

speciale

NOTIZIARIO



Suggerimenti e Consigli	da vol. 4 N. 1	pag.	1
Graf Spee	" " 5 " 1	"	2
Re. 2001 "Falco II"	" " 6 " 4	"	4
F-84F/RF-84F	" " 5 " 2	"	7
Panzerkampfwagen IV	" " 7 " 1	"	8
Identificazione velivoli tedeschi nella II ^a G.M.	" " 7 " 4	"	10
Fiat/Ansaldo M.13/40	" " 5 " 3	"	14
Distintivi di grado su velivoli della R.A.	" " 5 " 4	"	18
C.R.D.A. Cant 1007Bis	" " 6 " 1	"	20
Macchi-Hanriot Hd1	" " 7 " 2	"	24
Savoia-Marchetti S. 79	" " 7 " 4	"	28
Morte di un Ussaro	" " 7 " 2	"	30
Mitsubishi A5M4 "Claude"	" " 7 " 4	"	32
MC 202 "Folgore"	" " 4 " 4	"	33
L.T.V. A-7B Corsair II	" " 7 " 1	"	35
Bf. 109 Repubblicani	" " 8 " 1	"	36

Il volumetto che ti presentiamo è stato stampato per dar modo a te e a tutti coloro che potenzialmente potrebbero far parte della nostra Associazione di rendersi conto degli argomenti normalmente trattati sulla nostra pubblicazione trimestrale.

Gli articoli in esso contenuti sono la ristampa integrale di articoli già apparsi su «Il Notiziario IPMS». La loro scelta è frutto di un compromesso e cioè, fornire al lettore una panoramica di ciò che normalmente pubblichiamo, (non dandogli un semplice catalogo ma una serie di articoli completi al quale ispirarsi) sfruttando in massima parte, incastrandole tra loro, le matrici già esistenti. Purtroppo nella costruzione di questo mosaico si sono dovuti lasciare in disparte, per motivi di spazio o di incastro, argomenti di un certo impegno come: la trattazione in più puntate della colorazione dei velivoli della R.A. dal 1939 al 1943, o i G55 della R.S.I. o, la aeropenna: struttura e utilizzo, e tanti altri che sarebbe troppo lungo elencare.

Come ti puoi facilmente rendere conto mancano le recensioni in genere. Ciò è dovuto non al compromesso di cui sopra ma al semplice motivo che ad esse dedichiamo parte del nostro bollettino mensile «Flash», lasciando al «Notiziario» solo quegli argomenti che riteniamo abbiano un valore immutato nel tempo cioè non deperibili ma caso mai ampliabili grazie alle continue ricerche dei soci.

SUGGERIMENTI E CONSIGLI

Premetto che molte di queste tecniche saranno ben note a diversi modellisti ma, appunto perchè presupposte e scontate dai "big", ritengo che non siano mai state sottolineate e che molti perciò le ignorino.

1) **Seghetto a caldo**: la plastica dei modelli può essere facilmente e pulitamente tagliata anche lungo una linea tortuosa con quel seghetto a resistenza della ditta Amati (funzionante con comuni pile da 4,5 volt) che viene usato per tagliare il polistirolo espanso per costruzioni, figure ecc. in vendita nei negozi di giocattoli e cartolerie.

Va benissimo anche per staccare i vari pezzi del modello dello "albero" di iniezione, specie quando il "cordone ombelicale" è grosso ed una forbice per unghie potrebbe danneggiare il pezzo un po' delicato.

2) **Trapanino**: un utensile utilissimo per infiniti lavori (forare, pulire, lucidare, smerigliare, scavare, ecc) è il trapano della ditta "LES APPLICATIONS RATIONNELLES" di Parigi, importato dalla Model Import, funzionante a batterie da 4,5 volt o meglio con trasformatore per treno elettrico a corrente continua.

È piccolo e maneggevole, è abbastanza preciso, fornito di 9 accessori (punte, mole, spazzole), con tre mandrini e possibilità di usare anche i moltissimi accessori Dremel.

Ha il grande pregio inoltre di costare circa 10.000 lire, molto meno quindi del trapano Dremel o addirittura di quelli da dentisti che alcuni usano.

3) **Gun Metal**: le mitragliatrici, pale, picconi ecc. dei carri armati, se dipinti prima in nero opaco o con argento e nero poi passandovi sopra ripetute volte una matita tenera e ben appuntita riceveranno dalla grafite una lucentezza molto simile al metallo brunito. Si può anche sporcare di argento lucido le protuberanze e spigoli per dare l'invecchiamento necessario.

Passando leggermente la punta della matita di taglio lungo gli spigoli, i bordi dei portelli ecc., dopo averli dipinti definitivamente si ottiene l'effetto del metallo portato allo scoperto da qualche tempo dal consumarsi della vernice. Passando un dito lungo lo spigolo poi si sfuma e si lucida la grafite.

Si potrà anche insistere maggiormente sui punti più sottoposti ad usura dalle scarpe dell'equipaggio e sulle maniglie dove può andare anche un po' di argento lucido.

Essenziale è sempre non esagerare e non lasciarsi trascinare dall'entusiasmo.

4) **Ruggine**: Si riesce facilmente ad ottenere l'effetto della ruggine sui fori dei proiettili, sui cardini ecc. dei carri usando colori ad acquarello. Sul carro ormai finito si bagna leggermente con un pennello pulito una zona un po' più ampia per ottenere una sfumatura soffice, poi con pennello sottile intinto in un po' di acquarello color terracotta o marrone rossiccio si sporca il punto voluto ed una breve zona verticale al disotto dove per gli agenti atmosferici cola un po' di ruggine. Mentre è ancora bagnato si può sfumare la parte esterna della macchia con un po' di arancione pallido e giallo.

Secondo me l'acquarello si presta meglio perchè non è coprente come i normali smalti per modelli.

È molto utile osservare con attenzione il vero colore, con tutte le sue sfumature, che ha il metallo vero scrostato ed arrugginito, la prima volta che si ha l'occasione di vederlo.

Anche qui è sempre bene tenere la mano leggera.

5) **Fango**: sempre per i carri, un buon effetto di infangaturasi può avere usando i tubetti di colore a tempera, che hanno una vasta gamma di tonalità di marrone e beige adatte alla natura del terreno su cui il carro si trova.

La densità del colore può essere aumentata mescolando con sabbia fine, borotalco o con i minuscoli sassolini che compongono la sabbia per gabbie di uccelli, aggiungendo anche qualche sassolino più grosso.

Naturalmente per la grossezza della sabbia bisogna tener presente anche la scala del modello.

6) **Decals "fatte in casa"**: personalmente cerco di usare il meno possibile le normali decals in commercio che, per quanto buone, non hanno mai l'aderenza e la sottigliezza dei distintivi dipinti.

Quelli più semplici e non molto minuti con un po' di pazienza possono essere dipinti comodamente su un foglio di decals negli spazi liberi con i normali colori Humbrol, cercando di dare uno strato non molto sottile usando anche un pennino.

Una volta asciutto il colore, si potrà trasferire con un po' di delicatezza la figura sul modello come una normale decals, usando un pennello morbido per sospingerla e sistemarla.

Una volta pressata col fazzoletto, se tende a staccarsi ma è molto difficile data l'aderenza che ha, si può bagnarla con l'acqua mescolata alla colla sciolta che era sul foglio di decals.

Con un po' di pratica si ottengono dei risultati eccezionali.

I più fortunati che hanno l'aeropenna possono anche usare le mascherine o normografi in commercio con numeri, lettere, cerchi ecc. per spruzzare sulla carta delle decals.

Io per croci tedesche o italiane di Savoia, stelle U.S.A. o russe o per numeri "semplici" (1,7,4) mi sono ritagliato la mascherina con un comune tagliabalsa sulla carta da lucido che è abbastanza consistente e non si sfilaccia; il lavoro è un po' faticoso ma una volta fatto serve per moltissime volte.

I distintivi nazionali, giapponesi, inglesi o francesi si possono ottenere della misura voluta con un compasso sostituendo l'ago alla punta di grafite, girato più volte sulla carta. Dopo qualche giro il disco interno si stacca da solo lasciando il cerchio netto. Si può anche usare l'acetato trasparente che può essere anche limato all'occorrenza.

Il distintivo può essere spruzzato direttamente sul modello ma è più rischioso perchè il getto d'aria tende a sollevare la maschera ed a riflettersi su punti imprevedibili.

Naturalmente tutto ciò si consiglia soprattutto per i modelli di aerei giganti 1/24-1/32, ed anche per quelli 1/50 e inoltre per i carri 1/25-1/35 che avendo per lo più le superfici granulate non danno mai una aderenza sufficiente (per non parlare di quelli con lo "Zimmeritt"!).

7) **Trasparenze**: con sorpresa ho notato che alcuni ancora ignorano che una cappottina d'aereo dipinta con vernice Humbrol trasparente lucida acquista una trasparenza che fa sparire le limature, le correzioni, i graffi, ecc.

Molti usano per lo stesso scopo il metal-polish per lucidare le carrozzerie delle automobili, ma io non l'ho ancora provato sia per pigrizia (trovandomi bene con il primo sistema) sia perchè, vivendo a Venezia, sono un po' estraneo a tutti i vari prodotti per automobili ed affini!

E. DALLA TORRE

GRAF SPEE

La Graf Spee fece parte delle tre navi dette Panzerschiff, costruite dai tedeschi su tacito accordo delle potenze anglosassoni inclini a fare delle concessioni al Reich con l'opposizione della Francia che impugnò il trattato di Versailles del quale la nuova classe di navi infrangeva nove clausole.

Gli Stati Uniti si opposero alla Francia e così la Germania ebbe via libera alla costruzione delle navi: Deutschland, Admiral Scheer e Admiral Graf Spee.

La prima costruita al Deutsche Werk di Kiel e le altre due a Wilhelmshaven.

La Graf Spee fu completata e pronta ad entrare in squadra il 6 Gennaio 1936.

Dislocamento: 16200 tonnellate.

Armamento: 6 cannoni da 280 mm. in due torri; 8 da 150 mm. montati singolarmente; 6 da 105 mm. e 8 da 37 mm.

Gli ultimi due, quelli da 105 e 37 avevano funzione prettamente antiaerea; quelli da 150 avevano un impiego polivalente.

La nave imbarcava anche due serie di lanciasiluri da 533 mm. da quattro tubi l'una. Infine la catapulta per lancio di idroplani, prima l'He 60, poi nel 1939 Ar 196 monopiano.

Motori: 8 Diesel a doppia azione da 9 cilindri costruiti da Maschine Fabrik Ausburg Nurnberg, della potenza di 56.000 CV.

Inoltre imbarcava 4 generatori elettrici della potenza totale di 3360 KW a 220 V.

Disponeva inoltre di due serie di ingranaggi Vulcan, due alberi di trasmissione ed un timone. La velocità era calcolata per un massimo di 26 nodi, ma la Graf Spee ottenne dalle sue macchine 28,5 nodi durante la sua avventura nell'Atlantico.

Soltanto incrociatori da battaglia sarebbero stati più veloci e perciò più pericolosi.

Alla velocità di 18 nodi poteva percorrere 20.000 miglia nautiche (1 miglio = 1852 metri).

Uno dei vantaggi dei motori Diesel era che poteva raggiungere la massima velocità rapidamente o almeno in un tempo più breve di qualsiasi nave da guerra a vapore.

La Graf Spee ebbe più corazzatura delle sue gemelle in quanto lo scafo era protetto da una corazza di 60 ÷ 80 mm. sul ponte più alto e sulla paratia dei siluri 40 mm.

Il ponte fu corazzato con piastre da 45 mm. e le torri pesanti da 85 a 140 mm.

La Graf Spee fu la prima nave tedesca a montare il Radar nel 1938 (il D. T.-Gerat, laddove Gerat sta per apparato e D.T. per "Dezimeter Telegraphie", ovviamente un nome di "copertura").

Sebbene potesse determinare la posizione di un bersaglio, l'indicazione era molto approssimativa.

Quantunque, per questa ragione inutile per il controllo del tiro, il Radar fu di notevole aiuto di notte e con scarsa visibilità.

Il raggio di azione del Radar imbarcato sulla Graf Spee era di 15 Km.

La nave portava il nome dell'ammiraglio Maximilian Joannes Maria Hurbertus Graf von Spee che a bordo della SCHARNHORST aveva ottenuto nella prima guerra mondiale una bella vittoria al largo delle Coronel (Cile).

Comandante della Graf Spee era il capitano Hans Langstorff quarantacinquenne veterano della battaglia dello Jutland.

La sua Panzerschiff uscì dalla base di Wilhelemshaven il 21 Agosto del 1939.

Così il primo settembre, giorno dello scoppio ufficiale della guerra si trovava a settecento miglia a nord-ovest delle isole del Capo Verde.

La nave venne periodicamente rifornita dalla petroliera Altmark.

Così la Graf Spee iniziò la sua guerra di corsa ed il 30 Settembre fece la sua prima vittima nel mercantile inglese Clement.

Dopo la resa e l'affondamento della nave il capitano Langsdorff segnalò al porto brasiliano di Remambuco di recuperare le lance dei marinai inglesi. Questo metodo fu seguito in tutte le successive imprese della sua corazzata.

Da quel dì la lista delle vittime si allungò e le navi colate a picco dal corsaro tedesco furono nove, tutte mercantili. Gli inglesi avevano preparato nove squadre per dare la caccia al corsaro.

Toccò alla Forza del gruppo G intercettare la Graf Spee. Ciò in seguito ai disperati messaggi radio tempestivamente inviati dalle due ultime vittime della Graf Spee, che avevano permesso al Commodoro Henry Harwood di prevedere che il corsaro si sarebbe diretto verso il Rio della Plata e trovato lì per il 13 Dicembre.

Così proprio il 13 la Graf Spee incrociò la rotta della Forza G, così composta: Exeter, Ajax ed Achilles.

Lo scontro a fuoco produsse danni alla Graf Spee nella cambusa e distrusse l'Arado, mentre l'Exeter fu ridotto ad un rottame e costretto a ritirarsi. Sull'Ajax furono messi fuori combattimento quattro cannoni da 152.

La Graf Spee era malconcia e soprattutto a corto di carburante ed il suo comandante decise che era saggio rifugiarsi nel porto neutrale di Montevideo e dopo qualche scambio di cannonate vi attraccò nella mezzanotte tra 13 e 14.

Da quel momento la battaglia si spostò dal mare alla diplomazia.

La Germania ottenne dalle Autorità di Montevideo che la nave potesse restare in porto per 72 ore.

Tempo insufficiente per riparare i danni, ma sufficiente per far giungere rinforzi alle malconce navi inglesi al largo.

La trappola era così senza uscita e al capitano della Graf Spee non rimase altro che autoaffondare la sua nave per evitare un inutile spreco di vite.

Alle ore 18,20 del 17 Dicembre 1939 la nave venne squarciata dalle cariche poste dai marianai tedeschi nei punti chiave ed affondò al largo del Rio della Plata.

Il 19 Dicembre il Capitano Langsdorff si suicidò assumendo in una lettera la responsabilità dell'affondamento della nave.

Il modello preso in esame è quello dell'Airfix in scala 1/600, ma ne esiste anche una versione dell'Aurora.

E' un discreto modello, dettagliato ed eseguito con cura, specie il castello di comando e gli argani. Anche le torri da 280 sono curate.

Purtroppo, come al solito, i colori dello scafo, ponte e mimetizzazione delle sovrastrutture consigliati sul foglio di montaggio sono assolutamente fantasiosi.

A tale scopo, chi volesse farne una riproduzione fedele può avvalersi del Warship Profile n. 4 dedicato alla Graf Spee e nel cui interno c'è un bel disegno a colori.

Ma i difetti non si limitano a questo.

Il più rimarchevole è la mancanza dell'albero di pop-

pa che è ridotto nel modello ad un patetico moncherino; inoltre manca l'elica all'Arado che però è ben proporzionato e curato, specie nei galleggianti. Altra grave mancanza è quella di avere due scialuppe in meno. Mancano cioè quelle tra il fumaio e l'Arado.

Sono brutte mancanze che una ditta come l'Airfix potrebbe anche evitare di fare.

Per ovviare a ciò si può "tirare" un pò di polistirene e fare l'albero di poppa e così pure per l'elica dell'aereo.

Per le scialuppe è un pò più difficile, perchè occorre reperirne due da un altro modello e ovviamente devono assomigliare il più possibile a quelle della nave.

Io ho utilizzato due scialuppe del modello dell'Aurora e le ho debitamente accorciate e spianata la chiglia.

L'effetto nel complesso è buono e non si nota la differenza.

Mancano anche quattro mitragliere da 37 mm sul ponte, ma è comprensibile la difficoltà della ditta a riprodurle su un modello di dimensioni così piccole.

Come ho già esposto, il modello è riprodotto con cura (a parte le mancanze dette) e se il modellista ha pazienza ne può scaturire una riproduzione e di soddisfazione.

Resta da parlare della colorazione della nave il cui schema riprodotto si riferisce al periodo della sua scorria in Atlantico.

La parte sommersa dallo scafo è nel solito colore rosso opaco: Red HN 5. (Da questo momento in poi ci riferiremo ai colori della ditta Humbrol).

La linea di galleggiamento è nera: Black HN 6. La parte dello scafo emersa è un miscuglio di Deck Bleached Teak HN 4 e di Matt 26, con una proporzione di 3/4 per il primo ed 1/4 per il secondo.

Invece per la riproduzione della linea ondulata che doveva servire a falsare una valutazione della velocità da parte del nemico si può usare il colore HN 4.

Il ponte, invece, era pitturato con un colore sabbia e quello che più gli si avvicina è il Sand HI 4.

I ponti superiori, invece, sono un miscuglio di Dark Wood HM 19 e Red HN 5. Con la solita proporzione di, rispettivamente, 3/4 e 1/4.

Per riprodurre le linee della mimetizzazione si consiglia di mescolare il Matt 30 con una minima parte di bianco Matt 34.

L'armamento leggero aveva le canne dei cannoni del solito colore grigio metallico HM 17, mentre le torri avevano i cannoni verniciati di Teck HN 4+ Matt 26.

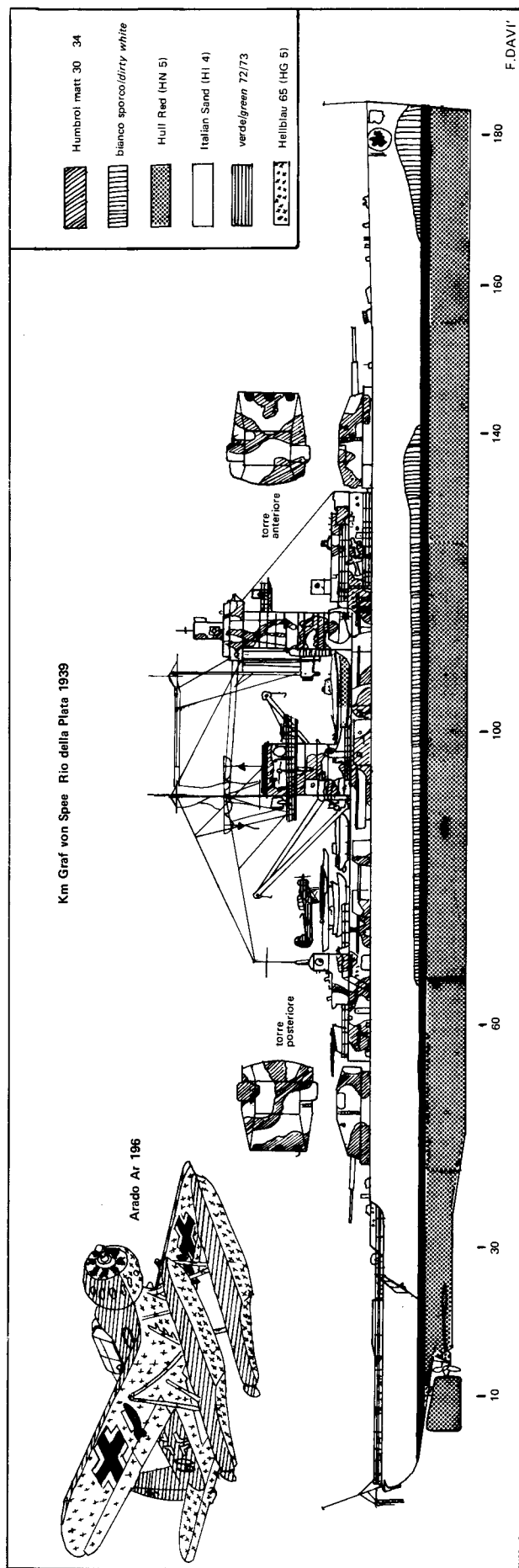
L'Arado aveva la parte superiore della fusoliera, presumibilmente, del tipico colore della Aviazione di Marina con mimetizzazione geometrica tipica degli aerei tedeschi. In questo caso i due verdi classici (70 e 71) sono sostituiti dai colori 72 e 73 (denominazione ufficiale o LDv 521/2). Questi ultimi sono sempre due toni di verde scuro, ma con una più marcata componente di grigio.

La parte inferiore della fusoliera e delle ali è il celeste chiaro della Humbrol, Hellblau HG 5. Anche i galleggianti hanno la parte superiore verniciata come la fusoliera e quella inferiore di celeste HG 5.

Per ultime le scialuppe che avevano la stessa colorazione dello scafo della nave, con la parte sommersa verniciata di rosso opaco. Chi è bravo può anche cimentarsi a tirare da riga di galleggiamento che è nera.

Con una tale verniciatura il modello assume un aspetto molto realistico e di notevole effetto che nell'assieme valorizza la Graf Spee e la sua sagoma molto snella.

R. MERLONI



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.

