



I.P.M.S. - ITALY
CASELLA POSTALE 36
P. O. BOX 36
41010 FOSSOLI - MODENA (ITALY)

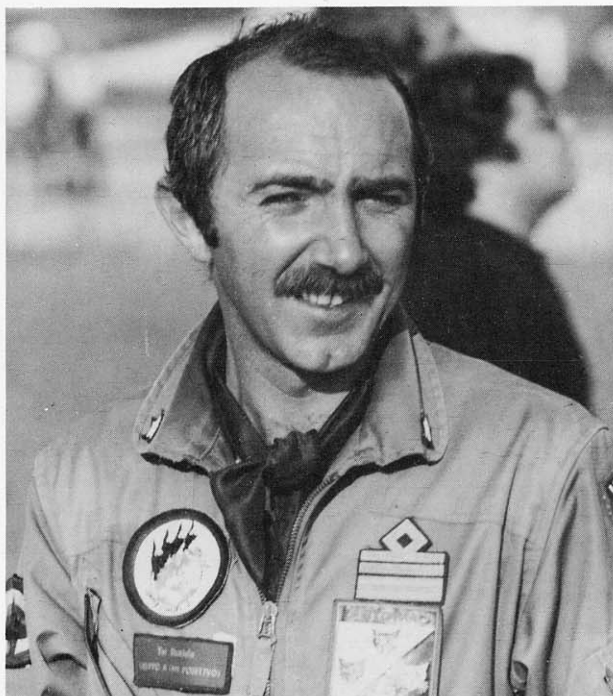
IL

NOTIZIARIO

VOL. 13 NO. 1 - 1982



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch



Per commemorare il 50° anniversario del 3° Stormo e per meglio far conoscere la propria immagine il 132° ha preparato una serie di giubbini in Tyvek impermeabili di colore bianco con bande rosso e nere (i colori del gruppo) recanti a lato il distintivo dei quattro gatti nei colori originali. I giubbotti sono disponibili, dietro prenotazione, presso la Direzione Nazionale IPMS. Il costo si aggira sulle 7.500 lire cadauno più spese postali. Gli interessati possono ordinarli precisando la misura che desiderano comunicando la taglia desiderata e la quantità.

BREVE CENNO STORICO SUL 132° GR.E DELLA SUA INSEGNA

Il reparto prese le mosse dalla prima squadriglia aerosiluranti, con velivoli S-79, che operò con soli quattro aerei su tutto il Mediterraneo con notevole successo. Da qui la denominazione prima scherzosa di "quattro gatti" poi divenuto distintivo ufficiale coi gatti appollaiati sopra il siluro, emblema della specialità.

Da squadriglia iniziale si giunse a formare il primo gruppo autonomo aerosiluranti sempre con lo stesso comandante Magg. Carlo Emanuele Buscaglia, denominato 132° Gr. e noto anche come gruppo Buscaglia.

Dopo numerosissime azioni e notevolissimi successi il reparto si trovò al Sud dopo le vicende dell'8 settembre '43 e venne gradualmente equipaggiato con aerei da bombardamento Martin M-187 Baltimore. Il 132° mantenne il proprio distintivo con una variante: non avendo più i siluri i quattro gatti furono rappresentati sopra il mondo intero con l'aggiunta della dicitura "sempre i soliti...". L'emblema si trova ancora oggi dipinto sulle fiancate degli F-104G ed RF-104G oltre che sulle tute di volo dei piloti.

Nella fotografia scattata a Villafranca il 14.7.81 il T.Col. Daniele Tei, Comandante del 132° Gr. C.R.O. è visibile la giacca di volo dei piloti della Aeronautica Militare. Nel caso particolare essa reca i distintivi del 3° Stormo (a sinistra) e del 132° Gruppo Caccia Ricognitori Ognitempo, con i quattro gatti.

in redazione

- MAURIZIO GUERRI
- CARLO R. PECCHI
- ARMANDO ROSSI
- GIANLUCA VARONE

IN COPERTINA

Uniformi del Reggimento Ussari "Esterhary" di Francia dal 1786 al 1914. (da una vecchia cartolina de "La Sabretache" di Parigi). Riproduzione tratta dal volume del Ten. Col. Gasparinetti "Gli Ussari di Piacenza" per gentile concessione della Casa Editrice STEM-MUCCHI di Modena.

Dalla Redazione

ERRATA CORRIGE NOTIZIARIO 3/4-1981

Nella prima didascalia a pag.11 si deve leggere "Compagnia anticarro" invece che autocarro; sempre a pag.11 manca dalle didascalie la fonte delle foto: si tratta dell'archivio F.Miglia. Sono poi errati nell'articolo sul Tornado i riferimenti che nel testo vengono fatti alle foto: al posto di "foto 2,3,4,5,6" leggere invece rispettivamente "foto 6,6/7,2/9,4/8,5". Importante rettifica da fare è quella relativa all'autore dell'articolo: si tratta di ANTONIO Scarpa, non Marcello. Una critica ci è stata fatta ed è quella di aver dato riferimenti FS per i colori del Tornado: è vero che sull'aereo della Panavia vengono usate vernici che non sono certo secondo gli standards statunitensi ma ciò serve da base per chi voglia verniciare il modello. Non dimentichiamoci che l'F.S.595a serve in tutto il mondo agli appassionati del nostro hobby anche come catalogo di colori-base. Vogliamo poi scusarci per l'impostazione un po' disordinata di questo Notiziario 3/4-1981 scaturita da esigenze di impaginazione. Per quanto riguarda in particolare l'articolo sul Ro.37 gli autori ci hanno fatto notare che sono necessarie le seguenti precisazioni:

- 1) La tavola 1/2 (realizzazione del radiatore sul muso) richiamata nel paragrafo 1, è a pagina 7, sotto le tavole 8/1 e 13/1.
- 2) Nell'elenco dei testi utili consultati aggiungere: DIMENSIONE CIELO vol. 4 e vol. F4; AEREI 4/78 (foto nella posta ai lettori).
- 3) Le foto a pag.4 sono di F. Gasparoni.
- 4) Tutti i disegni di pagg.5,6,7,8 sono di G. Munerotto e si riferiscono all'articolo di Gasparoni e Munerotto.
- 5) La foto del modello finito a pag.7 è relativa al modello in scala 1/59 di F. Gasparoni.
- 6) La tavola 1/1 a pag.29 è di F. Gasparoni.
- 7) Chi fosse interessato al vac-u-form del Ro.37 si rivolga alla Direzione Nazionale a Modena.

G.V.

Pubblicazione ufficiale dell'I.P.M.S.-ITALY ad uso esclusivo dei soci IPMS
VENDITA VIETATA
 DIRETTORE RESPONSABILE: GIORGIO PINI
 AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI MODENA:
 N° 681 DEL 10/11/1981

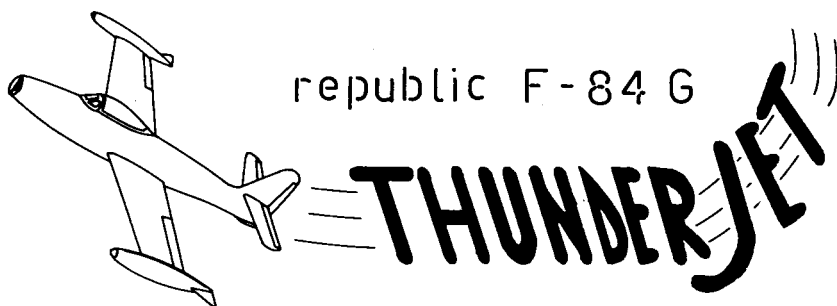
All contents strictly copyright.
 Gli articolo rispecchiano unicamente le opinioni dell'autore e non necessariamente quelle della Redazione. Opinion expressed in signed articles are those of the author and not IPMS.

I.P.M.S.-ITALY
 CASELLA POSTALE 182 - 41100 MODENA FERROVIA - ITALIA

Foreign modellers, members of their own IPMS National branches (please quote your membership number) can obtain available issues of "IL NOTIZIARIO" at 3.000 Italian Lire, or 3.00 U.S.\$ per copy (surface mail). Make the payment, by cash or bank draft (not I.M.O.), to GIORGIO PINI, C.P. 182, 41100 MODENA FERROVIA-ITALY -

INDICE

THUNDERJET (1a PUNTATA).....PAG. 1
 USSARO ZAPPATORE NAPOLENICO DEL 1812.....PAG.14
 FRIEDRICH:IL"109" AIRFIX IN 1/48.....PAG.16
 ARALDICA DEL 31° STORMO.....PAG.22
 CHEVROLET 1951 CONVERTIBILE.....PAG.23
 M-47 ITALIANO:DETTAGLI.....PAG.25
 WALDRON MODEL PRODUCTS.....PAG.27
 USOTEMPO 1981.....PAG.29



DI
ROBERTO ZAMBON

Nonostante il breve periodo d'impiego(1952/56),il Republic F-84G Thunderjet fu un velivolo molto importante per l'A.M.I.,in quanto si trattava del primo vero reattore moderno ad essere messo in servizio.

Nato alla fine della 2ª G.M.,l'F-84 è un tipico rappresentante di quella linea progettuale che faceva capo all'ing.A.Kar tveli;questo ingegnere d'origine armena iniziò col Seversky P-35(ispiratore del nostro Re-2000)una serie di caccia-bombardieri che,pur senza raggiungere le vette eccelse di altri velivoli,si dimostrarono autentici "muli dell'aria" e che si guadagnarono ovunque l'invidiabile fama di aerei che "riportano a casa il pilota",quasi indipendentemente dai danni subiti.Per citare solo i più famosi abbiamo il P-47 Thunderbolt, gli F-84 G ed F,l'indimenticabile(almeno per noi italiani)RF-84F ed il magnifico e poderoso F-105 Thunderchief. L'F-84 G,aldilà delle sue pur notevoli qualità, fu il massimo momento di modernità ed integrazione delle forze aeree NATO, in quanto,alla metà degli anni cinquanta praticamente tutte le nazioni dell'alleanza ne erano dotate.

Il primo reparto dell'A.M.I. a ricevere il nuovo velivolo fu il 5° Stormo allora di base a Villafranca veronese;seguirono poi nell'ordine la 6ª Aerobrigata(Ghedì),la 51ª(Aviano e poi Istrana)e,per un breve periodo,la 3ª Aerobrigata.In coincidenza con l'entrata in servizio del Thunderjet,avvenne(l febbraio 1953)la trasformazione degli Stormi in Aerobrigate,modellate sul Wing americano e composte ognuna da tre Gruppi di Volo;il nuovo,e più grosso organicamente,tipo di Unità meglio rispondeva alle filosofie operative dell'epoca ed alla soluzione degli enormi problemi tecnici ed addestrativi posti da un velivolo così nuovo e così diverso dagli standard fino ad allora utilizzati.

La breve carriera italiana del Thunderjet si svolse all'insegna della tranquillità,anche se non mancarono gli incidenti (alcuni mortali)dovuti perlopiù proprio ai problemi cui si accennava più sopra.Intensissima fu comunque la partecipazione alle numerosissime manovre nazionali e NATO di quegli anni(allora i carburanti costavano poco.....),anche con frequenti scambi con Reparti di altre nazioni dell'alleanza. Tra una manovra e l'altra ci fu pure il tempo di dare vita a delle Pattuglie Acrobatiche,inaugurando la prassi che vide fino al 1960 i vari Reparti alternarsi nel preparare le varie Pattuglie.Nel 1953/54 fu la 5ª Aerobrigata a costituire la Pattuglia dei "Getti Tonanti",che ampi consensi raccolse in Italia ed all'estero.La mano passò poi alla 51ª, che negli anni 1955/56 formò le "Tigri Bianche"(Tigri dall'insegna del 21° Gruppo e Bianche dal colore della Squadriglia del suo Leader Cap.R.Di Lollo).

Il canto del cigno per gli F-84G italiani fu l'esibizione delle "Tigri Bianche" a chiusura della MAF 56,il primo ed ultimo vero 'open day' all'americana organizzato in Italia nel dopoguerra.In breve tempo tutti i velivoli vennero dirottati ad altri paesi e scomparvero dai nostri cieli.Solo rimase l'esemplare s/n 51-11049 recentemente restaurato ad Istrana.

Passiamo ora all'esame delle colorazioni e delle insegne portate dai velivoli italiani,suddividendo i Reparti,per pura comodità,secondo l'ordine numerico;prima però facciamo alcune considerazioni di carattere generale.

Tutti i velivoli italiani erano privi di mimetizzazione e quindi in metallo naturale con pannelli antiriflesso in verde oliva opaco.L'anello attorno alla presa d'aria e la parte terminale della fusoliera,attorno allo scarico,erano in acciaio inox;in plastica grigio chiaro erano la punta del timone verticale e dei piani di coda,sempre sul timone verticale troviamo un 'baffo' in plastica nera che nascondeva,probabilmente,delle antenne.Su tutti i velivoli comparivano poi la linea rossa in fusoliera indicante l'asse turbina e due rettangoli rossi sulle ali indicanti la zona dei flaps sulla quale non camminare.Gli interni dei vani carrello erano in

metallo naturale e l'abitacolo in nero opaco,con pannelli strumenti in grigio chiaro;gli strumenti hanno fondo scuro con cornici in nero lucido ed opaco.I rinforzi interni della cappottina sono in colore bianco.

Infine l'aerofreno ventrale era in acciaio inox con l'interno del suo alloggiamento in metallo naturale.

Le numerazioni dei velivoli dei vari Reparti hanno due fasi successive:nella prima fase vengono mantenuti i "buzz number"americani(composti da due lettere:'F' per 'Fighter' ed 'S',lettera distintiva del tipo di velivolo,seguite dalle ultime cifre del serial)sul muso accoppiati alle coccarde italiane.Nella fase successiva compaiono i numeri di Reparto, gli Stemma ed i numeri individuali.Questi ultimi sono di due tipi:o composto dalle ultime tre cifre del serial americano, oppure con numerazioni proprie come oggi.

Esamineremo meglio le varie soluzioni nella descrizione dei profili delle tavole.

TAVOLA 1 - PROFILO 1

La 3ª Aerobrigata fu il Reparto che ebbe per ultimo,e che lasciò per primo,il Thunderjet.Suo compito era la ricognizione,attuata montando sul velivolo una tanica sub-alare modificata per ospitare macchine fotografiche;l'inadeguatezza della soluzione portò al rapido abbandono dell'F-84G a favore del ben più prestante RF-84F.

Il profilo raffigura un'esemplare standard,senza tanica fotografica;sulla coda i famosi "Quattro Gatti" ed il numero di Reparto sul muso composto dalle ultime tre cifre del serial.

TAVOLA 1 - PROFILO 2

La 5ª Aerobrigata fu il primo Reparto a ricevere gli F-84G; ritirò i suoi velivoli a Brindisi (base di arrivo per tutti i velivoli) e si trasferì quindi sulla base di Villafranca Veronese.Il velivolo raffigurato nel profilo è caratterizzato dalla comparsa dello Stemma di Reparto e dei numeri individuali all'italiana;la presenza nella foto dalla quale è tratto il profilo di velivoli con ancora il "buzz number" americano

fa ritenere che si tratti della prima soluzione di numerazione adottata dalla 5ª;da notare infine lo stile particolare del '5' che lo fa assomigliare ad una 'esse',questo stile è stato notato solo su questo velivolo.

TAVOLA 1 - PROFILI 3 e 4

Passiamo ora alla prima delle Pattuglie Acrobatiche create sul Thunderjet.Qui la colorazione è diventata decisamente più vivace,con un'ventaglio' tricolore in coda,lo Stemma di Reparto anche in fusoliera ed un fulmine rosso stilizzato sui serbatoi alari.Il fulmine merita un discorso a parte,in quanto non compare su tutti gli esemplari;probabilmente si trattava di una insegna di Gruppo non estesa a tutta l'Aerobrigata,il 5-57 ne è infatti privo.Gli esemplari dei profili compaiono così com'erano durante la visita in Spagna del 19-54;in quell'occasione i velivoli vennero decorati anche con le insegne del grado dei rispettivi piloti.

TAVOLA 2 - PROFILO 5

Ancora un esemplare della 5ª.La colorazione che esibisce è analoga a quella dei velivoli della Pattuglia;dalle varie foto dell'epoca appare che tutti i velivoli della 5ª erano dipinti in quel modo;non è possibile sapere se fu la colorazione del Reparto ad ispirare la Pattuglia o viceversa.

TAVOLA 2 - PROFILI 6 e 7

Passiamo ora alla 6ª Aerobrigata.Questo reparto esibì nel tempo ambedue i sistemi di numerazione;infatti in un primo tempo adottò come numero individuale dei velivoli le ultime tre cifre del serial americano,così come evidenziato nei profili.La presenza o meno dello Stemma di Reparto è comune a tutti gli F-84G italiani.

TAVOLA 2 - PROFILO 8

Abbiamo qui un esemplare con il secondo sistema di numerazione, con il numero di reparto e quello individuale a cavallo della coccarda. Questo esemplare è poi particolare per la presenza della parte esterna dei serbatoi alari dipinti in rosso, pure rossa è la sottile striscia sul timone verticale. Da notare infine il triangolo rosso indicante la posizione dello scarico rapido del carburante. Infine una curiosità: il primo Thunderjet preso in carico dalla 6^a ebbe, almeno per la cerimonia di consegna, la numerazione (sul muso) 6-000.

TAVOLA 2 - PROFILO 9

Siamo infine giunti alla 51^a Aerobrigata. Questo Reparto è quello su cui esiste la più vasta documentazione fotografica e che ha presentato la maggiore varietà di colorazioni. Il velivolo del nostro profilo porta una strana colorazione, molto simile a quella usata dall'USAF in quegli anni per i velivoli di base in Alaska. Tutte le ipotesi se si tratta di colorazione originale, rifatta o casuale sono valide; personalmente propendiamo per velivoli ex-USAF in quanto diversi esemplari con questa colorazione appaiono nelle foto. L'anello rosso attorno alla presa d'aria è invece sicuramente nostrano, in quanto la 51^a distinse con anelli di vario colore i tre Gruppi che la componevano: rosso per il 20°, giallo per il 21° e blu per il 22°. Infine bisogna notare che, se effettivamente i velivoli conservavano l'originale colorazione USAF, il rosso delle punte delle ali e della coda è di una tonalità leggermente più scura di quello delle coccarde e dell'anello sul muso.

TAVOLA 3 - PROFILI 10 e 11

Ancora due esemplari della 51^a. Questi velivoli portano i serbatoi alari con una colorazione rossa, rotta sull'esterno da un motivo bianco a forma di freccia. Dalle foto appare la presenza contemporanea di velivoli con la colorazione di quello del profilo 9 e di velivoli con e senza i serbatoi alari rossi; inoltre mista è pure la presenza o meno dello Stemma di Reparto e dell'anello indicante il Gruppo. Come si vede una bella confusione!

TAVOLA 3 - PROFILI 12, 13 e 14

Siamo giunti alla seconda delle Pattuglie Acrobatiche montate su F-84G: le Tigri Bianche della 51^a Aerobrigata. Questa Pattuglia ebbe nella sua vita due tipi di colorazione, simili fra loro come disegno ma con notevoli differenze cromatiche. Il primo tipo è esemplificato dall'esemplare del Profilo 12; i colori sono: giallo, rosso e blu; la loro distribuzione non è identica su tutti i velivoli, essendoci delle

differenze dimensionali fra le varie chiazze di colore. La seconda versione è esemplificata dai Profili 13 (che raffigura lo stesso velivolo del Profilo 12) e 14; come si può notare esistono differenze fra i due. Il 51-61 ha il colore verde in coda che nasconde il serial e non ha l'anello colorato indicante il Gruppo. Notare inoltre la diversa disposizione dei colori dei serbatoi alari rispetto alla prima versione. La scritta "Tigri Bianche" compare, in colore bianco, solo sul lato sinistro del muso.

TAVOLA 4

Abbiamo qui le viste in pianta dei due tipi di colorazione; per praticità è raffigurato solo mezzo velivolo per ognuna di esse, ovviamente nella realtà la colorazione è simmetrica anche sulla metà che non è disegnata. Da notare che il colore giallo sul muso copre il pannello antiriflesso, non altrettanto fa l'anello colorato del Gruppo.

Per realizzare i profili delle tavole ci si è basati esclusivamente su foto disponibili e che raffigurano il velivolo intero. Per carenza di documentazione mancano alcune versioni di numerazione, tipo i primi esemplari col "buzz number" americano o esemplari della 5^a col numero individuale scritto in grande a fianco dell'abitacolo ed un altro numero scritto più in piccolo vicino alla presa d'aria. Ogni ulteriore foto e/o informazione sarà gradita.

Nella seconda puntata parleremo dell'aspetto più strettamente modellistico con foto e disegni dei vari dettagli e l'esame dei modelli disponibili sul mercato.

RINGRAZIAMENTI: oltre a tutta la "ghenga" di Modena (Gianluca, Maurizio e gli altri), devo ringraziare lo Stato Maggiore Aeronautica - 5° Reparto per le foto, i Comandanti del 20° Gruppo A.O., 22° Gruppo C.I., 6° Stormo C.B. Per le informazioni; i Sigg. G. Apostolo, N. Arena, S. Dalla Noce, P. Francois, G. Garbarini e G. Pini; G. Favero per l'aiuto nella lettura delle foto ed il Gen. R. Di Lollo per le informazioni sulle "Tigri Bianche".

