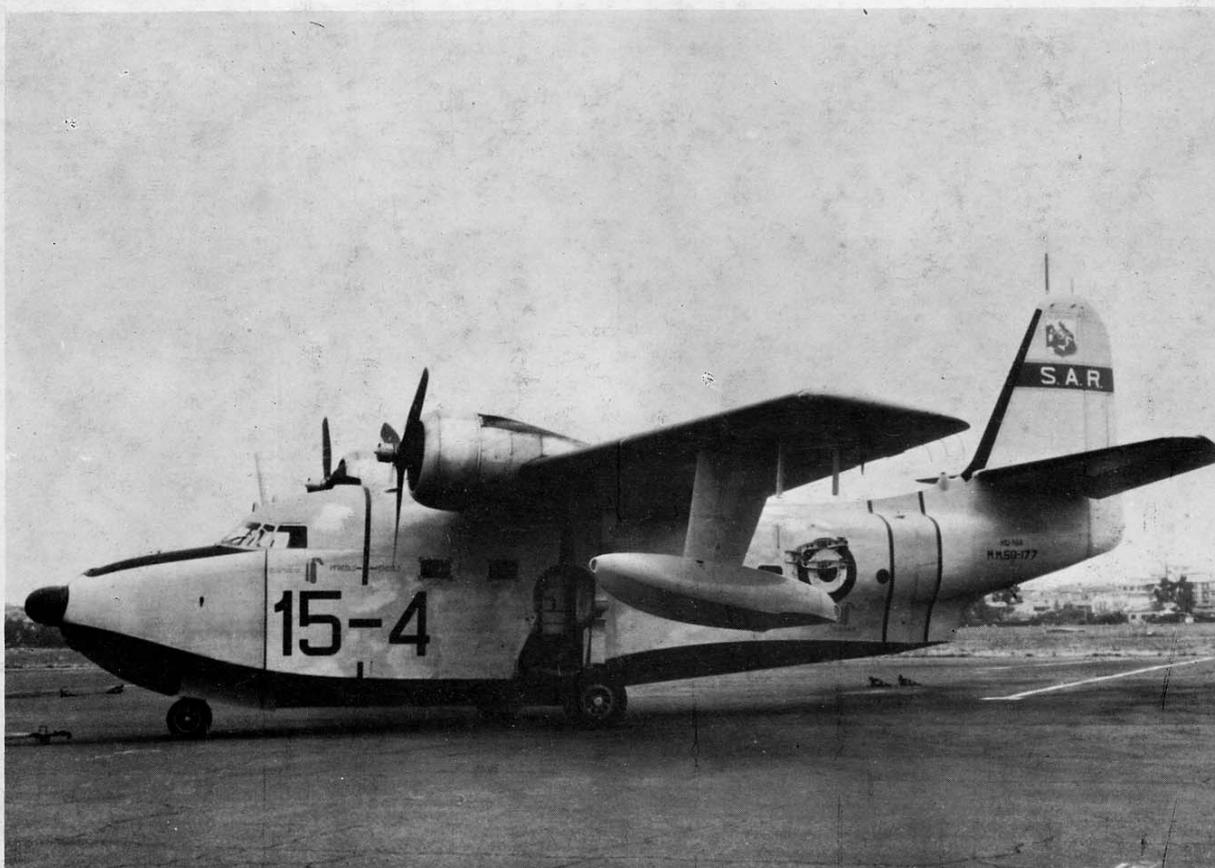




il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 6, No. 2 — 1974





Il Grumman Albatross 15-4, M.M. 50-177, del 15° Stormo fotografato a Pratica di Mare in occasione della manifestazione per il 50° anniversario dell'A.M.I. Notare la nuova configurazione dello stemma sulla deriva e l'usura della vernice alluminio sulla fusoliera. (Foto A.M.I.)

editoriale

Per chi abita a Roma la vista di un Grumman "Albatross" del 15° Stormo è abbastanza comune. A parte andarli a cercare nel loro "nido", cioè all'Aeroporto di Ciampino, è facile riconoscerli a causa della loro smagliante colorazione quando sorvolano la città in fase di atterraggio o partenza.

E' quindi normale che l'interesse si sia manifestato anche in chiave modellistica, ma in genere i modelli che abbiamo visti realizzati se erano più o meno accurati sotto il profilo colorazione lasciavano molto a desiderare dal punto di vista strutturale. Il modello della Monogram riproduce infatti la versione B mentre quello usato dall'AMI è l'A. Venire a capo delle differenze tra i due e quindi capire il lavoro necessario per effettuare la conversione non è stata un'impresa facile. La documentazione ufficiale non era accessibile perchè il velivolo è ancora operativo; richieste inviate alla Grumman avevano ricevuto solo delle risposte piuttosto evasive. Ad un certo momento si manifestò su questa materia un interesse da parte di Bob Migliardi, responsabile della pubblicazione Random Thoughts della consorella IPMS-Canada. Noi fornimmo la nostra collaborazione a Migliardi con l'intenzione poi di presentare su queste pagine la parte relativa all'"Albatross" italiano. Random Thoughts ha infatti sviluppato il tema con articoli comparsi su diversi numeri e trattando quasi tutte le nazioni che hanno impiegato questo velivolo. Quello dedicato all'A.M.I. comparve sul numero di Settembre 1973.

Citiamo come curiosità il fatto che per Migliardi l'interesse per l'Albatross ha finito col diventare una specie di malattia ed è arrivato al punto da effigiarlo sulla sua carta intestata; per la precisione si tratta del 15-3 dell'AMI.

Successivamente sono emersi dei fatti nuovi ed inoltre è stato possibile consultare della documentazione ufficiale e pertanto il lavoro qui pubblicato è praticamente originale soprattutto per quanto riguarda la conversione che è al tempo stesso più semplice e più precisa di quella suggerita su R.T.

Parallelamente a quello della conversione, non meno arduo è stato il problema di chiarire tutti i punti oscuri o incerti relativi ai contrassegni e la colorazione. Si tratta in fin dei conti di un pugno di velivoli, sempre gli stessi, ma sono stati oggetto di un trasformismo "alla Fregoli". Sono rimasti degli elementi incompleti, come per esempio quello relativo alla sigla C.S., e quindi saremo grati a chiunque vorrà completare quanto da noi riportato. Un altro elemento sul quale si è accesa la discordia è l'arancione che compare sul muso e sulla coda; secondo la documentazione ufficiale dovrebbe essere "Arancione ad alta brillantezza", cioè una normale vernice con finitura lucida, ma c'è chi è pronto a giurare che si tratti invece di una vernice "day-glo". Probabilmente il mistero si spiega con il fatto che la vernice a contatto con gli elementi atmosferici e con l'ambiente salmastro si deteriora rapidamente divenendo opaca e dando luogo a strani riflessi. Si tratta di un fenomeno osservato anche in altre occasioni.

A.M. BELLEI

INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della R.A. - Parte seconda - Distintivi di nazionalità	1
La Salvezza viene dal Cielo	
Il Soccorso Aereo	5
Il Grumman SA-16 o HU-16 "Albatross".	6
L' "Albatross" italiano	7
Il modello	16
Conversione	16
Dettaglio	19
Finitura	21
Diorama	22
Attività dell'Associazione	23
Summary	24

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

PARTE SECONDA — DISTINTIVI DI NAZIONALITÀ

Dopo le premesse e le considerazioni di carattere generale del numero precedente entriamo nel vivo dell'argomento partendo dai distintivi di nazionalità. Con questo termine intendiamo riferirci a quel complesso di contrassegni che in vario modo indicano per i velivoli militari la nazionalità di appartenenza: fasci alari, fasci di fusoliera, tricolore di deriva e croci di deriva. Escludiamo quindi per il momento tutti gli altri tipi di contrassegni ed in particolare quelli di tipo tattico, come le fascie bianche di fusoliera, che possono essere comuni a velivoli di nazioni diverse alleate o avere solo un valore locale.

Premettiamo, inoltre, che un po' in contrasto con il titolo la nostra attenzione sarà soprattutto rivolta al periodo della seconda guerra mondiale ed anni immediatamente precedenti sia perchè è quello di maggiore interesse per il modellista, sia perchè per gli anni compresi tra le due guerre le informazioni sono ancora scarse.

Alla fine della prima guerra mondiale i velivoli della Aviazione Militare, sia che fossero inquadrati organicamente nell'Esercito o nella Marina, avevano come distintivi di nazionalità la bandiera tricolore applicata sulla deriva e le classiche coccarde nelle sei posizioni.

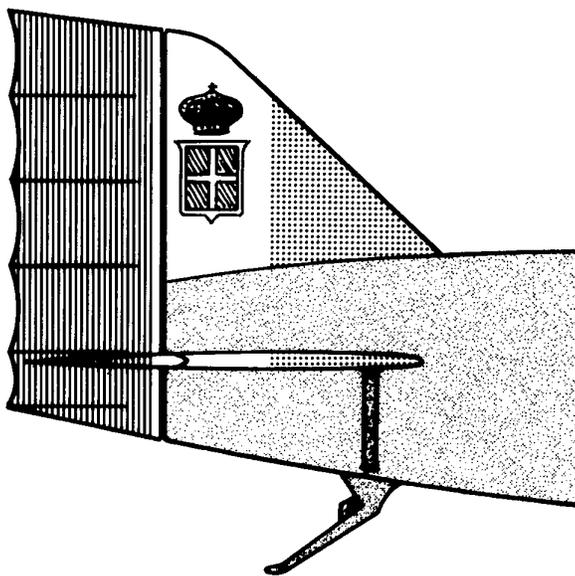
A tale riguardo si veda l'articolo di Tullio Marcon su JP-4 di settembre 1973. Tale situazione rimase in vigore fino a pochi mesi dopo la costituzione della Regia Aeronautica che avvenne nel marzo 1923. Foto di manifestazioni e parate svoltesi per celebrare il nuovo ruolo di arma indipendente ci mostrano infatti velivoli in questa configurazione. Subito dopo però, e senza che si conosca la data o la documentazione ufficiale, scompare del tutto la coccarda che non viene sostituita da altro tipo di distintivo. Diciamo subito che il disco con il fascio singolo non stilizzato posizionato sulla fusoliera dei monomotori o, a volte, sulla cappotta del motore centrale dei plurimotori a nostro avviso non è da considerare un distintivo di nazionalità, ma più propriamente una sorta di "distintivo di regime". Avremo comunque modo di tornare su questo argomento.

Pertanto dal 1923 fino al 1936 l'unico vero distintivo di nazionalità è costituito dal tricolore applicato sulla deriva e richiamato nella documentazione ufficiale con i termini "distintivo militare" o "bandiera nazionale da guerra". Esso doveva coprire i due lati della deriva verticale quando unica o i lati esterni nel caso di impennaggi multipli; in realtà per lo più le foto ci mostrano l'applicazione del tricolore anche sui lati interni delle derive multiple, ma quando di tipo triplo (come il S.I.A.I. S. 55) quello interno ne è privo. La successione dei colori era sempre con il verde rivolto verso prora.

Apparentemente non c'erano regole che stabilissero se il tricolore dovesse interessare solo la parte mobile della deriva perchè le foto ci mostrano una grande varietà di casi. Probabilmente si decideva velivolo per velivolo a seconda della forma e della convenienza. Inoltre spesso, in particolare nei monomotori, il tricolore era applicato anche sui lati superiori ed inferiori degli impennaggi orizzontali allineando le zone con

quelle della deriva verticale (esempio classico Fiat C.R. 32).

Nella parte bianca del tricolore, ma solo sulla deriva verticale, era applicato lo Scudo Sabauda che ebbe due configurazioni diverse: una costituita da uno scudo rettangolare diviso in quattro parti e sormontato dalla corona reale; la seconda, più complessa, aveva sempre lo scudo crociato ma con due piccoli fasci ai lati, un cordone intorno (il collare della Santissima Annunziata) e un nastro che si raccordava con la corona che sovrastava lo scudo. Nel nastro era riportato tre volte il motto "FERT". Gli altri particolari si possono rilevare dai disegni che accompagnano questo articolo. Questo secondo tipo di Stemma Sabauda era di due dimensioni diverse.

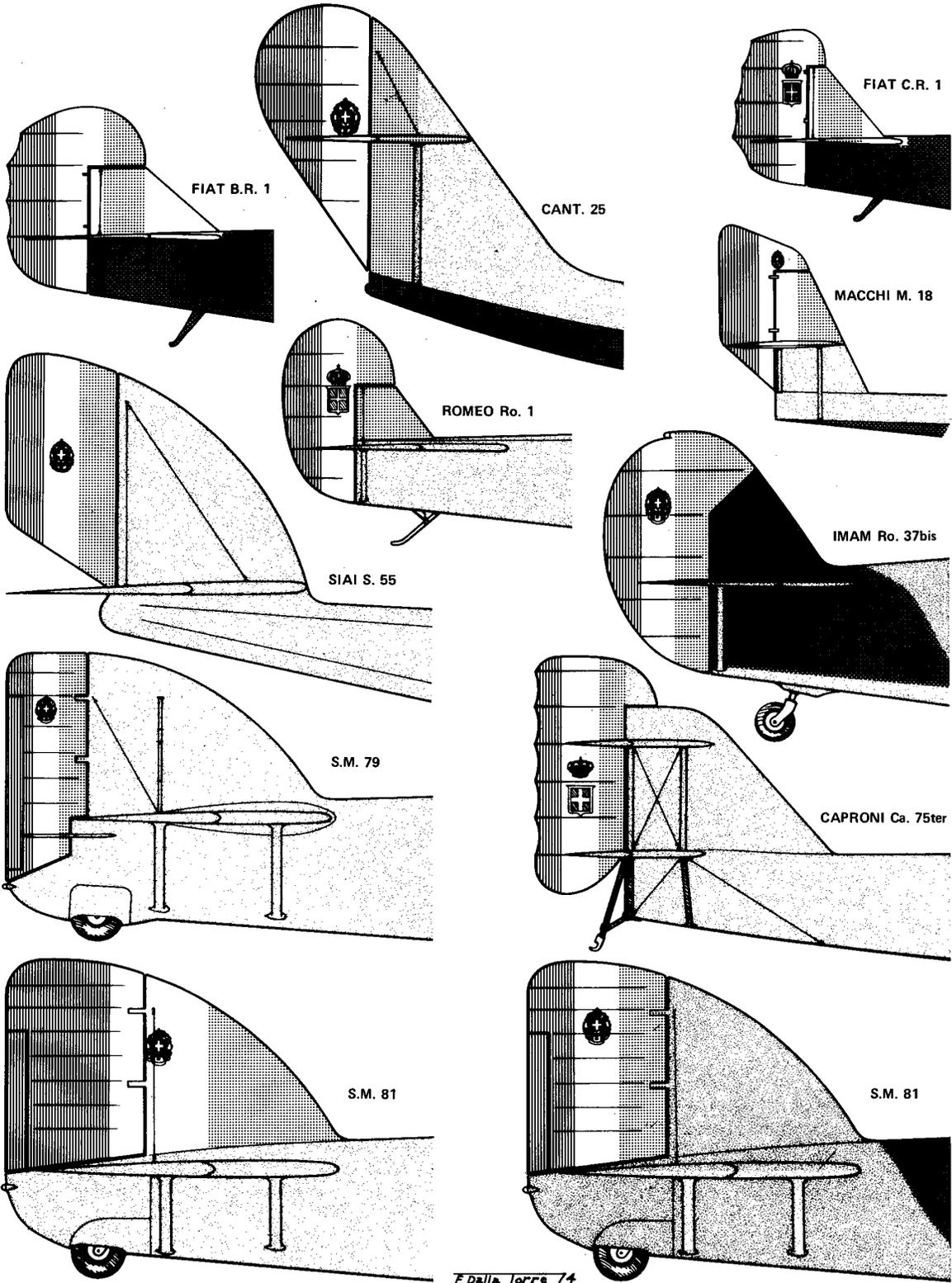


Tipica applicazione del tricolore di deriva o "bandiera nazionale da guerra" su un Ansaldo A.C. 2 in questo caso con lo stemma Sabauda "prima maniera".