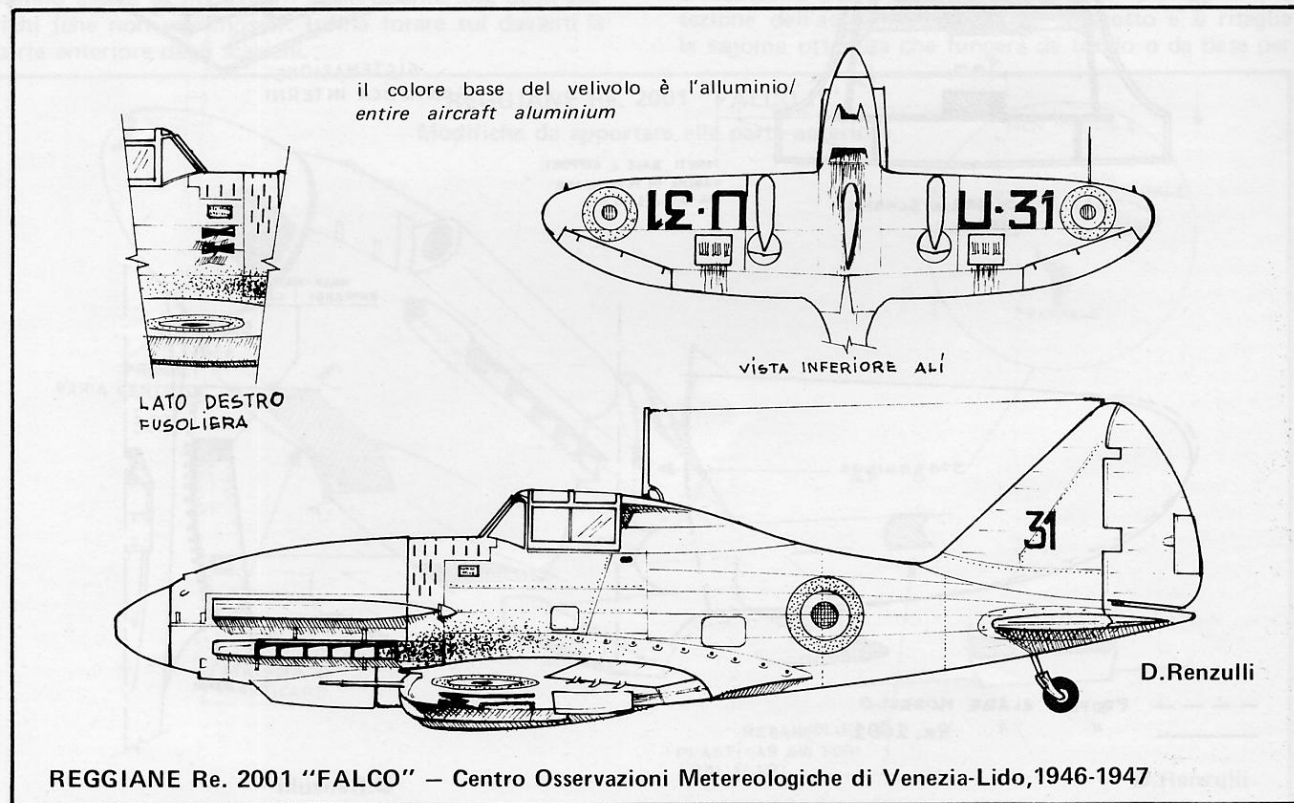
Decals: si adoperano le coccarde del foglio ITAL-TRANSFER ITS 01; occorrono quella da ϕ 12m.m. anche se può sembrare strano che in fusoliera fossero applicate delle coccarde così grandi.

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

D. RENZULLI

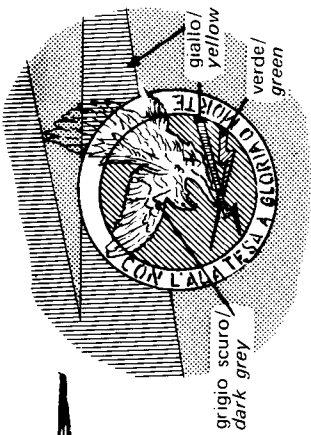
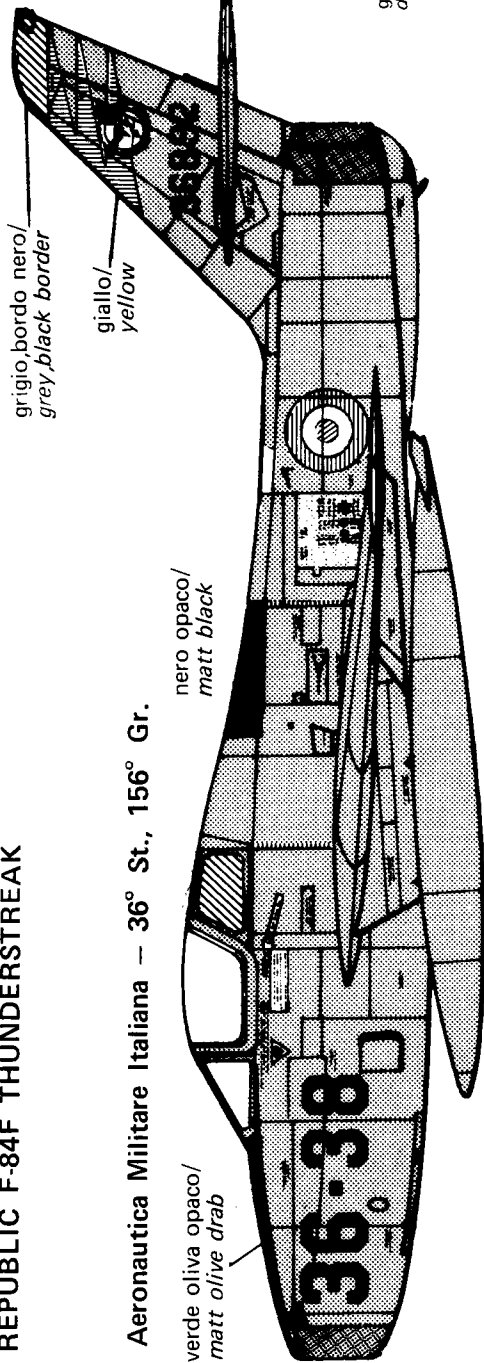


Questa insolita angolazione permette di rilevare diversi particolari utili a completare quanto indicato nell'articolo. Innanzi tutto la disposizione e la forma delle varie prese d'aria; poi la presenza delle "walk-way" che contrastano in modo netto con le superfici delle ali la cui vernice si è talmente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



REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

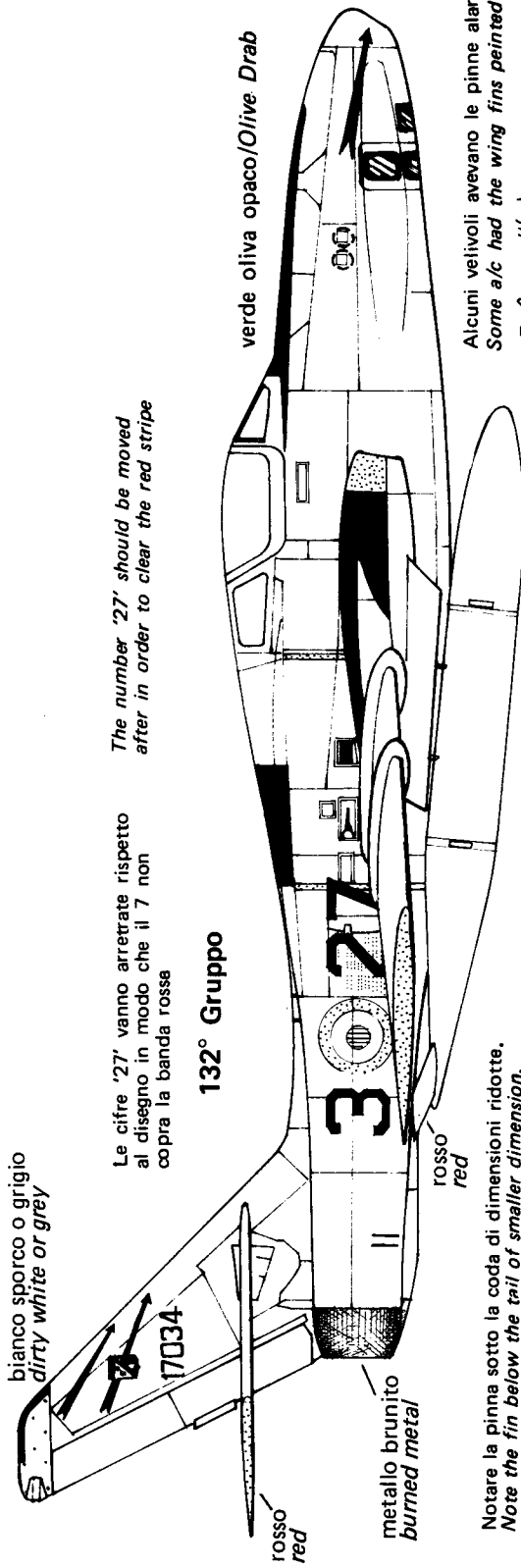
Aeronautica Militare Italiana - 36° St., 156° Gr.



Intero velivolo: metallo naturale
Entire aircraft: natural metal

F. Jannetti

REPUBLIC RF-84F THUNDERFLASH della 3a Aerobrigata



Le cifre '27' vanno arretrate rispetto al disegno in modo che il 7 non copra la banda rossa
The number '27' should be moved after in order to clear the red stripe

Le frecce sul timone e sul muso sono per chiarezza in nero, ma in realtà erano rosse.
The arrows for reason of clarity are shown in black, but in reality were red.

Notare la pinna sotto la coda di dimensioni ridotte.
Note the fin below the tail of smaller dimension.

Le frecce sul timone e sul muso sono per chiarezza in nero, ma in realtà erano rosse.
The arrows for reason of clarity are shown in black, but in reality were red.

Scala 1/72

Alcuni velivoli avevano le pinne alari dipinte in rosso
Some a/c had the wing fins painted in red

D. Benzulli X
IPMS ROMA - 324 '73

PANZERKAMPFWAGEN IV AIRFIX 1/76

Sono passati ormai tre anni da quando l'Airfix immise sul mercato il Panzer Mk IV in scala 1/76 e tale modello non è certamente una novità, tuttavia, ancor oggi, esso rappresenta una delle più valide realizzazioni in fatto di carri di tale ditta. Innanzitutto questo articolo non vuole essere dedicato ad un'élite di supermodellisti (poiché in questo caso avrebbe dovuto essere qualcuno di loro a prepararlo), ma a quella schiera di principianti che, colti da ingiustificato timore o per pigrizia, si sono limitati finora al solo montaggio del modello ed all'applicazioni delle relative decals, evitando la tinteggiatura. La scelta del Panzer Mk IV dell'Airfix è giustificata, trattandosi di un modello attraente ed un valido punto di inizio per un principiante; inoltre la possibilità di una piccola trasformazione permette di staccarsi dallo schema imposto nelle istruzioni, dando un'impronta più personale alla realizzazione.

La scala 1/76 permette di illustrare l'articolo con le varie versioni, rendendo immediate le dimensioni reali ed eventuali consigli sono validi anche per le altre scale.

Il modello è costituito da un centinaio di pezzi in plastica giallo-sabbia, i cingoli sono in gomma nera; tutti i pezzi sono numerati e le istruzioni illustrate graficamente in modo chiaro. Il montaggio non presenta difficoltà di rilievo, ma si consiglia di provare i pezzi prima di incollarli e tagliare eventuali piccole sbavature con l'aiuto di una limetta fine. Il pezzo più difettoso è la parte posteriore della copertura motore contrassegnata col N. 82

Per l'incollaggio usare preferibilmente colla liquida per polistirene: non da fili e da un risultato pulito, naturalmente se usata con moderazione. A scelta si può realizzare la versione Ausf. D F1 con cannone corto, o F2 con cannone lungo; usando una limetta a coda di topo ed un po' di pazienza si possono aprire i fori della canna e spegnifiamma. Volendo dare un tocco di maggior realismo, si potrà aggiungere una mitragliatrice MG brandeggiabile in torretta, l'equipaggio ed accessori vari; bastano alcune foto e un po' di fantasia.

Oltre le due versioni possibili, si può anche costruire la versione J con schermi protettivi laterali. Per realizzarla basterà, osservando le illustrazioni (fig. D), semplificare il sistema di scarico gas del motore applicando due tubi verticali in luogo del silenziatore ed aggiungere le schermature in torretta e sulle fiancate.

I tubi di scarico si ottengono facilmente usando le sezioni di plastica che tengono insieme i componenti del kit; le stesse, opportunamente stirate al calore di una fiamma, servono per realizzare i montanti di sostegno delle protezioni. Va ricordato che gli schermi protettivi non erano corazzature, ma semplici lastre o reti metalliche il cui scopo era anticipare l'esplosione di eventuali proiettili a carica cava. Volendo quindi riprodurre le schermature a lastre è consigliabile usare i fogli di plastica reperibili presso i negozi specializzati di modellismo; se invece si desidera riprodurre il tipo a rete metallica, applicare un telaio di retina finissima sulle fiancate (ottimi, ad esempio alcuni tipi di sacchetti per bomboniere).

Ed eccoci giunti alla tinteggiatura, croce e delizia di molti; in realtà non vi è nulla di complicato, basta seguire alcuni accorgimenti elementari: usare innanzitutto gli appositi smalti opachi per plastica, reperibili presso qualunque negozio di modellismo;

prima della loro applicazione è necessario eseguire una perfetta amalgamazione del colore, richiede un po' di pazienza, ma è importante al fine di un risultato ottimale. Per la verniciatura si consiglia un pennellino piatto per la tinta di fondo ed un paio di pennellini tondi, ad esempio n. 0 e 3, per le rifiniture; i pennelli migliori sono quelli con setola elastica, cioè quella che rimane sempre rigida, senza deformarsi durante l'uso. Nell'applicazione dello smalto, bisogna avere l'accortezza di stenderlo bene, evitando di sovrabbondare, se necessario procedere ad una seconda applicazione preferibilmente dopo 24 ore. I particolari minuti e di difficile esecuzione, come ad esempio la parte in gomma delle ruote, è bene dipingerli prima del montaggio. Per diluire la vernice e per la pulizia dei pennelli usare l'apposito diluente, in sostituzione, il diluente sintetico, mai quello nitro.

Ed ora alcuni accorgimenti per ottenere un carro "usato" e quindi più realistico: passare su tutte le superfici, con un pennello o con un dito, della polvere di grafite, insistendo maggiormente sui punti che in realtà sono sottoposti a maggior usura; per le parti "affumicate", come la bocca del cannone e scappamenti, si ottengono delle ottime sfumature applicando a secco, con un pennello rigido, del nerofumo ottenuto bruciando della plastica sotto una superficie ininfiammabile; le macchie d'olio e untuosità varie, si possono ottenere con olio di paraffina misto ad un po' di grafite; il fango si può realizzare facilmente mescolando della terra fine con acqua ed un po' di vinavil; infine, nel caso di un carro danneggiato, il particolare alone bruciato dovuto all'esplosione dei proiettili, si può realizzare, dopo aver praticato un foro sagomandolo con un ferro caldo, facendo esplodere a distanza ravvicinata delle capsule tipo Super-bum.

TINTEGGIATURE CARRI TEDESCHI

All'inizio della seconda guerra mondiale la tinteggiatura dei carri tedeschi era in semplice grigio ferro ed in effetti questa rimarrà la colorazione europea ufficiale per tutto il conflitto.

Iniziato l'inverno, sul fronte russo si adottò una mimetizzazione di colore bianco; trattandosi però di un'idropittura provvisoria non restava certo uniforme per molto tempo ed il grigio riaffiorando creava sfumature e macchie con effetti altamente mimetici (fig. A).

Successivamente si iniziò ad usare anche altri colori che specie sul fronte russo tendevano ad accordarsi ai vari terreni locali.

Normalmente la tinta base era giallo-sabbia con macchie o bande in verde e bruno (fig. C). Non si seguiva uno schema preordinato lasciando ampia libertà agli addetti; si ebbero così un'infinità di colorazioni più o meno sfumate ed in forme svariatissime; alcuni carri in Normandia furono addirittura mimetizzati come gli aerei della prima guerra mondiale. In Africa invece si adottò un color giallo-sabbia leggermente più scuro e rossiccio di quello usato in Europa; solo occasionalmente si applicarono macchiature in marrone, verde ed anche grigio, ma in quest'ultimo caso, si trattava normalmente del colore primitivo che riaffiorava causa l'usura. Carri con colorazione africana combatterono anche in Italia. Non potendo basarsi su schemi sicuri, è consigliabile ai modellisti più esigenti, attenersi per quanto possibile, a documenti fotografici.

P. MONCALVO

PANZERKAMPFWAGEN IV

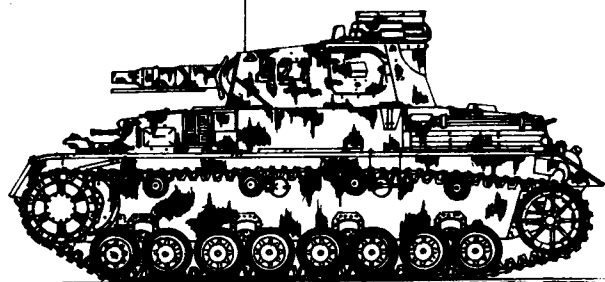


Fig. A - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf D - 1st Panzer Division (Russia 1941) - Colore bianco sporco con macchie grigie, numero (421) bianco con bordo nero, insegna di divisione, bianco su fondo grigio.

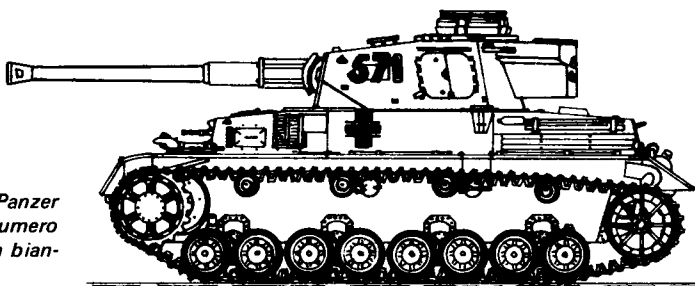


Fig. B - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf F2 - 21 Panzer Division (Afrika Korps 1942) - Colore giallo-sabbia, numero nero con contorno bianco, (571) insegna di nazionalità in bianco e nero, insegna di divisione bianca.

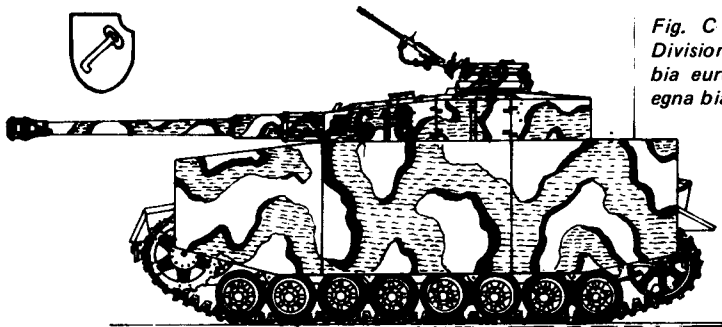
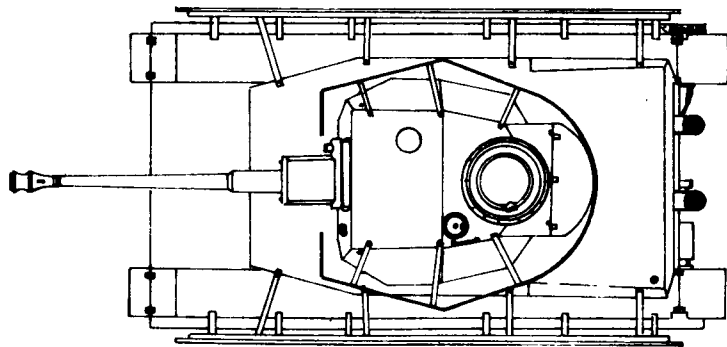
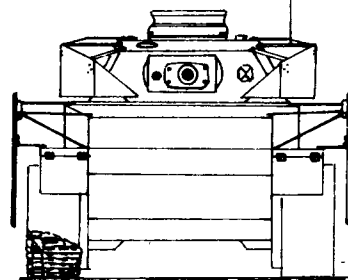
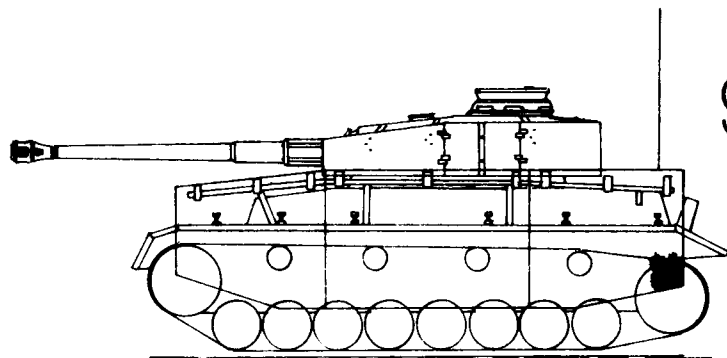
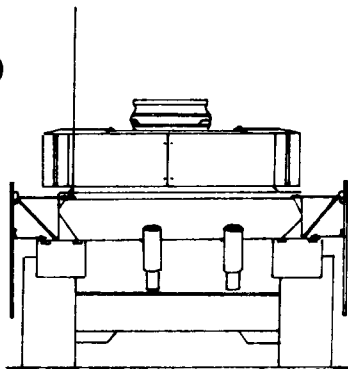


Fig. C - Panzerkampfwagen Mk IV Ausf J - 1st SS Panzer Division "Adolf Hitler" (Nord Italia 1944) - Colore giallo-sabbia europeo con bande verdi ed ombreggiature in bruno. Insegna bianca, numero (618) bianco con contorno nero.

Nota: per ottenere la versione "J" è anche necessario modificare il freno di bocca (a doppio petalo) e le ruote anteriori.
 Note: in order to obtain the "J" version is also necessary to modify the front part of the gun and the front wheel.



