ed attualmente reperibili in Italia, segue un elenco che, come al solito, rimanda al numero del Magazine citato tra parentesi per un più approfondito esame.

Per la *Airfix* segnaliamo il De Havilland DHC-1 "Chipmunk" (Jun), il bimotore da ricognizione tattica FW-189 (Mar), lo Hawker Siddley Jetstream che porta l'aspetto ed i marchi della sfortunata vicenda americana ed il BAC-GMAD Jaguar; quest'ultimo purtroppo risente della fretta dei costruttori di modelli ed infatti essendo basato su un prototipo già differisce dalla configurazione attuale. Il numero di Settembre del Magazine fornisce una moltitudine di dati interessanti su questo velivolo.

A metà strada tra il mezzo aereo e navale abbiamo un Hovercraft notevole per dimensioni e numero di pezzi. Nella serie delle navi in scala 1/600 è comparsa la H.M.S. Iron Duke (Jun).

La *Frog* ha colmato una grave lacuna nel panorama dei Mustang preparando un modello del MK II o P-51A (Aug). Segnaliamo inoltre l'ottimo Armstrong Whitworth Whitley MKV/VIII (Mar), in realtà già da tempo in vendita in Italia.

Dopo una certa pausa la *Lindberg* ci offre dei nuovi modelli in scala 1/72, e precisamente Vought Sikorsky OS2U "Kingfisher", Grumman F6F-5 "Hellcat", Republic P-47 "Thunderbolt" (Sep) e North American P-51B "Mustang" (Aug). Purtroppo si tratta di kits che non coprono mancanze lasciate da altre ditte ed a 750 lire risultano più cari dei concorrenti.

Della *Heller* è disponibile in scala 1/50 il BAC-GMAD Jaguar in versione navale al prezzo di 1950 lire. Sempre della stessa ditta sono comparsi nella serie Cadet un F-4 Phantom ed un Mig non meglio identificato. Segnaliamo anche il vascello Occident al prezzo di 6400 lire.

Notevole è l'ultimo grosso calibro della *Hasegawa* e precisamente l'idrovolante Kawanishi Type 97, H6K5 "Mavis" (Mar). Si tratta di un modello veramente ben fatto e decisamente degno di figurare accanto al precedente Emily. Il prezzo purtroppo è di 4.200 lire.

Nel campo delle auto segnaliamo la Bertone Phanter e la Dino Berlinetta riprodotte in scala 1/16 dalla *Bandai*. Entrambi dei modelli superbi, ma al prezzo di 8.000 lire.

Come notizia dell'ultim'ora comunichiamo la comparsa da parte della *Revell* del Chance Vought F4U-1D "Corsair" in scala 1/32. Non abbiamo avuto tempo di esaminarlo con attenzione, ma ci è sembrato molto ben dettagliato soprattutto per quanto riguarda la differenza tra le superfici metalliche e quelle intelate. Il prezzo di 3.900 lire purtroppo non è molto incoraggiante.

### Pubblicazioni

*Almark Publishing Co.* — Una novità, almeno per l'Italia, è costituita dalle monografie della Almark. Questa ditta, già nota per le sue decals, ha recentemente attaccato il campo delle pubblicazioni con un ritmo piuttosto serrato. Sono infatti usciti cinque volumetti i cui titoli sono rispettivamente: "The F-4 Phantom II", "American Armoured Cars 1940-1945", "Sherman Tank 1941-1945", "Scottish Regiments 1860-1914" e "German Combat Uniforms 1939-1945". Interessano quindi tre settori

diversi: quello aeronautico, quello dei mezzi militari e quello delle uniformi; questa suddivisione è sottolineata dal fatto che i colori delle copertine sono rispettivamente rosso, azzurro e nero.

Ogni monografia è composta di 24 pagine ricche di fotografie e disegni ed una copertina in cartoncino con foto o disegni a colori sulle quattro facciate.

Quella dedicata al Phantom II è preparata da R.E. Gardner ed è particolarmente interessante perché tratta tutte le versioni note con riferimento a tutte le nazioni, oltre agli USA, che hanno attualmente in dotazione tale velivolo. A completamento dei profili a colori ed in bianco e nero vi è una pagina dedicata particolarmente ai modellisti perché in essa vengono riportati i vari colori (per interni ed esterno) citando la nomenclatura ufficiale ricavata dallo standard FS595 e la vernice Humbrol corrispondente o equivalente. Quanto sopra e la selezione di fotografie, per la maggior parte inedite, classificano questa pubblicazione come la migliore finora prodotta sul Phantom II.

