



# il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 8, No. 2 — 1976





In primo piano un carro comando su scafo M. 13/40, come si rileva dall'armamento gemellato Breda da 8 mm. Normalmente ogni batteria di quattro semoventi aveva in dotazione un carro comando. La foto permette di bene apprezzare la disposizione dei quattro portelli di accesso che rimane inalterata anche per la versione su scafo M. 14/41. Le due antenne radio sul lato destro della casamatta sono ribaltate all'indietro e poggiano sui rispettivi supporti a "V". L'autocarro a destra della colonna è un 3R. (Foto B. Benvenuti)

## INDICE

	Pagina
Il Lockheed T/RT-33A "Shooting Star" in servizio presso l'Aeronautica Militare Italiana - Parte prima . . . . .	1
L'Anzio Express in scala 1/72 . . . . .	11
Il carro armato M.14/41 centro radio ed il carro comando per semoventi su scafo M.14/41 . . . . .	14
Nasce il Museo Storico dell'Aeronautica Militare . . . . .	20
La fanteria pontificia della restaurazione . . . . .	22
FIAT C.R.42B . . . . .	25
L'uniforme paracadutista 1942-45 . . . . .	28
Summary . . . . .	32

Nasce il Museo Storico dell'Aeronautica Militare! Finalmente dopo anni di incertezze, rinvii, illazioni e scoramento da parte di tutti gli appassionati, si fa luce su questo problema che si trascinava da diverso tempo. La cosa era nell'aria da qualche mese, ma ora se ne ha una conferma ufficiale per mezzo di un articolo pubblicato sull'ultimo numero del Notiziario di Aviazione. L'articolo porta la firma del Colonnello Vittorio Zardo che nell'ambito dell'ufficio Propaganda e Documentazione del V Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica coordina le numerose e complesse attività che porteranno alla realizzazione del progetto.

Il museo avrà sede presso l'aeroporto di Vigna di Valle sulle sponde del lago di Bracciano a pochi chilometri da Roma, una scelta validamente giustificata da motivazioni di carattere storico e ambientale. Esso si avvarrà di infrastrutture esistenti e di altre appositamente realizzate e destinate ad essere completate entro il 1977. E' la stessa sede che ha finora ospitato il Centro Restauro Velivoli Storici.

Già da tempo è cominciata l'opera di raccolta degli aerei sparsi provvisoriamente in varie località d'Italia. Contemporaneamente è anche stato avviato il lavoro di restauro dei velivoli che per alcuni è già terminato, mentre per altri è ancora in corso. La documentazione fotografica che compare nelle pagine di questo numero ne dà una piccola testimonianza.

Una prova dell'impegno con cui l'Aeronautica ha affrontato il problema è data dalla volontà di coprire alcuni "buchi" della sua raccolta ricorrendo a salvataggi in extremis e a lavori di alta chirurgia (Macchi 202, Thunderbolt), o tentando quella del recupero di relitti anche fuori d'Italia (G. 50, C. 42, B.R. 20), o esaminando la possibilità di scambi (Spitfire). Il materiale attualmente disponibile si articola in circa sessanta velivoli corredati da motori, armamento, munizioni di caduta, strumentazione di bordo equipaggiamento e tute di volo, carte per la navigazione aerea e così via. Altro aspetto estremamente qualificante della serietà e del rigore storico con il quale è stato affrontato il problema è manifestato dalle decisioni prese in merito alla finitura dei velivoli. Si è seguito il giusto principio di ricordare, nei limiti del possibile, tutti i reparti storicamente più importanti mediante una opportuna assegnazione delle colorazioni: così il M.C. 202 avrà quella del 4° Stormo, il CR. 32 quella dell'8° Gruppo, mentre il 205 ha già le insegne del 51° Stormo, lo Sparviero avrà quelle del Gruppo Buscaglia, ecc.

In questo modo si è risolto anche l'annoso e delicato problema delle insegne del periodo della 2ª Guerra Mondiale: niente compromessi, ma assoluta fedeltà storica.

Pensiamo di interpretare il parere di tutti gli appassionati nel congratularci con chi ha deciso e lottato per varare l'iniziativa e nell'augurare buon lavoro a chi sta operando per realizzarla.

A.M. BELLEI

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS - ITALY

Casella Postale 12017 - 00100 ROMA BELSITO

# IL LOCKHEED T/RT-33A «SHOOTING STAR» IN SERVIZIO PRESSO L'AERONAUTICA ITALIANA

## PARTE PRIMA

### Cenni storici

Certamente il più diffuso aereo d'addestramento del mondo, il Lockheed T-33 deriva direttamente dal primo aviogetto operativo dell'U.S.A.A.F., il P-80 "Shooting Star" il cui primo volo (XP-80 - S/N 44-83020) ebbe luogo l'8/1/44.

Su richiesta del Training Command della neo costituita U.S.A.A.F., nell'Agosto del 1947 la Lockheed iniziò la trasformazione in biposto di un normale P-80C di serie (S/N 48-356), allungandone la fusoliera di cm. 96,5 per ricavare spazio per il secondo posto di pilotaggio. Altra modifica, peraltro non attuata sui primi esemplari costruiti, fu la definitiva sostituzione dei serbatoi ausiliari da 633 litri con altri da 871 litri (già utilizzati sporadicamente sui P/FP-80) applicati alle estremità alari.

Siglato TP-80C (TF-80C dall'11/6/48, con l'adozione del nuovo sistema di classificazione), il nuovo velivolo effettuò il primo volo il 22/3/48 e, prima che il 5/5/49 la sigla mutasse in T-33, ne vennero costruiti 128 esemplari. Con il cambio di sigla, pur mantenendo ufficialmente la denominazione "Shooting Star", l'aereo divenne universalmente noto come "T-Bird".

Prodotto in larghissime serie - oltre ai TF-80C, complessivamente 6557 esemplari - il T-33 venne rapidamente distribuito ai reparti da addestramento avanzato dell'U.S.A.F. presso i quali fu intensamente utilizzato per oltre dieci anni; soltanto nel 1961 iniziò infatti la sostituzione con l'addestratore supersonico Northrop T-38 "Talon".

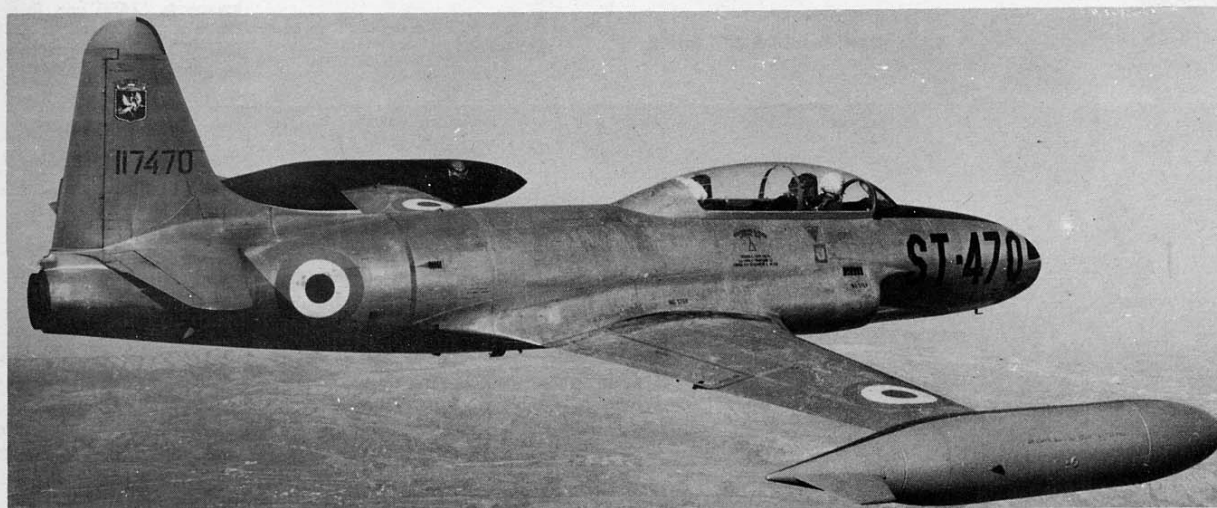
Come già accennato, il T-Bird ha avuto una larghissima diffusione, operando in una quarantina di forze aeree. Indichiamo di seguito i paesi che hanno adottato il biposto della Lockheed, specificando tra parentesi il numero dei velivoli consegnati e la data di entrata in servizio. Tali dati sono stati ricavati dalla consultazione di diverse fonti, non sempre concordi tra loro, e sono quindi da considerarsi in una certa misura approssimativi.

- Arabia Saudita	(13)
- Bangladesh	(1, dal 1961 preda bellica)
- Belgio	(almeno 28)
- Birmania	(10)
- Bolivia	(13)
- Brasile	(50, dal 1957)
- Canada	(oltre 200)
- Cile	(80)
- Cina Nazionalista	(dal 1951)
- Columbia	(6, dal 1953)
- Corea del Sud	(9, dal 1957)
- Danimarca	(25)
- Equador	(12)
- Etiopia	(11, dal 1960)
- Filippine	(3)
- Francia	(circa 150)
- Germania Ovest	(192, dal 1956 radiati)
- Giappone	(278, dal 1954)
- Grecia	(36)
- Guatemala	(8, dal 1960)
- Honduras	(3, dal 1958)
- Indonesia	(dal 1973)
- Iran	(30, dal 1956)
- Italia	(vedi testo)
- Jugoslavia	(circa 120, dal 1953)
- Libia	(3, dal 1963)
- Messico	(oltre 15, dal 1961)
- Nicaragua	(6)
- Norvegia	(20)
- Olanda	(63 - radiati)
- Pakistan	(circa 15)
- Perù	(oltre 50, dal 1958)
- Salvador	
- Spagna	(30, dal 1953)
- Turchia	(42)
- Thailandia	(circa 12, dal 1957)
- Uruguay	(6)

Elenchiamo ora le diverse versioni del T-33 e riportiamo quindi le caratteristiche principali riferite al T-33A ma applicabili, in linea di massima, anche agli altri modelli.