D



Scala 1/76

BREVI NOTE SULL'IDENTIFICAZIONE DEI VELIVOLI TEDESCHI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

PARTE PRIMA – CACCIA DIURNA

Questa era organizzata in Staffel (squadriglie), Gruppe (gruppi) e Geschwader (stormi). Ogni stormo si componeva di 3, 4 o 5 gruppi. Ogni gruppo era articolato su 3 squadriglie. Ogni squadriglia si componeva di 12 apparecchi, con numerazione progressiva dall'1 al 12. La squadriglia, a sua volta, si scindeva in 3 Schwarme (sezione di 4 velivoli), oppure in 4 Kette (sezione di 3 velivoli), oppure in 6 Rotte (sezione di due velivoli); i gruppi usavano la numerazione romana, mentre le squadriglie quella araba. Esempio: 1/JG 26 = 1 gruppo JG 26. 2/JG 26 = 2. Staffel JG 26.

Cominciamo con i simboli che indicavano i comandanti di stormo e di gruppo: questi erano sempre dipinti in nero con bordo bianco, salvo qualche rara eccezione.

SIMBOLI DISTINTIVI DI COMANDO
Posizionati prima della croce

GESCHWADER-KOMMODORE Comandante di Geschwader		
GESCHWADER-ADJUTANT Aiutante di Geschwader		
GESCHWADER I A Uff. Inform. di Geschwader		
GESCHWADER-TO Uff. Tecnico di Geschwader		
MAJOR STAFF Capo di S.M. di Geschwader		
GRUPPEN-KOMMANDEUR Comandante di Gruppo		
GRUPPEN-ADJUTANT Aiutante di Gruppo		
GRUPPEN-TO Uff. Tecnico di Gruppo		



Ecco un caso in cui la sinusoidale simbolo del III Gruppo è stata dipinta in bianco e non in nero, probabilmente per contrastare meglio con la mimetizzazione verde uniforme. Dovrebbe trattarsi di un Bf. 109E-1 del 7/JG.51 "Molders" fotografato nell'estate del 1939.
(Foto F. Fioravante)

I comandanti di squadriglia avevano invariabilmente il numero uno. I vari gruppi nello stormo si identificavano con una serie di barre o sinusoidi. Le squadriglie, invece si identificavano nel gruppo mediante i numeri progressivi dipinti in tre colori.

SIMBOLI DISTINTIVI DI GRUPPO

	I. GRUPPO
	II. GRUPPO
	III. GRUPPO
	III. GRUPPO (sostituisce la sinusoidale a partire dalla primavera del 1941)
	IV. GRUPPO
	(variante)

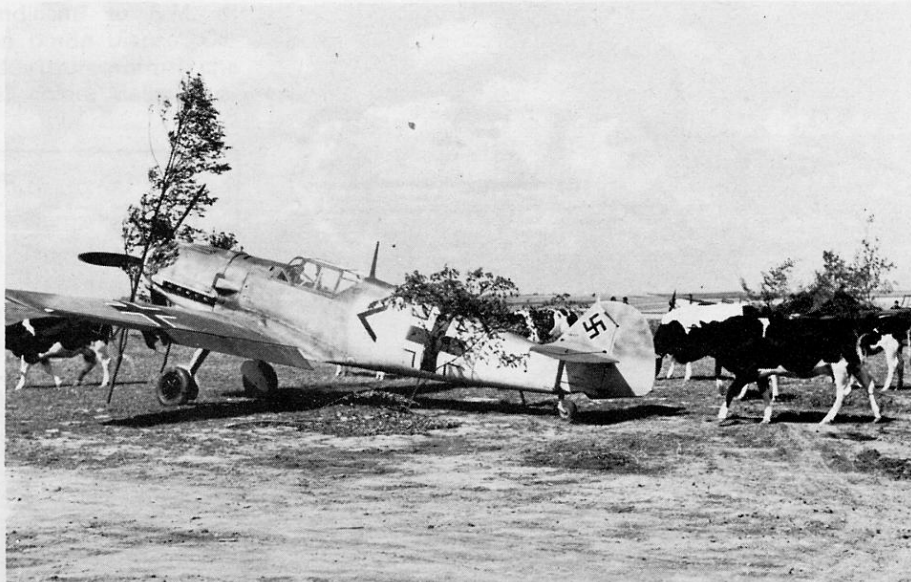
Posizionati dopo la croce-



La numerazione elevata e la data (Francia, 1944) suggeriscono che questo FW. 109A non era destinato a compiti operativi. Viene infatti indicato come in carico al reparto di addestramento JG. 101/105.
(Foto H. Obert via Pini)

Questo Bf. 109E "al pascolo" in Francia nel 1940 era destinato al "Gruppen Adjutant" come indicato dal simbolo che precede la croce in fusoliera.

(Foto B. Benvenuti)



Questo Bf. 109G-2 (e non un F come si rileva osservando le due piccole prese d'aria dopo l'ogiva) è indicato come appartenere al III Gruppo dalla sinusoide. Se si assumesse l'ogiva in rosso lo si potrebbe attribuire alla 8^a Sq. Notare la fascia gialla dopo la croce di fusoliera (fronte Russo?) e la cancellazione di un distintivo sotto l'abitacolo.

(Foto B. Benvenuti)

Alle pendici del Monte Etna innevato il "Gruppen Kommandeur" del I./J.G. 53 "Pik As" osserva gli armieri al lavoro sul cannoncino MG.151 del suo Bf. 109G-6. Sotto le ali si intravedono delle lettere che al completo dovrebbero essere B + S - N + A; non hanno significato operativo trattandosi di un tipico nominativo radio usato durante il trasferimento dei velivoli ai reparti e probabilmente mai rimosso per mancanza di tempo.

(Foto B. Benvenuti)



BREVIAIRE SULL'IDENTIFICAZIONE DEI VELOCIPEDI
 TEDESCI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

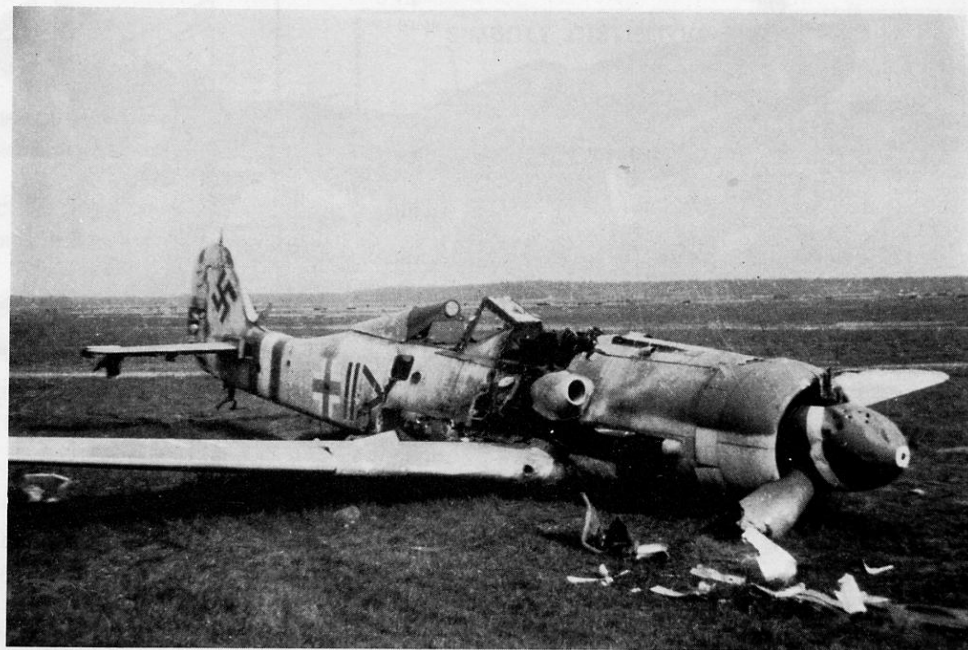


Il Maj. Hannes Trautflot, Kommodore dello JG.54 "Grunherz" ripreso davanti al suo Bf. 109G-2 in Russia nel 1941-42. In questo caso il contrassegno più tipico del doppio "chevron" con barra verticale in nero è stato sostituito dal semplice doppio "chevron" in bianco. Probabilmente la figura del pilota nasconde alla vista l'emblema del cuore verde caratteristico del reparto che era applicato sotto l'abitacolo.

(Foto H. Obert via Pini)

Questa immagine ripresa verso la fine della guerra mostra un FW. 190D-12, cioè una versione del noto caccia concepita per l'attacco al suolo. Sulla fusoliera sono ben visibili sia il simbolo del Capo di Stato Maggiore di Geschwader che le tre bande tipiche dei velivoli adibiti alla difesa del Reich.

(Foto B. Benvenuti)



UN FW. 190A-8 attribuibile per via della sinusoide al III gruppo di un Geschwader sconosciuto; la foto è datata 1944 e quindi dimostra come la sinusoide, anche se con andamento "smorzato", sia sopravvissuta alle disposizioni del 1941.

(Foto H. Obert via Pini)

Tali simboli, come quelli indicanti lo S.M. di stormo erano dipinti in nero con bordo bianco. Comunque, non erano rari, se non addirittura normali che tali simboli venissero dipinti nel colore della squadriglia.

I.Gruppo	II.Gruppo	III.Gruppo	
1.Sq.	4.Sq.	7.Sq.	Numeri bianchi
2.Sq.	5.Sq.	8.Sq.	Numeri rossi
3.Sq.	6.Sq.	9.Sq.	Numeri gialli

I numeri rossi e gialli erano bordati rispettivamente in bianco e nero.

Come identificazione supplementare vennero colorate anche le ogive delle eliche. A questo punto, per tutti gli apparecchi, dal caposquadriglia all'ultimo gregario, si escogitò una serie di colorazione a spicchi, a cerchi concentrici, a spirali, a colore pieno, a due colori, ecc., che è troppo complessa per poter essere trattata esaurientemente in tale sede. Comunque i colori erano sempre quelli relativi ai vari Staffel.

La caccia, inoltre, con la riorganizzazione della difesa aerea del Reich, nel 1944, adottò un sistema di identificazione immediata a vista con delle fasce colorate in fusoliera, e più raramente anche sulla cappottatura del motore; tali fasce erano di tre tipi: unica, doppia o tripla ma come larghezza massima, sempre 90 cm.

Esempio:

Fascia unica di 90 cm di colore rosso = 5. Staffel JG 300

Fascia doppia 45 più 45 cm colore rosso e giallo = JG 301

Fascia tripla 30 più 30 più 30 cm colore celeste-bianco-celeste 8. Staffel JG 300.

Tale sistema, sia precedente che susseguente, era unico della caccia su monomotori (eccetto Me. 262) e non aveva riscontro nelle altre specialità.



Questo Bf. 109E arrampicatosi tra le braccia della "zia" (Ju Tante era il nomignolo dato al fedele Ju.52) mostra la barra orizzontale caratteristica del II Gruppo. Il distintivo del dado permette di completare l'identificazione attribuendolo al 2.(Schul)/EJG.3, cioè un'unità di addestramento aggregata allo JG.3 "Udet". (Foto H. Obert via Pini)

Per uno studio più approfondito e accurato della materia qui trattata in modo veloce e molto superficiale consiglio a tutti gli interessati di acquistare i volumi di Karl Ries jr.

"Markierungen und Tarnanstriche der Luftwaffe im 2. Weltkrieg", 4 volumi editi da Dieter Hoffman, Finthen bei Mainz, Germania Federale.

"Dora Kurfurst und rote 13" stessi autore ed editore, 4 volumi.

I primi 4 volumi contengono una dettagliata documentazione dell'organizzazione della Luftwaffe, simboli, codici, foto e disegni a colori di aerei e distintivi di reparto, nonché moltissime foto in bianco e nero. Il prezzo dovrebbe aggirarsi sulle 40.000 circa.

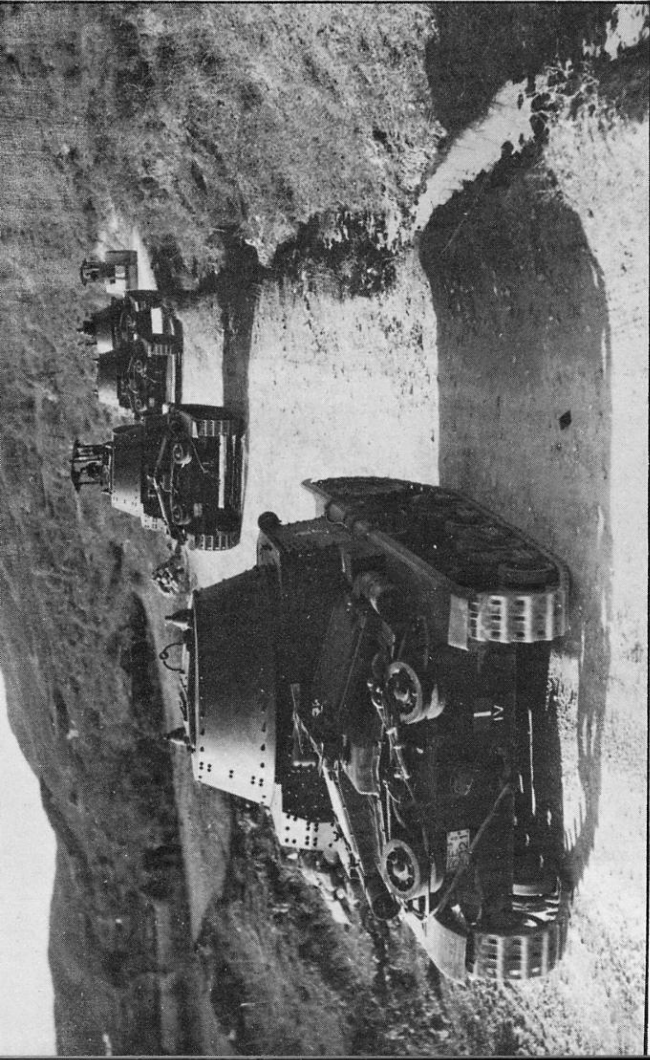
La seconda serie di 4 volumi contiene una magnifica rassegna di foto in bianco e nero, la maggior parte della quale è inedita. Prezzo 40.000 circa.

La spesa è fortissima per chi deve acquistare in blocco tutti i volumi, ma la trattazione dell'argomento è veramente ottima tanto più che viene dalla nazione interessata. Il testo dei volumi nel primo caso è inglese-tedesco nel secondo solamente tedesco.

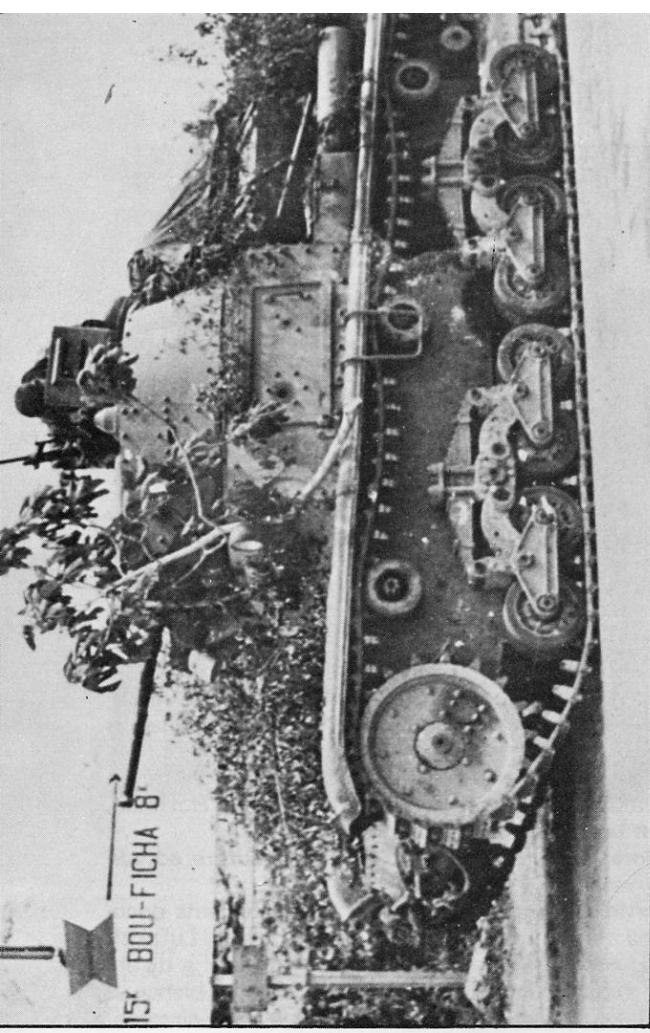
UGO BIASINI



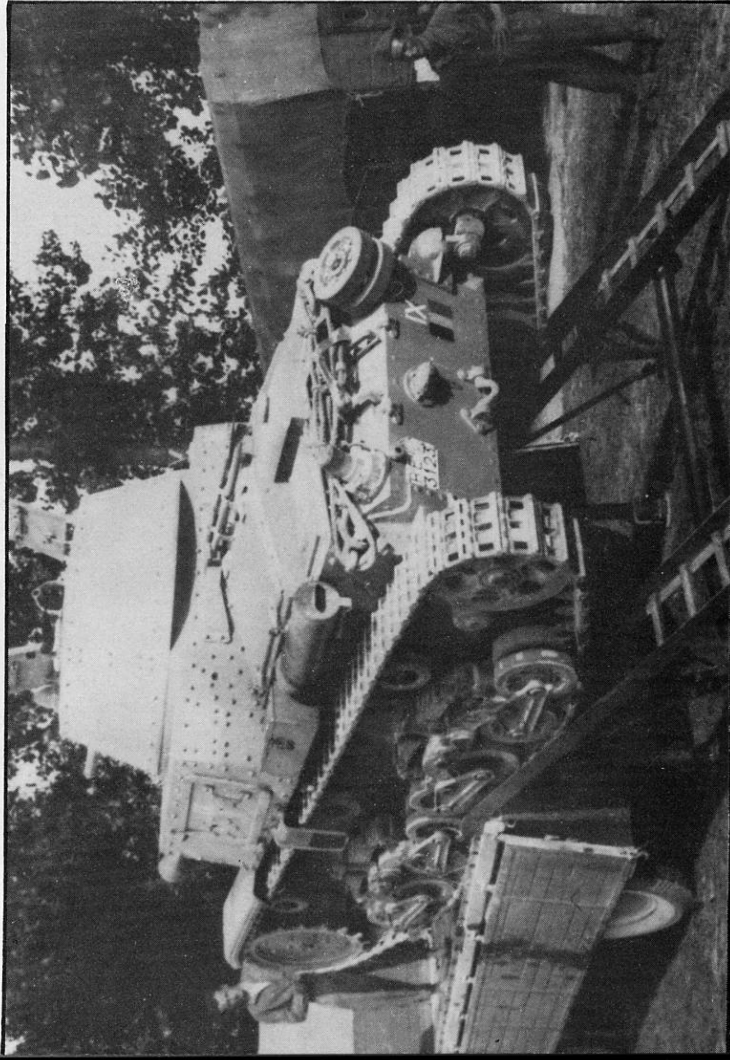
Dopo tante chiacchiere su simboli e numeri cosa fa questo Bf. 109G Trop, con quattro lettere sulla fusoliera e sotto le ali? Il poveretto fa la preda bellica perchè così è stato trovato sull'aeroporto di Catania dalle truppe alleate. Le lettere sono il codice radio attribuitogli per il suo trasferimento e gli sono rimaste perchè probabilmente per il precipitare della situazione non si è fatto in tempo ad assegnarlo ad un reparto operativo. Poco utile ai fini dell'articolo presentiamo la foto per la nitidezza e per il suo carattere inedito. (Foto The Public Archives of Canada via B. Migliardi)



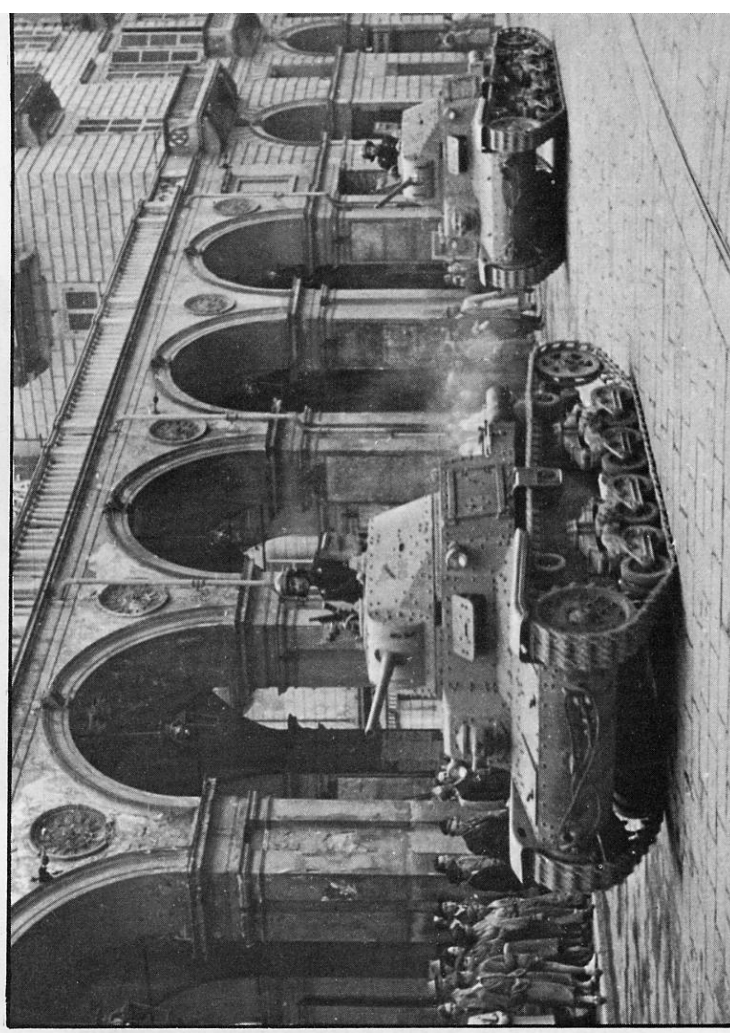
C carri M13/40 1ª serie in colonna al confine dell'Albania con la Jugoslavia subito dopo l'inizio delle operazioni.



