



# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 24 N. 1 - 1993

---



International Plastic Modellers' Society  
Sezione italiana - Italian branch

Pubblicazione Ufficiale della  
IPMS - ITALY per i propri  
iscritti. Il contenuto è proprietà  
letteraria esclusiva.

-All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:  
Giorgio Pini

Autorizzazione del Tribunale  
di Modena n. 681 del  
10/11/1985.

Gli articoli rispecchiano unica-  
mente le opinioni degli autori e  
non quelle dell'IPMS-ITALY.

IPMS - ITALY  
Casella Postale 36  
P.O. Box 36  
41010 Fossoli  
Modena - Italy

Quote sociali per l'anno 1993:  
Soci Junior:.....Lit. 15.000  
(fino a 18 anni)  
Soci Senior:.....Lit.30.000  
(oltre i 18 anni)  
Socio Sostenitore  
quota minima.....Lit. 50.000

1993 Membership Dues:  
Europe .....Italian Lire 50.000  
Overseas.....US \$ 50,00

Le rimesse potranno essere ef-  
fettuate a mezzo assegno ban-  
cario, circolare o vaglia  
postale intestati a:

Payment by bank draft or IMO  
to:

Giorgio Pini  
Casella Postale 36  
P.O. BOX 36  
41010 Fossoli - Modena  
Italy

## IN COPERTINA:

Incredibile ma vero! Questi Dornier Wal  
militari Ia serie sono russi. (Arch. Franzke).  
(Articolo con la storia completa di questo  
velivolo a pag. 16)

## Elenco Arretrati disponibili de "Il Notiziario IPMS":

1986 No. 3-4  
1987 No. 1-2-3/4  
1988 No. 1-2-3/4  
1989 No. 1-2-3/4  
1990 No. 1-2-3/4  
1991 No. 1-2-3/4  
1992 No. 1-2-3/4

Il costo di ogni copia arretrata è di lire  
6.000.

## RINGRAZIAMENTI:

Ringraziamo gli amici Marco e Gian Luca  
Varone per aver gentilmente messo a dispo-  
sizione la stampante laser utilizzata per la  
realizzazione delle matrici di questo "Noti-  
ziario".

Stampa FLUGZEUG  
Publikations GmbH  
Illertissen - Germania

## In Questo Numero:

M551 Sheridan . . . . .	Livio Gonella . . .	Pag. 1
MiG-17 . . . . .	Pier Paolo Lugli . .	Pag. 7
Lo-Viz F-104 . . . . .	Monreale/Carrara .	Pag. 12
Dornier Wal . . . . .	Fabrizio Arletti . .	Pag. 16
Varie ed Eventuali . . . . .		Pag. 21
Aerei Alleali nella R.A. . .	Rudy Iemmi . . . .	Pag. 22
Rotabuggy . . . . .	Antonello Lunetto .	Pag. 28

## In Redazione:

Giorgio Pini  
Carlo R. Pecchi  
Marco Mai  
Elaborazione dei testi  
Impaginazione:  
Marco Mai

## GRUPPI DI INTERESSE SPECIALE: PRIMA GUERRA MONDIALE

Fra le iniziative legate alla tematica dei G.I.S. rientra anche quella lanciata da Alberto Casirati (Via Verdi 12, 24052 Azzano S. Paolo -BG-), che si propone quale coordinatore di un gruppo dedicato ai velivoli progettati, costruiti o impiegati nel corso della "Grande Guerra". Lo scopo di tale iniziativa è quello, comune a tutti i G.I.S., di fornire i contatti reciproci e lo scambio di materiale documentativo e di kits fra gli aderenti, che riceveranno, a costituzione avvenuta, un elenco degli indirizzi e del materiale a disposizione dei membri. Tutto ciò che si richiede ad ogni aderente è la disponibilità a collaborare con altri Soci, inviando eventualmente, dietro rimborso spese di copiatura e spedizione, copia della documentazione richiesta.

L'unione, anche in questo caso, fa la forza, perciò perché non approfittarne? Basta inviare al coordinatore un elenco del materiale di cui disponete ed il gioco è fatto! Potrete costruire modelli migliori ed avere il piacere di collaborare con appassionati che condividono il vostro stesso interesse per gli uomini e le macchine della più romantica era del volo. (Alberto Casirati)

# 1968/1993 # IPMS-ITALY#  
25° ANNIVERSARIO

## ERRATA CORRIGE

Due piccoli commenti riguardo il mio primo RK (Notiziario 2/92). A causa di un problema di incompatibilità nel software, sono andati persi alcuni simboli di identificazione dei velivoli, rendendo così un pò incomprensibile la lettura; me ne scuso coi soci. Secondariamente, vorrei fare una piccola errata corrige: nella recensione del foglio di decals M.S.A.P. n.7202, menziono il "drago alato, emblema del 9/JG 26"; in realtà trattasi del "Höllhund", letteralmente il "cane dell'inferno". (Fabrizio Arletti)

## DALLA REDAZIONE:

La preparazione di questo numero è stata improntata ad assolvere ad un'unica esigenza: la velocità. Quindi ho dato la precedenza agli articoli che sono giunti con il testo già su dischetto (grazie!) ed a quelli che avevo già battuto in precedenza; se qualcuno che nutra aspettative non vede il proprio articolo, non pensi ad oscure manovre della mafia modenese, ma tenga sempre presente che il sottoscritto per realizzare un Notiziario impiega le serate di un mese intero, e con gli impegni di lavoro che purtroppo crescono sempre più a volte è molto difficile conciliare tutte le esigenze.

Vorrei anche ringraziare gli amici Armando Rossi, Aldo Zanfi e Alberto Zanyi, che pur non essendo in redazione sono sempre disponibili a prestare il loro aiuto sia morale che materiale, anche se questo a volte non viene debitamente riconosciuto.

Vorrei da ultimo raccomandare agli autori di convertire le misure anglosassoni nel sistema metrico decimale attualmente in uso nel nostro paese; capisco che la documentazione abbia principalmente quell'origine, ma per facilitare la comprensione a tutti è meglio parlare di centimetri anziché di pollici o di litri anziché di galloni.

Auguro a tutti buona lettura.

Marco Mai

## Caratteristiche Tecniche

La produzione di serie del carro M551 Sheridan, che cominciò ad uscire dalle linee di assemblaggio nel corso del 1965, aveva poca rassomiglianza con i primi dodici prototipi di test. Nel veicolo di serie lo scafo risultò con una forma più angolare per dare una maggiore protezione balistica. Lo scafo, composto di una struttura di alluminio saldato, è diviso in tre compartimenti: quello anteriore alloggia il pilota, quello centrale la zona di combattimento, quello posteriore il motore. Il compartimento di combattimento ospita la torretta e le munizioni. Il motore è un turbo diesel di 3000 HP, con 6 cilindri a V, con raffreddamento ad acqua. Il cambio è a sei

marce, quattro avanti due indietro. Questo motore ha un elevato rapporto peso/potenza, dovuto alla leggerezza dell'M551, permettendogli di raggiungere una velocità di 40 miglia orarie. La capacità dei serbatoi di carburante (alloggiati posteriormente) è di 160 galloni, per un'autonomia di 375 miglia. Nel vano motore è installato un sistema antincendio che può essere attivato manualmente dal pilota oppure tirando una manopola posta sul lato sinistro esternamente allo scafo sopra alla prime due ruote del treno di rotolamento. Il sistema di sospensioni consiste di cinque ruote gommate su sospensione a barra di torsione. Le ruote motrici dentate sono poste posteriormente e quelle libere anteriormente. Le prime e le ultime ruote del treno

di rotolamento sono dotate di ammortizzatori idraulici, evitando perciò la necessità di ulteriori tendicingolo. La torretta montata sopra il compartimento di combattimento è costruita in acciaio saldato. Essa è provvista di due portelli, uno sul lato destro per il capo carro e uno a sinistra per l'addetto all'armamento del cannone. Il portello del capo carro è fissato su un cupolino dotato di dieci visori che permettono una visione di 360 gradi. Sulla cupola è montata una mitragliatrice calibro 0.50 M2. Un inconveniente nasceva dal fatto che, utilizzando tale mitragliatrice, il capo carro era totalmente esposto al fuoco nemico. Ciò portò in seguito allo sviluppo di una particolare protezione, poi usata in Vietnam. Inizialmente il cannone fu progettato per l'utilizzo di una carica di elevata potenza, ma le prime esperienze in Vietnam portarono alla produzione di bossoli particolari detti Beehive. Coassialmente al cannone è montata una mitragliatrice da 7,62mm. Il carico di munizioni standard consiste di 20 proiettili convenzionali, 8 missili Shillelagh e munizioni di base per il calibro .50 e la mitragliatrice da 7,62 mm. Il progetto prevedeva inizialmente un veicolo totalmente anfibo, ma durante la produzione di serie, è stato installato un sistema che permette il guado tramite l'estensione di una tela impermeabile lungo tutto il perimetro del carro, ad eccezione della parte frontale composta da una piastra rigida che facilita lo spostamento dell'acqua e dotata di un vetro per permettere la visuale. Per il montaggio di tale sistema occorrono dai cinque ai dieci minuti. La propulsione del mezzo in acqua è data dal movimento dei cingoli. Il mezzo è aviotrasportabile e, nel caso non sia possibile l'atterraggio dell'aereo trasportatore, esso può essere paracadutato. In tali situazioni è largamente usato il si-

stema L.A.P.E.S., che consiste nel lancio del carro dall'aereo tramite un paracadute durante il sorvolo della pista a bassa quota. Come altri moderni AFV americani lo Sheridan è dotato di protezione NBC dell'equipaggio. Al cannone è abbinabile un illuminatore all'infrarosso per la ricerca ed il combattimento notturno. La torretta è dotata di lanciatori di granate fumogene. Nella parte posteriore della torretta era inizialmente installato un contenitore degli effetti personali dell'equipaggio. Nel corso della guerra del Vietnam tale equipaggiamento fu sostituito da contenitori di maggiore capacità, i quali incrementarono la quantità di materiale che poteva essere trasportato dal carro. Tali contenitori "non ufficiali" non divennero comunque mai dotazione standard, al punto che parecchi Sheridan conservarono nel corso della loro vita operativa il contenitore originario. Si provvide infine a portare munizioni extra, così come taniche di acqua, olio e benzina, in alloggiamenti esterni situati ai lati alla torretta.

### In Servizio

Quando il carro M551 Sheridan fu introdotto in servizio, esso aveva ancora molti problemi che andavano risolti. Mentre i reparti volevano che i problemi venissero risolti prima della consegna alle truppe, gli enti responsabili della produzione premevano per una rapida messa in servizio, ripromettendosi comunque di risolvere velocemente gli inconvenienti. Il problema maggiore dello Sheridan riguardava l'armamento. Anche se con i missili si riscontravano inconvenienti, questi, oltre a non essere del tutto inaspettati, erano di minore entità se rapportati a quelli riscontrati con le cariche dei proiettili (combustione incompleta e deformazione dell'involucro dovuta all'umidità). Furono sperimentati svariati rivestimenti per diminuire l'effetto dell'umidità, ma nessuno di essi si rivelò del tutto efficiente. Fu infine progettata una guaina di plastica che aderiva al munizionamento: tale sistema si dimostrò il più efficiente, ma



# M551

# SHERIDAN

# Academy-1/35

non risolse del tutto il problema. Incapace di risolvere soddisfacentemente il problema del munizionamento, l'esercito decise di dotare il cannone di un sistema di scarico dei gas a circuito aperto. Tale sistema spingeva l'aria nella canna per portare via ogni residuo della combustione. Sfortunatamente esso faceva sì che i gas residui, fumo e monossido di carbonio, venissero liberati in direzione della torretta. Il residuo combusto pose il problema più serio, poiché c'era una buona possibilità che esso potesse dare fuoco alle cariche pronte all'uso. Il fumo impediva le operazioni dell'equipaggio ed il monossido di carbonio saliva velocemente a livelli dannosi. Il sistema di scarico fu immesso nella produzione nei primi mesi del 1967. Nonostante i problemi riscontrati, esso non fu dismesso dalla produzione se non l'anno successivo, quando fu rimpiazzato da un sistema di scarico a circuito chiuso (CBSS). Il sistema CBSS soffiava i residui fuori dalla canna quando l'otturatore era ancora chiuso, evitando così che i residui della combustione invadessero la torretta. Questo sistema si dimostrò estremamente efficiente ai fini della riduzione dei problemi connessi alle cariche di lancio, ma andò soggetto a numerosi problemi meccanici che spesso lo resero inoperativo. Esternamente i due sistemi si distinguevano dal grosso tubo intorno alla canna del cannone (sistema ad otturatore aperto). Inizialmente lo Sheridan fu progettato per poter operare in uno scenario europeo di guerra convenzionale. Comunque esso entrò in produzione quando gli U.S.A. si trovarono pesantemente coinvolti nel Vietnam in una situazione di

guerriglia. In previsione di un futuro spiegamento nella zona di guerra, un prototipo fu sperimentato in un ambiente tropicale. A prescindere dai problemi di umidità del munizionamento, che nella jungla risultavano peggiorati, questi test evidenziarono numerosi problemi nel telaio del veicolo di base. Il surriscaldamento del motore era uno dei problemi tipici, il rumore del motore era eccessivo, il sistema di rinculo ed il circuito di sparo presentavano dei malfunzionamenti. Furono condotti ulteriori test sull'M551 in Alaska che scongiurarono l'impiego del mezzo in condizioni di freddo estremo, dall'esercito australiano in ambiente tropicale, ed in Gran Bretagna. In tutti i casi i risultati furono sconcertanti. Nel rifiutare l'utilizzo dello Sheridan l'esercito australiano rimarcò che sarebbe stato inutilizzabile per un tipo di guerra come quella in corso in Vietnam. Nonostante i problemi insorti, fu deciso di mandare lo Sheridan alle forze americane in Vietnam per un test sul campo.

## In Vietnam

I numerosi inconvenienti che afflissero lo Sheridan furono oggetto di numerose critiche da parte del Congresso, il quale stava diventando fortemente antimilitarista a causa della guerra del Vietnam, e da certi gruppi nell'esercito stesso, i quali misero in discussione la razionalità e gli alti costi del programma. Le agenzie di sviluppo responsabili della rapida messa in produzione dello Sheridan prima che tutti i problemi fossero risolti si trovarono pertanto "tra l'incudine ed il martello". Esse dovevano fare qualcosa per dimostrare che l'M551 era

un valido sistema d'arma e che la loro decisione iniziale era corretta. Perciò fu deciso di spingere per l'uso dello Sheridan nei combattimenti nel Vietnam, sperando che i risultati sul campo di battaglia mettersero a tacere i critici. I problemi incontrati erano a conoscenza di tutti ed i comandanti statunitensi si opposero allo spiegamento del carro per un ampio uso nella guerra. Tale opposizione era in parte dovuta al fatto che per il cannone non erano previste munizioni con scopi anti-uomo. Questo era un problema serio poiché il costoso proiettile anticarro non era di alcuna utilità in Vietnam ed il proiettile HE ad alto potenziale esplosivo non offriva alcun vantaggio, in quanto a potenza di fuoco, rispetto al cannone da 90 mm dell'M48A3 Patton. La produzione di un proiettile antiuomo, l'M6252 Canister, risolse il problema. Questo bossolo, che conteneva circa 10000 freccette di acciaio (piccoli proiettili a forma di dardo) fornì allo Sheridan un'arma anti uomo dagli effetti devastanti su truppe allo scoperto o sotto protezioni leggere. Con questo proiettile il cannone da 152 mm divenne veramente temibile. Come conseguenza di quest'ultimo sviluppo, 64 carri furono autorizzati allo spiegamento in Vietnam nel corso dei primi di gennaio 1969.

(traduzione e sunto dal volume M551 In Action - Squadron)

## Costruzione kit

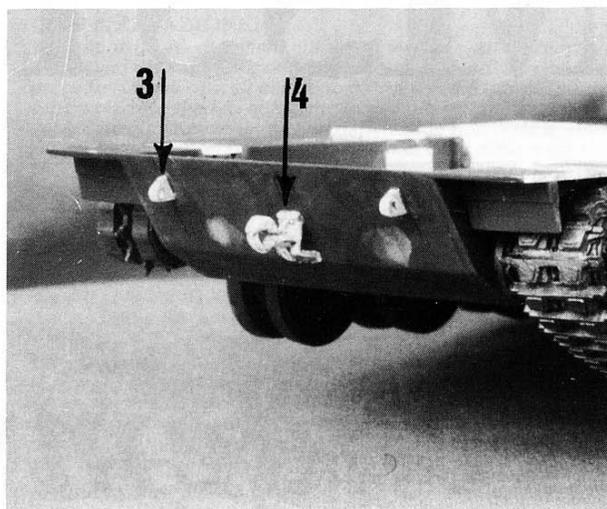
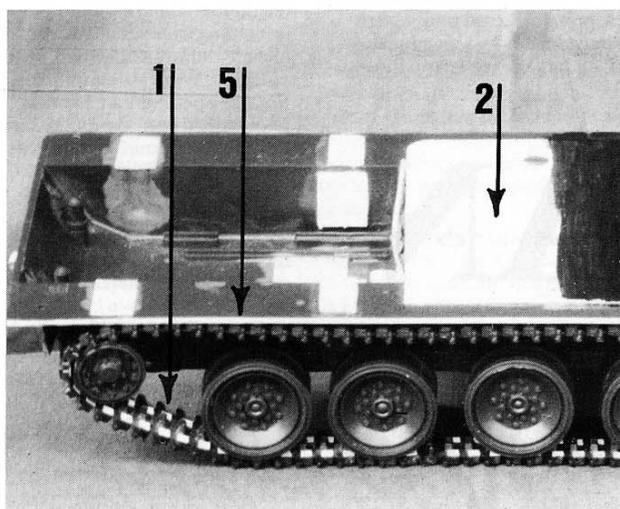
Dopo l'introduzione storico/tecnica di questo controverso mezzo, passiamo alla descrizione del kit e alle modifiche da apportare per migliorarlo e per riprodurre un carro operativo. Come per altre scatole della ditta canadese, il mo-

dello non è altro che il vecchio kit Tamiya riprodotto il carro nella versione con il cannone dotato di sistema a circuito aperto. La scarsità e l'imprecisione di particolari più o meno importanti obbligano il modellista ad una serie di modifiche, che possono spaventare ma alla fine si dimostrano di facile attuazione.

**CINGOLI.** Sono sufficientemente precisi e fedeli, il dettaglio esterno è in rilievo anziché in negativo, mancano del dettaglio interno (part.1) che si può riprodurre con del plasticard della Evergreen nella misura 0,25x2mm tagliato in quadratini di 2mm ed applicati sul cingolo utilizzando la punta di un bisturi e colla cianoacrilica. I quadratini da incollare sono 368 ma in circa due ore di paziente lavoro tra taglio e incollatura, la miglioria è fatta. Per tagliare i pezzetti ho utilizzato la taglierina Amati per i listelli di legno per modellismo navale. Occorre fissare un pezzo di sprue con nastro da carrozzeria per avere una battuta fissa.

**SCAFO INFERIORE.** Il problema principale è la sua lunghezza, maggiore di circa 1,5mm rispetto a quello superiore. Il taglio avviene all'altezza indicata in fig.1. Le due parti vanno riunite dopo averle scartavetrare e aiutandosi con dei pezzi di plasticard incollati precedentemente nella parte interna di uno dei due tronconi. Ad incollatura avvenuta e dopo la stuccatura il segno del taglio è quasi invisibile.

Occorre chiudere tutti i fori presenti sul fondo dello scafo dovuti alla motorizzazione del kit. Per dare un maggior senso di realtà e per far adagiare meglio i cingoli sul terreno della bassetta su cui fissero il modello, ho costruito con il plasticard una scatola al centro dello scafo e l'ho riempita di piombi



da pesca e stucco per vetri (part.2). Il gancio di traino anteriore (pezzo A34) va forato prima di incollarlo. I quattro anelli fissati ai supporti (pezzi A2) li ho sostituiti con supporti della forma di fig.2 (part.3). I paraspruzzi posteriori (pezzi A33) li ho solamente inclinati in avanti mentre quelli anteriori (pezzi A1) li ho sostituiti con due autocostruiti utilizzando il plasticard. Le teste delle viti le ho riprodotte con il PUNCH AND DIE SET (P.D.S.) dell'Historex Agents, attrezzo insostituibile. I due supporti per le ruote libere anteriori sono in metallo come la vite che li fissa. Un po' di cianoacrilica evita eventuali svitamenti, mentre lo stucco copre il taglio a croce della vite. Le ruote del treno di rotolamento sono ben riprodotte e si assemblano senza difficoltà, dopo aver eliminato le sbavature. Verranno fissate ai rispettivi supporti a colorazione avvenuta. Del set ne rimangono due complete che potranno essere posizionate sullo scafo o sulla torretta come protezione aggiuntiva. Ultimo particolare da aggiungere e da autocostruire e' il gancio di traino posteriore (fig.3 - part.4) molto utile la foto di pag.36 del volume In Action. Lungo il bordo dei lati ho incollato due strisciole di plasticard (part.5) spesse 0,25mm per eliminare il gioco tra lo scafo inferiore o quello superiore.

