



# IL NOTIZIARIO

---

**VOL. 14 NO. 1 - 1983**

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

## RICORDO DI GIORGIO

Il 9 novembre 1982, a soli 52 anni, è deceduto GIORGIO BENVENIGNU' titolare della ARTIPLAST, la prima ditta italiana produttrice di modelli in plastica.

Nato il 5 maggio 1930 Benvegnù entrò in Aeronautica come Aviere Volontario Motorista prestando giuramento nel dicembre 1950 presso il Comando Scuola Specialisti A.M.di Caserta, il 28 agosto 1951 fu destinato al 5° Stormo C.T.nell'Aeroporto di Vicenza e promosso Aviere Scelto il 20/2/1952 a Villafranca dove rimase sino a quando fu collocato in congedo illimitato dal 15 febbraio 1956.

Questo "contatto" con l'aviazione lasciò un segno indelebile nella sua vita e non abbandonò mai l'A.M.I.e i propri commilitoni neanche nella vita privata.

Lo conobbi nel 1966 dopo aver acquistato un modello Artiplast nel negozio che frequentavo.Gli scrissi dandogli alcuni suggerimenti e da allora inizio un'amicizia che solo la sua dipartita ha purtroppo troncato.

Giorgio fu precursore nel capire l'importanza dell'I.P.M.S. e a inserire nella scatole Artiplast un talloncino che annunciava la futura fondazione di una branca italiana dell'associazione.L'iniziativa fruttò innumerevoli risposte e da esse nacque il nucleo dei fondatori dell'attuale IPMS-ITALY. Di mente e attività letteralmente vulcaniche non stava mai fermo e ritengo lavorasse 25 ore su 24 al giorno.Ogni volta che ci si incontrava al Salone del Giocattolo di Milano, o a Modena oppure passavo io da Chirignago aveva in serbo nuovi progetti, altre iniziative.

I suoi "kits" li creava dal vivo e di persona scavando a mano nel guscio dello stampo con attrezzi di fortuna.Solo chi lo ha visto all'opera poteva rendersi conto delle difficoltà che aveva incontrato quando ancora le tecniche moderne non esistevano(la Supermodel, l'Italieri, la ESCI, nacquero molti anni dopo) eppure il suo Savoia Marchetti SM.79, per non parlare del Fiat G.55, Macchi 202, MB-326, M.C.72 tutti in scala 1/50) e tanti altri acquistati in stampo e poi modificati (C.R.42 e G.91 Plastic Toy, gli ex-Merit SE.5, Camel, etc.) sono



ancora richiesti in tutto il mondo e a livelli amatoriali come rarità ! Solamente negli ultimi anni il suo cuore, non riuscendo a reggere il ritmo impostogli dalla mente, aveva cominciato a perdere colpi e Benvegnù dovette ridurre l'attività.

Caro amico ! Ricordo ancora la tua voce con l'inflessione veneta così simpatica mentre discutevamo per le decals dello SVA o le possibilità di penetrazione sul mercato americano. Quanti giorni felici a parlare del nostro hobby.

Io e tutti coloro che ti conobbero sentiremo la tua mancanza e sempre ti ricorderemo con affetto.

Giorgio Pini

SI RINGRAZIA IL MAGGIORE GIANFRANCO DA FORNO DEL 313° GRUPPO P.A.N.PER IL MATERIALE INVIATOCI DA NOI INOLTRO A OGNI SO-  
CIO (CALENDARIETTI).

## IN REDAZIONE

MARCO MAI  
LORENZO LAZZARINI  
CARLO PECCHI  
ARMANDO ROSSI  
ALDO ZANFI

## IN COPERTINA

Bellissima immagine di un F-111C della RAAF, presa durante esercitazioni nell'Australia settentrionale nei primi anni '70. Si nota l'enorme superficie degli ipersostentatori Fowler a doppia fessura, come pure sono visibili moltissimi altri dettagli fra i quali il disegno delle walkway e della mimetizzazione. Questa è la configurazione classica di un F-111 in parcheggio e potrebbe essere un'ottimo spunto per un diorama. (RAAF via H. Margulies)

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S. - ITALY PER I PROPRI  
ISCRITTI - IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA  
- ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT -  
DIRETTORE RESPONSABILE: GIORGIO PINI  
AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI MODENA: N° 681 DEL 10/11/81  
Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni dell'autore e non necessariamente quelle della Redazione. Opinion expressed in signed articles are those of the author and not of IPMS-ITALY.  
I.P.M.S.-ITALY  
CASELLA POSTALE 182 - 41100 MODENA FERROVIA (ITALY)

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

LANCIA 3/RO.....	PAG. 1
DEWOITINE A' L'ITALIENNE.....	PAG. 7
REPUBLIC XF-103.....	PAG. 9
AARDVARKS FROM DOWN UNDER.....	PAG.18
BLERIOT XI.....	PAG.21

# LANCIA 3/RO

Qualche tempo fa, esattamente sul Notiziario Vol.11 N°1, scrisi un articolo sulla Lancia 3/RO, corredato di disegni in scala 1:35. Purtroppo allora ero molto più giovane e le fonti dalle quali trassi le tavole erano alquanto...incerte! Ora, grazie soprattutto all'interessamento di Pierluigi Moncalvo del Centro IPMS di Torino, sono venuto in possesso degli originali di fabbrica dai quali sono stati tratti i nuovi disegni in scala 1:35 e 1:76 che vedete qui pubblicati. Mi auguro che stavolta soddisfino i più pignoli, sia nel dettaglio che nella precisione. Rimandiamo comunque ai posteri l'ardua sentenza e passiamo quindi senza indugio a trattare il mezzo in questione.

Lo scoppio della seconda guerra mondiale (che non coincise esattamente con l'intervento italiano) sorprese le nostre Forze Armate in una fase di totale disorganizzazione. In particolare il parco autoveicoli era quanto mai eterogeneo e deficitario. Il fatto che quasi tutti gli autocarri derivassero da modelli civili comportava la trazione sulle sole due ruote (quando ci si renderà conto che la trazione integrale era condizione sufficiente, ma assolutamente indispensabile, per la rapidità del movimento sarà ormai troppo tardi) mentre d'altro canto mancava un mezzo con grosse capacità di carico. Per ovviare a questa deficienza la Lancia intraprese lo studio e la realizzazione di un proprio modello successivamente denominato "Autocarro Pesante Lancia 3/RO Tipo Militare". Dapprima il veicolo venne prodotto in due versioni: una con semipneumatici e l'altra con pneumatici. Ben presto, comunque, la prima soluzione venne abbandonata in favore della seconda, unificando quindi la produzione. Nel frattempo si era provveduto anche al potenziamento del motore che passava dagli originali 92 CV ai 93 CV. Il propulsore era prodotto su licenza Jumo e venne designato dalla casa italiana come "Lancia tipo 102". Questi era caratterizzato da una sagoma molto compatta unita ad una notevole potenza. Segno distintivo del camion erano il corto muso e la spiccata presenza del massiccio avvitatore ad inerzia, che lo rendevano riconoscibile da qualsiasi mezzo contemporaneo, Alleato o dell'Asse che fosse. In diversi esemplari (soprattutto a quelli sopravvissuti alla guerra e in uso nel periodo post-bellico nel ricostituito Esercito Italiano) il blocco frontale venne rimosso e sostituito da un più moderno sistema d'avviamento elettrico. Il Lancia 3/RO fu presente su tutti i fronti che videro combattere il soldato italiano e pur inficiato dalla trazione sulle sole due ruote posteriori diede ottima prova grazie principalmente alla elevata potenza del motore e alla grossa capacità di carico che permetteva il trasporto di qualcosa come 40 (quaranta) soldati completamente equipaggiati!! Data l'estrema versatilità, oltre che per usi campali generali il Lancia 3/RO fu spesso utilizzato come trasporto carri sia su rimorchio Bartoletti che direttamente sul cassone le cui ampie dimensioni permettevano l'agevole carico-scarico dei carri M e dei semoventi.

Fu in Africa Settentrionale dove se ne fece particolarmente uso, un territorio nel quale le distanze ebbero una notevole influenza sull'andamento delle operazioni belliche.

Dopo i tristi eventi del settembre 1943 la produzione di autocarri agli stabilimenti Lancia continuò per conto dei tedeschi e della R.S.I. Del resto sporadici utilizzi del camion erano stati fatti dagli Alleati in Africa Settentrionale, mentre i tedeschi all'atto dell'armistizio si erano impadroniti di tutti i mezzi disponibili e funzionanti dell'ormai disciolto Regio Esercito per utilizzarli contro i vecchi padroni. Documenti fotografici attestano l'uso di Lancia 3/RO come trattori per il famoso 8,8 cm. tedesco. In sostituzione dell'originaria cabina metallica i nuovi padroni dell'Italia ordinarono il montaggio della Einheits sia per economizzare sui costi di produzione che per uniformare tutto il proprio parco macchine alle direttive imposte dalla Wehrmacht. I mezzi della R.S.I. vennero prevalentemente impiegati quali veicoli per assicurare il rifornimento di generi di prima necessità alle popolazioni civili.

Di questi esemplari una buona fetta venne trasformata per l'alimentazione a gasogeno, in quanto il carburante era destinato prevalentemente ai reparti combattenti. Su questi versatili mezzi vennero realizzate diverse varianti, alcune omologate e di uso corrente, mentre per altre si trattava ne più o meno di modifiche campali.

Fra le prime ricordiamo la versione trasporto quadrupedi con sponde rialzate e ganci per appendere le pedane per lo scarico-carico degli animali. Vi era inoltre la possibilità di montare particolari tramezze onde evitare che le bestie si ferissero reciprocamente scalciando. Ricordiamo ancora l'officina campale (rimasta, sembra, allo stadio di prototipo) e la versione cisterna, con serbatoio da 5.000 l. per acqua. Una categoria a parte, che calcolo di descrivere al più presto, correte, redandola di appropriati disegni in scala, era quella degli autocannoni realizzati sul telaio del Lancia 3/RO. Furono installati cannoni da 90/53 (l'equivalente italiano dell'8,8 cm tedesco) e obici da 100/17, vecchi pezzi della prima guerra mondiale, ma ancora molto diffusi in seno al nostro Esercito. La prima realizzazione comportava una estesa modifica del pianale di carico dell'autocarro, mentre la seconda altri non era che un camion con sponde ribassate sul quale venivano montati, privi di ruote e scudatura, gli obici il cui affusto era assicurato mediante saldatura o inchiodatura ai longheroni del telaio. In totale furono costruiti circa 9.500 esemplari del Lancia 3/RO che rimase, come detto precedentemente, in servizio anche nell'immediato dopoguerra, quando fu sostituito nel 1948 dal più moderno Lancia 6/RO, meglio conosciuto col nome di Esatau. Di questi ultimi esistono ancora molti esemplari funzionanti e in regolare servizio presso il nostro Esercito.

Uno di questi, quale spaccio mobile, ha operato l'ottobre 1981 scorso nell'ambito delle operazioni in territorio alpino de-



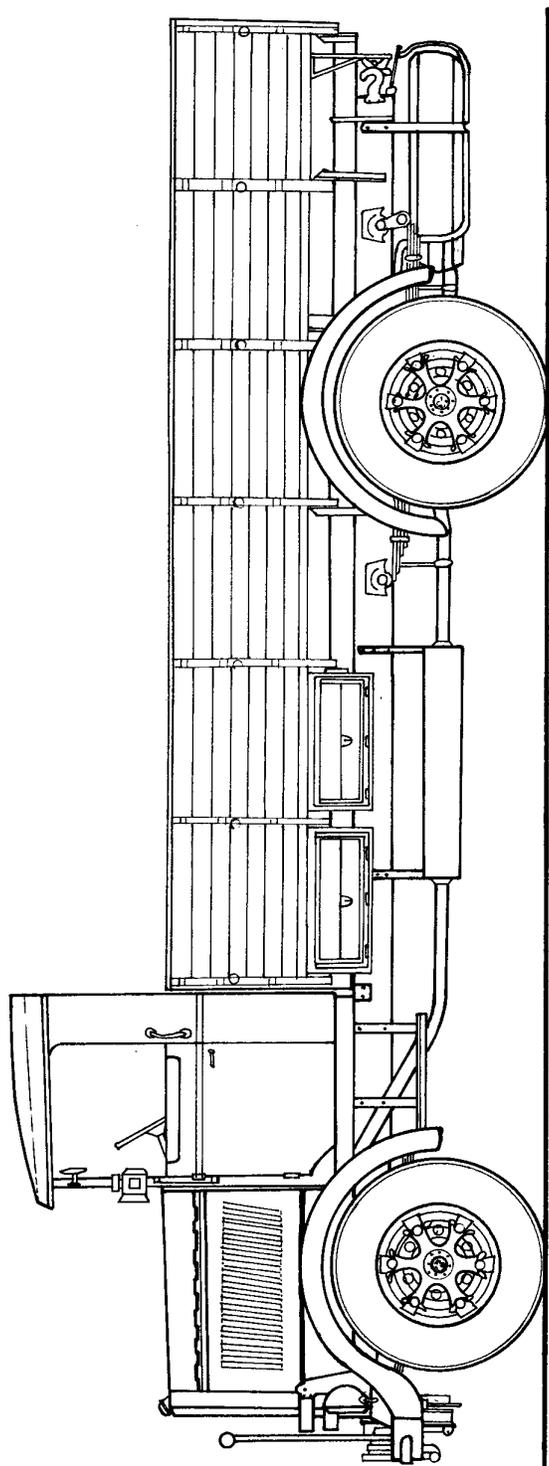
Una bella immagine di un autocarro Lancia 3/RO attualmente conservato al Museo della Cecchignola in Roma. Con molta probabilità si tratta di uno dei mezzi usati nell'immediato dopoguerra dal ricostituito Esercito Italiano. In molti esemplari, fra cui questo, furono infatti rimossi i massicci avvitatori ad inerzia, rimpiazzati da un più moderno, e meno faticoso, avviamento elettrico.

nominate "Autunno Tonante".Visto e fotografato con questi occhi!!!!Per concludere accludo i disegni di un rimorchio speciale Viberti per il trasporto carri M,che poteva essere agganciato al Lancia 3/RO,come ai più comuni trattori italiani dell'epoca.Ricordo infine che una ottima selezione fotografica su questo autocarro è stata pubblicata,a cura di B.Benvenuti sull'ormai defunta rivista Storia Modellismo,precisamente sui numeri B-1 & B-2 del 1978.Cercate di trovarli,se non li avete comprati a suo tempo,perchè ne vale veramente la pena specialmente per coloro che volessero intraprenderne la autocostruzione.Per i cenni modellistici al riguardo si può fare riferimento al già citato numero del Notiziario IPMS,oppure al volumetto edito dalla PSL per la penna di B.Quarrie

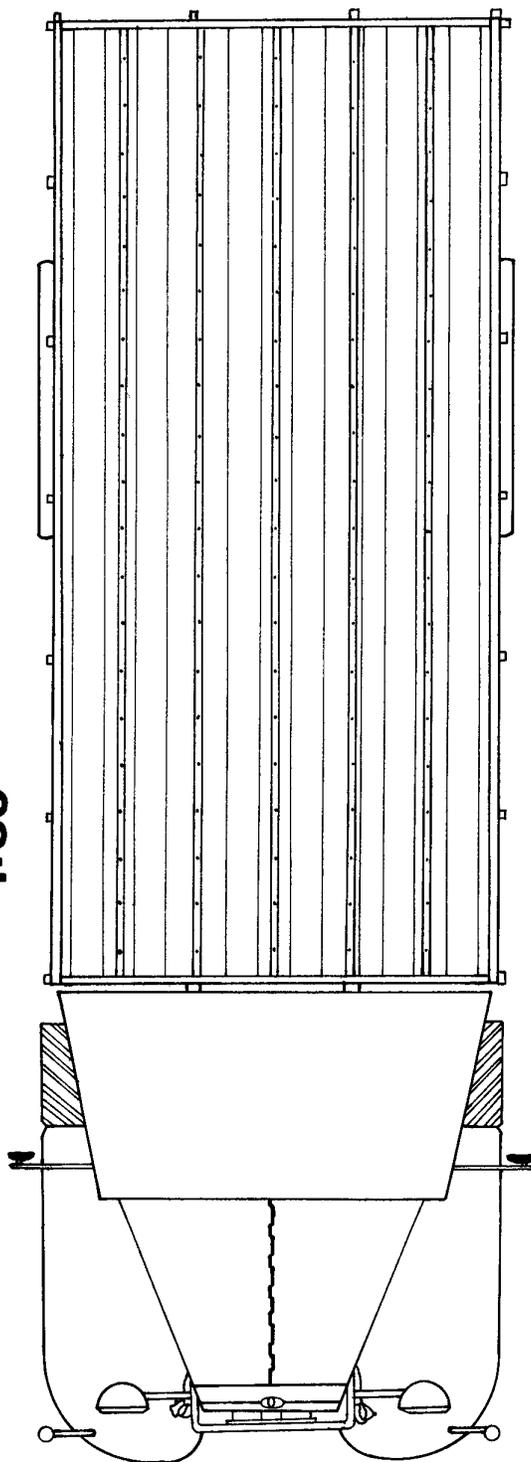
intitolato:Airfix Magazine Guide N°12 - Afrika Korps.Buon divertimento e buon lavoro a tutti !

**BIBLIOGRAFIA**

- B.Benvenuti-Storia Modellismo B1 & B2-Orion Editrice
- N.Pignato-Artiglierie e automezzi dell'Esercito Italiano nella IIa Guerra Mondiale-Albertelli
- G.Benussi-Semicingolati,motoveicoli e veicoli speciali del Regio Esercito Italiano 1919-1943-Intergest
- B.H.Vanderveen-Automezzi della IIa Guerra Mon.le-Albertelli
- A.Pirella-Modelli Militari N°6/1977-Editoriale Olimpia
- A.C.Harley-Centurion,rivista MAFVA-novembre 1981/N°59
- B.Quarrie-Airfix Magazine Guide 12-Afrika Korps-PSL



1:35



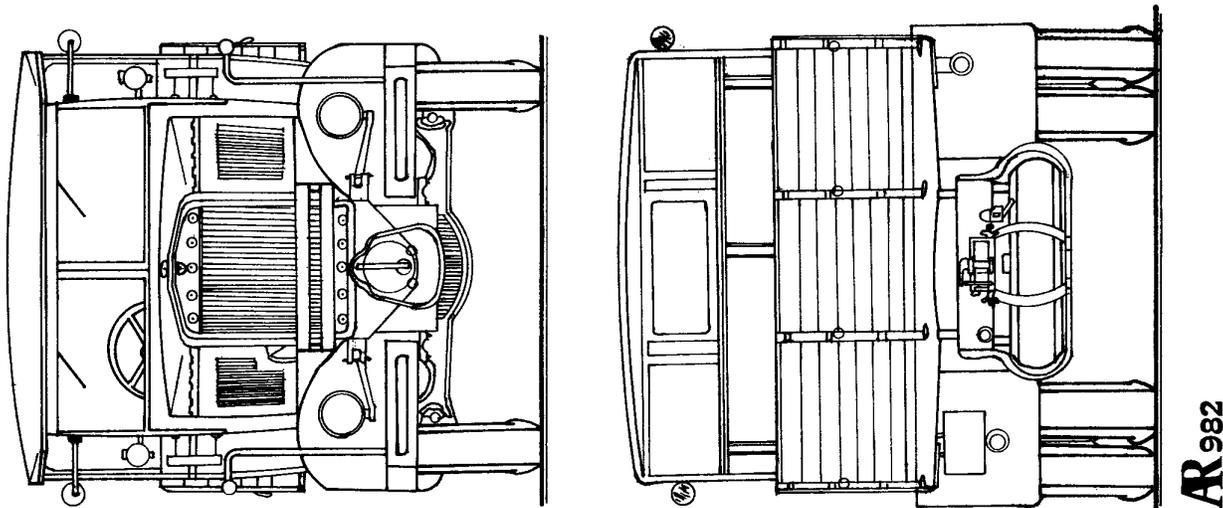
© IPMS-Italy

Lancia 3/RO tipo militare 1940

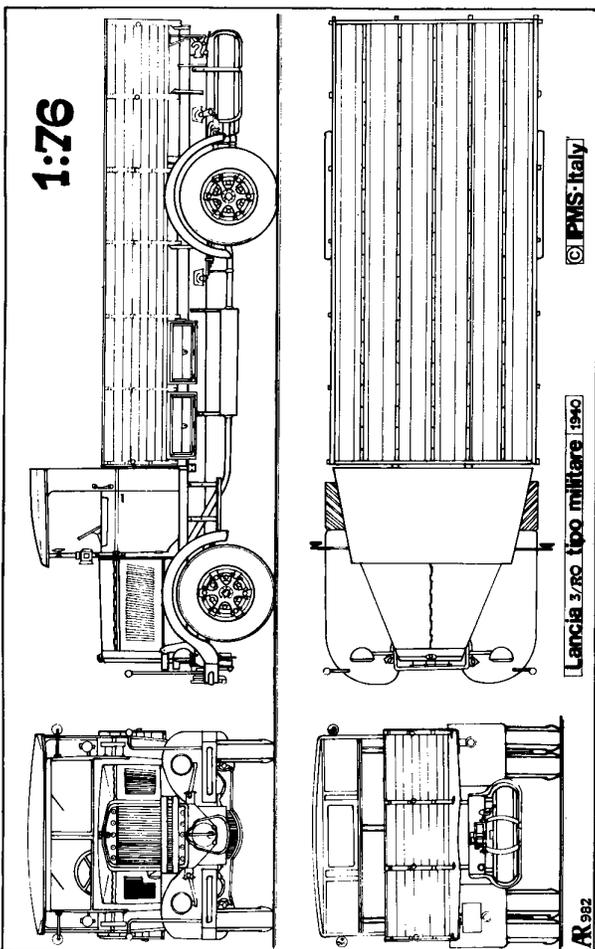
**RINGRAZIAMENTI**

Intendo in questa sede ringraziare tutti coloro che hanno contribuito affinché questo articolo vedesse la luce. Un grazie particolare all'amico Pierluigi Moncalvo dell'IPMS Torino per aver fornito gli originali da cui sono state tratte le tavole allegate all'articolo. Giorgio Costa dell'IPMS Firenze per le riduzioni dei disegni. Tutto il gruppo di Modena per l'incoraggiamento ed infine i sig. Chistè e Morari di Trento per l'aiuto prestato nel reperimento di foto e manufatti d'epoca che molto hanno contribuito al risultato finale.

