

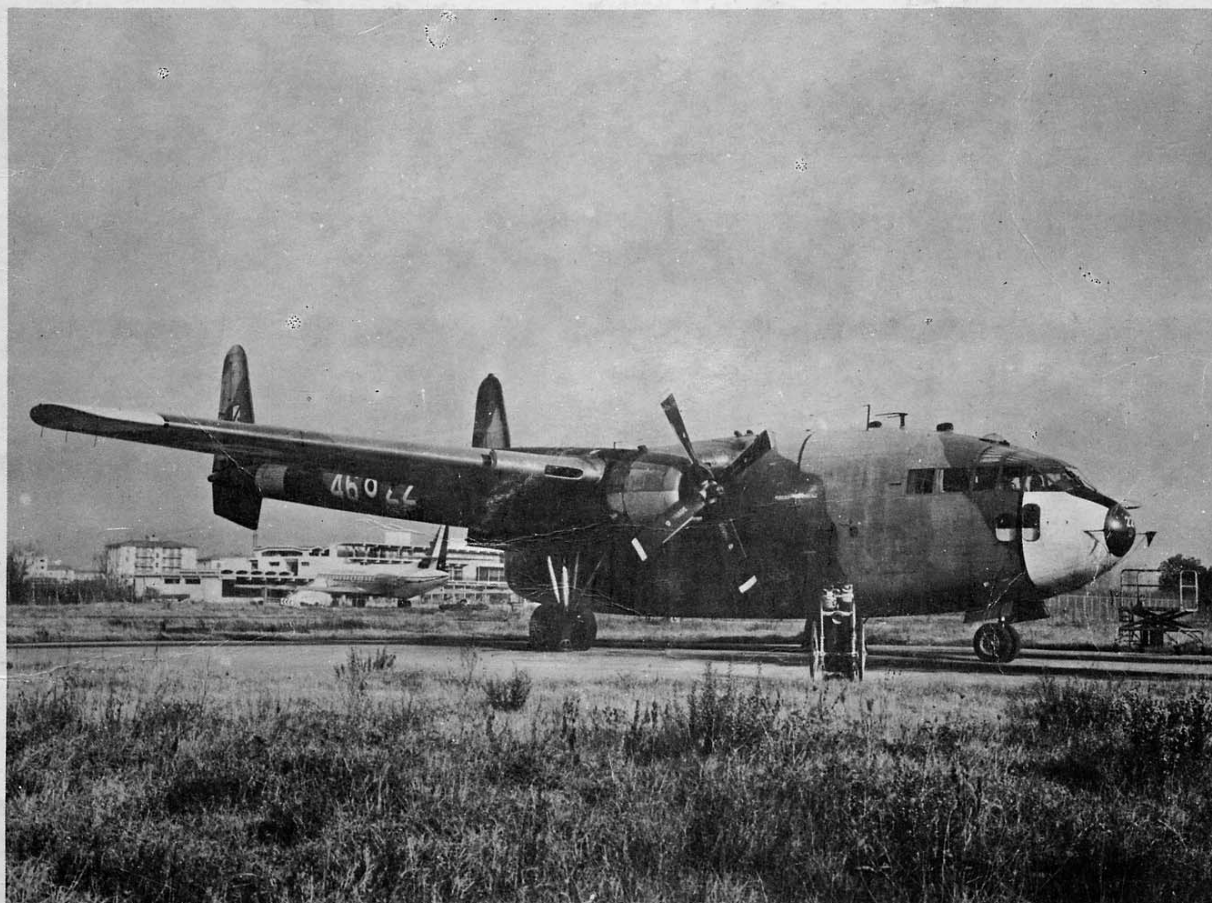
ARCHIVIO PECCHI N.



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 6, No. 3 — 1974





Fairchild C-119G "Packet" o "Vagone Volante" della 46ª Aerobrigata Trasporti Medi, 2° Gruppo, fotografato nel dicembre del 1970 presso l'aeroporto Arturo Dall'Oro, S. Giusto - Pisa che costituisce la sede del reparto. L'appartenenza al 2° Gr. è evidenziata dall'aver il mozzo dell'elica e la parte anteriore del muso in rosso; a quest'ultimo riguardo si noti la differenza con il disegno del n. 20 a pag. 11. (Foto A.M.I)

INDICE

	Pagina
Kriegsmarine Scharnhorst	
La storia	1
Esame del modello	2
La 46ª Aerobrigata T.M. oggi	7
Fairchild C-119G e J "Vagone volante".	8
Lockheed C-130H "Hercules"	21
Crisi a Suez, novembre 1956	27
L'aviazione di marina inglese (Fleet Air Arm)	27
Summary	32

Publicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS - ITALY

Casella Postale 12017 - 00100 ROMA - Belsito

Anche quest'anno il Centro di Livorno ha preparato una serie di articoli per formare un numero de Il Notiziario. Con questo cerchiamo di alleviare le fatiche dei nostri amici di Roma sui quali purtroppo ricadono tutti gli oneri della compilazione e della stesura delle pubblicazioni; dico purtroppo perchè, e con questo ripeto ciò che è stato già molte volte detto, sarebbe necessaria una maggiore partecipazione di tutti gli iscritti a questo lavoro. Se ad esempio tutti i centri si impegnassero a fornire un numero della rivista, od almeno un certo quantitativo di lavori annui, si potrebbe portare la pubblicazione ad essere bimensile, cosa più che auspicabile mancando ormai il sussidio del "Magazine" inglese. Coloro che vivono nelle vicinanze di basi aeree possono (vedi articolo sulla 46ª) documentarsi sui velivoli della base, la loro colorazione, etc.; per esperienza personale possiamo affermare che le autorità della nostra Aeronautica Militare sono sempre disposte a collaborare per un simile lavoro, una volta che sia stata fatta debita richiesta.

Gli spunti comunque sono moltissimi e sarebbe impossibile enumerarli tutti; ritornando al discorso iniziale non è necessario, al limite, che un gruppo di soci prenda un impegno eccessivamente restrittivo nel tempo e nello spazio, basterà che, per cominciare, invii il materiale una volta pronto. Occorre solo un po' di buona volontà, non c'è bisogno di essere buoni scrittori od esperti disegnatori.

A. SANTARELLI

Quanto sopra espresso succintamente, ma in maniera molto incisiva, dall'amico Santarelli non necessita di ulteriori commenti. Dovrebbe essere sufficiente per smuovere la coscienza e mettere in moto macchine da scrivere, penne, squadre, compassi, etc. Almeno lo speriamo!

Vale solo la pena di aggiungere che gli argomenti non devono essere ristretti agli aerei attuali, ma a tutti gli aspetti del modellismo e specialmente i mezzi militari ed i soldatini.

Infine gli appassionati del periodo della 2ªG.M. (e sappiamo che sono molti) non se ne abbiano a male se per due numeri li abbiamo trascurati. Ritorneremo presto ai loro argomenti preferiti.

A.M. BELLEI

KRIEGSMARINE

SCHARNHORST

La storia

La Scharnhorst (abbreviato SH.), impostata sugli scali dei cantieri di Wilhelmshaven, fu varata il 3 Ottobre 1936.

Fu completata il 7 Gennaio 1939, un anno più tardi della gemella Gneisenau (abbreviato GU.) varata dai cantieri di Kiel.

La SH. era una bella e possente nave da guerra, che dislocava 26.000 ton. ufficiali, ma in pratica erano 34.841 ton.

Per il dislocamento e l'armamento venne considerata "incrociatore da battaglia". Le dimensioni erano: 229,8 x 30 x 8,3 m.

La nave, come la gemella, subì delle sostanziali modifiche nel 1940; tra tutte spiccava la nuova prua, designata più slanciata, detta di tipo "Atlantico".

Nella precedente infatti, simile a quella della Graf Spee, l'onda lunga oceanica spesso invadeva il ponte della nave, andando a lambire la torre prodiera più bassa. Questo inconveniente veniva evitato, invece, con la nuova prua, più slanciata e più svasata ai fianchi, che fende le onde assai meglio.

Le altre modifiche saranno il tema dell'articolo dal punto di vista modellistico; quindi ci torneremo sopra con abbondanza di particolari. Con la modifica della prua la nave subì un allungamento di circa 6 m. La stessa modifica subì la GU.

L'armamento era costituito da 9 cannoni da 280 mm. (3 x 3), 12 da 150 mm. in 4 torri binate e 4 singole. 14 cannoni da 105 mm. antiaerei in 7 torri binate; inoltre l'armamento antiereo era rinforzato da 16 mitraglierie da 37 mm. (18 x 2).

L'armamento leggero A.A. (Anti-Aereo) fu variato nel tempo, come indicato sotto:

1938/9 8 da 20 mm. A.A. (8 x 1)
1939/40 10 da 20 mm. A.A. (10 x 1)
1940/1 18 da 20 mm. A.A. (10 x 1; 2 x 4)
1941/2 32 da 20 mm. A.A. (10 x 1; 6 x 4)
1942/3 22 da 20 mm. A.A. (10 x 1; 3 x 4)

Come si vede l'armamento leggero da 20 mm. venne variato progressivamente nel corso della guerra. La SH. disponeva anche di due lanciasiluri trinati da 533 mm. La protezione era costituita da una cintura corazzata di 250 mm.; il castello da 45 mm. di corazza, 50 mm. il ponte superiore ed il ponte armato, infine le torri da 280 mm. erano protette da 360 mm. di acciaio.

Nel 1941 fu montato l'impianto radar sulla SH., ma il grado di accuratezza nel controllo del tiro non fu mai molto grande. La SH., prima dei lavori di modifica, aveva due catapulte: una al centro della nave, l'altra sulla torretta da 280 mm. di poppa. Successivamente quest'ultima catapulta fu rimossa e rimase quella dietro al fumaiolo. L'hangar poteva ospitare altri due Arado 196.

L'apparato motore era costituito da tre turbine eroganti una potenza complessiva di 160.000 C.V. che poteva imprimere una velocità massima di 32 nodi. L'autonomia era di 10.000 miglia alla velocità di 17 nodi.

La vita bellica della SH. fu lunga e ricca di avvenimenti.

Il 27/11/1939 SH. e GU. affondarono, al largo dell'Islanda, il mercantile armato inglese Rawalpindi. In questo periodo l'attività è intensa ma pochi sono gli scontri con il nemico. Dal 47/12/1940 iniziò l'occupazione della Norvegia e SH. con GU. operarono per proteggere l'occupazione di Narvik da parte dei cacciatorpediniere tedeschi. Uno scontro a fuoco al largo del fiordo di Vest provocò danni al GU. ed al H.M.S. Renown. Un altro scontro, il 4/6/1940, con il nemico al largo di Narvik causò al SH. seri danni per un siluro lanciato dal cacciatorpediniere "Acosta".

In questa azione gli inglesi ebbero affondati da SH. e GU. la portaerei Glorious ed i caccia Acosta e Ardent. La SH. riparò nel porto di Trondheim ove fu sottoposta ad un attacco di Skuas della Ark Royal che la centrarono con due bombe che, non esplodendo, permisero alla nave di raggiungere il porto di Kiel per riparare i danni del siluro.

Il 28/12/1940 iniziò, per la SH. e GU., la guerra al traffico alleato nell'Atlantico ed in una di queste azioni le due unità affondarono 5 mercantili. Il 9/3/1941 la SH. affondò una nave trasporto carbone; 4 giorni dopo fu la volta di altri 6 mercantili. Il 23/3/1941 SH. e GU. tornarono a Brest per riparazioni a danni causati dal mare e per revisioni generali.

Nel porto di Brest la R.A.F. compì una incursione e la SH. incassò 5 bombe.

Il giorno 11/2/1942 iniziò l'operazione Cerberus, ossia il trasferimento di SH. e GU. da Brest al Mare del Nord attraverso il Canale della Manica. In questa grossa operazione furono impiegate parecchie unità di scorta.

La tardiva reazione inglese non causò perdite alla flottiglia.

Furono invece due mine a causare delle grosse falle alla SH. ed anche la GU. subì danni. La SH. si rifugiò a Wilhelmshaven e poi raggiunse Kiel per le riparazioni.

Il 15/2/1942 la SH. riprese il mare per altri missioni, senza mai incontrare il nemico.

Il 22/12/1943 iniziò l'operazione Ostfront, contro il convoglio JW55B, in rotta per Murmansk. La ricognizione aerea tedesca, ostacolata dal cattivo tempo (e dal fatto che in quel periodo dell'anno ed a quella latitudine c'era poco più di una ora di luce al giorno) non avvistò, oltre alla scorta ordinaria del convoglio, altre due forze navali.

La prima era composta da 3 incrociatori, la seconda dalla nave da battaglia Duke of York, un incrociatore e 4 cacciatorpediniere.

Il primo contatto, tra SH. e convoglio, avvenne di notte; l'unità cercò di impegnare i mezzi di scorta, mentre, come stabilito, i cacciatorpediniere tedeschi davano la caccia al convoglio mercantile.

Grazie al suo radar la SH. tenne sotto tiro le navi nemiche ed all'alba centrò, con due colpi, il Norfolk. Poi fu inquadrata dal radar del Duke of York che la centrò con 13 colpi dei suoi cannoni da 356 mm.

Gravemente danneggiata la SH. fu fatta segno di ben 55 siluri, lanciati dal Belfast e dal Jamaica. Solo tre ore dopo la nave colò a picco.

Dei 1968 uomini di equipaggio solo 36 si salvarono; tante vittime per una operazione avventata e, sotto alcuni aspetti, malamente preparata, votata al fallimento a causa della scarsa collaborazione tra Marina e Aviazione e per mancanza di coesione della Marina stessa.

secondario, andavano introdotte. Lo stesso si faccia per quelli relativi alle scialuppe 91-92.

A questo punto si possono incominciare ad incollare le sovrastrutture ed il fumaio; con cura particolare vanno stuccate le connessioni del castello (pezzi n. 21, 46). Ora conviene incominciare a pitturare il ponte secondario e le sovrastrutture. Come si vede dal disegno il colore è unico, si tratta, di un grigio piombo riproducibile con vernice Humbrol HB.7 Extra Dark Sea Grey. Però il secondo ponte (pezzo n. 20) va verniciato metà con HB.7 e l'altra metà con il Matt H 26. Per vedere la linea di congiunzione dei due colori osservare il disegno grande.

Le scialuppe 91-92 vanno sopraelevate e poste a fianco dell'hangar; per rendere più realistico il tutto conviene realizzare dei supporti di dimensioni tali da contenere la scialuppa. Tali supporti conviene farli lunghi e larghi quanto una scialuppa. Devono essere anche sorretti da due colonne di altezza 5 mm. e spessore 2 mm. (vedi la figura D).

Anche il fumaio deve essere un po' modificato, prolungando la plancia riflettori tutto attorno al fumaio.

Si tratta, in sostanza, di sagomare il Plasticard in modo da fare una corona circolare di 4 mm. di spessore. Per dare un tocco di realismo al fumaio, si può fare la grata in cima; basta tirare della plastica a caldo e fare dei fili di diametro non troppo sottile, metterli in cima al fumaio ed incrociarli a mo' di inferriata.

Questa andrà poi pitturata di nero opaco, come l'interno del fumaio (vedi figura E).

Sulla facciata posteriore del castello va posto il nuovo albero (vedi figura F).

Sotto al pezzo n. 135 va incollato un rettangolo di 5 x 3 mm. e, analogamente, per il pezzo n. 132. L'albero va fatto alto 35 mm.

Per collocarlo al suo posto si fa, con uno spillo infuocato, un buco sul rettangolo posto dietro al pezzo n. 135 e vi si infila il nuovo albero fino a raggiungere l'altro rettangolo, dietro al pezzo n. 132.

Le lance n. 72-73 vanno collocate ove indica il disegno che accompagna questo articolo, però per renderle più realistiche si può incollare sotto la chiglia un rettangolo di Plasticard che simuli il supporto.

La scialuppa n. 74 va collocata davanti al fumaio, ma la scialuppa n. 75 va eliminata e, di conseguenza, stuccato il foro di alloggiamento.

Alla nave va poi aggiunto un secondo albero, della stessa forma di quello a tripode già esistente, ma molto più alto di quello incollato dietro al castello. Quindi si può utilizzare il pezzo n. 130 come nuovo albero, però con alcune modifiche. Per prima cosa va tagliata la traversa centrale con un tagliabalsa o una lametta, quindi con cartavetrata si eliminino i monconi, pareggiando con l'albero. La seconda modifica è la sua elevazione, che si può fare con della plastica tirata a caldo e dello stesso diametro, realizzando così una "prolunga" di 22 mm.