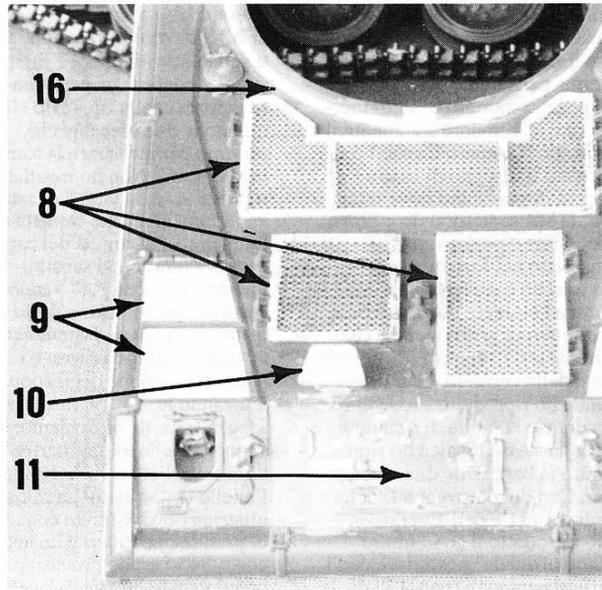
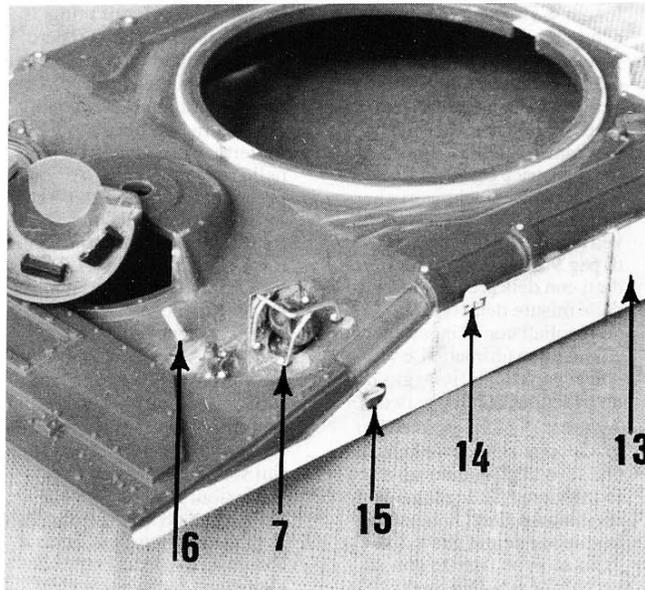
**SCAFO SUPERIORE.** Iniziamo dal portello girevole del pilota. Necessita di un po' di stucco nella parte interna dei tre periscopi, se si sceglie di posizionarlo chiuso. Scegliendo di lasciarlo aperto occorre dettagliarlo, con tre periscopi

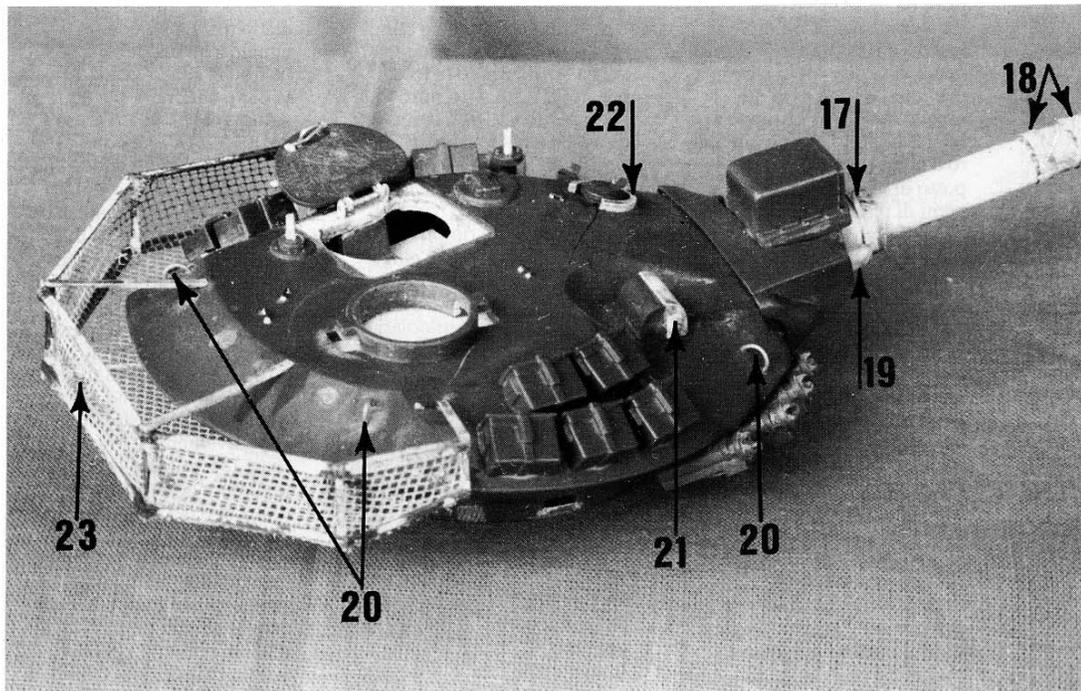
presi da un M113 e costruendo il meccanismo di fig.4. Se si inserisce il pilota i tre visori saranno appena visibili e comunque tutta la zona avra' un aspetto spoglio. Purtroppo non ho trovato foto che mi aiutassero a evitare questo. Ai lati del posto di guida ho fissato due perni di plasticard (part.6) dove andranno posizionate le due ruote di scorta come protezione aggiuntiva. La base dei pezzi A3, anelli di sollevamento, va limata ottenendo la forma di fig.5. I fori di posizionamento vanno stuccati ed i pezzi incollati inclinati. Le protezioni per i fari (part.7) anteriori vanno sostituite con quelle autocostuite utilizzando del filo di rame, aggiungendo la piastra nella parte interna. I fanali A38 vanno scavati con una fresa e poi verniciati d'argento e riempiti con il Kristall Kleer della Super Scale. La parte posteriore dello scafo e' la zona dove il nostro intervento e' piu' incisivo. Alle griglie di aerazione del motore va aggiunta la rete protettiva riprodotta con del tulle fissato con la cianoacrilica e con il plasticard Evergreen della misura 0,25x1mm si costruisce l'intelaiatura della rete (part.8). Vanno aggiunte le maniglie. Lateralmente ci sono due griglie per parte che visionando le foto del volume "In action" sono delle piastre mobili. Ho riempito i fori con stucco e dopo aver levigato ho incollato delle piastre fatte con plasticard da 0,25mm (part.9). Dietro le griglie c'e' il bocchettone di uscita dei gas di scarico (part.10). Occorre autocostruire il raccordo a 90 fig.6. Posteriormente andrebbero posizionati gli attrezzi,

ma essendo poco soddisfacenti li ho eliminati come ho eliminato il cavo di traino stampato sul kit. Utilizzando la foto di pag.36 In Action ho riprodotto i vari particolari con lamierino di rame e plasticard (part.11). Seguendo la fig.7 ho costruito il cestello porta taniche utilizzato su alcuni carri (part.12). Con il P.D.S. ho riprodotto i bottoni che fermano le cinghie che trattengono il sistema di guado e tutte le teste delle viti che fissano i vari particolari allo scafo. In ultimo, occorre riprodurre la rivettatura delle fiancate dello scafo (part.13). Ho fatto il disegno delle fiancate su plasticard da 0,25mm. Ho praticato la fessura necessaria per poi fissare i predellini (part.14). Con la punta di un chiodo smussata a misura, dalla parte interna ho creato la rivettatura. Basta fare una leggera pressione e dalla parte esterna apparira' il rivetto. Per agevolare il lavoro bisogna utilizzare come base d'appoggio una tavoletta di legno o altro materiale morbido. Fare qualche prova aiuta sicuramente. Fissate le nuove fiancate con colla liquida, ho riprodotto il foro sulla fiancata destra sede della manopola per l'attivazione dell'impianto antiincendio (part.15) ed ho posizionato i predellini. Per eliminare la luce delle due fessure necessarie all'incastro della torretta ho incollato lungo tutto il bordo della sede una striscia di plasticard (part.16) da 0,25mm.

**TORRETTA.** L'intervento maggiore riguarda la canna del cannone e l'apertura del portello dell'addetto all'armamento. La canna va sostituita per riprodurre quella con il sistema di scarico a circuito chiuso, uti-

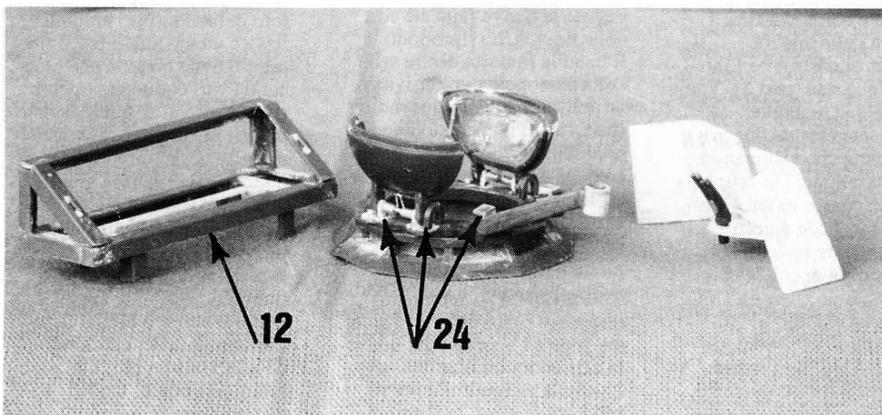
lizzando un tubo di 8mm di diametro. La lunghezza e' uguale a quella del kit. Sostituendo la canna va modificata la parte che fuoriesce dalla scudatura (part.17). Ho preso i pezzi A27/A28 e dopo averli incollati e tagliati ad una lunghezza di 14mm ho tornito con una limetta. Crea la battuta, con plasticard da 0,25mm ho riprodotto il pezzo mancante. Su questo ho fissato un disco ottenuto da un pezzo di plasticard di 0,5m di spessore e del diametro di 9mm interno e 10,5mm esterno. Sulla estremita' della canna ho fissato due strisce di plasticard larghe rispettivamente 2,5mm e 2mm (part.18). Sul lato destro della scudatura ho incollato un tondino cavo del diametro di 3mm tagliato inclinato che riproduce il telescopio di puntamento (part.19). La scudatura necessita di alcune stuccature dovute ai ritiri di plastica. Seguendo i disegni riprodotti sul volume In action ho riportato i quattro anelli di sollevamento utilizzando il filo di rame (part.20). Seguendo sempre le foto del medesimo volume ho fissato alcuni anelli per il fissaggio delle cinghie che bloccano i vari equipaggiamenti personali. Sul sistema di visione agli infrarossi M44 posto sul tetto della torretta, ho riprodotto la schermatura mobile protettiva (part.21). Con dell'Evergreen da 1x1mm ho riprodotto il bordo che circonda la presa d'aria della torretta (part.22). Per poter aprire il portello sinistro dell'addetto all'armamento del cannone, ho adottato una tecnica che probabilmente non e' la piu' facile da realizzare. Ho disegnato intorno al portello una sezione





piuttosto duro. Così facendo si riproduce abbastanza realisticamente la rugosità. Sullo spigolo di alcune ruote ho tagliato via piccole porzioni di gomma per dare un aspetto più realistico dell'operatività del mezzo. Il carro l'ho colorato utilizzando un Kaki HF1 della Humbrol scurito nella miscela di 70% kaki 30% nero opaco. A colore asciutto ho dato una mano di color cioccolato HF6 Humbrol nella parte inferiore dello scafo, e nella parte interna dove scorrono i cingoli e le ruote. Sulla parte superiore ho passato una mano di dry brushing

con il kaki originale. A questo punto per evidenziare ancora di più le parti in ombra, con un pennello rotondo e ben appuntito ho steso il nero diluito intorno a tutti i bulloni, nelle rientranze e negli angoli. Successivamente una mano di dry brushing con il MC21 French Artillery Green insistendo di più sulle parti molto sporgenti ho messo in risalto le parti in luce e ha tolto eventuali piccole sbavature di nero. Sulle superfici ricoperte di fango ho passato del nero molto diluito per creare la profondità e su tutto il carro una passata di dry brushing utilizzando il color terra Vietnam DR008 della Life color insistendo maggiormente nella parte inferiore. I cingoli li ho colorati prima con il kaki, lavati con il nero molto diluito e dry brushing prima con il color cioccolato e poi color ruggine. Nella parti più interne ho riportato il color terra Vietnam con un pennello a punta. Leggero dry brushing con il medesimo colore e infine con il color argento. I numeri di matricola sono i trasferibili Verlinden. La scritta "Canary Cage II" è fatta a mano. Sulla canna del cannone era presente una scritta "152 ISTAMATIC" vedi volume US LIGHT TANKS. Essendo molto piccola ho preferito non metterla per evitare eventuali sbavature. I figurini sono della Barton confezioni BM 107/8/9 che comprendono i tre membri dell'equipaggio a mezzo busto e il carista in piedi. Entrambe hanno un prezzo accessibile,



quadrata e con il trapanino ho bucato tutto il perimetro per facilitarne l'asportazione. Effettuata questa prima operazione ho limato i bordi per avere una forma perfettamente quadrata. Il pezzo asportato è stato limato fino ad ottenere solamente il portello. Ottenuto questo ho riportato il disegno di esso su un pezzo di plasticard dove otterro la sua sede forando e limando. Questo pezzo verrà incollato nel foro quadrato sulla torretta e stuccato e limato fino ad ottenere una superficie perfettamente omogenea. Ho ricostruito i supporti del portello e della cerniera. Con filo di rame ho riprodotto l'asse di rotazione e la molla di richiamo. Con la stessa tecnica ho riprodotto la base delle due antenne. Con del plastruct a L della misura 1x1 e dell'Evergreen ho riprodotto il contenitore "non ufficiale" posteriore degli effetti personali (part.23), di

maggiori capacità. Le misure si possono ricavare dalla fig.8. Gli otto lancia fumogeni, pezzi A31, devono essere appiattiti sulla parte anteriore e limati sulla circonferenza per ottenere la forma della fig.9. Ho eliminato le due orecchie che servono per incastrare la torretta allo scafo. Non ho incollato il pezzo A16, la tanica di cattiva fattura ed alcune cassette di munizioni. La cupola del capo carro va migliorata sensibilmente. I supporti A47 vanno sostituiti poiché sono sovra dimensionati. Conseguentemente vanno eliminati l'asse e i perni di rotazione degli sportelli e vanno inserite in fase di fissaggio le molle di richiamo. Il supporto della mitragliatrice va assottigliato e va sostituito l'anello di sostegno. La mitragliatrice l'ho sostituita con una di produzione Italeri e ho auto-costruito lo scudo protettivo prendendo le misure da quello

dell'M113 ACAV Tamiya. Con plasticard vanno costruiti le basi di fissaggio per la scudatura protettiva della cupola e partendo da due pezzi A47 ho ottenuto i due anelli visibili nella foto di pag.36 In Action (part.24). Va auto-costruito il meccanismo di fissaggio della mitragliatrice come da fig.10. La cupola ha dieci visori che vengono protetti da altrettanti vetri come visibile nella foto di pag.9 In Action. Li ho riprodotti con dell'acetato partendo dalle misure delle feritoie. Li ho incollati con cianoacrilica a colorazione ultimata. Le viti con le barrette di fissaggio li ho riprodotti con il plasticard. A questo punto il carro è finito. Occorre riprodurre la terra che si va depositando sulla scafo inferiore e sulle ruote. Con uno stuzzicadenti ho steso dello stucco e prima che si fosse essiccato l'ho trattato con un vecchio spazzolino da denti

FIG. 3

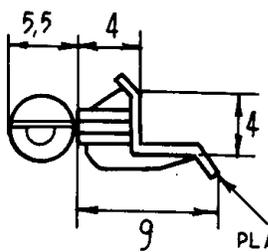
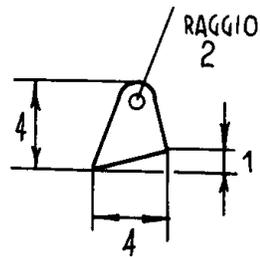


FIG. 2



PLASTICARD  
LARGO 3  
SPESSO 1

FIG. 1

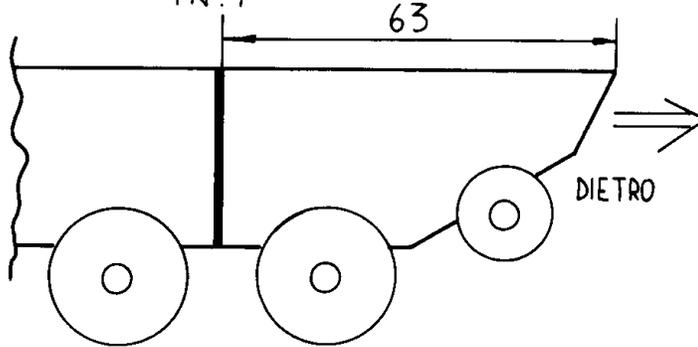


FIG. 4

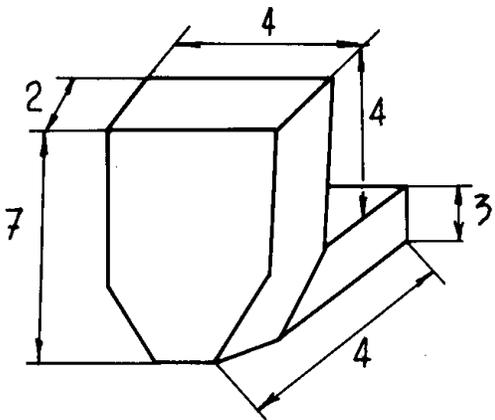


FIG. 5

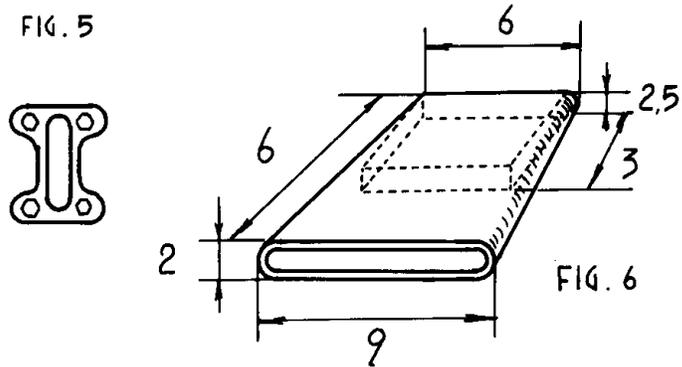


FIG. 6

FIG. 10

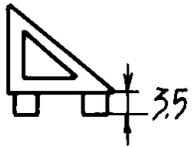
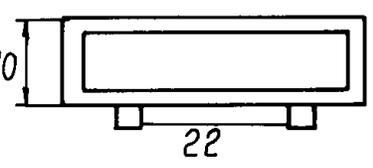
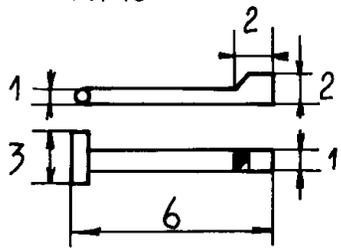
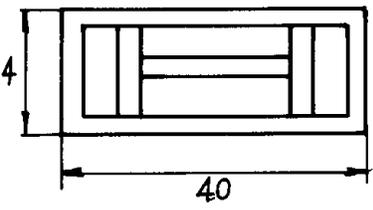


FIG. 7



DISEGNI DI DRAWINGS by LIVIO GONELLA  
I.P.M.S. ROMA 1993 ©

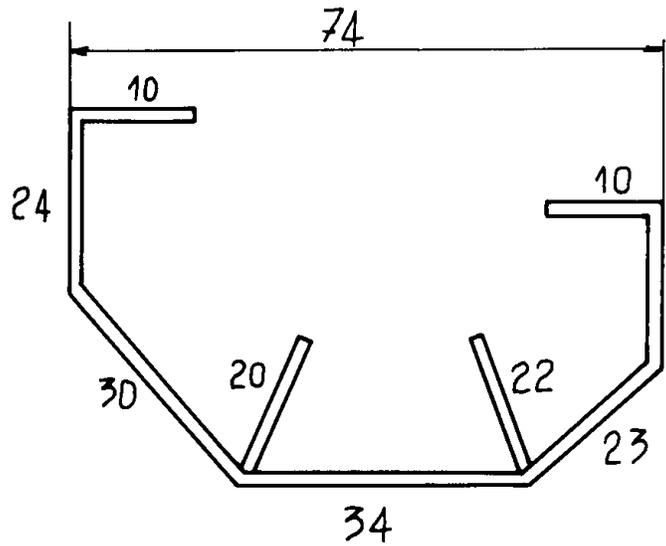
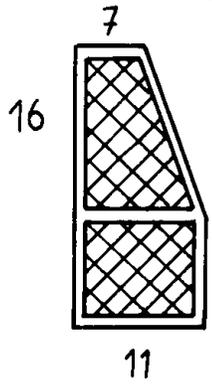


FIG. 8

LE MISURE SONO ESPRESSE  
IN MILLIMETRI



circa 19.000 lire complessive. La riproduzione e' buona. Le divise sono fedeli come pure il giubbotto anti schegge. Vengono riprodotte le due striscette dove viene scritto il nome e il corpo di appartenenza. I volti non hanno, espressioni strane e le posizioni sono realistiche. Unico grande difetto e' la "rugosita'" del piombo che adottando la tecnica descritta nel Flash di giugno '92 dal nostro socio Cappelli Luciano per la colorazione dei volti e delle braccia la evidenza notevolmente. Purtroppo, in questo caso, tale tecnica e' sconsigliabile. L'olio o gli smalti andranno sicuramente meglio. Le divise sono state colorate utilizzando i colori Life color nella serie dedicata al Vietnam: Divisa color UF005 US Uniform Green, giubbotto UF006 US Equipment, cinturone in UF001 US Equipment Alice1. Il casco e' stato colorato seguendo le stesse modalita' del carro. Con il filo di rame ho riprodotto il microfono con il relativo cavo arrotolato. Gli equipaggiamenti sono di origine Verlinden, i teloni sono riprodotti con il classico fazzoletto di carta e il poster guardato con tanta ammirazione dall'armiere e di provenienza "Excelsior". La tecnica fotografica e' la stessa da me utilizzata per fotografare il Bronco. (Notiziario Vol. 22 no. 2/1991).

Ringrazio i soci Gianluca Cocchi Centro di Modena, Marco Folin Centro di Venezia e Stefano Scaccianoce Centro di Roma, per l'aiuto ricevuto. La Redazione ringrazia Carlo Pecchi per aver rilucidato i disegni pubblicati a pag. 5.

