

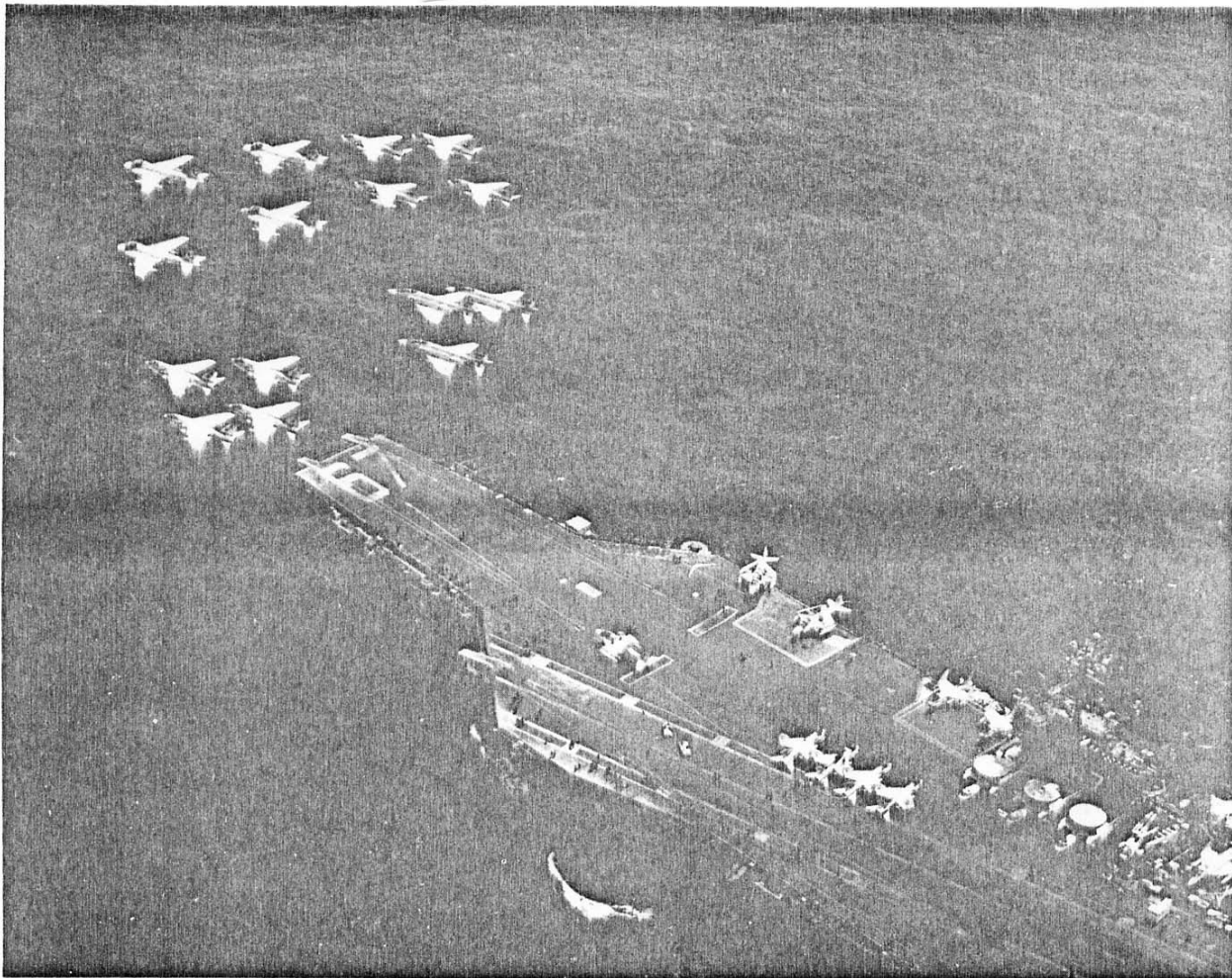


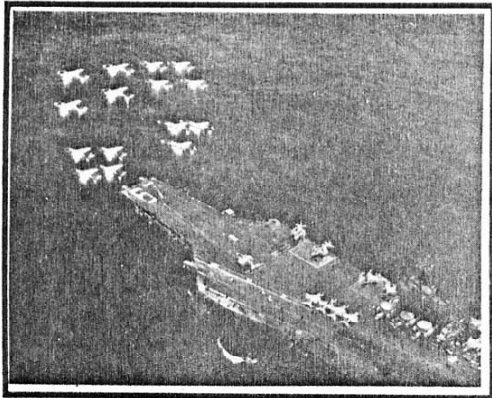
il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY - SEZIONE ITALIANA

Vol. 7, No. 1 - 1975

ARCHIVIO PEZZI





Un'immagine della portaerei d'attacco della U.S. Navy John F. Kennedy (CVA-67) alla cui componente aerea, il Carair Wing 1, è dedicato l'articolo di fondo di questo numero. In volo si notano 4 Intruder (VA-34), 8 Corsair II (4 del VA-46 e 4 del VA-72) e 3 Phantom II del VF-14. Sulla catapulta anteriore di sinistra c'è un Intruder, mentre altri 2 sono sul lato destro; seguono 6 Corsair II, 3 Hawkeye immediatamente davanti all'isola e un Seaking.

(Foto U.S. Navy via A. Gialanella)

INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica. Parte quarta	1
CRDA Cant-Z.1007 Bis, schemi di mimetizzazione. Parte seconda	5
Gli aerei del Carair Wing 1 a bordo della USS John F-Kennedy	8
Modifiche e miglioramenti al modello Harley Davidson WLA 45 della ESCI	17
Panzerkampfwagen IV - Airfix 1/76	20
I Fiat G.91 del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico - P.A.N. Freccia Tricolori	22
Summary	24

editoriale

Ritengo che molti fra noi, sia modellisti che più in generale appassionati degli aspetti storici degli aerei e dei mezzi militari, ricordano ancora i tempi in cui le possibilità di documentarsi con un minimo di serietà e completezza erano legate alla comparsa e alla reperibilità di poche pubblicazioni straniere: Profiles, Bellona, Flying Review International e poche altre riviste. Tali possibilità erano ancor più ridotte e l'attesa diveniva quasi spasmodica se l'interesse si restringeva a soggetti italiani. Non stiamo parlando di un'epoca remota, ma di soli cinque o sette anni fa.

Oggi la situazione è completamente cambiata e il "bum" editoriale, una vera e propria esplosione, a livello internazionale ha finito con il coinvolgere anche il mercato italiano dove sono fiorite diverse iniziative: riviste, monografie, libri, ecc.

Siamo al punto che si rende necessario per molti valutare e discriminare quanto mano a mano viene offerto sia per ovvi motivi economici, sia per l'impossibilità materiale di tenere il passo e assimilare quanto si rende disponibile.

Vogliamo accennare in questa sede all'aspetto qualità che finirà col costituire un elemento limitativo, se trascurato. Ci riferiamo a diversi problemi: libri che non tollerano la terza lettura senza disintegrarsi in un fascio di fogli legati insieme solo dalla numerazione di pagina; opere con illustrazioni fotografiche al di sotto di standard accettabili; contenuti privi di una vera originalità o terribilmente monotoni. Fra i vari problemi acquista particolare importanza per le opere di carattere monografico l'assenza di buoni disegni. Spesso troviamo delle tavole a colori che sono di per se stesse utilissime, ma quasi sempre mancano dei disegni completi e precisi che descrivano meglio di tante parole l'oggetto; ci riferiamo alle tre o cinque viste classiche complete di quote o per lo meno della scala impiegata e sulle quali si possa fare completo affidamento. Questa necessità è particolarmente sentita dai modellisti, ma riteniamo che abbia una sua validità più ampia e generale.

Spesso si leggono frasi del tipo "...l'ala fu allungata di 12,5 cm..." oppure "...il tettuccio della versione X fu alzato di 7 cm..."; questo tipo di dettagli hanno un valore molto ridotto se manca una base chiara rispetto alla quale fare riferimento.

A dimostrazione di quanto questo sia un difetto comune citiamo alcuni esempi: Piaggio 108, Panzer III e F-86K della serie Documenti di Bizzarri; Fiat G. 91 della Intergest; Profili di STEM - Mucchi e tralasciamo i numerosi casi riscontrabili negli articoli di tipo monografico sulle riviste. In altri casi (serie Fronte Terra di Bizzarri e monografie su Mustang, Stuka o Panzer III di STEM - Mucchi) ci sono di buoni disegni, ma mancano precisi riferimenti di scala.

A.M. BELLEI

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

PARTE QUARTA — DISTINTIVI DI NAZIONALITÀ DURANTE LA 2ª GUERRA MONDIALE

Riprendiamo la trattazione di questo argomento che nel n. 6/2 avevamo interrotto alle soglie della 2ª G. M.

Prima però facciamo un passo indietro di qualche mese rispetto a questo evento completando il discorso sui fasci alari con degli elementi che nel frattempo sono venuti alla luce.

Le disposizioni emanate il 9 luglio 1936 (vedi // *Notiziario IPMS 6/2*) si riferivano agli "aeroplani costituenti le dotazioni di linea" e pertanto escludevano velivoli adibiti a compiti diversi come, per esempio, quelli impiegati dalle scuole. Per questi si provvide ad equipararli, per quanto riguarda i fasci alari, con il seguente Foglio d'Ordini Riservato n. 01 del 25 gennaio 1940 che riproduciamo integralmente.

TINTEGGIATURA DEI VELIVOLI

A complemento delle disposizioni contenute nel supplemento al F. O. Riservato del 9 luglio 1936 — XIV si dispone che d'ora in avanti, anche i velivoli destinati alle Scuole, portino sulle ali una coccarda circolare con tre Fasci Littori, analoga a quella prescritta per i velivoli di linea, e da applicarsi con le stesse modalità.

Per quanto riguarda le dimensioni delle coccarde dovranno essere opportunamente adattate — a seconda del tipo di velivolo — quelle prescritte nelle tavole annesso al citato Foglio d'Ordini del 9 luglio 1936, per i vari tipi di velivoli aventi dimensioni similari.

firmato PRICOLO

Pertanto al momento esatto dell'entrata in guerra da parte dell'Italia (10 giugno 1940), la situazione relativa ai distintivi di nazionalità era la seguente:

— bandiera nazionale da guerra (tricolore) sugli impennaggi verticali o sui lati esterni degli impennaggi multipli;

— coccarde circolari con i fasci littori sulle ali in quattro posizioni.

Per le considerazioni già esposte e per altre che faremo, riteniamo che il fascio non stilizzato di fusoliera non sia da considerare un effettivo distintivo di nazionalità.

Per quanto riguarda i fasci alari, nel n. 6/2 abbiamo illustrato le dimensioni e la configurazione regolamentare, mentre il recente volume "Regia Aeronautica: Colori e Insegne, 1935 — 1943" di Emiliani, Ghergo e Vigna, Ed. Intergest ci mostra in maniera sistematica tutta la gamma delle varianti e pertanto riteniamo superfluo soffermarci sull'argomento, ma rimandiamo alla consultazione dell'opera citata.

La configurazione sopra descritta ebbe vita bellica estremamente limitata perchè solo due giorni dopo l'inizio del conflitto veniva emanato a firma dell'allora Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Gen. Pricolo, il seguente fonogramma diretto a tutti i Reparti ed Enti interessati (vedi nota):

Data: 12/6/1940

Protocollo: B — 13842

Mittente: Superaereo

Dispongo che al più presto possibile colori verde rosso esistenti sui timoni di tutti i velivoli militari na-

zionali siano cancellati et ricoperti identica coloritura mimetica dell'intero velivolo. Attraverso fascia bianca rimanente su piano verticale sia dipinta altra fascia bianca di larghezza uguale a quella in modo che ne risulti croce bianca campeggiata preesistente stemma nazionale.

Velivoli eventualmente avessero colorato con tricolore nazionale piani orizzontali coda dovranno far sparire detti colori et tingeggiare tutti piani orizzontali con colore mimetico uguale tinta generale apparecchio. Distintivi circolari esistenti su ali aut fiancate fusoliera rimangono invariati.

firmato PRICOLO

Considerando la rarità dei documenti ufficiali sulla materia, è opportuno "centellinare" quello qui riportato per quanto scarno e sintetico, come si conviene ad un telegramma.

La motivazione del cambiamento dovrebbe farsi risalire alla necessità di evitare possibili confusioni con il tricolore dipinto sulle derive di aerei di altre nazionalità e soprattutto quelli francesi.

La scelta della configurazione del nuovo distintivo di nazionalità sembra rispondere contemporaneamente a tre diverse esigenze e probabilmente tutte hanno concorso alla decisione.

Da un punto di vista araldico la croce bianca costituisce una componente essenziale dello stemma Sabauda, cioè della casa reale regnante; in esso troviamo infatti una croce bianca con braccia di larghezza costante che sovrasta uno scudo rosso. Si veniva così a riequilibrare sui velivoli, da un punto di vista araldico, la presenza della casa reale e del regime fascista.

Da un punto di vista militare la croce bianca presentava il vantaggio di essere abbastanza simile alle croci che l'alleato tedesco impiegava come distintivo sulla fusoliera e sulle ali dei suoi velivoli; in questo caso però, data la discendenza dall'araldica teutonica, essa era sostanzialmente nera su fondo bianco. Inoltre non si presentavano possibilità di equivoci perchè non c'erano altre nazioni che impiegassero distintivi simili.

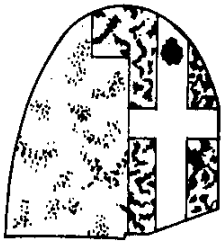
Infine da un punto di vista pratico (e date le circostanze bisognava essere pratici) il nuovo distintivo era di facile realizzazione perchè sfruttava la preesistente banda bianca del tricolore.

Questo motivo di praticità è al tempo stesso la spiegazione del perchè, soprattutto nel periodo iniziale, si assiste ad una grande varietà di configurazioni. Abbiamo già visto che le bande tricolori sulla deriva non rispondevano a rigorosi criteri di uniformità e pertanto quando si passa alla croce si ottengono forme e dimensioni diverse. Una limitata standardizzazione, e comunque solo nell'ambito di uno stesso tipo di velivolo o con uguale deriva, si ha successivamente quando le croci sulle derive vengono applicate direttamente in fabbrica.

Le direttive emanate non precisavano la lunghezza dei bracci orizzontali e quindi mentre quello posteriore si arrestava al bordo d'uscita della deriva, quello anteriore finiva un pò a caso a volte sul bordo d'entrata, a volte a filo con la cerniera tra parte fissa e parte mobile, oppure in una qualunque posizione intermedia.

Nota: Il testo del fonogramma, per gentile concessione dell'Autore, è tratto dall'opera di G. Garello "Regia Aeronautica e Armée de l'Air 1940-1943" di prossima pubblicazione.

