



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

Vol. 6, No. 4 – 1974



editoriale



Questa foto scattata il 2 giugno 1950 sull'aeroporto di Ciampino mostra alcuni dei primi D.H. 100 "Vampire" in dotazione all'A.M.I. I velivoli erano in carico alla Scuola di 3° Periodo. In secondo piano si intravedono dei Mustang del 4° Stormo insieme a un Beachcraft C-45 impiegato con compiti di collegamento sempre da parte dello stesso reparto.

(Foto A.M.I.)

INDICE

	Pagina
Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica. Parte terza	1
Ritorna il "Segmentanstrichen"	3
Alcioni con la svastica. Cant-Z.1007ter dell'Aviazione Nazionale Repubblicana	6
D.H. Vampire F.B. Mk. 52 in servizio presso l'A.M.I.	8
Reggiane Re. 2001 "Falco II"	18
Schwerer Panzerspahawagen (Fn) 232 (8 Rad)	21
Supermodel M.C. 205V - Recensione del modello	22
Kriegsmarine Scharnhorst - Foto	23
Summary	24

I due numeri precedenti di questa pubblicazione presentavano, in modo diverso, la caratteristica di dedicare molto spazio alla trattazione di un singolo argomento, in particolare l'Albatross per il n. 6/2 e il C-119 e C-130 per il n. 6/3. Ho cercato di raccogliere in merito dei pareri presso i lettori, ma ho trovato opinioni molto contrastanti. Si va dagli entusiasti che addirittura lamentano il fatto che siano stati omessi alcuni aspetti, alle persone decisamente contrarie che ritengono che in generale ad un singolo argomento non debbono essere dedicate più di sei pagine. In molti casi le opinioni venivano espresse come giudizio di principio indipendentemente dall'interesse specifico per l'argomento trattato. Non è quindi facile per il sottoscritto trovare la giusta impostazione. Non nascondo che personalmente sono favorevole, una volta che venga toccato un argomento, a esaminarlo e trattarlo nel modo più completo e esauriente possibile.

Il problema si è ripresentato anche per questo numero relativamente al Vampire.

Sull'argomento lavorava da tempo il socio Zambon mantenendo contatti epistolari, e quindi con le complicazioni del caso, con la redazione. Arrivati al momento della pubblicazione sono cominciati ad emergere elementi nuovi insieme con dubbi e perplessità. Si è deciso per una via di mezzo, la classica "giusta misura" che probabilmente meglio concilia gli interessi generali. Quello sul Vampire è rimasto l'articolo principale, ma dimensionato in modo da lasciare posto ad altri argomenti. Abbiamo volutamente omesso alcuni aspetti (per esempio i biposto o i caccia notturni) o una più rigorosa e completa trattazione di altri ripromettendoci di tornare sull'argomento entro breve tempo. Così facendo speriamo anche che alcuni lettori siano stimolati a dare un loro contributo sull'argomento se a conoscenza di elementi ritenuti interessanti.

D'altra parte il programma concordato nell'incontro di Modena prevede di portare la cadenza de Il Notiziario da trimestrale a bimestrale e questo permetterà di trattare un argomento in più puntate mantenendosi in limiti di tempo ragionevoli.

Colgo l'occasione per informare che l'invito ad una maggiore collaborazione per le nostre pubblicazioni è stato raccolto positivamente, soprattutto per merito dei Centri di Trieste, Torino e Roma, per cui l'obiettivo dei sei numeri all'anno si presenta pienamente raggiungibile ed è a questo punto solo legato alla disponibilità economica e quindi alla consistenza in termini di iscritti che si avrà nel 1975.

A.M. BELLEI

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

PARTE TERZA – LA LISTA DEI COLORI UFFICIALI DELLA REGIA AERONAUTICA

PREMESSA Riprendiamo la trattazione di questo avvincente argomento dopo la pausa dovuta al "maxi-numero" preparato dai soci del Centro di Livorno. La sequenza logica avrebbe richiesto di completare l'esame dei distintivi di nazionalità lasciato in sospeso con il n. 6/2. Questo non avviene non perchè si sia a corto di informazioni, ma bensì per comunicare con la tempestività richiesta dall'importanza dell'argomento una notizia che non esitiamo a definire "bomba". Se avessimo dovuto seguire l'impostazione tracciata nel n. 6/1 avremmo dovuto trattare l'argomento di colori per ultimo.

Prima di arrivare alla notizia vera e propria riteniamo utile raccontare in sintesi come si è giunti al ritrovamento della tabella anche perchè alcuni elementi si inseriscono utilmente nel mosaico ancora incompleto della materia.

La ricerca continua, e secondo alcuni senza speranza, di un documento ufficiale che permettesse di precisare, al di là dei ricordi e delle impressioni che si ricavano dalle foto, gli effettivi colori impiegati per la mimetizzazione dei velivoli della Regia Aeronautica trovò un primo elemento incoraggiante circa due anni fa quando presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica si rintracciò il documento di cui viene qui riprodotto il frontespizio.

Il documento in questione era stato emesso dalla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti (l'attuale Costarmaereo) nel 1940 e, in armonia con quanto indica il titolo, esso raccoglie le specifiche, le caratteristiche e le norme di collaudo

delle vernici e delle altre sostanze impiegate per la finitura dei velivoli. La materia è trattata sotto il profilo tecnico (caratteristiche chimiche, fisiche e meccaniche, che devono possedere le vernici e strumenti e metodi per la loro determinazione) e non viene preso in considerazione il problema della loro applicazione, cioè gli schemi di colorazione.

L'elemento di vero interesse era però costituito da un certo "Allegato X" (cioè 10 in cifre romane) con i campioni dei colori che doveva essere impiegato come riferimento per controllare la tonalità delle vernici da collaudare. Il comprensibile entusiasmo fu subito raffreddato dal fatto che l'Allegato X mancava dato che l'esemplare rintracciato presso l'Ufficio Storico non era un originale, ma una semplice fotocopia.

Era stato comunque fatto un notevole passo avanti perchè almeno si sapeva che cosa cercare!

Con rinnovato zelo partì un'indagine a tappeto cercando di seguire tutte le piste possibili. Si partì, ovviamente, da Costarmaereo che aveva a suo tempo emesso il documento, ma senza risultati; furono rintracciate persone che, così come avviene al giorno d'oggi, avevano il compito di fornire alle industrie ed ai reparti addetti alla manutenzione le norme ed i disegni per la verniciatura dei velivoli, ma sempre senza esito. Si attese che fosse portata a termine l'opera di disinfestazione dai topi di certi scantinati del Ministero che fungevano da archivio morto di Costarmaereo, ma il documento cercato non saltò fuori.

Si pensò che il documento, anche se emesso da Costarmaereo, doveva essere stato preparato da un ente tecnico dell'Aeronautica e quindi basato nel 1940 a Guidonia. In questa direzione non fu facile svolgere indagini, ma si accertò che i laboratori che hanno il compito di collaudare i prodotti chimici di interesse dell'Aeronautica della fine della guerra si erano trasferiti e divisi in più zone alla periferia di Roma.

Rintracciato il laboratorio che oggi tratta le vernici (che fa parte della Direzione Laboratori dell'Aeronautica), non si trovò il documento in questione, ma presso un piccolo scaffale dedicato ai "vecchi ricordi" si scoprirono altri due documenti, ereditati al momento del trasferimento da Guidonia, che si rivelarono non privi di un certo interesse storico perchè precursori di quello cercato.

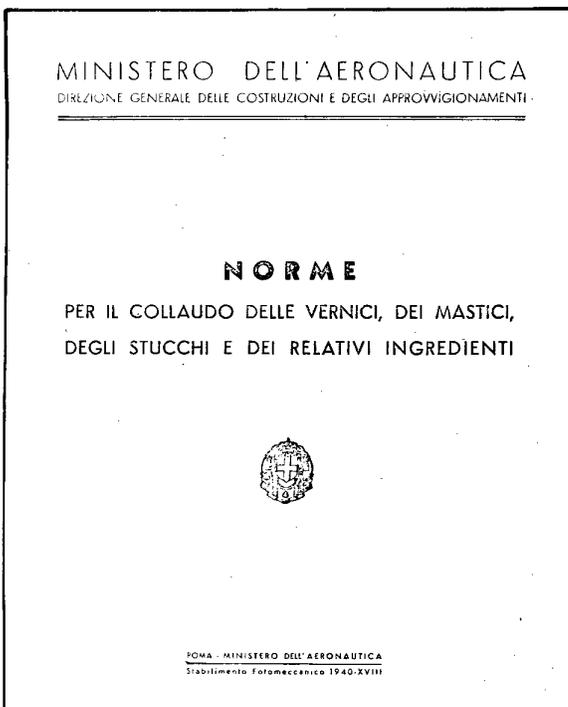
Il primo, datato 21 Giugno 1937 e composto di poche pagine ciclostilate, aveva come titolo "Norme per il collaudo delle vernici".

Non era dotato di una tabella di colori, ma di un semplice elenco che legava le tinte di interesse ai pigmenti da impiegare. Lo riportiamo integralmente:

- Bianco: ossido di zinco
- Grigio-cenerino: ossido di zinco e nero fumo
- Azzurro: azzurro di Berlino e ossido di zinco
- Verde: giallo di zinco e azzurro di Berlino
- Giallo: giallo di zinco
- Rosso: cinabro rosso o cinabro imitazione
- Nero: nero fumo.

Circa l'impiego dei diversi tipi di vernice in rapporto alle superfici da trattare, veniva inoltre specificato:

- Acetato di cellulosa colorato: per tele
- Smalto alla cellulosa: per legno e metallo
- Nitro di fondo: incolore o grigia
- Nera anticarburante: per idro



— *Nera sottomarina antivegetativa: per le parti immerse.*

Come si può rilevare i colori considerati sotto solo sette e tutti si riferiscono a tinte fondamentali per cui non si può tentare di stabilire alcun rapporto tra tali colori e le mimetizzazioni in quel momento usate. Stranamente manca anche l'alluminio nonostante il suo frequente impiego.

Il secondo documento, datato Maggio 1939 e denominato "Norme provvisorie", è essenzialmente una bozza dattiloscritta di quello del 1940 trovato presso l'Ufficio Storico. In questo caso la tavola dei colori era costituita dall'allegato 6 anch'esso, però, mancante.

Senza scoraggiarci per questo parziale insuccesso le indagini ripresero allargando il campo delle ricerche a tutti i possibili utilizzatori del documento cercato: industrie fornitrici di vernici, case costruttrici di aerei, enti periferici dell'Aeronautica, ecc. Non è stato facile e si può immaginare lo stupore, l'indifferenza o addirittura il sospetto con il quale venivano accolti degli individui che cercavano un documento per collaudare le vernici edito nel 1940!

Alla fine, e giungiamo quasi ai nostri giorni, si è riuscito a scovarlo, senza peraltro poterne entrare in possesso, in una località del Nord Italia.

La tavola è costituita da 13 campioni di colore (cioè effettivi "chips" e non a stampa), ma l'ultimo è stato chiaramente aggiunto in un secondo tempo ed esattamente in occasione di un aggiornamento apportato nel 1950 (sic!).

Li elenchiamo qui di seguito affiancando il nome originale dato ad ogni colore con il riferimento del Federal Standard 595 che più gli si avvicina; facciamo presente che i campioni hanno sempre finitura opaca anche se qualche volta noi siamo stati costretti a fare riferimento a "chip" non opachi (cioè non iniziati con la cifra 3) per mancanza della tonalità con il corretto grado di lucentezza nel Federal Standard. Anticipiamo che solo per mancanza di tempo ci siamo dovuti limitare a stabilire dei riferimenti con il Federal Standard. E' nostra intenzione preparare dei "chip" di colore con relativi riferimenti o formule con vernici normalmente disponibili per il modellista. Essi saranno inviati come allegato al prossimo numero della rivista (7/1).

COLORI DELLA TAVOLA X DELLE NORME — 1940

Nome del colore	Rifer. F.S.595a
1. Grigio Azzurro Chiaro	36280
2. Verde Oliva Scuro	34052 (34086)
3. Grigio Azzurro Scuro	36076
4. Nocciola Chiaro	30219
5. Bianco Avorio	33711
6. Bianco Neve	(37875)
7. Giallo Cromo	23655
8. Rosso	(21105)
9. Verde	(14090)
10. Bruno	30045
11. Azzurro	15090
12. Nero	(37038)
13. Alluminio	— — —

Esaminata anche brevemente la situazione, si fa strada una ridda di commenti tra i quali forse il più immediato è la constatazione del relativamente scarso numero di colori "mimetic".

Cominciamo con il dire che i colori 6, 8, 9, e 12 portano l'indicazione del Federal Standard tra parentesi perchè essa è inessenziale; i primi tre sono i colori della

bandiera nazionale e il nero non ha bisogno di ulteriori precisazioni.

Per il Grigio Azzurro Chiaro non bisogna farsi ingannare dal nome; è sostanzialmente un grigio medio simile, ma più scuro di quello che viene proposto per le superfici inferiori dalla Humbrol nella serie camouflage italiano (HI.5).

Per il Verde Oliva Scuro sono dati due riferimenti (comunque molto simili tra loro) essendo risultato difficile selezionarne uno senza esitazioni. Il colore si avvicina molto, essendo solo leggermente più scuro, alla tinta HI.3 della Humbrol. Tale colore dovrebbe coincidere con il cosiddetto "verde prototipo" o comunque con quello usato nella classica configurazione verde sopra e grigio sotto.

Il Grigio Azzurro Scuro è una tinta molto carica, più di un grigio piombo. Come avremo modo di vedere nel seguito di questa serie di articoli questo colore venne prescritto per le superfici superiori degli idrovolanti nel 1941, ma il suo uso rimane ancora un po' misterioso.

Il Nocciola Chiaro sorprende innanzitutto per il nome; si tratta invece di un "vecchio conoscente" finora spacciato con i termini sabbia o ocra. Somiglia come una goccia d'acqua al lato interno (cioè non esposto alla luce) di un frammento di vernice asportato con rigorosa attenzione dalla deriva del Macchi 200 conservato a Vigna di Valle; tale velivolo era mimetizzato superiormente con macchie di verde su fondo uniforme "Ocra" o, come diremo d'ora in poi, Nocciola Chiaro. La tinta HI.4 non offre la minima parentela, essendo troppo chiara e troppo tendente al giallo-rosa; molto di più rende l'idea la tinta HJ.5 della serie giapponese.

Le superfici esterne del M.C.200 di Vigna di Valle dopo trent'anni di esposizione alla luce hanno assunto una tonalità simile al F.S.30318 che è molto più smorta del Nocciola Chiaro, ma che non è possibile indicare con una vernice in commercio.

Il Bianco Avorio corrisponde ad un crema o caffèlatte molto chiaro e manca la possibilità di riferirlo ad una tinta Humbrol. Dovrebbe coincidere con il colore impiegato inizialmente per gli S.M.81 e poi per alcuni velivoli scuola, Servizi Aerei Speciali e trasporto feriti. Spesso infatti per questi velivoli il bianco della croce di deriva è visibilmente "più bianco" del resto.