Il nuovo albero va posto dietro all'hangar, con i sostegni trasversali rivolti verso prua. Per collocarlo con precisione, evitando di incollarlo solamente al ponte, abbiamo preferito realizzare tre fori in corrispondenza dei punti in cui l'albero va a contatto con il ponte secondario.

Per realizzarli si può fare come segue: con inchiostro bagnare le estremità dell'albero, appoggiarlo al ponte e forare con uno spillo rovente in corrispondenza delle tre macchie di inchiostro, successivamente incollarci l'albero (vedi figura G).

Questo lavoro può sembrare uno spreco di tempo,

ma chi costruisce navi sa quanto sia facile staccare gli alberi dai punti in cui si incollano, essendo facilmente soggetti ad urti, invece, così facendo, si realizza una struttura abbastanza solida che potrà resistere meglio ad eventuali incidenti.

Sempre sull'albero appena realizzato occorre aggiungere una coffa che sostiene due altri riflettori; questa ha forma trapezoidale e va incollata, rivolta verso poppa, quasi al vertice delle tre "gambe" del tripode, quasi all'altezza della catapulta, tanto per riferimento.

Le misure del trapezio sono indicate in figura H).

La base maggiore va incollata alle tre gambe, ma essendo la centrale più avanti delle due laterali, si dovrà realizzare un alloggiamento.

Per realizzarlo sul lato maggiore si scava con una limetta tonda, in modo da fare venire a contatto con la base anche le due gambe oblique (vedi figura H).

Tutto intorno alla coffa va posta la ringhiera di protezione che si può realizzare con una striscetta di cartoncino alta 2 mm. Ora si può verniciare l'albero con il solito HB 7.

I due riflettori sulla coffa vanno realizzati allo stesso modo di quelli costruiti al fianco dell'hangar.

Sotto le traverse superiori dell'albero si possono incollare altre due traverse perpendicolari e formanti una specie di "V" con il vertice sull'albero e la base rivolta verso poppa. Anche qui la realizzazione può essere fatta stirando plastica, fino ad ottenere due fili del diametro degli altri traversi, lunghi 10 mm.; quindi si incollano all'albero come indicato sopra.

Ora si passa ai 3 telemetri (pezzi n. 122, 139, 111).

Il pezzo n. 122 va incollato tranquillamente, mentre gli altri due, quello sul castello e quello a poppa, necessitano di alcune modifiche.

Sulla loro parte superiore va inserito un tondino di legno del diametro di 4 mm. ed alto 10 mm., per quello sul castello, mentre quello a poppa deve essere fatto alto 5 mm.

Questo perchè i due telemetri furono alzati allo scopo di ospitare le antenne radar. Vediamo come realizzare le antenne (vedi figura I).

Si prenda una reticella del tipo usata per avvolgere i confetti, la si stenda su una superficie piana e la si fissi in modo che sia ben tirata, ma senza avere i lati deformati, quindi si spruzzi dell'amido spray, del tipo usato per inamidare, quando si stira, le camicie.

Lo scopo di ciò è di avere la rete rigida in modo da poterne asportare due rettangoli, con una lametta ben affilata, di queste misure: per il più grande 8 x 6 mm. e per il più piccolo 6 x 3 mm.

Tali rettangoli realizzeranno le antenne radar; per tutta la lunghezza del rettangolo si incollino un pezzettino di plastica tirato a caldo.

Questo consente di incollare il radar al suo supporto di legno senza che i fori della rete si riempiano di colla. Ora basta scavare una scanellatura nel legno in modo che il pezzetto di plastica, con la rete, vi sia alloggiato e quindi incollarli.

L'antenna più grande andrà sul telemetro sul castello, quella più piccola sul telemetro di poppa.

Dopo aver realizzato ed incollato le due antenne, si possono verniciare con un color metallo, tipo Flat Metallic Grey XF 56 della Pactra.

Ora conviene verniciare anche il ponte principale, tutto di Matt H 26, salvo la parte estrema della prua che va verniciata in Ocean Grey HB 3. Sostanzialmente è la parte di ponte aggiunto che va verniciata di colore diverso da quello del ponte vero e proprio.

Si passi, ora, a verniciare l'armamento secondario e contraereo e lo si incollino nei punti indicati dallo sche-

Tav. 2

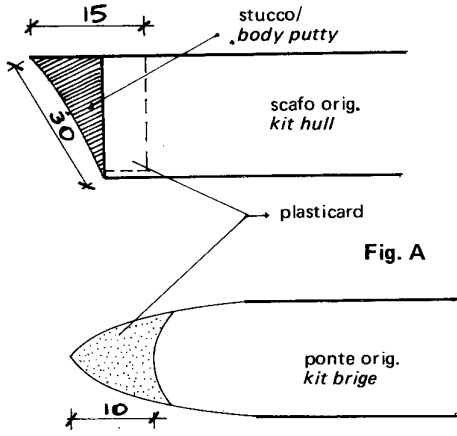


Fig. A

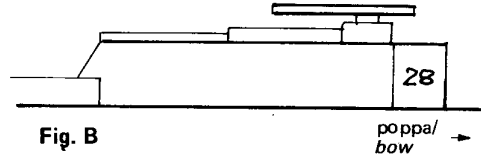


Fig. B

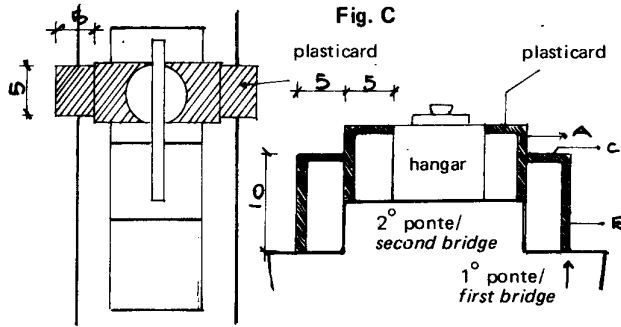


Fig. C

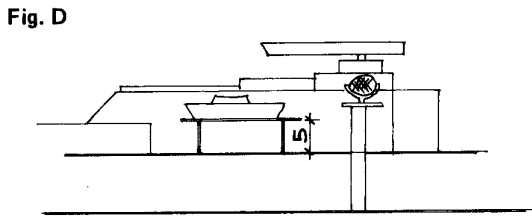


Fig. D

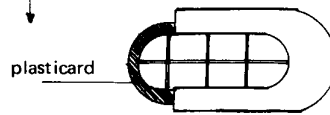


Fig. E

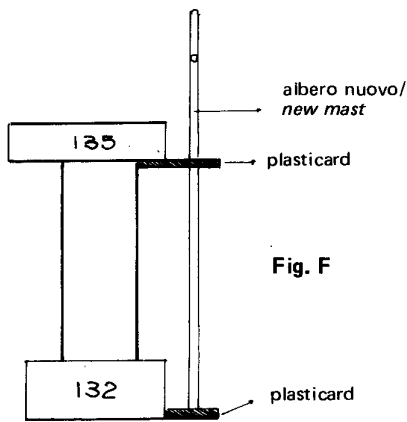


Fig. F

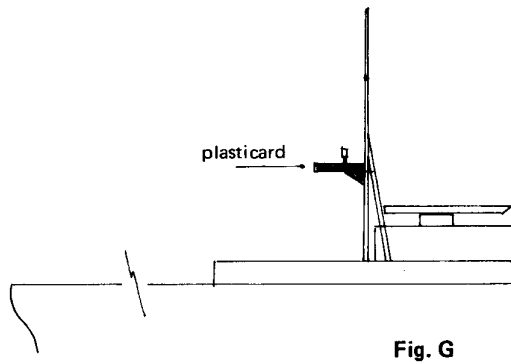


Fig. G

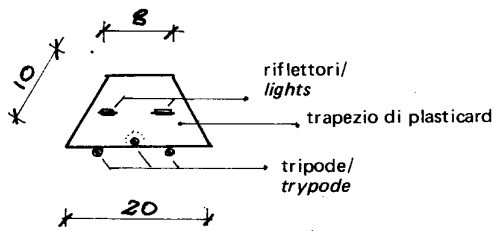


Fig. H

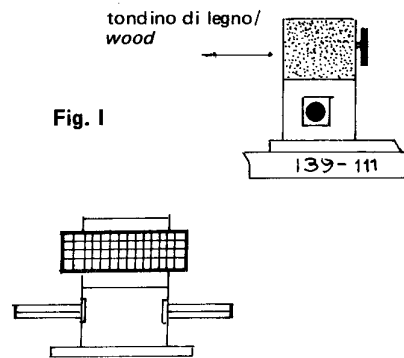


Fig. I

774

ma del kit.

Però non si deve verniciare il cielo delle torri anteriori da 150 mm., per il momento, perchè su esse va incollato un pezzo di Plasticard di forma circolare del diametro di 6 mm. Tale base circolare costituisce la piattaforma di una batteria contraerea da 20 mm., quadrinata. Per realizzarla si tagli un pezzettino di plastica, dalle dimensioni simili a quelle delle mitragliere binate da 20 mm. fornite dal kit, da uno degli alberi che sostengono i pezzi del kit e sagomarlo con la lima.

Si otterrà così l'affusto della mitragliera. Per realizzare le quattro canne si stiri un po' di plastica a caldo fino a renderla del diametro opportuno, se ne tagliano dei pezzi di 4 mm. di lunghezza e si incollino all'affusto. Realizzate così due A.A. da 20 mm. si incollino sulle piattaforme aggiunte alle torri da 150 mm.

Non necessita fare delle riproduzioni perfette di tali mitragliere, date le dimensioni estremamente ridotte, perciò basta fare un lavoro "pulito", cioè senza sbaffi di colla, e l'effetto complessivo sarà soddisfacente.

Le piattaforme e le mitragliere vanno verniciate dello stesso colore delle sovrastrutture (HB 7), se si vuole accedere in pignoleria si può pitturare ogni canna delle A.A. con il colore Gun Metal HM 17.

Si incollino ora le eliche e gli alberi di trasmissione.

Si incollino i jack a prua ed a poppa (pezzi n. 56-57).

Ovviamente, ora che la prua è allungata, il pezzo n. 56 va posto più avanti, sulla estremità della nuova prua.

Per realizzare i due lanciasiluri (quadrinati) si possono stirare dei fili a caldo, non troppo sottili, lunghi 8 mm. e incollandoli in modo da formare un complesso ben sagomato; si incollino poi nei punti indicati sul disegno grande.

A questo punto la nave vera e propria è terminata!

Passiamo all'aereo. La scatola fornisce degli Henschel ma questi furono successivamente sbarcati e sostituiti dai più moderni Ar 196.

Auto-costruirli è un po' difficile, si può impiegare

qualche Arado fornito da altre scatole di montaggio. Se non li avete non è indispensabile, la catapulta fa un bell'effetto anche senza aereo.

Noi abbiamo preso uno dei due Ar 196 forniti nel kit Revell della Tirpitz. I colori dell'Ar 196 sono: HG 71 con un po' di nero per scurirlo e HG 65. Il primo va sulla parte superiore della fusoliera, delle ali e dei galleggianti; il secondo va sulle parti inferiori.

Si può anche realizzare l'elica, stirando della plastica a caldo ed incollandone tre pezzettini in modo da rendere l'idea della pale; la si vernici poi con nero opaco. Si possono anche verniciare le croci sulle ali e sulla fusoliera. Tali croci erano nere e bordate di bianco; si consiglia di farlo con inchiostro di china ed usando uno dei pennini forniti dalle scatole di compassi.

Resta da verniciare lo scafo della nave.

Come si vede dal disegno della nave, il colore fondamentale è il solito HB 7, alle estremità, però, è verniciato con HB 3; questo perchè il secondo grigio, più chiaro, doveva dare l'illusione di una sagoma più corta.

La linea nera di galleggiamento la si può tirare realizzando un "corridoio" con del nastro adesivo, questo perchè così non si sbaffa il grigio e poi la linea sarà perfettamente diritta.

Prima di mettere il nastro sul grigio conviene aspettare 24 ore dopo che si è data l'ultima mano perchè la vernice deve essere ben asciutta, altrimenti togliendo il nastro può staccarsi, il che è poco piacevole!

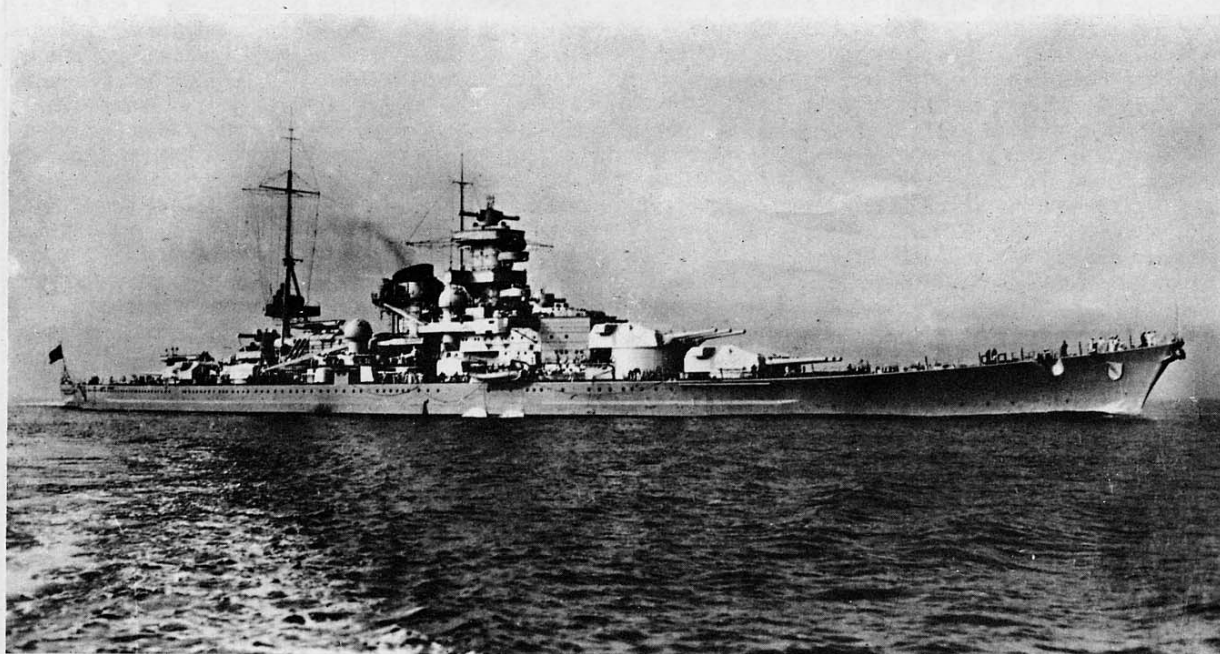
La parte restante dello scafo (la così detta opera viva) è verniciata in rosso e, a tale scopo, va bene l'Hull Red HN5.

Le eliche vanno verniciate con il Copper HC 1.

A questo punto il modello è completamente finito.

E' certamente un lavoro lungo e di pazienza, a volte noioso e se lo intraprenderete darà, forse, dubitare la sanità mentale dell'autore di questo articolo...! Però, una volta finito, avrete un modello originale che viderà tante soddisfazioni. Auguri, quindi e buon lavoro.

R. MERLONI



L'incrociatore da battaglia della Kriegsmarine Scharnhorst. Non siamo in grado di datare la foto, ma essa permette di apprezzare il profilo slanciato della nuova prua, detta di tipo "Atlantico".
(Foto F. Bargoni tramite B. Benvenuti)

LA 46^a AEROBIGATA T.M. OGGI

La 46^a Aerobrigata dell'Aeronautica Militare Italiana discende in linea diretta da quel 46° Stormo da bombardamento terrestre che fu formato sull'aeroporto di Pisa-S. Giusto il 15 febbraio 1940; il reparto inquadrava i due gruppi 104° e 105°, dotati di velivoli Savoia Marchetti S. 79 e, dopo una intensa attività addestrativa, entrò in azione nel 2° conflitto mondiale sui fronti francese, greco e nelle operazioni sull'isola di Malta. Al primo maggio 1942 lo stormo passava interamente alla specialità degli aerosiluranti ed i suoi equipaggi si coprivano di gloria in tutti i principali scontri della battaglia per il Mediterraneo.

Nel periodo critico susseguente all'armistizio dell'8 settembre '43 elementi della 46^a spostatisi nel sud venivano inquadrati nello "Stormo trasporti", prodigandosi nello sforzo di rifornire i partigiani antinazisti e le nostre formazioni in lotta contro i tedeschi nella penisola balcanica; l'opera degli aviatori continuava senza interruzione anche al concludersi del conflitto a causa della precaria situazione delle comunicazioni nel nostro paese nell'immediato dopoguerra utilizzando i più svariati tipi di aerei disponibili.