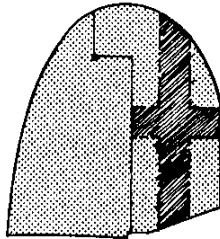
ALCUNI ESEMPI DI APPLICAZIONE DELLE CROCI DI DERIVA
 EXAMPLES OF RUDDER CROSSES APPLICATIONS



FIAT B.R.20

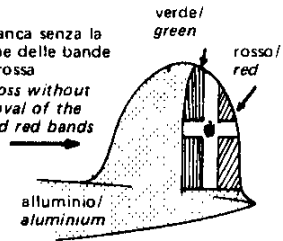
notare la mimetizzazione
 diversa per cancellare le
 bande tricolore
*note the different camou-
 flage pattern to remove
 the tricolour bands*

←
 croce oscurata per
 operazioni notturne
*blackened cross for
 night operation*



FIAT B.R.20

croce bianca senza la
 rimozione delle bande
 verde e rossa
*white cross without
 the removal of the
 green and red bands*

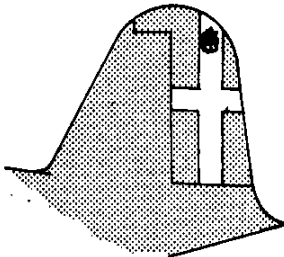


C.R.D.A. Cant-Z.506

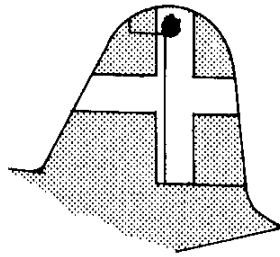
verde/
 green

rosso/
 red

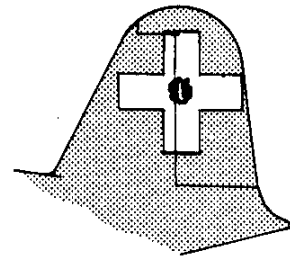
←
 alluminio/
 aluminium



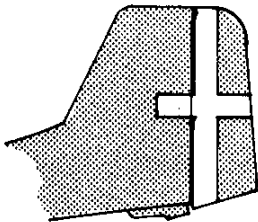
FIAT G.50



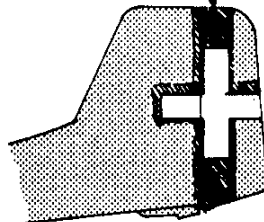
FIAT G.50



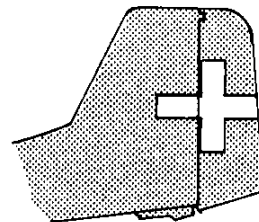
FIAT G.50



Junkers Ju.87

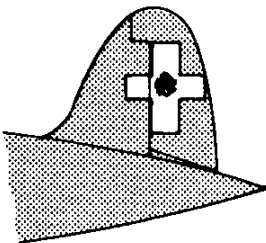


Junkers Ju.87

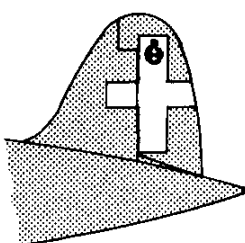


Junkers Ju.87

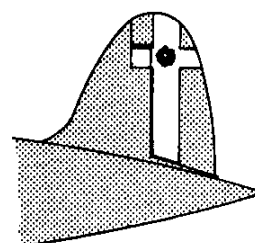
croce precedente cancellata/
 previous cross removed



Macchi M.C.200



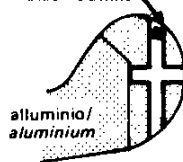
Macchi M.C.200



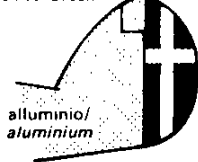
Macchi M.C.200



IMAM Ro.43



IMAM Ro.43



IMAM Ro.43

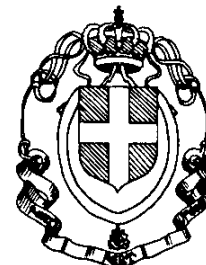
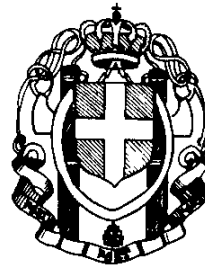
bordo nero/
 black outline

Verde Olive Scuro/
 Dark Olive Green

alluminio/
 aluminium

alluminio/
 aluminium

alluminio/
 aluminium



lo Stemma Sabauda con e senza i fasci
 the House of Savoy seal with and without the fascis

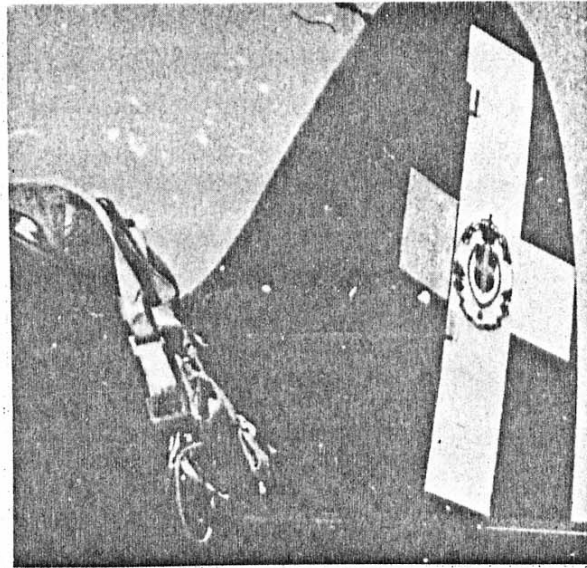
non in scala/no scale

disegni di D.Renzulli

quella posteriore al 25 luglio 1943 che consiste nella obliterazione dei fasci lasciando al loro posto un cerchio nero con interno grigio. Non sappiamo quanto ci sia stato di ufficiale in merito, probabilmente nulla. Personalmente ritengo che questa operazione di "epurazione", che comprende anche i fasci di fusoliera, sia stato più che altro un fatto episodico verificatosi per motivi di opportunità in circostanze particolari come visite del Re ai reparti dopo la caduta del regime fascista.

Non a caso, infatti, quasi tutte le foto che documentano questo cambiamento sono state scattate appunto in occasione di tali visite. Meglio rilevabile dalla documentazione fotografica è l'"epurazione" che subì lo stemma nazionale dal quale furono tolti i fasci ai lati dello Scudo Sabauda. Non sappiamo se furono applicate delle nuove decal o semplicemente ci si limitò a grattare o imbiancare le precedenti. E' da ritenere che questa trasformazione fosse più semplice per lo stemma nazionale che non per i fasci sulle ali perchè per questi si doveva operare una sostituzione per garantire lo scopo primario, cioè l'identificazione dei velivoli. A volte si è avanzata l'ipotesi che la coccarda tricolore sia stata autorizzata ancora prima dell'8 settembre 1943, ma per il momento non ci sono prove sicure.

A.M.BELLEI



In questo particolare della deriva di un Macchi 202 della 95ª Sq. si può notare l'assenza dei due piccoli fasci a fianco dello scudo sabauda. Sembra quasi che sia uno stemma di nuova configurazione e non il precedente "corretto".

(Foto A.M.I.)

C.R.D.A. CANT Z 1007 BIS, SCHEMI DI MIMETIZZAZIONE

PARTE SECONDA

Riprendo la trattazione di questo argomento per il quale nutro una personalissima affezione forse ispirata dalla linea armoniosa e particolare dell'Alcione. Prima però di passare alla descrizione dei profili presentati, desidero ritornare sul precedente articolo comparso sul numero 6/1 de Il Notiziario sollecitato da quanto è stato scritto sul Notiziario n. 18/19 del C.M.P.R.

In tale pubblicazione si risponde a coloro che hanno scritto in merito alla circostanza che un articolo, sempre sul Cant - Z. 1007, sia comparso contemporaneamente al nostro chiarendo che la circostanza è del tutto fortuita e dando atto del fatto che su alcuni aspetti, quale quello della mimetizzazione, le idee, pur essendo maturate del tutto indipendentemente, sono coincidenti. Un punto sul quale ci si è trovati in contrasto è il colore del numero individuale del primo profilo (210 - 2) da noi indicato come rosso e dato come nero dal C.M.P.R. (nel loro caso il velivolo è 210 - 5).

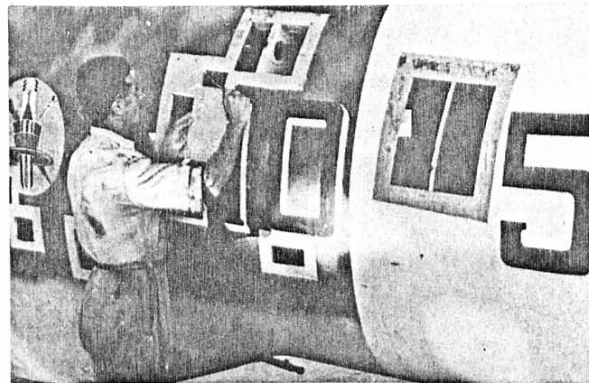
Non ho timore ad ammettere che si è trattato di una mia svista, una "toppata", come si dice a Roma. Per fugare ogni ulteriore dubbio pubblichiamo una foto che mostra un particolare della fusoliera del velivolo 210 - 5 dove il "5" ha la stessa tonalità delle altre cifre e quindi è da ritenere nero. Aggiungo inoltre che il trattino che separa il numero di squadriglia da quello individuale (purtroppo non rilevabile dalla foto per via del vistoso buco) ha la particolare configurazione di un parallelepipedo con facce rombiche ed essendo quella frontale e quella inferiore divise in due ne risultano due zone in nero e tre in rosso.

Al livello della pura curiosità aggiungo che la foto del 210 - 5 qui riprodotta, nell'originale lascia chiaramente vedere che sul bordo della fascia bianca di fusoliera corre una sottile (probabilmente 5 - 7 cm.) banda di colore più scuro. Non si tratta di una tinta diversa, ma solo di una tonalità più scura della colorazione mimetica del resto della fusoliera.

La spiegazione potrebbe essere di carattere pratico: probabilmente la fascia bianca veniva dipinta a spruzzo sul velivolo già mimetizzato e per delinearne il contorno si usava del nastro adesivo. Durante la verniciatura un pò di bianco si depositava oltre il nastro schiarendo le superfici rispetto a quelle protette.

Si tratta comunque di una semplice curiosità dato che in scala 1/72 la banda avrebbe uno spessore di 0,8 mm!

Un punto però del quale il Notiziario C.M.P.R. manca di darci atto è la esatta configurazione del distintivo di squadriglia. Come da me indicato nel testo e nei disegni, il nastro che corre intorno alla base della tuba è decorato con la doppia croce, probabilmente in rosso, tipica dell'Union Jack, cioè della bandiera inglese. Questo particolare si intravede, ma solo cercandolo con attenzione, nella foto in alto a pag. 19 del n. 6/1 e spero risalti meglio dalla foto qui acclusa.



Porzione di fusoliera di un Cant-Z.1007 Bis della 210ª Sq. sul quale uno specialista sembra sia intento a riparare vistosi danni. Sulla fascia bianca si nota il numero individuale in nero e non in rosso come indicato per errore nel n. 6/1.

Lo stemma nazionale, cioè lo stemma di Casa Savoia "inquinato" con i fasci e applicato sotto forma di decal, avrebbe dovuto campeggiare la croce, ma poiché già prima non aveva una posizione fissa sul tricolore ne risultava che esso non sempre si trovasse all'incrocio dei bracci, ma spesso più in alto.

Le direttive stabilivano che la croce dovesse essere bianca su fondo mimetico, ma è chiaro che per tener conto del caso particolare in cui tale fondo era di per se stesso bianco (o comunque chiaro) si rese necessario, per renderla distinguibile, bordarla con un filo nero o sovrapporla ad un campo nero (vedi foto n. 88, 94 e 95 dell'opera citata).

Un caso del tutto particolare è costituito dagli idrovolanti perchè, nel caso di colorazione argentea, si presentava lo stesso problema di visibilità della croce bianca. Per risolverlo si ricorse all'espedito di "mimetizzare" in verde scuro la sola deriva (vedi a tale proposito le diverse foto su Dimensioni Cielo n. 4 e 5 e Dimensioni Cielo - Immagini F - 4).

Il fatto che, contrariamente a quanto si potrebbe dedurre dalle foto, la deriva fosse dipinta in verde scuro e non in nero è provato da due circostanze. La prima è una circolare datata 20 marzo 1941 che, come vedremo più in dettaglio trattando le mimetizzazioni, ordinando per gli idrovolanti la colorazione Grigio Azzurro Scuro in sostituzione dell'alluminio, stabiliva che "La croce bianca potrà essere dipinta senza ricorrere al fondo verde finora usato".

Il secondo elemento di prova è il Ro. 43 conservato a Vigna di Valle.

Contrariamente a quanto affermato da alcuni, riteniamo che non siano mai state emanate delle norme che prescrivessero il colore nero per le croci di deriva; accadeva invece che nei casi in cui i velivoli dovevano operare di notte (Belgio, Malta, ect.) sia le croci che la fascia di fusoliera (e a volte tutte le superfici inferiori) venissero oscurate con vernice nera per diminuirne la visibilità.

L'applicazione della direttiva delle croci di deriva in un momento così critico come devono essere stati i primi giorni del conflitto e senza l'ausilio di disegni dette luogo a ritardi (in qualche caso di diverse settimane) e a confusioni non indifferenti; ci sono dei casi in cui la croce bianca venne realizzata senza cancellare le fasce verdi e rosse come per esempio è illustrato dalla foto a colori di un Cant - Z. 506 che compare sulla copertina dell'Ala d'Italia, 1942, n. 7.

Interessante anche notare che Superaereo ritenne necessario evidenziare nel fonogramma la cancellazione del tricolore dai piani orizzontali di coda; segno evidente che, come già detto, tali contrassegni, pur non avendo un valore ufficiale, costituivano una realtà da prendere in considerazione.

La direttiva citata estendeva la sua applicazione a "tutti i velivoli militari nazionali" e pertanto ne risultavano esclusi i velivoli adibiti ai trasporti commerciali e quelli del Soccorso Aereo che conservarono il tricolore. Più incerta è la situazione relativa ai velivoli dei Servizi Aerei Speciali (reparti da collegamento e trasporto militarizzati) e delle scuole di primo periodo; l'analisi delle foto ci mostra sia le croci che il tricolore.

Da notare infine che il fonogramma di Superaereo nell'ultima frase accomuna i distintivi alari con quelli di fusoliera; è interessante perchè è uno dei rari casi a nostra conoscenza in cui un documento ufficiale riconosce l'esistenza dei fasci non stilizzati di fusoliera.

Circa le croci bianche di deriva non c'è altro da aggiungere perchè esse rimasero in vigore fino all'8 settembre 1943 assumendo col tempo forme più regolari

e standardizzate mano a mano che la loro applicazione avveniva direttamente in fabbrica. Rimane solo da commentare il fatto che a volte era assente lo Scudo Sabauda. Ciò si verificava soprattutto per i velivoli di produzione straniera (primo fra tutti lo Ju. 87) e questa circostanza porta a ipotizzare una spiegazione di ordine pratico; probabilmente non tutti i reparti avevano in dotazione le decalcomanie con lo stemma e pertanto nel caso di riparazioni o di applicazione dei distintivi di nazionalità su velivoli ceduti dai tedeschi o catturati esso veniva ommesso per la sua indisponibilità. Aggiungiamo, per inciso, che una situazione simile deve essersi verificata anche per i fasci di fusoliera.

L'evoluzione dei fasci alari nel corso del conflitto presenta invece alcuni aspetti poco chiari perchè, per il momento, scarsamente documentati. Ci riferiamo al fatto che mentre inizialmente, per gli aerei mimetizzati, erano sul dorso dell'ala neri su fondo chiaro e sul ventre chiari su fondo nero, successivamente si passa alla configurazione uniforme neri su fondo chiaro e infine a quella neri su fondo mimetico, con tutte le possibili configurazioni intermedie. Tale evoluzione sarà probabilmente stata suggerita inizialmente da motivi di praticità per evitare di dipingere il cerchio bianco o nero prima di applicare la decal o lo stampo in caso di verniciatura (vedi in proposito le considerazioni e gli esempi presentati nel volume di Emiliani, Ghergo e Vigna citato).

L'unico elemento sicuro si ricava da una pubblicazione emessa il 1° settembre 1941, probabilmente con lo scopo di chiarire diversi problemi legati ai contrassegni. Ne riportiamo il testo integrale:

STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA SUPERAEREO - UFFICIO A

Velivoli Militari Nazionali

Edizione 1941 - XIX

aggiornato al 1° settembre 1941 - XIX

I velivoli militari nazionali sono muniti dei seguenti distintivi:

- *cerchio nero contenente tre Fasci Littori in nero disegnati, verso le estremità delle ali, superiormente ed inferiormente.*

- *fascia bianca della larghezza di cm. 120 per velivoli da bombardamento e di cm. 60 per velivoli da caccia e da ricognizione, dipinta a circa 2/3 della fusoliera.*

- *croce bianca sormontata dallo Scudo Sabauda, disegnata sulle due facce del timone di direzione.*

- *fascia gialla della lunghezza di cm. 60, dipinta sulla capottatura del motore; ogiva dell'elica dipinta in giallo.*

Come si può notare, per i distintivi alari è prevista la sola configurazione in nero senza parlare di fondo e senza distinzione tra dorso e ventre. Non è però possibile accertare se il documento citato semplicemente documenti una situazione di fatto già esistente (a seguito di precedenti disposizioni) o invece sia proprio l'ordine di passare dalla precedente alla nuova configurazione. L'importanza di questa distinzione si sfuma quando si considera che probabilmente il cambiamento deve essere stato graduale a causa delle complicazioni che l'operazione comportava. Bisogna quindi fare riferimento alla documentazione fotografica.

Per il momento non ci soffermiamo sulle fasce bianche e gialle perchè nella nostra impostazione della materia le abbiamo classificate tra i distintivi di tipo tattico e quindi richiameremo il testo del documento al momento opportuno.

L'ultima evoluzione che subirono i distintivi alari è

— Profilo n. 1

Il soggetto è un monoderiva della 262ª Sq., 107° Gr., 47° St. per il quale mi sono basato su informazioni ricevute dal Direttore del Centro di Torino, P. Moncalvo. Il velivolo operava a Monte Fileremo (Rodì) nel 1942.

La colorazione delle superfici superiori viene indicata (anche sulla base di informazioni raccolte presso l'ex — motorista) essere in due toni di verde e precisamente a "vermicelli" verde scuro su fondo verde mimetico. Anche se personalmente nutro dei dubbi, non ho elementi validi per sostenere altre ipotesi ad eccezione del fatto che foto di altri velivoli dello stesso reparto e probabilmente dello stesso periodo suggeriscono la più classica configurazione del verde su fondo Nocciola Chiaro.

Le superfici inferiori e le cappottature dei motori (precedentemente gialle) erano state oscurate con del nero opaco per diminuirne la visibilità nelle operazioni notturne.

La linea di demarcazione appare netta sul bordo alare e sfumata in fusoliera. La fascia bianca di fusoliera e le croci di deriva avevano subito lo stesso trattamento di "oscuramento", ma in modo tale da lasciare chiaramente intravedere il numero di squadriglia che insieme a quello individuale era in nero. Lo stemma della ditta e il fascio di fusoliera erano rimasti inalterati. Le insegne alari erano in nero su fondo mimetico. La foto qui pubblicata mostra chiaramente la colorazione delle eliche che consiste in pale grigio chiaro anteriormente e, probabilmente, nero posteriormente, mozzo in metallo naturale con disco nero lucido.