Le monografie relative ai mezzi militari portano entrambe la firma di C. Ellis e di P. Chamberlain, nomi ben noti ai lettori di *Airfix Magazine*. Anche essi si raccomandano particolarmente ai modellisti perché, oltre le tavole a colori sulle quattro pagine di copertina, vi sono moltissimi disegni con le cinque viste classiche in scala 1/76 o 1/48.

Il volumetto dedicato allo Sherman descrive tutte le varianti più importanti che hanno interessato tale mezzo nel periodo della seconda guerra mondiale, mentre quello relativo ai mezzi blindati tratta cinque tipi in dettaglio ed altri più sommariamente.

Le pubblicazioni relative alle uniformi sono opera di S.R. Gordon–Douglas ed ovviamente potranno interessare chi si dedica al settore delle figure militari. E' presumibile che quella relativa ai reggimenti scozzesi non susciti molto interesse in Italia, mentre al contrario quella che ha per oggetto le uniformi dell'esercito tedesco sarà utilissima a chi compone scene di battaglie ed a coloro che si appassionano all'argomento indipendentemente dai fini modellistici. Le foto, il testo ed i disegni, illustrano i gradi, le mostrine, i distintivi, i colori ed i tipi di uniformi.

Il prezzo di tali pubblicazioni è di 1250 lire.

Proprio in questi giorni si è aggiunto un altro volumetto dal titolo "German Artillery 1914–1918", preparato da David Nasch. Si discosta dai precedenti per formato e prezzo che è di 1750 lire per l'edizione con copertina in cartoncino e 2500 lire per l'edizione rilegata. Nelle 48 pagine che lo compongono sono descritte l'organizzazione dell'artiglieria campale e pesante, i pezzi ed i mezzi ausiliari più largamente impiegati, le unità adibite al munizionamento, le uniformi, gli schemi di mimetizzazione e le insegne. Il testo è corredato da numerose fotografie e disegni tratti da manuali dell'epoca; otto tavole a colori illustrano alcuni pezzi di artiglieria, gli stendardi dei reggimenti e le uniformi.

Queste pubblicazioni sono attualmente in vendita presso la ditta *Modermarket* che ne è il rappresentante esclusivo per l'Italia e che ha gentilmente messo a nostra disposizione delle copie per questa recensione.

*AirCam Aviation Series*– Di questa collana sono attualmente disponibili due nuovi volumi: il n.14 che tratta il Republic Thunderstreak/Thunderflash F/RF–84 F ed il n.15 dedicato al Boeig Flying Fortress B–17 B–H. Entrambi, con la consueta ricchezza di foto e di profili a colori, illustrano esemplari di tutte le forze armate che li hanno avuti in dotazione ed in particolare quello relativo allo F/RF–84 F descrive alcuni velivoli italiani quali quelli dei Getti Tonanti della Pattuglia Acrobatica dei Giochi Olimpici della 5a Aerobrigata ed i Diavoli Rossi della 6a.

**Decals** – Questo settore continua ad essere ricco di novità e di iniziative. Tra prodotti prima non disponibili in Italia ed effettive novità la lista è piuttosto lunga.

*Modeldecals* – I primi fogli di questa ditta sono usciti in commercio in Inghilterra più di un anno fa, ma negli ultimi tempi la scelta dei soggetti ed il ritmo delle nuove emissioni devono essere stati fattori che ne hanno deciso l'importazione in Italia. La qualità, è bene dirlo subito, è sempre stata e continua ad essere di altissimo livello. La registrazione, i colori ed il potere adesivo le classificano tra le migliori

finora prodotte. I fogli disponibili (tutti in scala 1/72) sono sette, e precisamente: n.1: BAC Lightning Mks 1A, 2 e 6 della RAF (sei alternative possibili); n.2: McDonnell F-4 Phantom USMC, USAF e RN (tre alternative); n.3: N.A. F-100D Super Sabre USAF (quattro alternative); n.4: F6F-3 Hellcat, SBD-3 Dauntless e Avenger della US Navy; n.5: FW 190D-9, Do 217 E-4 e Fi 156C della Luftwaffe; n.6: F4U-1 Corsair, SB2C-3 Helldiver e OS2U-3 Kingfisher della US Navy; n.7: Hunter F6, Meteor F4, Phantom FGR 2 e Harrier GR 1 della RAF.