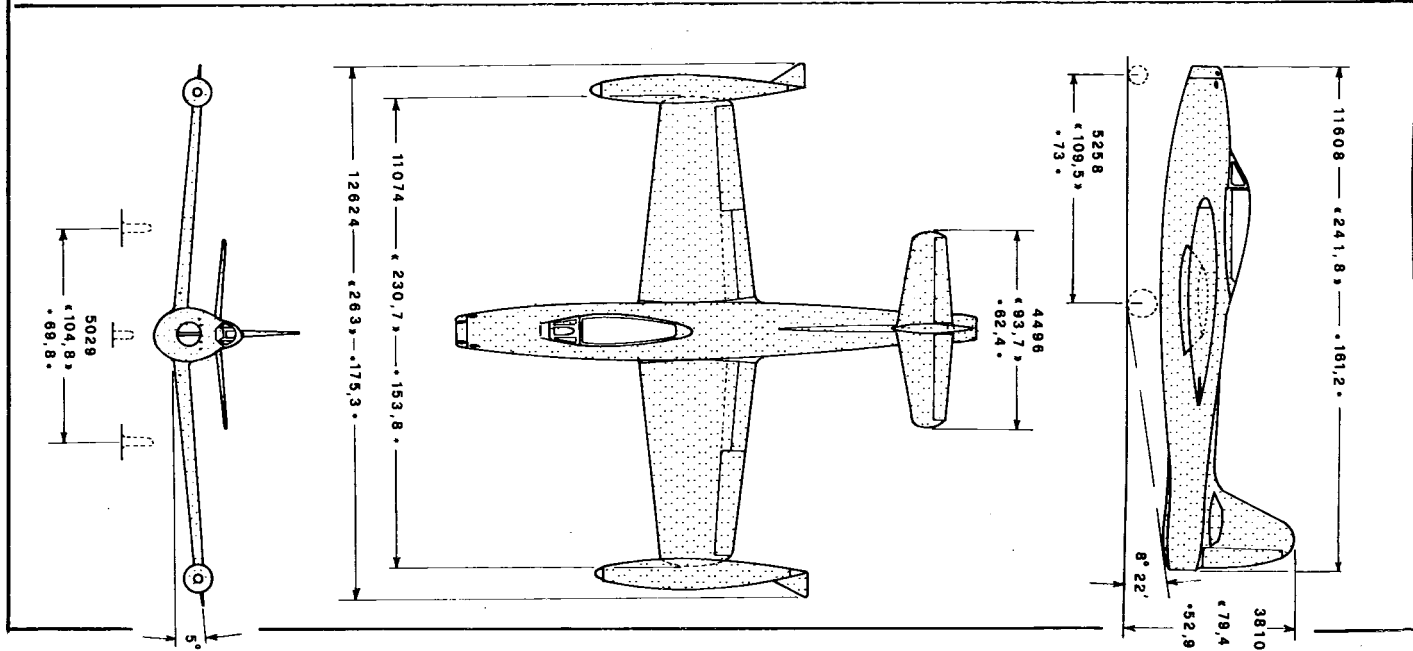
BIBLIOGRAFIA:

- JP 4 Luglio/agosto e settembre 1976
- Tinbox 1-1975 e 1-1978
- IPMS-France La vitrine du Maquettiste N°10
- Notiziario d'aviazione N°6 - novembre 1979
- Il 6° Stormo caccia - Ed. STEM - Mucchi
- Il 'walzer' del 102° Gruppo - Ed. STEM - Mucchi
- 101° Gruppo tuffatori - Ed. STEM - Mucchi
- Il 51° Gruppo Caccia - Ed. Bizzarri
- Ali italiane - Ed. Rizzoli









F-84 G DIMENSIONI PRINCIPALI - main dimensions

SCALA 1:1 scale / «SCALA 1:48 scale» / «SCALA 1:72 scale» / TUTTE LE MISURE SONO IN MILLIMETRI
all the measurements are in millimeters

redrawn from a FAIRCHILD-HILLER Corp./REPUBLIC Div. original by **errezeta**



CHIAVE DEI COLORI colours key

-  METALLO NATURALE (tutto l'aereo)
bare metal (entire plane)
-  BIANCO (INSEGNE & STEMMI)
white (roundels & badges)
-  GIALLO ~ yellow
-  ACCIAIO INOX ~ stainless steel
-  VERDE OLIVA Antiriflesso ~
antiglare olive green
-  ROSSO ~ red
-  VERDE ~ green
-  BLU ~ blue

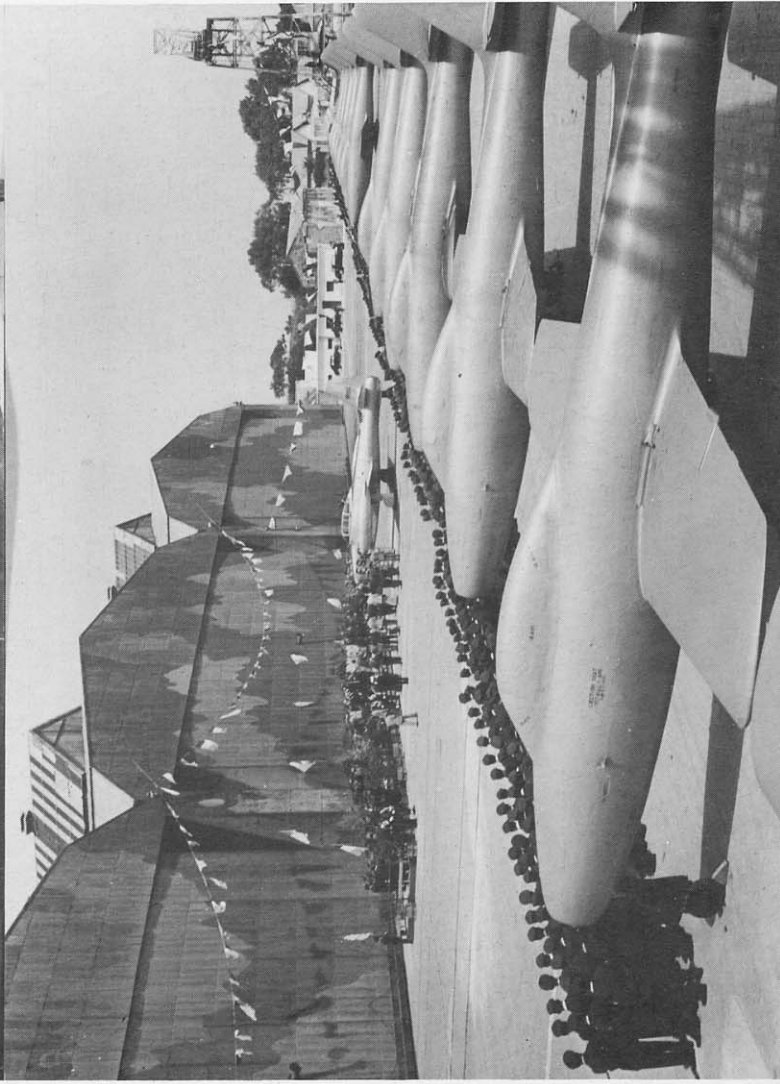
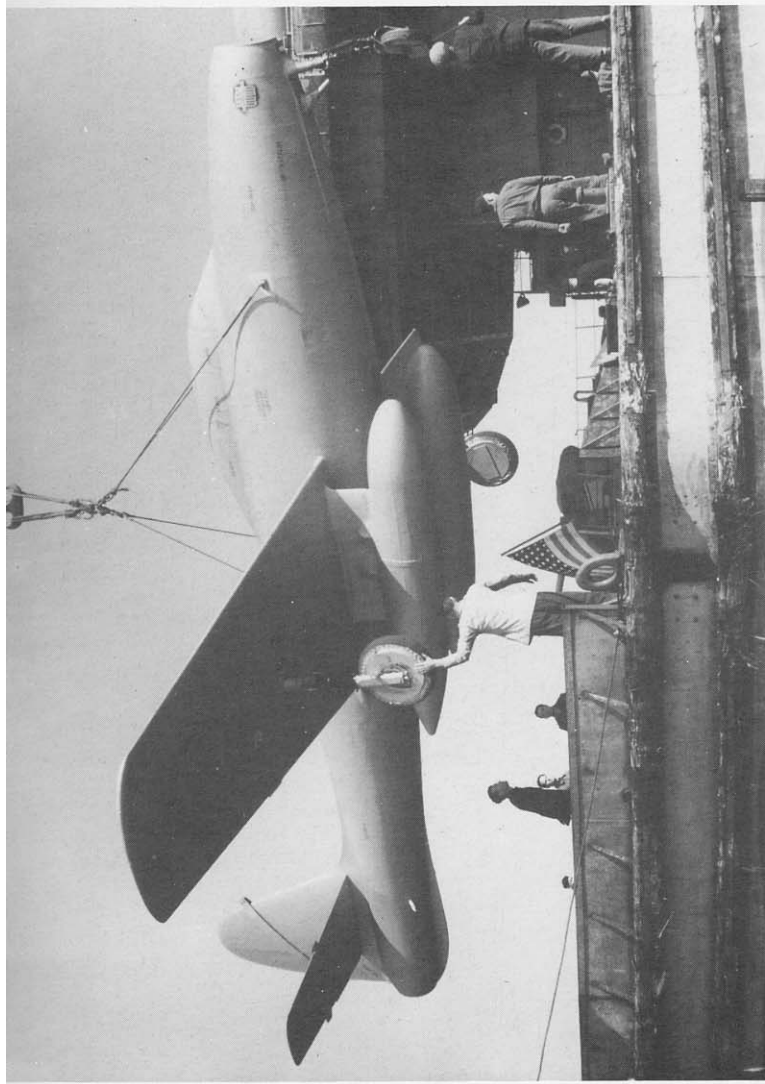
Per completezza storica pubblichiamo anche queste due note foto riguardanti l'arrivo degli F-84G in Italia. La foto in alto mostra il 52-3014 sbarcato a Napoli da una portaerei. È possibile apprezzare in tutti i dettagli la sistemazione del velivolo per il viaggio di trasferimento: sul muso, sul rivestimento che sigillava completamente il velivolo, sta scritto "GOGI S/S TRIPOLI". (foto A.M.I. via Francois)

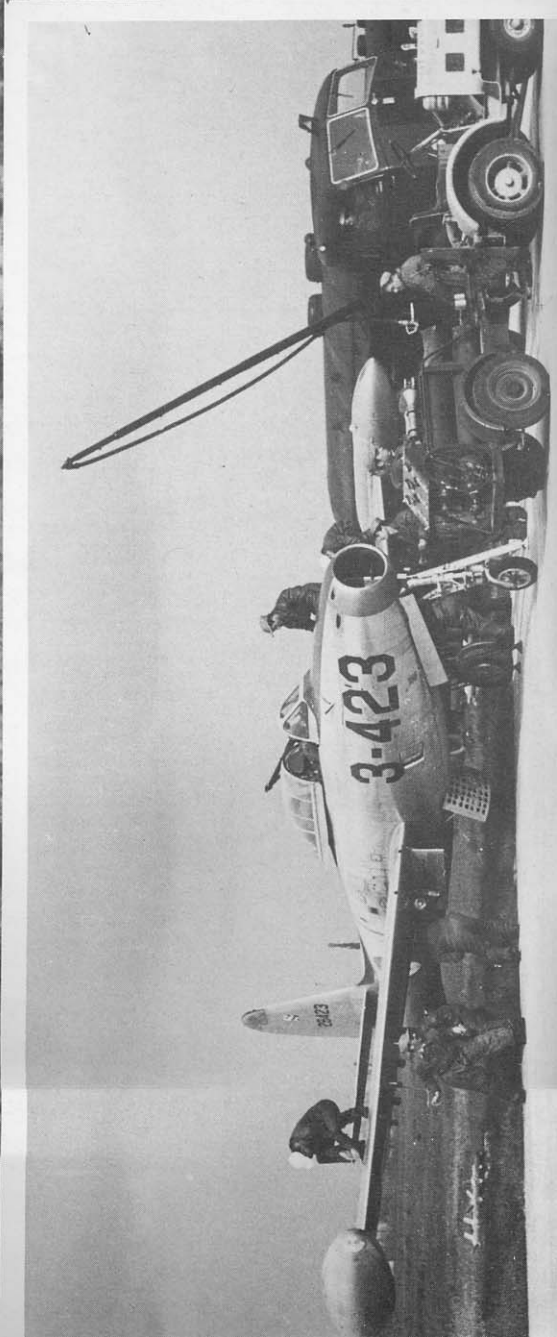
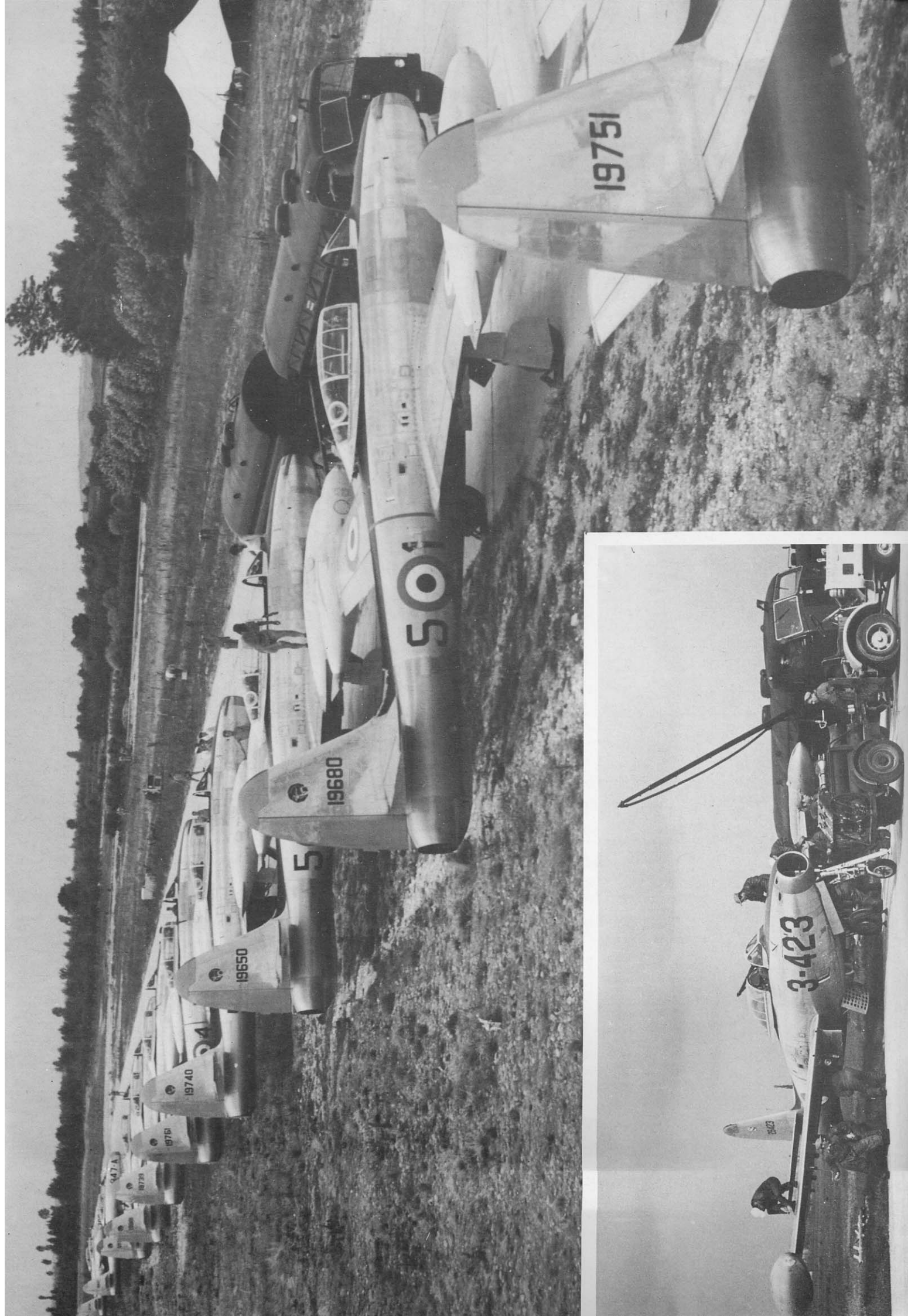
Un Thunderjet appena "sbollato" e ancora con le insegne statunitensi (serial 196510 ?) fa bella mostra a Verona-Villafranca in occasione della consegna ufficiale alla 5a Aerobrigata dell'A.M.I. dei primi F-84G. Stranamente, invece che del solito colore naturale delle leghe leggere, i cerchi e parti delle strutture dei carrelli appaiono, sugli esemplari ancora rivestiti, verniciate in nero. (foto A.M.I. via Francois)

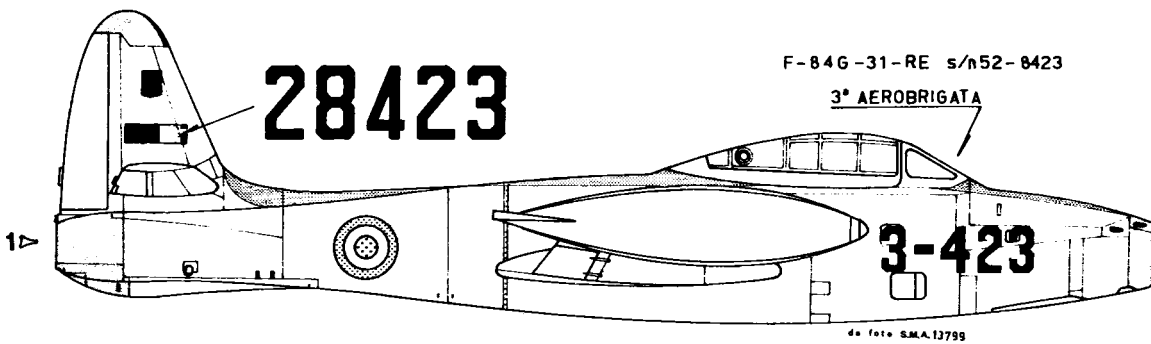
Nella pagina seguente:

I primi velivoli della 5a Aerobrigata. Oltre ai vari dettagli è interessante notare che, trattandosi di F-84G delle primissime serie costruttive, i velivoli sono privi delle prese d'aria supplementari ai fianchi del muso. Sullo sfondo vedibili ancora col "buzz number" americano. (foto A.M.I. cat. 4155 via autore)

In questa scena (magnifico suggerimento per un diorama) tipica degli anni Cinquanta, si possono notare molti dettagli sull'assetto a terra dell'F-84G. L'anello scuro attorno alla presa d'aria è quello in acciaio inox. (foto A.M.I. cat. 13799 via P. Francois)

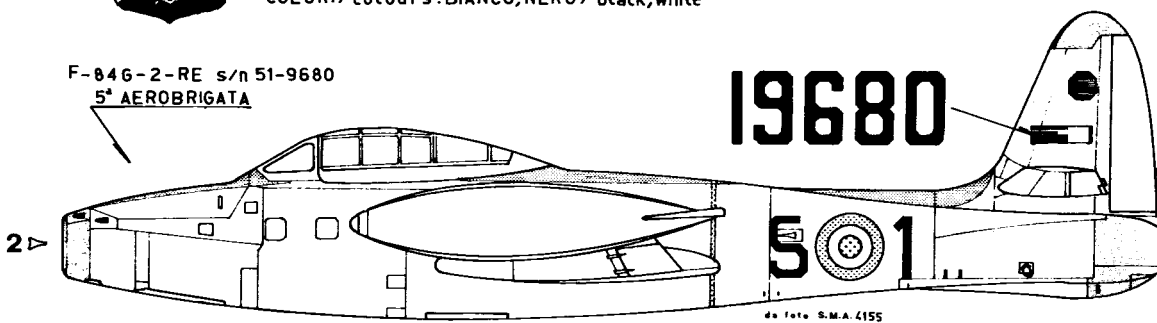






STEMMA DELLA 3ª A/B
3ª A/B badge

-COLORI/colours:BIANCO;NERO / black;white



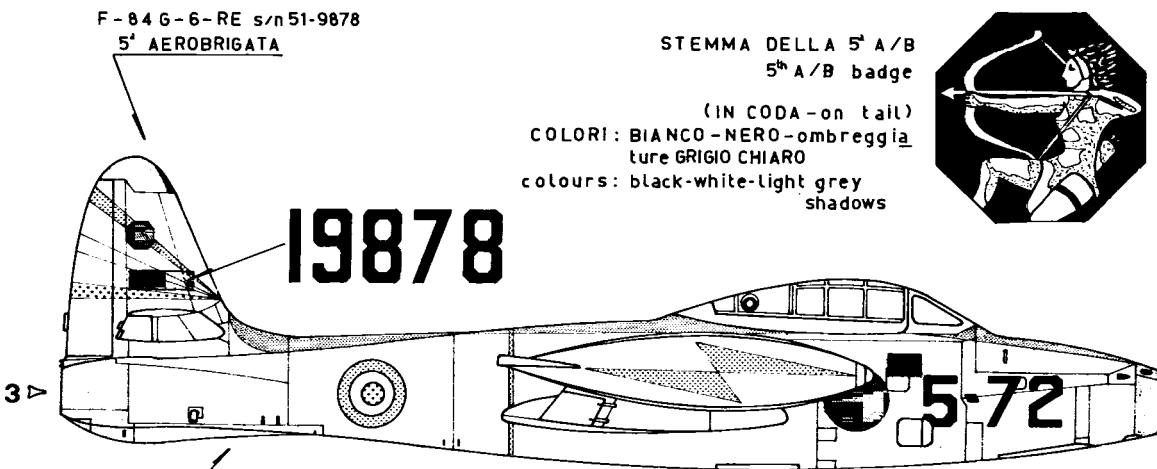
F-84G-2-RE s/n 51-9680
5ª AERBRIGATA

19680

STEMMA DELLA 5ª A/B
5ª A/B badge

(IN CODA-on tail)

COLORI: BIANCO-NERO-ombreggia-
ture GRIGIO CHIARO
colours: black-white-light grey
shadows



F-84G-6-RE s/n 51-9878
5ª AERBRIGATA

19878

da "ALI NUOVE" giugno 1954

PATT. ACROBATICA "GETTI TONANTI"
Visita in Spagna- maggio 1954

"thunderjets" acrobatic team
visit to Spain-may, 1954

F-84G-6-RE s/n 51-9847
5ª AERBRIGATA

19847



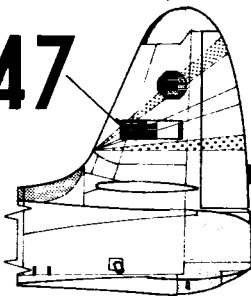
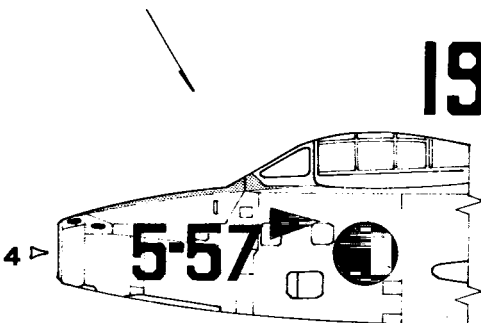
STEMMA DI FUSOLIERA
fuselage's badge
GUIDONI-pennants



COMANDANTE DI A/B
A/B's commander



COMAND. DI SQUADRIGLIA
Squadriglia's commander



errezeta
1981-III



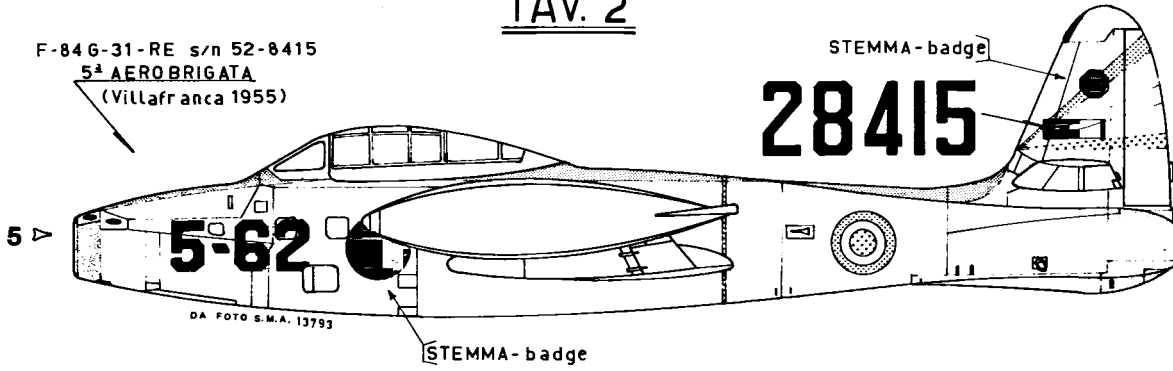
Lo stesso schieramento di velivoli della foto alla pagina precedente preso da un altro punto d'osservazione. Importante è notare la forma dell'attacco del serbatoio all'estremità alare. I velivoli sono in METALLO NATURALE, non verniciati in alluminio. (foto via Francois)