ARMANDO ROSSI  
I.P.M.S. MODENA



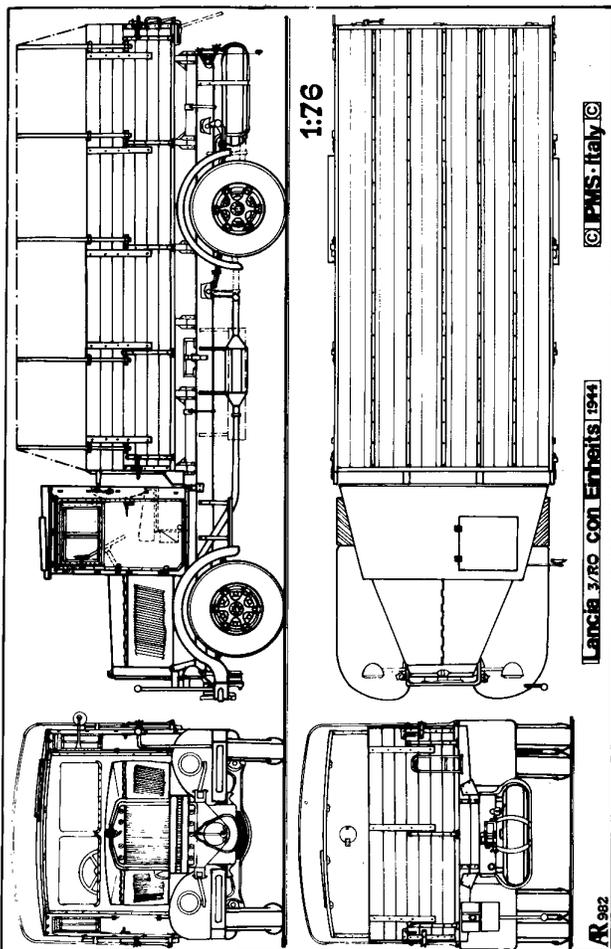
**AR 982**



© I.P.M.S. Italy

Lancia 3/70 tipo militare 1940

**AR 982**

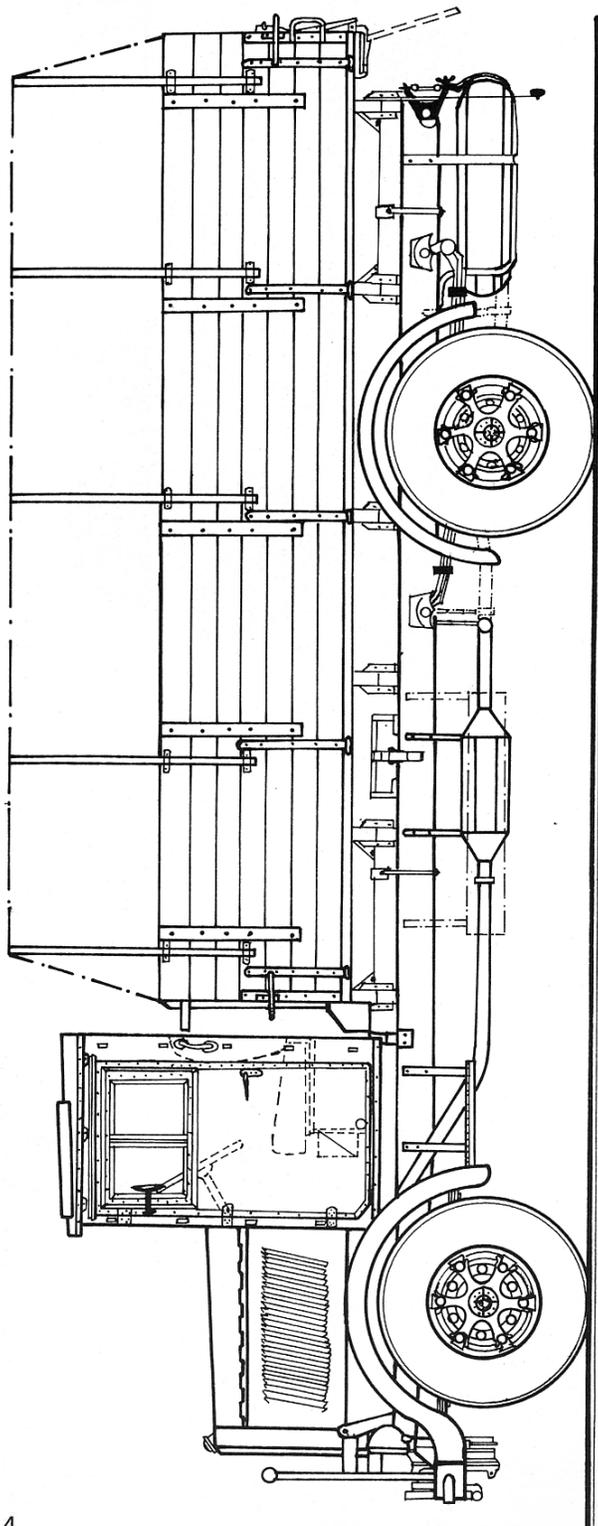
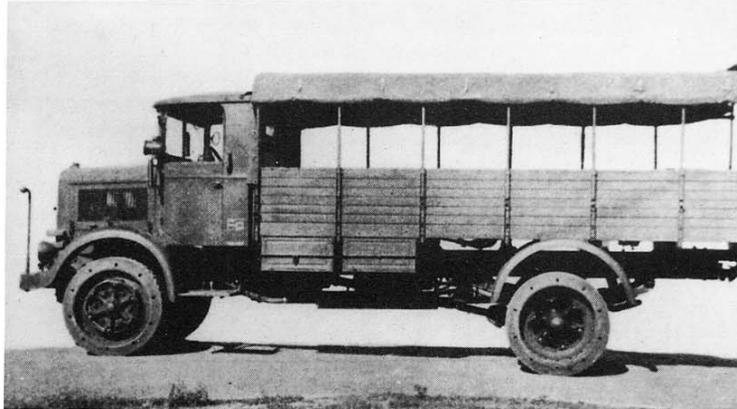


© I.P.M.S. Italy ©

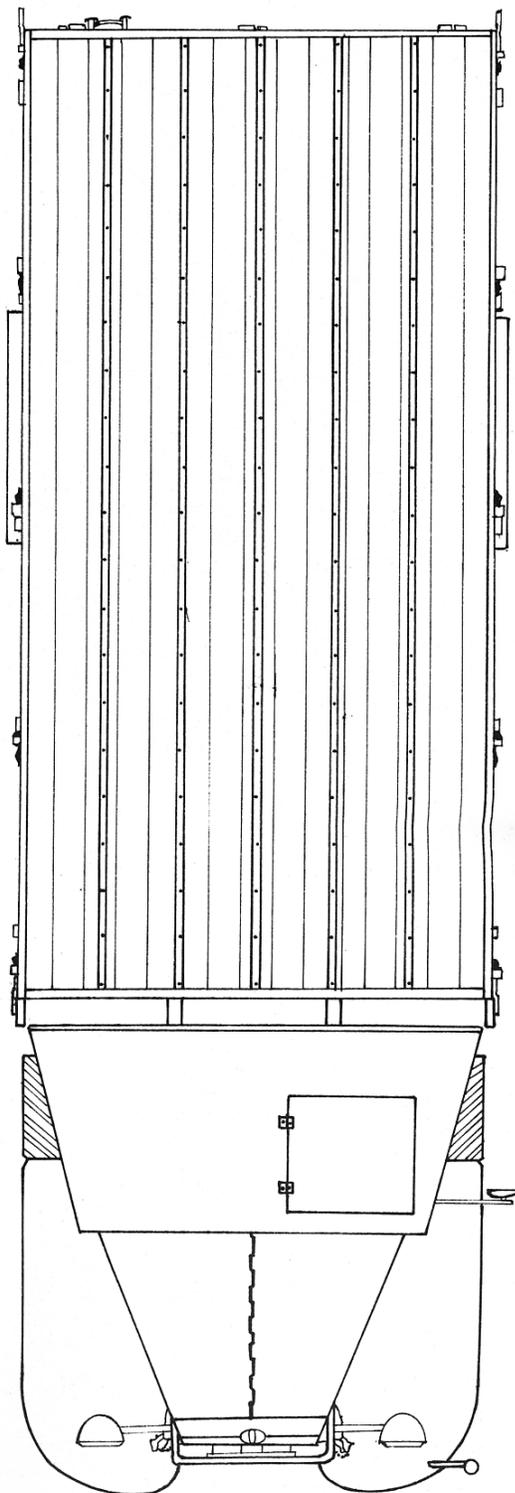
Lancia 3/70 con Emheits 1944

**AR 982**

Uno dei primi prototipi del nuovo autocarro Unificato Pesante Lancia 3/RO, munito di semipneumatici, ritratto nel 1938. Capostipite di una prolifica famiglia che culminò nel 1943 nell'Esarò (a benzina), mentre nel 1946 apparve l'Esarò a nafta. Alcuni di questi autocarri operano tuttora con il nostro Esercito. (Foto N. Pignato)

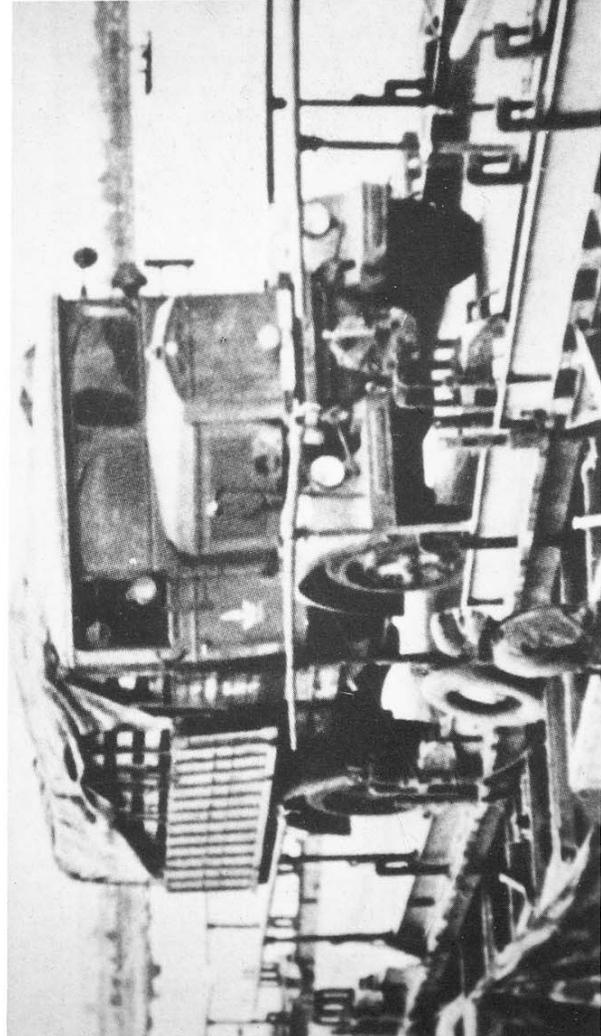


1:35



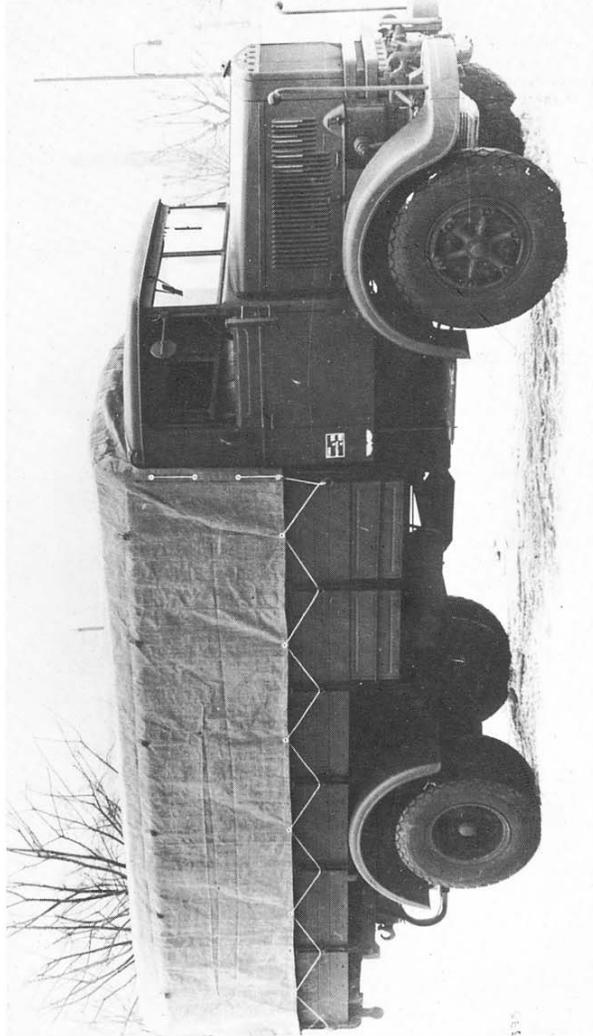
© IPMS-Italy ©

Lancia 3/RO con Einheits 1944

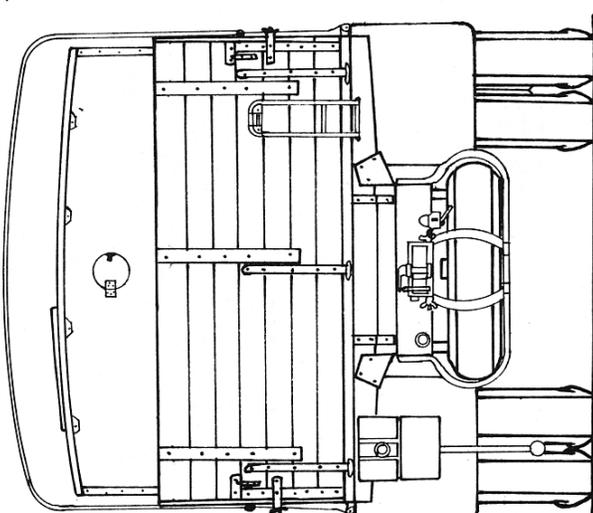
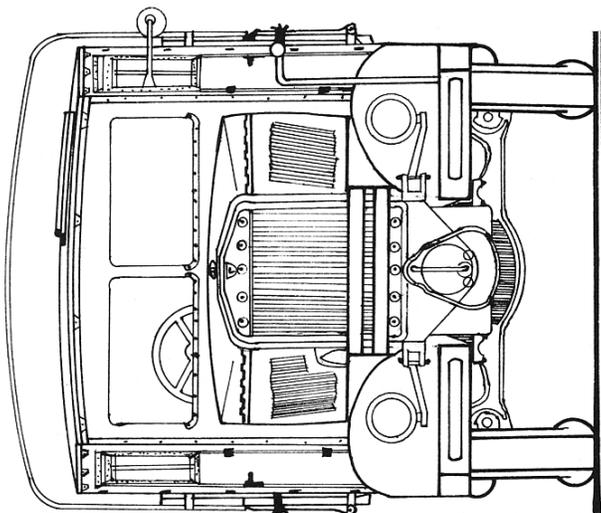


Un Lancia 3/40 impegnato nell'attraversamento del fiume russo Dnieper su di un ponte di barche costruite dal Genio. Notevole sulla portiera un disegno che rappresenta, con molta probabilità, il simbolo del Servizio Automobilistico dell'Esercito.

## AR 982

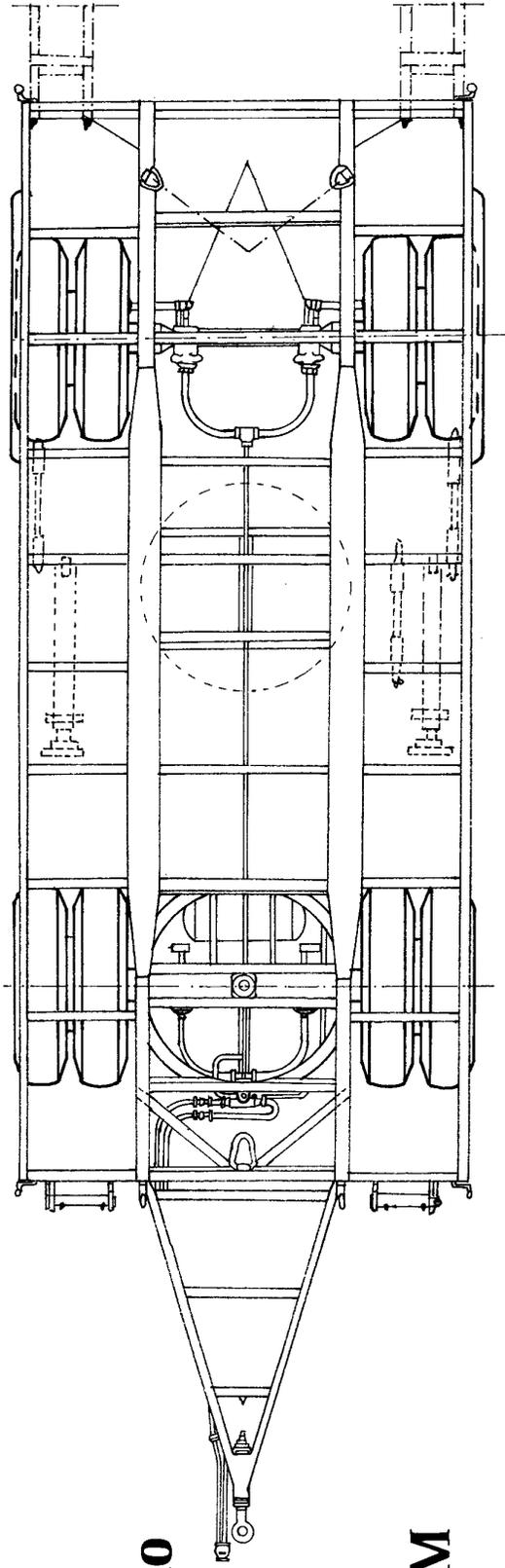
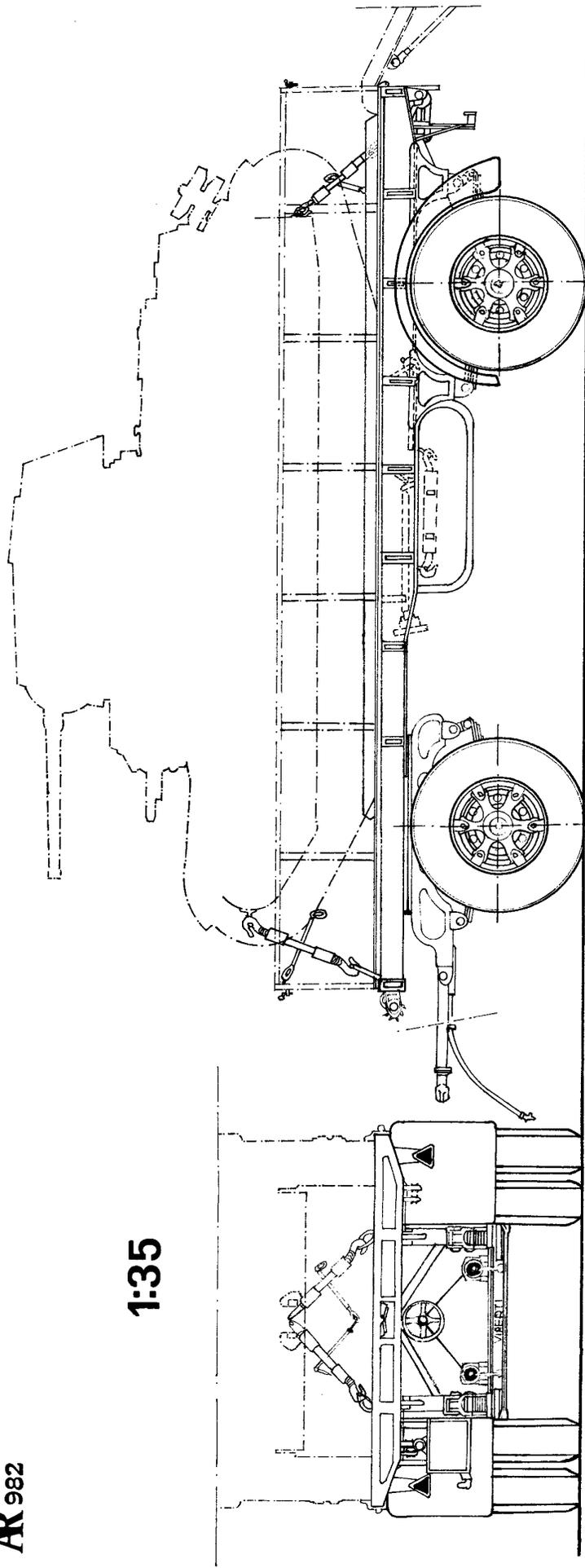


Ripubblichiamo volentieri questa bella immagine già apparsa nel Motzionario citato nel testo. Si tratta di un esemplare nuovo di fabbrica che permette di apprezzare le caratteristiche salienti di questo autocarro: il corto muso, il massiccio avvitatore ad inerzia, l'ampio cassone di carico posteriore che permetteva il trasporto di carri serie M !!!



**AR 982**

**1:35**



**Rimorchio**

**VIBERTI**

**per carri M**

# DEWOITINE À L'ITALIENNE

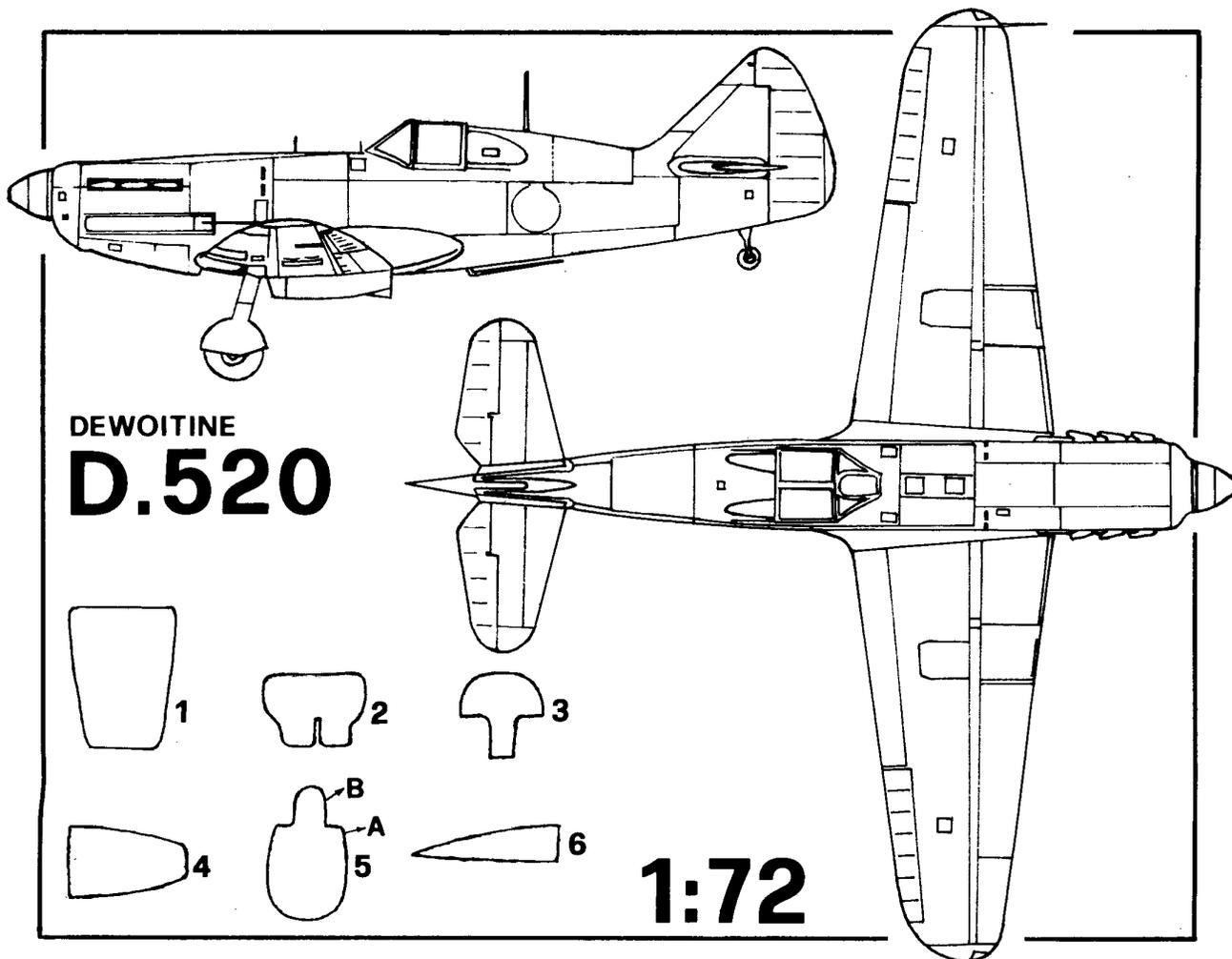
Per la realizzazione di un modello del Dewoitine D.520 non mi sembra ci siano molte possibilità di scelta; a parte il vecchio kit della Frog, che credo non sia più reperibile, non rimane altro che la scatola Heller.

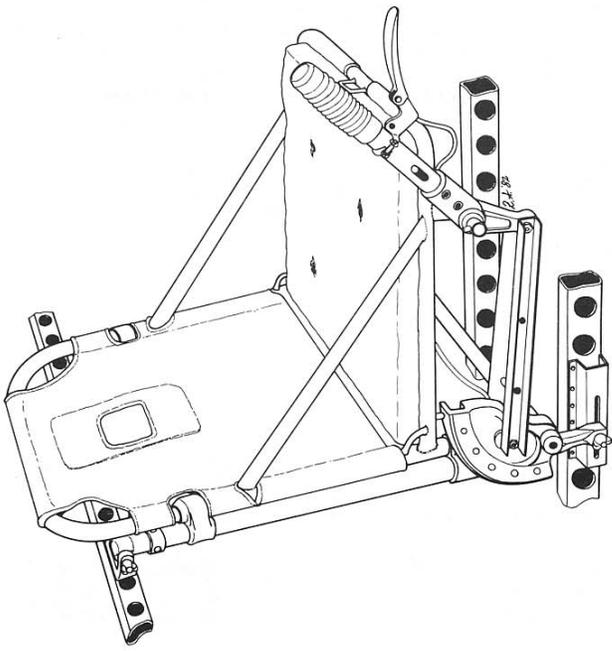
Il kit offerto dalla ditta francese è, a mio avviso, abbastanza buono; confrontato con i disegni allegati, che sono stati realizzati in base a disegni quotati in scala 1/50 inviati mi dall'amico Ermanno Molteni dell'I.P.M.S. di Bergamo, si può vedere che il profilo della fusoliera necessita soltanto di eventuali lievi correzioni e lo stesso mi sembra si possa dire per i piani di coda. Bisogna invece correggere le ali lungo il bordo di entrata, perché, a partire dalle scanalature delle armi verso le estremità, sono troppo strette. Prima di effettuare questa correzione si può montare la fusoliera, per la quale, volendo, si può dettagliare l'abitacolo in base alla documentazione riportata. Con del plasticard si può ricavare il pavimento: il supporto di appoggio per il sedile riportato sulle semiali inferiori dovrà quindi essere eliminato con un pò di lavoro di lima. Sul disegno sono riportate alcune sagome; la N°1 è appunto il profilo da riportare sul plasticard per ottenere il pavimento. A parte qualche ritocco gli altri profili possono essere usati per ricostruire le seguenti parti: superficie di appoggio dei piedi (2), posizionata rialzata rispetto al pavimento e che potrà essere più dettagliata in base alle foto; cruscotto (3); sezione posteriore al sedile del pilota (5); piano (4) perpendicolare alla sezione (5) posizionato posteriormente alla sezione stessa all'altezza della sezione (a); sagome per la struttura anticapottamento in corrispondenza delle sfinestrature posteriori (6) che poggiano con il lato più lungo sulla sagoma (4) e con il lato più corto sulla sagoma (5) interiormente al profilo (b). Il sedile dovrà poi essere completamente ricostruito in base al disegno pure allegato. A questo punto si possono montare le semiali superiori su quelle

inferiori; da una foto riportata da più testi (cito per esempio "Dimensione Cielo - Immagini D3", foto centrale a pag. 37) si può vedere che i pozzetti dei carrelli sono chiusi per cui sarà opportuno ricostruire i vani dei carrelli con striscioline di plasticard incollate lungo il profilo degli stessi, che serviranno da supporto per una successiva rifinitura con stucco. Per la correzione del bordo d'ingresso alare ho preso una strisciolina di plasticard di dimensioni opportune, piegata a V e incollata in modo da aumentare la larghezza di ciascuna semiala; il tutto va poi rifinito con stucco e carta abrasiva.

