

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMS

ANNO XXVIII, N.1-1998



In questo numero:

- *Diorama: Normandia '44 • Musei americani (II)*
- *Unterseeboot U-2540 • AB.205 bimotore*
- *Aerei tedeschi nella RA • Campionato IPMS-Italy '97*

Ad integrazione dell'articolo apparso sul Notiziario 3-4/1997 riguardante lo Spad VII di Cabruna, a seguito di una specifica richiesta preciso che il colore che ricopriva le parti in tela è riproducibile modellisticamente usando l'Humbrol 71 schiarito con un po' di 74, per le parti metalliche ed il carrello l'HU 71 scurito con il 93. Con riferimento ai profili, le scritte che comparivano nella parte bassa del timone (in carattere romano) erano le seguenti:

SPAD HISPANO SUIZA 150 Hs
P.U. 123
P.C. 80

.....

In merito all'articolo sul Fiat G.82, apparso sul Notiziario 2/1997, ho potuto ulteriormente accertare che la matricola del Fiat G.82 N.C.1 è MM. 557, finora attribuita erroneamente al prototipo del G.80-3B, probabilmente causa la somiglianza fra i due velivoli in configurazione iniziale. Mi è pure stato confermato dal Reparto Sperimentale Volo che il G.82 N.C.1 venne preso regolarmente in carico ed utilizzato, fra l'altro, in prove di arresto in barriera. E' quindi appurato che se è andato perso ad Amendola un velivolo col codice ST-11, questo non era un G.82. Resta ancora da accertare il codice con cui prestò servizio l'N.C.1 presso il Reparto Sperimentale; teoricamente dovrebbe essere RS-17, ma forse è più probabile RS-16 per noti motivi scaramantici. Contrariamente a quanto ho scritto in merito al G.80-3B conservato a Vigna di Valle, il codice RS-22 è molto probabilmente da considerare autentico e non fittizio, ma di questo parleremo in un possibile futuro articolo.

Pierluigi Moncalvo

Sommario

"In Normandia" diorama in scala 1:76 _____	pag. 3
di I. Zambonati	
Musei americani (seconda parte) _____	pag. 7
di A. Zanfi, L. Lazzarini, M. Mai	
Unterseeboot U-2540 _____	pag. 12
di A. Lugli	
Agusta Bell AB. 205 bimotore _____	pag. 18
di E. Bai	
Tipi minori di aerei tedeschi nella R.A. _____	pag. 22
di R. Lemmi	
Campionato IPMS-Italy 1997 _____	pag. 30
a cura del Centro IPMS di Milano	
Stammkennzeichen (addendum) _____	pag. 32
di R. Vestuto	

in Copertina

Inedita ed interessantissima immagine! Ripreso sull'aeroporto di Forlì, questo G-6 trop. (presumibile W.Nr. 18152 - v.n.39 dell'elenco pubblicato sul Notiziario 2/1997) presenta la banda gialla tipica dei velivoli destinati al fronte russo. Ciò dimostrerebbe come tali bande fossero applicate alla produzione anche considerando quanto scritto nella didascalia della foto a piè di pagina 29 del citato Notiziario 2/1997. Conseguenza ne sia l'interessante nota che all'interno di uno stesso blocco matricolare non tutti gli aerei fossero destinati al medesimo teatro operativo. (foto arch. F.D'Amico/G.Valentini via R.Vestuto)

Il Notiziario



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

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

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

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

In Redazione:
Daniele Guglielmi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:
Enrico Bai, Lorenzo Lazzarini, Andrea Lugli,
Marco Mai, Pierluigi Moncalvo, Rudy Lemmi,
Riccardo Vestuto, Ivan Zambonai, Aldo Zanfi

Elaborazione testi e grafica:
Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:
25/04/1998

Pellicole offset
Litografia QUATTROFOLLIO
Spinea (Ve) - Italy -

Stampa:
GRAPHOTECNICA
Maranello (Mo) - Italy -

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

Note per i collaboratori:

- I testi devono essere inviati preferibilmente in dattiloscritto o in dischetto 3"1/2, formato MS-DOS o Macintosh.
- Le foto vanno inviate in quest'ordine di preferenza: B/N, diapositive, stampe a colori; devono poi riportare sul retro il nome dell'autore.
- I disegni (a china su lucido) nel caso si desiderasse la riproduzione 1:1, dovrebbero avere i seguenti formati: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

Quote sociali per l'anno 1998:

Soci Junior:Lit. 15.000
(fino a 18 anni)
Soci Senior:Lit. 40.000
(oltre i 18 anni)
Soci Sostenitori:Lit. 60.000
(quota minima)

1998 Membership Dues:

EuropeItalian Lire 50.000
OverseasUS \$ 50,00

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

(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •
c/o Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1987, N.ri 1-2-3/4	1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4	1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1994, N.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4
1996, N.ri 1-2-3/4	1997, N.ri 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

IN NORMANDIA...

DIORAMA IN SCALA 1/76



di Ivan Zambonati

■ **Era** il 5 giugno 1944 e il più famoso sbarco che la storia ricordi iniziava con sei versi del poeta francese Verlaine. Prima di questo, definitivo, messaggio, alle ore 18,30 era stata diramata la frase in codice "Fa caldo a Suez", seguita dopo pochi minuti da "I dadi sono sul tappeto". I due messaggi servivano ad allertare la Resistenza francese, che avrebbe dovuto provocare il caos nelle retrovie tedesche mediante atti di sabotaggio a ferrovie, materiale rotabile e strade, attentati, imboscate, taglio di linee telefoniche e telegrafiche. Il messaggio più importante arrivò un'ora più tardi; i tre versi di Verlaine (tradotti letteralmente) "Feriscono il mio cuore / con un languore / monotono" arrivarono attraverso l'etere in tutta la Francia settentrionale, completati dopo poco dai versi già trasmessi tre giorni prima: "I lunghi singhiozzi / dei violini / d'autunno".

La tanto attesa invasione Alleata sarebbe cominciata entro 48 ore a partire dalle ore 00.00 del giorno successivo alla trasmissione radio, compatibilmente con le condizioni meteorologiche sul canale della Manica. E infatti il 6 giugno, preceduto da un lancio notturno di migliaia di paracadutisti, aveva inizio il D-Day, più conosciuto come "the longest day", il giorno più lungo, grazie anche ad un famoso libro (al quale è seguito un altrettanto celebre film) del giornalista-scrittore Cornelius Ryan. In questa data e nei giorni subito seguenti sbarcarono

circa 200.000 uomini di varie nazionalità, trasportati e appoggiati da più di 5.000 navi e 10.000 aerei.

Ideazione e prime fasi del progetto modellistico:

Ho letto attentamente due pubblicazioni che si sono occupate dello sbarco in Normandia: una della "Militaria Horse Serie" e l'altra intitolata "Omaha La Sanglante". Tra le molte fotografie esaminate su queste opere, una in particolare ha attirato la mia attenzione; sul "Militaria Horse Serie" è pubblicata una bella immagine che mostra le fasi iniziali dello sbarco.

Ideato mentalmente il progetto e reperiti i materiali occorrenti, ho iniziato il lavoro tagliando una lastra di legno compensato spessa 3 mm per ricavare la base del diorama; ho provveduto a rialzare una parte del piano mediante l'incollaggio di uno spesso strato di polisterolo, realizzando con pasta Das il bordo della collinetta così ottenuta. Insieme ad un amico ho poi ottenuto una cornice che perimetrasse il legno, come abbellimento e per nascondere eventuali imperfezioni del taglio.

Da una delle fotografie che completano il mio articolo si può notare in primo piano un M 4 Sherman predisposto per le operazioni anfibe. Inizio quindi da questo soggetto a descrivere i componenti del mio plastico.

In alto:

Uno Sherman britannico passa oltre il relitto di un Panther Ausf G su di una strada francese; a sinistra sta arrivando un autocarro GMC americano. (foto Imperial War Museum n. B9589, collez. D. Guglielmi).

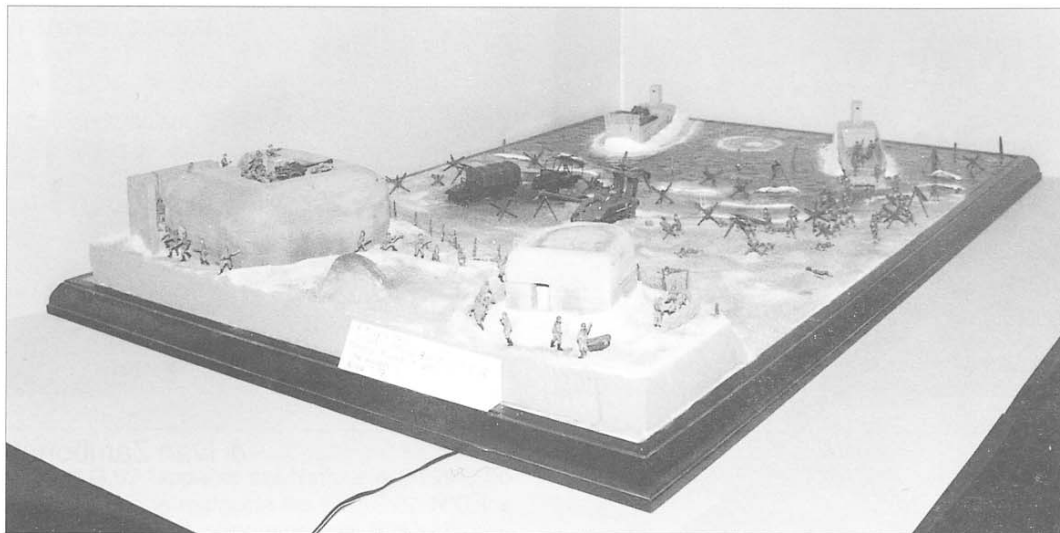
In basso:

Uno Sherman ripreso da dietro subito dopo lo sbarco in Normandia. Si tratta di un M 4 A1 DD (Duplex Drive, doppia guida), ovvero della versione anfibia del popolare carro statunitense; si notano infatti sul retro l'apparato propulsivo e di direzione in acqua e attorno ai bordi i resti del sistema di galleggiamento. La versione illustrata nell'articolo è invece relativa ai sistemi adottati per rendere stagno il mezzo, innalzando le prese d'aria e di scarico e impermeabilizzando ogni apertura inferiore. Sulla sinistra il relitto di un Pz Kpfw IV Ausf H. (foto Imperial War Museum n. B5446, collez. D. Guglielmi).



Qui a lato:
Vista generale del diorama terminato e rifinito.
(Le foto sono dell'autore, salvo diversamente specificato)

Alla pagina seguente vari particolari del diorama:
- Fanti americani che scendono da uno degli LCM.
- Il secondo mezzo da sbarco, con a bordo un altro Sherman; ben visibili gli effetti sull'acqua del movimento del natante e dell'esplosione di un proiettile.
- Vista ravvicinata di uno dei bunker tedeschi.
- L'M 4 Sherman e, subito dietro, il relitto del Quad e il GMC insabbiato; notare le onde e gli ostacoli antisbarco.



I modelli e la base del diorama:

Il carro armato è stato costruito da scatola, con miglioramenti poco appariscenti al vecchio kit dell'Airfix. Una volta completato l'assemblaggio, ho iniziato l'autocostruzione in scala delle strutture anfibe che servivano a rendere impermeabile la parte bassa del mezzo durante gli sbarchi e i guadi; si tratta di pochi elementi da realizzare con plasticard e pezzi di sprue. La colorazione del modello è stata realizzata in "Olive Drab", ritoccato ad asciugatura avvenuta con una leggera passata di grafite sui bordi della torretta e delle fiancate. Ho poi concluso la realizzazione sistemando sul fianco del mezzo un telo, ottenuto con della comune stoffa verniciata in "Light Olive Green".

Ho altresì costruito senza grandi modifiche i due mezzi da sbarco LCM (Landing Craft Medium) Mk. III dell'Airfix, colorati in "Light Grey" e ritoccati per un miglior effetto con una leggera passata di color ruggine. Per ottenere questa tonalità ho utilizzato delle tempere rosso vermiglione e nera in un rapporto 1:2, cioè per ogni parte di rosso ho aggiunto due parti di nero, miscelati con una quantità di fiele di bue della Windsor & Newton variabile a seconda del livello di liquidità desiderato.

Sono passato quindi alla costruzione dei due bunker in gesso da posizionare sulla spiaggia; una volta verniciati in "Dark Grey", li ho sistemati sullo strato di polisterolo incollato sopra il foglio di compensato. Ho steso su parte del piano non occupata dal mare uno strato di Das bianco allungato con colla vinilica e molta acqua, versando sopra (prima dell'essiccazione) della polvere in grani di vari tipi e colori per simulare la spiaggia.

Ho collocato i due mezzi da sbarco in prossimità della riva, uno già fermo col portellone della rampa abbassato e con una catena ricavata da sprue scaldato e stirato, l'altro più distante e con un altro M 4 a bordo.

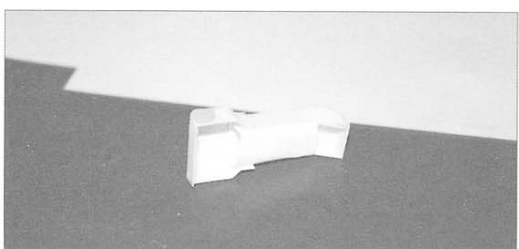
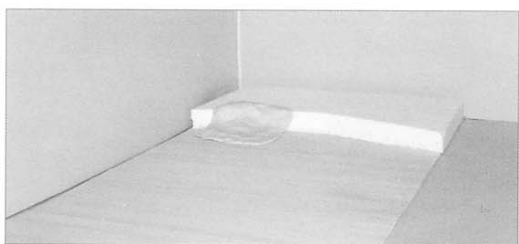
Ho modellato le onde con del Das bianco e sono passato alla simulazione della superficie del mare. Per rendere l'idea dell'acqua ho utilizzato una resina a due componenti della Faller, in rapporto 1:1, e quindi del colorante azzurro per resina.

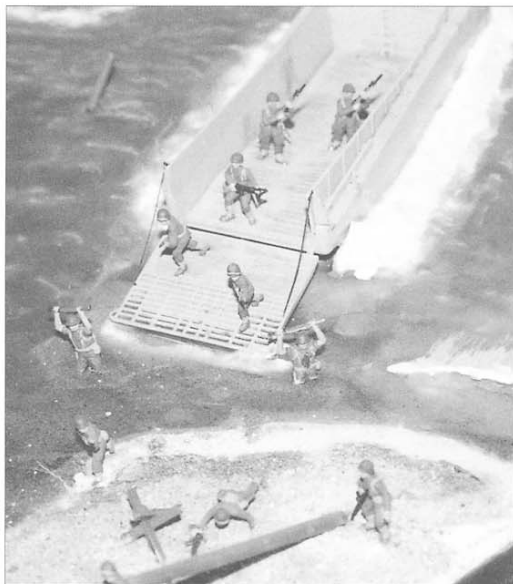
Per le scie dei mezzi da sbarco e l'effetto dell'esplosione in acqua sono stati usati del borotalco e del cotone idrofilo, mentre per rendere l'effetto dello scoppio a terra ho spruzzato del nero opaco con l'aerografo. Con un lavoro di fresatura e con l'aggiunta di filo di rame del diametro di 0,5 mm ho ottenuto il Gun Tractor Quad distrutto, ricavato dalla scatola Esci.

Sempre con un accurato lavoro di fresa ho migliorato l'autocarro insabbiato, un GMC 2,5 ton Cargo Truck dell'Hasegawa. Questi due modelli sono in realtà in scala 1/72, mentre gli altri sono in 1/76, ma ho ritenuto che in un plastico così grande la piccola differenza di scala non si notasse.

Infine mi sono servito della confezione Esci di German Guns per ottenere un 7,5cm Pak 40 da posizionare sulla sommità di uno dei bunker tedeschi.

Le tre foto qui a lato rappresentano alcuni dei materiali utilizzati, il piano di compensato e la lastra di polistirolo durante l'inizio della lavorazione con il Das, e infine il particolare di una delle prese d'aria alte per lo Sherman in scala 1:76.





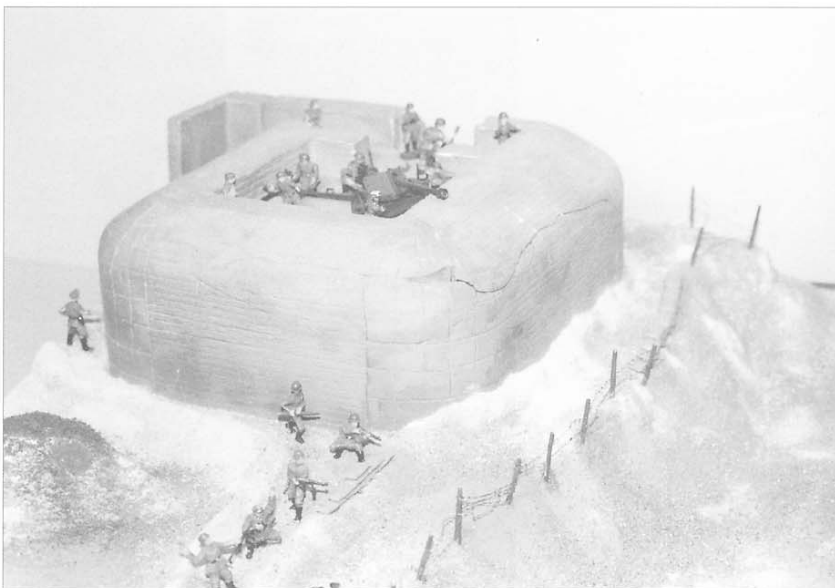
I figurini:

Per ottenere i militari tedeschi ho utilizzato confezioni di Revell, Airfix, Atlantic, Esci e Preiser, quest'ultima uscita nuovamente sul mercato. Per gli statunitensi ho attinto dalle scatole Revell, Esci, Airfix e Atlantic.

Dopo avere dipinto le uniformi dei figurini americani in "Light Olive Green" e di quelli tedeschi in "Field Grey", ho verniciato le parti color carne e gli elementi degli equipaggiamenti.

Ultimi ritocchi e particolari:

Poichè per la riproduzione di un valido diorama occorre soffermarsi sui dettagli che possano completare la scena e renderla più realistica, ho terminato il lavoro preparando e posizionando alcuni particolari. Così ho sistemato sulla spiaggia cavalli di frisia tratti dagli Accessories della Esci, sacchetti e cassette del Field Camp Equipment Set della Hasegawa, elmetti della Atlantic, fucili Garand, mortaio e relative munizioni della Esci, filo spinato in ottone fotociso della JMP, e poi ostacoli anticarro, armi leggere ed equipaggiamenti vari provenienti dalla banca pezzi o autocostruiti.



