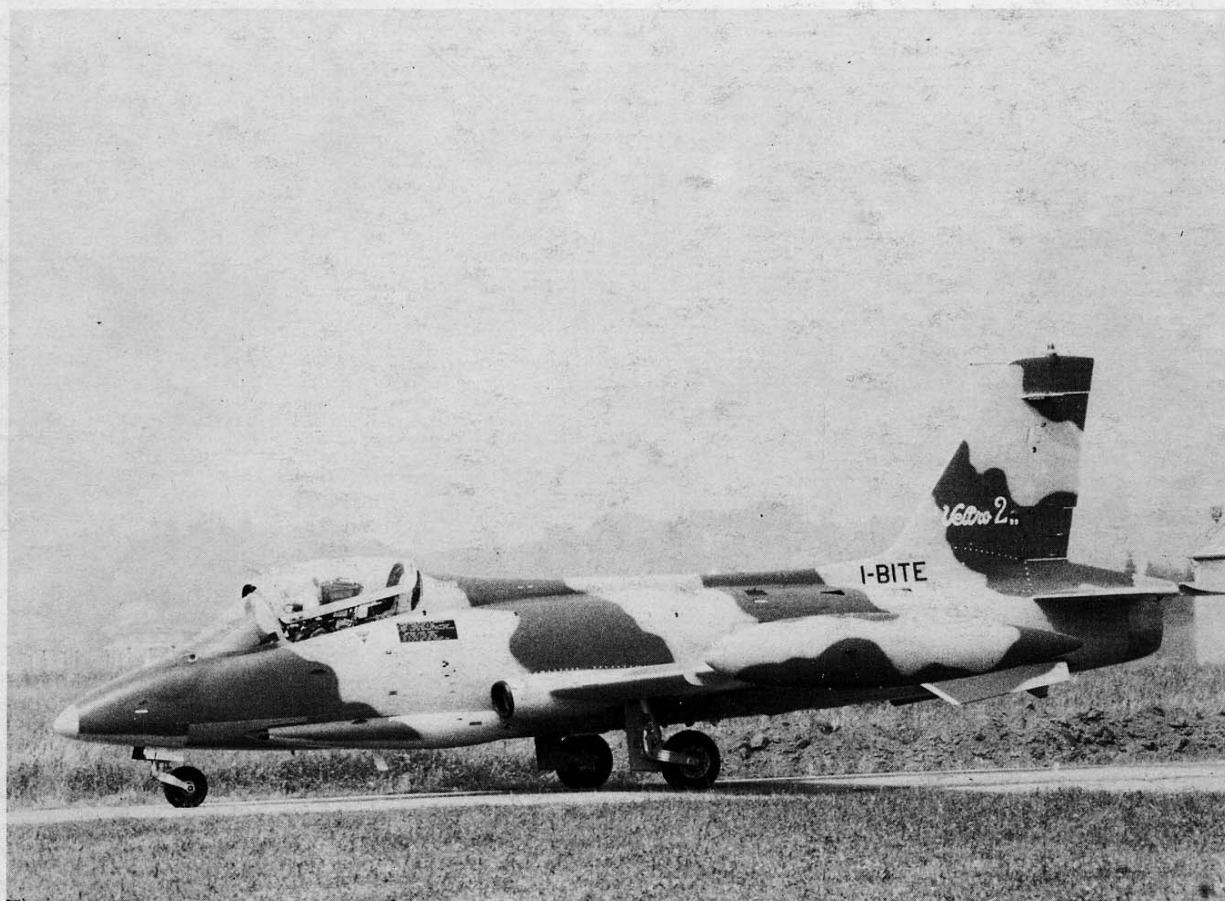




IL NOTIZIARIO

VOL. 11 NO. 2 - 1980



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

EDITORIALE

Siamo arrivati al secondo appuntamento dell'anno. Il Notiziario si rimpolpa sempre più con materiale interessante. Incominciamo dalla copertina che è illustrata con la fotografia della ultima realizzazione AERMACCHI, l'MB.339, in lieve mimetica che esce dagli hangars con il battesimo a "VELTRO 2". Il merito va al socio Saitta che ha atteso lungamente l'evento. Seguono vari articoli tra i quali ne richiamiamo alcuni: il camion del Regio Esercito "Dovunque" di Benzi e Moncalvo, il Tiger Meeting 1980, la recensione del carro A7V della nuova casa italiana Tauromodel di Moncalvo, la seconda puntata sul Fiat G.59 biposto di Renzulli, il servizio sulla fregata inglese "Jupiter" in scala 1/600 di Gasparoni e del Centro IPMS di Venezia.

L'inserimento delle chips ricavate dalla "TAVOLA 10" riguardanti le colorazioni dei velivoli dell'Aeronautica Militare nella seconda guerra mondiale è terminato nel fascicolo precedente ed i soci possono così disporre di un valido aiuto per le colorazioni di modelli italiani risalenti a quel periodo. Ne abbiamo approntato un quantitativo superiore per poter assicurare tabelle complete a coloro che le chiederanno in futuro dato che i Notiziari arretrati si esauriscono rapidamente e il ristamparli sarebbe cosa molto dispendiosa.

Alcuni iscritti si sono lamentati con noi affermando che "l'IPMS-USA collabora attivamente con le ditte nordamericane mentre in Italia non si fa niente". Ciò è inesatto! All'estero, in particolare negli Stati Uniti, in Canada, Gran Bretagna, Francia, Germania, sono le case stesse che prima di produrre modelli, decals, vernici, chiedono l'aiuto delle branche IPMS locali. Qui due sono le ragioni per le quali l'IPMS non ha quasi mai potuto o è stata sollecitata a fornire collaborazione:

- 1) singoli soci hanno lavorato (o lo fanno tuttora) a titolo personale con le ditte stesse;
- 2) le case preferiscono lavorare per conto proprio senza interferenze.

In fase di ristrutturazione dell'IPMS-ITALY nei primi mesi del 1979 inviamo a tutte le ditte produttrici e importatrici di modelli lettere in cui si chiedeva collaborazione reciproca. Rare furono le risposte. Poche quelle affermative. Alcune interpretarono la nostra offerta come una richiesta di pubblicità a pagamento (cosa che non ci interessava) e comunicarono che facevano pubblicità dove a loro pareva!

Tra quelle che accettarono le cose iniziarono con la fornitura, di tanto in tanto, di una scatola tra i nuovi modelli usciti. Vi è chi mantiene costantemente questo servizio e tra esse citiamo la FANTASYLAND (TAMIYA e MONOGRAM), la KOSMOS (HELLER), la PROTAR, l'ITALAEREI. Al 18° Salone del Giocattolo, che ebbe luogo a Milano dal 24 al 30 gennaio 1980, contattammo personalmente titolari di ditte e ricevemmo ampie assicurazioni che restarono, in molti casi, lettera morta. La realtà nazionale è una sola: il modellismo in plastica rappresenta un movimento di cifre notevoli amministrato da pochi che non si rendono conto che il seguire le richieste degli appassionati porterebbe loro ulteriori guadagni.

Ove però il nostro aiuto è stato chiesto siamo sempre intervenuti anche se abbiamo ritenuto poi inutile far rilevare quanto attuato. Per esempio la TAUROMODEL che ha in allestimento un Macchi MC.202 in 1/48 si trovò in difficoltà per alcuni particolari e le facemmo pervenire i disegni originali del velivolo. (A questa casa che ha in programma realizzazioni interessanti consigliamo un modello di sicura vendita in tutto il mondo. Perché non fare un Savoia Marchetti S.79 ? ?).

La verità è che ci si sente dei Don Chisciotte contro mulini a vento. La potenza non è dalla nostra parte perché non siamo numerosi come dovremmo ed anche nelle recensioni bisogna stare attenti: o si parla bene o si finisce con una citazione. Al merito ? No! In.....tribunale!

GIORGIO PINI

REDAZIONE

direzione: **GIORGIO PINI**

MAURIZIO GUERRI
ARMANDO ROSSI
GIANLUCA VARONE

ECCOCI AL SOLITO APPUNTAMENTO CON ERRORI ED OMISSIONI. TUTTI QUELLI I QUALI SI SONO PRESI LA BRIGA DI MISURARLI AVRANNO VISTO CHE I DISEGNI DEL LANCIA 3/RO APPARSI SULLO SCORSO NOTIZIARIO SONO SBAGLIATI IN ALCUNE DIMENSIONI (CFR. TABELLA DATI): L'AUTORE SI SCUSA PER QUESTO GROSSO ERRORE DOVUTO A PROBLEMI CON IL PANTOGRAFO. ERRORE PURAMENTE TIPOGRAFICO È STATO POI LO SCAMBIO DELLE NOTE SULL'IMPIEGO DEL "BIANCO AVORIO" E "BIANCO NEVE" A PAG. 28. SONO POI ARRIVATE LE INFORMAZIONI SULLA FOTO DI COPERTINA E LE POTRETE LEGGERE NELLE PROSSIME PAGINE, GRAZIE CAPELLANI. VOGLIO POI TRANQUILLIZZARE GLI APPASSIONATI DI VELIVOLI MILITARI MODERNI: ANCHE SE SUL PROSSIMO NUMERO NON POTREMO FORSE PUBBLICARE IL ME GA-ARTICOLO SULL'F-111 CHE ORMAI DA OLTRE UN ANNO ALCUNI SOCI STANNO PREPARANDO, VI SARANNO UGUALMENTE ARTICOLI MOLTO INTERESSANTI. MI SEMBRA INOLTRE GIUSTO TRANQUILLIZZARE UN PO' TUTTI I SOCI RIGUARDO LE "SECONDE PUNTATE" DI ARTICOLI GIÀ PUBBLICATI: SONO QUASI TUTTE GIÀ PRONTE ED IN OGNI CASO NON CI SARÀ DA ASPETTARE OLTRE 3 ANNI COME PER IL G59 (PURTROPPO NON CI È STATO SPEDITO IL TRITTIICO 1/50 E QUINDI NON CI SARÀ POSSIBILE PUBBLICARLO, CONTRARIAMENTE A QUANTO A SUO TEMPO ANNUNCIATO.

COPERTINA

DOPO UN PERIODO DI COMPLETO ABBANDONO DEL MASTICA ITALIANA, TUTTI GLI APPASSIONATI DEL SETTORE NON POSSONO CHE ESSERE CONTENTISSIMI DI RIVEDERE IL GLORIOSO NOME "VELTRO" NUOVAMENTE ADOTTATO DALLA MACCHI PER IL SUO ULTIMO NATO: L'MB 339K, IL GIORNO DEL ROLL-OUT LA SCRITTA "VELTRO 2" ERA SUL SOLO LATO SINISTRO, MA ORA SI TROVA SU ENTRAMBE LE SUPERFICIE DELLA DERIVA. L'AMICO SAITTA STA GIÀ LAVORANDO AD UN ARTICOLO MODELLISTICO E QUANTO PRIMA I SOCI POTRANNO SAPERE TUTTO SULL' "I-BITE" (SI È VO LUTI ESSERE AGGRESSIVI ANCHE NELLA IMMATRICOLAZIONE. (FOTO R. SAITTA)

Publicazione ad uso esclusivo dei soci IPMS.
Vendita vietata. Riproduzione vietata.
All contents strictly copyright.
Gli articoli firmati rispecchiano le idee personali dell'autore e non necessariamente quelle della Direzione e Redazione Nazionale de l'IPMS
Opinions expressed in signed articles are those of the Author and not IPMS.
I.P.M.S.-ITALY
CASELLA POSTALE 182-41100 MODENA FERROVIA
ITALIA

INDICE

TIGER!	PAG. 1
DOVUNQUE	PAG. 3
UN A7V IN SCALA 1:35	PAG. 9
PEZZI DA MUSEO	PAG. 10
G.59 2° PUNTATA: I BIPOSTO	PAG. 12
HMS JUPITER	PAG. 23
LIGIER	PAG. 27
F-51: PRECISAZIONI	PAG. 27
LIBRI-BOOKS	PAG. 27
B-17... IN TRASPARENZA	PAG. 28

AVVISO AI SOCI

PER FINIRE IL LAVORO SUI '104S ITALIANI MANCANO ANCORA FOTO DEGLI AEREI DISTACCATI PRESSO I SEGUENTI STORMI:
4° STORMO; 5° STORMO; 9° STORMO; 36° STORMO; REPARTO SPERIMENTALE; 20° GR.
LE FOTO SARANNO RESTITUITE A PUBBLICAZIONE ULTIMATA. SONO URGENTI IN QUANTO L'ARTICOLO SARÀ PUBBLICATO SUL PROSSIMO NOTIZIARIO.



TIGER!

L'ANNUALE TIGER MEET È SEMPRE UN APPUNTAMENTO ENTUSIASMANTE: PER IL PERSONALE DEI REPARTI "TIGRATI" RAPPRESENTA UNA SPECIALISSIMA VACANZA DOVE ALLE ALLEGRE SERATE FRA AMICI DI NAZIONALITÀ DIVERSA IN COMPAGNIA DI QUALCHE TIGROTTA E DI BOCCALI DI BIRRA E BICCHIERI DI VINO (FORSE TROPPO ABBONDANTI, ALMENO A GIUDICARE DALLO SGUARDO UN PO' APPANNATO E DALLE ASSENZE PER "INDISPOSIZIONE" DI PARECCHI PILOTI IL MATTINO DELLA NOSTRA VISITA) SI ACCOMPAGNA UNO SCAMBIO DI ESPERIENZE FRA PROFESSIONISTI ALTAMENTE SPECIALIZZATI QUALI SONO I PILOTI MILITARI. NEL NOSTRO PICCOLO DI MODELLISTI, IL TIGER MEET È UN'OCCASIONE UNICA PER VEDERE SUGLI AEREI SIMPATICI CONTRASSEGNI ED APPARISCENTI COLORAZIONI. QUEST'ANNO LA MANIFESTAZIONE SI È TENUTA IN CASA NOSTRA: AL 21° GRUPPO (53° STORMO) DI CAMERI, DANDO CI LA POSSIBILITÀ DI TRASCORRERE UNA BELLA GIORNATA CON I NOSTRI AMATI AEREI IN UN AMBIENTE UMANO ALLEGRO E GOLIARDICO (ANCHE TROPPO, COME NEL CASO DEL TENENTINO CHE VANTANDOSI DI AVERE CENTINAIA DI ORE DI VOLO SUL T-6, NON SI ACCORGEVA DI FARCI LA FIGURA DELLO STUDENTE TESTONE).

1) OCCORRE DIRE PUBBLICAMENTE "BRAVI!" AL PERSONALE, SPECIE AI PILOTI DEL 21° GR.: SONO STATI LORO A VOLERE LA MANIFESTAZIONE IN ITALIA, AD ORGANIZZARLA PUR SENZA AVERE APOGGI UFFICIALI, A FARSI IN QUATTRO DURANTE IL SUO SVOLGIMENTO PERCHÉ TUTTO FUNZIONASSE BENE.

NON STIAMO QUI A FARE UNA CRONACA DELLA MANIFESTAZIONE: PUBBLICHIAMO INVECE ALCUNE FOTO UTILI MODELLISTICAMENTE. VORREMO PERÒ QUI COGLIERE L'OCCASIONE PER FAR PRESENTE ALCUNI DEGLI ASPETTI MENO BEN RIUSCITI.

LA MOSTRA STATICA ERA SÌ BEN FATTA, MA CON TUTTO QUEL BEN DI DIO PRESENTE SI POTEVA FORSE FARE MEGLIO: ALCUNI DEI "PEZZI" MIGLIORI FACEVANO CAPOLINO, IRRAGGIUNGIBILI, DALL'ALTRA PARTE DALLA PISTA, QUASI A PRENDERCI PER IL NASO.

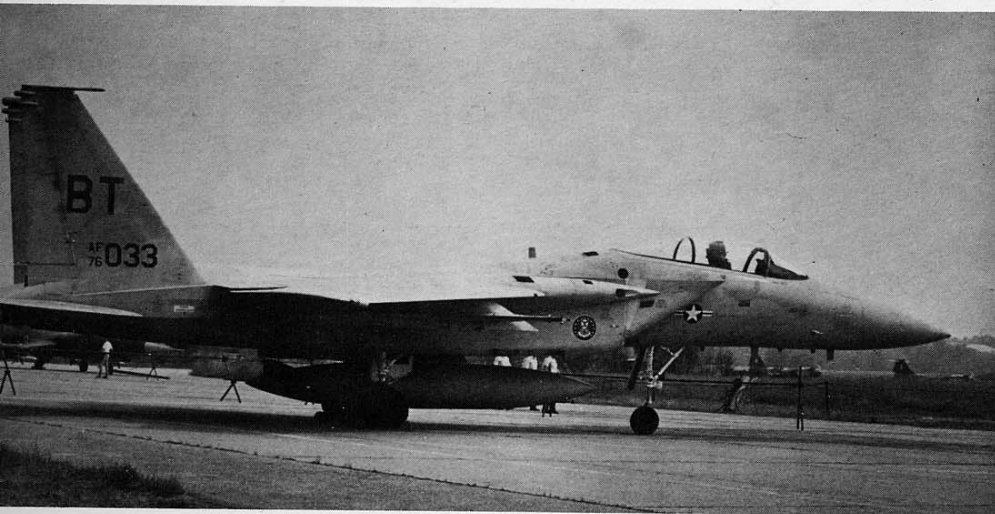
2) È QUASI UNA TRADIZIONE PER IL REPARTO OSPITANTE (VEDI A.E. LO SCORSO ANNO IN FRANCIA) DIPINGERE PROVVISORIAMENTE IN PIÙ O MENO PARZIALI LIVREE TIGRATE ALMENO UNO DEI VELIVOLI: PENSO CHE SAREBBE STATA UNA NOTA PIACEVOLE PER LA MANIFESTAZIONE POTER AMMIRARE UN F.104 NOSTRANO CON UNA BELLA CODA TIGRATA! QUESTO NON È PURTROPPO ACCADUTO E, PARLANDO DELLA COSA CON UN MAGGIORE, CI È STATO RISPOSTO CHE: "IN AERONAUTICA TUTTO È POSSIBILE, MA IL PROBLEMA È CHE NON SI RIESCE MAI A METTERSI D'ACCORDO", POSSIBILE CHE QUESTO DEBBA AVVENIRE ANCHE PER COSE TANTO COSÌ INNOCUE E SIMPATICHE?

DURANTE IL PROGRAMMA DI VOLO, LO SPEAKER HA SCHERZOSAMENTE POLEMIZZATO CON NOI MODELLISTI SOSTENENDO CHE TENTEREMMO, AHIMÈ, INUTILMENTE DI RIPRODURRE IL "104 CANADESE TIGRATO, MA, DI GRAZIA, COME LO POSSIAMO FARE SE NON CI È POSSIBILE DOCUMENTARCI SU QUEST'ESEMPLARE, ESIBITO SOLAMENTE IN VOLO? SI POTEVA ALMENO PERMETTERE AI GIORNALISTI DI ANDARE IL MATTINO A DARE, SOTTO LA GIUSTIFICATA STRETTA SORVEGLIANZA DEI MILITARI, UN'OCCHIATA RAVVICINATA ALLA "TIGRE".

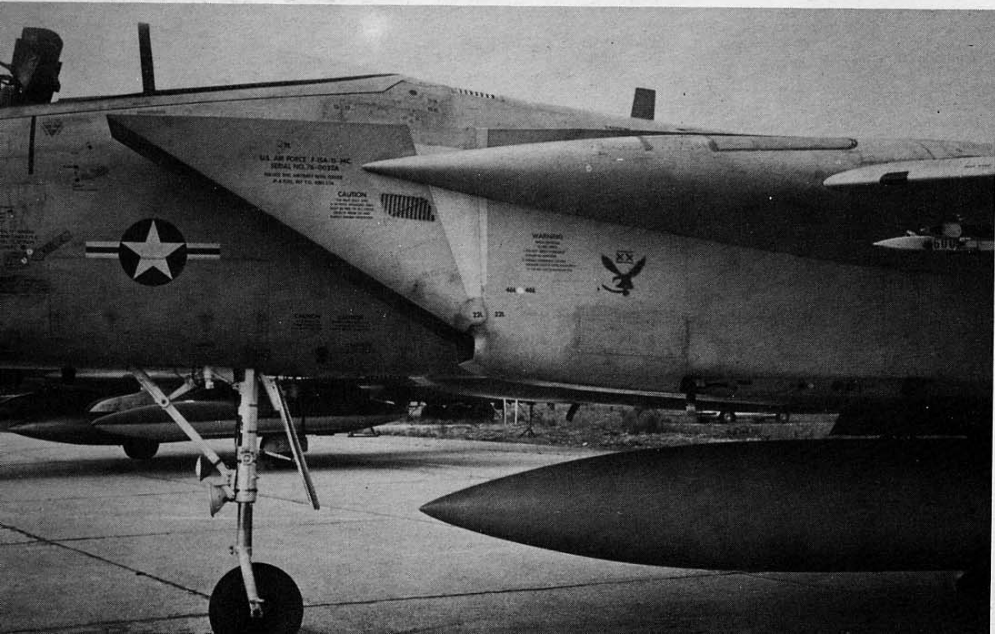
MOLTO OPPORTUNAMENTE LA TRIBUNA STAMPA È STATA DISPOSTA IN MODO DA LASCIARCI FOTOGRAFARE COL SOLE ALLE SPALLE. ABBIAMO COSÌ POTUTO DOCUMENTARE GLI SFORZI DELLA AMMINISTRAZIONE PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA FAME NEL MONDO: IL RIGOGLIOSO ED ALTO GRANO AI LATI DELLA PISTA HA SICURAMENTE CONQUISTATO IL PRIMATO DI "CEREALE PIÙ FOTOGRAFATO D'EUROPA"! SCHERZI A PARTE, DEGLI AEREI SULLA PISTA SPUNTAVANO SOLO LE CODE SOPRA LE SPIGHE, A COMPLICARE IL LAVORO DEI FOTOGRAFI C'È POI IL PROBLEMA DISTANZA: ABBIAMO BEN PRESENTI LE PREOCCUPAZIONI DEI RESPONSABILI DELLA BASE PER L'INCOLUMITÀ DEGLI SPETTATORI, MA È NOTO CHE A 150-200 METRI DALLA PISTA SI PUÒ FOTOGRAFARE IN TUTTA SICUREZZA, A CAMERI, INVECE, PUR PORTANDOCI IN ESTREMA PRIMA LINEA, ERAVAMO SEMPRE A CIRCA 300M DALLA PISTA ED A QUESTA DISTANZA, PER FOTOGRAFARE QUALCOSA DI PIÙ PICCOLO DI UNO STARLIFTER, CI VOGLIONO DEI MAXI-TELEOBIETTIVI CON TUTTE LE DIFFICOLTÀ E PROBLEMI ASSOCIATI.

MA BASTA CON QUESTE CHE VOGLIONO ESSERE MODESTI SUGGERIMENTI PER GLI ORGANIZZATORI DI FUTURE MANIFESTAZIONI AEREE IN ITALIA. PER FINIRE VOGLIAMO RINGRAZIARE DI CUORE I COMANDANTI FORNASIERO E RIZZI L'UFFICIALE ADDETTO ALLE PUBBLICHE RELAZIONI, I PILOTI E TUTTO IL PERSONALE DELLO STORMO PER LA MAGNIFICA OSPITALITÀ, CONTIAMO DI INCONTRARE PARECCHI DI LORO AL PROSSIMO TIGER MEET A BITBURG E SPERIAMO ANCHE DI POTER VEDERE DI NUOVO VOLARE LA FORMAZIONE DEI QUATTRO STAR-FIGHTERS ITALIANI: GRAZIE ALLE OTTIME PRESTAZIONI DEL VELIVOLO E A QUELLE ANCORA MIGLIORI DEI PILOTI, QUEST'ANNO È STATO PUBBLICAMENTE DIMOSTRATO CHE I CANADESI NON SONO GLI UNICI "MANICI" SUI 104!