### T-33A

Modello base per l'U.S.A.F. e per l'esportazione. Prodotto dalla Lockheed in 4907 esemplari tra il mag-



Un Lockheed T-33A della Scuola Turbogetti di Amendola. Il velivolo non porta ancora indicazioni di matricola "all'italiana" (cioè M.M.), ma conserva quella USAF; essa è costituita dall'ultima cifra dell'anno fiscale in cui il velivolo è stato ordinato (1951 e quindi 1) seguita dal numero di serie per quell'anno (17470). Le taniche alari sono verniciate in nero opaco all'interno e giallo cromo all'esterno (Foto A.M.I.)

gio 1949 e l'agosto 1959 (i primi 47 siglati T-33, senza alcun suffisso). Altri 210 montati in Giappone dalla Kawasaki nel periodo 1955/58, con parti fornite dalla ditta americana.

#### RT-33A

Ricognitore monoposto ottenuto con l'installazione del muso fotografico dell'RF-80 e di altre apparecchiature in luogo del posto di pilotaggio posteriore. Lo spazio reso disponibile con l'eliminazione del secondo membro dell'equipaggio ha consentito il trasporto di altri serbatoi di carburante con aumento dell'autonomia di circa il 20%. Prodotto in 85 esemplari, tutti distribuiti a paesi amici.

#### AT-33A

(Nota anche come TF-33A) Versione armata prodotta anteriormente al 1956. Conserva le capacità belliche dell'F-80 con possibilità di installare da 2 a 6 armi da 12,7 mm. nel muso e di trasportare carichi bellici sub-alari (2 bombe da 454 kg o 10 razzi da 127 mm). In servizio nell'America latina ed in alcuni paesi asiatici.

#### DT-33A

T-33A modificati con l'installazione di apparecchiature per il controllo di bersagli teleguidati.

#### WT-33A

Ricognitore meteorologico ottenuto per conversione del T-33A.

#### T-33B Sea Star

(ex TV-2, già TO-2) Versione per l'U.S. Naval Aviation e per il Marine Corps, prodotta in 699 esemplari. In pratica identico al T-33A, si è dimostrato inadatto all'impiego imbarcato ed ha quindi operato esclusivamente da basi terrestri.

#### DT-33B

T-33B modificati per esperienze relative alla guida di missili.

#### T-33C

Versione proposta al Giappone negli anni settanta; l'offerta non ebbe seguito. Avrebbe dovuto essere ottenuto modificando la cellula dei T-33A in servizio e sostituendo l'unico motore con due propulsori si nuova concezione.

#### DT-33C

T-33B trasformati in bersagli teleguidati.

#### CL.30 Silver Star

656 esemplari prodotti su licenza dalla Canadair. Sulle versioni Mk. 2 e 3 (note anche come T-33A-N) è stato adottato il motore Rolls Royce "Nene 10" da 2.315 kg/spinta.

Ricordiamo inoltre i derivati:

#### T-1A Sea Star

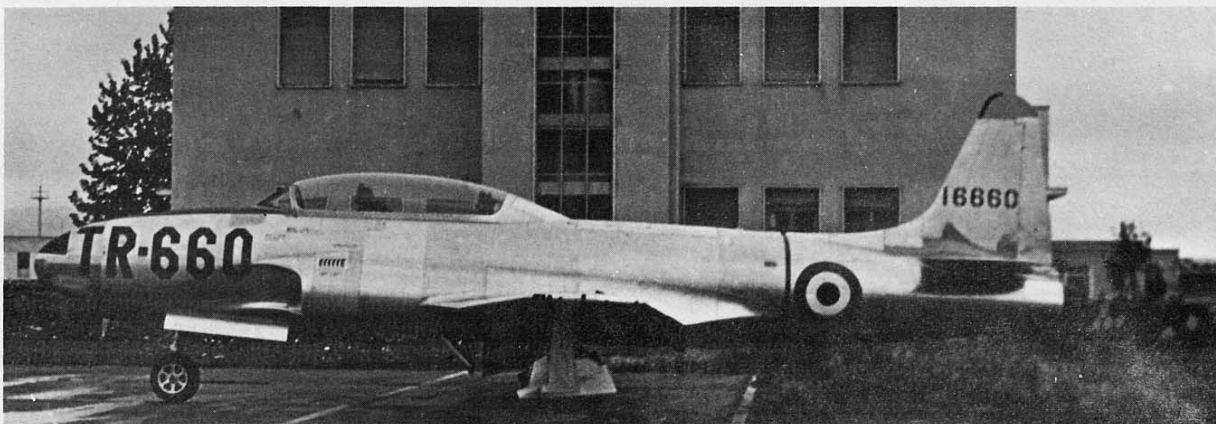
(ex T2V-1) Addestratore con posti in tandem scialati, in grado di operare da portaerei. Prodotto in 149 esemplari per la U.S. Navy nel periodo 1954/58.

#### F-94 Starfire

Primo caccia ogni tempo entrato in servizio nell'U.S.A.F.; prodotto in 854 esemplari. Può essere interessante precisare che il primo YF-94 fu ottenuto modificando il primo TF-80C (S/N 48-356)

#### Caratteristiche

- Apertura alare:	m. 11,85
- Lunghezza:	m. 11,50
- Altezza:	m. 3,55
- Peso a vuoto:	kg. 3.670
- Peso normale al decollo:	kg. 5.432
- Peso massimo al decollo:	kg. 6.556
- Velocità massima a quota zero:	km/h 960
- Velocità massima a m. 7.620:	km/h 874
- Tangenza pratica:	m. 14.480
- Autonomia massima:	km. 2.165
- Autonomia oraria:	3h, 36 minuti
- Spazio di decollo:	m. 780
- Spazio di atterraggio:	m. 1.061
- Motore:	Allison J-33A-35 da 2086 kg/spinta (2450 con iniezione d'acqua)
- Armamento:	2 armi da 12,7 mm nel muso (di regola non montate)

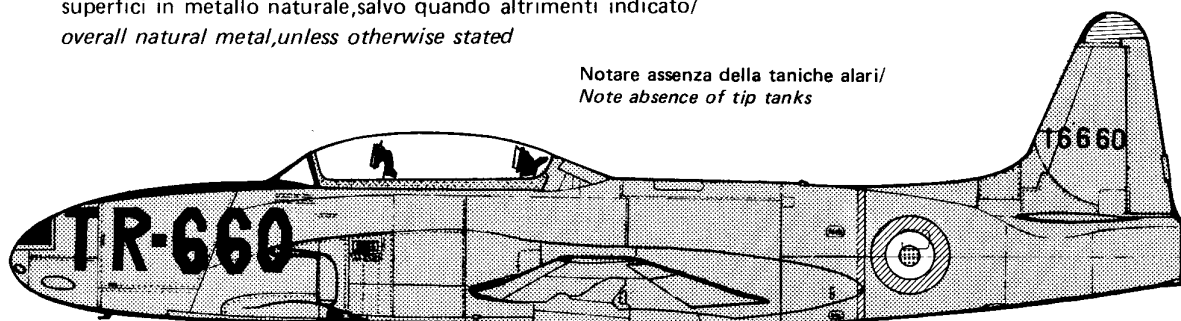


Una rara immagine di un T-33A privo di taniche alari. Siamo ai primi anni di impiego presso i reparti italiani e il velivolo conserva ancora codici USAF. Il "buzz number" TR-660 è costituito dalla sigla TR che indica il Trainer T-33 e dalle ultime tre cifre del numero di serie. (Foto Ralli-Bignozzi)

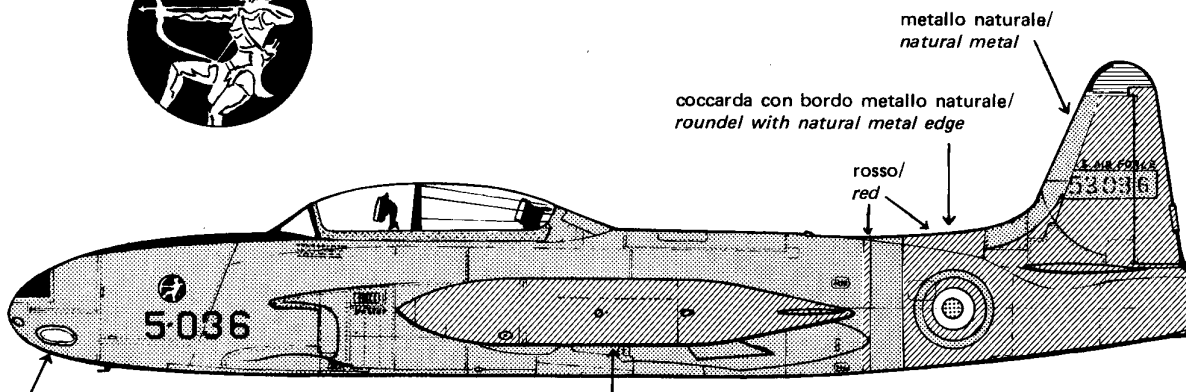
## LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"

superfici in metallo naturale, salvo quando altrimenti indicato/  
*overall natural metal, unless otherwise stated*

Notare assenza della taniche alari/  
*Note absence of tip tanks*



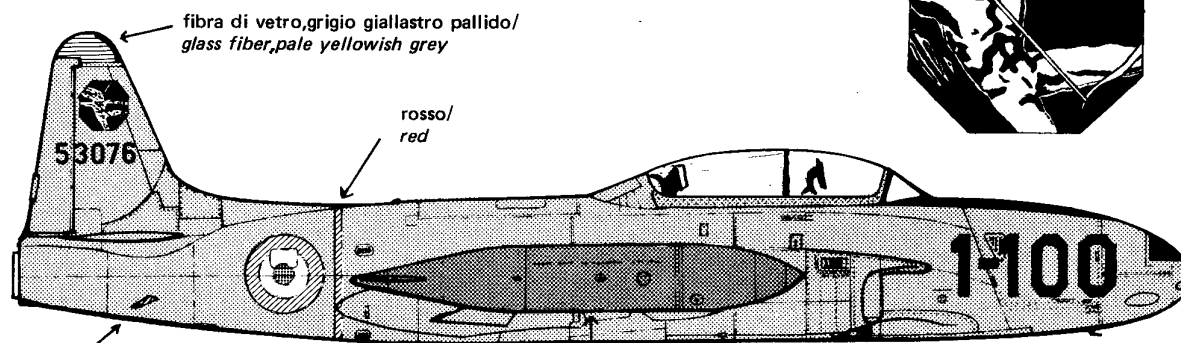
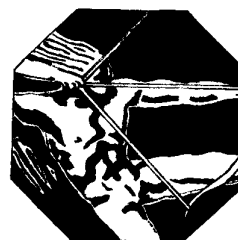
T-33A – Scuola Aviogetti Amendola – 1954-55



tappo mitragliera bianco con bordo rosso/  
*gun cover white with red border*

serbatoi rossi/  
*red tip tanks*

T-33A – 5ª Aerobrigata – 1956-57



scarico emergenza carburante rosso/  
*emergency fuel outlet in red*

serbatoio Arancione Alta Brillantezza/  
*gloss orange tip tanks*

Scala 1/72

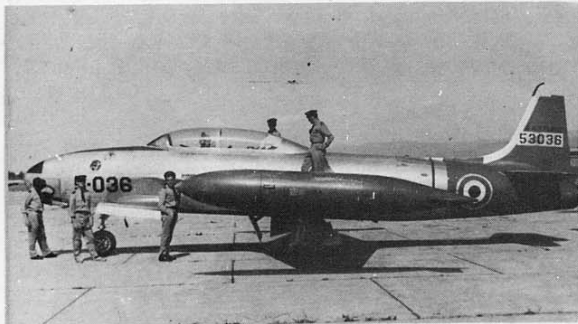
T-33A – 1ª Aerobrigata Caccia Ogni Tempo (C.O.T.) – 1957-58