— Profilo n. 2

Sempre un monoderiva, ma questa volta della 211ª Sq., 50° Gr., 16° St. B.T. Questo soggetto è interessante per la presenza del distintivo di squadriglia che costituisce un "pendant" di quello del cappello a cilindro di cui si è parlato prima, ma che, per fortuna, è disponibile sotto forma di decal (foglio ESCI n. 49).

La mimetizzazione delle superfici superiori è a macchie Verde Oliva Scuro di tipo "policicliche" sfumate che non molto densamente ricoprono il fondo Nocciola Chiaro; quelle inferiori sono in Grigio Azzurro Chiaro. I fasci sono, probabilmente, neri su fondo mimetico.

I numeri di reparto e individuale sono neri, ma quando compaiono sul fondo mimetico (rispettivamente 211 sul lato destro e 8 sul sinistro) sono con ombra bianca. Il trattino è costituito da un semplice rombo diviso in due lungo la diagonale maggiore e rosso sotto e nero sopra.

— Profilo n. 3

Il soggetto presentato acquista un particolare valore perchè, caso più unico che raro, per ricavarlo mi sono potuto basare su una serie di fotografie a colori rimaste presso il Ministero dell'Aeronautica, probabilmente scarti delle migliaia che a causa degli eventi "hanno preso il volo".

Si tratta di un bideriva (M.M. 23376, quindi il penultimo della Serie IV) della 191ª Sq., 86° Gr., 35° St. B.T. che operò nel 1941 in Africa Settentrionale.

La mimetizzazione delle superfici superiori è a macchie Verde Oliva Scuro con forme "policicliche" molto fitte e dense su fondo Nocciola Chiaro, appena visibile; le superfici inferiori sono in Grigio Azzurro Chiaro. I fasci sono neri su fondo mimetico.

Il numero di squadriglia è nero, mentre quello individuale è rosso. Quest'ultimo è ripetuto con carattere più piccolo, ma dello stesso colore sui lati della cappotta del motore centrale. Particolare interessante è rappresentato dalla ripetizione del numero di matricola a piccoli caratteri in rosso nella parte inferiore del motore centrale.

— Profilo n. 4

Esso illustra un bideriva della 261ª Sq., 106° Gr., 47° S.T., B.T.

La mimetizzazione è quella classica prima descritta con la particolarità che le macchie "policicliche" non sono fitte e pertanto si vede bene il fondo Nocciola Chiaro (non si faccia caso al fatto che i disegni danno l'impressione che i colori siano diversi da schema a schema).

Le cappotte dei motori sono verniciate interamente in giallo. I fasci alari sono neri su fondo mimetico. I numeri individuali e di reparto sono disposti centrati rispetto alla fascia bianca e il primo sembra essere di colore rosso.

A. M. BELLEI

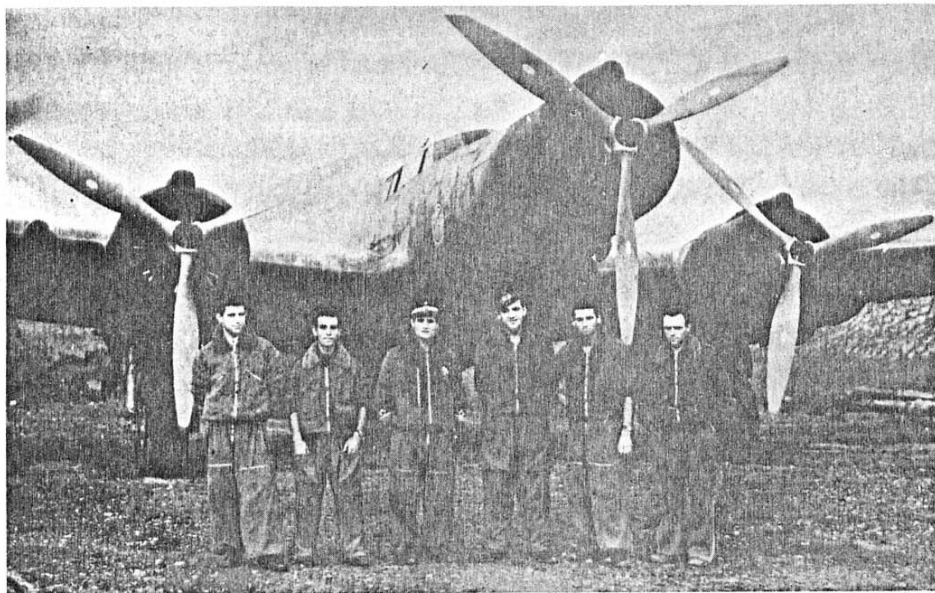


Foto ricordo dell'Alcega della 262ª Sq. illustrato al profilo n.1; ci troviamo a Monte Fileremo (Rodì) nel 1942. L'equipaggio, da sinistra a destra, è così composto: marconista, motorista, tenente (comandante), 2° pilota, fotografo e armiere. Si noti l'applicazione del nero opaco (nerofumo?) sulle superfici inferiori e sulle cappotte motore e il dettaglio delle eliche con il disco nero.

(Foto P. Moncalvo)

CRDA Cant-Z.1007Bis,262a Sq.,107° Gr.,47° St. - Monte Fileremo (Rodì),1942

pale eliche grigie/
grey prop.blades

mozzi eliche metallo naturale con disco nero lucido/
natural metal hubs with a gloss black circle

scarichi corti/
short exhaust

fasci superiori neri su fondo mimetico/
upper fascis black on camoufl.background
fasci inferiori oscurati/
lower fascis black ned

mimetizzazione: macchie a vermicelli verde scuro su fondo
verde chiaro sopra e nero opaco sotto.
camouflage: dark green "wiggles" on camoufl.age green
above and matt black below.

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

262-4

cifre nere/
black numbers

mimetizzazione: macchie "policicliche" Verde Oliva Scuro
su fondo Nocciola Chiaro per le sup.superiori e Grigio Az-
zurro Chiaro per quelle inferiori.
camouflage: Dark Olive Green patches on Light Brown
background above and Light Grey below.

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

211-8

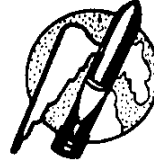
cifre nere con ombra bianca/
black numbers with white shadow

fasci superiori neri su fondo bianco/
upper fascis black on white
fasci inferiori bianchi su fondo nero/
lower fascis white on black

scarichi corti/
short exhaust

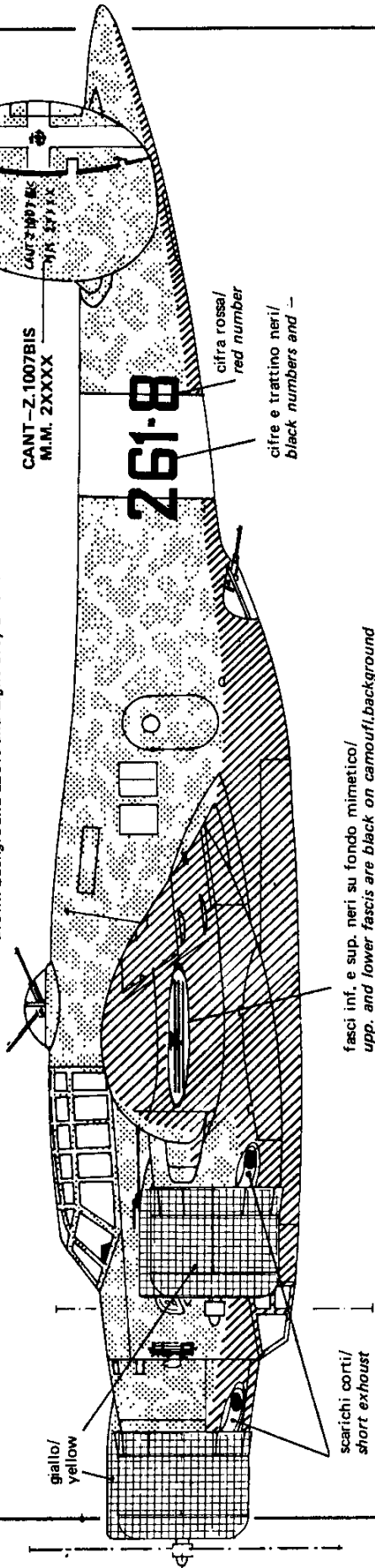
CRDA Cant-Z.1007Bis,211a Sq.,50° Gr.,16° St.

A. Fiorelli



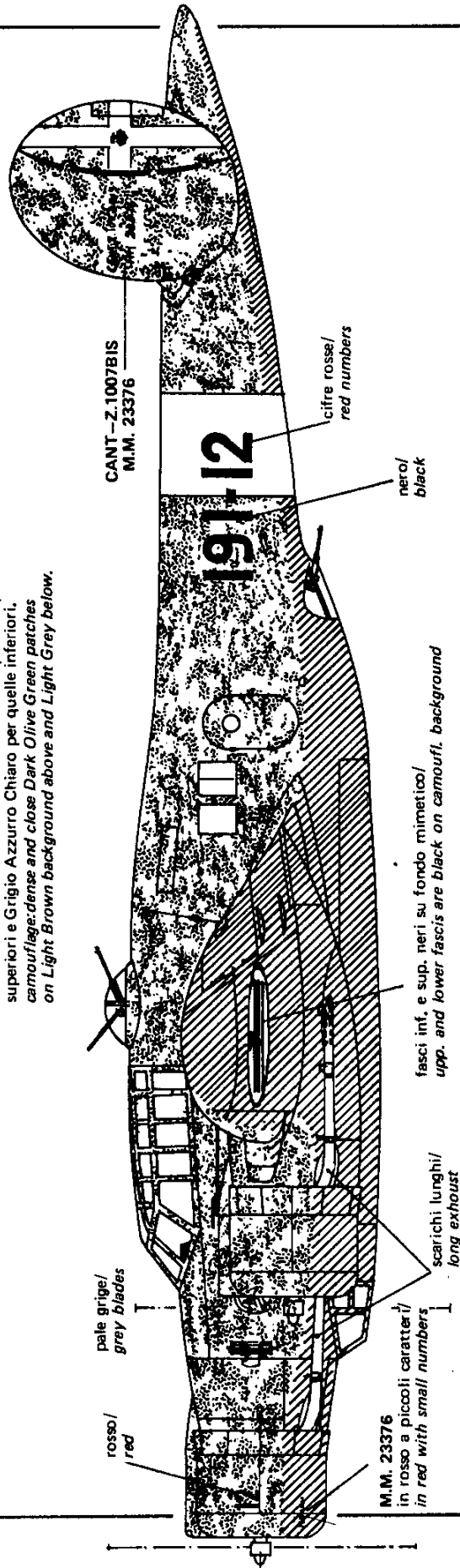
CRDA Cant-Z.1007Bis, 261a Sq., 106° Gr., 47° St., B.T.

mimetizzazione: macchie "policicliche" non fitte in Verde Oliva Scuro su fondo Nocciola Chiaro per le sup. superiori e Grigio Azzurro Chiaro per quelle inferiori.
 camouflage: sparse Dark Olive Green patches on Light Brown background above and Light Grey below.



fasci inf. e sup. neri su fondo mimetico/
 upp. and lower fascis are black on camoufl. background

mimetizzazione: macchie "policicliche" fitte e dense in Verde Oliva Scuro su fondo Nocciola Chiaro per le sup. superiori e Grigio Azzurro Chiaro per quelle inferiori.
 camouflage: dense and close Dark Olive Green patches on Light Brown background above and Light Grey below.



fasci inf. e sup. neri su fondo mimetico/
 upp. and lower fascis are black on camoufl. background

M.M. 23376
 in rosso a piccoli caratteri/
 in red with small numbers

CRDA Cant-Z.1007Bis, 191a Sq., 86° Gr., 35° St. - Africa Settentrionale, 1941

A. Fiorelli

GLI AEREI DEL CARAIR WING 1 A BORDO DELLA USS JOHN F. KENNEDY

PREMESSA

A giudicare dalle domande ricevute per posta e da altre indicazioni, i velivoli attualmente in servizio presso la Marina U.S.A. rivestono un notevole interesse per i modellisti. Abbiamo pertanto deciso di trattare l'argomento riacciandoci ad una visita che nella primavera del 1973 alcuni soci del Centro di Roma effettuarono a bordo della portaerei John F. Kennedy alla fonda nel golfo di Gaeta. Questo ci ha permesso di inquadrare il problema esaminando in modo sistematico tutti i velivoli che costituiscono la componente aerea di una moderna unità d'attacco. Unico assente di un certo livello è il Douglas A-4 "Skyhawk" che in quel momento non faceva parte dell'organico dell'unità in esame; tale velivolo è comunque già stato trattato da noi ne Il Notiziario 5/1.

Molte delle informazioni qui riportate hanno una validità di carattere generale e sono pertanto applicabili alla maggioranza dei velivoli della U.S. Navy in operazione nell'ultimo decennio.

LA PORTAEREI U.S.S. JOHN F. KENNEDY

L'unità porta il nome del trentacinquesimo Presidente degli Stati Uniti le cui vicende sono troppo vicine nel tempo perchè debbano essere ricordate. La sua chiglia fu impostata il 22 ottobre 1964 nei cantieri della Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company in Virginia e la cerimonia del battesimo ebbe luogo il 27 Maggio 1967.

Il 7 settembre 1968 la Kennedy fu passata in armamento ed entrò in servizio attivo congiungendosi con la Flotta Atlantica quale unità portaerei della sua forza d'attacco. La Kennedy ebbe la sua prima dislocazione nel Mediterraneo con la Sesta Flotta nell'aprile 1969. Vi ritornò di nuovo verso la fine del 1970 a causa dell'acutizzarsi della crisi del Medio Oriente e poi nel dicembre 1971 per un normale ciclo di sei mesi.

Alcune delle caratteristiche essenziali dell'unità sono:

- lunghezza: 320 m
- larghezza: 77 m
- dislocamento: 80.000 ton
- velocità: 56 Km/h
- superficie del ponte di volo: 2 ettari circa
- numero catapulte: 4
- numero ascensori: 4
- numero di aerei a bordo: 85 e più
- equipaggio: 5.000 uomini.

Nel momento preso in considerazione in questo articolo la componente aerea della Kennedy era costituita dall'Attack Carrier Air Wing One (Carair Wing 1) che si fregia del motto "Primus et Principes". Esso risulta composto da due Squadron da caccia (VF-14 e VF-32 ciascuno con dodici Phantom II F-4B), tre Squadron d'attacco (VA-46, VA-72 e VA-34 di cui i primi due equipaggiati con Corsair II A-7B ed il terzo con Intruder A-6), un distaccamento dello Squadron di sorveglianza radar VAW-125 dotato di quattro Hawkeye E-2B, un distaccamento dello Squadron da ricognizione ed attacco pesante RVAH-11 su Vigilante RA-5C, un distaccamento dello Squadron VAQ-130 dotato di Skywarrior EKA-3B che assolve i compiti di contromisure elettroniche e di cisterne volanti. Completano il quadro gli elicotteri Sea King SH-3G del reparto HC-2 ed un Trader C-1A per i collegamenti con le basi terrestri. La schematizzazione qui riportata non tiene

conto del carattere polivalente tipico di molti velivoli che permette ai Phantom di svolgere missioni di attacco al suolo ed ai Corsair di agire come caccia; un caso più particolare è quello dell'Intruder del quale alcune versioni sono stabilmente attrezzate come aereo-cisterne o come vettori di apparati di contromisura oltre ad essere in grado di assolvere il ruolo originario d'attacco.

Sarebbe molto interessante approfondire l'argomento della consistenza organica del Wing e dei ruoli svolti dalle sue diverse componenti, ma il discorso ci porterebbe troppo lontano per cui preferiamo passare al lato che più direttamente interessa il modellista.

MIMETIZZAZIONE

Tutti i velivoli sono mimetizzati secondo lo schema standard attualmente in vigore per la U.S. Navy: Matt Light Gull Gray 36440 (i numeri si riferiscono al Federal Standard FS595a) per le superfici superiori ad eccezione degli organi di controllo mobili (alettoni, flap, direzionale, deriva orizzontale mobile) che insieme con le superfici inferiori, i piloni alari, i mozzi delle ruote e gli interni dei vani del carrello sono verniciati in Gloss Insignia White 17875. Per il primo colore si può impiegare la vernice Humbrol H1.5 della serie italiana, mentre per il secondo va bene un qualsiasi bianco purchè sia semilucido; nella realtà infatti la differenza di lucentezza tra le due tinte è poco accentuata.

Gli interni dell'abitacolo sono normalmente Dark Gull Gray opaco 36231 così come la struttura del sedile, il pavimento e la pannellatura degli strumenti mentre quest'ultimi sono neri.

Gli interni dei vani carrello ed i relativi portelloni sono in bianco con il bordo interno orlato in Insignia Red lucido. Le superfici interne dei flap, degli aerofreni e degli slot sul bordo d'entrata dell'ala sono sempre in Insignia Red lucido.

Normalmente le superfici dei velivoli imbarcati sono molto pulite e con scarse tracce di corrosione o di usura a causa della costante cura della quale sono oggetto per prevenire i danni dell'ambiente salmastro. Con la maggior frequenza possibile i velivoli vengono lavati con acqua dolce o demineralizzata. Eventuali scrostature della vernice sono subito ritoccate. Si notano spesso sulle superfici inferiori o lungo i bordi dei pannelli di ispezione macchie giallastre o rosate che sono dovute a perdite del fluido dei circuiti idraulici.