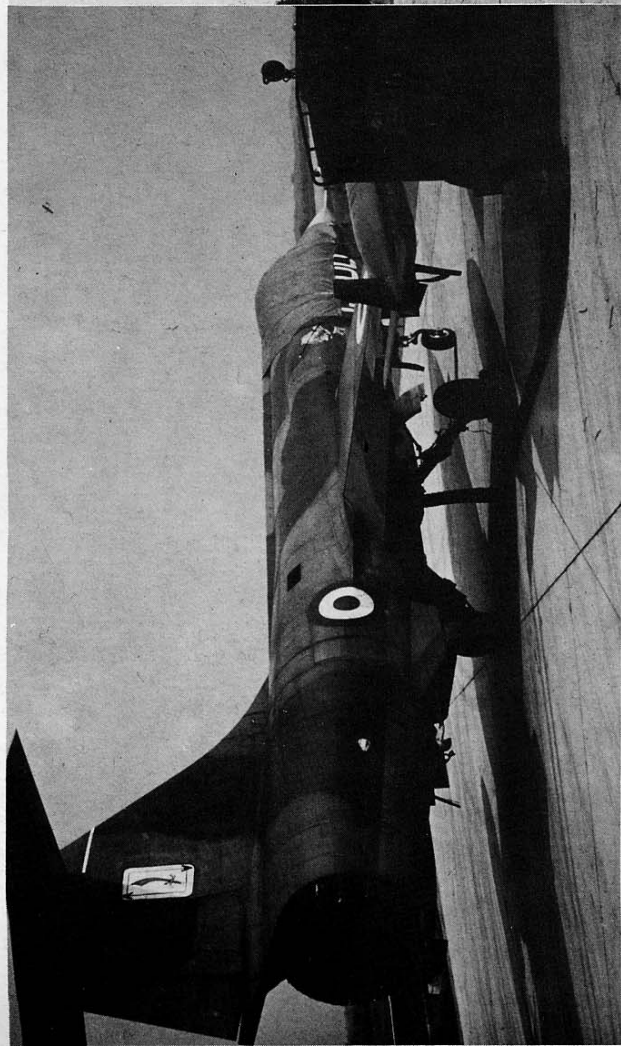
**G. VARONE L. LAZZARINI
M. GUERRI G. BARBIERI**



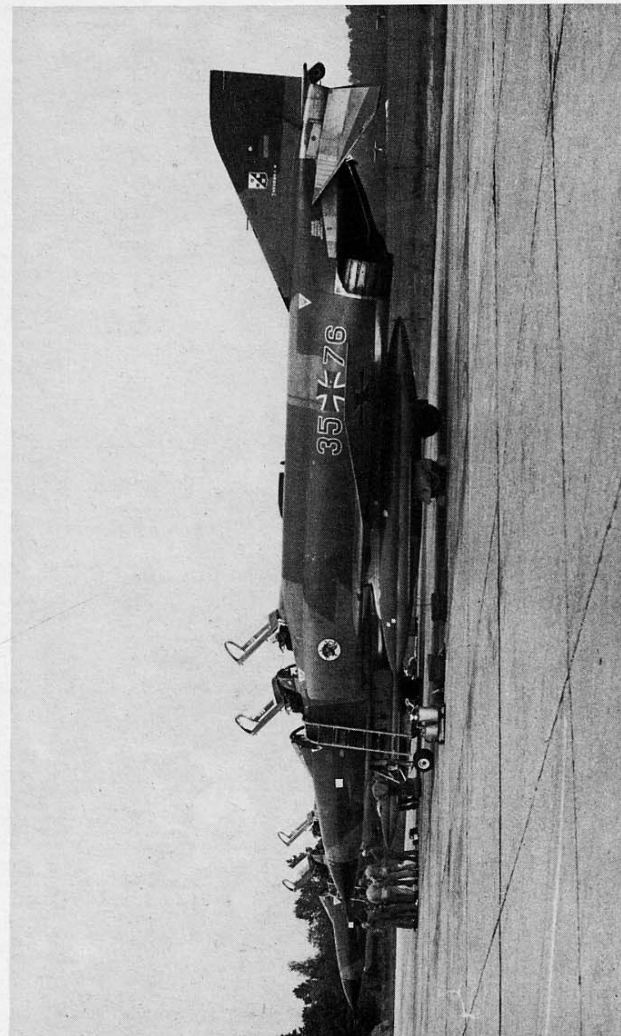
ECCO UN BEL MDD F-15A (AF 76033) DEL 53RD SQUADRON DELL'USAF, BASATO A BITBURG IN GERMANIA. LA COLORAZIONE ERA IL SOLITO TIPO DI SCHEMA COMPASS GRAY CON I DUE TONI DI GRIGIO CHE APPARIVANO ASSAI POCO DIVERSI UN PO' A CAUSA DEI SOLITI AGENTI ATMOSFERICI, UN PO' PERCHÉ IL NOSTRO EAGLE AVEVA PROPRIO BISOGNO DI UN BAGNETTO. RIGUARDO AI CONTRASSEGNI PRESENTI, VI È LA BANDA IN GIALLO CROMO DELLO SQN, ALL'ESTREMITÀ DELLE DERIVE, LO STEMMA GIALLO E BLU, CON AQUILA ORO, DEL WING SUL LATO SINISTRO (VEDI FOTO GRANDE) UNO STRANO RETANGOLO GIALLO ED IL FALCO ROSSO, PROBABILE RICORDO DI UNA VISITA A REPARTI DELLA RAF. SI NOTI POI IL GRIGIO MOLTO CHIARO DELLA PARTE SCORREVOLE DELLA PRESA D'ARIA: NON SI PUÒ DARE NESSUN PRECISO RIFERIMENTO AL FS 595 PERCHÉ NON SI TRATTA ALTRO CHE DEL COLORE DEL RIVESTIMENTO IN TEFLON. (FOTO VARONE)



PURTROPPO PER COLPA DEL SOLITO SPAZIO TIRANNO (POTETE STAR CERTI CHE QUESTO NUMERO DEL NOTIZIARIO È STATO RIEMPIUTO AL MASSIMO) NON POSSIAMO PUBBLICARE ALCUNE DELLE FOTO PIÙ INTERESSANTI. APPENA POSSIBILE DEDICHEREMO UN PAIO DI PAGINE AI SOGGETTI PIÙ TIGRATI DI CUI LE FOTO CI SONO ARRIVATE ALL'ULTIMO MOMENTO. COME AL SOLITO ABBIAMO DISPONIBILI PARECCHIE ALTRE FOTO DEI VELIVOLI QUI ILLUSTRATI: SE UN QUALCHE SOCIO FOSSE INTENZIONATO A RIPRODURRE QUESTO O QUEL PARTICOLARE ESEMPLARE SAREMO LIETI DI FORNIRGLI ULTERIORE DOCUMENTAZIONE.

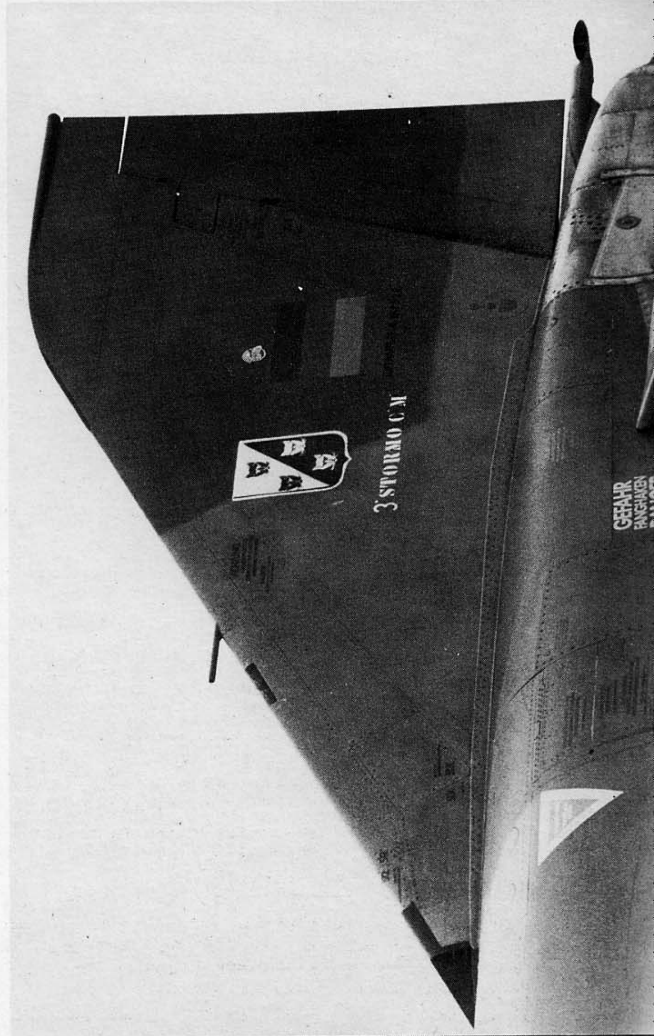
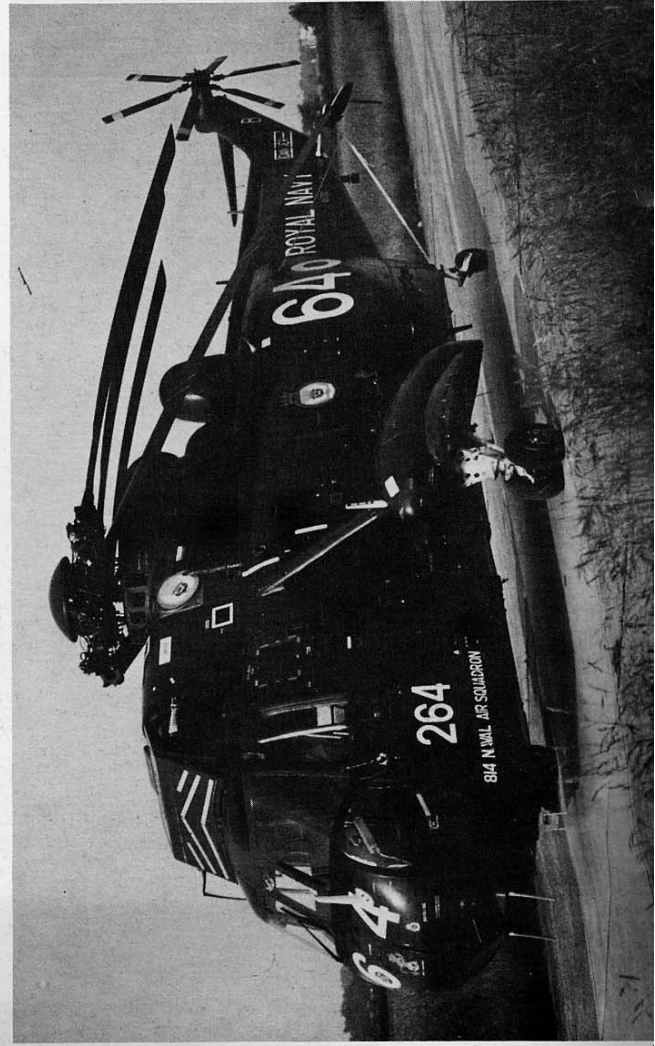


FINITA LA GIORNATA ANCHE IL NOSTRO 104 È ANDATO A NANNA! QUESTO ESEMPLARE DEL 23° GRUPPO (W8271-53-06) HA VERNICIATURA STANDARD (SALVO LO STENCIL DELLA TIGRE DEL '814" NA SON VERNICIATO SULLA PRESA D'ARIA STRANAMENTE IN BIANCO INVECE DEL SOLITO GIALLO). IL TELAIO DI PROTEZIONE DEL TETTUCCIO PUÒ ESSERE UN'IDEA MODELLISTICAMENTE VALIDA PER RECUPERARE KIT CON CAPOTTINA "INFORTUNATA" (FOTO GUERRI)



C'È QUALCUNO CHE SI È STANCATO DI FARE MODELLI TROPPO FACILI? BENE, GLI CONSIGLIAMO DI CIMENTARSI CON UN SEA KING DELLA ROYAL NAVY CHE FRA SCRITTE E DISTINTIVI, PROTUBERANZE ED AMMERICOLI VARI È DAVVERO UN INCUBO! QUESTO ESEMPLARE (ED ANCHE L'ALTRO SEA KING CHE HA AVUTO L'ONORE DI ENTRARE NELLA IPMS AIR FORCE) OPERA DALLA CULDROSE MAS O DALLA HMS BULMARK QUANDO IMBARCATO. (FOTO GUERRI)

SE NE ERA COMINCIATO A PARLARE UNA DECINA DI ANNI FA ED ORA FINALMENTE È ACCADUTO: L'AMI SI DOTERÀ DI PHANTOMS DA RICOGNIZIONE! ECCO UNA FOTO DELL'ESEMPLARE SU CUI SONO STATE ESEGUITE LE VALUTAZIONI!... SCHERZI A PARTE, I "QUATTRO GATTI" SULLA DERIVA TESTIMONIANO UNA RECENTE VISITA DI QUESTO RF-4E (35-76; SERIAL 69 7 523) A VILLAFRANCA. IL PICCOLO DISTINTIVO SOPRA LA BANDIERA CI RICORDA GLI STEMMI DANESI. (FOTO F. BRUNI LA VISTA COMPLESSIVA (FOTO SOPRA) CI È STATA GENTILMENTE FORNITA DAI FRATELLI GENTA CHE RINGRAZIAMO.



dovunque 35

Nel 1928 l'Ispettorato del Materiale Automobilistico del Regio Esercito acquistò in Gran Bretagna un autocarro leggero Morris a 6 ruote (4 posteriori motrici e gemellate) del tipo Commercial CD. Le esperienze condotte con veicoli di questo tipo portarono a decidere l'adozione di un sistema di propulsione a ruote 6x4 per le nuove autoblindate mentre si richiese all'industria nazionale di presentare veicoli del genere. La FIAT dapprima studiò un autotelaio 611 per impiego coloniale a 6 ruote e successivamente (seconda metà del 1931) presentò all'Autorità Militare un prototipo del carro tipo 612P, con autotelaio a tre assi e con le ruote di scorta calettate all'altezza del sedile anteriore (l'automezzo era a cabina avanzata), le quali, appoggiando in determinate condizioni sul terreno, portavano a otto ruote il complesso del veicolo, aumentandone l'aderenza. La portata utile su terreno vario era prevista in 1500kg. e in 2000 kg. quella su strada ordinaria. Dopo pochi mesi la Casa torinese consegnò un secondo esemplare dello autocarro, cui erano state apportate tutte le modifiche ritenute necessarie e che fu presentato al Capo del Governo in occasione delle Grandi Manovre del 1932. Si provvide intanto ad ordinare un primo lotto della nuova macchina, ribattezzata "Autocarro Dovunque 33" e sin dai primi mesi dello stesso 1933 i primi esemplari poterono essere distribuiti ai reggimenti di artiglieria motorizzata come veicoli portamunizioni. L'intera commessa fu esaurita per il luglio 1934, nel mentre, in base ai risultati delle prove pratiche d'impiego, si studiavano le modifiche ulteriori che dovevano portare alla definizione del "Dovunque 35". Contemporaneamente il "Dovunque 33", distribuito ad alcuni reggimenti di artiglieria (da campagna e pesan-

VISTA DI 3/4 ANTERIORE DESTRA DEL DOVUNQUE 35. IL MEZZO APPARE COMPLETO DI TUTTE LE DOTAZIONI E RECA UNA IMMATRICOLAZIONE CIVILE DI QUESTO TIPO: PROVA 65-TO. UN TENTATIVO DI CAMUFFARE UN VEICOLO MILITARE SOTTO UNA VESTE CIVILE?



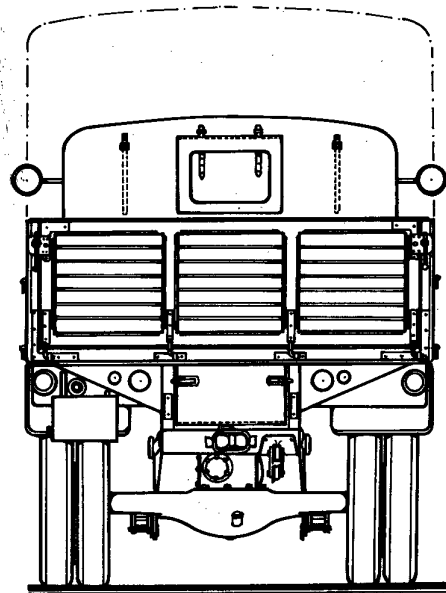
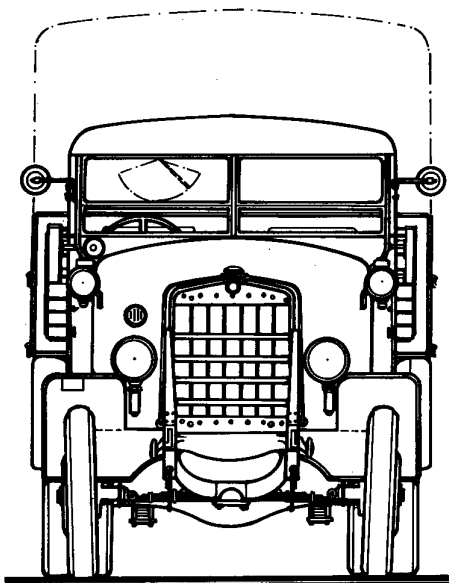
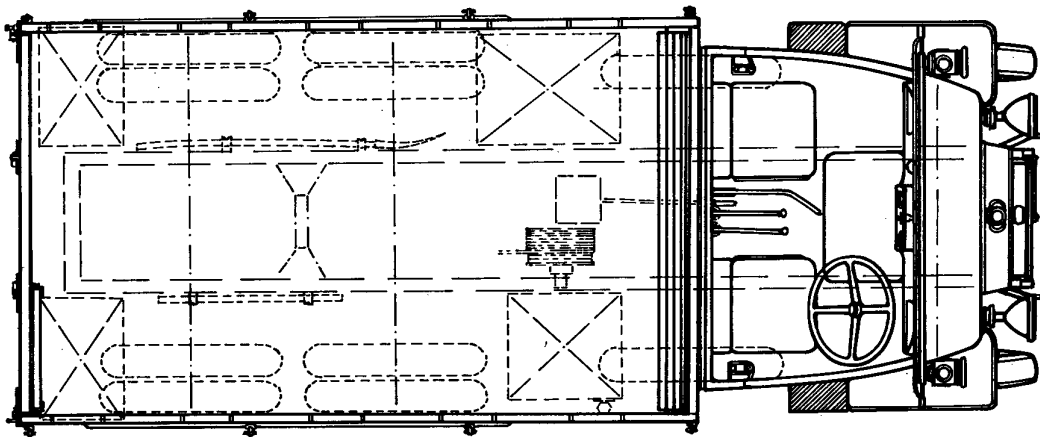
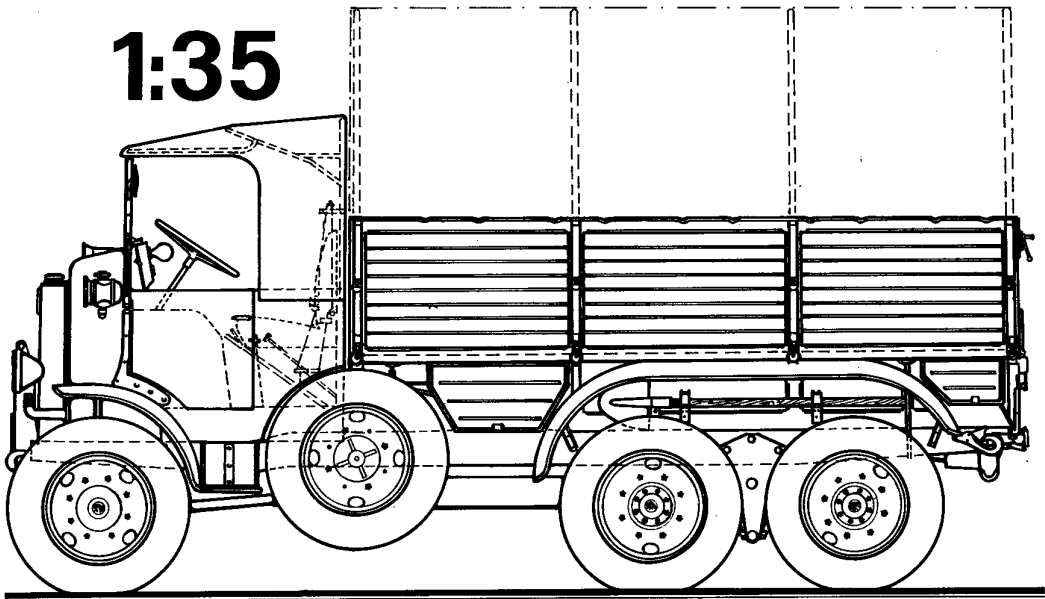
te campale) ed alle compagnie chimiche, aveva in Africa Orientale il battesimo del fuoco. Infatti, nel 1935-1936, soltanto al fronte Nord ne operarono 82 esemplari, i quali comunque a causa della scarsa potenza del motore non sembra abbiano dato nella maggior parte delle occasioni, risultati proporzionati alle aspettative. In concomitanza con la fine della campagna etiopica entrava in produzione, presso gli stabilimenti della SPA il modello 35, caratterizzato da un motore più potente (comune ad altri due diffusissimi autoveicoli militari, l'autocarro leggero 38R ed il trattore leggero 37), dalla presenza del verricello e dalla possibilità di applicare al carrello snodato posteriore un dispositivo a cingolo per terreni rotti e poco consistenti, già sperimentato sul Dovunque 33. Al momento dello scoppio della guerra in Europa troviamo il Dovunque in servizio in quantitativi piuttosto limitati (appena 557 esemplari dei due modelli); nel 1939 tuttavia la sua produzione venne intensificata e nella 2^a Guerra Mondiale il Dovunque 35 fu largamente impiegato sia nell'Esercito che nell'Aeronautica. Un notevole numero fu utilizzato in Africa Settentrionale dalle unità del R.C.T.L. e dai bersaglieri dei reparti metropolitani (specialmente per rendere mobili le mitragliere Breda da 20mm mod. 35 che assicuravano la difesa c.a. delle colonne in marcia). In seguito, il veicolo fu dato in dotazione a particolari unità come quelle carriste in dipendenza delle sue spiccate possibilità di marcia fuori strada. Dopo l'armistizio, un certo numero di Dovunque 33 e 35 fu incamerato dalle truppe germaniche. Rimase in produzione fino al 1948.

LE VARIANTI

Il prototipo del 1931 si presentava molto simile al modello definitivo, da cui si distingueva principalmente per la cabina sprovvista di porte e lo estintore fissato esternamente sulla sinistra della stessa. I pneumatici con battistrada fortemente scolpito erano di tipo inglese; le ruote a disco presentavano due fori; il cassone era a doghe alternate e il parabrezza in due sezioni. Il Dovunque 33, caratterizzato da una maggiore cilindrata, aveva il cassone rinforzato, cabina con porte e montava i pneumatici Pirelli Artiglio 1° tipo già apparsi sul secondo prototipo cui era pressoché identico. Il serbatoio della benzina si trovava a sinistra, la cassetta corredo conduttore a destra, mentre altre tre cassette erano sotto di questi e dopo il parafrangente posteriore. Il cassone appariva rinforzato. Il parabrezza era in quattro sezioni e le ruote avevano quattro fori. La versione 35 differiva, a parte il motore e il verricello, per la posizione del serbatoio e della cassetta corredo

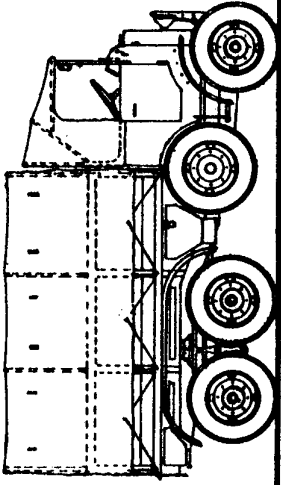
COLONNA MOTORIZZATA ITALIANA IN AFRICA SETTENTRIONALE. APRONO LA FILA 2 DOVUNQUE 35 CHE MONTANO OGNI UNO UNA MITRAGLIERA BREDA DA 20MM IN FUNZIONE ASSISTITA DA UN DOVUNQUE 35 CON TELONE E UN LANCIA 3/RO.

1:35



EvoHobby

1:76



g.w.l.

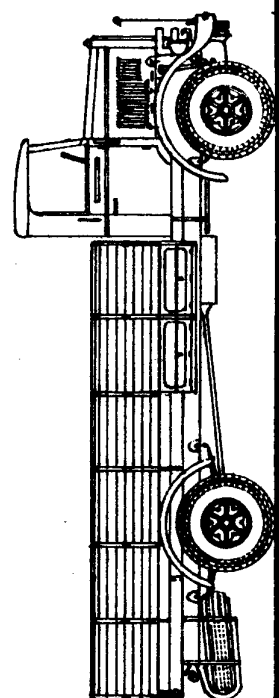
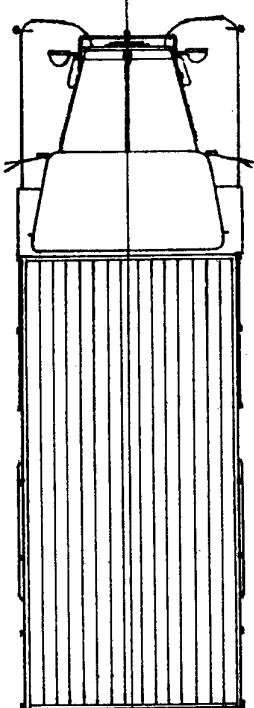
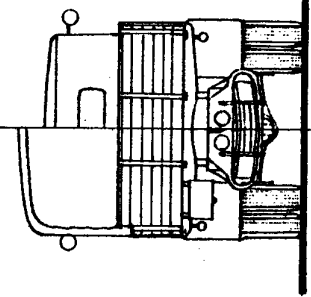
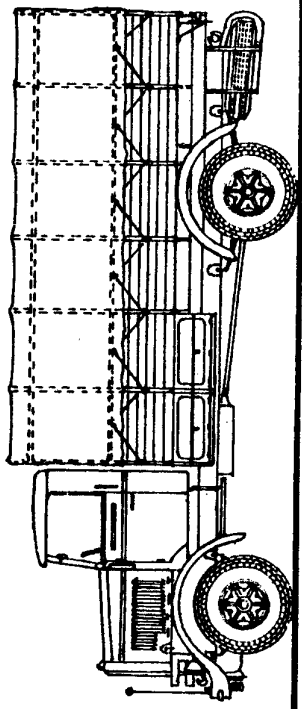
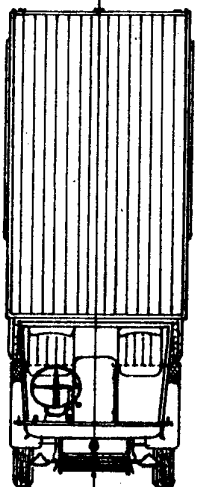
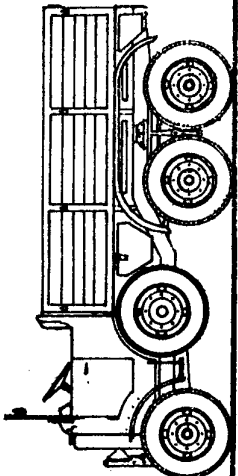
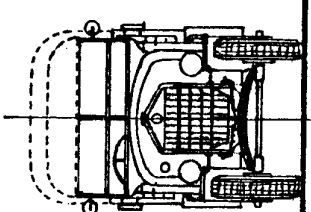
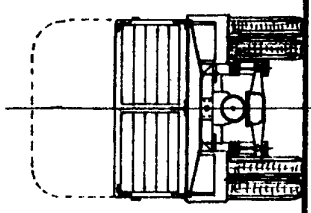
ITALIAN F.I.A.T./SPA. DOVUNQUE 35 2-3 ton. 6x4 CARGO

Scale:—4 mm. to 1'-0"

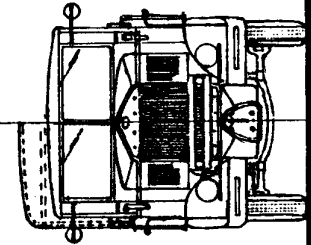
AUTOCARRO PESANTE LANCIA 3/RO MNP 4 x 2
Truck 6 1/2 ton 4 x 2 LANCIA 3/RO MNP

g.w.l.