Il Giallo Cromo è una tinta viva e carica e dovrebbe corrispondere al colore successivamente impiegato per le cappotte motori e per alcune fasce di fusoliera, ma probabilmente nato per indicazione di servizio.

Il Bruno è forse il colore più misterioso della serie; si tratta di un marrone molto scuro, probabilmente da ricollegare con la tinta spesso citata con i termini "terracotta" o "terra di Siena bruciata".

L'Azzurro è un'altra tinta strana perchè si avvicina molto al bleu della bandiera francese e pertanto non se ne ravvisa l'impiego altro che per distintivi o indicazioni di servizio.

A tale proposito si potrebbe avanzare l'ipotesi che i primi cinque colori siano stati ideati e messi a specifica per la effettiva verniciatura esterna o mimetizzazione dei velivoli, mentre gli altri sette (lasciando da parte l'alluminio aggiunto in secondo tempo) siano stati previsti pensando in primo luogo all'esigenza di contrassegnare con colori diversi le numerose tubazioni esistenti a bordo degli aerei. Su questo specifico argomento avremo modo di ritornare in seguito citando le norme a suo tempo emesse.

Quest'ipotesi sarebbe avvalorata dall'ordine con cui

i colori sono elencati; per esempio quelli del tricolore non sono in successione immediata come richiederebbe la logica. Il fatto che alcuni, come il Giallo Cromo, siano stati successivamente impiegati per dei contrasti esterni potrebbe spiegarsi con la scelta di un colore già disponibile per altri usi.

L'Alluminio, infine, sorprende per due motivi. La sua iniziale assenza, pur essendo una tinta certamente di largo impiego, e il suo inserimento nel 1950. Questo significa che cinque anni dopo la fine delle ostilità la tavola dei colori in esame aveva ancora una sua validità dato che ci si era preoccupati di aggiornarla; del resto la prima tavola dei colori in linea con le norme adottate dalla NATO vide la luce nel 1959. Quello che sorprende è che sia stato così difficile trovare esemplari di un documento aggiornato nel 1950 e probabilmente rimasto in vigore per alcuni anni successivi.

Avendo commentato sui colori presenti nella lista rimane da dire qualcosa su quelli che non ci sono! Ci riferiamo soprattutto al verde, sia quello "mimetico" che quello "salvia" che la Humbrol ha inteso proporre con le vernici H1.1 e H1.2. Confessiamo che è difficile dare una risposta a questo interrogativo. Si potrebbe azzardare l'ipotesi (partorita dallo scrivente e quindi, per carità, senza nessun fondamento ufficiale) che per la mimetizzazione si sia usato il Verde Oliva Scuro sopra il Nocciola Chiaro magari schiarendolo o con del bianco o mediante l'applicazione "leggera" della pistola a spruzzo. Questa ipotesi potrebbe essere avvalorata dalla constatazione che il verde applicato sul fondo Nocciola Chiaro del M.C.200 di Vigna di Valle è più chiaro di quello in esame, ma è lo stesso punto di verde. Perché non dovrebbe essersi verificato per il verde lo stesso fenomeno di "smorzamento" a causa del tempo che notiamo senza ombra di dubbio per il Nocciola Chiaro? Purtroppo non ne possiamo avere

una prova perché essendo il verde applicato sopra il Nocciola solo di quest'ultimo è possibile esaminare il colore originale rimasto a contatto con la struttura del velivolo.

Questa ipotesi d'altra parte entrerebbe in difficoltà quando si passano a considerare gli schemi con due toni di verde sui quali peraltro il discorso è tutt'altro che facile.

Altro colore mancante è un azzurro chiaro-verdino, quasi un'acquamarina, che doveva essere impiegato come vernice di fondo protettiva per le superfici metalliche. Lo si riscontra sempre nel M.C.200 di Vigna di Valle, in particolare sotto il grigio delle superfici inferiori, e senza altre coperture nei montanti interni di un Cant. Z-506 fotografato a colori da dentro l'abitacolo.

Ci fermiamo qui con i commenti pronti a ricevere ed a discutere su queste pagine quelli dei lettori. Sarà soprattutto interessante approfondire i confronti con altri cimeli e con fotografie a colori in modo da riuscire a valutare quanto la tavola di colori rintracciata sia indicativa per i colori effettivamente impiegati per i velivoli della Regia Aeronautica e non sia invece da considerare una semplice "norma all'italiana", cioè da trasgredire.

Da parte nostra d'ora in poi adotteremo, per tutti quei casi in cui ci sentiamo ragionevolmente sicuri, la terminologia dei colori risultante dalla tavola usando le iniziali maiuscole. Questa distinzione, del resto, è da noi già impiegata per i colori di altre nazionalità.

Siamo lieti che la perseveranza ed un pizzico di fortuna abbiano reso possibile fornire a tutti gli appassionati ed in particolare ai modellisti un primo valido e documentato contributo alla risoluzione del problema, quale quello della colorazione, tanto dibattuto e tanto confuso.

A. M. BELLEI e M. CASO

RITORNA IL «SEGMENTANSTRICHEN»

Con questo termine veniva indicato nella difficile e, all'apparenza, poco musicale lingua dei suoi ideatori la mimetizzazione di tipo geometrico o a segmenti adottata poco prima della seconda Guerra Mondiale dalla Luftwaffe e praticamente rimasta in uso per tutta la sua durata.

La Deutsche Luftwaffe o l'aeronautica della Repubblica Federale della Germania fino a circa un anno fa adottava per i suoi velivoli (F-104, G.91, F-84, ecc.) colori e schemi di mimetizzazione del tutto simili a quelli delle altre nazioni europee della NATO. Come però a volere indicare che, entro certi limiti grossolani, gli schemi di mimetizzazione riflettono il carattere della Nazione che li impiega, da qualche tempo è ritornato in vigore per i velivoli della FRG il concetto degli schemi a segmenti. La loro prima comparsa un po' in sordina è avvenuta per gli F-104G, ma si sono successivamente imposti con i Phantom II sia nella versione da ricognizione (RF-4E) che da caccia (F-4F). Evidentemente quella disposizione dei colori con tutte quelle curve (anche se identica da velivolo a velivolo) contrastava troppo con la mentalità ordinata e, diciamo pure, un po' pedante dei tedeschi.

Non rimane molto da aggiungere essendo tutte le informazioni necessarie ricavabili dai disegni, salvo dare qualche chiarimento in merito ai colori. Essi sono indicati con la denominazione tedesca, cioè RAL seguito da un codice di quattro cifre; essa si collega ad uno standard dei colori simile, ma meno completo, del Federal Standard 595 USA ed è impiegato non solo per i velivoli, ma anche per altri scopi di carattere generale.

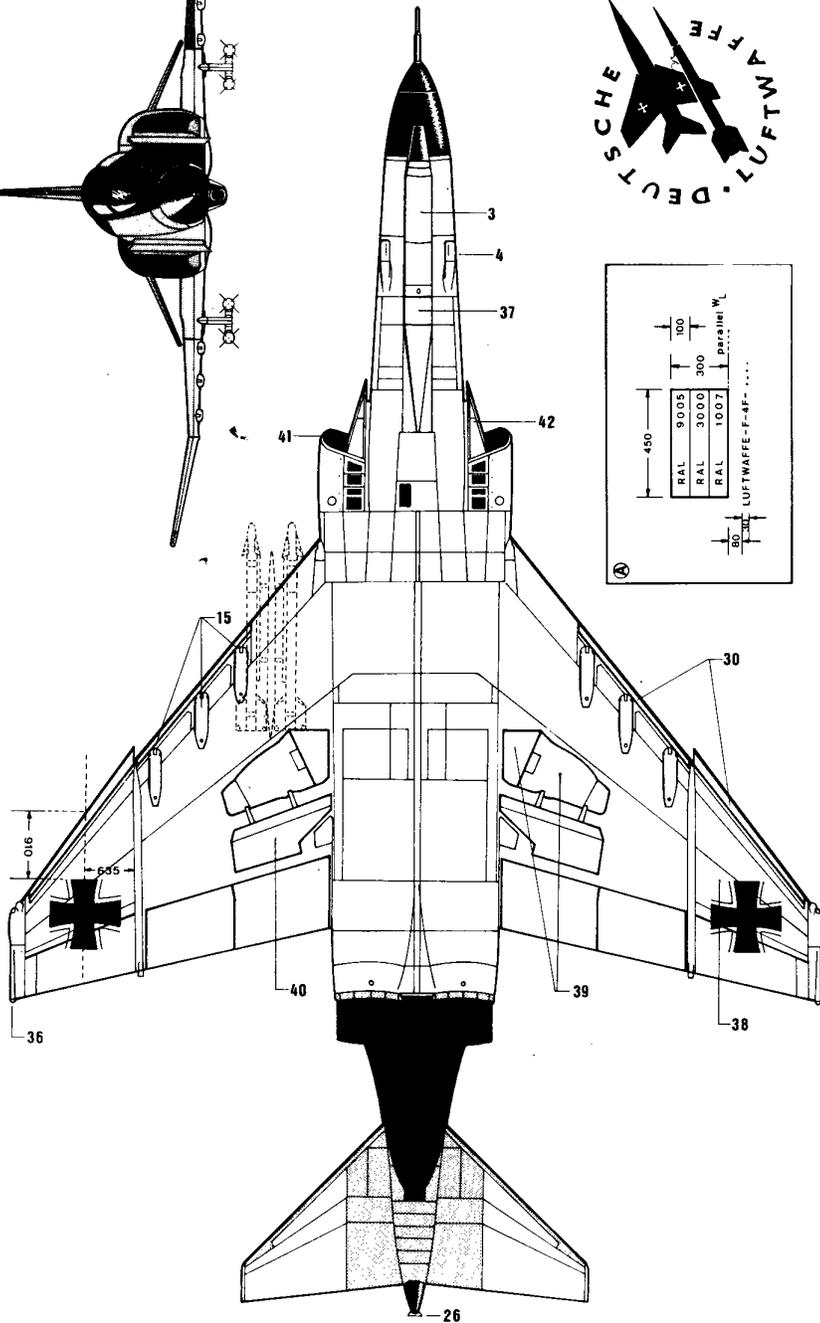
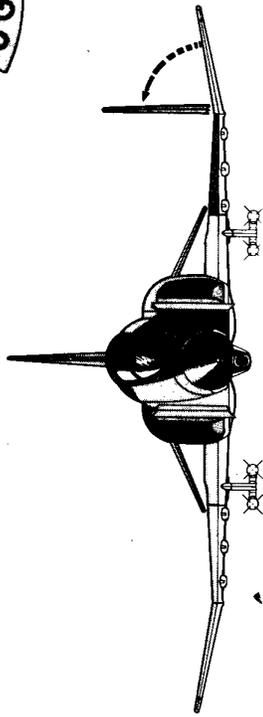
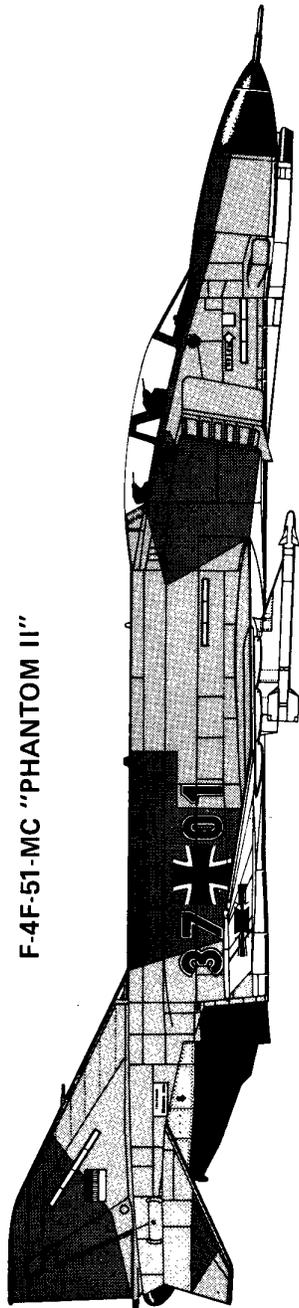
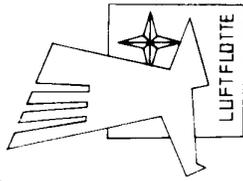
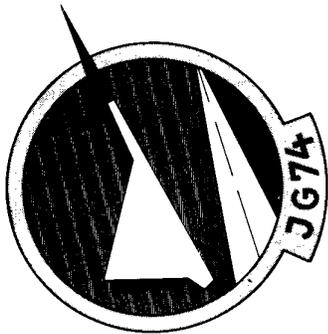
Questo standard tedesco non distingue in merito al potere riflettente delle superfici e bisogna a tale proposito precisare che pur essendo dichiarate ufficialmente lucide, le vernici impiegate sono in realtà semilucide e con l'uso tendono rapidamente ad assumere un aspetto opaco con una debole lucentezza, quasi un effetto satinato. Questo fenomeno del resto è comune anche ai velivoli dell'AMI.

