



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 7, No. 3 — 1975





Vampire N.F. Mk. 10 destinato all'Italia, fotografato in volo sull'Inghilterra. Il velivolo è molto probabilmente un falso, dato che l'immatricolazione, pur essendo apparentemente simile a quella usata in Italia, è falsa; inoltre la M.M. sembrerebbe essere una di quelle assegnate ai monoposto e non è comunque una di quelle dei biposto. La foto permette di apprezzare i particolari della mimetizzazione.
(Foto Hawker Siddeley)

INDICE

	Pagina
D.H. Vampire in servizio presso l'A.M.I.	
— F.B. Mk 52 (Parte seconda)	1
— N.F. Mk 10	3
Crisi a Suez, Novembre 1956	
Parte seconda: R.A.F. e Sea Venom	5
Uniformi di servizio delle truppe corazzate italiane dal 1923 al 1943	12
1° Trofeo Giorgio Licitra, Mostra-Concorso di plastimodellismo	14
Macchi 205 "Veltro"	18
I BR.20 con gli occhi a mandorla	26
Summary	28

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS — ITALY

Casella Postale 12017 — 00100 ROMA — Belsito

editoriale

Durante la prima metà dell'anno in corso eravamo riusciti a ristabilire una certa regolarità nella preparazione delle nostre pubblicazioni giungendo a distribuire Il Notiziario 7/2 prima dell'estate; successivamente tutto è un po' "franato" e ci troviamo ormai alla fine dell'anno con ancora un numero da completare. Al deterioramento della situazione ha in buona misura contribuito la Mostra-Concorso svoltasi ad ottobre, ma siamo ora in via di ripresa facilitati in questo dai contributi sempre più vari ed interessanti che ci giungono da molti soci singoli o Centri.

A complemento dei resoconti dettagliati sulla Mostra-Concorso riportati nel Flash desidero aggiungere alcuni commenti personali. Primo fra tutti la constatazione che si tratta di imprese veramente faticose; solo vivendo in prima persona tutta l'esperienza, ci siamo potuti rendere conto e apprezzare gli sforzi che in occasioni simili avevano già vissuto i Centri di Milano, Trieste, Palermo, Livorno, Padova, ecc. La gamma dei mestieri che si è costretti a svolgere è veramente varia: imbianchino, elettricista, facchino, spedizioniere, guardiano, falegname e soprattutto ascoltatore paziente e comprensivo di domande o proposte insulse!

Il dramma, che riteniamo costante in simili occasioni, è che al momento del bisogno la massa "squaglia" e quelli che rimangono si contano sulle dita; è anche vero che non manca la sorpresa di trovare disponibilità e aiuto là dove non lo si sarebbe aspettato.

Particolarmente interessante perchè di interesse generale è il problema della valutazione dei modelli. A questo aspetto avevamo cercato di prepararci per tempo dedicando molti sforzi alla compilazione di una normativa che rispondesse allo scopo di essere specifica per il plastimodellismo, equa nel valutare opportunamente tutti gli elementi e infine relativamente facile da applicare. Quest'ultimo aspetto è importante quando si consideri che i modelli da valutare possono essere centinaia e non sempre tutti i giudici sono modellisti.

Questi criteri di valutazione sono riportati nel Flash di Novembre perchè possano essere esaminati da tutti ed eventualmente applicati in altri concorsi. Si tratta di una materia suscettibile di affinamenti e ulteriori messe a punto e pertanto saremo grati a chiunque vorrà farci conoscere le sue opinioni.

La formula del concorso aperto a tutti, soci e non, è anch'essa il risultato di lunghe discussioni, ma a consuntivo valutiamo la scelta come molto positiva e quindi la raccomandiamo ai Centri per manifestazioni da loro organizzate.

Ci sono voluti molti anni per smuovere la tradizionale apatia dei romani, ma se ancora non siamo arrivati al livello delle "Convention" americane, siamo comunque soddisfatti perchè la partecipazione è stata veramente a livello nazionale con modelli pervenuti da località estreme come Messina e Udine.

A.M. BELLEI

D.H. VAMPIRE IN SERVIZIO PRESSO L'A.M.I.

VAMPIRE F.B. Mk. 52 (Parte seconda)

Ritorniamo al Vampire con un profilo relativo ad un velivolo del 4° Stormo. La particolarità di quest'aereo è di avere sul muso una "mascherina" rossa.

In effetti di tale aereo non sappiamo altro, eccetto le foto che lo raffigurano furono probabilmente riprese verso la fine degli anni '50.

La colorazione è la solita: Alluminio con immatricolazioni nere; gli altri particolari sono rilevabili dal disegno.

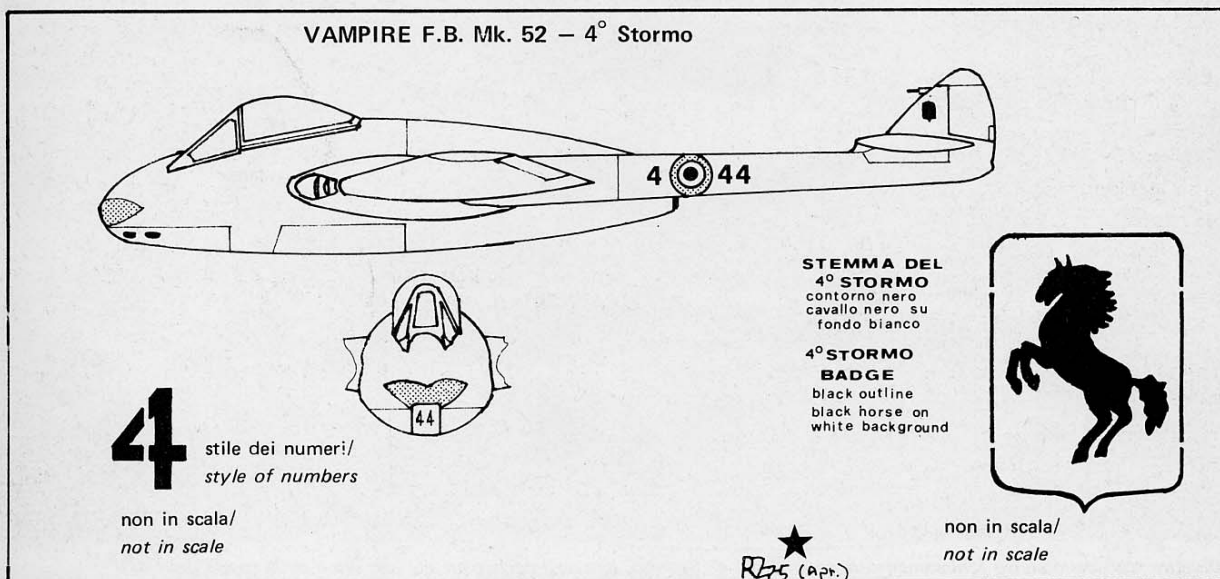


In questa foto si possono osservare i particolari del carrello anteriore e l'esatto andamento del pannello antiriflesso. Pure confermato dalla foto è l'uso del colore alluminio per gli interni del carrello. (Foto A.M.I. via N. Malizia)



Ancora una foto del muso di un Vampire. Da notare i vari particolari della presa d'aria e del tettuccio scorrevole. Osservare pure la tenuta del pilota (per i "patiti" del diorama). (Foto A.M.I. via N. Malizia)

NOTA: nella tav. A della prima parte dell'articolo sono stati disegnati erroneamente i velivoli dei numeri 6 e 9. Infatti il velivolo del n. 6 ha in coda il distintivo del 4° Stormo, mentre il velivolo del n. 9 ne è privo; esattamente il contrario di quanto indicato nel disegno. Inoltre il velivolo del n. 9 ha i numeri di immatricolazione ripetuti anche sotto le ali, nello stile in cui essi compaiono nella foto pubblicata nella pagina di fronte.



VAMPIRE N.F.Mk.10

Nel 1950 la De Havilland sviluppò, su richiesta egiziana, una versione da caccia notturna del Vampire; in seguito però all'embargo sulle forniture di armi ai paesi belligeranti del Medio Oriente i velivoli vennero presi in carico dalla RAF, che se ne servì come trait-d'union tra i caccia a pistoni e i reattori tipo Meteor e Venom.

Con l'entrata in servizio di questi ultimi i velivoli furono dichiarati surplus e venduti all'Italia e all'India.

Il Modello

Non esiste attualmente in commercio un modello specifico del Vampire 10, però la ditta tedesca Intermodel produce un kit di conversione con la fusoliera e la cappottina per ricavare la versione notturna dal Vampire della FROG.

La rivista inglese Modelworld, nel numero del Dicembre '72, pubblica un articolo relativo al velivolo in questione e suggerisce un sistema di conversione che miscela parte del modello FROG a parte della fusoliera Intermodel, allo scopo di ottenere una base più solida per il montaggio delle ali (questo metodo è stato ripreso anche in un articolo modellistico pubblicato sul n. 7-8 Luglio-Agosto 1974 di JP-4); personalmente non ci sentiamo di convalidare tale soluzione perchè la plastica del kit Intermodel (realizzato in vacuum-form) è sufficientemente spessa e non necessita che di qualche piccolo rinforzo.

Molta attenzione bisogna invece porre nel montare la cappottina, che necessita di un notevole lavoro di adattamento per essere posizionata perfettamente.

Infine si realizzano in plasticard le due "pinne" esterne del timone orizzontale e si sagomano i timoni verticali secondo la nuova forma che si vede nel disegno.

Il carrello principale è quello del kit FROG, il ruotino anteriore va invece modificato ed accorciato (una buona guida sono le foto dell'esemplare di Torino); infine si aggiungono le varie antenne così come si vedono nelle foto.

Da tenere presente che, a parte l'esemplare di Torino, tutti gli N.F.Mk.10 italiani montano i serbatoi ausiliari alari.

La colorazione di tutti i velivoli è Medium Sea Grey (Humbrol HB.6), con le superfici superiori e laterali "chiazze" di Dark Green (Humbrol HB.1); gli interni dei carrelli sono in Alluminio opaco, l'abitacolo è invece in nero opaco. L'esemplare di Torino ha pure il radome nero.

Passiamo ora all'esame della tavola. Il primo profilo si riferisce ad un Vampire della Scuola Turbogetti, ripreso ad Amendola circa verso il 1955 (una foto di questo aereo compare a pg. 217 del volume di Bignozzi e Catalanotto Aerei d'Italia, Ed. Cielo - Roma 1962); il velivolo ha la "Fenice" in coda, ed il particolare dello stemma, con i relativi colori, è riportato più sotto; le scritte sono nere, mancano le coccarde sopra le ali. Le dimensioni delle coccarde alari sono analoghe a quelle del n. 10 della tav. A della prima parte dell'articolo (vedi Notiziario Vol. 6 n. 4); per l'esemplare di Torino le coccarde, sempre presenti solo sulla parte inferiore delle ali, sono analoghe a quelle del n. 1 della stessa tavola.

La vista in pianta dà l'andamento della mimetizzazione di tutti i velivoli.

Il profilo in fondo alla tavola si riferisce infine all'esemplare una volta conservato a Torino (tra parentesi: saremmo curiosi di sapere dove si trova attualmente); l'unica differenza con l'altro è data dal radome nero e dalla presenza di una protuberanza nella parte posteriore della cappottina, destinata probabilmente a contenere un'apparecchiatura elettronica.

Infine nella tavola sono messi a confronto il profilo dei timoni verticali dell'N.F.Mk.10 e dell'F.B.Mk.5, per evidenziarne la differenza, ai fini della costruzione del modello.

Ringraziamenti. Desidero alla fine del lavoro ringraziare i Sig. Aldo M. Bellei e Gianni Gambarini per la collaborazione prestatami e il Sig. Francesco Cigolotti e il Maresciallo Nicola Malizia per le foto che mi hanno procurato.

R. ZAMBON



Il Vampire N.F. Mk. 10 precedentemente conservato al Palazzo della Vela a Torino e che ora dopo lo "sfratto" si trova a Vigna di Valle. La foto permette di apprezzare molti particolari del carrello e delle antenne. Ben visibile è pure la differenza di mimetizzazione tra questo velivolo e quello del disegno. (Foto A.M.I.)