Esso non era dipinto, ma normalmente applicato sotto forma di decal, differendo da quelle che noi usiamo sui modelli per il fatto che prima dell'applicazione la superficie che aderiva sulla carta di supporto era quella anteriore, mentre quella posteriore era libera e provvista di colla. Si bagnava quindi la colla, si faceva aderire la decal sulla superficie dell'aereo e poi si toglieva il supporto di carta anteriore. Lo stesso procedimento è tuttora usato per le decal di alcuni kit dell'Europa Orientale e per altre applicazioni, quali gli stemmi del comune che compaiono sui fianchi dei mezzi pubblici.

La posizione normale dello Stemma Sabauda era al centro della fascia bianca, ma non mancavano le eccezioni che vanno dalla totale assenza al posizionamento sulla parte più alta. Non si hanno indicazioni circa la data in cui lo stemma del secondo tipo abbia

ESEMPI DI APPLICAZIONE DELLE BANDE TRICOLORI O "BANDIERA NAZIONALE DI COMBATTIMENTO" SU DIVERSI TIPI DI VELIVOLI NEL PERIODO 1923 - 1941
TYPICAL APPLICATIONS OF THE FUSELAGE TRI-COLOURS BANDS ON REGIA AERONAUTICA A/C DURING THE PERIOD 1923-1941



E. Dalla Torre 74

sostituito quello del primo tipo, ma probabilmente non devono essere state applicate norme molto rigide perchè negli anni intorno al '30 sembrano coesistere entrambi.

Prima di chiudere il discorso sullo Stemma Sabaudò facciamo notare che esso è tipico della Regia Aeronautica dato che non compare durante la prima guerra mondiale e gli anni immediatamente successivi.

Infine lo stesso tricolore di deriva presenta alcuni casi particolari da considerare al livello di curiosità: nel numero 6/72 della pubblicazione IARB compare la foto di un R.6 (un mini-triplano dell'Ing. E. Ricci) che mostra sulla deriva tre sottili bande tricolori applicate obliquamente in alto con sotto uno Stemma Sabaudò del secondo tipo, ma di enormi dimensioni; nel numero 5/72 si vede in copertina un idrocorsa M.67 che nella fascia bianca ha in alto la corona senza lo scudo e a metà altezza un fascio littorio con la lama rivolta verso poppa!

La configurazione generale finora descritta è quella con la quale operarono i velivoli impiegati nella campagna d'Etiopia (1935). E' nel luglio del 1936, e quindi contemporaneamente all'inizio della guerra di Spagna, che interviene un primo significativo cambiamento. Infatti con il supplemento al foglio d'ordini del 9 luglio 1936 vengono introdotti i fasci alari. A questo punto riproduciamo integralmente il testo del documento ufficiale:

TINTEGGIATURA DEI VELIVOLI

Ferme restando le disposizioni in vigore circa i distintivi di Reparto da applicarsi alle fusoliere e sulle carlinghe degli aeroplani costituenti le dotazioni di linea, dispongo che d'ora in avanti tutti i velivoli destinati alla linea stessa, portino sulle ali una coccarda circolare del modello e delle dimensioni risultanti dalle tavole annesse.

La coccarda dovrà essere dipinta in nero sul dorso dell'ala (ala superiore per i biplani) e sul ventre dell'ala (ala inferiore per i biplani).

Sulle ali degli aeroplani a tintura mimetica, la coccarda sul dorso dell'ala dovrà avere il cerchio nero e i fasci littori neri sul fondo chiaro; quelle sul ventre, fasci littori chiari su fondo nero.

Le dimensioni delle coccarde dovranno essere, per ciascuna specialità, quelle riportate nelle tavole annesse.

p. Il Ministro
Valle

Il documento era accompagnato da tre tavole (quelle citate nel testo) che mostrano in una scala costante pari a circa 1/26 la posizione della coccarda rispetto all'ala e separatamente un solo fascio con tutte le quote espresse in millimetri. La tavola A porta l'intestazione "Bombardamento", la tavola B "Ricognizione" e la tavola C "Caccia".

Per comodità abbiamo ritenuto opportuno riprodurre, condensandole in una sola pagina, le porzioni di ala in scala 1/72 e il dettaglio del fascio conforme all'originale; purtroppo non è possibile garantire che in fase di stampa si ottenga esattamente un disegno in scala 1/72 e quindi quello che fa testo sono le quote in millimetri.

Dall'esame di questa documentazione ufficiale, che

tra l'altro ci sembra venga citata per la prima volta, scaturiscono immediatamente alcune considerazioni. Prima di tutto la "data di nascita" dei fasci alari mentre spesso in precedenza erano state pubblicate a tale riguardo delle inesattezze (per es. nello studio, per altri versi pregevole, di Tullio Marcon che compare nei primi numeri di Interconair).

In secondo luogo il fatto molto importante che le coccarde erano, ufficialmente, solo di tre dimensioni a seconda della specialità dei velivoli. Questa norma differisce da quella seguita attualmente dall'Aeronautica Militare Italiana che invece stabilisce la dimensione della coccarda e il suo posizionamento con rapporti costanti rispetto alla geometria dell'ala (centro a ¼ dell'apertura alare, diametro pari all'80% della corda in quel punto escluse le parti mobili) per cui risulta che praticamente ogni tipo di velivolo ha una sua dimensione di coccarda. Non si può escludere che ci siano state delle eccezioni, specialmente in quei casi in cui l'adesione rigida alle norme avrebbe creato dei problemi per la particolare configurazione dell'ala, ma rientrano appunto nel conto delle "eccezioni che confermano la regola".

In terzo luogo se si va a confrontare la forma dei fasci con quelli disponibili tramite decal ci si rende facilmente conto che praticamente nessuno, dai produttori di scatole di montaggio a quelli specializzati in decal, trasferibili compresi, ha finora riprodotto esattamente la configurazione giusta. Gli errori più comuni risiedono o nella forma della lama o nell'asta della scure che a volte non esiste mentre in altri casi è rappresentata come un elemento o filetto staccato. Dei due errori l'ultimo è forse più giustificato perchè effettivamente qualche volta il fascio compare con l'asta staccata dal corpo principale (per es. vedi Dimensione Cielo—Immagini B1 pag.11 in alto, Regia Aeronautica: Balcani e Fronte Orientale foto 30, Dimensione Cielo n.5 pag.87). Si tratta comunque di eccezioni e di questo ci si può rendere conto esaminando con attenzione le numerose fotografie dell'epoca che oggi sono a disposizione di tutti grazie ai molti libri pubblicati. D'altra parte l'asta della scure separata ha poco senso se si riflette sulla natura dell'oggetto che il simbolo stilizzato vuole rappresentare; il fascio littorio, all'epoca romana, era il simbolo del potere di amministrare la giustizia esercitato in origine dal pretore; questi era accompagnato da due littori che portavano ognuno un fascio di verghe sistemate intorno ad un bastone centrale con a lato una scure, il tutto legato insieme con dei nastri.

Le verghe ed il bastone, presumibilmente, servivano per le pene meno gravi oppure come "aperitivo" per quella definitiva da amministrarsi con la scure. Lasciamo ora perdere gli antichi romani e riprendiamo il nostro discorso.

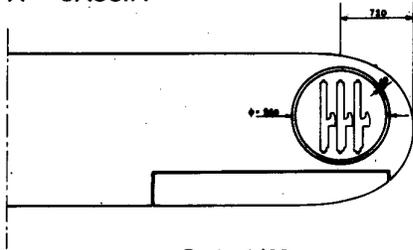
Il documento ufficiale prima riportato (tra l'altro molto impropriamente intitolato "tinteggiatura dei velivoli") mette in luce un altro fatto importante. Distingue, per l'applicazione delle coccarde, tra velivoli mimetizzati e non, laddove quest'ultimi sono sostanzialmente quelli con finitura alluminio. Ora, mentre la prescrizione veniva rispettata per gli aerei mimetizzati (e quindi fasci neri su fondo bianco sopra e "in negativo" sotto), lo stesso non si può dire per quelli non mimetizzati dove coesistono le due configurazioni, quella richiesta dalla norma e quella con i fasci neri su fondo bianco sia sopra che sotto le ali. Quest'ultima sembra essere la più comune.

A.M. BELLEI

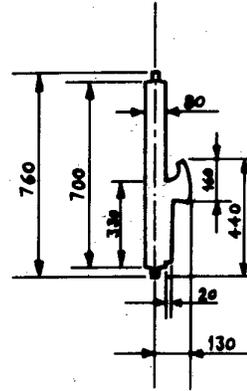
FASCI ALARI INTRODOTTI IL 9 LUGLIO 1936

WING FASCIS INTRODUCED THE 9TH OF JULY, 1936

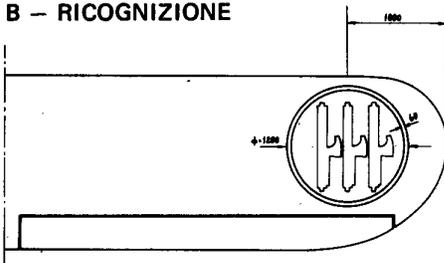
A - CACCIA



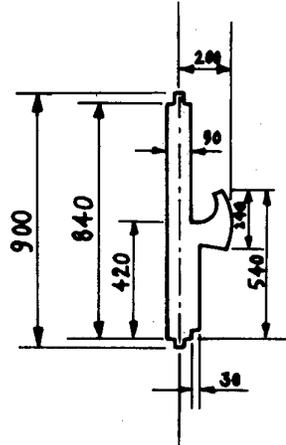
Scala 1/72



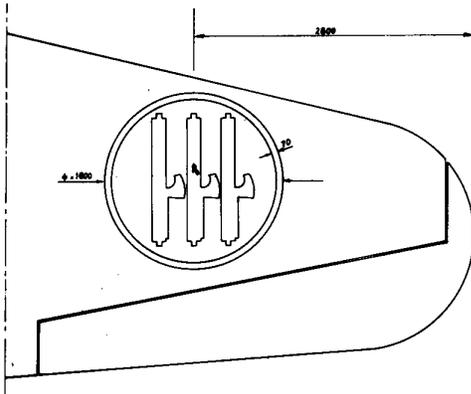
B - RICOGNIZIONE



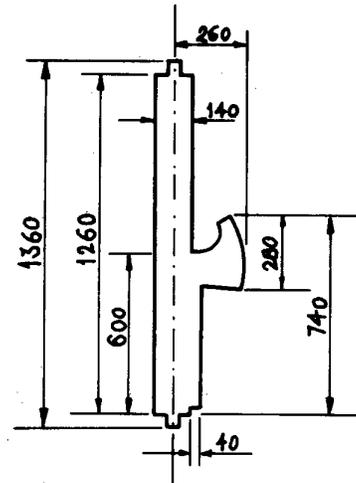
Scala 1/72



C - BOMBARDAMENTO



Scala 1/72



I disegni sono ricavati da documentazione ufficiale dell'epoca
The drawings are reproduced from official documentation

E. Dalla Torre

LA SALVEZZA VIENE DAL CIELO

IL SOCCORSO AEREO

La costituzione del Servizio Soccorso risale al 1940 quando tre squadriglie, la 612^a, 613^a, 614^a, e due Sezioni Soccorso vengono equipaggiate con dodici Cant Z506 e cinque S66. Il loro compito è portare immediato soccorso agli equipaggi abbattuti o in difficoltà indipendentemente dalla loro nazionalità.

A metà '43 il Servizio diventa parte integrante dell'Aviazione Marittima e si articola su undici Sezioni Aeree di Soccorso. Dopo l'armistizio si forma a Taranto il Raggruppamento Idro che oltre al soccorso svolge tutti i compiti dell'aviazione marittima dalla scorta convogli alla caccia antisom. Gli aerei utilizzati in questi primi cinque anni di vita sono Cant Z501 e 506, RS14 e S66.

Il 14 Aprile 1946 nasce ufficialmente il Servizio Ricerca e Soccorso dell'aeronautica militare integrato in una organizzazione internazionale il cui compito è la ricerca ed il soccorso ad aeromobili in pericolo.

Centocelle diventa sede della sua direzione e della Centrale Soccorso direttamente collegata a sei Centri di coordinamento. Inoltre può contare su sette sezioni idrovolanti, tre sezioni aerei terrestri e sette sezioni motoscafi.

Il 1° agosto 1948 viene istituito il Comando Soccorso Aereo, con base a Vigna di Valle al quale fanno capo quattro Centri e due Sottocentri Soccorso. Ad esso vengono assegnati dei mezzi permanenti di soccorso (aerei e motoscafi) dei quali entrano a far parte i velivoli del disciolto Raggruppamento Idro.

Negli anni cinquanta il Servizio Ricerca e Soccorso è equipaggiato come segue; anfibi: Cant Z506 e Piaggio P136; terrestri: Fiat G12 e G212, SM82 e Macchi 416; elicotteri: Westland Sikorsky S51, Sikorsky S55 e Augusta Bell 47. Come si può ben vedere un parco velivoli molto eterogeneo ed al quale in parecchi casi urge dare un sostitutivo.

La scelta cade sul Grumman SA-16, aereo polivalente ed ampiamente sperimentato, del quale nel 1958 iniziano le prime consegne. Contemporaneamente il Servizio Ricerca e Soccorso assume la nuova denominazione abbreviata con la sigla S.A.R. (Search And Rescue) adottata internazionalmente.

Pian piano l'"Albatross" sostituisce i velivoli più vecchi (nel giugno del 1959, ad esempio, viene radiato l'ultimo 506 che non si sa bene per quale miracolo è tuttora perfettamente conservato a Vigna di Valle) riequipaggiando l'84° Gruppo in coabitazione con il P136.



Un anfibo Piaggio P.136 impiegato dall'84° Gruppo dell'allora Comando Soccorso Aereo fotografato presso l'idroscalo di Vigna di Valle, Lago di Bracciano. (Foto A.M.I.)

A consegne ultimate si procede ad una nuova organizzazione del Servizio che entra in vigore il 30 settembre 1961 e lo mette alla diretta dipendenza dei Comandi di Regione Aerea.

Una ulteriore riorganizzazione si ha il 1° ottobre 1965 ed articola il Soccorso Aereo in un Comando e Controllo S.A.R. ed un Servizio Soccorso. Il primo comprende tre Centri di Coordinamento Soccorso alle dipendenze della I, II e III Regione Aerea con base a Milano, Roma e Brindisi ed ha a disposizione i mezzi tecnici appartenenti al Servizio Soccorso che diventa parte integrante del Comando Trasporti Aerei. Alla stessa data, sull'aeroporto di Ciampino, viene ricostituito il 15° Stormo (che operò come bombardamento prima e caccia assalto poi, durante l'ultimo conflitto) con la denominazione ufficiale di "15° Stormo Soccorso Aereo" ed articolato su due gruppi l'84° (140^a e 287^a Squadriglia) equipaggiato con gli HU-16A e l'85° (142^a e 288^a Squadriglia) con gli Augusta-Bell 47 e gli A.B. 204 e dislocato sulle basi di Ciampino, Linate e Grottaglie.