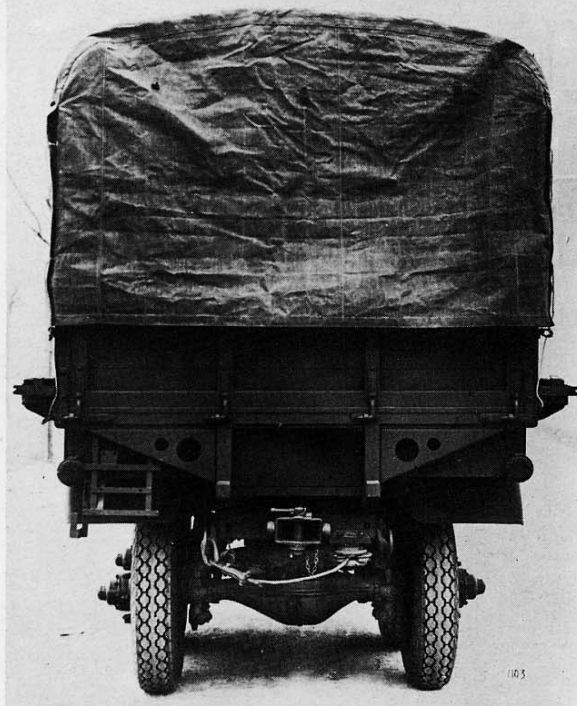
Scale:—4 mm. to 1'-0"



1:76



I DISEGNI PUBBLICATI IN QUESTA PAGINA CI SONO STATI GENTILMENTE FORNITI DAL SOCIO INGLESE GEOFF W. LACEY. GEOFF VENDE QUESTI DISEGNI AD UN PREZZO RAGIONEVOLISSIMO (RICORDO CHE SONO TUTTI IN SCALA COSTANTE 1:76). CHI FOSSE INTERESSATO A SAPERNE DI PIÙ SCRIVA A QUESTO INDIRIZZO, INCLUDENDO UN IRC (INTERNATIONAL REPLY COUPON) PER LA RISPONDA, RICHIEDENDO IL FANTASTICO CATALOGO CHE CONTIENE CIRCA 300 DIVERSI SOGGETTI:
GEOFF W. LACEY 315 SOUTH LANE NEW MALDEN SURREY KT3 5RR ENGLAND
DRAWINGS COURTESY OF GEOFF W. LACEY.

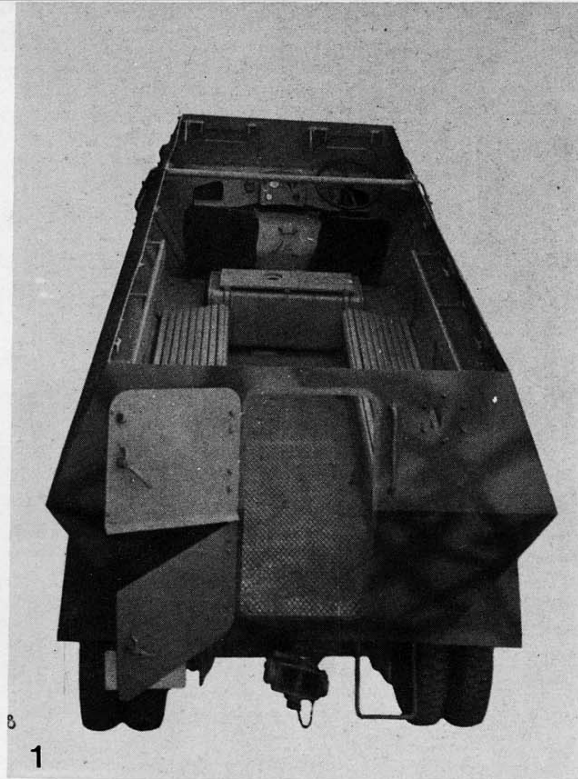


QUATTRO VISTE DEL
DOVUNQUE 35 CHE PERMETTONO
DI APPREZZARE VARI PARTI-
COLARI UTILI ALL'AUTOCO-
STRUTTORE. VISIBILE POSTE-
RIORMENTE IL VERRICELLO.



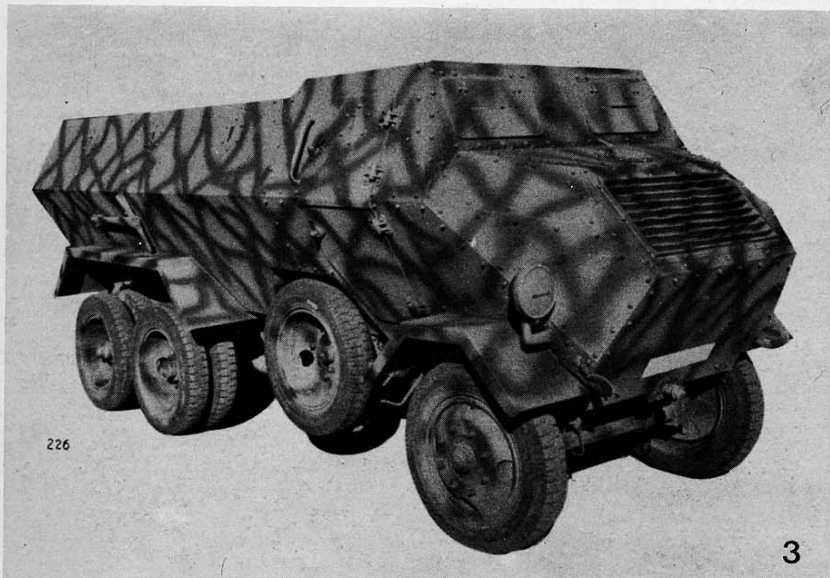
****NOTA: PUBBLICHIAMO, IN
AGGIUNTA AI DISEGNI DEL
DOVUNQUE 35 DI LACEY, DEL-
LO STESSO DISEGNATORE I
DISEGNI DEL LANCIA 3/RO,
PER FORNIRE, AI NOSTRI LEI-
TORI LA POSSIBILITÀ DI
RENDERSI CONTO DELLE REA-
LI DIMENSIONI DEL MEZZO.
AUGURI AGLI AUTOCOSTRUTTO-
RI!

A.R.



UNA DELLE TANTE MODIFICHE APPORTATE AL DOVUNQUE 35. SI TRATTA IN QUESTO CASO DELLA VERSIONE PER RADIO TRASMISSIONI CAMPALI. MATRICOLA R.A. 30270.

QUATTRO VISTE DELL'AUTOTRASPORTO BLINDATO SPA DOVUNQUE 35 CON UNA INTERESSANTE ED ESOTICA MIMETIZZAZIONE A RETICOLO CON FONDO GIALLO SABBIA E STRISCE IL CUI COLORE È DIFFICILMENTE IDENTIFICABILE. PROBABILMENTE È BRUNO ROSSICCIO. LE FOTO SONO STATE GENTILMENTE PROCURATE DALL'UFFICIO STORICO FIAT.



NELLA PAGINA SEGUENTE: FOTOGRAFATO NEL CORTILE DELLA FABBRICA IL PROTOTIPO DEL DOVUNQUE CHE SI DIFFERENZIA DAI SUCCESSIVI MODELLI SOPRATTUTTO PER L'ASSENZA DI PORTIERE PER I MONTANTI DEL PARABREZZA E LA DIVERSA DISPOSIZIONE DELLA FANALERIA. VISIBILE SUL LATO DESTRO UNA CASSETTA DI DOTAZIONE AL POSTO DEL SERBATOIO DI CARBURANTE. NON È VISIBILE NESSUNA IMMATRICOLAZIONE.

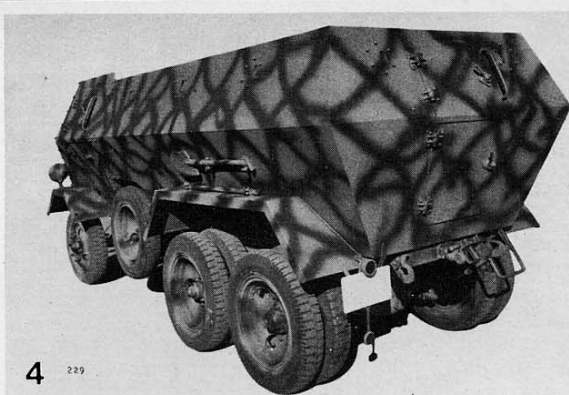
invertita;dopo i parafanghi vi erano le cassette aggiuntive per i cingoli;il cassone aveva le sponde chiuse e il tetto ripiegabile di tela impermeabilizzata appariva di disegno leggermente diverso Nel 1939 il Dovunque 35 adottò pneumatici Artiglio 2° tipo.Oltre la versione coloniale del Dovunque 35 l'Esercito aveva utilizzato alcuni telai FIAT 612 acquistati nel 1933 per l'allestimento di stazioni fotoelettriche per batterie c.a. autocampali; durante la 2° Guerra Mondiale la Viberti carrozzò a furgone alcuni autotelai Dovunque 35 per realizzare apparecchiature R.T. campali.Da un disegno della ditta,datato 11 febbraio 1937,risulta studiata anche una versione del carro denominata "Autocarro M.35 Dovunque Sahariano",con cabina chiusa e torretta per mitragliatrice Breda SAFAT cal. 7,7 per il tiro terrestre e controaerei.Aveva inoltre,sotto i sedili del cassone(per 14 uomini) ripostigli per acqua,viveri,ecc. e sotto il cassone due paletti in aggiunta ai normali attrezzi.Le munizioni per la 7,7 erano recate da un contenitore semicircolare posteriormente alla torretta.

IL DOVUNQUE PROTETTO

La diffusione,in seno al nostro Esercito,di questo modello di autocarro leggero indusse,già nel 1938,alcuni progettisti a prospettare l'impiego dell'autotelaio per la produzione di automezzi protetti da distribuirsi alla fanteria delle divisioni corazzate.Dapprima l'idea fu accantonata,accampando il notevole costo unitario e la non facile condotta del veicolo che, sia detto per inciso, in Cirenaica si era trovato in difficoltà anche su terreno piuttosto solido.Con il passare degli anni,tuttavia,il problema si fece sentire con sempre maggiore impellenza e,finalmente,si autorizzò la costruzione di un prototipo,completato poco prima dell'armistizio presso le officine Viberti di Torino.Il nuovo autocarro protetto poteva ospitare 10 uomini armati ed equipaggiati,tutti in grado di sparare e quindi di far uso,attraverso apposite feritoie,delle proprie armi individuali.L'accesso avveniva attraverso portelli laterali e posteriori;il mezzo,nella sua prima variante,era a cielo scoperto.Il veicolo,denominato dalla Viberti "Autotrasporto Blindato SPA Dovunque 35"(Com.7725),era stato realizzato su di un autotelaio Dovunque 35 con pneumatici 32x6.L'armistizio sopravvenne prima che si prendesse una decisione sulla produzione in serie del trasporto truppa; mentre il prototipo veniva incamerato dalla Brigata Nera "Ather Capelli"di Torino che ne fece uso nel 1944-45 senza cambiarne nemmeno la mimetizzazione, gli studi alla Viberti continuarono,come attesta un disegno del 22/9/44 in cui compare una variante(definita il 5/12 dello stesso anno) con copertura superiore.Ma era troppo tardi anche per questa versione,certo all'avanguardia per i suoi tempi(nel 1944 e 1945 nè gli alleati nè i tedeschi impiegavano trasporti blindati con copertura superiore e feritoie per il tiro da bordo).

GUIDA ALL'AUTOCOSTRUZIONE

Disponendo delle ruote(ottenibili mediante una laboriosa modifica da quelle dell'Opel Blitz Italeri,ne occorrono due scatole,)e di un radiatore opportunamente modificato,la costruzione di un modello in 1/35 del Dovunque non dovrebbe presentare soverchie difficoltà,se si eccettua la costruzione del cofano motore.Per la colorazione,vi è da scegliere tra il grigio-verde con indicazioni di tara,portata ed atmosfere in bianco,ed il colore sabbia più o meno mimetizzato per la versione coloniale.Quelli della Regia Aeronautica erano grigio-azzurro(piu azzurro che grigio).La targa era quella regolamentare(R.E. o R.A. in rosso più il numero)dipinta anteriormente ed applicata posteriormente.Da ricordare che l'originale Dovunque 33 aveva la targa di tipo allungato con la lettera M rossa finale che contraddistingueva gli autospeciali.



4 229



SCHEDA TECNICA

CARATTERISTICHE	Prot.31	Dov.33	Dov.35
Motore a carburazione	122B	122B	18
Cilindri(numero)	6(72x103)	4(78x103)	4(96x140)
Potenza a giri al 1° HP	45c.	45a2600g	56a2000g
Passo fra il 1° e 2° asse	-	2,700	2,700
Passo fra il 2° e 3° asse	-	1,000	1,000
Carreggiata ant.	-	1,470	1,470
Carreggiata post.	-	1,500	1,500
Tara T.	3,775	3,790	4,530
Portata T.(su strada)	2,000	2,500	2,500
Portata T.(fuori strada)	-	2,000	2,000
Velocità max km/h	50 c.	47	45
Pendenza Max %	60	60	60
Capacità serbatoio l.	-	100	120
Trasporto uomini n°	-	20-25	20-25
Dimensioni interne cassone	-	3,20x1,88 x0,635	3,20x1,7 x0,635
Ingombri	-	4,98x2,0 x2,90	4,98x1,9 x2,90
Altezza min. da terra	-	0,260	0,260
Autonomia su strada Km	-	270	285
Autonomia fuori strada	-	13h	11h

Comuni a tutti e tre i veicoli sono il raffreddamento ad acqua,la lubrificazione forzata e la trasmissione(frizione a secco,cambio a 4 velocità e retromarcia con riduttore,treno motore composto di due ponti cardanici accoppiati,montati su pneumatici 32x6 su ruote a disco),freni idraulici a pedali sulle sei ruote,a mano sulla trasmissione; su alcune serie i freni erano ad aria compressa (sulle ruote).L'autotrasporto blindato era lungo 5,20m e largo 2,15m,con protezione superiore era alto 2,350m,senza di questa 2,150m.Passo e carreggiata restavano invariati.

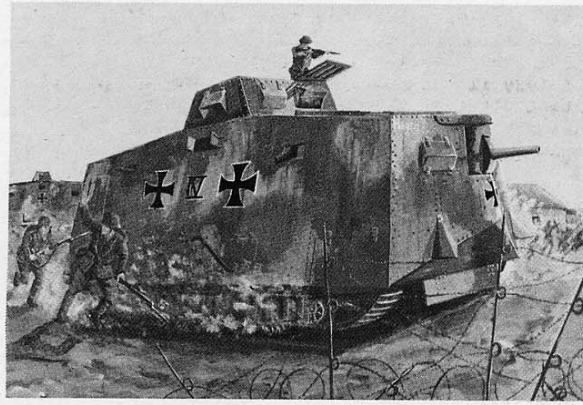
NOTA:ESISTE,AL MUSEO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE,UNO SPA DOVUNQUE 33 IN OTTIME CONDIZIONI.

NICOLA PIGNATO

D.BENZI & P.MONCALVO IPMS-TO

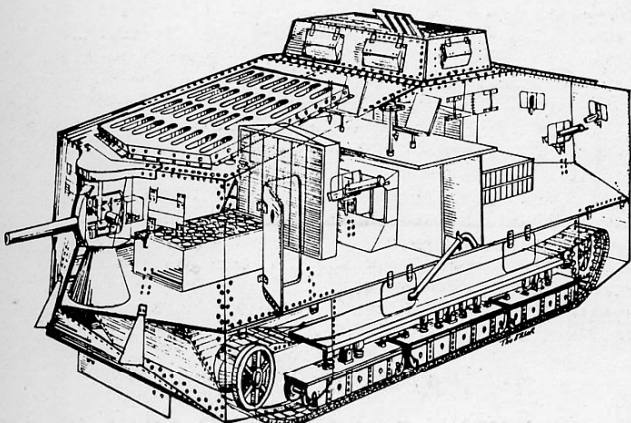
A7V 1:35

Ci è pervenuto in anteprima un esemplare della scatola di montaggio del carro tedesco A7V impiegato durante la 1° G.M. Si tratta di un modello in scala 1/35 che, oltre a non essere mai stato riprodotto in tale scala, è il primo soggetto fra i mezzi militari in 1/35, inerente il periodo bellico succitato ed il primo kit prodotto dalla nuova ditta torinese "Tauro Model". Per la verità il prototipo di tale modello l'avevamo già visto nel mese di Novembre dello scorso anno, ed alcune pesantezze nei particolari ci avevano lasciati un po' dubbiosi sulla qualità di questa nuova ditta, dubbi che sono stati immediatamente fugati appena abbiamo potuto esaminare le stampe definitive del kit in questione. La scatola si presenta graficamente valida ed in linea con gli stili attualmente in uso; all'interno si trovano 194 pezzi in plastica verde che costituiscono l'insieme del carro vi sono poi 120 pezzi in plastica nera e circa 140 pezzi in metallo costituenti le parti necessarie ad assemblare i cingoli: infatti in questo modello i cingoli sono costituiti da maglie in plastica unite fra di loro con pernetti in metallo che vanno infilati a pressione; il lavoro è quindi più impegnativo, ma il risultato finale è decisamente più realistico dei soliti cingoli in plastica flessibile. Come abbiamo detto, i pezzi del carro sono in plastica verde, mentre forse sarebbe stato meglio un colore neutro come il grigio chiaro; la plastica è di qualità migliore di quanto sembrerebbe a prima vista ed i vari pezzi stampati in modo preciso e senza sbavature; l'unico "vuoto" presente, causato dal ritiro della plastica, è facilmente eliminabile con un po' di stucco, l'abbiamo riscontrato sulla figura del carrista fornito nella scatola, il quale ha braccia staccate e quindi si può posizionare come si preferisce. Tutti i pezzi principali costituenti lo scafo, non sono lisci, ma con una superficie zigrinata che dona maggior realismo, le riproduzioni delle bullonature sono fini e praticamente in scala; in particolare va fatto notare che sono presenti anche gli interni raffiguranti due vani di combattimento e la cabina di comando posta in posizione sopraelevata. Gli spigoli delle piastre dello scafo sono bisel-



lati a 45°; tale soluzione offre un miglior risultato estetico, ma espone al rischio di imprecisioni indesiderate. Per ovviare all'inconveniente è sufficiente posizionare il tetto (pezzo n.30) prima che l'incollaggio delle pareti sia solidificato. Le sospensioni degli organi di rotolamento sono funzionanti: le molle infatti sono realmente in metallo; è tuttavia decisamente sconsigliabile mostrare il funzionamento agli amici facendo fare al modello un percorso dimostrativo in miniatura: il modello è e rimane un modello statico. Per il montaggio delle sospensioni (punto L istruzioni) è consigliabile tenere i carrelli bloccati contro le basi d'attacco (pezzi n.44) con le molle a fondo corsa, usando allo scopo mollette o morsetti, fino alla completa solidificazione dell'insieme (meglio un giorno in più che un'ora in meno). Le indicazioni per i colori da impiegare sono accurate, l'unico appunto che qualcuno sarà tentato di fare è sull'uso di simboli invece delle lettere per indicare i colori, ma si tratta di una questione soggettiva. Le decals offerte nella scatola (non molto a registro nell'esemplare da noi esaminato) danno la possibilità di realizzare, a scelta, due esemplari mimetici e precisamente il "WOTAN" II e lo "HAGEN" IV; lo schema di colorazione illustrato è proposto da un disegno a quattro viste: l'appunto che noi facciamo in proposito è sui retini che in questo caso possono creare confusione. Speriamo per il futuro vengano usati retini che si differenzino maggiormente fra loro. Consigliamo comunque ai modellisti di prendere in considerazione anche lo esemplare denominato "ELFRIEDE" III, totalmente in verde opaco, il cui profilo appare su Armour in Profile n.7. Per concludere dobbiamo dire che il nostro giudizio sul kit in questione è più che buono, il modello non ha nulla da invidiare alle migliori produzioni giapponesi, anzi, si tratta di un pezzo che potremmo definire da collezione e che potrebbe figurare benissimo fra quelle riproduzioni che si vedono nei musei; il prezzo di vendita, 13200 lire, può sembrare piuttosto alto, ma se si confronta il modello con prodotti similari di provenienza giapponese i conti tornano. Possiamo quindi affermare che la Tauro Model è partita bene e ci auguriamo continui su questa strada; attendiamo ora con ansia di vedere il prossimo modello che sarà un velivolo in scala 1/48 e precisamente il Macchi 202; dalle prime informazioni avute sarà una dimostrazione di come un modello in scala 1/48 possa competere con la scala 1/24 in particolari e dettagli.

STURMGEHÄTZWAFFEN A7V



PIERLUIGI MONCALVO

PEZZI DA MUSEO

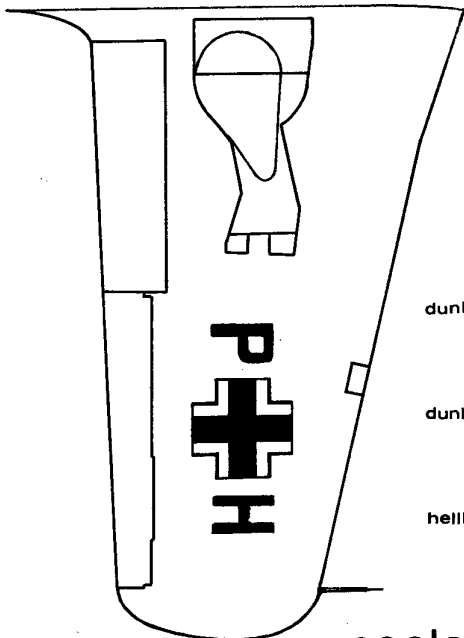
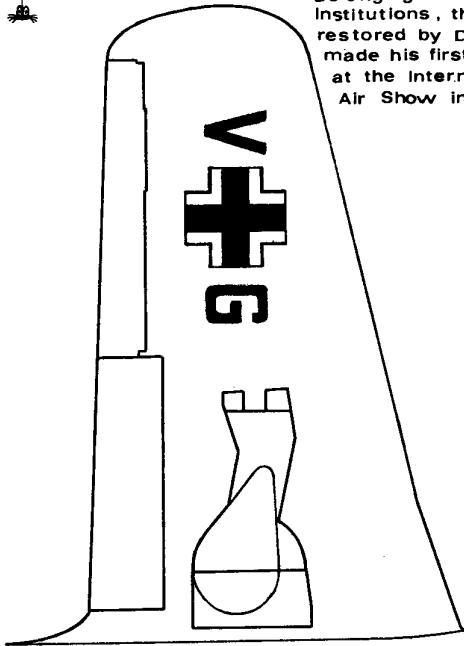
no. 1

di Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena

Dornier Do-335A-0 Pfeil

Appartenente allo Smithsonian Institutions, questo velivolo è stato restaurato dalla Dornier nel 1975 ed è stato esposto per la prima volta in pubblico al salone aeronautico di Hannover nel 1976.

Belonging to the Smithsonian Institutions, this aircraft was restored by Dornier in 1975 and made his first public appearance at the International Hannover Air Show in 1976.