CRISI A SUEZ, NOVEMBRE 1956

Partecipazione della RAF

Se l'aviazione imbarcata svolge a Suez un ruolo prevalentemente tattico, assaltando le postazioni egiziane sulle spiagge e lungo il canale, diverso fu il compito affidato alla RAF che, sfruttando i suoi numerosi squadrons da bombardamento, assaltò il sistema aeroportuale sul delta e lungo il corso del Nilo onde impedire al già provato sistema difensivo egiziano ogni azione aerea intesa ad interdire gli sbarchi anfibi anglo-francesi (sia dal cielo che dal mare) previsti dall'operazione "Musketeer". Le basi di partenza dei velivoli erano situate sulle due isole di Cipro e Malta e le missioni, almeno inizialmente, sempre notturne allo scopo di evitare brutti incontri con i MIG 15 di produzione cecoslovacca di cui era conosciuta la recente consegna all'aviazione araba. Quando poi si vide che tale timore era in gran parte infondato, in quanto pochissimi piloti egiziani avevano ricevuto il "combat ready" su tale apparecchio, e constatando gli scarsi risultati conseguiti fino a quel momento, furono eseguite anche numerose azioni diurne sempre con la scorta della caccia, costituita quest'ultima dagli Hunter F. 5 degli squadrons 1° e 34°, o più raramente, in un insolito ruolo per loro, dai Venom FB. 4 degli squadrons 6° e 249°; in alcune occasioni la scorta fu costituita dai caccia delle portaerei.

I bombardieri impiegati erano i famosi Canberra (una dozzina di squadrons disseminati tra Malta e Cipro) ed i grossi quadrimotori Valiant (gli squadrons 138, 148, 207 e 214 tutti concentrati a Luqa, Malta). Per rendere difficoltosa la identificazione del reparto in caso di abbattimento tutti i distintivi di reparto erano stati eliminati dagli apparecchi e perfino dai caschi dei piloti (salvo come vedremo qualche eccezione) e sostituiti con le famose strisce di riconoscimento gialle e nere sulle ali e sulle fusoliere; queste ultime però mancarono di una precisa standardizzazione e vi furono perciò numerose irregolarità. Un esempio tipico di ciò è illustrato dal Canberra B. 2 del 10° Sqn. (operante dall'aeroporto di Nicosia, la capitale cipriota) riportato sulla tavola 1, dotato di emblema di reparto e di strisce bianche sulla sola fusoliera; anche l'altro apparecchio dello stesso tipo illustrato in tavola 2 non è del resto completamente standard conservando sulla deriva l'emblema della volpe, tipico del 12° Sqn. dell'aviazione inglese.

Oltre ai reparti già citati giostrarono nel cielo egiziano uno squadrone di vecchi ricognitori Meteor e tutta la gran massa dei reparti da trasporto, destinati a lanciare i paracadutisti lungo tutta la lunghezza del canale, costituita da diversi tipi di apparecchi: dai vecchi Dakota ai Valetta, etc.

Per il modellista che desideri cercare di riprodurre qualcuno di questi apparecchi si pongono due problemi di uguale difficoltà: il trovare dei modelli adatti e fonti valide di documentazione; delle macchine citate infatti l'unica di cui esiste un kit sul mercato è il Canberra B. 2 (la ditta Modeldecal dovrebbe inoltre ben presto rendere disponibili sul mercato la confezione n. 26 con decals relative all'apparecchio di tav. 1); in tutti gli altri casi si tratta, in forma più o meno semplice, di dover realizzare una conversione.

Per gli Hunter si dovrà, ad esempio, ricorrere al vecchio kit Airfix relativo all'F. 6; per prima cosa non si dovranno utilizzare i pezzi n. 33, 34, 35 e 36 e conseguentemente stuccare la fusoliera per sostituirli.

Infine l'ala andrà lavorata per eliminare lo sbalzo che vi compare circa sulla metà del bordo di attacco. Per quanto riguarda la colorazione essa è quella standard della RAF di quel periodo con le superfici superiori in grigio mare e verde scuro e quelle inferiori in argento; sopra di essa andranno posizionate 6 coccarde a tre colori di uguale spessore e le strisce gialle e nere sul retro della fusoliera e sopra e sotto le ali (queste ultime parallele alla direzione del moto).

Il discorso sui Venom è un pò più complicato poiché richiede la utilizzazione di pezzi di due kit diversi e lavori abbastanza radicali. Si dovrà dunque disporre del Sea Venom e del Vampire della Frog rinunciando a realizzare due modelli diversi: cosa abbastanza accettabile data la relativa economicità delle due confezioni. Si monta assieme le due semifusoliere di entrambi i caccia, dettagliando eventualmente l'abitacolo del Vampire, e si cerca quindi di combinare la parte di quest'ultimo con quella posteriore dell'altro (alla quale andrà successivamente eliminata la coda di rondine che alloggia il gancio di atterraggio, vedi tav. 6); il metodo migliore per ottenere questo risultato è quello di seguire per il taglio un tracciato ad "U" in modo da conservare integro il piano di attaccatura delle ali del Sea Venom. Il punto di unione dei due tronconi andrà poi stuccato con cura e lo stesso si dovrà fare in altri punti per riuscire a ricreare la forma del caccia inglese; questo lavoro dovrà farsi controllando continuamente i disegni che forniscono l'aspetto definitivo del modello. Una via alternativa a questa può essere quella di realizzare ex novo in balsa tutta la parte anteriore (avendo cura di preparare le due cavità del vano carrello e dell'abitacolo prima del montaggio) inserendola poi sull'altra con una chiave predisposta; questo metodo è quello suggerito nella bella pubblicazione di Roger Lindsay "de Havilland Venom"; esso pare tuttavia a chi scrive molto difficile, anche per la necessità di dovere poi lavorare abbondantemente la balsa con turapori e vernice onde ottenere una superficie adatta alla verniciatura.

Resta poi da modificare il raccordo tra le travi di coda e la deriva, costruendo con lo stucco od anche con opportuni pezzetti di plastica i due rigonfiamenti su cui incollare infine le due estensioni del piano di coda illustrate in figura.

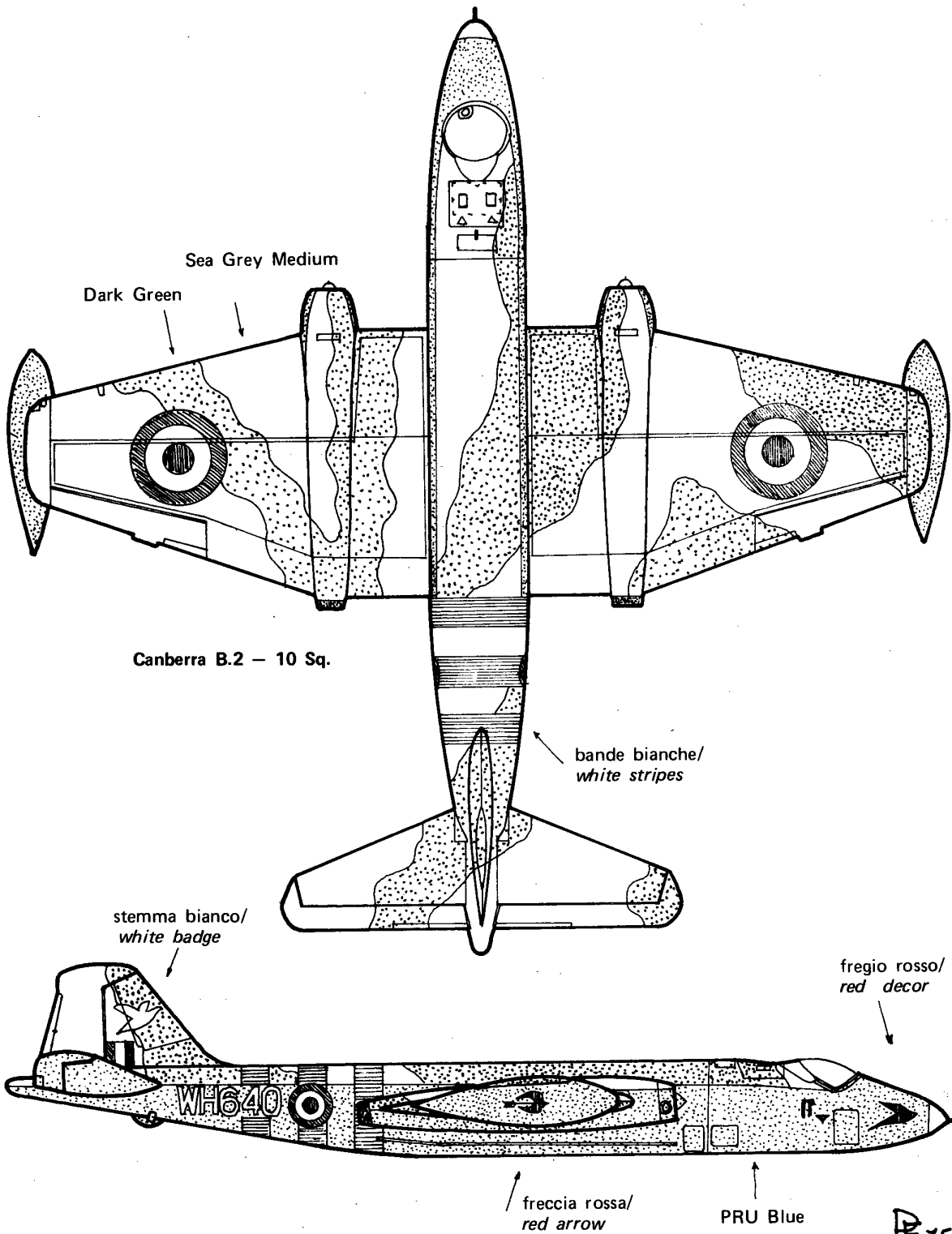
E' evidente che si tratta di un lavoro abbastanza laborioso; molte difficoltà comunque saranno superate se si avrà cura di passare da una fase a quella successiva solamente quando la prima sarà stata realizzata perfettamente. Per quel che riguarda la colorazione di base essa è la stessa già illustrata nel caso dell'Hunter; maggiori dettagli possono rilevarsi dalla tav. 4 tenendo presente che l'emblema di squadriglia sul muso e le strisce azzurre con decorazione rossa ai lati delle coccarde sulle travature erano stati eliminati durante le operazioni a Suez.

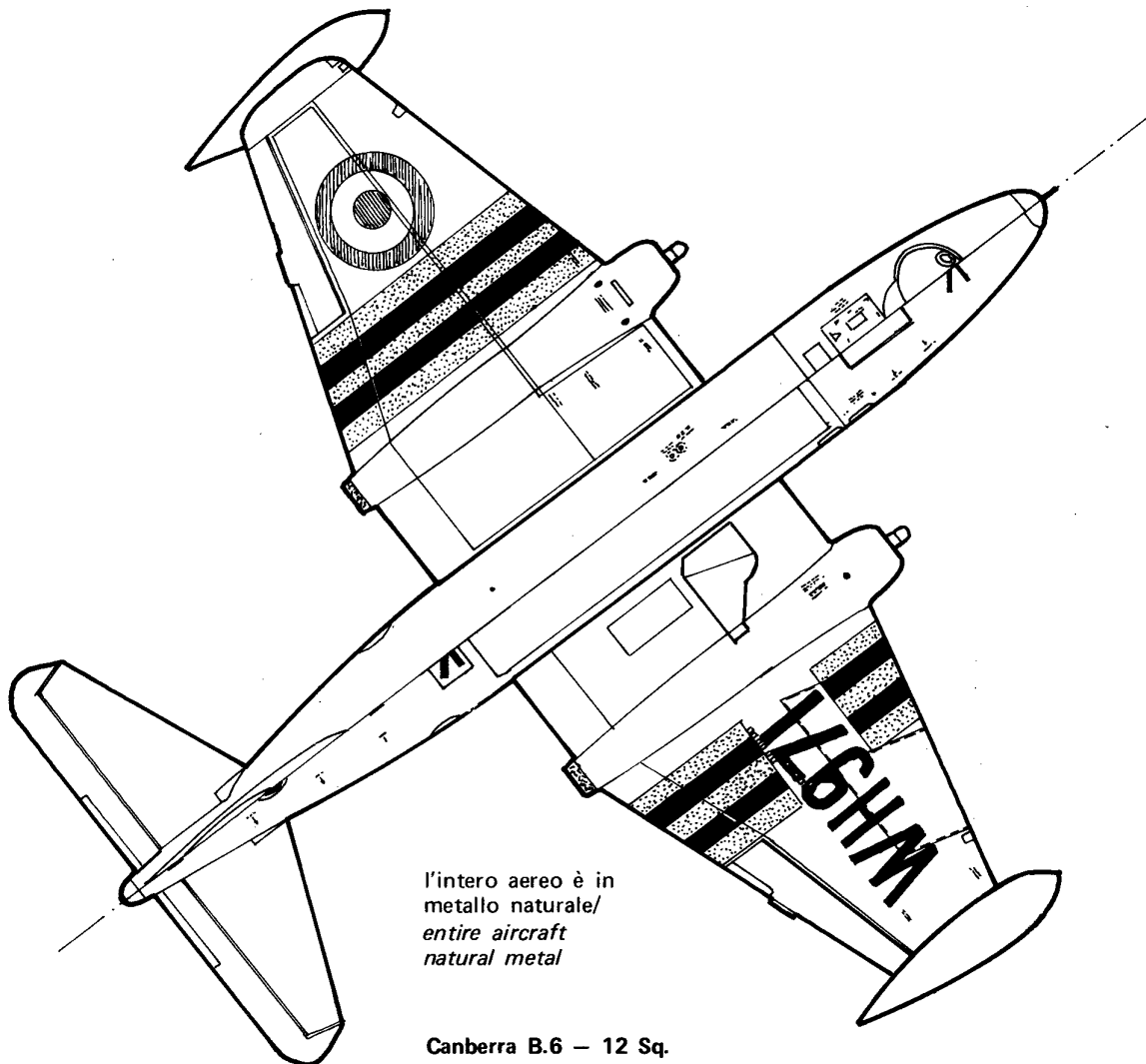
Detto questo vorrei invitare tutti quelli che sanno qualcosa di più sull'argomento svolto a mandare critiche, aggiunte e correzioni che saranno gradite e portate a conoscenza così di tutti i soci.