Il 4 novembre 1948 il 46° Stormo veniva ricostituito sull'aeroporto di Centocelle-Roma sui due gruppi 2° e 98° e nel corso dei due anni successivi si trasferiva nuovamente a S. Giusto. Nel maggio del 1953 iniziava la consegna ai reparti dei velivoli Fairchild C-119 "Vagone volante", mentre già da qualche tempo il comando utilizzava per il collegamento i Beechcraft C-45; infine nell'aprile del '54 il reparto veniva trasformato

in aerobrigata con ampliamento degli effettivi e del numero di aerei. Questa organizzazione rimaneva immutata fino al 1965 quando, per l'ampliamento dei compiti affidatili, la 46^a veniva ingrandita con la costituzione di un nuovo gruppo (50°) e l'acquisto di un ulteriore stock di C-119 usati. E' stato nel marzo del '72 che finalmente sono arrivati i primi Lockheed C-130 H cui in un non lontano futuro si dovrebbero aggiungere i G. 222 dell'Aeritalia.

NOTA — Con maggiore dovizia di particolari e soprattutto con un ampio corredo di fotografie a colori, la storia e le finalità e attività attuali della 46^a A.B.T.M. sono presentate nella monografia "I cavalieri dei quattro venti" edita a cura dell'Ufficio Documentazione e Propaganda dello S.M. Aeronautica. Tale pubblicazione può essere richiesta all'ufficio citato, Ministero Difesa, Viale dell'Università, 1 — ROMA.

Come bibliografia sull'argomento, citiamo:

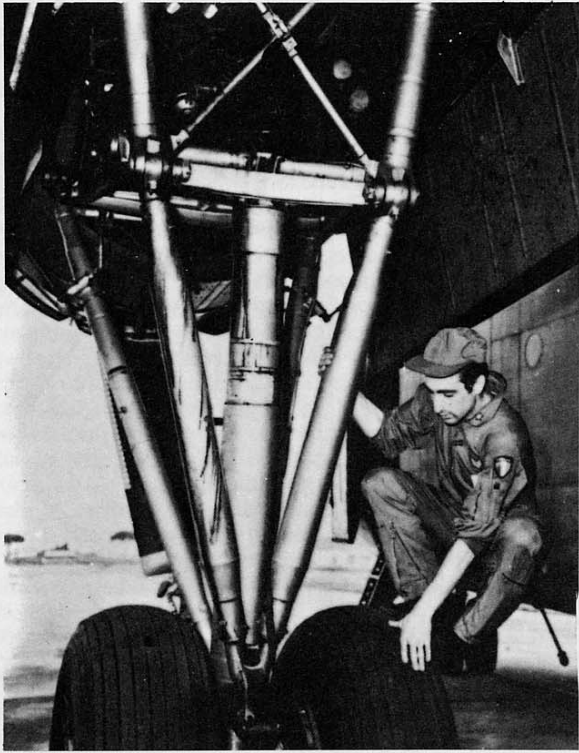
— *JP-4*, giugno 1972 che ospita un articolo di R. Farina sul 50° Gruppo.

— *Bollettino ASA (Air Spotter Association)*, marzo/aprile 1974 in cui compare un articolo di P. Farina, dedicato ai C-119J in Italia; particolarmente interessante è l'elenco completo delle matricole e dei codici individuali.

— *Modellismo Militare*, n. 3 relativamente ad un articolo di M. Ferrari sul C-130H che per alcuni aspetti però è meno completo di quanto qui presentato.



Una formazione di C-119G fotografata negli anni 1964-65. I velivoli sembrano avere una finitura uniforme in alluminio con le aeree degli scarichi motore ed altre demarcazioni in nero. Notare la ripetizione dello stemma della 46^a A.B. sul muso dopo i due finestrini più bassi. Non si è in grado di stabilire se si tratti del 2° o del 98° Gr. dato che non è nota la distribuzione adottata in quel periodo per i numeri individuali. Alcune foto mostrano un C-119J con finitura alluminio e superficie superiore della fusoliera bianche, ma potrebbe trattarsi di un residuo della colorazione originale U.S.A. (Foto A.M.I.)



Vista posteriore del carrello principale sinistro di un C-119. La presenza dello specialista dà un'idea delle dimensioni. Si noti la complessità di meccanismi la cui realizzazione, vista l'inedeguatezza del modello, costituisce una vera sfida per il modellista. (Foto A.M.I)

do dello sprue filato e seguendo il particolare di tav. 3: si tenga presente che l'asse principale ha un diametro di poco superiore a quello delle aste laterali e si notino i numerosi organi di richiusura aggiuntivi presenti. E' necessario anche realizzare ex-novo i portelloni di chiusura con la loro sezione a segmento circolare e cambiare i pneumatici con altri dello stesso diametro, ma con spessore di 5 mm.

Il colore base del carrello principale e del suo alloggiamento è l'alluminio, ottenibile opacizzando con Letra-coat 102 il normale argento.

G) Per tutti coloro che sono arrivati fin qui dovrebbero essere facile completare il montaggio delle due code del velivolo inserendo motori, carrelli ed eliche al loro posto.

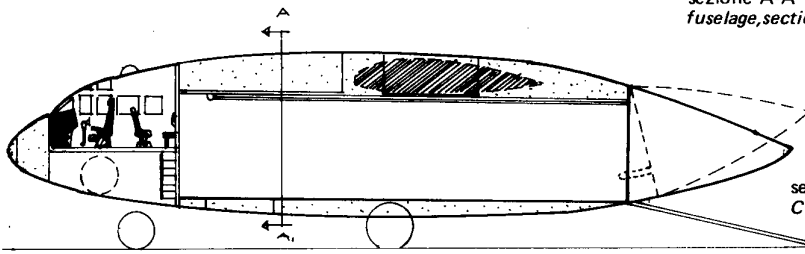
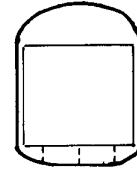
H) Si deve ora passare alla costruzione della fusoliera e quindi per prima cosa dovremo dettagliare la cabina di pilotaggio e l'interno del pianale di carico. Anche questi pezzi nel modello non sono ben riprodotti per cui è necessario un lavoro preliminare di correzione: in primo luogo si dovrà eliminare la base dei sedili ed accorciare il pianale centrale della strumentazione; si costruirà poi una parete divisoria tra i due ambienti in questione, tale che lo sportello sulla semifusoliera sinistra sia separato di misura dal compartimento posteriore, prolungando infine il pavimento dell'abitacolo fino all'elemento separatore ora inserito. Il materiale adatto alla costruzione può essere il plastocard oppure del cartoncino rigido rinforzato. Sul lato sinistro del pavimento andrà poi praticato il foro di accesso per l'equipaggio.

I) Il passo successivo consiste nel completare la zona di comando del velivolo seguendo i disegni della tavola 3. Il colore generale dell'ambiente è Dark Gull Grey (approssimativamente Humbrol H 27), ma tutto il

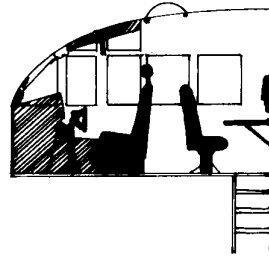


Ponte di volo di un C-119 con sullo sfondo una parte della complessa strumentazione; il colore di base dei pannelli che portano gli strumenti ed i comandi è grigio scuro. In primo piano si intravede la spalliera della poltroncina del navigatore. (Foto A.M.I)

sezione A-A fusoliera/
fuselage, section A-A



sezione longitudinale fusoliera C-119J/
C-119J, fuselage section



particolare abitacolo/
flight deck detail

verso l'uscita/
to exit

imbottitura bianco sporco/
dirty white padding

pannello bianco con scritte nere/
white panel with black writing

fondo grigio
scuro/
dark grey
structure

pannello rosso con
lettere bianche/
red panel with
white writing

quadro comandi: il colore
dei pannelli è nero eccetto
dove annotato; stencil, nu-
meri e lancette bianchi
instruments panel:
colour is black except
as otherwise stated;
stencil, numbers and
instruments arrows
are white.

bordo giallo e nero/
yellow and black border

pannello rosso
con lettere bianche/
red panel with
white writing

scritte bianche su
fondo rosso intorno
alle cloche/
white writing on
red background
around the cloche

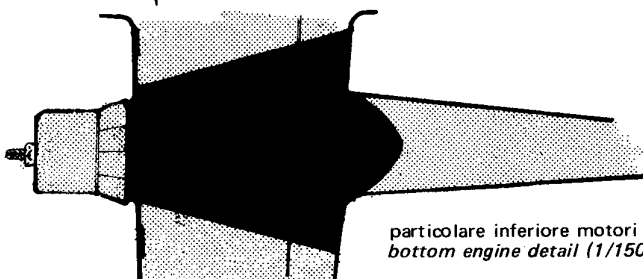
bianco con
bordo nero/
white with
black border

interno/
inside

imbottitura bianco sporco/
dirty white padding

telo bianco/
white linen

sportello: faccia interna/
door: inside view



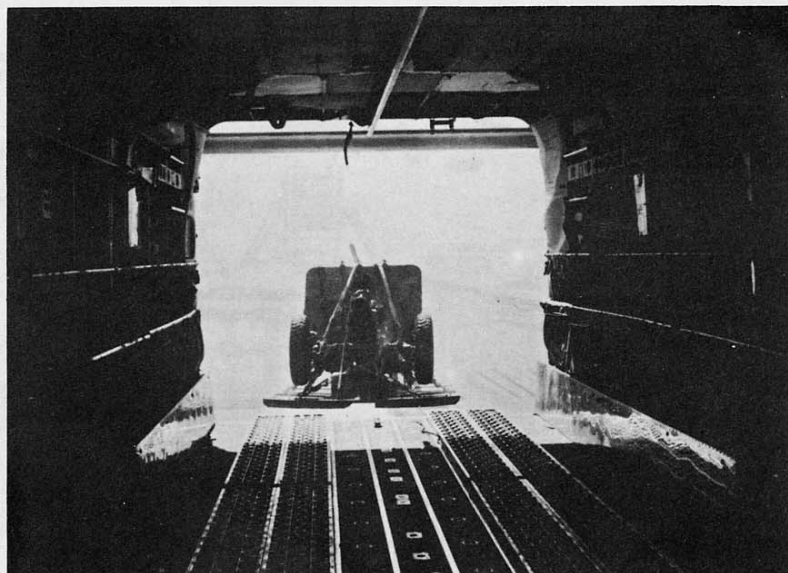
particolare inferiore motori (1/150)/
bottom engine detail (1/150)

AB



Particolare degli interni di un C-119G. Dovrebbe trattarsi della coda del velivolo e dello sportello situato sul lato destro (guardando verso prua). Lo sportello anteriore, disposto solo sul lato sinistro, dispone infatti di un solo oblò.
(Foto A.M.I)

Il momento del lancio paracadutato di un pezzo d'artiglieria campale. Dovrebbe trattarsi di un velivolo C-119G con le valve posteriori asportate. La corolla del paracadute è appena visibile nell'originale, mentre in alto si distingue la linea del timone orizzontale.
(Foto A.M.I)



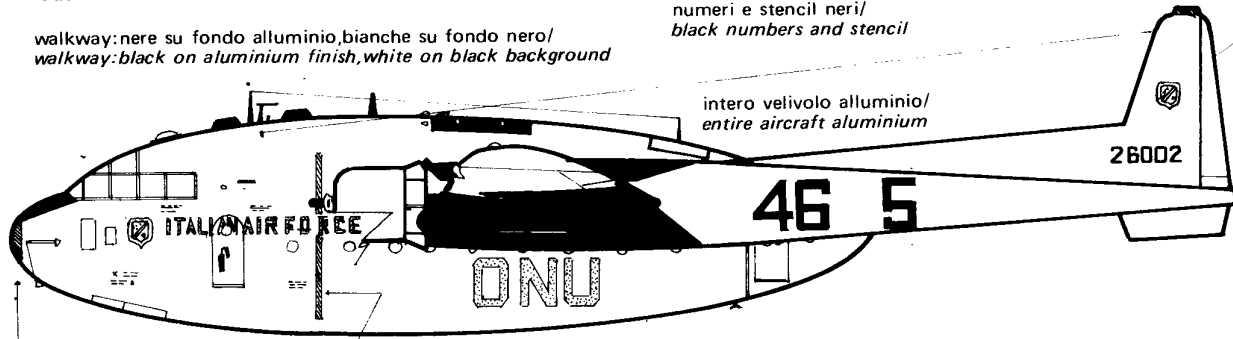
L'inquadratura analoga a quella della foto a pag. 8 mette in evidenza la differenza tra le due versioni G e J. In questo caso si tratta di un C-119G, MM 52-6057, in forza al 98° Gr. Il velivolo appartiene ad una serie di 59 (6000-6058) costruita dalla Fairchild e destinati in conto MDAP al Belgio e l'Italia. Settembre 1971.
(Foto A.M.I)

Tav. 4

walkway: nere su fondo alluminio, bianche su fondo nero/
walkway: black on aluminium finish, white on black background

numeri e stencil neri/
black numbers and stencil

intero velivolo alluminio/
entire aircraft aluminium



muso e ogive
rossi; '5' bianco/
red nose and
hubs; white '5'

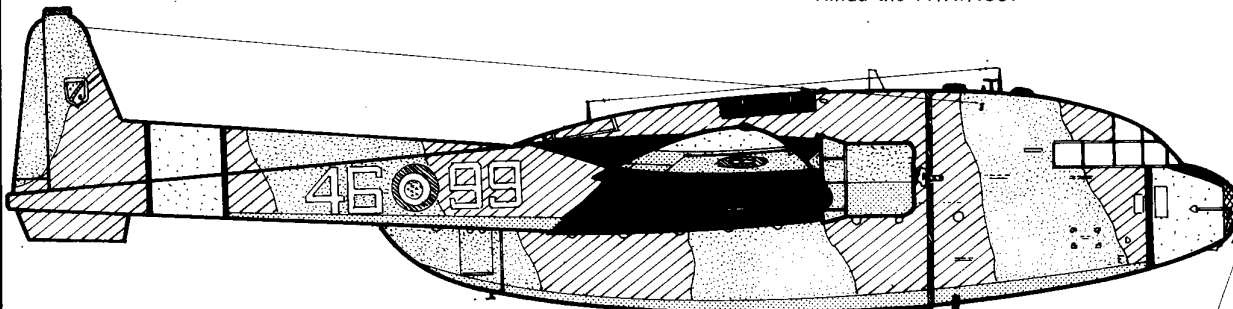
striscia rossa/
red stripe

"ONU" e "ITALIAN AIR FORCE" bleu/blue

NOTA: questo è uno dei due aerei
i cui equipaggi furono trucidati a
Kindu l'11/XI/1961

NOTE: this is one of the two a/c
that had the crew murdered at
Kindu the 11/XI/1961

C-119G - 46ª A.B. "Sez. Congo", (O.N.U. Congo) 1960-61

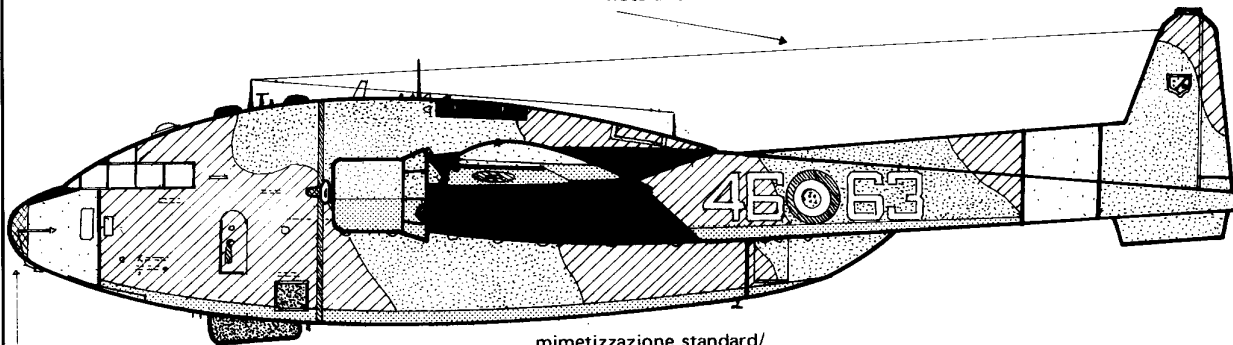


mimetizzazione standard/
standard paint scheme

muso e ogive
verdi; '99' bianco/
green nose and
hubs; white '99'