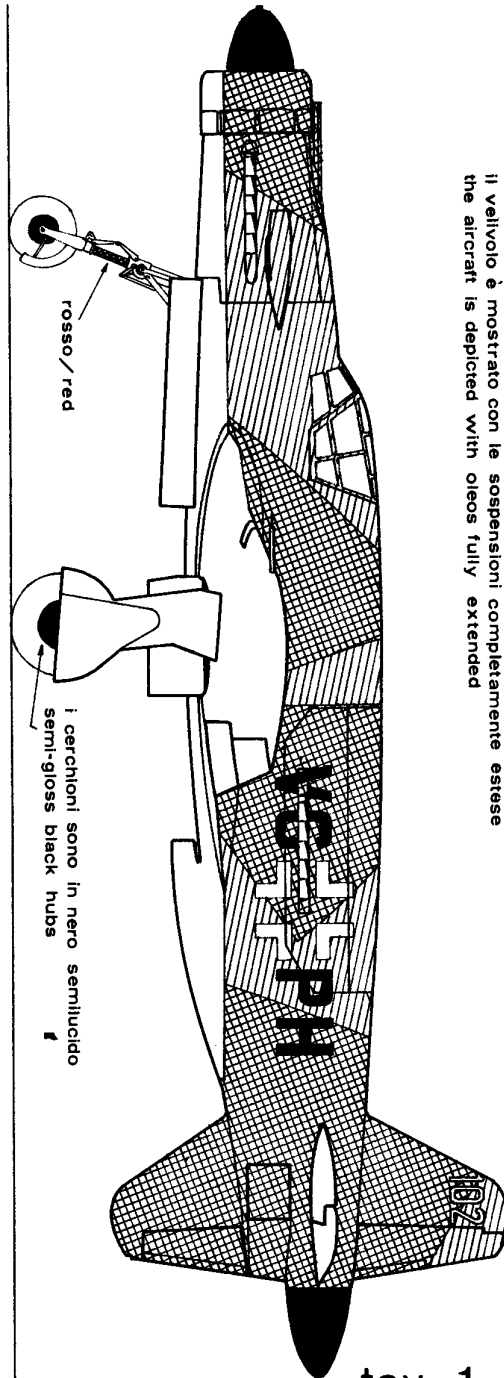
dunkelgrün 81



dunkelgrün 82



hellblau 65



rosso/red

i cerchi sono in nero semilucido
semi-gloss black hubs

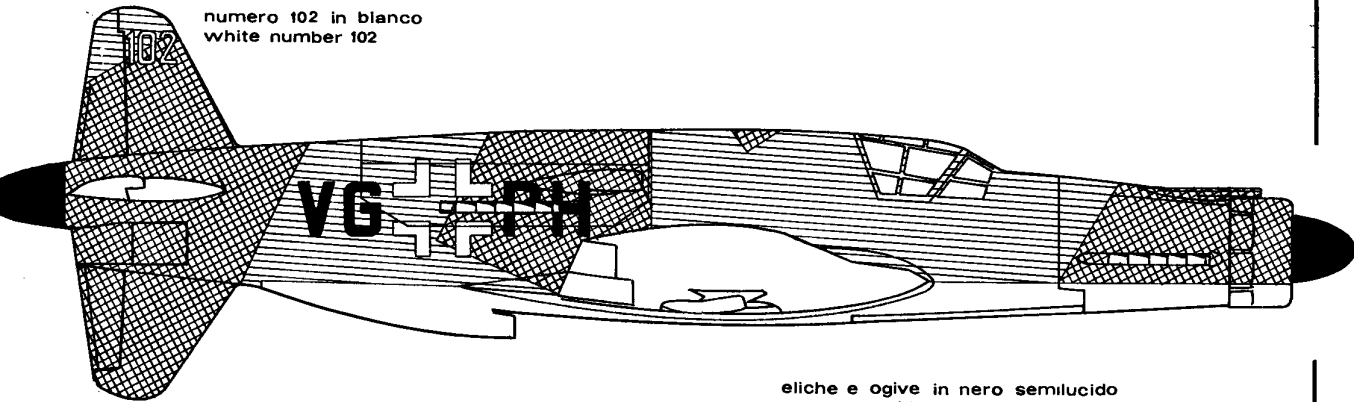
Il velivolo è mostrato con le sospensioni completamente estese
the aircraft is depicted with oleos fully extended

ZNFLD1979

scala 1/72

tav. 1

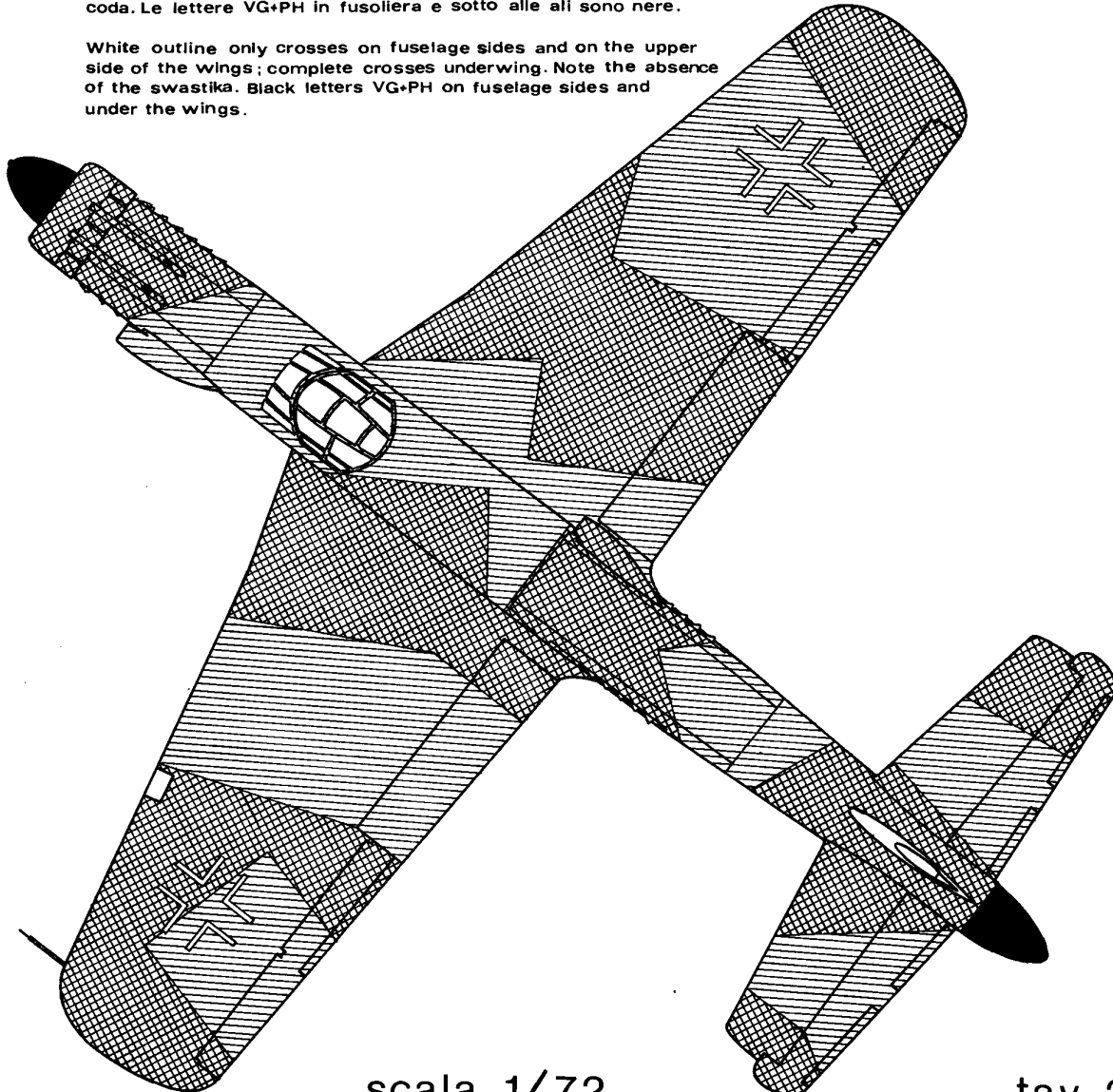
numero 102 in bianco
white number 102



eliche e ogive in nero semilucido
semi-gloss black propellers and spinners

Le insegne di nazionalità in fusoliera e sull'estradosso alare sono costituite dai soli filetti bianchi, mentre la croce completa compare sotto alle ali; notare la mancanza della svastica in coda. Le lettere VG+PH in fusoliera e sotto alle ali sono nere.

White outline only crosses on fuselage sides and on the upper side of the wings; complete crosses underwing. Note the absence of the swastika. Black letters VG+PH on fuselage sides and under the wings.



ZNFLD1979

scala 1/72

tav. 2

G.59

2ª PUNTATA 'I BIPOSTO'

Considerando il fatto che negli ultimi tempi sono giunto, come anche per il G.55, in possesso di nuova e più dettagliata documentazione ho deciso di riscrivere la storia del G.59 almeno nelle sue linee essenziali.

Nell'immediato dopoguerra l'Aeronautica si trovò nella necessità di dotare la Scuola di 3° Periodo con una linea omogenea di velivoli; la scelta sarebbe caduta sul G.55 ma soddisfatte le richieste per i clienti esteri e per la stessa A.M. si presentò l'ostacolo dell'approvvigionamento di nuovi propulsori DB-605 per cui l'unica alternativa fu, si di sfruttare le cellule esistenti, ma anche di trovare un motore che potesse adattarsi alla cellula originale del "Centaurio".

Furono così avviati diversi studi anche in collaborazione diretta con la D.G.C.A. (Direzione Generale Costruzioni Aeronautiche). Da queste ricerche scaturirono le idee per alcuni velivoli che ebbero ciascuno le loro sigle di identificazione e che si differenziavano tra loro solo per l'adozione di differenti tipi di motori, e cioè: il G.48 con motore I-sotta Fraschini Delta RC40, il G.59 con motore Merlin T-24; il G.60 con motore Merlin 66 ed il G.61 con un packard V-1650. Si iniziò la costruzione di due prototipi del G.48 che però vennero in seguito trasformati in G.61 con motore Packard. Per questo vengono inviati in ditta due P-51 rispettivamente M.M.4265 e 4282 la cui unità motrice venne utilizzata sui prototipi G.61. Per i prototipi del G.59 furono invece utilizzati due Spit Mk.IX rispettivamente M.M.4082 e 4091 con ex-sigla alleata Mk. 227 e RR 239 consegnati tra il 1947 e giugno 1948. Tutti questi velivoli una volta terminati gli studi e le prove verranno di nuovo restituiti all'Aeronautica Militare.

Gli studi sul G.61 si protraggono sino al gennaio-febbraio 1949 dopodichè vengono abbandonati dato l'avanzato stadio di costruzione del G.59 ed in considerazione del fatto che il propulsore inglese è disponibile in maggior numero ed a più breve scadenza. Sul G.59 di serie e sul prototipo presente a Guidonia già alla fine di ottobre nel 1948, viene installato il Merlin T24-2 portato allo standard del 500. Il prototipo resta a Guidonia sino al febbraio 1949.

I primi velivoli cominceranno ad essere consegnati intorno alla metà del febbraio 1950, parallelamente alle consegne degli ex-G.55 trasformati in G.59 e che costituiranno, questi ultimi, la prima serie. Agli ex-G.55 verrà assegnata una nuova M.M. ma il numero di costruzione resterà invariato. Di seguito, per i G.55/59 riportiamo uno specchio con le vecchie e nuove M.M. e relativi N.C. ordinato secondo l'ordine di consegna dei velivoli trasformati e l'assegnazione delle nuove M.M.

M.M.G.55	N.C.	VERSIONE	M.M.G.59
91176	127	A	53026
91167	118	A	53027
91181	132	B	53028
91177	128	A	53029
91155	106	B	53030
91174	125	A	93031
91180	131	A	53032
91170	121	B	53033
91183	134	B	53034
91182	133	B	53035
91178	129	A	53036
91086*	37	A	53037
91179	130	A	distrutto

* ex-silurante

Il primo della serie ex-G.55 M.M.91176 verrà utilizzato a Guidonia quale prototipo e poi ufficial-

mente consegnato il 14-2-1950 all'A.M. ma preceduto da due esemplari della IIA serie tra il 9 e l'11 febbraio dello stesso anno.

In totale l'A.M.I. ricevette 171 G.59 delle varie versioni. A ciascun velivolo fu assegnato dalla FIAT, come d'uso, un N.C. progressivo nel caso del G.59 da 1 a 187; il totale dei velivoli costruiti fu suddiviso poi in dieci serie costruttive. Parallelamente al N.C. a ciascun velivolo fu assegnata la M.M., dalla D.G.C.A., che però non seguiva l'ordine progressivo delle N.C. ma un sistema diverso ed un po' complesso che mi sembra inutile spiegare.

Facendo la differenza tra i N.C. ed il totale dei velivoli ricevuti dall'A.M.I. notiamo che vi è una differenza di 16 unità. Ciò si spiega con il fatto che un G.59, per l'esattezza il N.C.2, che infatti manca dall'elenco rinvenuto delle prime sei serie, è stato venduto all'Argentina che in seguito non ordinerà altri G.59. Gli altri quindici velivoli finiscono alla Siria e si tratta di tipi 4A e 4B; ma dovrebbero essere di più in quanto in data 24 febbraio 1950 vi è una richiesta del Governo Siriano per 24 velivoli di questa variante, in più a conferma di ciò, due scaglioni di 10 piloti siriani ciascuno prendono parte a corsi di perfezionamento nel 1950 e 1951 presso la Scuola di Lecce. La produzione del velivolo FIAT è continuata anche dopo il termine della commessa AMI per il cliente siriano, ma mi sembra di poter escludere ulteriori massicci ordini da parte di altri clienti stranieri, come riportato da altri autori a riguardo. Circa la produzione del G.59 non si verificano gli inconvenienti e i ritardi a suo tempo segnalati per i G.55. L'attività del G.59 inizia ovviamente con la Scuola di 3° Periodo a Lecce. Il velivolo comincia, come detto, ad essere consegnato nel febbraio 1950 ed alla fine dell'anno vi è presente in numero di 25 esemplari. Un anno dopo ne troviamo però ben 48. Questo primo periodo di attività è però ridotto a causa di irregolarità che si verificano nei materiali da costruzione, irregolarità che verranno però eliminate dopo un duro richiamo della D.G.C.A. alla Ditta. I G.59 della Scuola di Lecce erano in carico alle 5° e 6° Sq. del 213° Gruppo; vi rimarranno sino al novembre 1957, quando in numero di circa dodici saranno tutti ceduti alla Scuola di Elmas che peraltro cede i propri T-6 a Lecce e diventa Scuola Avanzata ad elica inquadrando i G.59 nella 406° e 407° Sq. del 202° Gruppo. Però solo un anno dopo tutti i G.59 vengono radiati dalla linea e ceduti ad altri enti e reparti perchè la Scuola stessa è sciolta. A Lecce invece i G.59 furono sostituiti dai nuovi Macchi MB326 secondo la nuova formula dell'aviogetto "ab initio". Non dobbiamo però dimenticare che, si una notevole parte del lavoro fu svolta dai G.59 presso le Scuole, ma anche quando radiati da queste e giunsero ai vari C.A.V. l'attività che svolsero non fu davvero da meno. In particolare la attività di volo fu molto intensa presso i C.A.V. delle Zone Aeree di Roma e di Bari. Fu appunto la III° ZAT ad avere in carico il maggior numero di G.59 anche in considerazione del fatto che oltre alla 505° Sq., del 302° Gruppo (poi dal 1959 passata al 303° Gruppo), anche il 307° Gruppo R.V.S.M. (Reparto Volo Stato Maggiore) schierava il velivolo FIAT. Dunque i G.59 giungono per la prima volta a Guidonia nel maggio 1956. Nel 1961 ve ne sono ancora 22, ma nel 1966 ormai solo 7. L'ultimo sarà radiato ai primi del 1968; mentre l'esemplare esposto a Spagnolia venne ceduto a quella ditta il 15 giugno 1966. La IV° ZAT poi III° RA con sede Bari schierava i suoi G.59 sull'aeroporto di Bari-Palese Le Macchie inquadrati nella 512° Sq. del 304° Gruppo. L'attività, a parte quella normale di allenamento comprendeva attività aereo cooperazione

con l'Esercito e la Marina oltre ad esercitazioni di attacco al suolo, volo senza visibilità; operazioni di intercettazione condotte in volo con C45 appositamente dotati di radar e con compiti di guida caccia. Mediamente dal 1956 al 1965 vi sono stati in carico tra i 6 ed i 14 aerei. Al contrario la storia del G.59 presso la I^{ra} ZAT è ben messa: ne giungono due nel 1951, ma per ragioni varie sono inefficienti sino al 1954 quando uno è ceduto al 2° Stormo e l'altro....vola! Solo nel luglio 1957 ne giungono altri due seguiti da altri. Ma anche per questi l'attività è ridotta causa una strana crisi di parti di ricambio e causa la vetustà stessa del materiale. Debbo a questo punto segnalare che, al contrario di quanto scritto nella prima parte dell'articolo, il G.59 di Novara è di provenienza I^{ra} RA che lo cedette al Museo di quella città il 5 settembre 1965. C'è quindi da ritenere che codici e distintivo siano posticci, seppure, codici in particolare, sono stati applicati correttamente. Da ultimo non dobbiamo scordare anche il prezioso lavoro di allenamento e collegamento svolto dal G.59 presso i reparti di prima linea nella seconda metà degli anni '50, che spesso ne hanno schierati sino ad otto contemporaneamente (questo è successo ad esempio nel 3° Stormo). Lo ultimo dei G.59 a volare fu l'esemplare MM53772 NC179 in carico alla 535^a Sq. Addestramento del 311° Gruppo del R.S.V. (Reparto Sperimentale Volo) ora conservato al Museo di Vigna di Valle. Questo biposto spiccò l'ultimo balzo verso il cielo il 26 novembre 1968: ben venticinque anni prima il G.55 aveva incominciata la sua lunga e brillante carriera.

DANILO RENZULLI IPMS-ROMA

1) MM 53138 NC 47. E' un velivolo appartenente alla Scuola di Elmas; vi era presente in epoca relativamente tarda (1956-1957) soprattutto considerando che altri velivoli della stessa serie erano in quel periodo già stati ricondizionati a standard più recenti. Questo esemplare aveva le pale delle eliche del tipo Hamilton Standard identiche a quelle montate sui P-51D. Pannello antiriflesso e ogiva in nero opaco.

2) MM 53020 NC 12. Appartiene alla prima serie costruttiva e si tratta di uno dei primi "veri" G.59. E' stato collaudato e ritirato sul campo di Torino il 15/2/1950, in seguito servirà anche presso la 2^a Aero Brigata (1955). "Tira e molla" si riferisce forse ai maltrattamenti subiti dagli allievi o potrebbe anche riferirsi al famoso personaggio dell'omonimo fumetto, Lecce, 1952.

3) Sempre appartenente alla Scuola di Volo di Lecce, questo esemplare porta invece la scritta "Occhio....", probabile reminiscenza del famoso motto "Occhio che te copo".

Una bella immagine operativa di un G.59 2-B che dà l'idea esatta del tempo che è trascorso: provate un po' a rifornire un F-104 con una pompa a mano! L'ogiva ha una spirale nera con la punta che sembrerebbe

4) MM 53010 NC 1. E' il primo G.59 di serie ricondizionato ed in carico alla Zona Bari, Foggia-Amendola 1956. Armato, NSB.

5) MM 53142 NC 51. Questo esemplare, insieme alla MM 53265 (NC 74), è stato il prototipo delle nuove serie con capottina a goccia, presente anche al Salone di Parigi nel luglio 1951. Nel 1954 è in linea con la Scuola di Volo di Lecce.

I seguenti profili sono relativi a velivoli che operarono a cavallo tra gli anni '50 e '60.

- 6) La sigla SL sta per Scuola Lecce; anche se non sconosciuta è stata dipinta più frequentemente sui T-6 della stessa Scuola. Sigla e numero individuale sono riportati sopra e sotto le ali come per l'esemplare di cui al profilo N°7. Armato.
- 7) MM 53269 NC 54. Macchina della Scuola di 3° Periodo di Gioia del Colle appartenente alla IV^a Serie e ricondizionato a serie più recente (1954).
- 8) MM 53378 NC 87. Questo velivolo della Scuola Caccia di Elmas aveva l'insolita caratteristica di avere l'ogiva dipinta bianca e rossa, come a diversi altri velivoli della stessa Scuola. Armato, NSB.
- 9) Velivolo del 2° Stormo con l'ogiva dipinta in azzurro ed il radiogoniometro in grigio lucido. Il numero individuale invece di essere dipinto sul bordo d'entrata dell'ala era riportato su entrambi i copri-carrelli. Armato.
- 10) Questo esemplare in carico al 6° Stormo mancava stranamente del pannello antiriflesso e l'ogiva non era stata dipinta, come d'uso, con i colori del gruppo, NSB.
- 11) MM 53771 NC 178. 51° Stormo, Treviso, 1954. Notare le cifre leggermente più spesse del solito.
- 12) MM 53682 NC 165. L'86° Gruppo, a cui questo esemplare è appartenuto, è stato l'unico dei gruppi Antisom ad avere in carico questi aerei. Il 20 e 21 dicembre 1951 il reparto, schierato a Grottaglie su Hellidi vers ed Harpoons, prende in carico due biposto della versione 2B. Mediamente nell'organico vi erano 5 velivoli, ma nel 1956 salgono a 7. Tuttavia l'anno successivo l'86° ha in carico solo due G.59 che vengono poi ceduti il 31 ottobre dello stesso anno. Il velivolo del profilo è stato fotografato a Capodichino intorno al 1956. NSB.
- 13) MM 53688 NC 171. Uno dei numerosi G.59 in carico alla 505^a Sq. del 303° Gruppo inquadrato nella I^{ra} R.A. Il reparto era schierato, nel settembre 1959, a Guidonia come lo è sempre stato sino ad oggi. L'ogiva è dipinta in verde bandiera ed il radiogoniometro in nero lucido. Armato, NSB.

Differenze modellisticamente rilevabili fra le varie serie (con riferimento ai biposto).

IV^a Serie: CRUSCOTTI UNIFICATI, DI NUOVO TIPO; NUOVI STRUMENTI; PREDISPOSIZIONE PER IL FARO ORIENTABILE SOTTO L'ALA SINISTRA INVECE DI QUELLO FISSO SUL BORDO D'ATTACCO DELL'ALA; LONGHERONI ALARI ANTERIORI A 4 FORI, GIÀ ESISTENTI ANCHE SULLA III^a Serie (PREDISPOSIZIONE ALL'INSTALLAZIONE).

Differenze modellisticamente rilevanti fra le varie serie (con riferimento ai biposto).

IV^a Serie: CRUSCOTTI UNIFICATI, DI NUOVO TIPO; NUOVI STRUMENTI; PREDISPOSIZIONE PER IL FARO ORIENTABILE SOTTO L'ALA SINISTRA INVECE DI QUELLO FISSO SUL BORDO D'ATTACCO DELL'ALA; LONGHERONI ALARI ANTERIORI A 4 FORI, GIÀ ESISTENTI ANCHE SULLA III^a Serie (PREDISPOSIZIONE ALL'INSTALLAZIONE DI ALTRE DUE SAFAT 12,7mm); POSTO PRINCIPALE ANTERIORE E APPLICAZIONE DI UN MG 7,7 SULL'ALA SINISTRA; NUOVI FRENI IDRAULICI A PARTIRE DALLA MM 53277; INOLTRE LA PORTACASSETTA MEDICINALI È SISTEMATA IN FUSOLIERA.

V^a Serie: VENGONO INTRODOTTI I TETTUCCI SCORREVOLI A Bolla; ANTENNA VHF SOTTO LA FUSOLIERA; EQUILIBRATORE IN DUE PEZZI; CARRELLINO DI CODA TIPO NARDI. DI QUESTA SERIE IL VELIVOLO MM53382 FU EQUIPAGGIATO PER IL VOLO NOTTURNO; RICORDIAMO L'AGGIUNTA DI SPECIALI SCARICHI DEL MOTORE, "WALKWAY" SULLE ALI, INSTALLAZIONE DEL RADIOGONIOMETRO AUTOMATICO ADF 12 INVECE DEL RADIO RANGE BC-1206; DIVERSE LUCI DI VIA.

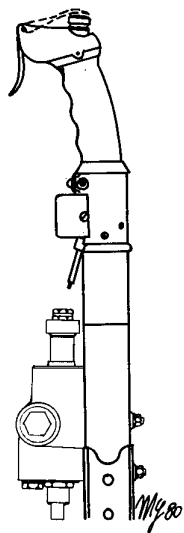
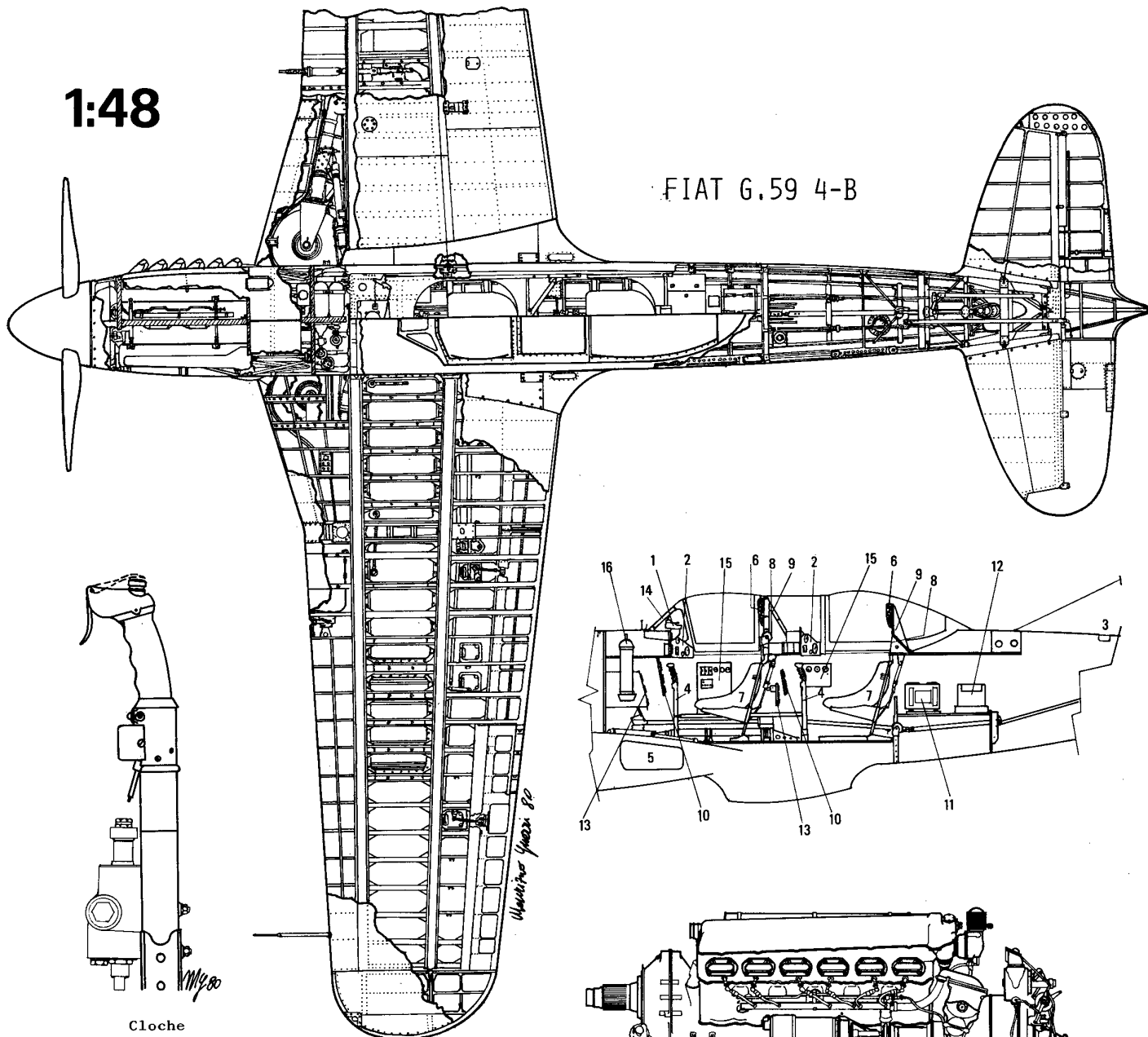
VI^a & VII^a Serie: L'UNICA MODIFICA CHE CI PUÒ INTERESSARE (MODELLO CON TUTTA LA BIANCHERIA FUORI) È QUELLA RELATIVA AGLI IPERSOSTENTATORI RINFORZATI CHE POTEVANO ESSERE ABBASSATI DI BEN 84° INVECE DI 50°; ANCHE MACCHINE DELLE SERIE PRECEDENTI POSSONO AVER INCORPORATO QUESTA MODIFICA IN SEDE DI REVISIONE.