Il prezzo in Italia è di 750 lire per i primi due, 650 per l'ultimo e 550 per gli altri.

In alcuni casi sono fornite tutte le decals necessarie per la realizzazione di un determinato soggetto, in altri bisogna integrarle con quelle fornite nella scatola di montaggio.

Nel foglio n.7 sono anche comprese delle decals che riproducono i cruscotti dei velivoli.

Ogni foglio è accompagnato da precise e minuziose istruzioni per la colorazione del modello e l'applicazione delle decals; sono indicati non solo i colori delle superfici esterne, ma anche quelli dell'abitacolo, dei vani del carrello, etc. L'attendibilità di queste istruzioni e delle stesse decals è confortata dai nomi degli autori: Richard L. Ward e Robert C. Jones. Soprattutto il secondo sarà noto a tutti quale editore dell'IPMS-Magazine.

Il foglio delle illustrazioni dà ampio risalto alla nostra Associazione, anche se per errore, fra tutte, non è citata la Sezione Italiana.

Personalmente ritengo particolarmente pregevoli gli ultimi quattro fogli perché permettono di realizzare soggetti diversi senza che ci siano sprechi o inutili ridondanze. Mi sembra una politica migliore di chi, per esempio, produce un intero foglio per B-17; uno è già ingombrante, figuriamoci tre o quattro!

Queste decals sono disponibili presso la Ditta Modelmarket di Roma che ne è il rappresentante esclusivo per l'Italia e che gentilmente ha messo a nostra disposizione degli esemplari per questa recensione.

*De-Frey Decals* - Anche in questo caso si tratta di prodotti da tempo in vendita in Inghilterra, ma solo ora importati in Italia. La gamma disponibile è attualmente la seguente.

Foglio n.2: riproduce le strisce di invasione del D-Day abbinata nelle due scale (1/72 bombardieri e 1/48 caccia); sono anche comprese delle diciture Royal Navy in bianco e nero in 1/72. Prezzo: 500 lire.

Foglio n.3: comprende lettere di codice e numeri di serie che possono essere utilizzati per bombardieri della RAF in scala 1/72 o caccia notturni della RAF e dell'USAF in scala 1/48; tutto il foglio è stampato in rosso opaco della giusta tonalità. Prezzo: 400 lire.

Foglio n.472: fornisce, in scala 1/72, tutti i contrassegni necessari per quattro famosi P-47 Thunderbolts della 8th A.F. dell'USAF (vedi Notiziario Vol.2, n.2 pag.5). Prezzo: 500 lire.

Foglio n.448: come la numerazione del foglio fa intuire, si tratta dello stesso contenuto del precedente, ma in scala 1/48. Prezzo: 600 lire.

Foglio n.5: riproduce i contrassegni per quattro Bell P-39 Airacobra, e precisamente due americani, uno russo ed uno francese; scala 1/72. Prezzo: 500 lire.

Foglio n.6: come per il n.5, ma in 1/48. Prezzo: 600 lire.

Foglio n.7: fornisce quanto necessario per decorare due Ju 87B Stukas della Luftwaffe in scala 1/72. Prezzo: 500 lire.

Foglio n.8: come il precedente, ma in scala 1/32. In questo caso non sono compresi i distintivi nazionali e dovrebbero quindi essere utilizzati quelli originali della scatola di montaggio. Prezzo: 600 lire.

I primi due fogli sono di notevoli dimensioni, e precisamente 30x21 cm. Gli altri sono accompagnati da istruzioni che indicano come posizionare le decals e come colorare il modello.

Come il tipo dei soggetti, così anche la qualità e l'interesse sembrano essere discontinui. Riteniamo particolarmente validi i due fogli relativi ai P-47; oltre ad essere di ottima fattura sono dotati di istruzioni veramente complete ed esaurienti. Questi fogli sono stati preparati con la collaborazione

dell'IPMS e del Col. J.W. Keeler che durante la 2a G.M. volò su uno dei soggetti riprodotti. Anche queste decals sono disponibili presso la ditta Modelmarket di Roma che ne ha la rappresentanza esclusiva per l'Italia.