#### BIBLIOGRAFIA:

##### Armor In Vietnam

- Squadron Signal Publications

##### M551 Sheridan In Action -

Squadron Signal Publications Nr.28

##### Us Light Tanks 1944-84 -

Osprey Vanguard Nr.40

##### Tank War Vietnam

- Tanks Illustrated Nr.6

Nonsolohobby Nr.7

Anno II 1990

**LIVIO  
GONELLA  
#1854  
IPMS  
ROMA**



# MiG-17

*Smer 1/48*  
*Eduard 1/48*

**Pier Paolo Lugli**  
**Modena**

## **MiG-17F - LIM-6bis** **SMER 1/48**

La ditta di Praga dopo aver utilizzato stampi Artiplast ed Heller, ha sfornato questo kit interamente nuovo; la stessa confezione non ha nulla a che fare con quelle precedenti e si presenta con un bel disegno di un velivolo cecoslovacco eseguito da V. Suchy, oltre ad avere illustrazioni a colori sui lati e sul retro che presentano le varianti offerte. Anche la qualità degli stampi e delle illustrazioni sottolinea come i tempi siano cambiati non solo in politica, ma anche in termini di concorrenza economica: le tre stampate (due grigie più i trasparenti) sono analoghe a

quelle prodotte dalla più quotata OEZ. Le istruzioni sono tra le migliori che io abbia mai visto, infatti sono costituite da 12 pagine formato A4 con storia del velivolo, dati tecnici, indicazioni chiare ed esaurienti delle diciannove fasi di assemblaggio e da ben 5 pagine interamente a colori con i disegni delle diverse versioni e del posizionamento delle decals. Qualche perplessità suscita l'aver scelto di descrivere la sequenza di montaggio solo in ceco, poichè ciò può essere causa di qualche fraintendimento. Ad esempio il pezzo 85, la scaletta di accesso, non è raffigurata sugli schemi ed è esclusivamente citata nel testo in ceco nell'ultima pagina. An-

cora non vi è alcun cenno alla necessità di appesantire la prua, cosa per altro ostacolata dalla presenza dei condotti della presa d'aria del reattore e mancano le figure di due delle tre stampate. Il centinaio di pezzi che costituiscono il FRESCO della SMER sono, come abbiamo già detto, di qualità simile a quella della OEZ e probabilmente gli stampi sono realizzati dalla stessa ditta. Certamente alcune modifiche contribuiscono a migliorare la bontà delle parti, in particolare eliminare alcune bave, ridurre la pesantezza di alcuni piccoli dettagli e sostituire le antenne più sottili. Gli interni in generale sono ben riprodotti. L'abitacolo è sufficientemente curato, con decals per parte della strumentazione ed il cruscotto stampato in plastica trasparente. Il sedile eiettabile è ugualmente soddisfacente, però la cloche è troppo semplificata, comunque la possibilità di montare il tettuccio aperto offre una ulteriore valorizzazione della zona. E' pure opportuno forare la luce per la cinepresa sull'anello n. 19 e prestare attenzione alla giusta inclinazione del carrello d'atterraggio, come ricordato dallo schema alla fase 16. Dal momento che è prevista anche la versione polacca LIM-6bis, la SMER ha fornito il kit di due timoni. Infatti i FRESCO del tipo 6bis erano dotati di parafrreno. Tuttavia il piano verticale è stato stampato in due parti, il che comporta un bordo d'uscita un poco spesso, senza comunque compromettere il risultato finale. Questo è positi-

vo: il modello assemblato è infatti in scala, ben proporzionato e l'ampia scelta di carichi subalari e colorazioni permettono di soddisfare tutti i gusti. Vi sono 5 differenti varianti a disposizione: l'esemplare EP-01 dell'aeronautica cecoslovacca (uno dei due soli MiG-17F di questa forza aerea, gli altri essendo dei PF), il MiG-17F codice 3020 dell'asso vietnamita Thomb, un velivolo egiziano con le insegne della UAR, un anonimo esemplare sovietico ed un LIM-bis nella tipica livrea polacca con superfici superiori a tre toni. Le illustrazioni a colori sono così chiare da non richiedere ulteriori commenti, salvo suggerire per l'esemplare egiziano i riferimenti FS seguenti: azzurro 35450 per le superfici inferiori, sabbia 33564, grigio 36118 e verde 34272 per quelle superiori. Da notare come la SMER distingua correttamente i carichi portati dalle diverse versioni, così come alcuni particolari che cambiavano da MiG a MiG. A questo proposito la fase 14 prevede delle modifiche descritte in ceco e comunque non sempre corrette; in poche parole si tratta di questo: il 3020 vietnamita e sul LIM non vi è la bugna, però al suo posto vi è un'antenna orizzontale (non fornita), su quelli egiziano e sovietico è as-

**A Lato:** Con la "dissoluzione" dell'impianto militare del Patto di Varsavia, l'esame degli aerei militari impiegati dalle Forze Aeree dei Paesi orientali è divenuto decisamente più facile; abbastanza frequenti sono poi state le cessioni (o vendite) di esemplari dei modelli più vecchi a musei anche decisamente sconosciuti ai più. Questo MiG-17F (o Lim-5) ex polacco, si trova sul piazzale dello "Auto-ja Moottoriporamuseo Paimion Paroni", in Finlandia, lungo la strada statale tra Turku ed Helsinki.

L'immagine permette di apprezzare la linea generale dell'aereo e le differenze rispetto al Mig-15, con il quale potrebbe, a prima vista, essere scambiato. Mentre non è immediato notare l'allungamento della parte posteriore della fusoliera (circa 90 cm.) e la diversa pianta alare (che, tra l'altro, presenta un bordo d'attacco a freccia composta, 45° alla radice e 42° esternamente), si possono notare la sottile pinna ventrale e la carenatura dell'attuatore dell'aerofreno, nella parte posteriore della fusoliera, e le tre paretine anticorrimiento sulla semiala destra (dolo due sul Mig-15)

**(Tutte le foto sono di Aldo Zanfi, IPMS Modena)**



sente la bugna e su tutti e quattro vi è il pitot sul fianco destro. Inoltre l'antenna n. 70 non mi risulta essere montata sul velivolo di Thomb. Il foglio delle decals, per offrire tutte queste varianti, risulta essere ricco di codici e coccarde ma povero di qualità. Purtroppo l'unica cosa ad essere rimasta nello stesso vecchio standard SMER è proprio questa: le decalcomanie sono un poco fuori registro e soprattutto presentano un supporto ingiallito ed un aspetto poco edificante, salvo poi aderire bene sul modello.

Anche le molte scritte da apporre sulle superfici del MIG sono incluse, però sotto forma di righe spesse un millimetro e decisamente inutilizzabili. Peccato per questo neo, in quanto il modello è veramente piacevole da montare e rappresenta un notevole salto qualitativo per la produzione SMER. In conclusione trovo doveroso accennare al comportamento di questa ditta, che pur non avendo nessun rapporto commerciale con l'Italia, ha provveduto ad inviarmi con estrema sollecitudine un nuovo set di trasparenti, dopo che quello originale era andato distrutto nel viaggio Cecoslovacchia/Italia. Non so quante ditte italiane o occidentali sarebbero disposte a fare altrettanto e ad offrire la loro collaborazione dopo aver saputo che ero socio IPMS. Grazie dunque alla SMER per la professionalità così dimostrata.

*Many thanks to SMER for the co-operation kindly supplied to this review.*

#### MIG-17 DETAIL SET EDUARD 1/48

La cecoslovacca Eduard si è distinta sin dall'anno scorso per alcune fotoincisioni di qualità destinate ai modelli KP e OZ. Recentemente, a conclusione di un accordo per l'importazione in Gran Bretagna, ha notevolmente ampliato la sua produzione, che oggi comprende anche soggetti occidentali (F-104 FW 190, Hurricane, ...). L'importatore, di cui troverete l'indirizzo in fondo all'articolo, offre un catalogo in fotocopia dove sono indicati i prezzi dei singoli set: si va da un minimo di due ad un massimo di quattro sterline e dunque, pur aggiungendone una e mezzo per la spedizione, si tratta di costi del tutto concorrenziali. Il set inviatoci riguarda il MIG-17 in 1/48 recentemente commercializzato dalla SMER. All'interno della busta vi sono 24 parti fotoincise, quattro pannelli stampati su pellicola ed un foglio

con alcuni consigli generici ed uno schema di montaggio semplice ma efficace. La maggioranza dei pezzi serve per arricchire e migliorare il posto di pilotaggio, soprattutto il sedile eiettabile (vengono sostituiti i particolari 7 e 68 del kit originale) ed i comandi. Questi sono riprodotti con la tecnica "a sandwich" in cui i quadranti stampati su pellicola sono incollati sotto ad un pannello fotoinciso. Anche i carrelli vengono arricchiti in maniera significativa con numerose parti che prendono il posto di quelle fuori scala del modello SMER. Mi sembra invece inutile aver riprodotto l'ultimo stadio della turbina, visto che, a meno di usare una torcia elettrica, a montaggio concluso è praticamente invisibile, essendo in fondo al condotto di scarico.

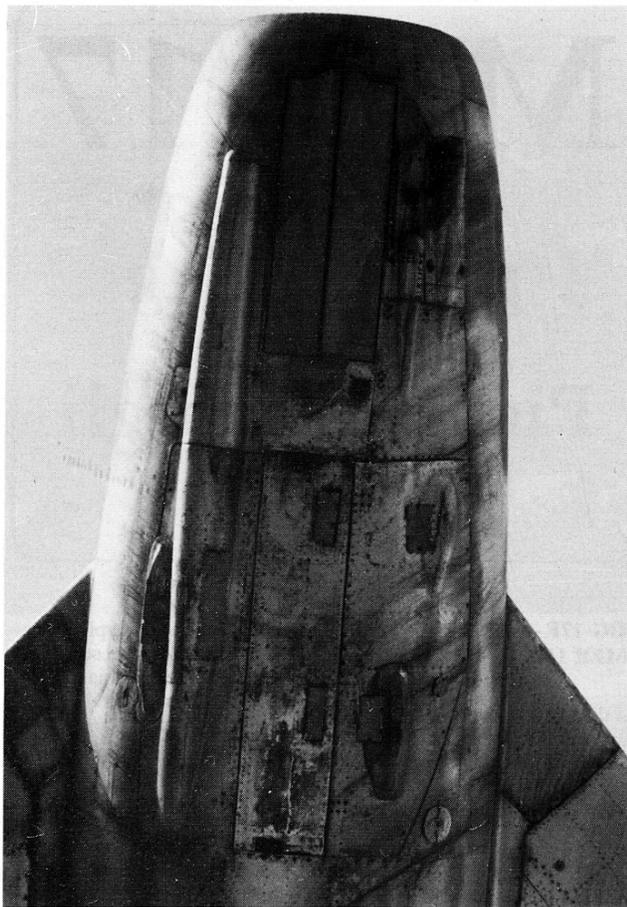
In conclusione, per quanto la fedeltà di alcuni particolari sia messa in dubbio dai disegni e dalle foto in mio possesso, penso che il lavoro fatto dalla Eduard sia molto buono e permetta di migliorare sensibilmente il proprio kit con una spesa estremamente contenuta.

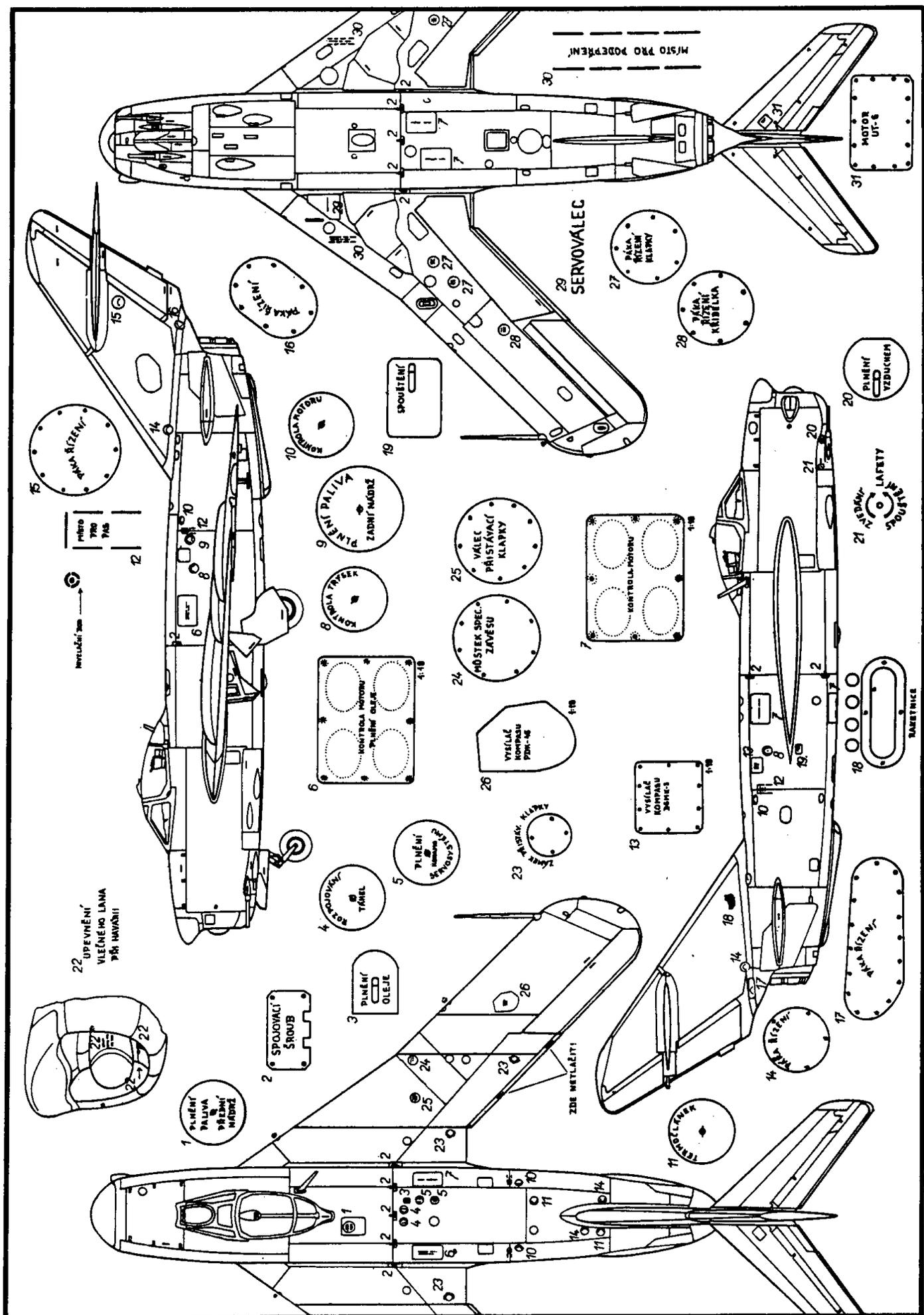
*Importatore: Simon Watson,  
11 Baugh Road, Sidcup, Kent,  
LA14SED, Gran Bretagna.*

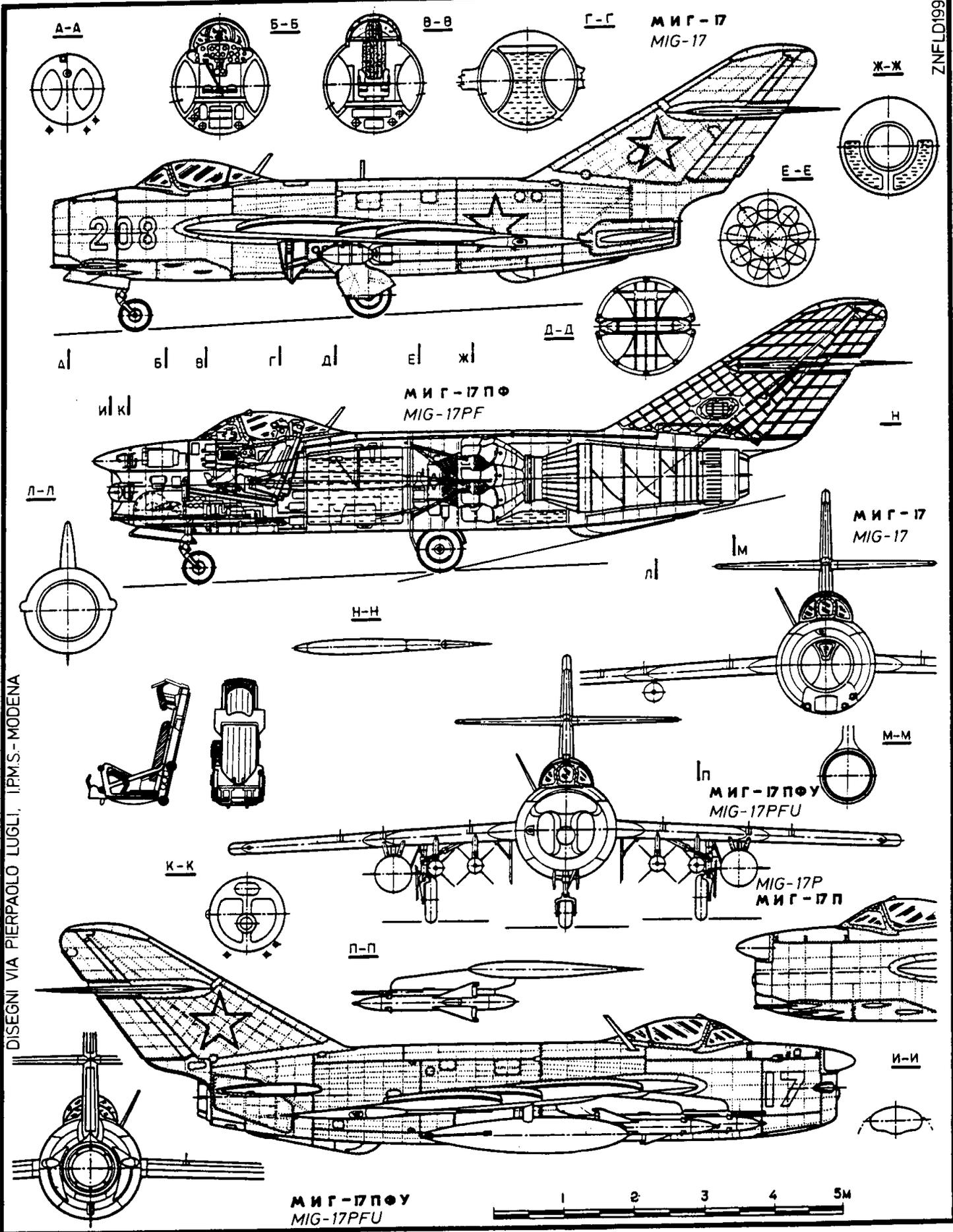
Ringraziamo l'amico Aldo Zanfi per aver "assemblato" le tavole che corredano questo articolo.

**In Alto:** L'attitudine celebrativa propria del vecchio regime sovietico, criticabile sotto alcuni punti di vista, in certi può dare qualche vantaggio, come è stato nel caso di questo MiG-17F. L'essere posizionato sulla sommità di un pilone di cemento (tra l'altro posto nel giardino di una scuola elementare in quel di Togliatti [exURSS Ndr]), ha indubbiamente facilitato la ripresa della parte inferiore del muso. Si possono infatti notare diversi dettagli, tra cui le carenature delle volate dei cannoni, i fori (tappati) di espulsione dei bossoli e dei maglioni e la forma dei portelli del vano del ruotino anteriore.

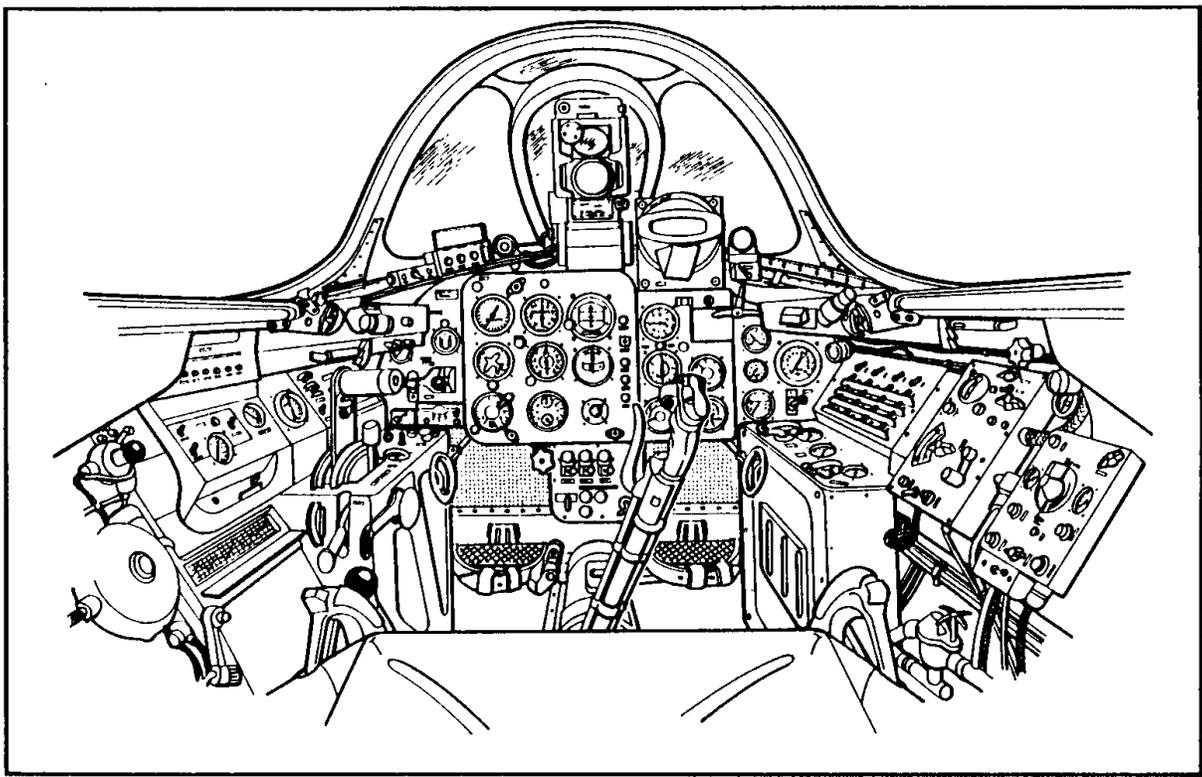
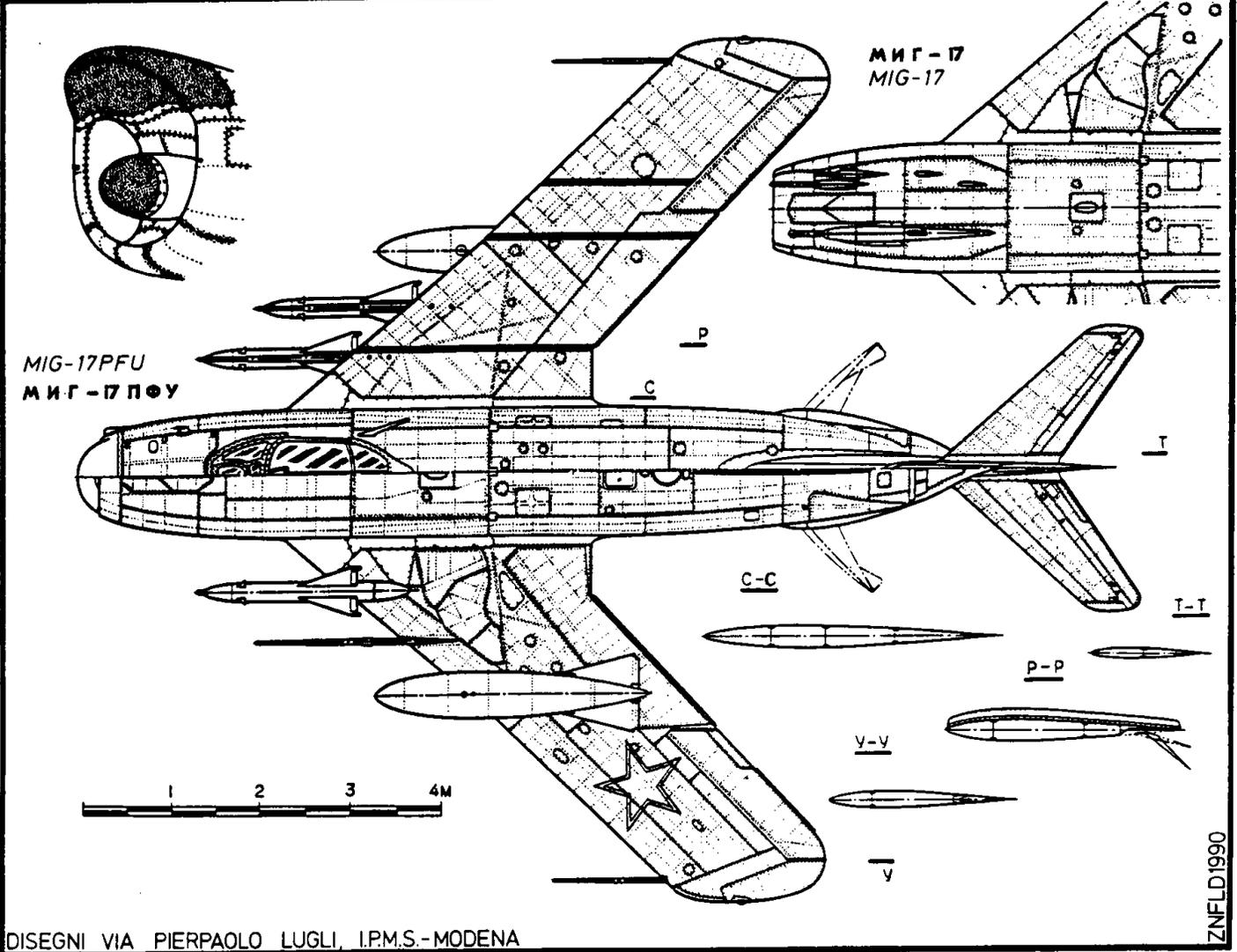
**In Basso:** Una immagine del semicarrello principale destro di un MiG-17F, che ne evidenzia la costruzione decisamente robusta, che rende l'aereo in grado di operare anche da terreni semipreparati. Il colore generale è il grigio chiaro/ alluminio, con il cerchio della ruota in verde e nero (nella parte esterna). Da notare anche i condotti dell'impianto pneumatico di azionamento del freno.