C-119G - 46ª A.B.T.M., 98° Gr., Pisa 1973

notare antenna/
note antenna



muso e ogive
gialli; '63' nero/
yellow nose and
hubs; black '63'

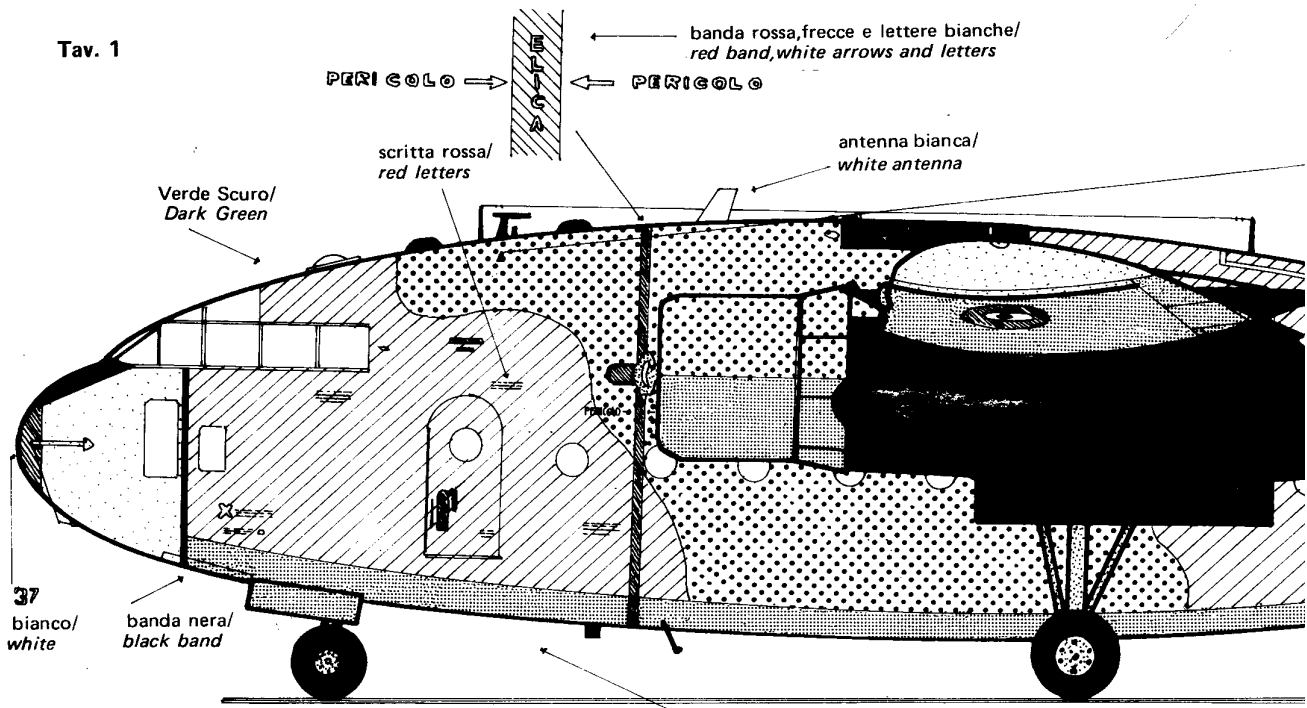
radome marrone nerastro/
blackish brown radome

mimetizzazione standard/
standard paint scheme

EC-119J - Reparto Sperim. di Volo
Usato come banco prova ECM
Roma-Ciampino 1969

74

Tav. 1



stencil bianco eccetto dove indicato/
white stencil except as stated

fondo beige/
cream

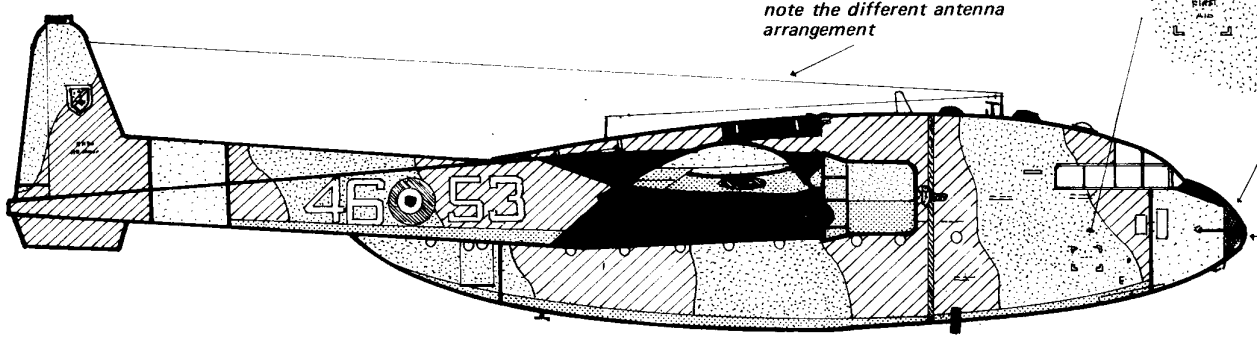
Stemma 46^a A.B.T.M.

bordo, stelle e lupo oro/
gold border, stars and wolf

bordo esterno:
2° Gr. - rosso
50° Gr. - giallo
98° Gr. - verde

outline:
2nd Grp. - red
50th Grp. - yellow
98th Grp. - green

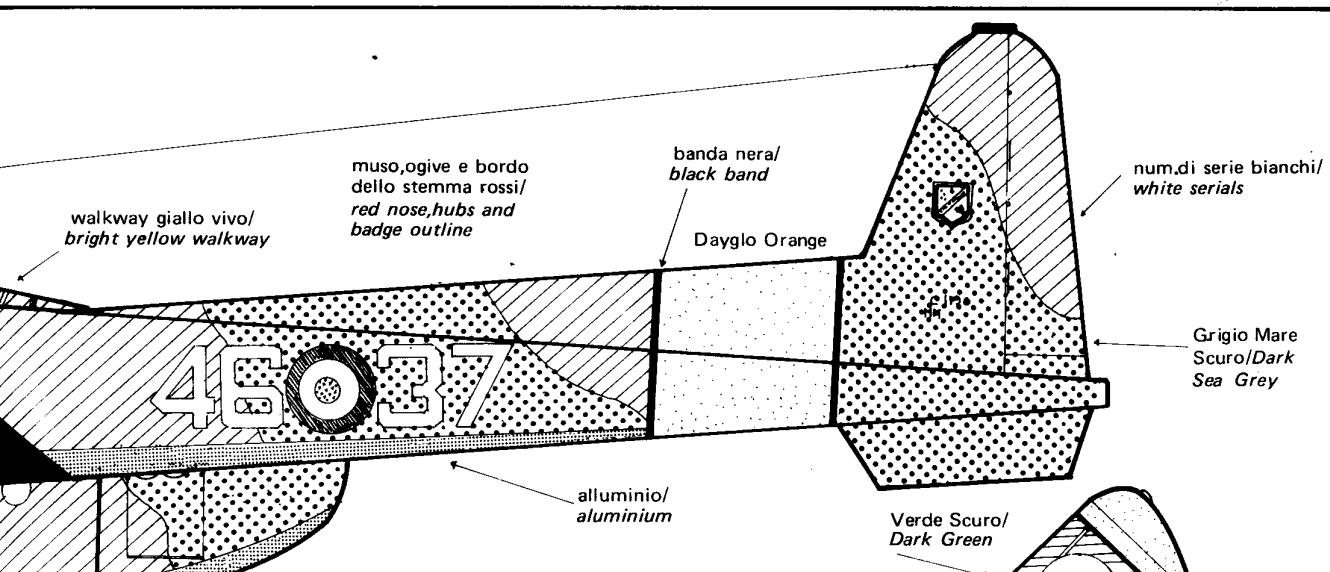
notare la diversa disposizione
delle antenne/
note the different antenna
arrangement



Fairchild C-119J - 46^a A.B.T.M., 50° Gr., Pisa 1973

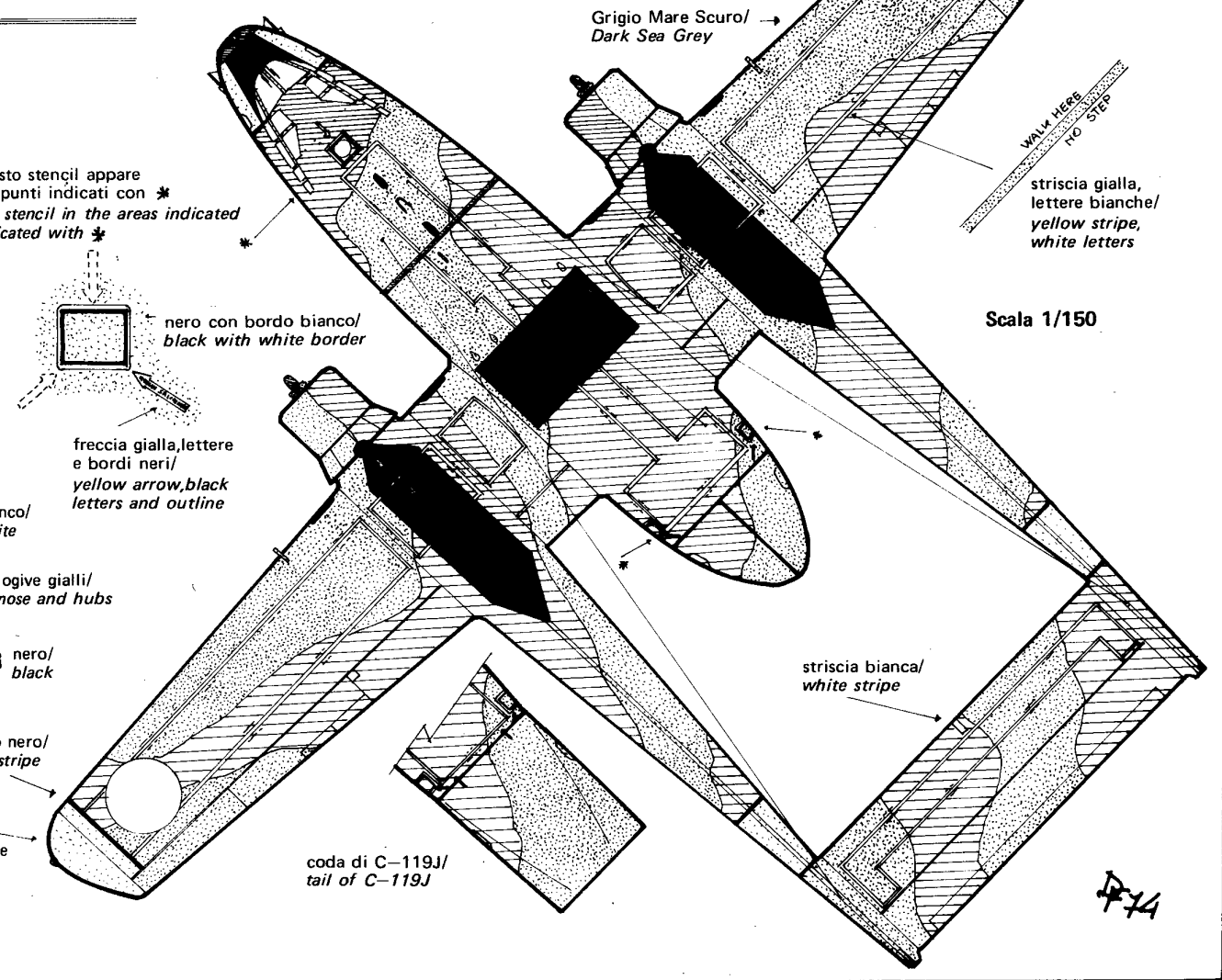
1/150

Dayg



Fairchild C-119G - 46^a Aerobrigata T.Medi, 2^o Gr., Pisa 1973

Scala 1/75



Scala 1/150

soffitto è ricoperto di una imbottitura in tela bianca, mentre il tavolo del navigatore-radiotelegrafista è in linoleum azzurro.

L) Solo ora si prendono in mano le due semifusoliera per scavarvi le 4 finestrate anteriori mancanti e, per chi lo desidera, lo sportello anteriore di accesso (vedi in tav. 2 il dettaglio dell'interno di questo particolare). Usando della plastica trasparente si costruiscono e si inseriscono con cura al loro posto tutti gli oblò e le finestre.

M) Si prolunga ora verso il basso il pavimento dell'abitacolo in modo che dalle vetrature si veda un'unica parete che andrà pitturata in grigio chiaro (HU12 circa). Dalle tavole 2 e 3 risulta evidente l'esistenza di un soffitto di tutto il vano di carico che nel modello manca completamente e che dovrà inserirsi prima della richiusura della fusoliera; prima di questa operazione si potrà arricchire il modello con i particolari illustrati in Tav. 3. Si noti che spesso (quando si debbano lanciare carichi voluminosi) gli sportelloni posteriori non sono inseriti sui velivoli per cui le scritte sulla riquadratura dell'accesso sono molto visibili: in generale si tratta di punti bianco-rossi con accanto le scritte in bianco.



Particolare del carrello anteriore di un C-119 che, come si vede, spunta appena dalla tozza pancia del "bestione".

(Foto A.M.I)

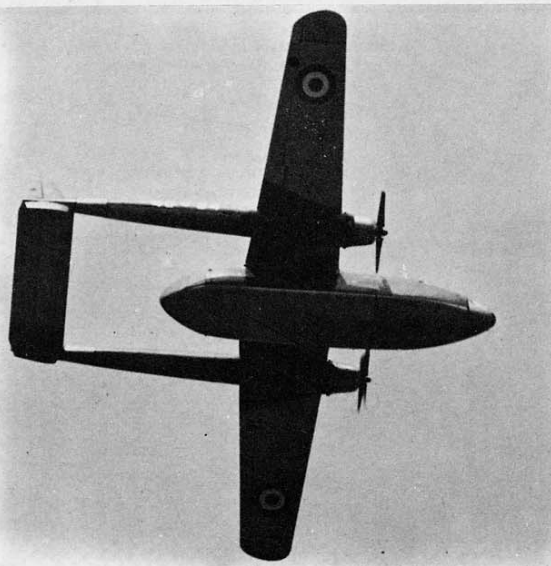
N) L'ultima operazione da compiersi sulla fusoliera è la costruzione del carrello anteriore e dei portelli del relativo vano. Si noti a tal proposito che per far poggiare il modello sopra le route è necessaria una robusta contrappesatura del muso e che quindi la robustezza delle strutture va particolarmente curata: una valida soluzione sarebbe il realizzare le parti in metallo.

O) Chiusa infine la fusoliera (stuccando tutte le discontinuità, il foro per il sostegno e cercando di eliminare la discontinuità presente tra la vetratura e tutto il resto) si potrà concludere il montaggio della riproduzione senza particolari difficoltà.

P) Prima di incollare il tettuccio trasparente al suo posto si può inserire delle tendine alle finestrate laterali (chiuso od aperte); il colore è il solito H27 ed il materiale da costruzione può essere della comune carta crespata.

Q) Per chi desiderasse realizzare un "J" vedasi i disegni delle tavole 1 e 2.

Si tratta ora di pitturare il modello per poi completarlo con l'antennatura e i trasferibili. Su questo punto il discorso potrebbe essere assai semplice (guardatevi le tavole) se non ci fosse di mezzo l'usura che gioca dei brutti scherzi. Chi scrive ha passato 6 anni facendo la spola tutte le mattine tra Pisa e Livorno e "guatando" ogni volta da tutti i lati i bestioni fermi sulle piazzole



Vista inferiore di un C-119G che permette di ben apprezzare la zona dipinta in nero intorno alle gondole motore.