DELLA STESSA TONALITÀ DELLE ESTREMITÀ DELLE PALE DELL'ELICA (QUI LASCIATA IN "BARE METAL") CIÒÈ GIALLA (FOTO AMI VIA FRANCOIS)

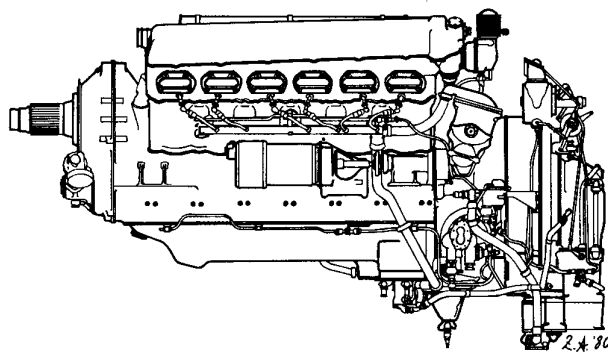
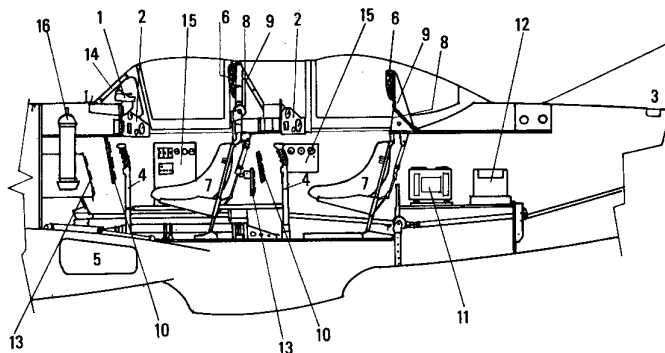


1:48

FIAT G.59 4-B

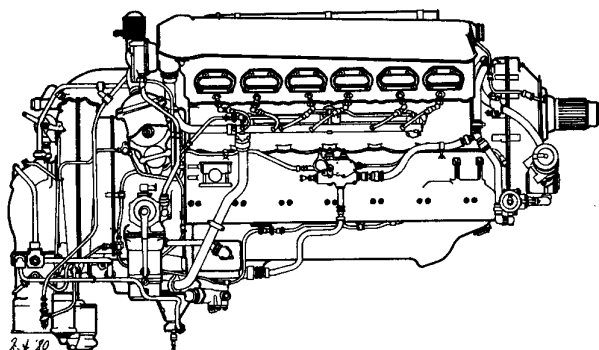
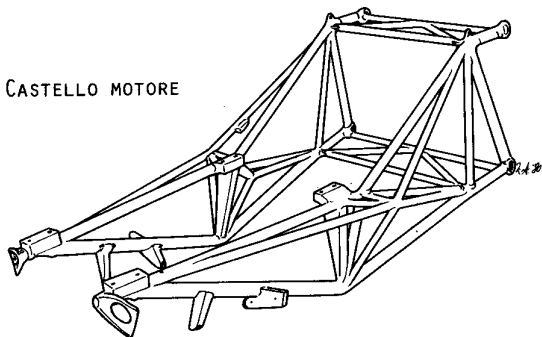


Cloche

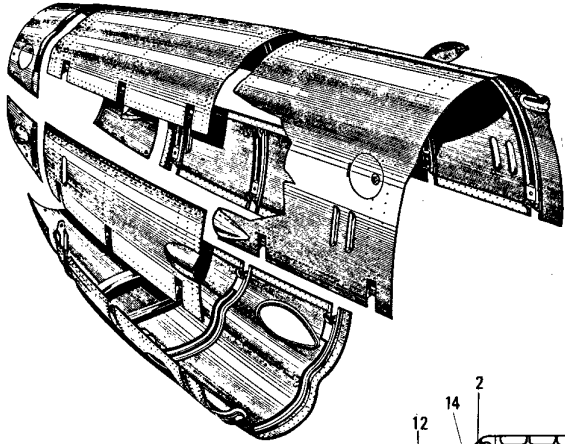


MOTORE ROLLS-ROYCE MERLIN 500-20 (1:24)

CASTELLO MOTORE



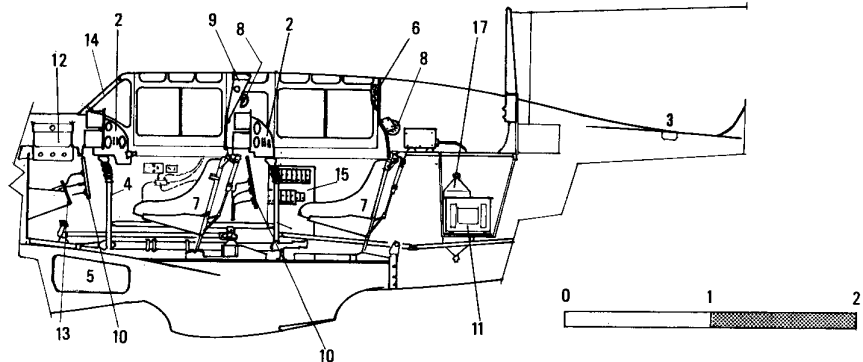
VISTA ESPLOSA DELLE CARENATURE DEL MOTO
RE



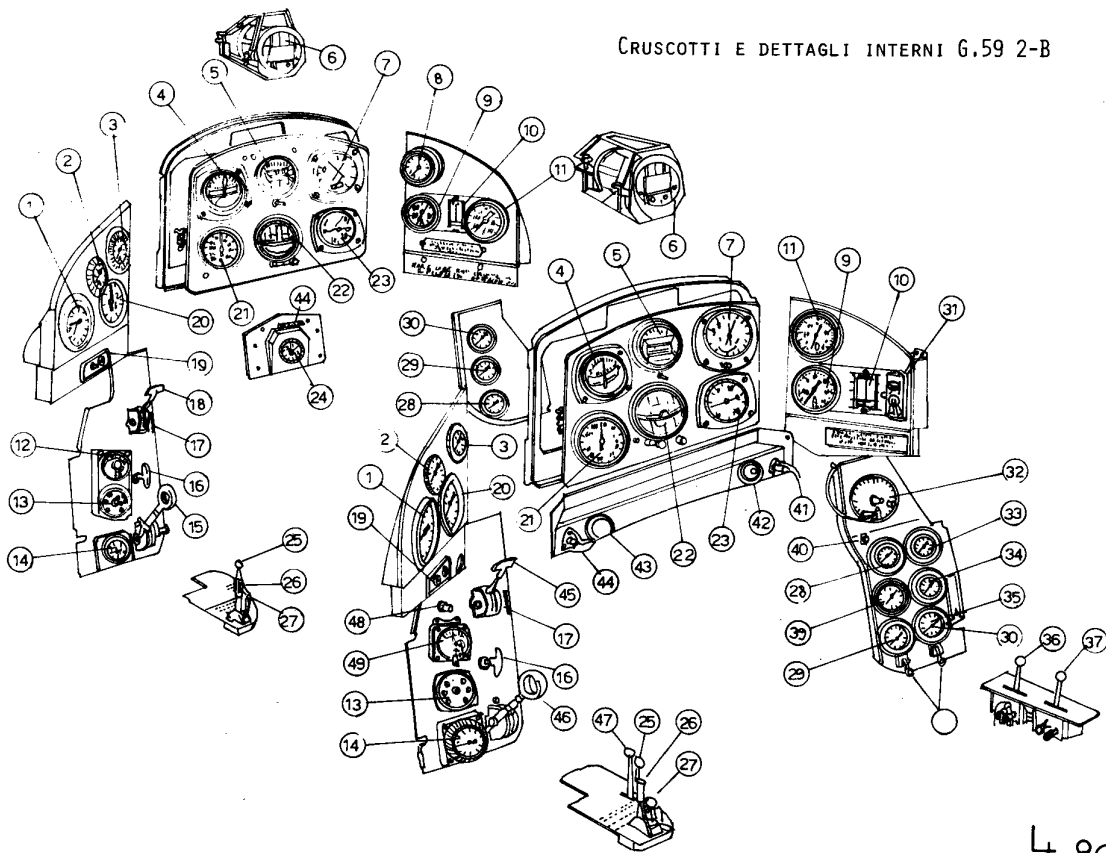
Legenda valida sia per lo spaccato a sinistra che per quello sotto.

- 1-COLLIMATORE.
- 2-CRUSCOTTI SUPERIORI
- 3-LUCI POSIZIONE.
- 4-GOVERNALE.
- 5-SERBATOIO CARB.
- 6-POGGIATESTA.
- 7-SEGGIOLINO.
- 8-DISP.VINCOLO BRETELLE.
- 9-TREPOLO ANTI-CAPPOTATA.

- 10-PANNELLO STRUMENTI LATERALE.
- 11-RADIO SCR-522(VHF)
- 12-BATTERIA ACCUMULATORI.
- 13-PANNELLO STRUMENTI CENTRALE INFERIORE.
- 14-PARABREZZA CORAZZATO.
- 15-QUADRO GENERALE IMPIANTO ELETTRICO.
- 16-ACCUMULATORE A TAMPONE.
- 17-BOMBOLA ARIA COMP.

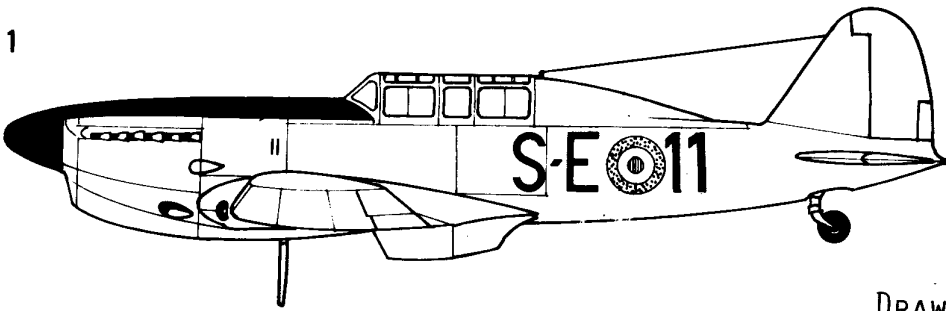


CRUSCOTTI E DETTAGLI INTERNI G.59 2-B



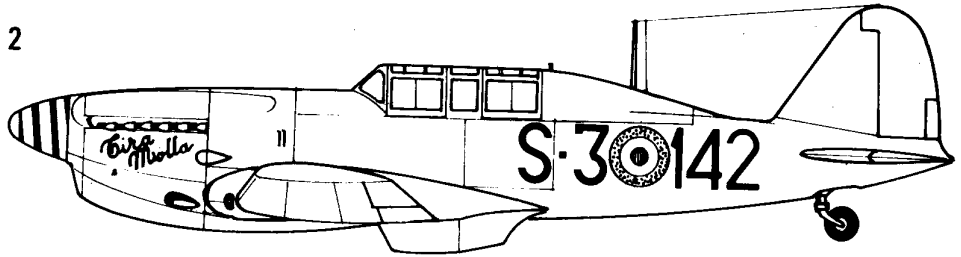
480

1

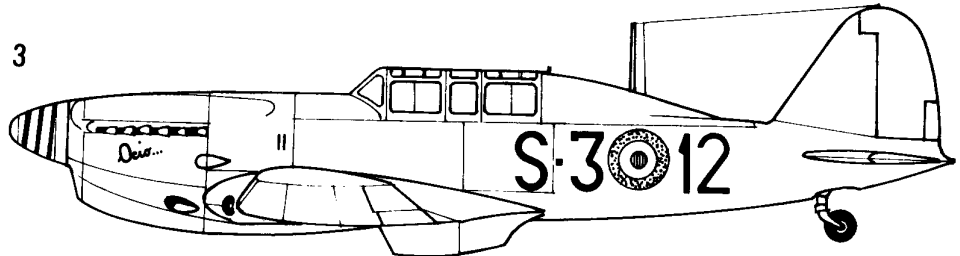


DRAWINGS BY D.RENZULLI

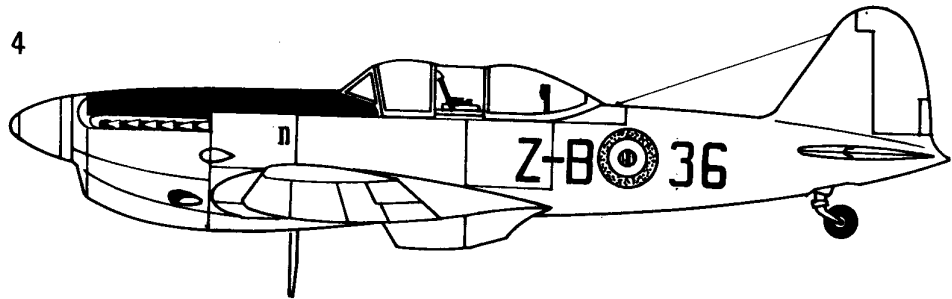
2



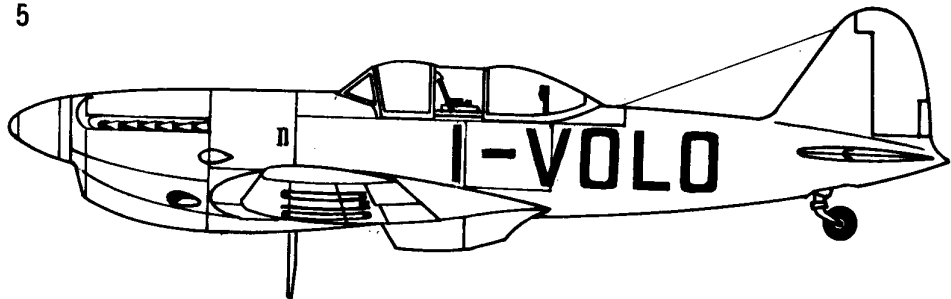
3



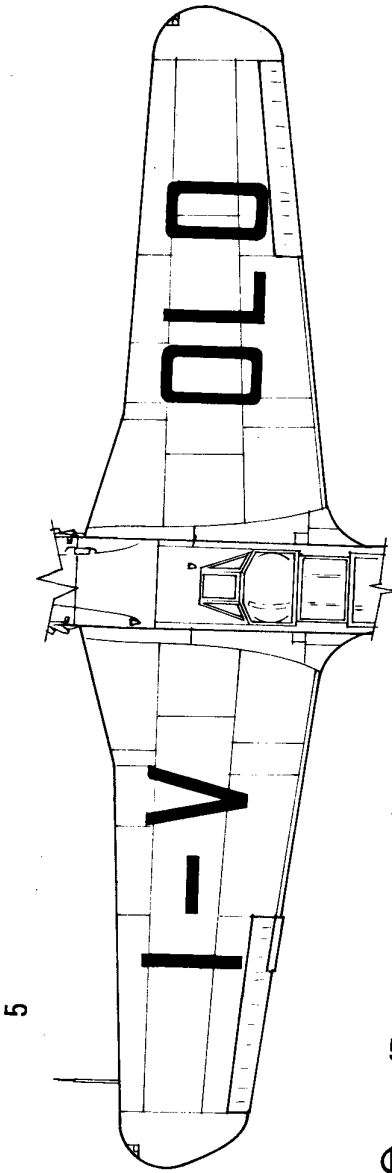
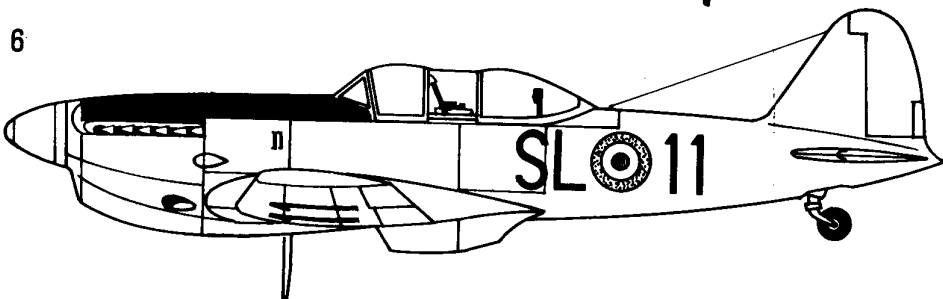
4



5

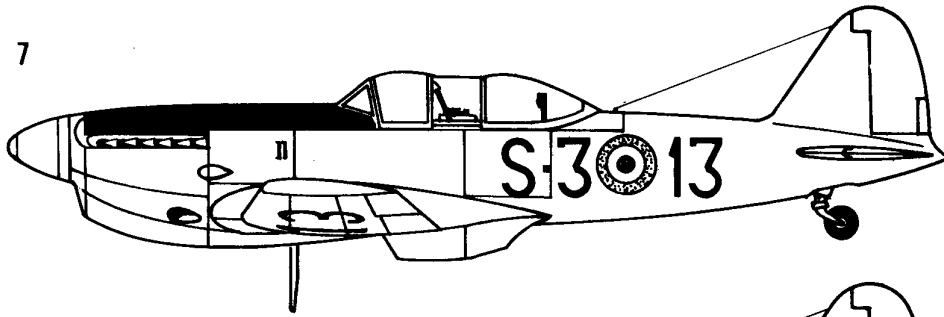


6

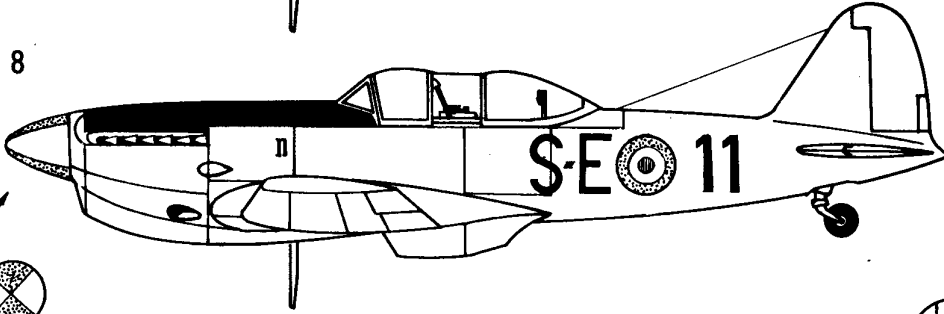


5

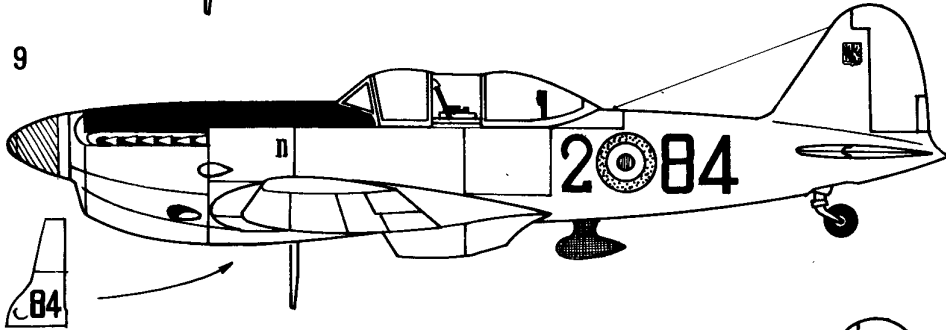
7



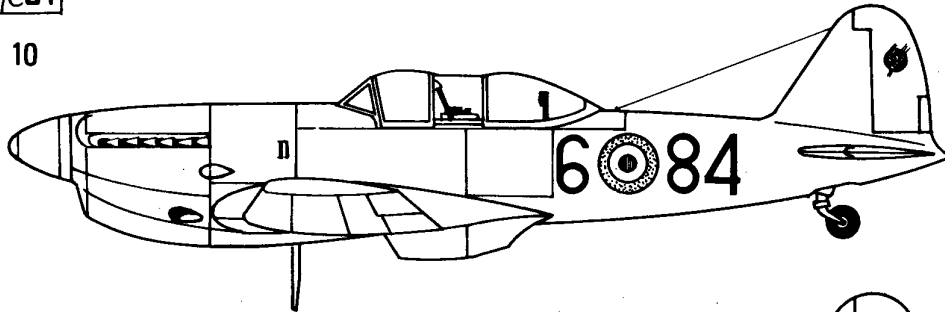
8



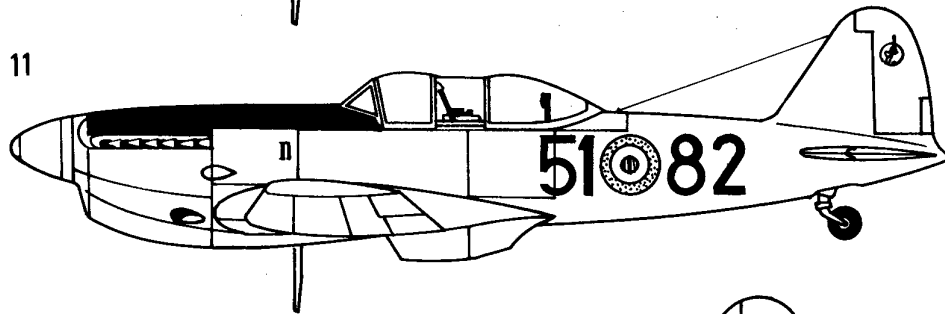
9



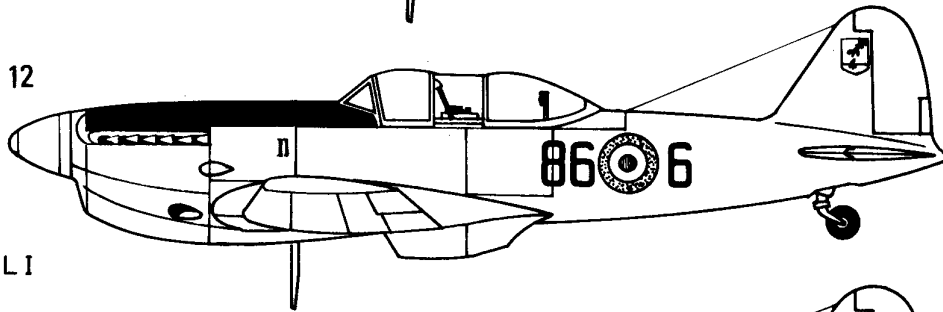
10



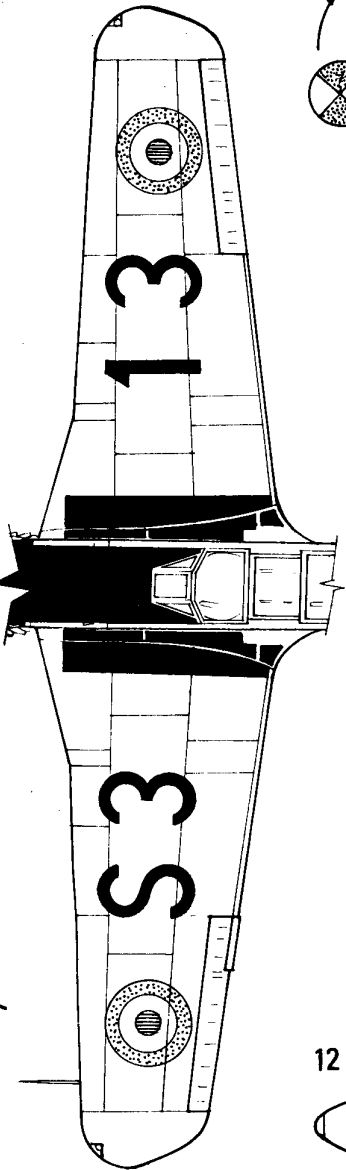
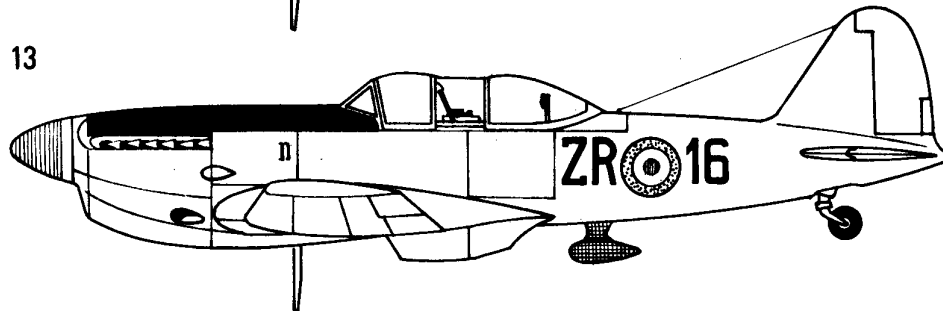
11