ДИСЭГНИ ВИА ПЕРПАОЛО ЛУГЛИ, I.P.M.S.-MODENA



In occasione di una visita effettuata al 18° Gruppo CIO/CBOC di Trapani Birgi, ci siamo imbattuti in una novità sicuramente molto gradita agli estimatori del '104 dell'AMI. Infatti uno dei velivoli parcheggiati in linea di volo presentava una mimetica sperimentale a due toni di grigio, ispirata per linee generali a quelle degli F-16 dell'USA. Il velivolo in questione portava i codici 37-23 e MM 6909 (qualcuno ricorderà che tale aereo prese parte alle scene del film per la televisione "Aquila" con le tips d'estremità alari verniciate in rosso fluorescente). Esaminandolo in dettaglio, si nota che la linea di divisione dei due colori decorre, in vista laterale, lungo la linea mediana della fusoliera e si estende dalla zona dell'abitacolo sino alla sezione di coda per poi terminare sulla deriva nella zona più interna. Sulle ali, in pianta, il grigio scuro si estende sempre nella zona interna rispetto ai bordi di entrata e uscita dell'ala senza mai raggiungerli, per poi raccordarsi sul dorso delle prese d'aria e quindi sulla fusoliera. Da notare che il grigio scuro sull'ala non ne raggiunge l'estremità (Cfr. disegni) e che il timone di profondità sulla sommità della deriva mantiene la mimetica originale, forse perché questo componente proviene da un altro velivolo.

Delle macchie in grigio scuro sono pure riportate sulle pinne laterali e su quella ventrale. In-

feriormente sia in fusoliera sia sotto le ali la colorazione rimane uniformemente in grigio chiaro con la sola eccezione di un pannello nero (falso canopy) al di sotto della zona dell'abitacolo. Per il resto rimane il dielettrico di prua in grigio chiaro ed il pannello antiriflesso in verde scuro. Le insegne ed i codici sono quelli a bassa visibilità tipici del 18° Gruppo, con la cicogna e gli scacchi neri in coda ed il "Occhio che te copo" sempre in nero sulle prese d'aria. La matricola militare 6909 è dipinta in nero ed è di dimensioni ridottissime, subito dietro il dielettrico del radar ed in coda poco prima del cono di scarico.

Per quanto riguarda gli stencils, sono ridotti al minimo indispensabile (i pannelli del salvataggio, i triangoli dell'Ejection Seat in prua; la striscia rossa ed i riferimenti neri per sorreggere il cono di coda nella sezione prodiera).

Mancano tutte le piccole scritte tipiche della livrea tradizionale, le coccarde a bassa visibilità sono ubicate nelle classiche sei posizioni.

Terminata la descrizione generale della livrea, passiamo ai riferimenti modellistici: da varie prove e confronti effettuati sia con il Federal Standard alla mano, sia verniciando dei pezzi di plastica, si è arrivati alla conclusione che il riferimento più valido per il grigio chiaro si ponga tra l'FS-36320 e l'FS-

# LO-VIZ F-104

Maurizio Monreale  
Michele Carrara  
Palermo

36375, mentre per il grigio scuro corrisponda al FS-36173. La finitura generale dei colori è satinata, tendente all'opaco con l'usura. Per quanto riguarda le vernici corrispondenti queste sono presenti in tutte le marche e quindi facilmente reperibili. In particolare per l'FS-36173 abbiamo utilizzato un vecchio Precision Paint, l'M.168 Grey che si è rivelato molto fedele.

Le foto ed i disegni allegati illustreranno meglio ciò che abbiamo descritto. Attendiamo con curiosità che qualche modellista costruisca un 104 con

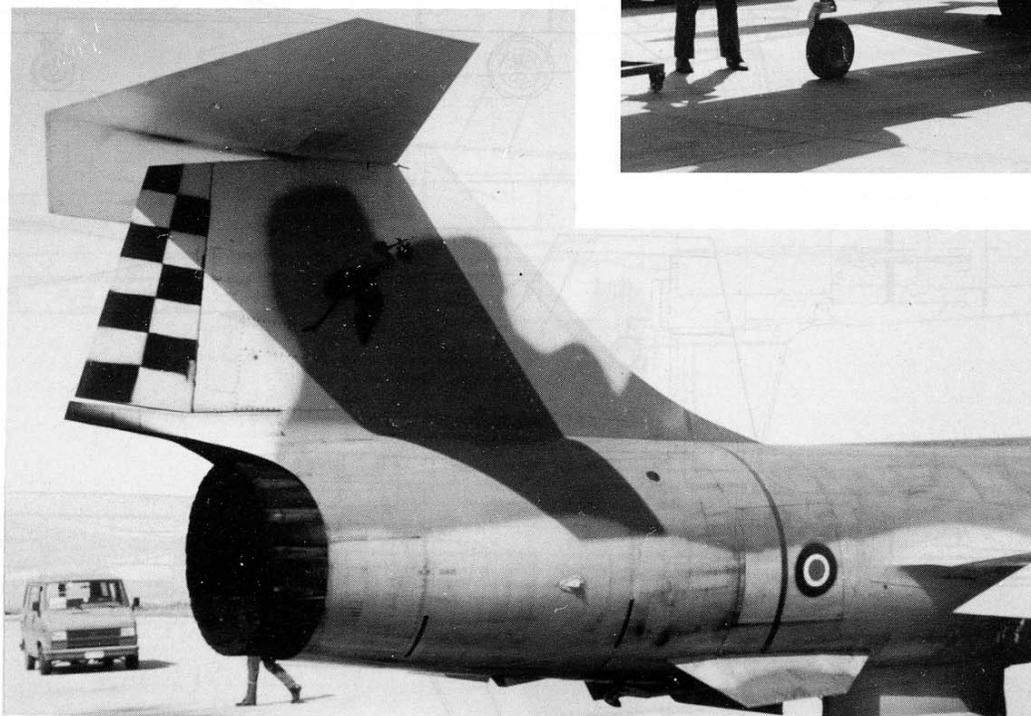
questa mimetica, sicuramente accattivante e più adeguata ad un velivolo che svolge principalmente compiti d'intercettazione, oltre a quelli di C.B. e ricognizione. ☞

Gli autori desiderano ringraziare:

- Ten.Col. Rizzo, Capo Ufficio Comando del 37° Stormo  
- Ten.Col. Bertolaso, Comandante del 18° Gruppo CIO/CBOC

per la collaborazione prestata nella realizzazione di questo articolo.

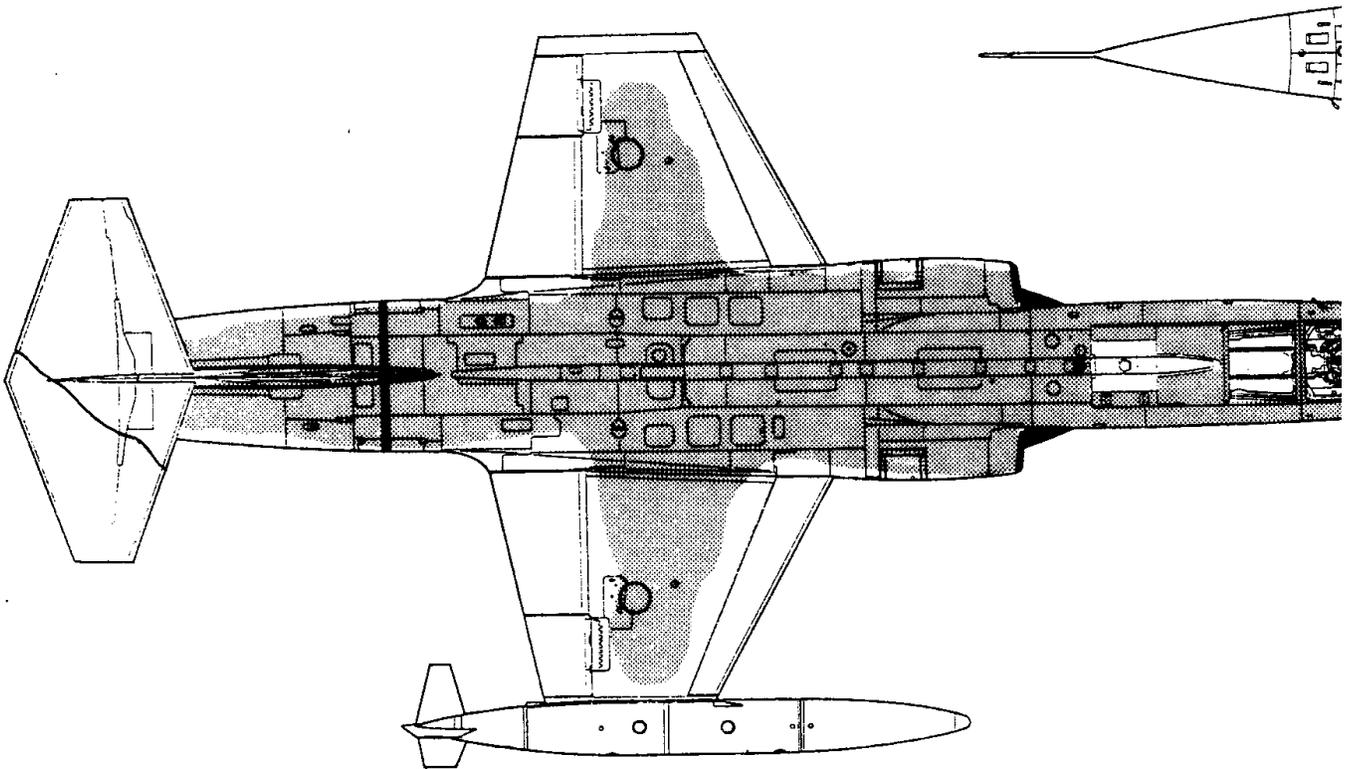
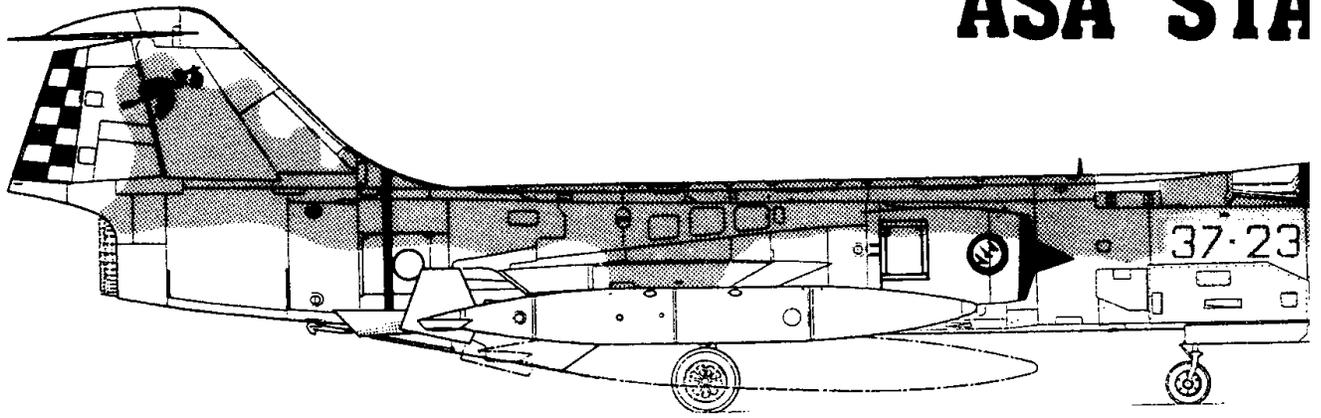




*Nella pagina precedente:  
Vista laterale dell'F-104S  
37-23; si notano l'anda-  
mento della mimetica lung-  
go tutta la fusoliera, i  
codici e le insegne a bas-  
sa visibilità, i pochi sten-  
cils ed i pannelli in  
fusoliera, oltre alle coccar-  
de a bassa visibilità. I  
serbatoi alari mantene-  
gono la vecchia colora-  
zione.*

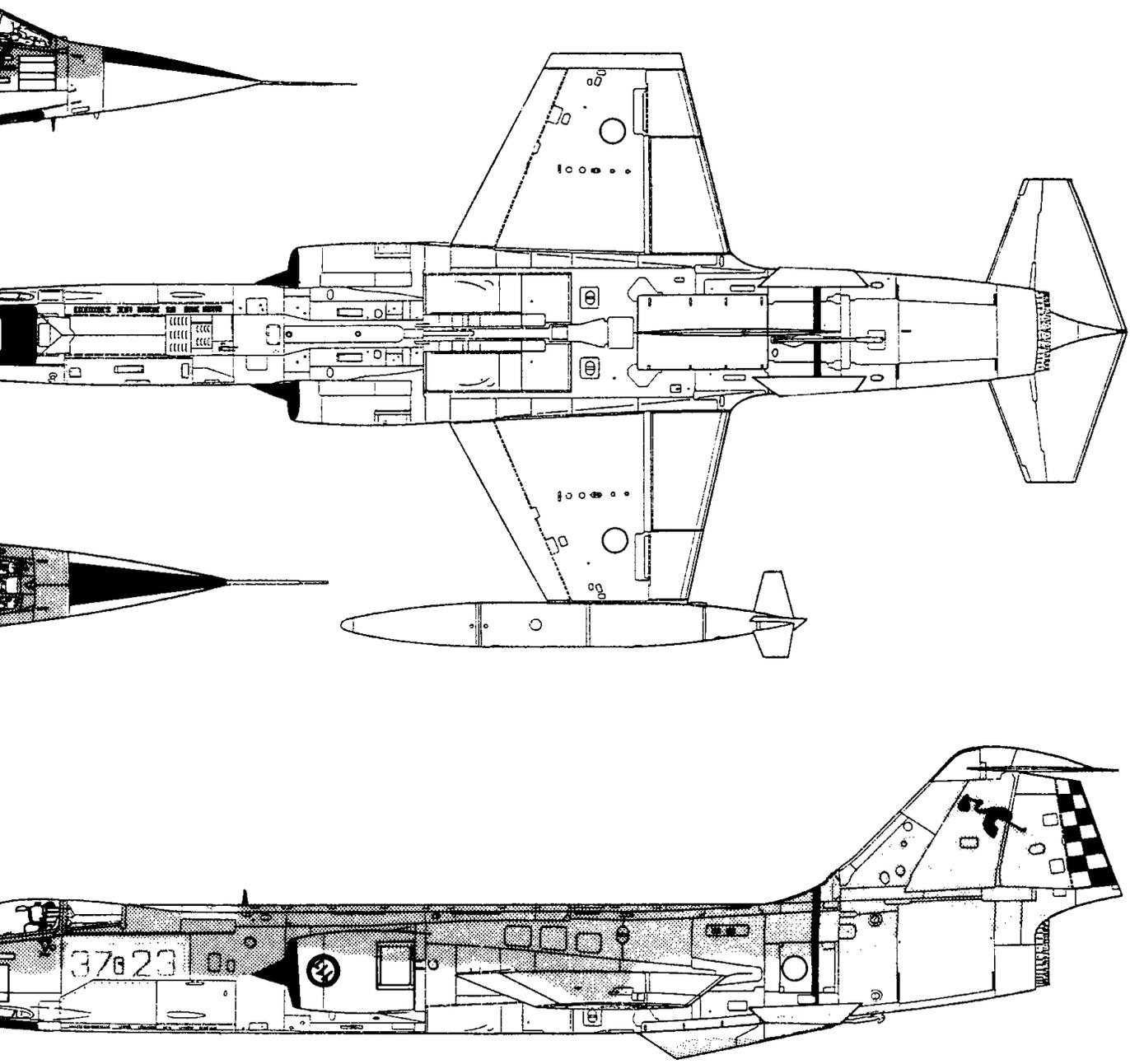
*In questa pagina  
In alto: In evidenza l'anda-  
mento della linea di di-  
visione dei grigi in prua,  
la zona scura al di sotto  
dell'abitacolo con la cen-  
tro il pannello dell'UHF,  
le indicazioni di salvatog-  
gio ed i codici in nero.  
Al centro ed in basso: Zona  
prodiera del 104 con  
in primo piano l'andamen-  
to della mimetica sulla de-  
riva, nella foto al centro  
si nota la pinna con le  
macchie in grigio scuro.*

# LOCKHEED ASA STA



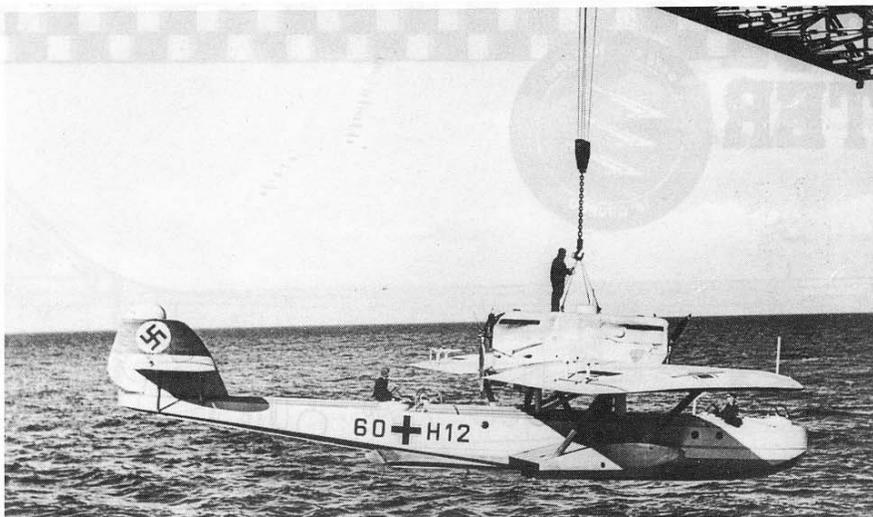
-  FS 36173
-  FS 36320 - 36375

# D F-104 FIGHTER



Disegni di Michele Carrara

scala 1:72



"Il Wal ha fatto la Dornier", ebbe a dire lo stesso Claude Dornier, oramai affermato produttore di aerei, ripensando ai suoi albori come progettista. E con ragione, perchè il Wal fu un'invidiabile trampolino di lancio, coi suoi quasi 300 esemplari costruiti, a testimoniare il successo commerciale e la bontà del progetto, visto anche i conseguenti sviluppi costruttivi. Un'aereo praticamente sconosciuto, ma che ha ricoperto un'importante ruolo in quel dimenticato ventennio di intercorso tra le due guerre mondiali, che tanta importanza ha avuto per lo sviluppo di quegli aerei che hanno vissuto il II conflitto mondiale da protagonisti. Così la Huma Modell, con la sua ormai consolidata politica di immettere sul mercato kits di aerei tedeschi poco noti, ci offre con questo modello una vera primizia, dato che non esistono praticamente riproduzioni di questo velivolo; dovrebbe esistere solo un vecchio vacu dell'Airmodel, della cui reperibilità e qualità dubito fortemente.

Prima di analizzare il modello, vorrei fare una cronistoria introduttiva, dato che le note accluse dalla Huma sono un po' troppo stringate e, oltre a non rendere merito a questo idrovolante, non descrivono appieno le differenze tra le varie versioni prodotte, causando un po' di confusione.

Claude Dornier fu un vero pioniere -assieme a Hugo Junkers- per le sue realizzazioni aeronautiche interamente in metallo (non per niente la prima denominazione sociale fu Dornier Flugzeugmetallbauten), e i suoi studi sull'impiego di profilati metallici risalgono alla I guerra mondiale, quando era alle dipendenze della Zeppelin. Inoltre sin d'allora il suo interesse era prevalentemente rivolto agli idrovolanti, probabilmente condizionato dalla bellezza del lago di Costanza, sul quale si affaccia-

## Fabrizio Arletti Reggio Emilia

no Friedrichshafen e Lindau, dove risiedevano gli stabilimenti di produzione. Se mi è concessa una piccola parentesi prettamente turistica, non posso che concordare; ho infatti un bellissimo ricordo di quei luoghi, visitati sul finire di un'assolato agosto di qualche anno fa, e se vi dovesse capitare di andarci, fermatevi a Meersburg, splendida e tranquilla cittadina sul lungolago, dove all'interno del castello è allestito un piccolo museo dedicato a Dornier. Inoltre, proseguendo per Lindau, troverete sulla destra il moderno centro ricerche e produzione della Dornier.