Ecco una preziosa immagine a cui riferirsi per il posizionamento e dimensionamento della coccarda sull'ala, nonché per i dettagli dei serbatoi alari di velivoli della 5a Aerobrigata. (foto A.M.I. cat. A 4131 via autore)

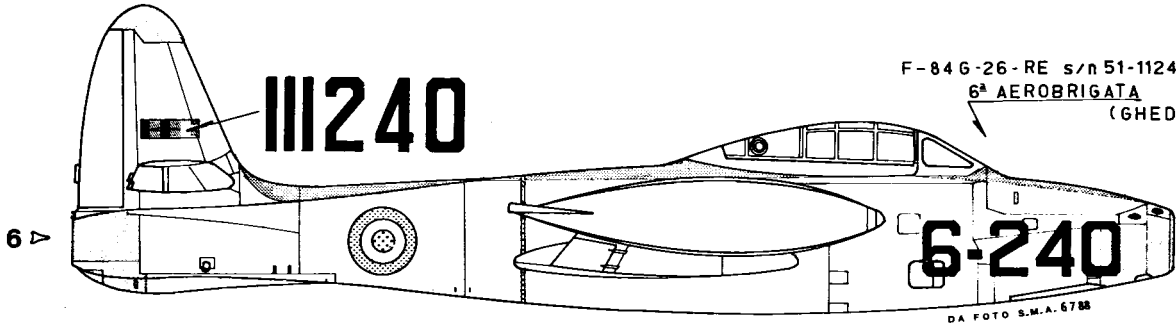


TAV. 2

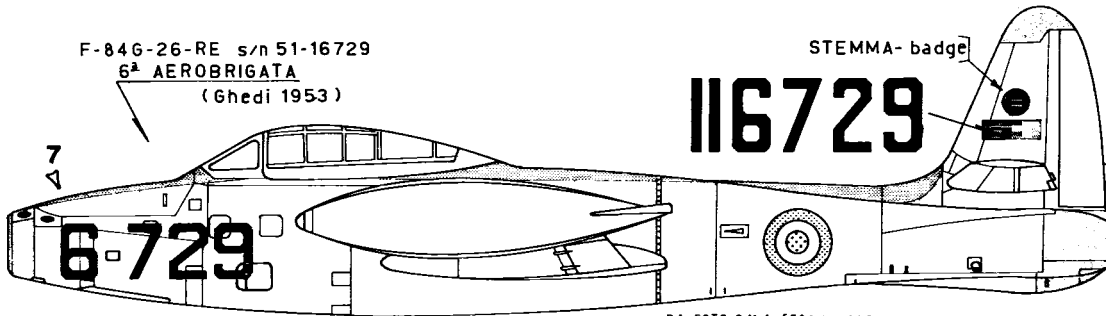
F-84G-31-RE s/n 52-8415
5^a AEROBRIGATA
(Villafraanca 1955)



F-84G-26-RE s/n 51-11240
6^a AEROBRIGATA
(GHEDI 1953)

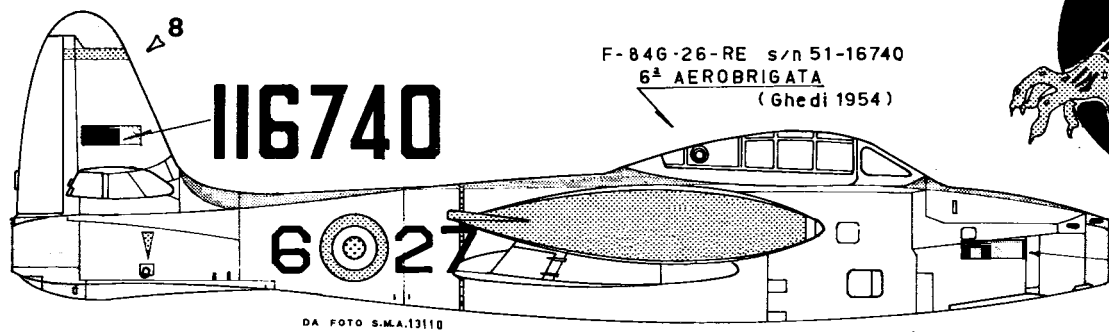


F-84G-26-RE s/n 51-16729
6^a AEROBRIGATA
(Ghedi 1953)



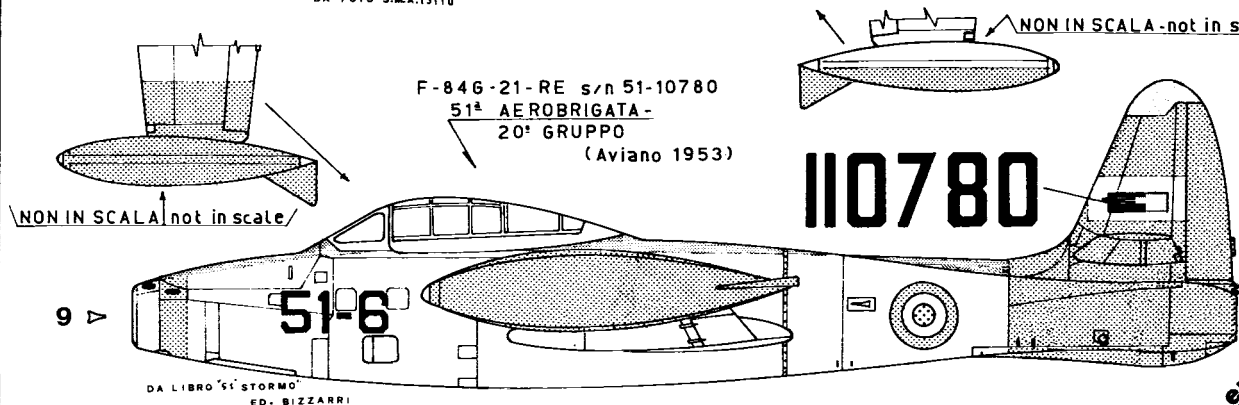
STEMMA DELLA
6^a A/B
Colori: rosso;nero;
bianco.
6^a A/B Badg'e
Colours: red;black;
white.

F-84G-26-RE s/n 51-16740
6^a AEROBRIGATA
(Ghedi 1954)



NUMERO DI SERIE
serial number

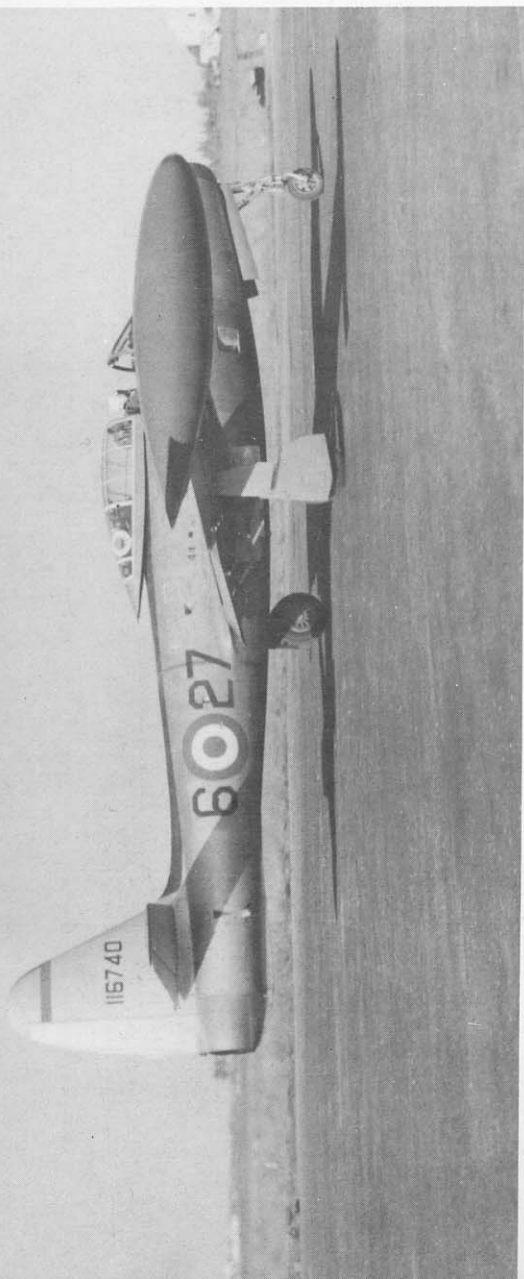
F-84G-21-RE s/n 51-10780
51^a AEROBRIGATA -
20^o GRUPPO
(Aviano 1953)



errezeta
1987 - 111

Il secondo sistema di numerazione della 6a. Notare anche le varie prese d'aria ausiliarie aperte per il rullaggio. (foto A.M.I. cat. 13110 via P. Francois)

Uno schieramento di velivoli della 6a Aerobrigata col primo sistema di numerazione. Si nota che l'aerofreno andrebbe ricostruito, nel modello, con due sottilissimi fogli di plastocard o alluminio diversamente forati. Interessante la vista da 3/4 dietro del velivolo in rullaggio: un F-84G-31-RE, esattamente il 52-2896. (foto A.M.I. cat. 6788 via autore)





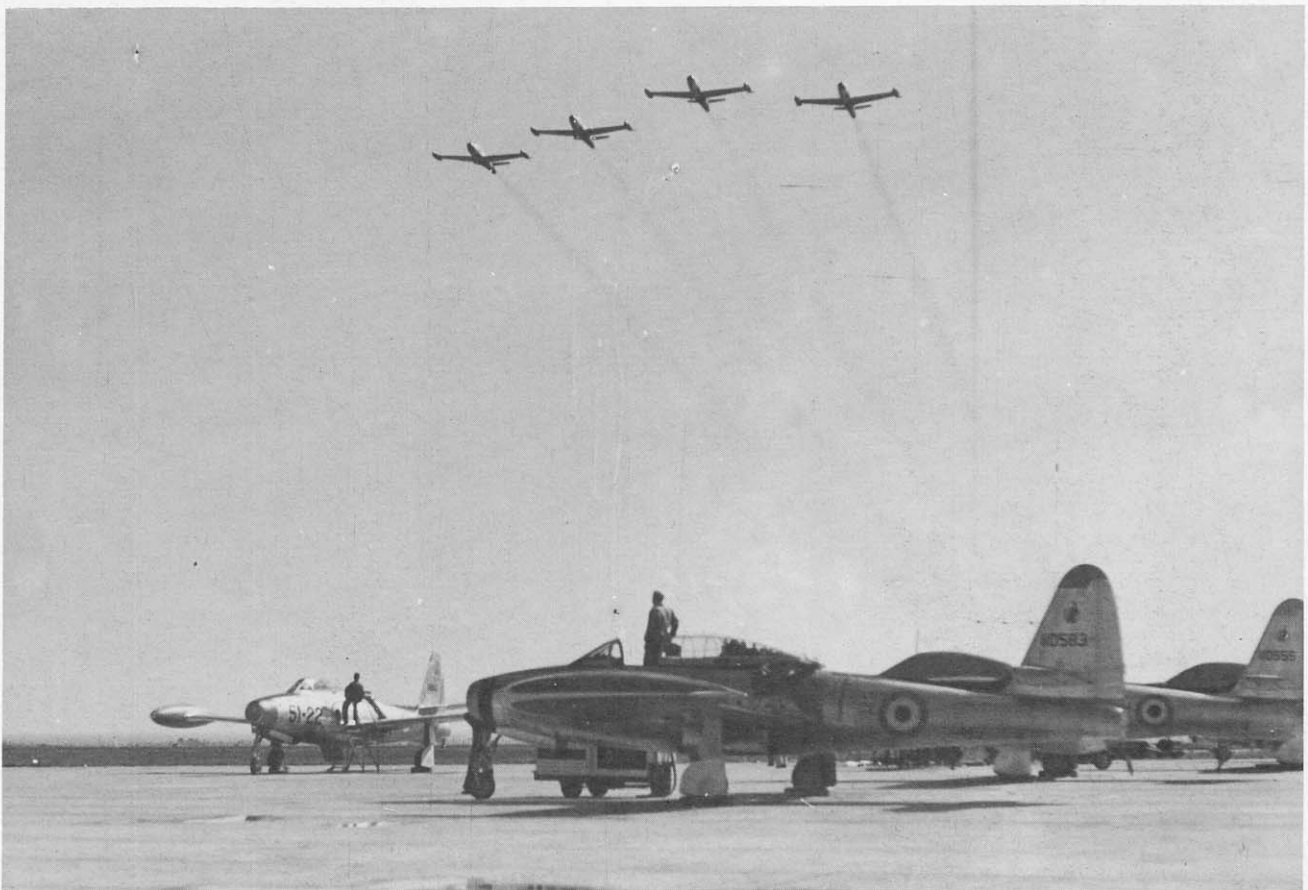
Ancora un velivolo della 5a Aerobrigata col secondo sistema di numerazione e colorazione come i "Getti Tonanti". E' interessante il pannello armi sul muso aperto e....l'autista della cisterna che, nonostante il chiaro divieto, sta fumando. (foto A.M.I. cat.13793 via P.Francois)

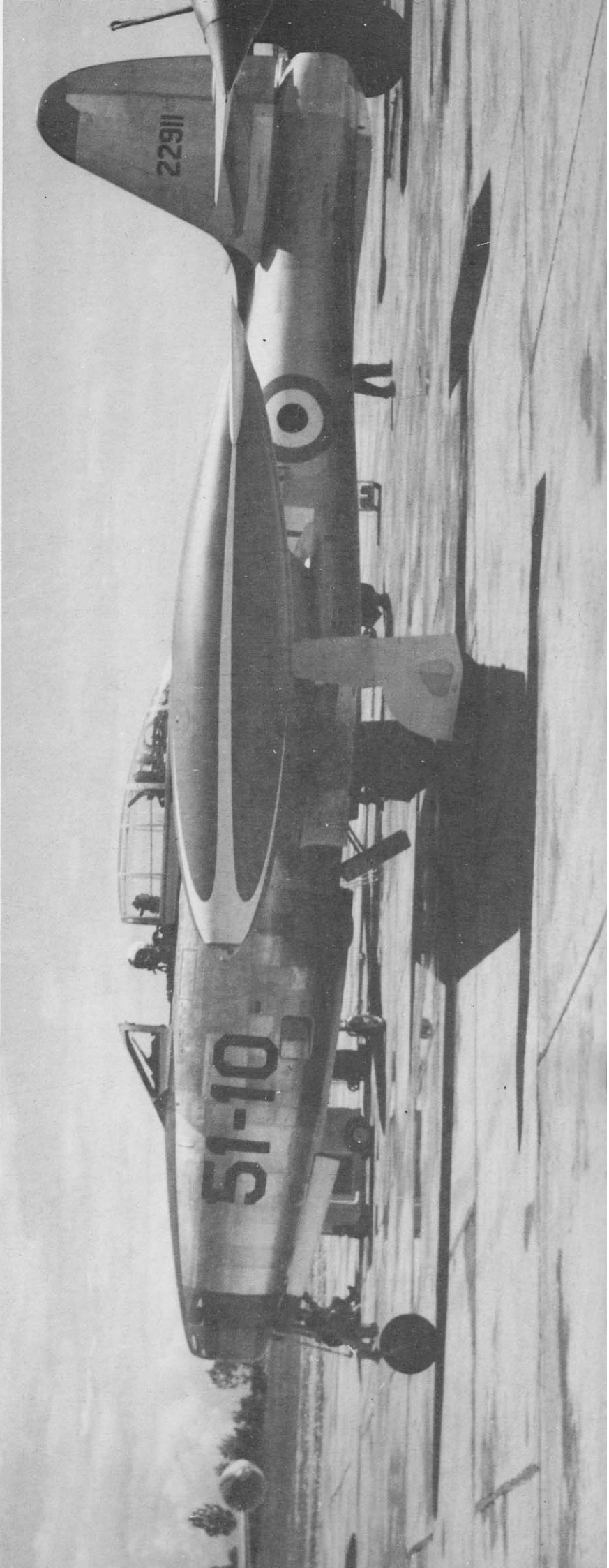
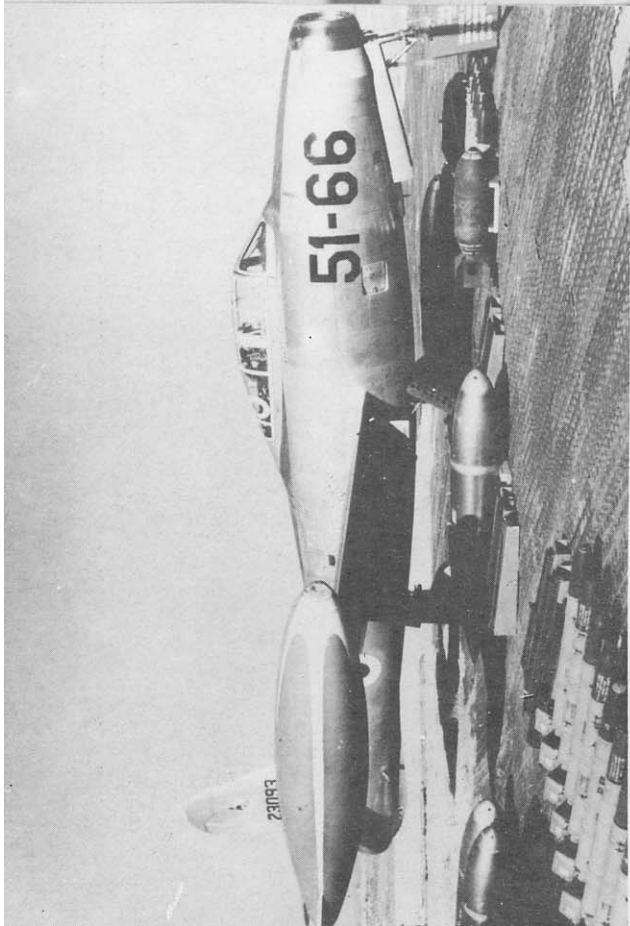
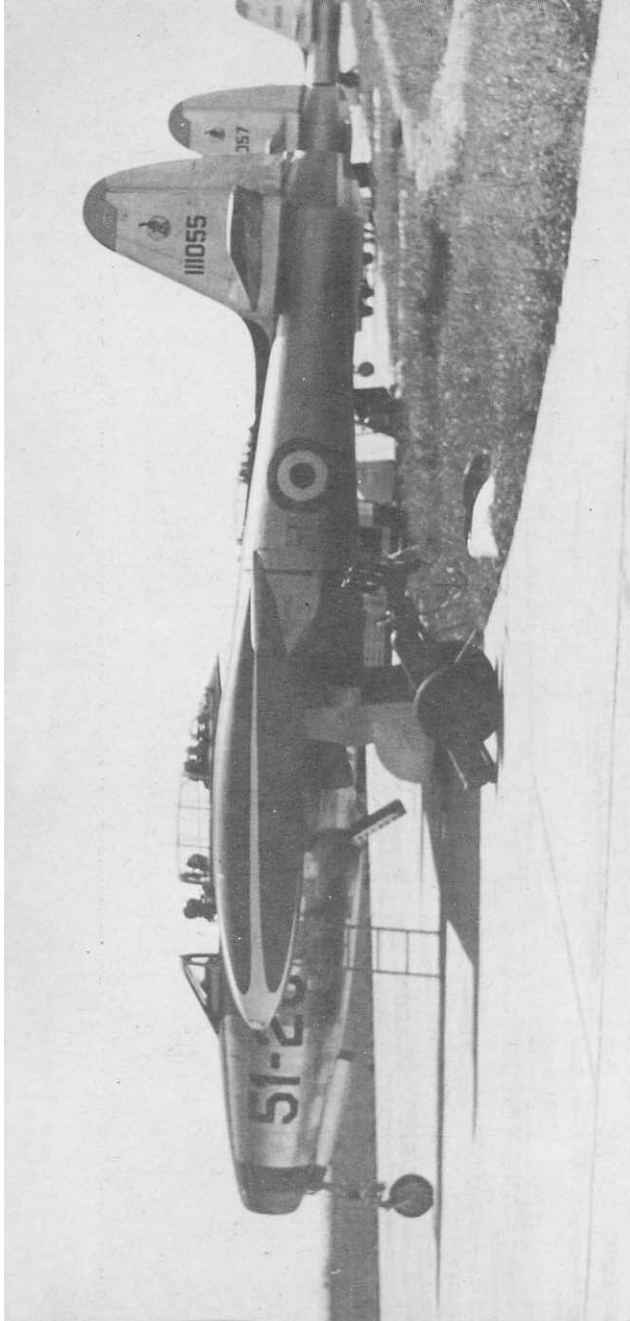
Nella pagina seguente, sopra: ancora uno schieramento di velivoli della 51a. Notare il "gattaccio" dello stemma dipinto su fondo naturale anzichè bianco. (foto A.M.I. cat.A 6141 via autore)

Bel sorvolo delle "Tigri Bianche" sui confratelli della 51a. Il velivolo in primo piano appartiene al 22° Gruppo come denunciato dall'anello blu attorno alla presa d'aria. (foto A.M.I. cat.6145 via autore)

Nella pagina seguente, stupenda foto di un velivolo F-84G 31 RE 52-2911 della 51a Aerobrigata che mette ben in risalto la particolare colorazione dei serbatoi alari. L'anello colorato attorno al muso è probabilmente rosso ed indica un velivolo del 20° Gruppo. (foto A.M.I. cat.6184 via autore)

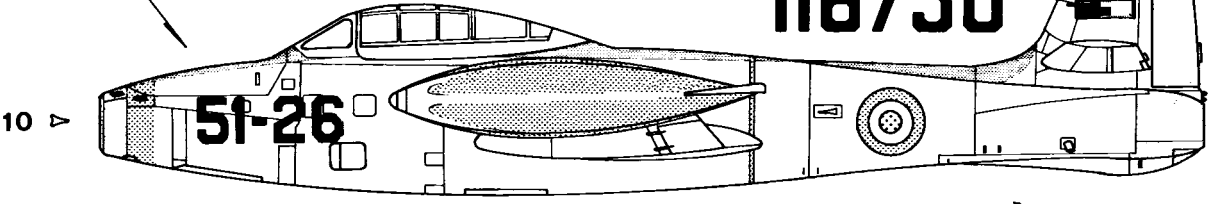
Nella pagina seguente, un F-84G del 21° Gruppo della 51a Aerobrigata alla mostra statica della MAF 56 mostra tutta la panoplia del suo armamento. Il "gatto" è su fondo bianco e l'anello sul muso è di colore giallo. (foto via S.Dalla Noce)