*Almarks* - Anche questa ditta continua ad emettere decals ad un ritmo sostenuto. Alle serie precedenti se ne sono aggiunte altre con nuove scale rendendo così l'intero panorama della loro produzione abbastanza complesso.

Procedendo con ordine abbiamo: Fogli generici per aerei in scala 1/72: A 16, croci tedesche per superfici alari inferiori e fusoliera; A 17, croci tedesche per superfici alari superiori; A 19, serie e codici da 4 e 8 pollici in bianco e nero della RAF e diciture "Royal Navy"; A 20, coccarde della RAF di tipo "D" (dopo guerra) e strisce per derive; A 21, contrassegni di Staffel tedeschi; A 22, contrassegni di Gruppe tedeschi; A 23, strisce per derive della RAF ('40-42) e contrassegni di prototipo, abbattimenti, e piloti Polacchi e Cecoslovacchi. I primi sei fogli appartengono alla serie blu e quindi costano 350 lire, mentre l'ultimo è della serie verde e costa 450 lire.

Fogli speciali per aerei in scala 1/72: S 1, fornisce le decals necessarie per decorare rispettivamente il Phantom, il Westland Wessex e l'Hawker Hunter che costituiscono la squadra della Royal Navy che partecipò alla recente "corsa transatlantica"; S 2, contiene quanto necessario per realizzare tre velivoli della Royal New Zeland Air Force, e rispettivamente un Mustang IV, un Corsair F4U-1 ed un Kittyhawk IV; S 3, è dedicato a due bombardieri e precisamente un Lancaster B1 del 463° Squadron della RAF ed un Halifax BV 11 del 408° Squadron della RCAF. Tutti questi fogli sono accompagnati da spiegazioni illustrate ed in particolare il foglio S2 introduce una novità essendo in parte opaco ed in parte lucido; ciò è dovuto al fatto che il Mustang IV è del periodo postbellico. Tutti e tre sono della serie rossa e costano 550 lire.

Nella categoria dei fogli "per campagne" per aerei in scala 1/72 si è aggiunto il C 5 che è dedicato a caccia alleati del teatro d'operazioni Nord Africano e precisamente: Hurricane II del 274° Sqn. della RAF, Kittyhawk del 2° Sqn. della SAAF e Warhawk P-40F del 65° Sqn. dell'USAAF. Anche questo è dotato di un foglio illustrativo ed essendo della serie rossa costa 550 lire.

Una nuova categoria è quella delle decals per aerei in scala 1/32 dove è comparso il foglio A 32/1 che permette di decorare uno Junkers Ju 87B Stuka del III ST/42 ed un Messerschmitt Me 109F 3/JG 27 "Marseille"; sono anche forniti i soli distintivi per 4/STG 77 e 9/STG I. Il foglio, che è completo di dettagliate istruzioni, appartiene alla serie gialla e costa 750 lire.

Anche per i carri è stata inaugurata una nuova categoria di decals per modelli in scale comprese tra 1/30 e 1/40. I primi tre fogli si riferiscono a mezzi tedeschi della 2a G.M. Il foglio LT 1 comprende bandiere tedesche per identificazione aerea, distintivi di nazionalità, stemmi di divisione e di corpo e numeri di chassis. Il foglio LT 2 contiene "kill markings" da applicare sul cannone, distintivi di nazionalità e stemmi vari. Il foglio LT 3 dà insegne nazionali, numeri di targa ed elementi di dettaglio quali "stencils" e simboli vari. Appartengono tutti e tre alla serie rossa e costano 550 lire. Anche in questo caso la ditta Modelmarket ci ha gentilmente messo a disposizione degli esemplari per queste brevi note.

*Lines Bros. Italiana* - Questa ditta procede con il suo nutrito programma ed ha quasi completato la prima serie di 20 fogli essendo stati messi in vendita quelli dal 15 al 17 compreso. Il foglio n.15, così come precedentemente annunciato, è interamente dedicato al Lancaster; il n.16 dà insegne di nazionalità e contrassegni di vittorie della RAF; il n.17, contrariamente al listino, non riguarda solo il Renzan G8N1 Rita, ma anche il Peggy, il Ki-109 ed il Betty.

## I. CONCORSO DI MODELLISMO STATICO

Il Gruppo aeromodellistico C.S.I. Augusta di Milano ha organizzato, nell'ambito della Mostra di Modellismo Aereo, anche il primo concorso riservato alle riproduzioni statiche in plastica.