F. Iannetti



La particolare inquadratura del velivolo TR-036 permette di apprezzare i dettagli della colorazione in rosso degli impennaggi e del retro della fusoliera. Per far risaltare la coccarda su tale colorazione il suo anello rosso è seguito da uno in metallo naturale. Il velivolo porta ancora la dicitura U.S. AIR FORCE con la E tagliata dal bordo d'attacco in metallo naturale. (Foto A.M.I.)

Qui sotto due viste dello stesso velivolo 53036 passato in forza alla 5ª Aerobrigata con compiti di collegamento e altri ruoli ausiliari. Sono cambiati, anche di misura e posizione, i codici sul muso ed è stato aggiunto il distintivo della Diana cacciatrice. (Foto Ralli-Bignozzi)



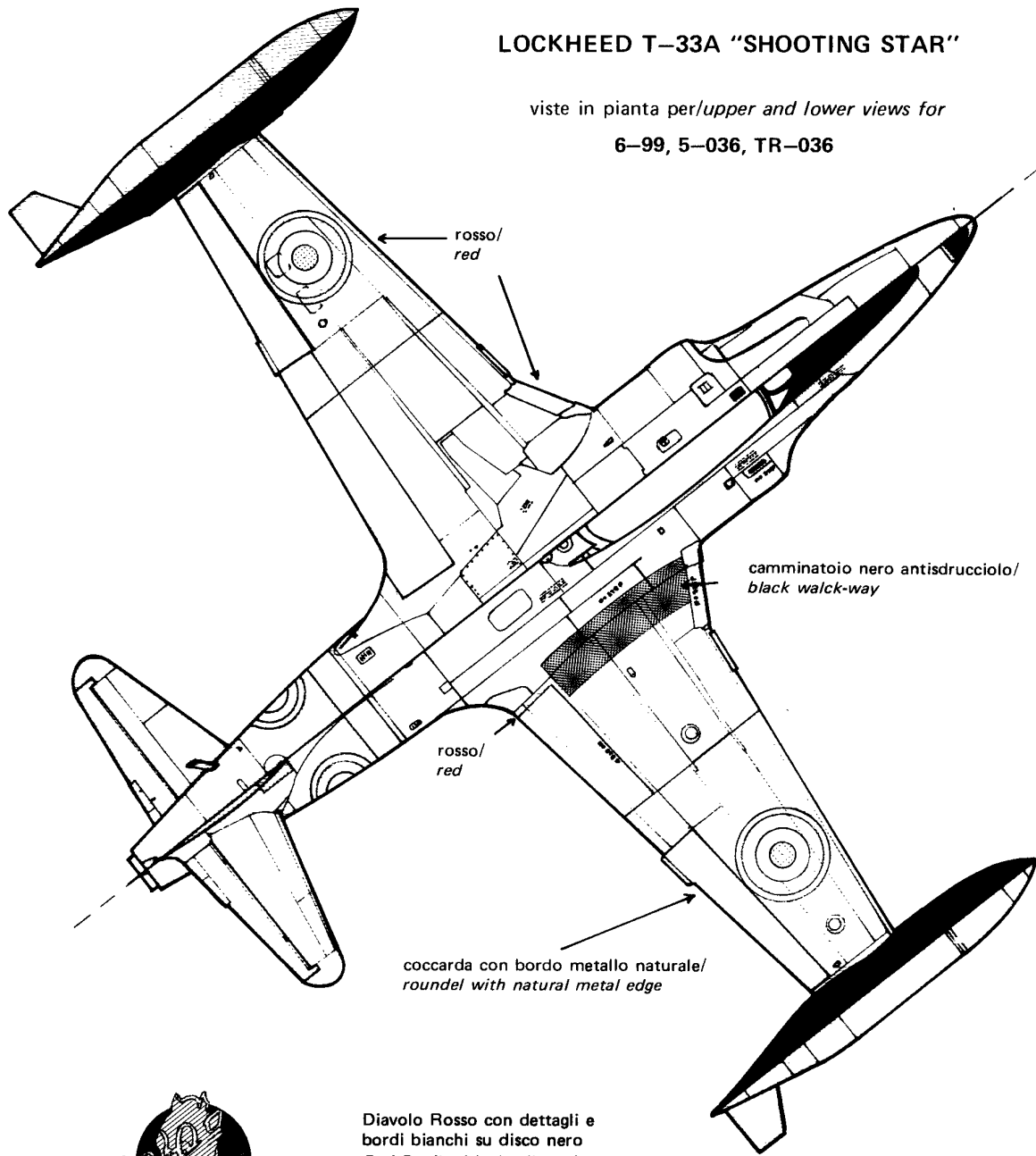
Sopra due immagini di un altro velivolo assegnato ad un reparto operativo, in questo caso la 6ª A.B. Il distintivo del diavolo rosso è stato posizionato sulla deriva rimuovendo la scritta "U.S. AIR FORCE". (Foto Ralli-Bignozzi)



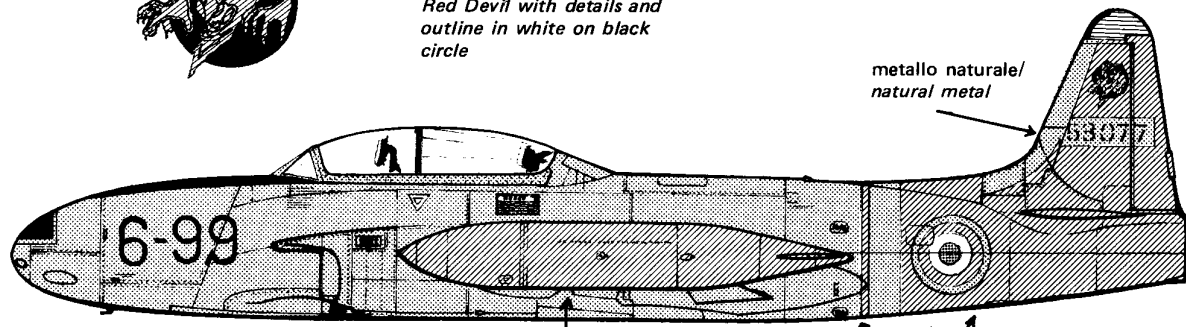
La foto a lato, purtroppo di scarsa qualità, ci mostra un T-33 in forza alla 1ª A.B. durante il periodo che va dalla sua ricostituzione (1956) alla sua trasformazione in A.B. Intercettori teleguidati (1959). I T-33 svolgevano il ruolo di bersagli notturni per gli F-86K dei gruppi C.O.T. Il codice individuale (1-100) in questo caso non ha alcun rapporto con il "serial number". (Foto A.M.I.)

# LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"

viste in pianta per/upper and lower views for  
6-99, 5-036, TR-036



Diavolo Rosso con dettagli e bordi bianchi su disco nero  
Red Devil with details and outline in white on black circle



T-33A - 6<sup>a</sup> Aerobrigata - 1957-58

Scala 1/72

F. Iannetti



IL "T-BIRD" IN ITALIA

Formazione (che sembrerebbe del tipo "finger four") di quattro T-33 della Scuola Volo Basico Avanzato su Aviogetto di Amendola. La sigla SA al posto della precedente ST data la foto a dopo il 1964. Il secondo velivolo ha il codice SA-337 che non corrisponde alla M.M. 55-3037. La stessa anomalia la ritroviamo per il velivolo ST-334 di pag. 8; per qualche motivo sconosciuto si volle saltare la cifra "0". (Foto A.M.I.)

#### Le Scuole

I primi T-33 vennero forniti all'A.M.I. nel 1952 e furono assegnati al Nucleo Addestramento Velivoli a Reazione di Amendola (Foggia) ove affiancarono i Vampire in servizio dal 1950. Con la consegna dei nuovi addestratori in quantità consistente, nel 1954 il reparto si trasformò in Scuole Addestramento Aviogetti suddivise in:

- S.A.T.T. (Scuola Addestramento Tattico e Tiro), su T-33
- S.C.O.T. (Scuola Caccia Ogni Tempo), su D.H. 113 Vampire N.F. Mk. 10
- S.C.I.V. (Scuola Centrale Istruttori Volo), su T-6 e T-33.

Fino a tutto il 1954 presso la S.A.A. vennero effettuati corsi di istruzione ed aggiornamento su velivoli a getto per il personale in servizio, mentre l'addestramento avanzato dei nuovi piloti continuava ad essere effettuato su G.59 ed F-51. Solo nel 1955 la S.A.T.T. assunse le funzioni di scuola di terzo periodo ed in quell'anno gli allievi piloti conseguirono per la prima volta il brevetto militare sul T-33.

All'inizio del 1956 le S.A.A. presero in carico i cinque G.82 costruiti ma, per evidenti motivi economici e tenuto conto delle esigenze di standardizzazione con le altre aviazioni N.A.T.O., si preferì optare definitivamente per il "T-Bird" e gli addestratori della FIAT furono relegati con compiti secondari al Reparto Sperimentale Volo.

Nel 1957, dopo lo scioglimento della S.C.O.T. ed il trasferimento della S.C.I.V., ormai autonoma, a Grottaglie, la Scuola Addestramento Aviogetti venne destinata alla sola istruzione finale dei nuovi piloti. Il 15/1/62 il reparto, sempre dotato di T-33, assunse la attuale denominazione di Scuola di Volo Basico Avanzato Aviogetti.