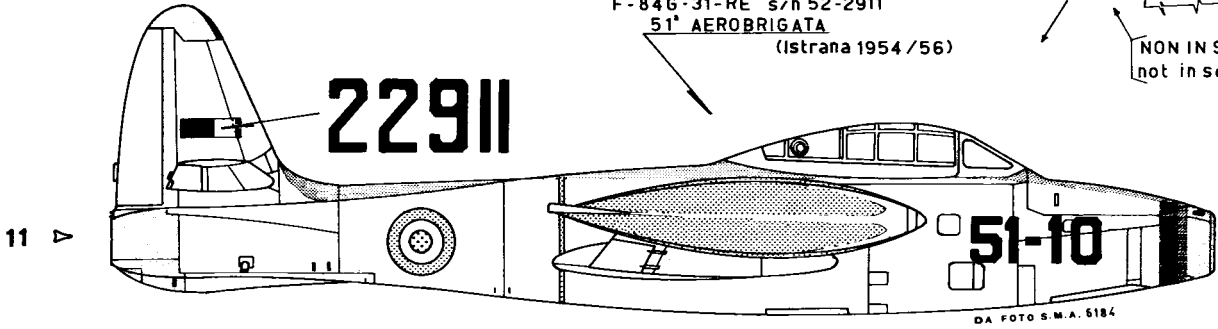
Tav. 3

F-84G-26-RE s/n 51-16730
51ª AEROBRIGATA
(Istrana 1954/56)



10 ▽

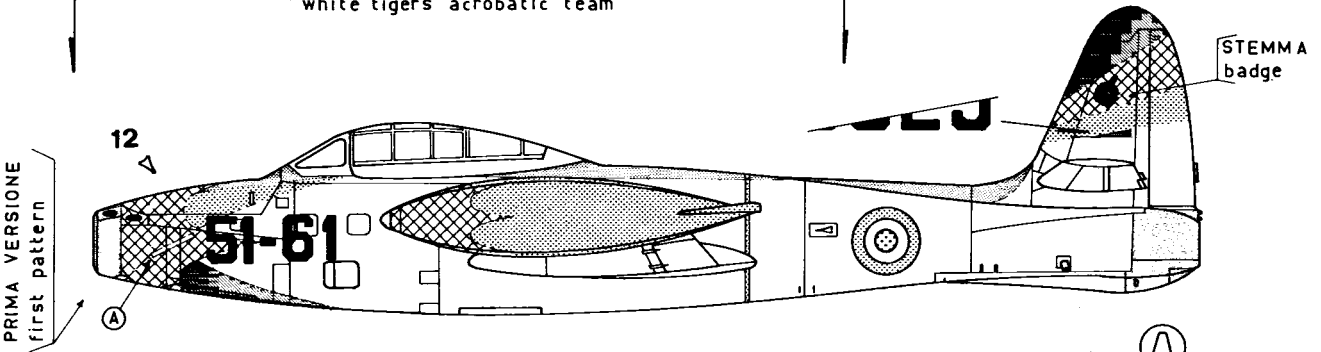
F-84G-31-RE s/n 52-2911
51ª AEROBRIGATA
(Istrana 1954/56)



11 ▽

DA FOTO S.M.A. 5184

51ª AEROBRIGATA - Pattuglia Acrobatica "TIGRI BIANCHE" 1955/56
"white tigers" acrobatic team

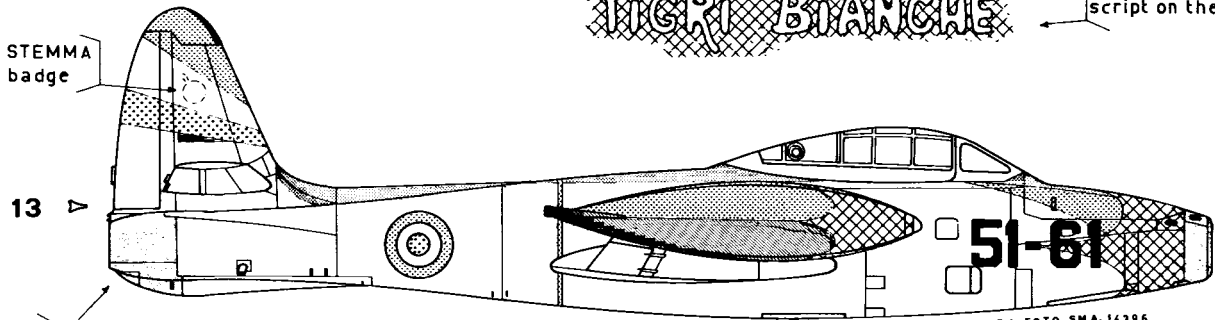


PRIMA VERSIONE
first pattern

12 ▽

TIGRI BIANCHE

SCRITTA SUL MUSO
script on the nose

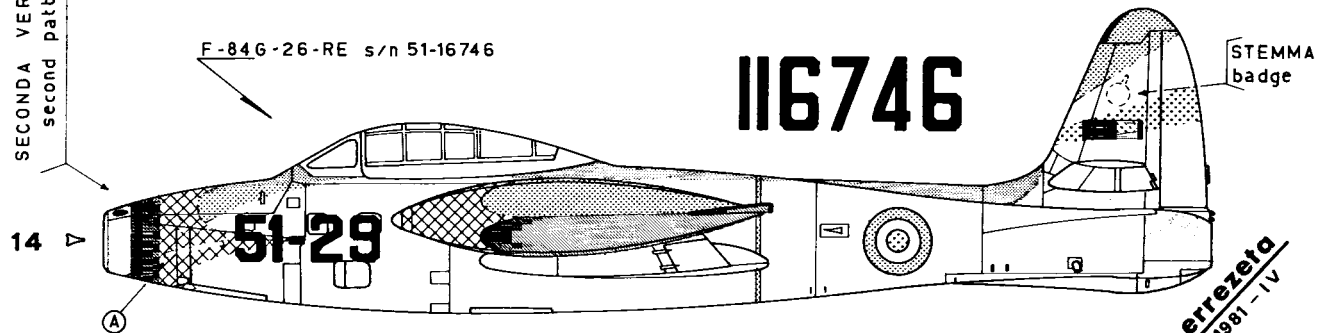


13 ▽

DA FOTO SMA. 14396

SECONDA VERSIONE
second pattern

F-84G-26-RE s/n 51-16746



14 ▽

errezeta
1981 - IV

Tav. 4

TIGRI BIANCHE

PRIMA VERSIONE
first pattern

SECONDA VERSIONE
second pattern

PRIMA VERSIONE
first pattern

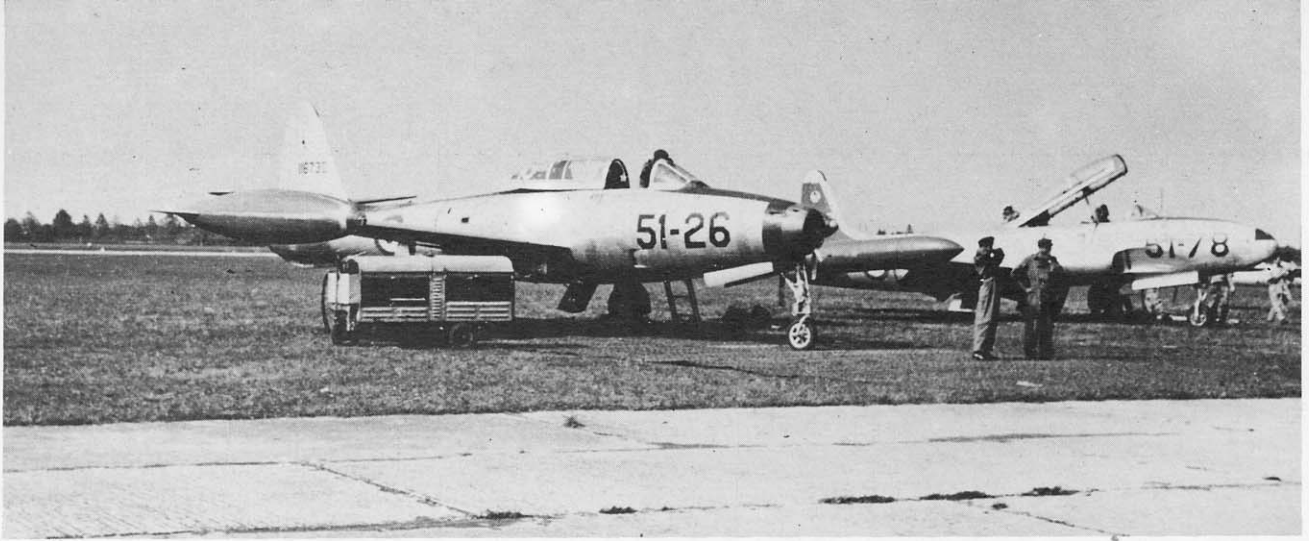
SECONDA VERSIONE
second pattern



STEMMA 51^a/B
gatto: nero
topolini: verde
fondo: bianco

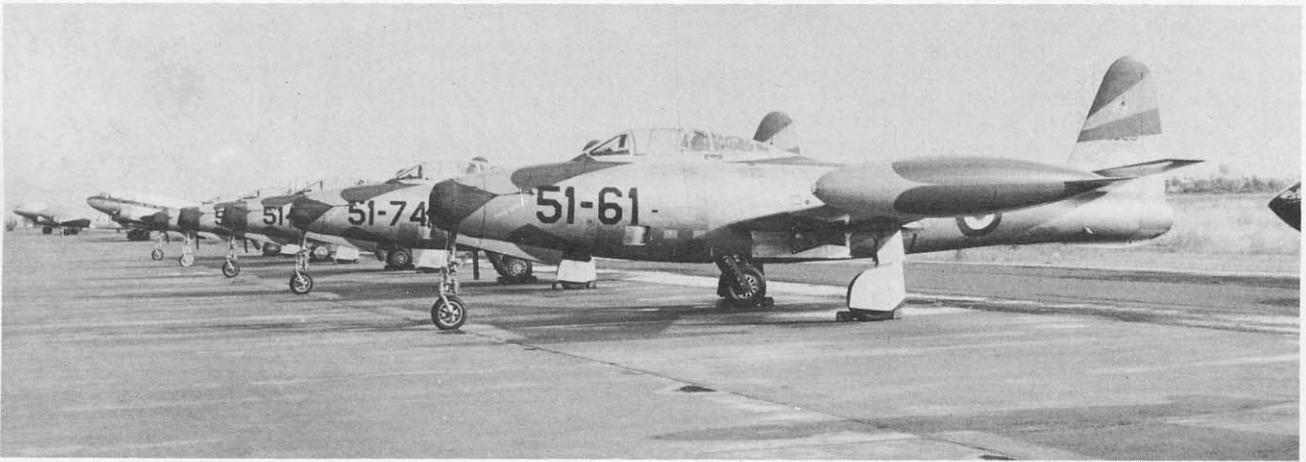
51^a/B badge
cat: black
mouses: green
background:
white

errezefa
1981-1V



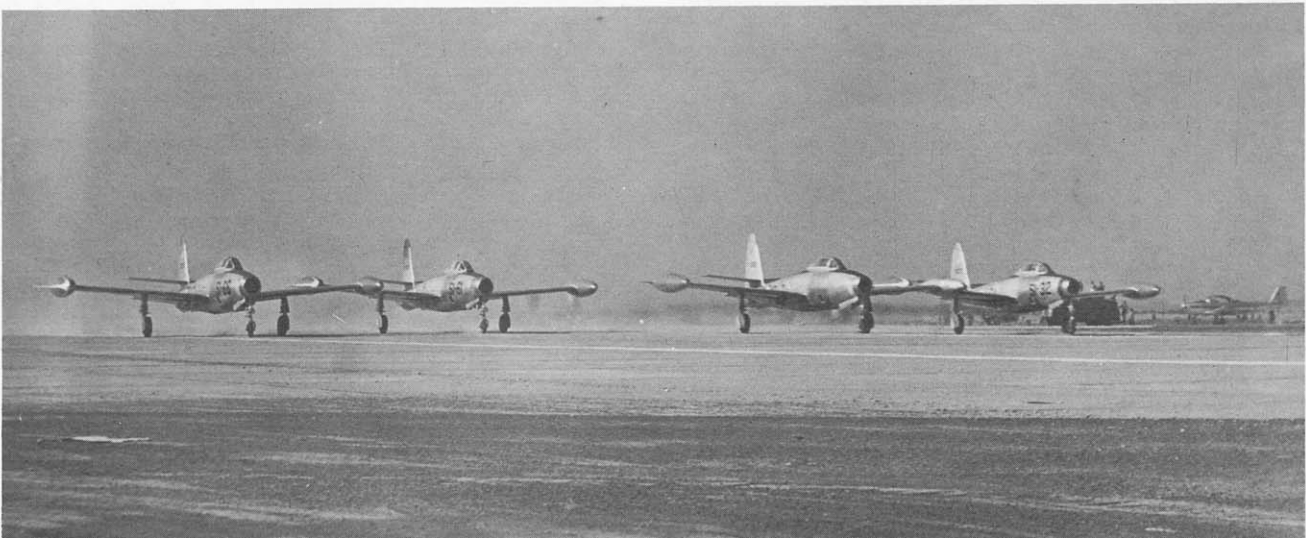
Una purtroppo poco chiara foto di una delle ultime uscite degli F-84G italiani; siamo ad Istrana all'inizio del 1957 e già si annunciano (rullano fuori dall'inquadratura) i primi F-84F. (foto dell'autore)

Lo schieramento delle "Tigri Bianche" col primo tipo di colorazione. La presa d'aria è chiusa dall'apposita cuffia in tela che altera un pò l'apparenza del disegno della colorazione. (foto G. Apostolo via autore)



Un rullaggio dei quattro delle "Tigri Bianche" ad Istrana. Notare la differenza fra le colorazioni dei velivoli che portano il secondo schema con la coda bianca, rossa e verde. (foto A.M.I. cat. 14396 via autore)

MAF 56: le "Tigri Bianche" ruggiscono prima del decollo! I velivoli hanno la normale colorazione di Reparto in quanto all'epoca la Pattuglia era già in via di scioglimento. (foto A.M.I. cat. MAF 331 via autore)



PLACCA
SULLA
FRONTE



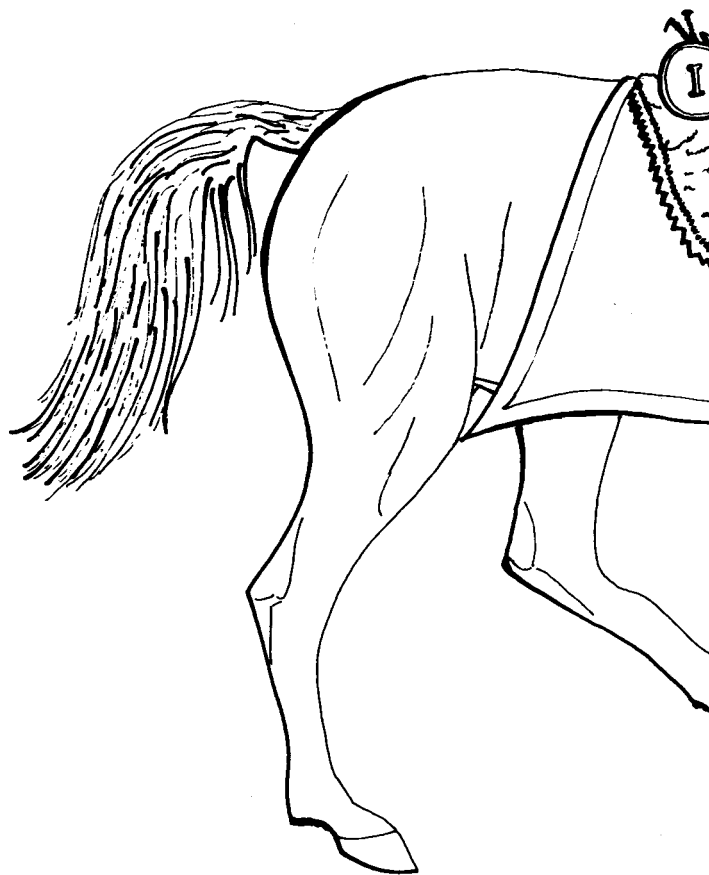
Ussaro Zappatore napoleonico del 1812

di Lorenzo Lazzarini e Lucio Bianchini

La storia conosciuta del corpo degli USSARI comincia attorno al XVII secolo quando presero sempre più corpo le formazioni di cavalleria leggera, veloce, che potevano manovrare molto rapidamente. Si trattava all'inizio di una piccola milizia che, per conto dei grossi proprietari, combatteva l'avanzata dei turchi in territorio ungherese e pare che ottenessero anche vittorie non indifferenti. Si dice, ma alcuni storici sono di parere contrario, che proprio formazioni di Ussari abbiano fermato l'espansione dei turchi giunte fino alle porte di Vienna. Tuttavia il primo a comprenderne veramente lo spirito ed il valore in battaglia fu Federico II detto il Grande, uno dei primi principi "illuminati", che impiegò i reggimenti di Ussari nella guerra dei 7 anni (1756-1763). Questi reggimenti comandati da Hans Joachim von Zieten già nella battaglia di Rothschloss e nella campagna di Slesia diedero prova del loro valore riportando la vittoria con estremo sprezzo della vita, tanto che, alla fine della guerra dei 7 anni in Prussia i reggimenti di Ussari erano già 8 per un totale non indifferente di quasi 9300 uomini e, naturalmente, cavalli.

All'interno di questi reggimenti merita una particolare menzione quello che divenne poi il 1° Reggimento Ussari e che alla sua formazione attorno al 1740 veniva chiamato Totenköpfe ovvero "teste di morto". Erano gli Ussari della morte e portavano una uniforme totalmente nera e sul colbacco un fregio raffigurante un teschio con tibie incrociate. Questa divisa così particolare piacque talmente al Maresciallo Augusto von Mackensen che non solo la portò tutta la vita ma la volle anche in morte.

Naturalmente, visto anche i risultati in battaglia, pure altre nazioni si premunirono di avere reggimenti di Ussari così in Francia, Austria, Svezia e persino nel piccolo Ducato di Piemonte fu tutto un fiorire di questa specialità della cavalleria leggera. Ma il periodo di maggior gloria di questo leggendario corpo si ha senz'altro in epoca napoleonica; infatti la divisa che illustro è proprio di questa epoca e si potrà notare come sia ricca di colori, ornamenti, pellicce, filetti che testimoniano in quale conto era tenuta questa specialità della cavalleria. Abbiamo a che fare con uno "zappatore" (oggi diremmo un "genière") del 1° Reggimento Ussari, nell'alta uniforme del 1812. La denominazione "zappatore" può oggi far sorridere o far pensare a qualche scenneggiato strappalacrime ma non lasciamoci fuorviare: tra gli Ussari questo rango era riservato a uomini scelti e di provato valore e costituiva un'alta distinzione tanto è vero che nelle parate essi cavalcavano in testa al reggimento formando la guardia d'onore allo stendardo e così pure sul campo di battaglia. Erano inoltre autorizzati a portare una folta barba che li rendeva immediatamente riconoscibili da chiunque e questo tocco di vanità era senza dubbio importante per gli Ussari, sempre molto attenti al loro aspetto. Il nostro uomo indossa un colbacco in pelo d'orso, sormontato da un ponpon, con pennacchio, rossi: sul lato sinistro del copricapo pende la "fiamma", striscia di tessuto ripiegato a sacco, rossa con filetti bianchi, che termina in una nappina pure bianca. I capelli sono raccolti in trecce, ma meno visto se di quelle che venivano usate diffusamente in un periodo precedente, e che avevano anche una certa funzione protettiva dalle sciabolate avversarie: qui la loro funzione è, con tutta probabilità, esclusivamente ornamentale. Il "dolman" (la corta giacca stretta in vita, con collo alto) è azzurro cielo (MO-LAK LMU-9: i riferimenti sono dati con colori MO-LAK per comodità di tutti, dato che, a quanto pare, attualmente sono meglio reperibili, e sono da intendersi approssimativi, come è ovvio). Il colletto è pure azzurro, con i bordi

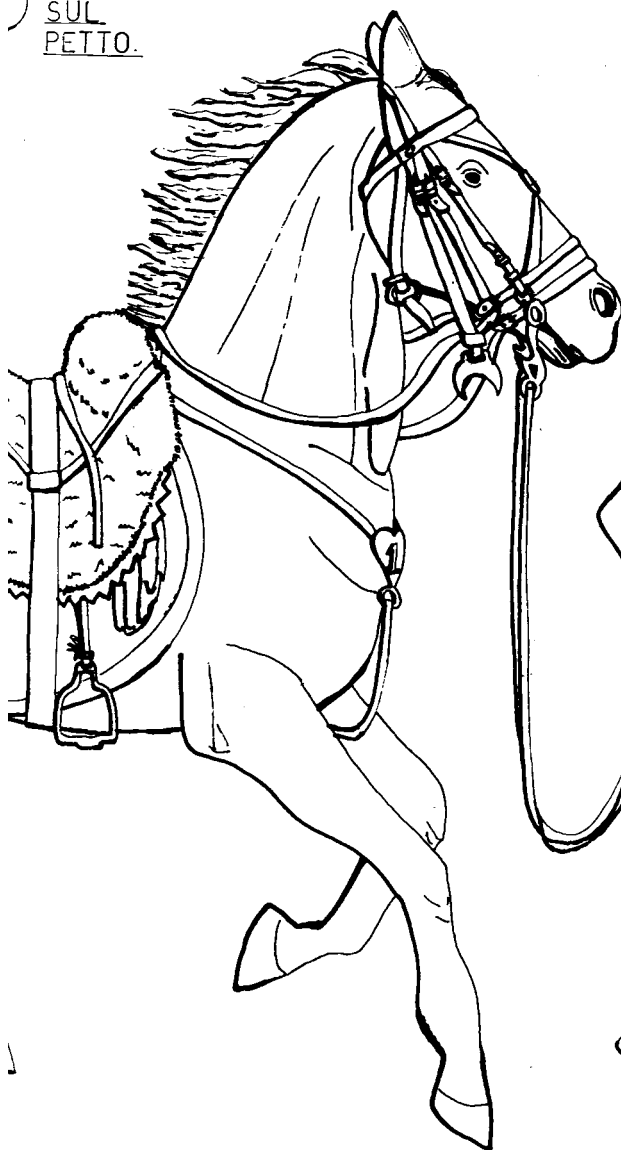


482

LORENZO LAZZARINI - IPMS MOE

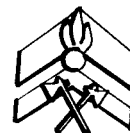
rossi (LMU-1, che vale anche per le parti rosse del colbacco) e gli alamari sono bianchi, come pure i bordi inferiori del dolman, e (18) bottoni argento in 5 file. I paramani sono rossi filettati di bianco. La fascia a bandoliera che passa sulla spalla sinistra è bianca. Sulle maniche sono portati i distintivi di zappatore, due galloni con granata fiammeggiante e asce incrociate, sovrapposti, di colore rosso. La fascia attorno alla vita è formata da segmenti alternati bianchi e cremisi (LMU-5), avvolta in modo che i colori omologhi vengano a sovrapporsi. La "pelisse" (la corta giubba bordata di pelliccia d'orso, portata sulla spalla sinistra) è azzurro cielo, alamari e bordi bianchi, bottoni come per il dolman (5 file, 2 a sinistra e 3 a destra). Spalline azzurro cielo con filetti bianchi. I pantaloni sono rossi con banda bianca e "nodi ungheresi" bianchi. Gli stivali sono di foggia ungherese, in cuoio nero con filetto e nappina bianca nella parte superiore. La cintura è bianca con fibbia in ottone, la "sabbretache" (o "tasca da sciabola") è in cuoio nero, assicurata alla cintura da tre striscie bianche con anelli e fibbie in acciaio. Sul retro c'è un aquila con corona e numero reggimentale in metallo dorato. Il fodero della sciabola è in acciaio, sospeso alla cintura con due striscie bianche, e bian-

PLACCA
SUL
PETTO.