12

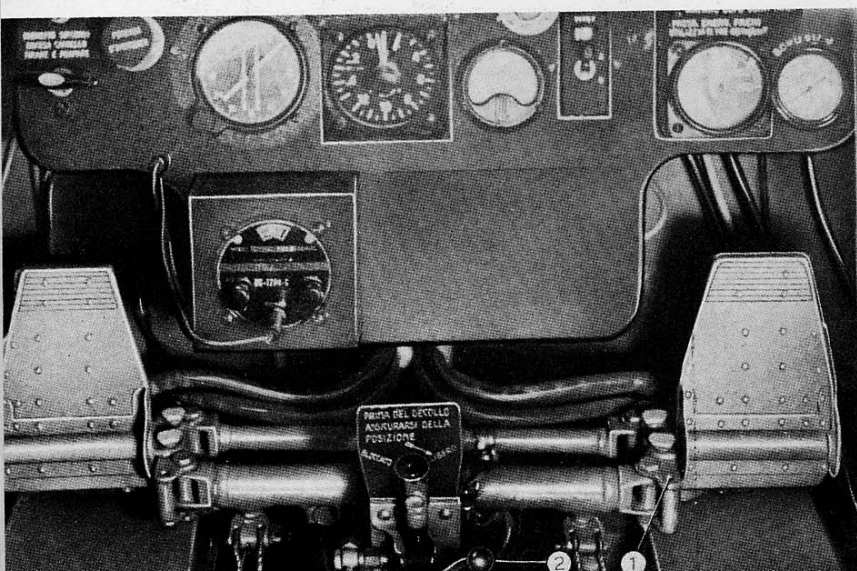
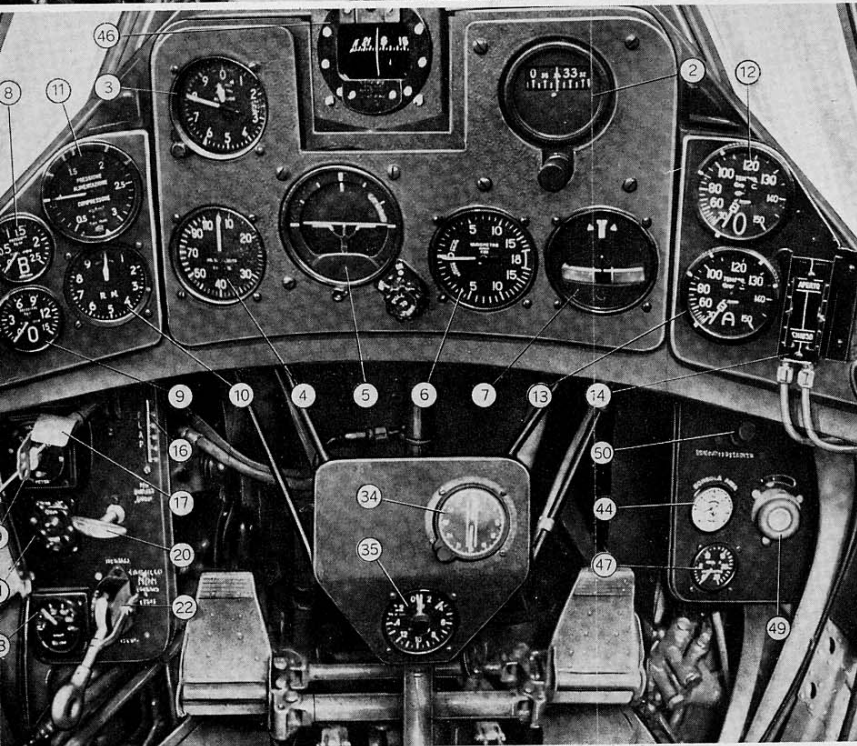
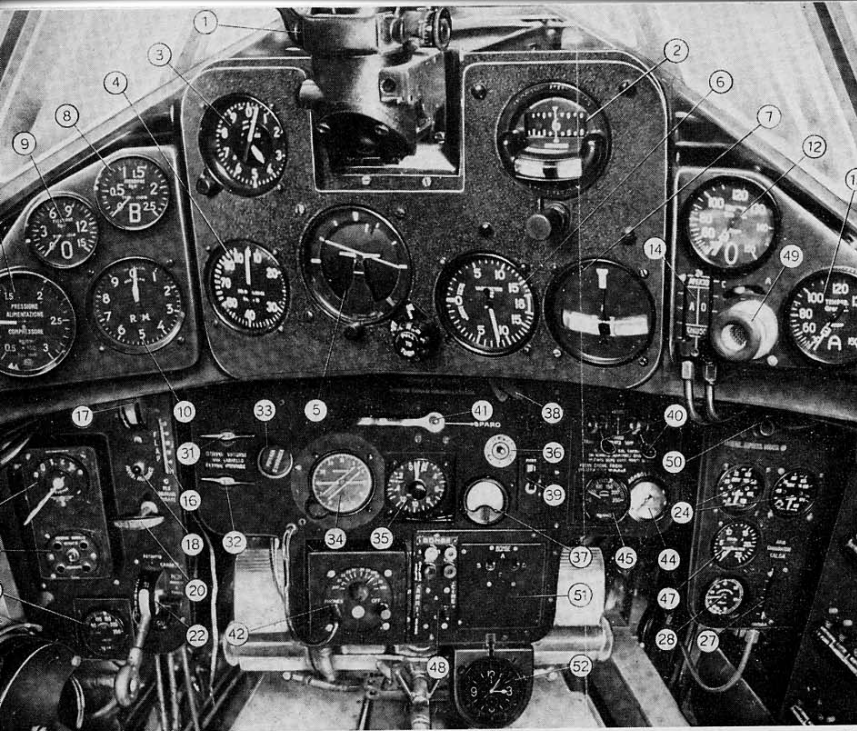


13



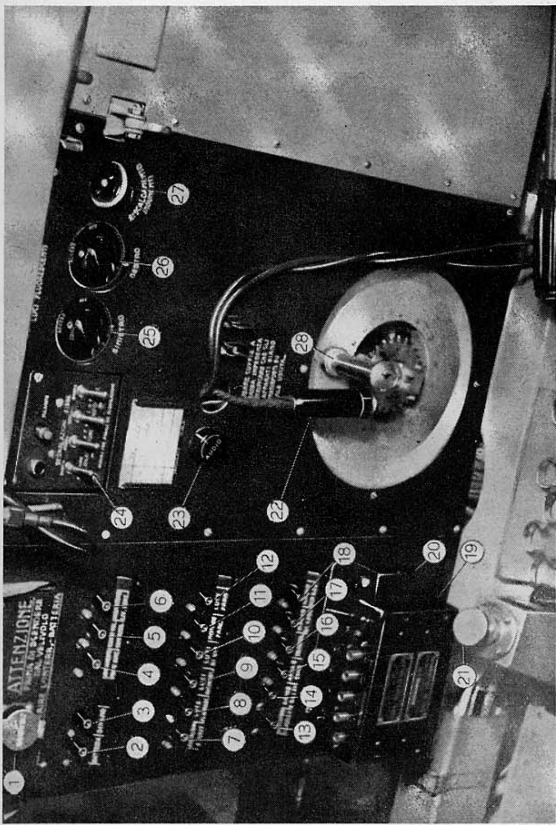
DISEGNI DI D.RENZULLI

CRUSCOTTI DEL G.59 4-B



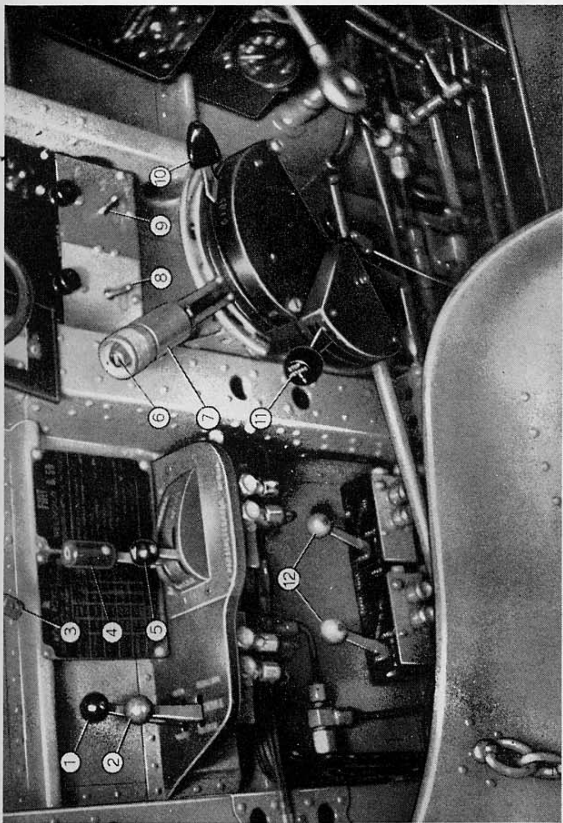
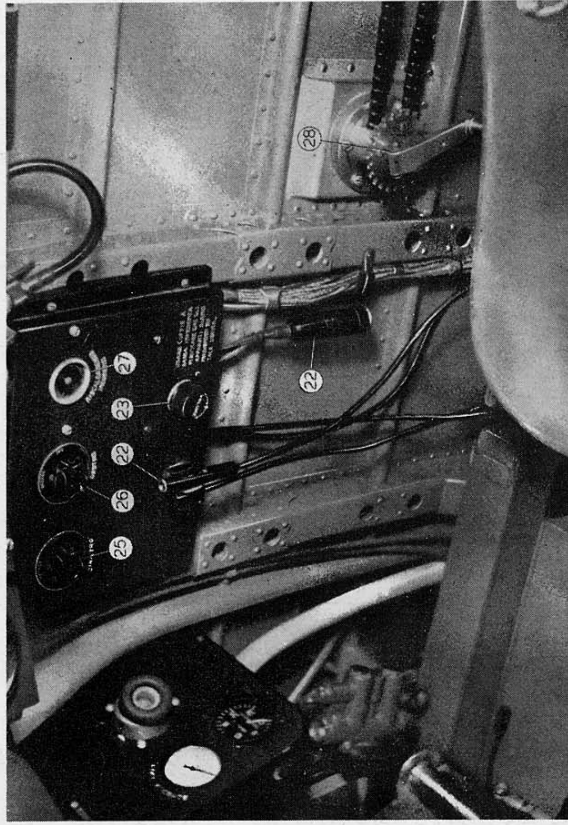
1. Collimatore
2. Girodirezionale
3. Altimetro
4. Anemometro
5. Girorizzonte
6. Variometro
7. Indicatore di virata e sbandamento
8. Manometro benzina
9. Manometro olio
10. Contagiri elettrico
11. Manometro pressione alimentazione 3 kg/cm²
12. Teletermometro lubrificante
13. Teletermometro refrigerante
14. Indicatore parzializzatori lubrificante e refrigerante
16. Indicatore posizione ipersostentatori
17. Comando ipersostentatori
18. Pulsante avvis. acust. carrello
19. Commutatore massa magneti
20. Bloccaggio ruota di coda
21. Indicatore luminoso posizione carrello
22. Comando carrello
23. Manometro impianto oleodinamico
24. Indicatore elettrico livello carburante
27. Indicatore posizione farfalla aria calda carburatore
28. Teletermometro temperatura aria carburatore
31. Emergenza ipersostentatori
32. Emergenza carrello
33. Potenza emergenza
34. Bussola
35. Accelerometro
36. Avvisatore incendio
37. Amperometro
38. Comando estintore
39. Interruttore riscaldamento Pitot
40. Comando rubinetti e travaso serbatoi sganciabili
41. Comando sicura mitragliatrice
42. Radio Range
44. Manometro pressione bombola aria da 50 kg/cm²
45. Manometro pressione freni
47. Vuotometro
48. Spie cinemitragliatrice, tola sicura mitragliatrice e sgancio bombe
49. Bocchetta aerazione cabina
50. Regolatore depressione per indicatore di virata e sbandamento
51. Quadretto sgancio bombe
52. Orologio totalizzatore

PEDALIERA PER FRENI IDRAULICI E COMANDO FRENI PARCHEGGIO



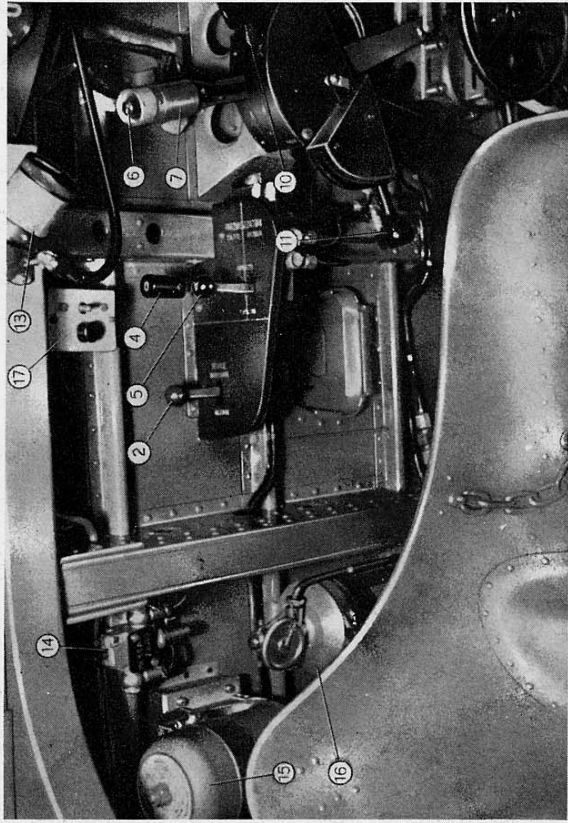
ABITACOLO ANTERIORE LATO DESTRO

ABITACOLO POSTERIORE LATO DESTRO

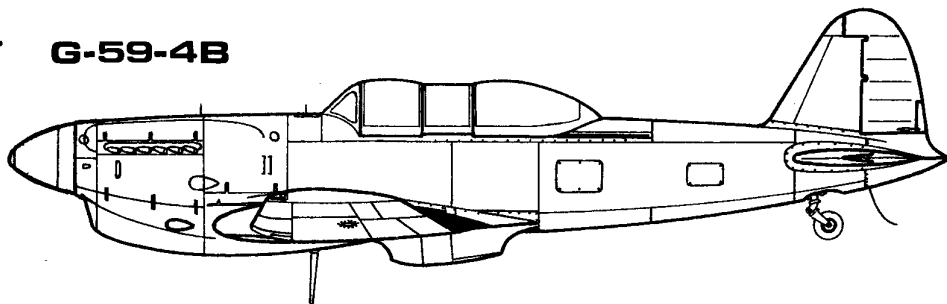


ABITACOLO ANTERIORE LATO SINISTRO

ABITACOLO POSTERIORE LATO SINISTRO

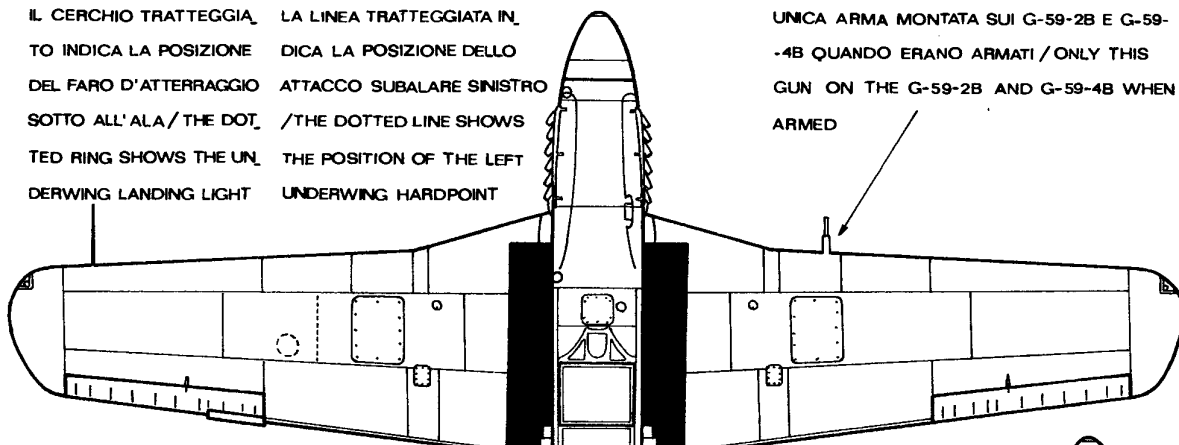


FIAT G-59-4B

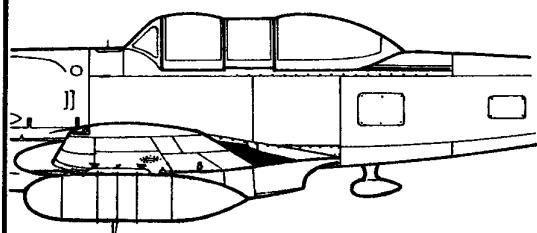


IL CERCHIO TRATTEGGIA, LA LINEA TRATTEGGIATA IN, TO INDICA LA POSIZIONE DICA LA POSIZIONE DEL FARO D'ATTERRAGGIO ATTACCO SUBALARE SINISTRO SOTTO ALL'ALA / THE DOT, /THE DOTTED LINE SHOWS THE POSITION OF THE LEFT UNDERWING LANDING LIGHT UNDERWING HARDPOINT

UNICA ARMA MONTATA SUI G-59-2B E G-59-4B QUANDO ERANO ARMATI / ONLY THIS GUN ON THE G-59-2B AND G-59-4B WHEN ARMED



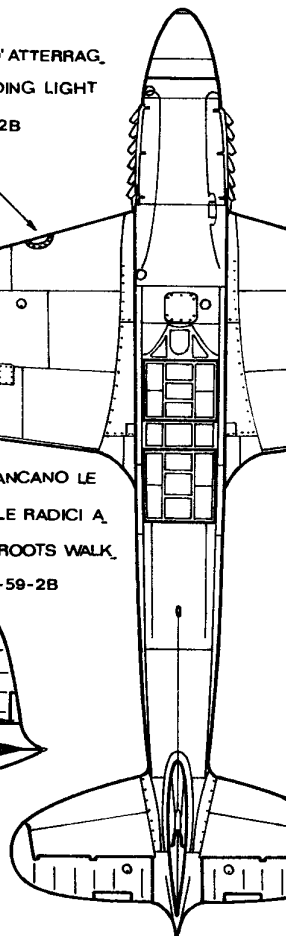
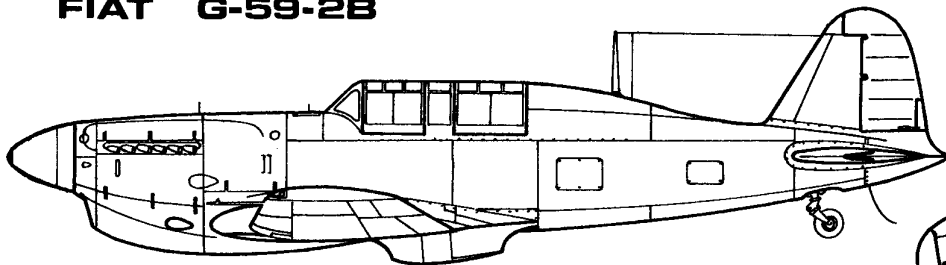
POSIZIONE DEL FARO D'ATTERRAGGIO SUL G-59-2B / LANDING LIGHT POSITION ON THE G-59-2B



SERBATOI AUSILIARI E RADIOGONIOMETRO CARENATO PRESENTI A VOLTE SUI G-59-4B / AUXILIARY FUEL TANKS AND D/F LOOP DOME SOMETIMES PRESENT ON THE G-59-4B

SUL G-59-2B MANCANO LE WALKWAYS SULLE RADICI ALARI / NO WING ROOTS WALKWAYS ON THE G-59-2B

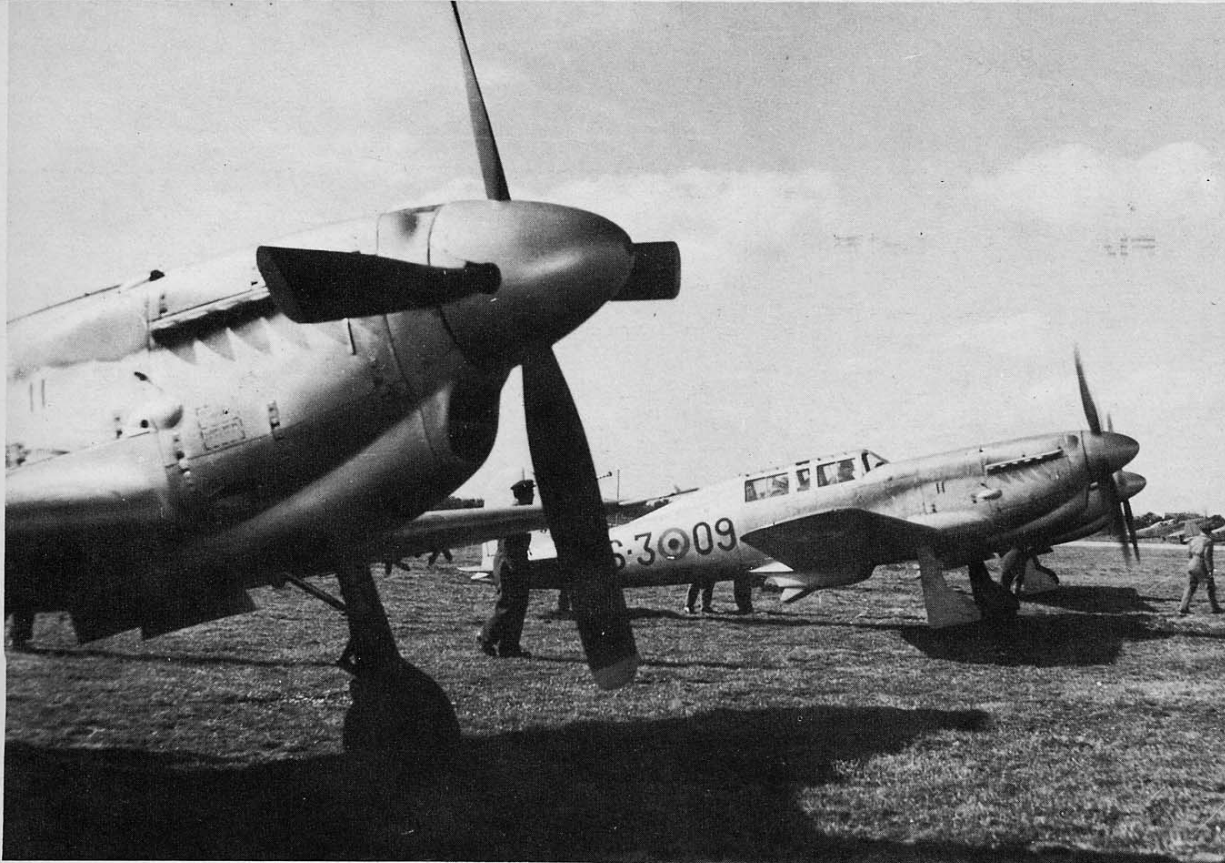
FIAT G-59-2B



SCALA 1/72

ZNFLD1980

Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena



ATTIVITÀ SULL'AEROPORTO DI LECCE-GALATINA NEL 1951. QUESTO VELIVOLO HA L'ANTENNA PORTATA SOTTO LA FUSOLIERA ANZICHÈ SULLA CARÈNATURA DIETRO L'ABITACOLO. DEL VELIVOLO IN PRIMO PIANO SI POSSONO APPREZZARE I PARTI COLARI DEL LATO DESTRO DEL MUSO. (FOTO AMI)

QUESTA FOTO PERMETTE DI APPREZZARE MOLTI PARTICOLARI DEL MUSO DEL G.59 (IN QUESTO CASO UN 2-B). NOTARE SOTTO GLI SCARICHI I DUE RETTANGOLI TRATTEGGIATI IN CUI SONO SCRITTI I NOMI DEL CAPO E DEL VICE-CAPO APPA RECCHIO. INOLTRE È POSSIBILE OSSERVARE IL FARO DI ATTERRAGGIO. (FOTO AMI)

Dettagli in comune a tutti i G.59.

*LE RUOTE DEL CARRELLO ANTERIORE E POSTERIORE ERANO DI TIPO UNIFICATO CON PNEUMATICI DI DIMENSIONI 600x200x216MM & 300x100x100MM RISPETTIVAMENTE.

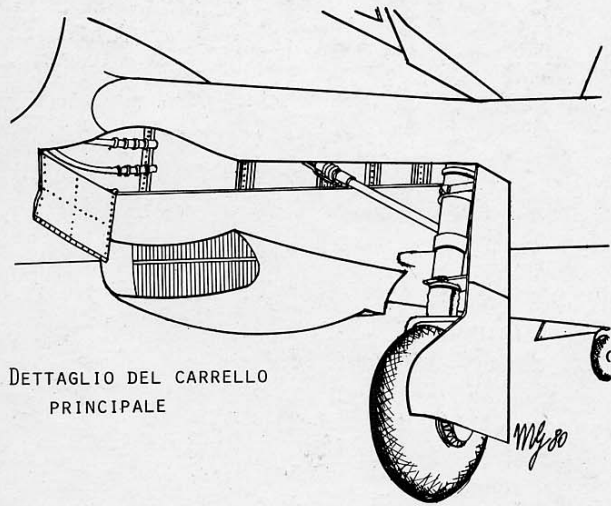
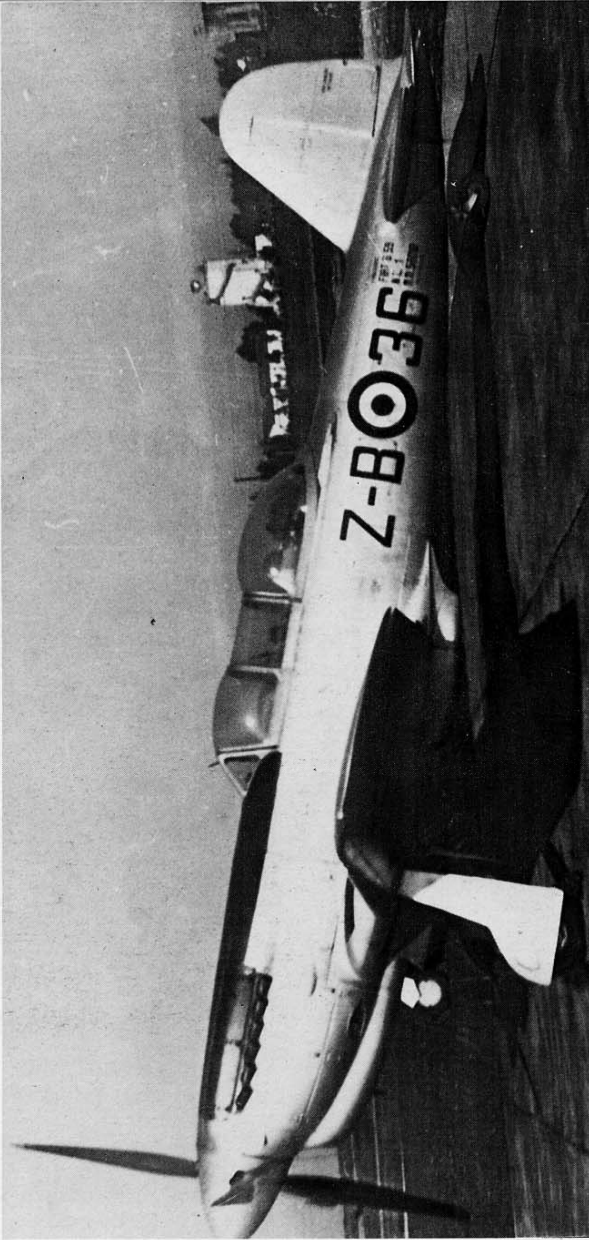
*LE UNICHE SUPERFICI RIVESTITE CON TELA ERANO GLI ALETTONI E LE PARTI MOBILI DEI PIANI DI CODA CHE AVEVANO LE SEGUENTI ESCURSIONI: $\pm 20^\circ$ PER QUELLI ORIZZONTALI, $\pm 30^\circ$ PER IL VERTICALE. ATTENZIONE QUINDI A NON ESAGERARE NEL RIPOSIZIONARE I TIMONI SUL MODELLO!