Nel Novembre del 1964 giunsero ad Amendola i primi G.91T che, a partire dall'agosto dell'anno successivo, sostituirono gradualmente i vecchi "T-Bird" nel ruolo di addestratori avanzati.

#### Altri reparti

Qualche anno dopo le prime consegne all'A.M.I., i T-33 erano già presenti — sia pure in numero limitato — presso le Squadriglie Volo Senza Visibilità di alcuni reparti di prima linea, con compiti di collegamento, traino bersagli, addestramento al volo strumentale e per svolgere le funzioni di bersaglio durante le esercitazioni notturne degli F-86K dei gruppi C.O.T.

Nella seconda metà degli anni sessanta, con l'entrata in servizio dei G.91T, i "T-Bird" radiati dalle scuole sono stati assegnati in maggiore quantità ai reparti da combattimento operando con le Squadriglie Collegamenti e Bersagli della 3<sup>a</sup> A/B e degli Stormi 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 8<sup>o</sup>, 9<sup>o</sup>, 36<sup>o</sup>, 50<sup>o</sup>, 51<sup>o</sup>, 53<sup>o</sup>. Oltre a velivoli di altro tipo, ogni squadriglia ha attualmente in carico almeno un paio di T-33, mentre la 651<sup>a</sup> Sq. del 51<sup>o</sup> St. e la 636<sup>a</sup> del 36<sup>o</sup> St. (rispettivamente note anche come 1<sup>o</sup> e 2<sup>o</sup> Gruppo Collegamento e Bersagli) dispongono di una mezza dozzina di T/RT-33A ciascuna. Il trainer della Lockheed non risulta essere stato assegnato agli Stormi 2<sup>o</sup> e 32<sup>o</sup>, che dispongono invece di G.91T.

Da anni un paio di T-33 opera con il Reparto Radiomisure per il controllo e la calibrazione della radioassistenze al volo.

I programmi dell'A.M.I. non prevedono attualmente alcun sostituto per il T-33. In attesa che, con l'entrata in linea di nuovi addestratori, si rendano disponibili macchine più moderne (forse i G.91T) i vecchi "T-Bird" continuano a svolgere il loro oscuro ma prezioso servizio e — considerato che la vita della cellula è prevista in circa 15.000 ore — ancora per qualche anno i T-33 continueranno ad essere presenti sugli aeroporti italiani.

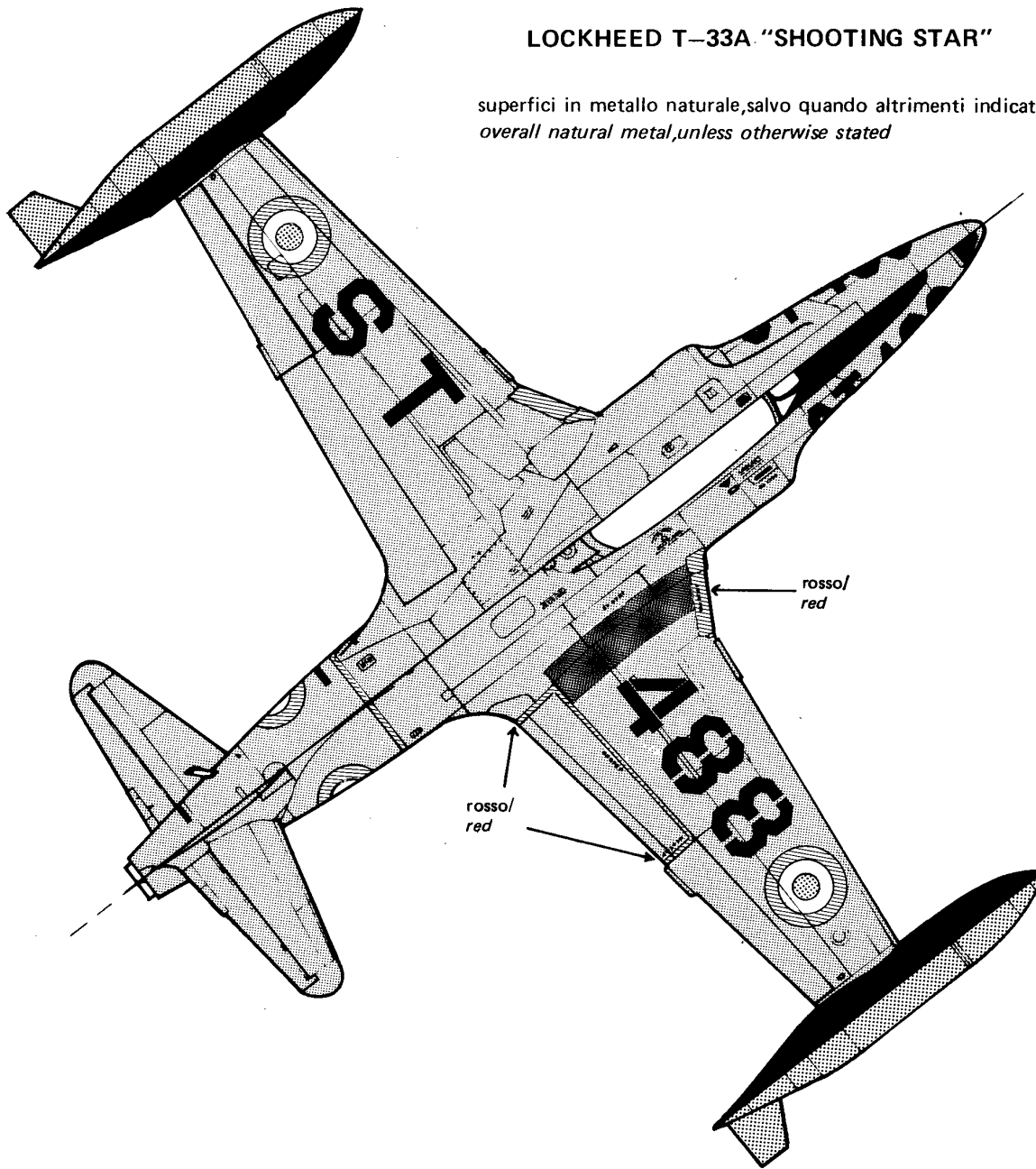
NOTA: In questo numero trattiamo solo la prima parte della vita operativa del T-33 presso l'AMI. Come si può già osservare ci sono molte lacune, soprattutto per quanto riguarda i codici impiegati nel succedersi del tempo.

Ci appelliamo all'aiuto di tutti i lettori in possesso di informazioni perchè ci aiutino a completare il quadro e in particolare ci forniscano informazioni o foto di velivoli impiegati presso i reparti operativi in funzioni ausiliarie.

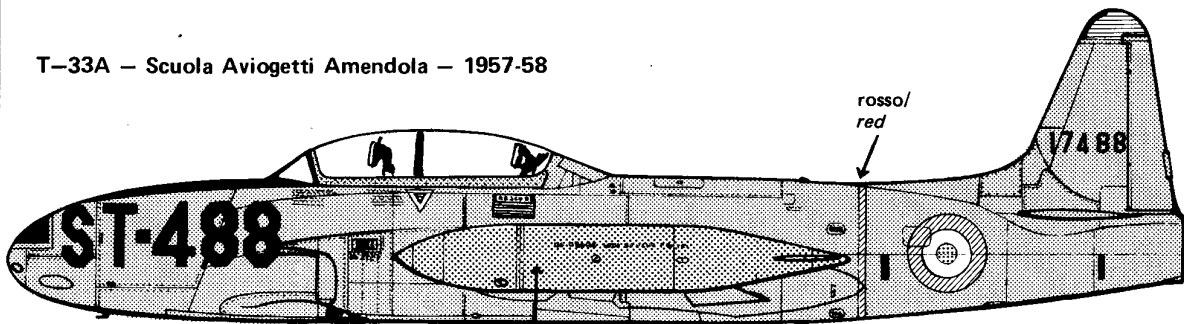


# LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"

superfici in metallo naturale, salvo quando altrimenti indicato/  
overall natural metal, unless otherwise stated



T-33A - Scuola Aviogetti Amendola - 1957-58



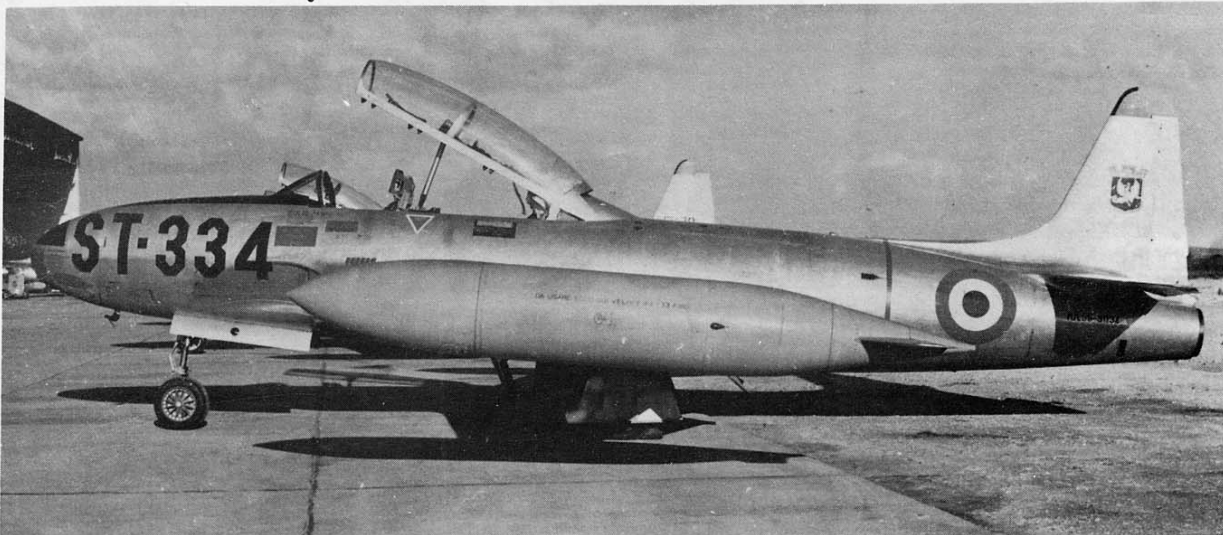
Scala 1/72

giallo cromo  
chrome yellow

F. Iannetti



Qui a lato viene mostrata in piena evidenza l'applicazione del codice sotto le ali. Questa pratica, che a suo tempo vedemmo applicata anche ai Vampires, non è purtroppo databile con precisione e nella maggioranza dei casi non può essere controllata sulle foto dei velivoli ripresi a terra.  
(Foto Ralli-Bignozzi)



Qui sopra un T-33 che porta ancora la sigla ST, ma che ha avuto il serial number USAF sulla deriva sostituito dalla M.M. 55-3034 sotto l'impennaggio orizzontale. Questi particolari datano la foto tra gli anni 59-61.  
(Foto A.M.I.)