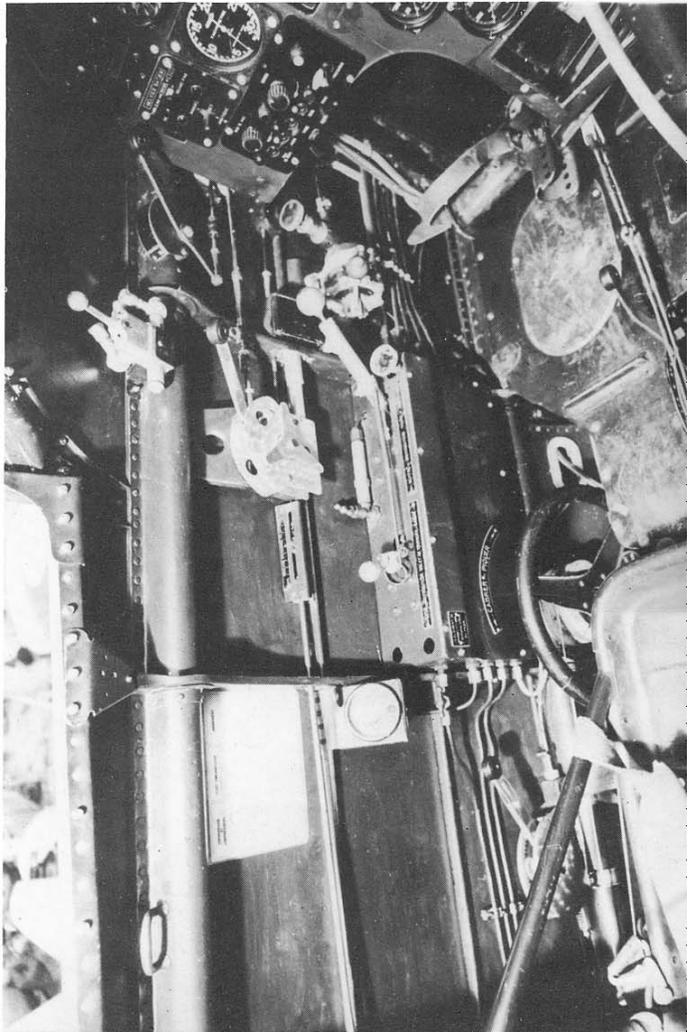
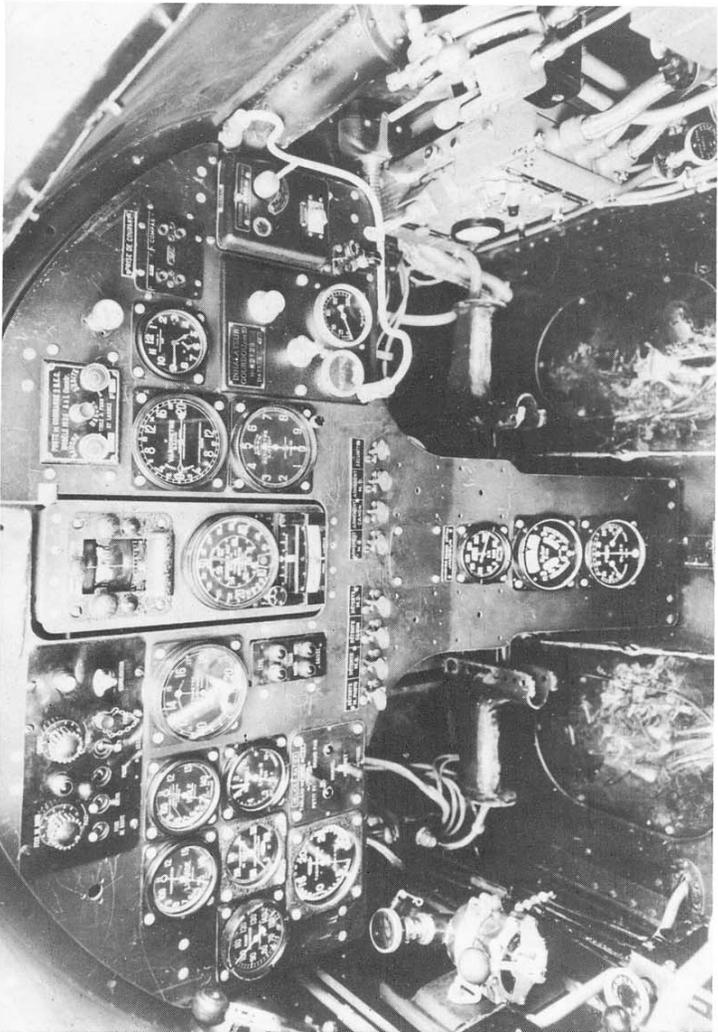
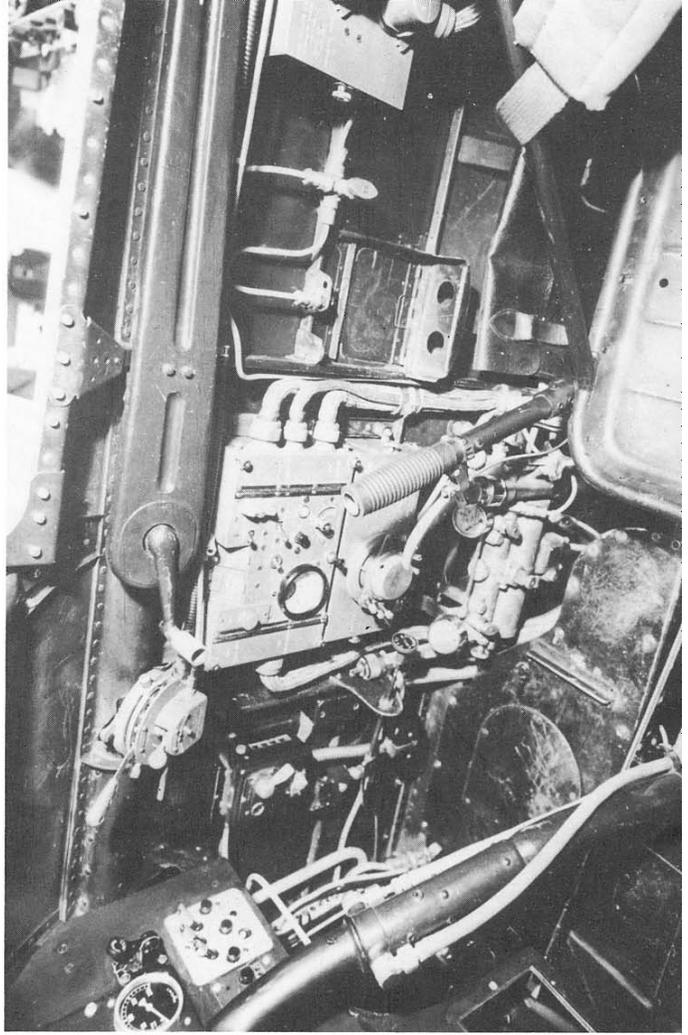
Altre piccole modifiche sono la ricostruzione dei portelli dei vani dei carrelli in tre parti (come si può vedere da documentazione fotografica), l'eliminazione del cannoncino sporgente dall'ogiva e l'inserzione di un opportuno disco forato di plasticard fra la base dell'ogiva e la fusoliera. Per quanto riguarda la colorazione degli interni tutte le fonti da me consultate concordano sull'uso del verde Humbrol HF2. Per la mimetizzazione ho scelto un soggetto insolito e cioè uno degli aerei nuovi di fabbrica portati direttamente dagli stabilimenti di Tolosa in zona operativa e presi in carico dal 161° Gruppo Autonomo Caccia (164a e 371a Squadriglia), con sede a Reggio Calabria, alla metà di giugno 1943. Questi aerei facevano parte di una ex-commessa tedesca ed al loro trasferimento in Italia prese parte anche la M.O.V.M. Gorrini (vedere per esempio foto N°150-151 di "Regia Aeronautica: Colori ed Insegne 1935-1943" ed. Intergest). La Sua testimonianza, raccolta dall'amico Molteni, porterebbe a confermare che i suddetti D.520 erano mimetizzati con camouflage tedesco nei colori 74-75-76, come già sostenuto sul "Notiziario" Vol. 10 N°2/1979 a pag. 7, su "Armée de l'Air" e su "Fanatique de l'Aviation" N°84 del novembre 1976. (A. de l'Air edito da Squadron/Signal Publications).

Qualche dubbio è stato però avanzato da parte dell'amico





Qui a sinistra e sotto, alcune interessanti immagini dell'interno dell'abitacolo del Dewoitine D-520, mentre a destra è raffigurato il seggiolino dello stesso. (foto via Riccardo Trotta, I.P.M.S.Firenze; disegno di Aldo Zanfi, I.P.M.S.-Modena)



Ugo Biasini socio I.P.M.S. di Trieste circa l'applicazione di questo tipo di mimetizzazione operativa della Luftwaffe su macchine che, come i D.520, erano per i tedeschi adibite a compiti di seconda linea. Notizia, a mio avviso molto interessante, raccolta ancora da Molteni, è che alcuni D.520 erano mimetizzati completamente in grigio chiaro (probabilmente Grigio Azzurro Chiaro): questo fatto sembrerebbe confermato dalle foto in bianco e nero del D.520 della 371a Squadriglia che appare su "Regia Aeronautica e Armée de l'Air"; parte terza - "Documenti Aeronautici" N.20, ed. Bizzarri a pag. 171. L'aereo in questa foto appare verniciato infatti con un colore molto più chiaro del fondo del fascio di fusoliera e della divisa stessa dell'ufficiale che lo sta ispezionando. Per quanto riguarda le insegne ho riportato solo la croce di coda (ottenibile dalle decals della scatola dipingendo la croce bianca sul tricolore francese e ritagliandola dopo, oppure modificando le croci bianche per il BR.20 del foglio decals Supermodel D103) e la fascia bianca in fusoliera: insegne che penso l'aereo portasse durante il suo trasferimento in Italia. L'applicazione di altre insegne mi sembra in generale un po' dubbia. Da documentazione fotografica, solo il suddetto aereo della 371a Squadriglia reca il fascio in fu-

soliera, mentre i fasci alari sono visibili solo sull'ala inferiore del D.520 distrutto nella foto citata per l'interno del vano carrelli. Ho poi applicato il numero di squadriglia 164 in rosso sulla deriva, ma la presenza di questo contrassegno rientra nel campo del probabile. Per montare la capottina in posizione aperta ho segato il parabrezza ed ho ricostruito la parte scorrevole all'indietro con acetato trasparente piegato a caldo con l'asciugacapelli, dopo averlo fissato con nastro adesivo al pezzo equivalente del kit, facendo attenzione a tenere l'asciugacapelli a debita distanza per non ammorbidire il pezzetto del kit, che può servire più volte se il primo tentativo (come a me) non riesce.

Si ringraziano i soci ed amici Ermanno Molteni ed Ugo Biasini, la cui collaborazione è stata fondamentale per la stesura di queste note.

RICCARDO TROTTA  
I.P.M.S. FIRENZE

# REPUBLIC XF-103

## LA STORIA

Il progetto XF-103 deve la sua origine alla specifica MX-1554 emanata dall'Air Force, attraverso la quale veniva richiesto un intercettore ogni tempo con armamento consistente di 6 missili aria-aria Hughes GAR-1 Falcon e di 36 razzi FFAR da 2.75 inch (70 mm.) per impiego aria-terra.

I progetti presentati furono sei, di cui ben tre della Republic, che proponeva tre diverse configurazioni.

Nel settembre 1951 fu dichiarato vincitore, e designato ufficialmente F-102, il progetto della Convair, che avrebbe dato origine alla ben nota famiglia dei Delta Dagger, e successivamente dei Delta Dart (F-106).

Una delle tre proposte Republic fu comunque considerata interessante per le avanzate soluzioni e per questo degna di un ulteriore sviluppo; l'Air Force destinò pertanto dei fondi per l'avanzamento del progetto e la realizzazione di due prototipi, cui venne attribuita la designazione XF-103. Tale proposta, la cui sigla interna Republic era AP-57, è illustrata in figura 1; come si può notare, l'aspetto esteriore dell'XF-103 era più simile ad un missile che ad un aereo, a causa della lunga fusoliera e delle corte ali a delta. Ma a caratterizzare decisamente l'aspetto del progetto erano la grande presa d'aria ventrale e soprattutto la grande finezza aerodinamica dovuta al fatto di avere rinunciato ad una capottina tradizionale e di avere annegato il compartimento di pilotaggio in fusoliera. Il pilota era alloggiato in una capsula che in caso di emergenza poteva venire eiettata verso il basso; la stessa capsula veniva usata come ascensore per l'ingresso del pilota in cabina.

La configurazione prevedeva inoltre ali ad incidenza variabile (come nella precedente realizzazione della Republic, l'intercettore XF-91 Thunderceptor).

Il motore prescelto era il Wright YJ67-W-1, sviluppato dal Bristol Olympus di cui la Curtiss-Wright aveva acquistato la licenza per gli U.S.A., ed era costituito da un turboreattore di tipo convenzionale e da un postbruciatore in grado di funzionare da statoreattore.

Il principio di funzionamento era il seguente: il turboreattore doveva essere utilizzato per il decollo, l'atterraggio e per tutte le operazioni fino a Mach 2; per velocità superiori il turboreattore veniva bypassato e messo in funzione lo statoreattore. Le prestazioni stimate per il motore erano di 22 mila libbre (10.000 Kg.) di spinta massima per il turboreattore + post-bruciatore, e di 30 mila libbre (13.600 Kg.) per lo statoreattore; la velocità massima prevista era di Mach 3. I problemi connessi con il riscaldamento alle alte velocità dovevano essere risolti con l'adozione di titanio (al posto del tradizionale alluminio) come materiale costruttivo per i

principali elementi strutturali. Ciò richiese un notevole sforzo per l'acquisizione di nuove conoscenze riguardo a tale materiale (tecniche di lavorazione, ecc.) praticamente mai impiegato fino ad allora in campo aeronautico. L'armamento era quello previsto dalla specifica MX-1554 ed era contenuto in appositi compartimenti in fusoliera. Queste erano le principali caratteristiche del progetto Republic al settembre 1951; dopo la decisione dell'Air Force fu iniziato un lungo programma di sviluppo del progetto che si sarebbe concluso solo con la cancellazione del programma, sei anni dopo. Il passo successivo nello sviluppo del programma XF-103 fu la realizzazione di un mock-up in metallo (cioè di un simulacro) nel marzo 1953. Le modifiche che nel frattempo erano state apportate alla primitiva configurazione sono le seguenti:

- rinuncia all'ala ad incidenza variabile e scelta di una nuova ala fissa con incidenza 0°
  - spostamento degli impennaggi di coda verso il basso, allo scopo di eliminare problemi di pitch-up (gli stessi che in seguito avrebbero afflitto aerei come l'F-101 e l'F-104)
  - rinuncia dell'installazione dell'armamento aria-terra (razzi FFAR)
  - allungamento della fusoliera e riduzione dell'apertura alare
  - adozione di un nuovo motore dalle migliori prestazioni (potenziali), il Wright YJ67-W-3/XRJ55-W-1 (si noti che al complesso post-bruciatore/statoreattore è stata data una specifica designazione)
  - adozione di un nuovo ugello di coda di sezione squadrata. Tutte queste modifiche si ritrovano nel mock-up, illustrato nelle fotografie ed in figura 2.
- Si noti che il mock-up non presenta alcuna soluzione al problema del sistema di visione in avanti per il pilota; infatti a quel momento non era stata ancora scelta definitivamente la configurazione del sistema anzidetto. A questo proposito, è interessante elencare i vari sistemi proposti e valutati fin dal 1951:
- la prima proposta prevedeva il cockpit annegato in fusoliera ed un meccanismo di sollevamento per consentire al pilota la necessaria visione in avanti durante le fasi di decollo e di atterraggio; essa venne scartata per le limitazioni che poneva durante tutte le altre fasi del volo e per l'intrinseca complicazione;
  - venne poi studiato un sistema di abbassamento del muso, simile a quello adottato per il Concorde, e scartato per gli stessi motivi del precedente;
  - fu poi considerata la possibilità di installare un sistema televisivo, con una piccola sporgenza per l'obiettivo (soluzione scartata per i rischi di malfunzionamenti del siste-

ma video);

- si pensò anche ad una capottina convenzionale con parabrezza a V, come nel Douglas D-558-II Skyrocket;
- ed infine si arrivò ad un sistema di visione a periscopio, che fu la soluzione prescelta per la ridotta penalizzazione aerodinamica che comportava.

Restavano comunque i dubbi sulle effettive possibilità di impiego del sistema di visione a periscopio; venne così iniziata una serie di test al sistema prescelto, che venne montato su di un F-84G Thunderjet (s/n 51-843, vedere Air Enthusiast 7 a pag. 204) opportunamente modificato per simulare il tipo di visione previsto per l'XF-103.

Nell'ottobre 1955 l'F-84G modificato volò dalla base aerea di Edwards (California) alla sede della Republic a Farmingdale, New York, dando una dimostrazione della bontà del sistema di visione adottato: nessun problema venne infatti riscontrato durante il volo di sette ore con quattro tappe intermedie. Ma il raggiungimento della configurazione definitiva dell'XF-103, illustrata in figura 3, richiese la soluzione di molti altri problemi e l'apporto di ulteriori modifiche: si notino, rispetto al mock-up del 1953, l'ulteriore aumento della lunghezza di fusoliera, l'adozione di una pinna ventrale (ripiegabile in decollo ed in atterraggio) per aumentare la stabilità alle alte velocità, l'aumento della capacità dei serbatoi di carburante, la scelta di una presa d'aria a geometria variabile e di un nuovo ugello di coda a sezione circolare, l'adozione di un carrello anteriore con doppia ruota anziché singola, l'installazione di freni aerodinamici e di paracadute-freno.

A ciò si deve aggiungere l'aggiornamento dell'elettronica di bordo e del sistema di armamento (prevista, in luogo dei 6 GAR-1, una combinazione di 2 GAR-3 o GAR-4 Advanced Falcon e di due missili a testata nucleare GAR-X). Qualche problema sorse a proposito dell'apparato motore, in quanto apparve ben presto chiaro che il Wright YJ67 non era in grado di fornire le prestazioni attese; la Republic studiò pertanto la possibilità di rimotorizzare l'XF-103 sostituendo il YJ67 con il

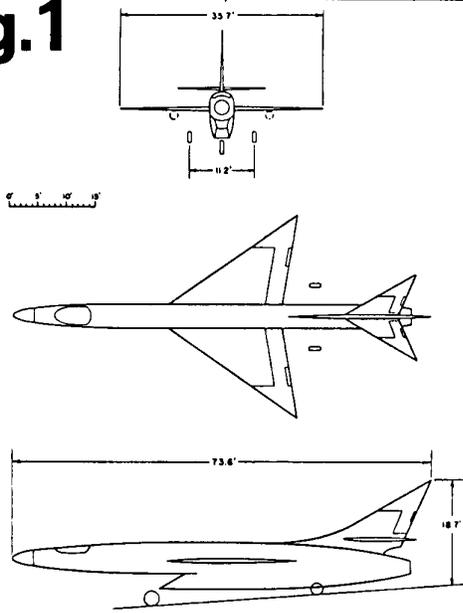
Pratt e Whitney J75 o con l'Avro Canada Orenda Iroquois (in particolare l'adozione di quest'ultimo avrebbe richiesto minime modifiche alla cellula). Venne comunque deciso di proseguire lo sviluppo dei prototipi utilizzando il Wright YJ67. Al luglio 1957 la costruzione del primo prototipo procedeva, ed il primo volo era previsto intorno al marzo 1959. Il 21 agosto 1957, con la costruzione del prototipo terminata al 95% ed essendo in vista ormai del montaggio finale, venne annunciata dall'Air Force la cancellazione del contratto adducendo a giustificazione di ciò ragioni di bilancio (leggi mancarza di fondi). Probabilmente però alla base della cancellazione sussistevano anche precise ragioni tecniche, quali dubbi sulla possibilità che l'aereo potesse offrire effettivamente le prestazioni stimate; inoltre la disposizione della presa d'aria immediatamente dietro il carrello anteriore doveva avere fatto seriamente pensare alla possibilità di frequenti danni al motore causati da ingestione di oggetti in fase di decollo. Infine, due mesi prima della cancellazione del programma XF-103 (giugno 1957) era partito un nuovo programma che prometteva di fornire un velivolo dalle prestazioni ancora migliori e dallo sviluppo più celere: il North American F-108. Ironia della sorte, neanche questo progetto ebbe successo, e fu cancellato nell'anno 1959, lasciando di sé solamente un simulacro in scala 1/1 (ma questa è un'altra storia...).

#### IL MODELLO

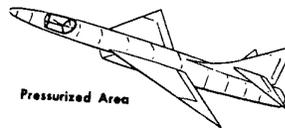
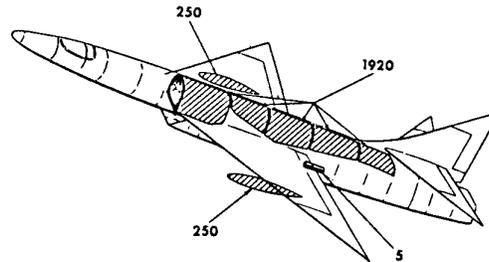
Poiché il prototipo dell'XF-103 non venne mai completato, al modellista interessato a riprodurre questo aereo non resta altra scelta che rivolgere la sua attenzione al mock-up del 1953, unico "oggetto" effettivamente prodotto nel corso del progetto. Ad agevolare tale scelta contribuiscono altri due motivi:

- il fatto che tutte le fotografie conosciute riguardano il mock-up in fase di allestimento;
- che proprio al simulacro dell'XF-103 è dedicato un kit in vacuform, prodotto dalla americana K.R. Models, che ho scelto come base di partenza per il mio modello.