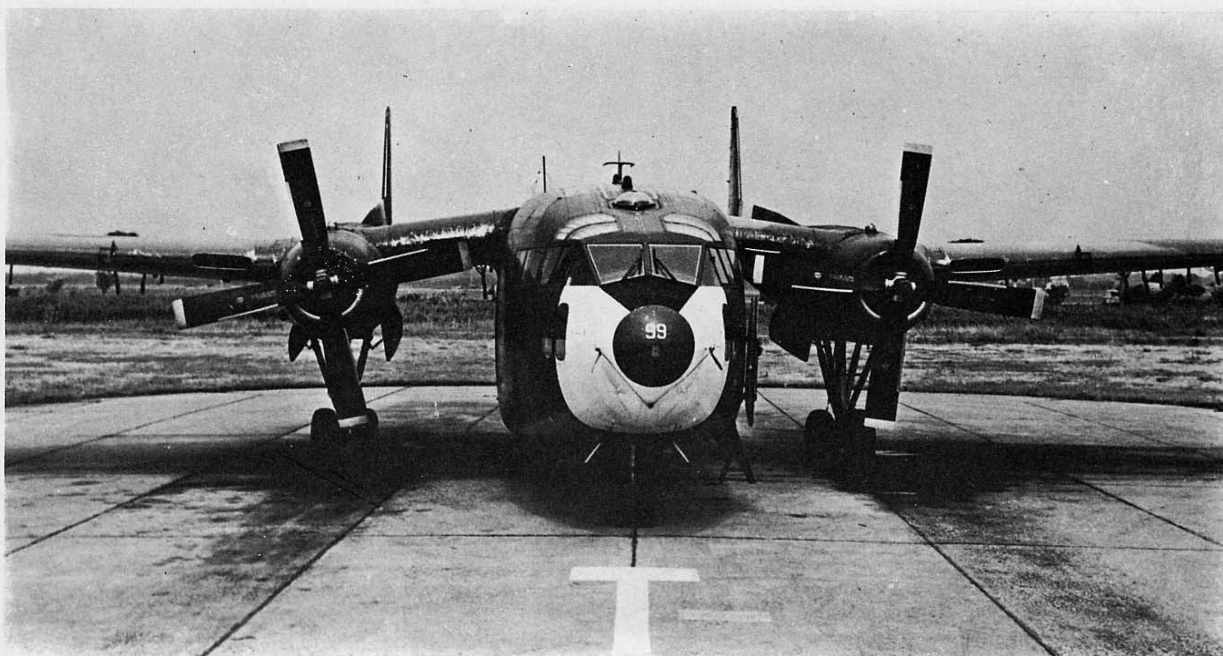
(Foto A.M.I)

di parcheggio nella speranza di vederne due con gli stessi toni di colore; inutile dire che sempre la ricerca è andata delusa per le continue revisioni a cui gli apparecchi vanno soggetti. In linea di principio comunque quando i C-119 tornano dalle verifiche generali della SIAI sono in una finitura "lucida" con i colori superiori che sembrano uno solo, molto carichi; le zone di "alta visibilità" sono di un arancione molto acceso, quasi rosso. In queste condizioni i colori adatti sono, a mio avviso, quelli della serie Humbrol RAF (post war) Dark Green e Dark Sea Grey per le superfici superiori, mentre le superfici inferiori vanno in alluminio (mescolare in parti uguali grigio ed argento) e le zone



Particolare di una delle due derive verticali di un Vagone Volante con ben in evidenza lo stemma del reparto. Si possono notare alcuni dettagli da "pignoli": la scritta C'119G con il punto invece del trattino (come se si trattasse di un velivolo di costruzione italiana) e lo stile del numero di serie che differisce dalla norma e appare come una correzione del precedente.

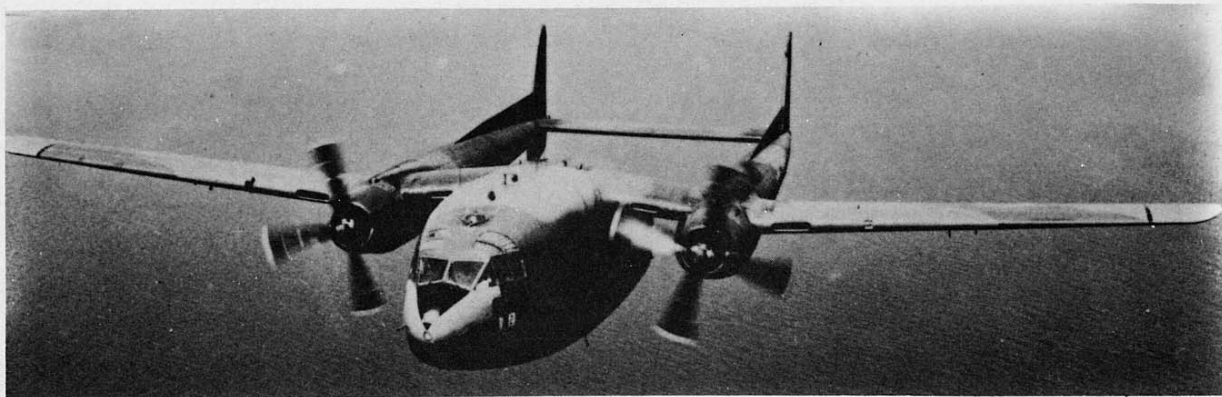
(Foto A.M.I)



Vista frontale di cui un C-119G che permette di apprezzare il particolare andamento del diedro alare. Notare l'usura della vernice sul bordo d'entrata. Il numero individuale 99 è il più alto che risulti applicato su un Vagone Volante e si riferisce ad un velivolo del 98° Gr. fotografato nel 1969. (Foto A.M.I.)



Un'inquadratura che permette di apprezzare i dettagli della parte anteriore della fusoliera. Tra i numerosi simboli e scritte si intravede appena nell'originale quello relativo all'ascia che si trova subito dopo l'ultimo finestrino della fila superiore. Nella parte esterna della porta (e quindi non visibile nella foto) vicino alla cerniera c'è il simbolo dell'estintore. I simboli sono in arancione molto carico, mentre le scritte sono in bianco. (Foto A.M.I.)



Un Fairchild C-119G ripreso in volo sul mare. La foto lascia intravedere l'andamento della mimetizzazione sulle superfici superiori.
(Foto A.M.I)

"dayglo" in Humbrol "fire orange" con sopra una mano di lucidante.

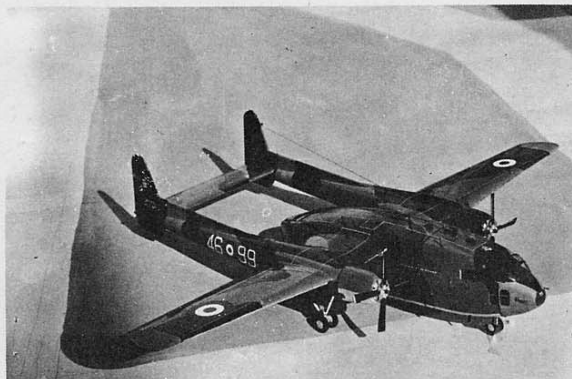
Il discorso cambia totalmente quando si esamina un velivolo con un buon numero di missioni ininterrotte sulle spalle, perchè allora soprattutto il grigio si schiarisce, mentre l'arancione si stempera in un giallo molto ricco di sfumature. In questo caso meglio adoperare colori opachi (eventualmente da lucidare lievemente una volta asciutti con un panno pulito); per le superfici superiori si adattano H 30 e H 27 (quest'ultimo può anche essere schiarito), per quelle di alta visibilità si dovrà invece lavorare con vari toni di colore. In certi casi capita però che l'arancione sia rinnovato direttamente a S. Giusto cosicchè si vedono aerei con la colorazione vecchia tranne che questo particolare. Come si vede in questo caso il modellista gode di una certa libertà!

Per rifinire il modello si dovranno infine colorare le zone di scarico in nero ed aggiungere le strisce gialle indicanti le walkways, le stencils e l'antennatura.

Per le coccarde (22,5 mm. quelle sulle ali, 12,5 mm. sulle travature) si può usare il foglio ITS-01, per le lettere di codice e di serials bisogna invece arrangiarsi un po' o dipingerle a mano.

Due parole infine sulle versioni indicate in tavola 4; il primo esemplare vuole essere un tributo allo spirito di sacrificio degli aviatori della 46^a, esso rappresenta infatti uno dei velivoli i cui equipaggi furono trucidati a Kindu. L'intero apparecchio è alluminio, le coccarde sono state raschiate via ed in cambio sono state aggiunte le scritte "ONU" e "Italian Air Force" in blu scuro

su entrambe le fiancate. L'emblema dell'aerobrigata è presente anche sotto la finestratura dell'abitacolo (vedi tav. 1). Il secondo esemplare illustrato è un normale "G" del 98° gruppo (inserito per rendere uguale la rappresentanza di ogni sezione dell'aerobrigata nell'articolo!) ed infine il terzo rappresenta il primo approccio della nostra aeronautica alla "electronic warfare", alla guerra elettronica essendo un "J" modificato come banco prova volante per ECM con l'aggiunta di nuove antenne ed alcuni "radomes".



L'obiettivo cui si mira con questo articolo ed il risultato della fatica. Un impeccabile, forse anche troppo, C-119G realizzato dall'autore dell'articolo.



Un Vagone Volante del 98° Gr., 46^a A.B.T.M. fotografato nel settembre del 1971. Notare come si presenti corrugato il rivestimento metallico della fusoliera specialmente verso la coda.
(Foto A.M.I)

LOCKHEED C-130H «HERCULES»

L'AEREO

Il primo apparecchio a rinnovare il successo del sempiterno Douglas DC3 (alias C-47, alias Dakota) è stato probabilmente il Lockheed model 82 C-130 Hercules, noto tra gli aviatori americani con il nomignolo di Herky Bird. Lo studio di progettazione iniziò nel 1951 per realizzare un "trasporto d'assalto" ed il primo prototipo volò il 23 Agosto del 1954.

L'Hercules è il più diffuso aereo da trasporto del mondo occidentale, essendo in dotazione a quasi tutte le aviazioni della NATO e del Cento, all'aeronautica israeliana e a quella saudita e così via.

Il velivolo è un quadrimotore ad ala alta, potenziato da 4 turboelica Allison (T56-A-7 nella maggior parte delle versioni fornenti una potenza complessiva di oltre 16200 hp, con una capacità di carico di 10 ton. per tragitti di oltre 3000 KM., vano di carico pressurizzato e quota di tangenza pratica sui 7000 m.

Le dimensioni standard sono:

Apertura alare:	40,34 m
Lunghezza:	29,82 m
Altezza:	12 m

IL MODELLO

Sfogliando queste pagine il lettore si accorgerà che lo spazio dedicato al C-119 è molto maggiore di quello per il C-130; questo fatto non è motivato dalla preferenza accordata ad un velivolo piuttosto che all'altro ma dalla netta differenza di qualità tra i kit a disposizione: la confezione Airfix base per realizzare l'Hercules è infatti ottima e quindi il lavoro del modellista risulta semplice, più di aggiunta di dettaglio che di modifica e correzione.

In effetti, come fa notare David Davenport nel suo

splendido articolo sul Quarterly dell'IPMS-USA, per rendere la riproduzione realmente accurata è necessario eliminare tutta una serie di piccole imprecisioni, ma nessuna di queste è realmente difficile da togliere.

Le tavole 2H e 3H sono state ideate con l'idea di illustrare questo lavoro di modifica; nella tav. 2H si mostra il particolare del carrello principale, del gruppo motore e l'incernieratura del portellone: si noteranno le numerose prese d'aria o gli scarichi presenti ed il diverso aspetto del meccanismo di richiusura. In tav. 3, oltre che alle posizioni delle antenne sul ventre dell'aereo e la pianta del compartimento dell'equipaggio, è mostrato come vada modificato l'attacco dell'ala alla fusoliera e lo schema di apertura dei flaps, un particolare molto interessante da realizzare dal momento che frequentemente i velivoli lo mostrano sul campo.

Personalmente ritengo però che il discorso più importante da fare sull'argomento Hercules sia quello sulla colorazione in quanto sono già apparsi in circolazione articoli notevolmente imprecisi in proposito. I C-130 italiani conservano a tutt'oggi l'elegante livrea bianco-argento della consegna, ma hanno sopra le ali e la fusoliera UNA AMPIA WALKWAY in grigio chiaro (il colore approssimativamente è H1 5); come indicato in tav. 1H. Nella vista di pianta sono mostrate anche due delle tre uscite di emergenza ("cerchio bianco con bordo giallo"), l'ultima delle quali è sempre sul dorso in posizione centrale, appena passata (viaggiando da poppa verso prua) la linea posteriore delle ali. Per gli interni il colore base è un nuovo grigio, ottenibile mescolando in parti uguali HB 5 e HG 6.

Credo a questo punto che il mio discorso possa concludersi (per coccarde e codici vale quanto già detto a proposito del vagone volante) con l'augurio di vedere presto realizzati, anche per mio merito, tanti buoni modelli.

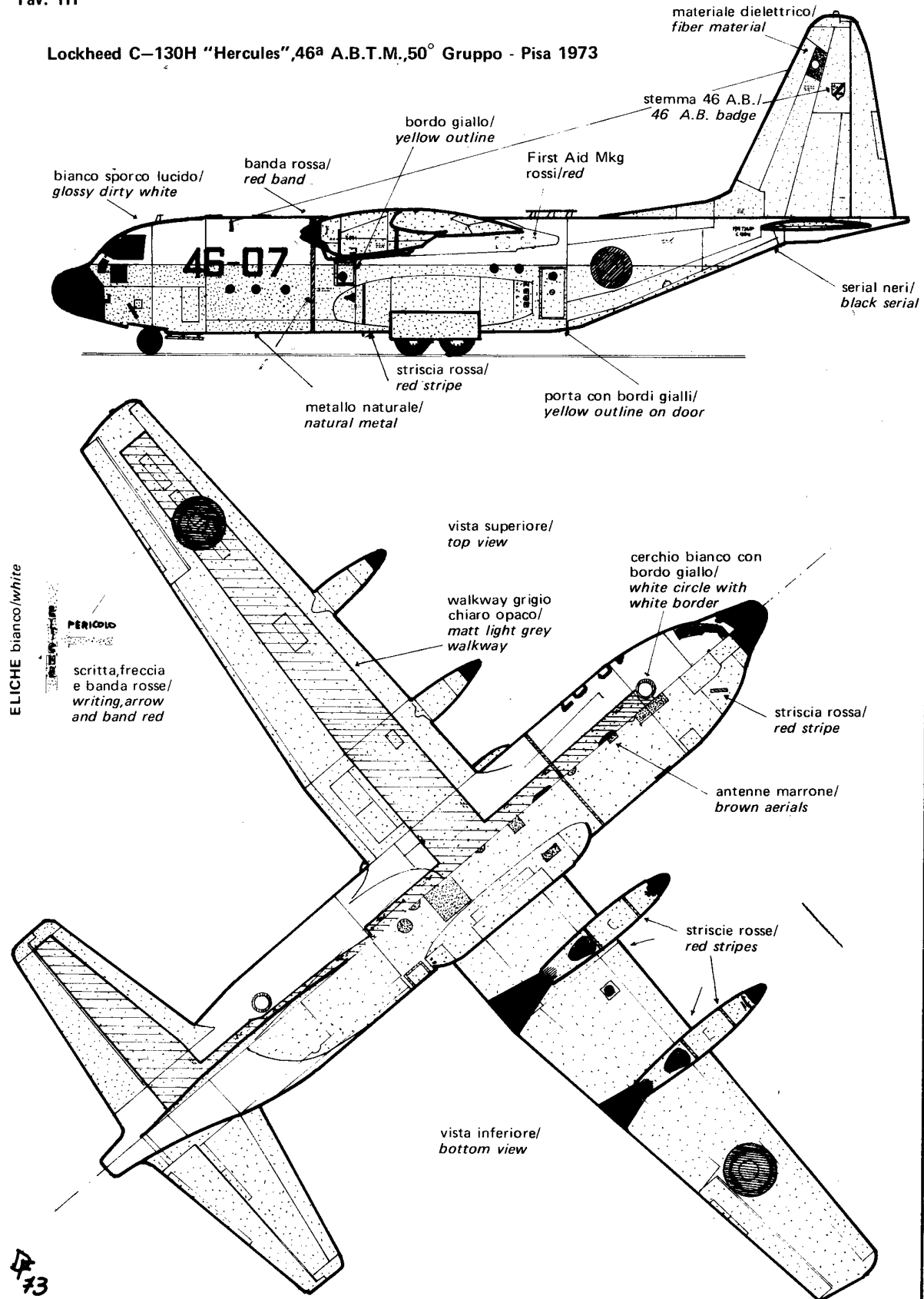
G. DE FINA



Un Lockheed C-130H "Hercules" della 46ª A.B. fotografato nei primi tempi del suo impiego in Italia e pertanto privo di numerazione e di stemma di reparto. Si noti come, contrariamente a quanto pubblicato da Modellismo Militare, la deriva verticale sia di colore metallo naturale e non bianca. Sembrerebbe che per i C-130 sia prevista una tinteggiatura mimetica simile a quella di C-119.

(Foto A.M.I.)