Note sui Sea Venom

Nella tavola n. 5 sono illustrate altre due possibili finiture per i Sea Venom della marina inglese a Suez; vi

Tav. 1





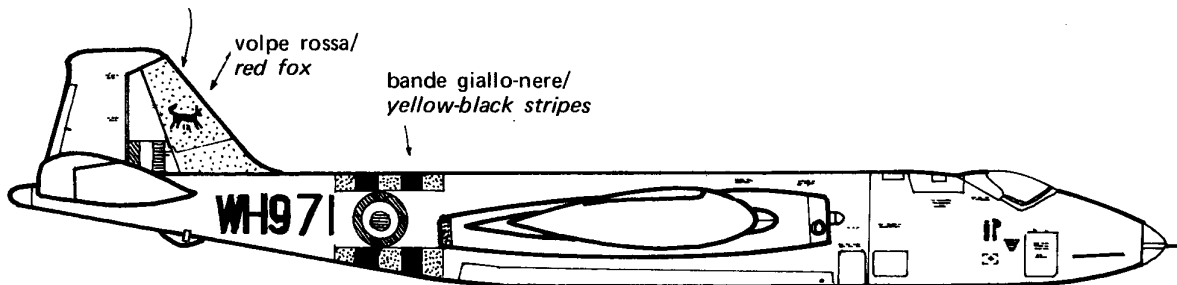
l'intero aereo è in metallo naturale/
entire aircraft natural metal

Canberra B.6 – 12 Sq.
Hal Far, Malta 1956

sfondo giallo chiaro/
light yellow background

volpe rossa/
red fox

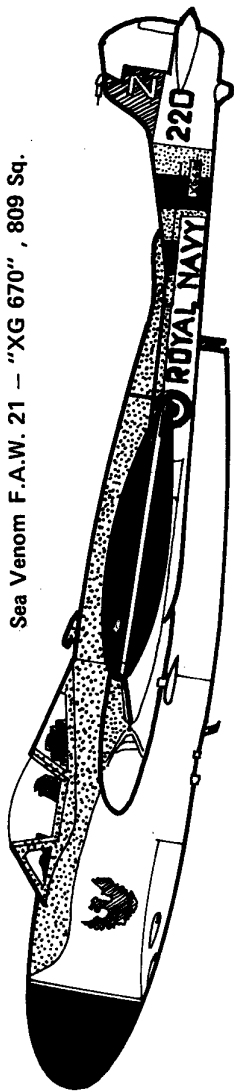
bande giallo-nere/
yellow-black stripes



DF 75

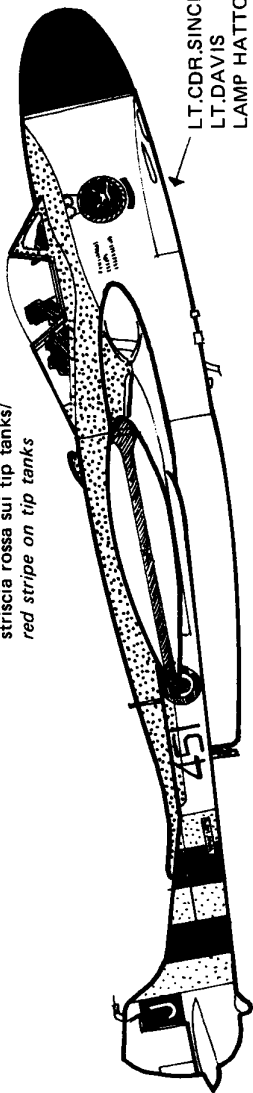
colorazione/camouflage:
Extra Dark Sea Grey
and Sky type "S",

Sea Venom F.A.W. 21 - "XG 670", 809 Sq.



fenice e coda rossi; "tip tanks" bianco/neri;
strisce giallo nere/
phoenix and tail red; white/black tip
tanks; yellow and black stripes

striscia rossa sui tip tanks/
red stripe on tip tanks

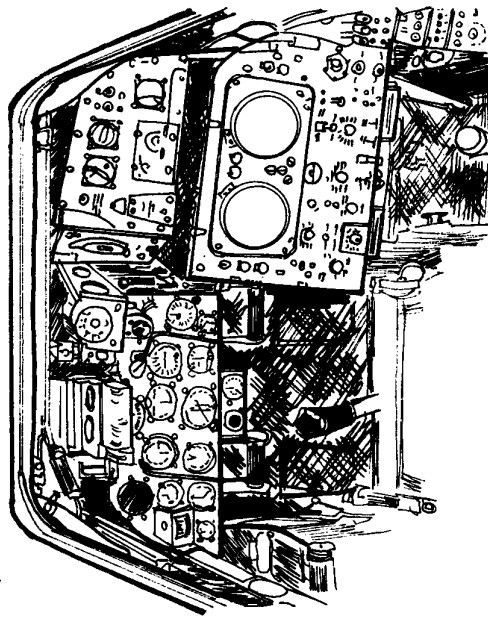


Sea Venom F.A.W. 21 - "WW 189", 892 Sq. H.M.S. Eagle

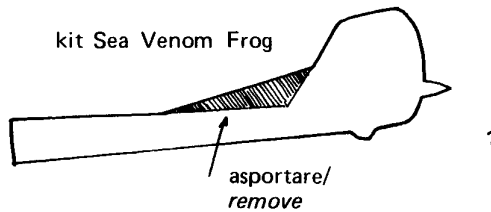
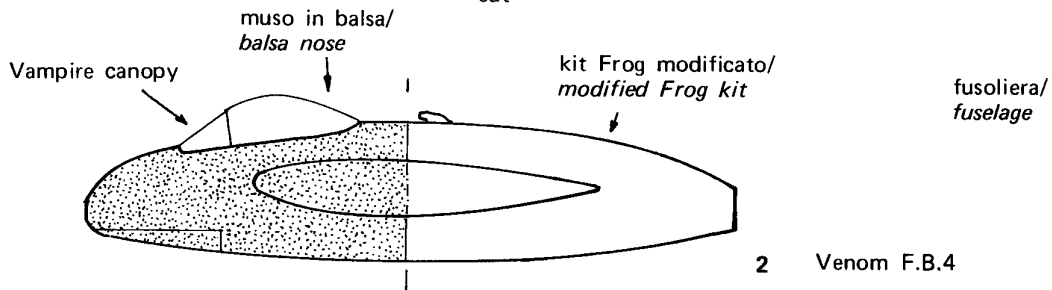
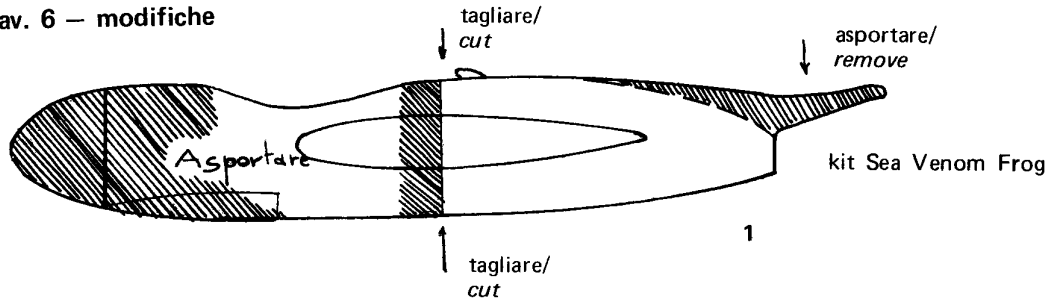


Stemma 892 Sq.
Bleu con rifiniture e
scritta "Strike Unseen"
in oro
Badge of 892 Sqdn.
Bleu background with
decor and "Strike
Unseen" in gold

interni Sea Venom
(da "De Havilland Venom "
di R.Lindsay)

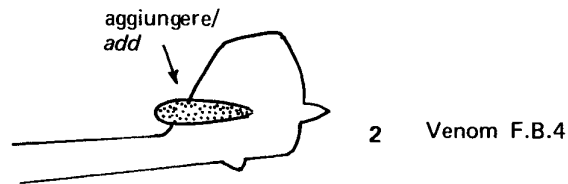


Tav. 6 - modifiche

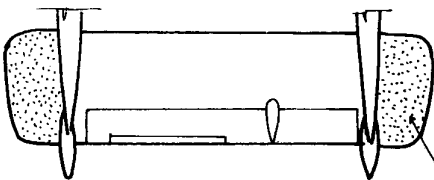


timoni/
rudders

Scala 1/72



piano di coda F.B.4/
F.B.4 horiz. stab.



estensione piano di coda/
horiz. stab. extension

DF 75

è inoltre riportato lo schema degli interni per tutti coloro che volessero maggiormente dettagliare il modello Frog, un pò deficitario sotto questo punto di vista: il colore base è il nero opaco sul quale risaltano le lancette e le scale in bianco degli strumenti ed il verde degli indicatori Radar.

Per quel che riguarda il kit in sè vorremmo aggiungere che, per quanto notevolmente preciso nelle dimensioni generali, esso contiene un certo numero di imprecisioni che è bene correggere. Ad esempio, la fotomitragliatrice, pezzo n. 17, deve essere posizionata sotto la radice alare SINISTRA e conseguentemente va

stuccato il foro realizzato per inserirla sotto l'ala destra; le gambe dei carrelli principali risultano poi in posizione scorretta se incollate come dalle istruzioni: si deve invece sistemarle lungo il rigonfiamento delle travi di coda, quasi a contatto con la parete dell'alloggiamento. Un miglioramento dell'aspetto generale della riproduzione si otterrà poi assottigliando lo spessore degli sportelloni di chiusura dei vani carrelli, inserendo due sottili alette di scorrimento nelle prese d'aria ed aggiungendo infine sotto il ventre dell'apparecchio alcune delle numerose antenne che vi trovano collocazione.

testo DE FINA - disegni DAVI

UNIFORMI DI SERVIZIO DELLE TRUPPE CORAZZATE ITALIANE DAL 1923 AL 1943



*Mussolini e altri alti "papa-
veri" della gerarchia mili-
tare passano in rassegna la
Scuola di Cavalleria di Pi-
nerolo nel 1939. Accanto
a C.V. 33/5 si notano gli
equipaggi che indossano la
combinazione di tela rasata
bleu mod. 26 con casco ed
occhiali. Si distinguono gli
ufficiali per la stelletta
sopra il taschino e il cin-
turone al posto della ban-
doliera. Come si può giudi-
care dagli ampi risvolti il
terzo da destra non ha tro-
vato la sua taglia.*

(Foto B. Benvenuti)

Nota del redattore. Nell'articolo che segue vengono presentate nel linguaggio burocratico e ministeriale originale le disposizioni e le descrizioni ufficiali relative alle uniformi di servizio delle truppe corazzate. Nella pratica si verificavano poi notevoli variazioni o eccezioni dettate da esigenze contingenti climatiche o di altra natura. Le foto che accompagnano l'articolo ne sono in parte una testimonianza. Ricordiamo infine che il fronte dell'Africa Settentrionale presentava delle sue esigenze particolari perchè a ore diurne di sole e di caldo intenso seguivano notti fredde e umide. A volte in alcune foto si può correlare l'abbigliamento pesante con le ombre lunghe che indicano appunto le ore più fredde della giornata.