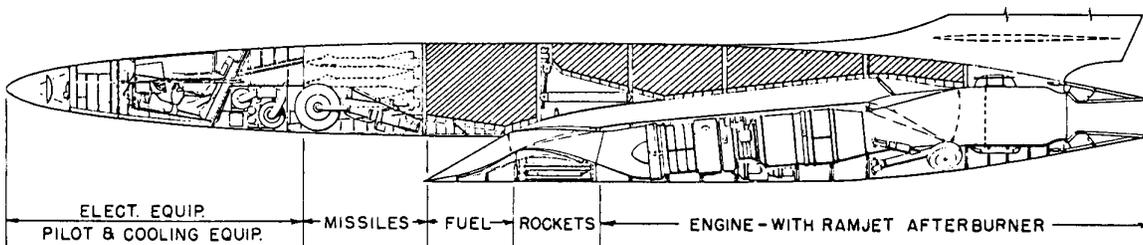
**Fig. 1**



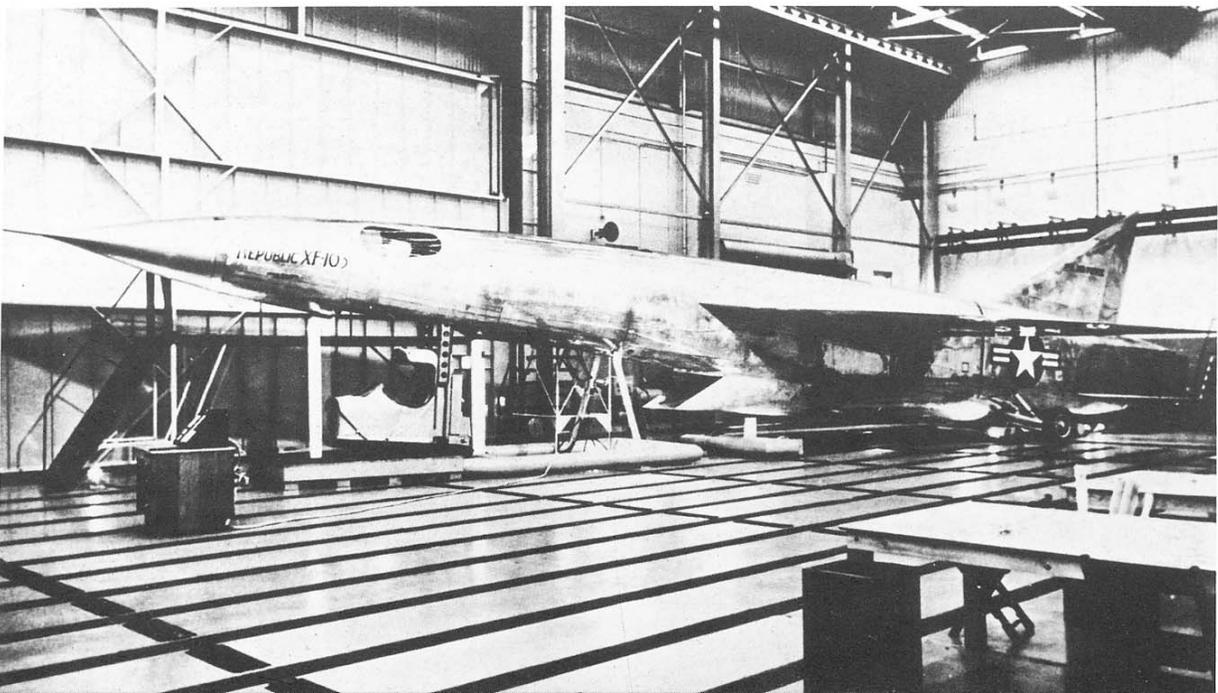
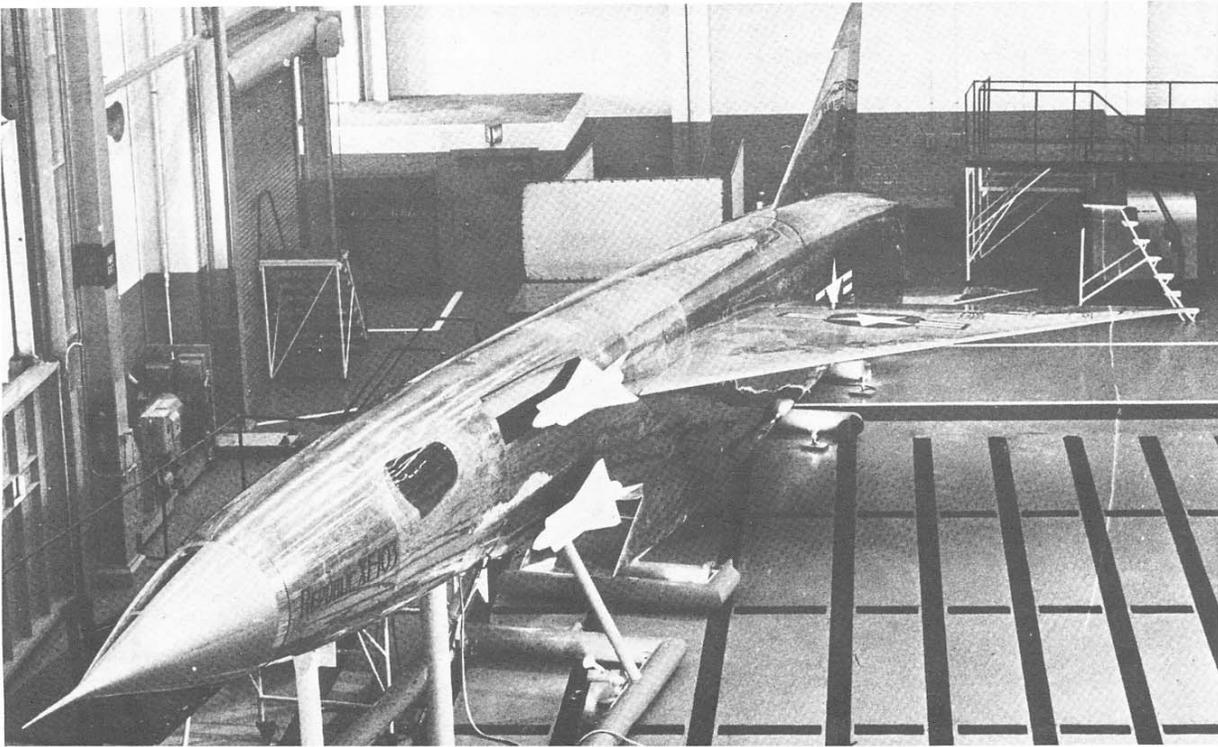
Wing Area ..... 401 sq ft    Wing Section ..... NACA 65A-003  
Aspect Ratio ..... 3.12    M. A. C. .... 179.3"



■ Fuel (Gal)    ☆ Water Alcohol (Gal)    ■ Oil (Gal)







Occorre subito premettere che si tratta di una produzione di tipo artigianale, nel complesso piuttosto rozza, anche se precisa nelle misure e nelle forme, che richiede un lavoro di costruzione notevole, ai limiti dell'autocostruzione, di molto superiore a quello richiesto dalla grande maggioranza dei vacuform tradizionali (quali ad es. i Rareplanes, i Nova, i Contrail, ecc.). Pertanto sconsiglio a chi non avesse una qualche precedente esperienza sui vacuform di fare con questo kit il suo primo approccio con questo particolare tipo di modelli e di tecniche di lavorazione.

A questo proposito, non volendo in questa sede dilungarmi sulla trattazione delle tecniche di base per il modellismo sui vacuform, consiglio tutti coloro che volessero saperne di più di procurarsi il libro "Scale model Aircraft from Vac-form kits" (autore Hugh Markam, editore Gresham Books) o il primo numero di Fine Scale Modeler (datato Spring '82) in cui c'è un interessante articolo sulla costruzione di kit in vacuform scritto da Mr. Richard Staszak, grande esperto nel campo nonché "boss" di una delle maggiori branche IPMS della California (in anteprima posso annunciare che dello stesso autore uscirà presto un volume interamente dedicato al modellismo in vacuform, edito da Kalmbach). Detto questo, si passa ora alla descrizione della costruzione del kit, che per comodità è stata suddivisa in 5 passi fondamentali.

### 1) Preparazione dei pezzi

E' questa la fase preliminare nella costruzione di ogni kit in vacuform, che consiste nel distacco dei vari pezzi della stampata e nella loro lavorazione.

Nel nostro caso i pezzi forniti sono le due semifusoliere, le 4 semiali, la capsula del pilota ed i timoni di profondità; particolare attenzione richiede la preparazione delle semiali che vanno lavorate fino ad avere un bordo "affilato" stile F-104.

### 2) Interni e chiusura della fusoliera

In questa fase le operazioni da fare sono:

- praticare nelle semifusoliere le aperture dei finestrini, dei carrelli, della presa d'aria, dello scarico di coda
- autocostruire il pavimento della capsula, gli interni ed il pannello strumenti, facendo riferimento alle fotografie
- autocostruire i pozzetti dei carrelli
- autocostruire il condotto dell'aria al motore
- autocostruire il condotto di coda.

Vanno inoltre predisposti i rinforzi per l'incollaggio delle due semi-fusoliere. A questo punto è possibile dipingere i vari pezzi, incollarli e chiudere le due semifusoliere; successivamente si incollerà il pitot (ricavato da sprue filato a caldo) e lo si racconderà con stucco alla fusoliera.

### 3) Ali e alettoni

Per quanto riguarda le ali, si tratta di:

- incollare a due a due le semiali ricavate nella prima fase, avendo cura di predisporre anche qui degli opportuni rinforzi interni
- realizzare e fissare alla fusoliera dei perni di plastica o di metallo, sui quali andranno ad inserirsi le ali
- procedere all'incollaggio delle ali ed alla relativa stuccatura.

Per quanto riguarda invece gli alettoni, ho preferito autocostruirli con del plasticard, anziché utilizzare quelli della stampata. Al termine di questa fase, una volta stuccato e cartavetrato il modello, andranno incise tutte le pannellature con un tagliabalsa affilato. Infine, una mano di fondo grigio consentirà la verifica delle stuccature e delle incisioni praticate.

### NELLA PAGINA A FIANCO

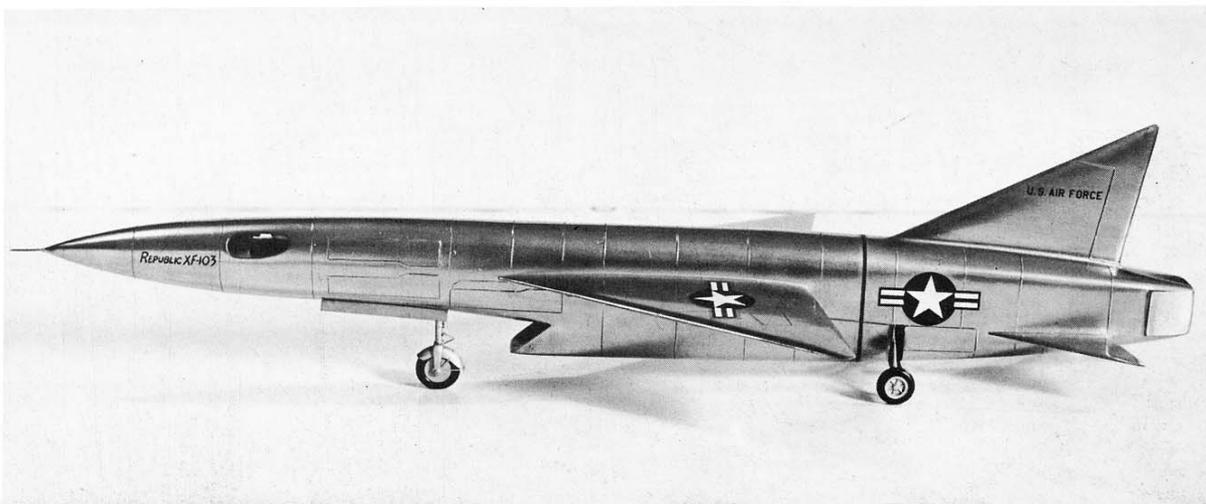
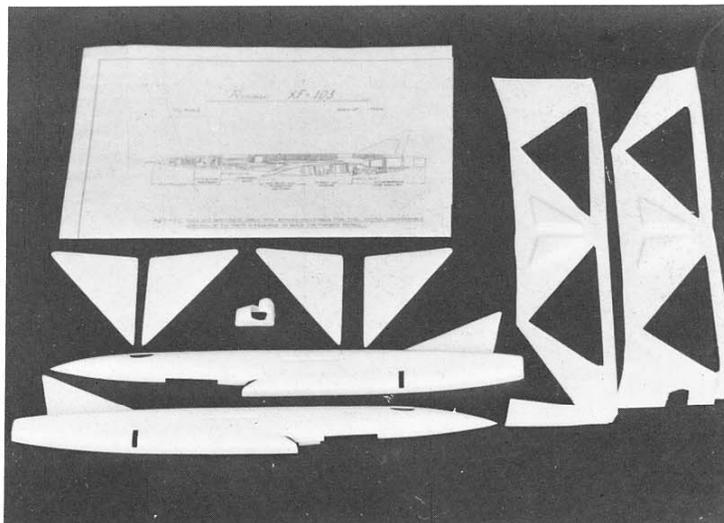
**IN ALTO** - Vista dell'F-84G-1-RE (s/n. 51-843) modificato con l'installazione del sistema di visione con periscopio previsto per l'XF-103. I vari test condotti con questo aereo in clusero un volo dimostrativo da Edwards AFB a Farmingdale, avvenuto il 21 ottobre 1955. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S.-Venezia)

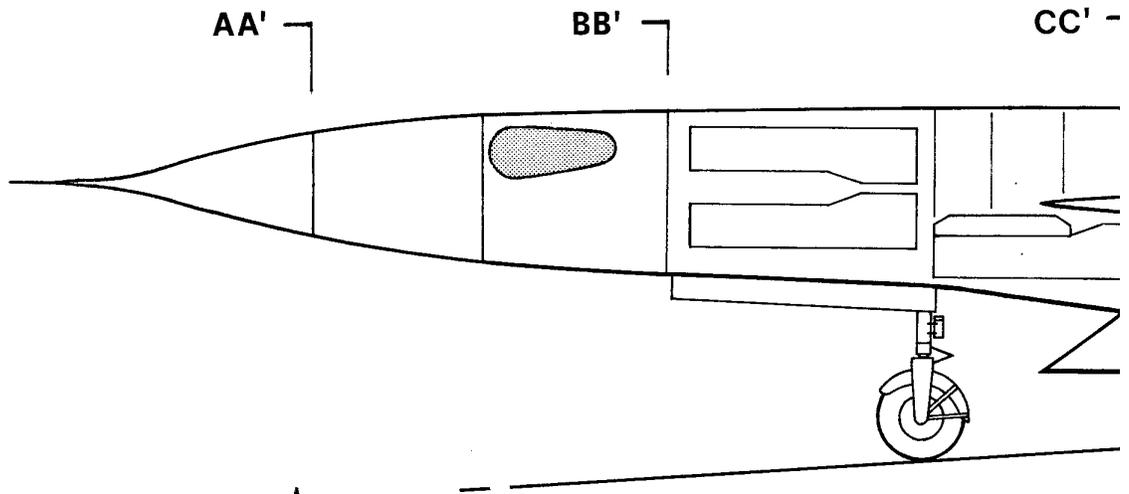
**AL CENTRO** - Vista del mock-up in corso di allestimento; si notino l'assenza dei carrelli e la presenza di una sola ala. 2 dei 6 missili Falcon sono in posizione di lancio. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S.-Venezia)

**IN BASSO** - Vista laterale del simulacro dell'XF-103; si notino l'installazione del carrello principale e la capsula di salvataggio in posizione abbassata, per l'ingresso del pilota nell'aereo. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S.-Venezia)

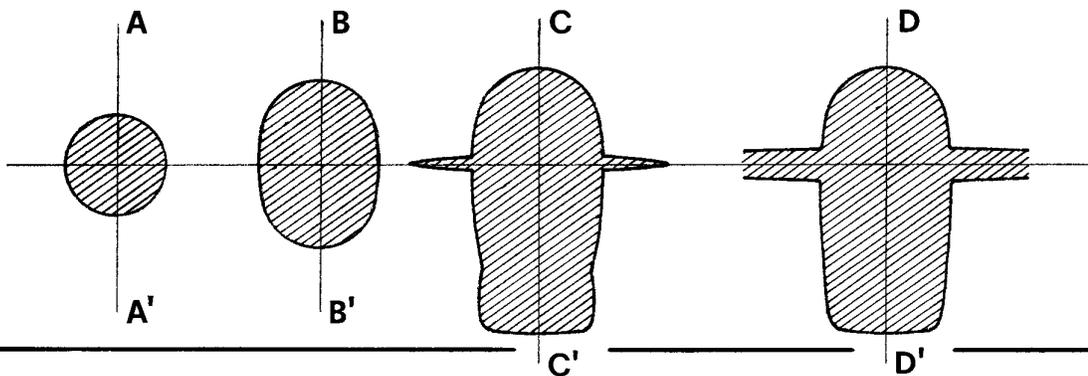
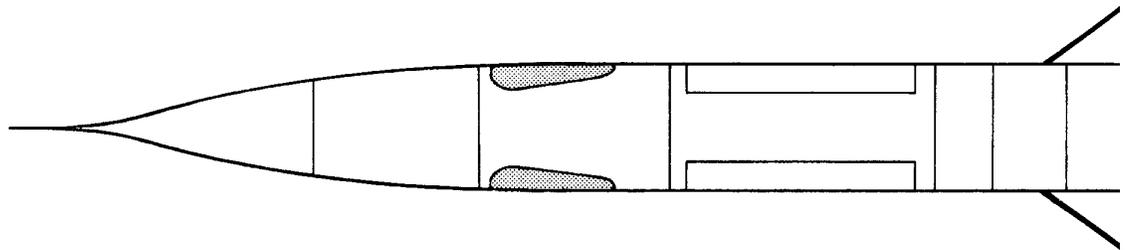
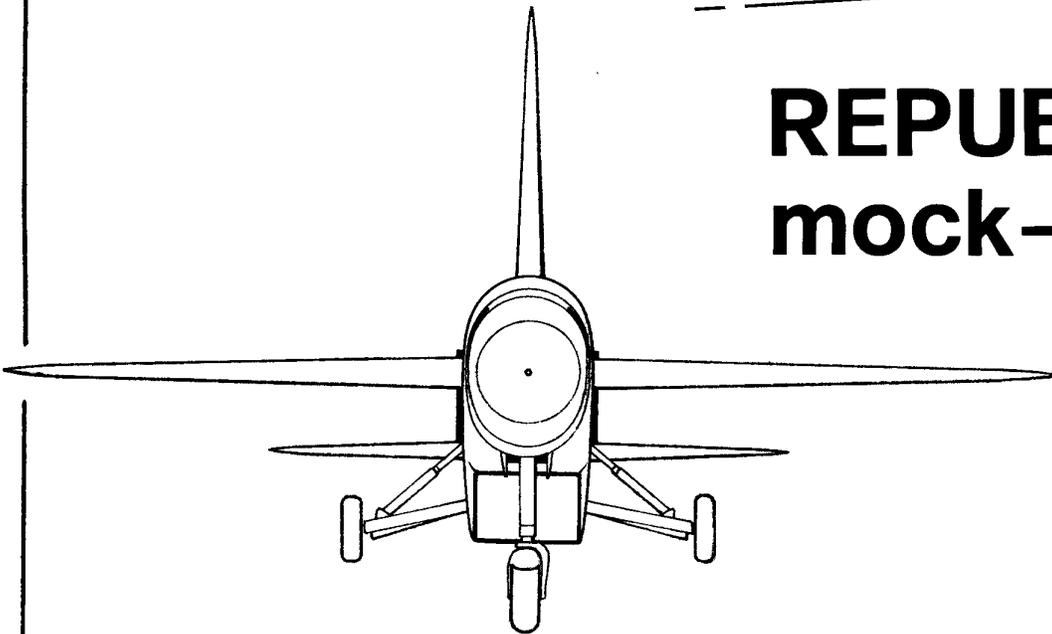
**A FIANCO** - I pezzi del kit in vacuform dopo essere stati staccati dalla stampata e lavorati; si tratta delle 2 semifusoliere, delle 4 semiali e della capsula del pilota (i timoni di profondità forniti dal kit non sono stati utilizzati perché si è ritenuto più conveniente ricavarli da un foglio di plasticard). (arch. Francesco Gasparoni, I.P.M.S.-Venezia)

**QUI SOTTO** - Vista del modello realizzato dall'autore dell'articolo in scala 1/72 partendo dal kit della K.R. Models. (arch. Francesco Gasparoni, I.P.M.S.-Venezia)

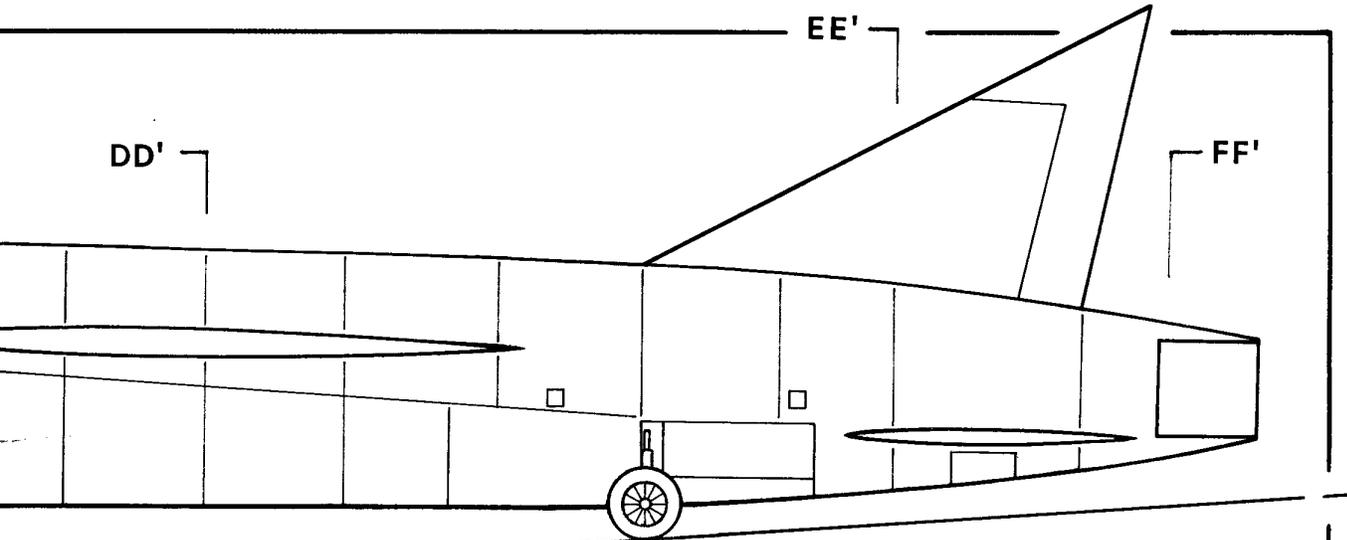




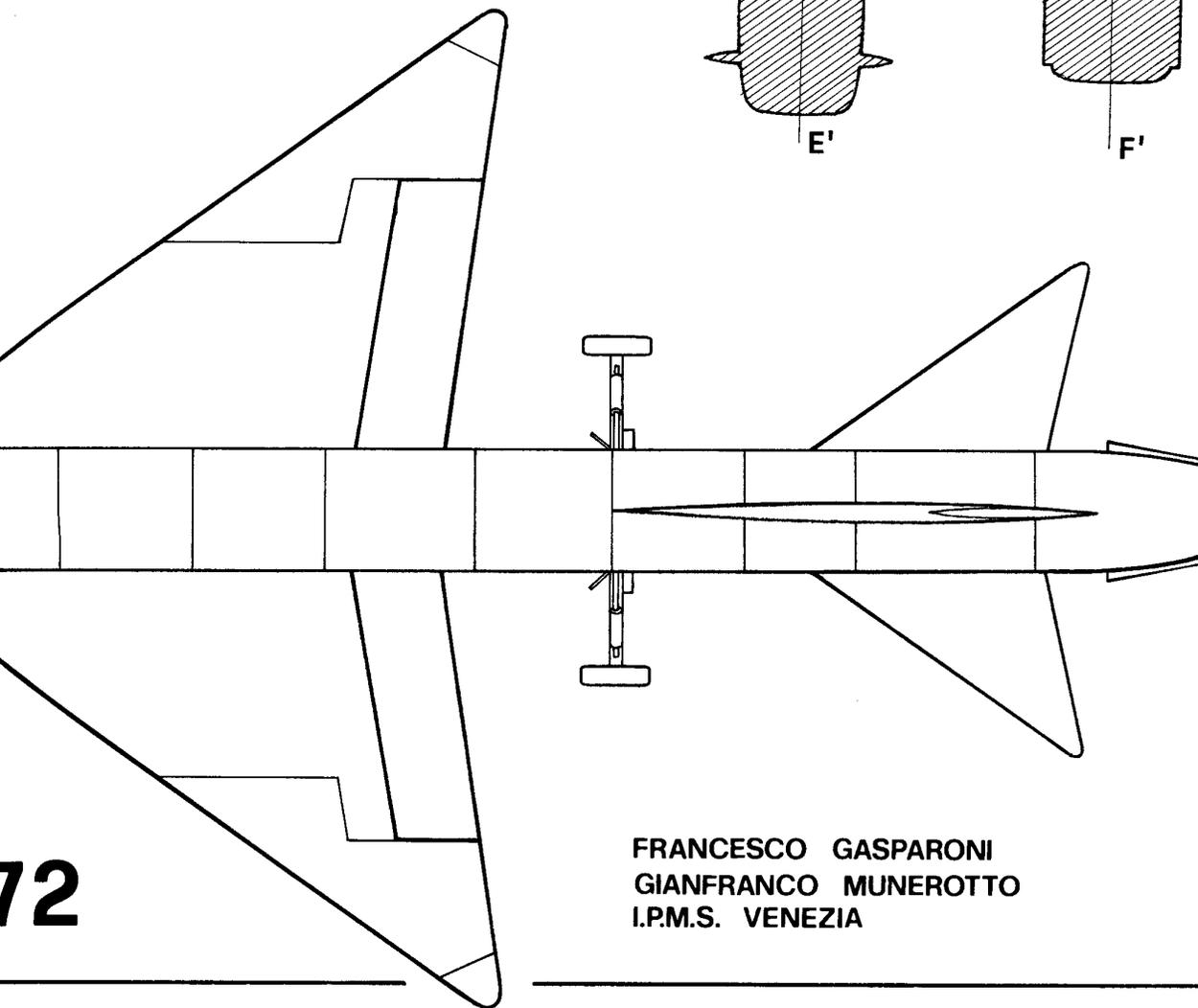
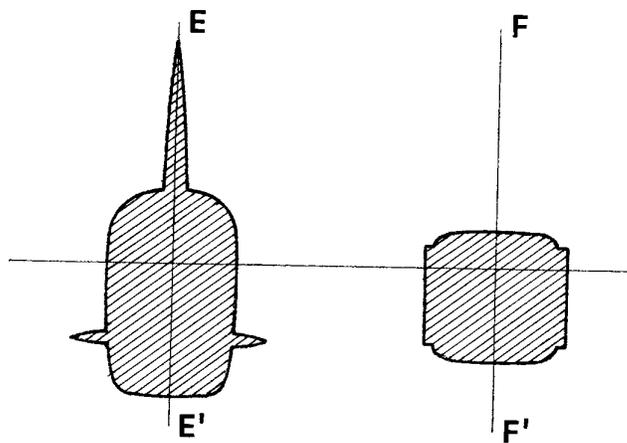
# REPUBLIC mock-up, 19