Un M14/41 2ª serie in marcia sul fronte africano.



Un M13/40 3ª serie mentre viene fatto discendere dal mezzo di trasporto. Notare i contrassegni a destra della targa.



C carri M13/40 3ª serie che sfilano per le vie di Torino.

ITALAEREI — CARRO FIAT/ANSALDO M.13/40

Finalmente! Ci sembra la prima cosa che si debba dire considerando che si tratta del primo modello in plastica in senso assoluto che sia stato dedicato ad un mezzo militare di costruzione italiana. Rimane un mistero capire perchè si sia dovuto attendere tanto tempo visto che sono ormai stati riprodotti quasi tutti i mezzi più importanti delle altre nazioni ed anche alcuni relativamente poco noti. Una simile carenza si riscontra anche nella letteratura (c'è un solo Profile dedicato appunto allo M13/40), ma per fortuna in questo settore oltre al volume "Corazzati Italiani 1939-45" di Pafi, Falesi e Fiore, Editore D'Anna, è in marcia la collana Fronte Terra delle Edizioni Bizzarri.

Comunque lasciamo perdere il passato e veniamo al presente sperando che il futuro ci dia altri modelli di mezzi italiani e magari anche qualcuno nella scala 1/76.

Il modello della Italaerei è senza dubbio ben realizzato, si monta abbastanza facilmente e tra i suoi lati positivi vanno citati i cingoli che sono prodotti in un materiale che si presta molto bene al tipo di giuntura suggerito nelle istruzioni.



Un carro Fiat/Ansaldo M13/40 della 1ª serie al guado di un corso d'acqua.

Al momento di scrivere queste note non si è avuto modo di fare dei controlli approfonditi per verificare l'esattezza della scala e le proporzioni, ma si ritiene che siano corrette. Il problema sorge quando si tratta di stabilire la configurazione del veicolo, cioè la versione che esso intende rappresentare. Infatti non è un M13/40; si avvicina abbastanza, ma non esattamente ad un M14/41. A nostro avviso è la riproduzione di un ibrido attualmente conservato presso il Museo della Motorizzazione Italiana a Roma e erroneamente spacciato per un M13.

Prima di addentrarci nei meandri delle spiegazioni è bene premettere che la materia è resa abbastanza complessa dal fatto che praticamente questi mezzi nell'arco del periodo di costruzione subirono una serie continua di modifiche; queste venivano apportate sulle linee di montaggio senza necessariamente dare luogo a versioni ufficialmente diverse.

Del carro M13/40 (laddove M sta per medio, 13 indica il peso approssimato in tonnellate e 40 l'anno di costruzione) possiamo distinguere tre versioni.

Il carro M13/40 1ª serie è caratterizzato dall'avere i parafanghi che coprono i cingoli per tutta la lunghezza del veicolo. Essi inoltre sono lisci, cioè senza modanature di irrobustimento. Nella parte posteriore dopo i



Un M13/40 1ª serie catturato ed impiegato dagli inglesi fotografato sulla costa di Tobruk.

radiatori sono sistemati due rulli di scorta mentre il martinetto si trova sul parafango anteriore, davanti all'angolo sinistro della casamatta. Inoltre la scatola che porta il tappo per l'acqua di raffreddamento (più propriamente la testa collettrice dei tre radiatori) e che si trova nella parte posteriore tra le due griglie è di forma rettangolare liscia con gli spigoli arrotondati; le fotografie chiariranno meglio questo particolare. In genere questi mezzi non hanno radio, almeno non l'avevano al momento in cui uscivano dalla fabbrica.

E' questa l'unica versione che ha operato in Albania e la prima ad arrivare in Africa.

La 2ª serie del carro M13 si distingue per avere i parafanghi sui cingoli che si arrestano allo spigolo anteriore della casamatta; probabilmente questa modifica fu suggerita dalle difficoltà incontrate operando sui terreni fangosi. I parafanghi hanno una leggera modanatura sul bordo. Il martinetto lascia la posizione anteriore e si trasferisce dietro al posto del rullo di ricambio di sinistra. La testa collettrice dei radiatori conserva la forma della 1ª serie. In questo caso alcuni nascono con la radio, altri no.

La 3ª serie si distingue dalla precedente per il fatto di avere la testa collettrice dei radiatori di forma diversa e cioè con un profilo "a fungo", probabilmente per permettere un ulteriore ingresso dell'aria e quindi aumentare il raffreddamento. Tutti i veicoli di questa serie nascono con la radio.



Un carro M13/40 2ª serie mentre si disimpegna nella melma, probabilmente in Albania.



Particolari del retro di un 2ª serie. Notare la base per il martinetto, la forma della testa collettrice dei radiatori e il disco bianco di identificazione.

Un particolare importante è costituito dal fatto che tutti gli M13, indipendentemente dalla serie, hanno le griglie dei radiatori fessurate longitudinalmente, cioè secondo la lunghezza del carro.

Il tipo M14/41 costituisce un'evoluzione più marcata del 13 di cui mantiene le caratteristiche generali e le dimensioni, ma monta un motore di maggiore potenza. Se ne possono distinguere due serie.

La 1ª è caratterizzata dal ritorno ai parafanghi che coprono tutta la lunghezza dei cingoli, cioè come per la 1ª serie del 13, ma anziché lisci essi presentano una leggera modanatura come si era già vista in quelli parziali delle serie 2ª e 3ª. Le fessure delle griglie dei radiatori continuano ad avere andamento longitudinale.

L'andamento di queste stesse fessure in senso trasversale, cioè secondo la lunghezza del mezzo, costituiscono la caratteristica tipica degli M14 della 2ª serie, anche se purtroppo questo particolare è raramente visibile nelle foto. Questa serie si distingue anche per il fatto di avere sui parafanghi delle nervature di rinforzo più marcate. Sulla parte anteriore e orizzontale dei parafanghi compare una modanatura costituita da due croci di S. Andrea in fila.

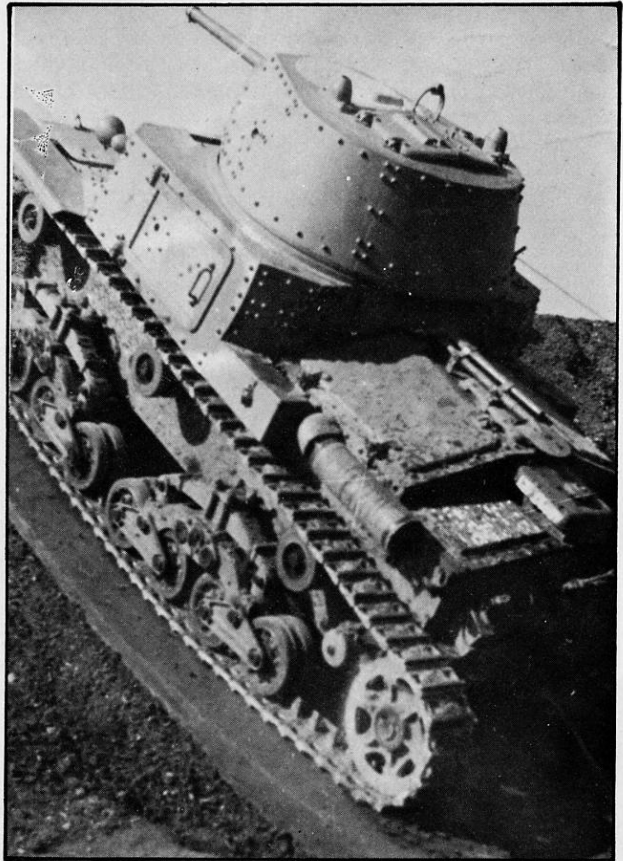
Entrambe le serie di M14 hanno dietro le ruote



Sacchetti di sabbia venivano spesso usati per aumentare le scarse capacità di difesa dell'M13. Si tratta di un 2ª serie in azione in Africa Settentrionale.

motrici la leva cacciafango che serve a mantenere pulito il solco.

Il carro conservato presso il Museo della Motorizzazione è sostanzialmente un M14 2ª serie (ne compare un'ottima foto a pag. 111 del volume Corazzati Italiani prima citato) come si può notare dai parafanghi e dalle griglie dei radiatori, ma è stato "adulterato" sistemandogli due rulli posteriormente e la base per il martinetto (quest'ultimo manca) anteriormente. Si è trattato di una modifica abbastanza semplice bastando pochi punti di saldatura. Il modello della Italaerei è una copia conforme di questo ibrido.



Un M13/40 3ª serie su un percorso di prova. Notare il disco bianco di identificazione sul cielo della torretta, le griglie ad andamento longitudinale e la testa collettrice con forma a fungo.

A questo punto è abbastanza semplice, (basta fare il cammino a ritroso) capire quali sono le modifiche che bisogna fare al modello per ottenere le diverse versioni. La più immediata permette di arrivare ad un M14 2ª serie semplicemente spostando il martinetto dietro, al posto del rullo di sinistra. I più pignoli possono cercare di riprodurre le nervature dei parafanghi. Per lo M14 1ª serie, a parte il martinetto, bisogna modificare le griglie dei radiatori e qui il lavoro è un po' più complesso.

La stessa modifica ai radiatori si applica a tutti gli M13 così come l'eliminazione della leva cacciafango dietro la ruota motrice. Per la 3ª e 2ª serie bisogna inoltre tagliare i parafanghi e coprire la parte inferiore della casamatta che altrimenti resterebbe vuota. Per la 2ª serie bisogna inoltre modificare la forma della testa collettrice dei radiatori. Per la 1ª si fa tutto quanto detto finora, ma non si sposta il martinetto e ci si limita ad una lisciata dei parafanghi.

Al limite tra quello che avrebbe potuto fare la Italaerei e quello che può fare il modellista citiamo alcuni particolari che sono anche rilevabili dalle foto.

Spesso in condizioni di marcia per aumentare il raffreddamento venivano lasciati socchiusi i due portelli d'ispezione anteriori della trasmissione ed i due posteriori del motore. A volte la difesa del mezzo veniva aumentata disponendo dei sacchetti di sabbia intorno alla casamatta o degli elementi di cingoli prelevati da carri distrutti (inglesi o tedeschi) in questo caso disposti sulla parte anteriore dello scafo. Abbondano inoltre le latte di carburante o "jerry can" sistemate in vario modo e bagagli di altro genere.

Passando alle decal e cominciando dalle targhe notiamo che la 3704 è relativa ad un M14, probabilmente 1ª serie, come si può osservare dalla foto pubblicata, mentre le altre due appartengono a M13 3ª serie. Non tutte le targhe anteriori erano con cifre più grandi di quelle posteriori, ma soprattutto c'è da notare che le targhe anteriori cominciarono a diventare una norma solo dopo il 1941.

Quanto ai battaglioni osserviamo che lo XI e XXI operarono prevalentemente su M13. I distintivi di compagnia e di plotone sono corretti. Quanto ai canguri facciamo osservare che essi furono impiegati sui veicoli catturati del tipo M13 1ª serie.

Non siamo preparati per trattare quello che finisce con l'essere il "puntum dolens" dei modellisti, e cioè la colorazione. Notiamo solo che i primi M13 quando operanti sul fronte albanese sembrano avere una tinteggiatura uniforme piuttosto scura, probabilmente marrone. In Africa si cede il passo ai colori tipo sabbia uniformi o maculati. C'è da sperare che chi fino a ieri disquisiva finemente in merito alle sfumature dei colori dell'Africa Korp o del Desert Sand degli alleati, oggi ci dia una mano per mettere un pò d'ordine sui colori italiani.

Facciamo presente che come sistema per l'identificazione da parte degli aerei, i carri italiani operanti in Africa aveva adottato un disco bianco di grandi proporzioni dipinto sul dorso della torretta e a volte sul retro della parte posteriore (vedi foto).

Notiamo solo per inciso che contrariamente a quanto indicato nel foglio istruzioni della Italaerei, il carro M13 non ha mai operato in Russia.

Un cenno infine ai carri comando. La versione sug-



Un carro comando semovente (di cui uno è visibile su retro) su scafo M13/40 3ª serie, notare i quattro portelli.

gerita nel foglio di istruzioni è completamente sbagliata. Infatti la sistemazione indicata dei portelli sopra la casamatta è relativa al solo prototipo (peraltro senza radio in quanto tale) ricavato dallo scafo M13 3ª serie (e quindi parafanghi corti ecc.) Una foto di tale prototipo compare a pag. 194 di *Corrazzati Italiani*. Quelli di serie avevano quattro portelli che si aprivano rispettivamente davanti, di dietro, a destra ed a sinistra (vedi foto). Erano inoltre dotati di due antenne radio sistemate sullo stesso lato.

Quelli ricavati dallo scafo M14, cioè il tipo M41, avevano la stessa sistemazione dei quattro portelli, parafanghi lunghi, griglie trasversali, ma come armamento in casamatta furono sostituite le Breda 8 mm con una 13,2 mm tipo di Marina. Disponevano sempre di due antenne radio (vedi foto).

B. BENVENUTI e A.M. BELLEI

Nota: Tutte le foto che accompagnano questo articolo provengono dalla raccolta di B. Benvenuti.



Ecco il malridotto esemplare del carro comando conservato presso il Museo della Motorizzazione della Cecchignola. La scritta M. 13 è errata perchè si tratta di un mezzo basato su scafo M. 14/41 come si può rilevare dai parafanghi lunghi e dalla mitragliera singola da 13,2 mm. Anche errata è la posizione del martinetto (che si intravede sotto gli stracci) davanti alla mitragliera.

(Foto B. Benvenuti)



DISTINTIVI DI GRADO SUI VELIV

L'impiego dei distintivi di grado, o più propriamente dei contrassegni di comando di unità, rientra nell'ambito delle curiosità perchè è stato sempre abbastanza limitato, soprattutto in tempo di guerra.

Nel caso del secondo conflitto mondiale le nazioni che ne hanno fatto maggiore impiego sono la Germania, l'Italia e la Gran Bretagna; non manca qualche raro caso

Africa Settentrionale 1942, battaglia della Marmarica. Partenza di Macchi C.202 della 88ª Sq., 1º Stormo il primo dei quali porta sotto la cappottina l'insegna di comandante di gruppo.

(Foto B. Benvenuti)

Una bella immagine colta prima della partenza di un Macchi C.202 con l'insegna di comandante di stormo.

(Foto B. Benvenuti)

lettere di codice corrispondenti alle iniziali (diversi casi noti nella RAF), distintivi personali o altri contrassegni.

Altro aspetto interessante è che i distintivi di grado hanno fatto la loro comparsa quasi esclusivamente sui velivoli da caccia.

Presso la Luftwaffe era impiegata una serie di otto simboli, tutti caratterizzati dalla presenza della "<" (da non confondersi con i contrassegni di gruppo), per identificare gli ufficiali di stato maggiore. Questi simboli erano applicati prima della croce sulla fusoliera ed il loro impiego fu ufficialmente proibito verso la fine del 1940. I comandanti di squadriglia erano invece identificati dal numero "1".

Nella RAF erano in uso dei distintivi o "pennants" che indica-



punte sempre di colore azzurro con striscia rossa. Quello infine del Comandante di Stormo (colonnello) consisteva in un rettangolo azzurro attraversato da una striscia rossa. Normalmente tutti questi distintivi avevano un sottile bordo bianco. Le foto qui presentate illustrano alcuni casi, ma purtroppo non quello del Comandante di Squadriglia perchè non siamo in possesso di una foto sufficientemente nitida; nel volume Dimensione Cielo Immagini B1 compare una foto di un CR 42 con questo distintivo.

Un FIAT CR.42, tra l'altro equipaggiato di radio, che "inalbera" l'insegna di Generale di Brigata. A giudicare dalla mimetizzazione deve trattarsi di una foto ripresa nel 1943.

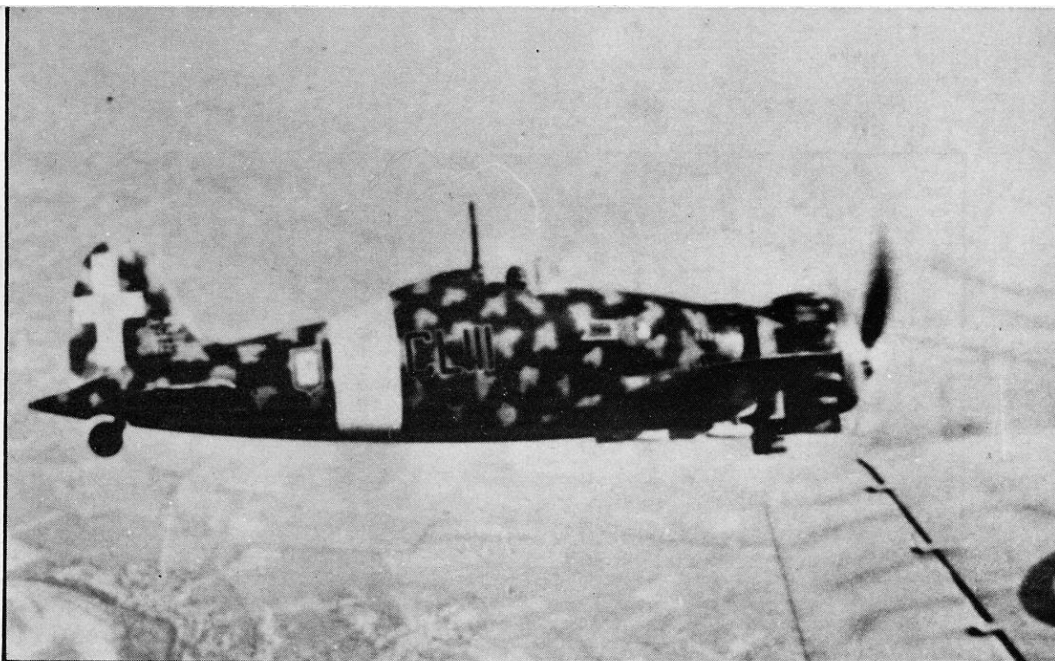
(Foto A.M.I.)

VOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

per la Francia e il Giappone mentre è praticamente sconosciuto per gli U.S.A. In questa analisi intendiamo riferirci ai contrassegni di grado veri e propri trascurando tutti gli altri casi in cui ufficialmente o ufficiosamente si faceva ricorso ad altri metodi per individuare il velivolo del comandante di unità; tra questi ultimi rientrano l'assegnazione di un numero individuale particolare (per es. "1"),

Un Macchi C.200 del 153° Gruppo Autonomo fotografato in Libia nel dicembre 1941. L'insegna del comandante di gruppo è applicata immediatamente dopo il fascio di fusoliera.

(Foto A.M.I.)



Particolare della fusoliera di un Macchi C.200 che mostra l'applicazione del distintivo di comandante di gruppo sulla fascia bianca. Si tratta del velivolo personale del T.Col Antonio Vizzotto Comandante del 150° Gruppo (appunto "C L" in cifre romane). Il gruppo fu equipaggiato con i Macchi C.200 nel marzo 1941 ed operò sul fronte greco-albanese. Particolarmente interessante e poco noto è il distintivo (testa e artigli di un rapace in picchiata) che in seguito, quando il Gruppo fu trasferito in Africa Settentrionale, fu sostituito con il più noto "Gigi tre osei" in memoria di Caneppele.

(Foto Fabris Fioravante)

vano sotto forma di gagliardetto i gradi da Squadron Leader a Air Marshal.

Abbastanza simili i distintivi in uso presso la Regia Aeronautica. Quello del Comandante di Squadriglia (normalmente un maggiore) era costituito da un triangolo azzurro con una striscia orizzontale rossa. Quello del Comandante di Gruppo (tenente colonnello) aveva la forma di una bandierina a due

Dobbiamo infine considerare il caso della insegna di generale di brigata (stella rossa in campo azzurro) del quale sono qui riprodotti due esempi tra l'altro leggermente diversi tra loro.

Quanto alla loro posizione, quella più comune è sotto l'abitacolo, davanti o didietro, ma non mancano casi particolari come quelli illustrati dalle foto.

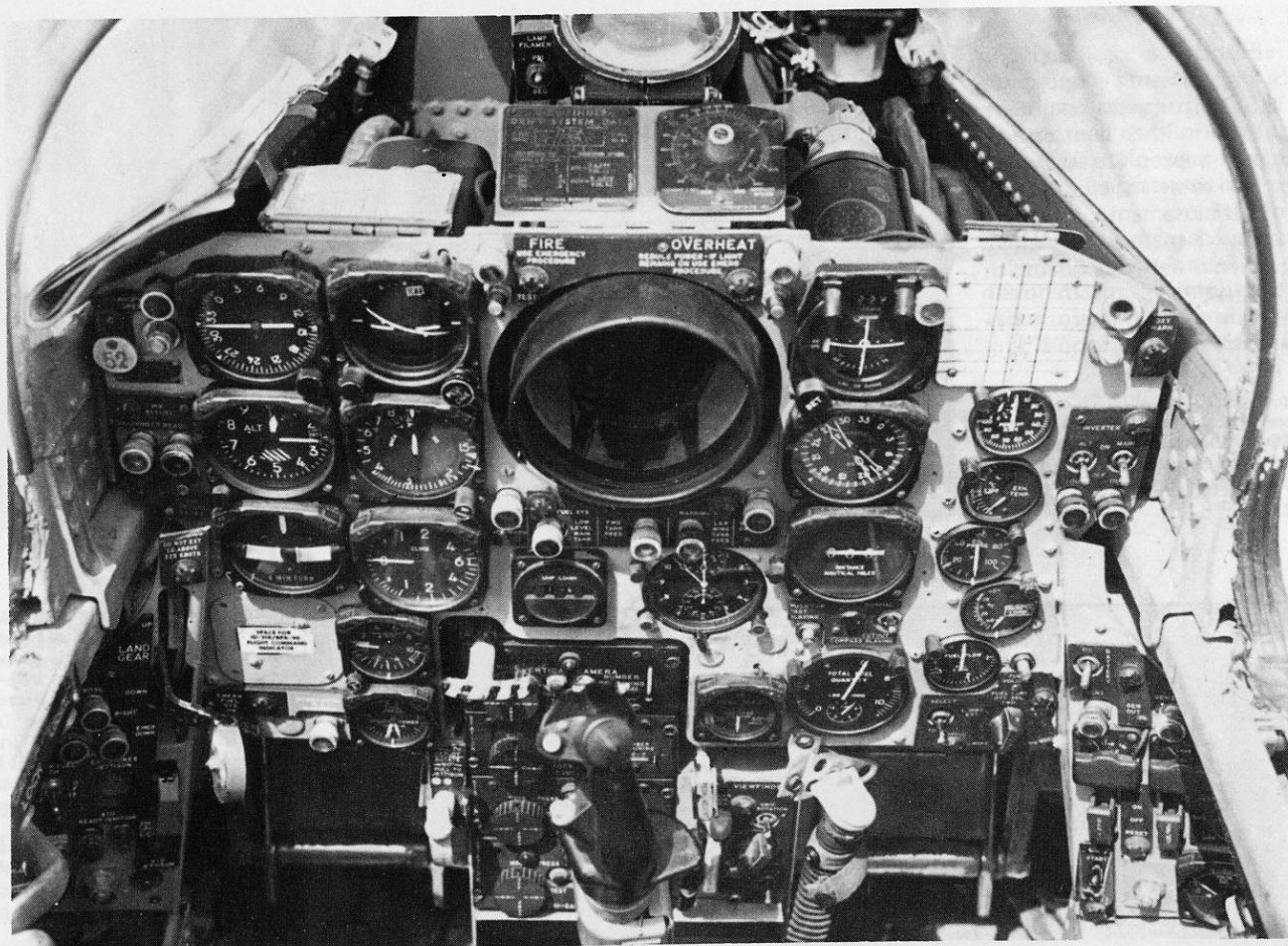
Facciamo infine presente che sotto forma di decal è stato riprodotto solo il distintivo di comandante di gruppo.