I disegni che accompagnano queste brevi note sono stati riprodotti per gentile concessione della rivista tedesca MODELL-FAN. E' questo il nome di un mensile interamente dedicato al plastimodellismo che ha recentemente (poco più di un anno fa) visto la luce nella Repubblica Federale Tedesca. Esso si compone di 36 o più pagine di formato A4 stampate su ottima carta patinata; il suo contenuto copre tutti gli aspetti del modellismo con, nell'ordine, una certa prevalenza per gli aerei, mezzi militari, auto, navi, diorama, ecc. I testi, solo in tedesco, sono illustrati da disegni di ottima fattura e da fotografie con indicazioni e didascalie anche in inglese. Sappiamo che la Casa editrice sta esaminando la possibilità di organizzare la sua distribuzione in Italia, ma per il momento ci si può abbonare inviando 40 marchi (12 numeri per un anno) al seguente indirizzo tramite I.M.O. o rimessa bancaria:

Verlag Carl Schünemann
28 Bremen 1
Postfach 1109
WEST GERMANY

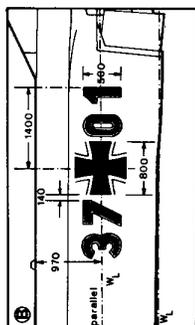
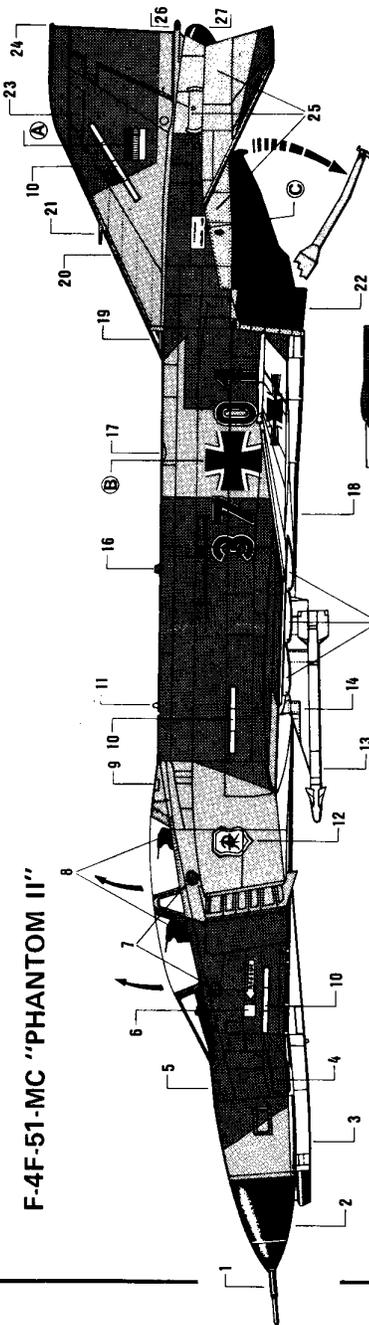
A.M. BELLEI

F-4F-51-MC "PHANTOM II"



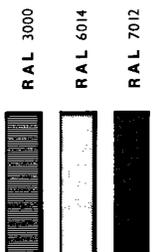
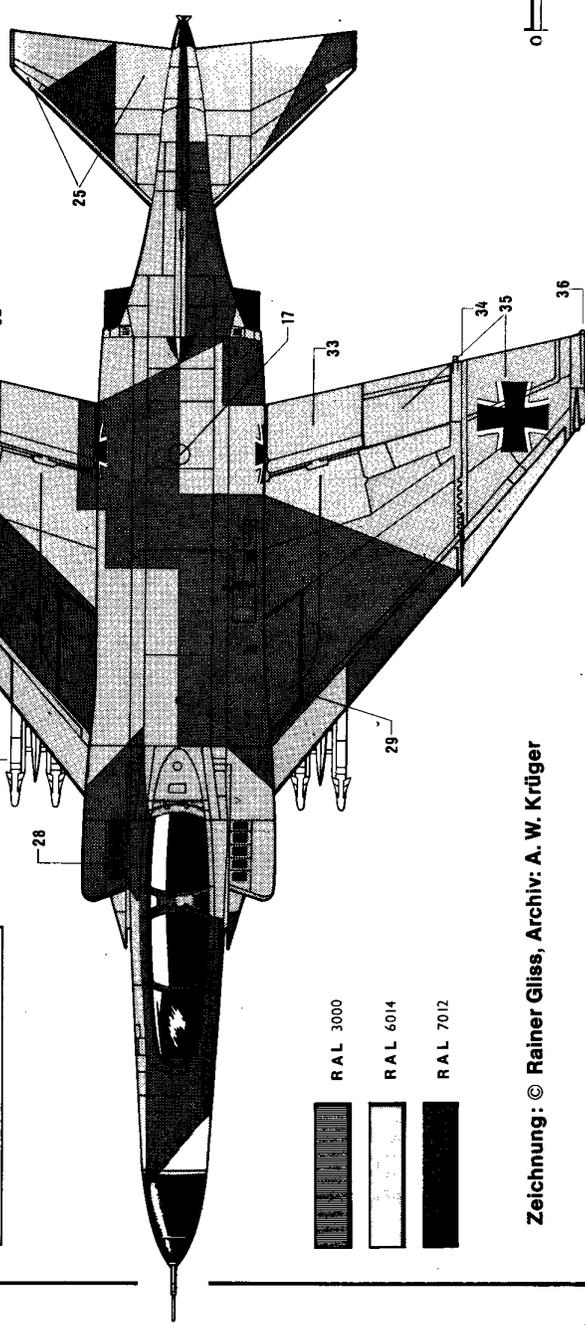
9005	100
3000	300
1007	paraphel. V.
LUFTWAFFE F-4F-...	

F-4F-51-MC "PHANTOM II"



**DANGER
ARRESTING HOOK**

C

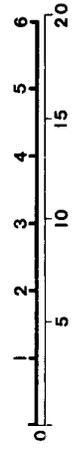


Zeichnung: © Rainer Gliss, Archiv: A. W. Krüger

LEGENDA

1. Tubo di Pitot
2. Radome del Radar
3. Mitragliera M.61A1/Gun
4. Presa d'aria/Air intake
5. Antenna ADF
6. Espulsione della cappottina/Canopy E. ret
7. Indicazioni sedile eiettabile/E. seat warnig
8. Sedile M.B./Ejection seat
9. Antenna IFF
10. Luci posiz. notturne/Night formation pos.
11. Luci di posizione/Position light
12. Distintivo JG 71 "R"/Badge
13. Missile Side-winder AIM-9
14. Pione alare/Wing pylon
15. Cerniere degli slat/Slats hinges
16. Antenna TACAN
17. Portello rifornimento/Refuelling hatch
18. Superfici inferiori in RAL 9006/Belly paint
19. Presa d'aria/Air intake
20. Luce intermittente/Blinker light
21. Sensore trim/Trim feeler
22. Scarico post bruciatore/AB exhausts
23. Antenna UHF
24. Luce di coda/Tail light
25. Rivestimento in titanio/Titanium skin
26. Sfiato carburante/Fuel vent
27. Paracadute di freno/Brake chute
28. Sfiati della presa d'aria/Air duct vents
29. Walkway
30. Slat
31. Luce di posizione/Position light
32. Spoiler, solo sopra/upside only
33. Flap
34. Cerniera dell'ala/Folding line
35. Alettone
36. Luce di formazione/Formation light
37. Portello carrello ant./Nose gear door
38. Estremità alare ribalt./Outer folding wing
39. Portello carrello principale/Main gear door
40. Aerofreno/Speed brake
41. Presa d'aria/Engine air intake
42. Setto della presa d'aria/Air intake lip

Le dimensioni sono in mm/Dimensions in mm



ALCIONI CON LA SVASTICA - CANT-Z.1007 TER DELL'AVIAZIONE NAZIONALE REPUBBLICANA

Com'è noto, al momento dell'armistizio la maggior parte dei CANT-Z. 1007 "bis" e "ter" ancora efficienti si trasferì al Sud. Degli esemplari in commessa al giugno 1943 (74 "bis" e 50 "ter" alla CRDA, più 20 "bis" all'IMAM ecc. per un totale di 174 da consegnarsi da gennaio a dicembre di quell'anno), gran parte era stata consegnata, alcuni (i CRDA ter M.M. 25438/24928/24930/24932/24937/24931/25433) erano ancora in Ditta, collaudati ed in attesa del ritiro, ed il resto in costruzione.

Dopo gli avvenimenti del settembre 1943, l'autorità germanica incaricata della produzione bellica nelle zone occupate consentì alla CRDA di completare una piccola serie di 1007 Ter (M.M. 2360... 2374). Altri 12 sarebbero stati forniti dalla Piaggio di Finale Ligure (forse revisionati).

Intanto, costituitasi l'A.N.R. e stabilita, nell'ambito degli accordi Botto-Goering della fine ottobre 1943, la costituzione di un gruppo di bombardieri, si provvide a concentrare a Bergamo il relativo personale e materiale di volo. Si poté formare così, a partire dal 15 giugno 1944, una prima squadriglia da bombardamento (battezzata "Ettore Muti", come il costituendo Gruppo) e che disponeva inizialmente di 54 ufficiali, 112 sottufficiali e 299 fra specialisti e avieri di governo. Fu presto trasferita sul campo di Lonate, dove si allinearono 17 CANT-Z. 1007 ter, prevalentemente di nuova produzione, più 1 S.M. 84 e 2 Br 20.

La Squadriglia effettuò unicamente attività addestrativa (636 ore di volo) in quanto non ne fu consentito l'impiego bellico per ragioni politiche. Fu poi disciolta (30 settembre 1944) confluendo nel Gruppo Complementare Aerotrasporti dislocato sempre a Lonate Pozzolo (Varese). Durante i voli di addestramento e trasferimento erano andati perduti 3 aerei ed altri 4 erano rimasti distrutti a Lonate il 29 luglio 1944.

Un altro Reparto che ebbe qualche 1007 fu il Reparto Autonomo Collegamento del Sottosegretariato, che ebbe un "bis" nel 1943 e un altro "bis" ed un "ter" nel 1944.

Di uno di questi (il "bis" M.M. 24248) si conoscono due fotografie, che furono scattate a Bresso nel 1944. Il velivolo si presenta con distintivi regolamentari tedeschi, estremità alari inferiori gialle e con un piccolo tricolore sormontato da due iscrizioni dopo la cabina di pilotaggio. L'esemplare proveniva verosimilmente dai Balcani, ma la fascia gialla era scomparsa. Presumibilmente la colorazione superiore era lo Schwarzgrun 70, mentre ali e fusoliera conservavano il grigio chiaro originale (senza fasci alari, aboliti dopo il 25 luglio).

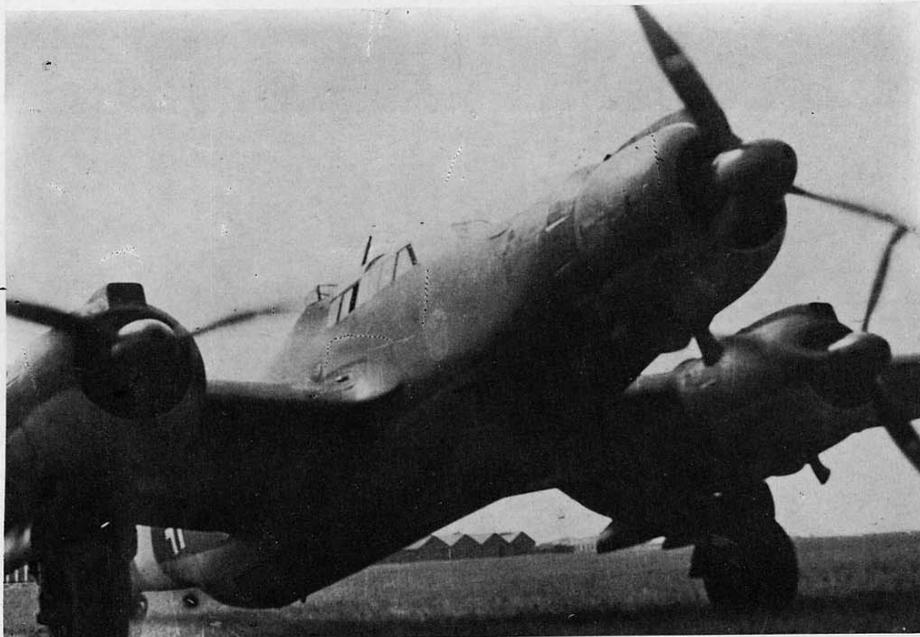
Per quanto concerne la versione "ter", soltanto nel recente volume di N. Arena (L'Aeronautica Nazionale Repubblicana, Tomo I) sono apparse alcune foto che, pur se non molto chiare, ci consentono di ricostruire in modo abbastanza attendibile quale fu l'aspetto dei 1007 della "Muti".

Come appare dal nostro disegno, questi apparecchi non recano, a parte i distintivi della Luftwaffe, nè codici nè altri contrassegni. Solo alcuni conservano la fascia bianca in fusoliera, dopo le croci. I colori sono senza dubbio lo Schwarzgrun 70 (Humbrol HG. 1) per le superfici superiori e l'Hellblau 65 (Humbrol HG. 5) per quelle inferiori, e cioè i colori adottati su tutti i velivoli prodotti in Italia dopo l'armistizio (eccetto per qualche caccia).

Sul timone, al di sotto della svastica, le consuete indicazioni, ma più in basso del solito. Esempio:

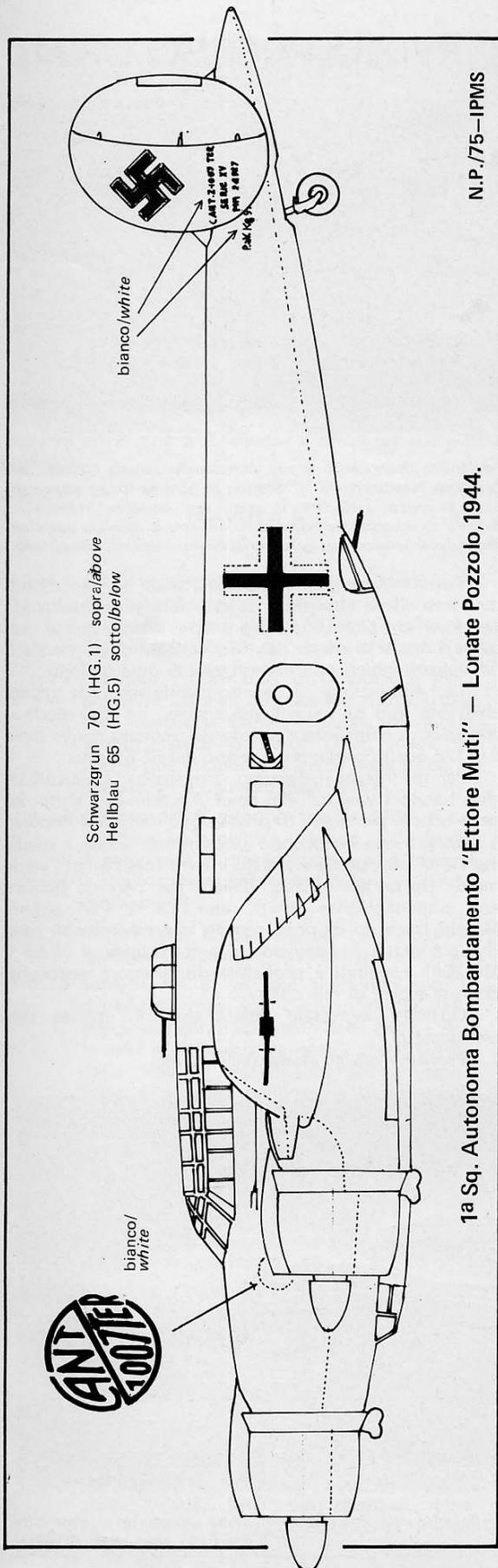
CANT-Z 1007 TER
SERIE XV
M.M. 24927

Sotto i piani di coda, invece, restava la scritta:
P. a V. Kg. 9350
C.U. Kg. 4200



Un CANT-Z.1007ter della A.N.R. Deve trattarsi di un velivolo già in carico alla R.A. come indica il permanere della fascia bianca sulla fusoliera e le tracce del fascio littorio appena visibili dopo la cappotta motore. La foto permette di apprezzare la forma delle ogive, delle cappotte motore e degli scarichi che costituiscono le differenze di maggior rilievo rispetto alla versione "bis".

(Foto N. Arena)



CANT-Z.1007ter della A.N.R. fotografato sull'aeroporto di Lonate-Pozzolo e mimetizzato con reti e teli; la foto è rovesciata.
(Foto Fiorelli)

In corrispondenza dell'inizio della cabina, su entrambi i lati, il classico stemma circolare dei 1007, sempre in bianco.

Rare, peraltro sono fotografie del "ter" anche con i colori della "Regia". Alcune raffigurano dei "ter" con motori P XI anziché P XIX, e quindi non differiscono dalle serie precedenti dei "bis" che per le vistose ogive.