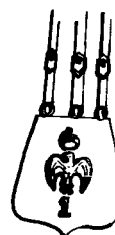


COLBACCO,
LATO
SINISTRO.

DISTINTIVI, SULLE
MANICHE DEL
DOLMAN E DELLA
PELISSE.



SABRETACHE,
PARTE
POSTERIORE.



1° Rgt. Ussari, zappatore in alta uniforme, 1812.

ca è anche la fettuccia e la nappina della sciabola, che ha guardamano in ottone e impugnatura ricoperta in cuoio nero. La cordellina doppia che sostiene la pelisse e quelle ornate da 2 nappine che si trovano alla cintura sono bianche, e così pure i guanti. Il cavallo ha una sella di tipo ungherese, consistente in una intelaiatura di legno, ricoperta di pelle di pecora, con bordo seghettato in tessuto azzurro cielo. La gualdrappa è azzurro cielo con bordo bianco. I finimenti sono in cuoio marrone, le parti metalliche sono in acciaio, come pure le placche sul petto e la fronte, che portano il numero reggimentale. Il portamantello legato dietro la sella è azzurro cielo con il numero reggimentale e i bordi in bianco. Questo tipo di sella pare fosse altamente inefficiente, e che provocasse spesso gravi ferite al cavallo, anche a causa della scarsa propensione degli ussari a risparmiare le loro cavalcature. I mantelli dei cavalli non erano richiesti di un particolare colore ma i musicanti avevano diritto di scelta su quelli grigi. All'epoca, l'altezza minima di un cavallo per cavalleria leggera era 140 cm. al garrese, ma si usarono spesso cavalli di altezza inferiore, dato che la rimonta fu sempre un problema molto difficile per la scarsità di animali e le fortissime perdite.

BIBLIOGRAFIA:

- "Uniforms of the Napoleonic Wars, 1796-1814" di Jack Cassin-Scott, ed Blandford
- "Uniforms of the retreat from Moscow 1812" di Philip Haythornthwaite, M. Chappell, ed. Blandford
- "Napoleon's cavalry" di Emir Bukhari, Angus Mc Bride, ed. Osprey
- "Les uniformes et les armes des soldats 1er Empire, Commandant Bucquoy."

RIFERIMENTO MODELLISTICO: Quasi tutte le case produttrici di soldatini hanno ussari francesi nel loro catalogo da cui si può ricavare l'esemplare descritto nell'articolo: tra le migliori ricordiamo la Labayen. Per chi preferisce i modelli in plastica, la Historex ha parecchie figure adatte e anche pezzi staccati: non è neppure difficile convertire l'ussaro inglese dell'Airfix, basandosi sui disegni e la descrizione qui riportata.

FRIEDRICH

IL "109" AIRFIX IN 1/48

Tutto sommato si tratta di una delle più recenti realizzazioni della ditta inglese dato che lo stampo porta la data 1978: si tratta di un tipico modello Airfix, perfetto nelle linee generali, ma non curato in alcuni particolari. I punti controversi sono gli alloggiamenti delle ruote del carrello principale (circolari) ed il parabrezza corazzato: questo perché le foto reperibili sulla serie F fanno molta confusione sull'identificazione del tipo di apparecchio. Sul numero 5/1978 della rivista "Aerei", nel servizio dedicato alla serie F del -109, vi è una immagine di un -109F-2/Tropikal, codice di fabbrica PK HX, in cui si vede chiaramente la forma circolare degli alloggiamenti; in tutte le altre foto l'angolazione della ripresa non permette di visualizzarli altrettanto bene. Nella stessa rivista sono specificate pure tutte le versioni del "Friedrich", con dotazioni, caratteristiche ed equipaggiamenti: ebbene, solo le serie F-2 ed F-2/Trop. si differenziavano dalle altre proprio per questo particolare. Per contro, sul volume "Augsburg Eagle" di W.Green, a pag. 80 vi sono due fotografie di un esemplare catturato dagli inglesi ed identificato come F-4 con i vani circolari (è pure presente il parabrezza corazzato). Ora, gli alloggiamenti circolari li avevano solo gli F-2, oppure erano comuni a tutti gli F a partire dalla serie F-2? Fino all'uscita della rivista sopra citata, personalmente non avevo mai fatto caso a questo particolare, anzi, non ne conoscevo nemmeno l'esistenza, dal momento che tutti i tritici, disegni e foto mostravano i vani nella forma più consueta tipica dei -109E, G e K. Per quanto riguarda il parabrezza corazzato, si possono reperire fotografie tutte inerenti alle serie F-4 o F-4/B. Dunque, a meno che non si scelga di realizzare un modello di queste ultime versioni (per cui bisognerà eliminare i rinforzi caudali tipici degli F-2 e, forse, risagomare gli alloggiamenti delle ruote), qualsiasi versione risulterà invariabilmente inesatta. Bisogna presumere che l'Airfix abbia fatto delle ricerche prima di lanciare sul mercato questo modello ma il dubbio rimane.

Passando al modello, come ho già detto, la linea generale è esatta, ma bisogna operare dei miglioramenti per rendere il modello più "vero":

- 1) La presa d'aria laterale del compressore è male sagomata e troppo "magra" nella parte terminale;
- 2) Il cofano motore è aperto (da chiudere con portelloni): se ci fosse stato il motore da montare, si sarebbe potuto capire questo particolare, ma, data l'assenza di quest'ultimo, tale soluzione è, a dir poco, strana;
- 3) Innesso ogiva elica-fusoliera: presenta la stessa tecnica della scala 1/72, insoddisfacente per 1/48;
- 4) "Optionals" per eseguire il modello a carrello retrato, ma assoluta mancanza del piedistallo. Forse dimenticanza?
- 5) Alloggiamenti delle ruote del carrello principale circolari e parabrezza corazzato. I primi tipici degli F-2 (fatto avvalorato pure dalla presenza dei rinforzi caudali), il secondo una caratteristica degli F-4 (versione appunto indicata dall'Airfix; possiamo fidarci?). Questi particolari comportano una precisa scelta o limitazione nel modello da costruire, che potrebbe risultare sbagliato in tutti e due i casi, data la presenza contemporanea di questi due dettagli;
- 6) Alette di parzializzazione dei radiatori fuse in un solo pezzo con le semiali inferiori. Anche i radiatori alari sono più bassi del dovuto;
- 7) Rastrelliera per il serbatoio ausiliario stampata troppo semplicisticamente per essere veritiera;
- 8) Scarichi del motore anch'essi troppo semplicisticizzati;
- 9) Un discorso a parte meritano gli emblemi scelti dall'Airfix per la versione operante in Finlandia: l'aereo con tali insegne era, di fatto, un Me-109 G-2 (cfr. "Die Deutsche Tag

Alcuni BF-109F (forse F-1) appartenenti allo JG. 77 si preparano a decollare da un aeroporto sul fronte russo, nel 1942. Il velivolo in primo piano sembra essere mimetizzato interamente in Schwarzgrun 70, mentre quello immediatamente dietro porta la colorazione a più toni di grigio con la quale questi aerei venivano consegnati (foto H. Obert via G. Pini.)



Il modello Airfix in scala 1/48 realizzato da U. Biasini come BF-109F-2/Trop. del III/JG. 27, basato a Qasaba, Nordafrica, nell'autunno del 1942. La colorazione è la seguente: superfici latero-superiori in Sandgelb 79 con chiazze sfumate in Olivgrun 80; ogiva dell'elica, fasce sul muso e in coda e parte inferiore delle estremità alari in Weiss 21; superfici inferiori in Himmelblau 78. Il numero 3 e la barra verticale in fusoliera sono in 21; sui due lati del muso è presente l'insegna di reparto. (foto U. Biasini)





Il Bf-109 V24, quarto velivolo destinato al programma per lo sviluppo della versione F. Questo aereo (VK+AB, Wk. Nr. 5604) aveva, come si può ben notare, un'ala ad apertura ridotta, priva delle estremità arrotondate che caratterizzeranno i -109 dalla versione F in poi. (foto M. Guerri)

Nella pagina precedente, al centro:

Protagonista di quello che non si può certo definire come un buon atterraggio è stato questo Bf-109F-2, appartenente al III/JG.77. La fascia in fusoliera (gialla) denota l'impiego nei Balcani o sul fronte russo. Chiaramente in evidenza gli alloggiamenti delle ruote del carrello principale di forma circolare, particolare tipico degli F-2. (foto H. Obert via G. Pini)

jagd", di W. Held, editrice Motorbuch Verlag, pag. 118).

Queste le "pecche" rilevate sul modello. E' comunque doveroso far notare alcuni particolari costruttivi veramente notevoli, come le pareti laterali dell'abitacolo, i cerchioni delle ruote con i raggi (anche se le ruote stesse sono un po' strette), il serbatoio ausiliario, il complesso ogiva-elica e la soluzione delle pale sciolte da montare. Infine, le decals: queste hanno finalmente tutte le croci stampate nelle dimensioni esatte, le svastiche, due serie di emblemi e quasi tutti gli stencils principali (mancano quelli dei punti d'appoggio per mani e piedi per salire sull'ala).

Il montaggio del modello non presenta grandi difficoltà: bisogna solo eseguire alcune modifiche per renderlo più veristico:

1°) Risagomare la parte posteriore della presa d'aria laterale del compressore;

2°) Posizionare sugli scarichi di sinistra una sottile strisciolina di plasticard onde simulare la lamiera di deflessione dei gas di scarico (attenzione al fatto che tale striscia deve essere molto sottile come spessore, per rendere con esattezza il "verismo");

3°) Tagliare, dalle semiali inferiori, le alette di parzializzazione dei radiatori e ricostruirle con plasticard, montandole in posizione semiaperta, con un angolo di 25-30°;

4°) Stessa operazione con l'aletta del radiatore dell'olio, sotto al muso;

5°) Bisognerà infine abbondare con lo stucco, specialmente alle giunture semiali-fusoliera, radiatore dell'olio, presa d'aria del compressore, cofanatura del motore (in quest'ultimo caso lo scalino, presente nell'originale, tra il cofano motore e la parte anteriore della capottina è controproducente nel modello).

Eseguite queste operazioni, si otterrà un modello onesto, tanto più che le linee generali sono esatte.

COLORAZIONI

Secondo le ultime pubblicazioni, tutti i "Friedrich" operanti sul Canale della Manica avevano lo standard mimetico grigio 74-75-76.

I velivoli destinati al Nord Africa portavano la livrea tipica: Sandgelb 79 sull'estradosso di ali e piani di coda e sulla metà superiore della fusoliera ed Himmelblau 78 sulle superfici inferiori e sulla restante metà della fusoliera. Vi furono però delle varianti: per esempio, a volte, il 79 copriva tutte le superfici laterali della fusoliera, oppure, talvolta, comparivano rade chiazze in Olivgrun 80. Le estremità alari (talvolta solo la parte inferiore) erano bianche; pure in bianco la fascia caudale, l'ogiva ed una piccola parte del muso (tale parte, in qualche caso era però lasciata in 78 e 79; pure in almeno un caso l'ogiva venne dipinta in 79). Attenzione particolare meritano gli aerei operanti sul fronte russo ed in Finlandia, specialmente quelli appartenenti allo JG.54: sembra infatti che queste macchine venissero dipinte o ridipinte, in particolar modo sulle superfici laterali, in vari toni di verde, secondo schemi molto vari.

ugo biasini
ipms-trieste

I PROFILI

1) Bf-109F-4, 9./JG.3, Polonia.

Questo velivolo porta uno schema mimetico abbastanza insolito: le superfici latero-superiori sono infatti a larghe chiazze (dai bordi abbastanza netti) in Schwarzgrun 70, Mittelgrun 75 ed Hellgrun 76, colore, quest'ultimo, anche delle superfici inferiori (vedi dis. 1a, 1b, 1c per avere l'andamento completo della mimetizzazione). L'elica ha le pale e l'ogiva (la cui punta è in Gelb 04) in 70. In Gelb 04 sono anche la banda in coda, il numero 9 e la barra verticale denotante il III Gruppe (questi ultimi hanno anche un sottile bordo in Schwarz 22). Sui due lati del muso vi è l'insegna del III JG.3 (vedi dis. 1d) che consiste in uno scudo bianco che racchiude una ascia nera; solo sul lato sinistro, sotto alla parte mobile della capottina compare il nome "Elleu" (vedi dis. 1e) in bianco. Sul timone di direzione vi sono quattro barrette verticali bianche simboleggianti altrettante vittorie.

2) Bf-109F, Murmansk, Unione Sovietica, Primavera 1945.

Si tratta di un velivolo catturato, che sembra essere stato riverniciato interamente con un colore chiaro, probabilmente grigio chiaro, con l'eccezione della capottatura motore (la cui parte superiore proviene da un Me-109G-2, come si può notare dalla piccola presa d'aria posta sopra al primo tubo di scarico), che è mimetizzata a bande Dunkelgrun 74 e Mittelgrun 75 superiormente, con chiazze in 74 su fondo Hellgrun 76 lateralmente; la parte inferiore è in 76. Sotto gli scarichi e dietro ad essi vi è una zona in nero; nere sono pure le walkways alari (vedi dis. 2a) ed una sottile striscia sull'ogiva dell'elica. Le insegne di nazionalità in fusoliera sembrano essere state ridipinte insieme al velivolo, in quanto non sono delle dimensioni standard, al contrario di quelle alari. Altre particolarità di questo aereo sono la diversa parte mobile della capottina, proveniente anch'essa da un Me-109G (come si vede dai montanti più massicci) e l'impianto radio, evidentemente non originale, la cui discesa d'antenna in fusoliera è leggermente disassata sulla sinistra.

3) Bf-109F-2, Wk. Nr. 7420, III/JG.52, Crimea, Maggio 1942.

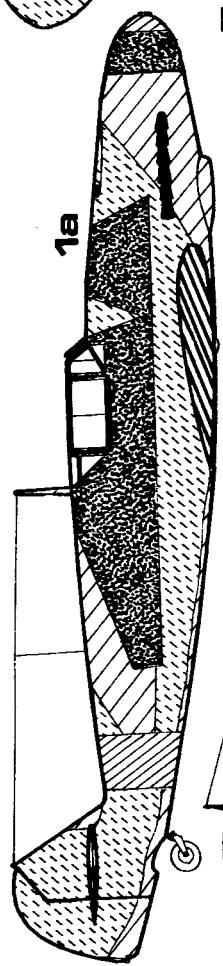
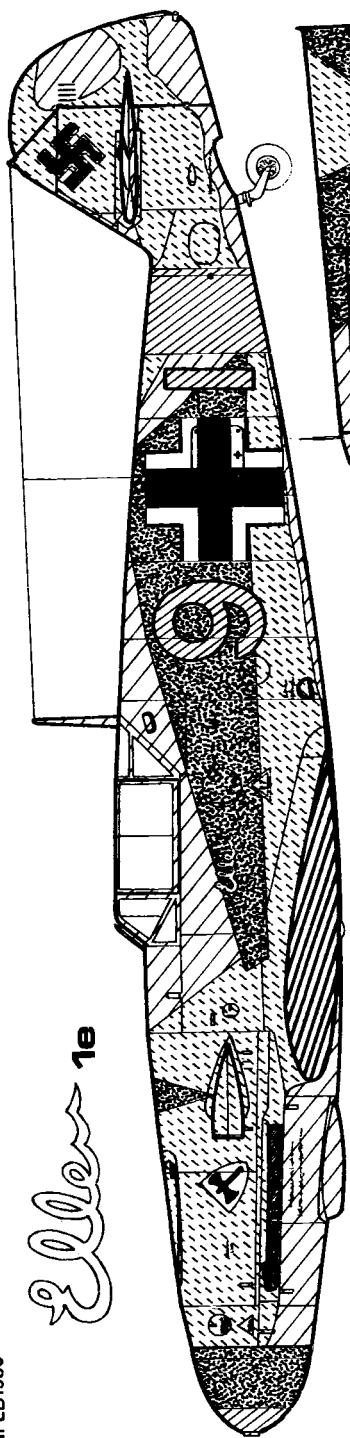
Uno dei velivoli pilotati dall'asso Hermann Graf. Le superfici superiori sono a larghe bande in Schwarzgrun 70 e Dunkelgrun 71, le laterali a chiazze Grau 02 e Schwarzgrun 70 su fondo Hellblau 65, le inferiori in 65. L'intero muso dell'aereo (ogiva dell'elica compresa) è in Gelb 04; nello stesso colore sono anche le estremità alari nella parte inferiore, mentre nella parte superiore compare solo una sottile striscia (vedi dis. 3a). In 04 sono pure il numero 1 e la "serpentina" (indicante il III Gruppe) in fusoliera, che hanno anche un sottile bordo in Schwarz 22; in Weiss 21 è invece la fascia caudale. Sul muso è presente l'insegna del reparto (vedi dis. 3b), consistente in una croce rossa racchiusa in un quadrato bianco bordato di nero. Sul piano verticale vi sono la svastica (costituita dal solo bordo bianco) e ben 104 barrette verticali (ad indicare altrettante vittorie) così disposte: partendo dall'alto vi sono 4 file di 10 barrette l'una, quindi 4 file di 15 ed una di 4 con la particolarità che l'ultima barretta della quarta fila di 15 è alta il doppio delle altre e si estende fino alla fila inferiore, recando al centro il numero 104 ed in alto una piccola stella rossa (vedi dis. 3c); tutte le barrette sono bianche. Il Wk. Nr. 7420 si trovava, in nero, immediatamente sopra alla parte anteriore della radice del piano orizzontale.

4) Bf-109F-4/Z/Trop., Wk. Nr. 8693, I/JG.27, Africa Settentrionale, Febbraio 1942.

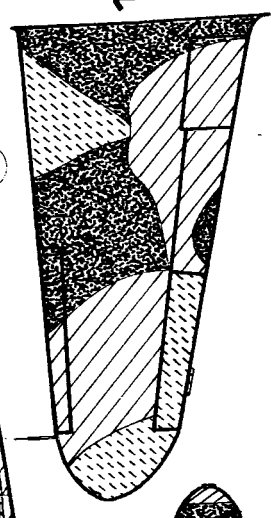
E' questo l'aereo utilizzato dall'asso Hans-Joachim Marseille per ottenere la sua 48a vittoria il 15 febbraio e la 50a il 21 febbraio; il giorno seguente ricevette la Ritterkreuz (Croce di Cavaliere). La colorazione è

ZNF1980

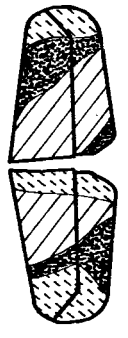
Eller 1e



1a

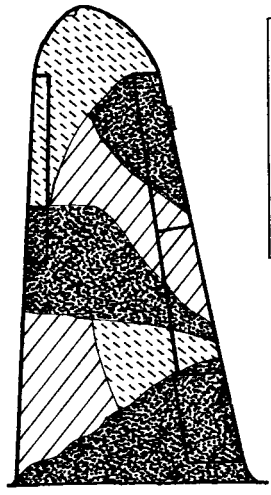


1b

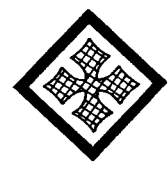
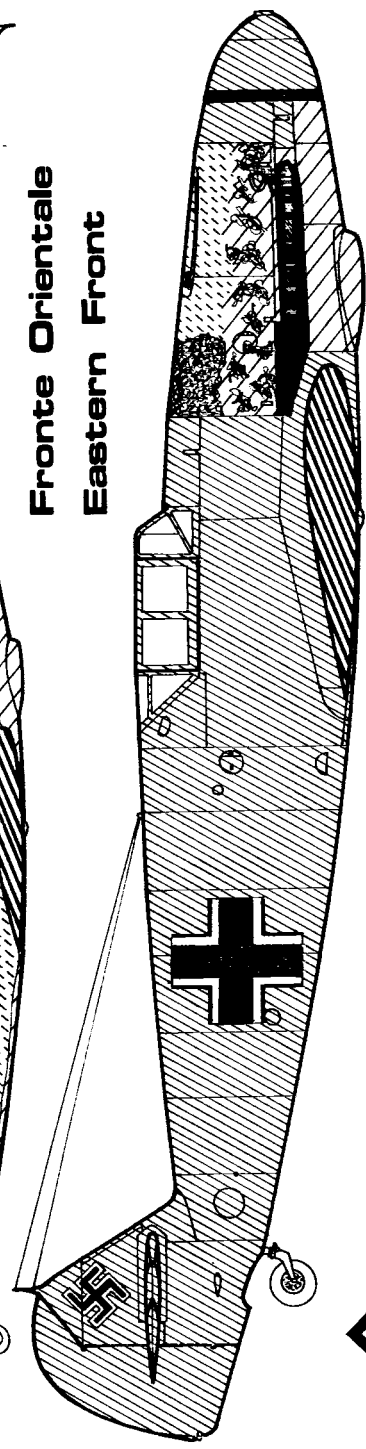


1c

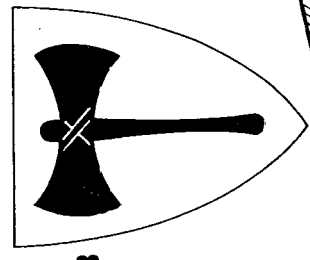
1



Fronte Orientale
Eastern Front

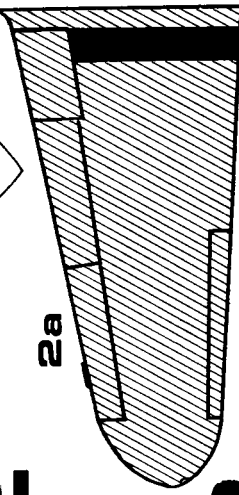


III / JG.52 (3b)