Combinazione da carro

Il primo oggetto di corredo adottato per le unità carri armati fu la "combinazione di tela rasata bleu con rinforzi ai gomiti ed ai ginocchi", adottata il 28 gennaio 1926 per gli equipaggi dei reparti carri armati.

Essa fu adoperata fino al 1941 (18 giugno), quando fu leggermente modificata divenendo così la "combinazione di tela rasata turchina mod. 41 per carristi", cui la seguente descrizione si riferisce.

La combinazione si componeva di un corpo, un colletto, due gambali, due maniche ed un cinturino. Si divideva in parte destra e sinistra, a loro volta divise in parte anteriore e parte posteriore. Le parti anteriori erano in un sol pezzo e comprendevano il davanti del corpo e il davanti dei gambali. Sul davanti, al centro, la combinazione era aperta verticalmente sino all'inforca-tura dei gambali.

Alla parte destra dell'apertura era sovrapposto un riporto di tela rasata turchina, al quale erano cuciti 9 bottoni mezzani di osso annerito, in corrispondenza di altrettante asole praticate su una striscia della stessa tela, cucita all'interno del davanti sinistro.

All'altezza del petto erano cucite esternamente due tasche della stessa tela, una sulla parte destra e l'altra sulla sinistra.

Dette tasche erano chiuse in alto mediante un'aletta a punta che portava al centro un'asola in cor-

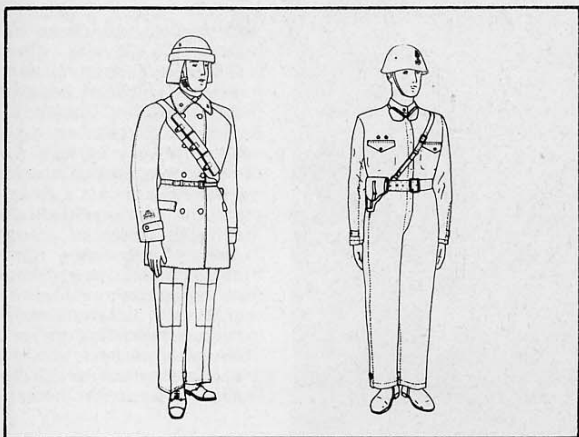
rispondenza di un bottone applicato sulle tasche stesse.

Le parti posteriori erano anch'esse in un sol pezzo. I gambali erano muniti, all'estremità inferiore, di un orlo alto c. 25 mm; al ginocchio, invece, era applicato un rinforzo in tre strati di tela, rinforzati con cuciture a macchina.



Di nuovo la combinazione di tela, ma in una posa molto più disinvolta. La foto è databile a dopo l'armistizio e la croce tedesca che si intravede sotto la gamba attribuisce il mezzo, un C.V. 35, a un reparto che opera, probabilmente in Jugoslavia, con le truppe tedesche. Notare le calzature e gli occhialoni fuori ordinanza.

(Foto B. Benvenuti)



A sinistra. Uniforme di servizio tipica delle truppe corazzate: casco di cuoio nero per i militari carristi; giubbone di pella nera (anche con tasche inclinate e senza aletta); combinazione in tela rasata turchina mod. 41 per carristi; gambali di cuoio nero per armi a cavallo; bandoliera di cuoio grigio-verde con pistole mod. 34. Sulla manica è indicata quale dovrebbe essere per gli ufficiali la posizione dei distintivi di grado (in questo caso però la bandoliera sarebbe sostituita dal cinturone).

A destra. Tenente di cavalleria corazzata (15° Cavalleggeri di Lodi) in Tunisia, con combinazione da carro ed elmetto metallico, appartenente allo Squadrone semoventi da 47.

Un tascone con piega a soffiutto era applicato al gambale ed era fermato con cuciture a macchina comprendo parte del rinforzo.

I gambali, inferiormente, nella loro unione interna portavano a mm 40 circa dal fondo una piccola martingala della lunghezza di mm 220 e larga mm 30, avente all'estremità libera un'asola per assicurarla ad un bottone applicato a conveniente distanza.

Lungo la cucitura dei fianchi, dall'altezza della cintura e per un tratto di circa mm 170, erano praticate due tasche interne.

Le maniche erano in due pezzi uniti fra loro con cuciture ribadite e terminavano al fondo con un orlo di mm 30 c.; a mm 50 dal fondo portavano nell'unione interna una martingala, munita alla sua estremità libera di un'asola in corrispondenza di un bottone fissato alla manica.

Sul gomito, come sul ginocchio, era applicato il rinforzo in tre strati fermati da cucitura a macchina.

Il cinturino consisteva in una lista di tela in 2 pezzi, lunga m 1,10 c. e larga mm 40, che, all'estremità destra, portava 2 bottoni e nell'altra estremità un'asola.



Dalla teoria alla pratica! Nel caldo del deserto nordafricano il personale che sta caricando un M. 13/40 su un mezzo da trasporto stradale ha optato per un abbigliamento più disinvolto e pratico. La persona sul rimorchio ha arrotolato la tuta in vita. Agosto 1941, zona di Tobruk. (Foto B. Benvenuti)



Primo piano del casco di cuoio in cui si notano i particolari del copriorecchie con foro per auricolare e coprinuca. Settembre 1940, A.S. (Foto B. Benvenuti)

Il cinturino era assicurato posteriormente al corpo, all'altezza della cintura, con 2 cuciture, e passava attraverso due passanti lunghi mm 60 e larghi mm 20 assicurati con 2 cuciture nell'unione dei gambali all'altezza della cintura.

Il colletto era formato di 2 strisce e di un rinforzo interno della stessa tela, portante al centro una cucitura in tutta la sua lunghezza. All'estremità destra, il colletto portava attaccato un bottone in corrispondenza dell'asola praticata all'estremità sinistra.

La combinazione veniva confezionata in 6 taglie.

A partire dal 18 giugno, le combinazioni già in uso furono trasformate, aggiungendovi il tascone a soffiutto sui gambali e con qualche altra piccola modifica, nel tipo qui descritto. Il colletto era alto 40 mm e le martingale delle maniche lunghe cm 15 ed alte 3.

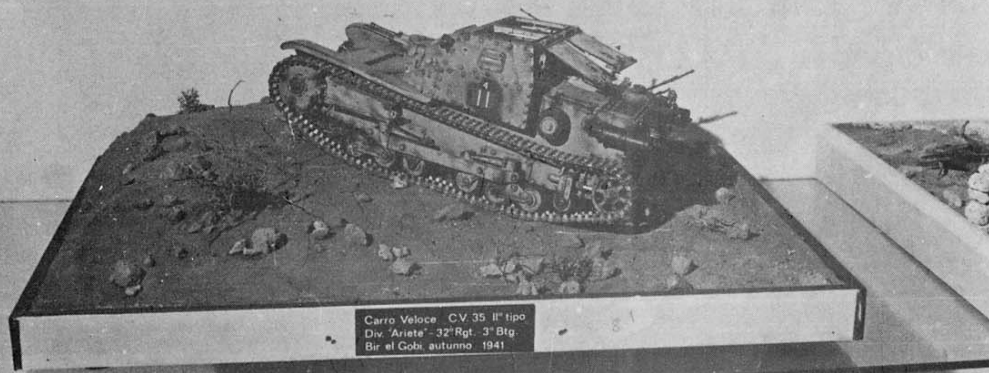
Casco di cuoio nero

Dapprima i militari del Reparto Carri Armati (1923) adottarono l'elmetto metallico (mod. 1915), e soltanto dopo qualche anno fu distribuito un tipo di casco in cuoio naturale.

Ma solo in data 15 maggio 1932 fu adottato uffi-



Piumetto al vento, un bersagliere dell'8ª Compagnia si affaccia da un'autoblindo A.B. 41. Si notino sul casco gli occhiali. La lunga asta è l'antenna radio ripiegata. Aprile 1942, A.S. (Foto B. Benvenuti)



Il modello del Carro Veloce C.V. 35 di Carlo D'Este di Padova che è risultato vincitore assoluto del 1° Trofeo Giorgio Licitra. Si tratta di un auto-costruito in scala 1/20 realizzato con fogli di plastica e parti di altri kit. La completezza e la precisione dei dettagli, (tutti gli interni sono fedelmente riprodotti) hanno determinato che al suo autore fosse attribuito scherzosamente l'appellativo di "orefice". Notevole anche la finitura e la presentazione del modello. (Foto G. Colasanti)



Nell'immediato dopoguerra dal ben noto bombardiere Lancaster fu derivato il velivolo per scopi commerciali Lancastrian che fu impiegato anche dall'Alitalia che allora muoveva i primi passi. Valerio D'Orio che ha "dominato" nella categoria aerei civili (ingiustamente trascurata da molti) ha ripetuto la trasformazione in scala 1/72. Come Direttore del Centro di Roma, d'Orio ha affrontato e risolto con impegno molti problemi organizzativi, soprattutto quelli riguardanti la mostra. Ciò gli è valso il soprannome di "piccolo Todt". (Foto G. Colasanti)



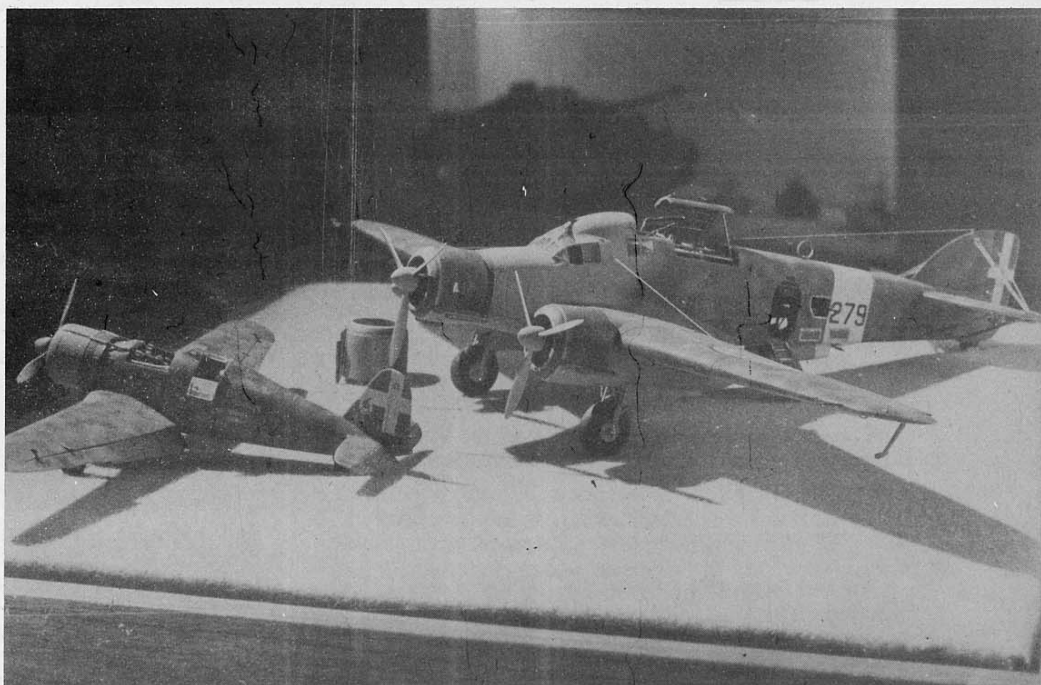
Veduta parziale della Mostra. Si possono notare i premi non ritirati dai concorrenti assenti alla premiazione e una parte dei numerosi diorami. Alcuni sono ospitati entro una delle otto teche gentilmente messe a disposizione dallo Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Propaganda e Documentazione. Queste teche hanno costituito un fattore determinante per la riuscita della iniziativa perchè oltre a presentare in modo opportuno i modelli ne hanno anche salvaguardato l'integrità dalla curiosità dei numerosi visitatori. Per i diorami è stato invece necessario un opportuno "servizio di guardia". (Foto G. Colasanti)

Il Cant-Z. 506 ed il Savoia Marchetti S. 84 che facevano parte della nutrita schiera di autocostruiti con i quali è "calato" a Roma il socio milanese P. Lesma. Altri modelli rappresentati erano il Breda Ba. 88, il SIAI S.M. 82, il Caproni Ca. 309, il Fiat R.S. 14, l'IMAM Ro. 43 e Ro. 37 e il Caproni Ca. 133. E' stato proprio con il modello della Caprona che si è aggiudicato il primo posto nella categoria aerei militari nella scala minore di 1/59. I modelli erano tutti di ottima fattura, ma probabilmente il fatto di non essere verniciati con aeropenna ha ridotto le possibilità di una vittoria assoluta. (Foto G. Colasanti)



Due "colleghi" di numerose vicende nei cieli dell'Africa Settentrionale durante la 2ª Guerra Mondiale. Il Sig. E. Leproni di Milano è partito dai due kit dell'Airfix ma oltre alle correzioni più ovvie si è spinto a riprodurre con incredibile meticolosità i più minuti dettagli che solo in parte sono rilevabili dalla foto.