La possibilità di realizzare un modello del CANT-Z. 1007 TER della A.N.R. è offerta dalla SUPERMODEL, che com'è noto ha prodotto una scatola di montaggio in 1/72 della versione bideriva del "bis". Occorre però rifare completamente la carenatura dei motori, seguendo il nostro disegno e cercare una torretta che assomigli il più possibile alla Breda V con arma da 12,7 in posizione dissassata (a sinistra).

E' consigliabile utilizzare quella del Mitchell (Frog, 1/72), sopprimendo, naturalmente, l'arma di destra.

Per le ogive, quelle che si avvicinano di più sono quelle del FW 190 Airfix (stessa scala).

Circa le decalcomanie, infine, si può consigliare il foglio N. 52 della ESCI. Ne occorrono tuttavia tre, perché le croci adoperate sono tutte delle stesse dimensioni e del tipo senza filettatura nera (nemmeno inferiormente). Le matricole possono essere ottenute mediante trasferibili a secco di dimensioni appropriate, della stessa altezza di quelle a decalcomania della scatola di montaggio.

N. PIGNATO

NOTA. Per ulteriori informazioni ed una più ricca documentazione fotografica si rimanda al volume "L'Aeronautica Nazionale Repubblicana, Vol. I" di N. Arena - Ed. STEM-Mucchi.



Lavori di manutenzione in corso su un ter della A.N.R. sempre a Lonate-Pozzolo. Nell'originale si intravedono sotto la svastica sulla deriva le indicazioni tipiche su tre righe.

(Foto Fiorelli)

D.H. VAMPIRE F.B. Mk. 52 IN SERVIZIO PRESSO L'A.M.I.

Nel 1949 l'A.M.I. decise di dotarsi di un velivolo a getto con cui allinearsi alle più progredite aeronautiche straniere; per varie ragioni (soprattutto finanziarie) la scelta cadde su di un velivolo di costruzione inglese e, più precisamente, sul De Havilland DH 100 Vampire che già aveva solcato i cieli e... i prati italiani; infatti nel settembre di quell'anno cinque Vampire Mk.3 furono costretti ad atterraggi di emergenza attorno a Brescia dopo aver esaurito il carburante nella vana ricerca dell'aeroporto nascosto nella nebbia.

Da quei velivoli furono recuperati i pezzi necessari alla ricostruzione di due (altre fonti dicono uno) che vennero poi regolarmente presi in carico dall'A.M.I.; uno di essi fu la M.M. 6022.

Nel marzo '50 giunsero finalmente dall'Inghilterra i primi cinque velivoli di acquisto regolare; si trattava di Vampire F.B.Mk.5 (in pratica dei Mk.3 con prestazioni generali incrementate dalla adozione di un nuovo motore) ex R.A.F. (serials VZ 252 - VZ 256) che vennero assegnati al "Nucleo Addestramento Velivoli a Reazione" ad Amendola (Foggia) con le M.M. 6000 - 6004.

Dopo questi ha inizio la produzione su licenza da parte della FIAT e della Macchi, che acquisirono così la loro prima esperienza su di un velivolo a reazione.

Il totale esatto dei velivoli costruiti non è noto (anche se la FIAT dal canto suo dichiara 100 esemplari) perchè molti velivoli distrutti (o usciti dalle file A.M.I. per altre ragioni) vennero sostituiti da esemplari nuovi che ne assunsero anche le M.M.

Le denominazioni ufficiali dei velivoli furono: Vampire F.B.Mk. 52 per quelli prodotti dalla FIAT e Vampire F.B.Mk. 52A per quelli di produzione Macchi.

In totale i reparti AMI che ebbero in carico il Vampire furono: 2°; 4° e 6° Stormo, Reparto Sperimentale Volo e le varie scuole di terzo periodo.

Nel 1952 il 4° Stormo organizzò la prima Pattuglia Acrobatica del dopoguerra: la famosa Pattuglia del Cavallino Rampante.

Gli ultimi Vampire volano coi reparti operativi fino al 1956 quando sono sostituiti dagli F-84G; volano ancora con le Scuole fino al 1959 per finire poi a Furbara a fungere da bersaglio.

Passiamo ora all'aspetto che più ci interessa: quello delle colorazioni e delle insegne.



Particolare della deriva di un Vampire che mostra l'insegna del Cavallino Rampante del 4° Stormo in nero su fondo alluminio. Circa le scritte a sinistra, la prima riga potrebbe indicare un numero di costruzione progressivo, mentre la seconda dovrebbe riferirsi alla vernice impiegata per la finitura esterna. (Foto AMI)

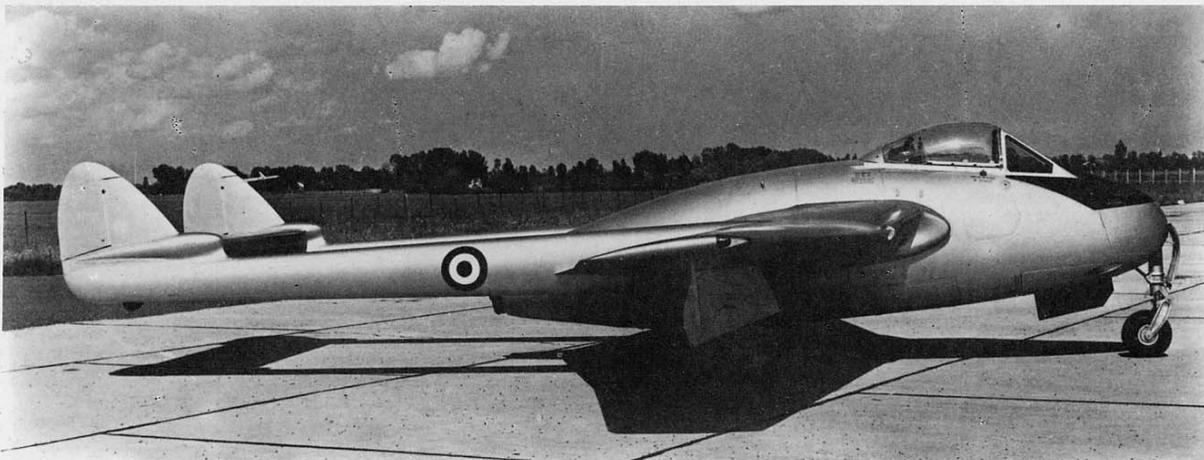
Tutti i Vampire monoposto italiani furono dipinti con una livrea uniforme color Alluminio, semilucido per i velivoli nuovi, opaco per i più vecchi; molto probabilmente si trattava del "Silver 33-B-865" standard dei velivoli inglesi non mimetizzati di quel periodo.

La colorazione è molto uniforme ed appare chiazzata solo sui velivoli più anziani, ad ogni modo si consiglia di confrontare le foto del velivolo nuovo della FIAT e quello ormai più anziano del 6° Stormo.

Per gli interni il discorso si complica: i velivoli inglesi hanno i vani carrello color Alluminio e l'abitacolo nero opaco, per quelli di produzione italiana il discorso è diverso: non escludendo una finitura simile a quella inglese si può pensare che gli interni fossero nel "verde mela" tipico dei velivoli italiani del periodo bellico; non dimentichiamo infatti che, sia la Fiat che la Macchi, avevano da poco cessato la produzione di aerei che già erano in servizio durante la guerra (G.55 e MC.205) e quindi è probabile disponessero ancora di discrete scorte di tale colore.

Qualsiasi eventuale chiarimento in merito sarà bene accetto.

Passiamo ora all'esame delle tavole:



Un Vampire Mk52 di produzione FIAT "nuovo di fabbrica". Si noti l'uniformità della colorazione argentea soprattutto se confrontata con le altre foto che mostrano dei velivoli in dotazione ai reparti. (Foto FIAT tramite R. Zambon).



Vampires del 6° Stormo fotografati a Ghedi nel luglio 1953. Il disegno del Diavolo è leggermente diverso da quello attualmente impiegato.

(Foto A.M.I. tramite R. Zamboni)

TAVOLA A

- n. 1 Posizione e dimensione delle coccarde alari dei velivoli dei n. 2,4; inferiormente le coccarde erano uguali dimensionalmente ma più spostate verso l'estremità alare.
- n. 2 Vampire F.B.Mk.52A di produzione Macchi del 4° Stormo. Il pannello antiriflesso è nero opaco, la sua prosecuzione inferiore è probabilmente in Verde Oliva, anche se non si può escludere il Verde Mela di cui si parlava già a riguardo degli interni.
- n. 3 Insegna del 4° Stormo fino al 1965. Il cavallino è nero mentre il bordo dello scudo è color oro, o meglio giallo-oro. L'insegna è dipinta direttamente sul colore di fondo dell'aereo.
- n. 4 Vampire del 6° Stormo, per i particolari si consiglia di vedere le foto del velivolo.
- n. 5 Insegna del 6° Stormo Su fondo nero il diavolo è rosso con occhi e bordo della bocca bianchi, il contorno della testa e delle mani è giallo-oro; da notare che la forma della testa è leggermente più allungata rispetto a quella dell'insegna usata attualmente.
- n. 6 Un Vampire di Scuola-Caccia con la particolarità di portare sul timone l'insegna del 4° Stormo.
- n. 7 Velivolo della Pattuglia Acrobatica del Cavallino Rampante. Le coccarde alari sono oscurate da una fascia nera.
- n. 8 Posizione e dimensione delle fascie alari del velivolo precedente. Il colore è nero opaco.
- n. 9 Un Vampire di Scuola-Caccia. Si tratta probabilmente di un veivolo del "Nucleo Addestramento Velivoli a Reazione"; mancano le coccarde alari.
- n. 10 Posizione e dimensione delle coccarde alari del velivolo del n. 6; sotto le ali sono riportate le coccarde del n. 1 nella posizione usuale, però più spostate verso l'estremità alare e quasi all'estremo di esse

TAVOLA B

La tavola raffigura un Vampire F.B.Mk.52 standard in scala 1:72.

- n. 1 Vista laterale delle rotaie dei missili.
- n. 2 Vista laterale delle ruote principali con la forma esatta del coprimozzo.
- n. 3 Viste laterali e dall'alto dei serbatoi ausiliari alari

I velivoli italiani in genere non abbondavano di scritte, specie dopo un po' di tempo passato al reparto; solo gli aerei nuovi portavano alcune iscrizioni in fusoliera, relative per lo più al motore; tutti invece portavano gli avvisi di pericolo sulle prese d'aria e sui flaps.

La loro forma e dimensione è riportata nella tavola B, il colore era rosso anche per le scritte; alle volte l'avviso sulla presa d'aria si limitava ad una semplice scritta rossa, larga il doppio del consueto, parallela al bordo della presa d'aria stessa (per esempio basta guardare la foto del velivolo 4-16 in cui è chiaramente visibile tale sistemazione).

Per la disposizione delle M.M. il discorso si complica; infatti o non venivano riportate oppure lo erano ma in modo particolare, la disposizione più usuale era a cavallo delle travi di coda, molto vicino ai timoni verticali; alle volte erano anche riportate lungo l'asse del trave, sempre nella identica posizione.

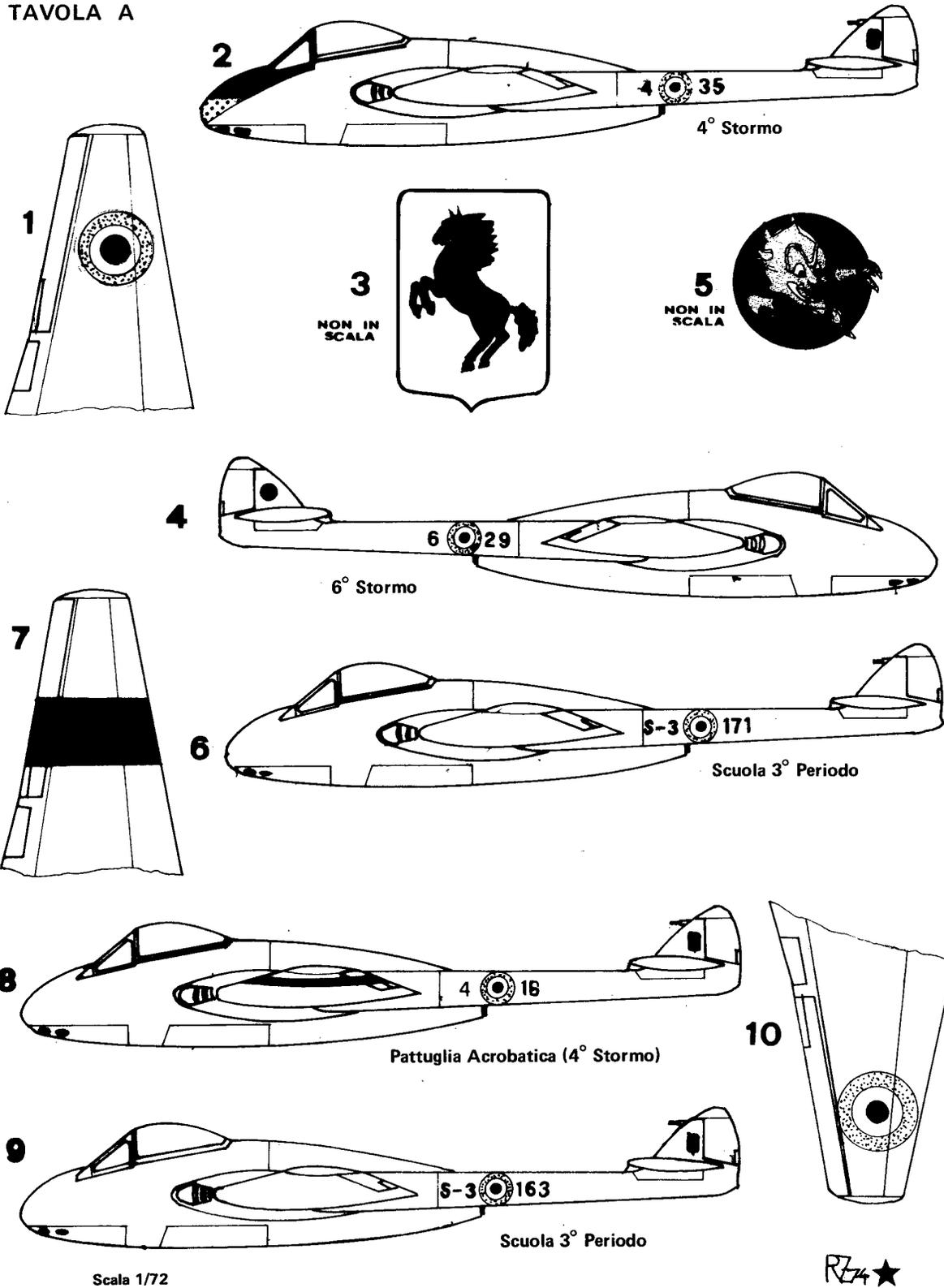


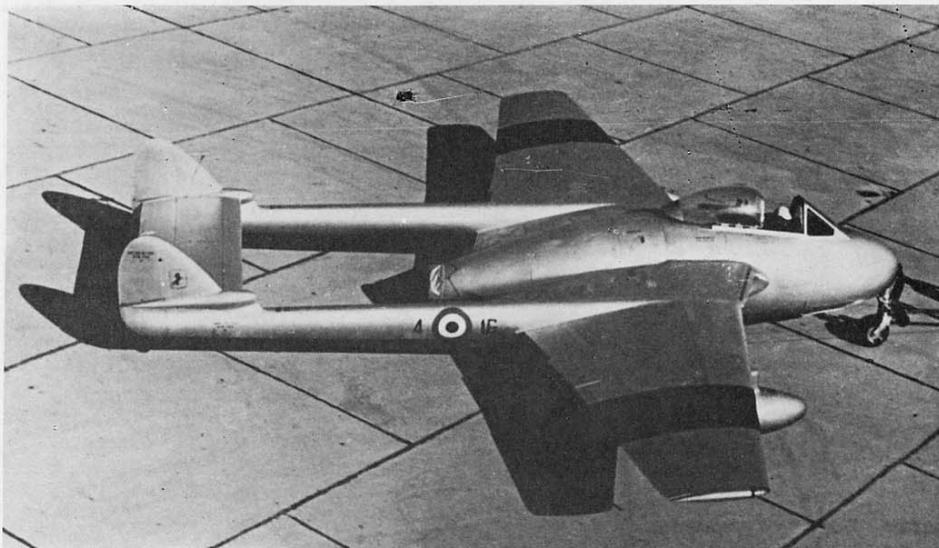
Non conosciamo i motivi per cui il malcapitato sia vittima dello scherzo, ma l'immagine permette di apprezzare la tipica posizione della matricola militare (M.M. 6129) a cavallo delle travi di coda e il distintivo del 4° Stormo su fondo bianco anziché alluminio.