DISTINTIVI E CONTRASSEGNI

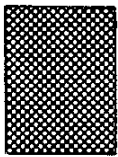
Il distintivo di nazionalità costituito dalla stella in campo bleu con strisce bianche e rosse è posizionato secondo lo schema standard: ai due lati della fusoliera e sopra l'ala sinistra e sotto quella destra.

Passando ai contrassegni troviamo che tutti i velivoli indistintamente portano sulla deriva le lettere di codice "AB" caratteristiche della Kennedy; notiamo che delle due lettere la prima denota un'unità che opera nell'Atlantico, mentre per quelle che operano nel Pacifico viene usata la lettera "N". Sempre su tutti i velivoli sui due lati della fusoliera o della deriva compare il nominativo della nave "USS JOHN F. KENNEDY" e con lettere più grandi la dicitura "NAVY".

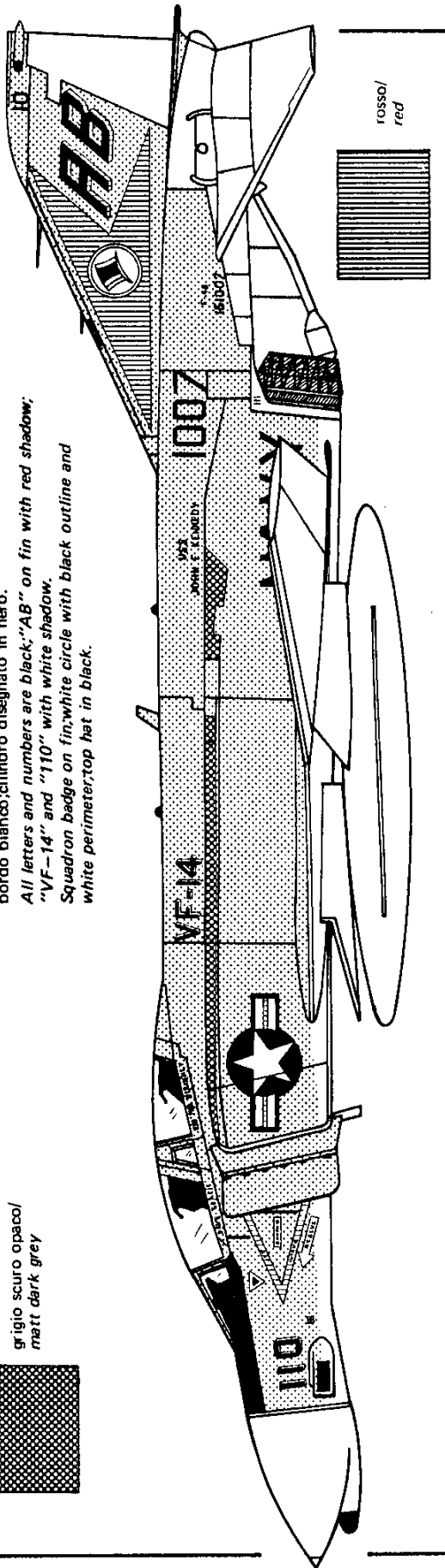
Gli altri contrassegni che variano per ogni reparto o

McDonnell-Douglas F-4B Phantom II, V.F. 14, "Top Hat", USS John F. Kennedy, 1973

Tutte le lettere ed i numeri sono neri; "AB" su deriva con ombra rossa; "VF-14" e "110" con ombre bianche.
 Distintivo sulla deriva: cerchio bianco, circonferenza nera con bordo bianco; cilindro disegnato in nero.
 All letters and numbers are black; "AB" on fin with red shadow; "VF-14" and "110" with white shadow.
 Squadron badge on fin; white circle with black outline and white perimeter; top hat in black.



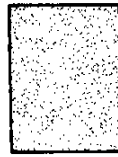
grigio scuro opaco/
 matt dark grey



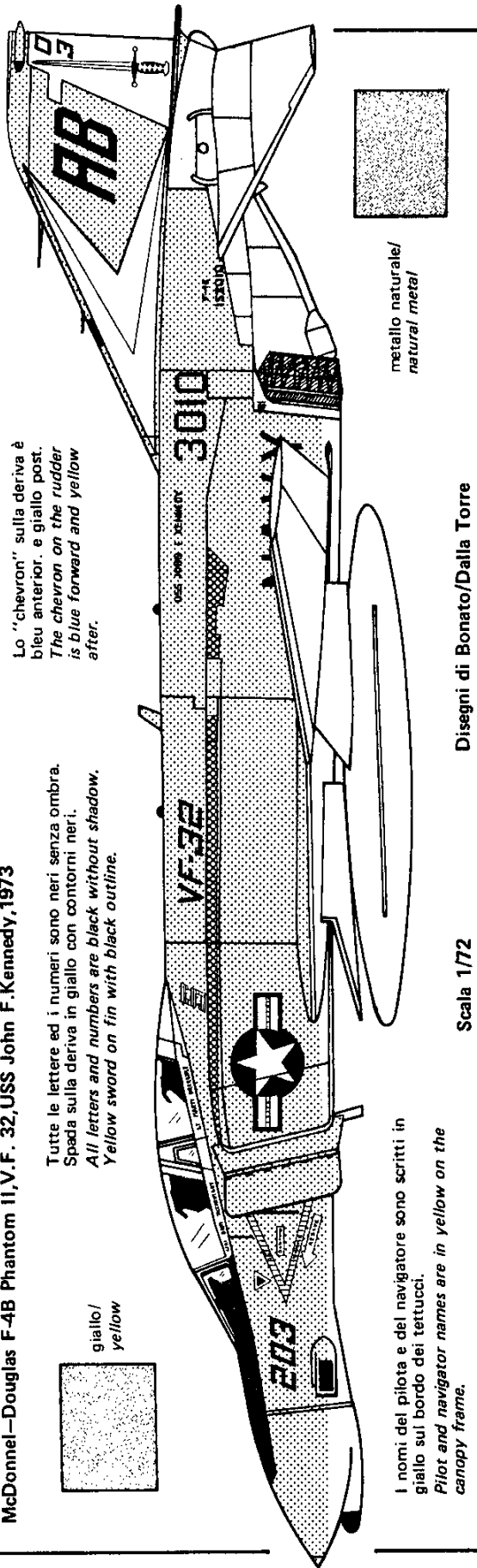
rosso/
 red

McDonnell-Douglas F-4B Phantom II, V.F. 32, USS John F. Kennedy, 1973

Tutte le lettere ed i numeri sono neri senza ombra.
 Spada sulla deriva in giallo con contorni neri.
 All letters and numbers are black without shadow.
 Yellow sword on fin with black outline.



giallo/
 yellow



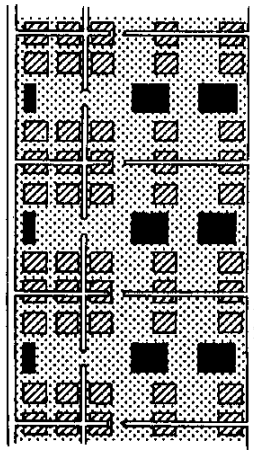
metallo naturale/
 natural metal

I nomi del pilota e del navigatore sono scritti in giallo sul bordo dei tettucci.
 Pilot and navigator names are in yellow on the canopy frame.

Scala 1/72

Disegni di Bonato/Dalla Torre

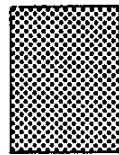
L.T.V. A-7B Corsair II, V.A. 46, USS John F. Kennedy, 1973



Schema del tartan: fondo rosso con quadri bleu e neri; linee incrociate e bordi sup. e inf. bianchi.
 Tartan pattern: red background with blue and black squares; lines and upper and lower border white.

Nome del pilota sotto la parte fissa della cappottina in bianco su rettangolo bleu con bordo bianco.
 Pilot name below front portion of canopy in white on blue rectangle with white outline.

Triangolo nero con bordo rosso con e senza le scritte in bianco "jet intake".
 Black triangle with red border with and without the white wording "jet intake".



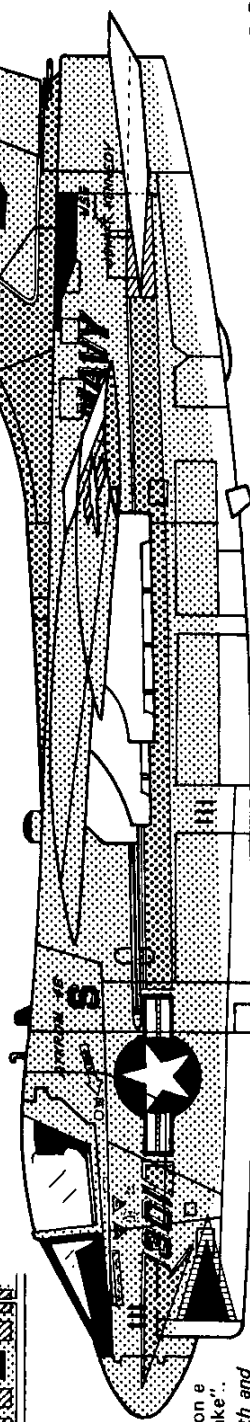
Bleu medio/
 Medium blue

L'interno della presa d'aria è in Gloss Insignia White.
 Inside of air intake is in Gloss Insignia White.

Bordi esterni della fascia neri.
 Stripe outlined in black.

L.T.V. A-7B Corsair II, V.A. 72, USS John F. Kennedy, 1973

Motivo su deriva verticale, punta della ali e linea su fusoliera in bleu con ombra bianca superiore e posteriore. Lettere su deriva "AB" e numeri sul muso "301" neri con ombre bianche; lettera "S" dietro l'abitacolo bleu con ombra bianca.
 Decor on fin, wing tips and fuselage stripe are medium blue with white shadow, above and after. Fin letters "AB" and numbers "301" are black with white shadow. Letter "S" after canopy is medium blue with white shadow.



Gli scacchi sulla deriva sono blue medio su bianco/
 Chequers on rudder are medium blue on white



Poichè sia le linee bianche che i quadri sono dipinti con mascherine, spesso risultano spostati le une rispetto agli altri per il diverso spostamento delle mascherine, creando diverse varianti del disegno base.
 Since both lines and squares are painted with templates, often they are not properly aligned resulting in variations to the basic pattern.

L'interno della presa d'aria è in Gloss Insignia White.

Inside of air intake is in Gloss Insignia White.

Bordi esterni della fascia neri.
 Stripe outlined in black.

Le zone interessate al movimento dei piani di coda sono in metallo naturale lucido.
 Areas affected by horizontal stabilizer movement are polished natural metal.

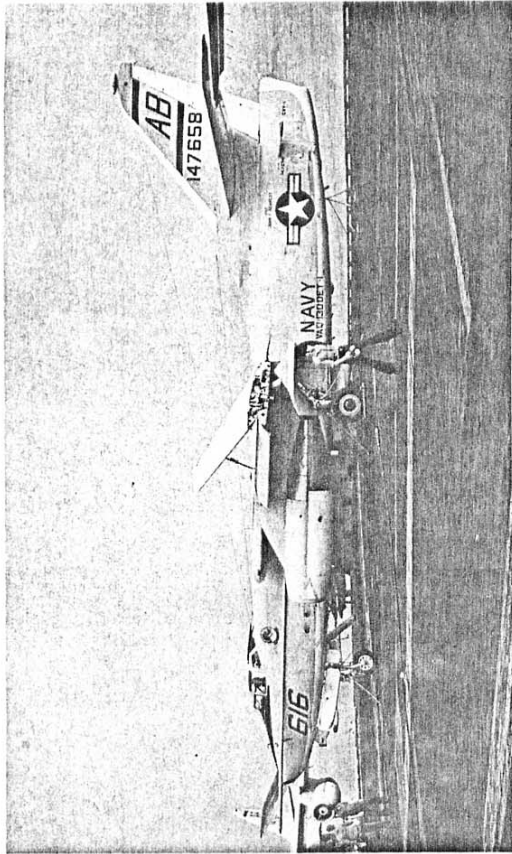


Scala 1/72

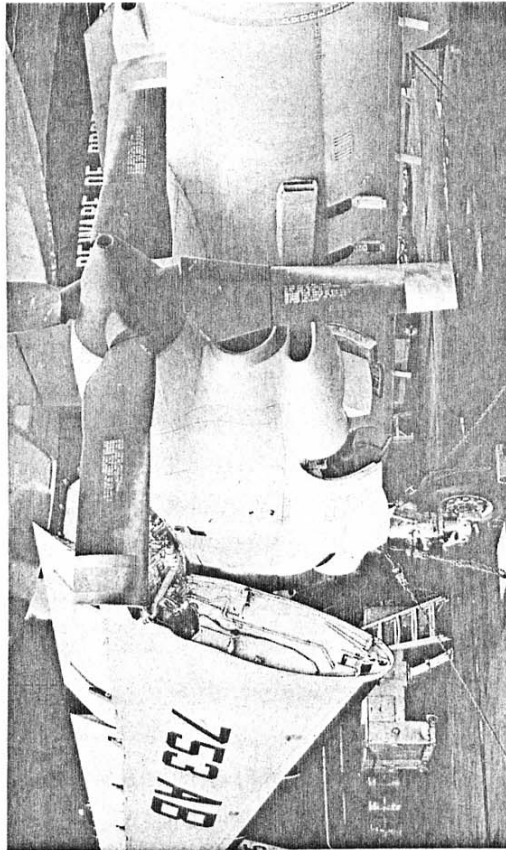
Disegni di Bonato/Dalla Torre



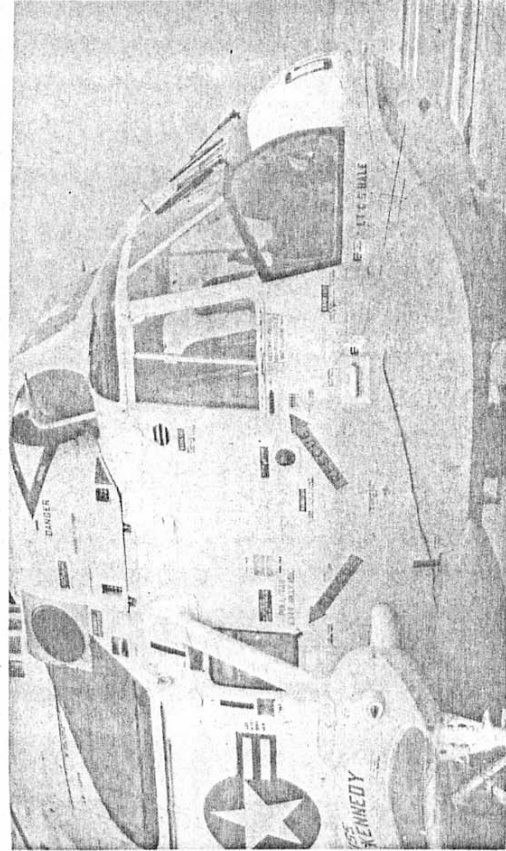
La foto mostra la prua di due Corsair II dei due squadron ospitati a bordo della Kennedy permettendo di apprezzarne le differenze. Si può anche notare l'asta per il rifornimento in volo e il radar di tiro sottoposto a manutenzione. (Foto A. Angerilli)



Un Douglas EKA-3B Skywarrior versione imbarcata del B-66. Appartiene al Det.1 del VAQ-130 che pur essendo assegnato alla Kennedy non era a bordo il giorno della nostra visita. (Foto A. Gialanella)



Particolare di un Grumman Hawkeye parcheggiato davanti all'isola. Le pale dell'elica di colore nero opaco mostrano sul bordo d'entrata e sulle estremità l'usura dovuta all'attrito con l'aria. La parte visibile dell'ala è la superficie superiore. (Foto A. Angerilli)



Questa inquadratura di un Seaking dei "Fleet Angels" dà un'idea dell'"orgia" di "stencili" che decorano i velivoli. Cercando con attenzione si può leggere il nome del cagnolino della zia del pilota che vive nell'Ohio! (Foto A. Angerilli)

Tutti i velivoli (ad eccezione del Sea King) hanno la mimetizzazione standard attuale della U.S.Navy: Light Gull Grey 36440 (opaco) per le superfici superiori ad eccezione degli organi di controllo mobili che sono in Gloss Insignia White 17875 come le superfici inferiori.

With the exception of the Sea King all a/c's have standard U.S.Navy camouflage consisting in Light Gull Grey 36440 for the upper surfaces and Gloss Insignia White for the lower surfaces and for both sides of movable control surfaces.