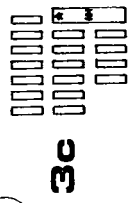
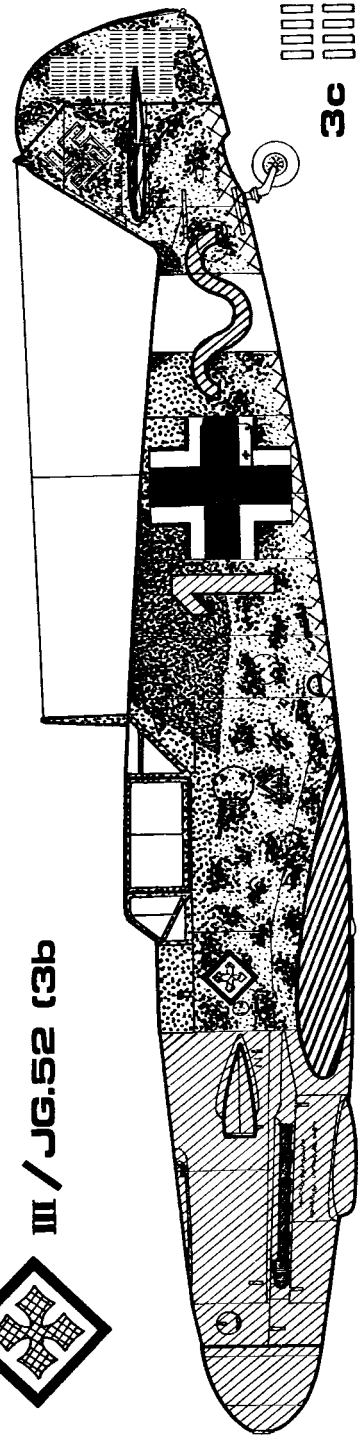


1d) III / JG.3

2

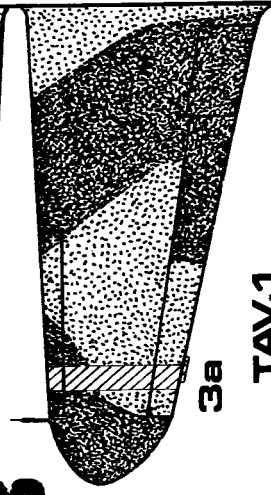


2a



3c

3



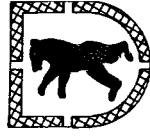
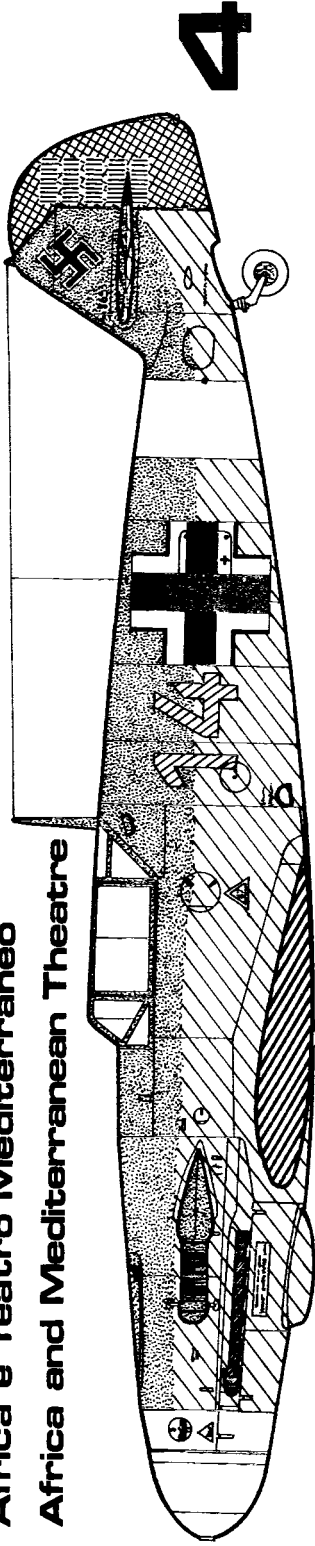
3a

TAV.1

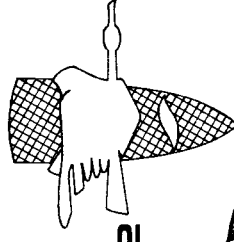
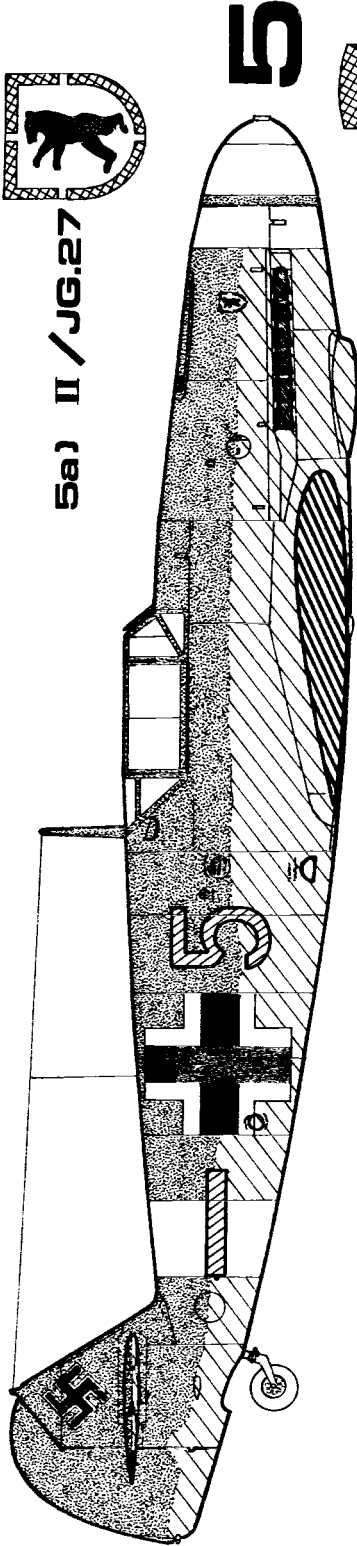
SCALA 1/48

Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena

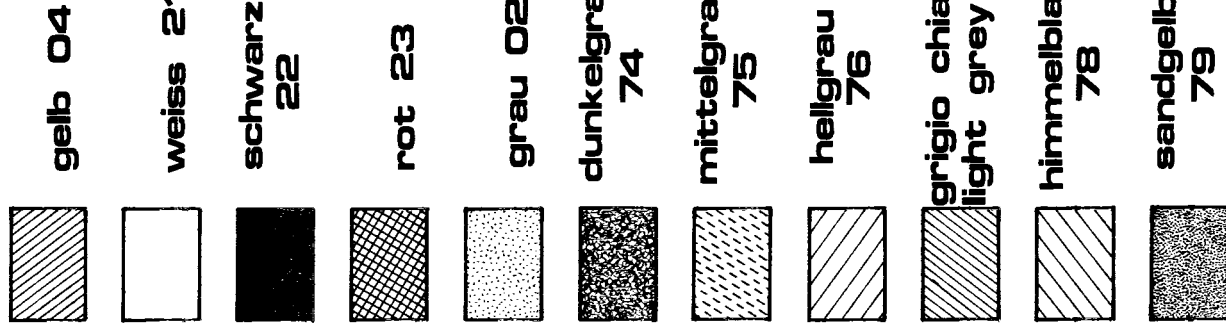
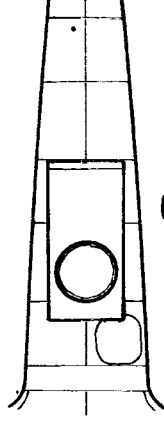
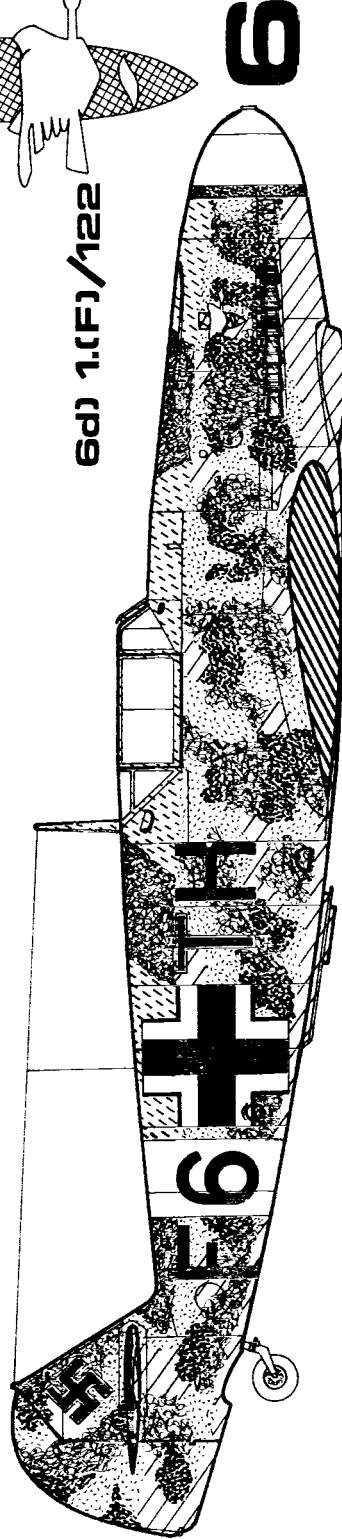
Africa e Teatro Mediterraneo
Africa and Mediterranean Theatre



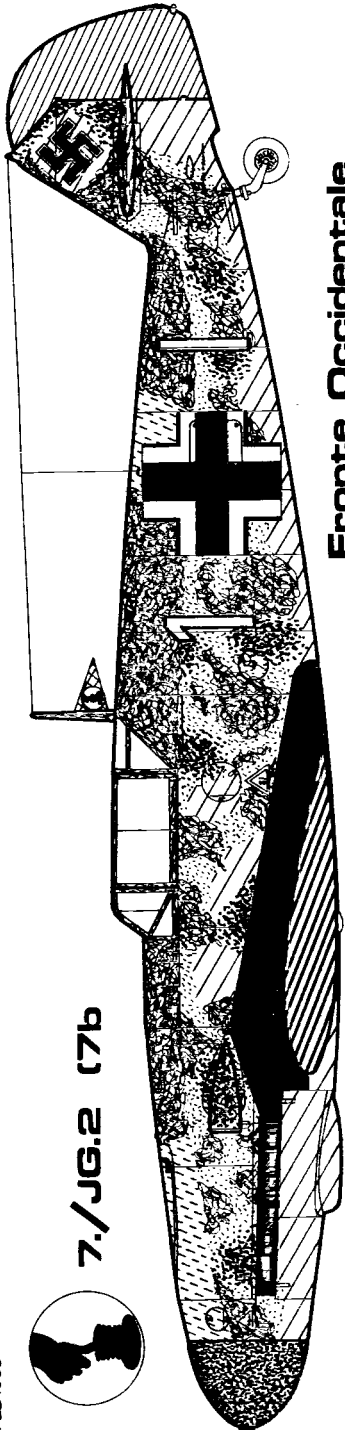
5a) II / JG.27



6d) 1.(F)/122

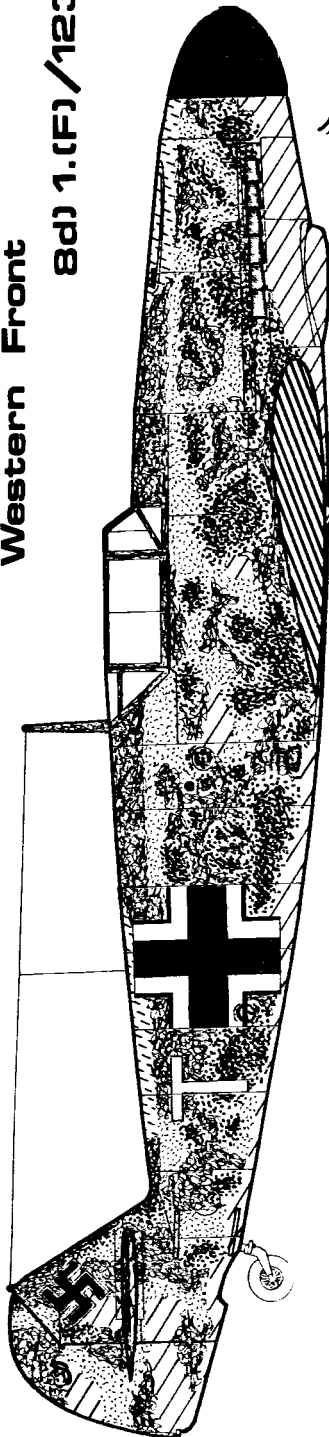


7./JG.2 (7b)

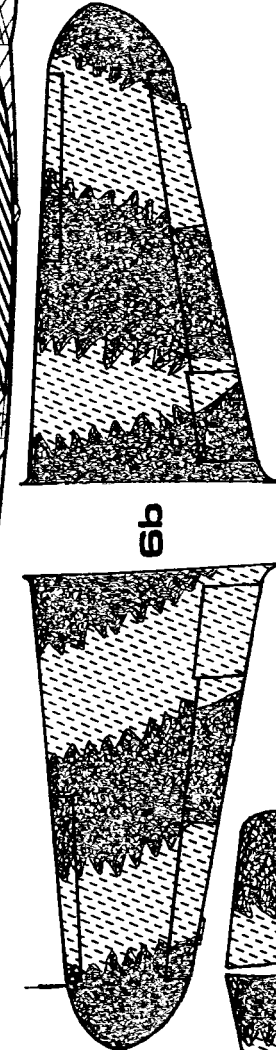


Fronte Occidentale
Western Front

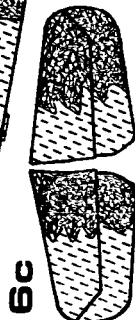
8d) 1.(F)/123



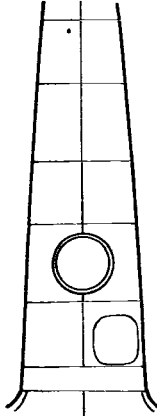
blu/blue



6b



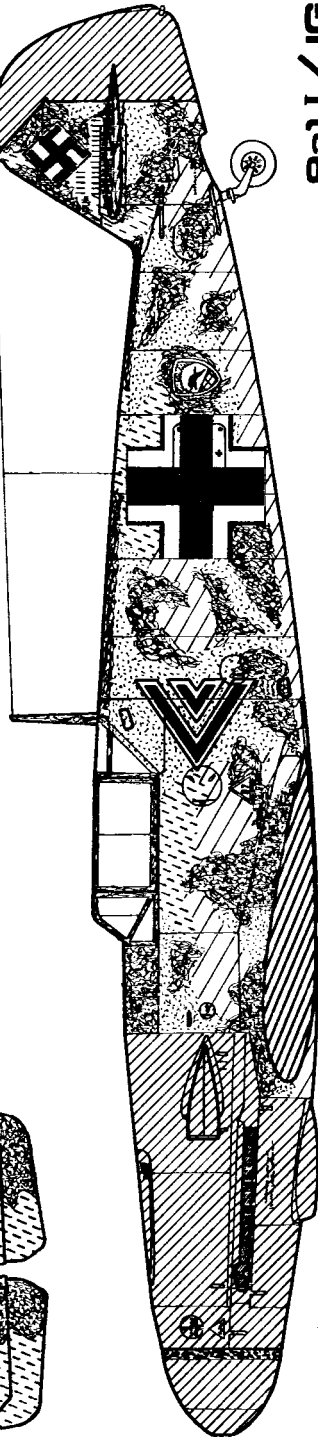
6c



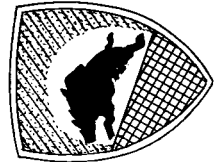
8a



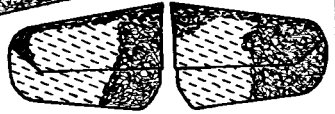
8b



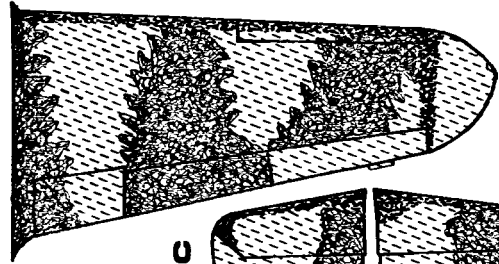
9a) I/JG.52

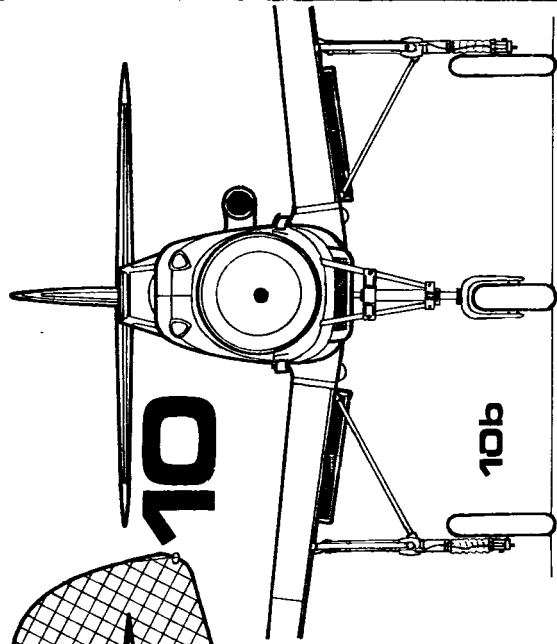
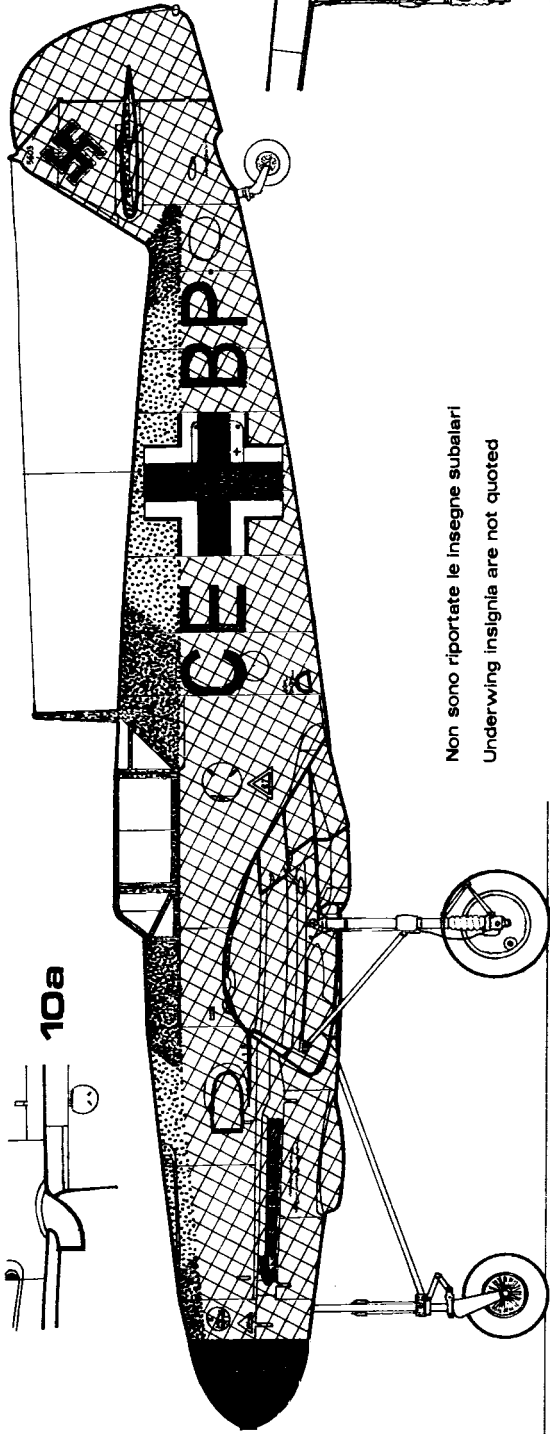


9



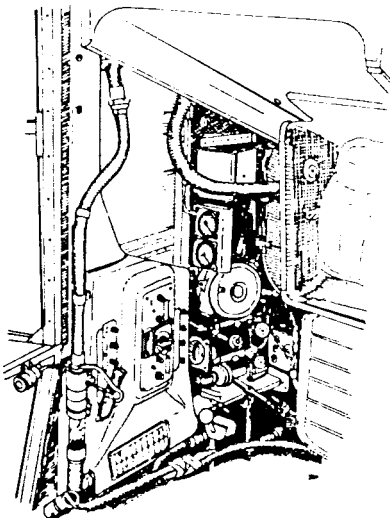
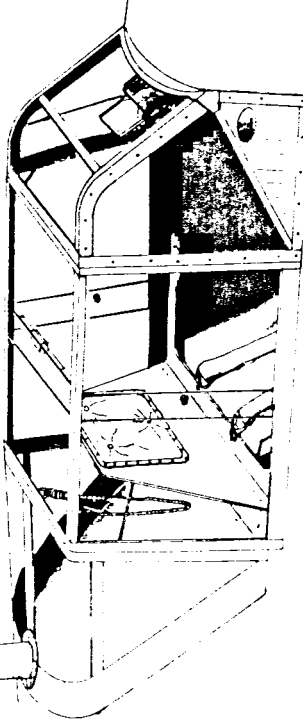
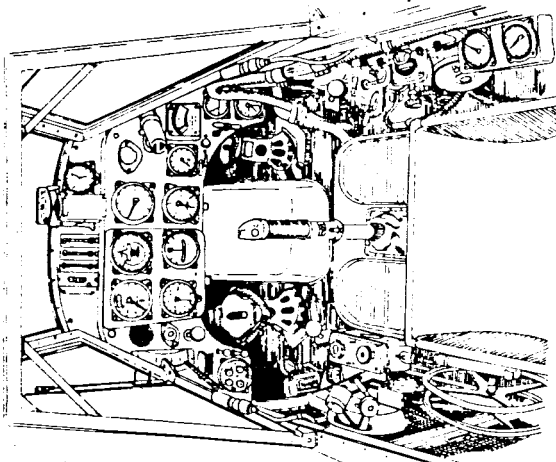
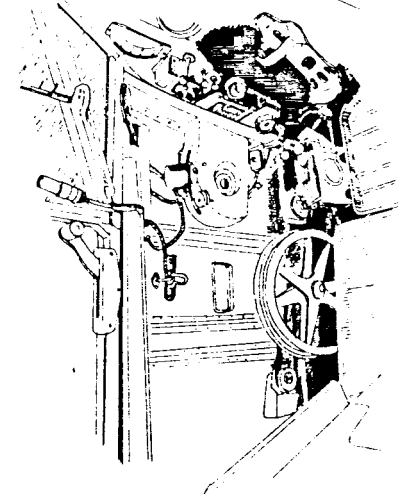
8c





Non sono riportate le insegne subalari
 Underwing insignia are not quoted

Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena **SCALA 1/48**



JR BELMAN 80

quella standard per il teatro nordafricano:superfici superiori in Sandgelb 79 ed inferiori in Himmelblau 78,con la linea di demarcazione tra i due colori in fusoliera molto sfumata.L'ogiva dell'elica,la fascia sul muso immediatamente dietro ad essa e quella in coda sono in Weiss 21;il timone di direzione è in Rot 23 e porta 50 barrette verticali(indicanti altrettante vittorie)gialle,disposte su 5 file di 10.Il numero 14 in fusoliera è in Gelb 04;il Wk.Nr.8693,in nero,è posto sopra alla parte anteriore della radice del piano orizzontale.Questo velivolo non ha le estremità alari bianche comuni alla maggior parte degli aerei tedeschi operanti in Africa Settentrionale.Una caratteristica di questo -109 è la presenza del sistema di aumento della potenza GM-1(iniezione di ossido nitroso),denotata dalle maggiori dimensioni del radiatore dell'olio situato sotto il muso,rispetto a quello dei normali -109F(questo tipo di radiatore venne poi adottato come standard sui Me-109G);il sistema GM-1 comportava anche l'adozione di un elica VDM 9-12087A con pale a corda larga(anche questa poi standardizzata sui successivi Me-109G).Infine,anche la presa d'aria del compressore sul lato sinistro del muso era del tipo di quella adottata sui -109G,più grande di quella montata sui -109F.