La manifestazione è stata tenuta sotto l'egida dell'Aero Club di Milano e per la parte relativa al modellismo statico ha collaborato la nostra associazione, soprattutto per la fattiva opera di G. Pini, Direttore per il Nord Italia della Sezione Italiana dell'IPMS.

La mostra si è svolta nei giorni dal 25 aprile al 10 maggio presso la sede del C.S.I. Augusta in Piazza S. Gerolamo, 15, Milano. Hanno partecipato 70 espositori con oltre 500 modelli in scala variante fra 1/72 e 1/32 ed il pubblico ha potuto ammirare aerei, navi e mezzi militari realizzati con molta cura ed in massima parte con una fedeltà storica notevole.

Interessanti, fra l'altro, i plastici, riproducenti aspetti o momenti di battaglie o esercitazioni e completi di mezzi, soldati ed ogni altro particolare della scenografia, come alberi, trincee, case distrutte da incendi o da colpi di cannone.

Come periodo storico predominava la seconda guerra mondiale, cosa che tra l'altro non sorprende, almeno basandoci sulle preferenze espresse dai nostri soci. Il campo degli aerei (che erano i più numerosi) presentava una panoramica quasi completa dei più caratteristici e conosciuti mezzi impiegati in tale periodo.

La mostra ha riscosso un notevole successo ed ha anche trovato eco nella stampa. Questo tipo di manifestazioni è senza dubbio utilissimo per la diffusione del nostro hobby e desideriamo quindi esprimere i più sentiti ringraziamenti al Gruppo C.S.I. Augusta ed in particolare al suo Presidente, Geom. G. Peressini, per l'iniziativa.

A. M. B.

## NOTIZIE IN BREVE

**Air Combat** — Si tratta di un interessante periodico americano dedicato esclusivamente all'aeronautica militare di tutti i paesi per il periodo 1939-45. Questa pubblicazione bimestrale si compone di 32 pagine di grande formato stampate su carta di ottima qualità; in linea con molte altre riviste americane il testo è ridotto a poche righe ed alle didascalie che accompagnano una gran quantità di fotografie estremamente interessanti, di cui alcune a colori. Le foto costituiscono il punto di forza della pubblicazione e sono spesso particolarmente utili per il modellista. Tanto per dare un esempio, recentemente ci è capitato di vedere un FIAT C.R.42 con insegne tedesche in Svizzera!

Lo staff redazionale è notevole per l'autorità e la competenza dei collaboratori e per la parte italiana si avvale di Giorgio Apostolo. Questa rivista è al suo terzo anno di vita, ma ne parliamo ora perché siamo in grado di informare i nostri soci circa la possibilità di abbonarsi con uno sconto del 10% e cioè 3.700 lire all'anno. Tale facilitazione ci è stata concessa dal Sig. Ermanno Iotti, via Catalani, 22, 42100 Reggio Emilia. Le persone interessate possono rivolgersi a noi o direttamente al Sig. Iotti, ma in questo caso devono specificare l'appartenenza all'Associazione e citare il numero di iscrizione. Anche per i rinnovi si dovrà seguire la stessa procedura.

La rivista sarà spedita direttamente dagli USA, ma per coloro che ne faranno richiesta potrà essere ritirata presso la ditta Model Market di Roma. Il Sig. Iotti ci ha anche comunicato di avere in preparazione un elenco di pubblicazioni (AirCam, McDonald, Ian Allan, etc.) con sconti speciali per i soci IPMS.

**L'IPMS a Palermo** — In questa città in un tempo relativamente breve siamo passati dal nulla ad un'attività notevole e ad una cerchia di iscritti considerevole. Tutto ciò è soprattutto opera del socio Dr. A. Domino che, nella sua veste di Direttore del Centro di Palermo, ha svolto un'opera di propaganda accorta e capillare. Un esempio che vorremo fosse seguito da altri soci. Uno dei vantaggi più immediati conseguiti tramite il suo interessamento è costituito da una serie di

accordi con rivenditori della sua zona per la concessione di uno sconto del 5% ai soci IPMS. Tali rivenditori per il momento sono:

- Libreria Domino, del Dr. A. Domino, Via Roma, 226 - 90133 Palermo tel.210957. Lo sconto viene concesso su libri italiani a soggetto modellistico, aeronautico, militare e storico militare in genere;
- Hobby Shop, di N. Mettier, Via Terrasanta, 77 - 90141 Palermo, tel.296858. Materiale per modellismo;
- Grandi Rag. Giorgio - Viale delle Alpi, 36/A - 90144 Palermo. Materiale per modellismo;
- Gamma, di S. Calacibetta, Corso Vittorio Emanuele, 307 - 90120 Palermo. Materiale per modellismo.