Fonti dei materiali:

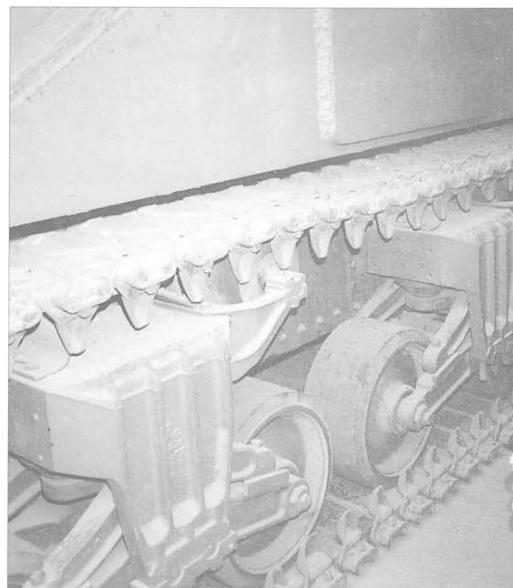
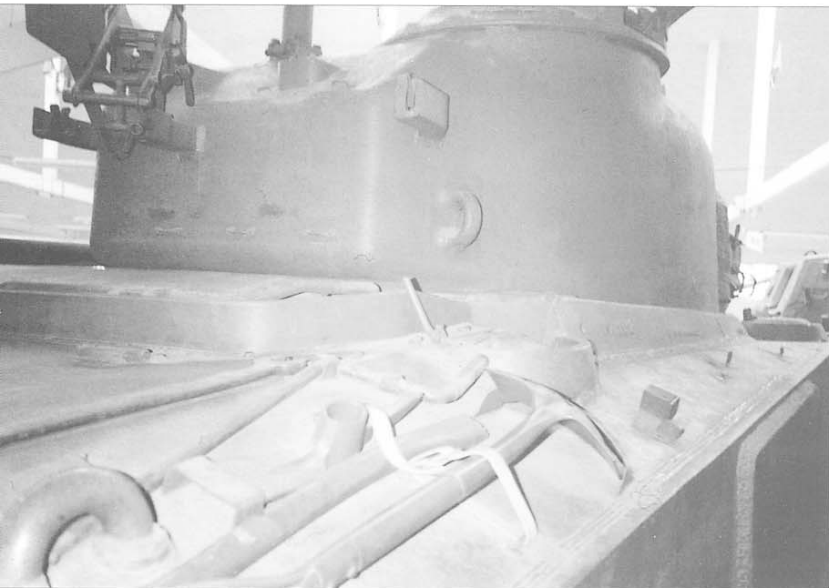
- Plasticard : Amati;
- Stucco : Molak;
- Vernici a smalto : Humbrol;
- Bunker in gesso : JMP, distribuiti in Italia da Blue Record S.n.c., Viale Trieste 9/b, 60035 Jesi (AN).

Per i produttori dei figurini e dei modelli utilizzati rimando al testo dell'articolo.

Bibliografia essenziale:

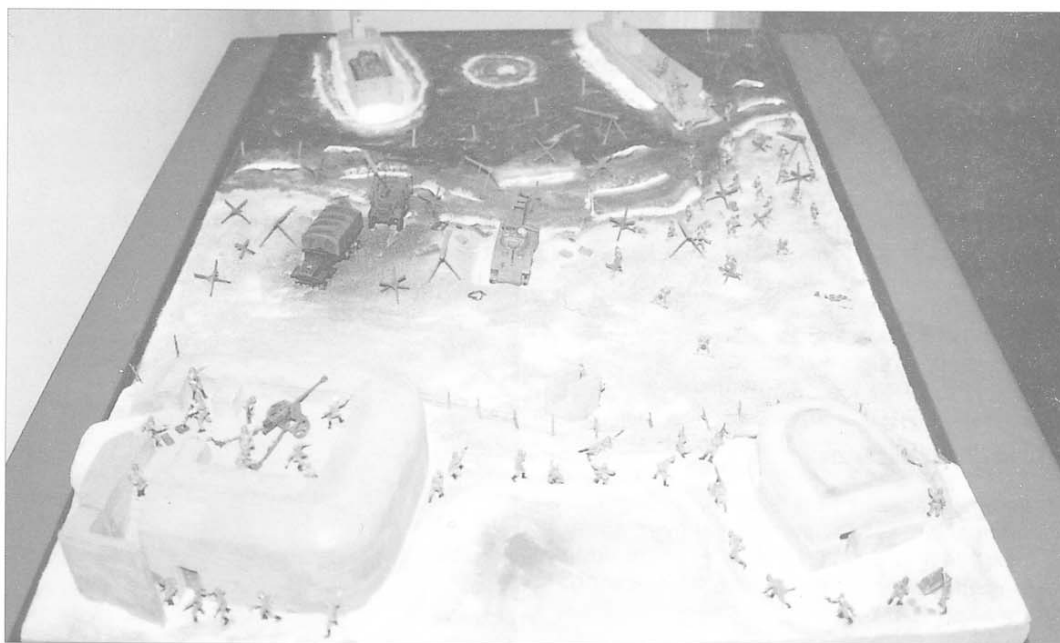
- Militaria Magazine Hors Serie, n. 12;
- Normandie 1944, Omaha La Sanglante "6 Juin 1944" - Editions Heimdal;
- Uniformi & Armi n. 21 (gennaio 1991) e n. 70 (gennaio 1997).





In alto e al centro:
Tre immagini ravvicinate relative ad un M
4 conservato nel
museo francese di
Saumur.
(foto D. Guglielmi)

In basso:
Un'altra immagine,
vista d'infilata,
del frammento di spiag-
gia rappresentato dal
diorama.



STATI UNITI 2 - IL RITORNO

California: Aldo Zanfi & Lorenzo Lazzarini

Colorado: Marco Mai & Lorenzo Lazzarini

■ **Dopo** la costa est del '95, con New York e Washington, siamo passati quest'anno a quella ovest (effetto "Baywatch?") e, al termine di un buon numero di ore di volo passate dentro un Airbus A-340 della Lufthansa, eccoci sbarcare in quel di San Francisco, California, in un bel pomeriggio di fine luglio. Si noleggia rapidamente un'automobile, una Ford Escort 3 porte con alettone posteriore e di un allucinante viola metallizzato e via, verso nuove avventure.

Passata una decina di giorni tra Parchi Nazionali e deserti, con incontri più o meno ravvicinati con orsi bruni, coyote, farfalle, scoiattoli e sequoie, dopo essere saliti al oltre 3000 metri (nel parco di Yosemite abbiamo trovato perfino la neve) e scesi a quasi 300 sotto al livello del mare (nella Valle della Morte, e lì la neve non c'era), cominciamo con le cose "serie".

Prima tappa tecno-turistica, il mitico Planes of Fame di Chino.

Chino è una delle cittadine sobborgo della "grande" Los Angeles, situata all'estremo sud della contea di San Bernardino. Se, come noi, si arriva da nord (nella fattispecie da Las Vegas), è necessario seguire la I-15 fino alla I-10; si prosegue poi su quest'ultima in direzione di Los Angeles, fino all'altezza dell'Ontario International Airport, per passare quindi sulla FWY 83 (chiamata anche Euclid Avenue) in direzione sud.

Il Planes of Fame si trova su una laterale della FWY 83 ed è suddiviso in due parti ben distinte. La prima comprende 3 capannoni, due per gli aerei ed il terzo che raccoglie soprattutto oggettistica e documentazione varia. Nel primo degli altri due capannoni si trovano i velivoli in stato di volo, o in avanzato stato di (ri)costruzione/restauro: oltre agli "usuali" tipi americani (per quanto "usuali" possa-

Al centro:
Uno dei "pezzi rari" esposti al Planes of Fame è questo Mitsubishi J8M1 "Shusui", molto probabilmente unico al mondo.
(foto A.Zanfi)



Qui a alto:
Le ali volanti Northrop N-9M vennero realizzate per sperimentare le caratteristiche aerodinamiche dei bombardieri B-35, dei quali erano, in pratica, dei "modelli" in scala 1:3. Il quarto esemplare costruito, il biposto N-9MB è stato splendidamente restaurato dagli specialisti del Planes of Fame, con un lavoro durato ben 11 anni; ha eseguito un "secondo" primo volo nel novembre 1994.
(foto A.Zanfi)



no essere Avenger, Dauntless e P-47D "razor-back"), abbiamo notato anche la presenza di un Mitsubishi A6M3 Type 22 in fase di assemblaggio finale, che sarà il terzo "Zero" ad essere rimesso in condizioni di volo dalla fine della II GM.

Nel secondo capannone sono ospitati gli aeromobili restaurati ma non in grado di volare: tra gli altri un ulteriore "Zero" ed un J2M3 "Raiden", ma anche un Boeing P-26A (uno degli unici due esemplari autentici tuttora esistenti). È poi necessario uscire e percorrere alcune centinaia di metri per arrivare alla seconda parte del Museo, la "dipendenza" in cui sono conservati anche velivoli più moderni. Infatti, oltre ad una serie di repliche di idrocorsa ed altri racers (utilizzati a fini cinematografici), in questo capannone troviamo, per esempio, un Ryan FR-1 Fireball, un FJ-3 Fury ed un F-84G. Altri aerei sono all'esterno e tra questi citiamo solamente la presenza di un F-102 Delta Dagger, di un QF-86H (versione bersaglio teleguidato del Sabre), di un RF-84K Thunderflash (quello con il sistema di aggancio ai bombardieri GRB-36B) e di un bel F8U-1 Crusader.

Ma non è finita qui: quest'ultima area confina direttamente con l'aeroporto di Chino e non vi è alcuna barriera. È quindi del tutto immediato partire in "esplorazione", anche perché ciò che si vede in lontananza è estremamente invitante. Siamo dunque arrivati nella zona delle ditte specializzate nella ricostruzione/restauro/manutenzione dei "warbirds", dove abbiamo avuto il piacere di trovare B-25 Mitchell, A-26 Invader, B-26 Marauder delle prime serie costruttive (con la torretta caudale a punta) ed anche un raro Douglas XA2D-1 Skyshark (che, se non rimesso in condizioni di volo, sarà almeno sicuramente restaurato). Vi era anche un Grumman C-1A Trader in vendita. Qualcuno è interessato?

Dopo Chino abbiamo continuato in direzione sud e siamo arrivati a San Diego solo qualche giorno prima della Convention del Partito Repubblicano; vi possiamo assicurare che essere scambiati per fotoreporter incaricati di "coprire" l'evento è stato abbastanza divertente.

Il San Diego Aerospace Museum è uno dei numerosi musei e spazi culturali del comprensorio di Balboa Park. Dal Park Blvd si prenda la Presidential Way fino alla PanAm Plaza; a questo punto non si può più sbagliare, visto che davanti all'ingresso del museo si trovano un Convair XF2Y-1 Sea Dart ed un Lockheed A-12 Blackbird. La collezione comprende oltre una sessantina di velivoli, tra originali e repliche, oltre ad un numero impressionante (diverse migliaia) di modelli, oggetti e documenti che illustrano la storia dell'aviazione, con particolare riguardo a ciò che ha interessato direttamente la città di San Diego. Tra i "pezzi" migliori, segnaliamo due belle repliche di Albatros D.V e Fokker Dr.I, un P-40 nei colori delle Tigri Volanti, un raro Grumman J2F Duck (assolutamente infotografabile) ed un Ryan X-13 agganciato alla sua piattaforma di decollo ed atterraggio. Piacevole anche la corte interna (l'edificio, in stile Art Deco, costruito nel 1935 in forma di anello), che ospita un PBV-5 Catalina ed un F-4J (nei colori dei "MiG Killers" Cunningham e Driscoll) piazzato in coda ad un MiG-17 vietnamita.

In alto:
Interessante nell'aeroporto di Chino era questo B-25 Mitchell in perfette condizioni di volo. Questo "Warbird" nel 1995 decollò dal ponte di volo della portaerei nucleare USS CVN-70 "Carl Vinson" a Pearl Harbor, in occasione della chiusura delle manifestazioni commemorative per in cinquantesimo anniversario della fine della II GM. (foto A.Zanfi)

Al centro:
Non si tratta di Kimpo o Kunsan in Corea nel 1952, oppure di Bien Hoa in Vietnam dieci anni dopo, ma dell'aeroporto di Chino nel 1996. Questo Invader (forse un A-26C) è in corso di ricostruzione/restauro da parte di una delle ditte specializzate basate sull'aeroporto sede del Planes of Fame, in vista di un futuro ritorno alle condizioni di volo. (foto A.Zanfi)

Qui sopra:
Uno dei due soli Northrop YA-9A costruiti si trova esposto presso il March Field Museum. Realizzato per rispondere alla specifica A-X del 1967 per un aereo da appoggio tattico ravvicinato, gli venne preferito il meno convenzionale Fairchild A-10. (foto A.Zanfi)

Da San Diego, siamo ripartiti verso Nord e, lungo la I-215, abbiamo avuto la piacevole sorpresa di trovare il Museo della March Res. A.F.B., "segnalato" da un P-40N posto su un pilone, immediatamente a lato dell'uscita dell'autostrada. Non essendo "previsto" sulla tabella di marcia, abbiamo avuto a disposizione per la visita meno di un'ora, visto che il museo stava per chiudere.

Visita breve, ma intensa: il museo conta infatti una quarantina di soggetti esposti esternamente, più qualche altro velivolo (oltre ad una massa imponente di oggettistica varia) conservato all'interno di un edificio adeguatamente climatizzato.

Sono rappresentati quasi tutti i velivoli da caccia avuti in dotazione dall'USAF dal dopoguerra fino ai giorni nostri (si va da una fusoliera di P-59 agli F-84 ed F-86, ai caccia della "Serie 100", fino ad un terzetto di Phantom II), più una bella serie di bombardieri (A-26, B-25, B-17, B-29, B-47, B-57 e B-52) e qualche aereo da trasporto (C-47, C-119, C-123 e KC-97). Vi erano poi alcuni aerei che non ci si aspetterebbe di trovare a cuocersi (e non stiamo scherzando) al sole del deserto californiano, come un MiG-19PM (di probabile origine cinese) un Hindustan Ajeet (versione del Fo-141 Gnat costruita su licenza in India) o anche di un F-14A nei colori del VF-1 "Wolfpack".

Quindi, "sparati" rapidamente alcuni rullini per documentare i "pezzi" più interessanti (ed aver sconvolto i simpatici vecchietti del personale del museo per la velocità di esecuzione) ci siamo rimessi in viaggio verso una zona a nord di Los Angeles, oltre la catena montuosa di San Gabriel, dove inizia il deserto di Mojave. Vi sono qui alcune località decisamente interessanti dal punto di vista aeronautico, tali Palmdale ed Edwards.

Palmdale è il sito della Air Force Plant 42, altrimenti nota come "Skunk Works" e proprio in corrispondenza dell'ingresso a questa zona estrema-

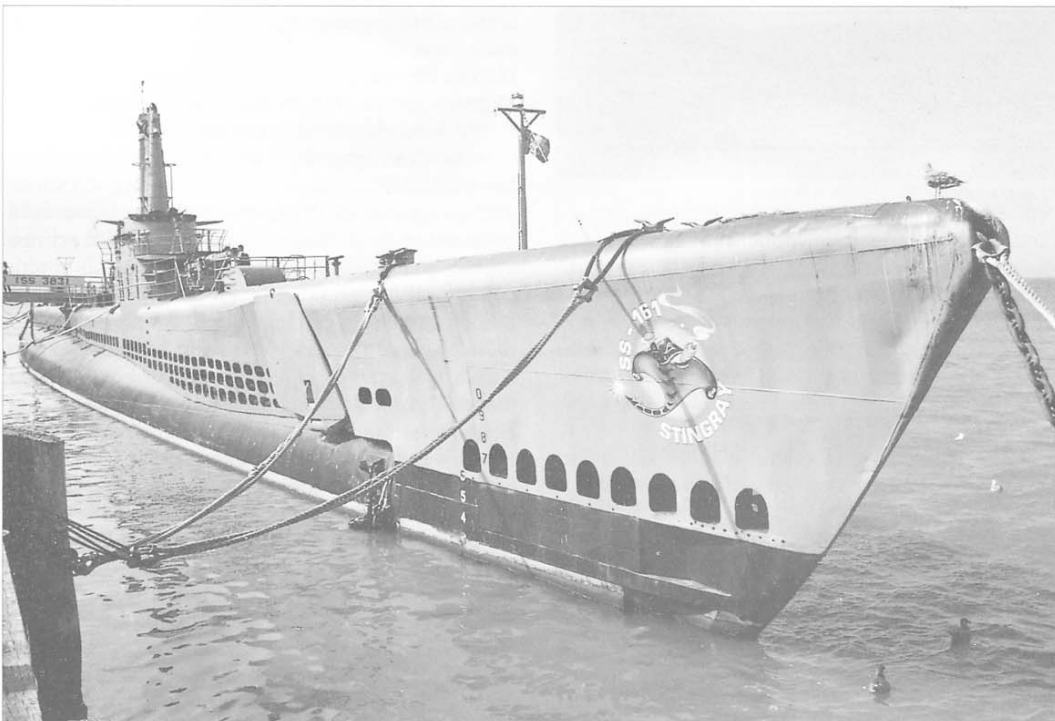


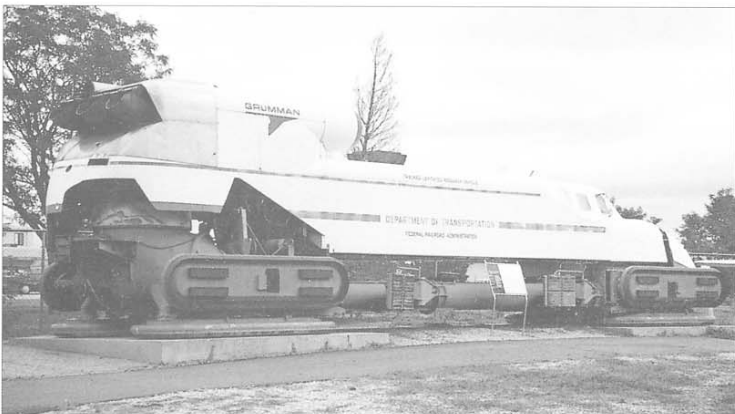
mente "riservata" si trova il Blackbird Park. Si tratta probabilmente dell'unico luogo al mondo in cui sono riuniti, fianco a fianco, due esemplari della famiglia dei Lockheed Blackbird, un A-12 (60-6924, il primo costruito) ed uno SR-71A (61-7973). Completano l'esposizione un drone GTD-21B, un motore P&W J58 ed uno dei carrelli con i motori Buick V8 utilizzati per l'avviamento dei reattori dei Blackbird. Si raccomanda vivamente una

In alto:
Il Cessna O-2B, una versione militare del Model 337 Skymaster, utilizzata dall'USAF in Vietnam per compiti di controllo aereo avanzato (FAC), in aggiunta/sostituzione degli L-19/O-1 rispetto ai quali era più capace, anche se più rumoroso.

Al centro:
Questo Boeing EC-135N, è uno degli otto C-135A modificati dalla Douglas nel 1967 per il programma ARIA (Apollo Range Instrumentation Aircraft) con l'aggiunta di un radar avente un'antenna di oltre 2 metri di diametro nello speciale radome anteriore.