Ottima anche la verniciatura e l'aspetto generale. (Foto G. Colasanti)



Un momento della premiazione che si è svolta nell'Aula Magna del Palazzo dei Congressi a Roma-EUR il pomeriggio di domenica 12 ottobre. Il padre del Sig. Carlo D'Este riceve il Trofeo Giorgio Licitra dalla Signora De Róssi, direttrice del Salone USOTEMPO. La Signora De Rossi ha costantemente fornito il suo incoraggiamento e il suo aiuto per aiutarci a risolvere i numerosi problemi organizzativi. Siamo stati invitati a ripetere la manifestazione per l'anno venturo con la promessa che ci sarà destinato un ambiente più spazioso. (Foto Elleci)



MACCHI 205 «VELTRO»

COME OTTENERE FINALMENTE UN VERSO-SIMILE "VELTRO"

Fino a qualche anno fa, chi avesse voluto realizzare un Macchi 205 doveva basarsi sul "202" della Frog (1/72) provvedendo a laboriose modifiche, pur se con risultati non del tutto malvagi.

L'apparizione sul mercato di due modelli italiani nella stessa scala, rispettivamente da parte della Delta e poi della Supermodel, ha fatto sperare, per poco, però, che il destino avesse voluto favorire coloro che amano montare un kit senza dovervi apportare eccessive correzioni.

Invece, dopo un sommario esame, accade di dovere scartare a priori il modello della Delta, eccessivamente tozzo in fusoliera e con il motore troppo grosso, a parte gli altri elementi inutilizzabili (ogiva troppo piccola, ruotino di coda completamente sbagliato ecc.) e la pannellatura dai bulloni degni di un carro armato.

Dobbiamo perciò rivolgerci al "Veltro" della Supermodel che, con un po' di lavoro da parte del montatore potrà essere trasformato in un modello abbastanza fedele alla realtà.

Diciamo anzitutto che il kit permette la realizzazione di tre versioni: prototipo, I serie e III serie.

Nel primo caso, occorre scegliere la presa d'aria non corrugata ed abolire i cannoni alari, stuccandone le aperture e inserendovi, nella parte superiore, la bocca delle mitragliatrici da 7,7 appena sporgente. Per ottenere un velivolo della I serie, basta sostituire la presa d'aria liscia con quella corrugata e infine, per realizzare un velivolo della III serie basterà montare i cannoni alari da 20 mm.

Come già si è anticipato, tuttavia, occorre preventivamente effettuare un certo numero di modifiche, che qui di seguito elenchiamo:

1) correzione profilo carlinga (struttura anticapottata). E' possibile limando di 1 mm la parte superiore della struttura stessa, fino a raggiungere la linea ricordata che appare nelle fotografie laterali del velivolo. Durante la limatura verrà eliminato l'attacco per



Un 205 I serie della 351ª Sq., 155º Gr., 51º Stormo ripreso in una strana positura sull'aeroporto di Monserrato, Sardegna probabilmente verso l'inizio dell'estate del 1943. Sull'originale sembra di leggere la M.M. 9347. (Foto N. Malizia)

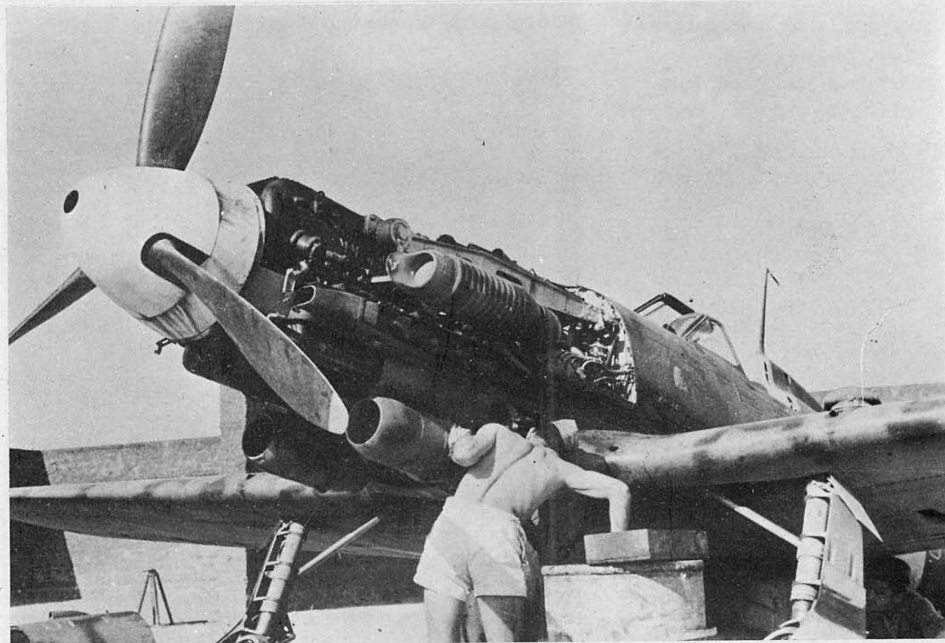
l'antenna, peraltro troppo grosso ed errato di posizione. Sarà facile rifarlo per chi volesse rappresentare velivoli della I serie o il prototipo. Per queste versioni, anche l'albero dell'antenna è diverso (più sottile e appuntito).

2) Per compensare l'abbassamento della struttura anticapottata, occorrerà limare la base del tettuccio fino ad ottenerne il raccordo con il profilo della carlinga. Ma ciò non basterà a rimediare all'eccessiva profondità della sede stessa. Tale correzione si potrà ottenere soltanto rettificando le dimensioni del tettuccio: cioè verniciandovi sopra fino ad abbassarne l'altezza di qualche mm (1½).

3) Un po' difficile è correggere la scanalatura armi da 12,7, troppo larga. Occorre ridurla di quasi un terzo, inserendo uno spessore di plastica di ½ mm della parte interna di ciascuna.

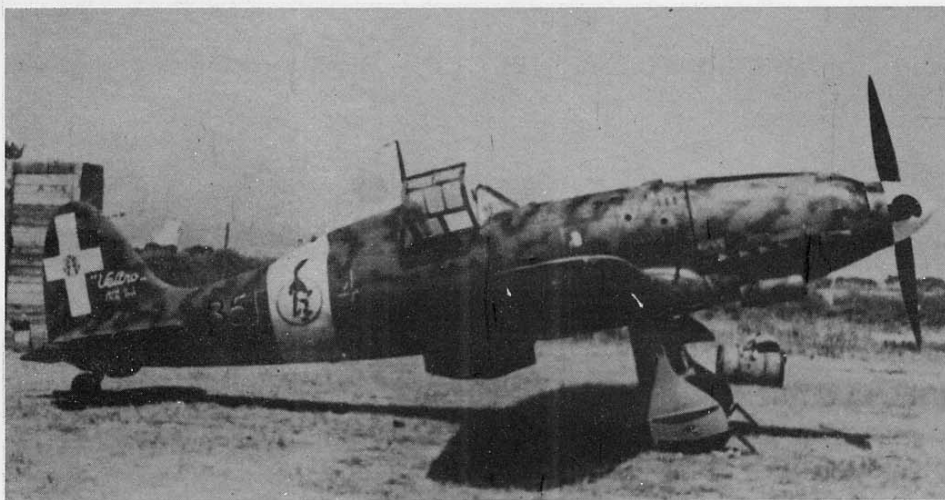
4) L'ogiva doveva avere i vani delle pale più avanzati verso la prua e il disco dietro di sé di 2 mm anziché di 1. Occorre pertanto limare i vani delle pale ed inserire un nuovo disco, tenendo presente la necessità di mantenere la lunghezza totale del modello (che non deve superare i 147 mm).

5) Il radiatore è troppo stretto: occorre inserire



Specialisti al lavoro intorno a un Macchi 205 I serie della 79ª Sq., 6º Gr., 1º Stormo. Questo reparto ebbe in dotazione i 205 a partire dall'aprile del 1943 e la foto è probabilmente stata scattata in un aeroporto della zona di Catania. La forma sottile e appuntita dell'asta per l'antenna e l'assenza dei cannoncini da 20 mm lo identificano come un I serie. Si noti il particolare dell'ogiva interamente bianca e non solo la parte anteriore all'elica come era di norma per i velivoli della R.A. (Foto B. Benvenuti)

Un altro 205 I serie sempre della 351ª Squadriglia a Monserato. Sotto la matricola (M.M. 9341) compare la sigla A.S. che denotava come i velivoli fossero stati equipaggiati per operare in Africa Settentrionale. (Foto N. Malizia)



uno spessore di c. 1 mm tra le pareti e quindi rifare i raccordi con la massima cura.

6) Il dettaglio della presa d'aria corrugata è errato: le alette devono essere 12 e non 8. Chi dispone del modello della Delta, ne potrà utilizzare la presa d'aria che è ben riprodotta.

7) Parabrezza: per evidenziarne la corazzatura anteriore, bisogna aggiungere uno spessore di trasparente opportunamente sagomato, da quasi 1 mm.

8) Corazzatura: alle spalle del pilota, seguendo il profilo della struttura anticapottata, occorre aggiungere, sempre in plastica di spessore minimo, la piastra corazzata.

9) Carrello. Occorre diminuire gli spessori delle coperture e delimitare internamente il relativo vano.

10) Tubo di Pitot. Occorre rifarlo in plastica di sezione minore. La lunghezza totale deve restare di 10 mm, ma deve presentare una giunzione dopo i primi sei.

11) Se si dispone di filo in plastica sottilissimo o si riesce ad ottenerlo stirando a caldo, si possono sistemare le antenne tra l'albero e la deriva e l'attacco tra detta antenna e la fusoliera (per i velivoli della I serie o per il prototipo).

Colorazioni

L'istruzione prospetta quattro colorazioni: quella del prototipo (MM 9287), quella postbellica (MM 9546) e due repubblicane (una con distintivi tedeschi, MM 92247) e una senza matricola.