Questo primo piano di un T-Bird dato "in pasto" ai visitatori permette di apprezzare molti particolari come la chiusura dei vani per le mitragliere (in rosso come la parte anteriore del muso), il carrello anteriore, i due aerofreni sul ventre e l'abitacolo aperto. La sigla ST-950 si riferisce ad un velivolo di cui non è noto il S/N, anche se si può azzardare 51-8950 o 52-9950.  
(Foto Tatangelo)

## LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"

pannelli celesti con scritte gialle  
indicanti gli specialisti addetti  
names of ground crew in yellow  
on light blue panels

pannello RESCUE giallo e nero/  
RESCUE panel in yellow and black

rosso/  
red

ST-334

rosso/  
red

serbatoi giallo cromo lucido/  
gloss chrome yellow tip tanks

T-33A - Scuola Aviogetti Amendola - 1959-60

superfici in metallo naturale, salvo quando altrimenti indicato/  
overall natural metal, unless otherwise stated

rosso/  
red



SA-936

T-33A - Scuola Aviogetti Amendola - 1964-65

serbatoi in Arancio Day-Glo/  
Orange Day-Glo tip tanks

F. Iannetti

metallo brunito/  
dark metal

### Assegnazioni

Nell'ambito degli aiuti M.A.P., gli Stati Uniti hanno fornito all'Italia almeno una sessantina di T/RT-33A. Agli inizi degli anni settanta alcuni aerei di seconda mano sono stati acquistati da altre aviazioni N.A.T.O.

Riportiamo di seguito un elenco, indubbiamente suscettibile di correzioni ed integrazioni, dei "T-Bird" che hanno prestato servizio nell'A.M.I.

S/N	CODICI
51-4418	TR-418
51-4514	TR-514 ST-514
51-6660	TR-660
51-8576	TR-576
* 51-8829	
* 51-8832	
51-8931	
51-8937	SA-937
51-9037	
51-9140	TR-140
51-9141	TR-141
51-9145	TR-145
51-9249	TR-249
51-9253	
51-17454	TR-454
51-17470	TR-470 ST-470
51-17477	ST-477
51-17484	ST-484 SA-484
51-17488	TR-488 ST-488
51-17489	
51-17506	TR-506 ST-506
51-17529	TR-529
51-17534	
* 52-9898	
(R) 53-5238	
(R) 53-5322	
(R) 53-5396	
(R) 53-5430	
(R) 53-5525	
	3-418
	CR-22
	6-31,5-576
	4-829
	832,3-832
	3-931
	51-85,50-24
	CR-21
	5-140
	SA-141 3-141
	9-31
	9-32
	53-26
	9-33
	3-484
	488,36-67
	53-27
	506
	53-27
	4-898
	1-92
	51-76
	51-81
	36-63
	36-60

(R) 53-5587		51-78
(R) 53-5594		36-63
(R) 53-5795		36-61
54-1602	ST-602	
54-1603	ST-603	
54-1693	ST-693	
54-2951		(1° Stormo)
54-2953		(1° Stormo)
55-2980		51-86
55-3027		36-67
55-3030		51-87,5-030
55-3036	TR-036	5-036
55-3076		2-87,1-100
" "		CR-20,CR-21
55-3077		6-99

(R) = RT-33A - \* = ex Kongelige Norske Flyvaben

Sono inoltre stati identificati velivoli, dei quali non sono noti i S/N, contraddistinti dai codici: TR-512/ST-143 / ST-331 / ST-936 / ST-950 / ST-952 / SA-936 / 5-56 / 5-34 / 6-30 / 36-65 / 36-66 / 50-22 / STT-2/ TR-527/TR-259/SA-380/SA-455/SA-537/SA-952/3-030.

### Colorazioni

I T-33 dell'A.M.I. hanno per lo più mantenuto la finitura originale in metallo naturale.

Soltanto nel primo periodo del loro servizio in Italia (e comunque non oltre il 1960) alcuni aerei hanno avuto la zona posteriore della fusoliera e buona parte delle superfici alari colorate in rosso.

Una colorazione decisamente più vistosa è stata adottata in anni recenti sugli RT-33A adibiti al traino bersagli: superfici superiori arancio e superfici inferiori in larghe bande oblique gialle e nere; in metallo naturale resta solamente la parte superiore della deriva.

Quanto ai serbatoi supplementari applicati alle estremità alari, questi hanno sempre avuto la faccia interna dipinta in nero semi opaco mentre la faccia esterna è stata colorata con tinte lucide ad alta visibilità; a seconda dei periodi: rosso, giallo, arancio, arancio Dayglo. Per qualche tempo le diverse colorazioni hanno coesistito e non è quindi facile specificare la data in cui i diversi schemi sono stati adottati; occorre inoltre tenere presente che con l'uso i colori si alterano sensibilmente e non è più possibile distinguere con sicurezza una tinta dall'altra.

Specifichiamo di seguito le colorazioni di alcuni particolari, comuni a tutti i T/RT-33A:

- pannello antiriflesso in nero opaco,
- "walk-way" in nero opaco,
- estremità superiore della deriva verticale in materiale dielettrico bianco sporco/grigio,
- bande rosse sul bordo di attacco alare,
- sottile striscia rossa intorno alla parte posteriore della fusoliera,
- interno dell'abitacolo in grigio chiaro opaco,
- seggiolino eiettabile in grigio scuro opaco,
- poggiatesta seggiolino in rosso opaco sbiadito.

### Contrassegni e Araldica

Durante i primi anni del loro servizio in Italia, i T-33 hanno mantenuto i tipici contrassegni dell'U.S.A.F.: Serial Number sulla deriva ed ultime tre cifre del S/N precedute dalla sigla "TR" (identificativa del tipo di aereo) sul muso. Unica ovvia variazione le coccarde tricolori (nelle sei posizioni classiche) al posto delle stelle americane.

Nella seconda metà degli anni cinquanta, probabilmente verso il 1957, il prefisso "TR" viene sostituito dalle lettere "ST", per Scuola Turbogetti. Il codice — ancora in caratteri di stile americano — è completato dalle ultime tre cifre del S/N che continua a campeggiare sulla deriva. Per qualche tempo il codice alfa-numerico è riportato anche sulle superfici inferiori delle ali.

Alla fine degli anni cinquanta il S/N dell'U.S.A.F. è cancellato dalla deriva e, preceduto dalle lettere M.M. (Matricola Militare) viene indicato in caratteri più piccoli sotto ai piani di coda. La M.M. è ora costituita dall'intero S/N dell'U.S.A.F., comprendendo anche la prima cifra dell'anno fiscale in cui il velivolo è stato ordinato; questa prima cifra è di regola omessa nei nu-

meri di serie sulla deriva.

A partire dal 1964 la sigla "ST" si trasforma in "SA", per Scuola Aviogetti; oltre alla M.M., sotto ai piani di coda viene ora riportata anche la indicazione del tipo di velivolo: T-33A.

Indipendentemente dal tipo di codice adottato, i T-33 in servizio presso le scuole esibivano sulla deriva il noto distintivo della fenice bianca in campo nero. Anche i velivoli assegnati "in prestito" ad altri reparti mantenevano, nella maggior parte dei casi, codici e distintivi delle scuole.

Presso i reparti da caccia per i T-33 è stato normalmente adottato il consueto sistema di codifica: numero individuale preceduto dal numero distintivo del reparto di appartenenza. Per l'indicazione dei codici sono stati utilizzati i caratteri più vari: da quelli standard di stile U.S.A.F. ad altri sottili e tondeggianti oppure di dimensioni decisamente inferiori alla media.

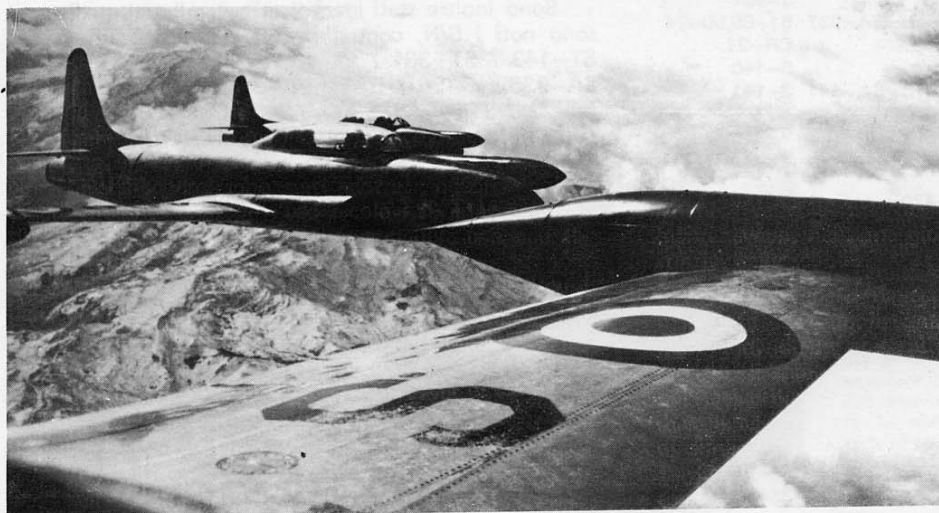
Quanto ai numeri individuali, in alcuni casi questi sono stati (e sono tuttora) costituiti dalle ultime tre cifre del S/N; presso altri reparti la numerazione è stata invece attribuita in base alla sequenza dei numeri assegnati ai diversi velivoli in dotazione. Un caso del tutto particolare è quello dell'8° Stormo C.B. che ai propri T-33 assegna solamente un numero individuale (ultime tre cifre del S/N) senza che venga indicato alcun numero di reparto.