Qui sotto:
Lo USS "Pampanito" (SS 383 classe Balao), fa parte del Maritime Museum di San Francisco (è ormeggiato al Pier 43, a Fisherman's Wharf); lo stemma visibile nella fotografia è dovuto ad un recente utilizzo cinematografico, dato che può navigare in emersione. (le tre foto: A.Zanfi)





Ecco in queste foto tre prototipi di locomotori molto innovativi, forse troppo; queste sono le denominazioni ufficiali dei tre mezzi:

- Garret Linear Induction Motor;
- Grumann Tracked Levitated Motor;
- Rohr Tracked Air Cushion.

Dal sito Internet del Museo di Pueblo si può prendere il link per il centro ricerche della Associazione delle Ferrovie, e trovare maggiori notizie su questi strani veicoli. (foto M.Mai)

certa attenzione nella esposizione (soggetti neri su sfondi chiari) e l'uso di un cappellino (l'unica ombra presente è quella degli aerei, che sono bassi e transennati); un certo sollievo dalla calura lo si ritrova nel piccolo prefabbricato (ovviamente dotato di aria condizionata) del "custode", dove si possono vedere ed eventualmente acquistare video, pubblicazioni e fotografie riguardanti i Blackbird.

Da Palmdale si può prendere la HWY 14 verso nord e, passata Lancaster ed arrivati all'altezza di Rosamond, si trovano le indicazioni per Edwards A.F.B.. Seguendole, dopo qualche miglio nel deserto si arriva al cartello "Welcome to Edwards Air Force Base" e si prosegue, visto che il posto di guardia è ancora ben distante. Niente da vedere in questo tratto (se si escludono un B-1B ed un F-16 che svolazzavano sopra alle nostre teste); attenzione alla velocità, poiché le pattuglie della polizia

militare fanno rispettare scrupolosamente i limiti e sono dotate di vetture "stealth", identificabili solamente dalle luci lampeggianti che appaiono nel retrovisore (ed allora è troppo tardi...). 60 dollari dopo, altra sorpresa, stavolta meno sgradevole; al posto di guardia ci consegnano una mappa della base e ci lasciano andare senza ulteriori formalità (quasi come a Cameri o Istrana...).

Il Museo dello AFFTC è diviso in due parti: gli aerei si trovano nel Jimmy Doolittle Air Park, lungo il Rosamond Blvd, mentre nella zona residenziale della base, un lato di un centro commerciale ospita gli uffici e le esposizioni di oggettistica e documentazione sulla storia di Edwards e degli aerei qui collaudati. Nell'Air Park si trovano una decina di velivoli; attualmente all'aperto, è tuttavia prevista la costruzione di un edificio che dovrà ospitare anche gli oltre 60 altri soggetti che si trovano "da qualche parte" all'interno della base, e che non risultano quindi visibili al pubblico.

Proseguendo per Rosamond Blvd, e rimanendo sempre ben all'interno della base, si giunge allo Hugh L. Dryden Flight Research Center della Nasa. Oltre ai velivoli esposti esternamente (tra cui lo X-29 e due Crusader utilizzati per testare un'ala a profilo supercritico e comandi di volo "fly-by-wire" digitali) vi è la possibilità di effettuare una visita guidata, che inizia con la proiezione di un interessante video (di circa una mezz'ora) sulle principali attività di ricerca aeronautica svolte dall'ente aerospaziale statunitense. Si viene quindi accompagnati sul piazzale di volo per "vedere cosa c'è": a parte la vista del Rogers Dry Lake (decisamente piatto come un tavolo da biliardo), nel nostro caso la visita non è stata particolarmente fruttuosa. Erano infatti presenti solo un Convair CV-990 (NASA 810 usato per esperimenti riguardanti il carrello di atterraggio dello Space Shuttle) e lo F-15 HIDEK (NASA 835) parzialmente smontato. Per fortuna che, vista la penuria dei soggetti, ci hanno aperto il portone dell'hangar in cui erano sottoposti a manutenzione lo SR-71A e lo SR-71B attualmente in carico alla NASA.

Dopo i deserti, il mare: Santa Monica, situata tra Malibu a nord e Venice Beach e Marina del Rey a sud, è tutto sommato, una delle più belle cittadine balneari della "grande" Los Angeles. Dotata di un centro cittadino degno di questo nome, vanta anche il più antico molo di attracco in legno della costa ovest degli States, risalente al 1908 ed ora sede di una specie di parco divertimenti (comprendente tra l'altro una ruota panoramica del 1910).

Il Locale Museum of Flying, che si trova su un lato del Municipal Airport (sede iniziale della Douglas Aircraft Corporation), ha la particolarità che la maggior parte degli aerei facenti parte della collezione viene mantenuta in condizioni di volo, e nel corso della stagione estiva, è impegnata nel circuito delle manifestazioni aeree. Il museo può dunque sembrare un po' "vuoto", e nel corso della nostra visita erano presenti "solo" un Texan, uno A-1H Skyraider, un P-47D, un P-51D e due Spitfire (un bellissimo Mk. XIV con capottina a goccia ed un classico MK. IX). Tra i soggetti non volanti esposti all'interno è da segnalare il Douglas World Cruiser "New Orleans" della crociera intorno al mondo del 1924.

Passate poco più di due settimane dal rientro dalla California ecco partire un'altra spedizione verso gli States, meta il Colorado.

Da tutta la documentazione raccolta non si trattava di un posto particolarmente promettente dal punto di vista militare, esclusa la presenza a Colorado Springs della U.S. Air Force Academy.

Atterrati nel tardo pomeriggio di una domenica di metà settembre su una delle tre piste parallele del magnifico Denver International Airport, imbocchiamo immediatamente la I-25 a bordo di una mitica Hyundai Accent viola metallizzata (ancora !) verso Colorado Springs (c'erano dubbi ?).

Non ci sono problemi per trovare il posto, visto che ci sono ben due uscite dell'autostrada "dedicate" alla USAF Academy. Il Gate Guardian è adeguato all'importanza del luogo: un bel B-52 fresco di riverniciatura. Non ci sono barriere o controlli e si procede direttamente verso il Visitors Center, che è attiguo alla splendida cappella. Cappella è una definizione riduttiva per una costruzione a sezione triangolare alta una cinquantina di metri che ospita tre chiese per le tre principali confessioni religiose dei cadetti. Dalla sua balconata si ha una vista panoramica del grande cortile dell'Accademia, da dove alle 12 in punto tutti i giorni i cadetti si recano in parata, banda in testa, verso la mensa. È una procedura molto suggestiva evidentemente studiata appositamente per i turisti, specialmente americani, nell'ambito della filosofia "bisogna dare soddisfazione al contribuente".

Non ci sono aerei avvicinabili dal pubblico, tranne il gate guardian ed un T-38 nei colori dei "Thunderbirds" ma la parata dei cadetti e la splendida cappella ci hanno ricompensato dei chilometri fatti.

Si prosegue ancora sulla I-25 in direzione sud e si arriva a Pueblo, dove nel frattempo, abbiamo saputo essere presente un museo aeronautico. In effetti è attiguo al Pueblo Memorial Airport, sulla Hwy 50 direzione est. Arrivati in prossimità dell'aeroporto è facile trovare il museo, visto che tutti gli aerei sono esposti all'aperto; è piacevole entrare nel reticolo di strade con nomi come "Lochkeed St", "Braniff Avenue", "McDonnell Douglas St", "Fairchild St" e così via. Una bella sorpresa all'arrivo: sulla palazzina campeggia una grande scritta "B-24 Memorial Museum" e il sottoscritto (MM) si prepara ad una intensa mattinata....

Il Fred E. Weisbrod Museum e l'International B-24 Memorial Museum sono gestiti dalla Pueblo Historical Aircraft Society, associazione di volontari che ha lo scopo di preservare il passato aeronautico di Pueblo, che durante la II GM era sede di una grossissima base di addestramento per bombardieri quadrimotori.

Mentre i due pensionati volontari facevano l'alzabandiera noi ci siamo fiondati dentro e cominciamo a fotografare tutto: tra l'altro sono presenti dei pezzi molto interessanti, tutti NON transennati e NON sorvegliati !! Un bellissimo B-29 che sembra appena uscito dalla fabbrica, con la scaletta a fianco per consentire di vedere l'abitacolo, magnificamente restaurato; un B-47 Stratojet, un NAA RA-5C Vigilante, Grumman Tiger e Cougar, Lockheed RB-37 Ventura, un bel Douglas A-26

INDIRIZZI DEI MUSEI

CALIFORNIA:

PLANES OF FAME MUSEUM

Chino Airport
7000 Merrill Avenue
Chino, California 91710
Tel (714) 597-3722
Aperto:
Tutti i giorni dalle 9 alle 17

SAN DIEGO AEROSPACE MUSEUM

Balboa Park
San Diego, California 92163
Tel (619) 234-8291
Aperto:
Tutti i giorni dalle 10 alle 16
Chiuso:
1/1, 25/12 e giorno del Ringraziamento

SANTA MONICA MUSEUM OF FLYING

2772 Donald Douglas Loop North
Santa Monica, California
Tel (310) 392-8822
Aperto:
Da Mercoledì a Domenica dalle 10 alle 17
Chiuso:
Lunedì, Martedì e il 25/12.

AIR FORCE FLIGHT TEST CENTER MUSEUM

- Jimmy Doolittle Air Park
(Lungo Rosamond Blvd)
- 95 ABW/MU
1100 Kincheloe
Building 7211
Edwards AFB, California 93524-1850
Tel (805) 277-8050
Fax (805) 277-8051
E-mail: machcur8@aol.com
Aperto:
da Martedì a Sabato dalle 9 alle 17
Chiuso:
Domenica, Lunedì e Feste Nazionali

HUGH L. DRYDEN FLIGHT RESEARCH CENTER

(In fondo a Lilly Avenue, laterale di Rosamond Blvd)
Tour Coordinator, TRLR 42
P.O. Box 273
Edwards, California 93523-0273
Tel (805) 258-3446/3460
Aperto:
2 tour giornalieri alle 10,15 e 13,15, da Lunedì a Venerdì.
Chiuso:
Sabato, Domenica, Feste Nazionali e giorni di atterraggio dello Space Shuttle.

BLACKBIRD PARK

Angolo tra la 25th St. East e Avenue P (in corrispondenza dell'ingresso dell'Air Force Plant 42)
Palmdale, California
Aperto:
da Venerdì a Domenica dalle 10 alle 17, condizioni meteo permettendo
Chiuso:
Da Lunedì a Giovedì e Feste Nazionali.

MARCH FIELD MUSEUM

Van Buren Off-ramp (lungo la I-215)
P.O. Box 6463
March Air Reserve Base
California 92518
Tel (909) 697-6600
Aperto:
Tutti i giorni dalle 10 alle 17
Chiuso:
Feste Nazionali
(nota: visto il poco tempo a disposizione per la visita, l'unica cosa di cui siamo sicuri è l'ora di chiusura. Gli altri dati derivano da considerazioni di similitudine con gli altri musei visitati)

COLORADO:

FRED E. WEISBROD AIRCRAFT / INTERNATIONAL B-24 MEMORIAL MUSEUMS

31001 Magnusson Avenue
Pueblo, Colorado 81001
Tel (719) 948-9219
Fax (719) 948-4878
Aperto:
dal Lunedì al Venerdì dalle 10 alle 16
Sabato dalle 10 alle 14
Domenica dalle 13 alle 16
Ingresso gratuito - donazione apprezzata.
Sito Internet:
<http://www.usa.net/pueblo/phas/>
E-mail: phas@isvc-grp.com

WINGS OVER THE ROCKIES - AIR & SPACE MUSEUM

7750 East Irvington Place
(Hangar No. 1, Lowry AFB)
Denver, Colorado 80220
Tel (303) 360-5360
Fax (303) 360-5328
Aperto:
dal Lunedì al Sabato dalle 10 alle 16
Domenica dalle 12 alle 16
Ingresso \$ 4
Sito Internet:
<http://www.abwam.com/air&space/>
E-Mail: worm@entertain.com

Invader in corso di manutenzione.... C'è da dire che, se in California gli aerei esposti all'esterno vengono calcinati dal sole, in Colorado in inverno vengono sepolti da una montagna di neve; bisogna tenere presente che il Colorado Plateau è a 1600 metri di quota.

Sono anche presenti tre veicoli che sembrano usciti dall'ultima puntata di Star Trek: tre locomotori molto particolari, (a Pueblo c'è il centro sperimentale dell'associazione delle ferrovie statunitensi, una specie di Edwards ferroviaria) di cui uno della Grumman con motori a reazione...

I due volontari all'interno del B-24 Museum, quando hanno saputo che venivamo dall'Italia (evidentemente non passano tanti stranieri) e che il sottoscritto è appassionato del B-24, praticamente ci hanno adottato seduta stante, hanno organizzato una visita guidata a tutte le sale e inoltre ci hanno attaccato un "bottono" terrificante. Nella sede di questo museo sono conservati molti documenti, uniformi, parti della strumentazione e congegni di puntamento. L'unico vera parte di B-24 è rappresentata dalla gamba del carrello anteriore.

Dopo una decina di giorni passati a scalare vette ed esplorare canyon e insediamenti di indiani primitivi, (come i veri turisti americani, sempre in auto) siamo infine arrivati a Denver.

La visita al Tourist Center ha rivelato la presenza di un museo aeronautico anche nella capitale, precisamente all'interno della ex base dell'Air Force di Lowry, che negli ultimi decenni è stata inglobata nel centro abitato e che quindi è stata chiusa.

Il comune di Denver sta cercando di sviluppare questa grande aerea dal punto di vista immobiliare e abbiamo avuto qualche difficoltà a raggiungere il museo perché non riuscivamo a trovare il gate di ingresso, ma una volta entrati la inconfondibile deriva di un B-52 ci ha fatto da guida. Inutile dire che all'uscita, senza altri riferimenti, ci siamo persi in un dedalo di piste, raccordi e stradine...

Lo Wings over the Rockies Air & Space Museum è formato da un hangar davvero immenso, basti pensare che uno dei cinque B-1A costruiti è parcheggiato in un angolo e praticamente non si nota nemmeno, complice anche una certa oscurità.

Il Museo possiede tutti gli aerei della Serie 100, un A-7D Corsair, B-57E Canberra, un interessante B-18A Bolo, una replica così-così del Fokker D.VII (che in USA si trovano dappertutto, chissà perché) e tanti altri soggetti. La particolare disposizione degli aerei mi ha incuriosito: infatti sono tutti sistemati lungo il perimetro dell'hangar, lasciando un grande spazio al centro, con il pavimento in cemento tirato a lucido. L'esame del depliant pubblicitario ha chiarito che una delle principali forme di autofinanziamento è l'affitto di questo spazio per feste danzanti, cene e congressi. Propongo di tenere lì la prossima riunione nazionale dell'IPMS Italy! Lo sapevate che il Presidente Eisenhower passava a Lowry AFB le vacanze estive? La moglie era originaria del Colorado e ne approfittava per andare a visitare i parenti! In una sala sono conservati i mobili e le suppellettili della sala da pranzo presidenziale ed una raccolta di fotografie.

È stata anche una sorpresa trovare una bella collezione di uniformi delle forze aeree della I GM, tra

cui alcune italiane, in ottimo stato ed egregiamente presentate.

Il Colorado è una meta eccezionale se vi piacciono le montagne e, come avete letto, potete anche trovare soddisfazione dal punto di vista aeronautico!

Nota:

L'ingresso ai vari musei qui sopra citati ha un costo variabile tra il gratuito ed i 6/10 dollari per persona. In alcuni casi una donazione di importo superiore al biglietto di ingresso è estremamente ben accetta, essendo di grande utilità per permettere "la sopravvivenza" del museo stesso (la cui gestione deve basarsi in larga parte sull'entusiasmo e le prestazioni di volontari più o meno giovani).

Per ciò che riguarda l'aspetto fotografico, si tenga presente che, mentre all'esterno non vi sono assolutamente problemi (al limite c'è persino "troppa" luce), all'interno dei vari musei l'illuminazione varia dal quasi accettabile al semibuio. In molti casi è dunque necessario l'uso del flash, eventualmente accoppiato a pellicole di sensibilità adeguata. Personalmente, da un certo tempo utilizzo negativi a colori tipo Kodak Gold o Royal Gold/Ektar 200 Asa, che mi sembrano offrire un buon compromesso per tutte le necessità fotografiche che ho incontrato.

Da ricordare che, in linea di massima, negli USA è facilissimo trovare pellicola negativa a colori, mentre per le diapositive è necessario cercare i negozi specializzati in materiale fotografico.

Circa le ottiche, visto l'affollamento che si ritrova all'interno dei musei (ma anche fotografare un B-52 in esterni non è una cosa sempre facile), sono da privilegiare i grandangoli e gli zoom "corti", meglio se di elevata apertura. È comunque possibile ottenere discreti risultati anche con una "compatta" e, qualunque sia il tipo di attrezzatura a disposizione, alcuni soggetti saranno sempre del tutto impossibili da fotografare.

Ricordate, l'importante è divertirsi!

E a questo proposito, dato che non si vive di sole fotografie, diamo qui anche qualche indirizzo di luoghi di ristorazione che, per ragioni diverse, ci hanno particolarmente colpito:

BUFFALO JOE'S BARBECUE GRILL & SALOON

600, 5th Avenue

San Diego

(Bisticche di alligatore e struzzo, spezzatino di bisonte; musica live)

EDDIE RICKENBACKER'S

133, 2nd Street

San Francisco

(Bisticche di vario tipo; decorazioni con manifesti della I GM alle pareti e motociclette Indian, Harley e Moto Guzzi d'epoca appese al soffitto)

BRECKENRIDGE BREWERY

2220 Blake Street in Historic LoDo

di fronte allo stadio del baseball Coors Field

Denver

Colorado

(Micro-birreria dove è possibile cenare bevendo birra appena prodotta dall'impianto, che è completamente visibile dalla sala)

U-2540

marzo 1945

di Andrea Lugli

■ Le perdite subite dagli U-Boote nel 1943 dimostrarono all'Ammiragliato tedesco che i tipi tradizionali VII e IX, per quanto evoluti, avevano raggiunto e superato i loro limiti. Mentre i nuovi modelli venivano progettati, i sommergibili tedeschi e i loro equipaggi continuavano a scomparire. Per ridurre le perdite vennero proposti dei modelli temporanei, che univano innovazioni ancora sperimentali a soluzioni già collaudate.

I. U-BOOT TYP XXI

Alla fine degli anni trenta il Dr. Hellmuth Walter progettò alcuni prototipi che si distinguevano per le linee affusolate, per gli impennaggi cruciformi e per un motore a ciclo chiuso. Questo era alimentato a perossido di idrogeno (all'epoca in commercio in forma di Aurol, T-stoff e acqua ossigenata), un composto che a contatto con il permanganato di potassio libera ossigeno ed idrogeno in una reazione fortemente esotermica. Nella camera di reazione si può bruciare del carburante, consentendo ad un battello dotato del dispositivo di navigare immerso per un periodo di tempo limitato solo dalla scorta di perossido d'idrogeno. Per contro, il

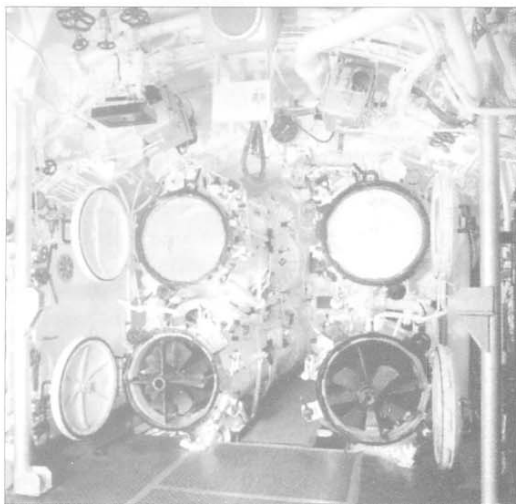
consumo di acqua ossigenata in questo impianto è molto superiore rispetto al consumo di nafta in un motore Diesel di pari potenza.