Lockheed C-130H "Hercules", 46^a A.B.T.M., 50° Gruppo - Pisa 1973





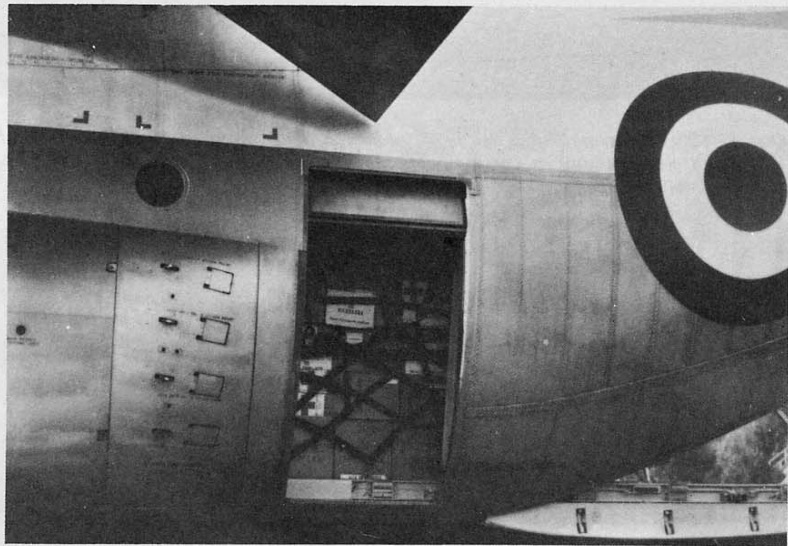
Due C-130H ripresi nel corso del 1974 sul campo della loro base. Sono stati applicati lo stemma di reparto (50° Gruppo) e i numeri individuali; questi ultimi in un primo tempo (1973) non avevano lo zero (quindi 46-2). Si noti la complessa struttura delle antenne sul dorso della fusoliera. (Foto A.M.I.)



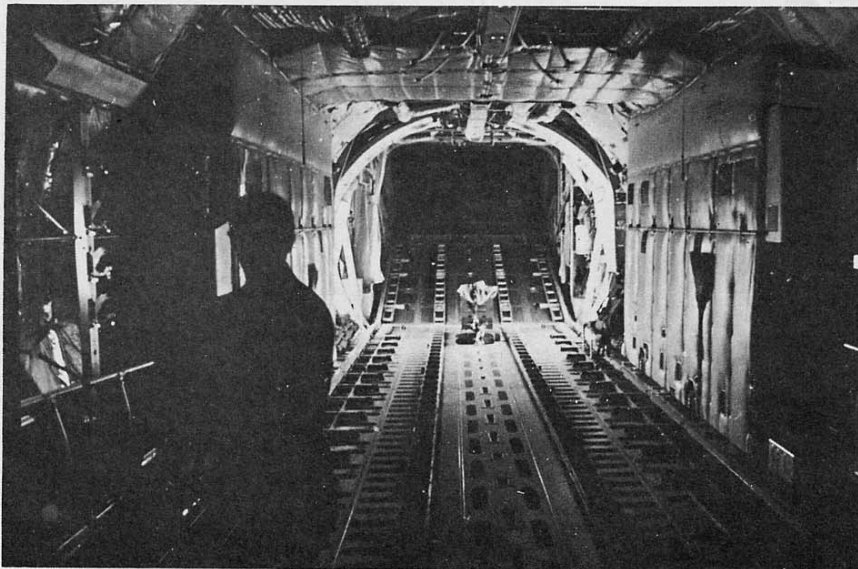
Una vista parziale di un Hercules che permette soprattutto di apprezzare i dettagli del motore. Si noti come risulti chiaro che la deriva sia dello stesso colore della parte inferiore della fusoliera mentre la foto precedente dà la falsa impressione che essa sia bianca come la parte superiore. Anche il diverso colore della deriva mobile è un effetto di luce. (Foto A.M.I.)



Questa immagine di un C-130 ripreso dall'alto lascia intravedere l'ampia "walkway" di colore grigio che si distacca dal resto delle superfici superiori delle ali in metallo naturale.
(Foto A.M.I.)



Dettaglio del portello di accesso sul lato sinistro e della rampa posteriore abbassata. Il velivolo è stato fotografato a Ciampino in partenza con medicinali ed altri generi di soccorso messi a disposizione della Croce Rossa per i terremotati del Nicaragua. I C-130 sono spesso chiamati a svolgere simili compiti umanitari. Si noti a sinistra l'attacco per i dispositivi di aiuto al decollo JATO.
(Foto A.M.I.)



Una veduta del capace ventre dell'Hercules che misura 12,60 m. di lunghezza e circa 3 di larghezza e può ospitare fino a 2 tonnellate di carico.

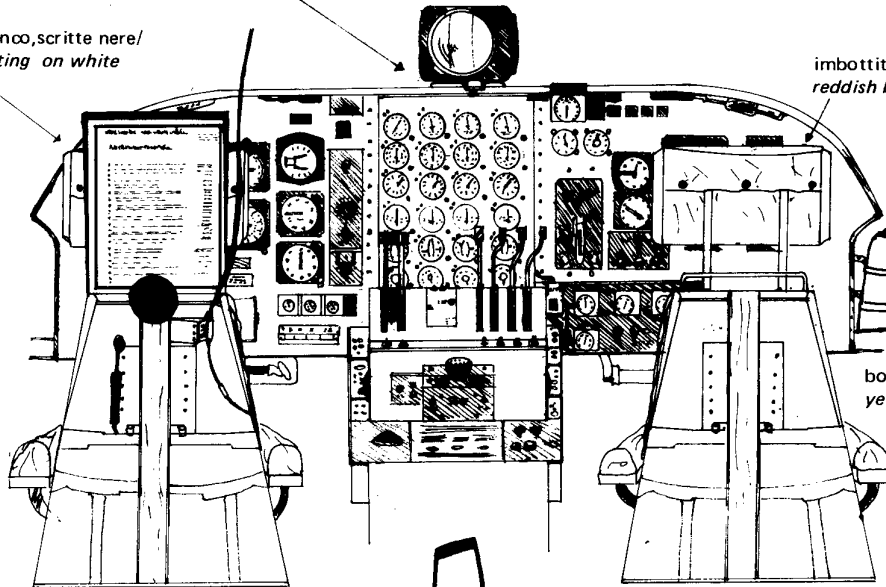
Tav. 2H

Nota: il pannello centrale è ripetuto dinanzi alla postazione del Flight-Engineer/
Note: the central panel is repeated at the Flight-Engineer station.

interni C-130H/
C-130H flight deck

foglio bianco, scritte nere/
black writing on white

imbottitura marrone rossiccio/
reddish brown padding



bombola ossigeno gialla/
yellow oxygen bottle

pulsante rosso/
red trigger

pulsante bianco/
white trigger

stemma nero/
black logo

grigio metallico/
metallic grey

nero semilucido/
semigloss black

prospettiva motore/
engine detail

cloche

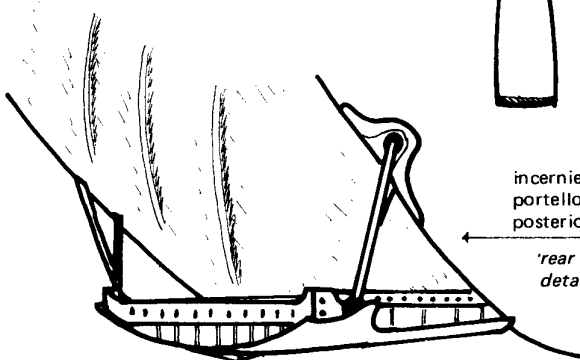
estremità gialle/
yellow tips

stencil bianco/
white stencil

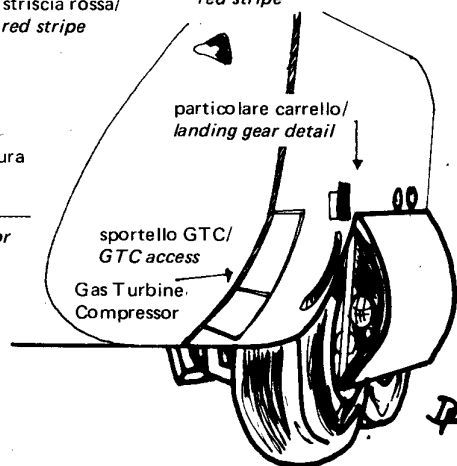
stencil nero/
black stencil

striscia rossa/
red stripe

striscia rossa/
red stripe



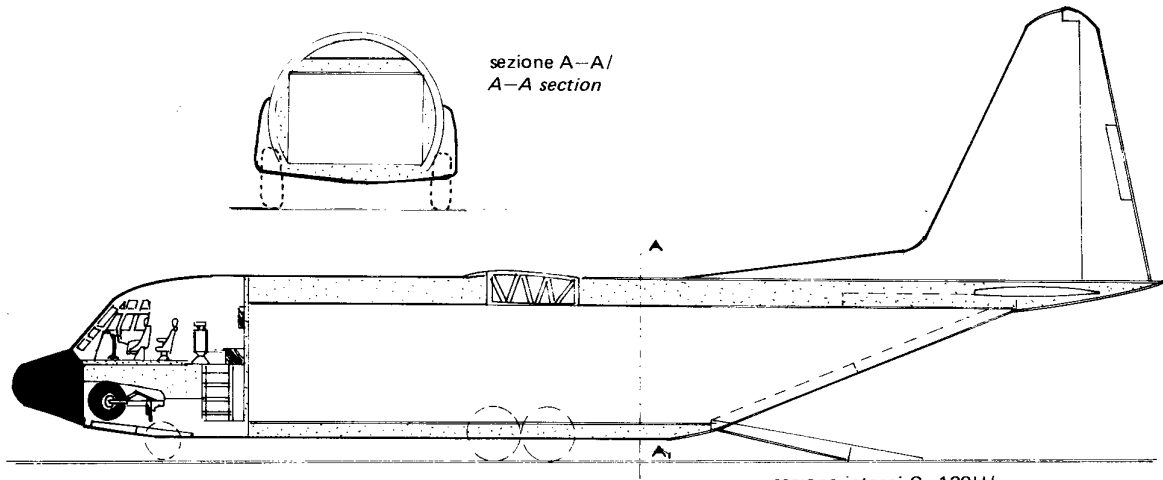
incernieratura portellone posteriore/
rear door detail



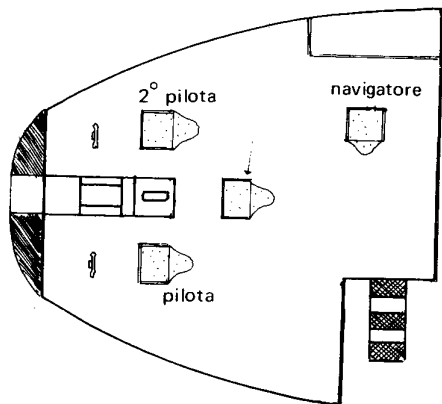
particolare carrello/
landing gear detail

sportello GTC/
GTC access
Gas Turbine
Compressor

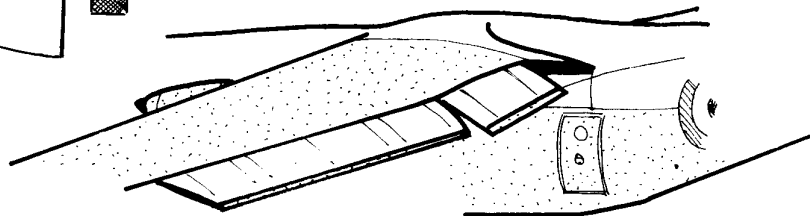
IF73



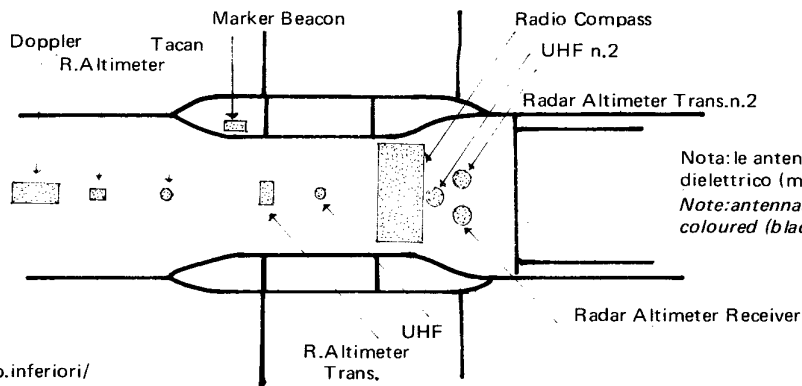
postazione del Flight-Engineer/
Flight-Engineer station



disposizione interni (1/72)/
flight deck arrangement (1/72)



schema apertura flaps/
flaps mechanism



Nota: le antenne sono color
dielettrico (marrone/nerastro)/
Note: antennas are fiber material
coloured (blackish brown)

antenne sup.inferiori/
bottom antenna disposition

73

CRISI A SUEZ, NOVEMBRE 1956

Il 1956 sarà sicuramente ricordato come uno degli anni più critici fra quelli successivi alla seconda guerra mondiale: la rivolta d'Ungheria schiacciata dai carri armati sovietici, il colpo di stato in Siria con i successivi disordini nel Libano e lo sbarco in questo paese dei Marines degli Stati Uniti, ma soprattutto il 2° conflitto arabo-israeliano e l'intervento franco inglese lungo il canale contribuirono a portare il mondo sull'orlo di un conflitto globale, evitato probabilmente solo per il ricordo ancora vivo degli orrori di Hiroshima e Nagashaki.

Ma il 1956, proprio per il fallimento dell'intervento coloniale a Suez, segna anche la fine del colonialismo europeo, bloccato dall'intervento simultaneo di U.S.A. e U.R.S.S. in uno scacchiere reso di sempre più vitale importanza dalla fame di petrolio del mondo industriale. L'ultimo dispiegamento di potenza della vecchia Europa si concluse così con un penoso insuccesso ed il proseguimento di un processo di lenta decadenza. Eppure lo sforzo era stato massiccio e ben coordinato: 36 squadrons della RAF e 7 escadre de l'Armee de l'Air avevano rapidamente conquistato il controllo dei cieli ed attaccato ogni obiettivo utile, validamente appoggiati dai velivoli imbarcati di 5 portaerei ed una portaelicotteri, mentre i paracadutisti scendevano a controllare il canale per tutta la sua lunghezza. Il motivo della sconfitta va ricercato invece nell'aver voluto scegliere la soluzione di forza, quando il mondo non era più disposto a tollerarla, attaccando un paese già in crisi, spacciandosi per mediatori in un conflitto di cui si era invece una delle parti in causa.

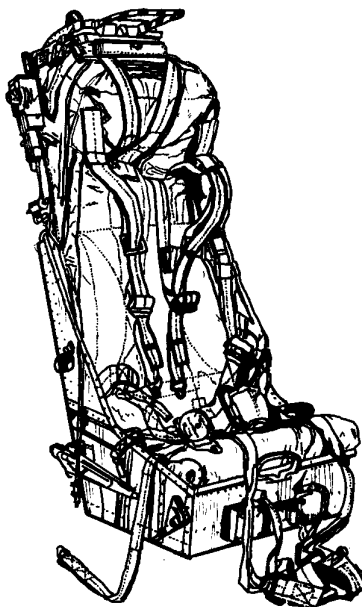
Da un punto di vista aeronautico quei brevi giorni videro in azione velivoli a reazione e ad elica che poi sarebbero ripiombati per sempre in una attività di routine (fortunatamente!), ma che sono stati dei gradini importanti nel cammino del progresso dell'Aviazione e sono quindi un soggetto assai interessante per appassionati e modellisti; esaminiamo perciò ora una alla volta le varie forze aeree.

L'AVIAZIONE DI MARINA INGLESE (FLEET AIR ARM)

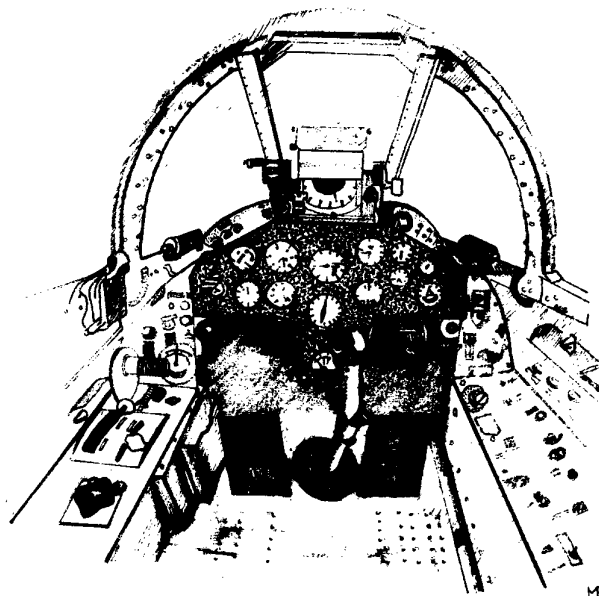
L'aviazione di marina inglese partecipò all'azione di Suez con tre portaerei (Albion, Bulwark e Eagle) imbarcanti 14 squadrons, per un totale probabile di circa 230 apparecchi dei tipi: Wyvern, Seahawk, SeaVenom e Skyraider. Allo stato attuale sono disponibili modelli di tutti questi velivoli anche se occorre un certo lavoro di conversione per alcuni di essi.