A.M. BELLEI

Distintivo di Generale di Brigata (stella rossa in campo azzurro) su un Macchi C.200 della 373ª Squadriglia impiegato come velivolo personale in Cirenaica dal Gen. F. Raffaelli Comandante del Settore Aeronautico Est.

(Foto B. Benvenuti)





Cruscotto e particolari dell'abitacolo di uno RF-84F della 3ª Aerobrigata.

(Foto A.M.I.)

C.R.D.A. CANT Z 1007 BIS, SCHEMI DI MIMETIZZAZIONE

A suo tempo nel Vol. 4, No. 3 di questa pubblicazione trattammo l'Alcione presentandone un profilo storico, degli schemi di mimetizzazione ed illustrandone le caratteristiche strutturali.

Sorse allora in me il desiderio di approfondire l'argomento e soprattutto di ricavare nuovi schemi di mimetizzazione relativi ad altri reparti, oltre a quelli che erano illustrati, che avevano operato con questo velivolo. Volevo inoltre completare l'esame dei distintivi di reparto associabili con l'Alcione anche in relazione a quelli che sono disponibili sotto forme di decal tramite il foglio ESCI No. 49. A tale scopo ho cercato di esaminare tutto il materiale, soprattutto fotografico, esistente presso gli Uffici Propaganda - Documentazione e Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e per tradurre in forma di disegni i risultati ottenuti mi ha dato un valido aiuto il socio Alfredo Fiorelli di Milano. Le poste non hanno certo facilitato questa collaborazione a distanza e siamo dovuti ricorrere a persone che gentilmente si sono prestate ad agire come corrieri.

In questo numero vengono presentati alcuni schemi ed altri seguiranno in futuro.

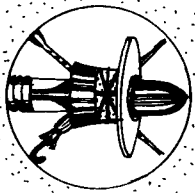
Prima però di passare a commentare questi schemi, ritengo opportuno fare alcune considerazioni di carattere generale che ampliano o correggono (ma si tratta di mie opinioni personali) quanto a suo tempo riportato nell'articolo di G.F. Ghergo.

Innanzitutto il problema della mimetizzazione. Personalmente ritengo che la situazione predominante sia stata quella di avere le superfici superiori tinteggiate con un fondo sabbia sul quale venivano poi applicate le macchie verdi e non il contrario; mi rendo conto che questa affermazione potrà sorprendere alcuni, ma sono arrivato a questo convincimento dopo aver esaminato molte fotografie tra le quali alcune a colori. Quello che trae in inganno è il verde che a volte si presenta a macchie sfumate, a volte a macchie policicliche così dense da lasciar trasparire solo piccole zone del fondo sabbia al punto da dare l'impressione che i due colori siano stati invertiti. Usando quindi la denominazione entrata nell'uso corrente e riferita da Ghergo nel suo articolo (ma non so quanto esatta) direi che la tinteggiatura dominante era quella desertica e non continentale. Alcune fotografie inoltre danno l'impressione che ci siano due tonalità di verde (quindi in tutto, tre colori) e questo si può spiegare sia con l'effettiva applicazione di due vernici distinte sia con l'applicazione della stessa vernice in due riprese delle quali la prima è più leggera e sfumata. Ulteriori commenti a tale riguardo li faremo di volta in volta esaminando gli schemi interessanti.

La realtà vera è che pur avendo studiato attentamente delle buone foto a colori (in particolare della deriva, quindi un vero e proprio primo piano) risulta

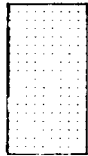
CANT-Z.1007BIS - 210a Sq., 50° Gr., 16 Stormo B.T. - Grecia, 1940-41

parte anteriore delle cappotte motore mimetizzate regolarmente/
front part of engine cowlings normally camouflaged



CANT-Z.1007BIS M.M. 2?? ?? ?

210-2



giallo/
yellow

cifra rossa
red number

cifre nere, ombra bianca
black numbers, white shadow

fasci superiori neri su fondo bianco
fasci inferiori bianchi su fondo nero
wing fascis: above black on white,
below white on black

scarichi corti/
short exhaust

mimetizzazione: sup. sup.: macchie abbastanza fitte e sfumate
di verde mimetico HI.1 su fondo sabbia HI.4; sotto grigio HI.5.
camouflage: above - dense and blended dappling of Mottle Green
HI.1 over Sand HI.4 background; below Grey HI.5.

pale grigie/grey blades

pannello profilato in bianco/
white bordered panel

CANT Z.1007BIS M.M. 2?? ?? ?

261-1

cifra rossa/
red number

cifre nere, tratto nero/
black numbers and dash

fasci superiori neri su fondo bianco
fasci inferiori bianchi su fondo nero
wing fascis: above black on white,
below white on black

NOTA: i profili sono indicativi della mimetizzazione
e dei contrassegni non essendo sempre corretti nei
dettagli strutturali.

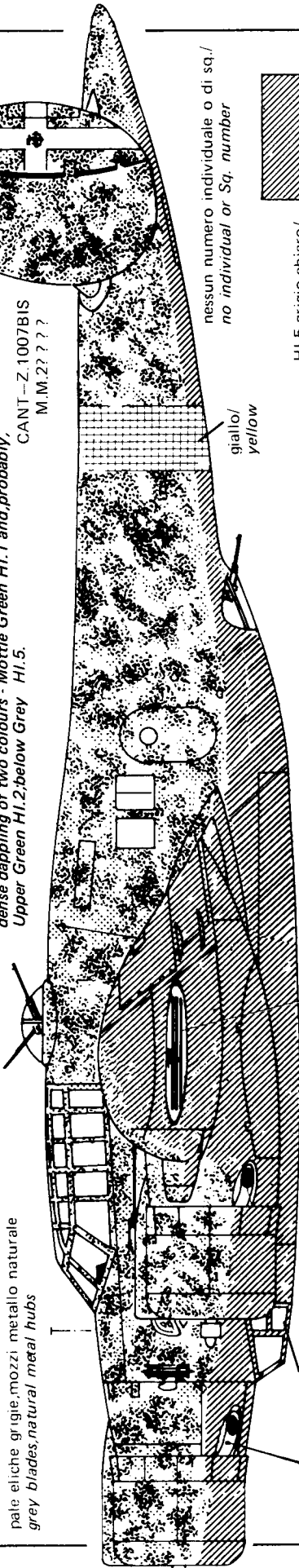
NOTE: profiles should be considered only for camouflage and
and markings since they are not necessarily exact for structural
details.

CANT-Z.1007BIS - 261a Sq., 106° Gr., 47 Stormo B.T. - South Italy, 1940

A. Fiorelli

CANT -Z.1007BIS - Russia, 1942

pale eliche grigie, mozzi metallo naturale
grey blades, natural metal hubs

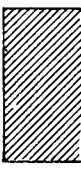


CANT -Z.1007BIS
M.M.2?? ??

mimetizzazione: sup. sup. fondo sabbia HI.4 con macchie polcicliche
rade e sfumate di due colori - verde mimetico HI.1 e, probabilmente,
verde HI.2; sup. inf. grigio chiaro HI.5.

camouflage: above Sand HI.4 background with blended and not
dense dappling of two colours - Mottle Green HI.1 and, probably,
Upper Green HI.2, below Grey HI.5.

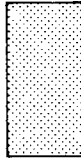
nessun numero individuale o di sq./
no individual or Sq. number



HI.5 grigio chiaro/
HI.5 Grey



HI.1 verde mimetico/
HI.1 Mottle green



HI.2 verde/
HI.2 Upper
Green

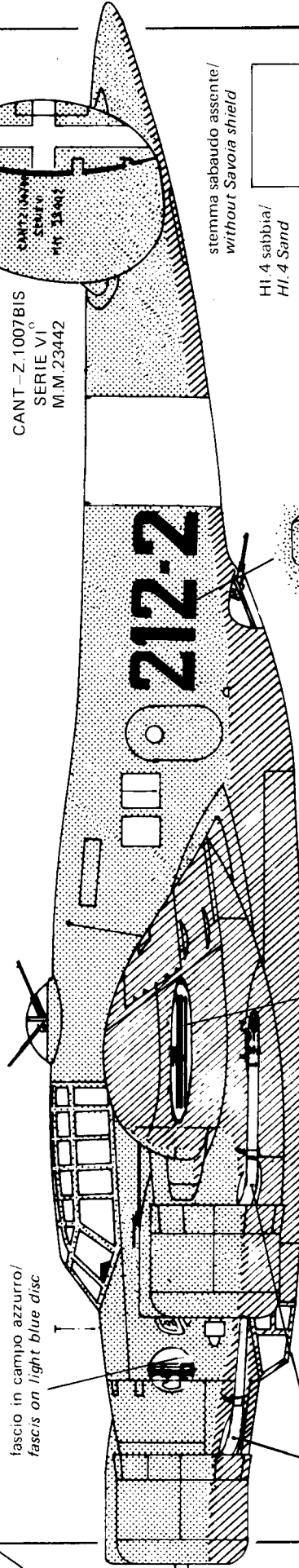
fasci sup.ed inf. neri su fondo mimetico/
wing fascis above and below: black on camouflage

scarichi corti/
short exhaust

pale eliche nere con punte gialle,
mozzi metallo naturale/
black blades with yellow tips,
natural metal hubs

mimetizzazione: sup. sup. verde oliva scuro HI.3; sup. inf. grigio chiaro HI.5
camouflage: above Overall Green HI.3; below Grey HI.5

fascio in campo azzurro/
fascis on light blue disc



CANT -Z.1007BIS
SERIE VI
M.M.23442

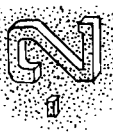
stemma sabaudo assente/
without Savoia shield



HI.4 sabbia/
HI.4 Sand

fasci sup.ed inf. neri su fondo mimetico/
wing fascis above and below: black on
camouflage

scarichi lunghi/
long exhaust



i numeri hanno bordo nero interno verde e ombra bianca/
numbers have: black outline, green body and white shadow

ad eccezione delle fasce di fusoliera e croci di deriva/
except fuselage band and rudder crosses

CANT -Z.1007BIS - 212a Sq., 51 Gr., 16 Stormo B.T. - Sardegna, 1942

A. Fiorelli



Particolare della fusoliera di un Cant-Z.1007Bis della 210^a Sq. che mostra il distintivo. (Foto B.Benvenuti)

quasi impossibile distinguere le diverse gradazioni del verde anche se ci si rende conto che questo colore non è uniforme.

Un'altra forma di mimetizzazione che mi è sembrato di riconoscere in alcuni casi, senza però mai averne le prove, e quella dei due toni di verde senza fondo sabbia.

Altri dubbi mi sono sorti in merito alle superfici inferiori. L'articolo di Ghergo citava i colori grigio chiaro, azzurro-grigio pallido e verde pisello pallido e in particolare quest'ultimo colore veniva ritenuto tipico degli Alcioni. A questo riguardo è chiaro che le foto in bianco e nero non possono dare nessuna indicazione utile. Le foto a colori che io ho potuto consultare mostrano invariabilmente il grigio anche in associazione con la tinteggiatura uniforme verde oliva scuro. Dell'azzurro-grigio pallido non ho trovato tracce nemmeno in associazione con altri velivoli, mentre il famoso verde pisello dopo tante ricerche è saltato fuori, ma per ora non associato al Cant. Z 1007bis. I due esempi che conosco sono uno relativo ad un BR. 20 e l'altro ad un Ca. 314. Per il primo si tratta di un particolare del muso di un velivolo operante in Belgio con il C.A.I. la cui foto, pubblicata in origine su Signal, è stata recentemente ripresentata nel primo numero di Sintesi; nella riproduzione però si è persa la nitidezza e la tonalità dell'originale. Il secondo è invece raffigurato sulla copertina di un numero di Ali del 1943.

Da quello che ho potuto ricavare la tonalità di questa tinta un pò misteriosa si avvicina molto allo Sky Type S della RAF.

I colori usati per gli interni sono per lo più chiari e da foto a colori si nota per i montanti della cabina e zone vicine un colore grigio-azzurro. A mio avviso questa tinta, insieme con il verde mela, sono semplicemente i colori propri di due diversi tipi di vernici protettive per parti metalliche ed infatti se ne trovano tracce (per esempio nel Macchi 200 che sta a Vigna di Valle) anche sotto le vernici mimetiche per le superfici esterne.

Ritengo invece che le aree interne della fusoliera (per esempio quelle visibili con il portello aperto) fossero verniciate in avorio o bianco non essendoci parti metalliche, ma predominando il legno o la tela.

Le pale delle eliche sono per lo più verniciate anteriormente in grigio chiaro e posteriormente nero opaco e questo particolare si nota esaminando con attenzione la foto di copertina del Vol. 4, No. 3.

Anteriormente, quasi a metà lunghezza, c'è il simbolo ovale del fabbricante; posteriormente, spesso, c'è una striscia bianca rettangolare disposta secondo la

lunghezza della pala e lunga circa un terzo della stessa.

I mozzi sono color metallo naturale e presentano al centro un disco tondeggianti che ritengo essere grigio quando le pale sono anteriormente verniciate in grigio o nero quando le pale sono nere su entrambi i lati, come si verifica sugli ultimi esemplari.

Gli interni dei carrelli e del vano bombe sembrerebbero essere di colore grigio come le superfici inferiori, ma si tratta solo di una mia deduzione perchè queste zone nelle fotografie si presentano invariabilmente in ombra.

C'è infine da notare che la scritta che compare sulla deriva è stata riprodotta nelle decal Supermodel con un piccolo errore e cioè la inversione del punto con il trattino; la versione esatta è infatti "CANT-Z. 1007BIS".

Consideriamo ora i quattro schemi illustrati, ma premettiamo subito che le sagome dei velivoli hanno il solo scopo di indicare la mimetizzazione e non i dettagli strutturali che infatti per alcuni aspetti sono poco precisi (sfinesature, forma della deriva, etc.).

— Profilo No. 1

Cominciamo con un monoderiva della 210^a Sq., 50° Gr., 16° Stormo B.T.; di questo reparto abbiamo già presentato due schemi, ma questo si differenzia per la presenza del distintivo della Squadriglia purtroppo non disponibile sotto forma di decal. Di ispirazione chiaramente "Chamberliniana" esso consiste in un cappello a cilindro con una vistosa fascia bleu con la croce della bandiera inglese in rosso incrociato con un ombrello ed un bastone e attraversato da una bomba.

Per gli altri colori ipotizziamo il fondo del cerchio azzurro e la restante parte del disegno in nero.

I velivoli da me identificati in questa configurazione sono due, il 210-2 ed il 210-5, ma di nessuno è noto il numero di matricola.

La mimetizzazione è quella classica prima descritta, ma le macchie verdi sono più fitte e sfumate di quanto non appaia dal disegno.

Le capotte motore sono verniciate in giallo, ma la parte anteriore è mimetizzata come il resto del velivolo.

Non dispongo di notizie certe in merito al teatro operativo, ma ritengo debba trattarsi del fronte greco-albanese.

— Profilo No. 2

Si tratta di un monoderiva della 261^a Sq., 106° Gr., 47° Stormo B.T. nel complesso praticamente standard come mimetizzazione e contrassegni fatta eccezione per l'assenza della fascia bianca di fusoliera.

L'applicazione del verde sul fondo sabbia è a macchie fitte (cioè con meno sabbia visibile di quanto non risulti del disegno) ma non eccessivamente dense. Simile a quello presentato sono il 261-4 ed il 261-2 di cui compare una foto nel numero 14, novembre 1973, di JP-4. La stessa rivista illustra anche i velivoli 260-4 e 260-8, cioè dello stesso Gruppo, con finitura molto simile e le solite lievi differenze nella mimetizzazione. Tipica per tutti questi velivoli è l'assenza del distintivo del Gruppo, il "Lumacone", che invece vedremo comparire in altre occasioni. Dovremmo trovarci in Italia meridionale verso la metà del 1940.

— Profilo No. 3

Bideriva non assegnato ad uno specifico reparto ma utilizzato in Russia come laboratorio fotografico. Dato il teatro operativo la fascia di fusoliera è gialla, ma

stranamente è di dimensioni circa metà di quella normale bianca. La mimetizzazione delle superfici superiori mostra chiaramente tre toni che probabilmente consistono in un fondo sabbia con macchie policicliche non molto fitte con due toni di verde.

-- Profilo No. 4

Bideriva della 212ª Sq., 51° Gr., 16° Stormo B.T.

MACCHI-HANRIOT Hd1

L'Hanriot, progettato e costruito in Francia come successore dei Nieuport, fece la sua comparsa a metà del 1916. Era un caccia biplano dalla linea pulita, di ispirazione piuttosto "inglese", le sue prestazioni, anche se non eccezionali, erano buone, tuttavia in patria non ebbe fortuna essendogli preferito un altro caccia, il contemporaneo e più veloce Spad VII.

In Italia le cose andarono diversamente e le sue doti di maneggevolezza e di ottimo arrampicatore impressionarono favorevolmente, tanto che già alla fine del 1916 la Macchi ne iniziava la costruzione su licenza e nell'Agosto del 1917 veniva formata la prima Squadriglia con tale tipo di aereo e precisamente la 76ª, da cui sarebbe presto emerso un asso dell'Aeronautica Italiana 1915/1918: Silvio Scaroni, (2° in ordine di graduatoria).

La carriera di questo aereo, diventato presto familiare nei nostri reparti, si protrasse ancora per alcuni anni dopo la costituzione della Regia Aeronautica avvenuta nel 1923, sebbene in compiti secondari.

Purtroppo di questo interessante aereo non vi è nessuna casa modellistica che ne abbia curato la riproduzione in scala, ed anche per il futuro le probabilità sono assai scarse, visto l'abbandono in cui è caduto il periodo della 1ª G.M., di conseguenza non resta che autocostruirlo.

Innanzitutto la scala: abbiamo scelto l'1/72 essendo la più diffusa, tuttavia ciò non toglie che ispirandosi a questo articolo si possa realizzare il modello in altra scala. Quando ci si accinge ad autocostruire un modello è preferibile, per quanto possibile, usare parti di altri modelli che si trovano normalmente in commercio, come ad esempio le ali, che nel caso in questione avrebbero richiesto un lungo lavoro per la riproduzione delle centine, ma procediamo con ordine.

1) *Ali* — A tale scopo lo scrivente ha usato due Sopwit Camel della Revel; i due esemplari si sono resi necessari

dislocato nel 1942 in Sardegna. Particolari da notare sono gli scarichi dei motori allungati ed il fascio di fusoliera che, a differenza della norma, è inserito sul cerchio azzurro.

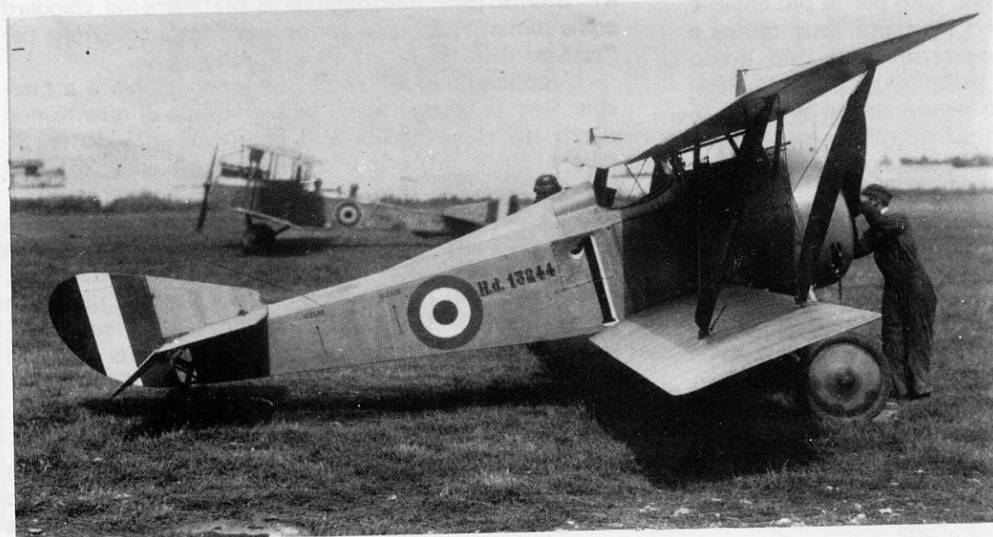
Correlando le informazioni disponibili e sulla base di una foto a colori che compare sulla copertina di un numero del 1942 dell'Ala d'Italia si ritiene di poter affermare con certezza che le superfici sono in grigio.