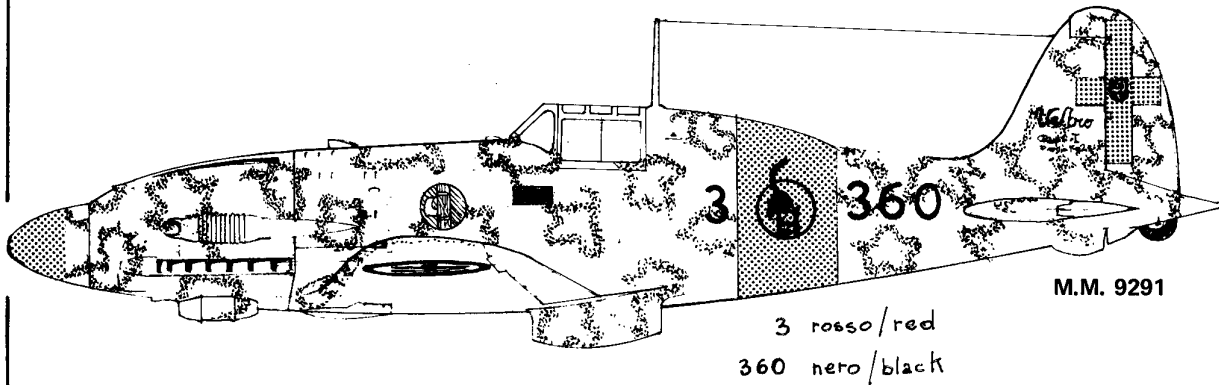
I disegni che accompagnano queste istruzioni presentano varie inesattezze, ragion per cui occorre per ogni caso avere sott'occhio le fotografie dei relativi velivoli e in particolare:

— per il *prototipo*: quella già pubblicata a pag. 22 del nostro notiziario 4/1974, da cui si desume che i colori sono: Verde Oliva Scuro (Humbrol HI-3) superiormente e Grigio Azzurro Chiaro (Humbrol HG 3 con

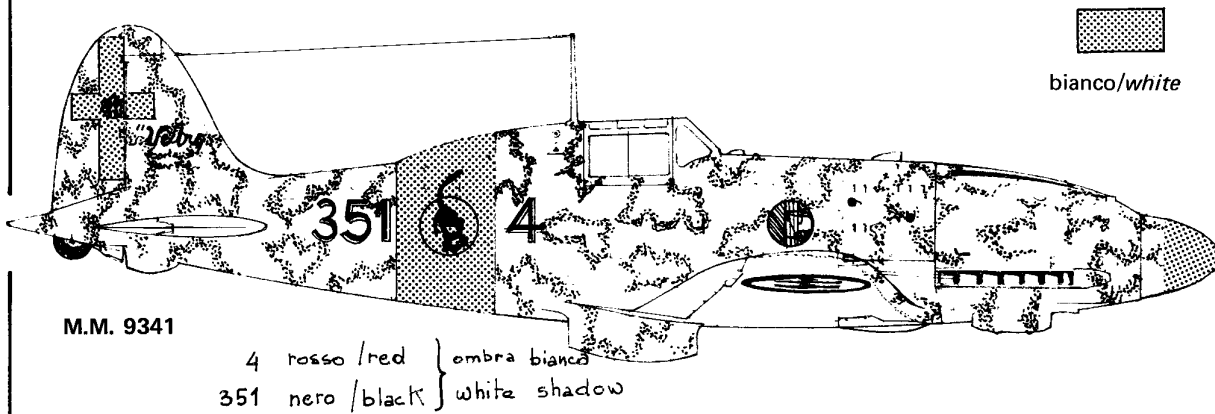


Un'immagine ben nota ma sempre valida per la sua chiarezza del 205 III serie, M.M. 92215 prima della sua consegna. Essa permette di ben apprezzare la classica mimetizzazione Macchi ad anelli e soprattutto l'andamento del profilo all'altezza dell'abitacolo purtroppo compromesso nei due kit Delta e Supermodel. Particolarmente interessante è l'assenza dei piccoli fasci nello stemma sabauda e dell'intero fascio di fusoliera; da un'altra vista dello stesso velivolo si rileva che sotto l'ala compare solo il bordo del cerchio in nero senza i tre fasci. Questi elementi daterebbero la foto come successiva al 25 luglio 1943 e avvalorerebbero l'ipotesi di disposizioni ufficiali in merito ad una "purga" dei fasci dai distintivi di nazionalità. (Foto N. Malizia)

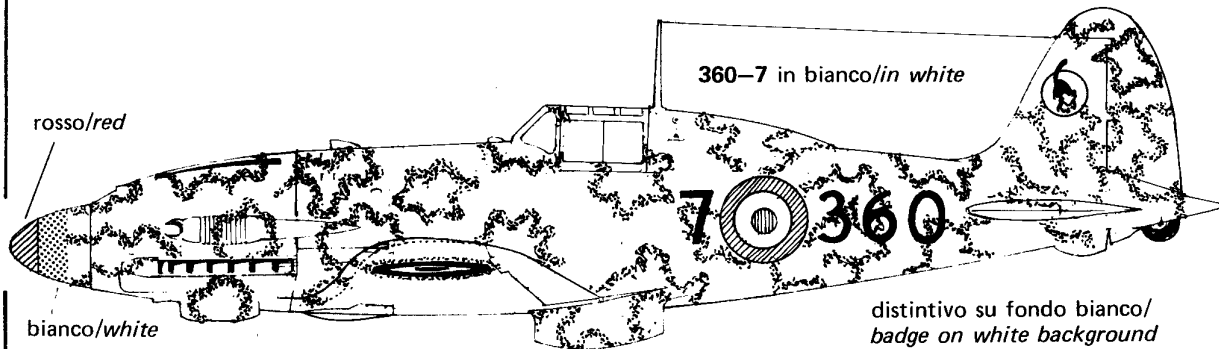
MACCHI M.C. 205 "VELTRO" – Regia Aeronautica e Aviazione Cobelligerante



Macchi M.C. 205 I Serie – 360^a Sq., 155° Gruppo, 51° Stormo – Cerveteri (?), 1943



Macchi M.C. 205 I Serie – 351^a Sq., 155° Gruppo, 51° Stormo – Monserrato, Sardegna, primavera 1943

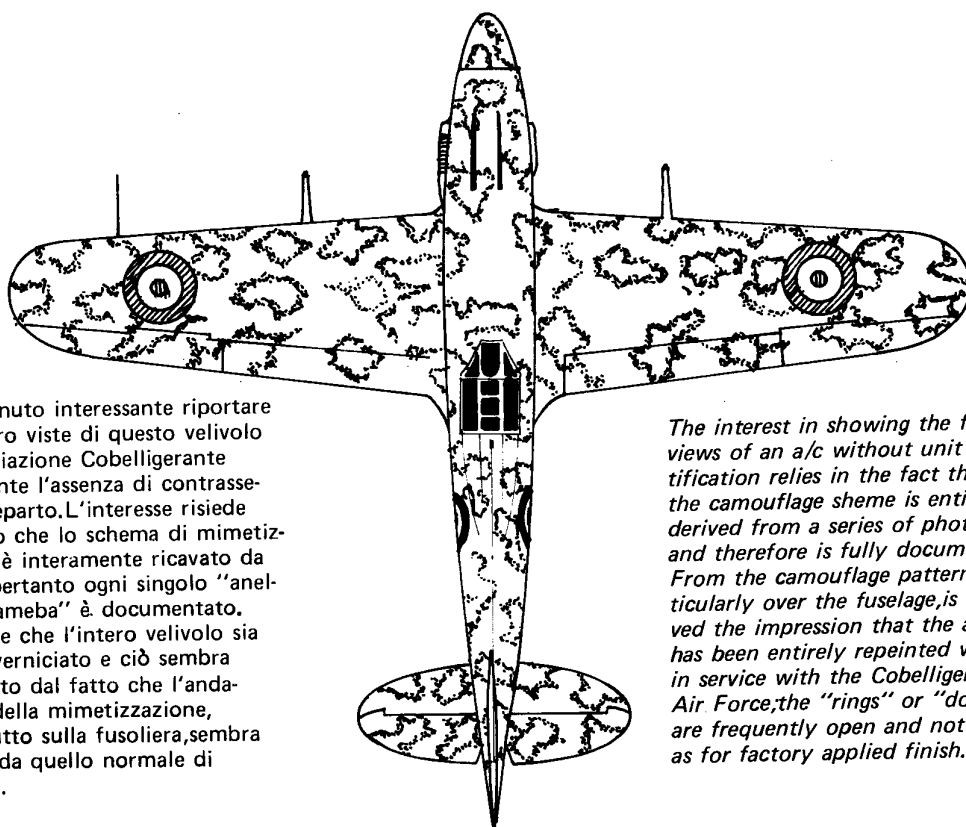
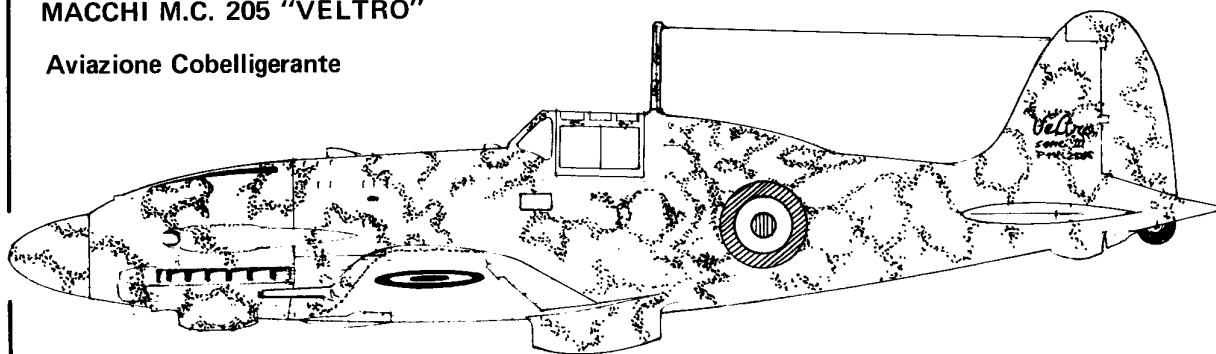


Macchi M.C. 205 I Serie – 360^a Sq., 155° Gruppo, 51° Stormo – Casa Zepperi, Sardegna, Sett. 1943

D. Renzulli

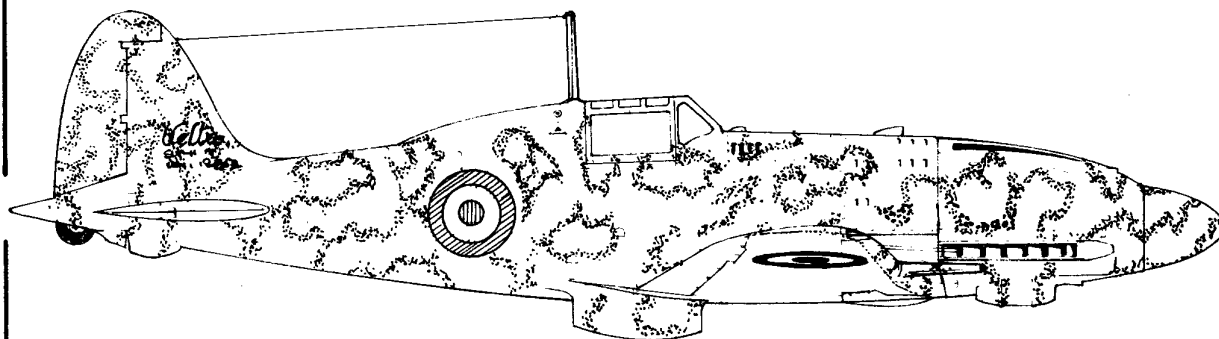
MACCHI M.C. 205 "VELTRO"

Aviazione Cobelligerante



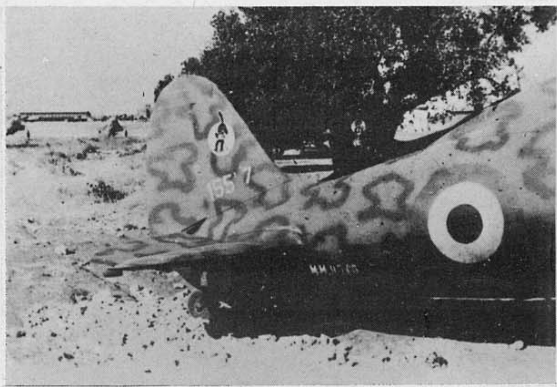
Si è ritenuto interessante riportare le quattro viste di questo velivolo della Aviazione Cobelligerante nonostante l'assenza di contrassegni di reparto. L'interesse risiede nel fatto che lo schema di mimetizzazione è interamente ricavato da foto e pertanto ogni singolo "anello" o "ameba" è documentato. Si ritiene che l'intero velivolo sia stato riverniciato e ciò sembra avvalorato dal fatto che l'andamento della mimetizzazione, soprattutto sulla fusoliera, sembra diverso da quello normale di fabbrica.

The interest in showing the four views of an a/c without unit identification relies in the fact that the camouflage scheme is entirely derived from a series of photos and therefore is fully documented. From the camouflage pattern, particularly over the fuselage, is derived the impression that the a/c has been entirely repainted while in service with the Cobelligerant Air Force, the "rings" or "donoughuts" are frequently open and not closed as for factory applied finish.