L'aereo più comune era il SeaHawk (nelle tre versioni 3, 4 e 6), dalla linea elegante e classica; il kit Airfix, l'unico attualmente disponibile sul mercato, rappresenta proprio la versione 6, che d'altra parte è praticamente identica alle altre due, tutte le differenze consistendo nella sostituzione del motore Nene con una versione migliorata (Nene 103) e nel rafforzamento delle strutture alari per portare un più cospicuo carico bellico. Il modello è praticamente corretto ed è quindi necessario solo aggiungere un certo numero di dettagli; in particolare i due scarichi sotto la fusoliera, le antenne dorsali ed i martinetti di retrazione del carrello principale. E' opportuno poi asportare i piloni alari dai pezzi 13 e 14; costruiti due nuovi li incolleremo sotto i pezzi 10 e 12, sostituendo quelli esterni ciascuno con 4 razzi (e relativi piloncini) come quelli reperibili, ad esempio, nella nuova confezione del Mosquito dell'Airfix. Sempre per migliorare la qualità della riproduzione di può poi accentuare, con un paziente lavoro di intaglio, tutte le pannellature e le 4 aperture dei cannoni da 30 mm.

Sulle tavole sono poi presenti il dettaglio dell'abitacolo e la forma degli ipersostentatori, con la posizione di questi ultimi al momento del decollo. Le due versioni proposte di velivoli a Suez hanno la colorazione standard per quel periodo con le superfici superiori in Extra Dark Sea Grey (HB7) e quelle inferiori in Sky Type "S" (HB5) portati a lucido; le strisce gialle e nere



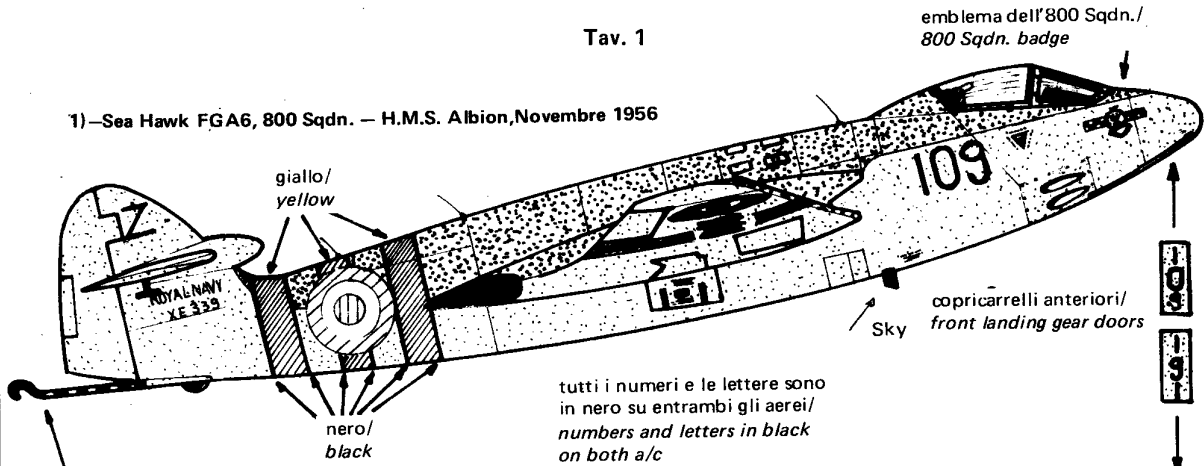
Seggiolino eiettabile del Sea Hawk, tipo Martin Baker Mk.1



Particolare interni e pannello strumenti del Sea Hawk

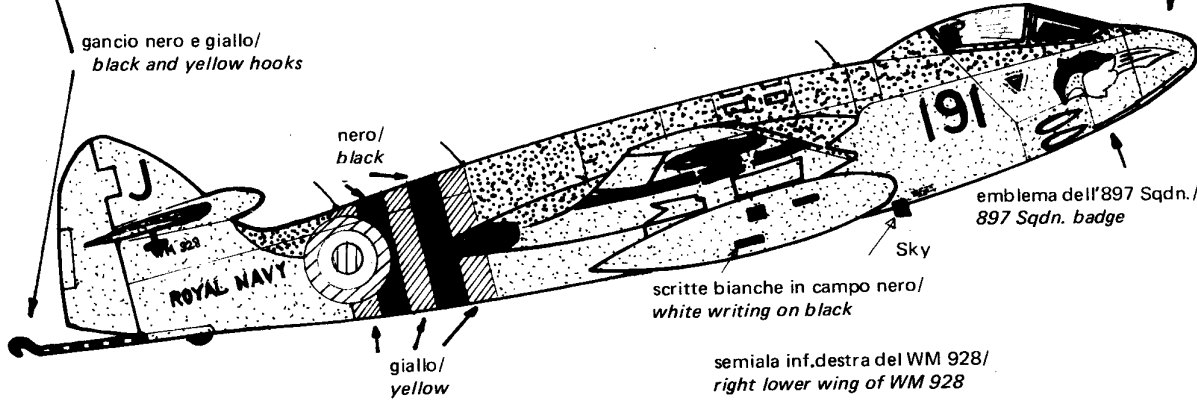
Tav. 1

1) - Sea Hawk FGA6, 800 Sqdn. - H.M.S. Albion, Novembre 1956



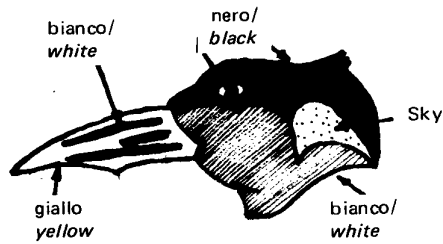
tutti i numeri e le lettere sono in nero su entrambi gli aerei / numbers and letters in black on both a/c

2) - Sea Hawk 4, 897 Sqdn. - H.M.S. Bulwark, 1956

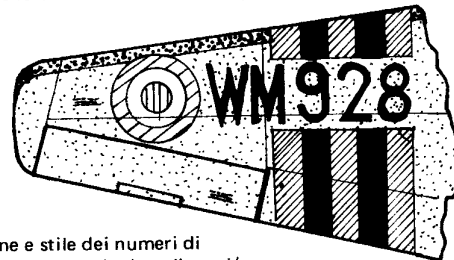
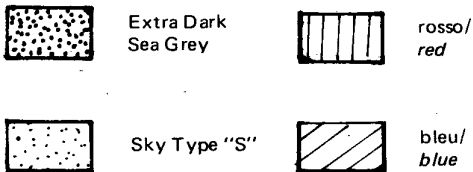


scritte bianche in campo nero / white writing on black

semiala inf. destra del WM 928 / right lower wing of WM 928
 su quella sinistra il WM 928 si legge al contrario / on the left one WM 928 is read specularly

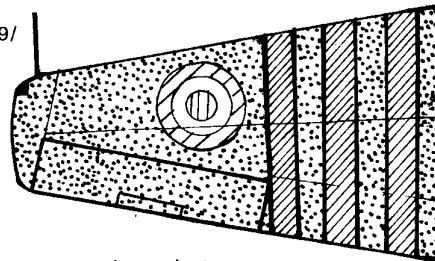


gli scacchi sono bianco-verdi / white-green checkers



posizione e stile dei numeri di serie eguale per ambedue gli aerei / position and stile of serial number common to both a/c

semiala sup. sinistra dell'XE 339 / left upper wing of XE 339



le strisce giallo-neri hanno le stesse posizioni sup. e inf. su ambedue gli aerei / yellow-black stripes are on the same position (upper and bottom) on both a/c

Scala 1/72

G374
 I.P.M.S. 205

di identificazione nella loro irregolarità ricordano la confusione che si manifestò in tal proposito per mancanza di precise disposizioni.

Per l'apparecchio dell'800° Sqn. si può utilizzare in gran parte la confezione ABT n. , mentre per l'altro aereo è necessario arrangiarsi un po' con le varie decals presenti sul mercato; molto utile, per numeri di codice e serials, è in ogni modo la confezione S 19 della ALMARK.

Secondo velivolo in ordine di importanza imbarcato sulle portaerei inglesi era il De Havilland F.A.W. 21 Sea Venom, con un ruolo primario di caccia intercettatore ogni tempo, ma che per l'assenza di opposizione da parte dell'aviazione egiziana venne anch'esso impiegato per operazioni di strike. Il modello della Frog recentemente comparso sul mercato è corretto nelle dimensioni e nelle forme, anche se richiede un certo lavoro di affilatura del bordo di attacco alare e di sbassamento dello spessore dei portelli dei vani carrelli; questi ultimi possono poi essere dettagliati (è possibile usare come riferimento il carrello del Vampire, vedi JP 4 n. 10/73). Nella tavola è mostrata la colorazione di un apparecchio dell'893° Sqn., lo WW281/095, che riuscì ad atterrare sul ventre, avendo il meccanismo di apertura del carrello danneggiato da un colpo di contraerea, sul ponte della portaerei Eagle riuscendo ad agganciare il cavo di arresto senza subire così danni particolarmente gravi.

La Frog offre anche un kit del Wyvern già con i colori degli squadrons 830 e 831 sulla Eagle del '56; il modello è discretamente realizzato ma può essere ulteriormente migliorato sfruttando le fotografie ed i disegni comparsi sull'IPMS Magazine del luglio '70.

Il discorso si fa più complicato per gli Skyraider dell'849 Sqn. che sono del tipo AEW (il reparto era diviso in due "flight" A e B, imbarcati rispettivamente sulla Eagle e sulla Albion) e che richiede quindi un notevole lavoro di conversione per essere ottenuto dai normali kit presenti sul mercato; fortunatamente ci soccorre la confezione Airmodel n. 109, sia fornendoci il nuovo abitacolo e il radome, sia indicandoci le più importanti modifiche necessarie: la nuova forma dell'alloggiamento dei carrelli, le alette di coda, lo sportello di accesso, etc. Per una buona dettagliatura delle superfici esterne (stencils, numeri di codice, etc.) si può fare riferimento all'IPMS Magazine dell'Ottobre 1968.

Il colore con cui questi aerei erano completamente verniciati è il Sea Blue Gloss (HB 9) in quanto erano di fornitura statunitense.

G. DE FINA

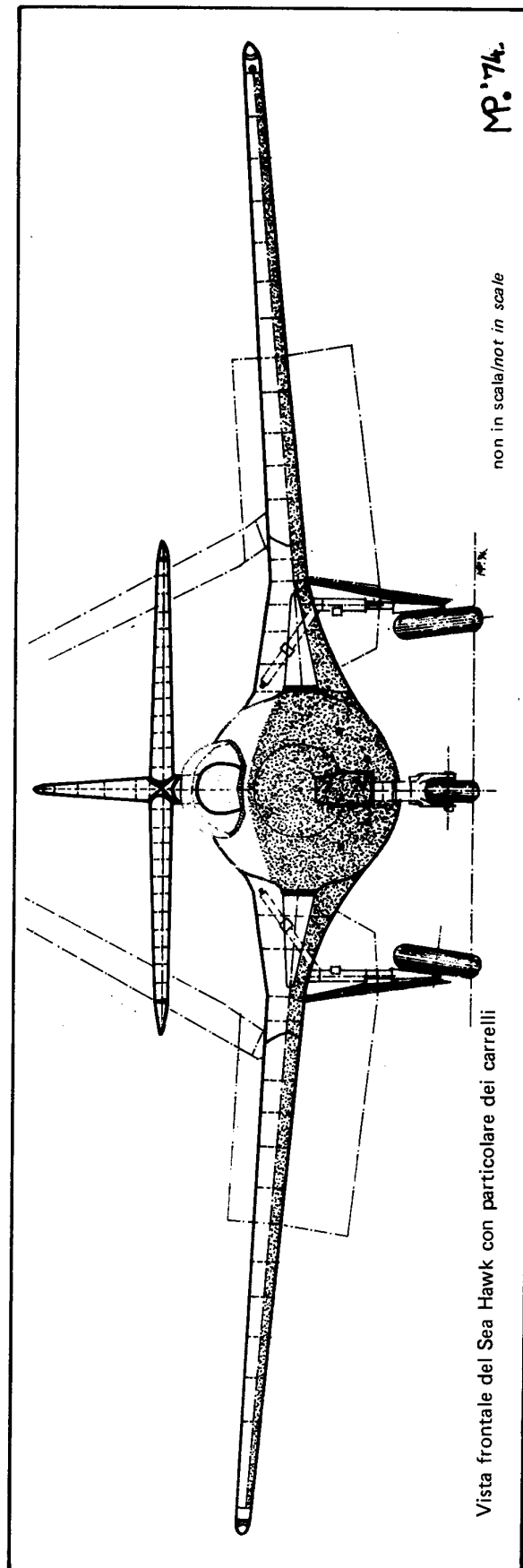
ERRATA CORRIGE

Nel preparare per la stampa l'articolo sul Grumman Albacross, pubblicato nel numero 6/2 de *Il Notiziario* sono incorso in alcuni errori che l'Autore si è affrettato a correggere fornendo anche delle note aggiuntive. Facendo riferimento alla tavola di pag. 9 bisogna precisare che il secondo schema (140-18) è stato impiegato dal 1961 al giugno 1964; per il terzo schema (CS 20), tutt'ora ancora oscuro, il periodo di applicazione va dal giugno 1964 a data indeterminata; per il quarto schema (23) il periodo va dal 1964 all'ottobre 1965.

Dall'ottobre 1965 fino all'autunno del 1973 è stato impiegato lo schema di pag. 11, ma la configurazione dello stemma di reparto applicato sulla deriva è quella ovale riportata a pag. 9; lo schema di pag. 11 con lo stemma nello scudo è quello attuale.

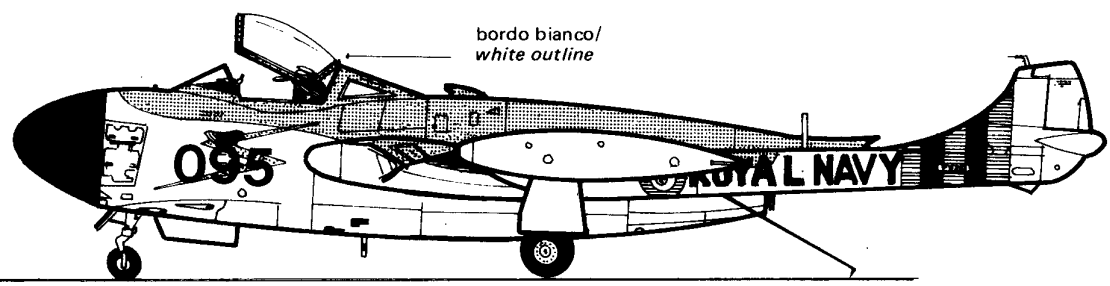
Inoltre, relativamente alla tabella di pag. 8, siamo in grado di aggiungere che il velivolo MM 50-182 ebbe inizialmente il numero individuale 84-20.

A.M.B.