SCALA  
SCALE **1**



**KF-103**  
**53**

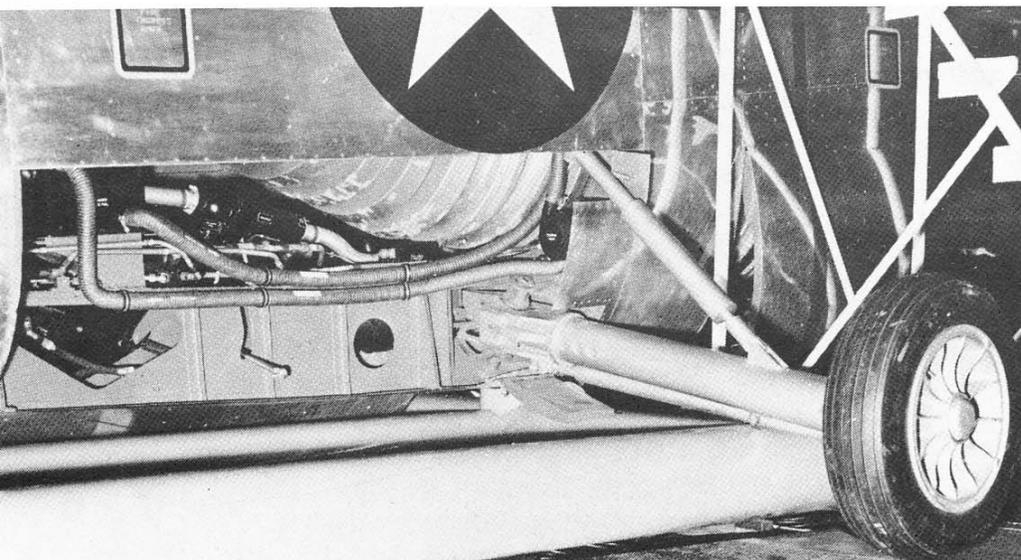
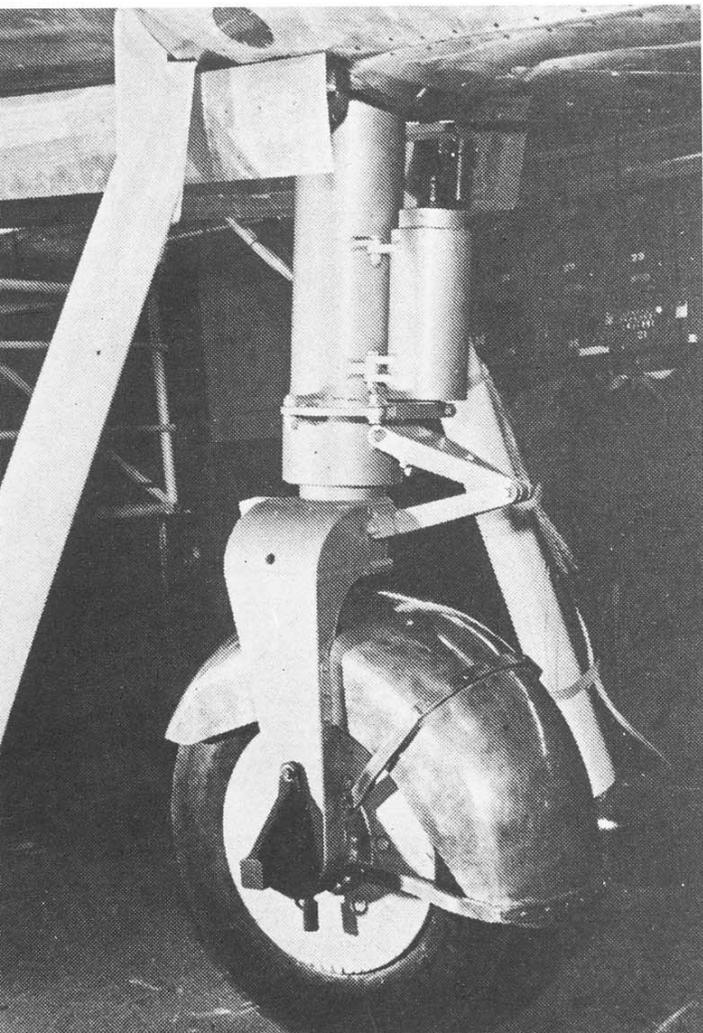


**72**

FRANCESCO GASPARONI  
GIANFRANCO MUNEROTTO  
I.P.M.S. VENEZIA

#### 4) Carrello

Tanto il carrello anteriore che quello principale devono essere interamente autocostruiti; nel mio modello le ruote e la forcella anteriore provengono dalla banca dei pezzi, il para-fango anteriore è stato stampato a caldo (usando come stampo la ruota anteriore stessa), le gambe di forza ed il resto so-



no ricavate da sprue e plasticard. Tutti i portelli sono ricavati da plasticard. Durante il lavoro è necessario fare continuo riferimento alle foto ed ai disegni in scala.

#### 5) Colorazione e decals

La finitura del mock-up, in metallo naturale molto lucido, è stata riprodotta usando l'Aluminium della gamma Liqu-a-plaste, dato ad aeropenna e successivamente lucidato fino ad ottenere la lucentezza desiderata. Le decals da utilizzare sono 4 insegne di nazionalità (2 per le ali e 2 in fusoliera), 2 scritte "USAF" per le ali, 2 scritte "US AIR FORCE" per il timone ed una striscia rossa in fusoliera; nel mio modello esse provengono da fogli Microscale. Resta infine il logo "Republic XF-103" sui due lati del muso, che va necessariamente dipinto a mano; consiglio di farlo a china su di un pezzo di decal trasparente. A conclusione di tutto vanno inseriti i due finestrini, ricavati da acetato trasparente, e incollati i carrelli ed i relativi portelli.

FRANCESCO GASPARONI

I.P.M.S. VENEZIA

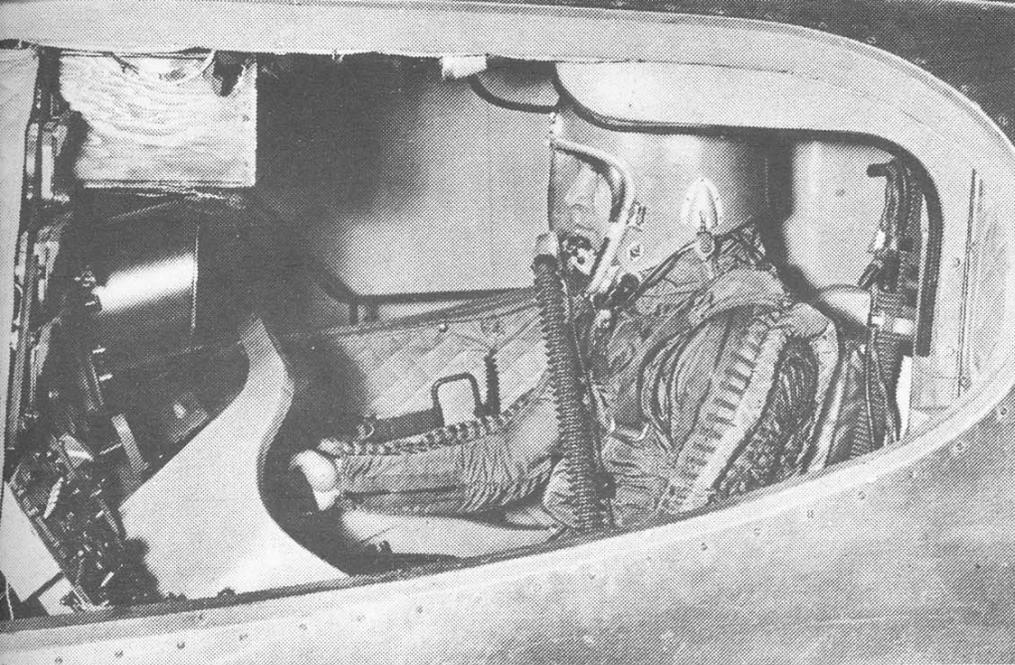
#### BIBLIOGRAFIA

Air Enthusiast 7  
Air Classics Vol.9 N°7  
Scale Aircraft Modeler Vol.6 N°2 (Summer 1978)  
Aerei 6/77 (rubrica Risponde il Tecnico)

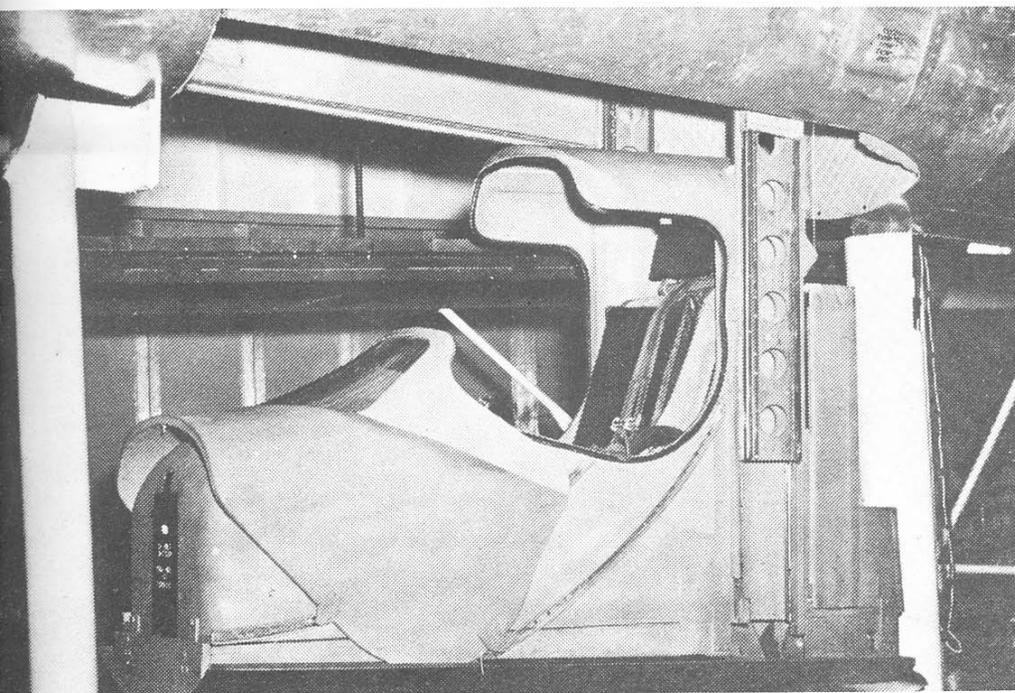
**NOTA:** ringrazio l'amico Gianfranco Munerotto per l'aiuto e la collaborazione prestata.

**A LATO** - Il carrello principale, lato destro. Il portellone principale non è stato installato. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S. Venezia)

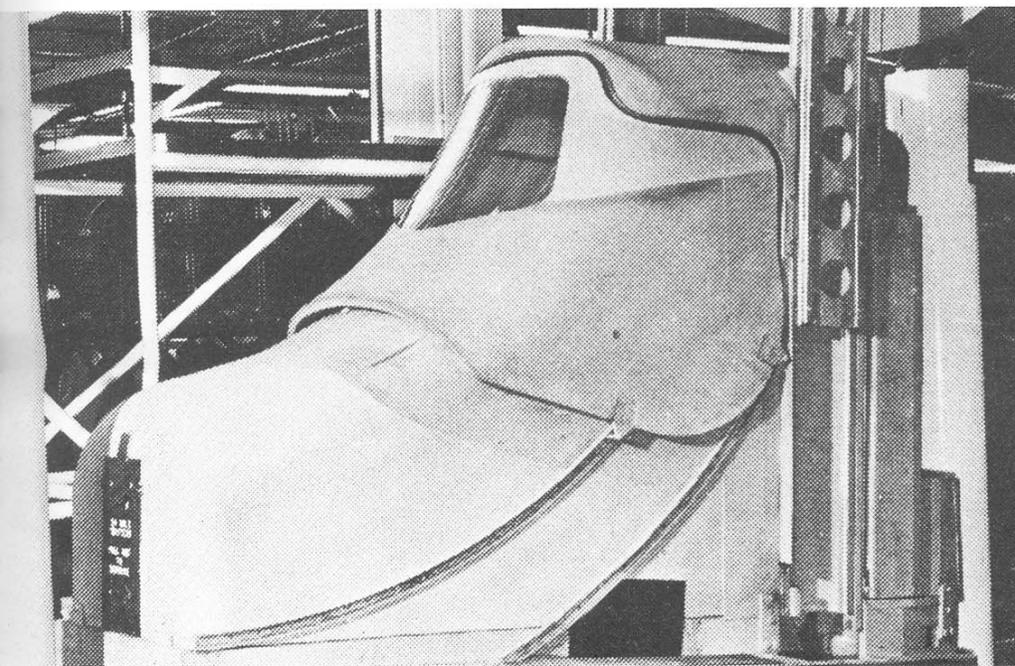
**IN ALTO** - Il carrello anteriore. Si possono apprezzare le notevoli dimensioni ed il para-fango per proteggere la presa d'aria dall'ingestione di corpi estranei. L'arretrazione avveniva in avanti; nella fase finale del progetto era prevista l'adozione di un carrello a doppia ruota. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S. Venezia)



In questa foto si apprezza la sistemazione del pilota (e relativa capsula) all'interno dell'aereo; si notino il pannello comandi (all'estrema sinistra), lo schermo del periscopio (sinistra, al centro), la posizione della cloche (individuata dalla mano destra del pilota), la tuta di volo del pilota stile anni '50 (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S. Venezia).



Sempre la capsula di salvataggio, questa volta con lo scudo protettivo in posizione chiusa. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S. Venezia)



Primo piano della capsula di salvataggio del pilota, con lo scudo protettivo in posizione abbassata; si notino le rotaie di sollevamento della capsula. (archivio Francesco Gasparoni, I.P.M.S. - Venezia)



# AARDVARKS FROM DOWN UNDER

Questo breve articolo vuole essere una descrizione, certo non esatta fino all'ultimo "stencil" ma comunque indicativa, della livrea mimetica degli F-111C operativi con la RAAF, che, insieme ad alcune interessanti fotografie, spero vi darà l'idea per una finitura "esotica" dei vostri modelli.

Nel 1973 la RAAF ricevette 24 F-111C (matricole A8-125/148) dopo vari anni di estenuanti e costosissimi ritardi di consegna a causa di difficoltà nella messa a punto di questo rivoluzionario velivolo e mise in servizio le nuove macchine nel 1° e 6° Squadron dell'82° Bomber Wing di base ad Amberley nel Queensland. Questo modello del bombardiere General Dynamics si differenzia dalla precedente versione A per le estremità alari allungate tipo F-111B e per il carrello principale rinforzato e con ruote di maggiori dimensioni: entrambe queste modifiche sono presenti anche sugli FB-111A del SAC. Gli aerei furono consegnati nello schema, allora standard, dell'USAF: bande sfumate in Dark Green 34079, Green 34102 e Tan 30219 con superfici inferiori in Black 37038; detto per inciso questo schema sembra avrà poca vita ancora negli Stati Uniti: l'USAF ha infatti deciso di riverniciare **TUTTI** i propri velivoli nella livrea European 1, tipo A-10 per interdiceri, inclusi trasporti, elicotteri, ecc. (un Galaxy "Lizard": urgh!). Gli F-111C comunque hanno l'interno del vano bombe e carrelli e prese d'aria in bianco lucido 17875 mentre le superfici interne di flap, slat e diruttori sono in rosso lucido 11136. Il bordo d'attacco di ali e impennaggi presenta una sottile striscia in metallo naturale; il radome anteriore e le altre superfici dielettriche sono in nero semilucido. Pure in metallo naturale, ma piuttosto "cotto", sono gli ugelli di scarico e alcuni pannelli vicino ad essi e alla carenatura caudale. Le insegne di nazionalità comprendono 4 coccarde da 16 pollici con il classico canguro sempre rivolto in avanti e disposte secondo lo stile americano, più un tricolore lungo 18 pollici e alto 16 diviso in 3 settori uguali con il rosso sempre in avanti e dipinto 10 pollici sopra la radice della deriva. La matricola completa è riportata davanti al tricolore con cifre in Tan se a fondo verde e Dark Green 34079 se a fondo Tan: l'altezza è 8 pollici con cifre spesse 5 e tratto spesso 1 pollice; la matricola abbreviata è presente, in bianco, anche sui portelli del carrello anteriore.

Vi sono diversi stencil sparsi sulla superficie del velivolo ma esaminiamo solo i più prominenti, come i circoletti rossi dei bocchettoni carburante: hanno un diametro di 8 pollici e

sono distribuiti sulle ali e sul dorso della fusoliera. Le walkway sono delimitate da striscie nere spesse 2 pollici e il loro andamento è visibile nelle foto; per ultima c'è la traccia per il rifornimento in volo sul dorso della fusoliera, a sinistra, formata da 3 striscie convergenti sul ricettacolo, più altre 3 righe che intersecano la linea centrale; il loro spessore è di un pollice e il colore è come per la matricola sulla deriva.

Oltre a ciò vi sono, presso la cabina, triangoli rossi per la capsula eiettabile e maniglie gialle di apertura e altri piccoli particolari rilevabili dalle fotografie.

Un'ultima osservazione: gli australiani sono piuttosto gelosi dei loro F-111 (visto quanto hanno penato per averli!) e quindi li mantengono sempre ben puliti e in perfetta efficienza.

Si ringrazia per la collaborazione H. Margulies dall'Australia e l'amico Aldo Zanfi di Modena.

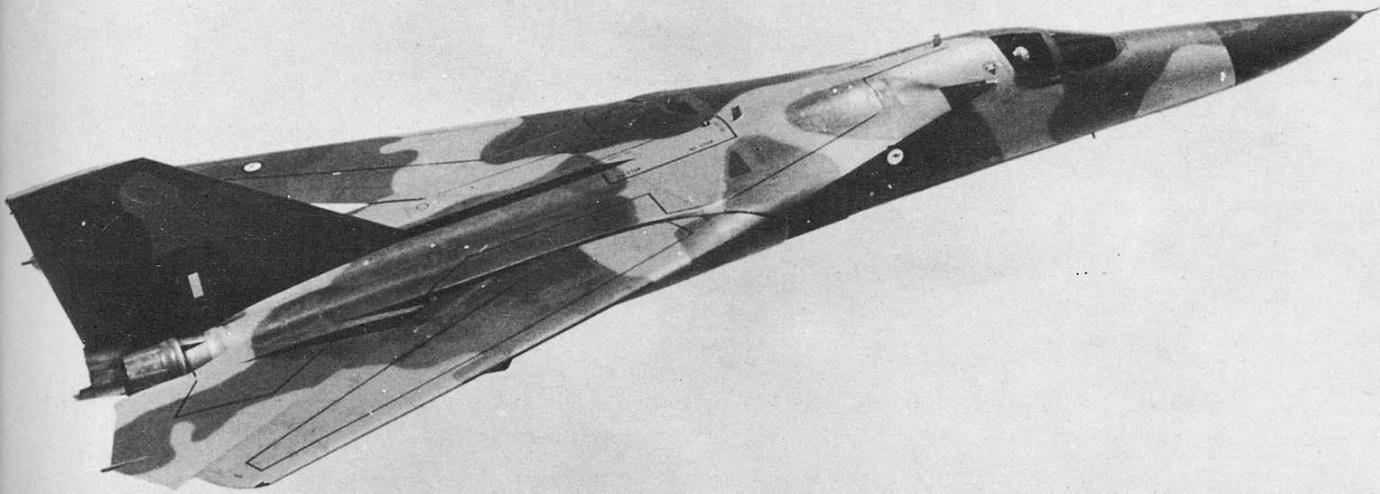
ALBERTO ZANFI  
I.P.M.S. MODENA

#### Bibliografia:

F-111 di Bill Gunston ed. Ian Allan  
F-111 In Action di Lou Drendel Ed. Squadron  
Profile N° 259  
Aviazione oggi Ed. Fabbri  
Scale Models giugno 1971  
Air Combat settembre 1976  
Air Fan N° 14  
Aerei 6/'74, 7-8/'75  
Vari numeri di IPMS-UPDATE-U.S.A.

Una parte della linea di volo degli F-111C parcheggiata. Come si vede, l'andamento della mimetizzazione è lievemente diverso per ogni aereo. (RAAF via H. Margulies)



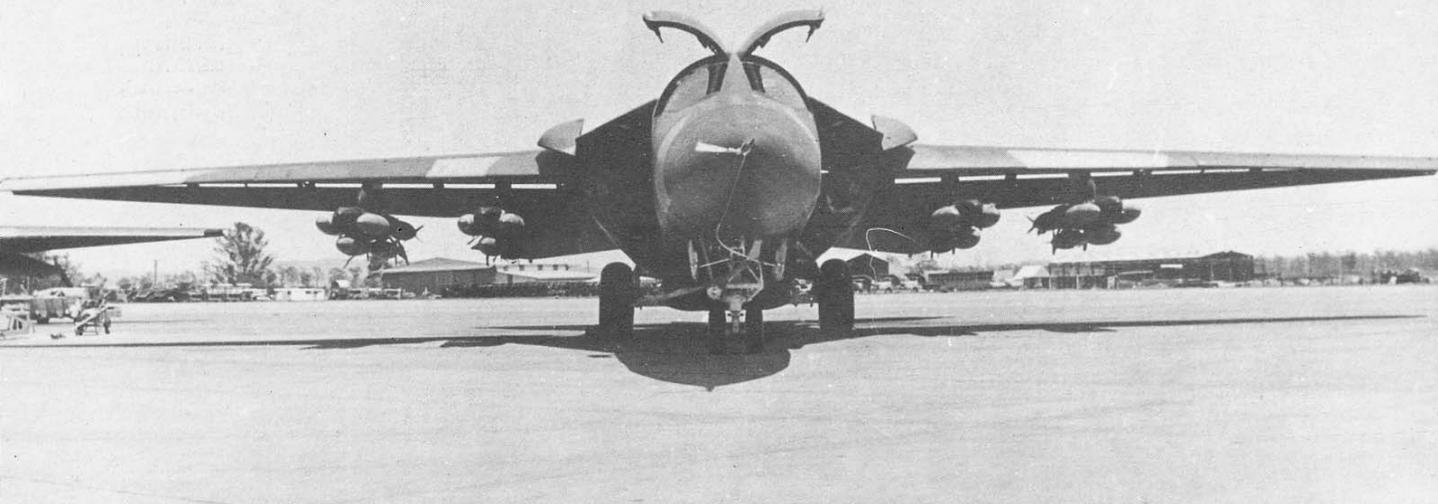


**AL CENTRO** - L'A8-133 pronto per il rullaggio. Ben visibili gli slat suddivisi in due sezioni: quella esterna composta da tre settori si abbassa di 45° mentre quella interna di due settori si abbassa di 50° insieme alla carenatura della radice alare che si sposta per favorirne l'estensione. Le prese d'aria degli F-111C sono del vecchio tipo con piastra di controllo dello strato limite. (RAAF via H. Margulies)

**IN ALTO** - Vista dall'alto di un F-111C della RAAF in volo con ala a freccia massima di 72,5°; la matricola è A8-127. (RAAF via H. Margulies)

**IN BASSO** - Lo stesso velivolo della foto precedente mentre sta per impegnare una bretella di raccordo. Sotto il ventre, presso gli ugelli, si vede il pattino retrattile che protegge la coda. (RAAF via H. Margulies)





**IN ALTO** - Un F-111C ad Amberley armato con un tipico carico offensivo:24 bombe Mk.82 da 230 Kg.appese ai MER dei piloni rotanti;la stiva interna è solitamente occupata da un serbatoio di carburante.(RAAF via H.Margulies)

**AL CENTRO** - Una macchina del 1° Squadron in rullaggio ad Amberley nell'aprile 1981.Come si vede,recentemente è stata introdotta sulla sommità del-

la deriva la bandiera australiana.(RAAF via H.Margulies)

**IN BASSO** - I velivoli si stanno rifornendo per ripartire durante una esercitazione.Sotto l'ala sinistra,agganciato al pilone rotante,c'è un lancia-bombe da esercitazione SUU-20 che permette di tirare anche razzi da 2,75 pollici.L'A8-125 è stato il primo esemplare di F-111 consegnato alla RAAF.(RAAF via H.Margulies)





Lo stemma del 1° Squadron è portato da alcuni velivoli del reparto ed è sormontato dalla classica corona reale inglese. Si intravede la linea di separazione della capsula di salvataggio. (H. Margulies)

# BLÉRIOT XI

## BLÉRIOT XI IN LIBIA: IL PRIMO "MILITARE"

Non c'è dubbio che il primo aereo militare, nel senso di "proprietà di un ente governativo militare", fu un Wright. A questa regola non fa eccezione l'Italia, ma, considerato che all'Italia spetta il "primato" relativo all'impiego di un velivolo in effettive azioni militari di ricognizione e bombardamento, è necessario precisare che il primo aereo militare, nel senso di "usato in missioni belliche", fu un Blériot.