Tornando al discorso iniziale, i primi frutti del binomio idrovolanti + costruzione in metallo si hanno nel 1915, con il prototipo RS I. Il 30 giugno 1916 vola per la prima volta l'RS II, dove già si possono vedere i prodromi delle future realizzazioni: ala alta, motori in tandem e soprattutto scafo a redan, che caratterizzerà tutti gli idrovolanti Dornier fino al Do 24. Il redan -per chi non lo sapesse- è quel gradino presente nella carena che facilita il distacco dall'acqua e migliora l'assetto in planata.

Un'altro grosso balzo in avanti si ha con l'RS IV, che

voldò nel 1918. Con questo velivolo Claude Dornier mise in pratica per la prima volta un suo studio, brevettato il 15 novembre 1917 (1), ovvero sia gli "Stummell" (letteralmente moncherino), i galleggianti in corpo unico con la fusoliera, anch'essi destinati a divenire nota inconfondibile della quasi totalità delle sue realizzazioni idrovolanti. Ma il RS IV era una realizzazione alquanto macchinosa, con la sua alta sagoma a "tre piani"; da un lungo scafo metallico comprendente la cabina di pilotaggio, partivano dei lunghi montanti ai quali erano fissati due grosse gondole che racchiudevano i quattro motori in tandem. A loro volta i montanti sorreggevano un'ancora più lunga fusoliera che ospitava una cabina per eventuali passeggeri, le ali e la coda con impennaggio cruciforme. La semplificazione di questo progetto sfociò nella realizzazione, nell'agosto 1918, del GS I, vero capostipite della generazione di idrovolanti Dornier.

Il GS I era il compendio di tutti gli studi fatti fino al quel momento da Dornier: costruzione interamente metallica, scafo a redan, Stummell, ala alta che sorreggeva la gondola coi motori; il vero papà del

**In Alto:** Interessantissima foto di uno dei soggetti presenti nel foglio di decals, che ci permette di verificare alcune osservazioni elencate nell'articolo: il sostegno dell'antenna sull'estremità alare, la posizione della carenatura per la pompa dell'olio sulla cofanatura motore, l'assenza dei trim nei piani di coda, il "taglio" netto degli Stummell ed il foro per l'alloggiamento dell'asse della ruota per gli spostamenti a terra, l'antenna circolare sul lato sx, l'assenza dei poggiatesta. (Arch. Franzke)

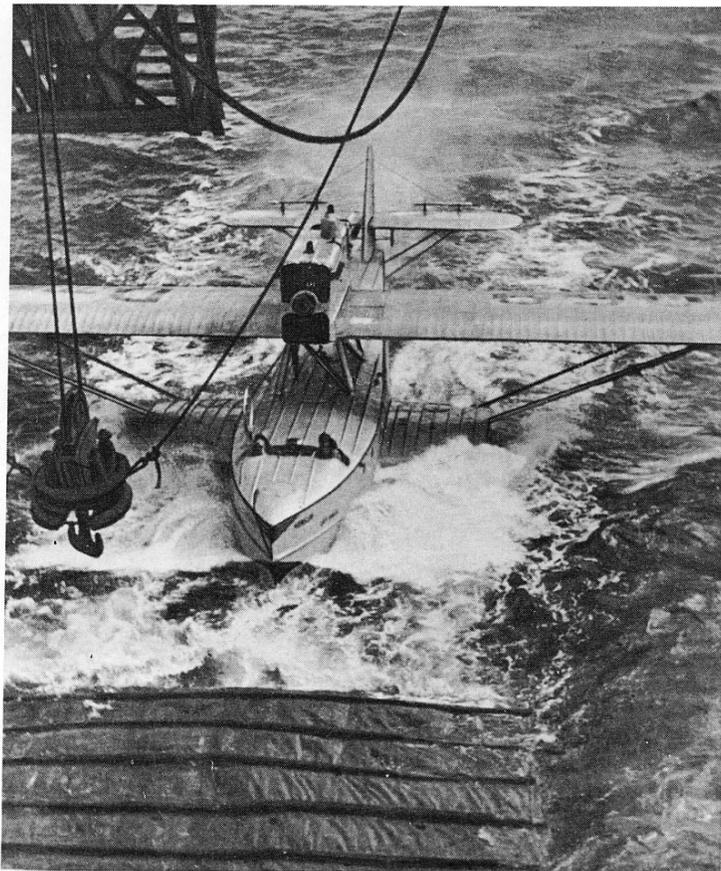
Wal. Inoltre, nei piani del suo progettista, esso doveva essere il primo passo per la futura realizzazione di un idrovolante spinto da otto motori, con circa 2400 CV di potenza.

Nel novembre 1918 la I guerra mondiale finisce con la Germania sconfitta e il trattato di Versailles pone pesanti limitazioni all'industria aeronautica tedesca. Il GS I, costruito come velivolo commerciale poté essere completato e fece il volo inaugurale il 31 luglio 1919, dimostrando da subito le sue ottime potenzialità. Il velivolo interessò la KLM olandese per la quale fece un volo dimostrativo di collegamento tra varie isole nel mare del Nord. Esso però fuoriusciva dalle specifiche dettate dagli Alleati che pretesero la distruzione dell'aereo (avvenuta poi al largo di Kiel il 25 aprile 1920), e dei suoi derivati; era infatti in avanzato stato di costruzione il GS II, battezzato "Dornier Wal Type 1919".

Claude Dornier non si perse d'animo, ed in attesa di tempi migliori continuò i suoi studi e le sue realizzazioni, adattandosi alle normative imposte dagli Alleati. Nascono così aeroplani che si rivelarono utili banchi di prova per la giovane casa costruttrice in rapida espansione. Il 24 novembre 1920 volava per la prima volta il "Delphin", un brutto e sgraziato idrovolante monomotore per trasporto passeggeri (fino a 10 nel Delphin III), che però presentava soluzioni costruttive d'avanguardia, tanto che nel 1921 l'US Navy ne acquistò un'esemplare per studiare la tecnologia costruttiva. Nel 1924 un'altro esemplare fu mandato in Giappone alla Kawasaki Co. in seguito ad un'accordo di costruzione su licenza e nel 1925 fu la volta della Gran Bretagna a richiedere un'esemplare. Il Delphin, inoltre, nelle versioni II e III, furono estesamente impiegati dalla seconda metà degli anni Venti sulle rotte civili. Basti pensare che nel periodo 1930-36 furono trasportati 42426 passeggeri.

Il 16 agosto 1921 volò per la prima volta il "Libelle", un mini idrovolante triposto, dalle linee filanti ed eleganti, che Dornier aveva studiato per un'uso privato e sportivo. L'unico esemplare esistente oggi lo si può ammirare al Deutsches Museum di Monaco.

Questi sconosciuti ae-



rei, di poco se non nessun interesse modellistico, sono passi importanti nella genealogia Dornier. Fu grazie ad essi che Dornier poté sperimentare nuove soluzioni da poter continuamente sviluppare, migliorare e che si concretizzarono nel Wal, che a sua volta fu trampolino per altri progetti. Prima di soffermarmi sul vero protagonista di quest'articolo, vorrei ricordare altre realizzazioni, più o meno conosciute, che proprio al Wal devono i natali. Il Do E, un idrovolante che si collocò tra il Libelle ed il Wal, primo approccio per un velivolo militare da ricognizione marittima. I Superwal R2 bi motore e R4 quadrimotore ottenuti "semplicemente" aumentando dimensionalmente il progetto originale del Wal; ciò soddisfaceva la domanda di una maggiore autonomia, di un maggior numero di passeggeri trasportati e/o capacità di carico da parte delle compagnie civili. Queste esigenze di mercato saranno soddisfatte finalmente con l'arrivo del famosissimo Do X, che fu punto d'arrivo di quell'idea che mosse i primi passi con il GS

I e che proprio attraverso il Wal si concretizzò e si sviluppò, come i progetti e le foto dei vari mock-up ci testimoniano, e del suo fratello minore, il Do S. Per finire, non si può non citare le versioni prettamente militari, quali il Do 18, figlio diretto del Wal e l'elegante Do 24.

Claude Dornier aggirò gli ostacoli del trattato di Versailles impiantando in Italia, a Marina di Pisa, una sussidiaria, la CMASA (Costruzioni Meccaniche Aeronautiche SA), dove fu costruito il primo Wal che volò per la prima volta il 6 novembre 1922. Fin dai primi voli si rivelò un'aeroplano eccezionale, stando l'immediato interesse di altre nazioni. La Spagna fu la prima cliente del Wal, con un ordine di 6 esemplari che venne completato nel 1923. Poi, acquisita la licenza, l'idrovolante venne costruito dalla CASA di Cadice in circa 40 esemplari. Allo scoppio delle ostilità della guerra civile, gli ultimi esemplari superstiti verranno inquadrati nelle file nazionaliste, ai quali fu assegnato il codice 70.

Ma l'impiego più massiccio

di questi aerei si ha nelle rotte commerciali. Prima fra tutte l'Italia (dove tra l'altro verranno costruiti circa la metà dell'intera produzione), che nell'aprile del 1926 iniziò rotte regolari con la SANA (S.A. Navigazione Aerea) da Genova per Roma, Palermo, Tunisi, Barcellona, seguita poco dopo dall'Aereo Espresso di Brindisi, che operava su rotte verso Grecia, Rodi, Turchia. Il Wal inoltre equipaggiò la Luft Hansa (non è un'errore, allora erano due parole distinte), la Aero Lloyd, il Syndacat Condor e la Varig in Brasile, la SCADTA (Società Colombo Alemana de Transportes Aereo) in Colombia e la Nihon Koku in Giappone (che aveva acquistato la licenza). Inoltre, tra versioni civili e militari, il Wal fu anche nelle fila dell'aviazione di Argentina, Cile, Olanda (dove fu costruito su licenza), Jugoslavia, Portogallo e Unione Sovietica.

Si può dunque affermare che il Wal riscosse grande successo commerciale, amplificato anche dal susseguirsi di imprese eclatanti per quell'epoca, come trasvolate oceaniche più o meno coronate dal successo e di continui records stabiliti.

Tra le imprese che ebbero maggiore risonanza, sicuramente quella del 1925, quando il governo norvegese, per il tentativo di R. Amundsen di volare al Polo Nord, comprò a Marina di Pisa due Wal militari. I due gemelli (matricola n. 36 e 37, codificati poi N24 e N25), vennero equipaggiati da motori Rolls Royce Eagle IX da 360 CV e la parte inferiore dello scafo irrobustita per permettere ai velivoli di atterrare e decollare dalle distese ghiacciate. Purtroppo il tentativo si concluse dopo appena nove ore di volo, il 21 maggio 1925, quando l'N24 dovette ammarare per noie ai motori. Ma il canale dove erano ammarati si chiuse e i due velivoli rimasero intrappolati nella morsa del ghiaccio. L'N24 fu abbandonato mentre l'N25 riuscì a tornare a casa, dopo 19 giorni di incessante lavoro, durante i quali gli uomini della spedizione spianarono alcune centinaia di metri cubi di ghiaccio per creare una rudimentale pista. Lo stesso Claude Dornier, che ebbe occasione di vedere il velivolo, si stupì nel vedere come le

fiancate ed i galleggianti si erano deformati a causa della pressione dei ghiacci; ma lo scafo aveva retto. Ritornato in Italia, l'N25 fu acquistato dall'Inghilterra, che lo fece rimettere a nuovo e rimotorizzare con due

**In Alto:** Bella foto del D-2069 "Monsun" senza cabina chiusa, in procinto di essere "ripescato" da una delle navi appoggio. Da notare i trim sulla deriva, appena visibili sotto gli alettoni, le due prese d'aria rettangolari per i carburatori che spuntano dalla cofanatura, l'antenna sul lato dx e, cosa importante, la differenza di colore tra le fiancate e le parti superiori del velivolo. (Arch. Franzke)

Napier Lion. Codificato G-EB-GO, Frank T. Courtney tentò due sfortunate trasvolate oceaniche. Successivamente fu acquistato dalla "Deutsche Verkehr Schulen" (la scuola per piloti civili tedesca), convertito con motori BMW VI e ribattezzato D-1422. Il 18 agosto 1930, pilotato dal direttore della DVS, Walter von Gronau, il D-1422 decollò da List, nell'isola di Sylt, per la prima trasvolata Est-Ovest verso l'America, impresa che terminerà con successo il 26 agosto a New York. Lo storico velivolo, il più famoso dei Wal costruiti, fu donato al Deutsches Museum, dove fu distrutto, assieme al suo fratello Do X, in seguito ad un bombardamento alleato nel 1944.

Per restare sempre in tema Polo, va menzionata anche la spedizione del giugno/settembre 1928 in soccorso ai superstiti del dirigibile Italia di Umberto Nobile, con due Wal, il Marina I e II, che compirono 17000 Km. Vorrei ricordare anche il volo dell'agosto 1924 del Ten. Locatelli, Pisa-Reykjavik senza scalo, i 20 records di velocità e distanza con carichi varianti dai 250 ai 2000 Kg nel febbraio 1925 ottenuti da R. Wagner e Guido Guidi, la trasvolata di 10270 Km Spagna-Sud America del gen./feb 1926, la trasvolata Spagna - Guinea Spagnola e ritorno di 14700 Km della squadriglia "Atlantida" di tre velivoli al comando del Mag. Llorente nel periodo tra il dic. 1926 e feb. 1927, il volo della squadriglia di Wal della marina militare olandese fino alle Indie Olandesi per un totale di 15610 Km. Per finire vorrei citare la seconda trasvolata del Nord Atlantico dell'agosto 1931 compiuta da W. von Gronau ai comandi di un Wal Ila serie, il "Grönlandwal" D-2053, col quale farà, un anno dopo, un giro del mondo di cinque mesi.

Nei tredici anni intercorsi tra il primo e l'ultimo modello costruiti, il progetto originario, pur non alterando il disegno base, subì diverse modifiche, soprattutto in termini di superficie alare e incremento di peso al decollo, e furono installati numerosi tipi di motori con differenze potenze (Hispano Suiza, Bristol Jupiter, Rolls Royce Eagle IX, Napier Lion, BMW VI, Isotta Fraschini, Fiat A 22, P&W Hornet), e sin dall'inizio ci fu una distinta produzione tra versione civile e militare. E' bene precisare che la differenza tra la versione civile e militare consiste essenzialmente nella presenza, nel primo caso, di un compartimento passeggeri prodiero, facilmente riconoscibile a prima vista per la presenza di quattro grandi oblò (rotondi o quadrati indifferentemente), che faceva sì che la cabina

di pilotaggio fosse arretrata vicino ai montanti, sotto il bordo d'attacco alare, mentre nella versione militare il posto di pilotaggio era a poppa. L'intera produzione si può dividere ulteriormente in due serie; la prima è riconoscibile per il complesso ali/alettoni/timone dal profilo quadrato, mentre la seconda serie, introdotta nel 1930/31, prevedeva un'incremento della superficie alare, con conseguente profilo arrotondato delle estremità alari, compresi gli alettoni; anche il timone diventa più grande e può essere di due fogge diverse, a seconda si tratti della versione civile e militare. Inoltre la prua dello scafo viene ulteriormente affinata con un profilo a V più marcato. Il clou delle modifiche nella seconda serie sfoceranno nella realizzazione del 8,5t Wal (il futuro Do 15 della Luftwaffe), soggetto del kit della Huma Modell, e nel 10t Wal, denominato anche Wal 33, perché volò per la prima volta nel 1933. Il 10t Wal era contraddistinto da una maggiore ampiezza alare, che richiese la presenza di ulteriori quattro montanti tra Stummell e ala e di altre piccole controventature rigide per irrobustire il tutto, e dall'adozione di un'elica lignea quadripala, rendendo così la sua linea inconfondibile.

Queste due ultime versioni erano nate per rispondere a precise specifiche della Luft Hansa per i suoi voli postali transatlantici con il Sud America, cominciati già dal 1930. La Luft Hansa voleva avere, per i suoi velivoli, punti d'ap-

poggio su rotte non coperte regolarmente. Si pensò così di modificare due navi, la "Westfalen" e la "Schwabensland", dotandole di catapulte progettate dalla Heinkel, che, lavorando con una pressione di 150 atmosfere, erano in grado di lanciare 14 ton. a 150 Km/h, con un'accelerazione di 3,5 g. Per tale impiego furono irrobustite le cellule di due Wal già inquadrate nelle fila della Luft Hansa, il "Passat" (D-2068) e il "Monsun" (D-2069) - entrambi i soggetti sono inclusi nel foglio di decals - portando così il loro peso al decollo a 8,5 ton.

La soluzione delle navi appoggio si rivelò un completo successo. Quando cessò il servizio, il 23 giugno 1939, erano stati effettuati complessivamente 463 voli. Fu così ovvia la decisione del Reichswehrministerium di adottare il Militär-Wal 33 per compiti di ricognizione marittima per le già pianificata aviazione navale. Ma se "Wal 33" identificava la versione da 10t, la versione militare, designata successivamente Do 15, venne estrapolata dal modello da 8,5t.

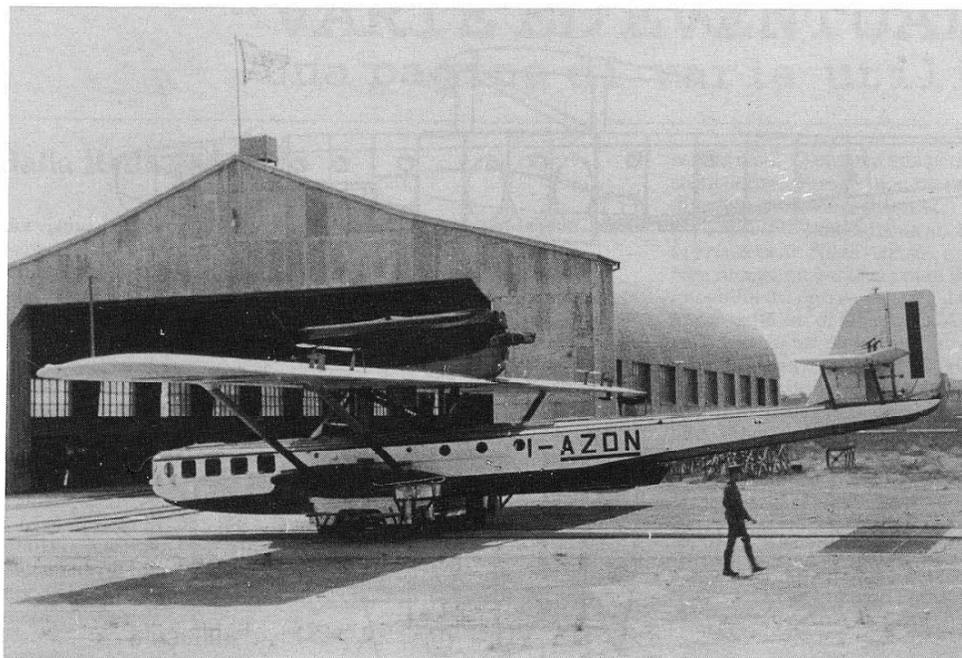
Alla fine del 1933 i primi esemplari vengono consegnati al "Kommando der Fliegerschulen (See)", cui fanno capo i cosiddetti "See-Flieger-Staffel", il cui nucleo è costituito da personale addestrato clandestinamente o presso ditte fantoccio come la Severa prima e la Luftdienst poi, direttamente finanziate dal Ministero dell'Esercito, o presso la DVS.

Alla fine del 1934 sono 16 i Do 15 consegnati e altri 21 sono richiesti per il settembre 1935, data in cui viene formata la prima unità da ricognizione marittima a lungo raggio, denominata "Fliegerstaffel (F) List", dal nome della sua base nell'isola di Sylt, nell'arcipelago delle Frisone, al confine con la Danimarca. Nel luglio 1936 furono formati i Küstenfliegergruppen, e il Fliegerstaffel (F) List viene inquadrate come 2./Kü.Fl.Gr. 106 (al quale vengono dedicate le versioni militari del foglio di decals); sarà l'unica unità ad usare il Do 15. Infatti, per equipaggiare i tre rimanenti Staffel viene deciso di aspettare il Do 18, oramai prossimo alla consegna ai reparti. Fu perciò chiusa la linea di montaggio a Friedrichshafen dopo che la Luftwaffe aveva ricevuto in consegna una trentina di velivoli. Il Do 15 fu in forza al 2./Kü.Fl.Gr. 106 fino al 1938, quando fu sostituito dal Do 18; i pochi esemplari rimasti furono relegati a ruoli addestrativi.

## Il modello

Con questa novità la Huma Modell abbandona momentaneamente la linea di velivoli di piccole dimensioni che aveva finora commercializzato, ed alza un po' il tiro, cimentandosi, a mio avviso favorevolmente, con un kit "serio" di una certa dimensione. Non più del colore bianco che aveva finora contraddistinto le produzioni della ditta tedesca, e per il quale provavo una garbata antipatia, i 108 pezzi che com-

**In Alto:** Bella foto in volo del Wal I-AZAA, matricola n.72, la immatricolazione mag. '27, dell'Aero Espresso. (Arch. Casirati)



pongono il modello sono suddivisi in tre stampate più una per i trasparenti, dove tra l'altro vi sono accluse anche le parti che compongono un piccolo piedistallo per permettere la posizione corretta a modello finito, che risulta essere perfettamente in scala.

Lo standard qualitativo, raffrontato alle precedenti realizzazioni, è in costante aumento; infatti in tutto il kit non una bava o un ritiro. Le incisioni sono sì in uno stile "Matchbox", un pò pesanti (ed a risentirne maggiormente è la fusoliera), ma ricordiamoci che si tratta di una ditta che lavora con stampi a bassa pressione, senza alcun dubbio con ottimi risultati. Basti pensare che l'ala è in soli due pezzi, divisa nel senso longitudinale senza il minimo svergolamento. A causa di questa "tecnologia povera" alcuni dettagli risultano essere un pò grossolani, come ad esempio le tre MG 15 che sono decisamente da scartare, o come gli scarichi dei motori, ma sono magagne di facile rimedio. Insomma, un'ottima base di partenza alla quale, però, bisogna apportare alcune migliorie e correzioni, possibilmente con l'ausilio di una buona documentazione, in quanto esistono differenze tra i vari allestimenti. Purtroppo il materiale iconografico su questo idrovolante è quello che è, ed addirittura le foto di Do 15 sono molto rare. Le mie osser-

vazioni sono rivolte principalmente alle versioni incluse nel foglio di decals preparato dalla Huma Modell, dedicato ai velivoli meglio documentati, per la precisione quattro esemplari del 2./Kü. Fl. Gr. 106, codici 60 + F/G/H/I 12, il D-2068 "Passat", il D-2069 "Monsun" e il D-2053 "Grönland Wal" di Walter Von Gronau.