A.M. BELLEI

causa la forma e l'apertura dell'ala superiore dell'Hanriot. Per realizzare tale ala è consigliabile procedere prima alla costruzione delle due mezzeali, ciascuna composta di due pezzi, quindi, dopo averle ridotte e sagomate avvalendosi dell'aiuto del disegno ed aver inciso nuovamente le parti mobili, unirle avendo l'accortezza di riprodurre il classico dietro a V aperta. Per l'ala inferiore non vi sono difficoltà dovendo semplicemente ridurre e sagomare quella di un Camel, ovviamente le preesistenti aperture per l'incastro dei montanti devono essere stuccate.

2) *Motore* — Ottimo quello del Nieuport 17 della Revell (che a sua volta potrà servire a realizzare un Ni 11), basta allungarlo leggermente aggiungendo una sezione di plasticard, l'unica difficoltà consiste nella realizzazione delle tre aperture sulla copertura del motore che possono essere riprodotte con l'aiuto di una piccola limetta a coda di topo e molta pazienza, in caso contrario ci si può limitare a dipingerle in nero. L'elica consigliabile è quella del Camel, eventualmente correggendo leggermente le estremità.

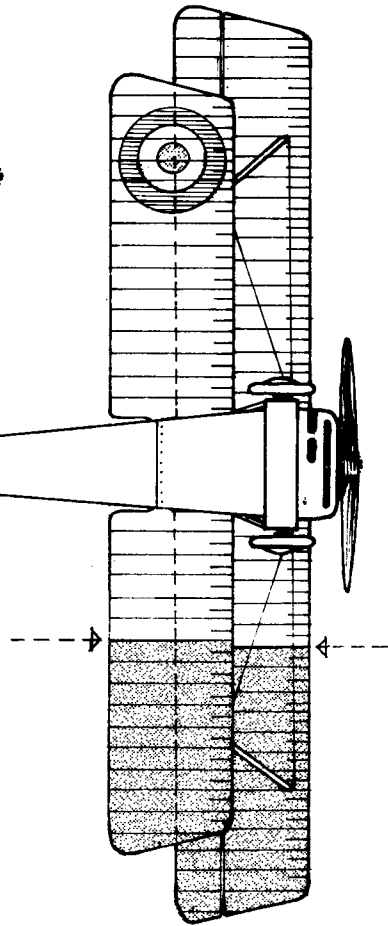
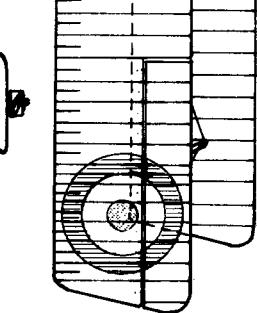
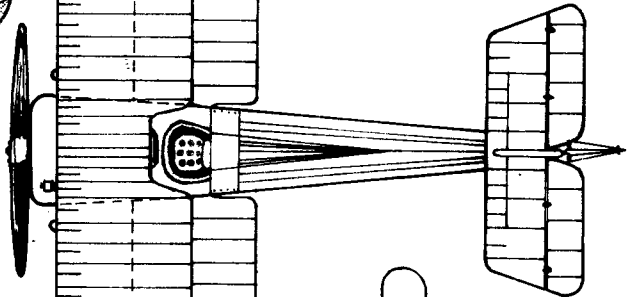
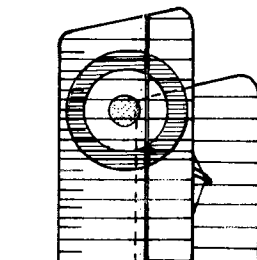
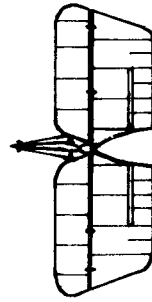
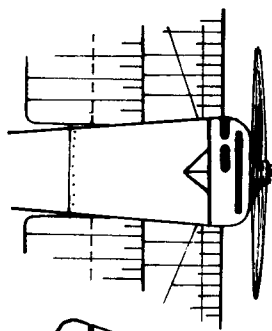
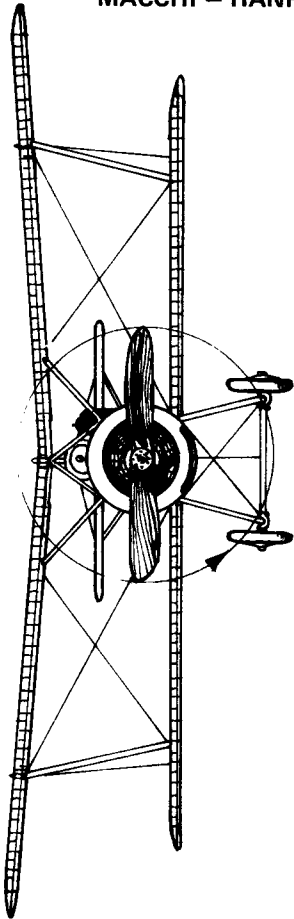
3) *Fusoliera* — Qui le soluzioni sono molte ed a discrezione di ogni singolo modellista: c'è chi troverà più semplice realizzarla con della balsa, chi preferirà costruirla ex novo con plasticard e chi preferirà trasformare un modello preesistente; lo scrivente in pratica ha adottato quest'ultimo sistema usando la fusoliera di un Camel, ma con una tecnica atta ad eliminare totalmente l'uso di stucco. Dopo aver proceduto ad una prima sommaria sgrossatura, si incolla con il collante liquido del plasticard internamente ed esternamente, a seconda se c'è da asportare od aggiungere; quando il tutto è perfettamente essiccato si procede al lavoro di sagomatura con lima e cartavetro. A lavoro ultimato si può realizzare l'effetto tela ove richiesto, passando in senso incrociato della tela vetro di media grandezza. Le pannellature si incidono facilmente anche sulle supe-



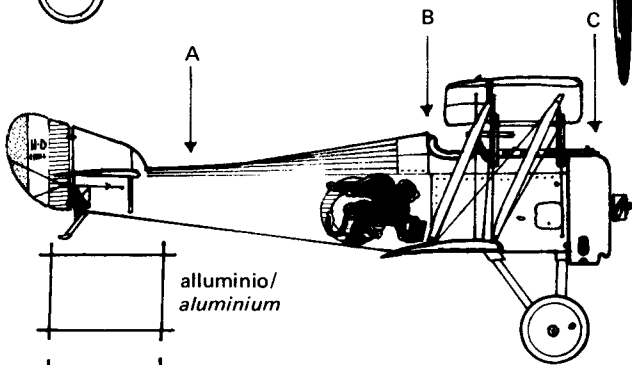
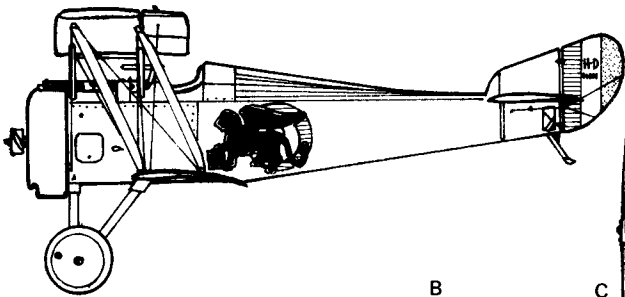
Una nitida immagine di un Macchi-Hanriot Hd. 1 (matricola 13244); la coccarda ha il verde esternamente, mentre le tre bande sulla deriva sono nella prevista successione verde, bianco e rosso.

(Foto A.M.I.)

MACCHI - HANRIOT Hd 1



F - Hanriot Hd1, 80° Squadriglia, XIII Gruppo, (1918).



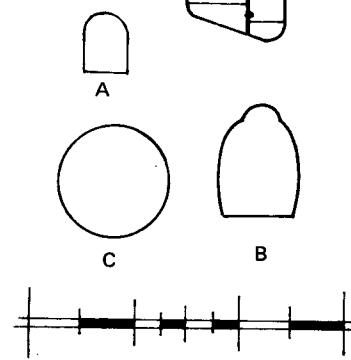
alluminio/
aluminium

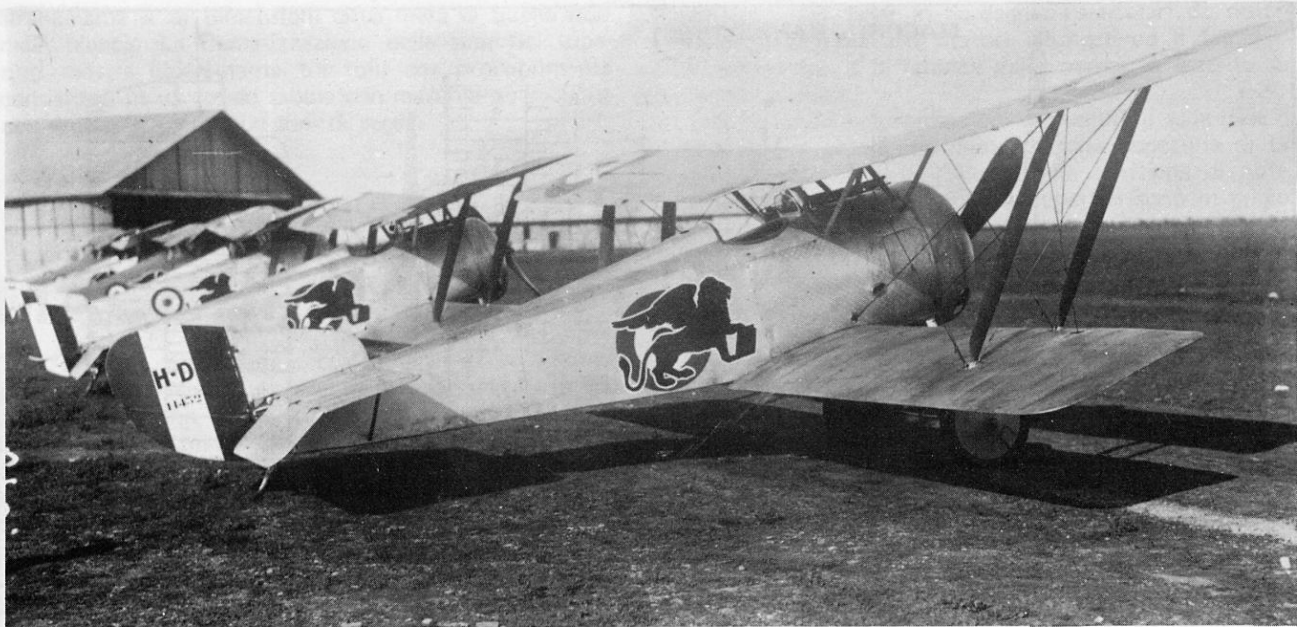
crema 20318/
creme 20318

verde marcio (HJ-3)/
camouf. green (HJ-3)

verde 24108/
green 24108

rosso 21136/
red 21136





Schieramento di Hanriot della 80^a Sq., 13^o Gruppo sull'aeroporto di Marcon vicino Treviso, durante la seconda parte della 1^a G.M. Il velivolo in primo piano (11432) è lo stesso oggetto della tavola a pag. 13. Si può notare come il quarto e il sesto velivolo abbiano colorazione in verde e gli altri in argento. Differenze si riscontrano anche nella posizione del leone rosso alato. (Foto A.M.I.)

rfici curve, usando come guida un'asticella od un filo di acciaio armonico ed una punta metallica. In ultimo, ricordarsi della scanalatura per l'uscita dell'aria di raffreddamento, posta inferiormente tra l'attaccatura fusoliera-motore (vedi particolare in disegno).

4) *Timoni di governo* — Per il timone verticale è consigliabile usare del plasticard, per i piani orizzontali è possibile usare sia il plasticard, sia risagomare quelli del Camel; in quest'ultimo caso non vi è il problema di riprodurre le centine.

5) *Carrello* — Per il carrello dell'Hanriot si possono sfruttare i componenti di quello del Camel, avendo cura, oltre a modificarne la disposizione dei sostegni, a maggiorarne anche la carreggiata.

6) *Montaggio ali* — Questa operazione può apparire complessa trattandosi di un biplano autocostruito, in realtà basta procedere a costruire sull'ala superiore il sistema di montanti che l'unisce alla fusoliera, quando il tutto si è solidificato, lo si può incollare alla fusoliera accertandosi che la distanza fra le estremità alari sia identica da entrambe le parti, quindi si può procedere alla realizzazione ed al montaggio dei quattro montanti laterali, ricordandosi di riprodurre la caratteristica sagoma appuntita alle estremità. Dopo questo, si può montare l'armamento e applicare i tiranti; questi ultimi sono facilmente riproducibili con la plastica stirata e sono praticamente indispensabili ai fini realistici del modello.

Per quanto riguarda l'armamento, l'Hanriot era dotato normalmente di una mitragliatrice Vickers posta a sinistra, all'incrocio dei montanti in fusoliera, sparante attraverso il disco dell'elica, tuttavia, dopo i successi ottenuti da Silvio Scaroni che aveva fatto montare sul suo velivolo una seconda arma (a destra), l'uso di due mitragliatrici divenne più esteso.

Ritenendo di aver approfondito sufficientemente la parte pratica riguardante la realizzazione del modello (ovviamente l'articolo non vuole essere dogmatico ed ogni modellista ha la più ampia libertà di adottare tecniche e sistemi personali al fine di un risultato ottimale), passiamo ora alle colorazioni.

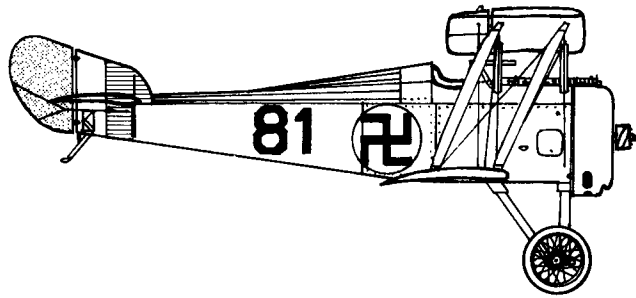
COLORAZIONI

A) *Hanriot Hd1, 81^a Squadriglia Caccia, Coppa Baracca (1924)*: aereo totalmente argenteo, coccarde alari tricolori con rosso esterno nelle quattro posizioni; coda tricolore: il tricolore si estendeva anche sui timoni di profondità, sopra e sotto, in fusoliera era stata aggiunta una blindatura laterale in posizione arretrata al posto di pilotaggio, su questa era dipinto un cerchio bianco (in luogo della precedente coccarda tricolore) con una svastica nera dall'andamento antiorario, il numero di squadriglia (81) era in nero; da notare che nella foto da cui è stato tratto il profilo vi appaiono esemplari con ruote a raggi, cioè prive di coperture, tuttavia non è da escludere l'esistenza di esemplari con ruote coperte.

B) *Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia Caccia, (1917/18)*: aereo in verde marcio (o più correttamente grigio-verde), il colore Humbrol che più si avvicina è l'HJ3, tuttavia si può anche usare l'H11 schiarendolo col bianco e correggendolo con una punta di giallo ed un tocco di dark eart; la superficie inferiore delle ali era tricolore con il rosso a sinistra del pilota, è da notare che la parte bianca era costituita dal colore della tela naturale su cui era stata applicata una mano di vernice trasparente protettiva, risultava quindi un bianco sporco o più propriamente crème. Coccarde tricolori nelle quattro posizioni (cioè, superficie alare superiore e fusoliera) con verde esterno e rosso interno; a tal proposito può essere utile sapere che dato il tipo di pellicola usata in quel periodo, nella fotografia il rosso risulta più scuro del verde. La superficie inferiore della fusoliera in alcuni casi era del colore della tela, ma sovente era nel colore del resto dell'aereo. Il distintivo di squadriglia in fusoliera (leone alato) era in rosso con bordo bianco ed appariva su entrambi i lati.

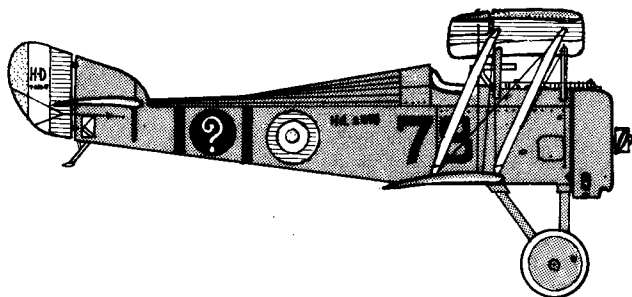
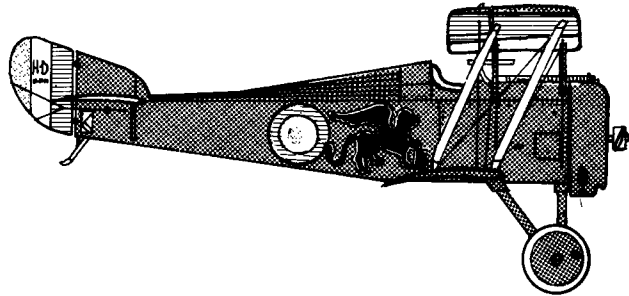
C) *Hanriot Hd1, 78^a Squadriglia Caccia, (1918)*: aereo in crème (o vernice chiara); ritengo sia bene specificare come originasse tale colore. Non si trattava propriamente di un colore, ma di una vernice protettiva trasparente che veniva applicata su tutto l'aereo, parti telate, legno e metallo; la trasparenza era abbastanza

MACCHI - HANRIOT Hd 1 SCHEMI DI MIMETIZZAZIONE



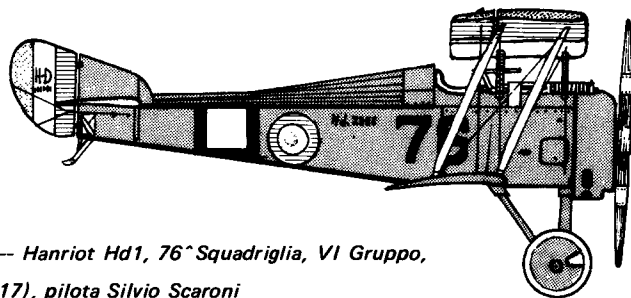
A - Hanriot Hd1, 81^a Squadriglia, VI Gruppo, (1924)

B - Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia, XIII Gruppo, (1917)

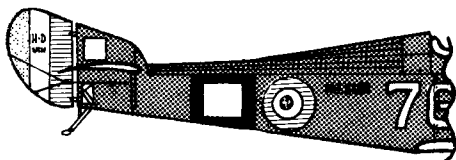


C - Hanriot Hd1, 78^a Squadriglia, XIII Gruppo, (1918)

D - Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia, VI Gruppo, (1918) pilota Silvio Scaroni



E - Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia, VI Gruppo, (1917), pilota Silvio Scaroni



Scala 1/72

F. MAVO '75

relativa e dipendeva dallo spessore della vernice applicata e dallo stato di conservazione. In pratica ne risultava un colore marroncino più o meno chiaro che a titolo orientativo ho indicato col numero di Federal Standard 20318; è bene specificare che l'equivalente vernice usata dagli Inglesi (clear doped linen) dava una tonalità decisamente più gialla. Ritornando alla nostra vernice c'è da dire che fu usata su moltissimi aerei della Guerra 15/18: Hanriot, Spad, Farman, Caudron, Caproni, ecc. Interessante un tipo di mimetizzazione che ho potuto osservare su un relitto di SP2, ove l'avviere addetto alla verniciatura, oltre alla mano di vernice trasparente, aveva provveduto a picchiettare successivamente col pennello, sempre con la stessa vernice, ottenendo una mimetizzazione che definirei "autunnale", cioè fondo terra chiara con macchiette in marroncino più scuro, riproducendo perfettamente un campo con i ciuffi d'erba secca.

Avendo chiarito la colorazione di fondo continuiamo con la trattazione del resto dell'aereo: le coccarde erano col bordo esterno verde ed applicate in fusoliera e sull'ala superiore, le superfici inferiori delle ali erano tricolori. In fusoliera oltre alla matricola ed al numero di squadriglia (78) entrambi in nero, vi era una specie di emblema personale consistente in un disco nero con un punto interrogativo bianco, posto su entrambi i lati e racchiuso tra due strisce nere che si estendevano lateralmente e sul dorso della fusoliera.

D) Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia Caccia, (1918): si tratta dell'aereo su cui venne abbattuto Silvio Scaroni, il quale sopravvisse, sebbene riportasse serie ferite, diventando il massimo asso vivente dell'Aeronautica Italiana 15/18. Aereo totalmente in crème (vernice chiara) con superfici inferiori ai nei tre colori; coccarde con verde esterno su ala superiore e fusoliera. Il velivolo era armato con due mitragliatrici ed in corri-

MORTE DI UN USSARO

Questo articolo, ben lungi dal volere essere una trattazione sulla modifica ed adattamento di modelli di soldatini, ha il solo scopo di allettare e smuovere chi, dedicandosi alla costruzione di soldatini, non abbia mai tentato, per pigrizia o per paura, una conversione ed una personalizzazione del modello.

In aggiunta a ciò mi propongo di cominciare a riempire lo spazio riservato a questa interessante ed affascinante branca modellistica che finora è stato scarsamente sfruttato e di servire da stimolo per tutti gli interessati a fare altrettanto.

Passiamo ora al modello vero e proprio: per questa semplice conversione ho scelto l'ussaro britannico 1815 della serie collezionisti della Airfix e questa per una serie di motivi tra i quali: il prezzo accessibile, la facile reperibilità, la scala standard, l'appartenenza ad una serie omogenea di un periodo (quello Napoleonico) particolarmente prediletto, la conseguente possibilità di inserire il pezzo finito in un diorama con più personaggi e, non ultimo, la buona realizzazione del modello.

A scapito dell'ussaro si può ricordare la colorazione abbastanza complessa ma che, in cambio, rende estremamente attraente il modello finito.

Il presupposto da cui sono partito nel realizzare il pezzo è il seguente: il soggetto in questione, ferito presumibilmente durante una carica è stato portato fuori dalla mischia dal cavallo senza controllo il quale, esausto ha rallentato fin quasi a fermarsi; a questo punto il cavaliere ha cominciato a scivolare dalla sella, premendosi la parte ferita ed abbandonandosi sul cavallo.