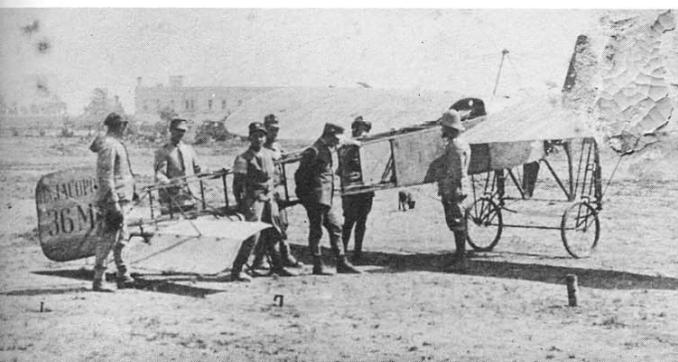
**Un pò di storia** Il Blériot XI giunse al Battaglione Specialisti del Genio nell'ottobre 1910, da buon terzo dopo un Wright e un Farman, portandosi già appresso la fama acquistata con numerose affermazioni sportive e soprattutto con la trasvolata della Manica.

Progettato da Louis Blériot (tenace assertore della formula monoplana, tanto che era solito ribattere "fatemi vedere un uccello biplano ed io costruirò un biplano"), il modello XI venne presentato al Salone dell'Automobile nel dicembre 1908 e compì il suo primo volo il 23 gennaio 1909; sottoposto a varie modifiche, che comunque non ne alterarono fondamentalmente la cellula (sostituzione del motore REP originale con un Anzani, elica bipala anziché quadripala, modifiche al timone e al sistema di svergolamento alare), l'aereo conquistò il suo posto nella storia con la traversata della Manica il 25 luglio 1909, quando lo stesso Louis Blériot decollò alle 4.41 da Les Baraques, presso Calais, atterrando alle 5.17 a Northfall Meadow, presso Dover. Non mi soffermo su questa impresa, brillante pur se aiutata da una dose di fortuna, limitandomi ad aggiungere che, nei due anni seguenti, il velivolo dimostrò rilevanti doti affermandosi in numerose gare e competizioni, stabilendo un certo numero di record di velocità, altezza e resistenza, rivelandosi robusto, pratico e facile da pilotare. I Blériot XI italiani furono impiegati, con risultati positivi, nel campo dell'osservazione e del collegamento, nel corso delle Grandi Manovre del Monferrato (18 agosto-20 settembre 1911); su un aereo di questo tipo il Cap. Carlo Piazza vinse inoltre il raid Bologna-Venezia-Rimini-Bologna sempre nel settembre 1911. Prodotto in seguito, anche su licenza, in varie versioni (monoposto, biposto e persino triposto, con ala parasol ed in variante idro), giunse alla Prima Guerra Mondiale e risultò molto usato nel primo anno del conflitto; rapidamente superato nelle caratteristiche strutturali e nell'impianto propulsivo, continuò ad essere impiegato per le citate indubie doti di robustezza.

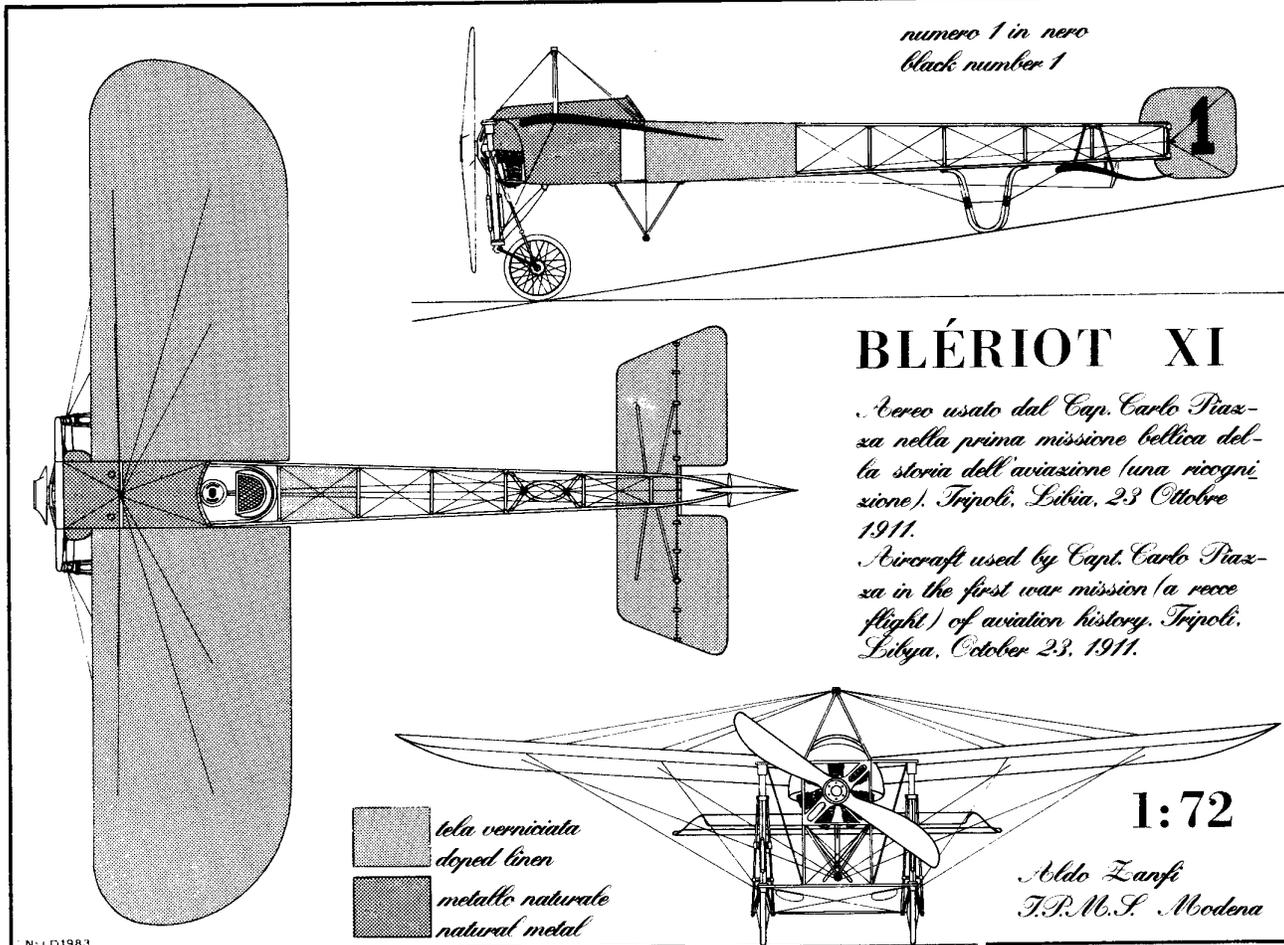
**Il Blériot in Libia** Allo scoppio delle ostilità contro la Turchia, in Italia si decise (non senza opposizioni e sia pure con scarsa fiducia nei risultati) di mandare in Libia anche gli aeroplani; il Comando del Battaglione Specialisti del Genio costituì così una piccola unità da mettere a disposizione del Comando del Corpo d'Armata mobilitato per la campagna. Si trattava in tutto di 9 aerei, 9 hangar, 11 piloti e 30 uomini di truppa: i velivoli erano tutti monoplani (due Blériot, tre Nieuport, due Taube) salvo due (Farman), gli hangars erano quattro del tipo Bessoneau, quattro del tipo Mercandino e uno del tipo Rava; i piloti erano cinque "effettivi" (comandante Cap. Carlo Piazza, Cap. Riccardo Moizo, Ten. Leopoldo De Rada, Sottoten. di Vascello Ugo Rossi, Sottoten. Giulio Gavotti) e sei "di riserva". La partenza da Napoli ebbe luogo tra diverse difficoltà burocratiche; a Tripoli sorsero poi difficoltà di incomprensione e legate alla situazione del materiale di volo, ma il 17 ottobre era pronto un campo, piccolo, contornato da ostacoli, in posizione alquanto sfavorevole, ma piano e ruvido, tanto che il giorno 21 i Cap. Piazza e Moizo potevano dirsi pronti ad iniziare le "operazioni".

La cronologia degli eventi esula da questo articolo, ma ricordo, dopo i primi voli di ricognizione del Blériot e del Nieuport (che tra l'altro già il 25 ottobre rientrava con le ali forate da 3 pallottole), quelli per la regolazione del tiro navale e di batteria, lo storico lancio delle bombe Cipelli dal Taube, il lancio di manifestini, le ricognizioni fotografiche, i voli notturni: suggerite dall'impiego pratico nascevano insomma le distinzioni d'uso del mezzo aereo e venivano gettate le basi per i successivi sviluppi. Nel contempo la "difesa" avversaria si organizzava anch'essa, con il tiro contrareo, che, data la fragilità dei velivoli dell'epoca, portò presto ai primi feriti in volo, ai primi morti in missione, ai prigionieri per atterraggi forzati in campo nemico.

**Il modello** Come sempre succede quando si tratta di velivoli pionieristici, non è che il mercato offra una grande scelta, anzi le ditte sono restie a produrre kits su questo tema giudicando il settore - non a torto, dal loro punto di vista - ben poco "pagante". In questo caso l'unico modello "disponibile" nella universale scala 1/72 è quello della Frog/Novo: pur non dettagliatissimo, con le inevitabili imprecisioni del tipo e della scala, questo modello riproduce in realtà (e in modo quasi accettabile) il velivolo usato da Blériot per attraversare la Manica. L'aereo usato dal Cap. Piazza in Libia era sensibilmente diverso, per cui sarà necessario apportare qual



Una foto che, con ogni probabilità, si riferisce alla campagna di Libia del 1912. Sono degni di nota i dettagli della tiranteria e del carrello di atterraggio, si riescono a intravedere alcuni dettagli del posto di pilotaggio. Non è poi da trascurare la notevole varietà delle uniformi indossate dai militari che circondano l'apparecchio, un simpatico suggerimento per un bel diorama. (foto Carlo D'Agostino via Aer Photo)



## BLÉRIOT XI

*Aereo usato dal Cap. Carlo Piazza nella prima missione bellica della storia dell'aviazione (una ricognizione). Tripoli, Libia, 23 Ottobre 1911.*

*Aircraft used by Capt. Carlo Piazza in the first war mission (a recon flight) of aviation history. Tripoli, Libya, October 23, 1911.*

1:72

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

### BLÉRIOT XI

#### Caratteristiche/Characteristics

Apertura alare/Wing span:.....m.8,900  
 Corda alare/Wing chord:.....m.2,050  
 Apertura del piano orizzontale e di coda (alla linea di cerniera/Horizontal tailplane span (at the hinge line):.....m.3,100  
 Corda dello stabilizzatore/Stabilizer chord:.....m.0,600  
 Corda dell'elevatore/Elevator chord:.....m.0,550

Lunghezza/Lenght:.....m.7,800  
 Carreggiata/Track:.....m.1,500  
 Diametro dell'elica/Propeller diameter:.....m.2,600  
 Altezza dell'asse dell'elica da terra/Propeller axis distance from the ground:.....m.1,600  
 Motore/Engine:...Gnome da 50 HP radiale a sette cilindri/Seven cylinders radial 50 HP Gnome.

che modifica, il che va ad accrescere le difficoltà d'assemblaggio imponendo una buona dose di pazienza e di esperienza. Per tutte le operazioni qui consigliate, sarà bene fare continuo riferimento ai disegni ed alle immagini che illustrano questo articolo e, logicamente, all'altro materiale di cui si potrà disporre. Iniziamo dalla fusoliera: per prima cosa occorre eliminare il serbatoio ed i rispettivi punti di fissaggio sul traliccio (operazione facile), quindi squadrare l'apertura relativa al posto di pilotaggio nella sua parte posteriore e praticare due ulteriori aperture sui fianchi del traliccio (anche queste operazioni sono facili pur necessitando di una certa attenzione); infine bisogna praticare due aperture trapezoidali nella zona sotto l'ala e chiuderle dall'interno con dei pezzi di plastica trasparente. Il gruppo motopropulsore è la parte che presenta i maggiori problemi: infatti il motore riprodotto nel modello è l'Anzani a 3 cilindri che risulta essere un semiradiale, e per riprodurre il radiale Gnome a 7 cilindri del velivolo del Cap. Piazza occorrerebbe una completa autocostruzione (operazione non facile, né alla portata di tutti). Un trucco - ammettiamo che l'idea non è mia, ma è stata copiata - consiste nel montare il motore capovolto, rivolto cioè verso il basso, in modo che i tre cilindri siano visibili mentre la parte superiore risulti nascosta dalla capottatura che si realizzerà in seguito. Naturalmente è necessario apportare una serie di piccole modifiche a tutto il castello motore, in modo da rendere l'aspetto più rispondente a quello del Blériot usato in Libia. Procedendo con ordine, tagliar via dal castello fornito nel kit il ponticello di sostegno del motore, rifilandolo con mol-

ta attenzione; costruire quindi il pezzo a forma di X che sosteneva motore ed elica ritagliandolo da cartoncino o da plastocard sottile; fissare il ponticello (quello tagliato via inizialmente) sul motore (ricordando di tenere i cilindri rivolti verso il basso!) ed incollare il tutto sul castello facendo in modo che il foro perno-elica corrisponda esattamente al foro centrale del nuovo pezzo a X. Prima di fissare l'elica occorrerà modificarla leggermente squadrandone ed allungandone un po' le pale. Al tutto verrà infine sovrapposta una capottatura, autocostituita o ricavata modificando pezzi di recuperato. Decisamente è un lavoro che richiede pazienza ed esperienza, e che deve essere eseguito con la dovuta cura. A questo punto è possibile unire fusoliera e motore, e, dopo aver aspettato che il tutto sia ben saldo, passare al successivo lavoro di modifica, consistendo nella realizzazione (sempre con cartoncino o plastocard leggerissimo) della carenatura della parte superiore della fusoliera, fino all'abitacolo, e della porzione laterale presente dietro al motore, facendo attenzione a seguire la curva della capottatura del motore stesso. Questo è senza dubbio uno dei punti più difficili del lavoro. Anche i piani di coda devono essere lievemente modificati: quello verticale allungato, quello orizzontale sagomato nelle estremità e inciso trasversalmente per rendere la separazione fra la parte fissa e quella mobile.

Circa il carrello, si potranno usare le ruote fornite dal kit ricostruendo forcelle e sospensioni con filo di ferro adatto di diametro o con sprue stirato (a meno che non vogliate sbarbarvi l'immane fatica di ricostruire il tutto!) e analogamente con sprue si realizzerà il caratteristico pattino po-

## L'AEREO (°)

### Monoplano Blériot 80 HP(Costruzione SIT).

Le tavole I e II danno i particolari.Lo scheletro delle ali è formato da due longheroni "l",l in frassino e delle centine "c",c in pino.I longheroni hanno sezione rettangolare (tav.II figg.3,4).Le centine sono formate in tre pezzi(fig.2,4,tav.II),tenuti fra di loro da un bordo di legno frassino. Esse sono forate per diminuire il peso.Due crociere di fili di acciaio assicurano la rigidità delle ali.Una striscia di legno noce o di alluminio "b"(fig.2,tav.II)arrotonda il bordo di attacco.Su questo scheletro si distende la tela greggia,che viene poi verniciata con tre strati di emallite o di Novavia.Il longherone anteriore entra in un tubo di ferro che fa parte della fusoliera,tubo porta ali;il longherone posteriore viene fissato con un bullone all'altezza del secondo montante della fusoliera.Quattro cavi superiori e quattro inferiori sostengono le ali e danno loro il movimento di svergolamento.I cavi superiori terminano ad un insieme di tubi di acciaio,che formano la cosiddetta "cabane" superiore (tav.I,fig.1 e 2,c),gli anteriori fissi ed i posteriori scorrevoli su di una carrucola.Parimenti sono montati i cavi inferiori che vanno a finire alla "cabane" inferiore.La fig.1, tav.I fa vedere come sono fatte le due "cabanes".

L'incidenza delle ali è variabile tra 5° e 6°.Esse formano un V molto aperto,l'angolo delle ali con l'orizzontale è di circa 5°.Larghezza m. 4,85;profondità m.2,25;superficie mq. 21,76.

La tav.I,fig.1 e 2,rappresenta la fusoliera.Essa è formata da quattro longheroni l,l,di frassino,a sezione quadrata da 40 montanti e traverse m,m,formanti a quattro a quattro un telaio,e da due tiranti diagonali ogni quadro,d,d,formati da fili di acciaio,a tensione regolabile.L'unione delle parti è fatta mediante tondini di acciaio foggiate ad U,e terminati alle loro estremità da filettatura a vite.

Circa alla metà della fusoliera si trova un pattino(béquil - le) di frassino(b),attaccato per mezzo di un tubo di acciaio a due traversi e collegato con altri due tubi ai longheroni inferiori.Esso serve per sostenere la parte posteriore dell'apparecchio.Il tubo ed il pattino sono collegati da due cordoni elastici e da due molle a spirale.

Il timone di direzione t è applicato con due cerniere su di apposito montante,e munito di una leva orizzontale,dalla quale partono due fili che vanno ad unirsi al bilanciere a pedali.La sua ossatura è formata da un telaio di legno,ed è ricoperta dalla stessa tela usata per le ali,egualmente verniciata.Lo stabilizzatore fisso(q)è unito all'ultima traver-

stiere.Infine per le controventature e i tiranti,ogni commento è superfluo:tutto da fare ex-novo basandosi su foto e disegni.E anche questo non è lavoro da poco!

**Conclusione** Tutto questo lavoro su un modellino come il Blériot XI in scala 1/72 potrà a qualcuno sembrare esagerato, e forse il risultato potrà apparire a prima vista non rispondente all'impegno necessario;vi sarà anche chi obietterà che "il" Blériot è quello della traversata della Manica,ma sono sicuro che si alzeranno anche molte voci a favore del Blériot italiano,anche perché il Museo dell'Aeronautica possiede la ricostruzione fedele(dotata tra l'altro di un motore originale)di uno dei velivoli impiegati in Libia.E per esperienza personale,dopo aver visto volare il Blériot XI origi-

na della fusoliera per mezzo di due attacchi in alluminio, fermati con bulloncini ai longheroni inferiori,ed attaccati ai longheroni superiori con quattro tubi;esso è mantenuto nell'esatta posizione da due fili,che dai tubi reggi-equilibratore vanno a finire alla terza ultima traversa.L'incidenza dello stabilizzatore,che è portante,è di circa 4°½ gradi,ed è regolabile per mezzo del suo attacco al longherone inferiore,fatto con due ritte provvisti di fori.Il timone di profondità p,posto in prosecuzione dell'equilibratore ed unito a cerniera,viene manovrato per mezzo di una leva verticale comandata con due fili della cloche(v).La sua ossatura e la sua copertura sono identiche a quelle delle ali.La cloche v comanda pure lo svergolamento delle ali,spostandosi lateralmente nei due sensi.Essa è formata da una leva,terminata con un volantino,snodata al suo piede,che è fissato su di una tavoletta di legno detta plancher.Da essa partono i due fili del timone di cui già dicemmo.All'estremità del tubo che termina la cloche è fissata una ruota dentata,la quale per mezzo di due fili di acciaio comanda un'altra piccola ruota dentata con catena accoppiata alla carrucola della cabane inferiore,nella quale si avvolge la fune del gauchissement,come dicemmo.Nelle figg.1 e 2,tav.I,si vedono pure altri particolari che non occorre descrivere,quali i sedili,l'elica e,i serbatoi per l'olio o,e per la benzina z. Le fig.1,tav.I e fig.1,tav.II,rappresentano il carrello di atterraggio.In esse si vedono pure le piastre di sostegno del motore.Notevole è l'unione delle ruote a triangolo deformabile,di cui la fig.25.

(°) La descrizione riportata è tratta dal volume "L'AEROPILANO E IL SUO MOTORE".Come è costruito e come funziona.",degli Ingg.Angelo Lingua e Casimiro Boella,edito per la Società Aviazione Torino da Libreria Scientifico-Industriale S.Lattes & C.,Torino,1917.I disegni delle citate tavole I e II,riportati nelle pagine seguenti,sono stati riprodotti dagli originali a colori del Prof.Niccolò Silvestrini(ricordiamo che queste tavole sono state anche riprodotte,nella loro forma originale a colori,nel Vol.1 di "Ali Italiane",a pag.169).

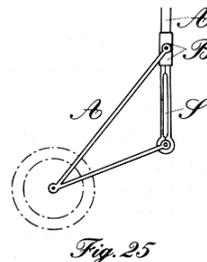
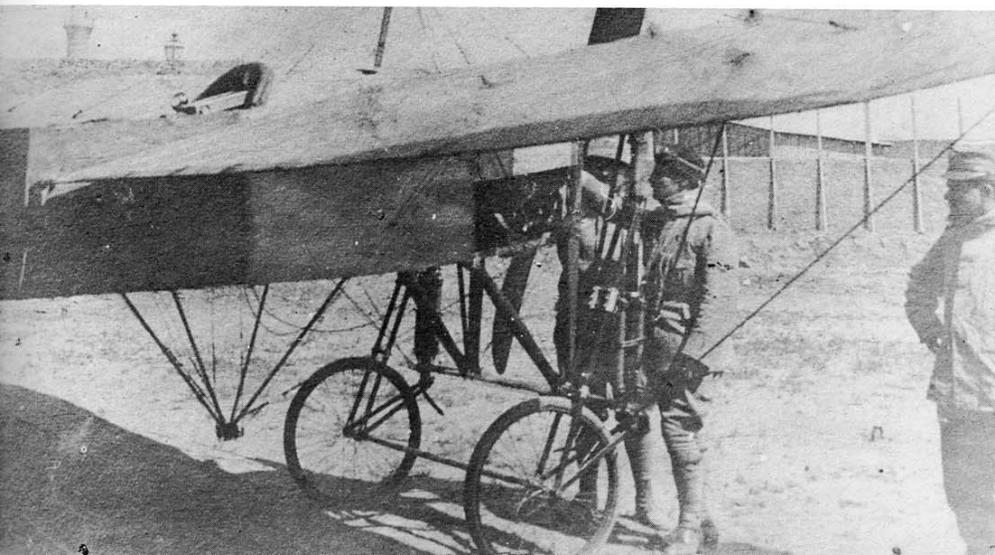


Fig. 25

nale del 1909 appartenente alla Collezione Jean Baptiste Sallis propulso da un motore originale Anzani-Potez da 60 CV., non posso credere alla mancanza di attrattiva di un modello italiano(nonostante l'assoluta assenza di coccarde o altro) di un velivolo così famoso,accresciuta dalla prova documentata delle sue imprese.

PIETRO TONIZZO

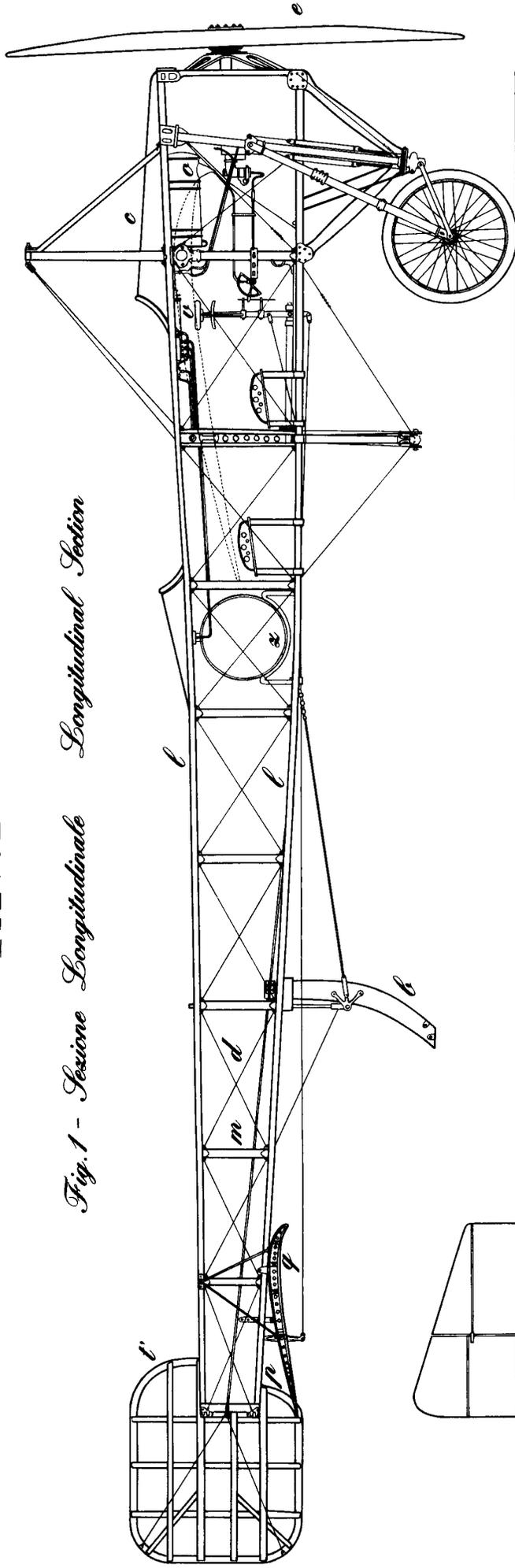
I.P.M.S. VE.