Bisogna dire, in verità, che le differenze si giocano spesso su piccoli particolari, che, comunque, hanno il loro peso. Ma partiamo con ordine, dalla prua della fusoliera, dove era presente un piccolo faro, che viene malamente simulato all'interno della decal triangolare che rappresenta il fregio nero. Inoltre sotto di esso, all'altezza della congiunzione della nervatura di rinforzo che corre mediana sulla fusoliera, vi è un piccolo anello, probabilmente per i cavetti d'ormeggio, i quali usufruivano anche di piccole bome, assenti nel kit, da posizionare a prua sullo spigolo della fusoliera, davanti all'abitacolo, e a poppa all'altezza delle due postazioni difensive. Nel D-2053 un'ulteriore boma era all'estremità della carlinga. Attenzione alle posizioni dell'antenna circolare! Nel kit è predisposto l'alloggiamento sulla parte destra, corretto per il "Monsun", il "Passat" e per il "Grönland Wal", (che però aveva lo stelo di supporto più corto), mentre per la versione militare bisogna portare l'an-

tenna sul lato sinistro, ed allungare un poco il sostegno. Ciò è stato riscontrato sia negli esemplari propostoci dalla Huma, che in altri Wal militari, quali il S6 + B76 della FFS (See) Stettin, il D-AKEK, il D-ABAU ed il D-ABAS.

Curiosamente, le foto di questi esemplari testimoniano la sola presenza del supporto, senza l'antenna circolare.

Per chi volesse riprodurre il D-2053, devo segnalare la presenza di un generatore a elica, montato su di un piccolo sostegno opposto all'antenna e leggermente più arretrato. Sempre per rimanere in zona abitacolo, quella specie di "poggiatesta" presenti in fusoliera vanno eliminati nella versione militare e nel D-2053. Il foglio d'istruzioni, poi, non specifica che l'adozione della cabina chiusa per i due soggetti della Luft Hansa è facoltativa, essendo stata adottata dopo che i velivoli entrarono in servizio attivo.

L'analisi delle varie fotografie rivela anche come, a differenza di quanto illustrato dalle istruzioni, la versione militare non usufruisse dei trim esterni montati sulla parte fissa dei piani di coda e collegati agli alettoni, unica prerogativa della versione civile, che inoltre aveva dei trim esterni anche per il timone, imperniati sulla parte fissa della deriva. Questi sono da autocostruirsi, in quanto totalmente assenti nel kit.

Un poco di lavoro è richiesto

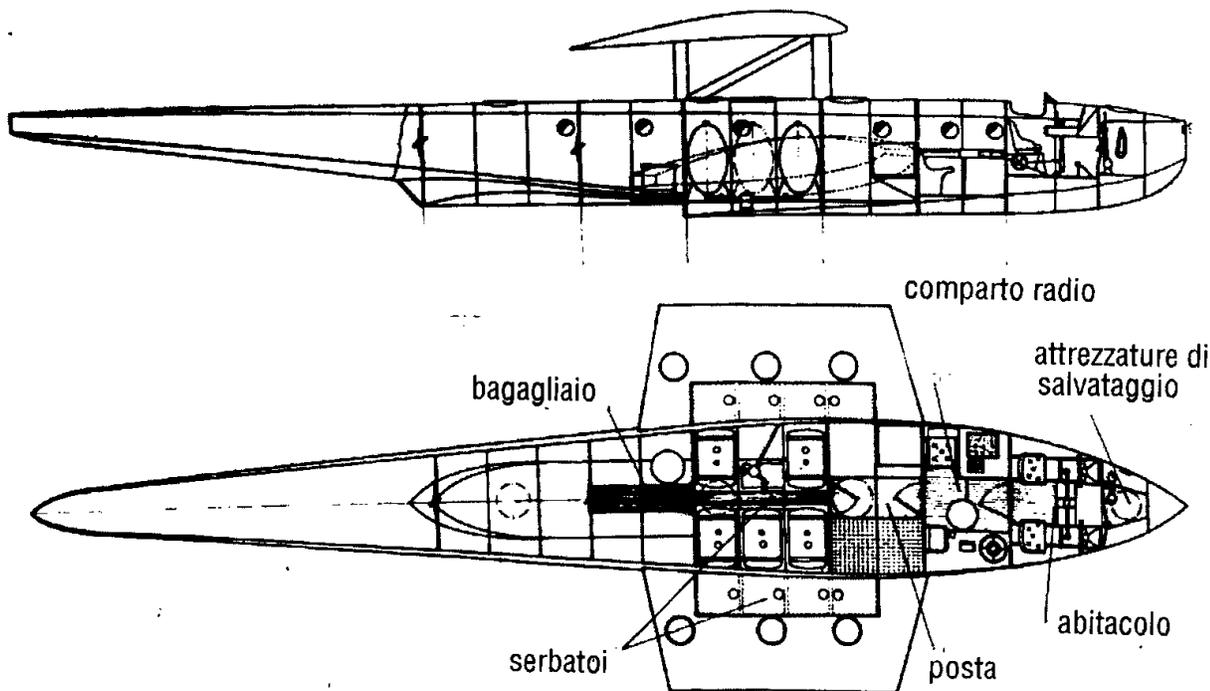
anche sugli Stummell; bisogna praticare il foro dove veniva infilato l'asse delle grosse ruote di legno, del diametro di 170 cm, che servivano per spostare il velivolo quando era sulla terraferma, ed inoltre bisogna che il bordo posteriore dei galleggianti sia "tagliato" perpendicolarmente rispetto alla linea di volo dell'aereo.

Vorrei segnalare anche una piccola curiosità; una bella foto che appare su "Luftwaffe colors Vol.1", K. Merrick, Arco Publishing, mostra il 60 + I12 mentre viene messo in mare con l'ausilio di una gru; l'inquadratura, di tre quarti posteriore, leggermente dal basso, evidenzia chiaramente la presenza di due timoni direzionali sotto la chiglia dello scafo. Purtroppo non è possibile controllare se questa particolarità si estendesse anche agli altri Do 15, perciò mi limito a segnalare l'eccezione. Passiamo ora ad esaminare l'ala. Un'altro dettaglio ignorato nel modello riguarda i due sostegni per il filo dell'antenna, presenti all'altezza dell'ultima centina prima che inizi a curvarsi il profilo dell'estremità alare. Va precisato che i sostegni possono essere sia verticali che orizzontali, con un differente andamento del cavo.

Dopo aver esaminato le varie fotografie dei velivoli reali ho riscontrato come le tre versioni civili che ci riguardano abbiano i sostegni in avanti, con il cavo che va a fissarsi sulla fusoliera tra il primo ed il secondo oblo, su entrambi i lati, mentre le versioni militari del foglio di decals presentano i sostegni verticali, collegati tra loro dal cavo che passa sulla gondola motori dove vi è un terzo sostegno. Inoltre i supporti verticali spesso hanno due piccoli tiranti, uno fissato sul bordo alare e l'altro verso la tip alare. Comunque tengo a precisare come queste siano solo delle indicazioni di massima; infatti, il D-AKEK pur avendo i supporti verticali ha il cavo che si fissa sulla fusoliera. Perciò il mio consiglio è di controllare, in base alla documentazione disponibile, caso per caso.

Soffermiamoci ora sulla gondola motore. Anche se le cofanature differivano tra versione militare e civile, la motorizzazione adottata era la stessa, due BMW VI, 12 cilindri a V con 750 CV di potenza massima. Questo motore aveva la pompa di recupero dell'olio montata dietro la bancata destra, parallelamente ad essa ma sporgente dalla sagoma del motore. Questo comportava l'adozione di una piccola carenatura a goccia sul-

**In Alto:** Scalo di Brindisi dell'Aero Espresso: I-AZDN, matricola n.104, 1a immatricolazione feb. '28. Molto utile per il modellista il bel dettaglio dei trim per la deriva, sotto i piani di coda. Da notare i finestrini di foggia quadrata, a differenza dell'I-AZAA, che li ha rotondi. (Arch. Casirati)



le cofanature del motore, riprodotte correttamente nel kit solo sul lato sinistro. Nel lato destro, per meglio dire nei pezzi n 72 o 74, questa bolla è presente erroneamente nella pannellatura del motore posteriore; bisogna eliminarla e riportarla nella cofanatura anteriore.

La piccola protuberanza di foglia rettangolare presente nei pezzi n81 e 82 andrebbe rifatta più piccola e per di più forata, in quanto era la presa d'aria del carburatore, che era alloggiato tra le due file di cilindri. Inoltre bisogna farla ex novo nel pezzo n80. Sempre nella parte superiore della gondola motori bisognerà incidere, nello spazio tra le due cofanature, il perimetro di un portello d'ispezione.

Esaminiamo ora le decals e lo schema di colorazione di questo idrovolante. Il foglio di decals è ben fatto, anche se il tutto si riduce a una semplice serie di numeri e lettere; per questa volta niente colori e/o insegne da mettere a registro. Ricordatevi soltanto che la scritta Luft Hansa va divisa in due parole distinte, e che bisogna prestare molta attenzione alla collocazione storica del D-2053. Il profilo a colori accluso dalla Huma Modell è relativo alla prima trasvolata, quindi è da omettere la scritta "List/Sylt", ed inoltre la dicitura esatta è "Grönland", non "Groenland". La scritta così com'è (anche se, a voler essere proprio pignoli, non è del carattere giusto), si può adoperare per il D-2053 approntato

per la trasvolata attorno al mondo. Ma l'aereo aveva accorgimenti diversi e, soprattutto, montava la cofanatura della versione militare.

Passiamo ora alla colorazione adottata da questo velivolo, incominciando dalle eliche. Sono completamente di fantasia le indicazioni del profilo, eliche in 02 con estremità rosse; le eliche erano invece metallo naturale sia nella versione civile che nella versione militare, che però sfoggiava la punta delle pale colorate in rosso/giallo/blu - il rosso all'esterno -. Questa pratica probabilmente fu estesa a tutti i velivoli del 2./Kü.Fl.Gr.106, e se ne trova traccia anche sui Do18 che sostituiranno i Do15. Forse questa decorazione era in onore dell'emblema dello Staffell, un maglio di ferro sovrainciso su uno scudo diviso in tre bande, gialla/rossa/blu.

Un discorso molto più congetturale va fatto per il colore del velivolo. Anche se l'RLM nel 1933 aveva specificato che i velivoli operanti sul mare dovevano essere in 02, le poche foto giunte fino a noi mostrano questi velivoli con uno schema molto chiaro e non ben attribuibile. Ancor meno attribuibile è il colore delle versioni civili, che non dovevano rispettare precisi canoni. Con certezza si può dire che la parte inferiore dello scafo era nera e non argento e mi sento di affermare con una certa sicurezza che la parte superiore della fusoliera, delle superfici alari, la gondola motori e la

deriva erano in argento, mentre la fusoliera era probabilmente in grigio chiaro. Che dire a chiusura di quest'articolo? Dal mio punto di vista il mio giudizio su questo modello non può che essere positivo, anche se capisco che il soggetto non possa interessare il grande pubblico. Visto il livello raggiunto, perché la Huma Modell non si butta nella realizzazione di modelli più ambiziosi o, perché no, in scala 1/48? Qualche tempo fa girava voce che ci fosse pronto lo stampo dello Junkers 90.....

Non posso terminare questo mio primo articolo senza i dovuti ringraziamenti. A Daniela, mia dolce metà nonché cuoca ufficiale del centro di Modena, che suo malgrado si sta facendo una cultura aeronautica correggendomi le bozze; ad Alberto Casirati che, tramite Gianni Casari, mi ha fatto pervenire, direttamente dal suo archivio privato, parte delle foto che corredano questo articolo. Queste foto, inedite finora, appartenevano allo zio di Alberto, Giorgio Pessi, il quale, dopo aver terminato la I Guerra Mondiale con 8 vittorie al suo attivo ed essere stato uno dei gregari abituali di Baracca, nel dopoguerra passa alla direzione della Società di Navigazione Aero Espresso Italiana al posto di Locatelli, fino al giorno della sua scomparsa il 18 luglio 1933, ai comandi di un Wal decollato da Atene per Rodi.

Ringrazio inoltre Manfred

Franzke, caporedattore di Flugzeug, per le foto dei Wal tedeschi, "Scanman" Yves per l'utilizzo del suo sofisticato computer e tutti coloro che mi hanno sopportato durante l'assidua ricerca di materiale per la stesura di quest'articolo. Un caloroso sarcastico grazie alla Dornier GmbH per l'aiuto che non mi ha dato. ☺

Review sample kindly supplied by Huma Modell.

#### Bibliografia consultata

- Claude Dornier, ein Leben für die Luftfahrt - J. Wachtel - Aviatik Verlag;
- Die Deutsche Flugboote - F. Gütschow - Motor Buch;
- Die Verbotene Flugzeuge 1921 - 1935: die Getamte Luftwaffe - Heinz Nowarra - Motor Buch;
- Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen - K.Ries - Motor Buch;
- Der Deutsche Luftverkehr, die Pionierjahre 1919 - 1925 - W.Wagner - Bernard & Gräfe Verlag
- Storia dell'Aviazione, Profili di aerei dal 1919 al 1939 - Fratelli Fabbri Editore
- Luftwaffe colors Vol.1 1935 - 1940 - K.A.Merrick - Arco Publishing
- Luftwaffe camouflage 1935 - 1940 - Alain Fleuret - Kookaburra
- Warplanes of the Third Reich - W. Green - Gahalad Books;
- Flugzeug Photo Archiv Vol. 4 e 5;
- Jet & Prop Photo Archiv Vol.1

# "VARIE ED EVENTUALI"

## Una pagina di varia utilità

### Dalla Redazione

Riceviamo dal Socio Giorgio Catellani:

Come ormai "vecchio" appassionato dell'Aeronautica Militare Italiana, ho molto gradito le belle tavole che sul Notiziario 2/1992 sono state dedicate ad alcuni 104 con colorazioni particolari. Al riguardo, avrei però alcune piccole precisazioni da fare.

#### F-104S ASA, 4-9

Si tratta della MM 6763 presentata con questa particolare colorazione il 16/6/1991, in occasione del 60° anniversario del 4° Stormo, e notata con i medesimi colori anche il 9/7/91. Nel disegno manca l'antenna conica di colore giallastro posta nella parte superiore della fusoliera, dietro l'abitacolo (questa antenna è associata al sistema ECM che, sugli F-104S-ASA in versione CI non dovrebbe essere installato, malgrado la presenza dell'antenna stessa). Assente anche l'antennina (di forma trapezoidale) del sistema IFF posta sotto al muso in posizione disassata, in corrispondenza dell'inizio del parabrezza.

#### F-104S, 51-01

Si tratta di un normale 104-S, non ancora convertito in ASA. Questo particolare esemplare è stato consegnato all'Aeritalia per la revisione il 14/2/90. Durante i lavori di manutenzione è stato convertito in F-104S-ASA: notato nella nuova versione come 4-14 in agosto 91.

#### F-104S-ASA u/c MM 6781 del 37° Stormo

Notato con la particolare colorazione in data 1/4/91 (in occasione del 50° anniversario del 37° Stormo) e 21/4/91.

Nel disegno mancano:

- Le due antenne coniche di colore giallastro associate al sistema ECM (che in questo caso, dovrebbe essere installato): una in posizione superiore, come detto per il 4-9, ed una sotto al muso, all'altezza del parabrezza.

- La antennina trapezoidale del sistema IFF, posta sotto al muso, a destra dell'antenna conica ECM.

- Una ulteriore antennina, più piccola di quella dell'IFF, posta sotto al muso davanti a quella conica del sistema ECM.

#### F-104S-ASA 37-23

Si tratta della MM 6909, notata con la particolare colorazione di cui al disegno il 28/6/91, l'8/8/91 ed ancora nel settembre 91.

Anche per questo aereo mancano nel disegno le antenne di cui si è detto per la MM 6781. ☞

**Giorgio Catellani**  
**S. Martino in Rio (RE)**

Riceviamo dal Socio Mario Pieri:

Nel mio articolo sulla *Camionetta Desertica mod. 43*, (Notiziario 1/92) auspicavo l'intervento di soci in grado di fornire notizie certe sull'impiego di tale mezzo. Il primo a rispondere, con una lettera pubblicata sul numero 2/92 è stato uno dei principali divulgatori di argomenti inerenti l'Esercito Italiano, nonchè modellista egli stesso, il dott. Nicola Pignato.

Credo tuttavia che alcune mie affermazioni non siano state correttamente interpretate, di conseguenza i lettori dovranno sopportare un mio ritorno sull'argomento. Lungi da me, naturalmente, lo spirito polemico che sembra pervadere gli autori dei più recenti libri sui mezzi militari italiani.

Preciso innanzitutto che non ho sostenuto essere meno delle 18 citate da Pignato le Sahariane mod. 42 impiegate in Libia, ma solo che alle prime nove ivi giunte si unirono le realizzazioni campali su scafo TL37. Il dato è desunto dall'opera più recente sull'argomento, quello di Ceva-Curami; peraltro la disquisizione è di importanza non fondamentale visto che si parla di un altro mezzo. Ribadisco poi che la supposta esistenza di un solo esemplare di *Camionetta de-*

*sertica mod. 43* era una mia personale opinione, di qui la mia richiesta di notizie. Peraltro non ritengo prove sufficienti le testimonianze di reduci, per quanto autorevoli (come quelle riportate sul Notiziario GMT 2/91), considerata anche la confusione regnante in Italia, *in primis* nelle Forze Armate, nell'autunno '43.

Non ritengo probante neppure il solo numero "9" che appare sulle fotografie del mezzo valutato dal C.S.M. (da me troppo sbrigativamente definito "di fabbrica"). A parte il tipo inusuale di numerazione, il veicolo ha un equipaggio chiaramente "in posa", il che fa sospettare una costruzione di propaganda. In altre parole, si poteva pensare che in attesa della nuova *Camionetta AS 43*, con le Sahariane contate sulla punta delle dita e sollecitati dal fronte libico, la SPA-Viberti avesse allestito rapidamente un nuovo mezzo piazzando due mitragliatrici e pochi accessori sopra un autocarro AS 37. Naturalmente i dubbi si dissolveranno con la visione delle fotografie dei mezzi in forza allo squadrone "Frecce Rosse", foto che il dott. Pignato dichiara di possedere e che certamente renderà pubbliche. Tale pubblicazione potrebbe per esempio avvenire sotto il patrocinio del "GIS Mezzi Corazzati e Veicoli Militari Italiani" del quale spero che lo stesso Pignato, compatibilmente con i suoi impegni, entrerà presto a far parte. ☞

**Mario Pieri**  
**Firenze**

Riceviamo dal Socio Carlo Pecchi:

Dopo aver visto la pubblicazione del proprio lavoro, l'autore o gli autori, pur certi di ciò che hanno fornito, sono sempre ben disposti ad accogliere le critiche costruttive che possono giungere; lo stesso discorso vale anche per chi come me trovandosi in una redazione, e possedendo un discreto archivio personale, "aiuta" chi prepara un elaborato, per esempio rilucidando i disegni che sovente arrivano anche a matita, o fornendo materiale fotografico; questo senza ovviamente chiedere o ricevere nulla in cambio. La nostra collaborazione alla Associazione è del tutto gratuita, ma non per questo vorremmo che al nostro lavoro fosse negata la giusta considerazione. Il riferimento è pertinente con la lettera del Socio Nicola Pignato, pubblicata sul Notiziario 2/92, nella quale, tra l'altro, si criticano i punti che riguardano la collaborazione da me prestata all'amico Lunetto nel completare l'articolo sull'Autocarretta OM-35. Il mio intervento era limitato alla fornitura di due tavole in scala 1/25, ricavate da originali FIAT realizzati nel settembre 1936.

Nella lettera vengono rimarcati i seguenti punti:

1) La scala usata per la riproduzione delle tavole è stata criticata perchè "modellisticamente inesistente".

Vorrei ricordare che la ditta giapponese Tamiya ha realizzato ben sei modelli di carri in 1/25 con un grosso successo di mercato; inoltre anche altre ditte come AMT, Airfix, Heller, Linberg, continuano ancora ad utilizzare questa scala con profitto in ogni campo.

2) Nelle tavole, sotto al nome del veicolo, ho riportato la dicitura "Militare" in quanto era scritta sui disegni originali (non vorrei sembrare zelante, ma credo che il disegnatore nel 1936 ne sapesse certamente più di noi) ed anche se non vi erano versioni civili non vedo il motivo per non riportare quel termine sulla tavola.

3) Le note sulle tavole erano realizzate a mano libera; con questa osservazione si vuole contestare tutto per il semplice gusto di criticare, senza un minimo di tolleranza. Non siamo forse una Associazione senza scopo di lucro e redigiamo una rivista amatoriale; di conseguenza siamo svincolati da rigide esigenze grafiche-editoriali, che escludono a priori tutto quello che non viene realizzato con caratteri a stampa. Teniamo presente che molte altre riviste del settore (vedi tanti bollettini di Branche estere IPMS) e non, continuano a proporre tavole sulle quali sono riportate note o didascalie a mano libera.

In conclusione vorrei consigliare al Dr. Pignato, prima di effettuare critiche sul lavoro altrui, di assicurarsi della loro fondatezza ed utilità. ☞

**Carlo Pecchi**  
**Modena**

# AEREI ALLEATI NELLA

**N**el desiderio di realizzare aeroplani che avevano volato con i contrassegni della Regia Aeronautica durante la II G.M. (dal 10/6/1940 al 8/9/1943) la generazione di modellisti di cui faccio parte (intorno ai trentacinque/quaranta anni) si è spesso dovuta scontrare con la scarsità di modelli riproducenti aerei italiani. Venticinque anni fa c'erano solo lo S.79 e il G.50 dell'Airfix, il MC.202 della Frog e il Cr.42 e MC.200 della Revell, poi vennero l'Italaerei (ora Italeri) e la Supermodel che ci deliziarono con BR.20, CANT Z.1007, RE.2000, 2001, 2002, G.55, MC.205 ecc. Sappiamo ora che non arrivarono mai, nei modelli ad iniezione, gli agognati P.108, S.82, RE.2005, CA.133 ed altri, che in tempi più recenti sarebbero poi stati prodotti in vacuo o resina che, pur non essendo impossibili da realizzare, presentano però alcune difficoltà di esecuzione e necessità di tempo supplementare che scoraggiano diversi modellisti (io sono tra questi) dall'assemblarli (non dal comprarli, si badi bene!).