5) Bf-109F/Trop.,II/JG.27,Africa Settentrionale.

Questo aereo eseguì un atterraggio forzato,dopo essere stato colpito dalla contraerea,presso El Alamein il 14 agosto 1942.La colorazione è identica a quella del velivolo illustrato nel profilo precedente,in Sandgelb 79 ed Himmelblau 78,con ogiva dell'elica,fascia sul muso e fascia caudale in Weiss 21.Sull'ogiva dell'elica è però presente una sottile striscia in Sandgelb 79.Il numero 5 e la barra orizzontale(denotante l'appartenenza al II Gruppe)sono in Gelb 04 con un sottile bordo in Schwarz 22;le estremità alari sono in Weiss 21.Sul muso è presente l'insegna di reparto(vedi dis.5a),che consiste in uno scudo bianco con bordo rosso recante al centro la sagoma di un orso in nero.

6) Bf-109F-6,1.(F)/122,Sardegna,Febraio 1942.

Si tratta di un esemplare della variante da ricognizione strategica del -109F,disarmata,che,svilupata dalla versione F-5,aveva in fusoliera una stiva in cui poteva essere sistemata una macchina fotografica del tipo Robot Rb 20/30,Rb 50/30 oppure Rb 75/30.Tale stiva era lievemente sporgente dal ventre della fusoliera(vedi dis.6a per una vista inferiore),caratteristica,questa,peculiare degli F-6.Il velivolo illustrato ha le superfici superiori a bande Dunkelgrau 74 e Mittelgrau 75,con i lati della fusoliera chiazzati in Schwarzgrun 70,Dunkelgrau 74 e Grau 02 su fondo Hellgrau 76,colore,quest'ultimo,anche delle superfici inferiori;le bande sulle ali e sui piani orizzontali di coda hanno i bordi seghettati,come mostrato nei dis.6b e 6c riportati nella tav.3.L'ogiva dell'elica è in Weiss 21, con una sottile striscia in Schwarzgrun 70;in 21 è anche la fascia in coda.I codici F6+TH sono in Schwarz 22 e la T,sul lato destro,ha un sottile bordo in Weiss 21(sul lato sinistro la T è all'interno della fascia).Sul muso è presente l'insegna del reparto(vedi dis.6d),consistente in un uccello bianco sopra ad uno scudo rosso.

7) Bf-109F-2,7./JG.2,Francia Settentrionale,Estate 1941.

È il velivolo del comandante della Staffel.La mimetizzazione è quella standard,con le superfici superiori in Dunkelgrau 74 e Mittelgrau 75 e le inferiori in Hellgrau 76;i lati della fusoliera sono chiazzati in Schwarzgrun 70,Dunkelgrau 74 e Grau 02 su fondo 76.L'ogiva dell'elica è in 70;in corrispondenza degli scarichi e dietro ad essi vi è una ampia zona in Schwarz 22,che si estende anche sulla radice alare(vedi dis.7a).Il timone di direzione è in Gelb 04;il numero 1 e la barra verticale indicante il III Gruppe sono in Weiss 21 con un sottile bordo in 22.Alla base dell'albero dell'antenna radio vi è una bandierina triangolare,probabilmente rossa,recante l'insegna della 7./JG.2,che consiste in un pugno nero che schiaccia un cilindro pure nero,inscritti in un cerchio bianco(vedi dis.7b).

8) Bf-109F-2/R,4.(F)/123,Francia Settentrionale,inizio 1943.

Variante da ricognizione della versione F-2,poteva portare una fotocamera Robot Rb 50/30 tra la seconda e la terza ordinata di fusoliera (sottoversione F-2/R2;vedi dis.8a per una vista inferiore della fusoliera)oppure due Rb 12.5/30 in tandem(probabilmente disassate lateralmente)tra la quarta e la quinta ordinata(sottoversione F-2/R5).Dalle foto in circolazione si può dedurre che il caricatore con le pellicole(almeno per gli F-2/R2) venisse montato dal posto di pilotaggio,da dietro al seggiolino,non essendo aperture laterali visibili sui due lati della fusoliera.L'esemplare raffigurato nel profilo ha le superfici superiori a bande Dunkelgrau 74 e Mittelgrau 75,che,sulle ali,hanno i bordi seghettati(vedi dis.8b);i bordi d'attacco di ali e piani orizzontali sono poi dipinti in Schwarzgrun 70 (vedi dis.8b e 8c).I fianchi della fusoliera sono chiazzati in 70,74 e Grau 02,su fondo Hellgrau 76;le superfici inferiori sono in 76.L'elica ha le pale e l'ogiva in Schwarz 22;la lettera T in fusoliera è in Weiss 21. Sul timone di direzione,dietro alla cerniera superiore,compare l'insegna della 1.(F)/123,precedente unità di appartenenza del velivolo,che consiste(vedi dis.8d) in un omino che osserva attraverso un canocchiale:la fac-

cia(che ha i tratti del volto in nero,con bocca e guance rosse),i capelli e le mani sono in bianco;le braccia e la bustina(che ha particolari in bianco ed in nero)sono blu;il canocchiale è nero con l'obiettivo bianco.

9) Bf-109F-1,I/JG.52,Olanda.

Si tratta del velivolo pilotato da Karl Heinz Leesman,Gruppenkommandeur dello I/JG.52.L'aereo è mimetizzato a bande Dunkelgrau 74 e Mittelgrau 75 con le superfici inferiori in Hellgrau 76;i fianchi della fusoliera sono a chiazze in 74,75,76 e Grau 02.L'intera capottatura motore,l'ogiva dell'elica(questa però con una sottile banda in Schwarzgrun 70,colore,questo ultimo,anche delle pale della stessa)ed il timone di direzione sono in Gelb 04.Sulla deriva(e non sul timone di direzione)compaiono 20 barrette verticali nere,a significare altrettante vittorie,disposte su due file:una superiore di 5 ed una inferiore di 15;sempre sulla deriva,la svastica è racchiusa in un quadrato bianco.Sui lati della fusoliera,oltre all'insegna di nazionalità,compaiono il doppio chevron costituente l'insegna di Gruppenkommandeur(nero,con bordo bianco-nero) e lo stemma del reparto,consistente in uno scudo bordato di bianco,con l'estremità inferiore rossa e la superiore blu,recante la sagoma di un cinghiale in nero(vedi dis.9a).

10) Bf-109 V23,Wk.Nr.5603.

Primo vero prototipo della versione F,questo velivolo,così come illustrato nel profilo,venne utilizzato per sperimentare la configurazione a carrello tricycle anteriore che doveva essere adottata sul Me-309 (vedi dis. 10a per una vista anteriore del nuovo carrello);per questo i vani alari erano chiusi da coperture temporanee.Questo aereo aveva anche la presa d'aria del compressore differente da quella degli esemplari di serie(vedi dis.10b),priva della carenatura aerodinamica posteriore.La mimetizzazione era a bande Schwarzgrun 70 e Dunkelgrun 71 sulle superfici superiori ed Hellblau 65 su quelle latero-inferiori.L'ogiva e le pale dell'elica erano in Schwarz 22,così come i codici CE+BP sui lati della fusoliera,e che,molto probabilmente,erano ripetuti sotto alle semiali(C+E sotto alla semiala destra e B+P sotto alla sinistra).Il Wk.Nr.5603,in nero,era situato immediatamente sotto al supporto per l'antenna a filo sul piano verticale.

11) In questa parte della tav.4 sono riprodotti alcuni disegni apparsi sul VOL.16 - No.2 di "THE I.P.M.S./U.S.A. QUARTERLY", una delle pubblicazioni della branca statunitense della nostra associazione,eseguiti dall'amico e collaboratore J.R.Beaman,ad illustrare un articolo sui Bf-109F pilotati da Hans Joachim Marseille.Per quanto riguarda gli interni,nulla da dire,sono quelli standard di ogni -109F;il disegno del tettuccio,invece, si riferisce specificamente ai "Friedrich" pilotati dall'asso tedesco, in quanto in questi velivoli era stata eliminata la parte superiore incurvata della piastra corazzata posta a protezione delle spalle e della testa del pilota.Inoltre,fanno notare J.R.Beaman e J.Kitchens,autori del summenzionato articolo,la maggior parte dei -109F aveva il pannello latero-inferiore destro del parabrezza(quello triangolare)metallica e non trasparente,con una piccola apertura ellittica per lo sparare dei razzi di segnalazione,che veniva effettuato con una apposita pistola posta sul lato destro dell'abitacolo.

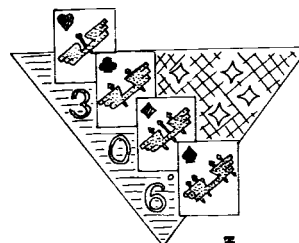
aldo zanfi ipms-modena

ARALDICA del 31° Stormo

Ultimamente,sfogliando vecchi numeri del Notiziario,mi è capitato tra le mani il numero 8/1 del "lontano" 1976,in cui vi era l'articolo di D'Orio riguardante il DC-9.Rispetto alle notizie date allora vi sono state delle modifiche sulla araldica dei DC-9 dell'A.M.I.I codice è stato cambiato tempo fa in 31-12/13 invece di SM-12/13, ad indicare il 31° Stormo.Sui motori,anteriormente,vi è lo stemma della General Electric e sotto la cabina di pilotaggio,a destra e a sinistra,sono comparsi due stemmi del 306° Gruppo(vedi disegno).

tarquinio prisco

numeri,ali e stelle:giallo;cuore e quadro:rosso;triangolo a destra:blu; triangolo a sinistra:celeste.



CHEVROLET

1951 CONVERTIBLE

Finalmente anche in Italia, per gli appassionati di auto, sono ora disponibili i modelli della AMT che sulla scia del revival degli anni '50 e '60 è tornata alla produzione con interessanti soggetti di quel periodo. Ed appunto tra questi ho scelto la 1951 Convertible: devo dire che io sono partito dalla versione Coupè sempre della AMT che però non è in commercio in Italia; per voi ovviamente sarà più semplice non dovendo tagliare via il tettuccio rigido.

Bisogna però dire che questa nuova "generazione" di modelli non è, sorprendentemente, all'altezza di quella precedente costringendo il modellista ad un paziente lavoro di rifinitura. Innanzi tutto il motore va dipinto in grigio-azzurro medio. Gli altri particolari sono dipinti come quelli che vediamo nelle nostre auto d'oggi.

La paratia parafiamma (sez. 2, No. 6) ed i paraspruzzi sulla faccia al motore (sez. 5, No. 6) sono nel colore della carrozzeria. Chassis e parti meccaniche in nero opaco come pure la faccia inferiore dei carter (sez. 4, No. 6 e sez. 5, No. 5).

Per tubi di scarico e marmitta si può utilizzare un alluminio opaco miscelando all'argento un poco di bianco opaco, se si vuole riprodurlo come nuovo, altrimenti verniciate con il caratteristico colore degli scarichi ossidati e bruciati. Il serbatoio pure può essere dipinto in alluminio opaco. Prima di montare le ruote è bene scegliere il colore che si vuole dare ai cerchioni: questi possono essere in bianco lucido per richiamare il colore della capotte oppure nel colore della carrozzeria. Per incollare le due metà delle gomme è preferibile usare del Pattex dato che la normale colla non fa buona presa sul tipo di plastica con cui sono stampati i pneumatici. Questi ultimi sulla faccia esterna recano in rilievo alcune scritte (Goodyear, ecc.) che, volendo, potranno essere dipinte in bianco con un pennello molto fine. Non dimenticate che con un poco di pazienza si può dipingere su ciascuno pneumatico intorno al cerchione il famoso paragonoma bianco che fa tanto anni '50. Incollate le due metà dei pneumatici sarà bene carteggiare il battistrada per eliminare i residui di colla e per dare allo stesso una tonalità più chiara del resto del copertone. Prima di passare alla verniciatura della carrozzeria bisognerà controllare che le varie parti vadano ad incastrarsi perfettamente tra loro; in particolare il problema si presenta all'incollaggio tra griglia anteriore ed il gruppo cofano-parafanghi: questi pezzi hanno bisogno di essere limati e leggermente modificati nel profilo.

Pure l'incastro tra la parte anteriore del telaio ed il carter (sez. 4, No. 6) deve essere verificato e corretto. Un grosso problema è costituito dal sistema con cui si è voluto rappresentare l'insieme parabrezza e deflettori che nel modello sono in un unico pezzo. Per il parabrezza in sé bisogna tagliare via tutte le parti trasparenti che sono eccedenti il profilo della struttura del parabrezza stesso; in sostanza si sagoma il trasparente in modo da poterlo poi incollare lungo le facce interne della struttura e far sì che si trovi allo stesso livello dei montanti, evitando quell'orrendo fenomeno del gradino tra cristalli e strutture tipo montanti, capotte, ecc. Per il montante al centro del parabrezza, eliminato quello del modello si incolla una strisciolina di plasticard e su questa della stagnola lucida per imitare la cromatura.

Per il resto, terminata l'operazione parabrezza, si resta senza deflettori e senza cristalli laterali quasi mai (non si sa perché) forniti nelle scatole che riproducono cabriolet, convertibili, ecc. Si può a questo punto utilizzare il relativo disegno e tagliare del PVC trasparente secondo il profilo indicato. Poi, con del plasticard sottile, si ricavano i profili (quattro) per i deflettori che, due per ciascuno sportello, andranno incollati sul PVC su entrambe le facce. L'incollaggio del PVC sarà migliore se effettuato con collanti tipo Cianolit o Kemiclak.

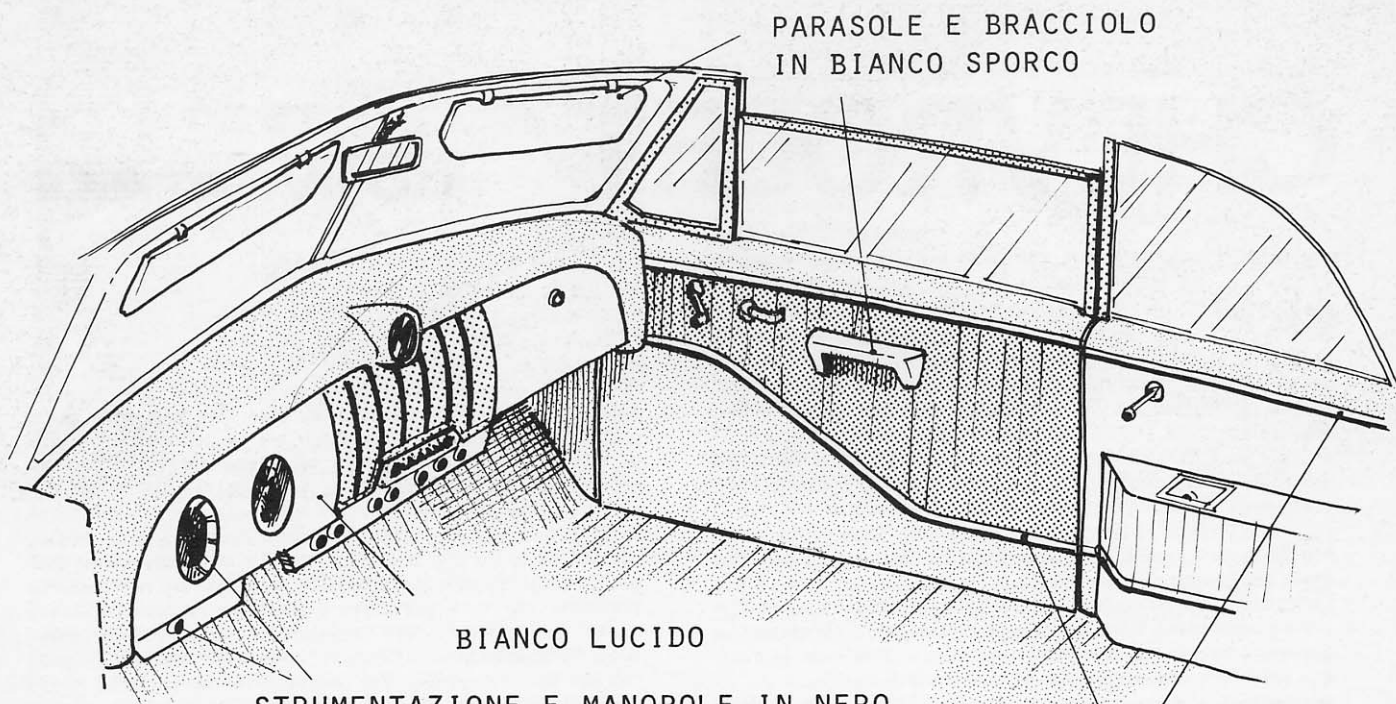
Sempre con della carta stagnola imiterete la cromatura dei deflettori e dei montanti posteriori dei finestrini. L'insieme andrà poi incollato nell'intercapedine tra carrozzeria e

interni. Chi lo desidera potrà tagliare i finestrini in modo che questi sembrino abbassati, almeno in parte, come dalle foto relative. Sagomate partendo da rettangoli di plasticard i due parasole che saranno poi incollati all'interno del parabrezza, in alto, dipingendoli in bianco sporco. Con plasticard di adeguato spessore, si possono rifare le maniglie delle portiere. Per la capotte vi sono, come suggerito dalla scatola, due soluzioni: ripiegata o aperta. Nel caso si volesse lasciarla aperta occorrerà apportare quelle rifiniture necessarie come assottigliare i bordi della tela ed aggiungere all'interno i montanti che sono ben visibili dall'esterno. Altrimenti se si vuole la vettura scoperta sarà meglio buttare il pezzo che mostra la capotte ripiegata ed imitare con la plastica dei piatti (quelli sottilissimi estremamente flessibili) la tela che copre e protegge la capotta stessa quando questa è richiusa. Sagomato il pezzo, lo incollerete lungo la modanatura soltanto ad intervalli regolari in modo che poi potrete bucare con uno spillo la plastica negli stessi punti in cui è stata data la colla. Verniciate questo pezzo in nero o grigio scuro opaco ed in corrispondenza dei buchini fatti mettete un puntino di vernice argento ad imitare i bottoni automatici che tendono la tela della copertura. Per quel che concerne le cromature queste si possono imitare, come detto, con carta stagnola con il verso lucido a vista oppure utilizzando della stagnola autoadesiva se riuscite a trovarne. Per le luci di posizione scrostate la placca cromata e dipingete la zona interessata con del rosso lucido (o bianco a seconda del caso) miscelato con trasparente lucido. Come targhe si possono utilizzare quelle della scatola assottigliandole e mantenendole in posizione, sul dietro, con due sottili bastoncini di sprue filato.

Nel curare l'aspetto generale non dimenticate di assottigliare quei bordi in vista che nel modello sono piuttosto spessi come i contorni della carrozzeria intorno alle ruote (parafanghi). Un tocco di realismo lo aggiungerete giocando sulla possibilità di dare un aspetto "seduto" o "ammusato" al modello, sfruttando, cioè, i pezzi opzionali (sez. 4 No. 2). La verniciatura della carrozzeria costituisce un capitolo a sé, potendo, tra l'altro, scegliere tra diverse tinte. A parte il colore suggerito dalla scatola, si può imitare un verde metallizzato, un color mattone sempre metallizzato oppure i soliti colori pastello tipo rosso, celeste, ecc. Chi volesse riprodurre una tinta metallizzata potrà fare come segue: miscelare il colore base (marrone, verde, blue, ecc.) con una quantità minima di argento (color oro nel caso del marrone) che tenga conto anche dell'effetto scala, aggiungendo sino al 45% di vetrificante (ideale quello Vernidas). Quest'ultimo serve a fissare il pigmento dell'argento o dell'oro che notoriamente è poco stabile. Tutto questo naturalmente comporta d'obbligo l'uso dell'aeropenna data la presenza dell'argento e come diluente sarà necessaria la trielina in quanto il vetrificante è molto denso.

Nelle auto americane molto spesso gli interni riprendono il colore della carrozzeria e, nel nostro caso, la parte superiore della consolle è verniciata con la stessa tinta degli esterni. Parte della tappezzeria si vernicia in nero, parte nel colore della carrozzeria ma satinato per imitare la similpelle. Nel caso si fosse scelto un colore metallizzato potrete utilizzare la stessa tinta di base eliminando l'argento o l'oro. Per lo schema di colorazione degli interni fate riferimento ai disegni ricordando che anche il pavimento era nel colore base degli esterni. Infine, in certi casi, come il blue o il verde scuro, il nero della tappezzeria era sostituito con il bianco sporco. Il volante ed il piantone vano dipinti in bianco lucido. Il cerchio all'interno del volante è cromato come pure i motivi sulle razze del volante. Da ultimo rimangono i tergicristalli che si potranno ricavare sempre da del plasticard e poi rivestire con la stagnola.

danilo renzulli
ipms · roma



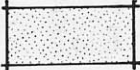
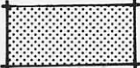
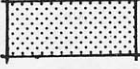
PARASOLE E BRACCIOLO
IN BIANCO SPORCO

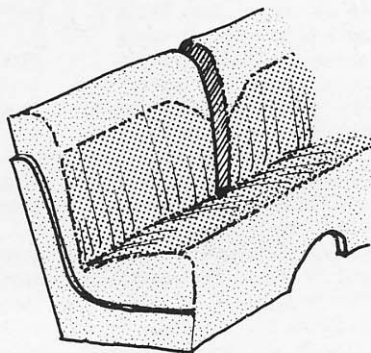
BIANCO LUCIDO

STRUMENTAZIONE E MANOPOLE IN NERO

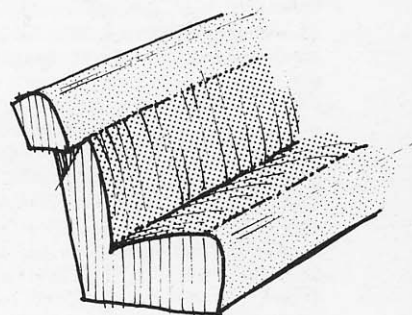
MODANATURE CROMATE

NON IN SCALA

-  COLORE CARROZZERIA
-  NERO
-  PARTI CROMATE



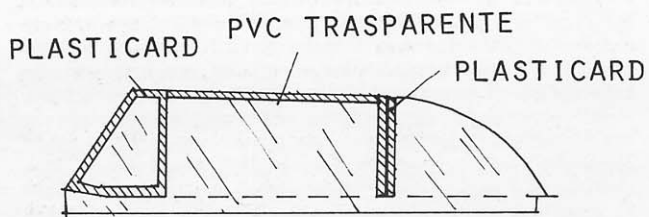
SEDILE ANTERIORE



SEDILE POSTERIORE

d. renzulli | VIII
IRAN | '79

SCALA 1/24



In Iran circolano ancora molte Chevrolet degli anni '50; scarseggiano però i modelli tra il 1950 ed il '54. Nella foto un rarissimo Coupè 1952, se pur ridotto a relitto, che si differenziava in pochi dettagli dal mod. 1951. Khoramshahr, 1978 (foto Renzulli)





Ancora un modello dell'autore: questa volta è una 1951 "Fleetwood". Si possono notare alcuni particolari: l'assetto modificato e "ammusato" del modello e gli "optional" non inclusa nella scatola tipo la visiera parasole e i due fari sistemati sul paraurti anteriore, i paraspruzzi dietro le ruote, le antenne radio. (foto Renzulli)



La foto mostra il modello realizzato dall'autore dell'articolo. Il colore è giallo pallido con interni in nero e bianco avorio. Notare la soluzione adottata per i finestrini e la capotta richiusa. (foto Renzulli)

M.47 ITALIANO: DETTAGLI

Le brevi note che seguono sono volte ad alcune lievi modifiche da farsi sull'M 47 di Italeri, per portare il modello ad essere identico ai carri di tale tipo ancora in linea nei reparti di terza schiera dell'Esercito Italiano. Premetto che tale modello è (a mio giudizio) ottimo, e che montato "dalla scatola" con uno qualsiasi dei freni di bocca offerto, permette di ottenere già un 47 italiano, anche se del primo periodo; infatti dagli USA giunsero, negli anni cinquanta, tutte le varie serie del mezzo, e furono inquadrate nei nostri reparti a seconda delle necessità, senza particolari precauzioni di omogeneità "ad uso dei futuri modellisti".