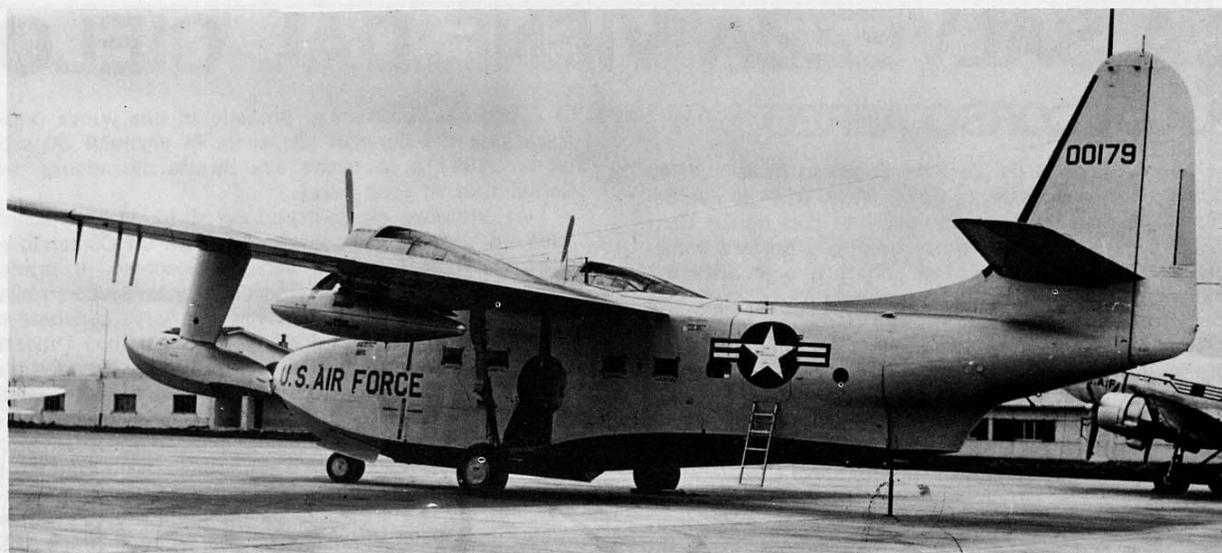
Un Augusta-Bell A.B. 204B del 15° Stormo S.A.R. ripreso durante un'esercitazione di recupero di un naufrago sul Lago di Bracciano. (Foto A.M.I.)

Ormai le macchine in dotazione al Servizio risentono delle migliaia di ore di volo che hanno sulle spalle ed il mantenerle in perfetta efficienza diventa sempre più costoso e difficile. Gli "Albatross", nati anfibi, non si arrischiano più a toccare l'acqua marina ed il placido lago di Bracciano, dopo il tragico incidente dell'agosto 1971, li culla sempre più raramente. Il velivolo, nato per il soccorso in mare, si limita ormai alla sola ricognizione lasciando il compito a lui congeniale agli A.B. 204.

Per mantenere il Servizio sempre in grado di assolvere i suoi compiti l'AMI ha già ordinato l'elicottero anfibo Sikorsky HH-3F "Pelican" ed entro la fine dell'anno in corso il 15° Stormo metterà in linea i primi esemplari.

Per l'"Albatross" suonerà l'ora del meritato riposo. Per il Servizio Soccorso suonerà forse quella di una nuova riorganizzazione.

NOTA: A chi desiderasse maggiori informazioni sull'argomento consigliamo di richiedere al Ministero Difesa, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Propaganda e Documentazione, Viale dell'Università, 1 - ROMA il fascicolo "La Salvezza viene dal cielo" che illustra la storia e l'attività del S.A.R. con molte fotografie a colori.



Aeroporto di Ciampino, 26 Marzo 1958: arrivo e consegna all'A.M.I. da parte dell'USAF del primo Grumman Albatross (serial number 50-0179). Questo velivolo è tuttora in servizio con la sigla 15-5. (Foto A.M.I.)

IL GRUMMAN SA-16 O HU-16 «ALBATROSS»

Bimotore anfibia ad ala alta, carrello triciclo retrattile e scafo centrale, di struttura interamente metallica, tranne che per gli alettoni ricoperti in tela, dotato di motori Wright R1820-76 da 1425 hp azionanti un'elica tripala ed assistiti nel decollo dall'acqua o a pieno carico da quattro razzi JATO. Con l'aggiunta di una serie di pattini sotto la chiglia e di uno sci retrattile agganciato alla parte anteriore dei galleggianti, può operare anche da terreni fortemente innevati o gelati.

Nato dal bando della U.S. Navy per la produzione di un velivolo anfibia, non armato, dai molteplici usi, il primo dei due prototipi, contraddistinti dalla sigla XJR2F-1, vola il 24 ottobre 1947. Viste le caratteristiche l'ente committente ordina la produzione di sei velivoli di serie, sigla UF-1A e di cinque nella versione addestramento, sigla UF-1T. Dal canto suo la U.S. Coast Guard ordina diciassette velivoli da destinare alla ricerca marittima, sigla UF-1G. Ma la commessa più grossa la Grumman la riceve il 12 maggio 1948 dalla U.S. Air Force con un ordine di cinquantadue velivoli ribattezzati SA-16A.

Scoppiata la guerra di Corea l'"Albatross" dà prova delle sue ottime caratteristiche. Grazie ai suoi interventi si possono salvare svariate centinaia di vite umane (dicono più di novecento).

Nel giro di pochi anni la Grumman produce 442 "Albatross" dei quali 305 SA-16A per l'USAF ed i restanti 137 come UF-1A per la U.S. Navy, UF-1G per l'U.S. Coast Guard ed UF-1L equipaggiati di sci.

L'esperienza acquisita porta la Grumman a proporre alcune modifiche alle superfici portanti e di governo, cellula e motori rimanendo invariati, cosichè gli ultimi ventuno velivoli ancora in produzione escono dalla catena di montaggio nella nuova versione ed il primo esemplare vola il 16 gennaio 1956. Di questi ventuno esemplari, dieci, ordinati dal Canada montano i Wright R-1820-82 da 1525 hp, prodotti su licenza, ed un nuovo carrello. Successivamente 241 velivoli già in linea vengono, al momento della revisione, adeguati al

nuovo standard. La nuova versione viene contraddistinta dalle sigle SA-16B (USAF) e UF-2 (Navy e Coast Guard).

Nel 1962, con l'entrata in vigore della nuova simbologia e l'unificazione della stessa fra i vari servizi, le sigle che fin qui distinguevano l'"Albatross" vengono così aggiornate:

da SA-16A/B	in HU-16A/B (USAF)
UF-1A	HU-16C (Navy)
UF-1L	LU-16C (Navy)
UF-1T	TU-16C (Navy)
UF-2	HU-16D (Navy)
UF-2G	HU-16E (Navy e Coast Guard)

In questa nuova simbologia la prima lettera indica la missione base a cui è preposto il velivolo (H= search and rescue; L= cold weather; T= trainer), la seconda il suo possibile secondo impiego (U= utility), la terza indica la versione.

Esteriormente la versione A è identica alla C, così dicasi per la versione B, D e E.

Il 1962 segna pure l'entrata in servizio dell'"Albatross" antisom. Pur mantenendo tutte le caratteristiche del B ha un nuovo radar più potente, apparecchiature elettroniche di rilevamento e di contromisura, asta MAD (Magnetic Anomaly Detector) retrattile in coda e possibilità di aggancio sotto le ali di quattro torpedini o di due torpedini e due bombe di profondità. Di questa versione sedici velivoli sono forniti alla Norvegia ed un numero minore alla Spagna.

Nell'arco della sua carriera l'"Albatross" è stato ed è in dotazione a USAF, US Navy, US Coast Guard, Argentina, Brasile, Canada, Cile, Cina Nazionalista, Filippine, Germania Federale, Indonesia, Italia, Norvegia, Pakistan, Portogallo, Spagna, Venezuela.

Dimensioni Principali

	HU-16A	HU-16B
apertura alare:	960"=24,384 m	1160"=29,464m
lunghezza:	748"=18,949 m	756"=19,202m
altezza:	292"= 7,417 m	310"= 7,874m
piano di coda orizz.:	348"= 8,839 m	372"= 9,448m

L'«ALBATROSS» ITALIANO

Questa breve nota sull'«Albatross» è desunta dalla analisi delle foto conservate presso l'Ufficio Propaganda e Documentazione del Ministero dell'Aeronautica. Non è, dunque in alcun modo una dissertazione sull'impiego del velivolo, ma solo il sunto di ciò che maggiormente può interessarci dal punto di vista cronologico e modellistico.

Circa la sua entrata in servizio, fonti molto più autorevoli di noi, la collocano in una infinità di date tutte contrastanti tra loro. Si è arrivati all'assurdo che una stessa persona, noto articolista di cose aeronautiche, lo fa entrare in linea sia nel 1956 che nel 1960. La cosa incuriosì parecchio, ma non fu affatto difficile venire a capo dell'enigma, bastò sfogliare un vecchio album per trovare immortalata la cerimonia di consegna del primo velivolo (matricola 00179) avvenuta a Ciampino nel 26 marzo 1958. Purtroppo questo episodio, anche se marginale, è la riprova del pressapochismo di certi «Big Names» che, sentendosi depositari del «Verbo», scodellano, a noi poveri mortali ignoranti, svarioni in quantità industriale. Scusate la digressione e torniamo al nostro «Albatross».

Dal 1958 al 1960 vengono forniti all'A.M.I., in conto M.D.A.P. (Mutual Defence Aid Program) sei SA-16A facenti parte di una serie di undici (matricola 50-172 a 50-182) costruiti nel 1950 per l'U.S.A.F. Un secondo gruppo di sei velivoli è invece acquistato nel 1965/66 direttamente dal surplus U.S.A.F. Questi ultimi fanno parte di due lotti, uno di settantuno velivoli (51-001 a 51-071) ed uno di

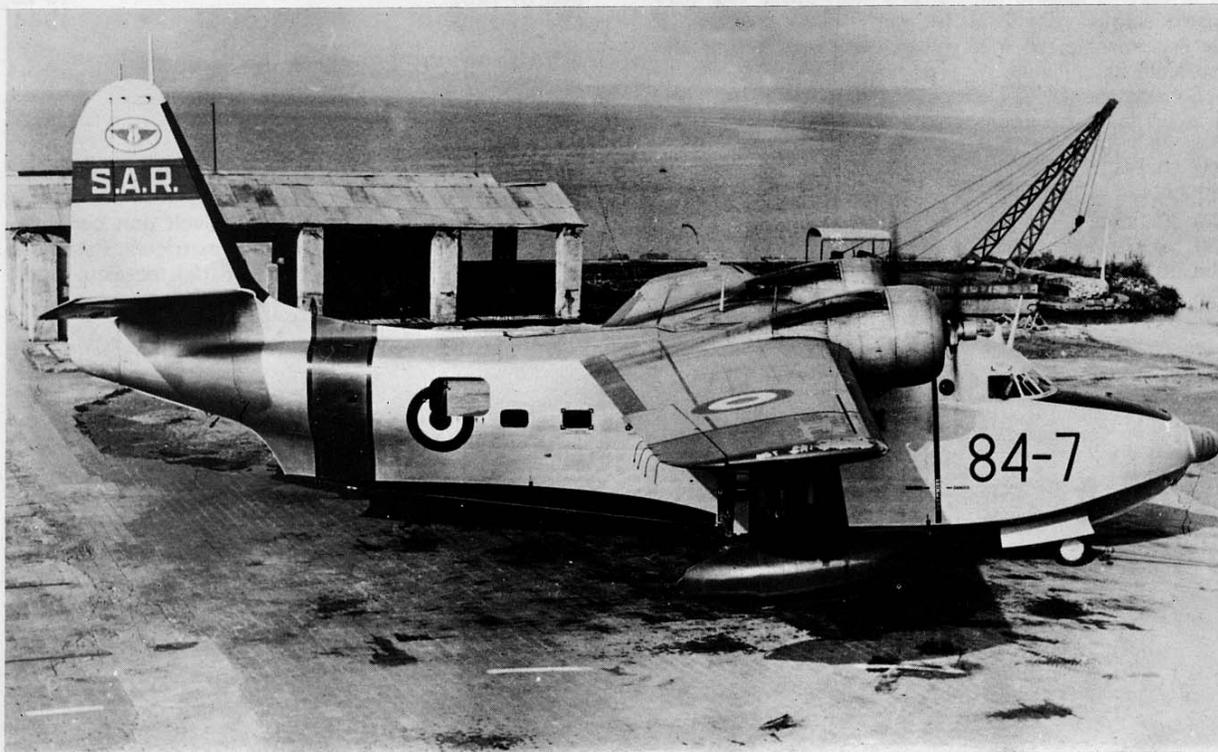
centosedici (51-7140 a 51-7255) costruiti sempre per l'U.S.A.F. nel 1951. Su tutti rimane la matricola USAF e solo dopo il giugno 64 viene preceduta dalla M.M. tradizionale.

La colorazione adottata nel primo periodo era quella dei velivoli S.A.R. americani, cioè tutto alluminio con galleggianti, estremità alari, banda di fusoliera in giallo cromo opaco, banda blu con bordo giallo sul piano di coda verticale ed eliche metalliche con parte del bordo di attacco in nero.

La colorazione attuale, in vigore dal giugno 1964, aggiunge alla precedente lo scafo giallo, muso e coda in arancione alta brillantezza, ed eliche nere con punta gialla. Anche il «walk-way» a forma di «Y» cambia colore, da grigio con bordo nero diventa bianco sporco con bordo segmentato in rosso. Sembra che attualmente in fase di revisione, l'arancione sia sostituito con il «Dayglo» ma non avendo precise prove passo l'informazione col beneficio d'inventario.

Per ciò che riguarda i numeri individuali il discorso si fa un tantino più complesso. Nell'arco dei primi otto anni vi sono state ben cinque variazioni radicali. Agli inizi troviamo, come sugli altri anfibi del Soccorso, il numero di gruppo seguito dal numero individuale che in quanto, assegnato in modo casuale probabilmente ricalca quello di un velivolo radiato. Dal 61 il numero di Gruppo viene sostituito con quello di Squadriglia e contemporaneamente, riassegnato quello individuale.

Con l'entrata in vigore della colorazione attuale, altra rivoluzione: scompare il numero di squadriglia e viene riassegnato, in base alla matricola del velivolo, un numero individuale progressivo, che va dal 20 al



Idroscalo di Vigna di Valle: un Albatross ripreso nella colorazione ed i contrassegni adottati presso l'AMI nei primi anni. La foto è stata ripresa da un negativo a colori per cui le zone gialle (banda di fusoliera, galleggianti, ecc.) appaiono molto scure. Notare che la matricola (50-174) ha cambiato posizione e configurazione rispetto a quella USAF, ma non è ancora preceduta dalle lettere M.M.

(Foto A.M.I.)



Lo stesso velivolo della foto precedente (50-174) ma questa volta la numerazione di Squadriglia (140⁹) ha sostituito quella di Gruppo (87^o). Notare come le scritte "Propeller" e "Danger" siano ancora in inglese. (Foto A.M.I.)