*LA ROTAZIONE DELL'ELICA (METALLICA QUADRI PALA CON Ø 3,40M FIAT-HAMILTON 5010.0.00) È DESTROSA (VISTA DAL DI DENTRO).

*SECONDO LE SPECIFICHE ORIGINARIE I PANNELLI DEI CRUSCOTTI CHE CONTENEVANO GLI STRUMENTI DI PILOTAGGIO E NAVIGAZIONE DOVEVANO VENIRE VERNICIATI IN "VERDE FORESTA GHIACCIATO" MENTRE QUELLI CON STRUMENTI DEL GRUPPO MOTOPROPULSORE IN "NERO GHIACCIATO".

*DEL G.59 NON ESISTE PURTROPPO IL MODELLO. PER LA CONVERSIONE SI PUÒ PARTIRE DAL G.55 IN SCALA 1:72 DELLA SUPERMODEL. PER ULTERIORI CONSIGLI SU QUESTA ELABORAZIONE SI VEDA LA PUNTATA PRECEDENTE APPARSA SUL NOTIZIARIO Vol.8 N°3.



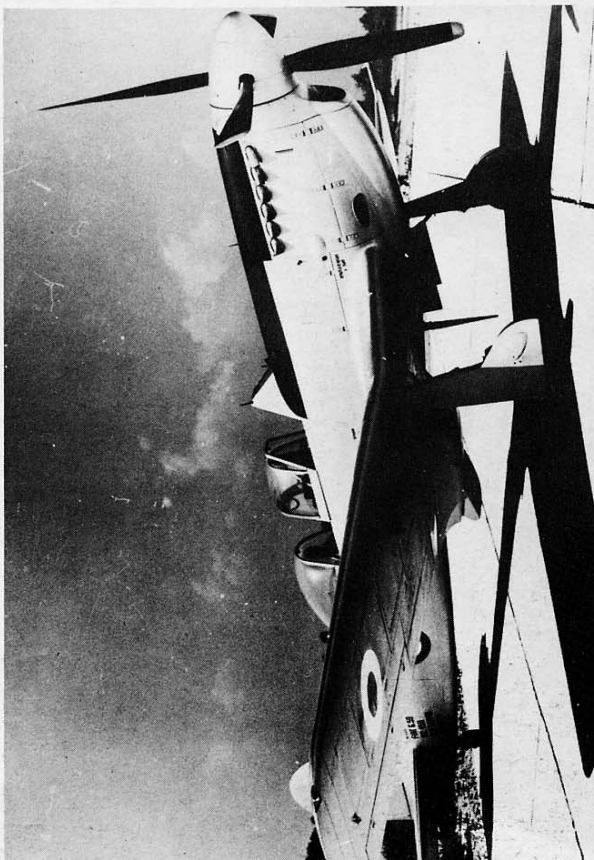


DETTAGLIO DEL CARRELLO
PRINCIPALE

← IL PRIMO G.59 (NC 1 MM 53010) DI SERIE RICONZIONATO E RIPRESO SULL'AE
ROPORTO DI FOGGIA-AMENDOLA. (FOTO MALIZIA VIA RENZULLI)

UNA BELLA FOTO DI G.59 (NC 159 MM 53616) PROBABILMENTE FATTA IN OCCASIO
NE DELLA CONSEGNA A QUALCHE REPARTO, DATO CHE MANCANO I CODICI INDIVI-
DUALI (FOTO S. DALLA NOCE)

G.59 4-B EX 2-B, MM 53269 NC 54, SCUOLA DI VOLO DI 3° PERIODO, GIOIA DEL
COLLE, 1954. (FOTO POMPILI VIA RENZULLI) ↓



G.59 (NC 178 MM 53771) DEL
51° STORMO SULL'AEROPORTO
DI TREVISO. (FOTO MALIZIA
VIA RENZULLI)

*AI G.59 DELLA 4°-5°-6°-7° SERIE LE MM FURONO ASSEGNATE COME SEGUE:
4°-G.59-A DA MM53253 A MM53266 G.59-B DA MM53267 A MM53282
5°-G.59-A DA MM53263 A MM53272 G.59-B DA MM53273 A MM53282
6°-G.59-A DA MM53509 A MM53513 G.59-B DA MM53514 A MM53518
7°-G.59-A DA MM53519 A MM53531 G.59-B DA MM53532 A MM53543



QUESTA 2ª PUNTATA È FRUTTO DELLA COLLABORAZIONE DI MOLTI SOCI, FRA CUI RICORDIAMO FRANÇOIS ZAMBON, BEN VEGNÙ, MOLteni, CHE HANNO FORNITO INTERESSANTE DOCUMENTAZIONE.

H.M.S. JUPITER (classe Leander) in 1/600

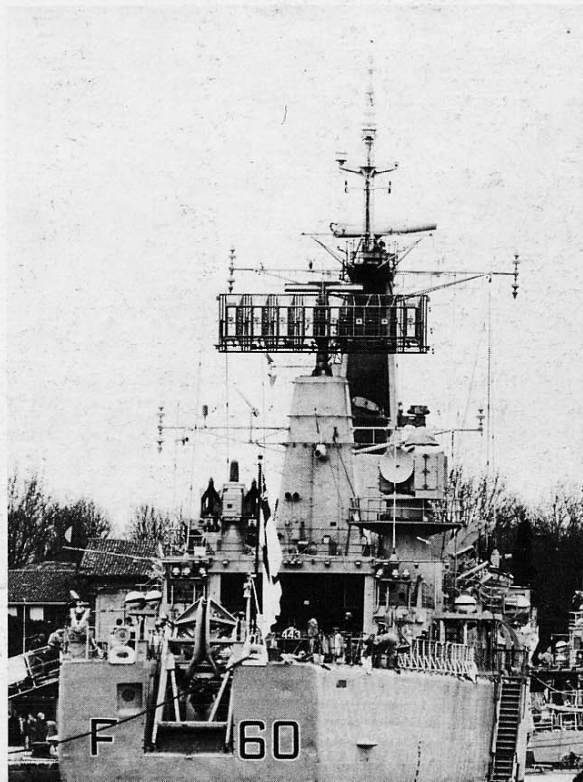
Questa elaborazione, che prende lo spunto dalla visita a Venezia di una unità della classe Leander, si basa sul kit Airfix 1/600 del quale abbiamo potuto constatare l'estrema approssimazione in molti particolari e nelle indicazioni per la colorazione.

Con riferimento alla tavola 1 le modifiche principali riguardano:

- 1) Torretta binata da 114 mm: occorre ravvicinare le due canne (pezzi 7 e 8) che altrimenti risulterebbero troppo distanziate fra loro e arrotondare la forma della torretta (vedi foto). Le canne sono nero opaco con i tappi argento.
- 2) Radar type 993: vedere disegno.
- 3) Radar type 965: occorre ricostruirlo con plasticard e sprue aiutandosi con le fotografie.
- 4) Lanciamissili quadruplo Seacat: partendo dal pezzo fornito occorre con qualche colpo di lima riportarlo in una forma più realistica (con i missili in evidenza sui quattro angoli e non «affogati» nel pezzo).
- 5) Centraline di tiro: quelle fornite sono da buttare e vanno sostituite con due rintracciate nella «banca dei pezzi» (noi abbiamo usato quelle di un vecchio Tiger dell'Airfix serie 3); inoltre quella di poppa va posta su di una forma piattaforma ottagonale ottenibile con plasticard e un tondino di plastica.
- 6) Lanciarazzi A.S. Limbo: occorre riposizionare le tre canne come da disegno e fotografia.
- 7) Pezzi antiaerei da 20 mm vanno ricostruiti con sprue e plasticard. La canna è nera opaca, il resto grigio chiaro opaco.
- 8) Elicottero Wasp modificare come da disegno.

La colorazione è in RAF Blue Grey (mescolare alla pari Sea blue gloss HB9 e H27), il motore è acciaio, le pale sono grigio chiaro opaco nel lato superiore, nero opaco nel lato inferiore e giallo opaco le estremità, il rotore di coda è dall'estremità al

VISTA D'INSIEME DELLA POPPA. (FOTO F. GASPARONI)



centro rosso, bianco, rosso, nero, rosso, e infine i finestrini vanno messi in evidenza con dell'argento.

Altre modifiche da effettuare sono:

- sostituire i pezzi 56-57-58-59 (zattere di salvataggio) con altri di forma rotonda ricavati dalla solita banca dei pezzi (sempre dal Tiger nel nostro caso); inoltre a poppa ne vanno due per lato. La colorazione è bianco opaco con un taglio nero lungo ciascuna zattera.
- assottigliare o sostituire con equivalenti più sottili i vari pennoni, eliche, timoni, riflettori.
- aggiungere una bitta di colore bianco opaco fra il sonar e il lanciatore Limbo (vedi tavola 2).
- aggiungere alcune antenne realizzate con sprue filato a caldo come indicato in tavola 2.
- realizzare (se si vuole) l'hangar aperto eliminando la saracinesca chiusa (pezzo 60), costruendo le pareti interne e realizzando con plasticard il pezzo di saracinesca sporgente. L'interno dell'hangar ha pareti e soffitto bianco lucido e pavimento asfalto.
- dipingere la scialuppa con il numero 55 in bianco lucido con lo scafo rosso opaco, e quella con il numero 52 in bianco lucido con lo scafo blu lucido.
- evidenziare a china nera i finestrini della plancia di comando.

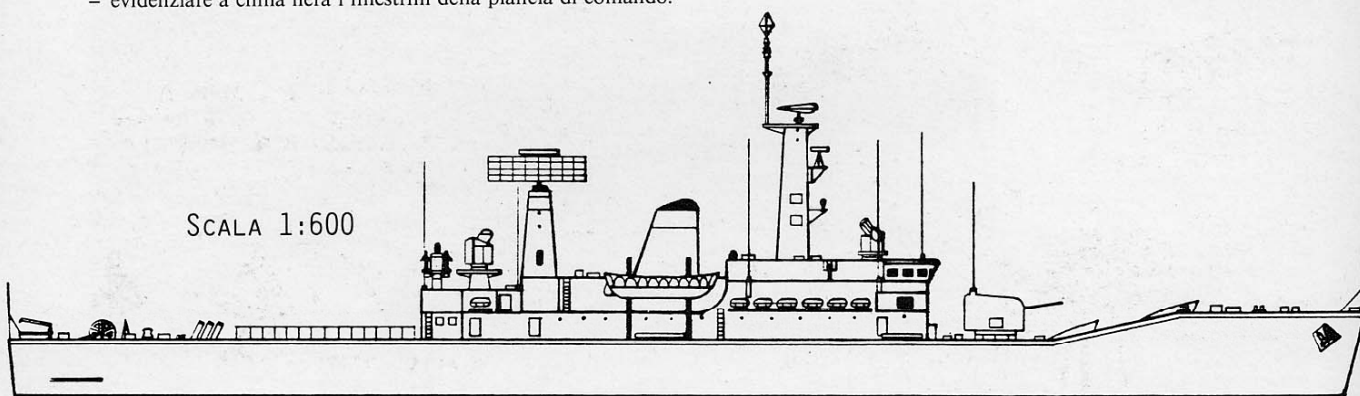
Per quanto riguarda la colorazione il Light Grey è l'Humbrol HN01, lo Slate Grey è l'Humbrol matt 31, mentre per il ponte di volo occorre realizzare una tinta asfalto mescolando nero opaco e grigio scuro opaco fino ad ottenere la tonalità voluta.

Delle decal fornite abbiamo utilizzato solo quella del ponte di volo dopo avere eliminato le lettere e quanta più pellicola trasparente possibile. Le lettere J P sul ponte provengono da trasferibili R41 tipo E3-2. (bianchi)

Il numero 7 su entrambi i lati del fumaio è nero e proviene dal foglio R41 E2-80, e dallo stesso foglio e dal foglio di lettere corrispondenti provengono i caratteri F 60 da porre a poppa; infine dai fogli A4-2 e A4-80 provengono i caratteri F 60 da porre sulle fiancate. (tutti questi caratteri hanno un bordino bianco nella realtà, ma non abbiamo ritenuto logico riprodurre viste le dimensioni che avrebbe dovuto avere).

Nonostante tutte le limitazioni dovute alla scala pensiamo che le modifiche consigliate permettano di giungere ad un modello dal realismo soddisfacente senza eccessive complicazioni.

**FRANCESCO GASPARONI
FRANCO DALLE VACCHE
IPMS VENEZIA**



(PARTICOLARI GIÀ DESCRITTI OMESSI PER CHIAREZZA)

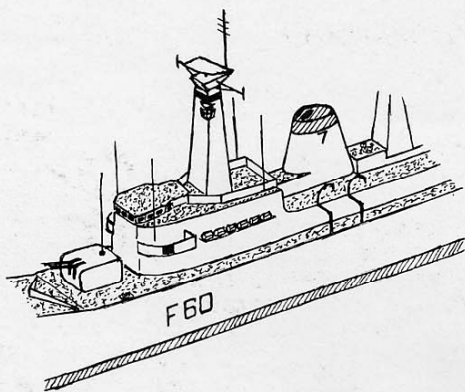
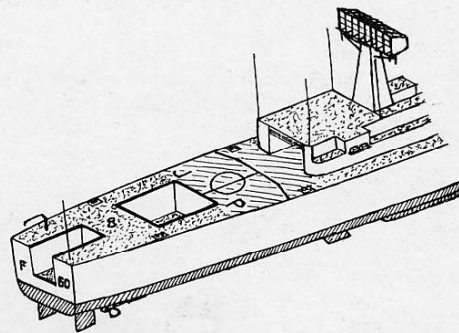


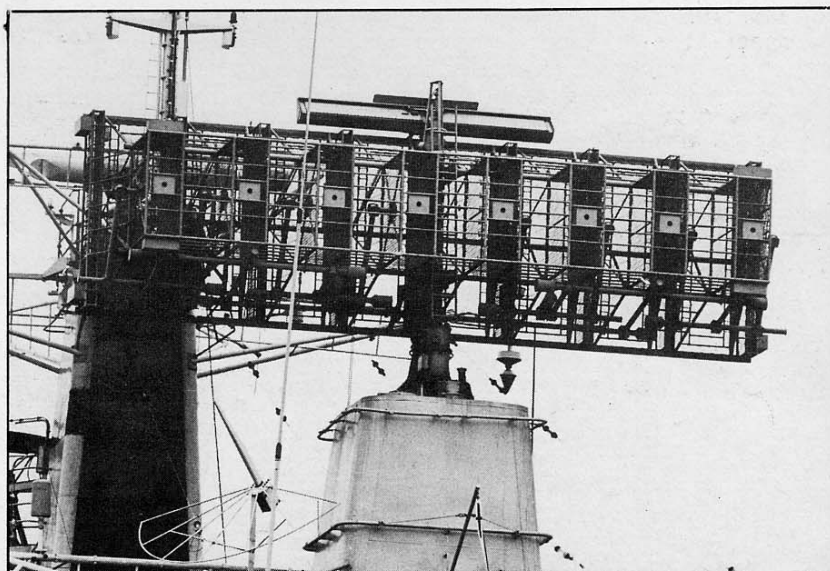
TAVOLA 2

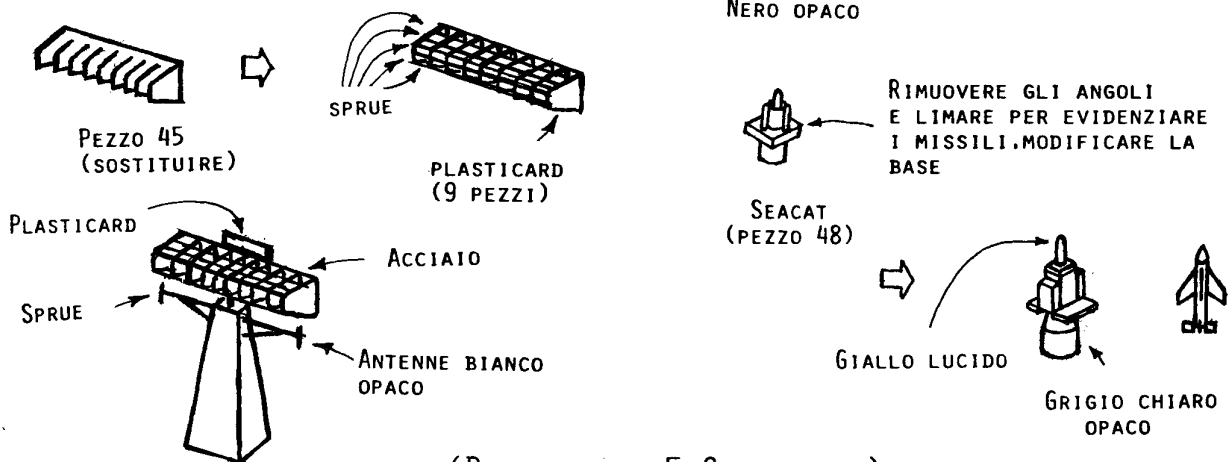
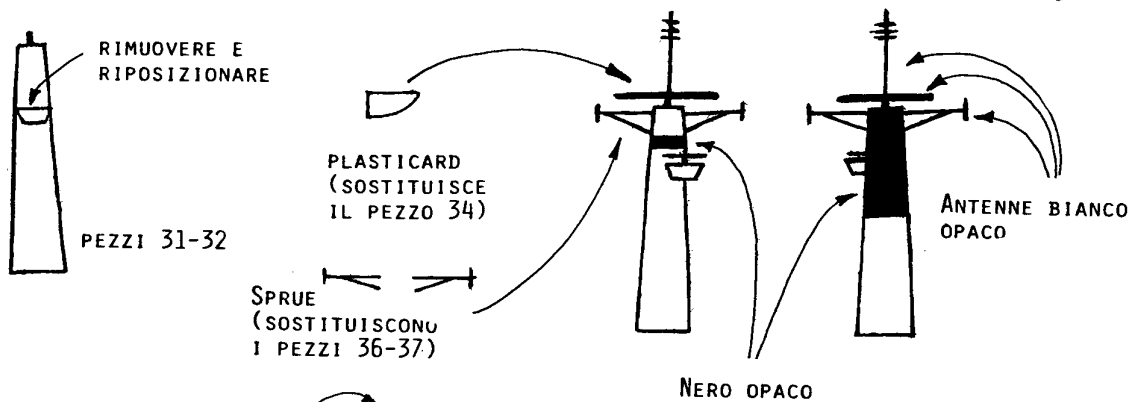
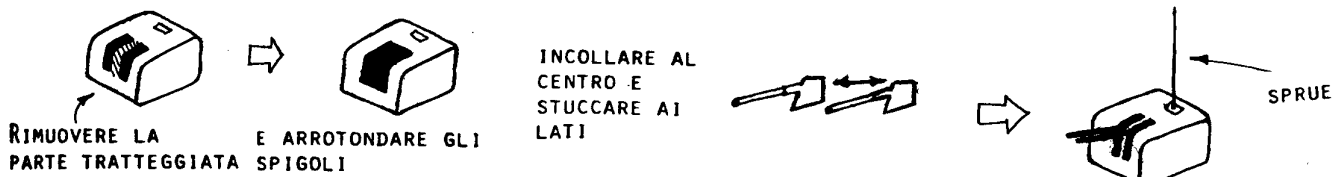


(DISEGNI DI F.GASPARONI)

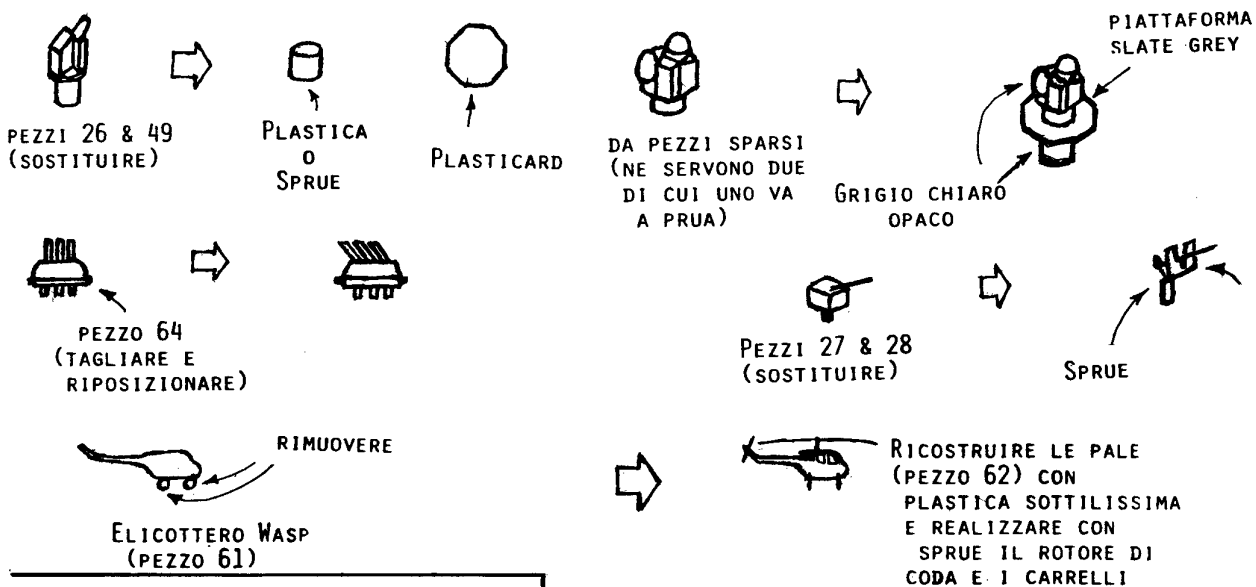
- Giallo opaco
- ▨ Matt slate grey
- ▧ Asfalto
- Grigio chiaro opaco
- ▩ Nero opaco

IL RADAR TYPE 965. (FOTO F.GASPARONI)





(DISEGNI DI F.GASPARONI)



Alcuni dati sull'F 60 Jupiter:

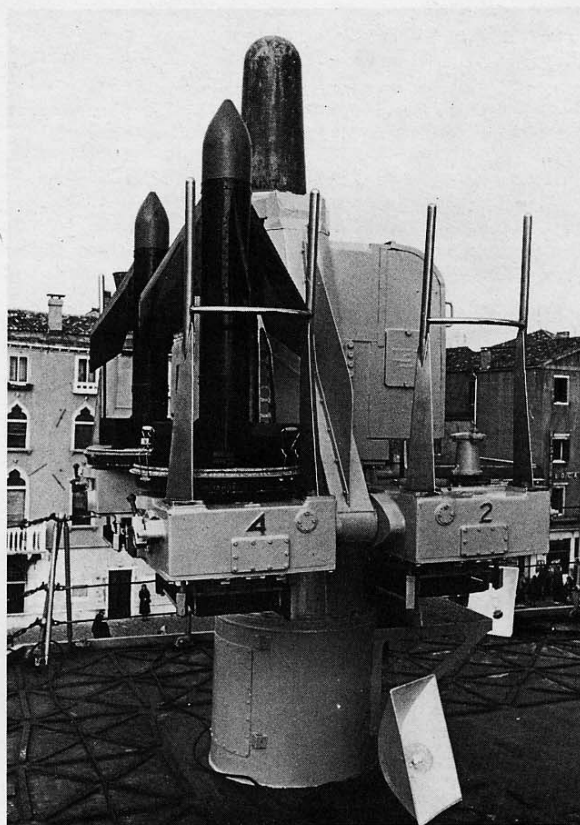
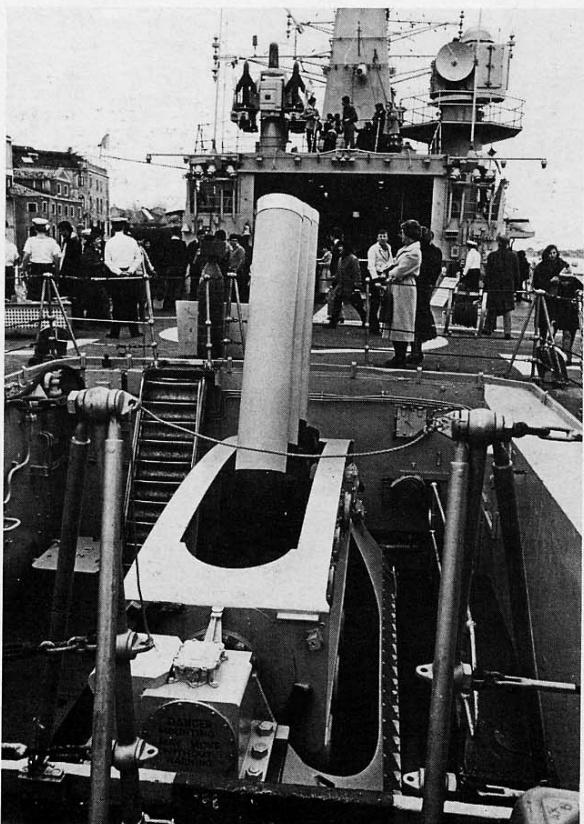
- varata il 4 Settembre 1967
- lunghezza m 113.4
- larghezza m 12,5
- pescaggio m 5,5
- dislocamento 2450 tonnellate