Macchi M.C. 205 III Serie — reparto sconosciuto — Novembre 1943

D. Renzulli



Particolare della coda di un 205 del 155° Gr. di cui è ricordata l'originaria appartenenza al 51° Stormo dal distintivo del gatto nero con i topolini verdi. La M.M. 9345 lo identifica come un I serie. Anche in questo caso si direbbe che il velivolo sia stato interamente ridipinto dato che non ci sono più tracce della croce e della fascia bianca. I numeri di matricola sono stati ridipinti dato che sono di stile diverso da quelli applicati in fabbrica. (Foto N. Malizia)

cole e per i codici.

Alcuni aerei di questa serie erano dotati di radiogoniometro sistemato sotto la fusoliera. E' ottimo quello della "Delta", se si dispone del modello relativo.

Più complicate diventano le cose per coloro che gradiscono cimentarsi con i *Veltro della R.S.I.*

Le decals del kit riguardano come si è visto, due esemplari. Il primo (del 1° Gruppo a Campoformido nel novembre 1943) è con insegne tedesche. La colorazione è quella precedente e facile è l'applicazione delle decals trasferibili, se non vi è capitata una svastica stampata fuori registro. In tal caso si deve ricorrere al foglio ESCI n. 43, le cui svastiche sono anche più fedeli.

L'altro 205 è piuttosto misterioso. Dovrebbe essere della 2ª Squadriglia del 1° Gruppo (vespa molto seccata) del gennaio 1944. Proponiamo comunque di scartare i numeri e di rifarsi alle fotografie di due altri velivoli: il MM 92223, caratterizzato da un 2 bianco preceduto da un 2 più piccolo in rosso con "ombre" in bianco dopo la fascia bianca di identificazione, ed il MM 92278 che al posto del 2 individuale ha un 9 tutto rosso. La "vespa" è sul cofano motore.

Per quanto concerne le dimensioni dei numeri, il 2 bianco non dovrebbe superare le frange della bandiera di fusoliera, e il numero individuale dovrebbe essere qualche mm meno alto.

Dubbi permangono circa la colorazione di alcuni *Veltro della R.S.I.* C'è chi sostiene che il fondo della mimetizzazione superiore, che in effetti appare in fotografia con una percentuale di riflessione identica al verde della bandiera, sia stato anch'esso in verde, e precisamente verde marcio (o mimetico).

Certo è che il Nocciola Chiaro, altrimenti, dovrebbe essere diventato almeno color senape!

Ma continuiamo nel nostro esame delle colorazioni possibili. Sempre nel 1° Gruppo, vi era la 1ª Squadriglia "Asso di bastoni". Qui si presenta un altro problema "mimetico". Oltre la colorazione di fabbrica a fondo senape (o verde marcio) con amebe verde oliva scuro, già dai primi di marzo alcuni *Veltro della 1ª* recavano la colorazione dei caccia diurni germanici adottata dalla fine del 1943. Non vi è ragione per dubitare che, essendo identico lo schema, anche i colori non siano stati gli stessi, e cioè il grigio azzurro chiaro 76 inferiormente e la chiazzeria grigio-verda-

stro 74-grigio medio 75 per le superfici superiori.

Dalle diverse foto a disposizione, le tinte sembrano più chiare, sulle parti superiori, di quelle dei campioni originali tedeschi. La ragione probabile è che le tinte venivano molto sfumate, oltre l'effetto scala. Abbastanza fedele è, almeno nella vista laterale, la colorazione del disegno di copertina che la Delta ha pubblicato sull'opuscolo allegato alla scatola di montaggio del suo *Veltro*.

A questo proposito è da ricordare che dall'8 gennaio 1943, la dizione Macchi C.205 V era stata ufficialmente abolita in favore del nome.

Per quanto riguarda i distintivi, l'"Asso di bastoni", si può ricavare dal foglio ESCI n. 26, ritagliando il contorno rosso (che era stato abolito). Le insegne di nazionalità esatte sono quelle del kit per le bandierine, sempre che non siano state stampate fuori registro ed allora si dovrà fare ricorso al foglio ESCI n. 24. Superiormente, le ali non vanno chiazzate, come nel disegno della Delta, ma dipinte a mezzo mascherina (sempre con l'aeropenna) a zone irregolari grigio medio 74/grigio-verdastro 75. Una buona fotografia, che indica anche la giusta posizionatura dei fasci in negativo, apparve su un vecchio numero di ALI nuove (5-6/1958). Da altre foto dello stesso numero di evince che la chiazzeria nei colori 75/74 che si estendeva anche sull'ogiva era a macchie piuttosto grandi, irregolarmente disposte su tutta la fusoliera e che si addensavano particolarmente sul motore.

Non vanno assolutamente presi sul serio i disegni di Mazzardi recentemente pubblicati sia su un libro che su una rivista e che raffigurerebbero il *Veltro* del maresciallo Magnaghi.

L'indicazione della squadriglia era in bianco, e va bene il numero 1 ed il trattino bianco del kit (ricordiamo che per i *Veltro* "all'italiana", tra il numero di squadriglia e quello individuale vi era un piccolo rombo (1 mm circa) diviso dalla diagonale in due sezioni rossa (verso il bianco) e bianca (verso il rosso).

Occorre poi un 8 della stessa misura, e non è difficile trovarlo. I numeri di codice, sempre a differenza dei *Veltro della 2ª* già citati, erano prima della bandierina.

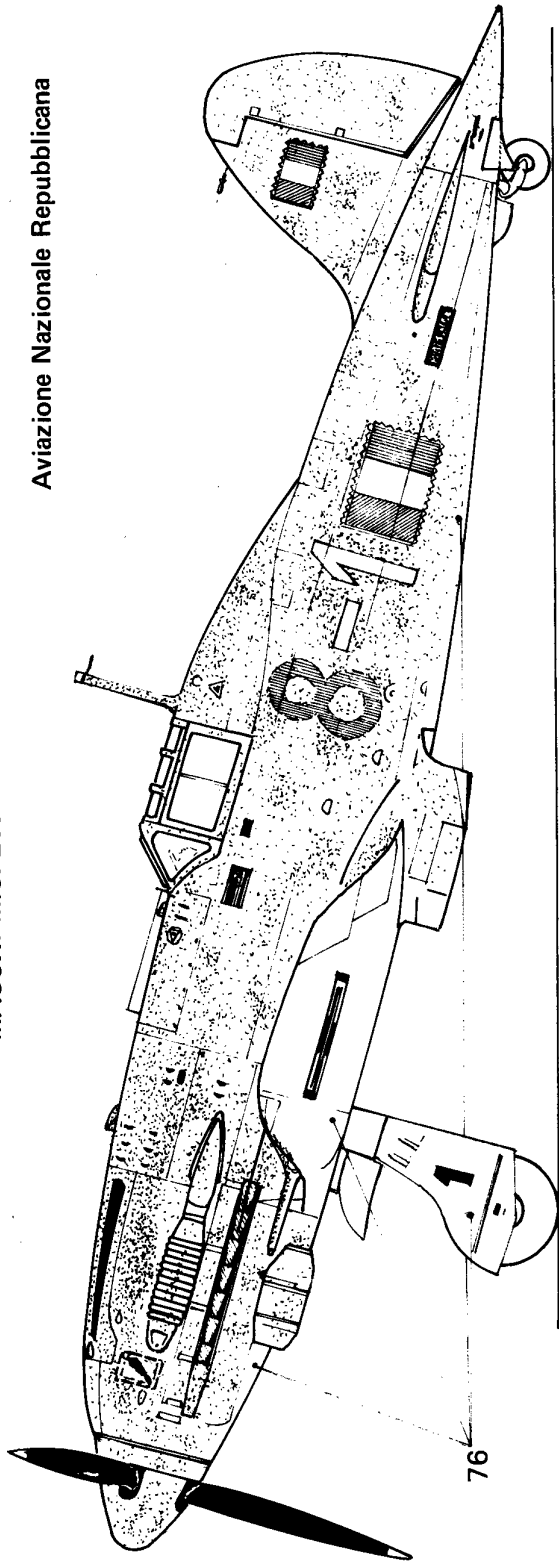
Della 3ª Squadriglia non è stato pubblicato un gran che. Esiste una foto in cui appare il distintivo dell'Arciere indiano (piuttosto piccolo) sulla capottatura del motore. Al posto della indicazione di squadriglia sulle coperture del carrello, vi era un tricolore a quindoncino triangolare, con la punta rivolta verso l'alto. La colorazione era di schema italiano.



Particolare di un 205 III serie nelle file dell'Aviazione della R.S.I. La foto permette di apprezzare il particolare dell'antenna e il parabrezza blindato, nonché la posizione del tricolore e la configurazione dei fasci alari. (Foto B. Benvenuti)

MACCHI M.C. 205 "VELTRO"

Aviazione Nazionale Repubblicana

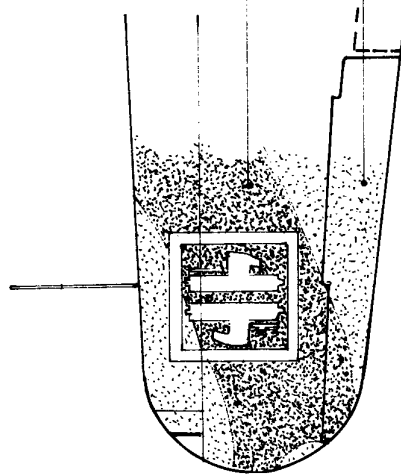


76

1° Sq. - 1° Gruppo - 1944

A.N.R.

"Veltro"



74

75

N.P./75-IPMS

E' da ricordare che incerto appare il significato della fascia bianca sui caccia repubblicani. In genere quelli con colorazione italiana l'avevano regolarmente (larga ± 60 cm), quelli con colorazione germanica che ne erano provvisti la presentavano un po' più stretta, e con il tricolore sovrapposto che sporgeva da ambo i lati. Sembra che i velivoli provenienti dalla Ditta non l'avessero. Altrettanto incerto è il motivo dell'assenza della spirale nera sull'ogiva bianca per i Macchi con colorazione germanica.

Per concludere queste note, vorremmo ricordare che recentemente è stato scritto che un numero di ALI dei tempi della R.S.I. reca una foto di Veltro con colorazione superiore uniforme verde oliva scuro. Se fra i nostri lettori qualcuno possiede l'intera collezione (o può far visita all'ing. Armando Silvestri, noto giornalista aeronautico e già direttore del periodico) forse potremo saperne di più o anche vedere questo "rara avis".

N. PIGNATO

Note esplicative (Veltro con mimetizzazione originale)

— Fasci alari su fondo mimetico (sopra e sotto le ali): V. volume II della Storia dell'ANR di Arena, pag. 34.

— Fasci alari su quadrato bianco (idem): ibidem, pag. 206.

Si noti il differente disegno dei fasci e la posizione delle scuri, più in alto che su quelli semplificati adoperati sui velivoli con mimetizzazione tedesca.

— Fascia bianca di identificazione: più frequente sui velivoli della 1^a e 2^a Sq. I velivoli della 3^a con mimetizzazione originale ne erano sprovvisti.

— Tricolore di fusoliera sovrapposto alla fascia oppure posizionato con l'asta all'altezza del bocchettone di carico del serbatoio posteriore.

Numeri delle squadriglie, in rapporto alle dimensioni del tricolore, dipinti in bianco (il numero individuale del velivolo era sempre in rosso).

Si noti che sui Macchi con colorazione di tipo tedesco, detti numeri erano di foggia e dimensioni diversi (più alti).

— Numero della Sq. riportato sulle carenature dei carrelli era indifferentemente in rosso o in bianco.

— Scritte in bianco: M.M., con le iniziali A.S. inferiormente al centro; sulla deriva (ma non sempre), sotto la bandierina, l'indicazione SERIE III, sovrapposta alla scritta P.V. = kg. 2585. Sul cono di coda: PRESe kg. 210 (?)

Si ricordi che in seguito tutti gli aerei delle 3 Squadriglie ebbero la mimetizzazione tedesca. In tal caso, spariva dall'ogiva la spirale nera su fondo bianco, sostituita a volte da colorazioni totali o parziali indicative di squadriglia e di gruppo.

N. PIGNATO

I BR.20 CON GLI OCCHI A MANDORLA

Nel 1937 il Giappone, nell'attesa che fossero pronti i Mitsubishi Ki. 97, decise di acquistare un bombardiere italiano; la scelta cadde sul Fiat BR. 20, che faceva allora il suo tirocinio operativo nei cieli di Spagna. In totale furono acquistati 82 velivoli (denominati dai giapponesi Type "I", dove la "I" stava per Italia) che equipaggiarono il 12° e il 98° Sentai da bombardamento pesante.