(Foto A.M.I.)

D.H. VAMPIRE F.B. Mk.52 IN SERVIZIO PRESSO L'A.M.I.

TAVOLA A



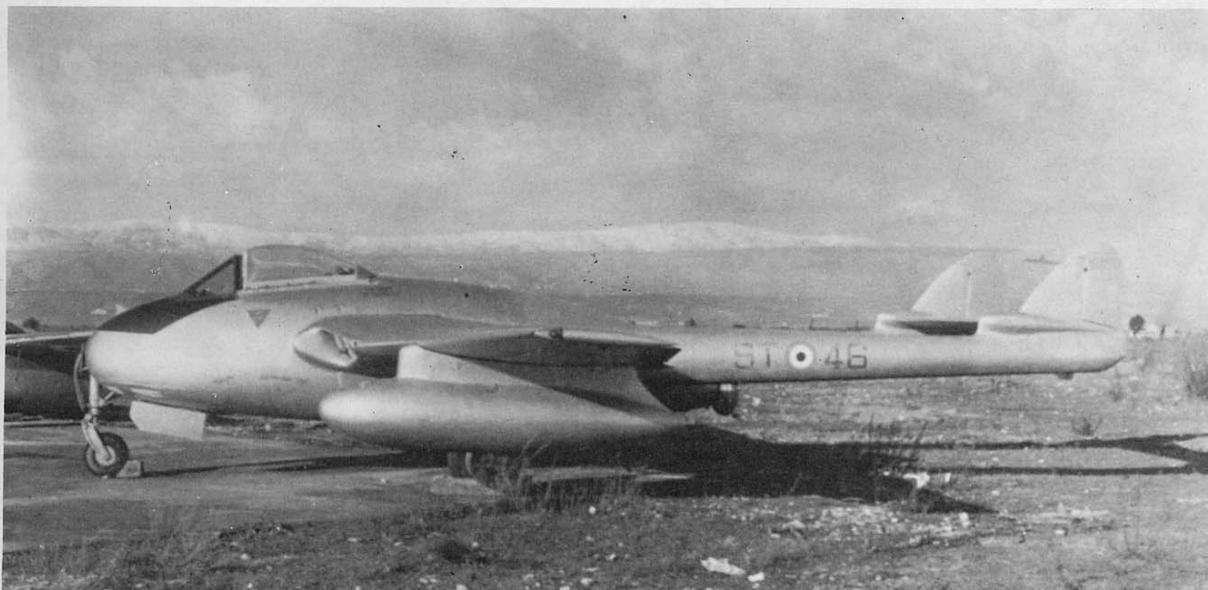


Vista dall'alto di un Vampire della Pattuglia Acrobatica formata da velivoli del 4° Stormo. Si ritiene che la fascia che oscura le coccarde alari sia nera.
(A.M.I. tramite R Zambon)



Questo Vampire colto in fase di decollo durante le manovre P.A.M. ad Amendola nel settembre del 1951 mostra chiaramente come il numero individuale (S-3 156) fosse riportato in nero sotto le ali, ma suddiviso nei due gruppi di cifre "31" e "56".
(Foto A.M.I.)

Sempre ad Amendola è stato fotografato in anni più recenti questo velivolo; la sigla ST dovrebbe indicare Scuola Turbogetti. Il numero individuale "46" è ripetuto sul portello frontale del carrello anteriore. Notare l'assenza della coccarda sotto l'ala.
(Foto A.M.I.)



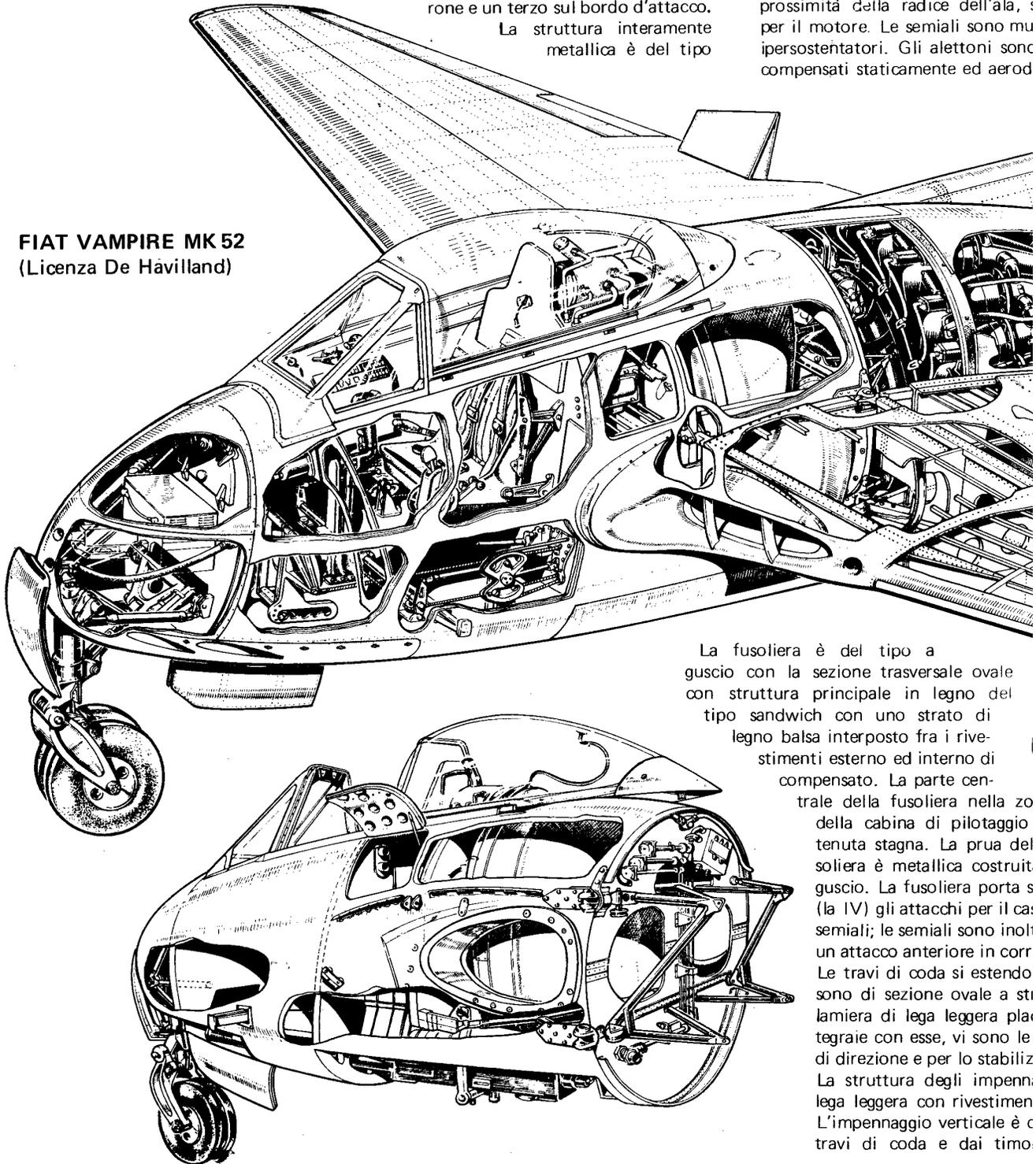
Monoplano a getto, ad ala media a sbalzo, due travi di coda, moreattore, monoposto da caccia. Costruzione metallica.

L'ala è monoplana a sbalzo con profilati speciali del tipo laminare ed è rastremata in spessore e profondità; è sostanzialmente costituita da due sbalzi recanti due estremità smontabili, che si collegano alla fusoliera mediante tre spinotti, due in corrispondenza del longherone e un terzo sul bordo d'attacco.

La struttura interamente metallica è del tipo

monolongherone con rivestimento tuito da un longherone principentine di lamiera stampata, corrento in lamiera placcata. Poster una trave di coda metallica la c della struttura della semiala ste: prossimità della radice dell'ala, s per il motore. Le semiali sono muipersostentatori. Gli alettoni sonc compensati staticamente ed aerod

FIAT VAMPIRE MK 52
(Licenza De Havilland)



La fusoliera è del tipo a guscio con la sezione trasversale ovale con struttura principale in legno del tipo sandwich con uno strato di legno balsa interposto fra i rivestimenti esterno ed interno di compensato. La parte centrale della fusoliera nella zo

della cabina di pilotaggio tenuta stagna. La prua del soliera è metallica costruit guscio. La fusoliera porta s (la IV) gli attacchi per il ca: semiali; le semiali sono inol un attacco anteriore in corr. Le travi di coda si estendo sono di sezione ovale a str lamiera di lega leggera pla: tegraie con esse, vi sono le di direzione e per lo stabiliz. La struttura degli impenn: lega leggera con rivestimen. L'impennaggio verticale è c travi di coda e dai timo.

...a flessione e torsione ed è costi-
 ...one a I, un falso longherone,
 ...o di irrigidimento e del rivesti-
 ...ciascuna semiala si estende
 ...interiore fa parte integrale
 ...ordo di attacco, in
 ...te le prese d'aria
 ...i di picchiata e di
 ...te metallici e
 ...nte.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Dimensioni

Apertura alare	11,582 m
Lunghezza	9,372 m
Altezza	1,880 m
Superficie alare	25 m ²

TURBOGETTO:
 D.H. Gobin 3 da 1520 Kg. Sp.

Pesi

Peso a vuoto	3.100 Kg
Carico utile	1.730 Kg
Peso totale	4.830 Kg
Carico alare	192,8 Kg/m ²
Carico per Kg di spinta	3,18 Kg/Kg

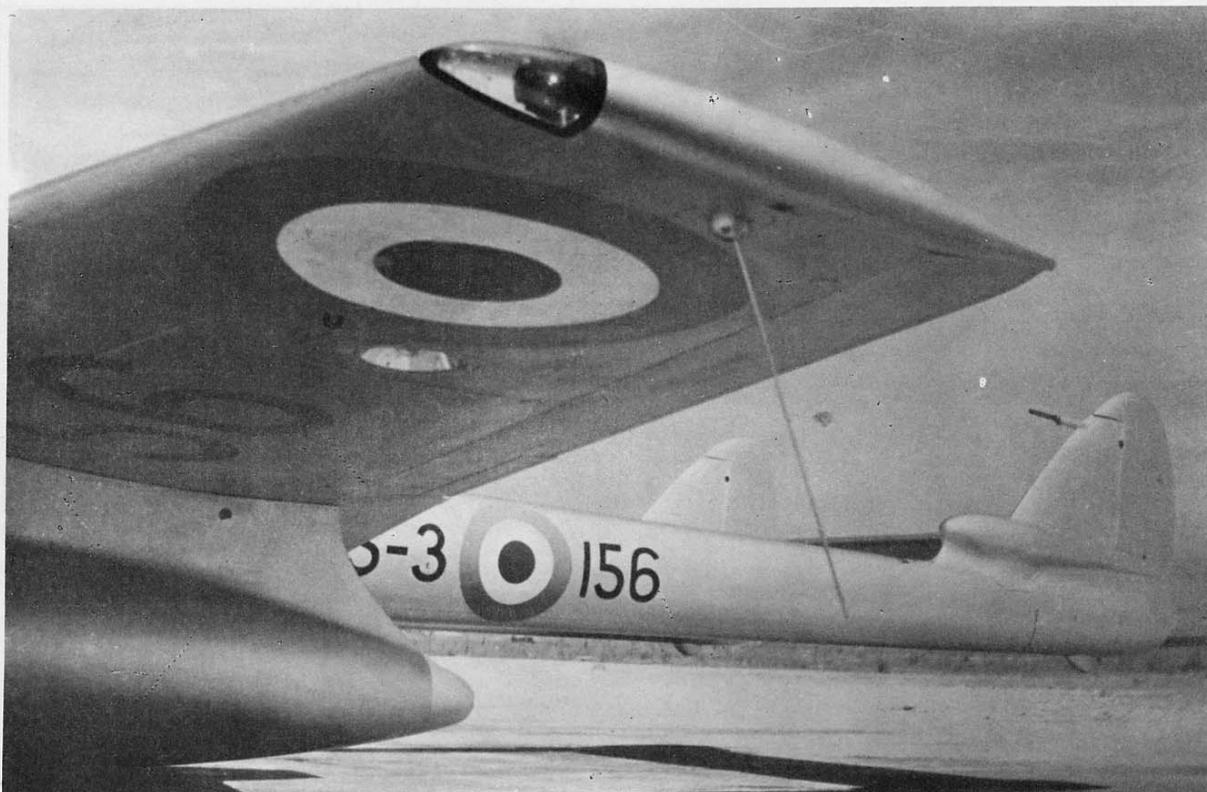
Prestazioni

Velocità massima	880 Km/h
Tangenza	13.900 m
Autonomia	1.200 Km

...orizzontale è si-
 ...tuato fra le travi di coda in
 ...posizione sopraelevata. Lo stabi-
 ...lizzatore è collegato in quattro punti alle
 ...derive. L'equilibratore è munito di alette di correzione
 ...d'assetto comandata dalla cabina di pilotaggio. I timoni di
 ...direzione sono muniti di compensatore regolabile a terra.