Il Grand'Ammiraglio Dönitz sostenne il programma di Walter nonostante l'aperta ostilità di molti gerarchi, che sospettavano uno spreco di materiali e di tempo. Il prototipo dimostrativo V-80, costruito nel 1940, raggiunse in immersione 28.1 nodi, una velocità impressionante in confronto ai 7.6 del tipo VIIc. Il V-80 però non era utile a scopi bellici e solo nel 1943 venne presentato il Tipo XVIII che avrebbe dovuto diventare operativo con il motore Walter. Tuttavia questo necessitava ancora di tempo, mentre l'Ammiragliato sollecitava i risultati a causa della situazione preoccupante. Walter propose di installare nel modernissimo scafo del tipo XVIII un impianto Diesel-elettrico e di costruire lo scafo resistente con una sezione a 8. In questo modo il tunnel superiore era destinato all'equipaggio, alle dotazioni belliche e agli impianti di propulsione, mentre il livello inferiore era lasciato a disposizione delle batterie, stipate in grande quantità. Una caratteristica da cui derivò il nome Elektroboot (che indicava genericamente gli U-



Qui a lato:
U-3505. Notare i piani di profondità ripiegati nei relativi alloggiamenti e la forma arrotondata del ponte. (foto via E.Wilke)

Qui a lato:
Lo U-2540 conservato
a Bremerhaven, e un
particolare della
camera di lancio.
(foto via
Technikmuseum
U-Boot W.Bauer)
La limitata dimensio-
ne di queste foto è
stata resa necessaria
dalla scarsa qualità
delle immagini origi-
nali, tratte da una car-
tolina promozionale
del Museo (N.d.R.)



Qui sotto:
Primo piano della
torre di U-2540 a
Bremerhaven. La luce
rossa (indicata dalla
freccia) sul fianco
della torre è un'ag-
giunta recente.
(foto E.Wilke)



Boote dell'ultima generazione, compreso il tipo costiero XXIII), anche se ufficialmente la nuova unità era nota come Tipo XXI. Nonostante un certo scetticismo verso questo modello, che si preannunciava poco maneggevole per le grandi dimensioni e per il timone fuori dalla scia delle eliche, Dönitz autorizzò immediatamente la produzione con la massima priorità. Nel frattempo si era giunti nel 1944 e i primi esemplari di serie non erano attesi prima del 1946. Dönitz chiese al Ministro degli Armamenti Albert Speer di preparare un piano di emergenza per accelerare la produzione e in risposta venne organizzato un sistema a catena di montaggio. Il tipo XXI venne così costruito nell'entroterra diviso in 9 sezioni, assemblate successivamente in un cantiere appositamente attrezzato.

Con la classe XXI si diffuse il metodo di costruzione attuale, con il fasciame verticale invece che orizzontale, in modo che lo scafo risulti una successione di anelli. La saldatura delle diverse sezioni era eseguita in modo automatico e le giunzioni erano controllate ai raggi x. Particolari provvedimenti furono studiati per l'oscuramento dei cantieri, in modo da non interrompere la catena di montaggio durante la notte. Si ritiene che l'Intelligence Service abbia ignorato l'esistenza del nuovo sommergibile fino alla cattura dei porti tedeschi, ma la campagna di bombardamenti sui centri industriali mise ugualmente in seria difficoltà le catene di montaggio, per cui furono costruiti bacini corazzati a prova delle bombe Grand Slam.

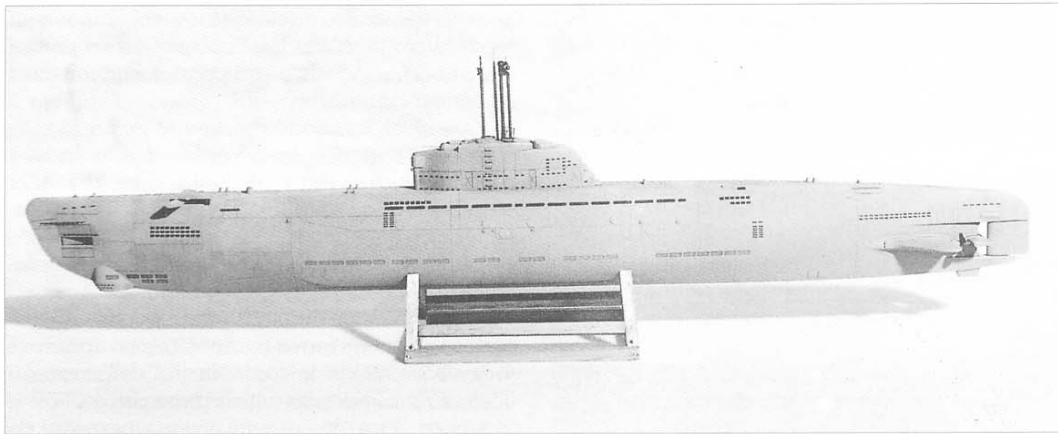
Le eccezionali prestazioni mostrate nei collaudi confermarono le attese: in immersione la velocità massima era 17.2 nodi, in superficie 15.6 nodi e 6 nodi con schnorkel in funzione. La velocità massima in profondità poteva essere sostenuta per 1 ora, 12 nodi per 10 ore e 6 nodi per 48 ore.

Il sommergibile era incomparabilmente più confortevole rispetto al passato anche grazie al nuovo sistema di depurazione e a cucine e servizi igienici di nuova concezione. In generale la sistemazione interna era molto curata e mirata al comfort.

Avanzatissime le installazioni belliche, come il sistema S-Anlage di inseguimento e identificazione dei bersagli che rendeva superfluo l'uso del periscopio durante il combattimento, ed era installato nella carenatura (BalkonGerät) situata nella parte anteriore della chiglia. Il dispositivo di ricarica automatica dei siluri consentiva una ricarica completa di tutti i 6 tubi in pochi minuti, tempo che sui tipi tradizionali era appena sufficiente a caricare un siluro soltanto. Per quanto riguarda le linee del XXI, idrodinamicamente molto efficienti, si nota la scomparsa delle ringhiere, dei cannoni scoperti e di quasi tutte le appendici esterne. Anche la forma della torre era molto attuale, si osservi la somiglianza con le "vele" delle moderne unità subacquee.

L'affrettata messa a punto delle armi da 30 mm ne rese necessaria la sostituzione con altre da 20 mm, provocando una pericolosa riduzione del volume di fuoco. Inoltre le torrette, concepite per ridurre il coefficiente di penetrazione idrodinamico, allungavano il tempo di immersione rapida. Rimasero anche i dubbi sull'efficacia del dispositivo radar Fu.M.O. 61 Hohentwiel.

Per aumentare il volume di fuoco vennero progettati dei modelli allungati tra cui il XXIb, dotato di



A lato:
La purezza delle linee del XXI risalta in questa vista. Non sono stati installati i passamani abbattibili per non rompere l'armonia della forma.
(foto A.Zanfi)

12 tubi di lancio, 6 a prua e 6 sui fianchi rivolti indietro, e il XXlc con 18 tubi in sistemazione simile, 6 a prua e 12 sui fianchi, ma rimasero sulla carta.

Il successo tecnico del tipo ibrido XXI fu una ulteriore prova del valore scientifico del Dr. Walter che, per questo ed altri lavori, fu insignito della RitterKreuz con fronde di quercia, la massima onorificenza del III Reich per meriti civili.

Il tipo XXI non ebbe occasione di combattere, ma riuscì ugualmente a dimostrare le proprie potenzialità. Il Capitano di Corvetta Adalbert Schnee, a bordo di U-2511, riuscì infatti ad avvicinarsi all'incrociatore britannico HMS Norfolk fino a circa 300 metri e ad allontanarsi senza essere rilevato dalla scorta. Schnee non lanciò siluri perché durante il viaggio aveva ricevuto la notizia dell'armistizio e l'ordine di sospendere le ostilità. La sua manovra però mise in luce quanto grave fosse il rischio corso dagli Alleati, considerando che nel maggio 1945 ben 121 sommergibili tipo XXI erano in mare per il collaudo.

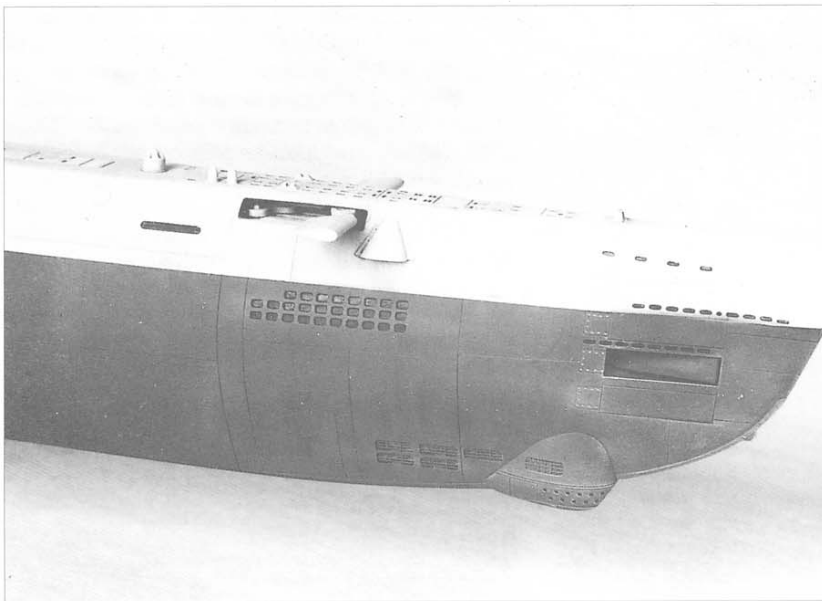
II. U 2540

Il 29 ottobre 1944 presso la Blohm und Voss di Amburgo iniziò l'assemblaggio delle sezioni maestre di U-2540 che, dopo 110.000 ore di lavoro, il 3 gennaio 1945 venne varato. Il 25 febbraio la Kriegsmarine prese in servizio la nuova unità, ma il 4 maggio, durante il periodo di addestramento, il comandante Rudolf Schultze dispose l'autoaffondamento nei pressi del faro di Flensburg per evitarne la cattura. Nel 1957 l'unità venne ripescata e affidata alla Howaldtswerke di Kiel per riportarla in servizio. I lavori terminarono nel 1960 e il 1 settembre U-2540 rientrò in servizio come Wilhelm Bauer, Classe 241, con base nel Centro Collaudi 71 di Eckenförde, dove servì a provare gli impianti destinati alle nuove unità della rinascita BundesMarine. Questa attività comportò ripetute modifiche all'aspetto della torre, che del resto nel 1960 era già differente rispetto al progetto originale. Venne usato per ricerche a carattere militare e scientifico fino al 1984, anno della radiazione definitiva. Dopo un nuovo restauro che lo ha riportato all'aspetto del 1945, U-2540 è stato ormeggiato a Bremerhaven come TechnikMuseum U-Boot Wilhelm Bauer.

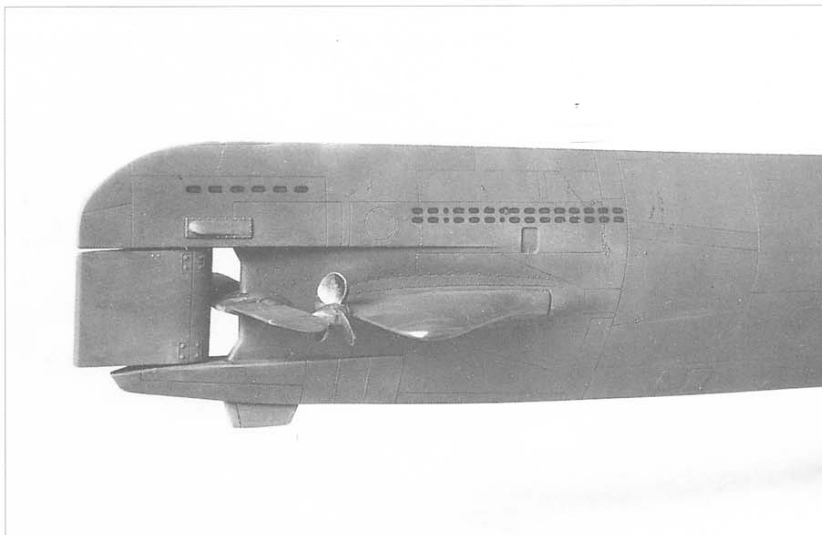
III. Il modello.

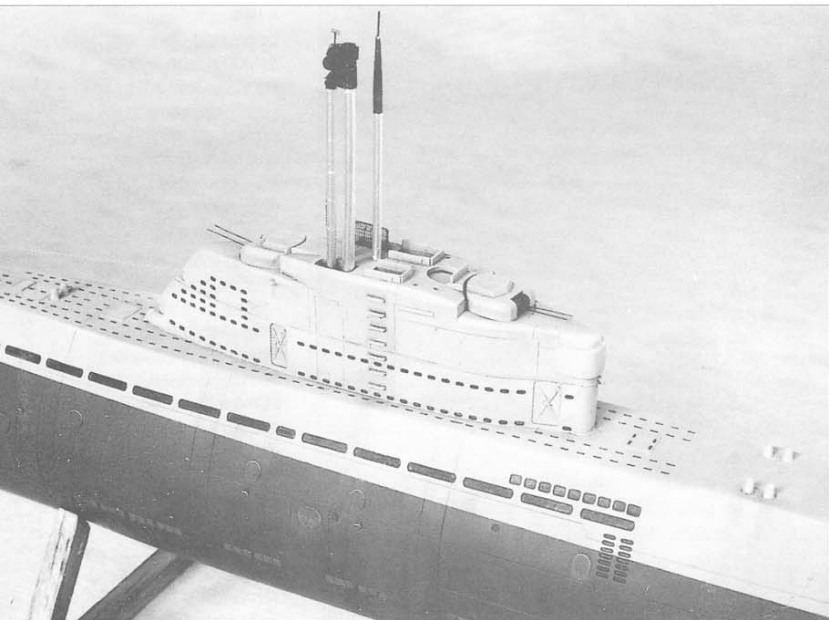
I recenti modelli Revell e DML dedicati al Tipo XXI

sono validi sia come fedeltà che come qualità di stampo. In particolare la nota ditta tedesca ha prodotto tre scatole (una con gli interni, una senza e l'ultima relativa al Wilhelm Bauer con la torre del dopoguerra) che però si prestano a realizzare solo U-2540. Questo deriva dal fatto che i sommergibili XXI manifestano vistose differenze individuali tra esemplari di lotti diversi, nonostante il metodo di



Nelle due foto sotto:
Prora: in evidenza in basso il BalkonGerät, i timoni di profondità estratti e il portello del tubo n.2 aperto.
Esiste un accenno al dettaglio interno che rende molto gradevole l'insieme.
Poppa: si osservi la forma idrodinamica delle superfici di controllo.
(foto A.Zanfi)

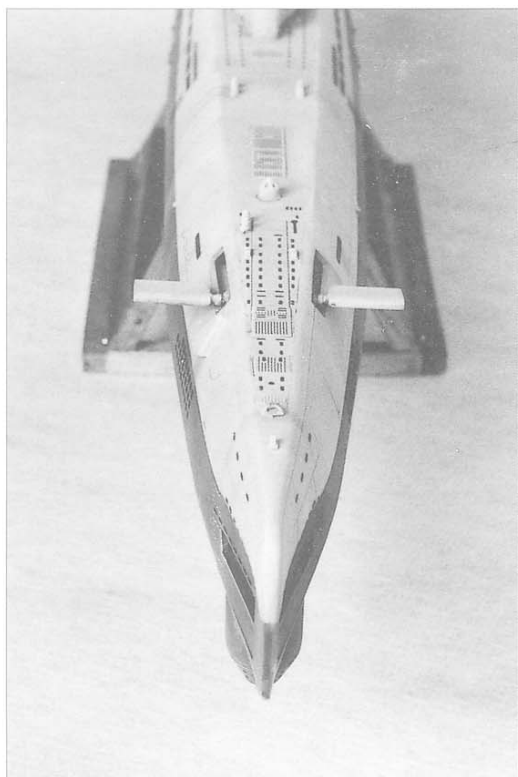




Sopra:
Particolare della torre e dei sistemi periscopici e schnorkel, il cui pezzo corretto è illustrato nel disegno a fianco.
(foto A.Zanfi)

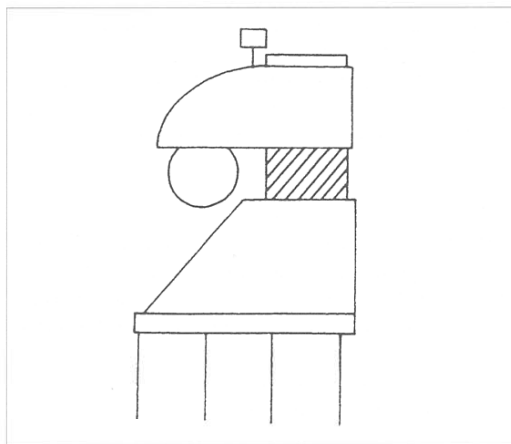
costruzione a catena di montaggio. In particolare la distribuzione dei fori sui fianchi e sulla torre è più somigliante tra i battelli montati nello stesso cantiere (ne estevano tre per l'assemblaggio finale), ma in ogni caso tale distribuzione non è mai identica. Solo la scatola con gli interni è dedicata esplicitamente a U-2540, la seconda confezione è dedicata a U-2518 e contiene anche le decal per U-2536 e per U-3504. Il primo, costruito dalla Deschimag AG Weser di Brema, era molto diverso da U-2540 e anche gli altri due sebbene costruiti dalla B&V ne differivano in modo sensibile. La superficie del modello è incisa con grande finezza e precisione. Vi sono però alcuni difetti in fase di montaggio, il principale dei quali è il pessimo

Qui a lato:
La purezza delle linee di U-2540 non è turbata nemmeno dall'ancora, contenuta in una carenatura situata subito davanti al timone di profondità anteriore di dritta.
(foto A.Zanfi)



incastro tra scafo, ponte e torre che impone un lungo lavoro di stuccatura. Superato questo problema non ci sono altre difficoltà e suggerisco i seguenti miglioramenti:

- 1) i perni di rotazione dei timoni di profondità anteriori e posteriori sono fragilissimi e in un caso quelli dei primi erano già rotti all'apertura della confezione. Ho fissato tutti i piani in assetto livellato per maggiore robustezza.
- 2) i pezzi n° 41 non compaiono in nessuna fotografia di U-2540 nè nei piani costruttivi.
- 3) le canne delle Zwillingssflak C 38 da 20 mm hanno una buona forma ma sono troppo spesse.
- 4) le eliche hanno la corda diversa dall'originale, difetto irrimediabile ma tutt'altro che vistoso.
- 5) i pezzi 35 e 36, rispettivamente periscopi da ricerca e d'attacco, vanno scambiati di posto. Inoltre l'ultimo (n°36) va assottigliato nella parte superiore.
- 6) la carenatura dello schnorkel deve essere abbassata e rivestita di fine rete, ricavabile da un tulle da bomboniera; si veda il disegno qui sotto per la modifica nella forma.