Ricordiamo inoltre che il Dr. Domino è a disposizione dei soci per informazioni, consigli, etc.

**RAREplanes** - Di questi interessanti modelli opera del socio inglese Gordon Stevens abbiamo già parlato nel numero precedente. Qui vogliamo solo aggiungere che sono attualmente disponibili dei nuovi soggetti: Curtiss-Wright CW-21 "Demon" e Ryan PT/ST radial & inline trainers. Per il secondo infatti lo stampo permette di ricavare numerose varianti di questo classico addestratore americano degli anni trenta e precisamente PT-20, PT-21/22, NR-1 e lo A50-12 australiano.

Abbiamo notato che la rifinitura delle superfici è migliorata e che i pezzi sono stampati su plastica di maggiore spessore. Per il prossimo futuro dovrebbero essere disponibili lo Hawker Fury ed il Bell P-59A Aircomet. Fatta eccezione per quest'ultimo, il prezzo per l'Italia, spedizione compresa, è di 1000 lire.

Mr. Stevens continua ad assicurare che nei suoi piani vi sono anche soggetti italiani.

**L'Album du Fanatique de l'Aviation** - Si tratta di una interessante rivista francese che ci è stata recentemente segnalata dal socio R. Gamberale. Il titolo è sufficientemente esplicito. Tratta in genere di aeronautica sotto il profilo storico e di documentazione e dedica 3 delle 32 pagine ad una rubrica di modellismo. Molto ben scritta e ricca di fotografie. Il prezzo di un numero è 3,50 NF, mentre l'abbonamento per l'estero costa 48 NF per dodici fascicoli. Gli interessati possono rivolgersi a: Editions Larivière, 103, rue La Fayette - Paris 10e effettuando i pagamenti sul C/C postale 1159-15 Paris.

**Hanno parlato di noi** - Sempre a seguito dell'interessamento del Direttore per la zona di Palermo, Dr. A. Domino, il quotidiano "Il Giornale di Sicilia" ha in diverse occasioni dedicato parte di una pagina, che il mercoledì è riservata ad attività ricreative con la testata "Tempo Libero", ed articoli sul modellismo statico. Ciò è avvenuto in particolare nei giorni 26/6/70, 16/9/70 e 23/9/70. Gli articoli introducevano alcuni aspetti del nostro hobby ed erano corredati da ottime fotografie. Con l'occasione è stato dato ampio risalto alla nostra associazione. Siamo grati al Redattore Dr. S. La Pietra per tale opera di collaborazione.

Il numero di Giugno-Luglio 1970 di "Passo Variabile" Notiziario d'informazione dell'Aereo Club di Milano ha illustrato ai suoi lettori l'esistenza della nostra Associazione spiegandone le finalità e le caratteristiche fondamentali.

La "Domenica del Corriere" del 25 agosto 1970 ha dedicato un ampio articolo riccamente illustrato al modellismo aereo sia statico che volante. Il servizio si apriva appunto con una fotocolor su due pagine che mostra il Direttore del Centro di Milano, Geom. G. Peressini, preceduto da un'ordinata "flotta" di circa 400 modelli da lui costruiti. Niente male come lavoro!

Anche il "Corriere dei Piccoli" ha in diverse occasioni trattato il modellismo ed ha citato la nostra Associazione. Ciò ha portato ad una marea di posta da parte di modellisti in erba.

**Mancanza di IPMS Magazine** – Purtroppo le incertezze del servizio postale continuano a costituire per noi un grave problema. Non solo si sono verificati smarrimenti di interi pacchi di Magazine spediti dall'Inghilterra (in un caso ci è pervenuta sola l'etichetta del pacco! ), ma ci risulta che a volte anche le copie spedite individualmente ai soci italiani non sono giunte a destinazione.

Invitiamo tutti coloro che lamentano mancanze per i numeri da Gennaio a Settembre a darcene al più presto avviso in modo che possa essere valutata la situazione e completata la loro annata.