Dopo questa introduzione ecco in dettaglio il montaggio:

a) IL CAVALLO:

a1) tagliare la mascella, riposizionare e stuccare, socchiudendo la bocca.

a2) abbassare la zampa anteriore destra, posizionarla più vicina al terreno indi stuccare cercando di riprodurre nuovamente la muscolatura.

a3) costruire con lo stucco una nuova criniera meno "svolazzante" di quella fornita (il cavallo è praticamente fermo).

a4) posizionare la coda più verticalmente.

b) IL CAVALIERE:

b1) il braccio sinistro (pezzo n. 24) va tagliato al gomito e posizionato, tagliando e adattando anche la spalla, in modo che resti aderente al tronco cosicché la mano vada a premere sul fianco destro; modificare anche la mano in modo che le dita siano distese. (Poiché la spalla andrà poi nascosta dalla giacca, consiglio di incollare il braccio alla medesima e di fissare tutto l'insieme al tronco dopo avere posizionato bandoliera e cintola ed avere dipinto il tutto).

b2) posizionare sulla manica del pezzo n. 25 la mano del pezzo n. 26 e incollare il braccio così ottenuto verticalmente in maniera che (calcolando anche l'inclinazione del corpo) vada a toccare sulla sella. Incollare alla mano la spada in modo che dia l'idea di non essere saldamente impugnata e di stare scivolando.

b3) modificare a caldo il pezzo n. 21 in modo che

assuma una posizione più consona alla nuova posizione del tronco.

b4) tagliare la manica destra della giacca e posizionarla accanto alla altra manica ed aderente alla giacca stessa. Modificare, poi, a caldo la giacca (attenzione ai particolari stampati!) in modo che meglio si adatti alla nuova posizione (si suppone, infatti, che sia scivolata sul fianco sinistro del cavaliere). Di contorno a queste modifiche vi sono alterazioni più lievi nella posizione del tronco, della testa e della gamba che in fase di montaggio vanno arrangiate dal modellista stesso e che ognuno può interpretare a suo modo (per una idea generale riferirsi alla tavola). Per finire, alcuni consigli aggiuntivi per quanto riguarda il montaggio:

1) omettere il fucile, considerato usato e perso successivamente,

2) sostituire alle strisce F ed U due cordicelle di adeguato spessore e ritagliare tutte le altre dalla carta, più flessibile e più robusta della plastica fornita.

3) per le ombreggiature, senza le quali un modello è piatto e poco reale, consiglio di usare inchiostro di china diluito con acqua ed applicata con pennello.

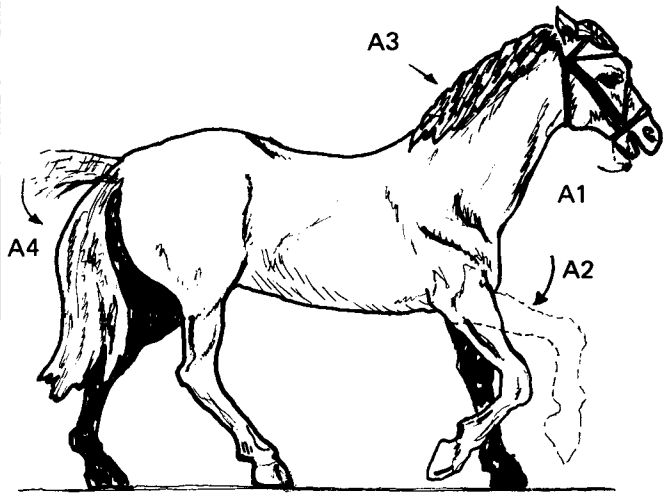
4) a modello finito, per proteggere il tutto e renderlo opaco, passare una mano di Letracote Matt, una bomboletta spray per trasferibili contenente vernice protettiva opaca (esiste anche la versione lucida). Attenzione, però, a non calcare la mano; solo un leggero strato!

5) a questo punto il modello è praticamente terminato; solo due piccoli tocchi finali: applicate della vernice lucida molto diluita sul collo e sul viso del cavaliere e fate lo stesso per il petto ed il collo del cavallo, allo scopo di simulare il sudore. Applicare alla bocca del cavallo del Vinavil o della colla per plastica quasi secca, per simulare la schiuma (il cavallo è esausto). Come vedete, il modello, pur essendo molto realistico ed attraente, non è di difficile realizzazione e costituisce una ottima base per acquistare esperienza, prima di dedicarsi a lavori più complessi. Giunti a questo punto, non mi rimane che augurare buon lavoro a chi vorrà intraprendere la costruzione e sollecitare di nuovo tutti quelli che si interessano di soldatini a descrivere in queste pagine le loro realizzazioni.

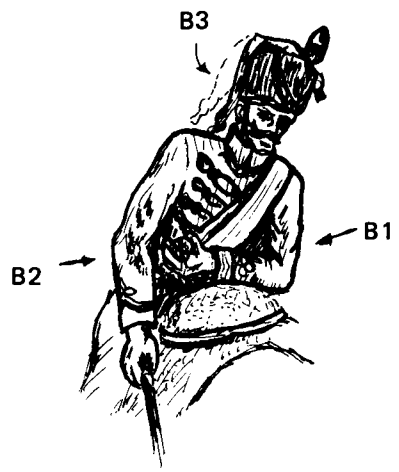
G. BONACCORSI
IPMS - Livorno



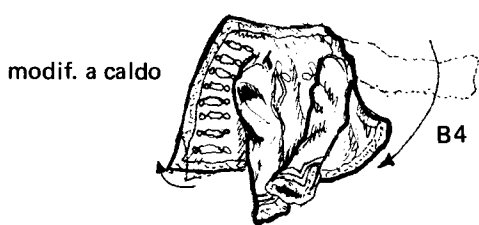
Particolare della fusoliera di un Cant-Z.1007Bis impiegato in Russia. Notare i tre toni sulle sup. superiori. (Foto A.M.I.)



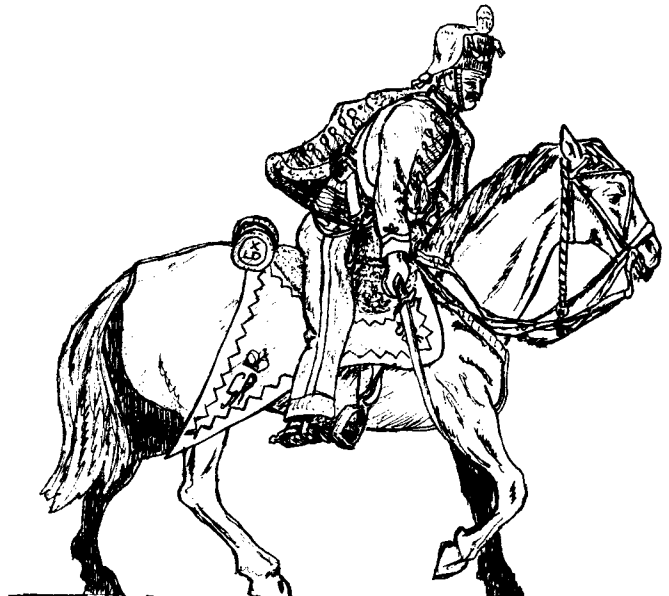
modifiche cavallo



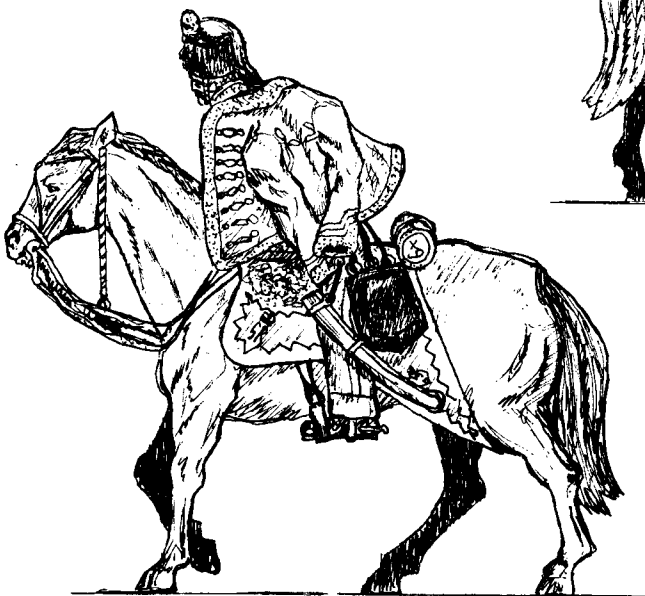
schizzo cavaliere



modifica giacca



schizzo modello finito (fianco destro)

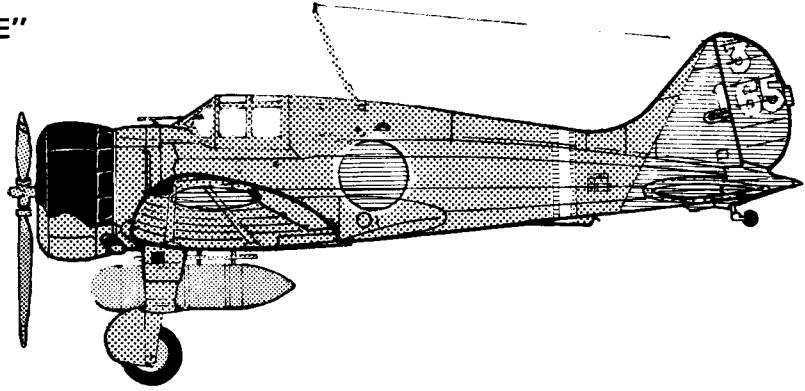


schizzo modello finito (fianco sinistro)

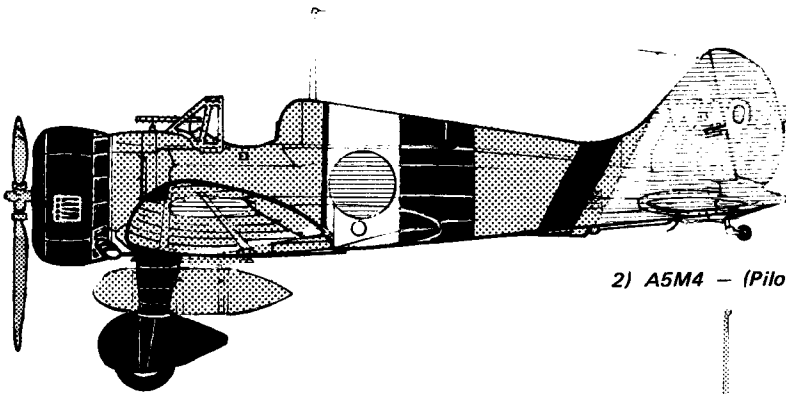
G375

I.P.M.S. - Italy 205

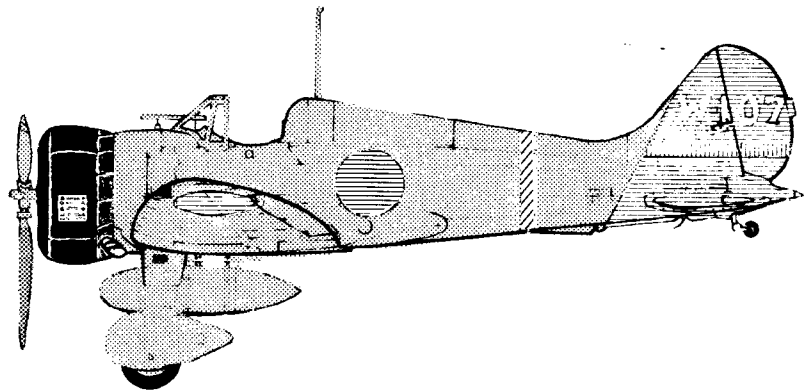
MITSUBISHI A5M4 "CLAUDE"



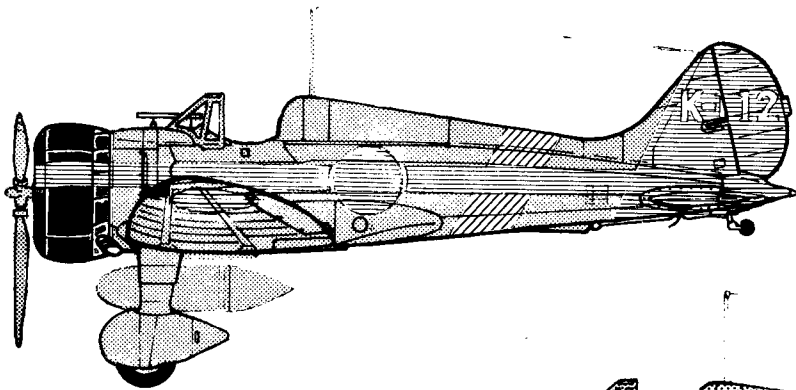
1) A5M2b - 12° KOKUTAI, CINA 1938



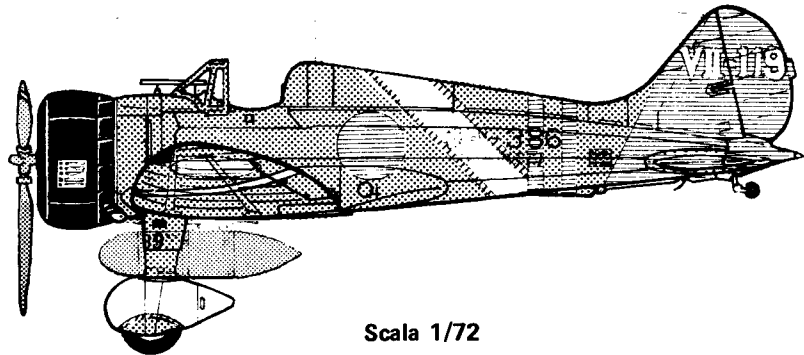
2) A5M4 - (Pilota Matsuo Hagiri) Nave "SORYU", 1939



3) A5M4 - Nave "SORYU", 1940



4) A5M4 - Nave "KAGA", 1940



5) A5M4 - Nave "SORYU", 1941

Scala 1/72

COLORAZIONI A5M4 "CLAUDE"

Prima di trattare singolarmente le colorazioni dei velivoli illustrati nella tavola, ritengo sia meglio indicare i punti in comune a tutti i profili: copertura motore nera; elica metallo naturale con la parte posteriore (verso il pilota) delle pale in bruno scuro e due sottili linee rosse sulle punte nella parte anteriore; serbatoio e ruote in metallo naturale; coda rossa con numeri bianchi; infine, gli Hinomaru alari, non vanno posizionati come sulle istruzioni allegate al kit, ma ad un centimetro dalla punta delle ali (ovviamente le misure indicate si intendono nella scala 1/72).

1) A5M2b, 12° Kokutai, 1938: velivolo totalmente in grigio A/N2 esteso pure nella parte inferiore della copertura motore, fascia in fusoliera: bianca con bordature rosse; gli Hinomaru alari superiori ed in fusoliera sono con bordo bianco (in tutti gli altri profili sono nel semplice disco rosso).

2) A5M4, Nave "SORYU", 1939: velivolo in metallo naturale, la fascia in fusoliera recante l'Hinomaru è bianca, il carrello e le altre fasce sono in nero; sulle ali (sopra e sotto) vi è una fascia rossa con bordature

bianche posta in posizione obliqua, cioè, partendo dal punto d'attacco anteriore ala-fusoliera va a finire a 17 millimetri dalla vergatura di rinforzo alare, la larghezza della fascia con relative bordature è di mm. 3,5.

3) A5M4, Nave "SORYU", 1940: velivolo in metallo naturale, fascia in fusoliera azzurra, striscia longitudinale in coda: gialla.

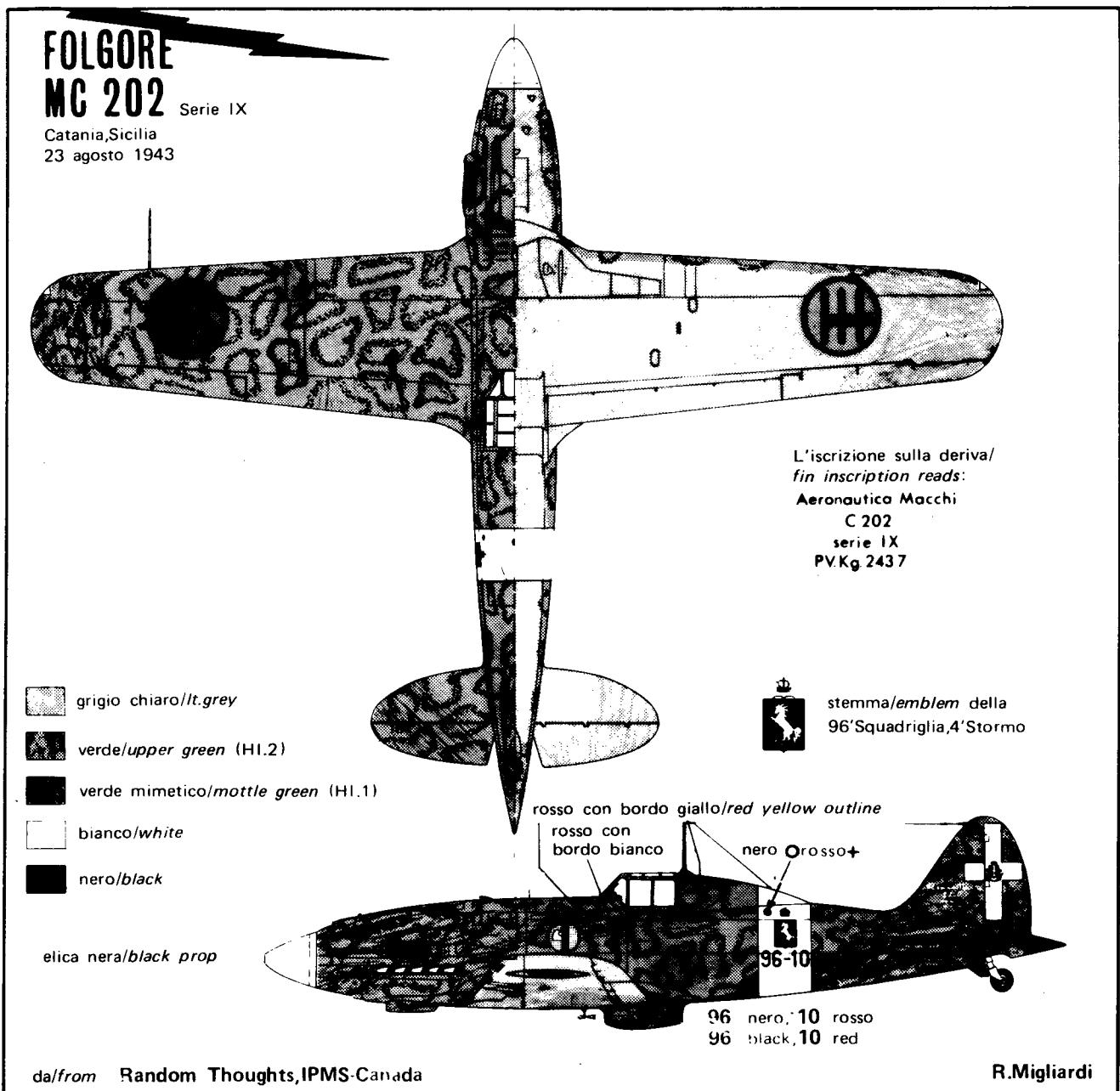
4) A5M4, Nave "KAGA", 1940: velivolo in metallo naturale, striscia longitudinale in fusoliera: rossa; fascia fusoliera azzurra.

5) A5M4, Nave "SORYU", 1941: velivolo totalmente in grigio-verde pallido, le due fasce parallele in fusoliera sono rosse; la fascia trasversale in fusoliera e le coperture delle ruote sono bianche con bordi azzurri; sulle ali (sopra e sotto) vi è una fascia bianca con bordature azzurre, larga mm 3,5, posta obliquamente, cioè, partendo anteriormente a 4 mm dalla vergatura di rinforzo alare e terminando a 33 mm dalla medesima; gli ideogrammi giapponesi col n. 386 in fusoliera ed il n. 19 sulla gamba del carrello sono in nero.