Tanto di cappello a che si è autocostruito un BA.88 o chi da un S.79 ha ricavato un S.84, o da un RE.2001 più un MC.202 ottiene un Caproni Vizzola F-4 ma, insomma, ci sono modellisti che impiegano un anno per un'autocostruzione ed altri che impiegano lo stesso tempo per realizzare 5 o 6 o più modelli e possono essere tutti soci dell'IPMS.

Un'idea quindi per costruire altri e diversi aerei che hanno operato con le insegne della R.A. è quella di ricercarli tra quelli catturati che potranno ben rappresentare "l'ossessione di impadronirsi di materiale del nemico" (G. Alegi in Aerofan n. 55/56 del 1990).

E' facilissimo trovare i modelli ad iniezione degli aerei alleati, le difficoltà iniziano quando si tratta di "rivestirli con i panni" della R.A. in quanto la documentazione è scarsa e sparpagliata tra diverse pubblicazioni che citerò (quelle che conosco) più avanti nel contesto dell'illustrazione dei singoli profili.

Certo dovrà abbondare con i "probabilmente" e questo potrà forse non piacere a tutti,

ma non mi è stato possibile fare diversamente. Desidero inoltre specificare che, visto che ormai si realizzano in kit anche aerei tedeschi che sono rimasti soltanto sulla carta dei progettisti, non ritengo che questo studio possa risultare azzardato.

Ho indicato, con un retino uguale per tutti i profili, le aree in cui sono state cancellate le insegne originali: non ci sono indicazioni di colore in quanto potrebbero essere indifferentemente in vari toni di grigio (un po' di vernice bianca e nera si trovano dappertutto) oppure di un verde o marrone disponibili sul posto; spetterà al singolo modellista utilizzare il colore che ritiene più idoneo.

E' da intendersi che i profili sono realizzati come dovevano essere gli aerei prima del primo volo con un pilota italiano; quelli che venivano poi trasferiti al Centro Sperimentale di Guidonia erano colà adeguatamente riverniciati.

## PROFILO 1

Si tratta di un **Lockheed P-38G Lightning** dell'USAAF atterrato per un guasto alla busola, sull'aeroporto di Capoterra (Cagliari) il 12/6/1943 e successivamente usato dal Col. Tondi per l'abbattimento di un B-24 americano nel cielo di Tor Vadianica (Roma) il 11/8/1943; altri voli risultarono infruttuosi, quindi l'aereo fu costretto a terra perché la benzina usata dalla R.A. stava corrodendo i serbatoi (Brotzu, Caso, Consolo "Dimensione Cielo n. 3" Ed. Bizzarri 1972 - Aerofan n. 1/1981).

H. Stapfer ("Stranger in a strange land", Squadron/Signal 1988) parla invece di un errore di rotta dovuto all'inesperienza del pilota, dell'aereo abbattuto come di un B-17 e della messa a terra del P-38 a causa del basso numero di ottano della benzina italiana che avrebbe rovinato i motori.

Nelle foto scattate a Capoterra e pubblicate su Aerofan si notano bene le insegne americane ricoperte a pennello con una vernice più scura; in una foto le ogive delle eliche sono per 2/3 verniciate in bianco mentre in altre due sono

completamente bianche; secondo tutti i testi l'Olive Drab era molto scolorito tanto da somigliare quasi ad un nocciola.

## PROFILO 2

**Bristol Blenheim Mk IV** (N3589) del 40° sq. della RAF, atterrato per errore a Pantelleria il 13/4/1940 perché il pilota, proveniente dall'Inghilterra e ormai a corto di carburante, riteneva di trovarsi su Malta; l'aereo ricevette in un primo momento i contrassegni italiani poi venne riverniciato con i colori inglesi ed utilizzato in film di propaganda in cui risultava abbattuto dalla nostra caccia (Brotzu, Caso, Consolo "Dimensione Cielo n. 6" Ed. Bizzarri 1974 - Emiliani, Ghergo, Vigna "R.A. Il Settore Mediterraneo" Intergest 1976 - G. Pesce "Guerra Attraverso l'Etere nel Teatro Mediterraneo" STEM Mucchi 1978 - R. Mackay "Blenheim In Action N. 88" Squadron/Signal).

L'aereo ha ricevuto i distintivi alari già a Pantelleria, ed è logico pensare che anche i fasci sulla parte superiore delle ali fossero su fondo bianco per meglio evidenziare la nuova nazionalità dell'aereo; non è strana l'assenza della fascia bianca (in quanto venne utilizzata generalmente solo a partire dal 1941) e non si distingue bene l'obliterazione dei contrassegni inglesi in fusoliera, probabile quindi che siano stati coperti con vernice data a spruzzo; da notare che i filtri carburatori dei motori sono del tipo tropicale (vedi particolare B).

## PROFILO 3

**Fairey Albacore** della Royal Navy catturato a Fuka in Egitto durante l'avanzata verso El Alamein nell'estate del 1942 (Aerofan n. 54, 1990), la stessa foto del Sig. Berti, fornita dal Sig. C. Lucchini, evidenzia l'apposizione del distintivo del 4° Stormo sulla fascia di fusoliera, nonché le estremità inferiori delle ali dipinte in bianco. Se gli avieri di governo hanno avuto il tempo di apporre lo stemma è possibile che abbiano verniciato anche le insegne alari (che come noto, erano realizzate con appositi stampi o decalcomanie, non disponibili sempre e

dovunque); la matricola dell'aereo non è perfettamente leggibile, sembra X9154 ma sono possibili altre interpretazioni. Esistono altre due foto (Aerei 4/78) di un Albacore catturato dagli italiani e portato al campo 15 (?) ma sono riprese da molto vicino; non dovrebbe essere lo stesso esemplare in quanto la colorazione nera in fusoliera segue un andamento più alto, fin sotto la cabina.

## PROFILO 4

**Bristol Beaufighter Mk 1C** (T4887) di costruzione Fairey, probabilmente del 252° Sq. della RAF, atterrato per errore sulla Penisola Magnisi a 10 Km a NO di Siracusa il 7/1/1942 (o il 6). In seguito è provato in volo da diversi piloti nell'ambito del 41° St., ma il volo del 29/1/1943 a Lonate Pozzolo è fatale per l'aereo e per il pilota Ten. Zedda (Brotzu, Caso, Consolo "Dimensione Cielo n. 3" Ed. Bizzarri 1972 - Aerei n. 4/5/8 1974 - Emiliani, Ghergo, Vigna "R.A. Colori e Insegne 1935-1943" Intergest 1974). E' presumibile che le insegne originali siano state ricoperte con vernice a pennello così come possono essere state dipinte la croce di Savoia e la fascia bianca, visto che nel luogo dell'atterraggio non c'erano attrezzature della R.A.. Nella parte anteriore la verniciatura dell'aereo appare molto scrostata (vedi particolare A), gli scarichi dei motori non hanno il parafiamma e non sono presenti le insegne di nazionalità nella parte inferiore delle ali.

## PROFILO 5

**Fairey Swordfish Mk I** (K8403) della Royal Navy, costretto all'atterraggio sull'isola di Rodi nel Mar Egeo per esaurimento del carburante durante un'azione di spezzonamento sugli aeroporti dell'isola il 4/9/1940. Un altro aereo dello stesso tipo è recuperato praticamente intatto, mentre parti di ricambio si ricavano da altri Swordfish abbattuti durante la stessa incursione. Almeno uno degli aerei riceve le insegne italiane; forse è questo visto le apparenti buone condizioni in cui si trova nelle foto scattate a Gadurrà nel dicembre 1940 (Emiliani, Ghergo, Vigna

# REGIA AERONAUTICA

"R.A. Il Settore Mediterraneo" Intergest 1976). Ho ipotizzato che la copertura delle insegne inglesi sia stata effettuata a spruzzo e con la completa ricopertura dell'impennaggio verticale e del timone di direzione che in origine è interamente in "Sky". Da notare le dimensioni ridotte del radiatore laterale.

## PROFILI 6 E 7

Supermarine Walrus e Westland Lysander di cui ho trovato notizia in due didascalie nel libro di Borgiotti/Gori "La Guerra Aerea in Africa Settentrionale, Vol. 1" STEM Mucchi 1973, da cui riporto "...Nel '42 uno di questi velivoli (Walrus) ammarò dinnanzi a Fuka e fu catturato dagli uomini del 4° Stormo" e "...Nel '42 una di tali macchine (Lysander) fu catturata dagli italiani ed i piloti della 5<sup>a</sup> S.A. la impiegarono per i voli di collegamento".

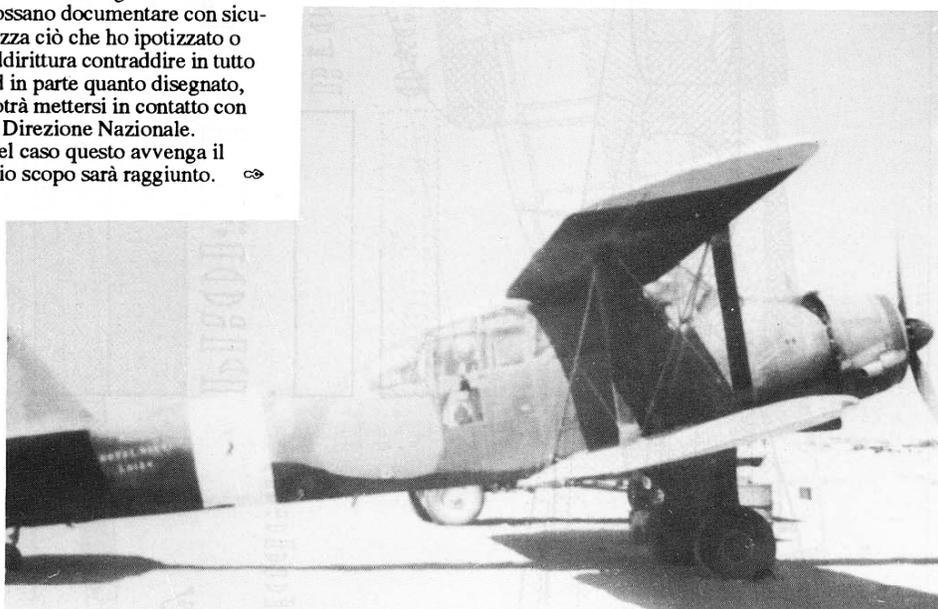
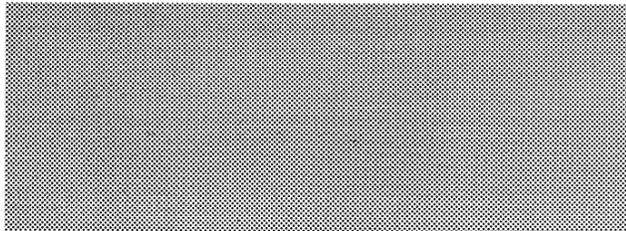
Non è molto... comunque per il Walrus ho ipotizzato oltre alla logica cancellazione delle insegne originarie, l'apposizione della fascia in fusoliera e la croce di coda disegnata nel modo che si vede perchè sia più visibile... Ho cercato un'analogia ma non mi risulta che ci fossero aerei italiani in servizio con gli impennaggi orizzontali così alti. Ho inoltre ipotizzato che il Lysander fosse del 208<sup>o</sup> Sq. (constatato che operava in quella zona) della RAF ed operando in ambiente desertico, anche per questo è necessario montare il filtro tropicale (part. B). Non ci sono segni di coccarde sotto le ali in quanto questi due tipi di aereo ne erano spesso, se non generalmente, sprovvisti.

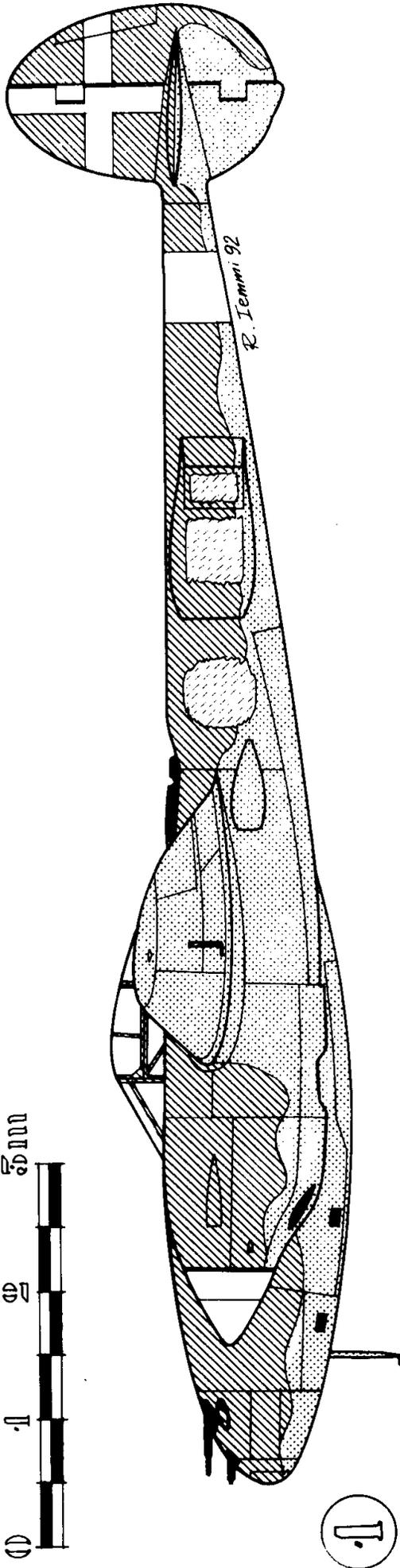
Equivalenze dei colori al Federal Standard:

Olive Drab 34087  
Neutral Gray 36137  
Dark Earth 30118  
Dark Green 34079  
Middle Stone 30266  
Sky Type "S" 34504  
Azure Blue 35231  
Night 37038  
Extra Dark Sea Grey 36118  
Dark Sea Grey 36173  
Dark Slate Grey 34096  
Light Slate Grey 34159

Conclusioni: Non ho dimenticato il più grosso, il B-24 Liberator dell'USAAF atterrato a Pachino (Siracusa) nel febbraio 1943, ma è già stato disegnato numerose volte in diversi libri e riviste e quindi non ho ritenuto utile riproporlo, così come lo Swordfish atterrato a Bacu Abis (Cagliari) nell'Agosto 1940 perchè avevo già illustrato l'esemplare di Rodi. Spero però che i profili eseguiti possano servire a rinnovare l'interesse sugli aerei della II G.M.; naturalmente se qualche socio o amico che legge il Notiziario avesse informazioni o fotografie che possano documentare con sicurezza ciò che ho ipotizzato o addirittura contraddire in tutto od in parte quanto disegnato, potrà mettersi in contatto con la Direzione Nazionale. Nel caso questo avvenga il mio scopo sarà raggiunto. ☞

## IEMMI RUDI #313





Overpainted original inscriptions

White

Bronze

No. 57, 58, 59, 60, 61

Extra Dark Sea Grey

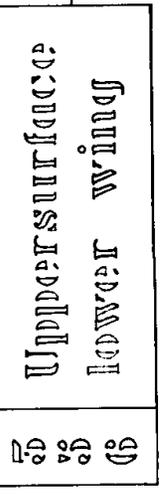
Dark Sea Grey (58)

Dark Slate Grey

Light Slate Grey

Sky

Night



No. 1

Olive Drab (faded)

Neutral Grey

No. 2, 3, 4

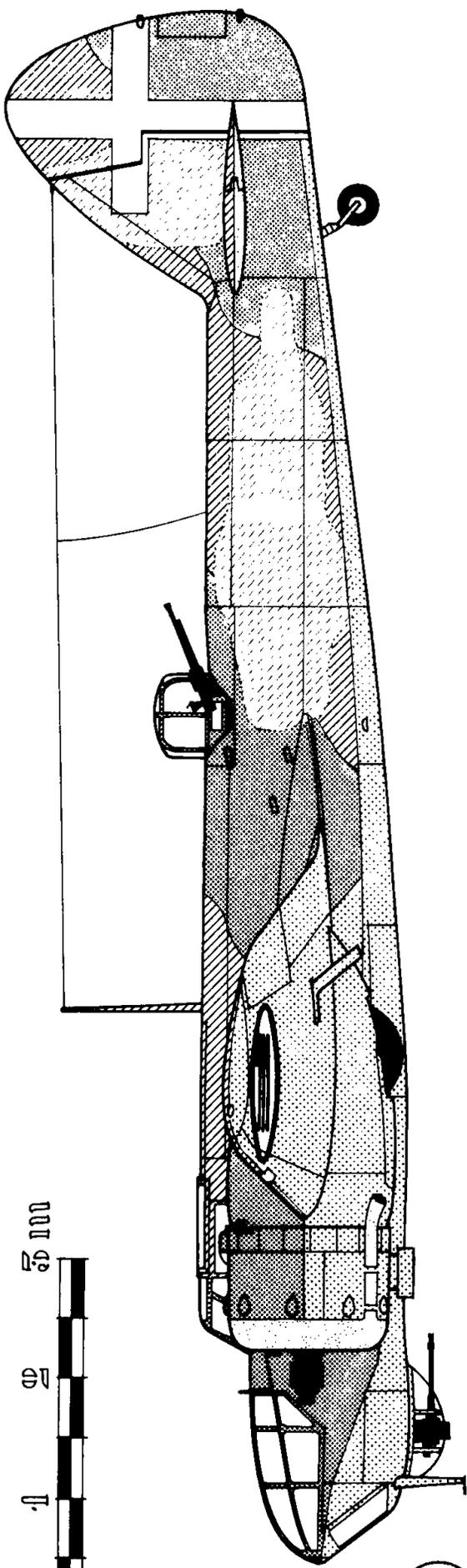
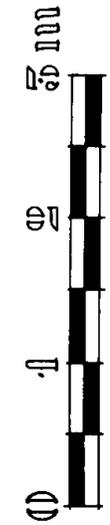
Dark Earth

Dark Green (2)

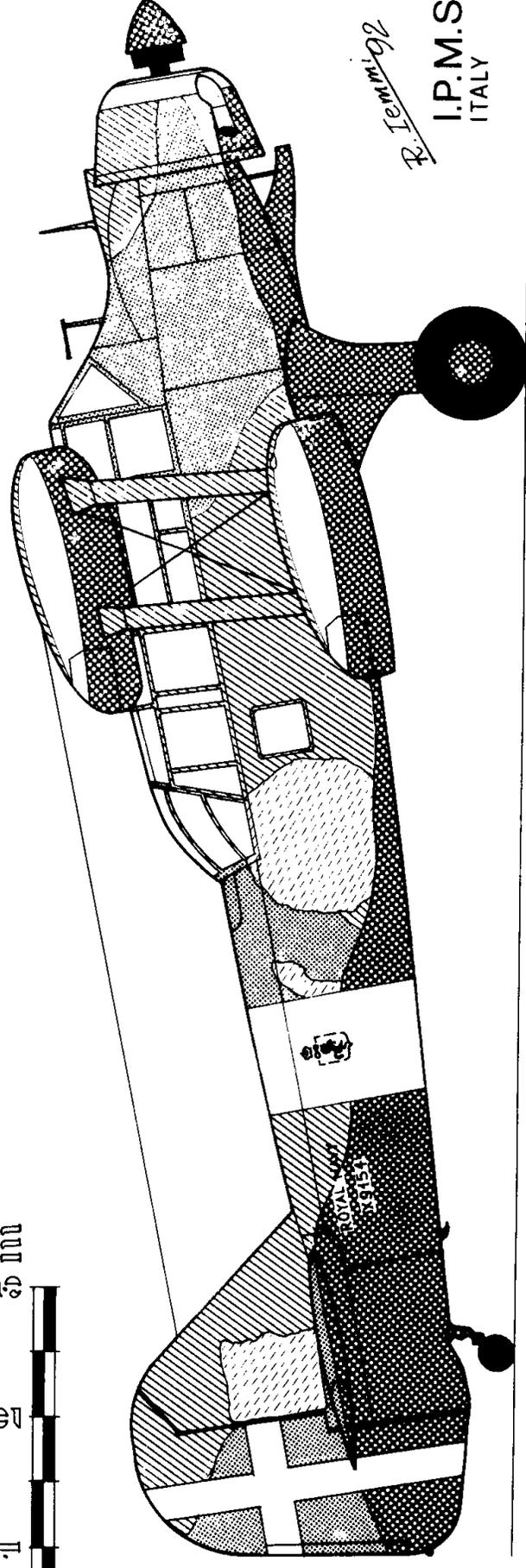
Middle Stone (3)

Sky (2)

Azure Blue (3)