25, preceduto per un breve periodo dalla sigla "CS" (mistero da chiarire). Inglobato il Soccorso nel ricostituito 15^o Stormo anche l'Albatross viene riassetto alla regola che vuole sui velivoli operativi il numero di reparto seguito dal numero individuale. Nel caso nostro esso va dal 2 al 14, con l'esclusione del 13 per scaramanzia, ed è di nuovo assegnato in base alla matricola del velivolo.

Schematicamente il discorso si riassume nella tabella seguente, purtroppo ancora incompleta.

MM 50-174	84- 7	140-22	20	15- 2
MM 50-175			(21)	15- 3
MM 50-177			22	15- 4
MM 50-179			23	15- 5
MM 50-180	84-18		(24)	15- 6
MM 50-182		140-20	25	(15- 7)

MM 51-035	15- 8
MM 51-037	15- 9
MM 51(-7157)	15-10
MM 51-7175	15-11
MM 51-7252	15-12
MM 51-7253	15-14

N.B.: () non comprovato da foto

MM? 84-20; MM? 140-18; MM? CS-20

Le foto esaminate di questi tre velivoli non permettono di stabilire il loro numero di matricola. Per tentare di ricostituire le parti mancanti del mosaico, lancio un appello a tutti i soci.



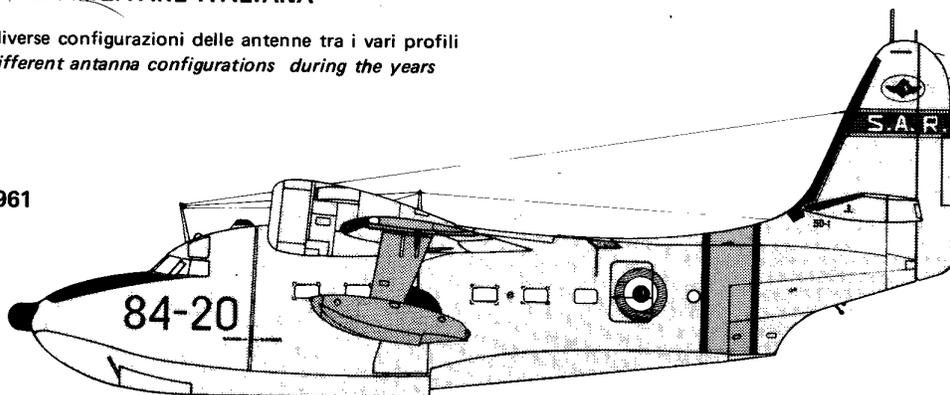
L'Albatross 140-20 (50-182) ripreso a Vigna di Valle sul lago di Bracciano verso l'inizio degli anni '60.

(Foto A.M.I.)

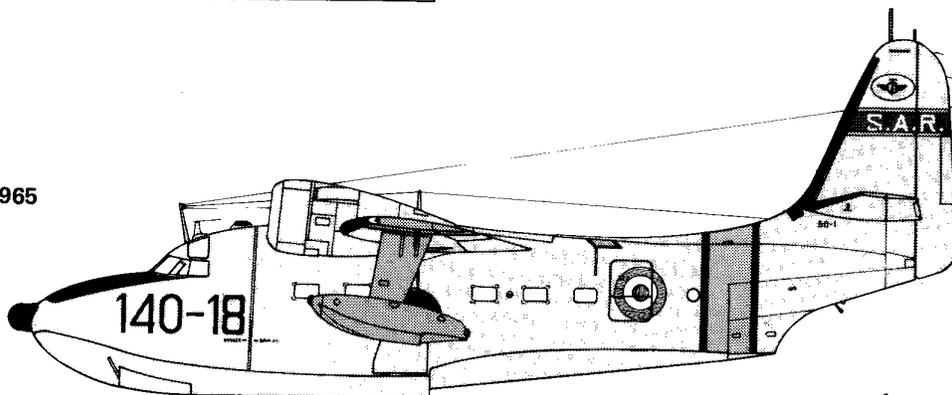
GRUMMAN "ALBATROSS" SA-16A/HU-16A – SCHEMI DI COLORAZIONE
AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

Notare le diverse configurazioni delle antenne tra i vari profili
Note the different antenna configurations during the years

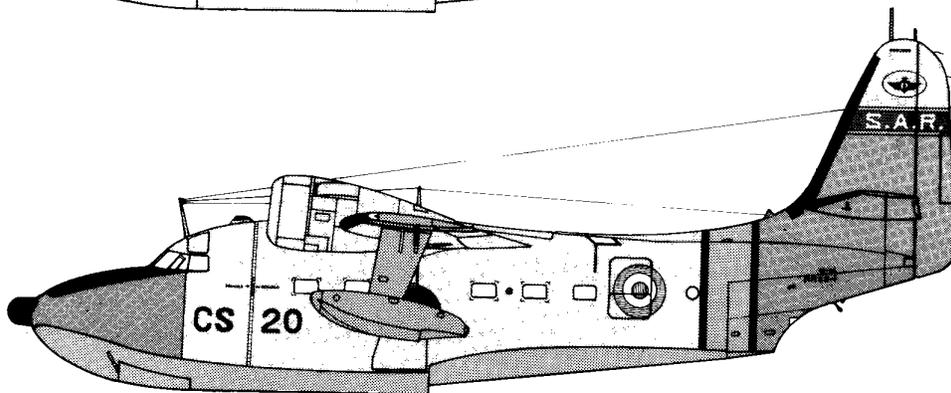
1958–1961



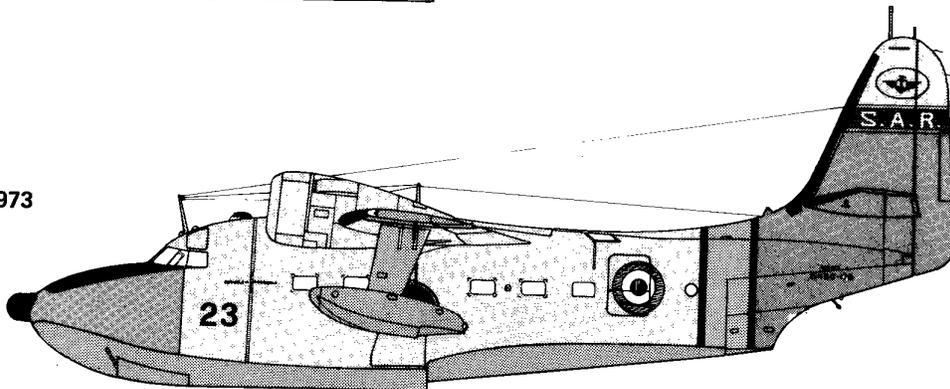
1961–1965

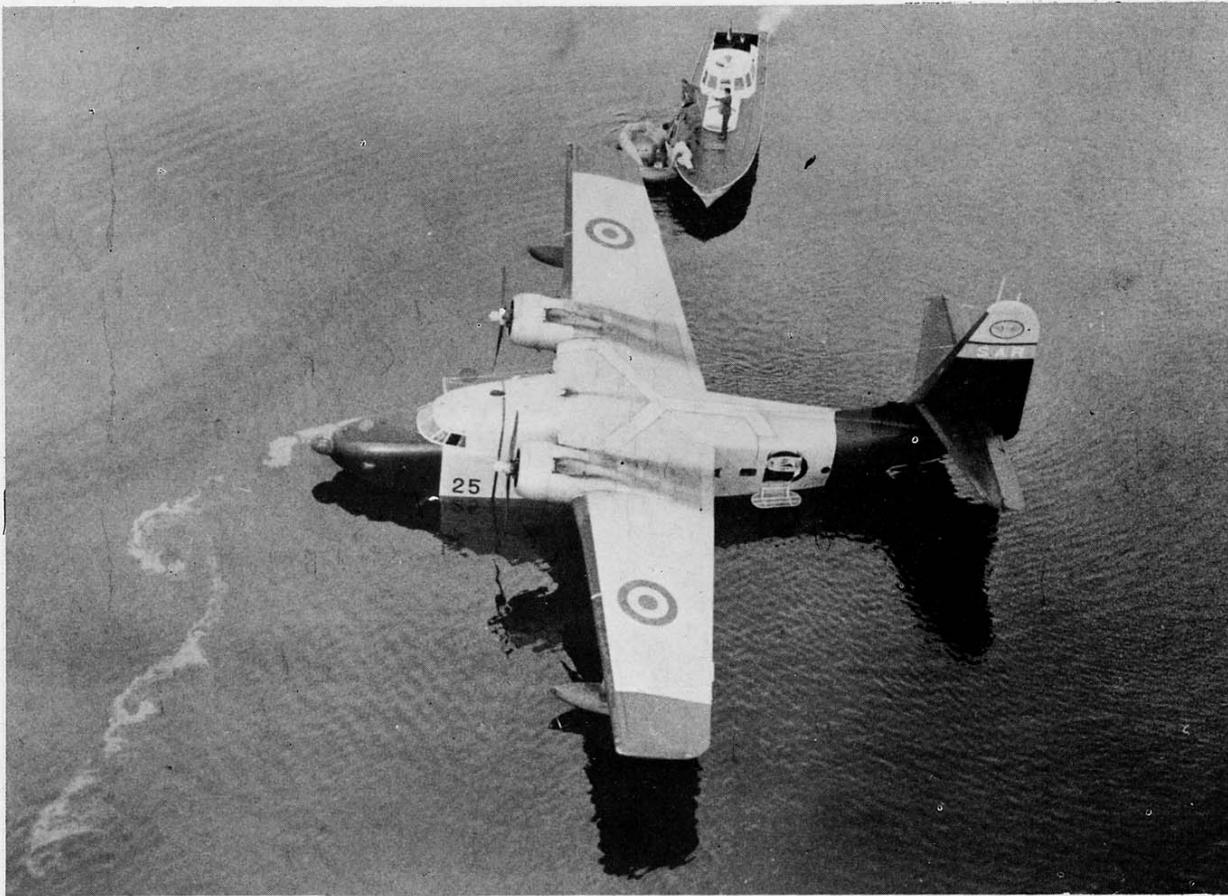


1965



1965–1973

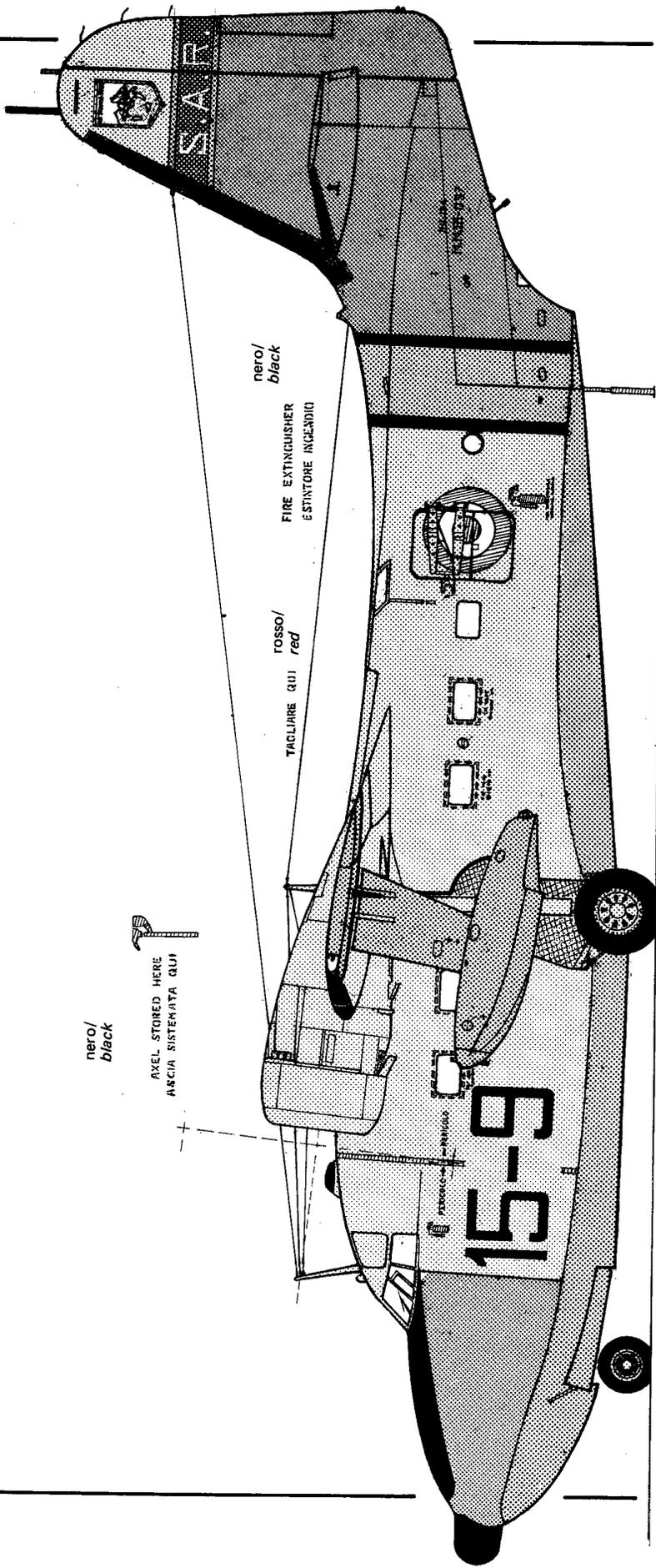




Lo stesso velivolo della foto precedente (50-182) ripreso nella nuova colorazione durante una esercitazione sul lago di Bracciano. I colori risultano falsati perchè la foto è ricavata da un negativo a colori. Notare il predellino sotto la porta (sgocciolare i piedi prima di entrare!) e gli scarichi dei motori. (Foto A.M.I.)