Disegni di F. JANNETTI

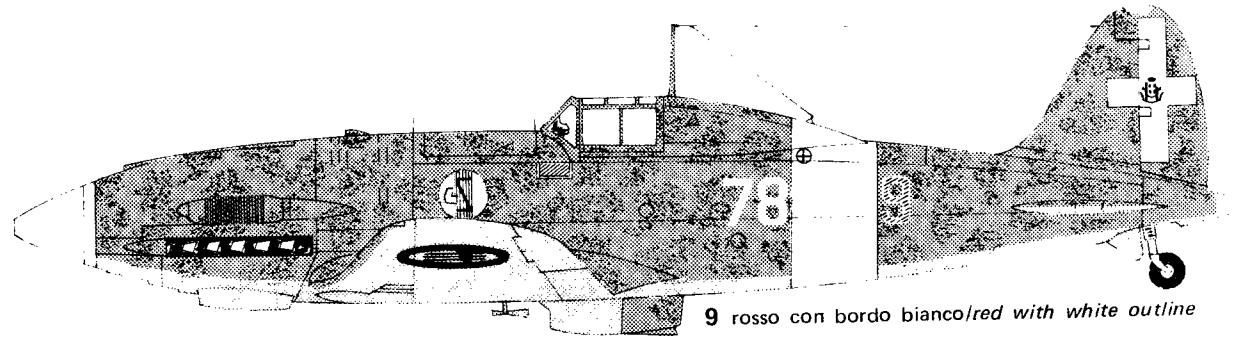
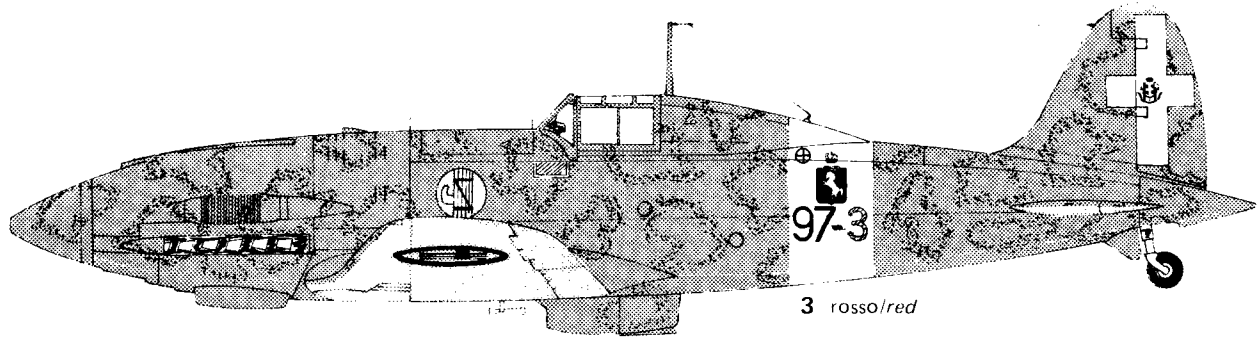
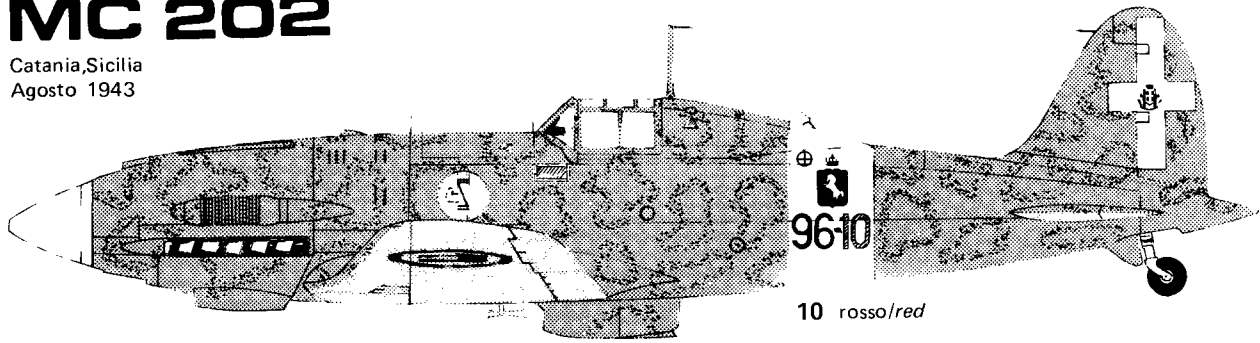
Testo di P. MONCALVO







Credit: Koku-Fan



MC 202

Catania, Sicilia
Agosto 1943



- | | |
|--|--|
|  verde mimetico/ <i>mottle green</i> (HI.1) |  rosso/red |
|  verde/ <i>upper green</i> (HI.2) |  bianco/ <i>white</i> |
|  grigio chiaro/ <i>lt. grey</i> (HI.5) |  nero/ <i>black</i> |

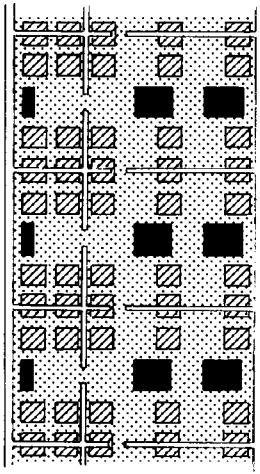
R.Migliardi IPMS-Canada



Due M.C. 202 ed un Fi. 156 abbandonati in Sicilia, Agosto 1943

(Public Archives of Canada)

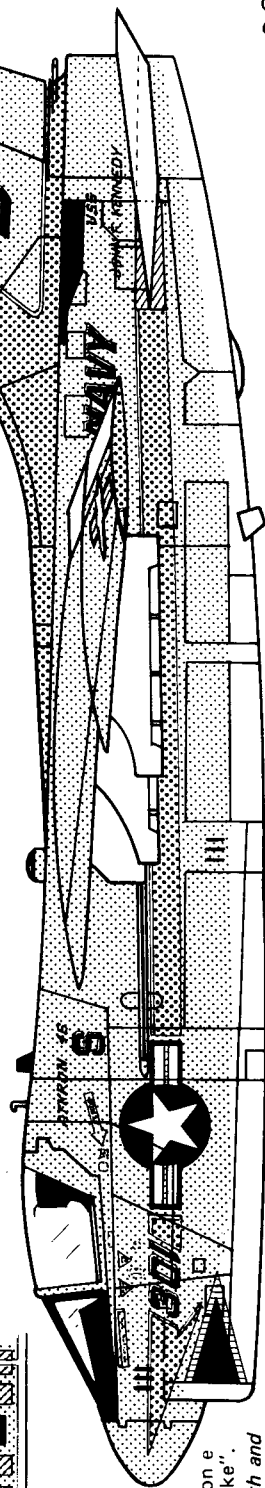
L.T.V. A-7B Corsair II, V.A. 46, USS John F. Kennedy, 1973



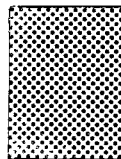
Schema del tartan: fondo rosso con quadri bleu e neri; linee incrociate e bordi sup. e inf. bianchi.
Tartan pattern: red background with blue and black squares; lines and upper and lower border white.

Nome del pilota sotto la parte fissa della cappottina in bianco su rettangolo bleu con bordo bianco.
Pilot name below front portion of canopy in white on blue rectangle with white outline.

Motivo su deriva verticale, punta della ali e linea su fusoliera in bleu con ombra bianca superiore e posteriore. Lettere su deriva "AB" e numeri sul muso "301" neri con ombre bianche; lettera "S" dietro l'abitacolo bleu con ombra bianca.
Decor on fin, wing tips and fuselage stripe are medium blue with white shadow above and after. Fin in letters "AB" and numbers "301" are black with white shadow. Letter "S" after canopy is medium blue with white shadow.

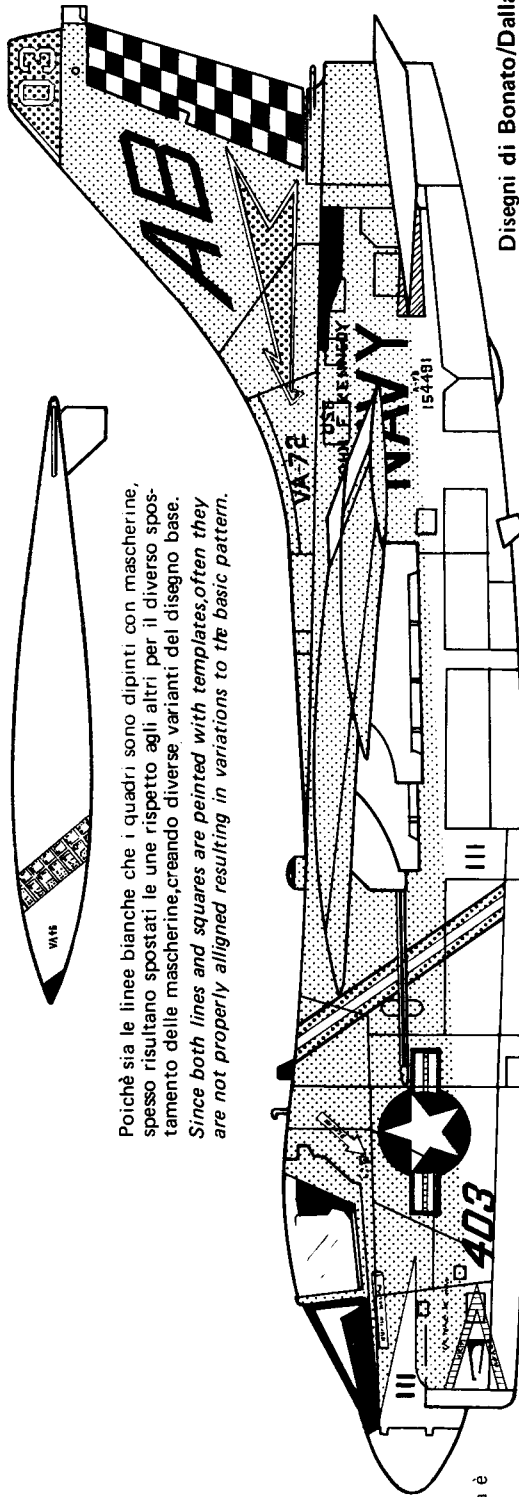


Triangolo nero con bordo rosso con e senza le scritte in bianco "jet intake".
Black triangle with red border with and without the white wording "jet intake".



Bleu medio/
Medium blue

Gli scacchi sulla deriva sono blue medio su bianco/
Chequers on rudder are medium blue on white



Poichè sia le linee bianche che i quadri sono dipinti con mascherine, spesso risultano spostati le une rispetto agli altri per il diverso spostamento delle mascherine, creando diverse varianti del disegno base.
Since both lines and squares are painted with templates, often they are not properly aligned resulting in variations to the basic pattern.

L'interno della presa d'aria è in Gloss Insignia White.
Inside of air intake is in Gloss Insignia White.

Bordi esterni della fascia neri.
Stripe outlined in black.

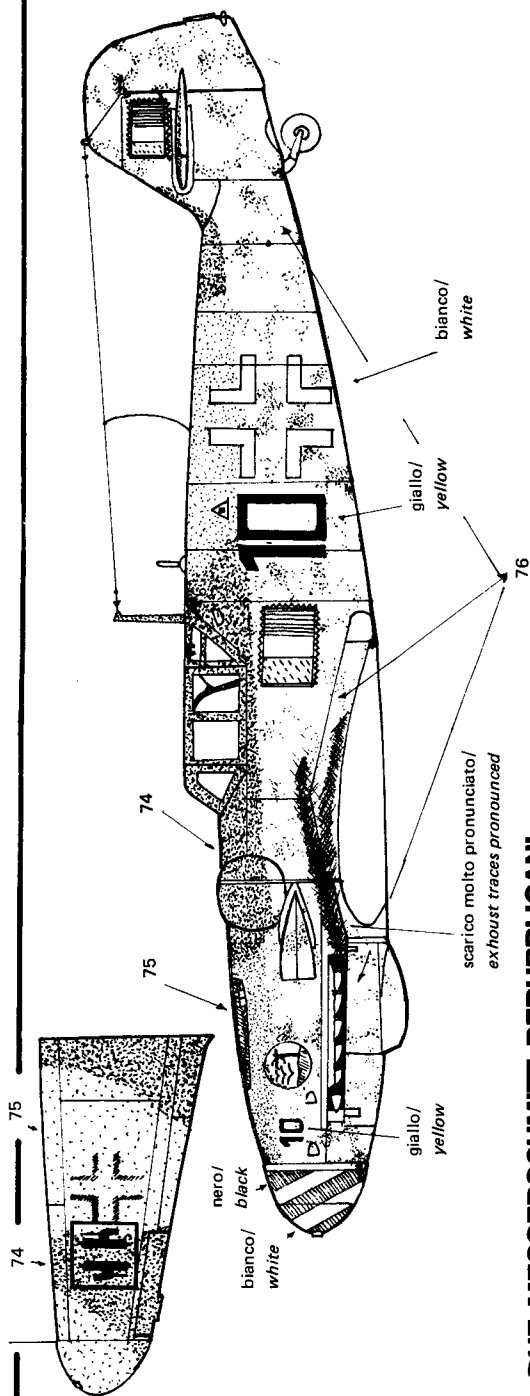
Le zone interessate al movimento dei piani di coda sono in metallo naturale lucido.
Areas affected by horizontal stabilizer movement are polished natural metal.



Scala 1/72

Disegni di Bonato/Dalla Torre

L.T.V. A-7B Corsair II, V.A. 72, USS John F. Kennedy, 1973



DUE MESSERSCHMITT REPUBBLICANI

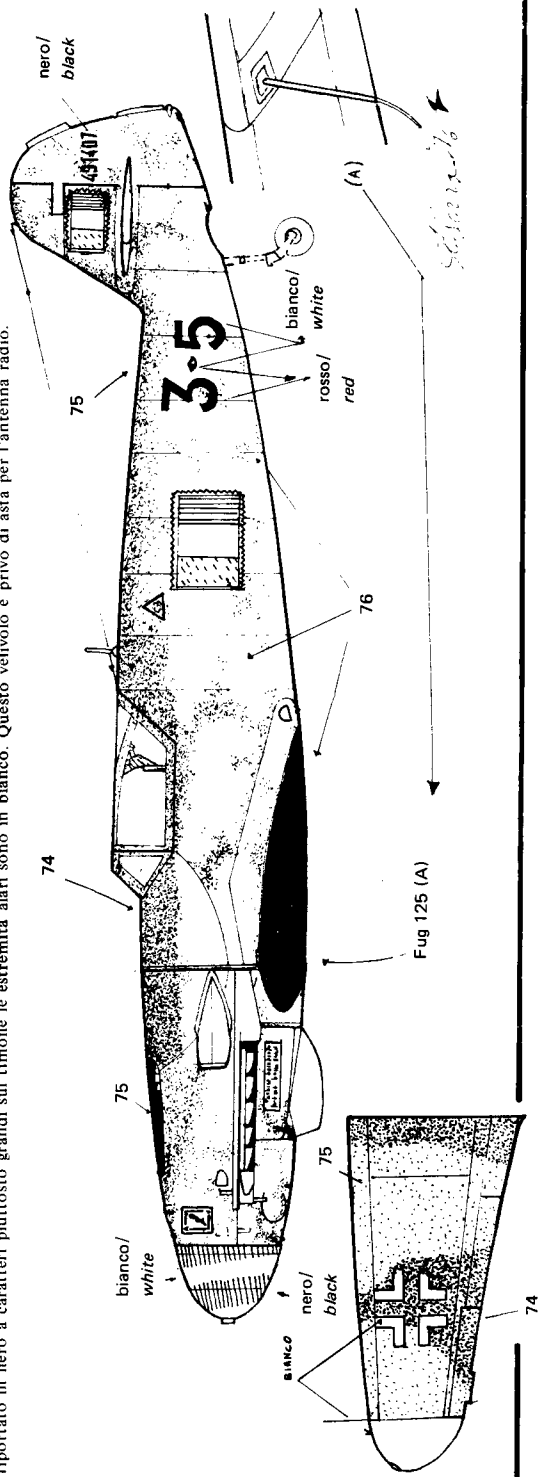
I soggetti di questo articolo presentano diverse particolarità che vale la pena esaminare:

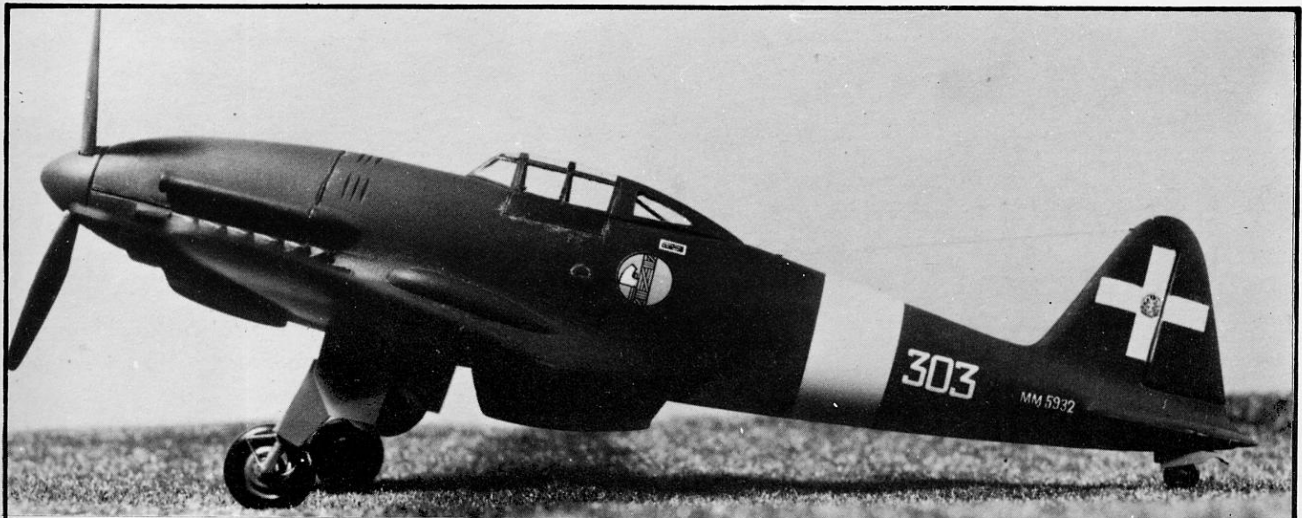
Bf. 109 G6 5ª Squadriglia, 2° Gruppo "Gigi Tre Ossi"

Questo velivolo ha la doppia applicazione dei distintivi di riconoscimento sulla fusoliera, mentre sulle ali i fasci littori della A.N.R. (neri superiormente e inferiormente) sono stati affiancati alle croci germaniche obliquate. Inoltre il numero "10" stranamente in giallo, è ripetuto sulla parte anteriore della fusoliera subito dopo l'ogiva in dimensioni più piccole. Anche la bandierina posta sulla deriva è stata sovrapposta alla croce uncinata che però era sempre visibile in trasparenza. La colorazione è quella standard con i toni di grigio: 74 e 75 applicati superiormente alla fusoliera in modo quasi netto, maculazione con i medesimi sul 76 di fondo che copre anche le superfici inferiori. Sulle ali il classico "splitter" a bordi sfumati con i colori 74 e 75.

Bf. 109 K4 3ª Squadriglia, 1° Gruppo "Asso di bastoni"

In questo caso i distintivi di riconoscimento sono, in fusoliera, della A.N.R., mentre sulle ali, superiormente e inferiormente, appaiono le croci germaniche del tipo semplificato rispettivamente in bianco e in nero. Piuttosto insolita la disposizione dei numeri che sono molto arretrati e separati tra loro da un rombo meta rosso e meta bianco. Il Werke N. è 491407 ed è riportato in nero a caratteri piuttosto grandi sul timone le estremità alari sono in bianco. Questo velivolo è privo di asta per l'antenna radio.

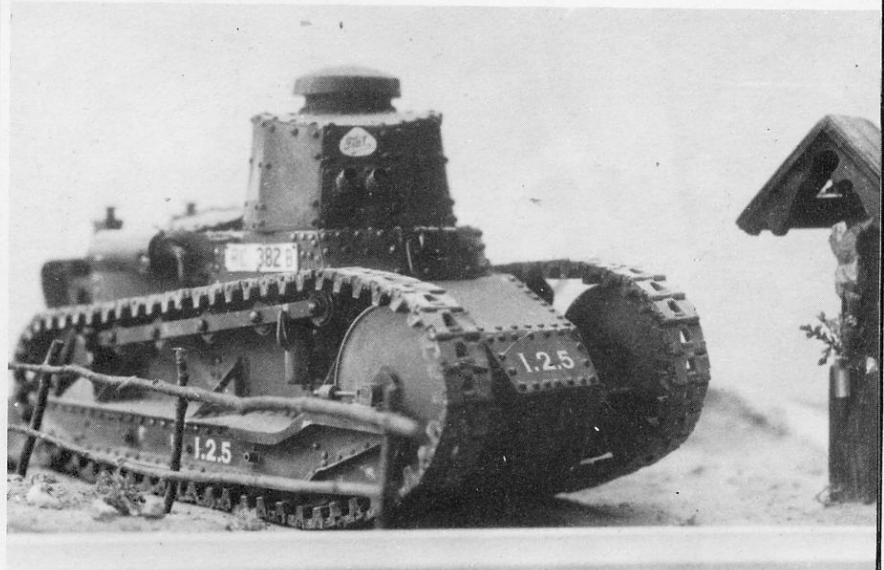




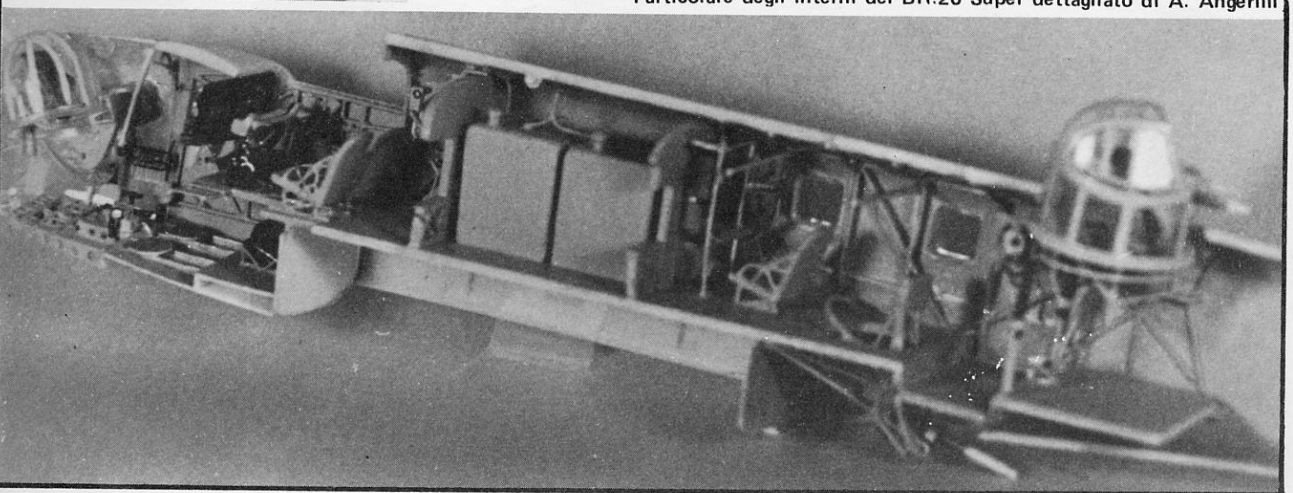
Caproni Vizzola F.4 autocostruito di E. Dalla Torre



Ufficiale del Reggimento
Savoia Cavalleria di R. Bonato



Fiat 3000 interamente autocostruito da C. D'Este



Particolare degli interni del BR.20 Super dettagliato di A. Angerilli