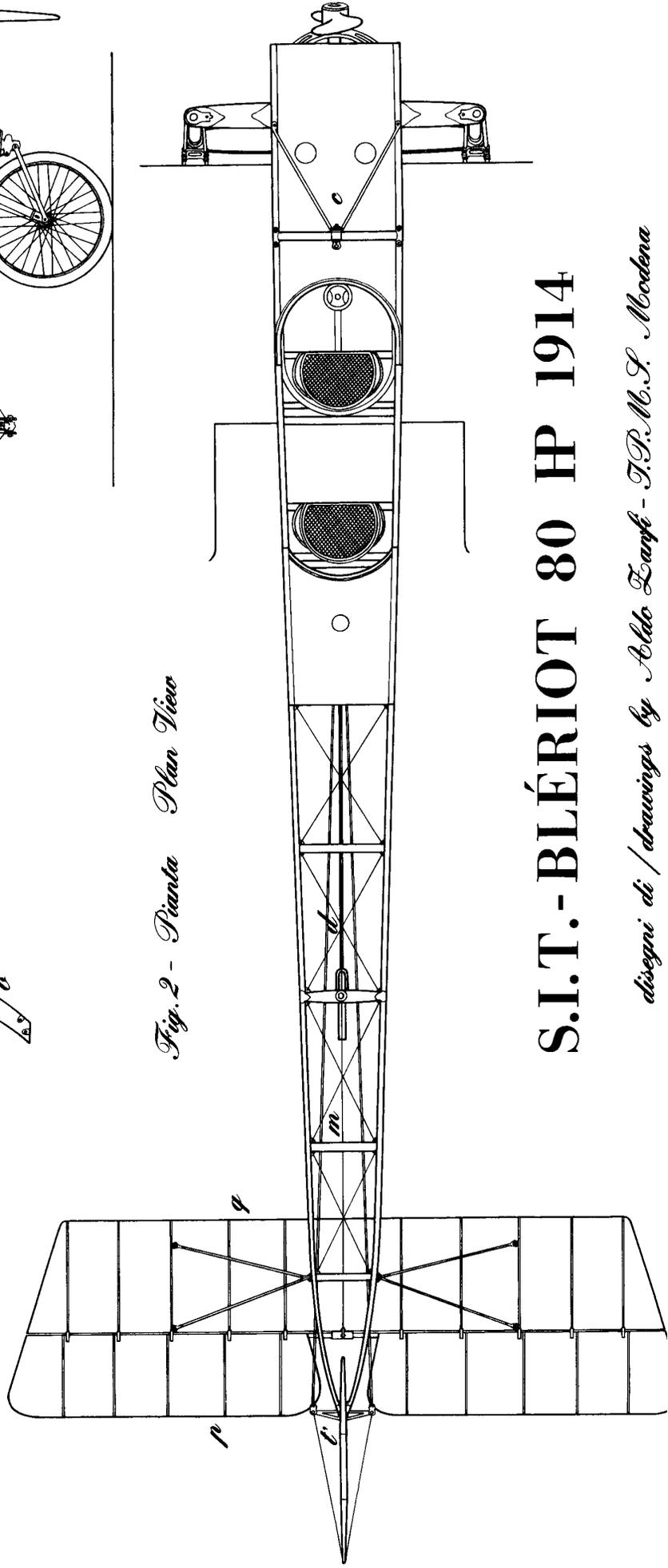
Altra immagine di un Blériot XI (forse lo stesso esemplare ritratto nella foto precedente)probabilmente impiegato durante la campagna di Libia.Si possono osservare,anche se la qualità della foto non è delle migliori,la struttura del carrello principale e vari dettagli della tiranteria.(Aer Photo)

# TAV. I

*Fig. 1 - Sezione Longitudinale Longitudinal Section*



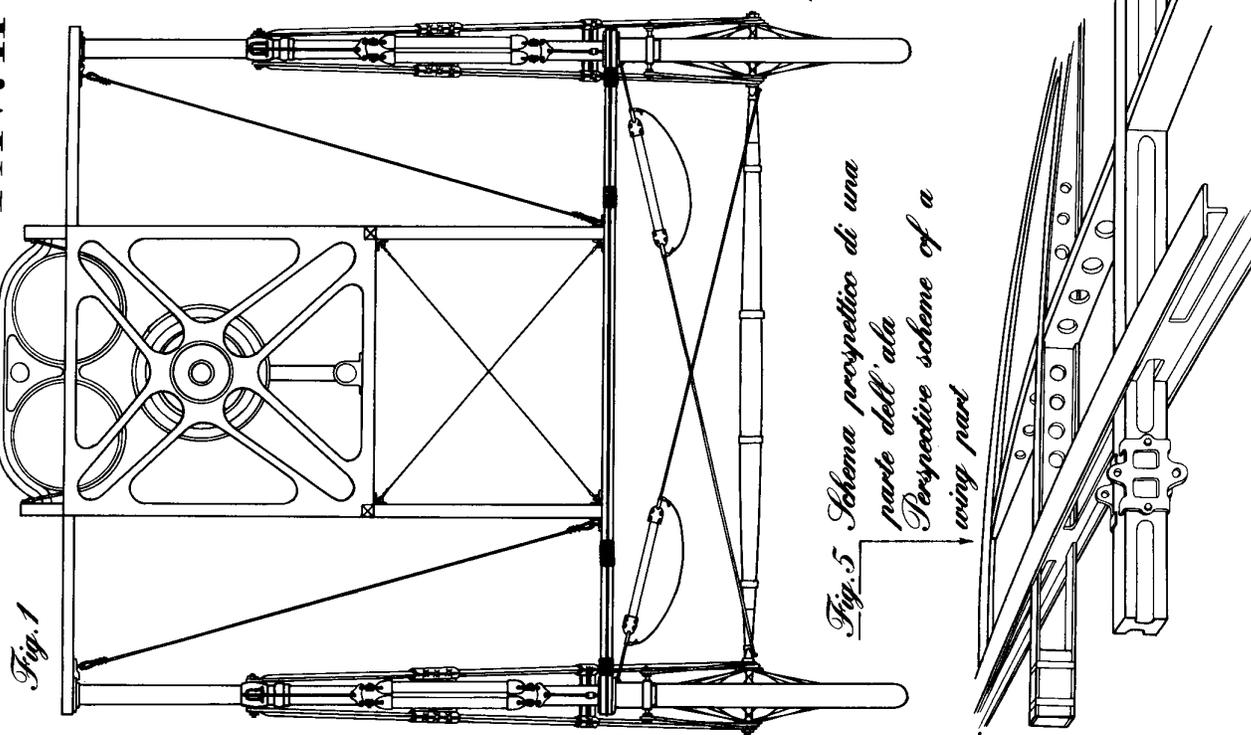
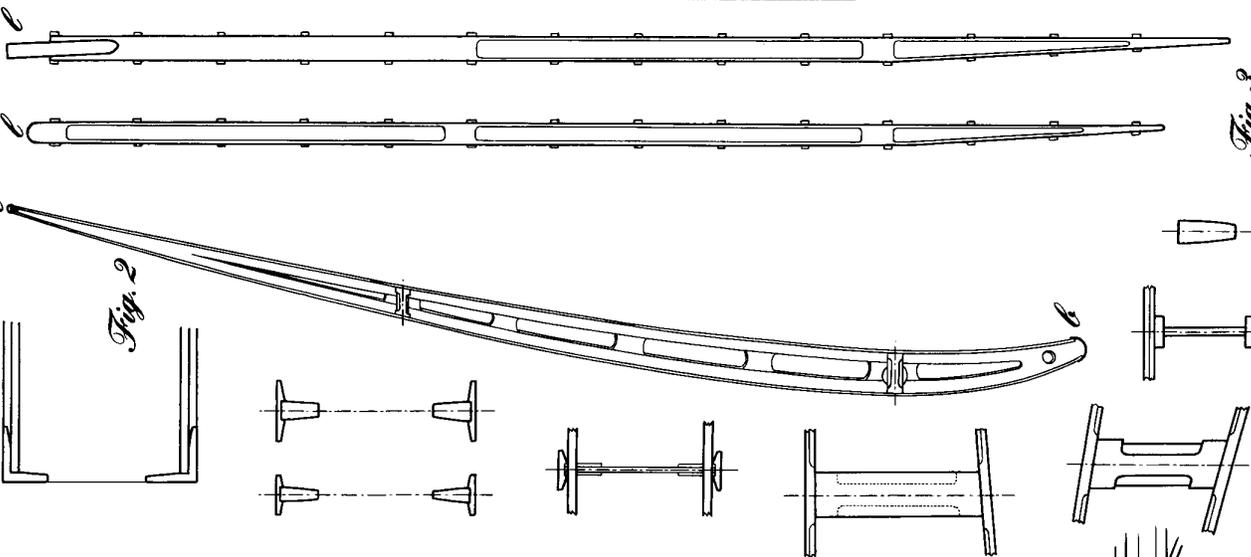
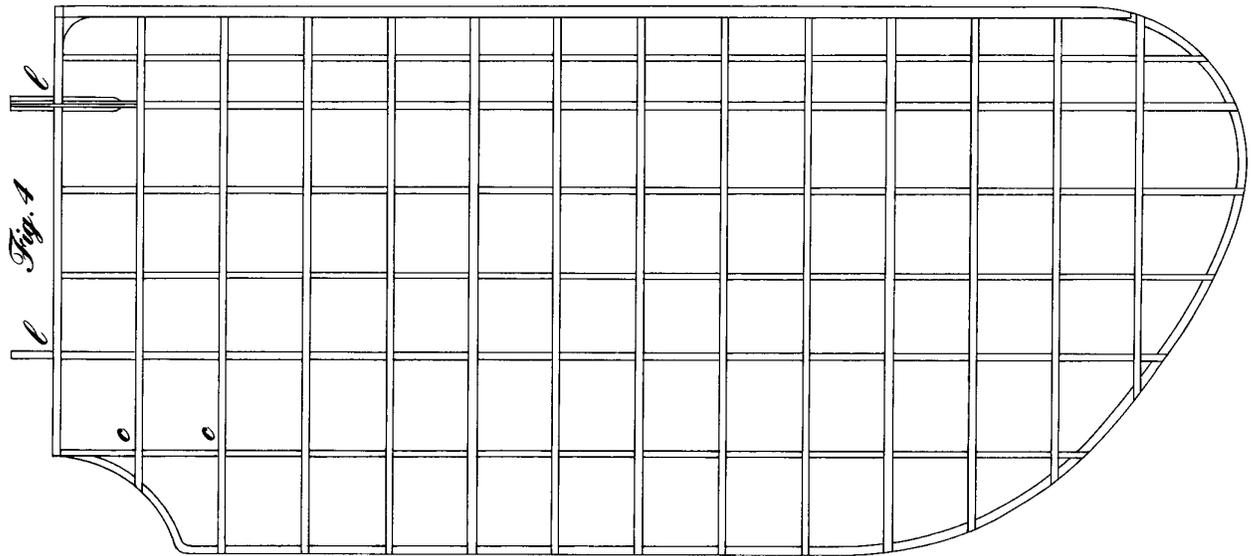
*Fig. 2 - Pianta Plan View*



**S.I.T.-BLÉRIOT 80 HP 1914**

*disegni di / drawings by Aldo Lanzi - I.P.M.S. Modena*

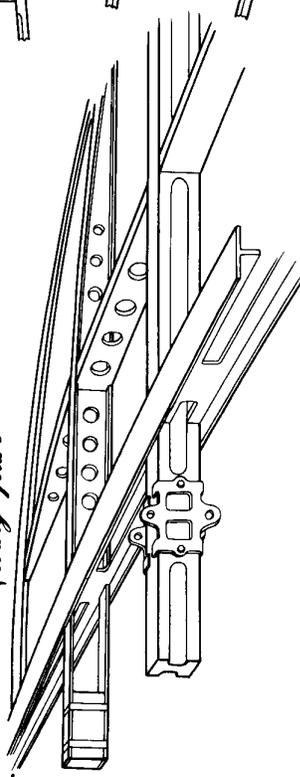
TAV. II



Struttura dell'ala  
Wing structure

Particolari  
Details

Fig. 5 Schema prospettico di una  
parte dell'ala  
Perspective scheme of a  
wing part

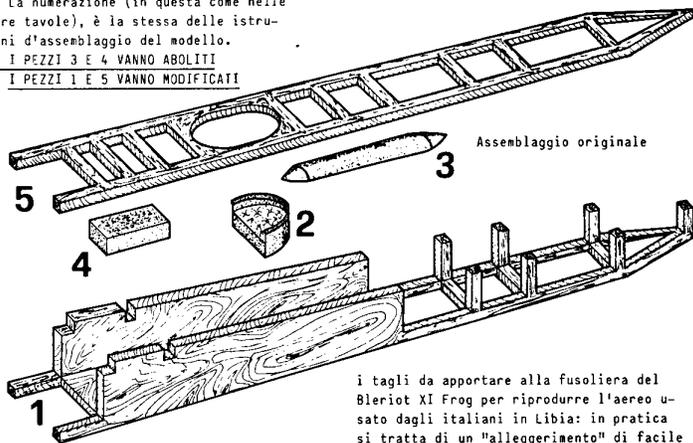


disegni di / drawings by Aldo Farfè - T.P.M.S. Modena

S.I.T.-BLÉRIOT 80 HP 1914

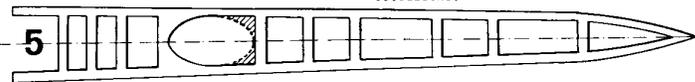
1, 2, 3, 4, 5: I pezzi base del kit Frog in 1/72 relativi alla fusoliera del Bleriot XI. La numerazione (in questa come nelle altre tavole), è la stessa delle istruzioni d'assemblaggio del modello.

NB. I PEZZI 3 E 4 VANNO ABOLITI  
I PEZZI 1 E 5 VANNO MODIFICATI

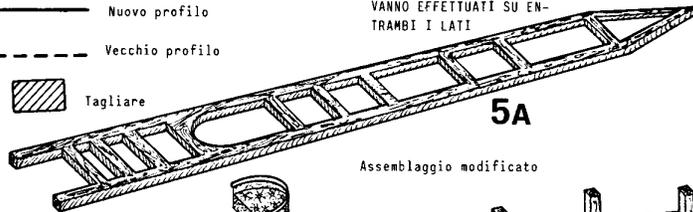


Assemblaggio originale

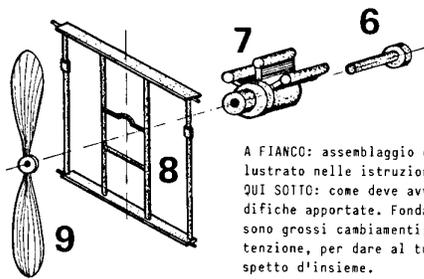
i tagli da apportare alla fusoliera del Bleriot XI Frog per riprodurre l'aereo usato dagli italiani in Libia: in pratica si tratta di un "alleggerimento" di facile esecuzione.



NB. I TAGLI SUL PEZZO 1 VANNO EFFETTUATI SU ENTRAMBI I LATI

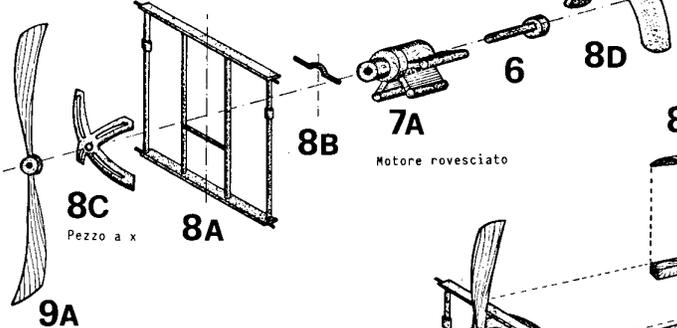


Assemblaggio modificato



Carenatura autoconstruita

A FIANCO: assemblaggio così come viene illustrato nelle istruzioni;  
QUI SOTTO: come deve avvenire dopo le modifiche apportate. Fondamentalmente non vi sono grossi cambiamenti; occorre solo attenzione, per dare al tutto il giusto aspetto d'insieme.



Motore rovesciato

## BLERIOT XI 1/72 FROG/NOVO

Acquistato in Inghilterra nel 1981 a Est.0.50.

La confezione è analoga alle buste Airfix di 20 anni addietro, solo che lo schema di montaggio è in un foglietto abbastanza ben dettagliato, dato lo standard del modello. È in 8 lingue compreso l'italiano, con i consueti simboli Frog. In plastica grigio scuro, in due stampate. Abbastanza buoni, data l'età e la provenienza, i particolari come le finte cinghie, telature, ecc. Non molto realistiche le dimensioni dei "correnti" del traliccio di fusoliera che sono troppo spessi; ma farli più sottili avrebbe comportato una notevole fragilità del complesso. Per fare un esempio cito le dimensioni di questi "longheroni": mm. 1x1 che in realtà sarebbero 72x72. Non posso fare il confronto con l'aereo vero ma (visto il kit) mi sembra no troppo "pesanti".

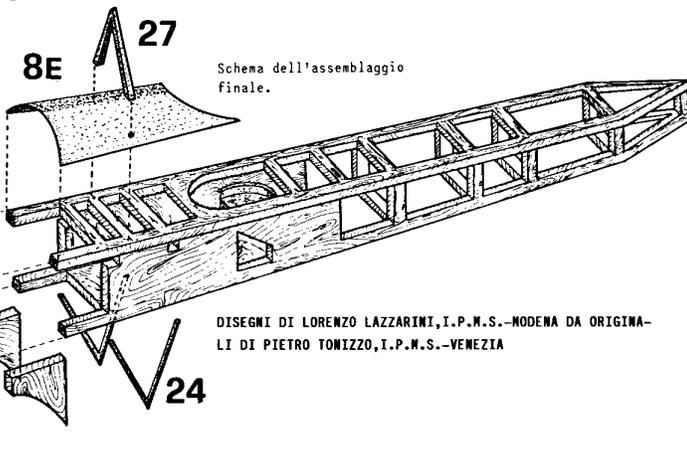
Il punto più sballato sono le ruote che hanno dei raggi da carro agricolo stile '800; e qui penso che nemmeno Hasegawa o Heller avrebbero potuto fare meglio. Tornando alla fusoliera si nota che è formata da una parte comprendente i tre quarti del complessivo e da una parte superiore a traliccio che incollata al resto completerà il tutto. Ci sono poi i vari pezzi componenti il carrello stampati piatti (nell'originale era no tubolari con i molloni) - i vari montanti formanti i punti per l'ancoraggio dei tiranti alari, il "seggione", il volante di guida, un motore abbastanza credibile, l'elica (che può essere montata girante !!?) abbastanza robusta nelle dimensioni delle pale. C'è poi un traliccio simulante il castello motore. Insomma tutto quanto serve per costruire un Bleriot XI. Purtroppo però è un Bleriot che rassomiglia molto a quello delle vecchie stampe e figurine dell'epoca di "Tripoli bel suoi d'amore"; ma niente altro. Completano il tutto due figure umane e precisamente un meccanico gigante da 2 metri circa e un pilota da 1,20 (pigmeo). Dimensioni e silhouette sono molto fantasiose specialmente per quanto riguarda il profilo. Tra tutti i disegni e foto che ho esaminato non ne esiste uno che assomigli a quello del kit. In pianta ci siamo quasi, ma in profilo è un disastro. Queste sono le dimensioni (da "Ali Italiane") confrontate con il modello.

Aereo vero	Apertura m. 8,80	Lunghezza m. 7,70
Kit	" mm. 109	" mm. 100
1/72	" mm. 123,6	" mm. 106,9

I piani di coda sono sottodimensionati in apertura di 5 mm., in corda vanno bene. È questione di decimi di mm. Le ali sono più corte di 14,6 mm. ed in corda sono sottodimensionate di circa 2 mm. La lunghezza è inferiore di circa 7 mm. Tornando un po' alle linee generali, non sono riuscito a trovare nessuna documentazione di un Bleriot con il direzionale come quello del kit; non parliamo poi delle ruote e dei carrelli di atterraggio a 3 ruote mentre l'aereo aveva posteriormente un pattino. Altro particolare errato è la parte anteriore della fusoliera, completamente quadrata senza alcuna forma di capottatura motore. Questo è tutto, data l'età del kit, può essere sempre una curiosità anche per l'esotica provenienza. Non certamente da montare e da tenere come riferimento di un Bleriot XI. È meglio autoconstruirselo. Bene o male vien fuori qualche cosa senz'altro migliore. Anche se non sempre è facile, come è capitato a me, azzeccare tutto giusto. Ci sarà sempre il pregio dell'autoconstruzione.

## L'AUTOCOSTRUZIONE

Questo aereo è un po' difficilino, in quanto è tutto autocost.



Schema dell'assemblaggio finale.

DISEGNI DI LORENZO LAZZARINI, I.P.N.S. - MODENA DA ORIGINALI DI PIETRO TONIZZO, I.P.N.S. - VENEZIA

83

struito e non ci sono superfici solide portanti su cui basarsi, è tutto un gioco di equilibrio di piccoli "tralicci" tirantini e varie amenità.

**Fusoliera** Ho cominciato a costruire due "scalette" in tondino di plastica da Ø 1 che sono servite praticamente da fiancate, sulle quali nasce poi tutto il lavoro. Le ho poi incollate a del plasticard tagliato a misura del rivestimento laterale anteriore della fusoliera. Fatto ciò ho incollato il rivestimento anteriore superiore della fusoliera dove ho ricavato l'abitacolo del pilota, ho poi incollato il corrispondente rivestimento inferiore anteriore sempre in plasticard. La parte superiore tondeggiante l'ho ricavata da un portellone del vano bombe di un SM.81 ?? (non mi ricordo più - ma comunque basta piegare una striscia di plasticard nel senso del lato più stretto). Guardare bene il disegno, si tratta della parte superiore della fusoliera che è tondeggiante. In fondo a questo rivestimento deve terminare con una svasatura che serve da mezzo abitacolo per il passeggero. Nel posto di pilotaggio ho messo un "volantino" su un perno verticale che è proprio uguale al sistema di pilotaggio vero (il volantino è di una piccola auto delle sorprese delle uova pasquali). Ho poi incollato in cima alla fusoliera un motore radiale di un Avro 504K dal quale ho tolto un pò di cilindri. Comunque il motore

dall'esterno si vede poco!! Sopra al motore ho incollato e a dattato con stucco una cappottatura di Avro 504K. Sul davanti ho incollato una "X" contornata da un quadrato, il tutto ottenuto da "ministripes" in plasticard; al centro di questa "X" c'è il foro per l'albero dell'elica.

Ora viene il bello: dopo aver incollato il pattino del carrello posteriore ho dovuto autocostruire completamente quello anteriore comprese le ruote. Si procede così: si prende del tondino di plastica da Ø 1 e lo si avvolge con del sottilissimo filo di rame per simulare i molloni poi con striscioline di plastica si costruiscono i forcelloni basculanti delle ruote. Ancora in fase di costruzione della fusoliera sono stati messi i bracci orizzontali di supporto del carrello che sono applicati trasversalmente alla fusoliera - paralleli tra di loro e annegati nel rivestimento. Bisogna logicamente collegare prima i due fianchi e traliccio di fusoliera, tra di loro con traversine, in modo di ottenere un traliccio a sezione piramidale con vertice verso i timoni. Chiuse le parentesi continuiamo col carrello e le ruote che sono ottenute da un cerchietto di plastica sul quale vanno montati i raggi in "sprue" stirato e al centro un tondino che fa da mozzo delle ruote. Provare per credere!!

**Finiture di fusoliera** Montare tutti i tirantini a "X" negli "specchi" tra un correntino e l'altro.

**Timoni** Fatti in plasticard da 0,5 sui quali verranno incollati nel senso della corda dei tondini di sprue per simulare le centinature e carteggiati fino a che saranno appena percettibili così saranno più reali come centinature.