La tinta Light Gull Grey 36440 può essere riprodotta con il colore H1.5
The colour Light Gull Grey 36440 can be obtained with Humbrol H1.5

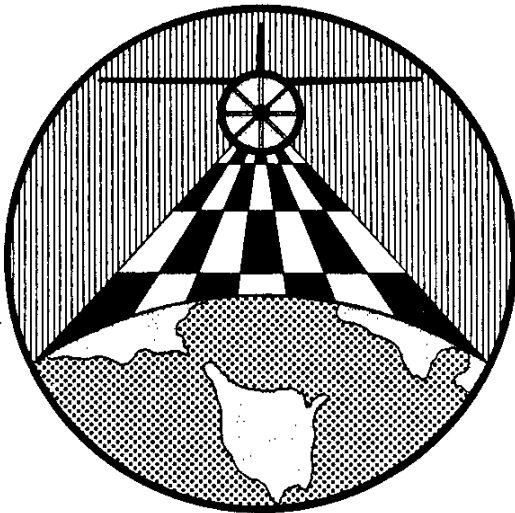
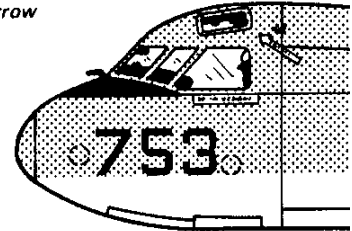
Grumman E-2B Hawkeye, V.A.W. 125, USS John F. Kennedy

Tutte le lettere ed i numeri di identificazione sono neri. Le bande sul bordo d'entrata delle ali e dei timoni sono nere (rivestimenti "de-icing").

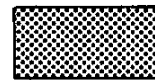
All letters and identification numbers are black. Bands on wings and fins leading edge are also black (de-icing).

RESCUE in nero su freccia gialla/
RESCUE in black on yellow arrow

Nome del pilota in giallo su rettangolo azzurro.
Pilot name in yellow on light blue frame.



rosso / red



azzurro / light blue

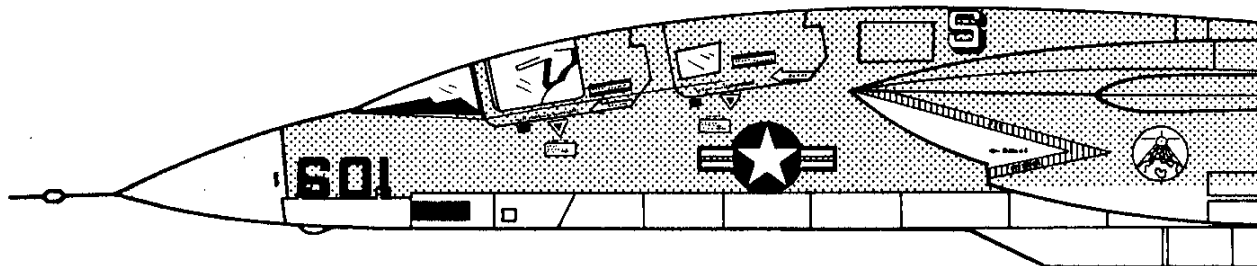


giallo arancio / orange yellow

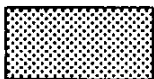
Fascia rossa e banda
PROPELLER bianca
Red band with white
PROPELLER in



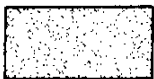
'S' bianca e ombra azzurra
'S' in white with light blue



North American RA-5C Vigilante, R.V.A.H. 11, USS John F. Kennedy, 1973



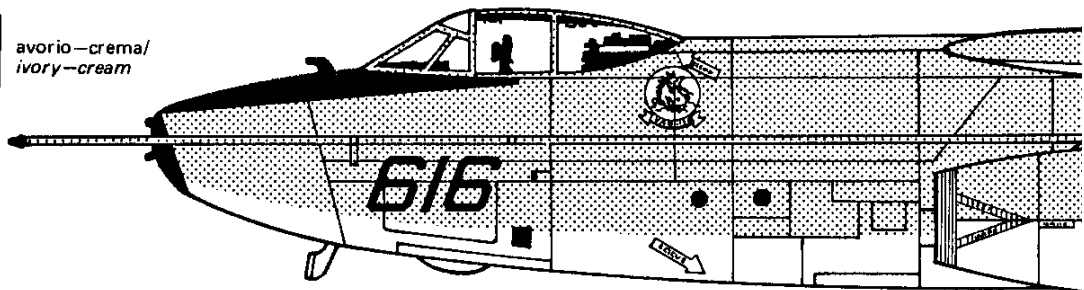
Light Gull Grey



avorio—crema / ivory—cream

distintivo del VAQ 130: drago verde con banda bianca in cerchio azzurro; fulmini da occhi "nastro" azzurro.

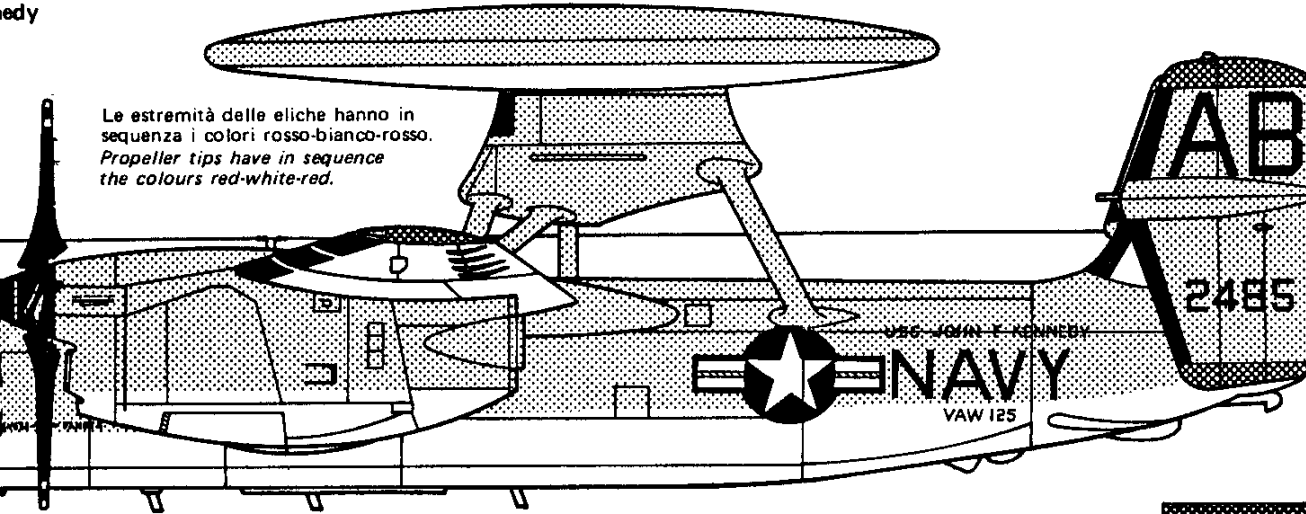
VAQ-130 badge: green dragon with red markings in light blue circle; lightning from eyes yellow blue "ribbon".



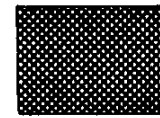
Douglas EKA-3B Skywarrior, V.A.Q. 130, USS John F. Kennedy

edy

Le estremità delle eliche hanno in sequenza i colori rosso-bianco-rosso.
Propeller tips have in sequence the colours red-white-red.



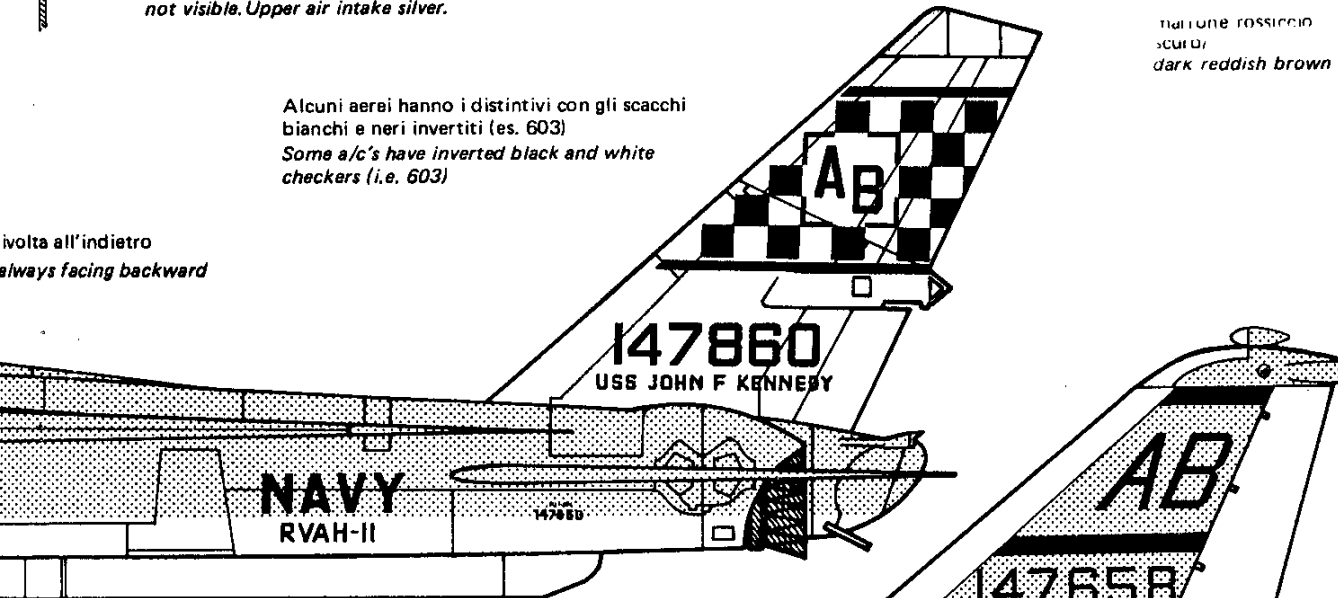
Bordo d'ingresso del portello rosso e freccia rossa e DANGER non visibile. Presa d'aria superiore argento.
Hatch border red and red arrow with red DANGER not visible. Upper air intake silver.



na tone rossiccia
scuro
dark reddish brown

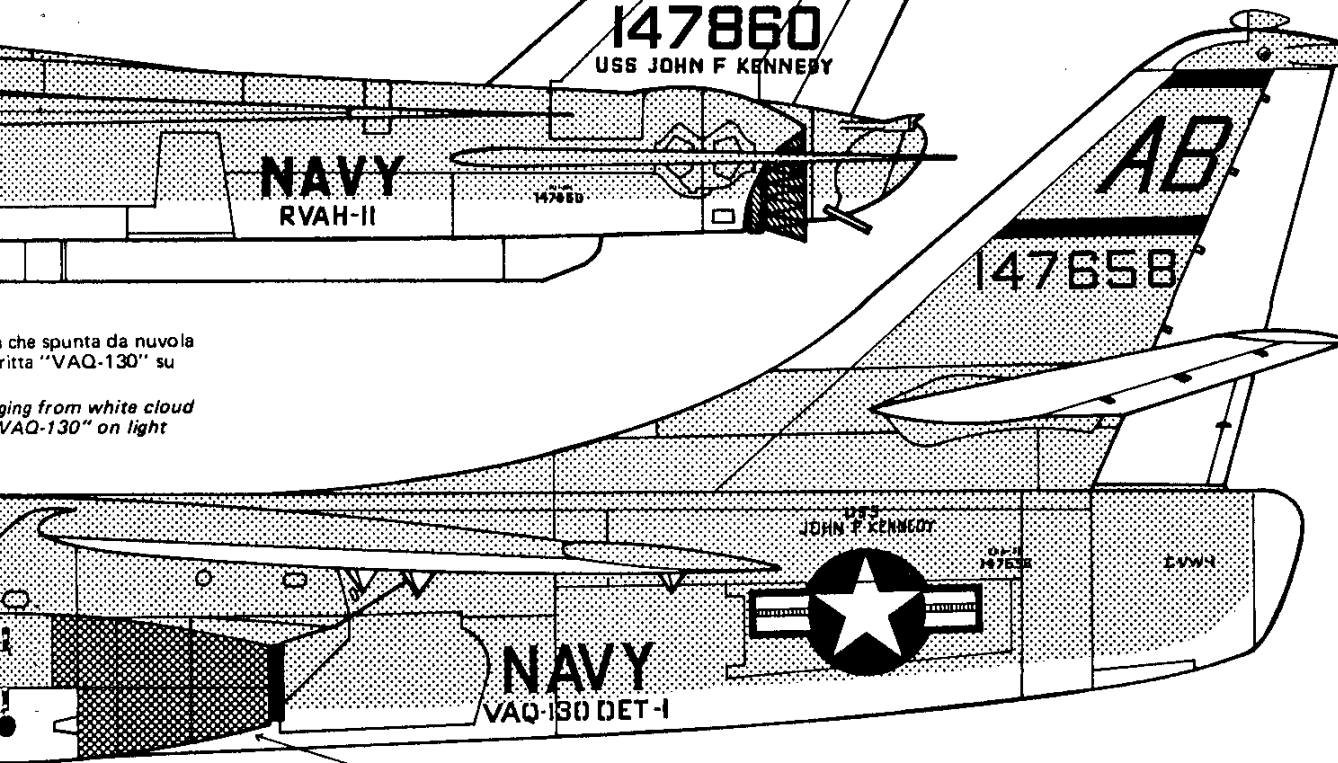
Alcuni aerei hanno i distintivi con gli scacchi bianchi e neri invertiti (es. 603)
Some a/c's have inverted black and white checkers (i.e. 603)

volta all'indietro
always facing backward



che spunta da nuvola
ritta "VAQ-130" su

ging from white cloud
VAQ-130" on light



metallo bruciato/burned metal

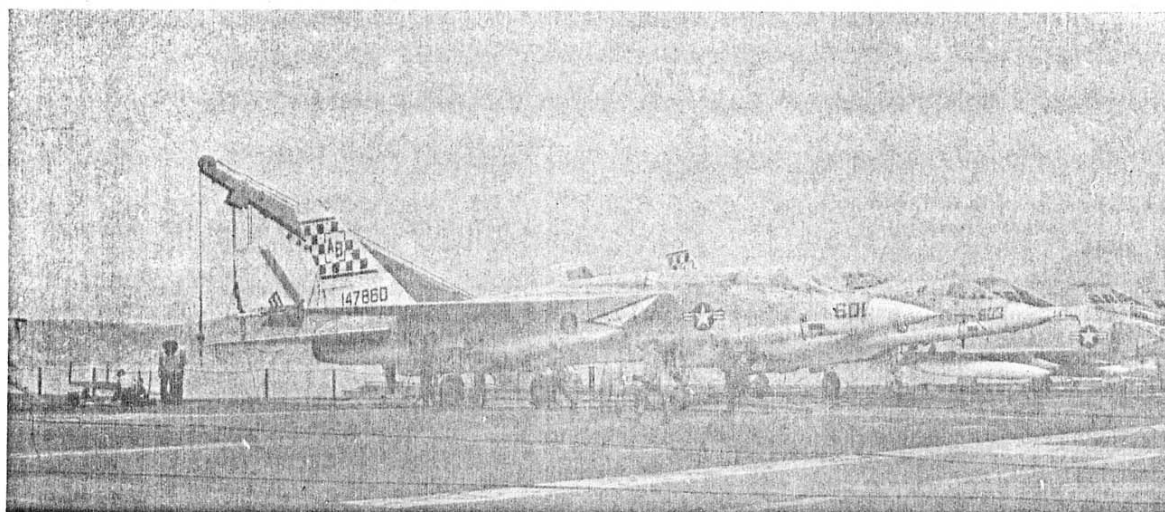
Scala 1/72

Disegni di Bonato/Dalla Torre



Lato destro dello stesso Phantom II F-4B dello Squadron da caccia VF-14 "Top Hat" illustrato nel profilo a pag.9.

(Foto A. Angerilli)



North American RA-5C Vigilante dallo Squadrom RVAH-11 cui sono affidati compiti di ricognizione e attacco pesante.

(Foto F. Jannetti)

per ogni velivolo sono: il nominativo dello Squadron (VF-14, HC-2, ATKRON-42, ecc.); il numero di matricola o "serial number" spesso con sopra la denominazione del tipo di aereo (F-4B, SH-3G, ecc.); il codice individuale o "call number" che è indicato con tre cifre sui due lati del muso mentre spesso vengono ripetute solo le ultime due sui lati della deriva. Notiamo a questo proposito che la prima cifra del codice individuale sembra rispondere ad una particolare regola di attribuzione come evidenziato dalla seguente tabella:

VF-14 su Phantom: 1XY
VF-32 su Phantom: 2XY
VA-46 su Corsair: 3XY
VA-72 su Corsair: 4XY
VA-34 su Intruder: 5XY
RVAH-11 su Vigilante: 6XY
VAQ-130 su Skywarrior: 6XY
VAW-125 su Hawkeye: 7XY
HC-2 su Seaking: 0XY

Come si può notare l'unico caso un po' anomalo è quello dei Vigilante e degli Skywarrior che pur appartenendo a reparti diversi sono accomunati dalla cifra "6". Il "call number" a tre cifre accompagnato quasi sempre dal codice della nave "AB" compare anche sulle ali in posizione contrapposta alla coccarda o sulle superfici mobili.

Tutti i contrassegni sopra indicati sono verniciati in nero, qualche volta con bordo o ombra in bianco. Rimangono infine da citare i nominativi preceduti dal grado in forma abbreviata sia dei piloti che, qualche volta, del capo della squadra addetta alla manutenzione che compaiono con stile e colori diversi sotto o sulla struttura stessa della cappottina.