Un Albatross del secondo lotto di fornitura (M.M. 51-7253) nello schema attuale con il numero di Stormo. Stranamente è assente il distintivo sulla deriva. Notare come in questa foto contrastino poco tra loro l'alluminio e l'arancione. (Foto A.M.I.)



nero/
black

AXEL STORED HERE
ARCIA SISTEMATA QUI

nero/
black

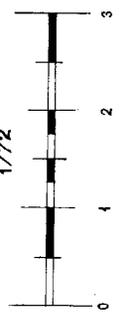
FIRE EXTINGUISHER
ESTINTORE INCENDIO

rosso/
red

TAGLIARE QUI

15-9

1/72



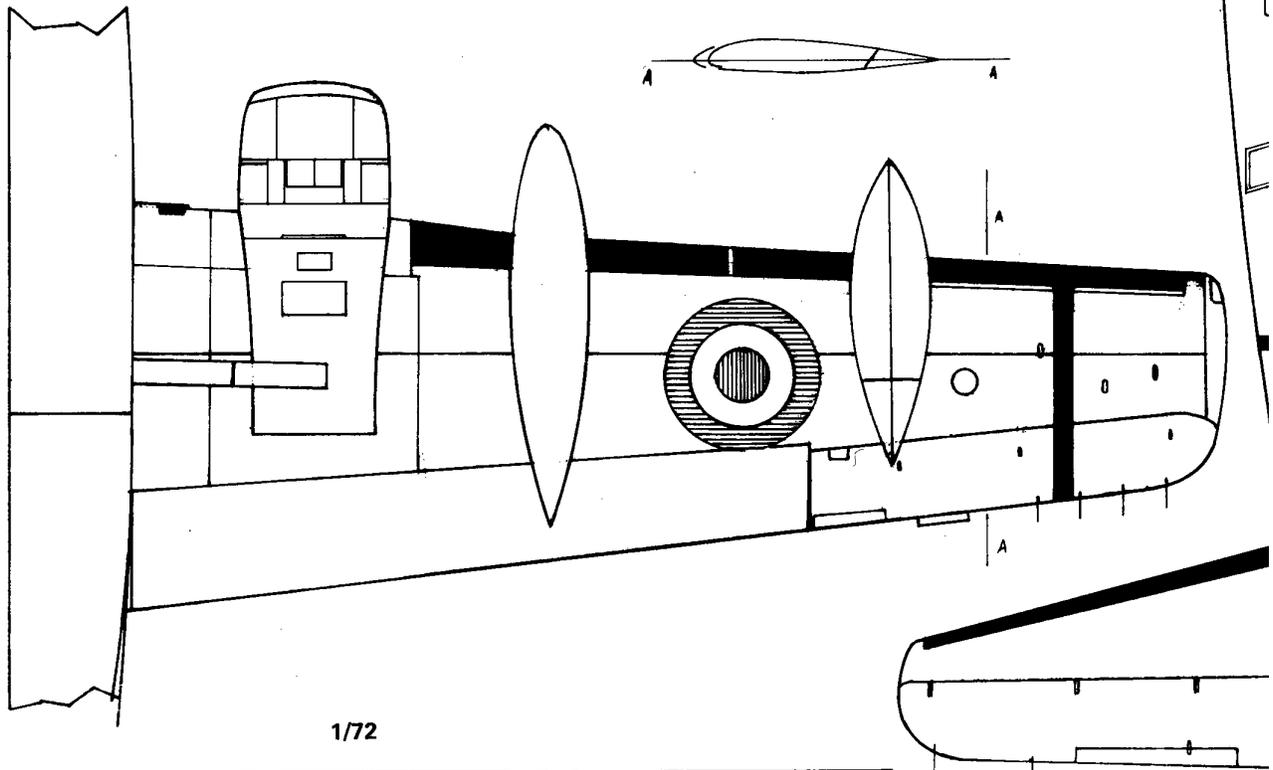
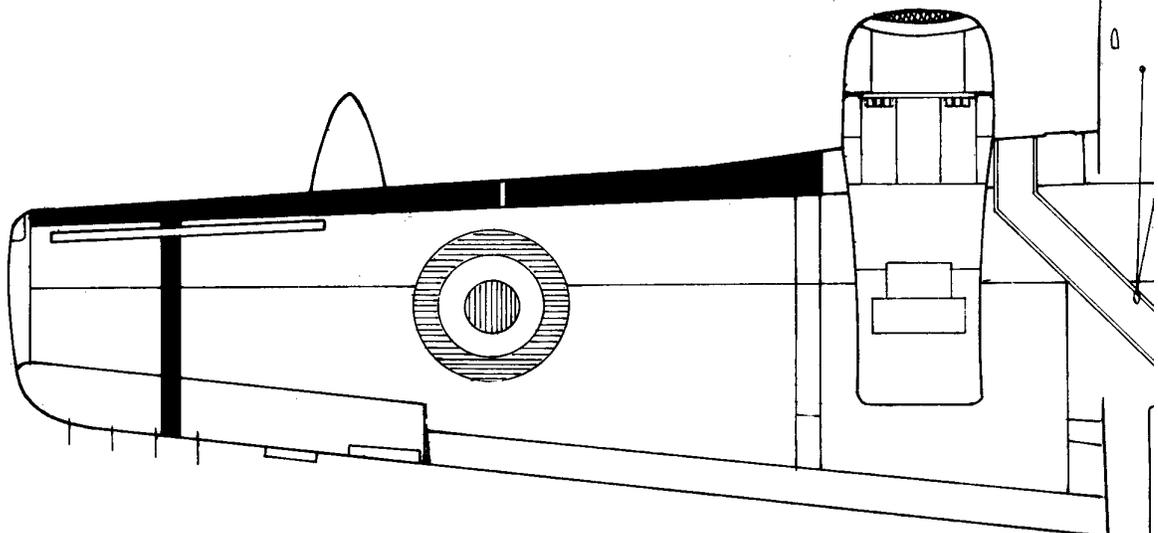
	argento/ silver		bleu/ blue
	giallo/ yellow		celeste/ light blue
	arancione/ orange		rosso/ red

Faccaro 4-74

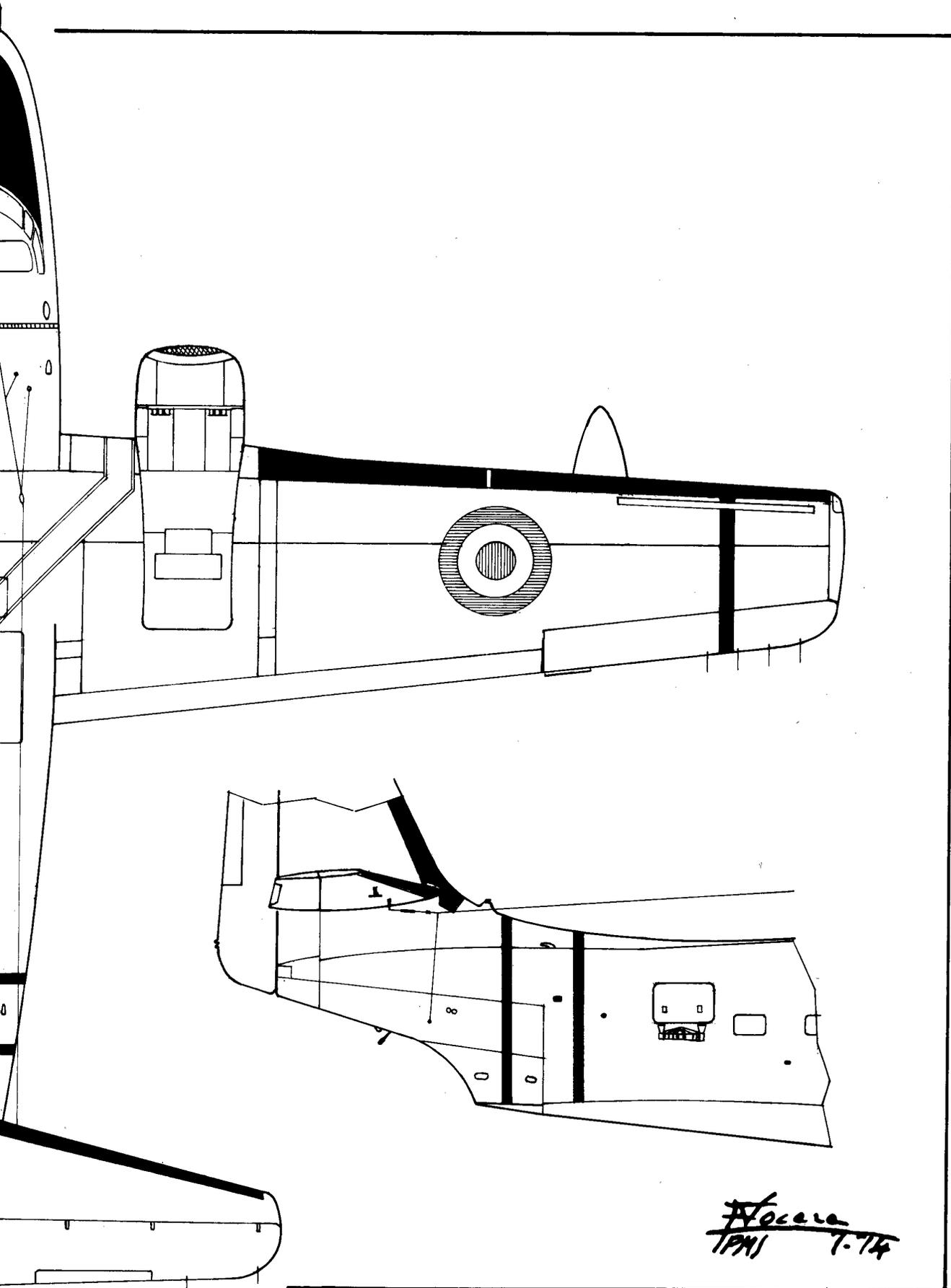
Attenzione: contrariamente a quanto indicato l'ascia, gli estintori il tratteggio intorno ai finestrini ed altre indicazioni sono in arancione e non rosso.

Note: contrary to the indications in the drawing, the axel, the fire extinguishers, the dotted lines around the windows and other warnings are orange and not red.

GRUMMAN SA-16A/HU-16A "ALBATROSS"

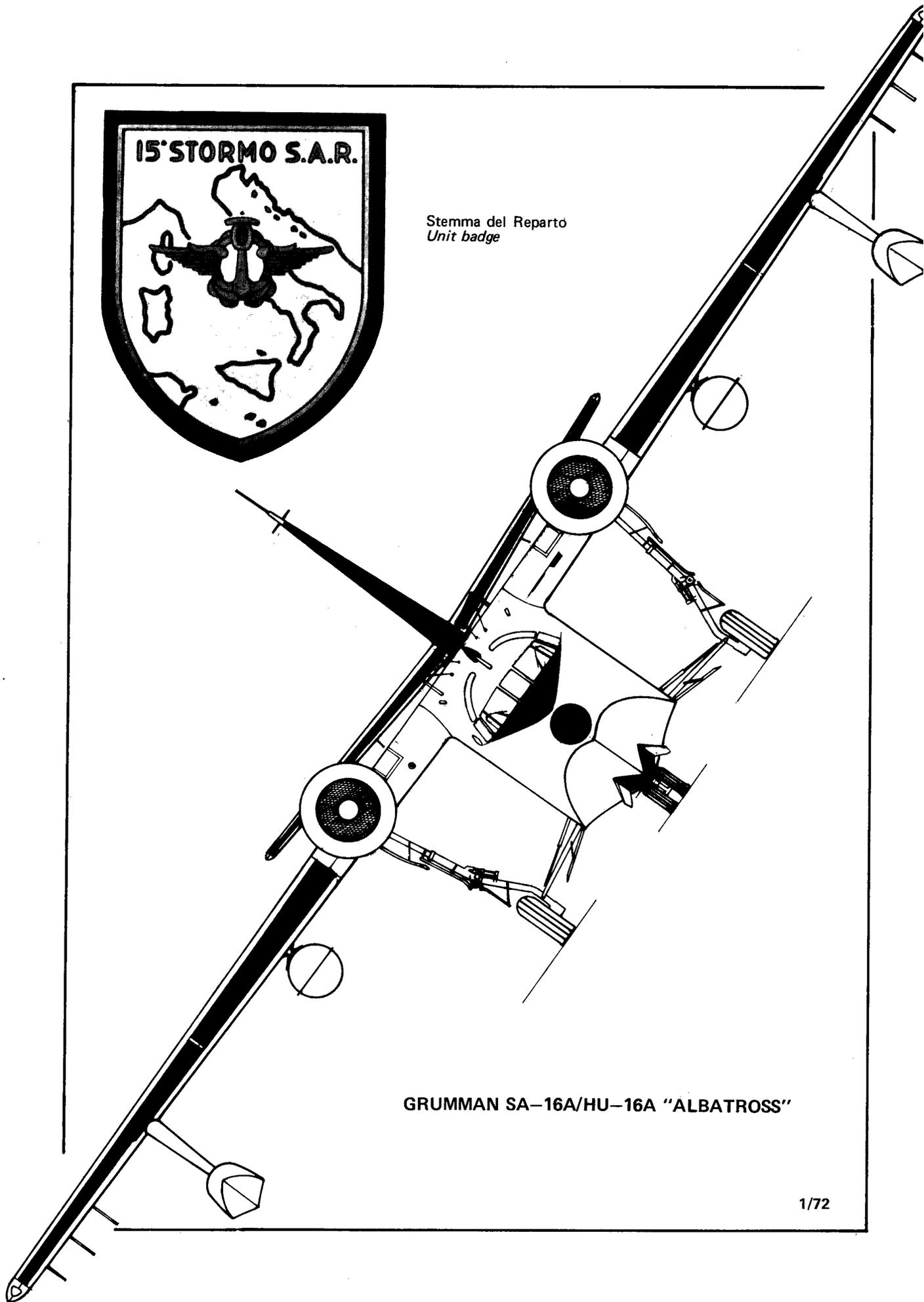


1/72



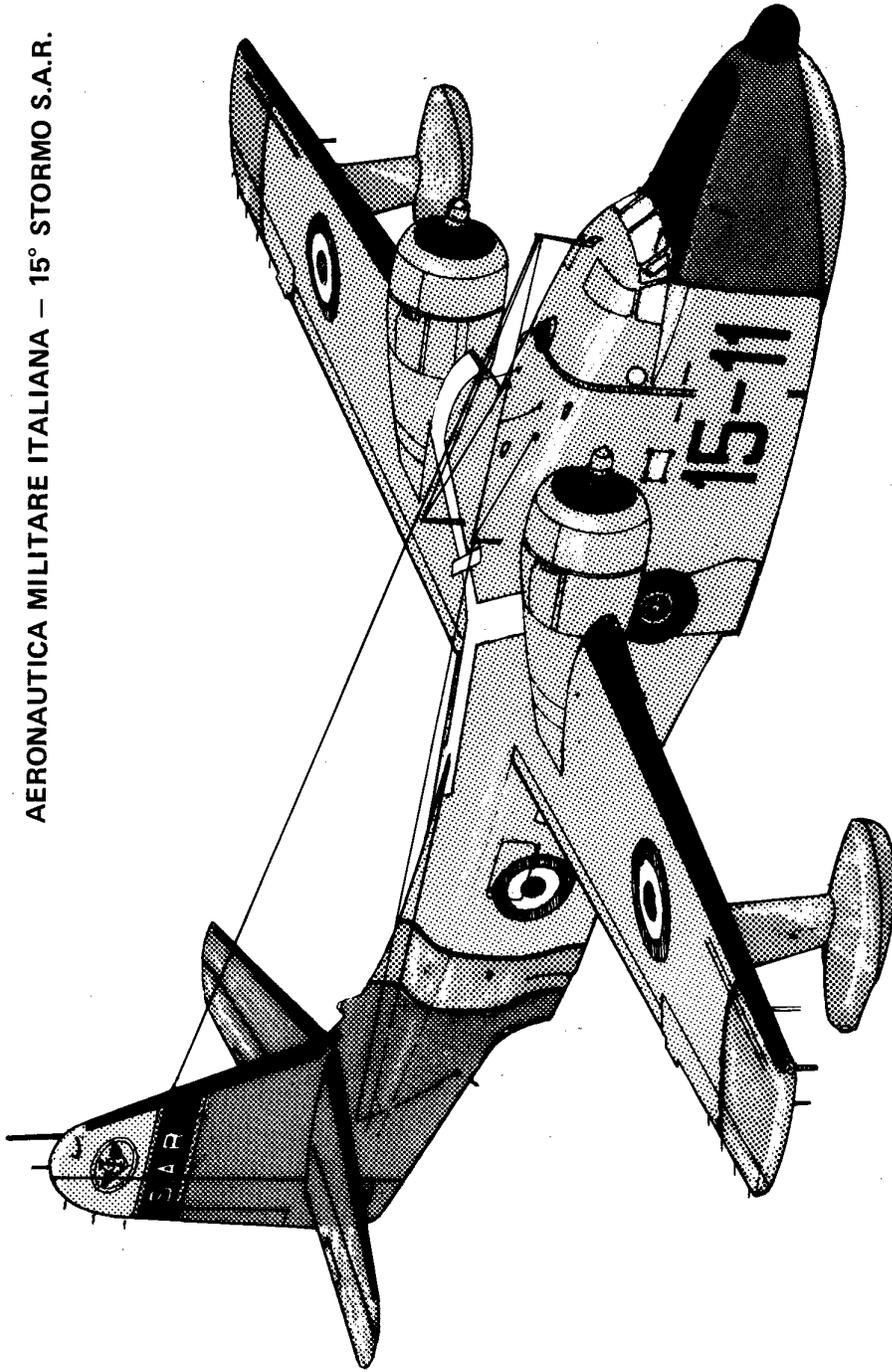


Stemma del Reparto
Unit badge



GRUMMAN SA-16A/HU-16A "ALBATROSS"

AERONAUTICA MILITARE ITALIANA - 15° STORMO S.A.R.