Le informazioni alla base di questo articolo sono state ottenute grazie alla collaborazione del Maresciallo Palmieri dei "Lancieri di Novara", che visse sui 47 per circa 15 anni, e successivamente controllate personalmente da me al CAUC (Centro Addestramento Unità Corazzate) di Capo Teulada (Sardegna) nel settembre 1979.

Le modifiche ai mezzi furono realizzate, negli anni sessanta, dalle officine di Corpo d'Armata durante le grandi revisioni, inizialmente per i carri dei reparti dislocati in Friuli (cioè di prima linea, e che li usarono fino all'introduzione del Leopard iniziata nel 1971), e successivamente estese a tutti gli altri reparti con l'avvicinarsi dei veicoli presso le officine.

PARTI DA NON MONTARE

Pezzo n°47-mitragliatrice di scafo (l'E.I. abolì il mitragliere ed usò il suo abitacolo per aumentare la riseretta munizioni)

Pezzo n°85-luce di guerra (si mantenne però la gabbia protettiva)

Pezzo n°19 e 27-eliminare il solo ammortizzatore e montare il mollone. (Fig.3)

Pezzo n°7(+21/22/23)-il rullino tendicingolo posteriore fu abolito perché ritenuto inutile (pare favorisse lo scingolamento). Fu quindi anche eliminato il braccio che lo sosteneva, mentre il blocco che lo collegava allo scafo fu semplicemente chiuso con un pezzo di lamiera. (da farsi con un quadratino di plasticard e molta colla ai bordi) (Fig.1) L'eliminazione dei pezzi n°47 e 85 è da farsi anche per i mezzi appena giunti dagli USA.

PARTI DA MODIFICARE

Pezzo n°103 - 104 - fu unificato su tutti i carri il solo freno di bocca a T, lievemente accorciato nei bracci laterali.

PARTI DA AGGIUNGERE

La copertura delle marmitte di scarico (pezzi n°73-74) furono ulteriormente fissate con tre bandelle di lamiera imbullonate, e che sullo scafo furono fissate ai bulloni già presenti delle cerniere delle grate accesso motore. (Fig.2). Il telo (kaki drab) tra lo scudo del cannone e la torretta sempre presente per proteggere i congegni di alzo e di puntamento, e deve essere rifatto con tela sottile o carta leggera a piacere. Aggiungere in torretta le grondine laterali per lo scolo dell'acqua con profilato di plasticard ad L.

N.B. La foto del carro italiano presente sull'ultima pagina delle istruzioni permette di apprezzare alcuni dei particolari citati (Pezzi 47/85/103/104, il telo e le grondine). Data la situazione di movimento delle officine dell'Esercito può accadere di notare ancora in servizio dei 47 senza tali modifiche; sono carri eccezionalmente robusti e longevi che non sono mai stati alle revisioni generali.

Riferendosi ancora alla foto delle istruzioni, essa riprende un carro del III° SQUADRONE del 5° Gruppo Squadroni "LANCIERI DI NOVARA" nel 1969 sul greto del Tagliamento. La bandierina ed il rettangolo in torretta sono gialli. Il rettangolo tattico ha il n°25350 in nero su fondo bianco con lo stemma superiore a fondo arancione con il cavaliere medioevale rampante nero. (stemma della Brig. di Cavalleria corazzata "POZZUOLO DEL FRIULI" fino al 1975). Per chi volesse ottenere un carro della stessa brigata ma del 2° Gr. Sqd. "PIEMONTE CAVALLERIA" dovrà dipingere il rettangolo tattico in rosso con il n°25321 in bianco; mentre al posto delle lance sullo scafo dipingerà in torretta il cavallino rampante bianco (quello di Baracca e della FERRARI).

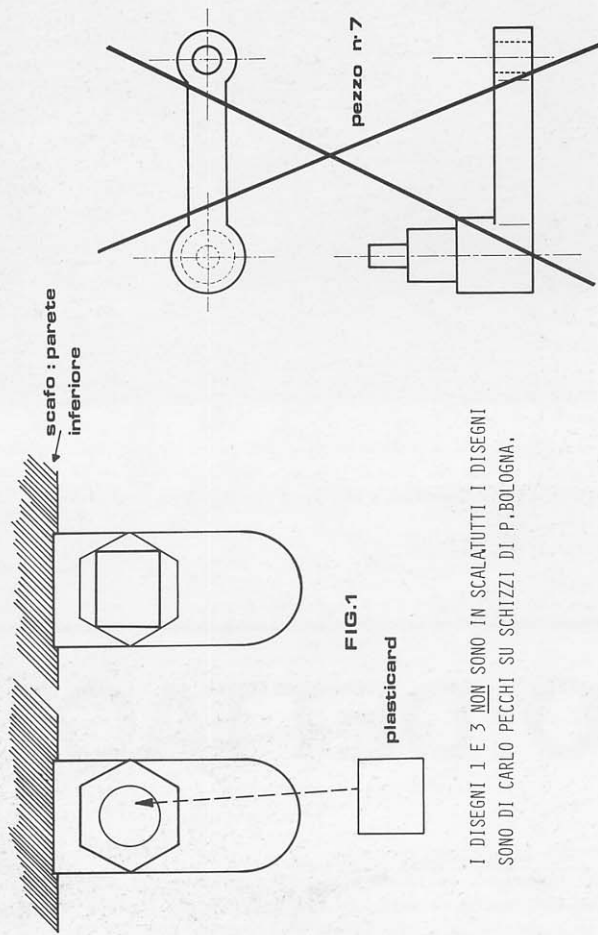
In entrambi i reparti citati (come peraltro in tutto l'Esercito) gli squadroni si distinguono dalla bandierina sull'antenna, dal rettangolo verniciato in torretta e dal codolo degli occhioni del cavo di traino, che hanno i seguenti colori:
I° Squadrone - rosso
II° " - blu
III° " - giallo

In genere sul fianco stretto opposto al tappo delle taniche è riportata in bianco la targa completa del mezzo.

paolo bologna
ipms - milano

1 Vista tre quarti anteriore destra della torretta del carro M-47. Nella foto possono vedere come va sistemato il telone che copre gli organi di alzo del cannone ed anche come vuole applicata la piccola grondaia di scolo dell'acqua dai fianchi della torre. (foto Miglia via Pecchi)

2 Vista di tre quarti anteriore sinistra della torre del carro M-47. In questa foto curiosa è la copertura della mitragliatrice da 12,7 Browning, mentre quella del cannone, come dimostrano i riflessi, è lucida ed infine si notano le maniglie o attacchi laterali della torre che non sono uguali sul lato destro e sinistro. (foto Miglia via Pecchi)



I DISEGNI 1 E 3 NON SONO IN SCALATUTTI I DISEGNI SONO DI CARLO PECCHI SU SCHIZZI DI P. BOLOGNA.

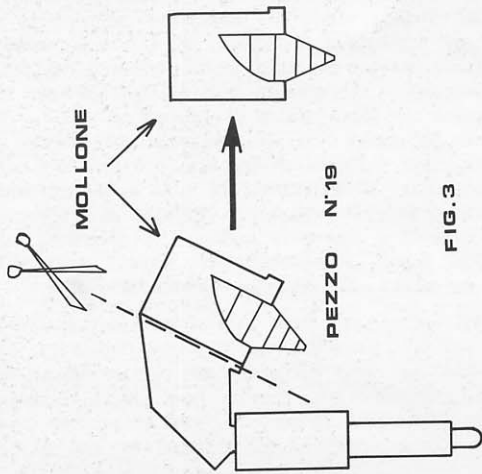


FIG. 3

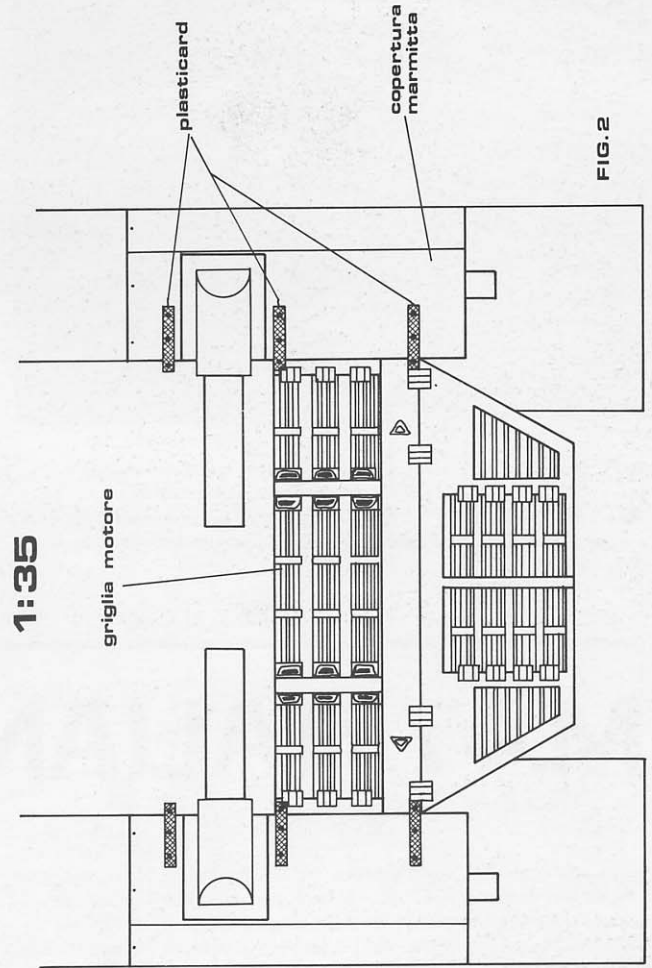


FIG. 2

di sicurezza anche se continuamente altri accessori si aggiungono alla serie. I risultati che si possono ottenere utilizzando i prodotti della Waldron si vedono nelle fotografie che accompagnano queste note, e, penso che si debba convenire che sono notevoli. Naturalmente occorre un minimo di pratica e di abilità, e, soprattutto, bisogna seguire scrupolosamente le istruzioni (in inglese) presenti in ogni confezione.

Precision Punch & Die Set

E' il set fondamentale per l'utilizzazione dei prodotti Waldron riguardanti i pannelli strumenti: è questo, infatti, il set dei punzoni metallici e delle matrici per la separazione dei vari "orologi" dalle placchette. Esso consiste in una matrice (realizzata in due parti, una di acciaio e l'altra in plastica trasparente) che recano dei fori (che hanno gli stessi diametri dei vari "orologi" riportati sulle placchette) ed in sei punzoni metallici ognuno dei quali è calibrato su uno dei fori e quindi su uno dei diametri degli "orologi". Per distaccare uno qualsiasi degli strumenti dalla placchetta di supporto, bisogna inserire quest'ultima tra le due parti della

re l'operazione di verniciatura prima di distaccare gli strumenti ed applicare il colore sulla faccia posteriore della placchetta.

2) Per evitare perdite, si consiglia di rimuovere ogni strumento dalla placchetta solo quando lo si debba utilizzare immediatamente.

3) Attenzione ad utilizzare il punzone ed il foro dello stesso diametro dello strumento.

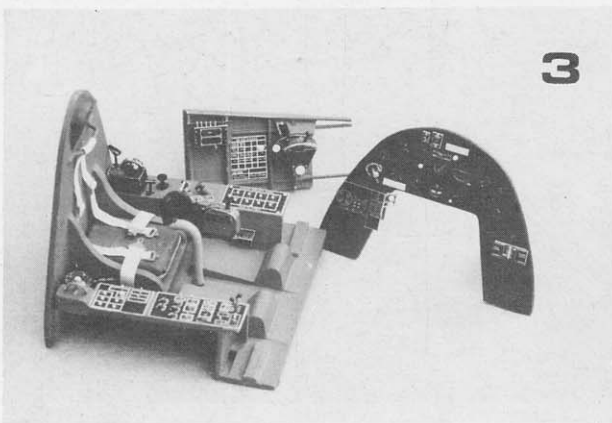
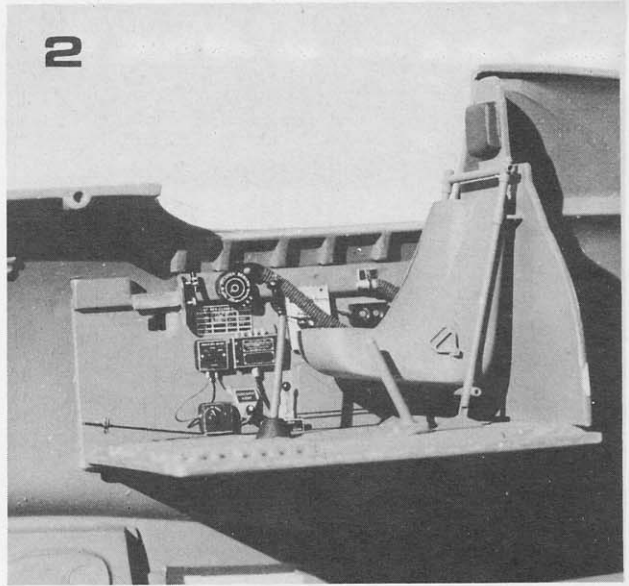
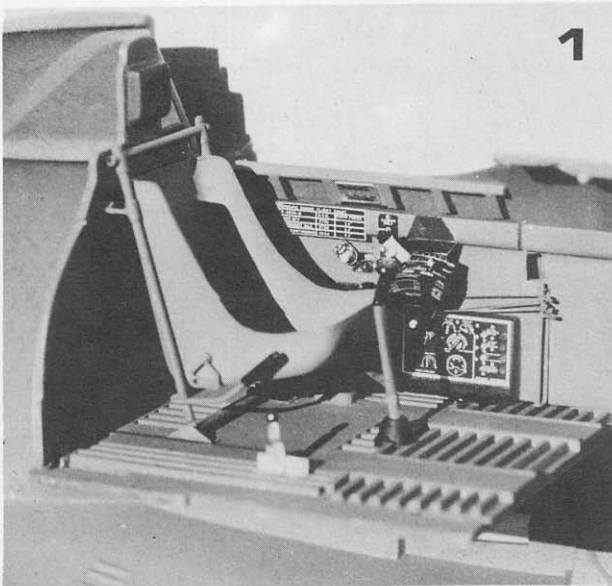
4) Attenzione a non danneggiare le estremità dei punzoni.

In ogni caso, allegato ad ogni set di punzoni vi è un foglio con le istruzioni (in inglese) per l'uso degli stessi.

matrice, serrandola tra esse, facendo in modo che lo strumento prescelto sia esattamente posizionato in corrispondenza del foro avente lo stesso diametro; quindi si utilizza il punzone con lo stesso diametro, inserendolo nella matrice e dando un colpo secco alla sua estremità, provocando così il distacco dell' "orologio". Alcune utili raccomandazioni:

1) Alcuni degli strumenti devono essere dipinti: per questo motivo nelle placchette vi sono alcuni punti trasparenti. E' sicuramente meglio compie-

a. z.



AMERICAN INSTRUMENTS

- 1) Come si può vedere dalle immagini, i risultati che si possono ottenere utilizzando i prodotti della Waldron sono decisamente notevoli e sicuramente fanno risparmiare un bel po' di fatica. Nelle varie immagini sono illustrati: abitacolo di un F4U-1D Corsair, modello Revell in scala 1/32, realizzato utilizzando i sets "American Fighters Instruments 1/32", "Corsair Cockpit Placards 1/32" e "Seat Belt & Shoulder Harness Buckles 1/32". (foto Waldron)
- 2) Le consolle laterali dell'abitacolo di un P-47 Thunderbolt, modello Revell in scala 1/32, realizzate utilizzando il set "P-47 Cockpit Placards 1/32". (foto Waldron)
- 3) Vista d'insieme dell'attrezzatura Waldron (punzoni, pellicole, ecc.) per ottenere riproduzioni in scala di strumentazione per aerei. (foto Varone)

USOTEMPO '81

Si è svolta a Roma nel Palazzo dei Congressi dal 3 all'8 novembre l'ottava edizione del Salone Nazionale Usotempo. Manifestazione che ogni anno riscuote un notevole successo di pubblico. Nell'ambito dell'Usotempo si è svolta, come sempre, la mostra-concorso organizzata dal Centro Romano dell'IPMS e intitolata a Giorgio Licitra.

Anche questa volta dunque i modellisti romani e del centro Italia hanno avuto modo di riunirsi e confrontare il proprio lavoro esponendolo al tempo stesso al giudizio e allo interesse di un pubblico quanto mai eterogeneo. Si è calcolato infatti che in alcuni giorni i visitatori al "Salone" abbiano superato le centomila unità.

I concorrenti-espositori, che in questa edizione hanno presentato lavori particolarmente interessanti, erano notevolmente diminuiti rispetto alle passate manifestazioni, diminuzione che se ha presentato aspetti negativi come l'impossibilità di selezionare una categoria "Aerei Junior" per il ristretto numero di concorrenti più giovani, ha influito positivamente nella qualità media dei modelli esposti. Si sono potuti ammirare infatti dei veri e propri "capolavori" co-

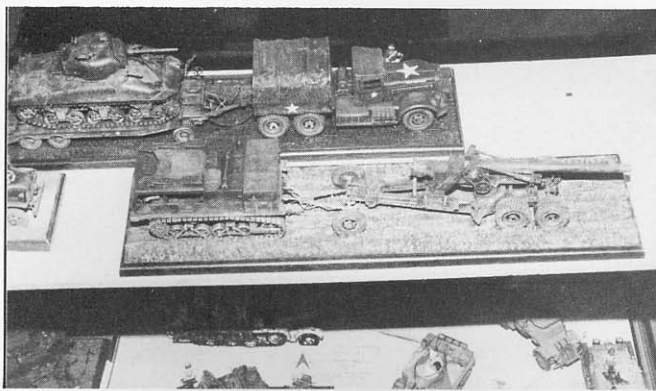
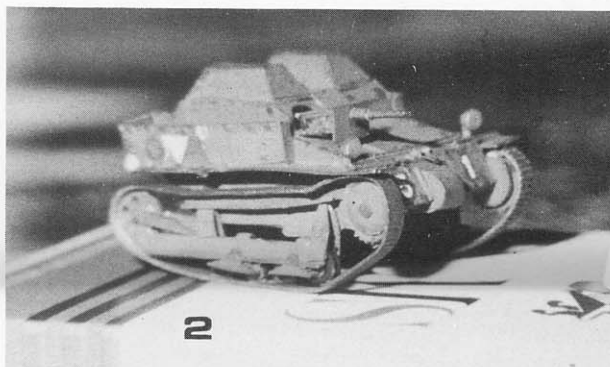
me: il Me.163 B-1 di Pelloni, il P.47 in scala 1/144 di Giliberti, il notevolissimo Diamond-Rogers di Villa o come l'ufficiale dei Panduri di Dell'Otto.

L'aumentata qualità dei modelli esposti è stata avvertita positivamente anche dai visitatori della mostra, passeggiando tra il pubblico ho potuto infatti "raccogliere" molti commenti favorevoli anche in rapporto agli anni passati. Non è mancato del resto l'interesse dei giovani non modellisti che oltre ai modelli esposti hanno potuto vedere anche alcuni "esperti" al lavoro in diverse fasi di costruzione. Risultato di propaganda al modellismo senz'altro benefico in un momento in cui il modellismo stesso sta attraversando un periodo di crisi, l'effetto positivo di questo tipo di manifestazione si è potuto verificare con il notevole numero di scatole di montaggio acquistate negli stands sottostanti al salone della mostra e in un crescente interesse per l'IPMS che mi auguro possa portare a nuove iscrizioni. Un appuntamento quindi alla prossima edizione del trofeo di Plastimodellismo "Giorgio Licitra" che si terrà il prossimo anno.

1 L'incredibile modello di P-47 "Thunderbolt" realizzato da Alessandro Giliberti in scala 1/144. Gli interni dell'abitacolo sono super-dettagliati (cruscotto, pedaliera, cinghie, collimatore, etc.) e sono stati aperti i pannelli alari per mostrare armi e nastri di colpi. (foto Eaglet)

2 Uno dei più simpatici fra i modelli esposti, si tratta di un carro veloce CV-29 Carden Loyd realizzato in scala 1/72. (foto Eaglet)

Con questo splendido modello di Diamond M-20 e rimorchio M-9 con carro Sherman danneggiato Emanuele Villa si è aggiudicato il 7° Trofeo "Giorgio Licitra". Premio meritatissimo se si pensa che i soli "sanpietrini" della base sono stati realizzati uno per uno con...dei "quadrucci per brodo"! (foto Eaglet)



■ Approfittiamo della disponibilità di un pò di spazio per pubblicare una bella foto dell'addestratore AERO L-39 ALBATROS cecoslovacco inviatoci dal nostro socio Gregory Pek: ricordiamo che se qualcuno fosse interessato a fare un articolo su questo velivolo abbiamo a disposizione la necessaria documentazione.

UGO RAMPELLI

Crociera atlantica Italia-Brasile 1930-1931

Conseguenze e sviluppi



S.T.E.M.-MUCCHI - MODENA

PREZZO DEL VOLUME LIRE 10.000