Nonostante le sue buone caratteristiche il velivolo non fu gradito ai piloti del Sol Levante, che lo accusavano di scarsa autonomia e di essere poco difeso dagli attacchi dei caccia.

Le colorazioni dei velivoli furono due: una a macchie verdi su fondo sabbia, in tutto e per tutto analoga a quella dei velivoli italiani, e una a segmenti verde, marrone e sabbia; in ambedue i casi il colore delle superfici inferiori fu grigio.

Dei velivoli con il primo schema mi risulta esista una sola foto di cattiva qualità, ad ogni modo per essa si rimanda ai profili a colori del Profile dedicato al BR. 20.

Il secondo schema è più interessante e merita un discorso a parte. Esso appare simile a quello usato dagli S. 79 e 81 in Spagna e in Italia.

Grazie alla cortesia dei Signori Giorgio Apostolo e Gianni Gambarini ho potuto esaminare le uniche foto che mi risultano riproducenti BR. 20 giapponesi con tale colorazione e sono giunto alle seguenti conclusioni: gli schemi adottati furono due, uno è quello del disegno, l'altro quello del velivolo che porta in coda l'ideogramma a forma di omega (Ω) maiuscola rovescia e di cui mancano le foto per poterlo definire con chiarezza.

In totale i colori usati sono quattro, tre per le

superfici superiori e uno per quelle inferiori; ma quali sono questi colori? La spiegazione più logica è questa:

Superfici Superiori

Nocciola Chiaro: il colore sino ad ora spacciato per sabbia o ocra. Si consiglia di usare il colore HJ. 5 della serie "giapponese" della Humbrol, schiarendolo con un po' di bianco.

Bruno: è un marrone molto scuro (nelle foto appare quasi nero). Penso possa andare bene il Chocolate della serie "francese" della Humbrol.

Verde Oliva Scuro: ho scritto questo colore perchè, allo stadio attuale delle ricerche sui colori usati dalla R.A. durante la guerra, è l'unico verde presente in lista; consiglio comunque di schiarire abbastanza il colore Hl. 3 della Humbrol perchè nelle foto originali il verde appare di un tono di grigio intermedio tra quello del Bruno e del Nocciola Chiaro; ed è pensabile che in ditta si sia ricorsi a tale "trucco", se non ad un colore che ci è ancora sconosciuto.

Superfici Inferiori

Tutte le superfici inferiori sono dipinte in Grigio Azzurro Chiaro (in pratica il colore Humbrol Hl. 5 scurito con un po' di nero).

Gli anelli frontali delle cappottature motori sono neri; gli altri particolari sono rilevabili nel disegno.

Data l'incertezza della materia saremmo ben lieti di sentire altre ipotesi sui colori, specie se suffragate da notizie e/o foto inedite o addirittura da disegni a colori originali.

R. ZAMBON

Imperial Japanese Army Air Force,
Type "I" Bomber
(FIAT BR. 20 "Cicogna")

questo schema è valido
anche per l'aereo con
questo ideogramma
*this scheme is also
applicable to the a/c
with this ideogram*



eliche e mozzi
alluminio
*propellers and
hubs aluminium*

NOCCIOLA CHIARO



BRUNO



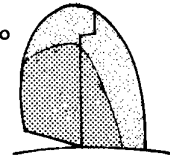
VERDE OLIVA SCURO



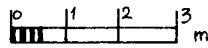
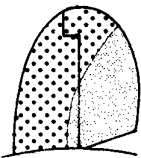
GRIGIO AZZURRO CHIARO



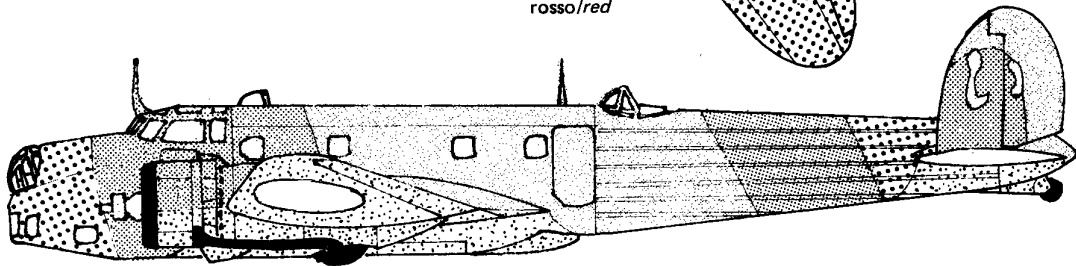
timone sinistro
lato interno
*left rudder
internal side*



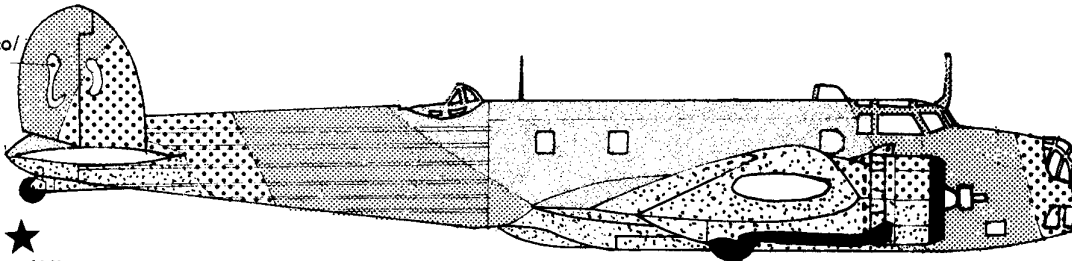
timone destro
lato interno
*right rudder
internal side*



Hinomaru
rosso/red



bianco/
white



RZ 75 (APR)



Una veduta delle vetrine del negozio di Amati di Torino che ha gentilmente ospitato una mostra unitaria IPMS-CMPR. L'esposizione si è svolta dal 26 settembre al 22 ottobre ed ha riunito in una costruttiva e stimolante manifestazione i soci torinesi delle due associazioni. Notevoli i risultati in termini di propaganda e diffusione dell'hobby. Altri particolari sono riportati nel Flash di novembre. (Foto P. Moncalvo)

SUMMARY

D.H. Vampire in servizio presso l'A.M.I. — The first part of this article concludes (see issue 6/4), the analysis of the Vampire F.B. Mk. 52 in service with the Italian Air Force. The second part deals with the version N.F. Mk. 10 initially built for Egypt, but used by the R.A.F. and later transferred to Italy and India. Only a small number was in service with the Italian Air Force and its role was limited to that of training; photographs are extremely rare and the one in the cover is assumed to be a "fake" for promotion efforts by De Havilland. The article provides guidance for obtaining a model of this version and camouflage data. One mint condition example is preserved for the Museum-to-be (before in Torino and now at Vigna di Valle, near Rome).

Crisi a Suez, novembre 1956 — Having dealt with the Fleet Air Arm participation to the conflict in issue 6/3 the present article is devoted to the RAF, and particularly to the aircraft that can be easily modelled. As an addendum the subject of the Sea Venom is further amplified both from the modelling point of view and from that of camouflage schemes.

Uniformi di servizio delle truppe corazzate italiane dal 1923 al 1943 — Now that several kits of Italian armoured vehicles have become available, seems worth while to cover the relatively new subject of service or combat uniforms for the personnel of the cavalry or armoured troops using such equipment. The article provides a detailed description based on the official documentation and relies on pictures for illustrating the observance, and more often, the exception to the rules.

1° Trofeo Giorgio Licitra, Mostra-Concorso di plastimodellismo — A photographic account of the first model competition organized by IPMS-Italy on a truly national basis. The contest, open to all modellers, members or not, has been named in memory of Giorgio Licitra the first Director of IPMS-Italy immaturely passed away at the beginning of 1974.

Macchi 205 "Veltro" — The article takes first the problems of obtaining an accurate model from the two kits non available of the Veltro; name of the two is accurate, but it is better to start from the Supermodel kit correcting the fuselage profile around the cockpit. For the finish schemes the three possibilities are explored: Regia Aeronautica, Cobelligerant Air Force and Repubblica Sociale. Particularly interesting is the fact that in the final stage of the war a finish based on Luftwaffe colours was used for Veltro serving with the R.S.I.

I BR. 20 con gli occhi a mandorla — A short article devoted to the Fiat bombers delivered before WW II to the Japanese Army Air Force and used operationally in China. The author has devoted his attention to an accurate reconstruction of the camouflage scheme which is basically the same used before WW II by the Regia Aeronautica, although normally associated with the S.M. 79.

modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

Si segnalano tra l'altro i seguenti articoli:

- Vasta gamma di automobili antiche e moderne in metallo nella scala 1/43 di ditte italiane e straniere.
- Modelli macchine da lavoro.
- Modelli di treni della Piko in scala "N".
- Modelli di navi (giapponesi, tedesche, americane ed inglesi) nella scala 1/700 delle ditte Hasegawa, Tamiya, Fujimi e Aoshima.

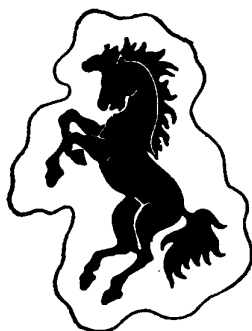
NOVITA' ASSOLUTA - DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

MERCATOR TANK IN METALLO IN SCALA 1/200

Catalogo-listino prezzi inviando L. 100 in francobolli

CRI. EL. MODEL s.r.l.
VIA GREGORIO VII, 115 - 117
00165 Roma ☎ 63.76.254

VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA



Casallio Rampante

VIA S. MARTINO E SOLFERINO, 9 • 35100 PADOVA • TEL. 662845

Assortimento di tutte le ultime NOVITA' delle seguenti Ditte:
Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamija, Revell, Hasegawa, Fujimi, Airfix,
Monogram, Frog, ecc.

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

PUBBLICAZIONI

SQUADRON/SIGNAL ARMOUR IN ACTION:

N. 11 Panther in action L. 3.500

SQUADRON/SIGNAL AIRCRAFT IN ACTION:

N. 18 P-47 Thunderbolt L. 3.500

N. 19 Focke Wulf FW-190 L. 3.500

N. 20 A-6 Intruder L. 3.500

N. 21 B-24 Liberator L. 3.500

N. 22 A-7 Corsair L. 3.500

and Kill Migs L. 7.000

Possibilità di avere tutti gli arretrati.

Aeropenna R 16 ugello 0,3 L. 23.000

Compressore per detta NOSTRA ESCLUSIVA L. 30.000

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

D I Z N O V O D I S P O N I B I L I

F A S C I C C O L I K O O K A B U R R A

COMBAT AIRCRAFT OF THE BATTLE OF BRITAIN
MOEL & ANTHONY SHEPHERD

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

SCOUTS DESCRIBED

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

WESTLAND WHIRLWIND
Described
BRUCE BOWENSON

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

MARKINGS OF THE ACES
OF THE U.S. AIR FORCE
HEDGECOCK & HENNETT

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

MESSERSCHMITT Me 262 *Described Part 1*
KENNETH A. MERRICK

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

MESSERSCHMITT Me 262 *Described Part 2*
KENNETH A. MERRICK

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT
Described Part 1
GEOFF DUVAL

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT
Described Part 2
GEOFF DUVAL

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

SPITFIRE MARKINGS OF THE RAAF *Part 1*
FRANK SMITH & GROWNEY WICKHAM

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

SPITFIRE MARKINGS OF THE RAAF *Part 2*
FRANK SMITH & PETER MALONE

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

FOCKE-WULF Fw 190
Described
GEOFFREY PENTLAND & LINDON LINDHEAN

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

FOCKE-WULF Fw 190 & Ta 152
GEOFFREY PENTLAND & GEOFFREY PENTLAND

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

WIRRAWAY & BOOMERANG MARKINGS
GEOFFREY PENTLAND

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

HAWKER HURRICANE
Described
FRANCIS K. HANSON

From approximately
\$195 USA
£630 UK & Aust
\$195 Aust

WARPLANES OF THE R.A.A.F.

From approximately
\$195 USA
£680 UK
\$195 Aust

Di nuovo disponibili tutti i volumi della serie Kookaburra Technical Publications al prezzo di L. 1500 (spese di spedizione escluse).