F. Lorenza 4-74
IPMS

Per la colorazione fare riferimento alla tavola a pag. 11
For colour codes refer to page 11

IL MODELLO

Non si può certo dire che dell'"Albatross" vi sia molta scelta di scatola e di scale. L'unico in commercio lo ha prodotto, in scala 1/72, la Monogram nel lontano 1957. Non si spaventino i più giovani, non sto parlando di un fossile ma di un modello che regge tranquillamente il confronto con i prodotti più recenti e per molti lati li supera pure.

Lo stampo è perfetto. Credo fermamente che non ve ne sia un'altro, data la mole, che si possa montare, volendo, senza usare una goccia di collante. La plastica è ottima, le sbavature inesistenti, scala e riproduzione fedelissime. L'unico neo è dato dalla rivettatura, più da carro armato che da aereo.

A parte la rivettatura troppo marcata vi sono nel modello due errori di una certa entità. Il primo, facilmente rimediabile, è dato dalla gondola motore più corta di 2 mm. Il secondo, quasi impossibile da correggere, è il profilo della semiala inferiore tipico della versione "B". Partendo dalla estremità alare, esso dovrebbe essere concavo nella parte a ridosso il bordo di attacco rastremandosi pian piano fino ad assumere, vicino alla gondola motore il profilo dato nel modello.

Purtroppo però non lo si può facilmente vestire all'italiana. La Monogram lo ha riprodotto nella versione SA-16B mentre noi usiamo la SA-16A.

Recentemente il modello, un tempo non sempre di facile reperimento, è ricomparso sul mercato con una nuova confezione. Essa differisce dalla precedente solo per il fatto che sulla scatola compare una foto del modello e non un disegno. Questa procedura, ora comune a tutti i modelli della Monogram, risponde ad una rigida norma USA che impone venga illustrato all'esterno l'esatto contenuto della confezione e non una composizione di fantasia al fine di proteggere il consumatore.

CONVERSIONE

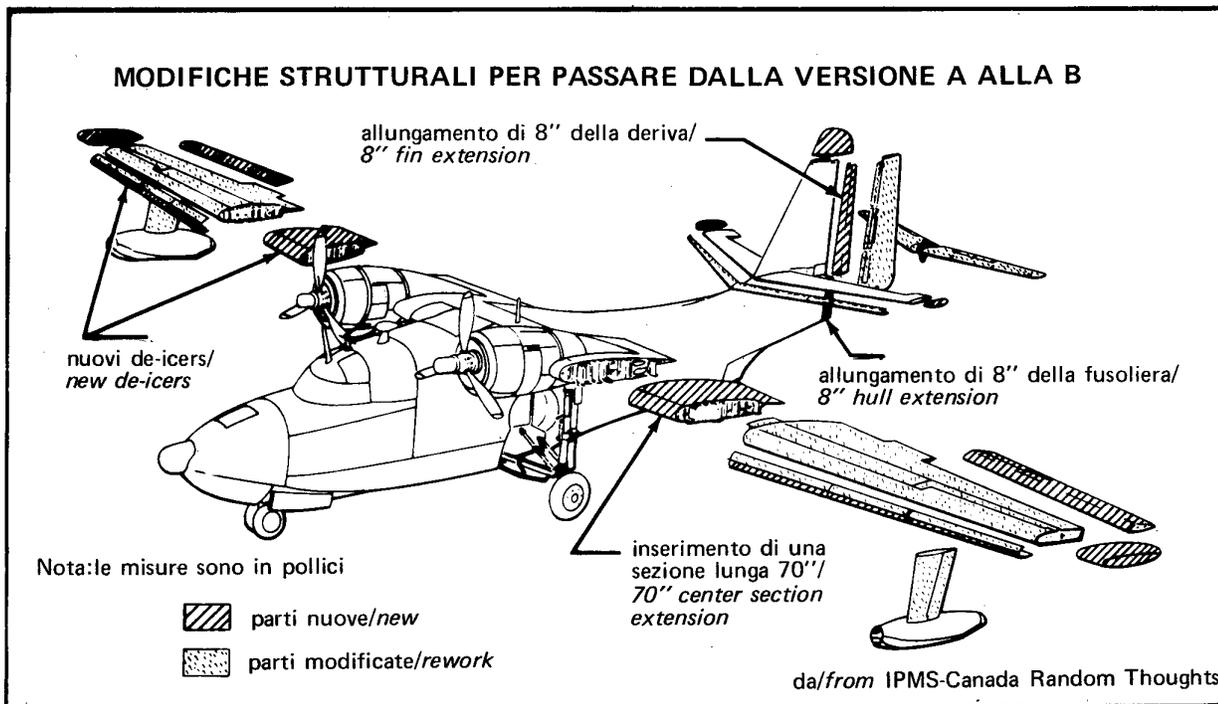
Per maggior chiarezza abbiamo riprodotto, in scala 1/72, le sole parti che differiscono fra le due versioni. Le sagome in tratteggiato si riferiscono alla versione "B" e rispecchiano il modello della Monogram mentre la versione che ci interessa è rappresentata dalla sagoma a tratto continuo. Le zone tratteggiate indicano ciò che deve essere asportato per convertire il modello, un HU-16B, in un HU-16A dell'A.M.I.

Piano di coda orizzontale Asportare la parte tratteggiata. Risagomare il tutto come da disegno. Ripristinare il profilo dei bordi di entrata e laterali. Reincidere i "de-icers". Modificare timoni e "trim-tabs" lasciandone invariata la larghezza.

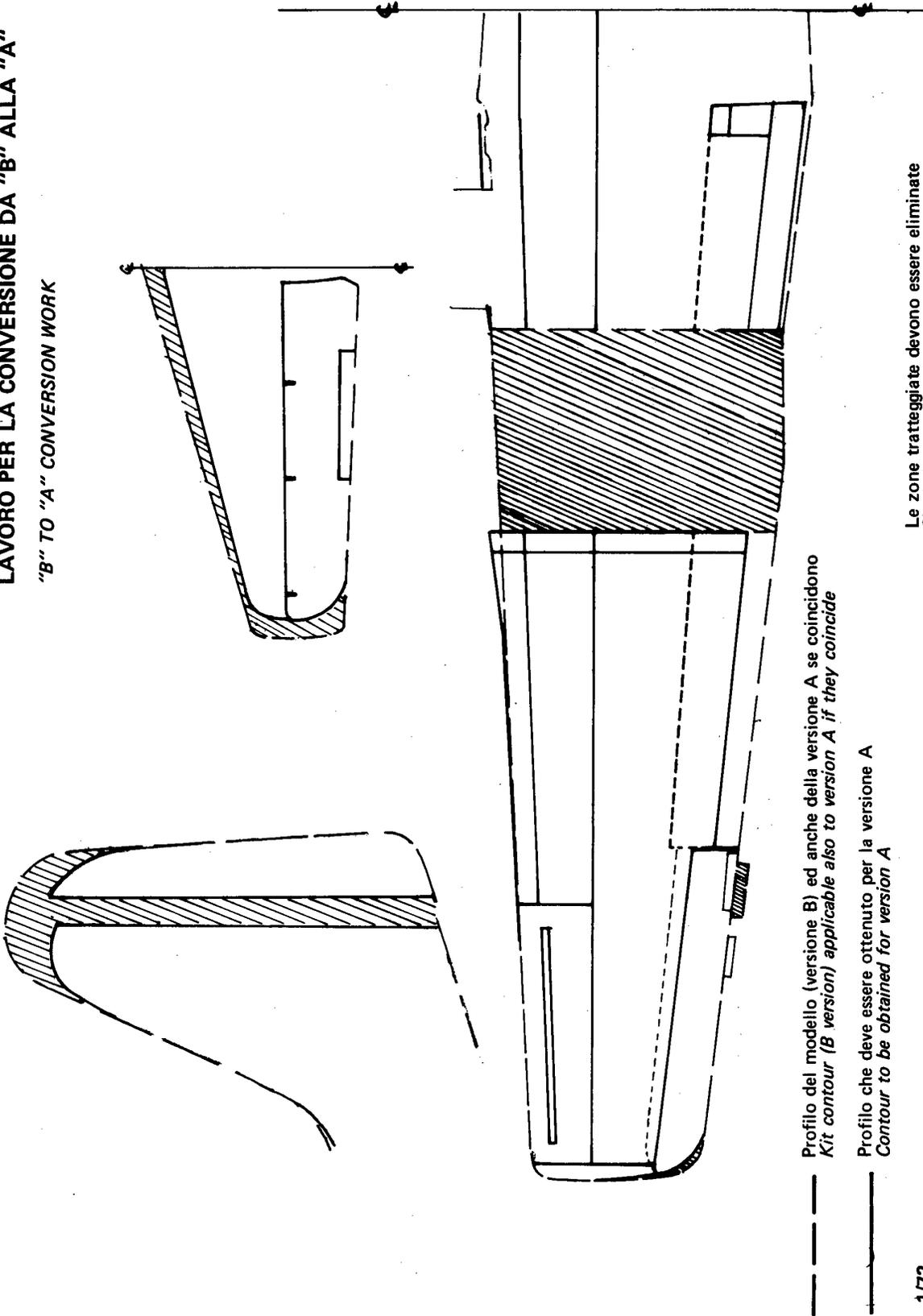
Piano di coda verticale Scindere timone e deriva fissa. Ridurre l'altezza e la larghezza di quest'ultimo asportando le parti tratteggiate nel disegno. Ridurre l'altezza del timone. Stuccare e re incidere il "trim-tab".

Ala Asportare da ciascuna semiala la parte centrale, tratteggiata nel disegno. Stuccare e re incidere alettoni e "flaps". Riposizionare i galleggianti. Asportare l'attacco dei serbatoi ausiliari e riposizionarli. Stuccare e re incidere alettoni e "flaps", tenendo presente che per questi ultimi va incisa sulle semiali inferiori solo la parte tratteggiata nel disegno e su quelli superiori solo la continua.

Rimangono infine gli "slots" situati poco dopo il bordo d'entrata delle estremità alari. Essi sono caratteristici della versione A. In pratica si presentano come delle fessure variabili che interrompono sia sopra che sotto i "de-icers". Si faccia riferimento alla tavola centrale (sez. A-A) ed alla Foto n. 1 per individuare l'esatto posizionamento ed il principio di funzionamento.



LAVORO PER LA CONVERSIONE DA "B" ALLA "A"
"B" TO "A" CONVERSION WORK



--- Profilo del modello (versione B) ed anche della versione A se coincidono
Kit contour (B version) applicable also to version A if they coincide

— Profilo che deve essere ottenuto per la versione A
Contour to be obtained for version A

Le zone tratteggiate devono essere eliminate
Shaded areas must be removed

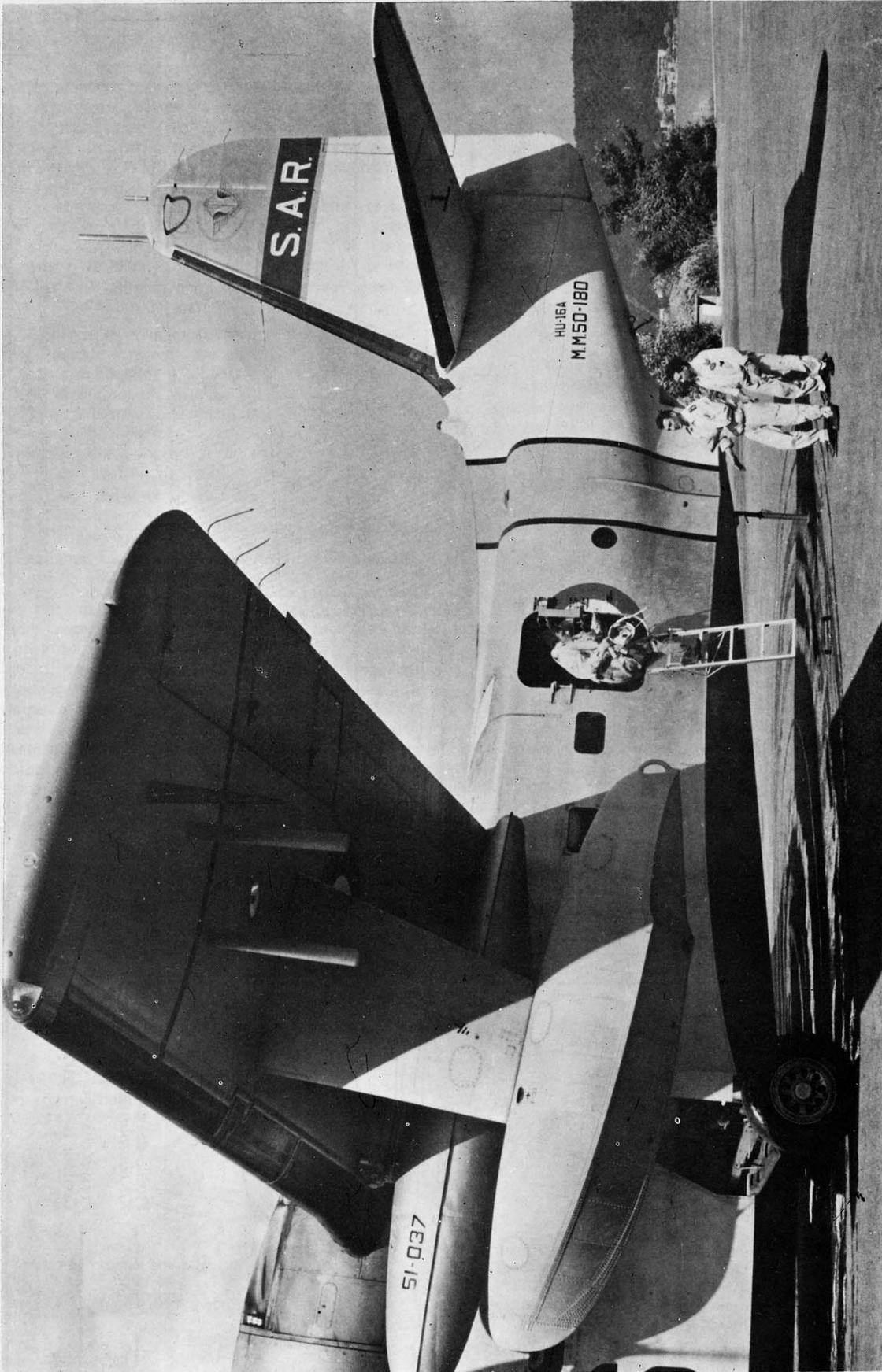


Foto 1 - Vista posteriore dell'Albatros 15-6, M.M. 50-180, che permette di apprezzare molti particolari. Innanzitutto la tanica alare presa in prestito dal 15-9; il galleggiante privo di manigliera anteriore; i cerchioni delle ruote di nuovo tipo rispetto a quelli originali; i dissipatori elettrostatici delle ali stranamente ridotti a 3 invece di 4; le diverse antenne rigide o "a spada" delle ali e della deriva; la presenza degli "slots" sull'estremità del bordo d'entrata delle ali; gamba di appoggio sotto la coda, supporto per le Jato fatto rientrare verso l'interno della fusoliera. (Foto A.M.I.)