**Ali** Plasticard da 0,5. Su questa base va fatto, con tondino incollato, un traliccio simulante longherone e centine. Rivestire il tutto in carta leggerissima. Ora qualche mano di ten dicarta ed ecco fatte le ali con sistema quasi aeromodellistico ma che sono eccezionalmente reali. Incollarle poi con kemiciak alla fusoliera.

**Montanti alari** Più che montanti, si tratta di due "piantoni" uno sotto ed uno sopra alla fusoliera dai vertici dei quali partono i "tirantoni" in sprue stirato che vanno incollati con kemiciak alle ali. Incollare poi tutte le altre tirantorie come da disegni. Ho in un secondo tempo sostituito i tirantoni alari con filo da pesca Ø 0,14 inserito forando le ali e incollandole con kemiciak. Ho ottenuto un miglior irrigidimento delle ali e così un più esatto aspetto frontale dell'aereo che col caldo estivo mi si presentava con diedro negativi.....! Ora col nuovo sistema è veramente perfetto.

**Verniciatura** Colore "LINEN" della Humbrol, traliccio "NATURAL WOOD". Alluminio nel motore e fiancate fusoliera seguendo il disegno.

**Elica** Di un Sopwith Camel. Logicamente vanno messi seggiolini, cinghie, ecc.

**Attenzione** E' un lavoro un pò "balordo", ci vuole pazienza e precisione. Collante a rapidissima presa altrimenti vi ritroverete sempre con un sacco di pezzettini in mano ed il traliccio non starà mai in piedi !!

**Ruote** Non ci sono alternative. "BISOGNA FARLE" tutte a mano, raggio per raggio! Coraggio.

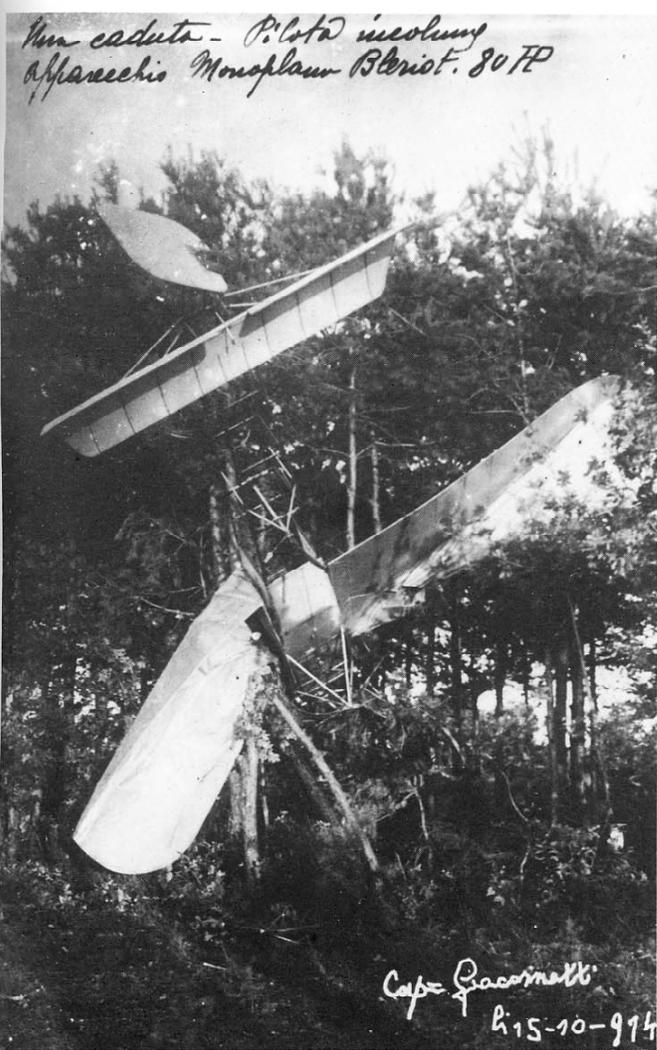
Buon lavoro.

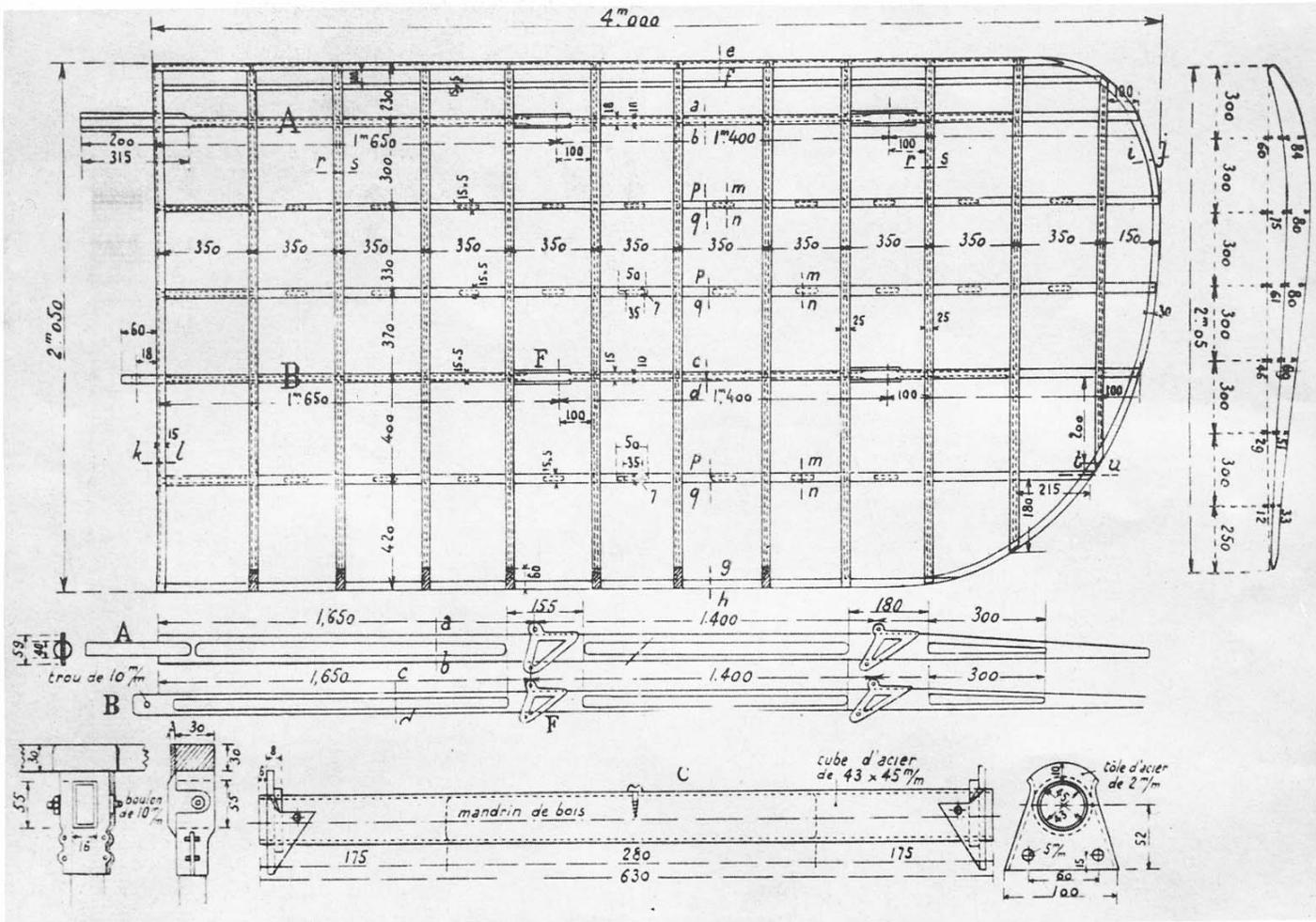
FRANCO MOMBELLO  
SCHIO (VI)

La realizzazione di questo articolo, così come lo vedete pubblicato, è stata possibile solo con l'aiuto dei soci Aldo Zanfi e Lorenzo Lazzarini del Centro I.P.M.S. di Modena, Pierluigi Moncalvo del Centro I.P.M.S. di Torino e del Sig. Fulvio Miglia, che vogliamo qui ringraziare per la preziosa collaborazione.

Al Centro

Non andate mai a caccia di nidi in aeroplano, se tenete alla salute! Questa potrebbe essere la morale di quest'immagine scattata il 15 ottobre 1914, che documenta una memorabile "scassata" da cui il pilota uscì fortunatamente il lesò. (archivio Fulvio Miglia)





DISEGNO VIA AER PHOTO

**NELLA PAGINA PRECEDENTE, IN BASSO:**

Le foto di gruppo ispirano tanta tenerezza, anche se i modellisti qualche volta gradirebbero vedere meno gente e più aereo, almeno per poter identificare il reparto di appartenenza; peccato, per questa volta ci è andata male. Consoliamoci con i dettagli dei piani di coda e degli abitacoli di questo interessante biposto. (foto Carlo D'Agostino via AerPhoto)

**IN QUESTA PAGINA, DALL'ALTO**

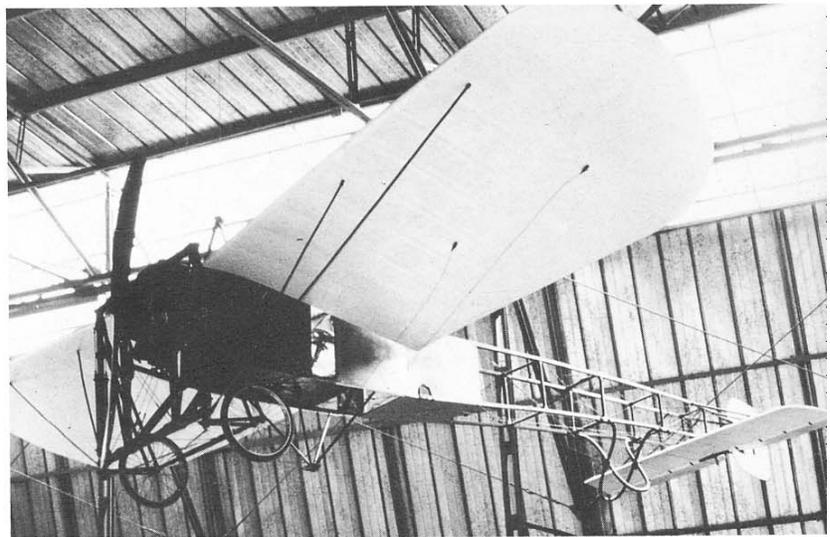
Un esemplare di Bleriot XI esposto a Vigna di Valle. Questo velivolo è identico a quello impiegato dal Cap. Piazza, e l'inquadratura dal basso permette di osservare le finestrate sulla fusoliera descritte nell'articolo, il traliccio di fusoliera e il pattino di coda. (Aer Photo)

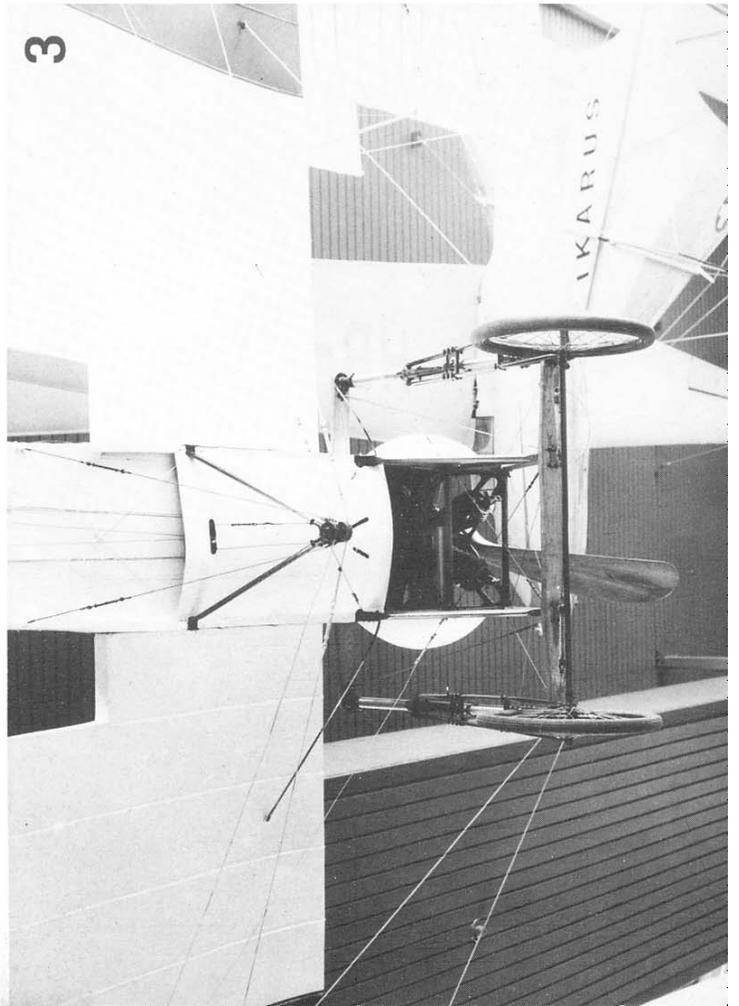
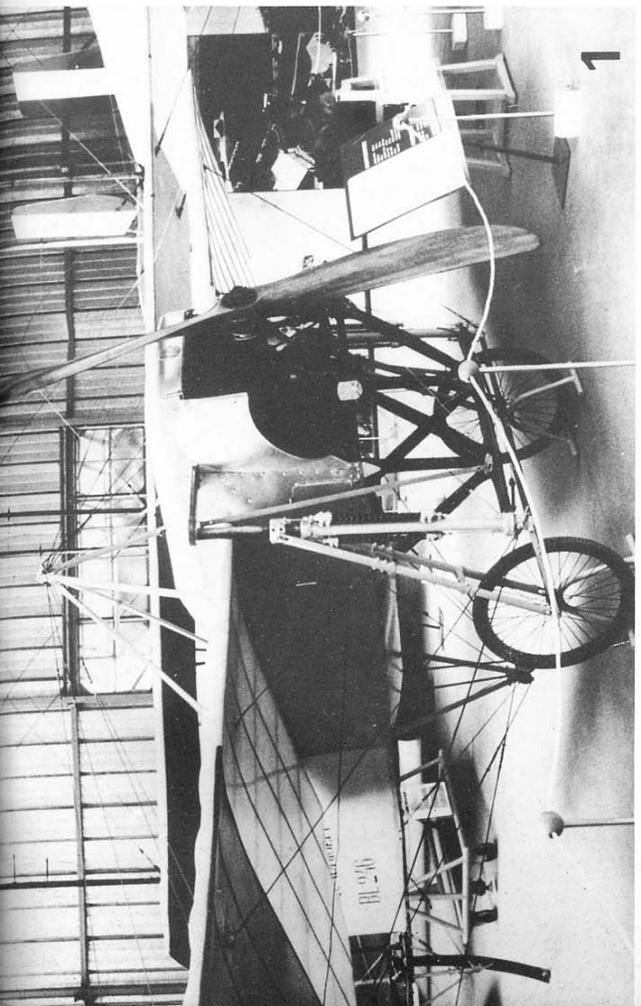
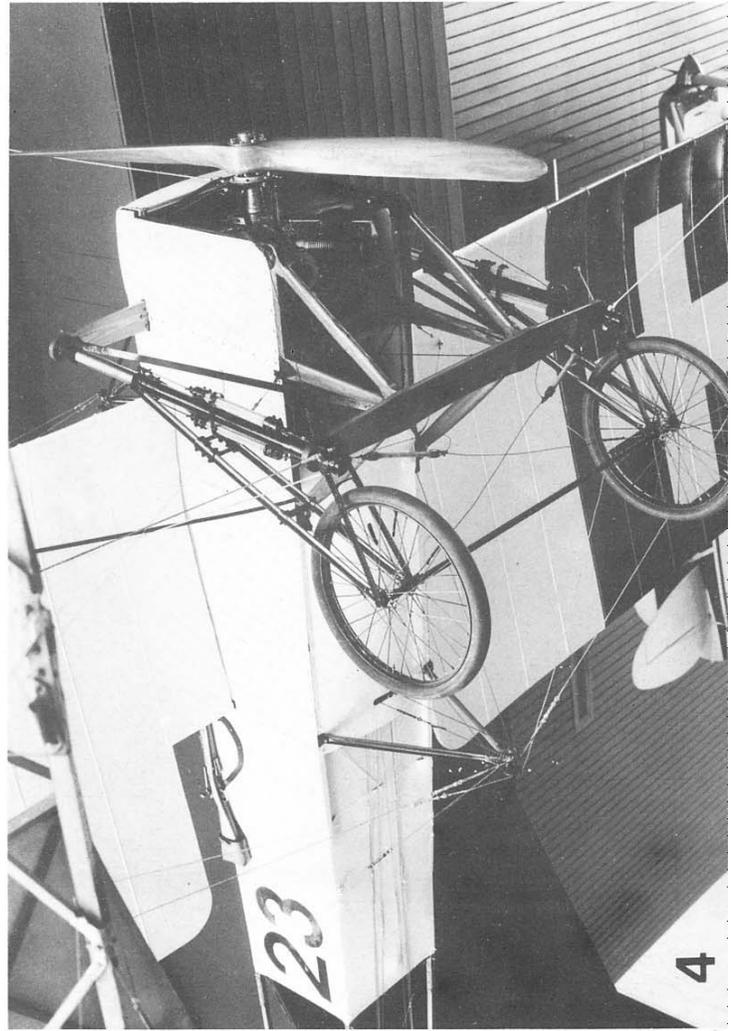
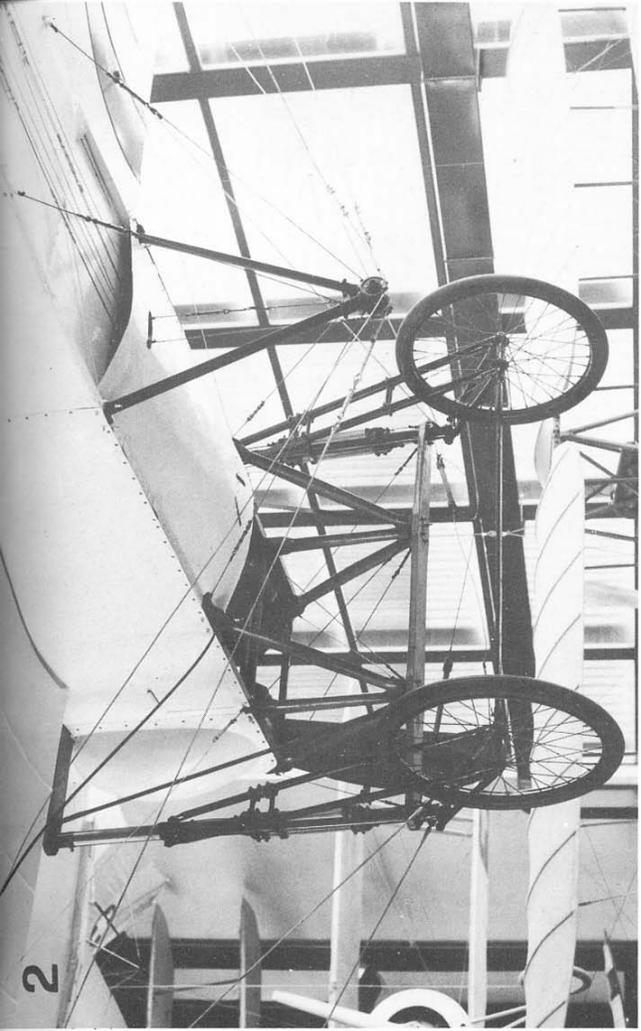
In questa bella immagine di un Bleriot XI, presa ad Aviano nel 1920, è possibile notare alcuni interessanti particolari, tra cui il pezzo a "X" sull'incastellatura del motore, e l'aspetto modificato del carrello di atterraggio. Sulla fotografia originale sono pure visibili i contrassegni di fabbrica sulle pale dell'elica, posti a una distanza dal mozzo pari a circa un terzo del raggio, e il simbolo della ditta sulla parte frontale della capottatura motore. Una nota di colore è fornita dai due militari vicini all'aviorimessa sullo sfondo, che si sporgono sorridenti, desiderosi di essere immortalati anch'essi. (foto Gianbattista Savoini, I.P.M.S. Conegliano Veneto)

**NELLA PAGINA SEGUENTE**

**1** Quest'esemplare è esposto al Museo dell'A.M.I. di Vigna di Valle. Le ali sono dipinte con il tricolore, il contrassegno di fabbrica è presente sulla capottatura del motore, mentre l'elica ne è priva. (Aer Photo)

**2** Alcune immagini dell'esemplare biposto di Bleriot X perfettamente restaurato e conservato presso la Verkehrshaus (Museo dei Trasporti) di Lucerna, in Svizzera. Si possono chiaramente apprezzare i dettagli costruttivi del complesso carrello principale; notare anche, in una delle immagini il fucile attaccato al lato destro della fusoliera, in corrispondenza del posto posteriore. (foto Aldo Zanfi I.P.M.S. Modena)





**OFFERTA  
RISERVATA  
AI SOCI  
IPMS  
IN REGOLA  
CON IL  
VERSAMENTO  
DELLA  
QUOTA  
1983**

**SCONTO  
30 %**

**FRANCO  
DI SPESE  
SULLE  
COMMISSIONI  
DEI LIBRI  
A FIANCO  
ELENCATI**

**COMMISSIONI  
A:  
CARTOLIBRI  
Casella Postale  
64 Centro  
41100 MODENA**

## DOCUMENTI E TESTIMONIANZE

BORGOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. I	L. 15.000
BORGOTTI - GORI - La guerra aerea in Africa Settentrionale vol. II	L. 15.000
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. I	L. 25.000
ARENA - L'Aeronautica Nazionale Repubblicana vol. II	L. 15.000
ARENA - L'ultimo confronto (brossura)	L. 8.000
ARENA - L'ultimo confronto (rilegato)	L. 15.000
ARENA - Air war in north Italy (inglese)	L. 20.000
MARINI - Il treno ospedale	L. 4.000
CAPITANI - La difesa di Roma	L. 4.500
ARENA - La Regia Aeronautica vol. I	L. 15.000
ARENA - La Regia Aeronautica vol. II	L. 15.000
RICCI - La guerra aerea in Africa Orientale	L. 10.000
RAMPELLI - Crociera Atlantica Italia-Brasile (1930-1931)	L. 10.000
CAPITANI - 10 giorni di lotta da Scutari a Ragusa	L. 4.000

## LE MACCHINE E LA STORIA

AA. VV. - North American P 51 Mustang	L. 5.000
PAFI - Panzer III	L. 5.000
AA. VV. - Ju 87 Stuka	L. 5.000
BORGOTTI - GORI - Gli Stuka della Regia Aeronautica	L. 5.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Estrema difesa - vol. unico	L. 25.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Reggiane 2005	L. 10.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Fiat G 55	L. 10.000
ARENA - I Caccia della Serie 5 - Macchi 205	L. 10.000
ARENA - II Radar - La guerra sui mari vol. I	L. 15.000
ARENA - II Radar - La guerra aerea, attacco difesa - vol. II	L. 15.000
ARENA - II Radar - La caccia notturna - vol. III	L. 15.000
ZIZZI - Storia ed evoluzione della propulsione aerea	L. 10.000
PESCE - Guerra attraverso l'etere nel teatro mediterraneo	L. 19.000
VIGNA - IMAM RO 37	L. 10.000
ARENA - I Caccia a motore radiale - vol. unico	L. 40.000
ARENA - I Caccia a motore radiale	
I la generazione intermedia	L. 10.000
II Macchi MC 200	L. 10.000
III Fiat CR 42	L. 10.000
IV Reggiane RE 2000	L. 10.000
V Fiat G 50	L. 10.000
BORGOTTI - GORI - Il Savoia Marchetti SM 79 Sparviero (1933-1940)	L. 30.000
PESCE - Storia della radio in aviazione	L. 10.000
ARENA - Mimetizzazione dei velivoli dell'Aeronautica Italiana	L. 15.000
PESCE - I dirigibili italiani	L. 40.000

## LE FORZE ARMATE ITALIANE

GASPARINETTI - Gli Ussari di Piacenza	L. 10.000
PULETTI - I Lancieri di Aosta	esaurito
GIACHI - 41° Artiglieria	L. 5.000
PESCE - L'8° Gruppo Caccia	L. 5.000
STRADA - II° Stormo Caccia	L. 10.000
AA. VV. - Il soccorso aereo dell'Aeronautica	L. 10.000
PESCE - 101° Gruppo Tuffatori	L. 10.000
PETILLO - MERIGO - Il 6° Stormo Caccia	L. 10.000
PESCE - Walzer del 102° Gruppo	L. 15.000
BORGOTTI - GORI - 96° Gruppo Bombardamento a tuffo	L. 6.000
ARENA - II 50° Stormo d'assalto	L. 15.000