Z 1011 mulo

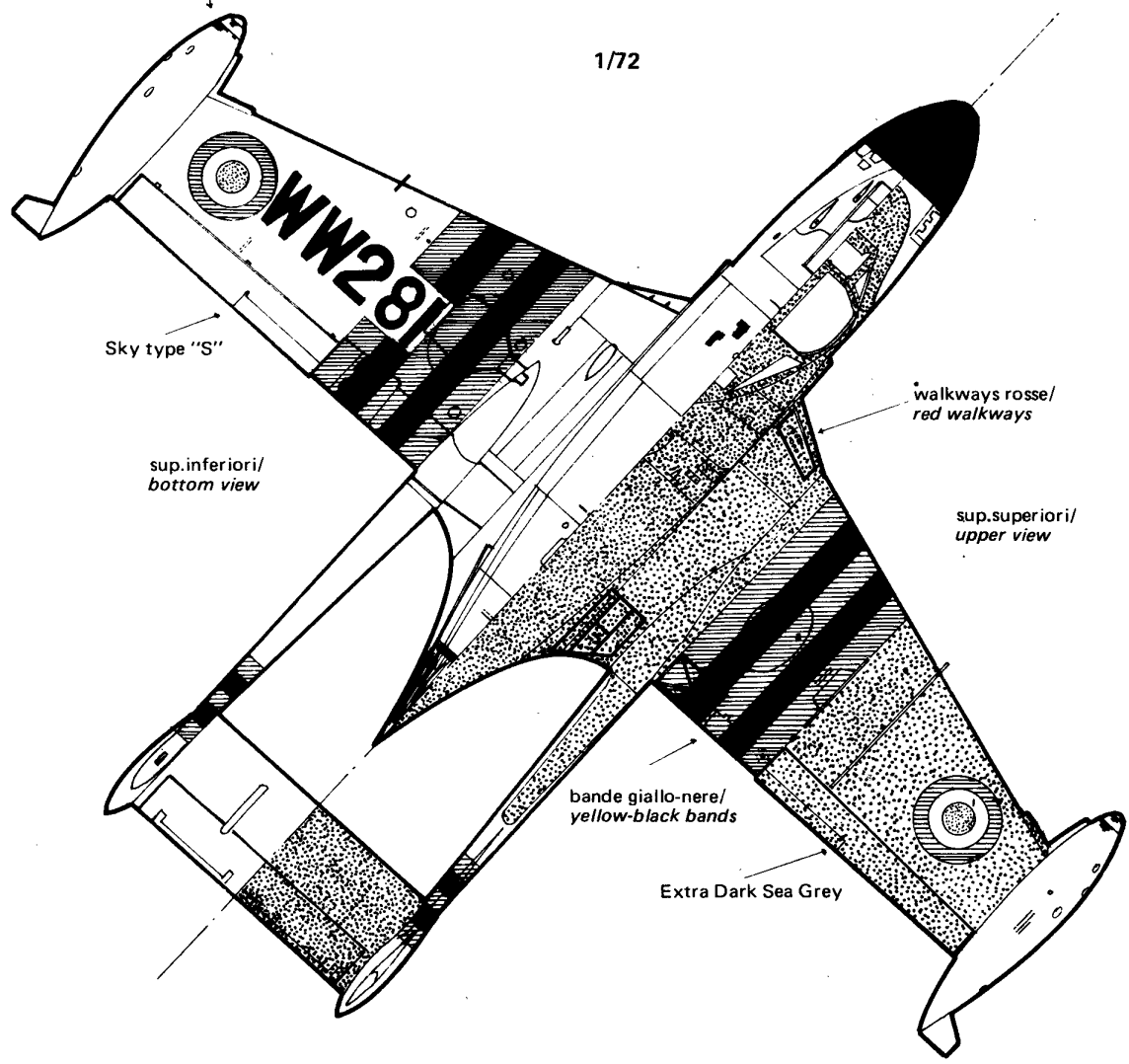
Tav. 2



notare le sverniciature/
note the worn-out paint

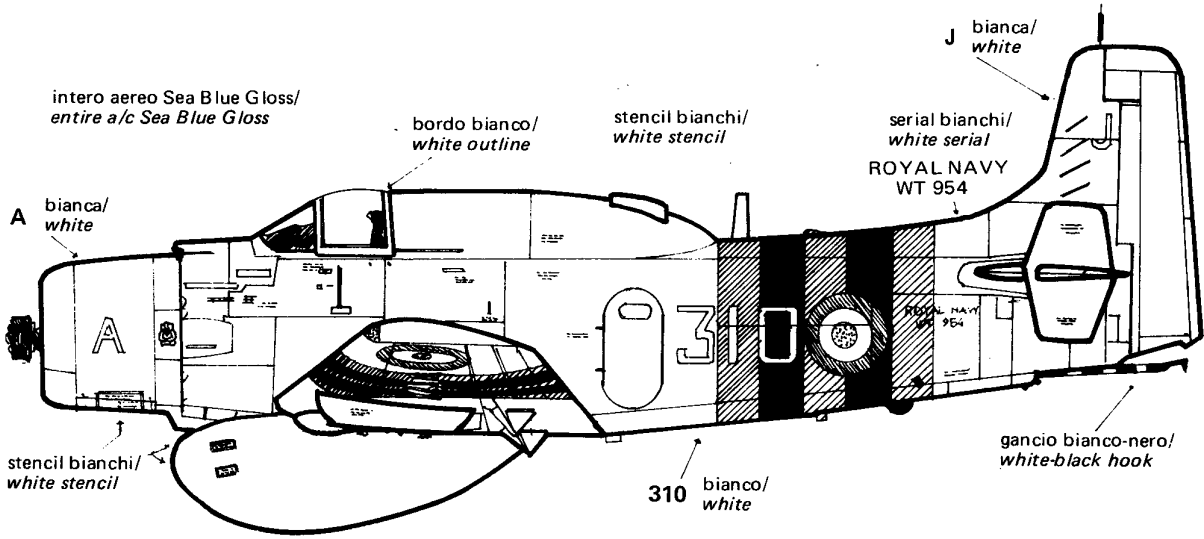
fulmine celeste medio e ala gialla/
medium blue lightning and yellow wing

1/72



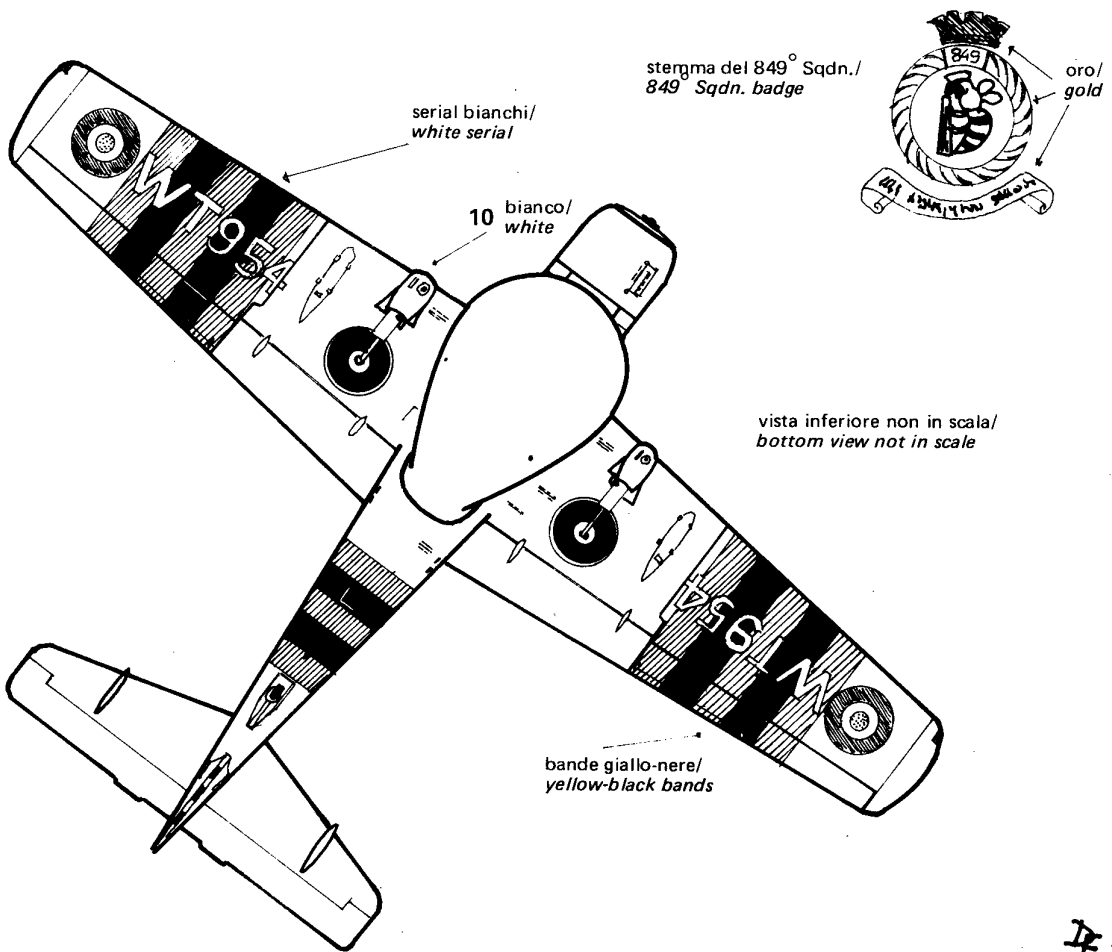
Sea Venom F.A.W. Mk.21 - 893° Sqdn., H.M.S. Eagle, Suez 1956

IF 74



1/72

Douglas Skyraider AEW1 – 849° Sqdn., Flight "A", Eagle 1956



IF 74

SUMMARY

Similarly to issue 5/1 of past year, the entire content of this number of *Il Notiziario - IPMS* has been provided by members of the Livorno Chapter, a small but active and dedicated group of modellers. The main article is devoted to the 46^a A.B.T.M. which is stationed in the nearby base of Pisa and therefore is kept "under close control" by the members of the Livorno Chapter.

K.M. Scharnhorst - After a short historical background on the development, modifications and operational life of this well known German battle cruiser, the article deals with improvements and changes to the Airfix kit in 1/600 scale. The particular aim of the Author is to arrive at a scale reproduction of the ship as she was during the operation Cerberus, i.e. the transfer from Brest to Germany through the English Channel. The modifications, particularly the one concerning the bow, are described in detail in the text but can be derived also from the drawings.

La 46^a Aerobrigata T.M. oggi - Formed in 1940, this unit operated during WWII in the bomber and torpedo-bomber role being equipped with S.M.79. After the war it converted to the transport and communication role using various types of a/c. From 1953 the 46^a, Groups (2^o and 98^o), converted to the C-11G and in 1965 a third Group (50^o) equipped with C-119J was added.

Fairchild C-119G/J "Vagone Volante" l'aereo - A short presentation of the development of the a/c and its basic technical characteristics.

Il modello - The only kit presently available of the Flying Boxcar is the one from Aurora. Not only this kit is in the odd 1/75-77 scale, but it fully shows its age being in many respects inaccurate and lacking details. The work required for arriving at an acceptable replica can be derived from the drawings and the photos. Finishing details are provided for both the standard two tone NATO camouflage scheme and for the configuration adopted during the operations in Congo in support of the U.N./O.N.U. During those operations the crews of two a/c were murdered without reason by rebels.

Lockheed C-130H Hercules - L'aereo - Il modello - From March 1972 the obsolete and worn-out C-119 are being replaced by the C-130H to be followed later also by the Fiat G. 222. The Airfix kit of the "Herky Bird" is fairly accurate and only minor details have to be added. The finish sported by the Hercules of the 46^a A.B.T.M. is shown in the drawings.

Crisi a Suez, Novembre 1956 - The objective is to cover most of the a/c that participated in the first big confrontation in the Middle East. This article will be followed by others and we invite cooperation from foreign readers, particularly with respect to photos.

L'aviazione di marina inglese (Fleet Air Arm) - The analysis starts from the Fleet Air Arm and therefore kit comments and camouflage schemes are presented for the Sea Hawk, the Sea Venom and the Skyraider.

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 diligence 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



Cavallino 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	L. 3.000
1/35 Semovente M40-75/18	L. 2.600
1/35 Tigre P.Elephant	L. 4.500

REVELL 1/72

Messerschmitt Me 262B1A/U1	L. 5.500
Messerschmitt Me 110C4	L. 6.900

AIRFIX

1/24 Hawker Harrier	L.15.000
1/72 BAC Strikemaster	L. 1.000

HASEGAWA 1/72

Sd.Kfz; 7/1 4 x 20mmAA	L. 1.300
M4 A3 E8 Sherman	L. 1.300
Fuel Truck	L. 1.300
Starter truck	L. 1.300
Sd.Kfz. 7/2 1 x 37 mmAA	L. 1.300
1/32	

F86F Sabre	L. 7.900
Ki 43 Oscar	L. 6.200

1/72

Nakajima Ki 44 Tojo	L. 1.800
Kawasaki Ki 61 Tony	L. 1.800

JO-HAN 1/72

Messerschmitt BF 109 F o G	L. 1.500
Zero Zeke o Rufe	L. 1.800

MONOGRAM

1/48 Dornier DO 335	L. 3.800
1/32 Lee Tank	L. 4.200
1/32 Grant Tank	L. 4.200

ESCI

1/72 Pz Kpfw.III Ausf M	L. 650
Sd Kfz 251/1 Hanomag	L. 650
1/9 BMW R 75 A/1 Solo	L. 6.000

TAMIYA 1/35

S.A.S. Jeep	L. 2.900
Sacchi	L. 1.200
Taniche Bidoni	L. 1.200
Muri mattoni	L. 1.300
Barricate	L. 1.200
SdKfz 232 8 ruote	L. 7.300
Soldatini in piombo in scala 1/25; quattro soggetti diversi,l'uno	L. 2.850

HAWK 1/48

P47D Thunderbolt	L. 2.800
P-51D Mustang	L. 2.800
Lockheed T-33	L. 2.800

Stucco Green Stuff	L. 1.600
Liqu-a-plate Aluminium	L. 1.900
Liqu-a-plate Sealer	L. 1.900
Trapano elettrico "Les application rationnelles"	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

NOSTRA ESCLUSIVA

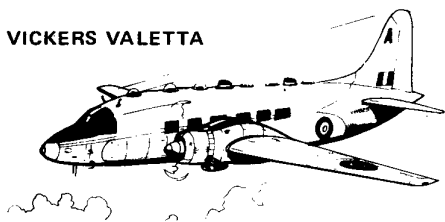
AIRMODEL - MODEL MARKET

NOVITA

Istruzioni in lingua Italiana

NOVITA

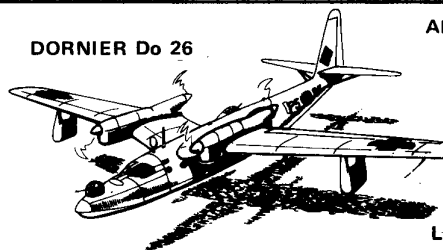
VICKERS VALETTA



AM 159

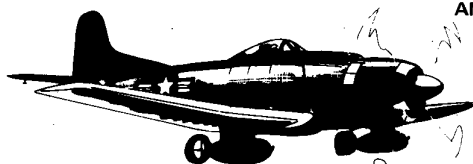
L. 3000

DORNIER Do 26



AM 163

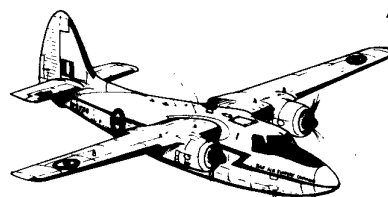
L. 6000



AM 164

L. 2100

MARTIN AM-1 MAULER



AM 168

L. 2400

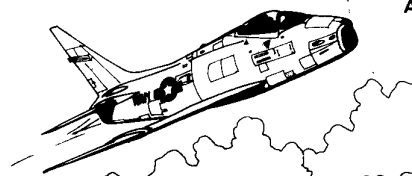
HUNTING PEMBROKE



AM 169

L. 3000

HEINKEL HE 119



AM 178

L. 2000

NORTH AMERICAN FJ-4 FURY

NOSTRA PRODUZIONE

COMPRESSORE PER
AEROGRAFO

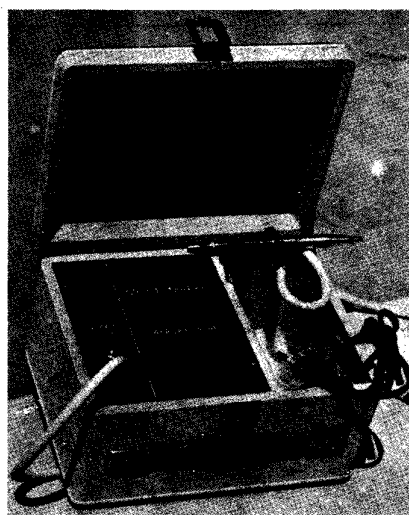
AERGET-HOBBY

cm.23 x 17 x 14

L. 35.000

Aeropenna A52 L. 24.000

Imballaggio e spedizione
gratuita



Per il perfetto incollaggio dei kit vacu-
formed usare:

- per le parti in ABS
PLASTIC SOLDER L. 250
- per le parti trasparenti
PVC HUMBROL L. 300

SPESE IMBALLAGGIO E SPEDIZIONE:

- L. 450 per ordinazioni di importo fino
a L. 7000; **GRATUITA** per ordinazioni di
importo superiore a L. 7000.

Il pagamento della merce ordinata deve es-
sere effettuato contemporaneamente all'or-
dine stesso e può avvenire tramite:

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

Per le spedizioni **CONTRASSEGNO:**

- L. 600 per ordinazioni di importo fino
a L. 7000; L. 250 per ordinazioni di impor-
to superiore a L. 7000.