- apparato motore: 2 turbine a vapore, 2 eliche, 30000 HP
- velocità 30 nodi
- equipaggio 263
- armamento: II-114 mm Mk 6, II-20 mm, 1 LM(4) SEACAT, 1 lr.A.S. LIMBO, 1 elicottero Wasp



VISTA DI PRUA (NOTA LA TORRETTA BINATA E IL RADAR TYPE 993). (FOTO F. GASPARONI)

IL LANCIARAZZI A.S. LIMBO. (FOTO F. GASPARONI)



IL LANCIATORE SEACAT. (FOTO F. GASPARONI)

L'ELICOTTERO WASP (È QUELLO DELL'UNITÀ GEMELLA HMS ANTELOPE, MA HANGAR, DISPOSIZIONE E POSSIBILE ARMAMENTO SONO GLI STESSI). (FOTO F. GASPARONI)



LIGIER 1:12

Il buon andamento dei colori francesi in campo automobilistico ha indotto la Heller (più francese che mai) a produrre un kit di tale argomento nella scala che anche la Tamiya ha adottato per presentare la propria produzione di modelli di auto formula 1. La scala 1/12 è la più appropriata per riprodurre questo genere di vetture per la possibilità di arricchirli di tanti e tali particolari assolutamente necessari al realismo dei modelli sportivi. Il soggetto di questa riproduzione è la Ligier JS11 che ai comandi di Laffitte è giunta prima nei gran premi di Argentina e Spagna, seconda nel gran premio di Belgio. Depailler (scomparso recentemente in tragiche circostanze) ha invece condotto la propria vettura alla piazza d'onore in Brasile. La brillante stagione mondiale dell'1979 di questa macchina rivive ora in questo kit che la Heller ci offre quale ghiotta novità della sua nuova produzione di auto di formula 1, ponendosi quindi come potenziale concorrente nei riguardi di Tamiya e Protar. Passiamo ora ad analizzare il contenuto della scatola. Le diverse stampate sono raccolte in tre sacchetti di cellophane trasparenti piuttosto voluminosi, mentre sparse sono le decals e le ruote. Proprio da queste ultime cominciamo le note dolenti: sinceramente non capisco il motivo per cui siano state riprodotte in plastica nera rigida con la conseguenza di inficiare pesantemente il realismo della realizzazione. Continuando nello studio del modello non possiamo fare a meno di notare l'alto grado di produzione industriale raggiunto dalla Heller: non è presente la minima sbavatura, mentre i particolari sono ben nettamente definiti. Veramente positiva la critica della cromatura di alcune parti, lucida e sottile. Ottimi anche i trasparenti ed i cavetti in plastica morbida. I vari pezzi che compongono il

motore, il telaio e tutto il resto sono già nel colore originale anche se è consigliabile dipingerli come suggerito dalle istruzioni. Purtroppo i riferimenti sono in merito ai soli colori della gamma Heller e talvolta la ricerca della tonalità esatta risulta un po' difficoltosa. Un'altra particolarità di questo kit, e della Heller in generale è di inserire fili di acciaio armonico in vece delle molle. Questi arrotolati su di un supporto, compreso nel kit, forniranno i necessari ammortizzatori. Conviene quindi munirsi di pazienza e pinze apprestandosi perciò ad un piccolo supplemento di "do it yourself". Le istruzioni si articolano su 26 successivi passaggi di montaggio, non sempre chiarissimi, ma in generale sufficientemente leggibili. Le decalcomanie sono quelle classiche ad acqua e pur essendo buone non raggiungono i livelli conseguiti da altre case. La Heller non ha mai brillato in questo settore, ma è necessario migliorare le decorazioni che rivestono una capitale importanza in modelli sportivi, quindi estremamente variopinti, e in scala grande. In particolare non mi sono piaciuti gli strumenti di controllo riprodotti in modo approssimativo e troppo poco particolareggiato. Tutto sommato resta però un bel kit, decisamente sconsigliabile ai principianti, che farà la sua figura in qualsiasi collezione (speriamo si rinunci presto ai pneumatici in plastica rigida sostituendoli con quelli più adeguati in materiale morbido). Il prezzo, fissato sulle £ 26000, ci sembra adeguato alla classe del modello e in linea con quelli praticati da altre ditte. Il modello recensito è stato gentilmente fornito dalla KOSMOS, distributrice per l'Italia, che ringraziamo sentitamente.

A. ROSSI IPMS-MO

F-51: PRECISAZIONI

Vorrei fare alcune precisazioni sull'articolo sui Mustang italiani:

*la foto di copertina raffigura un Mustang del 2° Stormo: MM 4273, codice 2-57, ripreso a Fiumicino il 24/6/56 in occasione della manifestazione MAF56. Probabilmente si tratta di una macchina in carico al 14° Gruppo, considerato che a quella data gli altri Gruppi del 2° Stormo (8° e 13°) risultavano già dotati di Vampire;

*lo stemma che figura sulla fusoliera del P-51 MM 4355, codice 4-52, è il "grifo rampante" della 91ª Squadriglia (appartenente al 10° Gr.). Nel corso degli anni, tale distintivo (che attualmente compare, sia pure leggermente modificato, anche nello stemma dell'AMI) è stato rappresentato secondo diverse varianti. Da quanto può desumersi da una foto del Mustang 4-53, direi che nell'occasione la figura, decisamente meno tozza di quella del disegno pubblicato sul Notiziario, presentava una foggia simile a quella riprodotta nell'unito disegno;

*l'aereo MM 4323 è esposto a Vigna di Valle come RR-11 del 2° Reparto Volo Regionale. Anche nel periodo in cui è stato conservato presso il Museo di Torino il Mustang in questione presentava il codice RR-11. In ogni caso, prima della costituzione delle Regioni Aeree in sostituzione delle Zone Aeree Territoriali, il 303° Gruppo dipendeva dalla 3ª ZAT, non dalla 2ª ZAT che aveva comando a Padova e codice "ZP-...";

*la foto pubblicata a pg. 19, in basso, si riferisce ad un aereo dell'8° Gruppo (non 8° STORMO). È comune evidente che si tratta di un errore in fase di correzione delle bozze; (è quello che è realmente successo-ndr).

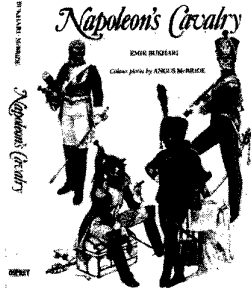
GIORGIO CATELLANI



DISTINTIVO DELLA 91ª SQUADRIGLIA NELLA VARIANTE APPARSA SU ALCUNI F-51D "MUSTANG" DEL 10° GRUPPO, 4ª ST. EMBLEM OF THE 91ST SQUADRIGLIA AS SEEN ON SOME MUSTANGS BELONGING TO THE 10TH GR., 4TH STORMO.

LIBRI BOOKS LIBRI BOOKS LIBRI

Cavalleria di Napoleone: ultimo libro uscito sull'argomento è forse il più completo tra quelli che ho personalmente letti. Benché leggere l'inglese mi sia piuttosto ostico mi sono potuto rendere conto ugualmente della completezza del tema trattato anche in rapporto alla consultazione di altri libri sull'argomento. Dopo la solita introduzione si passa ad esaminare la cavalleria nelle varie specialità: Corazzieri e Carabinieri, Dragoni e Lancieri, Cacciatori di Linea, Ussari ed infine *dulcis in fundo* la Guardia. A sua volta, di ogni corpo, si esamina come era organizzato, le uniformi che portava, quando e dove eventualmente esse erano state cambiate o modificate, gli equipaggiamenti dei cavalli, la partecipazione dei reggimenti alle molte campagne ed eventuali vittorie e sconfitte, ed alla fine della trattazione di ogni corpo ci sono sette od otto tavole a colori di Mr. A. McBride con una appendice che spiega sinteticamen-



te la storia dell'uniforme e dell'armamento portato dal soldato. Per amore di verità debbo segnalare che sui Carabinieri sono state dimenticate o sorvolate parecchie cose forse perchè nell'esercito napoleonico non hanno mai avuto un peso molto determinante. Oltre a tutto quello che abbiamo detto finora, è doveroso aggiungere un riconoscimento per la notevole mole di illustrazioni in bianco e nero che raramente sono stampate in così gran numero. Sicuramente il lavoro di ricerca nei moltissimi Musei elencati deve aver preso un bel po' di tempo. Il costo del libro, al momento in cui scriviamo, in Inghilterra è di sole L. st. 9,95, circa, in Lire italiane, £. 18000, che, a mio parere, visti i costi dei libri editi in Italia, resta ancora a buon mercato.

LUCIO BIANCHINI

B-17... IN TRASPARENZA

Non si può proprio dire che questo non sia un modello di "GRANDE" effetto (ben 66cm. di apertura alare!), e siamo pertanto convinti che tutti i modellisti interessati ai bombardieri americani dello ultimo conflitto mondiale lo accoglieranno con gioia. Passiamo però ad esaminarlo più in profondità: la scatola contiene 149 pezzi, stampati parte in plastica di colore verde oliva scuro e parte in colore nero, di ottima qualità. L'apertura alare è eccessiva di 2,2mm, ed è facilmente correggibile operando con attenzione alla radice alare, mediante carta abrasiva; ciò permette anche di eliminare le piccole, ma fastidiose fessure che altrimenti si formerebbero all'attacco delle ali con la fusoliera. La lunghezza è pressochè perfetta, essendo in eccesso di soli 0,2mm. I piani di coda hanno pure essi 1mm di eccesso di apertura; quanto alla correzione, valgono le stesse osservazioni fatte per le ali. Le istruzioni constano di 12 pagine e sono in 7 lingue (italiano compreso) e sono molto chiare: consigliamo però, dato il notevole numero di pezzi, di studiarle molto attentamente prima e durante l'assemblaggio, e soprattutto di effettuare uno scrupoloso controllo prima di chiudere la fusoliera. Gli interni sono ottimi e molto ricchi, come del resto è logico, visto che è fornita una semifusoliera trasparente. Molti modellisti preferiranno però realizzare il modello impiegando le due semifusoliere opache. In questa scala, tuttavia è possibile e quasi doveroso superdettagliare gli interni: in questa sede non è ovviamente possibile essere esaurienti sulle modifiche da apportare. Ci limiteremo pertanto a segnalare alcuni punti principali cui è bene prestare attenzione, rimandando alla bibliografia per maggiori dettagli. Il ruotino di coda è stampato in un solo pezzo e presenta dei ritiri: conviene rifare la forcella, la ruota è recuperabile dal pezzo originario. Le mitragliatrici presentano tutte forti ritiri, si dovrà quindi intervenire attentamente con lo stucco: bisognerà aggiungere i mirini e forare le canne. Il carrello principale è di ottima fattura, si possono aggiungere le tubazioni del loro impianto idraulico usando sottili fili di plastica stirata a caldo. I vani carrelli devono essere dettagliati. Il pannello strumenti principale è esatto: manca solo l'indicatore di carburante nella parte destra, in cor-

rispondenza di un piccolo ritiro. Sulla consolle centrale è bene aggiungere le manette, come pure il pannello inferiore con gli interruttori. Se qualcuno volesse segare i portelli del vano bombe e incollarli in posizione aperta, tenga presente che i correntini interni di irrigidimento (stampati peraltro solo sul portello della semifusoliera destra) sono errati e andranno pertanto asportati con carta abrasiva (del resto necessaria anche per ridurli di spessore) e rifatti con plastica stirata a caldo. Nella torretta superiore aggiungere i sistemi di puntamento e i serbatoi dei proiettili. I motori sono molto belli, anche se stampati in un solo pezzo assieme all'incastellatura; anche qui si può aumentare notevolmente il realismo aggiungendo le varie tubazioni. Non è invece molto convincente la paratia della postazione caudale, con le mitragliatrici in due pezzi, e che hanno il castello posteriore appena accennato. Vanno aperti tutti i tubi di scarico (motori, compressori) le fessure alari, ecc. Conviene rendere più profonde le cerniere degli alettoni e ridurre il dettaglio delle superfici mobili con carta abrasiva finissima, in particolar modo quelle dei piani di coda e della deriva. Per ultimi segnaliamo due difetti molto fastidiosi e praticamente ineliminabili:

1) le parti trasparenti, pur ottime riguardo alla chiarezza e al dettaglio dei montanti, risultano vetrose e presentano numerosi segni: sarebbe forse stato meglio inserirle in un contenitore di polietilene separandole dagli altri pezzi;

2) le decalcomanie, almeno nell'esemplare da noi censito, risultano stampate leggermente debordanti dal film trasparente: ciò causa il danneggiamento o persino il distacco del bordo della decal, allo atto dell'applicazione. Inoltre, alcuni dei marchi di fabbrica per le eliche sono stampati fuori centro. Questo è veramente un peccato, perchè per il resto la stampa di queste decals è veramente di altissima qualità, con ottima definizione e finitura opaca; inoltre esse rappresentano soggetti decisamente interessanti, con una notevole dotazione di stencils. Nella scatola sono incluse, tra gli accessori, 5 figure finemente scolpite (3 meccanici, 1 pilota, 1 armiere), e un carrello portabombe. I consigli per la colorazione degli interni sono inseriti nella successione delle fasi di montaggio mostrata dalle istruzioni, e risultano più che attendibili. Gli schemi di colorazione riguardano due esemplari molto interessanti:

1) "SHOO SHOO SHOO BABY", un B-17G-35-B0 costruito a Seattle dalla Boeing, appartenente al 91° Gruppo, 401° Bomber Squadron, di base a Basingbourne, Inghilterra. L'aereo fu internato in Svezia, dove era stato costretto ad un atterraggio di fortuna a causa di guasti multipli ai motori, in occasione della sua ventiduesima missione sulla Germania. Dopo numerose vicissitudini, l'aereo fu restaurato a Dover AFB, Maryland, per conto dell'Air Force Museum. Questo soggetto è in metallo naturale.

2) "THUNDERBIRD", un B-17G in verde oliva (superfici superiori) e grigio chiaro (superfici inferiori) appartenente al 303° Bomber Group, che partecipò a 116 missioni. Il prezzo è di £. it. 24000 che, per una realizzazione di questa mole, è altamente competitivo.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- B-17 In Action Squadron/Signal Publ.
- Wings Febbraio 1977, Vol. 7 N°1
- Aircam B-17B-H Flying Fortress Ed. Osprey
- Aircam Special USAAF Heavy Bomb Group
- Boeing B-17 Flying Fortress Ed. Osprey
- Hell's Angels Ed. Grenadier Books
- The B-17 Flying Fortress Ed. Arco
- B-17 Fortress at War Ed. Ian Allan

L.LAZZARINI G.BARBIERI IPMS-MO

english summary

TIGER MEET: THIS YEAR IT HAS BEEN ORGANIZED BY 21ST. GRUPPO OF THE IAF ALL THE MODELLING INFORMATION IS IN PHOTOS AND CAPTIONS.

DOVUNQUE: THE TRUCK "DOVUNQUE 33" WAS USED BY REGIO Esercito (ROYAL ITALIAN ARMY) SINCE 1933. AT THE BEGINNING OF WW2 ONLY ABOUT 500 DOVUNQUE WERE AVAILABLE, BUT MANY OTHER (IN THE MORE POWERFUL VERSION DOVUNQUE 35) WERE BUILT DURING THE WAR AND WERE USED BY THE RE AND THE RA (ROYAL ITALIAN AIR FORCE). IT WAS EXTENSIVELY USED DURING THE NORTH AFRICAN CAMPAIGN. AMONG THE VERSIONS OF THIS TRUCK IT IS IN PARTICULAR INTERESTING THE PROTOTYPE OF AN ARMoured PERSONAL CARRIER VEHICLE (DOVUNQUE PROTETTO). NO KIT OF THE DOVUNQUE IS AVAILABLE: TO BUILD A 1:35 MODEL, ONE CAN USE THE WHEELS OF AN OPEL BLITZ, BUT HAVE TO SCRATCHBUILD ALL THE OTHER PARTS. THE DOVUNQUE WAS PAINTED IN THE USUAL RE'S GREY-GREEN (OR BASICALLY SAND WHEN USED IN AFRICA); THOSE TRUCKS OWNED BY THE RA WERE PAINTED WITH A MEDIUM GREYISH BLUE.

A7V 1:35: HERE IS A REVIEW OF THE FIRST PRODUCT OF A NEW ITALIAN MODEL COMPANY: TAURUMODEL. THE CHOICE ITSELF OF THE SUBJECT FOR ITS FIRST KIT SHOWS THAT ITS PRODUCTS ARE AND WILL BE DESIGNED TO SATISFY EXPERIENCED AND HIGH-QUALITY DEMANDING-MODELLERS. IN THIS KIT THERE ARE 120 BLACK AND 194 GREEN PLASTIC PARTS AND ABOUT 140 LITTLE METAL PARTS TO BUILD THE TRACKS. THERE IS A LOT OF EXTERIOR AND INTERIOR DETAILS AND ALL THE PARTS HAVE A GOOD FITTING. THE DECAL SHEET PROVIDES MARKINGS FOR TWO A7Vs. THE KIT IS VERY REASONABLY PRICED (IN ITALY) ABOUT 160US \$.

PEZZI DA MUSEO: THIS IS THE FIRST OF A SERIES OF SHORT ARTICLES BY OUR PROLIFIC ALDO ZANFI, DEALING WITH AIRCRAFT PRESERVED IN MUSEUMS.

G.59-2° PUNTATA-I BIPOSTO: IN THIS SECOND PART THE AUTHOR RE-WRITES THE STORY OF THE G.59 THAT WAS BORN IN ORDER TO UTILIZE THE CENTAURO AIRFRAMES WHEN THE DB-605 WAS NO LONGER AVAILABLE. THE FIRST AIRCRAFTS WERE DELIVERED TO AMI (ITALIAN AIR FORCE) IN FEBRUARY 1950; THEY WERE TO BE USED BY THE "SCUOLA DI 3° PERIODO" (ADVANCED FLYING SCHOOL), IN PARTICULAR BY THE 213RD GRUPPO, IN LECCE, UNTIL 1957. THE G.59s WENT TO ELMAS IN SARDINIA, WHERE THEY SERVED IN THE LOCAL ADVANCED FLYING SCHOOL UNTIL IT DISBANDED IN 1958. MANY G.59s WERE ALSO USED BY SEVERAL UNITS IN AUXILIARY ROLES UNTIL 1968. ALMOST ALL THE MODELLING INFORMATION IS IN DRAWINGS AND PHOTOS.

H.M.S. JUPITER: THE AUTHORS TELL US HOW TO MODIFY AND IMPROVE THE OLD 1/600 AIRFIX KIT. FOR EXAMPLE, ALMOST ALL THE RADAR AERIALS AND WEAPONS (IN PARTICULAR MISSILES'RAMPS) MUST BE REBUILT. THE DECALS ARE OF POOR QUALITY AND THEY HAVE USED NEW DRY TRANSFERS BY R41, AN ITALIAN FIRM.

LIGIER: HERE IS A REVIEW OF THE NEW HELLER KIT. IT AVERAGE QUALITY IS IS GOOD, BUT THE DECAL SHEET COULD HAVE BEEN BETTER AND RUBBER-LIKE TYRES WOULD ADD MUCH TO REALISM (ON THE CONTRARY THEY ARE IN RIGID BLACK PLASTIC!).

F-51: PRECISAZIONI: JUST A FEW NOTES ABOUT THE ARTICLE PUBLISHED IN NOTIZIARIO VOL. 11 N° 1.

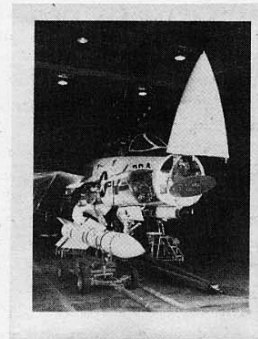
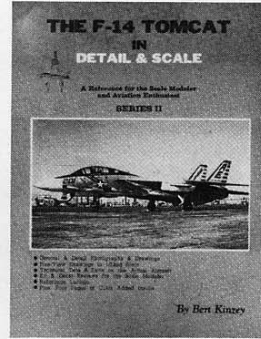
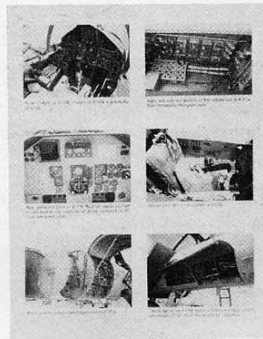
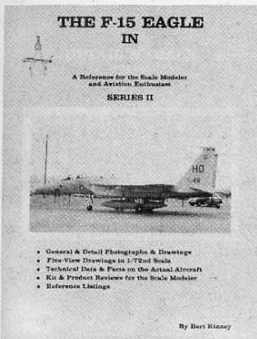
B-17... IN TRASPARENZA: THE MONOGRAM PEOPLE HAVE DONE AGAIN A GOOD JOB WITH THEIR NEW 1/48 B-17. THE DIMENSIONS OF THE KIT ARE NEARLY PERFECTLY SCALED DOWN AND THE FITTING OF THE PARTS IS GOOD. THE INTERIOR DETAILS ARE GOOD EVEN IF THOSE MODELLERS, WHO WANT TO USE THE CLEAR HALF-FUSELAGE, OUGHT TO IMPROVE IN PARTICULAR THE INSTRUMENTS PANEL AREA, THE MACHINE GUNS AND THE INTERIOR DETAILS OF THE TURRETS.



DETAIL & SCALE

il distributore esclusivo per l'Italia è l'IPMS

A Reference for the Scale Modeler and Aviation Enthusiast



AEROFAN è l'unico periodico che si occupa esclusivamente dell'aviazione italiana. In ogni fascicolo, le riproduzioni dei manuali di volo originali, articoli di storia, documenti provenienti dagli archivi di Stato e privati, i più significativi progetti, il Registro Aeronautico e oltre 60 foto, in una serie di rubriche ampiamente illustrate con materiale inedito.

per i "fan" dell'aviazione italiana

A.I.S.A. - Associazione Italiana per la Storia dell'Aviazione.
Via Ampère, 49 - 20131 MILANO
Quota associativa: Lire 15.000

segno de sigla - 80

AEROFAN

AEROFAN esce ogni trimestre e viene distribuito gratuitamente ai soci dell'A.I.S.A. Ne otterrete una copia saggio, inviando un assegno di Lire 3.500 o versando questa somma sul c.c.p. 12048203-Aerofan.

a REGGIO EMILIA presso Libreria Marco Mandorli
a PRATO presso Modellismo Innocenti
a ROMA presso Libreria dell'Orologio, Model Market, Giorni Modellismo.

AEROFAN è in vendita a TORINO presso La Bancarella Aeronautica, Amati, Libreria Zanaboni
a MILANO presso MOVO, Il Soldatino
a COMO presso Modellismo Mantovani
a BERGAMO presso Modelberg, Modellismo Gamba
a PADOVA presso Libreria-Giornali Argento
a GRADISCA presso Modellismo Bruno Zamperl
a GENOVA presso Life Model
a BOLOGNA presso Libreria Cappelli,
94th Squadron Modellismo
a MODENA presso Mobby Modellismo

ECCEZIONALE OFFERTA

RISERVATA ESCLUSIVAMENTE AI SOCI I.P.M.S.

IN REGOLA CON IL VERSAMENTO DELLA QUOTA

Due interessantissimi volumi a prezzo ridottissimo:
£. 10.000 invece che £. 27.000

La richiesta dovrà essere indirizzata a: CARTOLIBRI -
CASELLA POSTALE 64 - CENTRO - 41100 MODENA - che provvederà alla spedizione contro assegno postale di Lire 10.000 più 1.000 di spese; su autorizzazione della Presidenza dell'I.P.M.S.

Giuseppe Pesce

GUERRA ATTRAVERSO L'ETERE NEL TEATRO MEDITERRANEO

Formato cm. 21x27

Pagine 296

Fotografie 242

Prezzo di Listino £. 19.000

Sommario: Applicazione della radio ai velivoli militari - Il radar, dalle origini alla fine del 2° conflitto mondiale - La "guerra degli stregoni" - I radiolocalizzatori in Africa Settentrionale e nelle isole - I radiolocalizzatori nella Campagna d'Italia - Radiolocalizzatori a bordo di velivoli italiani - I centri di radio intercettazione - Gli antiradar e i centri di disturbo - Disturbo radio nell'area mediterranea - Il servizio Alfa - Gli apparati I.F.F. in Italia - Missione segreta - Velivoli radiocomandati italiani - Il prezzo dell'accesso ai segreti elettronici - Allegati.

Giovanni Zizzi

STORIA ED EVOLUZIONE DELLA PROPULSIONE AEREA

Formato cm. 21x27

Pagine 148

Fotografie e disegni 46

Prezzo di Listino £. 8.000

L'A. laureato in ingegneria industriale, specializzato in ingegneria aeronautica, insegnante presso l'Accademia Aeronautica di Caserta e di Brindisi, con una completa trattazione comprensibile a tutti, mette a rilievo l'evoluzione del motore aereo.

L'opera è suddivisa in tre parti: Propulsione ed elica; Propulsione a reazione nella 2° Guerra Mondiale; Propulsione a reazione dopo la 2° Guerra Mondiale. Completa l'opera una serie di interessanti allegati: L'aumento della velocità degli aeroplani - Peso sollevabile dalla potenza del motore - Confronto fra propulsione ad elica e propulsione a reazione in merito al peso dei motori - Il rendimento totale ed il consumo specifico del turbogetto - Caratteristiche dei motori alternativi - Autonomia chilometrica - Carburanti - Velocità.