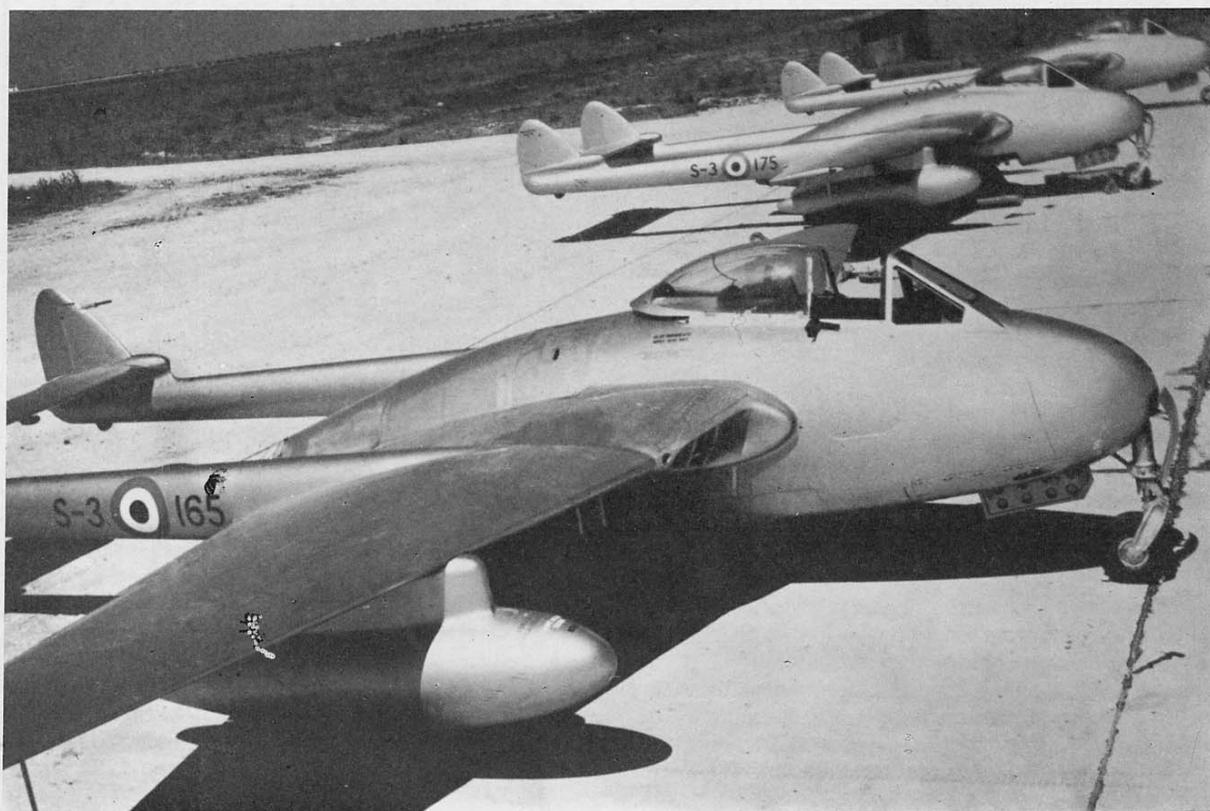
Il carrello di atterraggio è del tipo a traliccio retrattile: il carrello principale è costituito da due semicarrelli indipendenti a sbalzo, rientranti verso l'esterno in opportuni alloggiamenti situati nell'ala. Ogni gamba di forza è munita di ammortizzatore oleo-pneumatico del tipo Lockheed. Le ruote sono munite di freno pneumatico. Il carrello anteriore è del tipo a forcella oscillante con ruota orientabile e dispositivo di richiamo al centro. Il carrello è retrattile con movimento all'indietro, ed è munito di ammortizzatore oleo-pneumatico tipo Lockheed.

L'armamento di lancio è costituito da 4 cannoni Hispano Suiza cal. 20 montati in fusoliera in un vano sotto il pavimento del posto di pilotaggio. Sotto le ali possono essere montate bombe o razzi nelle seguenti combinazioni: 2 bombe da 227 Kg; oppure 2 bombe da 227 Kg e 8 razzi da 27 Kg; oppure 2 bombe da 454 Kg.



Questa vista parziale di un velivolo della Scuola 3° Periodo permette di ben apprezzare alcuni dettagli (antenna a frusta, luci di posizione e faro di atterraggio) e il posizionamento della coccarda e del numero individuale sotto l'ala.

(Foto A.M.I.)

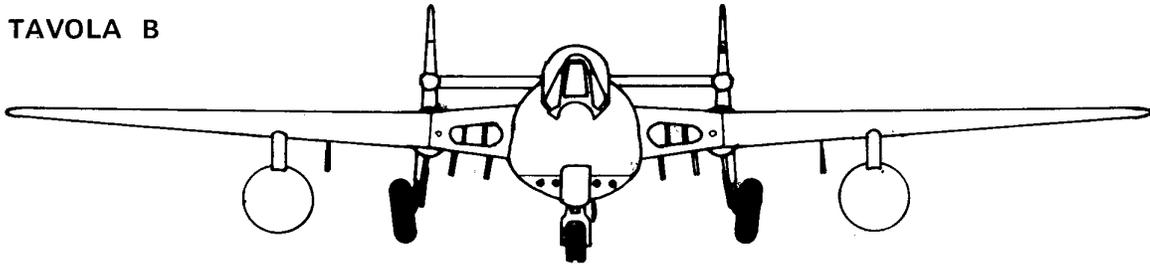


In questa inquadratura di Vampire fotografati ad Amendola nel 1951 si possono notare altri particolari quali la configurazione della cappottina e le scritte sulle taniche alari.

(Foto A.M.I.)

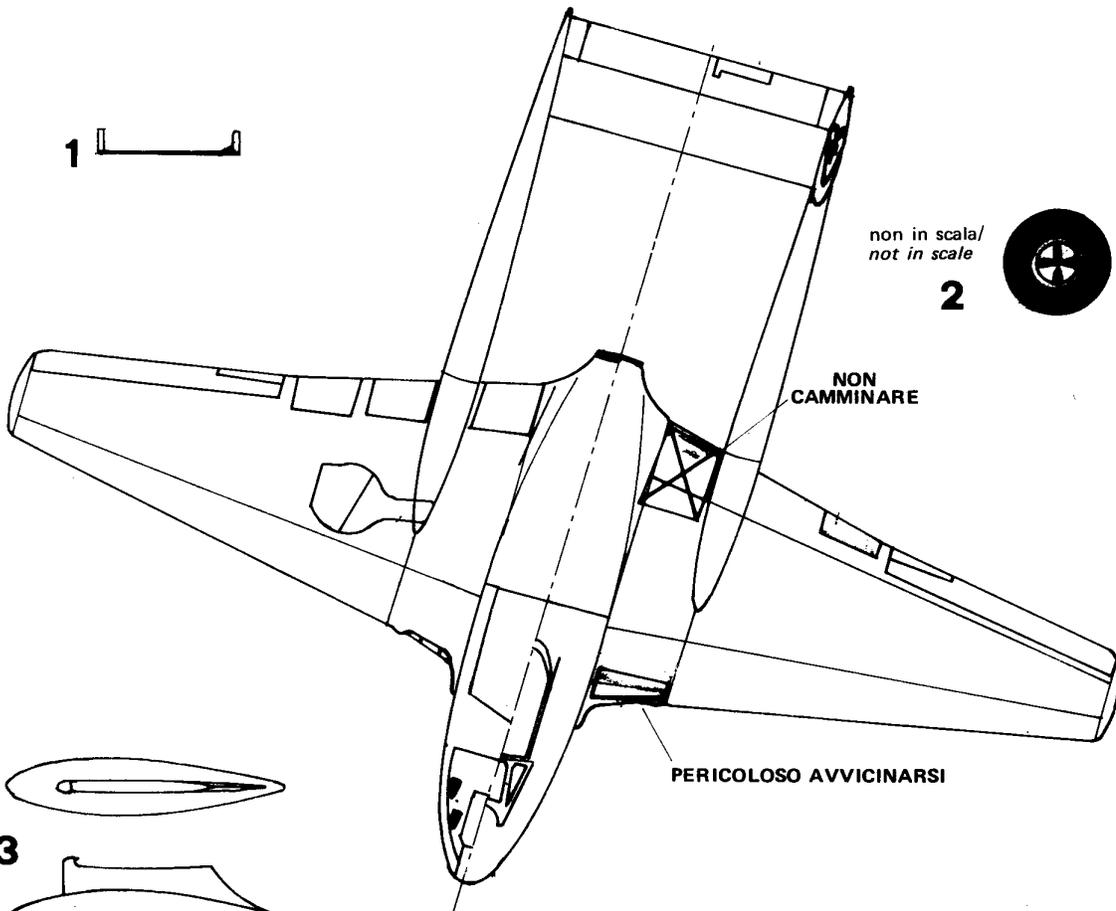
D.H. VAMPIRE F.B. Mk.52

TAVOLA B



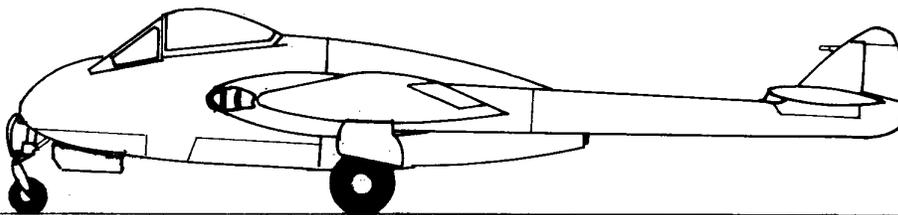
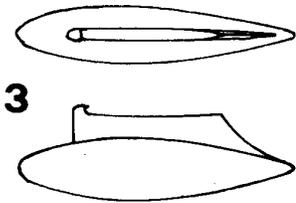
non in scala/
not in scale

2



NON
CAMMINARE

PERICOLOSO AVVICINARSI



Scala 1/72



IL MODELLO

L'unico modello disponibile in commercio del Vampire è quello della FROG in scala 1:72. Dicendo FROG si sa già di che si tratta: un modello decente, esatto dimensionalmente ma bisognoso di un certo lavoro.

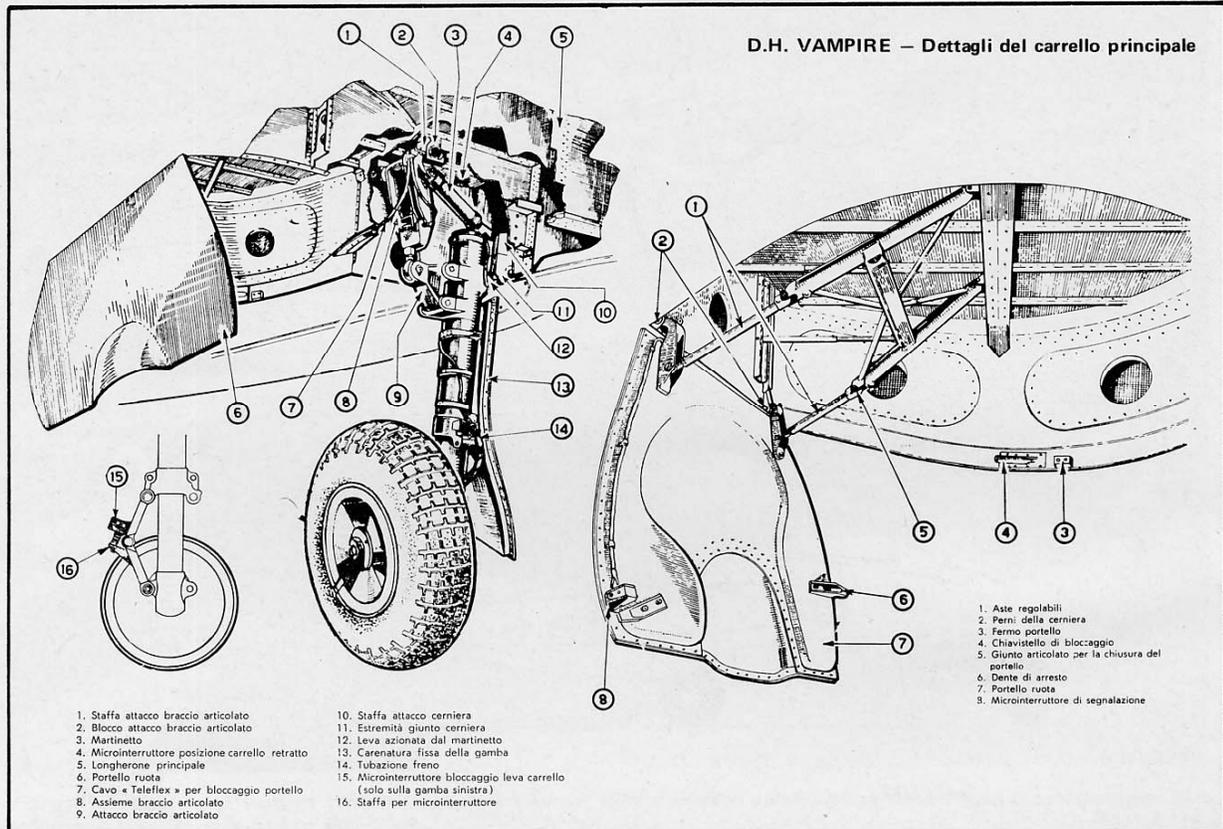
Primo (e grave) neo di kit è la forma della cappottina; conviene eliminarla totalmente e sostituirla con una nuova, costruita in PVC, basandosi sulle foto per la forma; ultimata la cappottina si passa al dettaglio degli interni, una buona guida è il disegno pubblicato a pag. 244 del n. 11 - Giugno '73 di JP 4. (sui n. 10 - Aprile '73 è stato pubblicato un servizio monografico sul Vampire con ottime foto cui si consiglia di dare un'occhiata prima di fare un modello, inoltre in n. 9 - Settembre '74 della stessa rivista ha pubblicato un articolo modellistico sul Vampire).

Infine si passa al carrello: si assottigliano tutti gli sportelli, si eliminano le ruote principali e si sostituiscono con altre che abbiano lo stesso diametro e spessore e con i coprimozzo dettagliati secondo il disegno della tavola B; infine si monta il modello badando al corretto diedro delle ali e delle travi di coda, si stucca (abbondantemente) e si vernicia. Volendo si possono aggiungere i carichi esterni; i serbatoi vanno autocostruiti secondo i disegni; per le rotaie dei razzi si possono usare quelle del Sea Hawk della FROG opportunamente modificate; i razzi possono essere prelevati dallo Wyvern (sempre della FROG), assolutamente non vanno bene quelli del Mosquito Airfix perchè differenti e con rotaie di lancio diverse. I vari particolari esterni (antenne, rompiflusso delle prese d'aria, ecc.) vanno aggiunti osservandone l'esatta forma e dimensione sulle foto e sui disegni.