Passando ai S/N (o, se si preferisce, alle M.M.) anche per i reparti da caccia vale quanto accennato per le scuole in merito al loro trasferimento dalla deriva alla parte posteriore della fusoliera. A questa regola generale fanno eccezione gli RT-33A che ancora oggi presentano il S/N — naturalmente privo della prima cifra dell'anno fiscale — sulla deriva. Un caso atipico è quello del T-33A S/N 51-4514/CR-22 del Reparto Radiomisure che sulla deriva esibisce l'intero S/N completo della prima cifra dell'anno in cui l'aereo è stato ordinato.

Gli unici emblemi presenti sui T/RT-33A dei reparti da combattimento sono gli stemmi di Stormo o Aerobrigata, dipinti — di regola — sulla deriva.

Per evidenti motivi non è possibile indicare una casistica dettagliata delle colorazioni, dei codici e delle insegne adottate dai T-33 dell'A.M.I.; per alcuni esempi significativi, nonché per l'esatta forma e posizione dei vari "stencils", rimandiamo ai disegni ed alle foto.

disegni F. IANNETTI — testo G. CATELLANI



*Questa foto di effetto scenico, ma che male si adatta ad essere stampata, permette di apprezzare che il codice del velivolo a volte veniva riportato anche sopra le ali. La pratica del codice sulle ali, sotto o sopra, sembra comunque essere limitata al periodo della sigla ST. (Foto Ralli-Bignozzi)*

## L'ANZIO EXPRESS IN SCALA 1/72

Se, una volta esaurite le più note armi della I Guerra Mondiale, si doveva passare a dei pezzi da "intenditore" come i cannoni ferroviari, non si poteva cominciare meglio. E non soltanto perchè il modello dell'Hasegawa che riproduce il "28 cm Kanone 5 (E)", dove "E" sta per Eisenbahnlafette, ossia affusto ferroviario, è un vero capolavoro di realizzazione modellistica, ma perchè l'originale fu tra i migliori, se non il migliore, dei cannoni ferroviari mai realizzati. Vi è poi un'altra ragione per la quale questo modello ci interessa: il cannone in parola fu impiegato dall'artiglieria tedesca non soltanto per battere le coste inglesi d'oltre Manica (ricordiamo una meravigliosa fotocolor apparsa sulla famosa rivista "Signal" il 1 novembre del 1940) ma, quando le fortune del Terzo Reich cominciarono a declinare, anche in Italia. Infatti, ai primi del 1944, la testa di sbarco anglo-americana di Anzio fu bersagliata, specialmente di notte e nei giorni di cattivo tempo, da uno di questi pezzi a lunga gittata. Non appena si profilava il pericolo di un attacco aereo, il cannone, che recava sull'affusto una grossa scritta a caratteri gotici ("Leopold"), veniva ricoverato in una galleria dei Colli Albani.

Gli americani, che l'avevano ribattezzato "Anzio Express" per la sua regolarità ebbero modo di entrarne in possesso quando finalmente riuscirono ad occupare Roma e se lo portarono, insieme ad un'enorme quantità di altri cimeli, ad Aberdeen Proving Ground (Maryland) dove tuttora fa bella mostra di sé.

### La storia e la tecnica

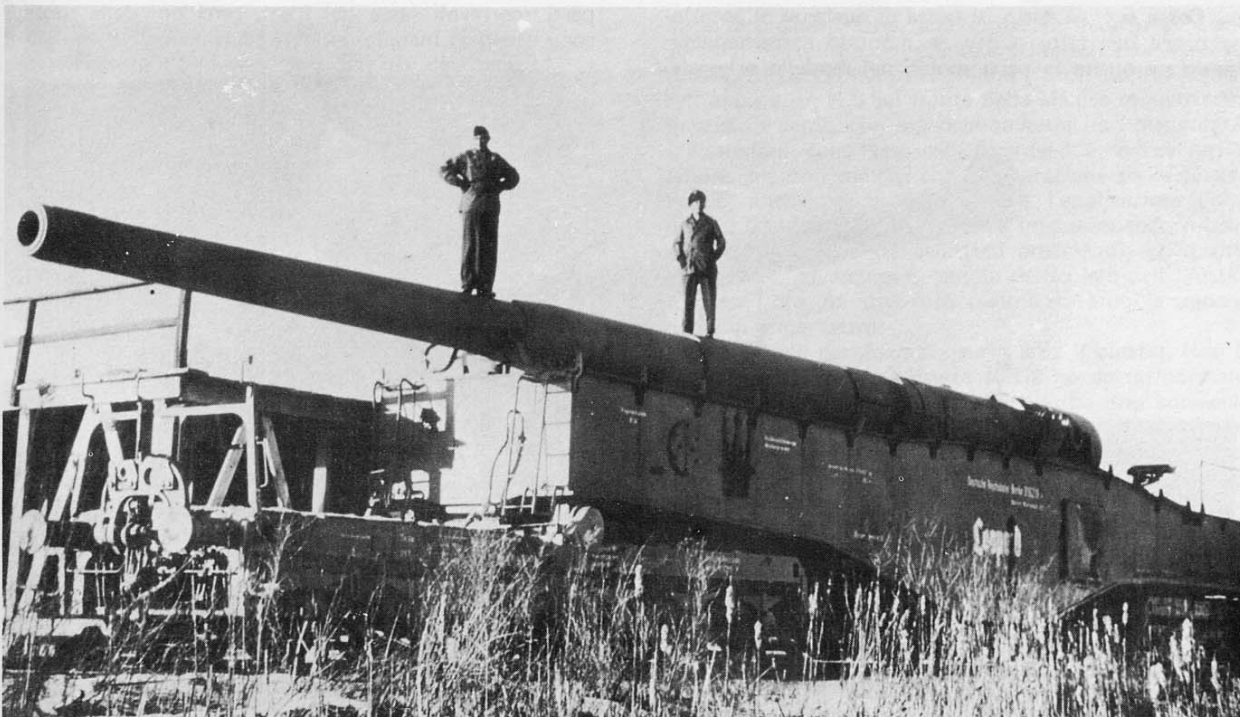
Il primo di questi pezzi da 280 mm entrò in servizio nell'Esercito germanico nel 1937. Al momento del-

l'invasione della Francia, ve ne erano in distribuzione 8 e la produzione totale, a tutto il 1945, fu di 25 unità. Il 28 cm K 5 (E) fu, insieme al K 12, il pezzo regolamentare dell'artiglieria ferroviaria tedesca. In particolare, al febbraio 1941 le batterie 712, 713 e 765 che avevano ciascuna due esemplari.

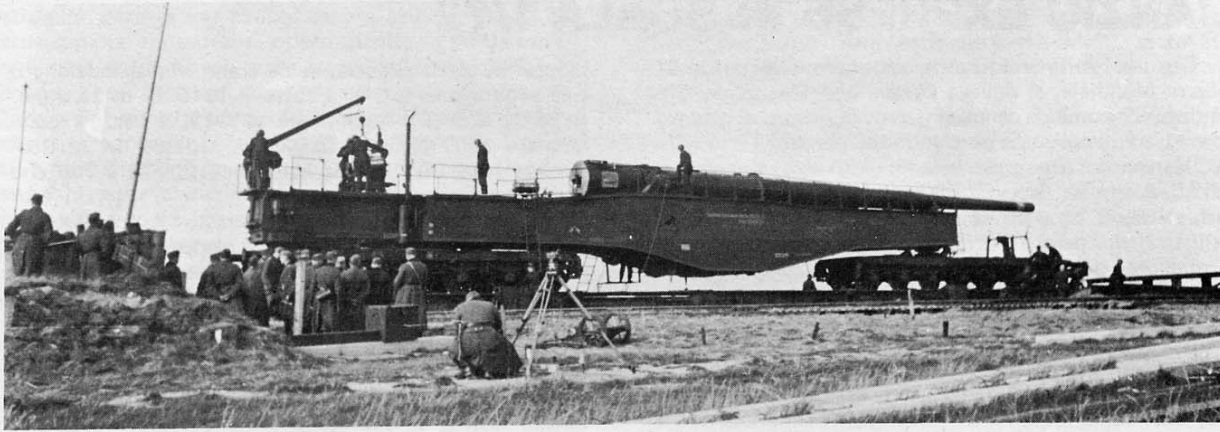
Per coloro che (come del resto il sottoscritto) hanno qualche difficoltà con il giapponese, aggiungerei che la bocca da fuoco era montata su un affusto a trave sostenuto da due carrelli a 6 assi. Il rinculo veniva assorbito, tra l'altro, da un sistema di freni e recuperatori sistemato sotto la canna e da un sostegno scorrevole del trave sul carrello posteriore. Questo consentiva un movimento di c. 1,80 m. Il complesso era dotato anche di una piattaforma girevole che poteva essere agevolmente posata attraverso un normale binario e che veniva adoperata per brandeggiare il pezzo, mentre per il puntamento di precisione si spostava la parte anteriore del trave rispetto al carrello anteriore. Questa piattaforma girevole (che non è compresa nella scatola di montaggio) aveva incorporato un sistema di rinculo idropneumatico che contribuiva a ridurre il rinculo della bocca da fuoco.

Ogni cannone ferroviario di questo tipo era inserito in un sistema d'arma comprendente due treni: quello del cannone, dei carri munizioni, dei carri contraerei e delle carrozze per il personale e l'altro che trasportava la piattaforma girevole divisa in sezioni, la gru e dei pianali per i veicoli in dotazione alla batteria. Per questi treni venivano adoperate grosse motrici diesel-elettriche, come la Orenstein e la Koppel C14, del peso di 40 tonnellate.