7) l'antenna Fu.M.O. 61 Hohentwiel (n°37) è semplificata anche se corretta. Suggerisco comunque di ricostruirla per un migliore effetto di scala o in alternativa di chiuderne il boccaporto con una striscia di plasticard.

Un lavoro molto più complesso del previsto è stata la ricerca dello schema di colorazione. Solo dopo aver ricevuto le foto dallo SchiffahrtsMuseum ho definitivamente risolto i miei dubbi riguardo alle tinte. Si tratta dei soliti grigio chiaro XF-19 e grigio azzurro XF-24, anche se in molte fotografie le tonalità possono sembrare molto più scure e tendenti al blu. Le sigle si riferiscono agli acrilici Tamiya.

Per quanto riguarda lo schema mimetico ho seguito le fotografie sia dell'attuale U-2540 che di altri XXI d'epoca, dalle quali risulta che la linea di galleggiamento non è parallela al ponte ma tutta la poppa all'altezza del timone di direzione è in grigio azzurro. Lo schema suggerito dalle istruzioni va corretto abbassando posteriormente la linea di demarcazione dei colori di 8 mm. Ho realizzato il weathering con un lavaggio di Terra di Siena seguito dalla colorazione dei fori di scolo con china nera.

Infine, dopo aver installato i cavi, i periscopi, lo schnorkel e le antenne ho concluso con la pennellata a secco in vari toni di grigio e bianco.

Vorrei concludere ringraziando il signor Herich Wilke, direttore del TechnikMuseum U-Boot Wilhelm Bauer per la preziosa collaborazione e per il materiale fornito. Ringrazio inoltre gli amici Giorgio Pini e Francesco Gasparoni per la pazienza con cui hanno atteso che queste righe arrivassero sulle loro scrivanie.

Vielen Dank zu Herr Herich Wilke, Verwaltung-Direktor von TechnikMuseum U-Boot Wilhelm Bauer, für sein unbezahlbare hilft.

Per chi avesse l'opportunità di visitare Bremenhaven, ricordiamo che il Wilhelm Bauer - U 2540 è parte del Museo della Marina Tedesca, il cui indirizzo completo è:

DEUTSCHES SCHIFFFAHRTMUSEUM
Van-Ronzelen-Str.
27568 Bremerhaven

Residuati esistenti:

Esistono oggi alcuni U-Boote superstiti adibiti a musei o a memorial, sparsi in varie parti del mondo. Si tratta per lo più di battelli usati nel dopoguerra dagli Alleati anche se poco o nulla si sa della situazione nell'ex Unione Sovietica. Ecco i quattro esemplari noti, oltre naturalmente a U-2540:

Vesikko

Prototipo del Tipo IIa, fu costruito nel 1933 e ceduto tre anni dopo alla Finlandia dove fu impiegato per altri 10 anni col nome di Vesikko. Poiché il trattato del 1947 proibiva alla nazione scandinava il possesso di sommergibili, l'intera flotta sottomarina venne smantellata, tranne il Vesikko che nel 1973 venne aperto al pubblico.

U-505

Tipo IXc. Comandato da Otto Loewe, fu catturato nel 1944 dalla US Navy in seguito a una rocambolesca operazione di abbordaggio al sommergibile

senza controllo, già abbandonato dall'equipaggio. Con la distinzione di essere la prima preda di guerra marittima americana dal XIX secolo, è conservato nel Museo della Tecnica di Chicago.

U-534

Tipo IX modificato per il trasporto di passeggeri ed utilizzato per collegamenti col Giappone. Venne affondato nel maggio del 1945 da un Liberator nel Kattgat. Ripescato il 23 agosto del 1993, è tuttora sottoposto all'opera di restauro.

U-995

Tipo VIIc/41, ceduto alla Norvegia dopo l'armistizio e restituito alla RFT a metà degli anni '50. Aperto al pubblico come reperto storico il 13 marzo 1972 a Laboe, presso Kiel.0

Bibliografia essenziale:

Vom Original zum Modell: Uboottyp XXI, Fritz Köhl, Bernard & Graefe Verlag

U-Boat - I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione, Eberhard Rössler, F.lli Melita Editori

U-Boats in Action, Warship No.1, Robert C. Stern, Squadron/Signal Publ.

La Storia della Marina, F.lli Fabbri Editori (*)

(*) Nel dizionario dei termini navali che conclude l'opera è presente un discreto schema tecnico del motore Walter.

I siti elettronici:

The Subnet:

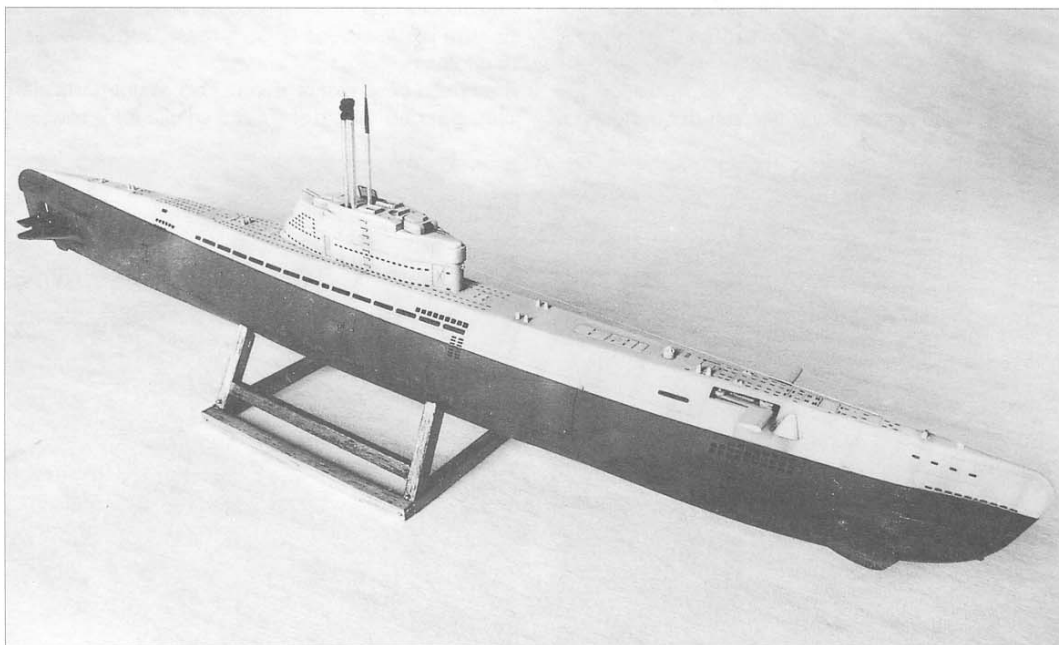
<http://point.lycos.com/reviews/database>

The U-Web:

<http://uboat.net/index.htm>

La pagina WEB del Wilhelm Bauer:

<http://www.infotip.de/bhv/etinfo/eti0tv.html>



Qui a lato:
Ancora un'immagine completa del modello finito, con la linea di galleggiamento che esalta lo slancio del profilo.
(foto A.Zanfi)



Ove non diversamente specificato, le immagini a corredo di questo articolo sono riprodotte da foto pubblicate su "ALA ROTANTE" di Aprile/Giugno 1968, documentanti particolari costruttivi e - in basso - la partecipazione al Salone di Parigi del 1967.

■ **Questo** è il secondo di una serie di articoli dedicati ad elicotteri particolari; modellisticamente parlando, non tutti i velivoli di cui tratteremo saranno di facile riproduzione (a volte non esisterà nemmeno un kit da cui partire), ma riteniamo comunque utile "insinuare" una certa curiosità che vada oltre il semplice assemblaggio.

La storia

Quando il Bell 212 non era ancora nato, sia l'americana Bell sia l'italiana Agusta studiavano un elicottero che desse buone prestazioni e rispondesse ad elevati requisiti di sicurezza. La Bell mise a punto un progetto chiamato Bell model 208 "Twin Delta", in altre parole un model 205 (UH-1D) potenziato con due turbine Continental XT 67-T-1, che fece il suo primo volo il 27/4/65, ma non ebbe seguito perché osteggiato da politiche industriali.

In casa nostra, nell'estate dell'ormai lontano 1967, volò l'Agusta AB.205 BG, velivolo anch'esso basato sulla cellula del 205 allungata nella parte anteriore e modificata per accogliere due turbine Rolls Royce Bristol Gnome H-1200 o in alternativa due General Electric T.58 (le stesse usate sugli AB.204 e AB.204 AS).

La caratteristica di questa versione era un elevato grado di sicurezza e la capacità di operare in condizioni particolari: ricerca e soccorso in mare, operazioni in alta quota e in condizioni climatiche sfavorevoli; esigenze soddisfatte utilizzando un gruppo propulsore biturbina che concedeva anche un'elevata riserva di potenza.

L'AB.205 BG non fu l'unico studio di questo tipo:

AGUSTA BELL AB.205 BG

UN AB.205 BIMOTORE

di Enrico Bai

Agusta sviluppò anche una versione motorizzata con due Turbomeca Astazou XII, l'AB.205 TA. Questi progetti si fermarono allo stadio di prototipo perché nell'Aprile 1969 volò negli Stati Uniti il Bell model 212 e nel 1971 Agusta ne iniziò la produzione su licenza. Il 205 BG fu presentato al Salone Internazionale dell'Aeronautica di Parigi nel 1967; in tale occasione gli furono applicate le coccarde italiane, il codice di presentazione H55 e la matricola militare M.M.80503.

Caduto l'interesse per questi studi il gruppo propulsore fu smantellato e la cellula probabilmente riutilizzata per costruire un AB.212 poi ceduto all'Uganda.

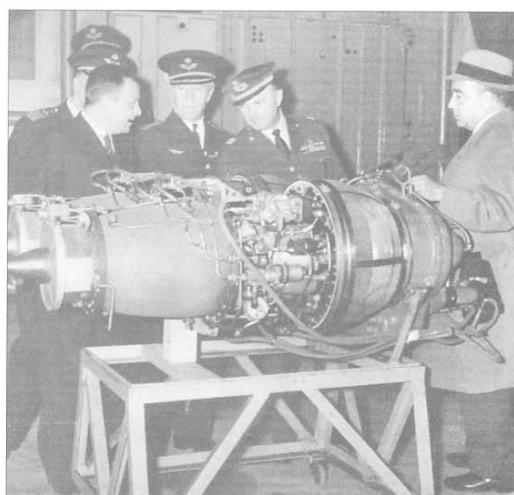
La colorazione era la classica grigio FS 36118 e verde FS 34079 per le superfici latero-superiori, metallo naturale per quelle inferiori.

La riproduzione modellistica

Per realizzare l'AB.205 BG si può partire dal kit del Bell 212 della Fujimi (in 1:72) e dell'Italeri (in 1:48, la cui uscita è prevista per la fine del 1997). Dopo aver eliminato la carenatura delle turbine nella parte superiore della fusoliera, autocostruire quella nuova seguendo i disegni e le fotografie qui accluse.

Altri kit utilizzabili sono i vecchi Esci relativi al Bell 205 (in scala 1:72 e 1:48) che però creano un ulteriore problema: rifare il muso più lungo. In ambedue i casi bisogna ricordare di aprire le due finestre per la visione verso il basso, sotto la cabina di pilotaggio.

Il modello deve essere rifinito con alcuni particolari che, con riferimento ai disegni ed alle foto, sono:



luci di navigazione (1), luci anticollisione (2), faro sotto la fusoliera (3), tubo di Pitot e antenne FM sul muso (4), antenna FM sulla coda (5), antenna VHF sopra la cabina di pilotaggio (6, bianca), prese d'aria per aerazione cabina e cockpit (7), flabelli di ventilazione del comparto turbina (8), maniglia-scaolino (9) sopra i predellini a scomparsa (10), radar Doppler (11, non sempre presente). Nota bene: non sono presenti le antenne VHF in fondo alla trave di coda.

Stencils ed insegne

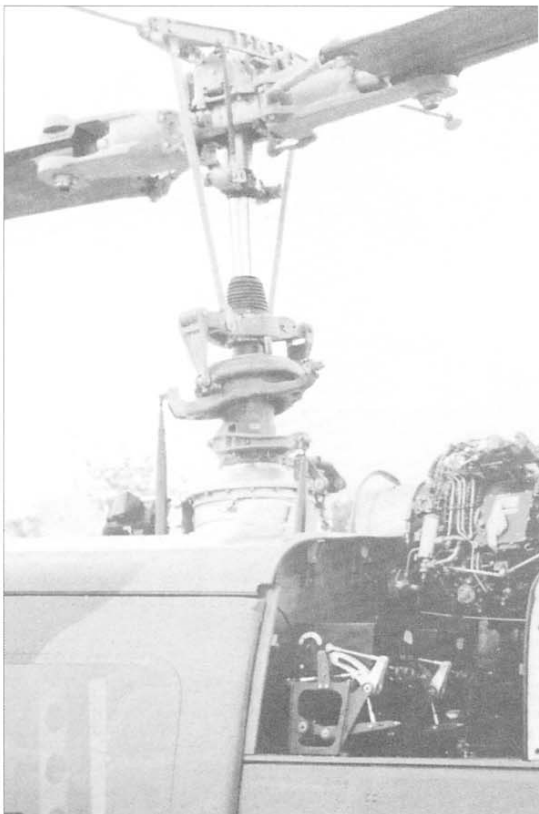
Coccarde di nazionalità sul trave di coda, sopra e sotto i piani di coda e sopra la cabina di pilotaggio; codice H55 bianco, sempre sul trave vicino alla coccarda; il solito rettangolo bianco con scritta "Pericolo-Stare Lontano" e, sopra i piani di coda, la scritta con il tipo di velivolo e la matricola (in nero); il tappo per il rifornimento del carburante (sul lato destro) è evidenziato in color rosso. Sarà comunque possibile realizzare il nostro prototipo senza alcuna scritta e/o coccarda, non essendo queste presenti in alcuni momenti delle prove di valutazione.

Prestazioni dell'AB.205 BG

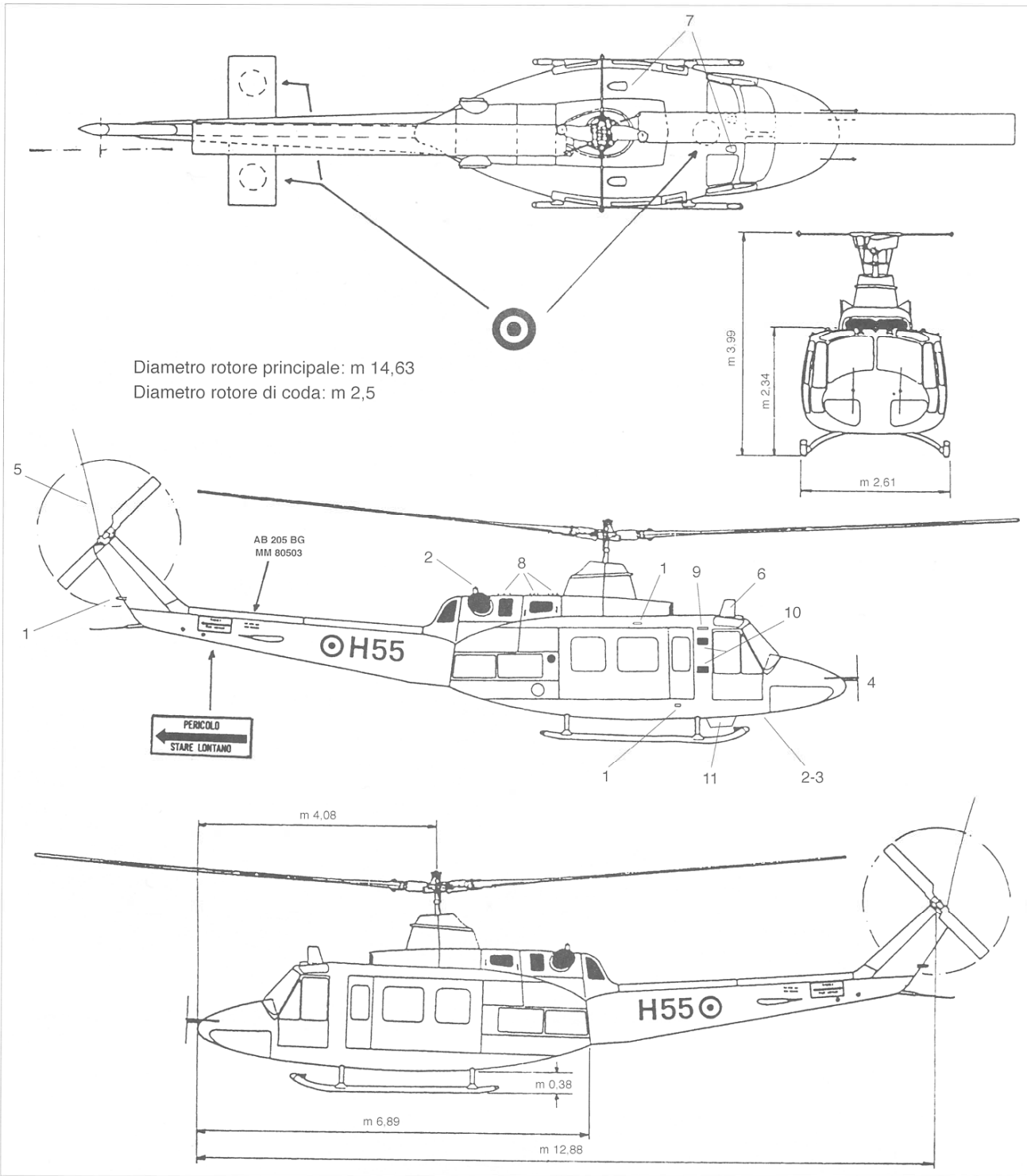
(fonte: *Ala Rotante*, Aprile-Giugno 1968)