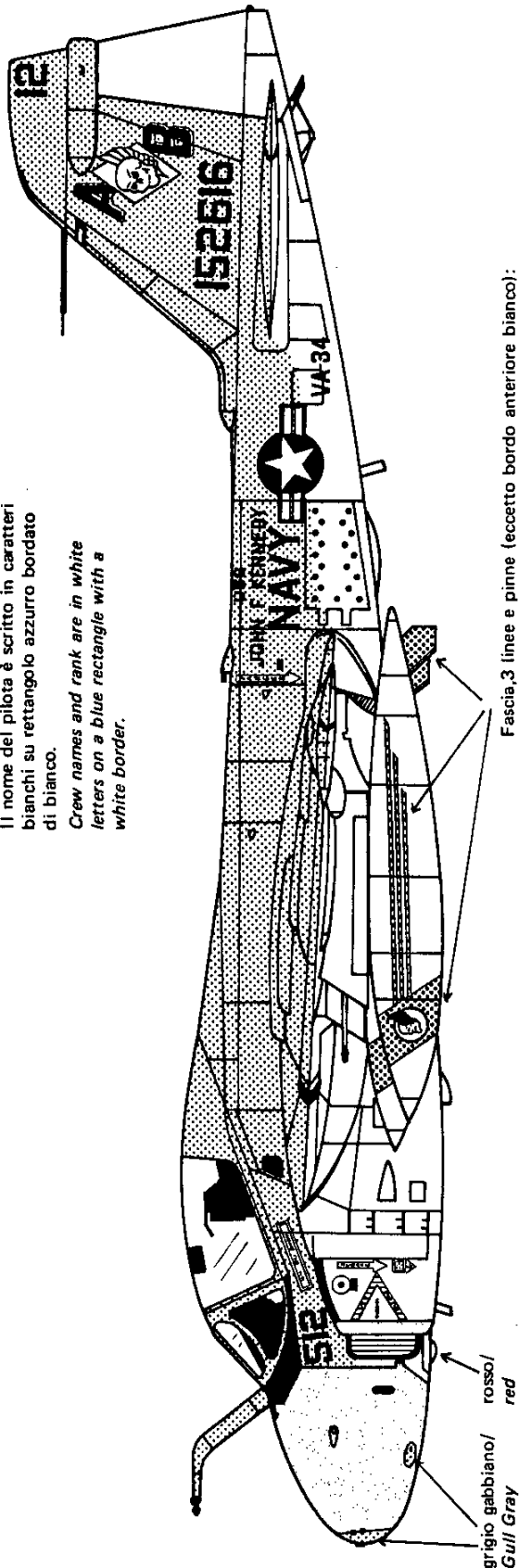
Sia i contrassegni che i distintivi ed i colori dei singoli Squadron non rispondono a criteri uniformi né per il posizionamento, né per la forma e le dimensioni. Ciò da origine ad una grande varietà di schemi che moltiplicata per il numero delle portaerei e tenendo presente gli spostamenti dei reparti da unità a unità si trasforma addirittura in un'esaltazione dell'individualismo.

A.M. BELLEI

Grumman A-6 Intruder, V.A. 34, USS John F. Kennedy, 1973

Il nome del pilota è scritto in caratteri bianchi su rettangolo azzurro bordato di bianco.

Crew names and rank are in white letters on a blue rectangle with a white border.

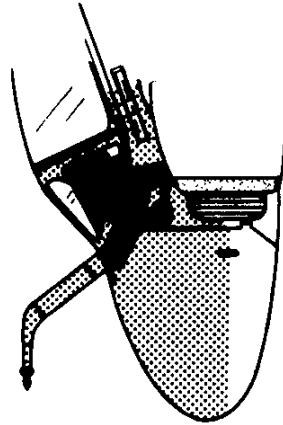


Fascia, 3 linee e pinne (eccetto bordo anteriore bianco): in azzurro, cerchio bianco senza bordo, teschio bianco disegnato in nero visto di profilo; ala rossa bordata in bianco.

Stripe, 3 lines and fins (except white leading edge): light blue, white circle without border, white skull in profile with black outline, red wing with white outline.

Particolari del distintivo sul lato destro (sono omessi i numeri in posizione simmetrica rispetto al lato sinistro): lettere nere con ombra bianca; ombo azzurro con bordo bianco, teschio bianco; ala rossa profilata e disegnata in bianco.

Squadron badge details: black letters with white shadow; light blue diamond with white outline; white skull; red wing with white contour.



alternativa di mimetizzazione camouflage alternative

MODIFICHE E MIGLIORAMENTI AL MODELLO HARLEY DAVIDSON WLA 45 DELLA ESCI

Tra i modelli presentati al Concorso Nazionale 1973, svoltosi mediante l'invio di foto, ci colpì particolarmente (e infatti si classificò al 1° posto della categoria Senior) la realizzazione del socio Roberto Rossi.

Ci sembrò particolarmente significativo il fatto che per il suo lavoro di "superdettaglio" si era basato su un esemplare originale della moto restaurato e conservato dal Sig. Enzo Berretta di Perugia. Lo invitammo pertanto ad inviarci alcune note sui lavori eseguiti in modo da darne conoscenza a tutti i soci interessati.

Va precisato che il modello così come realizzato dalla ESCI permette di ottenere una riproduzione molto accurata e fedele e quindi qui di seguito sono riportati solo quegli elementi che riguardano le migliorie ed i dettagli aggiunti, mentre per il resto ci si dovrà attenere alle istruzioni contenute nella scatola.

FRENO POSTERIORE

Si tratta di renderne mobili tutte le parti e cioè i numeri: 135, 194, 191, 170 mediante opportuni imperniamenti. Si può inoltre garantire il ritorno del pedale del freno sostituendo il pezzo numero 157 con una molla di dimensioni opportune (vanno benissimo quelle dei tubi di scarico della Ferrari Tamiya).

Gli imperniamenti devono essere realizzati eliminando i risalti dei pezzi interessati (che sono troppo corti) e sostituendoli con perni in plastica più lunghi che verranno poi fissati a fuoco con la lama calda di un coltello cacciavite. Per esempio vedi dis. 1.

Il risalto indicato con asterisco va eliminato; al suo posto va praticato un foro dove si inserirà, incollandolo, un perno sufficientemente lungo (in tratteggio). La sua estremità, dopo che sarà stata inserita nell'apposito foro del pezzo 150, verrà schiacciata con una lama calda. Se così si opererà dove sarà necessario, si otterrà il movimento di tutte le parti del freno posteriore. Anche il fissaggio della molla è stato ottenuto in questo modo per quanto riguarda l'attacco al 135, mentre per l'attacco al 150 ho provveduto usando una minuscola vite da orologiaio. Fare attenzione al pezzo 125 che è il più delicato da lavorare; inoltre le sue estremità vanno così trattate: (vedi dis. 2).

A montaggio eseguito schiacciare le estremità A e B nel solito modo (la B esce dal carter frizione: pezzo 32).

PARABREZZA

Il parabrezza fornito dalla Esci è mancante del ferro superiore e dei tre raccordi che ve lo fissano (vedere foto sulle istruzioni della scatola).

Il ferro superiore è ricavabile da normale filo di rame elettrico di diametro appropriato e debitamente piegato. I tre raccordi si possono realizzare usando dei piccoli parallelepipedi di plastica che, prima di venire modellati, vanno forati per evitare poi di romperli quando saranno troppo delicati (vedi dis. 3).

Alla base del pezzo 203 vanno praticati due fori laterali (vedi dis. 4) onde inserirvi il filo di rame.

Praticare poi delle piccole intacche nella parte interna del pezzo 203 in posizione 1, 2, 3 dove dovranno trovare alloggio i tre raccordi sopra nominati.

La bavetta del parabrezza è ottenibile mediante l'uso di tela cerata sulla quale va ricalcata la sua sagoma usando il pezzo fornito nella scatola.

CAMBIO

Come per il freno posteriore vanno rese mobili le parti: 91, 190, 49 (usando cioè lo stesso criterio).

Da notare che il perno va applicato al pezzo 49 e non al 61; prima di incollare 61 e 32 si proceda al suo fissaggio (vedi dis. 5). L'estremità più fina del pezzo 190 (quella a contatto del 49), può essere lasciata come si trova.

FORCELLA

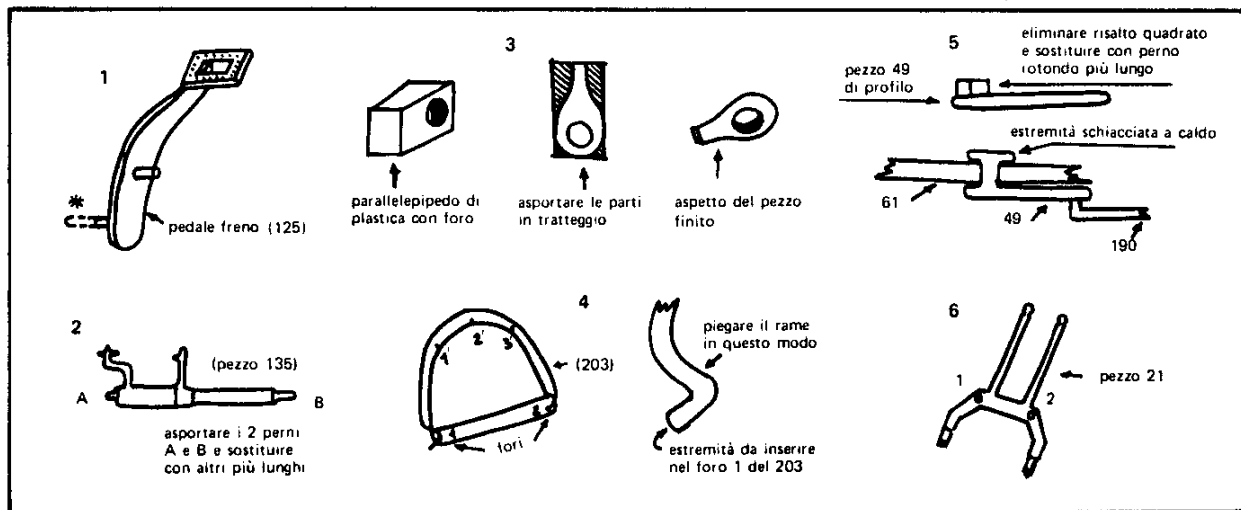
Per quanto riguarda la forcella è necessario praticare due fori nelle posizioni 1 e 2 (vedi dis. 6) perchè così risulta sulla moto reale.

Per l'ingrandimento del diametro delle molle, che risulta esiguo così com'è, ho provveduto mediante ripetute verniciature con vernice densa (poco diluita).

FRIZIONE

Eliminare il risalto quadrato del pezzo 69 e forare, sullo stesso i due piccoli semicerchi che esso presenta (vedi dis. 7) alla base (A e B). Va poi forato anche il pezzo 68 (vedi dis. 8).

La parte interessata del pezzo 68 (dis. 8 bis) va poi anche smussata per permettere il movimento della leva



(vedi dis. 9).

A sua volta anche la leva (69) deve essere lavorata, perchè, lasciata com'è, non si muove ancora bene. Si deve quindi asportare del materiale tra i due semicerchi (vedi dis. 10).

Così facendo, usando come perno un pezzo di pillo di diametro adeguato fra i pezzi 69 e 68, si otterrà il movimento della leva. A questo punto occorre procurarsi un sottile tubetto di alluminio che dovrà fungere da guidacavo sostituendo il pezzo 193. Usando il 193 come modello si può piegare il tubicino, nell'interno del quale si cura di introdurre un'anima metallica per evitarne lo schiacciamento (vedi dis. 11). Si taglierà poi l'eccedenza di lunghezza del tubicino rispetto al pezzo 193.

Il tubetto così piegato va ora posto in loco ed il suo fissaggio si ottiene realizzando un pezzo nuovo che dovrà abbracciarlo ed aderire alla barretta che sostiene il pezzo 122-123 (filtro aria) (vedi dis. 12).

Le parti tratteggiate vanno asportate *gradualmente* per conferire al guidacavo l'esatta inclinazione che verrà perciò trovata per tentativi. Eseguito tutto ciò si introdurrà il tubicino nel pezzo in questione ed il tutto verrà solo accostato al 90 badando con ripetute prove



Vista generale della Harley-Davidson WLA 45 restaurata dal Sig. Enzo Berretta di Perugia dopo nove mesi di lavoro.
(Foto dell'autore)



Vista particolare del fanale, clacson, fanalino oscuramento (sotto la visiera in nero opaco), fanalino posizione (finestrina bianca) e molle.

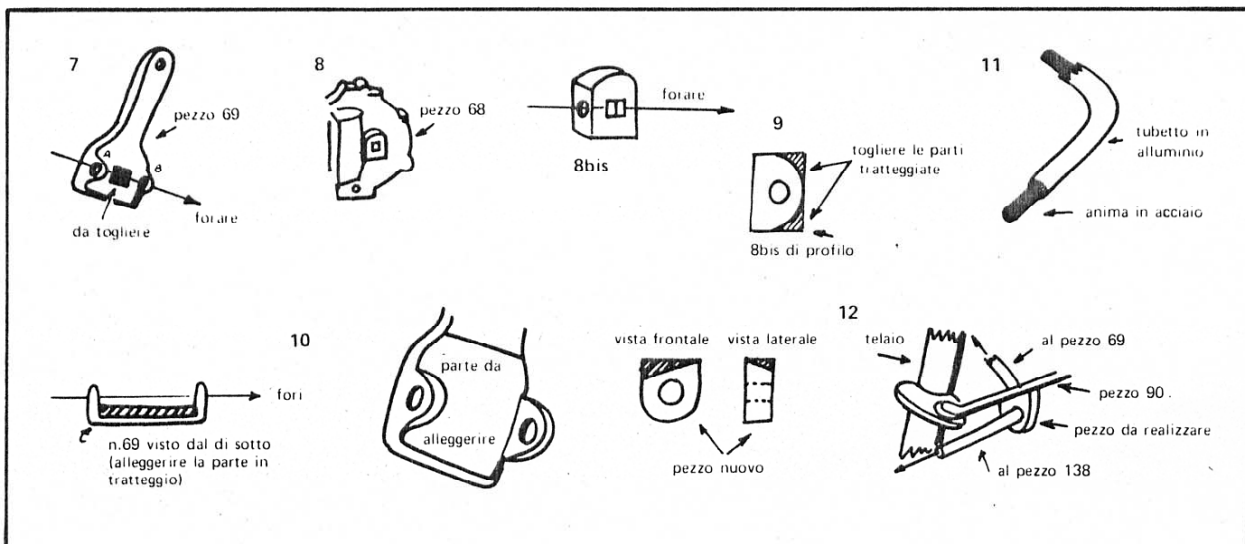
(Foto dell'autore)

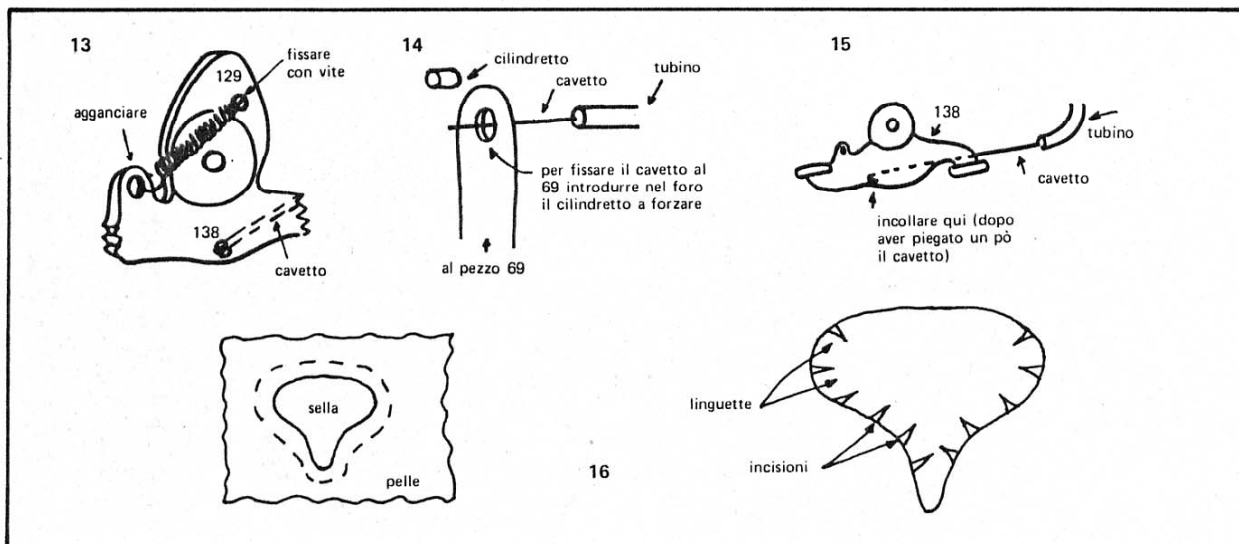
ad accomodare bene la posizione di tutto il marchin-gegno (specialmente l'inclinazione). Si consiglia dapprima di trovare il punto del tubicino dove dovrà fermarsi il pezzo nuovo, di incollarvelo, e, in un secondo tempo, di incollare il tutto al pezzo 90. Si deve adesso imperniare il pezzo 138 al pezzo 129, usando lo stesso sistema del freno posteriore e del cambio (perno più lungo e saldatura con lama calda). Il ritorno dei pedali sarà anche qui garantito da una molla dello stesso tipo di quella del freno fissata al pezzo 138 in modo normale (cioè agganciandola) e al 129 mediante una piccola vita da orologio (vedi dis. 13). E' necessario ora disporre di un sottile cavetto d'acciaio che, fissato in cima al pezzo 69 (leva) (vedi dis. 14), passerà dentro il tubicino per andare a collegarsi ai pedali (incollaggio normale o con colla a due componenti UHU-PLUS) (vedi dis. 15).