Il solo complesso di cui ci occupiamo pesava in



*Ecco l'"Anzio Express" o "Anzio Annie", volendo usare il nomignolo tedesco, ormai nelle mani degli alleati che successivamente lo inviarono per valutazione negli USA e poi ad Aberdeen dove è tuttora conservato. Si nota la scritta in caratteri gotici "Leopold" che sembra essere specifica dell'unità e non del tipo di cannone; infatti la letteratura non riporta alcun nome per il pezzo da 28 cm anche se tale prassi era normale per altri cannoni ferroviari (Bruno, Gustav, Adolf, ecc.)*



*Vista laterale del "28 cm Kanone 5 (E)" fotografato durante le operazioni di messa in batteria che, secondo le indicazioni riportate sul retro della foto, si stanno svolgendo in Francia sul fronte della Manica nel 1940. Questo pezzo di artiglieria fu uno dei più riusciti nella categoria dei cannoni ferroviari e dal 1936 al 45 ne furono costruiti circa 25 esemplari.*

*(Foto Bildarchiv Preussischen Kulturbesitz)*

batteria ben 218.000 kg. La bocca da fuoco era lunga 21.539 mm; aveva una rigatura destrorsa a passo costante (12 righe) ed il meccanismo di chiusura a cuneo orizzontale, con sistema di sparo a percussione. Il brando, da fermo, era di  $1^\circ$  e l'elevazione variava da  $0^\circ$  a  $50^\circ$ . In batteria, il pezzo era lungo 41.234 mm; erano previsti vari tipi di munizionamento del peso unitario di 255,50 kg. La gittata variava, a seconda di quello impiegato, da 62.180 m ( $v^\circ 1.128$  m/sec) a 151.000 m ( $v^\circ 1.524$ ).

La celerità di tiro poteva raggiungere gli 8 colpi all'ora.

#### Il Modello

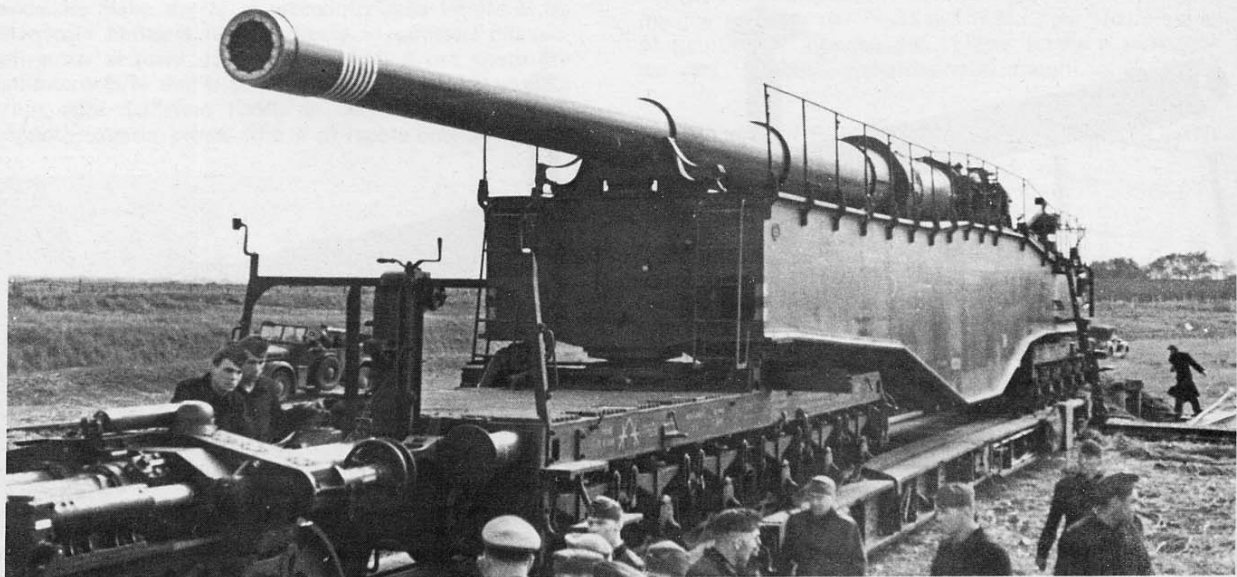
Come si è già detto, si tratta di qualcosa di eccezionalmente ben fatto e che, se montato correttamente, riproduce anche le parti mobili del modello originale.

Sta, naturalmente, a chi lo monta non farsi prendere dall'impazienza e, dopo aver studiato accuratamente i disegni, unire con la massima precisione i 126 pezzi che lo compongono.

Sarebbe difficile aggiungere altri particolari: possiamo anzi affermare che, in questo caso, parlare di superdetailing è superfluo. E' invece da considerare con la massima attenzione lo schema di colorazione da adottare.

Il modello dell'Hasegawa è stampato in plastica di un grigio forse un po' troppo chiaro. Chi non dispone di un'aeropenna, ed è riuscito a fare un montaggio "pulito", è bene che non si cimenti con pennelli e vernici per non rovinare tutto. E' da ricordare che le parti scorrevoli (aste dei freni, cerchioni delle ruote, ecc.) vanno in metallo naturale lubrificato.

Al contrario, chi può documentarsi, e dispone delle



*Un'altra immagine dello stesso esemplare sul fronte della Manica. Sulla estremità della canna sono dipinti sei anelli bianchi che stanno forse ad indicare il numero delle campagne di tiro. La mimetizzazione è in questo caso uniforme, probabilmente in "field gray".*

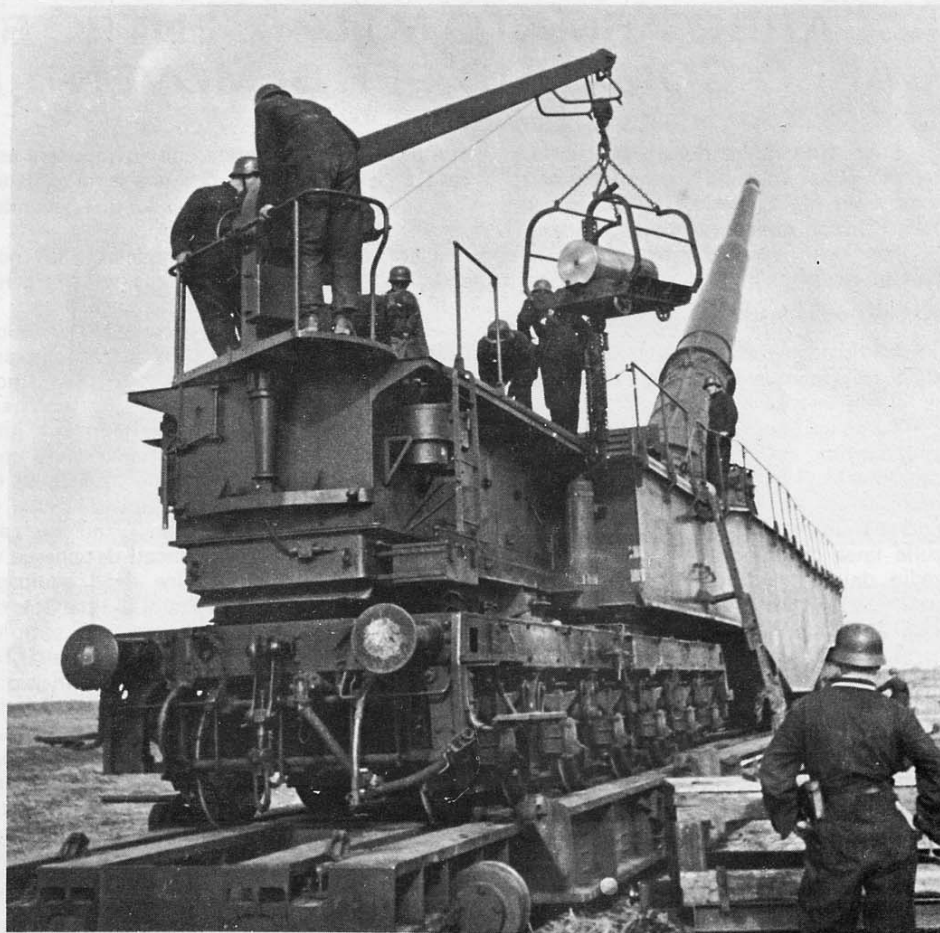
*(Foto Bildarchiv Preussischen Kulturbesitz)*

Questa veduta posteriore fa rilevare i dettagli dell'argano impiegato per il caricamento del pezzo; l'argano è montato su una piattaforma girevole che sembra far parte di una struttura che si aggiunge a quella base del cannone.

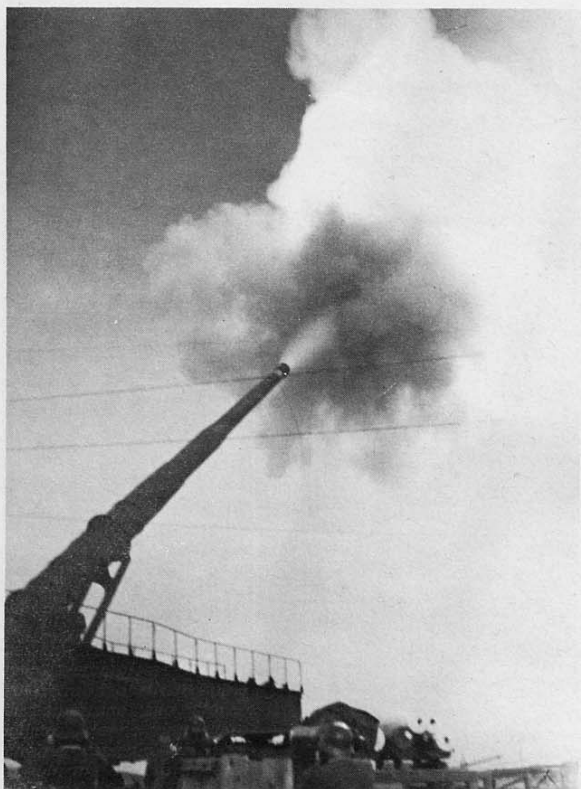
Il 28 cm Kanone 5 (E) non rappresentò un limite massimo tale record essendo detenuto dall'80 cm K (E) "Gustav Gerät". Questo vero e proprio mostro (il più grande cannone mai costruito, anche se non il massimo calibro) fu in un unico esemplare donato dalla Krupp a Hitler come partecipazione allo sforzo bellico. Venne impiegato durante l'assedio di Sebastopoli, ma non se trovarono tracce a guerra ultimata. Pesava 1300 ton e sparava un proiettile da 4,8 ton.

Per mettere l'arma in condizioni di sparare occorrevano 3 settimane e 1420 uomini comandati da un generale!

(Foto B.P.K.)



Qui sotto il momento del "BUM" del 28 cm K5 (E).  
(Foto B.P.K.)



attrezzature necessarie, può spruzzare il tutto in "Panzergrau" aggiungendo eventualmente chiazze verdi e sabbia. In particolare, nel volume "Steel Rail to Victory" appare un K 5 sul fronte della Manica mimetizzato in grigio e verde, con separazione netta fra i due colori. L'esemplare conservato ad Aberdeen è invece giallo sabbia, ma non sembra che la colorazione sia originale. Perciò, anche per quanto riguarda l'applicazione delle decals, conviene rifarsi sempre a foto di quando il cannone era in mano dei legittimi proprietari. La scritta "Leopold", ad esempio, sembra particolare dell'"Anzio Express" che da una foto pubblicata anni fa appare come in grigio scuro.