DETTAGLIO

Come detto poc'anzi la rivettatura del modello si addice più ad un istrice che ad un aereo. Per rimediare a ciò basta un po' di pazienza e della carta abrasiva da carrozziere con grana da 400 e da 500.

Prima di iniziare il montaggio scartavetrare accuratamente tutte le parti del modello in modo che, a lavoro ultimato, la rivettatura sia visibile ma inesistente al tatto. La verniciatura, soprattutto se a spruzzo, la farà comunque risaltare. Attenzione: lasciarla un po' più marcata sulle gondole motore e sui galleggianti.

Importante. Se si vuole che il modello, una volta finito, poggi sul carrello, imbottire il muso di piombo prima del montaggio (50 gr. sono appena sufficienti).

Anelli di ancoraggio. Ve ne sono due su ciascun galleggiante (quello anteriore non sempre presente) ed uno sotto al piano di coda leggermente spostato sulla sinistra della mezzzeria (vedi foto 1,2).



Foto 2 - Albatross ripreso presso la base di Aviano circa 3 anni fa che mostra la presenza degli anelli di ancoraggio su entrambi i lati del galleggiante. (Foto E. Nocera)

Antenne sul piano di coda verticale. Parte superiore: notare che l'antenna più lunga (HHF command antenna) ha una sezione ellittica ed una altezza di 9 mm; quella più corta (IFF antenna) ha una sezione circolare ed una altezza di 3 mm; l'antenna circolare (VHF homing adapter antenna) è a profilo piatto ed ha circa 6 mm di diametro.

Parte inferiore: l'antenna con pomello (trailing antenna) ha circa 4 mm di lunghezza ed è posizionata sulla mezzzeria (vedi foto 1,3 e disegno).



Foto 3 - Un'altra inquadratura sempre dello stesso velivolo che mostra l'assenza dell'oblò sul lato destro. (Foto E. Nocera)

Antenne sui piani di coda orizzontale. Sotto ambo i piani aggiungere le antenne a forma di T rovesciata (radio altimeter transmitter and receiver) posizionandole a metà della lunghezza del bordo di entrata ed a 1/5 da esso. Sul piano di coda lato destro aggiungere pure il supporto antenna filare (vedi foto 3 e disegno).

Oblò posteriore destro. Far scomparire in quanto non esistente sullo HU-16A (vedi foto 3).

Prese d'aria. Parte posteriore: aggiungere sul dorso in ambo i lati (fascia gialla).

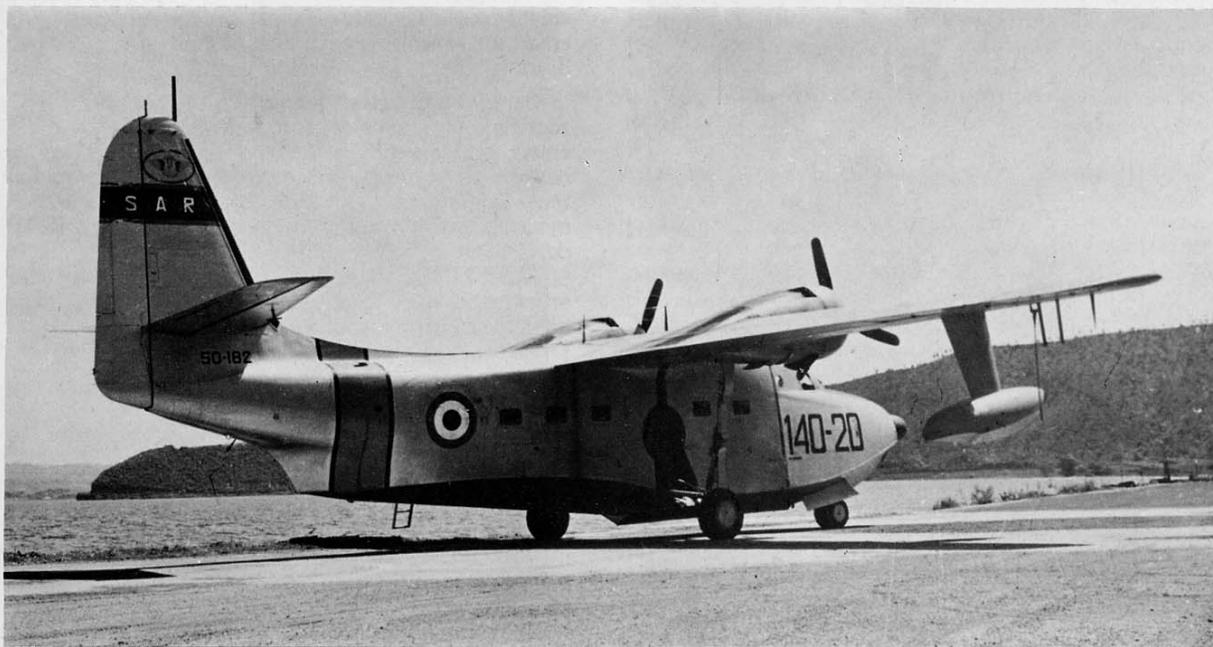


Foto 4 - Vista di tre quarti - posteriore del 140-20 che mostra bene l'assenza della luce di posizione alla radice della deriva verticale e del triangolo in fibra di vetro introdotti successivamente. (Foto A.M.I.)

Parte anteriore: riposizionare quelle esistenti (vedi foto a pag.8 in alto e disegno a pag.15)

Filari e supporti di antenna. Assottigliare i tre supporti e sistemare le antenne che partendo dal supporto centrale sopra all'abitacolo, si diramano come segue: a) direttamente al piano di coda; b) al supporto sinistro; c) al supporto destro e da qui, passando dal supporto inserito sotto il piano di coda destro, si innesta in un isolatore bianco fissato alla fusoliera.

Dai due supporti partono pure due antenne che diagonalmente si innestano ciascuna su di un isolatore bianco posizionato all'altezza del bordo esterno della cappotta motore sulla direttrice del supporto.

Dal centro delle due antenne laterali parte pure una caduta che si innesta in un isolatore marrone posizionato leggermente verso il centro ed in avanti rispetto a quello bianco (vedi foto 3 e disegni).

Antenne alari. Ve ne sono 3 per parte. Due rettangolari di 7 mm di lunghezza ed una a punta di lancia di 5 mm. Per il loro esatto posizionamento vedi foto 1 e disegno.

Antenna a sciabola (VHF Command Antenna). Posizionare al centro dell'ala il parallelepipedo bianco. Attenzione: questa antenna è stata aggiunta nel 1966 (vedi foto a pag.10 in alto e disegni).

Luce di posizione. Aggiungere alla radice del piano di coda verticale la luce di posizione. Pure questa è una modifica successiva e non esiste sui velivoli con colorazione primo tipo (vedi foto 1,3 e 4).



Foto 5 - Vista anteriore del carrello che ne permette di apprezzare la complessa architettura. Notare il simbolo dell'ascia ed i segni agli spigoli del finestrino che indicano dove si può forzare un'apertura di emergenza. Entrambi sono in arancione. (Foto E. Nocera)

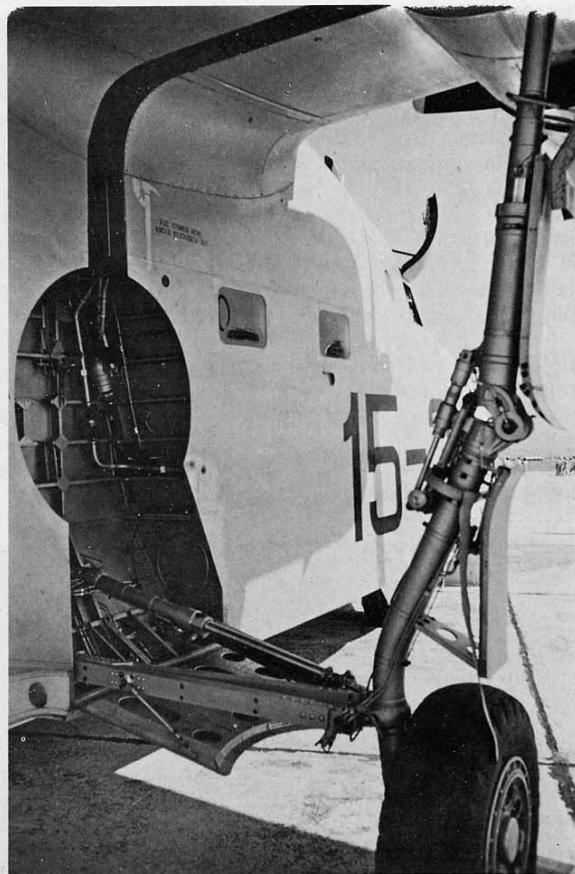


Foto 6 - Vista posteriore del carrello. Il portellone in posizione orizzontale ha i bordi interni anteriori e posteriori dipinti in rosso. (Foto E. Nocera)

Triangolo in fibra di vetro. Aggiungere sul raccordo chiglia-piano di coda. Come per la precedente non esiste sui velivoli con colorazione primo tipo (vedi foto 3, 4).

Carrello principale. La gamba del carrello bisogna accettarla così come ce la dà la Monogram. Non che sia errata, ma andrebbe bene, come sezione, su di un modello in scala 1/48. Qualche miglioria la si può apportare aggiungendo il martinetto, sfinando la forcella, modificando gli sportelloni ed aggiungendo qualche dettaglio (vedi foto 5 e 6).

Ruote. Come si può vedere dalle foto quelle usate attualmente sono leggermente differenti. Per mio conto ho trovato perfette quelle di un vecchio F-88 della Lindberg.

Sui velivoli con colorazione primo tipo i cerchi sono identici a quelli del modello (vedi foto 4).

Gamba di appoggio. Dato il bilanciamento critico del velivolo in parcheggio un'asta metallica, dipinta in rosso, fuoriesce dalla parte terminale della chiglia (vedi foto 1,3 e disegno).

Gondola motore. Allungarla, aggiungendo 2 mm di plasticard al suo bordo esterno, prima di incollare la cappotta motore.

Dissipatori elettrostatici. Come da disegni aggiungere i dissipatori tre sul bordo di uscita del timone direzionale, quattro su ciascun alettone e due sul bordo di uscita del timone di profondità.

FINITURA

Verniciare tutte le striscioline di demarcazione, rosse, nere, gialle sarebbe una pazzia. Il sistema più semplice, più pulito e forse più rapido è quello di usare i trasferibili a secco, della R41, tipo tiralinee. Stesso dicasi sia per il "walk way", la famosa Y che si ha sulla parte centrale dell'ala, che per il suo bordino.

Le antenne si ottengono usando del nailon da pesca da 0,10 incollato con resine epossidiche UHU-plus o Patex.

Le parti esterne del velivolo sono protette con una vernice alluminio ad alta brillantezza che in breve tempo però si opacizza completamente.

La stessa tonalità può essere ottenuta usando in parti eguali il "Chrome Silver" e "Flat Aluminum" della Pactra ai quali sarà bene aggiungere una puntina di celeste. Altra possibilità è spruzzare il modello con varie mani di "Rub and Buff" argento disciolto nel normale "Thinner" della Humbrol ed al quale sarà aggiunta anche qui una punta di celeste. Quest'ultima soluzione per me è la più valida in quando maneggiando il modello la verniciatura si deteriora dandogli quella patina di usato tanto marcata sul velivolo reale. Per il giallo cromo opaco si può usare il "Flat Yellow" della Pactra. Anche qui vige il discorso di usura. La vernice che appena data è opaca, con il tempo diventa quasi semi-lucida. Lo stesso effetto

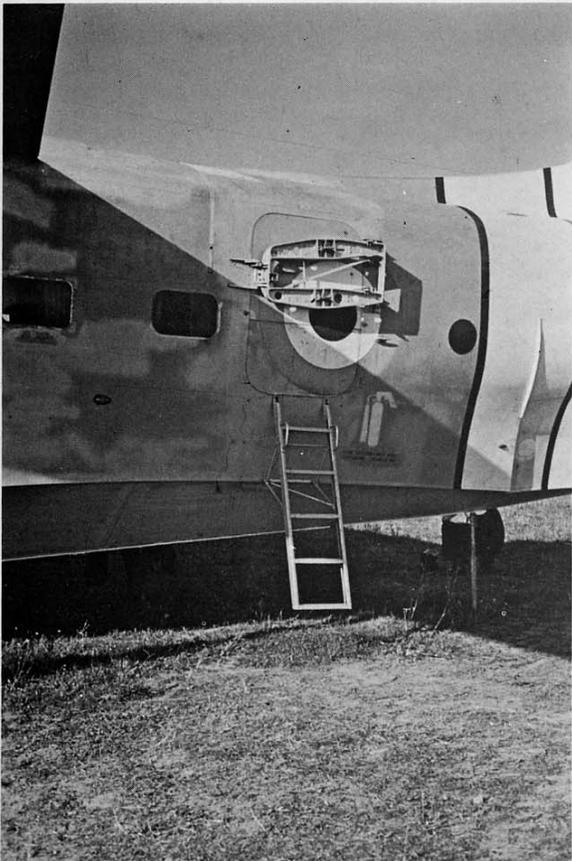


Foto 8 - Particolare del supporto per gli Jato sul lato sinistro del velivolo e della scaletta. (Foto M. Caso)



Foto 9 - La deriva del velivolo esposto a Pratica di Mare che mostra la nuova configurazione dello stemma. L'arancione è molto consumato ed in alcune zone tende al giallo.

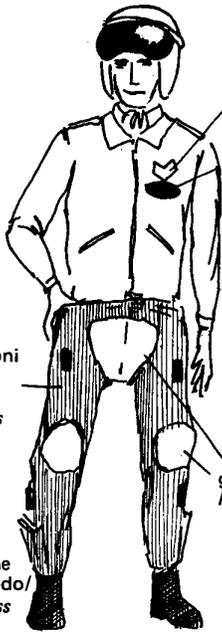
(Foto M.Caso)

può essere ottenuto "lucidando" le parti, a vernice completamente asciutta, con del cotone idrofilo. Come arancione va benissimo il "18 Orange" della Humbrol. Per la fascia blu 75% "Star Blue" e 25% "Sea Blue" della Pactra. Gli interni dei carrelli sono verniciati in alluminio. I portelli del carrello principale hanno i bordi esterni dipinti in rosso. L'interno del velivolo è dipinto in verde chiaro simile allo H1.1 della Humbrol.

Adesso passiamo alla nota dolente. Decal per questo modello non ne esistono. Le ottime coccarde della Itai-Transfer purtroppo non sono della dimensione corretta per cui o si accetta l'inesattezza o si devono dipingere a mano. Lo stesso dicasi per i numeri individuali. Per il secondo e per il periodo attuale la Itai-Transfer nel suo foglio 02 per F-104 e F-86 ha dei numeri che come stile andrebbero bene, ma sono troppo piccoli. Il foglio può essere comunque utile per suggerire la forma. Con il terzo periodo si è leggermente più fortunati. La ditta di trasferibili per disegno R-41 produce dei numeri molto simili che si trovano nel foglio Forma RQ da 7,5 mm. Per il primo periodo si possono adattare, sempre della R-41, i caratteri Recta A da 9,5 mm. Il problema si ripresenta con la scritta S.A.R., ma in questo caso la si può ottenere modificando i caratteri Eurostile R1 da 3,2 mm, sempre della R-41. Infine per lo stemma di reparto si impone la mano ferma e l'istinto di artista!