Se tutto sarà andato per il verso giusto, il movimento della frizione risulterà facilissimo.

E' necessario non muovere nulla prima che l'insieme non sia perfettamente saldo.

Si potrebbe anche realizzare il movimento del freno anteriore, se l'impennamento della leva (che è solidale con il manubrio e che quindi dovrebbe essere anche tagliata), non risultasse difficilissimo.





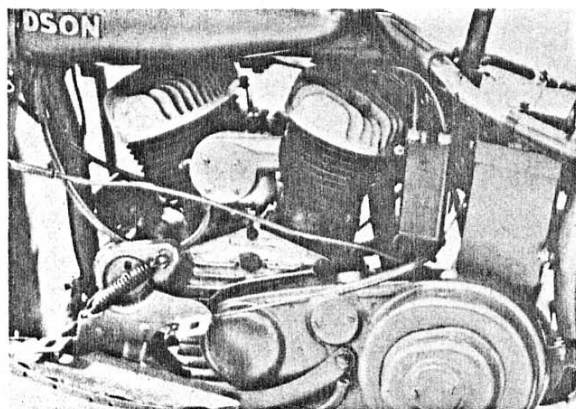
SELLA

La sella va soltanto ricoperta in sottile pelle marrone scura (come da originale); consiglio però di usare una buona colla (BOSTIK), perchè il materiale plastico di cui è fatta è molto restio ad incollarsi con la pelle. Si potrebbe lavorare così (vedi dis. 16).

Ricavata la parte tratteggiata si producano su di essa delle incisioni per permetterle di seguire la curvatura della sella. Si tengano ferme con le dita al di sotto della sella le linguette che si creano e si abbia pazienza di aspettare che si siano incollate.

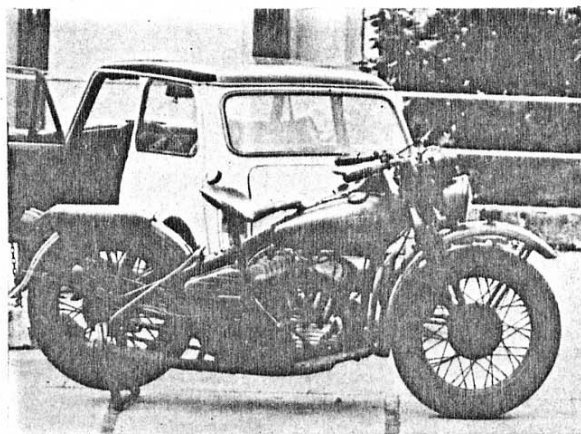
SPECCHIO RETROVISORE

Io ho avuto la fortuna di trovarlo già pronto e delle giuste dimensioni (era un lustrino da bigiotteria), altrimenti non vedo proprio come si possa fare (forse con carta adesiva cromata).



Particolare del lato sinistro che permette di apprezzare il meccanismo della frizione. Manca il filtro aria al momento ancora in restauro.

(Foto dell'autore)



Vista generale del lato destro. Il parabrezza era al momento in restauro e le sacche laterali in fabbricazione; la vernice usata è originale U.S. Army. (Foto dell'autore)

SACCHE LATERALI

Parliamo ora delle sacche laterali che sono state una vera difficoltà. Innanzitutto va trovata della pelle molto morbida, del colore giusto ed anche abbastanza sottile; usando poi quelle in plastica si ricavano approssimativamente delle misure che verranno riportate su un cartoncino, ottenendo così lo sviluppo della sacca in cuoio.

Ritagliato lo sviluppo in cartoncino lo si pone sulla pelle e si disegna il suo contorno con una biro (dalla parte della pelle che poi andrà all'interno). Poi si passa alla cucitura che va fatta dalla parte interna. Si provvederà poi a rivoltare il sacchetto che così avremo ottenuto lasciando le cuciture all'interno. Nella stessa maniera si opera per il coperchio al quale vanno poi fissate le cinghie mediante capocchie di spilli molto piccoli (borchie) e colla (VINAVIL o BOSTIK). Le fibbie si possono ricavare usando i punti metallici di una cucitrice, debitamente piegati e versati. L'attacco delle parti rimanenti delle cinghie alle sacche è realizzato sempre con colla e capocchie di spillo. Si tenga presente che una cinghia è divisa in due parti: una, più lunga, attaccata al coperchio e una più breve alla sacca.

Con questo ho terminato: **BUON LAVORO A TUTTI!**

ROBERTO ROSSI

PANZERKAMPFWAGEN IV AIRFIX 1/76

Sono passati ormai tre anni da quando l'Airfix immise sul mercato il Panzer Mk IV in scala 1/76 e tale modello non è certamente una novità, tuttavia, ancor oggi, esso rappresenta una delle più valide realizzazioni in fatto di carri di tale ditta. Innanzitutto questo articolo non vuole essere dedicato ad un'élite di supermodellisti (poiché in questo caso avrebbe dovuto essere qualcuno di loro a prepararlo), ma a quella schiera di principianti che, colti da ingiustificato timore o per pigrizia, si sono limitati finora al solo montaggio del modello ed all'applicazione delle relative decals, evitando la tinteggiatura. La scelta del Panzer Mk IV dell'Airfix è giustificata, trattandosi di un modello attraente ed un valido punto di inizio per un principiante; inoltre la possibilità di una piccola trasformazione permette di staccarsi dallo schema imposto nelle istruzioni, dando un'impronta più personale alla realizzazione.

La scala 1/76 permette di illustrare l'articolo con le varie versioni, rendendo immediate le dimensioni reali ed eventuali consigli sono validi anche per le altre scale.

Il modello è costituito da un centinaio di pezzi in plastica giallo-sabbia, i cingoli sono in gomma nera; tutti i pezzi sono numerati e le istruzioni illustrate graficamente in modo chiaro. Il montaggio non presenta difficoltà di rilievo, ma si consiglia di provare i pezzi prima di incollarli e tagliare eventuali piccole sbavature con l'aiuto di una limetta fine. Il pezzo più difettoso è la parte posteriore della copertura motore contrassegnata col N. 82.

Per l'incollaggio usare preferibilmente colla liquida per polistirene: non da fili e da un risultato pulito, naturalmente se usata con moderazione. A scelta si può realizzare la versione Ausf. D F1 con cannone corto, o F2 con cannone lungo; usando una limetta a coda di topo ed un po' di pazienza si possono aprire i fori della canna e spegnifiamma. Volendo dare un tocco di maggior realismo, si potrà aggiungere una mitragliatrice MG brandeggiabile in torretta, l'equipaggio ed accessori vari; bastano alcune foto e un po' di fantasia.

Oltre le due versioni possibili, si può anche costruire la versione J con schermi protettivi laterali. Per realizzarla basterà, osservando le illustrazioni (fig. D), semplificare il sistema di scarico gas del motore applicando due tubi verticali in luogo del silenziatore ed aggiungere le schermature in torretta e sulle fiancate.

I tubi di scarico si ottengono facilmente usando le sezioni di plastica che tengono insieme i componenti del kit; le stesse, opportunamente stirate al calore di una fiamma, servono per realizzare i montanti di sostegno delle protezioni. Va ricordato che gli schermi protettivi non erano corazzature, ma semplici lastre o reti metalliche il cui scopo era anticipare l'esplosione di eventuali proiettili a carica cava. Volendo quindi riprodurre le schermature a lastre è consigliabile usare i fogli di plastica reperibili presso i negozi specializzati di modellismo; se invece si desidera riprodurre il tipo a rete metallica, applicare un telaio di retina finissima sulle fiancate (ottimi, ad esempio alcuni tipi di sacchetti per bomboniere).

Ed eccoci giunti alla tinteggiatura, croce e delizia di molti; in realtà non vi è nulla di complicato, basta seguire alcuni accorgimenti elementari: usare innanzitutto gli appositi smalti opachi per plastica, reperibili presso qualunque negozio di modellismo;

prima della loro applicazione è necessario eseguire una perfetta amalgamazione del colore, richiede un po' di pazienza, ma è importante al fine di un risultato ottimale. Per la verniciatura si consiglia un pennellino piatto per la tinta di fondo ed un paio di pennellini tondi, ad esempio n. 0 e 3, per le rifiniture; i pennelli migliori sono quelli con setola elastica, cioè quella che rimane sempre rigida, senza deformarsi durante l'uso. Nell'applicazione dello smalto, bisogna avere l'accortezza di stenderlo bene, evitando di sovrabbondare, se necessario procedere ad una seconda applicazione preferibilmente dopo 24 ore. I particolari minuti e di difficile esecuzione, come ad esempio la parte in gomma delle ruote, è bene dipingerli prima del montaggio. Per diluire la vernice e per la pulizia dei pennelli usare l'apposito diluente, in sostituzione, il diluente sintetico, mai quello nitro.

Ed ora alcuni accorgimenti per ottenere un carro "usato" e quindi più realistico: passare su tutte le superfici, con un pennello o con un dito, della polvere di grafite, insistendo maggiormente sui punti che in realtà sono sottoposti a maggior usura; per le parti "affumicate", come la bocca del cannone e scappamenti, si ottengono delle ottime sfumature applicando a secco, con un pennello rigido, del nerofumo ottenuto bruciando della plastica sotto una superficie ininfiammabile; le macchie d'olio e untuosità varie, si possono ottenere con olio di paraffina misto ad un po' di grafite; il fango si può realizzare facilmente mescolando della terra fine con acqua ed un po' di vinavil; infine, nel caso di un carro danneggiato, il particolare alone bruciato dovuto all'esplosione dei proiettili, si può realizzare, dopo aver praticato un foro sagomandolo con un ferro caldo, facendo esplodere a distanza ravvicinata delle capsule tipo Super-bum.

TINTEGGIATURE CARRI TEDESCHI

All'inizio della seconda guerra mondiale la tinteggiatura dei carri tedeschi era in semplice grigio ferro ed in effetti questa rimarrà la colorazione europea ufficiale per tutto il conflitto.

Iniziato l'inverno, sul fronte russo si adottò una mimetizzazione di colore bianco; trattandosi però di un'idropittura provvisoria non restava certo uniforme per molto tempo ed il grigio riaffiorando creava sfumature e macchie con effetti altamente mimetici (fig. A).

Successivamente si iniziò ad usare anche altri colori che specie sul fronte russo tendevano ad accordarsi ai vari terreni locali.

Normalmente la tinta base era giallo-sabbia con macchie o bande in verde e bruno (fig. C). Non si seguiva uno schema preordinato lasciando ampia libertà agli addetti; si ebbero così un'infinità di colorazioni più o meno sfumate ed in forme svariatissime; alcuni carri in Normandia furono addirittura mimetizzati come gli aerei della prima guerra mondiale. In Africa invece si adottò un color giallo-sabbia leggermente più scuro e rossiccio di quello usato in Europa; solo occasionalmente si applicarono macchiature in marrone, verde ed anche grigio, ma in quest'ultimo caso, si trattava normalmente del colore primitivo che riaffiorava causa l'usura. Carri con colorazione africana combatterono anche in Italia. Non potendo basarsi su schemi sicuri, è consigliabile ai modellisti più esigenti, attenersi per quanto possibile, a documenti fotografici.

P. MONCALVO

PANZERKAMPFWAGEN IV

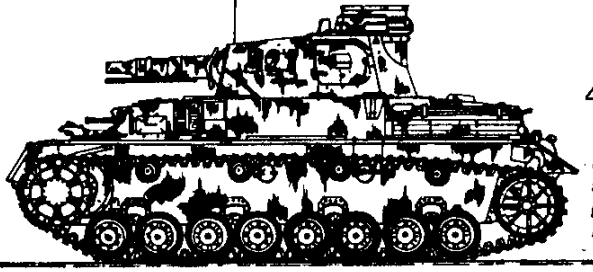


Fig. A - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf D - 1st Panzer Division (Russia 1941) - Colore bianco sporco con macchie grigie, numero (421) bianco con bordo nero, insegna di divisione, bianco su fondo grigio.

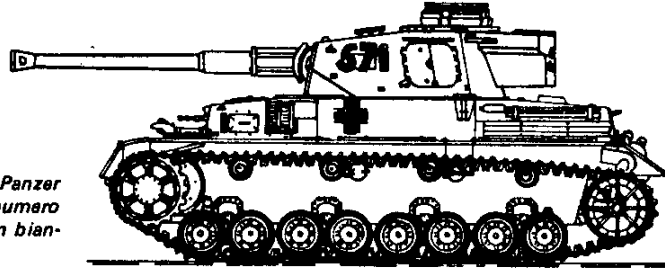


Fig. B - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf F2 - 21 Panzer Division (Afrika Korps 1942) - Colore giallo-sabbia, numero nero con contorno bianco, (571) insegna di nazionalità in bianco e nero, insegna di divisione bianca.

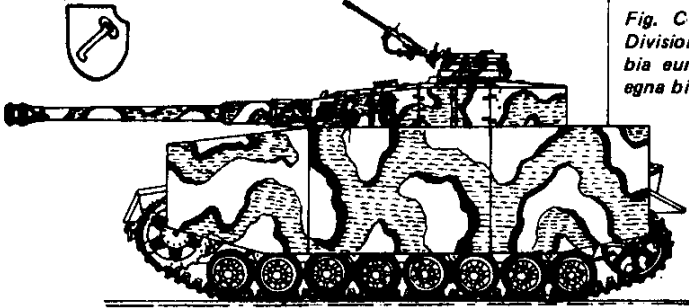
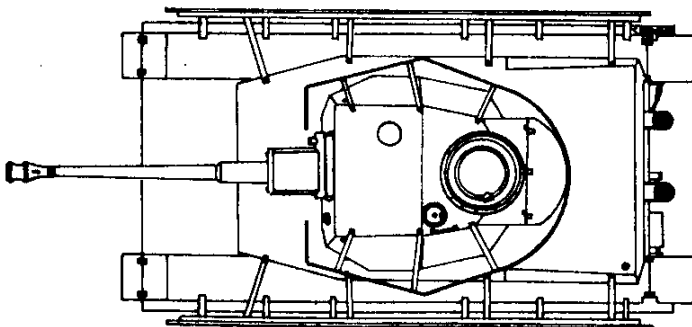
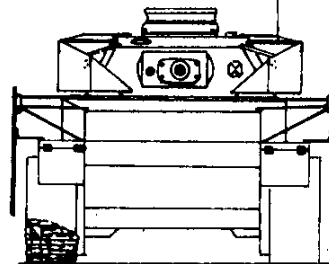
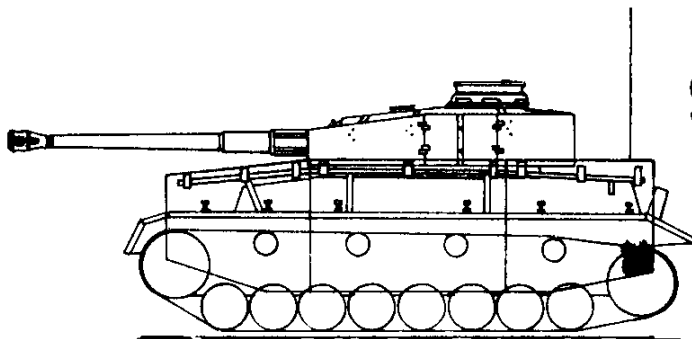
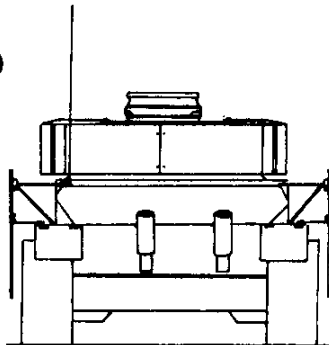


Fig. C - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf J - 1st SS Panzer Division "Adolf Hitler" (Nord Italia 1944) - Colore giallo-sabbia europeo con bande verdi ed ombreggiature in bruno. Insegna bianca, numero (618) bianco con contorno nero.

Nota: per ottenere la versione "J" è anche necessario modificare il freno di bocca (a doppio petalo) e le ruote anteriori.
 Note: in order to obtain the "J" version is also necessary to modify the front part of the gun and the front wheel.



D



Scala 1/76

I FIAT G.91 DEL 313° GRUPPO ADDESTRAMENTO ACROBATICO - P.A.N. FRECCHE TRICOLORI

CENNI STORICI

Fino al 1960 erano state le varie Aerobrigate a fornire ogni anno il contributo alla Pattuglia Acrobatica Nazionale. L'onere organizzativo di questi contributi risultava però, per ogni reparto, troppo pesante e quasi insostenibile in considerazione dell'intensa attività operativa cui gli stessi reparti erano chiamati a far fronte ogni giorno. Fu così che lo Stato Maggiore della Aeronautica Militare decise di costituire una Pattuglia Acrobatica Nazionale con sede stabile sull'aeroporto di Rivolto del Friuli. Il reparto destinato a formare la Pattuglia delle "Freccie Tricolori" fu chiamato 313° Gruppo Addestramento Acrobatico e fu costituito ufficialmente il 1 marzo 1961. Il personale, piloti e specialisti provenienti da tutti i reparti, fu scelto dopo un'accurata selezione.