R. ZAMBON

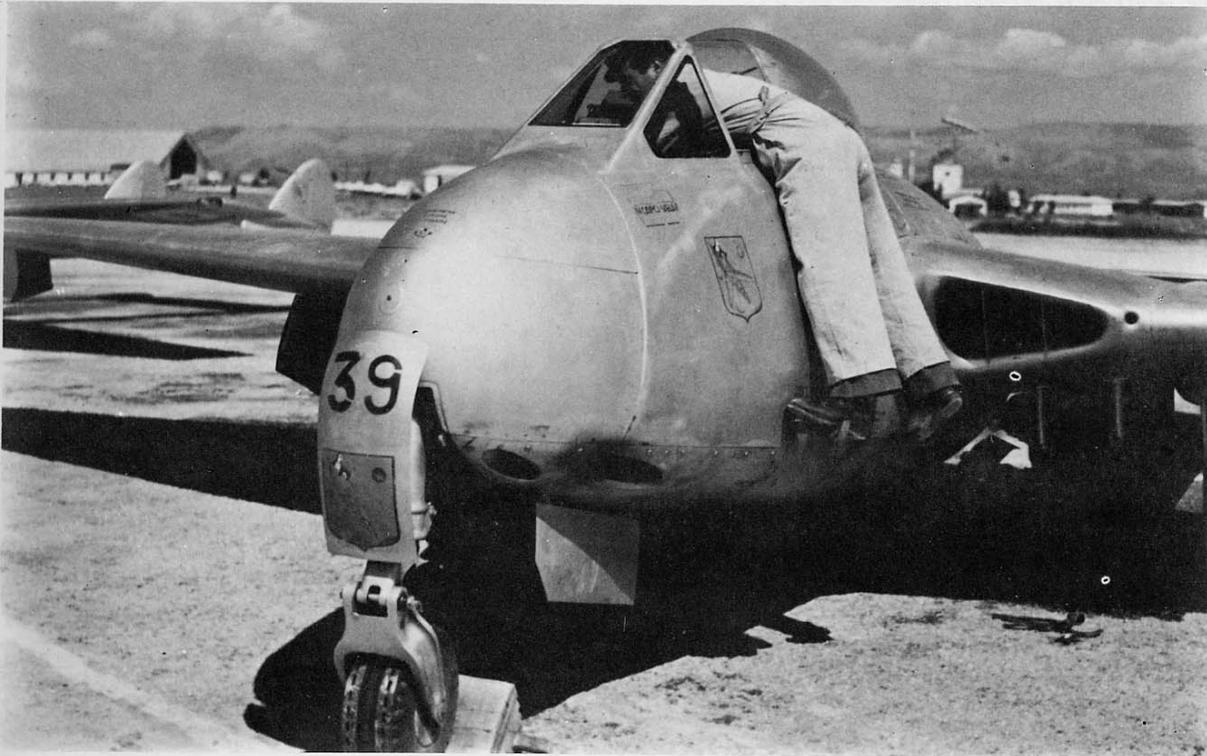


La presenza del numero individuale (o delle ultime due cifre quando queste erano tre) sul portello frontale del carrello anteriore costituiva una norma per i Vampire. Atipica è invece la ripetizione del distintivo. (Foto A.M.I.)





Riteniamo che le tre foto qui presentate siano particolarmente interessanti oltre che inedite. Esse mostrano dei Vampire del Nucleo Addestramento Volo a Reazione colti ad Amendola nell'aprile del 1953. Il Reparto è il diretto successore della Scuola 3° Periodo (vedi foto a pag. 14) ed il suo compito era l'addestramento degli allievi sottufficiali di complemento. Lo stemma rappresenta un pinguino abbarbicato sul muso di un velivolo a reazione stilizzato che si allontana dalla Terra e si avventura nello spazio popolato da stelle e pianeti tra cui sono riconoscibili la Luna e Saturno. Non siamo in grado di indicarne i colori, ma facciamo notare la sua insolita disposizione in cinque punti (deriva, fiancata fusoliera e portello carrello). Sulla deriva a volte compare sulla parte fissa a volte su quella mobile (velivolo in quarta posizione). La numerazione si è trasformata da S-3 1XY a S-7 XY, ma non sappiamo spiegare il significato del "7".
 (Foto A.M.I.)



Interessante in questo primo piano l'insolita presenza sotto cappottina delle targhe per indicare i responsabili della assistenza a terra (CAPO VELIV. e V. CAPO VELIV.). Da una foto qui non pubblicata sembrerebbe che per questi velivoli la numerazione di Reparto ed individuale riportata sotto le ali sia con cifre bianche anziché nere. Si noti anche il particolare disegno del battistrada del carrello anteriore.
 (Foto A.M.I.)

il pannello strumenti; quest'ultimo va anch'esso prima disegnato su plasticard di spessore 0,5 m.m; si tracciano i vari cerchi della strumentazione con punte da 1,3 m.m e 1m.m. Il plasticard di fondo, in corrispondenza dei fori della strumentazione va dipinto in nero opaco, per il resto (nel caso del "2001") va dipinto in argento opaco come tutti gli interni.

Il vero e proprio pannello strumenti, dopo averlo, come detto, sagomato e forato va incollato sulla base e verniciato in nero opaco avendo cura di non verniciare il bordo interno dei fori praticati (Vedere disegno).

Questo velivolo, inoltre mancava del collimatore, del resto installabile sugli esemplari del periodo bellico. Il seggiolino va un po' risagomato secondo i disegni. Infine per non lasciare tutto questo lavoro poco visibile dall'esterno si possono aprire i finestrini della cappottina oppure separare la stessa dal parabrezza e ribaltarla sul lato destro.

Tinteggiatura: come d'uso nel dopoguerra questo velivolo era dipinto in argento più o meno opaco a seconda del grado di usura.

Per rifare questo tipo di tinta si è adoperato l'argento del barattolino del "LUCENTAL" (si trova dal ferramenta costa 200 lire e ce n'è tanta) mischiato con del bianco opaco in varie proporzioni a seconda della lucentezza che si vuole ottenere; poi si ripassa sull'argento del trasparente opaco con una punta di trasparente lucido. Per ottenere dei buoni risultati è consigliabile l'uso di una aero-penna. Si noti che il cofano motore era leggermente più brillante del resto dell'aereo. L'elica va dipinta in nero opaco con le estremità in giallo.

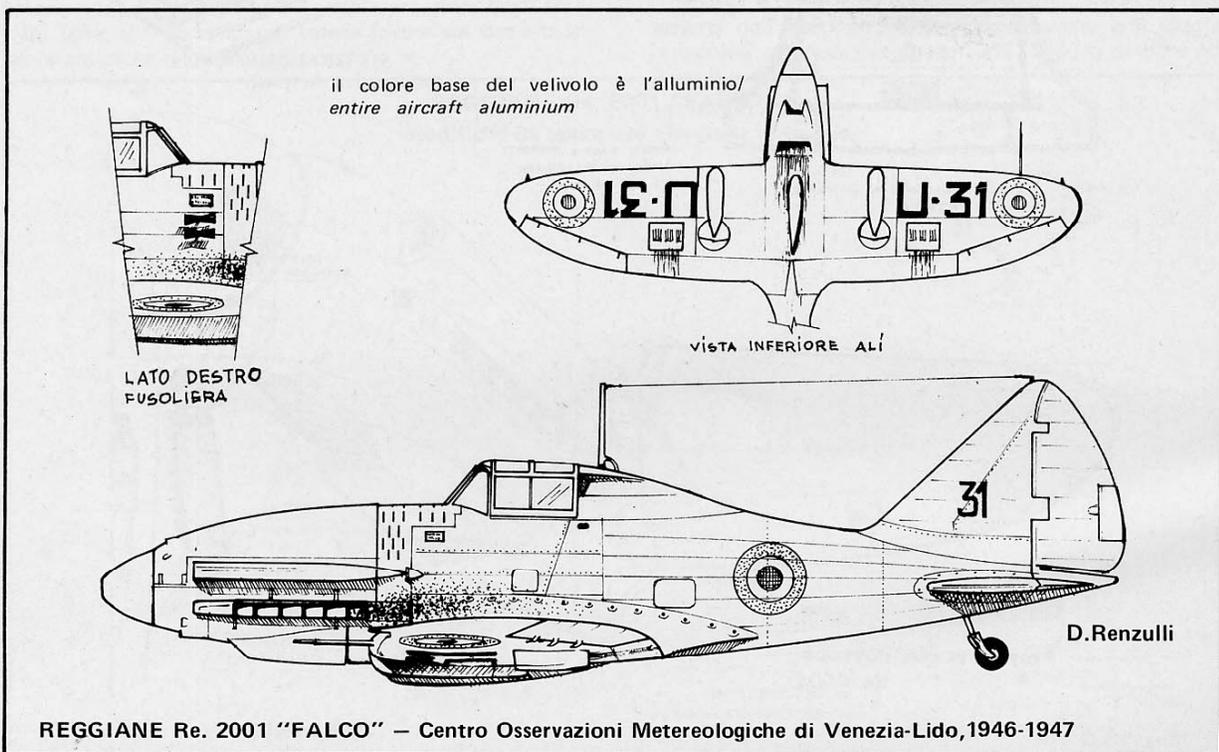
Decals: si adoperano le coccarde del foglio ITAL-TRANSFER ITS 01; occorrono quella da ϕ 12m.m. anche se può sembrare strano che in fusoliera fossero applicate delle coccarde così grandi.

Per le sigle U-31, dipinte sotto le ali, si può utilizzare il foglio ITS 02.

D. RENZULLI



Questa insolita angolazione permette di rilevare diversi particolari utili a completare quanto indicato nell'articolo. Innanzi tutto la disposizione e la forma delle varie prese d'aria; poi la presenza delle "walk-way" che contrastano in modo netto con le superfici delle ali la cui vernice si è talmente consumata da lasciare ampie zone allo stato di "bare metal".
(Foto A.M.I.)



REGGIANE Re. 2001 "FALCO" – Centro Osservazioni Metereologiche di Venezia-Lido, 1946-1947

SCHWERER PANZERSPAHWAGEN (Fn) 232 (8 Rad)

Alcuni cenni tecnico-costruttivi su questo modello realizzato in maniera eccellente dalla TAMIYA; premesso che si riferiscono al SdKfz 231 (8 Rad) di cui il SdKfz 232 è un derivato.

Lo studio dell'autoblinda fu iniziato nel 1935 e appena dopo 3 anni il primo esemplare entrò in servizio.

Il progetto originario prevedeva l'impiego di uno chassis di 10 ruote, ma a causa del costo elevato si ripiegò sull'uso dello chassis a 8 ruote tipo "GS"; con la collaborazione della DAIMLER-BENZ della MAGIRUS e della BÜSSING-NAG se ne iniziò la produzione nel 1937 e sino al gennaio 1942 ne vennero costruiti 1.235 esemplari nelle quattro versioni:

SdKfz 231 — autoblinda pesante con il 2 cm. KwK ed MG 34

SdKfz 232 — autoblinda pesante con il 2 cm. KwK ed MG 34 ed antenna a reticolo

SdKfz 233 — autoblinda pesante con il 7,5 cm. KwK a torretta fissa e cielo aperto

SdKfz 263 — autoblinda pesante con 1 antenna a reticolo.

NOTE COSTRUTTIVE:

Peso: 7,57 Ton.

Lunghezza: 5,816 m.

Larghezza: 2,209 m.

Altezza: 2,895 m.

Velocità max: 100 Km/h

Velocità nor.: 85,3 Km/h su terreno buono

Corazzatura: davanti 14,5 mm. (in seguito 30 mm.); sopra 5,0 mm. — rimanente 8,0 mm.

Armamento: un cannone da 20 mm. tipo KwK-30 (poi KwK-38); una mitragliatrice MG 34 da 7,92 mm.

Motore: tipo "L8V" BUSSING-NAG a 8 cilindri a "V" di 152 C.V. a 3.000 g/l' (poi 182 C.V.)

Equipaggio: quattro uomini — comandante e mitragliere in torretta, autista, operatore radio

Raggio d'azione: 299,300 Km.

Apparecchiatura radio: tipo Fu-II (poi Fu-12) con antenna BÜGEL di 100 watt di potenza ed una portata di 50 Km.

CONSIDERAZIONI:

Il SdKfz 231 e sue varianti fu presente su tutti i fronti anche dopo la sua sostituzione con il nuovo SdKfz 234 "PUMA"; fu chiamato l'"occhio della divisione" per i suoi compiti di ricognizione; aveva le sospensioni indipendenti su tutte le ruote; doppia guida (davanti e dietro); buona velocità su terreno vario però presentava gli inconvenienti di essere poco corazzato, troppo alto e a causa dell'apparecchiatura radio l'abitacolo risultava ristretto per l'equipaggio.

Esso fu indubbiamente uno dei migliori autoblindo usati nella II Guerra Mondiale ed influenzò la costruzione di veicoli simili in molti paesi.

MONTAGGIO:

E' sufficiente seguire le istruzioni contenute nella scatola ed il montaggio non presenta difficoltà, bisognerà però scegliere prima il modello che si vuole costruire, tipo SdKfz 231 o SdKfz 232, il periodo ed il teatro operativo.

Per il 231 è necessario stuccare opportunamente i fori d'incastro dei sostegni dell'antenna sia sulla parte posteriore che sulla torretta; bisogna tenere presente anche che fino al 1940 non era applicato lo scudo frontale, i fumogeni, la ruota di scorta ed il "crick" segnato con il C 15 ma bensì l'altro "crick".

PICCOLE MODIFICHE:

Per rendere più reale il modello è necessario forare le estremità del cannone, della MG, dei due clackson e dei tubi di scappamento.

Più difficoltosa ma di grande effetto è la ricostruzione delle protezioni degli scarichi (parti C 13 e C 14) che nella scatola sono di plastica piena, mentre in realtà erano in lamiera forata a croce.

Consigliamo l'uso della retina-filtro dei carburatori o consimili, che opportunamente sagomata sui pezzi C 13 e C 14, ritagliata, va ripristinata con l'intelaiatura costruita con striscioline di carta lungo i bordi delle sagome così ottenute.

L'applicazione, dopo aver riempito con lo stucco gli intagli degli scarichi, va fatta costruendo con la carta o plastica, le staffe in misura tale che le grate risultino quasi appoggiate sulla parte esterna della carrozzeria e dall'altra interna avranno l'altezza della protezione.

Altra aggiunta che si può fare è quella delle 10 staffe di fissaggio del telone, attorno alla base della torretta, sullo scafo (vedi disegno della scatola).

In particolare per il 232 si può:

1) aggiungere un corrimano semicircolare sul davanti dei tre piloni di sostegno dell'antenna sulla torretta, a mezza altezza; mettere un cavo che dall'antenna vada su di un isolatore posto vicino al finestrino laterale sinistro della torretta;

2) applicare sullo scafo un isolatore (ottenuto tagliando l'estremità di un bossolo di proiettile) a circa 2/3, sulla destra, dalla feritoia del motore e la torretta; applicare all'isolatore un filo che termini all'antenna sul pilone di destra posteriore, creando così il collegamento antenna-radio.

COLORAZIONE:

Il primo modello è dipinto in "GERMAN PANZER GREY" Humbrol HM 4, le ruote con 3/4 di nero opaco Humbrol 33 ed 1/4 di grigio Humbrol 28.



Modifica all'antenna semicircolare montata sui bracci di sostegno dell'antenna principale. Si noti il raccordo tra la predetta antenna e l'isolatore sulla torretta.

(Foto dell'autore)

Per rendere il modello più "vissuto" si ritocca nei punti di usura con del nero, del ruggine, e dell'argento (tutti molto diluiti e meglio se "spruzzati") a seconda che ci siano macchie d'olio, striature, ecc.