## I NOSTRI ANNUNCI

- Il socio A. Santarelli, via E. Mayer, 38 – 57100 Livorno, è in possesso di alcuni modelli RAREplanes, e precisamente Heinkel He 51 e Polikarpov I-153, che vorrebbe vendere al prezzo di 1200 lire ciascuno o cambiare con decals straniere (Letraset, Almark, Abt., etc.).
- Il Segretario Generale, Dott. A. Serra, Largo Somalia, 53 – 00199 Roma, è alla ricerca di una scatola dell'F-104 della UPC/Marusan in scala 1/50. Per futuri articoli su "Il Notiziario" egli è inoltre interessato a dati poco noti e documentazione sugli assi dell'aeronautica italiana. Tutto il materiale, qualora richiesto, sarà restituito.
- Il socio M. Caso, Via Irmo, 414 – 84100 Salerno, cerca scatole dell'F-84G della Frog e decals per Bf,109 E in 1/72 della Revell con distintivi dell'Aviazione Svizzera.
- Il socio G.F. Ghergo, Via Rosetani, 7 – 62100 Macerata, cerca foto inedite di aerei del secondo conflitto mondiale. Cede in cambio: Revell Boston e FW 190; Frog Rita, Tomahawk, Shark; Lindberg Do 17, He 100, He 162; Airfix Pe 2; Monogram Bearcat; L. S. Ki-109; Tamiya Tojo; Heller Amiot 143 (tutti in 1/72).
- Il Direttore G. Licitra, Via C. Cordo, 37 – 00136 Roma, desidera acquistare o scambiare con altri materiali le seguenti scatole di montaggio: Frog Scimitar e Venom ed il *primo* Phantom della Hasegawa (ne cerca 18 esemplari), precisamente il tipo F-4B che ha il numero di catalogo JS 001.
- Il Sig. Jean Luis Bleneau, Balnéa Bt C 3,01-Bourg en Bresse-01, FRANCE è alla ricerca di un corrispondente italiano che condivida il suo interesse nell'aviazione e nello "spotting". Egli intende organizzare un giro epistolare costituito da persone con simili interessi in diversi paesi. La corrispondenza potrà essere in francese od in inglese.
- **Il Centro di Restauro di Vigna di Valle del Ministero della Difesa – Aeronautica è recentemente entrato in possesso di una fusoliera di Macchi MC-202 che intende restaurare. Chiunque fosse in possesso di notizie circa la possibilità di reperire (anche in cattivo stato) le superfici alari (o parti) di questo tipo di velivolo è pregato di scrivere tempestivamente alla Direzione IPMS-Italy.**

Ci scusiamo con i nostri lettori se nel numero precedente de Il Notiziario non è stata stampata la parte finale della pubblicazione comprendente fra l'altro le rubriche I nostri annunci ed il Sommario, ma ciò è avvenuto per un errore della tipografia.

## SUMMARY

- Decals per aerei italiani (aggiornamento) – *This article follows and updates previous ones describing decals applicable to italian aircrafts. Not only it lists Italaerei and Lines Bros. Italiana recent releases, but it also corrects some errors and criticizes certain approaches, particularly for the products of the second firm.*
- Suggestimenti e consigli – *The old problem of satisfactorily reproducing aluminium doped surfaces and bare metal is attacked with a preliminary analysis of the subjects to be rendered in scale and secondly of the techniques that can be employed. With regard to this latter subject only the painting methods are delt, while the Metal Skin and Rub'n Buff techniques will be discussed in a following article.*
- I soldatini della Historex – *The fascinating world of military figures is introduced with very broad lines with the idea to indicate to the average aircraft or tank modeller some of the possibilities offered by this growing hobby. Particular reference is made to the Historex products since it is felt that they best lend them selves to a truly modelling activity.*
- Il camouflage del B.R.20 – *Dr. Domino explains some of his ideas with regard to the camouflage of the Fiat bomber. Some data concerning the operational life of the units equipped with the aircraft are also given in order to help the modeller in choosing his subject.*
- I nostri schemi – *The first part of this article describes the camouflage of the Baltimore Mk V as used by the Italian Cobelligerant Air Force. The second part deals with the B.R.20 and provides new camouflage schemes and finishing hints.*
- L'evoluzione del B.R.20 – *The evolution of this bomber is briefly described and illustrated with the accompaing table of side views.*