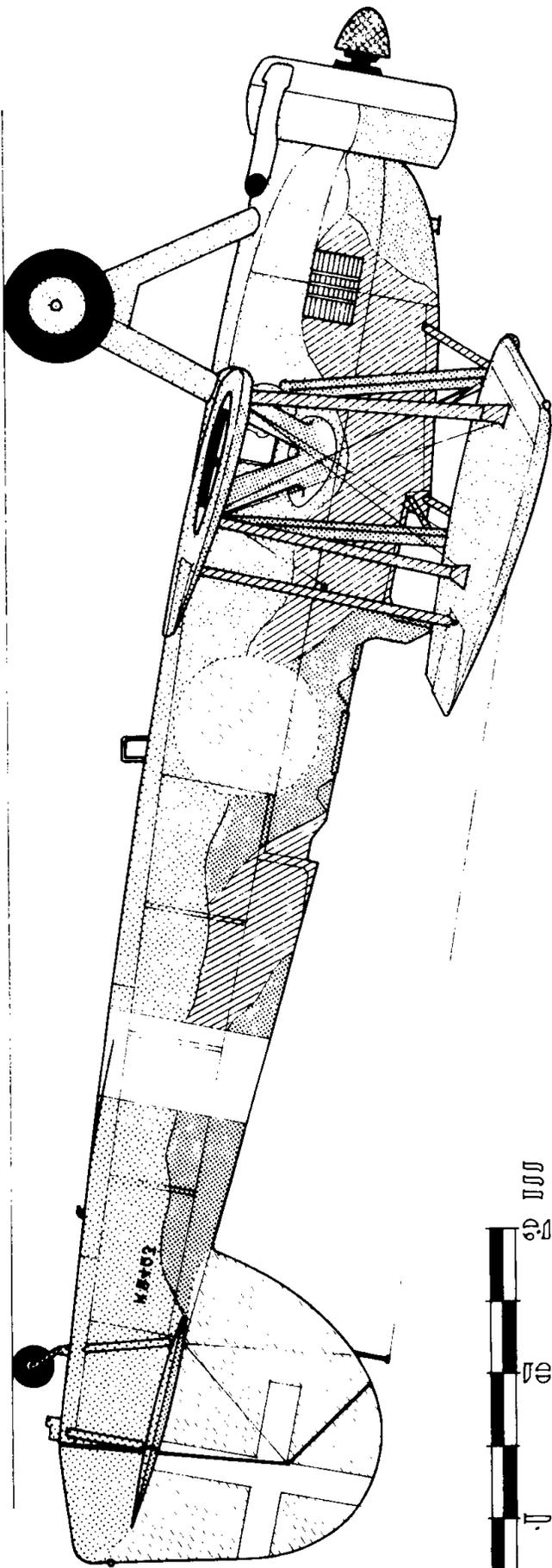
19



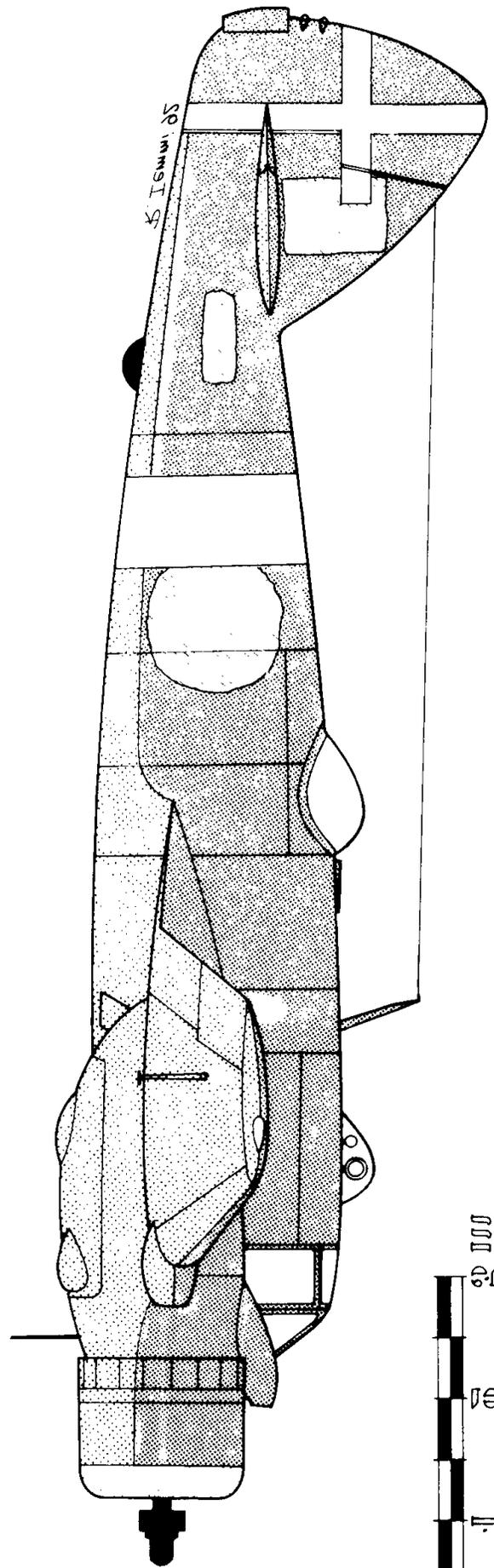
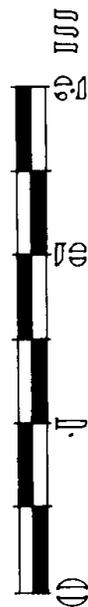
20

R. Temini '92

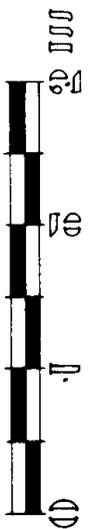
I.P.M.S.  
ITALY

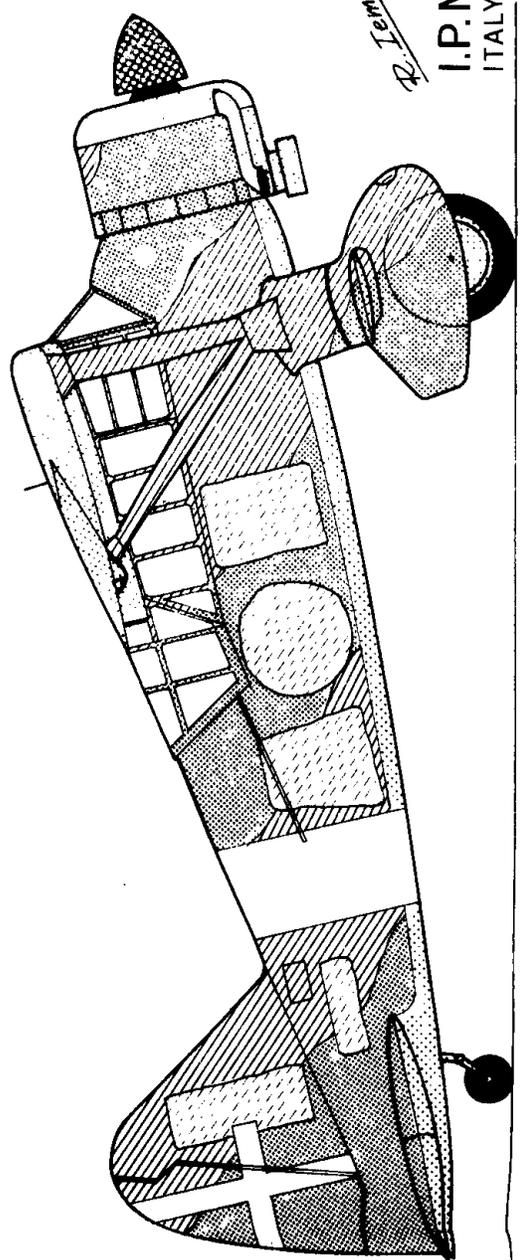
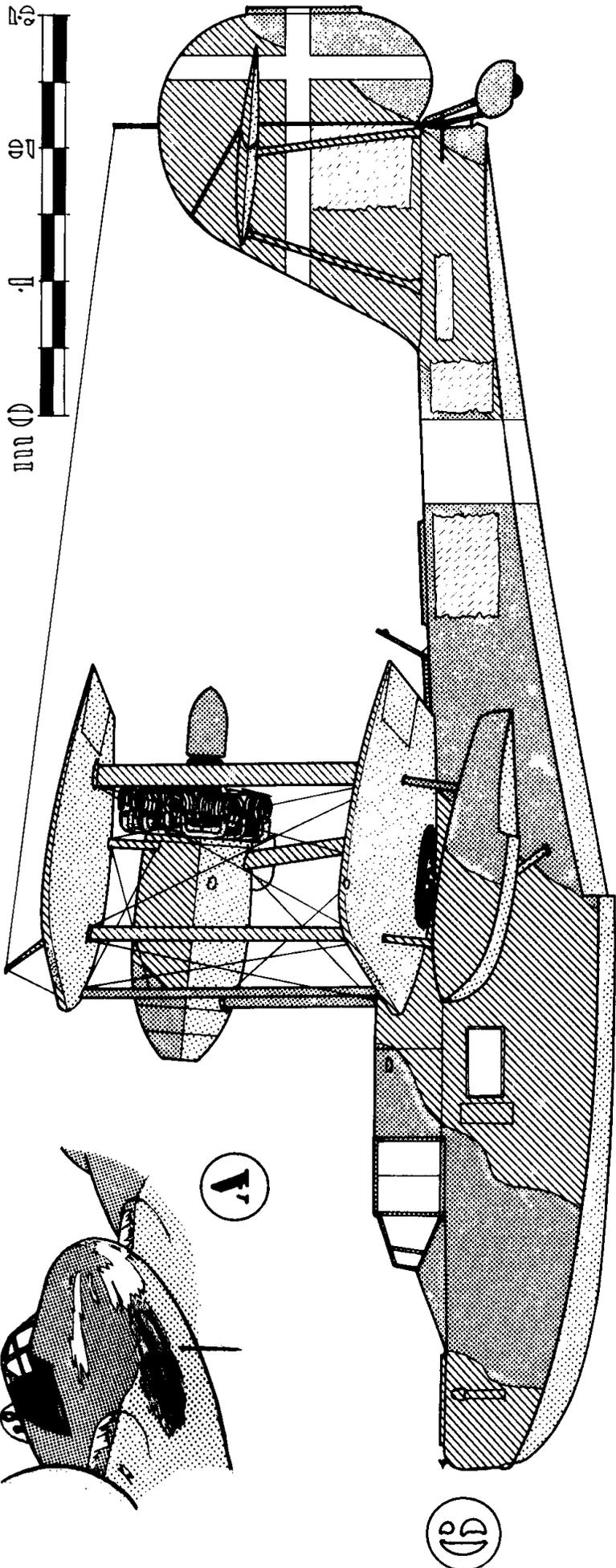


029

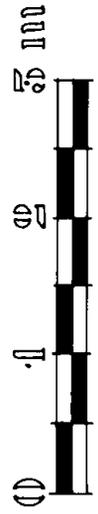
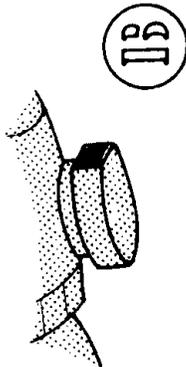


030





R. Temmi '92  
I.P.M.S.  
ITALY



**N**el 1942, mentre le forze aeree stavano avendo un rapido sviluppo in vista dell'avvicinarsi dell'operazione per la liberazione dell'Europa, una specifica ufficiale (Rotoplane 10/42) fu emessa dal War Department per la creazione di una Jeep "Volante". Il progetto, ideato da Raul Hafnir e denominato Rota-Buggy (nome derivante da Rotoplane e Blitz-Buggy) era inteso come un nuovo mezzo per trasportare la jeep nel mezzo dell'azione. Lo studio del prototipo fu assegnato alla ditta M.L. Aviation Company nell'aeroporto di White Waltham, vicino a Maidenhead. La jeep, una Willys modello MB4x4 che fu adattata alle esigenze, conservava i sedili, i controlli di guida, con l'aggiunta di una strumentazione atta al duplice impiego della macchina.

Sulla parte posteriore fu fatta una prolunga (vedi disegno che doveva portare i piani di coda di aereo ed un supporto per tenere la jeep sulle quattro ruote, visto il peso posteriore. Una cabina chiusa, con aggiunta delle porte, fu posta intorno alla parte anteriore della jeep (vedi disegno) e sul paraurti standard fu collocato un gancio di traino.

Da quel che si narra, la Jeep veniva trainata da un aereo in volo. La pala rotante di 46 piedi e 8 pollici di diametro, ruotava liberamente girando con la velocità data dall'aereo madre e sostenendo il mezzo in aria. Una volta staccatasi dall'aereo madre, il peso portava la Jeep verso terra, così da

# ROTABUGGY: UNA JEEP VOLANTE

*Antonello  
Lunetto  
Milano*

creare un vortice che continuava a far ruotare l'elica sino all'atterraggio del mezzo. Una volta sganciata l'attrezzatura volante, la Jeep riprendeva il suo aspetto originale di mezzo terrestre.

Dopo che il prototipo fu completato, lo si testò, facendolo prima trainare da un camion come test preliminare. Successivamente, per il test finale, il 16 novembre 1943 nell'aeroporto di Sherburn-In-Elmet, fu usato un aereo (un bombardiere Whitley) e il successo fu completo.

Ma non era un progetto destinato alla realizzazione, poiché nel frattempo erano stati messi a punto gli alianti Horsa e Hamilcar, che potevano trasportare più Jeep e più uomini con un costo decisamente inferiore.

Così la Rotabuggy fu destinata a rimanere prototipo insieme a molti altri sviluppati durante la Seconda Guerra Mondiale. (NdA: anche l'Australia aveva studiato un simile prototipo che fece la stessa fine).

## MODELLO

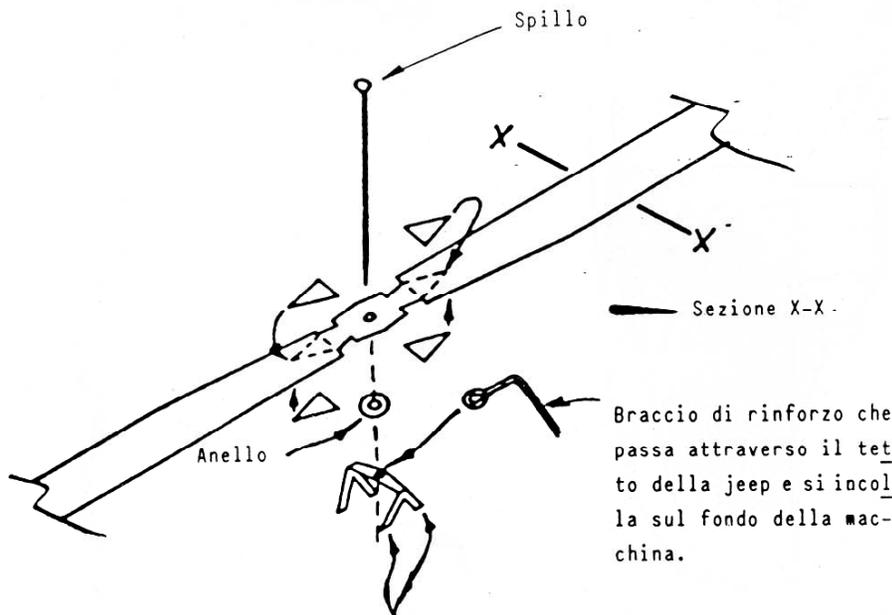
Come Jeep di base si può partire dalla Jeep del Buffalo dell'Airfix, difficile ormai da reperire e piuttosto bruttina, oppure da quella della Matchbox, molto più bella e dettagliata, per le scale 1/76, invece da quella dell'Hassegawa per l'1/72. Per la costruzione, vedere il disegno generale e gli schizzi A/D usando il plasticard. Per la parte anteriore quella "a vetro"

usare del plasticard trasparente o del polistirene trasparente. Se qualcuno poi, avesse qualche soldino da spendere, esiste una ditta cecoslovacca, la "SIGN" che produce il kit in resina: costo lit. 31.000 !!! Il costo/modello è veramente eccessivo, dato il contenuto della scatola: 4 ruote, un corpo, la pala, la coda ed un foglio trasparente per creare la cabina. Controllando bene il corpo della Jeep, esso presenta diverse imperfezioni che obbligano ad un lavoro da certosino o addirittura alla sostituzione con uno dei modelli prima citati, per ciò secondo me, è molto meglio autocostruirsi quelle parti necessarie ad ottenere il Rotabuggy.

## Bibliografia

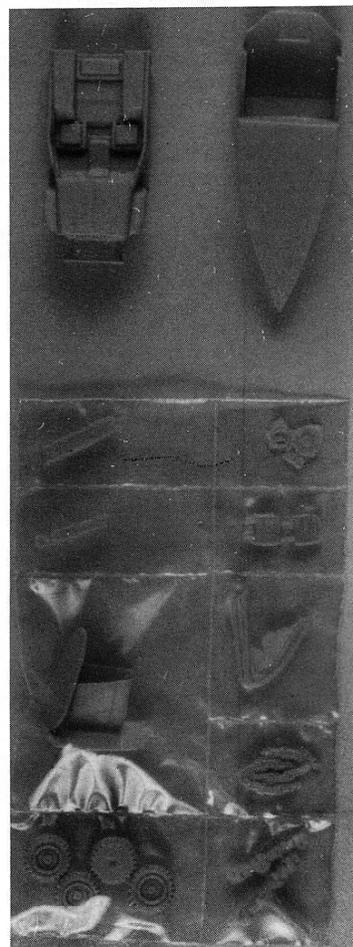
Airfix Magazine - 1966 Articolo di G.W. Futter  
The Jeep - Haynes P.G. 1986

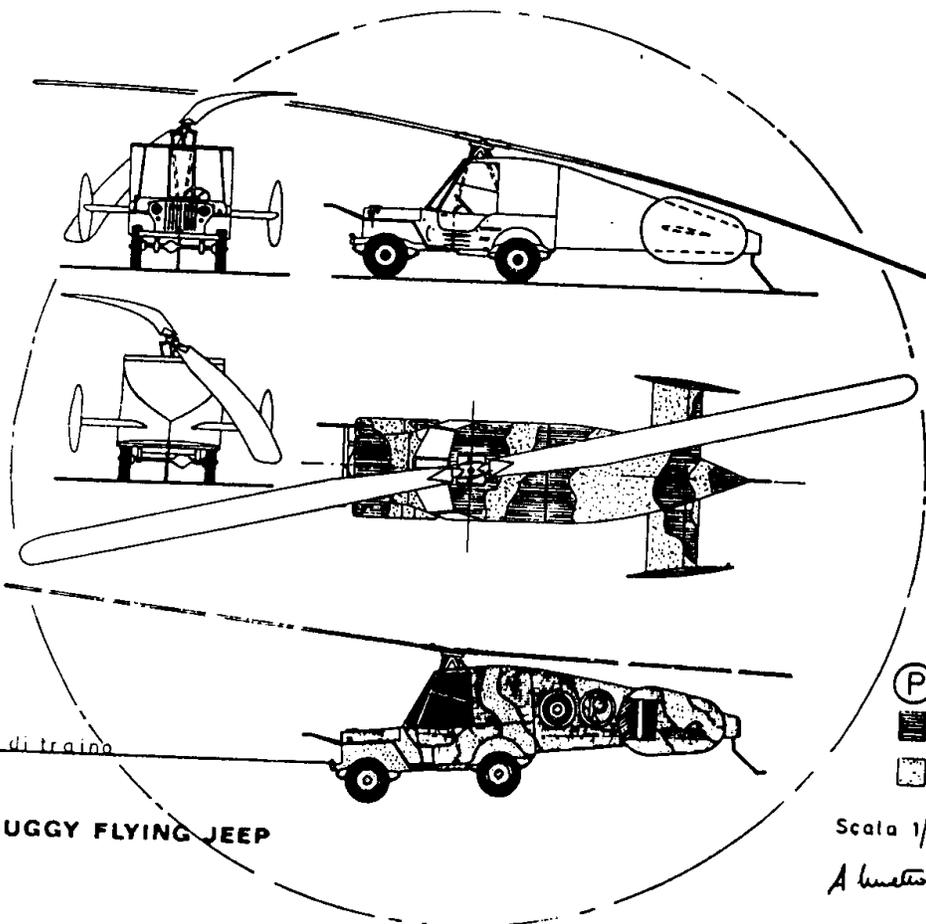
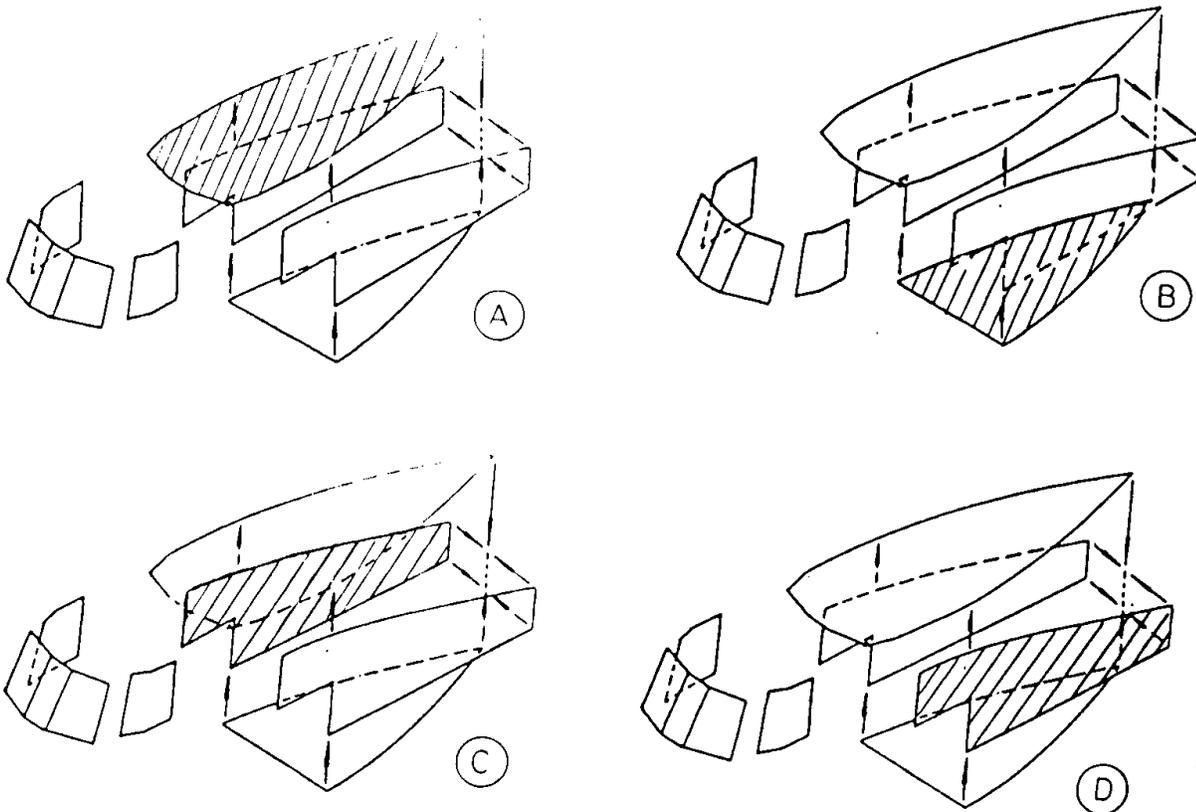
SIGN MAIL ORDER  
ROMAN BEKYRKA  
CERMAKOVA 33  
320 14 PIZAN  
CECOSLOVACCHIA  
TEL . E FAX 0042/19/275075



Elementi di supporto da incollare sul tetto della jeep.

Braccio di rinforzo che passa attraverso il tetto della jeep e si incolla sul fondo della macchina.





sgo di traino

**ROTABUGGY FLYING JEEP**

- (P) Yellow
- Dark Green
- ▨ Dark Earth

Scala 1/76

*A. Lunati*

# THE **FLUGZEUG** SYSTEM

*The Magazine*  
*Die Zeitschrift*

*The Extra-Edition*  
*Die Extra-Ausgabe*

*The Archive Series*  
*Das Archiv*

*The Books*  
*Das Buch*

*The Decals*  
*Die Details*

*The Models*  
*Die Modelle*

*The Profile*  
*Die Profiles*

*The Paper Models*  
*Die Kartonmodelle*

FLUGZEUG Publications GmbH  
Thomas-Mann-Straße 3  
89257 Illertissen, Germany  
Telefon 0 73 03 / 60 51