IL TUTTO CON PARSIMONIA E BUON SENSO!

Il modello è ambientato nell'anno 1941 durante la campagna di Francia e rappresenta in particolare un SdKfz 232 del I battaglione di ricognizione della 11ª divisione Panzer, meglio conosciuta come "Divisione Fantasma".

Il secondo modello è un SdKfz 232 "Afrika-Korps".

Anche questo modello è stato dapprima verniciato in Panzer Grey, poi sopra con il colore sabbia Humbrol HI 4.

Per un maggiore realismo si può togliere un po' di vernice dalle parti più esposte con una pezzola imbevuta di diluente, ridipingere poi a spruzzo con il color sabbia quelle parti che ora appaiono di color grigio sfumando opportunamente.

Il modello rappresenta un SdKfz della 15ª Divisione Panzer "Afrika Korps" e naturalmente è ambientato in Africa Settentrionale nel 1942.

Sperando di essere stati chiari nelle spiegazioni, auguriamo a tutti gli appassionati un "buon modello".

I soci I.P.M.S. — Centro di Trieste

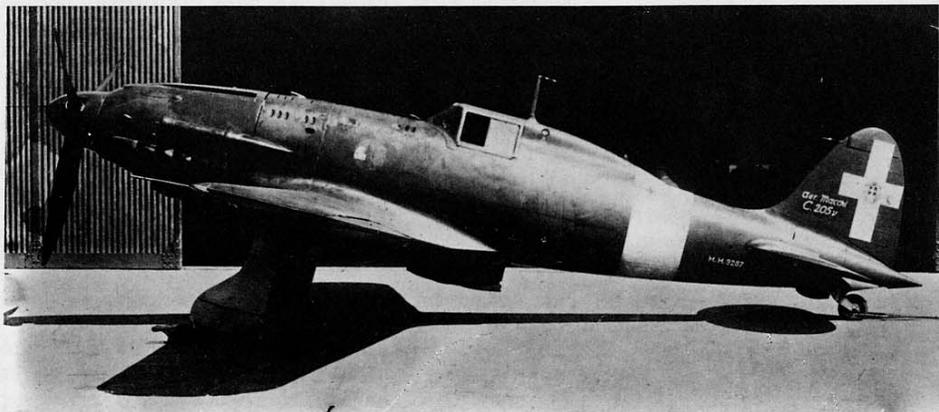
Livio BUTTIGNONI

Giorgio CAPPONI

BIBLIOGRAFIA

Squadron/Armor n. 4 — Panzerspähwagen in action
Panzer Grenadiers — P. Chamberlain & C. Ellis
German Tank 1914/1945 — B.T. White
The Panzer Division — M. Windrow
Military Vehicle Markings — T. Wise
Tactical Sign & National Identification Marks — T. Wise
Wehrmacht Divisional Signs 1938/1945 — T. Hartmann
Wehrmacht Camouflage & Markings 1939/1945 — W.J.K. Davies
Modellismo Militare
Airfix Magazine

SUPERMODEL M.C. 205 V - RECENSIONE DEL MODELLO



Vista di profilo del prototipo del Macchi 205V (M.M.9287) ricavato trasformando direttamente un esemplare di serie del 202. (Foto A.M.I.)

Abbiamo appena ricevuto il modello e ci affrettiamo a farne una prima rapida recensione. Lo abbiamo ricevuto senza scatola e fogli di istruzione, solo i due tralicci contenenti 47 parti, stampate in plastica grigia, totalmente prive di sbavature, quattro parti trasparenti due per la cappottina e due per le luci di via, due ciambelline in vinyl nero ed il foglio di decals. Non sappiamo il suo prezzo nè quando sarà messo in commercio.

Il modello risulta perfettamente in scala. La pannellatura, riprodotta in sbalzo, è in massima parte esatta, buona la resa delle parti telate. Troppo grandi le quattro prese d'aria sul muso. Un po' scarno l'interno dell'abitacolo composto da seggiolino e mensola porta strumenti. Simpatico il sistema delle gomme in vinyl anche se a mio avviso non aggiungono granchè al modello finito se non l'onore di essere il primo kit in scala 1/72 con ruote similgomma. Il montaggio è semplice e non presenta particolari difficoltà, ciò è avvalorato dal fatto che lo si è montato pur non disponendo del foglio di istruzioni. La giunzione alla fusoliera è l'unico punto critico e richiede una abbondante staccatura. Ottimo il foglio di decals che copre la gamma di insegne portate da questo velivolo. Anche in ciò la Supermodel detiene un primato ed è quello di avere immesso sul mercato il primo modello con decals trasferibili a secco.

Ed ora veniamo al punto di maggiore interesse cioè

la fedeltà di riproduzione del modello. Con gran rammarico devo dire che non ci siamo.

Visto in pianta è lui e non vi sono dubbi, frontalmente la resa è buona ma dove perlomeno rimango perplesso è nella vista laterale. Qui di seguito elenco ciò che secondo me non va tralasciando i dettagli e le eventuali modifiche in quanto l'argomento verrà ripreso e sviscerato in un prossimo Notiziario con l'ausilio di foto e disegni particolareggiati:

a) Il diametro alla base dell'ogiva dovrebbe essere minore e l'elica posizionata circa a metà della stessa;

b) Il profilo superiore è senz'altro più raccordato, è un arco continuo che partendo dal troncone di coda arriva all'estremità anteriore della pannellatura delle mitragliere per poi abbassarsi bruscamente fino alla base dell'ogiva;

c) L'apertura dell'abitacolo è troppo profonda e di conseguenza non ci stiamo con la proporzione della cappottina;

d) La tipica gobba dietro l'abitacolo è troppo alta, ciò inficia la sua curva di raccordo con la fusoliera;

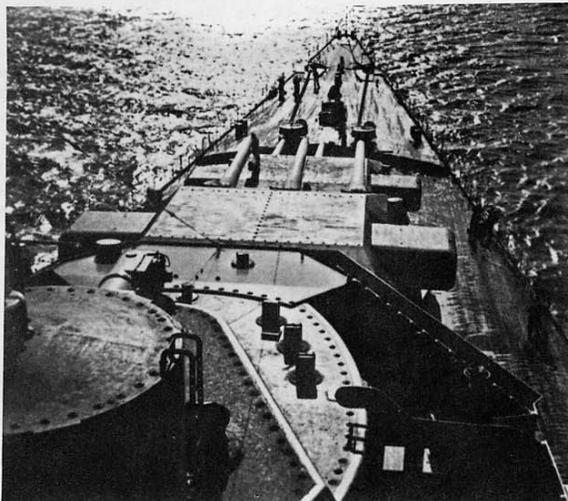
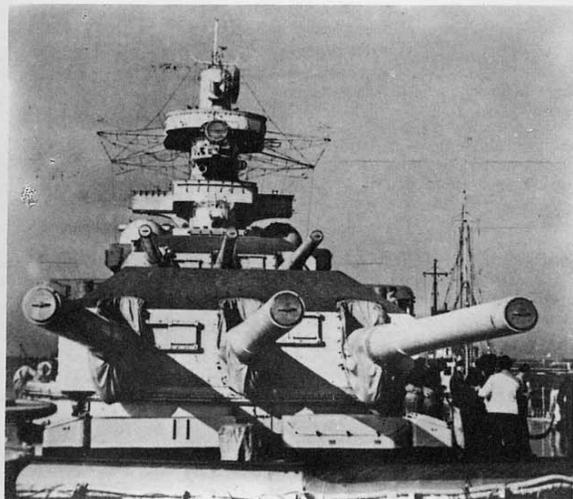
e) La parte fissa del timone direzionale dovrebbe essere leggermente più larga.

Tutte differenze minime ma che sommate l'una all'altra alterano completamente la sagoma del velivolo.

Peccato! con un po' più di attenzione avremo avuto a disposizione un meraviglioso MC 205.

E. NOCERA

K.M. SCHARNORST



Come spesso succede, preparando l'articolo sulla Scharnhorst pubblicato nel 6/3 siamo riusciti a trovare a fatica una sola foto. I contatti avviati a tale scopo hanno però dato dei risultati "a scoppio ritardato" che qui presentiamo. Le prime quattro foto (Fieguth via MODEL-FAN) probabilmente sono state scattate dopo il rientro in Germania dell'unità. La quinta foto (Bunder-sarchivs-Coblenza), secondo la didascalia, mostra la Scharnhorst in navigazione nell'Atlantico un pò infuriato. Si dovrebbe poter distinguere sulla poppa la mimetizzazione con andamento leggermente diverso rispetto a quando indicato nel disegno della Tav. 1.

SUMMARY

Tintaggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica – *This third article on the subject of camouflage and markings of Regia Aeronautica aircraft marks a major break-through in an area where little information based on official documentation has been so far available. One of the major tasks, as better "the major task", set by IPMS-Italy is the search for such official documentation in contrast with the widespread belief that the problem was handled at the time in a "latin fashion", i.e. entirely at random. After years of painstaking researches, the results are showing off and subsequent to the exact dimensions and shape of the wing fascis (see Vol. 6, n. 2) we are now able to present for the first time the official list of colours employed in 1940. For the moment the colours are referred to chips of Federal Standard 595 a, but in the future appropriate chips will be prepared and distributed.*

Ritorna il "Segmentanstrichen" – *Apparently the particular configuration adopted by various air forces for camouflage reflects, among other things, the mentality and the inclination dominating in the country of origin. Proof of this can be considered the fact that after a period of interlude where standard NATO patterns were used since the end of WWII, the Luftwaffe is now returned to a geometrical design as evidenced by the schemes of the Phantom reproduced through the kind courtesy of the German magazine "Modell Fan".*

Alcioni con la svastica – *Cant-Z.1007ter dell'Aviazione Nazionale Repubblicana* – *Contrary to what could be concluded at first sight the Cant-Z.1007 bis and ter sporting the German cross and svastika were not in force with the Luftwaffe, but operated with the bomber Squadriglia E. Muti of the R.S.I. Probably the lack of R.S.I. markings similar to those used by fighter and torpedo bomber units (two fascis in a square and "postage stamp" flag) were not employed for reasons of opportunity considering the offensive nature of the bomber unit.*

D.H. 100 Vampire Mk. 52 in servizio presso l'A.M.I. – *The twin boom jet fighter marked the transition of the Italian Air Force from propeller to turbojet. The article provides markings information for a/c used by various units of the I.A.F., while the finish consisted in the standard aluminium paint scheme typical for British equipment of the period. Suggestions and details illustrations are also provided in order to improve the basic kit.*

Reggiane Re. 2001 "Falco II" – *This article has two objectives. First to provide guidance for correcting some faults of the Supermodel kit (notably the forward location of the horizontal tailplane and the incorrect wing planform) and for adding some details. The second purpose is to present a marking scheme sported by some Re. 2001 used after the war in Venice for meteorological work.*

Schwerer Panzerspahawagen (Fn) 232 (8 Rad) – *Detailing, conversion work and camouflage concerning the kit of a well known soft skin vehicle widely employed by the German Army during the II W.W.*

Supermodel M.C. 205V – *Recensione del modello* – *The Italian firm Supermodel will shortly issue a new kit in 1/72 of the Veltro fighter and some preliminary comments based on examination of a pre-production sample are given. A novel feature is the inclusion of a dry transfer as opposed to water decal and vinyl tires.*

Kriegsmarine Scharnhorst – *Vol. 6/3 of II Notiziario had an article on this German warship, but some interesting pictures arrived too late for publication and are therefore presented in this issue.*

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



Casallino 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.

NOVITA' IN ARRIVO

ITALAEREI

1/72 Junkers Ju 86 D1	L. 3.000(?)
Caproni Ca 311	L. 3.000(?)
1/35 Horch KFZ I5	L. 3.000(?)
Italian Paratroops Div. Folgore	L. 950

SUPERMODEL

1/72 Macchi 205	L. 800(?)
-----------------	-----------

ESCI

1/9 Kettenkrad	L. 12.000
1/72 Marder III	L. 800
Hetzer	L. 800

TAMIYA

1/35 Ge. Anticarro	L. 2.000
US Trasporto truppe	L. 6.800
US M3A1 Stuart	L. 3.600
US Anfibia	L. 3.200
US M60-A2	L. 8.600
1/12 Malboro Texaco	L. 17.900

MONOGRAM

1/48 Wright Bross	L. 2.500
Black Widow	L. 8.900
Devastator	L. 4.600
B17G Fortezza	L. 13.900
1/24 Ford Coupè 1930	L. 4.200
Ford Cabriolet 1930	L. 4.200
1/32 Sherman	L. 5.600

HASEGAWA

1/72 McDonnell Douglas F-15 Eagle	L. 2.800(?)
1/32 Boeing P-26A Peashooter	L. 6.500(?)

Vasto assortimento modellismo plastico
SEMPRE CONSIGLIATO PER I MODELLISTI

AEROPENNA R16 ugello 0,3	L. 23.000
COMPRESSORE per detta, 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

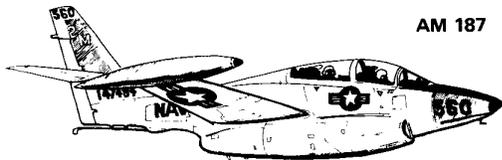
AIRMODEL - MODEL MARKET

NOVITA

Istruzioni in lingua Italiana

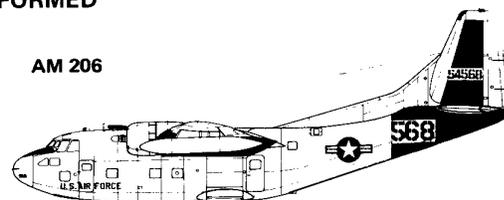
NOVITA

KIT VACUUM-FORMED



AM 187

N.A. T-2A/B BUCKEYE



AM 206

FAIRCHILD C-123 PROVIDER



AM 166

RYAN FR-1 FIREBALL

I kit qui mostrati si renderanno disponibili entro la fine di Febbraio 1975

PRENOTATELI

Si segnalano inoltre come prossimi arrivi:

- kit AM 162, He 46
- kit AM 192, Jetstar

NOSTRA ESCLUSIVA

Foglio di decal prodotto in Spagna relativo al periodo della Guerra Civile contenente: 30 svastiche in tre stili e misure diverse; 16 croci di S. Andrea in bianco e nero; 7 distintivi di reparto o individuali; combinazioni di numeri individuali.

Foglio SP-01 Lire 600

Per una perfetta rifinitura dei vostri modelli.
Per un perfetto grado di opacizzazione.

LETRACOTE MATT in confezione spray - L. 1800

NOSTRA PRODUZIONE

COMPRESSORE PER
AEROGRAFO

AERGET-HOBBY

cm. 23 x 17 x 14

L. 35.000

Aeropenna A52 L. 24.000

Imballaggio e spedizione
gratuita



Per il perfetto incollaggio dei kit vacuum-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 essere effettuato contemporaneamente all'ordine stesso e può avvenire tramite:

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

Per le spedizioni CONTRASSEGNO:

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