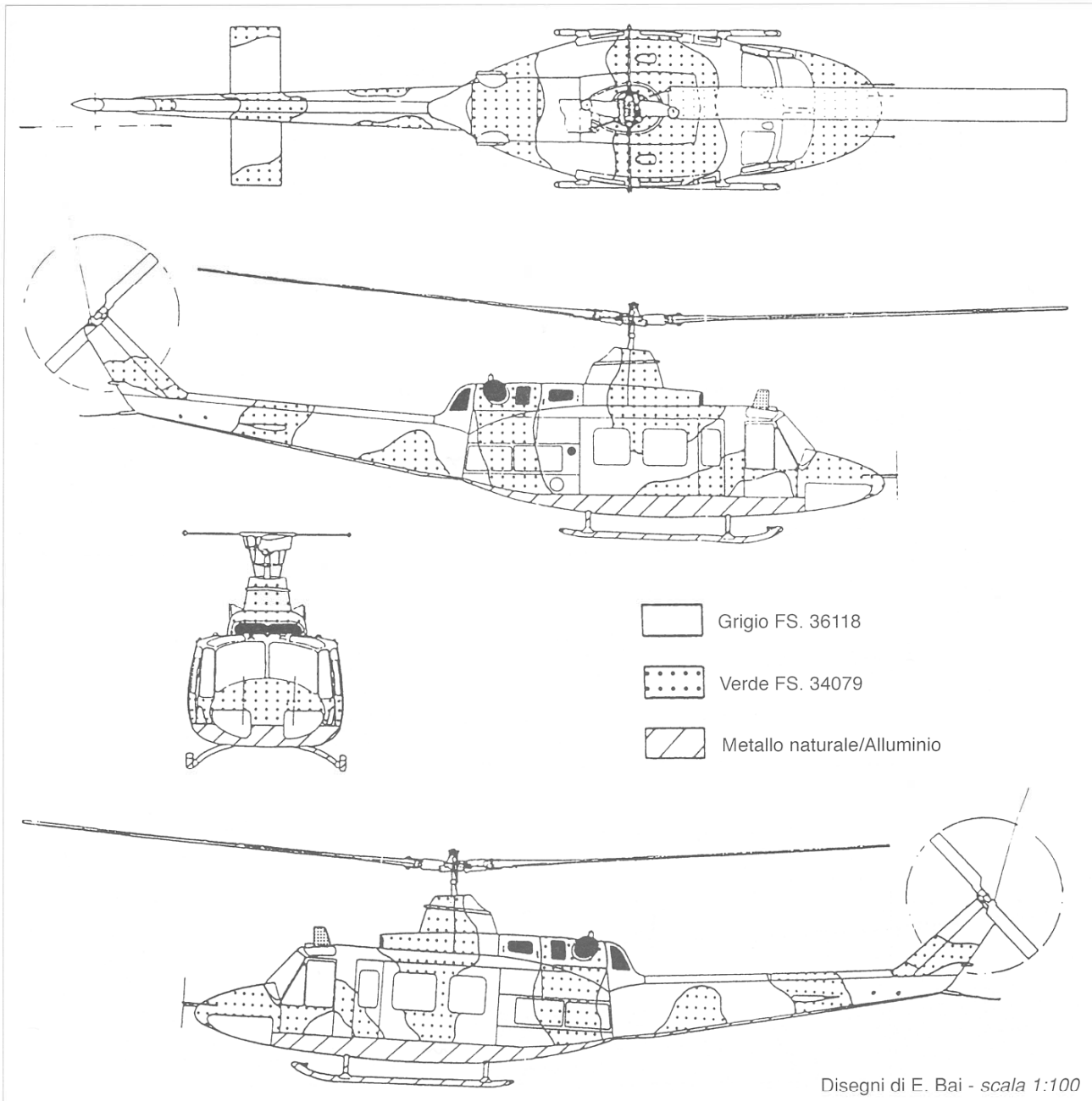
- Peso a vuotokg 2500
- Peso normalekg 4310
- Peso massimokg 4770
- Velocità massimanodi 120
- Autonomia con serbatoi normalikm 477
- Autonomia con serbatoi ausiliarikm 825

Si ringraziano per la cortese disponibilità il "Gruppo Lavoratori Anziani Agusta" ed il Sig. Eusebio Verticchio.



Particolari raffiguranti l'installazione delle due turbine.





In questa e alla pagina precedente due immagini dell'AB 205 BG, tratte dall'archivio del "Gruppo Lavoratori Anziani Agusta".
(foto via E. Bai)

TIPI MINORI DI AEREI TEDESCHI NELLA REGIA AERONAUTICA

testo e disegni di Rudy Lemmi

In questa pagina:
Due immagini dello Ju
88 A-14 a Viterbo
descritto nel Profilo
n°2
(foto F. Bianchi)

■ **Questo** quarto articolo sugli aerei stranieri utilizzati dalla Regia Aeronautica nel corso della II Guerra Mondiale non riguarda aerei catturati ma tipi di aerei regolarmente acquistati dall'alleato tedesco per cercare di far fronte, senza peraltro riuscirci, alla scarsa produttività delle nostre industrie.

Il principio ispiratore dell'articolo è però sempre lo stesso e cioè di poter realizzare aerei in servizio nella R.A. attraverso i più tradizionali kits ad iniezione nella speranza, mai veramente appagata, di poter disporre di analoghi kits per molti degli aerei prodotti in Italia durante l'ultimo conflitto mondiale.

Sono tipi minori nel senso numerico perché sugli esemplari utilizzati in molte unità, come il Messerschmitt Bf 109 e lo Junkers Ju 87, sono già stati pubblicati autorevoli libri (riportati nella bibliografia) ai quali converrà fare riferimento.

Mi sono permesso una digressione temporale (rispetto al periodo 10.6.40 - 8.9.43) con lo Ju 87 della R.A. cobelligerante e da questa utilizzato in

pochi esemplari fino al 1944, ma mi è piaciuto concludere con le coccarde tricolori.

Il libro principale a cui riferirsi, ed unica opera organica in proposito, rimane "La Luftflotte italiana" di Nino Arena, assieme a numeri diversi di "Dimensione Cielo" mentre le foto dalle quali sono tratti i profili sono state viste su libri diversi che citerò nei vari paragrafi.

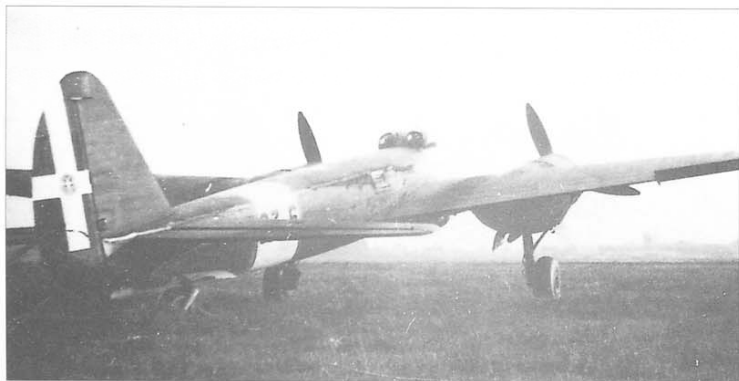
Rendendomi inoltre conto che parlare di aerei tedeschi vestiti da italiani, sembra semplice ma non lo è, ho quindi richiesto un parere in proposito agli amici Fabrizio Arletti, come esperto della Luftwaffe e Fabio Bianchi come esperto della R.A., ai quali va il mio sentito ringraziamento per gli utili suggerimenti forniti che saranno riportati quando in contrasto con quanto da me inizialmente ipotizzato. Grazie anche a Francesco Gasparoni che ha dovuto sfogliare 10 annate di vecchie Interconair per ritrovarmi quella lettera di cui parlo nello Ju 88 A-4. Un particolare ringraziamento al Sig. Ferdinando D'Amico che molto cortesemente mi ha fornito alcune foto per illustrare l'articolo nonché le notizie relative.

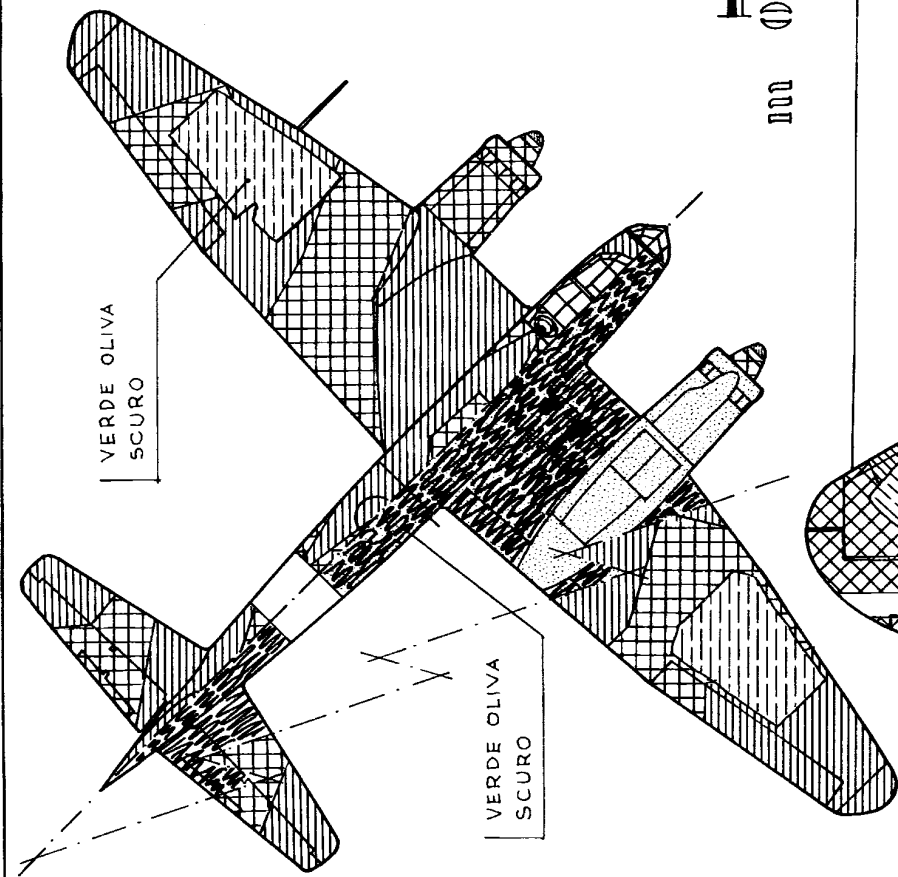
PROFILO n. 1: Junkers Ju 88 A-4

Del Nucleo Speciale Addestramento Bimotori Junkers a Forlì nel 1943 da una foto pubblicata sul libro di Arena e da altre immagini tratte da diverse pubblicazioni come Dimensione Cielo n. 6, "Il Breda 65 e l'aviazione d'assalto" di Garello, Bizzarri 1980, la rivista Aerei n. 1/78 e 6/78, "R.A. colori e insegne 1935-45", Aerofan 4/81.

Un grosso problema riguarda l'oscuramento delle superfici inferiori (con esclusione delle gondole motori) infatti tutte le foto disponibili dello Ju 88 A-4 sono di scarsa qualità o viste da lontano per cui si vede bene che le gondole motori sono chiare ma non si capisce la forma del "reticolo" di cui si parlava nella risposta ad una lettera sull'argomento pubblicata sul numero di ottobre 1971 di Interconair Aviazione & Marina, nonché in una lettera di G. Valentini su Aerei 6/78.

Crede che la parola definitiva a questo problema la dia la foto pubblicata a pag. 215 del libro "vita e vicende dell'Aeronautica Militare Italiana in 645 foto" di N. Malizia, Ed. dell'Ateneo e Bizzarri 1979, in cui si vede (anche qui leggermente sfocato) uno Ju 88 di Forlì con il portello di accesso aperto che mostra chiaramente i tratti scuri del reticolo. Questo reticolo, utilizzato probabilmente anche per oscurare le croci nere ed i codici sotto le ali, s'intravede anche in una nitida foto di primo piano (anche troppo) pubblicata su Aerei 1/78 ma

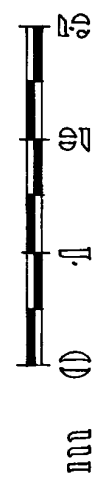




PRDF. 1-2-3-4-5-6-7-8-9

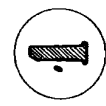
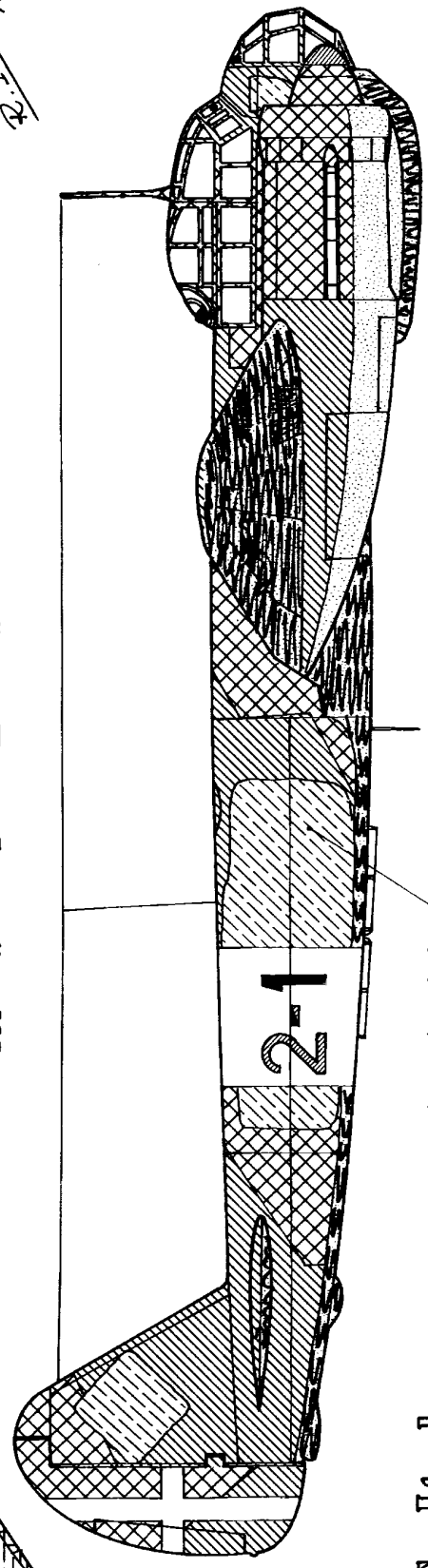
	SCHWARZGRÜN 70	34050
	DUNKELGRÜN 71	34079
	HELLBLAU 65	35352
	SCHWARZ 22	37038

	OVERPAINTED ORIGINAL INSIGNIA
	BLACK
	WHITE
	YELLOW
	RED



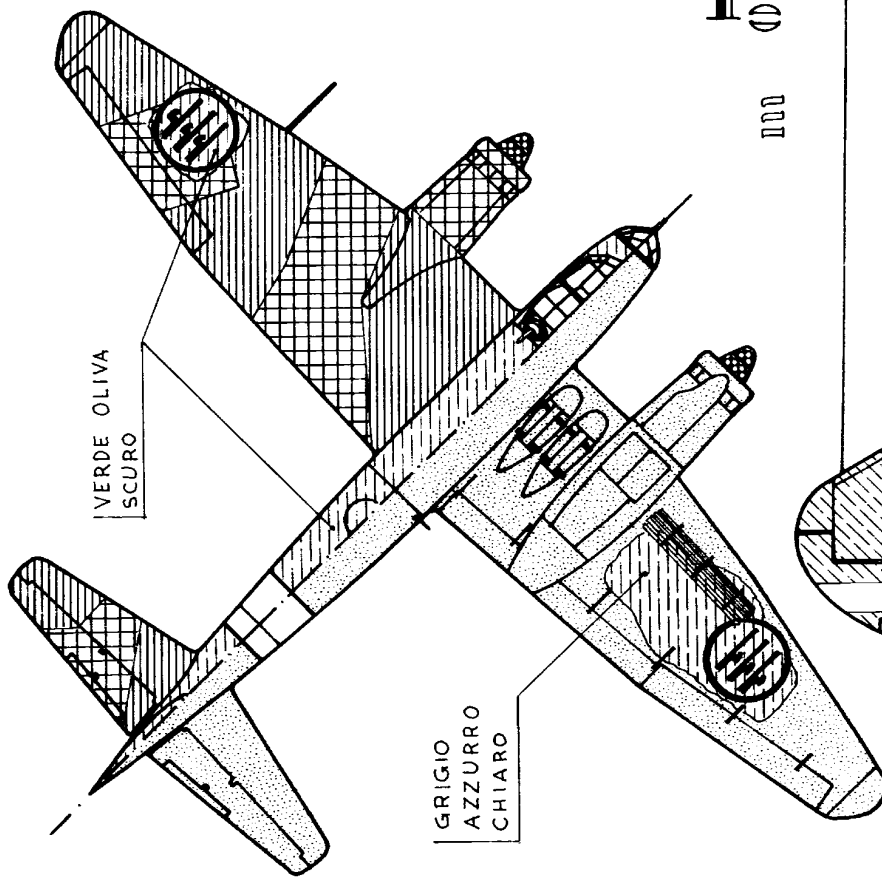
100 0 1 2 3

R. Temingh



VERDE OLIVA SCURO

I.P.M.S. Italy



Profiles 75 - (B)

	GIALLO MIMETICO 4 (5) 30266
	NOCCIOLA CHIARO 4 (6) 30219
	VERDE MIMETICO 3 (5) 34102
	VERDE OLIVA SCURO 2 (6) 34052
	GRIGIO AZZURRO CHIARO 36307

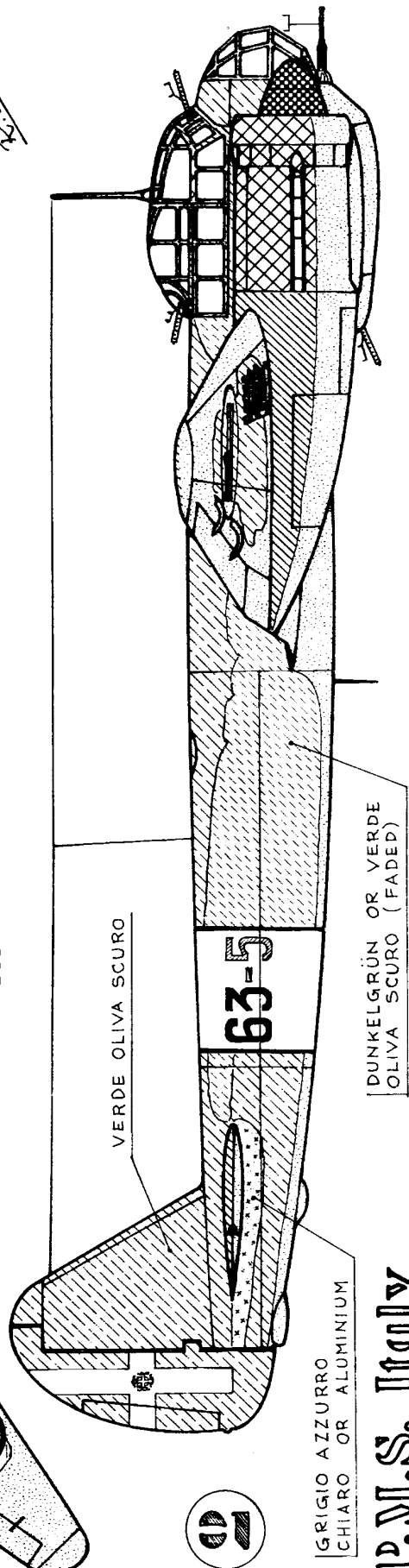
Profiles 90 - (C)

	RLM GRAU 02 34226
	HELLBLAU 65 35352
	VERDE OLIVA SCURO 34052
	GRIGIO AZZURRO CHIARO 36307



1:100

R. Tamm 7



L.P.M.S. Italy

l'andamento degli "spaghetti" non può essere definito con sicurezza. Per analogia con quanto visto su altri aerei tedeschi lo propongo così ma con un certo margine d'incertezza.