I VELIVOLI

I primi ad essere in dotazione furono i Canadair SABRE, sostituiti poi, nel 1962, dai FIAT G91PAN. Il G91 è un aviogetto leggero per la ricognizione e l'appoggio tattico, in grado di operare anche su brevi piste erbose o semi-preparate. Costituisce il maggior successo dell'industria aeronautica italiana nel dopoguerra: fu infatti progettato in base alle specifiche emesse dalla NATO e riuscì ad imporsi, nel successivo concorso, ai velivoli presentati dalle altre nazioni partecipanti. Quindi venne realizzata una pre-serie di ventitré esemplari destinati alla messa a punto della macchina nelle reali condizioni operative.

La versione PAN fu ricavata da queste macchine, alle quali furono apportate lievi modifiche per renderle idonee all'impiego acrobatico.

Recentemente, allo scopo di sostituire gli esemplari perduti in incidenti od usurati, sono stati acquistati tre G91R, probabilmente della versione R-1A, dato che il primo ad aver effettuato i voli di collaudo (MM6259) presenta il normale aspetto della suddetta variante.

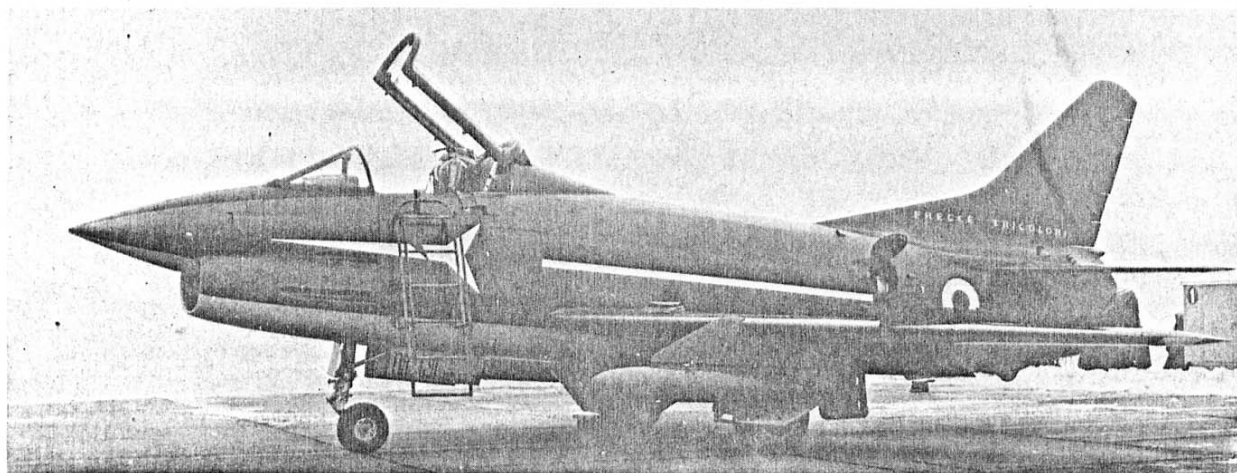
COLORAZIONE E CONTRASSEGNI

Le superfici superiori sono color blu scuro. Quelle inferiori, ad eccezione delle ali e dei piani di coda che

presentano il tricolore dipinto in bande oblique, sono color metallo naturale, come i serbatoi supplementari. Quindi le coccarde alari compaiono solo sopra, spostate in avanti, quasi all'estremità. In fusoliera troviamo le tre frecce verde, bianca e rossa, seguite da altrettanti segmenti degli stessi colori e dalla coccarda. I numeri, gialli e leggermente inclinati, sono posti sulla deriva (da notare che l'1 è diverso dallo standard, essendo formato da una stanghetta verticale senza quella obliqua). Sotto il numero, nella parte più larga della deriva, compare la scritta gialla FRECCHE TRICOLORI. Sui tre portelli del carrello anteriore troviamo: il numero di matricola, nero, su quello sinistro; la scritta FIATG91, nera, sul destro; su quello frontale appare un numero rosso, lo stesso che è sulla deriva. È interessante notare che su di un inserto pubblicato dalla rivista "Domenica del Corriere" gli aerei non presentavano numeri o scritte sui portelli del suddetto carrello. I piloni alari sono blu, come le superfici superiori, ma ho visto delle foto in cui sia i piloni che i serbatoi erano rossi. Neri sono il pannello antiriflesso sul muso e la striscia orizzontale posta poco sopra al numero giallo.

I velivoli della P.A.N. presentano alcune differenze rispetto a quelli dei reparti da combattimento, e cioè: manca la sottile striscia rossa che gira attorno alla fusoliera prima dei piani di coda, il numero di matricola, posto anteriormente, il rettangolino bianco nella parte posteriore, il triangolo rosso bordato di bianco posto sotto l'abitacolo. Mancano anche le varie iscrizioni ed i simboli presenti all'uscita dalla fabbrica. Tuttavia, sul fianco destro e poco sopra al segmento rosso, troviamo una piccola circonferenza rossa. Ritengo inoltre che, trattandosi di velivoli di pre-serie modificati e riverniciati (portavano la mimetizzazione continentale standard NATO), non presentino le tipiche demarcazioni alari color rosso presenti sugli altri esemplari. Uno dei velivoli non porta numero sulla deriva. Per concludere va detto che i G91R recentemente acquistati non presentano numero di matricola sul portello del carrello anteriore, a giudicare dal primo esemplare.

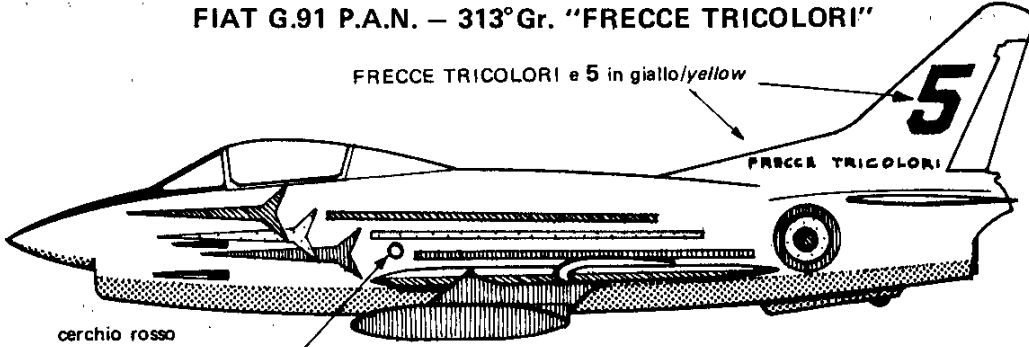
M. TONANI



Un Fiat G.91 P.A.N. nuovo di fabbrica (o ricondizionato) prima di essere consegnato al reparto; manca infatti il numero individuale sulla deriva in giallo. In questo caso le taniche alari ed i piloni sono verniciati in rosso.

(Foto FIAT)







FIAT G.91 P.A.N. – 313°Gr. "FRECCHE TRICOLORI"



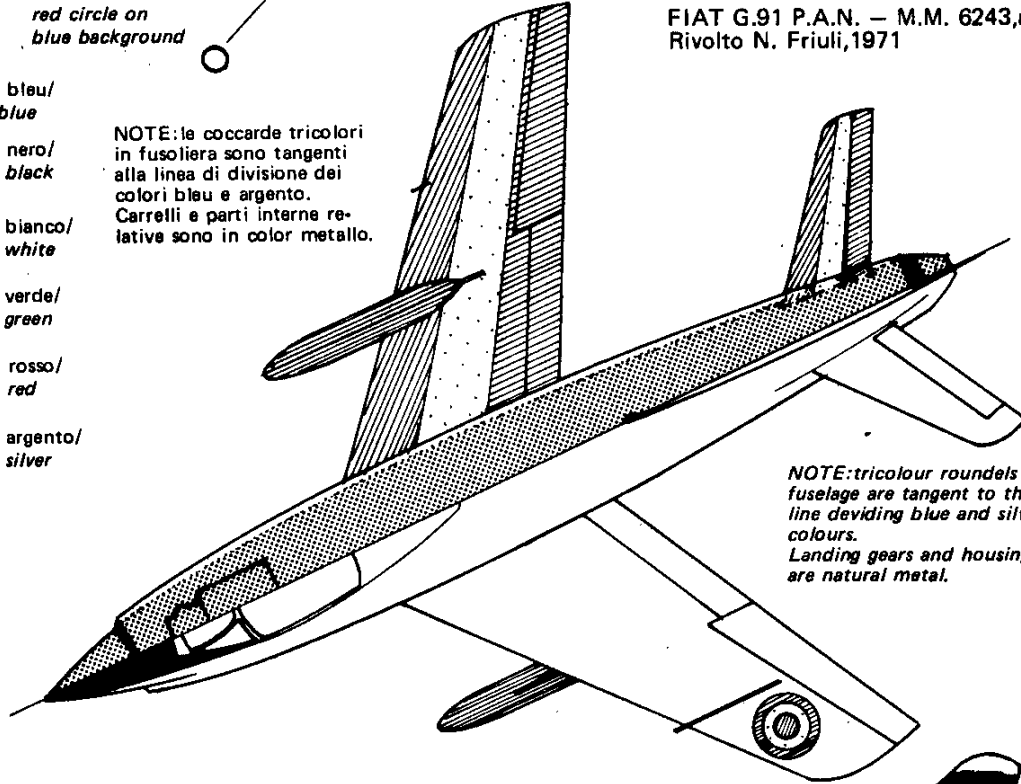
FRECCHE TRICOLORI e 5 in giallo/yellow

cerchio rosso
su fondo bleu/
red circle on
blue background

FIAT G.91 P.A.N. – M.M. 6243,n.5
Rivolto N. Friuli,1971

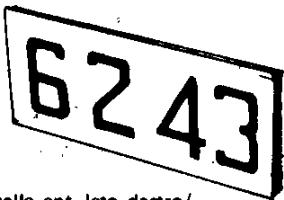
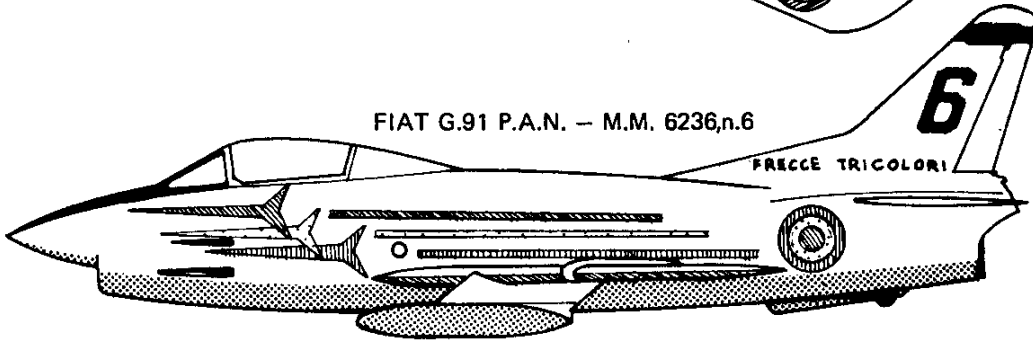
-  bleu/
blue
-  nero/
black
-  bianco/
white
-  verde/
green
-  rosso/
red
-  argento/
silver

NOTE: le coccarde tricolori
in fusoliera sono tangenti
alla linea di divisione dei
colori bleu e argento.
Carrelli e parti interne re-
lative sono in color metallo.



NOTE: tricolour roundels on
fuselage are tangent to the
line deviding blue and silver
colours.
Landing gears and housing
are natural metal.

FIAT G.91 P.A.N. – M.M. 6236,n.6



portelli carrello ant., lato destro/
front landing gear door, right side



FIAT G.91
M.M. 6243
in nero/
in black

5 in rosso/
in red



portello carrello ant., lato sinistro/
front landing gear door, left side

disegni di D.Renzulli da originali di M.Tonani

SUMMARY

Tinteggiature e contrasegni dei velivoli della Regia Aeronautica — *This fourth article on the subject of camouflage and markings of Regia Aeronautica aircraft concludes the analysis on national insignia (see issue 6/2 for previous part). Several official documents are quoted and particularly important is the message ordering, two days after the declaration of war, the white crosses on the rudder in place of the tricolour bands. The wing fascis during the course of the war evolved from the black on white (above) and white on black (below) to the black on camouflage background. For a short period from the fall of the fascist regime (25th July, 1943) to the armistice (8th September, 1943) the wing fascis were sometime obscured and the small fascis on the House of Savoia emblem on the rudder were obliterated.*

CRDA Cant — Z. 1007 bis, schemi di mimetizzazione. Parte seconda — *Carrying-on from issue 6/1 the research for camouflage schemes sported by the Alcione, are presented four examples, respectively two of the single fin configuration and two of the double fin.*

Gli aerei del Carair Wing 1 a bordo della USS John F. Kennedy — *From a visit to the ship in spring 1973, while she was in the Mediterranean, evolved the idea of covering with an article the entire air component of a modern attack carrier giving some ideas on the organization of a Carair Wing and information on the camouflage and the colourful markings sported by its aircraft.*

Modifiche e miglioramenti al modello Harley Davidson WLA 45 della ESCI — *The two Italian firms Protar and ESCI have provided the modeller with many good quality kits of motorcycles. In this case we have selected the WLA 45 with the idea of indicating methods and tips for superdetailing on already good basic kit. The author avails himself of the opportunity of basing the work on an example of the real machine kept in working condition by an amateur.*

Panzerkampfwagen IV — Airfix 1/76 — *The article provides some general ideas for finishing and weathering German armour kits and some specific indication for the Panzer IV, particularly with regard to the J version and the problem of scratch building the protective plates on the side of the tank.*

I Fiat G. 91 del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico — P.A.N. Freccie Tricolori — *Many of our European readers have probably seen in action in the past decade the Italian Air Force Aerobatic Team, Freccie Tricolori. To reproduce its mounting, the Fiat G. 91 P.A.N., is relatively easy since this version is practically the prototype series used as a basis for the kit in 1/72 released by Airfix several years ago.*

modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

Si segnalano tra l'altro i seguenti articoli:

- Vasta gamma di automobili antiche e moderne in metallo nella scala 1/43 di ditte italiane e straniere.
- Modelli macchine da lavoro.
- Modelli di treni della Piko in scala "N".
- Modelli di navi (giapponesi, tedesche, americane ed inglesi) nella scala 1/700 delle ditte Hasegawa, Tamiya, Fujimi e Aoshima.

NOVITA' ASSOLUTA — DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

MERCATOR TANK IN METALLO IN SCALA 1/200

Catalogo—listino prezzi inviando L. 100 in francobolli

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

VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

NOSTRA ESCLUSIVA

AIRMODEL - MODEL MARKET

NOVITA

Istruzioni in lingua Italiana

NOVITA

KIT VACUUM-FORMED



JUNKERS JU 287

AM 182

L. 3600



AM 162

L. 2100

LOCKHEED C-140



JETSTAR

AM 192

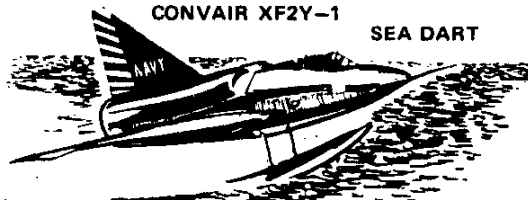
L. 3600

NORTH AMERICAN AJ-1 SAVAGE AM 161



L. 3600

CONVAIR XF2Y-1 SEA DART



AM 183

L. 1800

NOSTRA PRODUZIONE

COMPRESSORE PER AEROGRAFO

AERGET-HOBBY

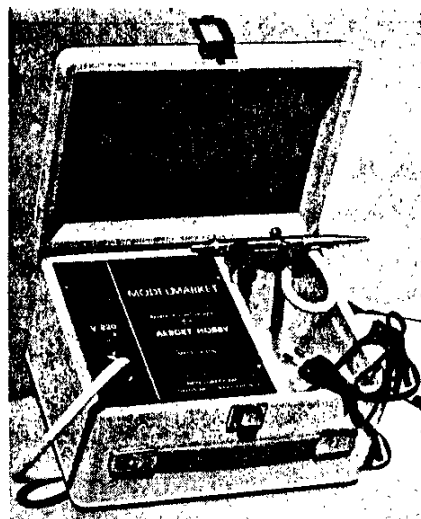
cm.23 x 17 x 14

L. 35.000

Aeropenna A52 L. 24.000

Imballaggio e spedizione gratuita.

Vendita reteale del complesso compressore più aerografo a L. 60.000 in quattro rate da L. 15.000. Chiedere istruzioni.



Sono in arrivo i seguenti kit di conversione:

- AM 194 per ottenere 4 versioni dello Junkers Ju 388.
- AM 271 per ricavare le versioni H e Z (doppia fusoliera) del Me 109.
- AM 305 per ottenere le versioni biposto del Corsair II e dello Skyhawk e due varianti del Catalina.

SPESE IMBALLAGGIO E SPEDIZIONE:

- L. 500 per ordinazioni di importo fino a L. 10.000; **GRATUITA** per ordinazioni di importo superiore a L. 10.000.

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

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

Per le spedizioni **CONTRASSEGNO:**

- L. 750 per ordinazioni di importo fino a L. 10.000; L. 350 per ordinazioni di importo superiore a L. 10.000.