E. NOCERA

PERSONAGGI PER DIORAMA CON UN GRUMMAN ALBATROSS DEL SAR



gradi in oro/
rank in gold

soprapantaloni
grigio scuro/
dark grey
over trousers

grigio chiarissimo/
light grey

scarpe marrone
scuro semilucido/
shoes: semigloss
dark brown

pilota: giacca grigio
chiarissimo, casco bianco/
pilot: very light grey vest,
white helmet



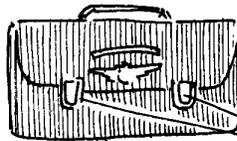
gradi/
rank

emblema SAR/
SAR badge

ufficiale medico: tuta
grigio chiarissimo,
berretto bleu/
doctor: very light grey
overall, blue cap

scarpe marrone chiaro opaco/
matt light brown shoes

gli uomini di equipaggio sono
vestiti come il pilota e possono
portare una mae-west gialla/
the rest of the crew is dressed
like the pilot and may wear
a yellow mae-west



borsa marrone, fregi oro/
brown case, gold decor

ottone/
brass



uomo rana: muta nera, scritta bianca/
frog men: black outfit, white letters

SALVAS

tubi arancio/
orange

argento/
silver

spigoli argento/
silver corner

maniglie nere/
black handles

le bombole che sporgono
alle estremità sono verde oliva/
oxygen bottles ends are
olive green

dimensioni del Resuscitator
in rapporto alla barella/
proportions of the Resuscitator
with respect to the litter

coperta dell'AMI
coperta dell'AMI
grigio bruno e
beige
IAF bed cloth
grey and cream

estremità arancio/
orange tips

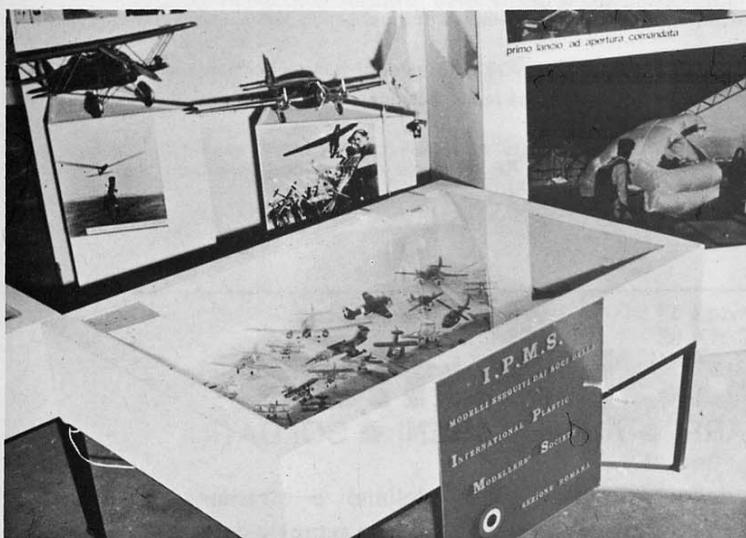
struttura metallo/
natural metal

bianco/
white

cinghie marrone chiaro/
light brown belts

Maurizio Mantovani
73

Un'immagine della I Mostra Concorso di Plastimodellismo organizzata a Trieste dal 30/4 al 5/5 da parte del Centro Locale IPMS in collaborazione con i CRAL dell'Ente Autonomo Porto di Trieste e delle Assicurazioni Generali (vedi Flash Maggio/Giugno 1974). La targa sulla destra del tavolo è stata messa a disposizione della nostra Associazione. (Foto C. d'Agostino)



Uno scorcio della piccola mostra allestita dal Centro Romano dell'IPMS in occasione del 70° Anniversario dell'Aero Club di Roma festeggiato nella prima metà di giugno presso l'aeroporto dell'Urbe. (Foto A.M.I.)

La Harley Davidson WLA 4S realizzata dal socio Roberto Rossi di Perugia partendo dal modello in scala 1/9 della E.S.C.I. Alcuni organi meccanici (cambio, freno e frizione) sono stati resi funzionanti, mentre il sellino e le sacche sono stati realizzati in pelle. Il modello è risultato primo nella categoria Senior del Concorso Nazionale 1973.



SUMMARY

- **Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica. Parte seconda. Distintivi di nazionalità** – The second article of this series describes the nationality markings used before and during WW II by the aircraft of the Regia Aeronautica. After the end of WW I the roundels were removed from the wings and fuselage and the nationality was identified only by the tri-colour bands on the rudder. The 9th of July, 1936 marks the introduction of the wing fascis; as indicated by the illustrations, the wing fascis were not proportional to a/c dimensions but of three fixed sizes according to the category of the airplane. It should also be noticed that the official and more common shape of the wing fascis has never been accurately reproduced by kits and decals manufacturer.
- **La salvezza viene dal cielo** – The idea to present the Italian Air Force Albatross has been going on for long time, particularly since when an article on the same subject was published, with our assistance, by Bob Migliardi in Random Thoughts of IPMS–Canada. The project then evolved to the point filling most of this issue.
- **Il soccorso aereo** – A brief account of the history of the Search And Rescue service of the IAF from the origins during WW II to present time. The Grumman Albatross consituted for many years, together with the AB.204 helicopter, the equipment of the 15° Stormo. Shortly the Albatross will be substituted by the Sikorsky HH–3F "Pelican".
- **Il Grumman SA–16 o HU–16 "Albatross"** – A description of the aircraft and its evolution and a guide for finding the way among the nomenclatures used to distinguish the different versions.
- **L' "Albatross" Italiano** – The first Albatross were received by the IAF as part of a M.D.A.P. plan in March 1958. Later more a/c were directly acquired from USAF surplus. Camouflage and Markings have varied four times, which is quite a record considering the small number of a/c and the limited time involved. The profiles illustrate the situation, but some doubts remain to be solved.
- **Il modello** – Only one kit exists of the Albatross issued by Monogram in 1957. Despite the age is an accurate and neat model except for heavy rivetting and engine complex shorter of 2 mm. Unfortunately the kit reproduces the B version and therefore quite a conversion job is required to obtain the A used by the IAF.
- **Conversione** – The conversion consists in eliminating the structural additions and modifications made to the original a/c; work is required for the horizontal and vertical tail surfaces and for the wings. The details are shown in the drawings which have been prepared working from original factory plans.
- **Dettaglio** – This article deals with all the small modifications and details required to obtain an accurate model: different types of antenna, landing gear, wheel hubs, etc. It should be noted that some of them, i.e. the navigation lights, changed during the life of the a/c.
- **Finitura** – Notes on finishing details such as colour mixes and availability of draftman dry transfer for markings.
- **Diorama** – Ideas for giving life to a model of the Albatross by adding the rescue personnel such as the scuba diver and the doctor in order to obtain a diorama.
- **Attività dell'associazione** – An account through pictures of the activity of IPMS–Italy. A model exhibition and competition organized by the Trieste Chapter; the Rome Chapter participation to the 70° anniversary of the local Aero Club; the winner of the 1973 national championship

modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

Prodotti per plastimodellismo delle più note ditte italiane e straniere tra cui:
SUPERMODEL, ESCI, ITALIAERI, DELTA, PROTAR, ARTIPLAST, POCHER,
ATLANTIC, AIRFIX, FROG, MATCHBOX, REVELL, HELLER, SOLIDO, AURORA,
HAWK, LINDBERG, MONOGRAM, RENWALL, FUJIMI, HASEGAWA, LS, NICHIMO,
EIDAI, NITTO, TAMIYA, FUJI, BANDAI, AOSHIMA, ecc.

Si segnalano tra l'altro le seguenti novità:

- Vasta gamma di automobili antiche e moderne in metallo nella scala 1/43 di ditte italiane e straniere.
- Carrozze e diligenze in plastica in scala 1/43 della casa IL BRUM.

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

VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA



Cavallo Rampante

VIA S. MARTINO E SOLFERINO, 9
TEL. 66.28.45 35100 PADOVA

Vasto assortimento Kits delle seguenti marche: Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamiya, Airfix, Hasegawa, Revell, Frog, Monogram, Nichimo, Fujimi, Bandai, Historex ecc.

ULTIME NOVITA'

ITALAEREI

1/72 C.R.D.A. Cant.Z-501
1/35 Semovente M40-75/18

L. 3.000
L. 2.600

JO-HAN 1/72

Messerschmitt BF 109 F o G
Zero Zeke o Rufe

L. 1.500
L. 1.800

HASEGAWA 1/72

Sd.Kfz; 7/1 4 x 20 mmAA
M4 A3 E8 Sherman
Fuel Truck
Starter truck
Sd.Kfz. 7/2 1 x 37 mmAA

L. 1.300
L. 1.300
L. 1.300
L. 1.300
L. 1.300

ESCI

1/72 Pz Kpfw.III Ausf M
Sd Kfz 251/1 Hanomag
1/9 BMW R 75 A/1 Solo

L. 650
L. 650
L. 6.000

1/32

F86F Sabre
Ki 43 Oscar

L. 7.900
L. 6.200

TAMIYA 1/35

S.A.S. Jeep
Sacchi
Taniche Bidoni
Muri mattoni
Barricate

L. 2.900
L. 1.200
L. 1.200
L. 1.300
L. 1.200

1/72

Nakajima Ki 44 Tojo
Kawasaki Ki 61 Tony

L. 1.800
L. 1.800

HAWK 1/48

P47D Thunderbolt
P-51D Mustang
Lockheed T-33

L. 2.800
L. 2.800
L. 2.800

MONOGRAM

1/48 Dornier DO 335
1/32 Lee Tank
1/32 Grant Tank

L. 3.450
L. 4.200
L. 4.200

Stucco Green Stuff
Liqu-a-plate Aluminium
Liqu-a-plate Sealer
Trapano elettrico "Les application
rationnelles"

L. 1.600
L. 1.900
L. 1.900
L. 8.500

CONTINUA ENORME SUCCESSO !!!

AEROPENNA ugello 0,3 veramente ECCEZIONALE L. 23.000
COMPRESSORE per detta minimo ingombro NOSTRA ESCLUSIVA L. 30.000

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

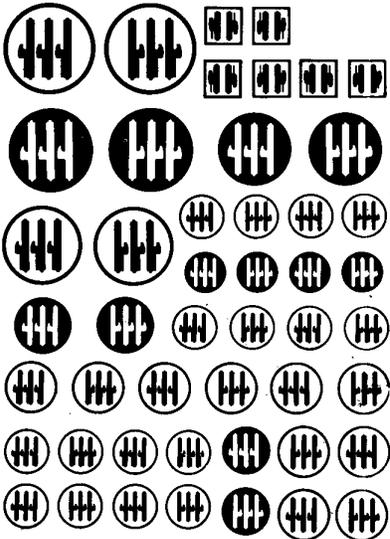
MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5106

ITS-11 REGIA AERONAUTICA AND ISIVING PASCOES 1/72

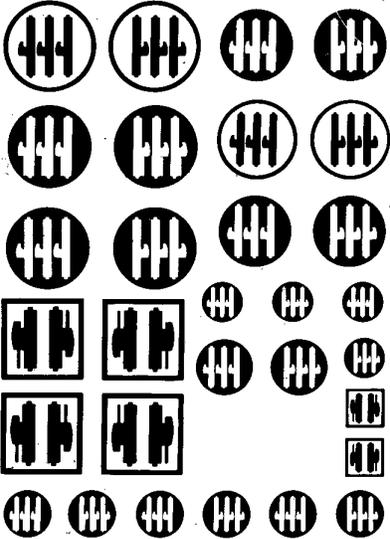


SHEET ITS-11

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5107

ITS-10 REGIA AERONAUTICA AND ISIVING PASCOES 1/72

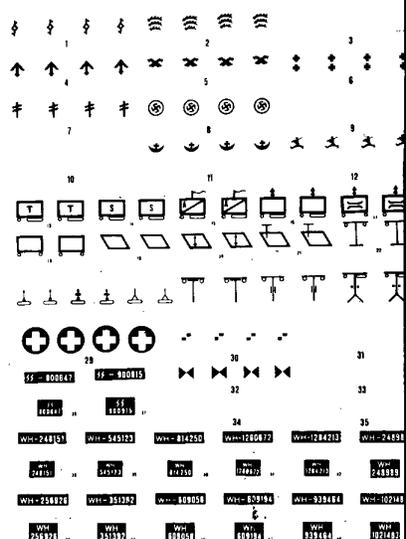


SHEET ITS-10

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5108

ITS-08 GERMAN VEHICLES MARKINGS WWW II VES

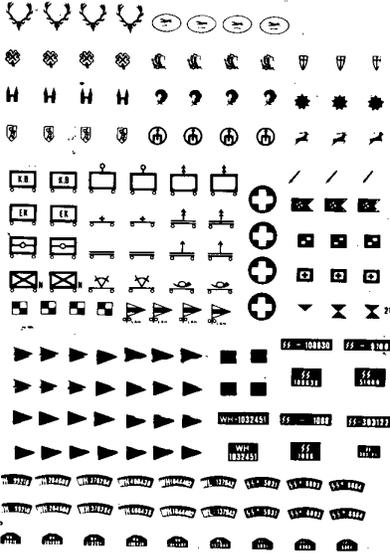


SHEET ITS-08

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5109

ITS-09 GERMAN VEHICLES MARKINGS WWW II VES

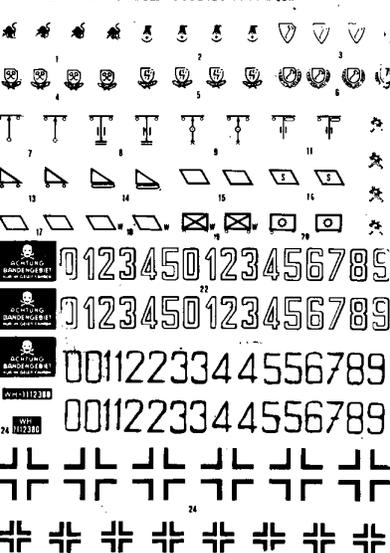


SHEET ITS-09

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5110

ITS-06 GERMAN VEHICLES MARKINGS WWW II VES

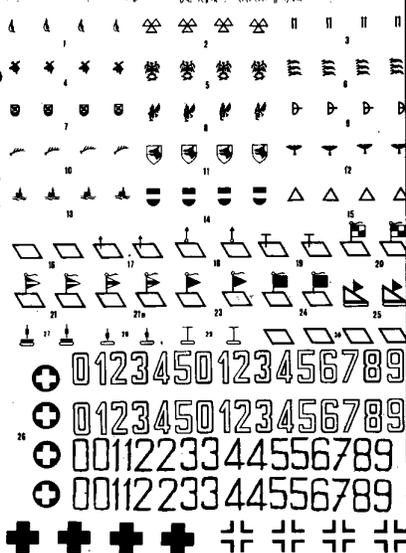


SHEET ITS-06

ITAL TRANSFER

LETRASSET SHEET 5111

ITS-07 GERMAN VEHICLES MARKINGS WWW II VES



SHEET ITS-07

Questi e gli altri fogli di trasferibili a secco ITAL-TRANSFER sono in vendita al prezzo unificato di L. 1000