L'obliterazione delle insegne originali sulle ali è stranamente molto estesa ed io l'avevo ipotizzata di colore nero mentre sia Arletti che Bianchi propongono per il Verde Oliva Scuro e quindi mi adeguo. Nulla è invece accertato per le insegne dell'intradosso alare, forse c'erano ma non è certo.

PROFILO n. 2: Junkers Ju.88 A-14

Facente parte della 63° Sq. 29° Gr. 9° St. e ripreso a Viterbo nel 1943. Questa sottoversione destinata al ruolo antinave era caratterizzata dall'installazione sotto il muso di un cannone da 20 mm, il profilo è ricavato dalle due foto (finora inedite credo) fornite da Fabio Bianchi, e da un intenso scambio di opinioni tra di noi per cercare di interpretarle; il risultato è quello rappresentato senza la pretesa di essere definitivo.

Il velivolo presenta diverse particolarità rispetto agli A-4: innanzitutto le superfici inferiori non appaiono oscurate e s'intravedono regolari insegne alari (possibili anche sull'estradosso) mentre, cosa assai rara sugli aerei d'importazione, sulla croce di coda compare lo stemma di Casa Savoia. Visti anche i sottili bordi neri che delimitano la fascia di fusoliera abbiamo anche formulato l'ipotesi che le foto siano state scattate nella fase intermedia di una riverniciatura completa.

PROFILO n. 3: Dornier Do 217 J-1

La foto di quest'aereo (del Cap. Aramis Ammannato, 235° Sq. 60° Gr. 41° St.) incidentatosi a Lonate Pozzolo nel 1943 (pubblicata sul n. 58 di AEROFAN) permette di risolvere l'annosa questione sulla forma delle croci di coda (molto semplicemente ...non ci sono!) e la presenza dei numeri di squadriglia ed individuale fa pensare che non siano state mai più applicate. Un'altra foto di Do 217 pubblicata sul n. 57 mostra le stesse oblitterazioni ma mostra ancora le croci tedesche sulle superfici inferiori. È il caso di far notare che il profilo del Do 217 riprodotto sul citato n. 57 di AEROFAN porta il codice 235-8 che è lo stesso che si vede sulla fusoliera di un Bf 110 in una foto riprodotta sul n. 3 di Dimensione Cielo.

Riprendendo un vecchio discorso si deve inoltre notare come se sui Do 217 della 235° Sq. erano state soppresse le croci di coda, sui RE 2001 CN della 234° Sq. era stata oscurata la fascia di fusoliera, alla faccia della standardizzazione. Nell'esemplare riprodotto i parafiamma sono installati solo agli scarichi superiori mentre ci sono foto nelle quali si vede che erano applicati anche agli scarichi laterali.

PROFILO n. 4: Messerschmitt Bf 110 C-3

Nella livrea che presentava a Guidonia nel 1942, poco dopo il suo arrivo; questo profilo è tratto da una foto vista su AEROFAN n. 57 e da quella qui pubblicata e per quanto ne so sono le sole in cui si vede la forma della croce di coda; degli esemplari di cui si vede il numero di squadriglia (235) non si riesce a vedere la coda e quindi sarebbe possibile anche una forma ridotta così come sulle code del RE 2001 CN della 234° Sq..



La mia ipotesi di partenza (condivisa da Arletti) era che l'oscuramento delle insegne e dei codici dell'aereo fosse fatta con vernice nera ma rimaneva il problema che nella foto l'obliterazione appare leggermente più chiara del colore di fondo; siccome non può esistere un nero più chiaro di un altro la differenza di tonalità veniva da me giustificata dal diverso riflesso della luce data da due vernici comunque nere, ma con un grado di usura diverso. Bianchi invece ammette la difficoltà a fare illazioni su questa colorazione ma ipotizza che in caso di colorazione uniforme RLM 22 le oblitterazioni avrebbero potuto essere in verde oliva scuro. Conglobando le due ipotesi e vista la presenza di macchie più chiare anche sul dorso della fusoliera nonché la mancanza di visibile oblitterazione della svastica di coda si potrebbe pensare, oltre alla verniciatura delle insegne originali e dei piani verticali di coda, anche quella di tutte le superfici superiori in Verde Oliva Scuro.

Sull'estradosso alare rimangono le croci tedesche di forma semplificata e di probabile colore azzurro (come le scritte dei Do 217), come si può anche vedere nella foto a colori del 235-5 pubblicata sul n. 45 (giugno 97) di Storia Militare. Le altre poche foto di Bf 110 pubblicate mostrano che successivamente fu applicata una verniciatura uniforme nera (probabilmente), la numerazione di squadriglia (235-6 e 235-7 oppure 8) in azzurro e un terzo delle ogive in bianco. Dei tre esemplari consegnati almeno uno (235-5) portava una mimetizzazione splinter (70/71) delle superfici superiori e laterali mentre le superfici ventrali erano comunque in Schwarz 22.

PROFILI n. 5 e n. 6: Fieseler Fi 156 C-2 Storch
Entrambi ripresi in Africa Settentrionale ma in anni diversi, il primo da una foto pubblicata su R.A. colori e insegne ed il secondo da una foto che avevo ritagliato da un vecchio numero di JP-4 e riproposta a colori (ma rovesciata vista l'ombra del

In alto:
Esempio degli errori che si possono fare con "le deduzioni logiche" sugli aerei italiani: Do 217 realizzato nel 1991; si veda al riguardo il profilo N. 3.
(modello e foto di R. Lemmi)

Sopra:
Il Bf 110 MM 964 a Guidonia della primavera del 1943.
(foto archivio D'Amico-Valentini)

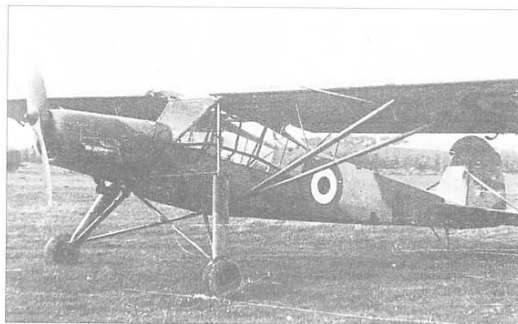
Qui sotto:
Stemma del 41° St. presente al Museo Caproni di Trento
(foto R. Lemmi)



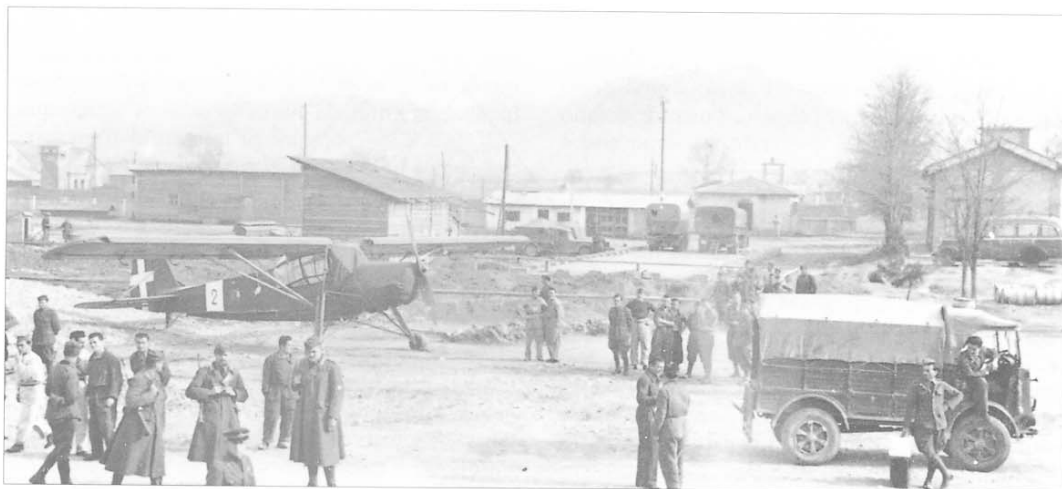


Sopra:
Il Fi 156 del Museo di
Vigna di Valle nel 1995.
(foto G. Alegi - GAVS)

A lato:
Immagine operativa
dello Storch del
Tenente Lauri nel '44
(foto arch. I.De Marchi)



Qui sopra e a lato:
Fi 156 C-3 con postazione difensiva posteriore e livrea Verde Oliva Scuro con capotatura Giallo Cromo, quindi probabilmente sul fronte orientale. Altra probabile foto dello stesso aereo, ma il telo non permette di verificare la colorazione del muso; si nota una "cicogna" dipinta sul lato destro del velivolo (vedi il profilo su "R.A.: colori e insegne '35-'45" ed. Interigest. (foto archivio D'Amico-Valentini)



faretto d'atterraggio sul lato destro della fusoliera mentre era sotto l'ala sinistra) sul recente libro di Giorgio Apostolo Editore - Nei cieli di guerra -; portano due livree (probabilmente effettuate sul campo) con variazioni sul tema della mimetizzazione desertica anche se probabilmente con colori di tonalità diverse visto che il profilo n. 5 non ha banda bianca in fusoliera ma ha le estremità alari colorate di bianco come nei primi mesi di guerra mentre il profilo n. 6 ha la banda bianca adottata dal 1941.

Un esemplare di Fi 156 C-3 portò le insegne della R.A. cobelligerante ed è la MM 12822 riprodotto nella foto a corredo dell'articolo e riportato in Italia, al museo di Vigna di Valle, grazie al fattivo interessamento di Gregory Alegi del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici). Ai comandi di questo velivolo il tenente Fulvio Lauri (M.O.V.M.) effettuò diversi e difficili salvataggi di partigiani feriti e piloti abbattuti dietro la Linea Gotica.

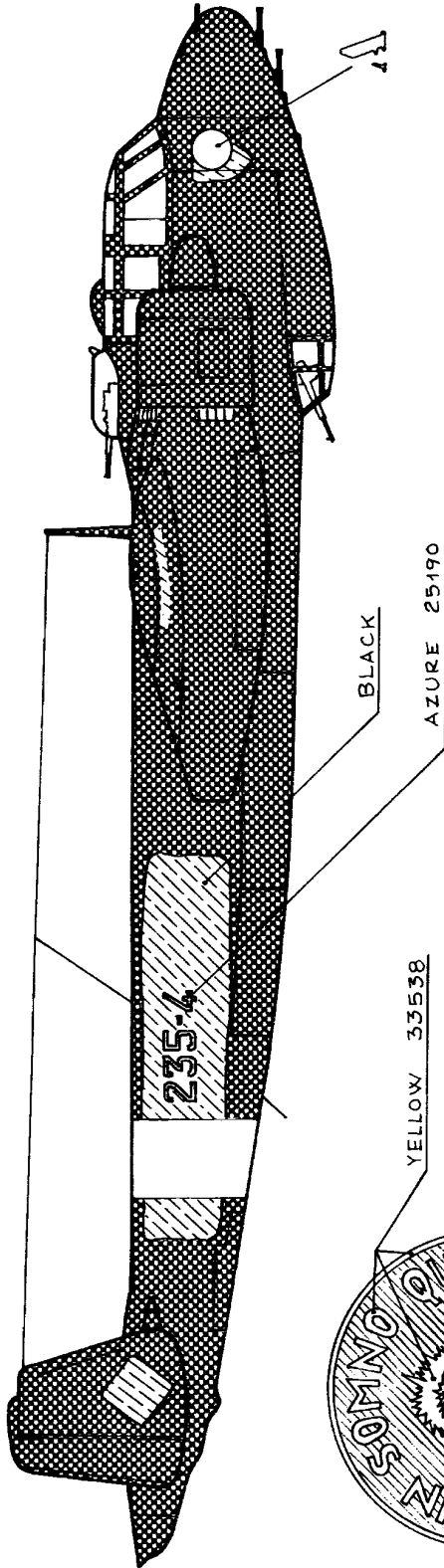
PROFILO n. 7: D.F.S. 230 B-2

Tratto da una foto del libro di Arena che ritrae il primo degli alianti d'assalto acquistati dall'Italia e consegnato a Cameri nel 1943; il problema, comune anche al Go 242 è che non si sa se questi aerei, pur regolarmente acquistati, abbiano mai portato le insegne italiane; nella didascalia di una foto Arena parla di alianti "ancora con le insegne tedesche" ma la consegna dei velivoli (primavera 1943) ed il precipitare degli eventi nell'estate 43 unitamente al fatto che gli aerei furono utilizzati solo per scopi addestrativi, potrebbero anche essere stati causa di ritardo nell'applicazione delle insegne nazionali italiane in modo che, quando dopo l'8 settembre furono requisiti dai tedeschi, questi non dovettero neanche perdere tempo per ridipingere le croci nere.

PROFILO n. 8: Gotha Go 242 A-1

Di questo aliante da trasporto arrivarono in Italia, e sempre a Cameri dove era stato costituito il 1° Nucleo Addestramento al Volo Senza Motore, quattro esemplari (CH+LH, CH+LI, CH+LK e CH+LL) e, verosimilmente, seguirono le stesse vicissitudini dei DSF 230. E' necessario precisare che la mimetizzazione che avevo intenzione di proporre, seguendo le istruzioni del modello, era di tre toni di grigio, mentre Fabio e Fabrizio mi hanno suggerito un più corretto 70/71/65.

IPMS 2017 11-1



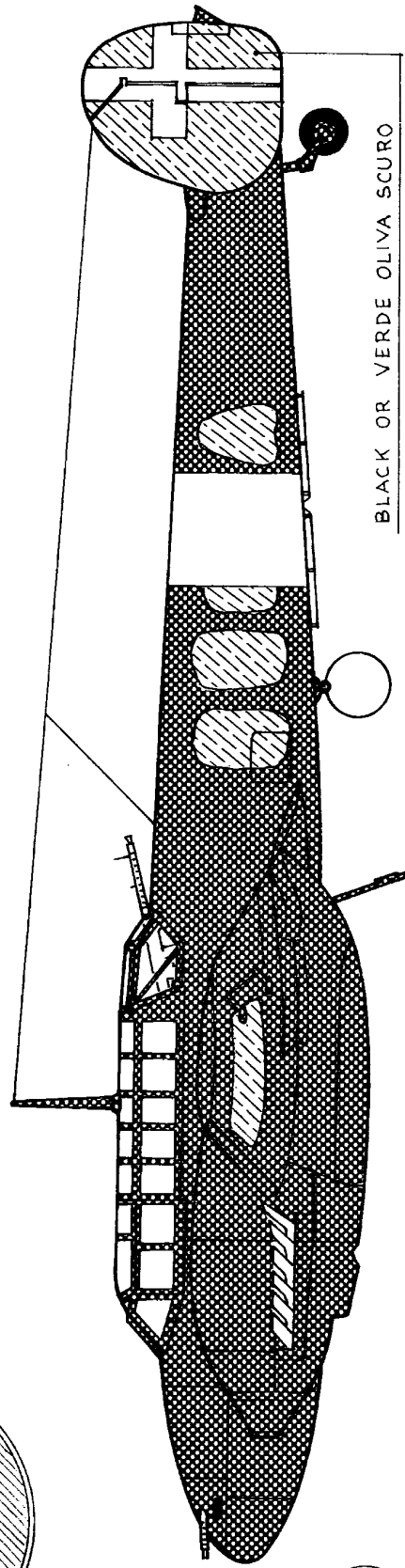
R. Temmi '94



YELLOW 33538

RED 31350

ORANGE 32473

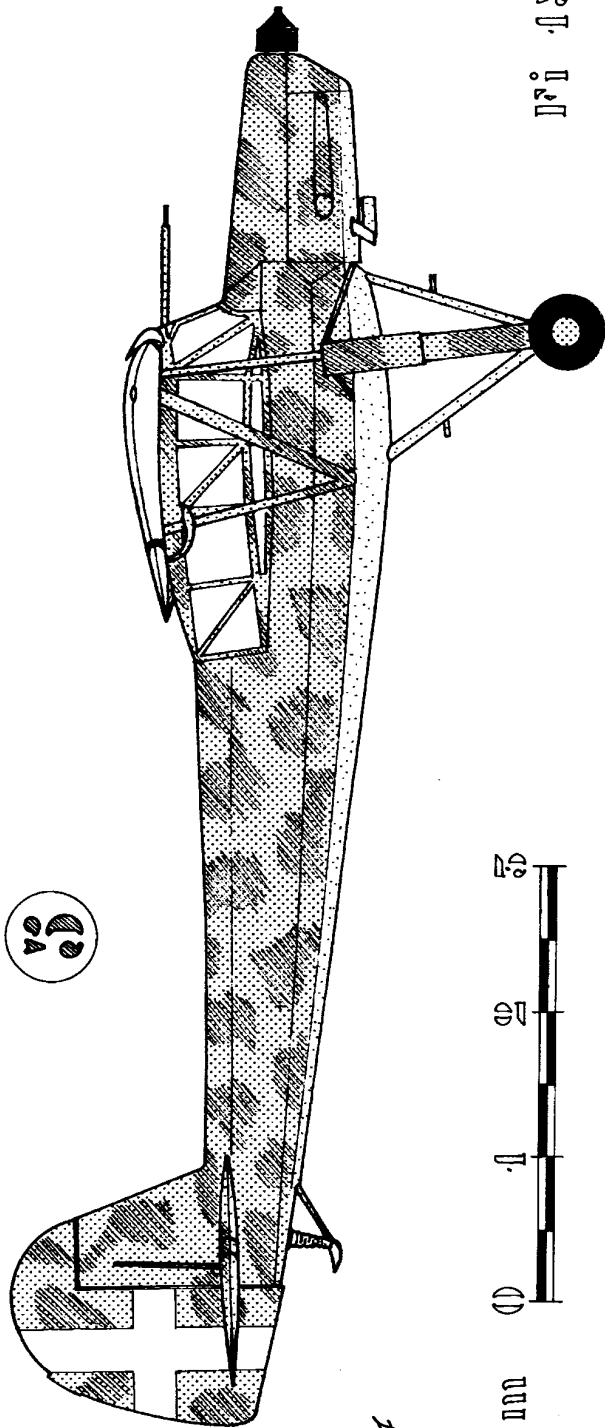
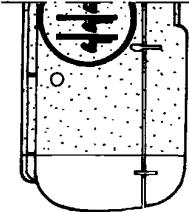


BLACK OR VERDE OLIVA SCURO

IPMS 2017 11-5



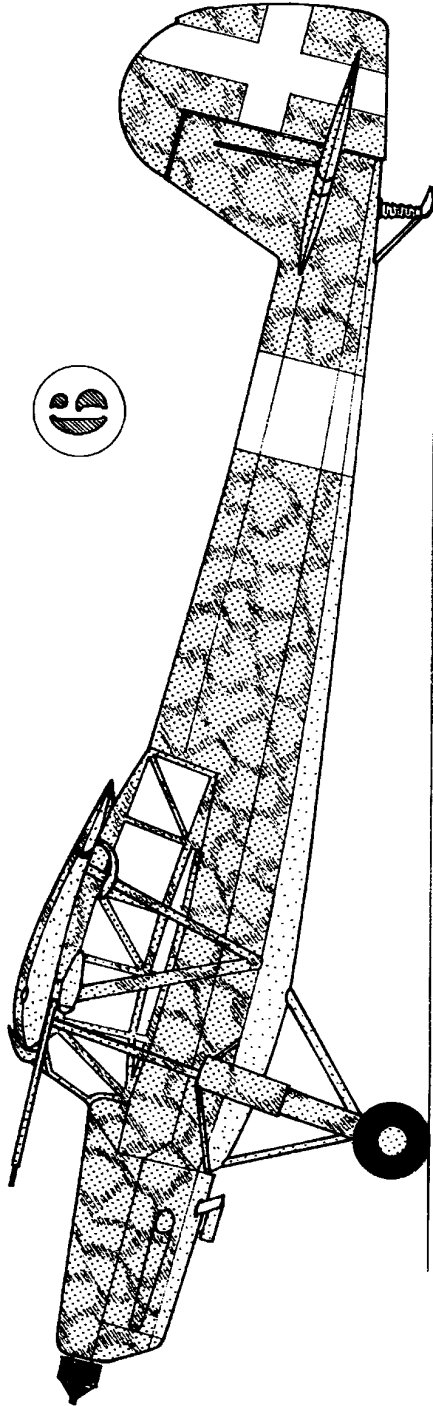
I.P.M.S. Italy



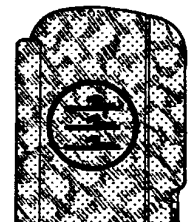
94



PROGETTO
di
R. TERNI



94



R. Terni 94

I.P.M.S. Italy

PROFILO n. 9: Arado Ar 96 B-2

Di questo aereo d'addestramento, non sono riuscito a trovare foto con le insegne italiane (qualche socio per caso ne ha una nel cassetto?) il profilo è pertanto solamente deduttivo in considerazione del fatto che quella proposta è la colorazione solitamente utilizzata per l'addestramento sugli aerei tedeschi nel 1943 e che gli aerei d'addestramento italiani portavano invece tre larghe fasce bianche (talvolta molto ampie) attorno alle ali ed alla fusoliera.

PROFILO n. 10: Junkers Ju 87 D-3

Come detto precedentemente, lo "Stuka" è un tipo minore solo per la R.A. cobelligerante; il profilo è tratto da una bella foto pubblicata su AEROFAN 1/87 e riproduce un esemplare del Nucleo Volo Servizio Tecnico (da cui la sigla NVST sulla coda) con MM 100410 presente sull'aeroporto di Lecce nel 1944; un'altra foto dello stesso esemplare ma senza le carenature del carrello, si trova sul libro di G. Alegi e B. Catalanotto - *Coccarde Tricolori*. Le armi sono state smontate così come gli attacchi alari ed i freni aerodinamici; le coccarde sono nelle sei posizioni canoniche.

Una caratteristica di questo esemplare è l'attacco caudale per il traino degli alianti evidenziato nel particolare B. Arletti e Bianchi concordano sul fatto che probabilmente la riverniciatura dell'aereo sia stata fatta con vernici italiane ed io ho adeguato il profilo che avrei presentato con un colori di tonalità inglese o americana (visto lo stato di prostrazione in cui si trovava la R.A. cobelligerante) Come curiosità cito anche uno Stuka ex Luftwaffe utilizzato, ancora con le ormai sbiadite insegne tedesche, dai piloti del 4° Stormo, a Lecce, nei primi mesi del 1945 (P. Voltan - *Un pilota del Cavallino Rampante* - Editrice la Galaverna-Flaviana 1990).

Dello Junkers Ju 52 ho già parlato in un precedente articolo (Notiziario n. 2/91) a cui occorre però aggiungere che si potrebbe arrivare allo stesso risultato, ma più velocemente, partendo dal kit Italeri n° 150 (versione civile) invece che dal kit n° 101 (versione militare). Il modello proposto era stato l'I-BIZI rimotorizzato con i Piaggio PXR; gli altri Ju 52 dell'Ala Littoria, militarizzati ed utilizzati dai S.A.S, furono l'I-BERO, l'I-BIOS e l'I-BOAN.

Dal punto di vista dei modelli e dei relativi accessori vi è, in generale per gli aerei tedeschi, una vasta disponibilità di scale, di scatole di montaggio e di accessori tranne che per i due alianti che sono proposti solo dalla Huma (DFS 230) e dall'Italeri (Go 242) e per l'Ar 96 proposto dalla Encore (stampo ex Heller).

Un discorso a parte si deve fare per il Do 217 J-1 che non esiste in questa versione in scatola di montaggio: esistono però i due modelli Italeri, Do 217 K-1 e Do 217 N-1, per cui combinando le ali ed i motori del K-1 con la fusoliera dell'N-1 (l'attacco ali/fusoliera è il medesimo) si può ottenere la versione J-1... e non si spreca nulla, perché con la fusoliera dell'K-1 e le ali ed i motori dell'N-1 si ottiene la versione M. Anche per i libri, gli articoli sulle riviste e le recensioni sugli aerei tedeschi esiste solo l'imbarazzo della scelta per cui in questa occasione conviene proporre soltanto una essenziale bibliografia mirata.



Qui sopra:
Un esemplare volante di Fi 156 ripreso a Sion (Svizzera) il 24 Giugno 1989.
(foto R. Lemmi)

Bibliografia essenziale:

- Brotzu, Caso, Cosolo - *Dimensione Cielo n. 3 e 6* - Ed. Bizzarri 1972 e 1974;
- Emiliani, Ghergo, Vigna - *Regia Aeronautica, colori e insegne '35-'45* - Intergest 1974;
- Brotzu e Cosolo - *Dimensione Cielo n. 7 e 9* - Ed. Bizzarri 1974 e 1976;
- Borgiotti e Gori - *Gli Stuka della Regia Aeronautica '40-'45* - STEM Mucchi 1976;
- Brotzu, Caso, Garelo - *Dimensione Cielo n. 11* - Ed. dell'Ateneo e Bizzarri 1977;
- Bignozzi - *Lo "Storch" in Italia* - articolo su Storia Modellismo B1, 1/78;
- Arena - *La Luftflotte italiana* - Ed.A.I. 1978;
- Arena - *Bf 109, storia del caccia Messerschmitt* - Ed. dell'Ateneo e Bizzarri 1980;
- D'Amico e Valentini - *The Me 109 in Italian service '43-'45* - Monogram 1985;
- Alegi e Catalanotto - *Coccarde tricolori* - Nuovo Studio Tekna 1994;
- AA.VV. - *Nei cieli di guerra* - Giorgio Apostolo Editore 1996.

Sul Notiziario i precedenti articoli della serie sono:

- Aerei Alleati nella Regia Aeronautica - Not. 1-1993 (e addendum su 3/4-1996)
- Aerei Jugoslavi nella Regia Aeronautica - Not. 3/4-1995 (e addendum su 2-1996)
- Aerei Francesi nella Regia Aeronautica - Not. 1-1996 (e addendum su 2-1996)

Qui sotto e in basso:
Ju 87 cobelligerante ripreso nella primavera del 1944 sul campo di Elmas (Cagliari).
(foto archivio D'Amico-Valentini)

Ju 87 cobelligerante descritto nel Profilo n° 10.
(modello e foto R. Lemmi)

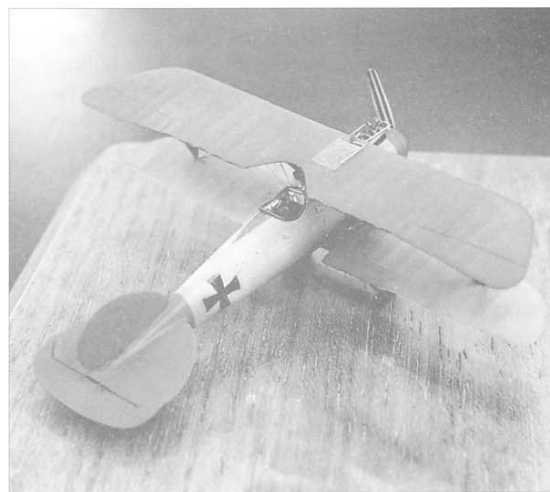
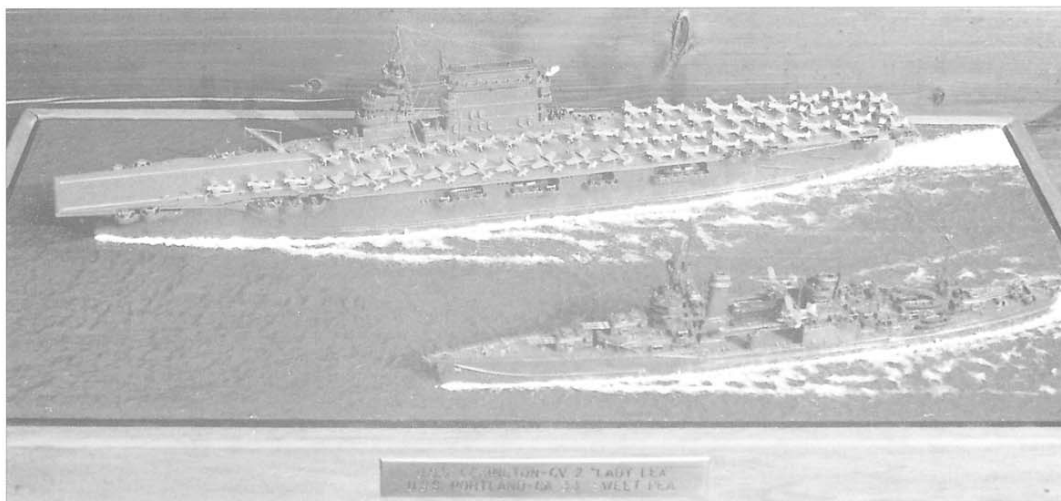


CAMPIONATO IPMS - ITALY

20^a MOSTRA-CONCORSO NAZIONALE HOBBY MODEL EXPO

a cura del Centro IPMS di Milano

Qui a lato:
Angelo Lanna di Torino ha conquistato il Campionato Nazionale 1997 con questo diorama 1:700 riproducente la portaerei USS Lexington con la nave scorta USS Portland, in rotta verso il Mar dei Coralli nel 1942; sui ponti sono presenti marinai e velivoli completi di ogni particolare.
(tutte le foto via Centro IPMS - Milano)
Alcune immagini appaiono ritagliate ai lati a causa degli originali [N.d.R.]



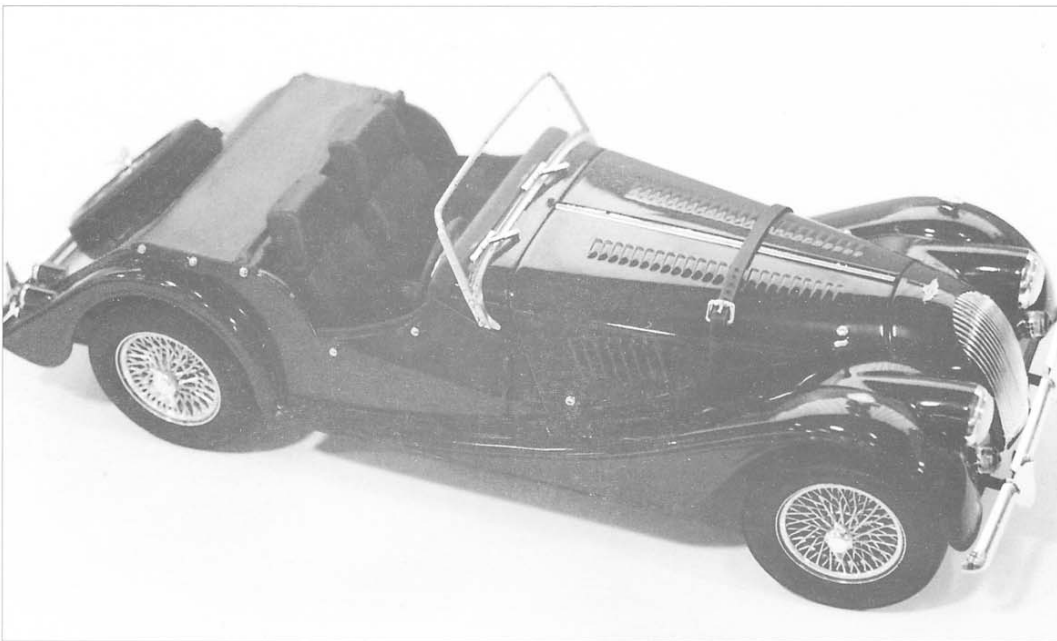
Sopra:
Lo svizzero Nicolas Poncini (IPMS Ticino) ha vinto il Trofeo aerei autoconstruiti e vacuform con un imponente Sikorsky H-5 in 1:32; vittorioso anche nella scala 1:72 con questo Albatros D.V da kit Pegasus.

A lato:
L'Alfa 155 V6TI DTM in 1:43 che ha portato alla vittoria Fabrizio Brandovardi del CMV Varedo (MI).

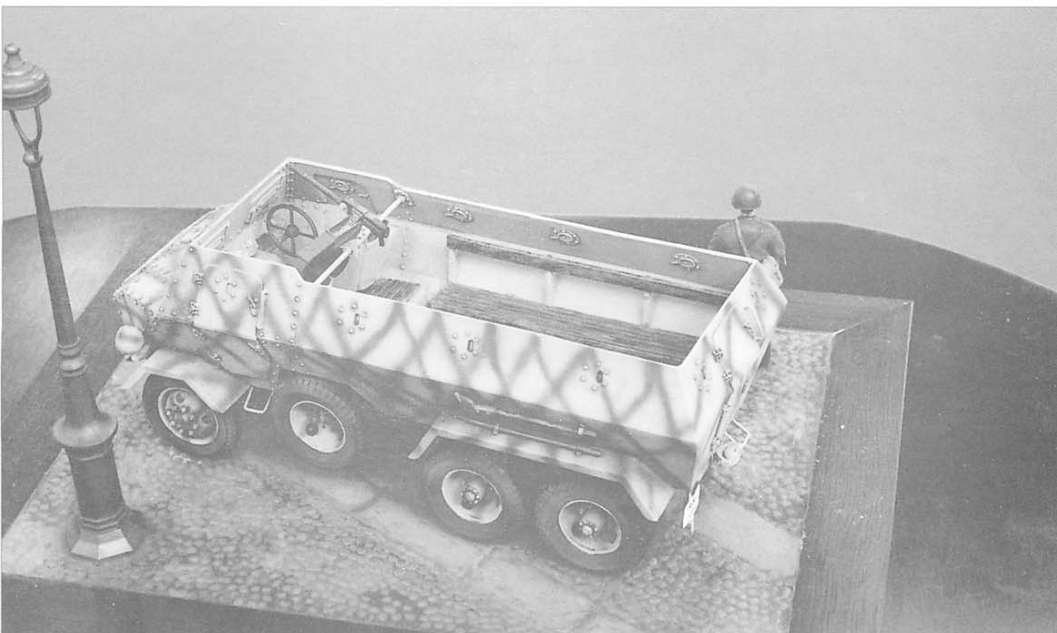




Qui a lato:
Per i diorami a soggetto aeronautico, Antonio Verardi di Cislago (VA) ha proposto in scala 1:72 questo notevole TF-104 G del 20° Gruppo, in hangar per la manutenzione di secondo livello.



Qui al centro:
Una Morgan 4 realizzata da scatola Tamiya in 1:24 da Patrizio Giacomello del CCG Garibaldi (GE); una realizzazione impeccabile anche senza iperdettaglio.



In tema di autocostruzioni, Giorgio Piacentini del GMC di Cossolovo (PV) ha realizzato questo Fiat-SPA Dovunque 35 Protetto del 1944, in scala 1:35.

Qui a lato:
Pensando cosa fosse
prima di montarlo c'è
da complimentarsi
per questo DUKW
estesamente migliora-
to da Marcello
Meregalli, partendo
dal kit in resina della
ADV in scala 1:35.

Al centro:
Lo stesso autore ha
superdettagliato la
Ford Tyrrell 003 di
Jackie Stewart in
scala 1:12.



STAMMKENNZEICHEN: addendum

■ **Trattando** degli Stkzn. (vedere Notiziario 2/1997), non avrei mai pensato di alzare il coperchio di una pentola tanto bollente! Sono, infatti, giunti alcuni interessantissimi interventi che gettano nuova luce sull'argomento. Il socio Ugo Biasini di Trieste mi ha indicato un altro uso della codificazione oltre a quelli già visti. In un caso almeno, il codice ebbe (volontariamente o meno non è dato saperlo), funzione di acronimo. Quale esempio mi segnala lo Ju 188 E-0 usato per i trasferimenti del Generale Ehard Milch codificato ST+GL che stava per: Stabsflugzeug GeneralLuftzeugmeister, in altre parole: velivolo dello Stato Maggiore per il Quartiermastro generale degli armamenti aerei.

Sono inoltre stati individuati i seguenti ulteriori gruppi matricolari, in gran parte segnalati dai Sigg. F.D'Amico e G.Valentini, cui va un sentito ringraziamento:

(1a)	BI + FA/Z	15 810 - 15 535
(2a)	BJ + TA/Z	15 595 - 15 620
(3a)	BR + EA/Z	410 549 - 410 574
(4a)	BX + IA/Z	410 523 - 410 548
(5a)	CI + JA/Z	16 635 - 16 660
(6a)	CJ + MA/Z	18 413 - 18 438
(7a)	DQ + IA/Z	16 412 - 16 437

(8a)	GK + CA/Z	166 445 - 166 470
(9a)	KL + OY	160 004
(10a)	KO + PA/Z	160 005 - 160 030
(11a)	PJ + SA/Z	160 315 - 160 340
(12a)	PL + FA/Z	18 776 - 18 801
(13a)	PQ + JA/Z	161 027 - 161 052
(14a)	RJ + TA/Z	18 605 - 18 630 (I)
(15a)	RP + FA/Z	161 079 - 161 104
(16a)	RW + BA/Z	162 000 - 162 025
(17a)	RW + CA/Z	162 026 - 162 041
(18a)	RW + EA/Z	162 078 - 162 103
(19a)	RW + HA/Z	162 156 - 162 181
(20a)	SI + UY	18 512 (II)
(21a)	TH + XA/Z	18 163 - 18 188
(22a)	VO + WA/Z	410 730 - 410 755

Attiro la vostra attenzione sui nn. 9a e 10a che comportano la correzione del n.31 del mio precedente articolo. Quanto al secondo, le nuove informazioni rendono pressochè certo che questo blocco fosse completo da A/Z. Per il primo, si è ora appurato che il KD+PE fosse il W.Nr.160 000 così come il KL+OY il 160 004. Impossibile ad oggi determinare quali fossero i codici attribuiti agli aerei terminanti con -001, -002, -003. Altri soci possono aiutarmi ?

Riccardo Vestuto

Note:

- (I) overlapping con il n.58

- (II) questo velivolo compare nell'elenco fornitomi, ciò implica che probabilmente non tutta la serie di lettere sia stata attribuita al gruppo n.89: SI+DA/Z (vedere Notiziario 2/1997)