Un'ultima considerazione riguarda il binario. Non è un gran che, ma può essere sostituito da un normale 00 per fermodellisti. A questo proposito, conviene tener presente che soltanto la parte in contatto con le ruote va in metallo lucido: le fiancate del binario sono di solito ossidate. Le traversine sono in bruno e la massicciata ha il pietrisco in vari toni di marrone chiarissimo.

**NICOLA PIGNATO**

**BIBLIOGRAFIA:**

- Rail Gun*, di John Batchelor e Ian Hogg, MAP Publications.
- Steel Rails to Victory*, di Ron Ziel, Hawthorn Books Inc., New York.
- Die Deutschen Geschütze 1939-45*, di von Senger u. Etterlin, Lehmann Verlag, München.
- German Artillery of World War Two*, di Ian Hogg, Arms & Armour Press, London.
- IPMS Magazine*, July 1975 pag. 8-12.

## IL CARRO ARMATO M.14/41 CENTRO RADIO ED IL CARRO COMANDO PER SEMOVENTI M.41-75/18

Sulle colonne di questo notiziario si è ormai sviccerato abbastanza sulla genesi del carro armato e del semovente M.41, prodotti e immessi sul mercato dalla Italaerei; con queste note aggiuntive si completa il panorama delle varianti realizzate utilizzando le stesse parti meccaniche e gli stessi elementi strutturali.

### *M.14/41 centro radio*

E' una conversione semplicissima a realizzarsi sul modello come semplicissimo fu all'epoca realizzarla sulle linee di montaggio.

Su alcuni carri di serie venne montato un secondo apparecchio radio Magneti Marelli R.F. 2 CA in aggiunta al R.F.1 CA per permettere di effettuare comunicazioni su distanze maggiori, tali da permettere ai comandi in retrovia di collegarsi con i comandi tattici sulla linea del fuoco con gli R.F. 2; dai mezzi centro radio dei comandi di battaglione e di compagnia gli ordini erano trasmessi ai carri dipendenti per mezzo degli R.F.1.

La installazione del secondo apparecchio radio richiede la soppressione di alcuni scaffaletti portamunizioni ed il montaggio esterno di una seconda antenna all'angolo posteriore destro del piano di rotolamento della torretta, allineata con l'antenna di normale dotazione.

Per realizzare la semplice trasformazione basterà montare una seconda antenna nella posizione indicata, sia utilizzando quella presa da un'altra scatola di montaggio avendo cura di riprendere anche il supporto del-

lo snodo che dovrà essere asportato dal piano di rotolamento con una lama affilata o con un seghetto, oppure autocostruendo una seconda antenna completa di supporto e snodo.

Per completare il modello bisognerà realizzare anche i due supportini che sorreggevano le antenne quando erano abbassate: i supportini sono facilmente realizzabili con delle strisciole di plasticard sagomate a forma di Y e sono chiaramente visibili nelle foto che accompagnano il testo; uno era fissato alla sovrastruttura della camera di combattimento, mentre l'altro era fissato in corrispondenza delle staffe di sostegno della marmitta destra ed aveva un gambo piuttosto lungo.

L'eventuale assenza di questi supporti non pregiudica l'esatta finitura di un modello in quanto spesso i supporti mancavano sui carri in azione perchè facilmente stroncati da schegge volanti od usurati e logorati dall'abitudine degli equipaggi di usarli per appendere borracce, zaini o altre dotazioni.

I supporti erano sempre presenti al momento dell'uscita dei mezzi dalla fabbrica, quindi occhio all'ambientamento del mezzo: un carro pulito e brillante, nuovo di zecca deve averli, un carro sporco e affumicato carico di cimici e di gloria, può anche averli persi per la strada. Altro particolare da tener presente nella finitura di una conversione di questo tipo è l'esatta sistemazione degli stemmi tattici, infatti carri di questo tipo erano di norma assegnati ai comandi di battaglione ed in casi sporadici ai comandi di compagnia.



*Un carro M. 13/40 nella versione centro radio. L'articolo fa riferimento solo al tipo M. 14/41 per via delle difficoltà (a suo tempo esaminate nel n. 5/3) che bisogna superare per ottenere un carro della versione 13 dal modello Italaerei. I primi mezzi centro radio furono ricavati da carri 13/40 della III serie. La foto ne mostra uno in fase di collaudo di accettazione nei dintorni di Genova.*

*(Foto B. Benvenuti)*



*Sempre un M. 13/40, III serie, centro radio con tar-  
gera 3402. Si tratta di un  
mezzo della Ariete fotogra-  
fato presso El Mechili,  
A.S., nel marzo del 1942.  
Si nota molto bene il sup-  
porto a Y per sorreggere  
l'antenna posteriore quan-  
do ribaltata.*

*(Foto B. Benvenuti)*

*Il particolare della torretta  
della foto in basso per-  
mette di cogliere i dettagli  
delle installazioni esterne  
delle due radio e in partico-  
lare il supporto a Y dell'an-  
tenna anteriore. Un attento  
esame di foto di veicoli ope-  
ranti in A.S. lascia capire  
che ben presto tutte le su-  
perfici si ricoprivano di un  
velo di sabbia che rendono  
difficile e accademico ca-  
pire quale fosse la vernicia-  
tura sottostante.*

*(Foto B. Benvenuti)*



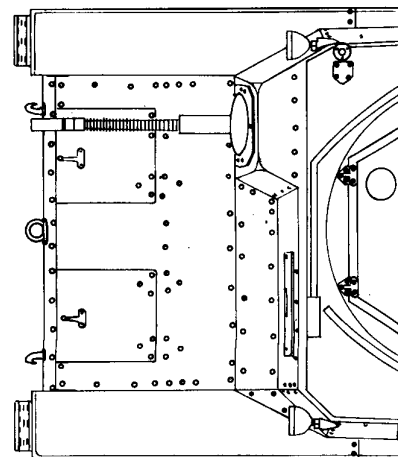
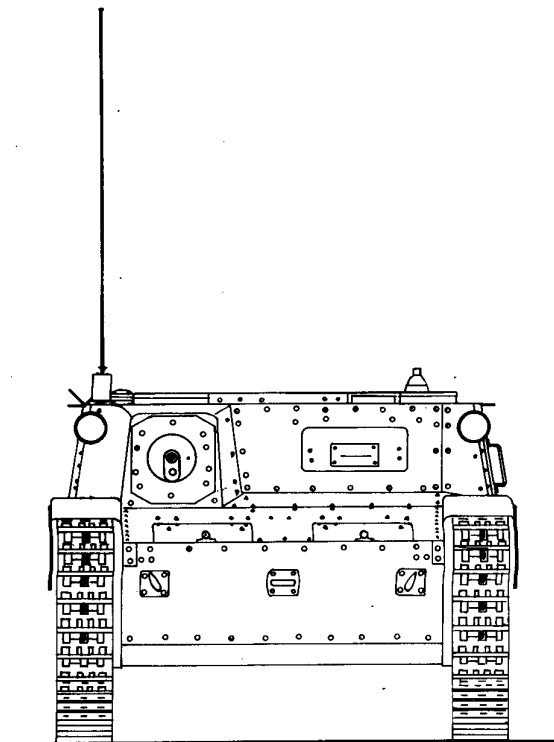
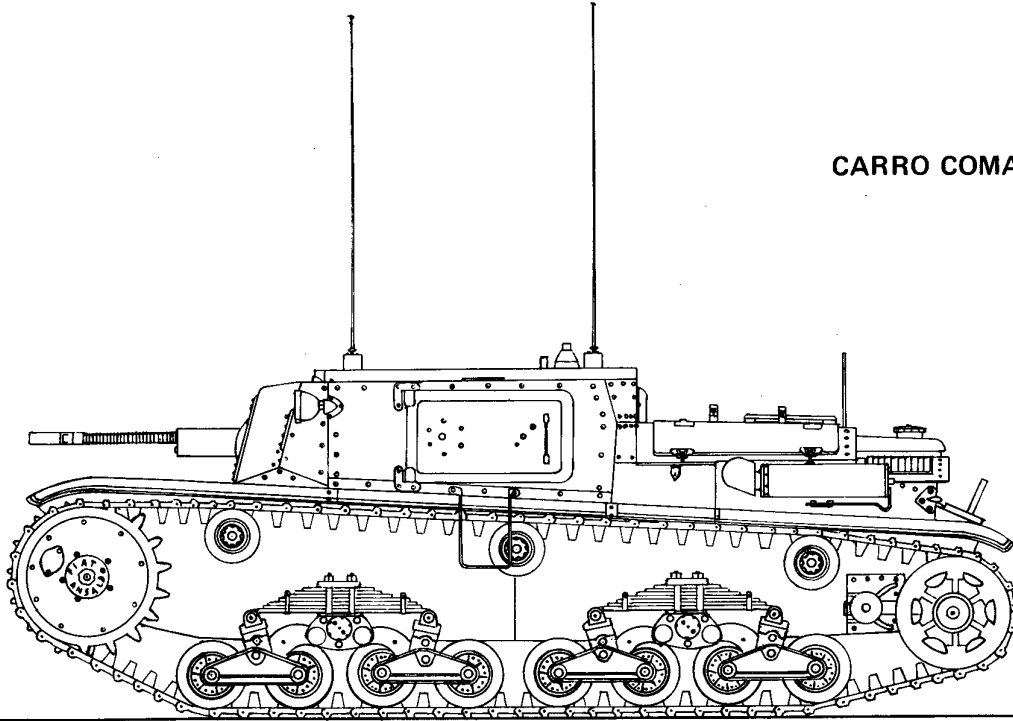
*Qui sopra un'altra immagi-  
ne dello stesso carro  
M. 13/40 in A.S. nel marzo  
del 1942. Si sta proceden-  
do alla sistemazione del  
cingolo sinistro: in partico-  
lare, mentre si cerca di  
mettere in posizione il cin-  
golo tirandolo con la leva e  
girando la ruota dentata, la  
persona in piedi tiene pronte  
le maglie per poter infilare  
i perni di aggancio.*

*(Foto B. Benvenuti)*

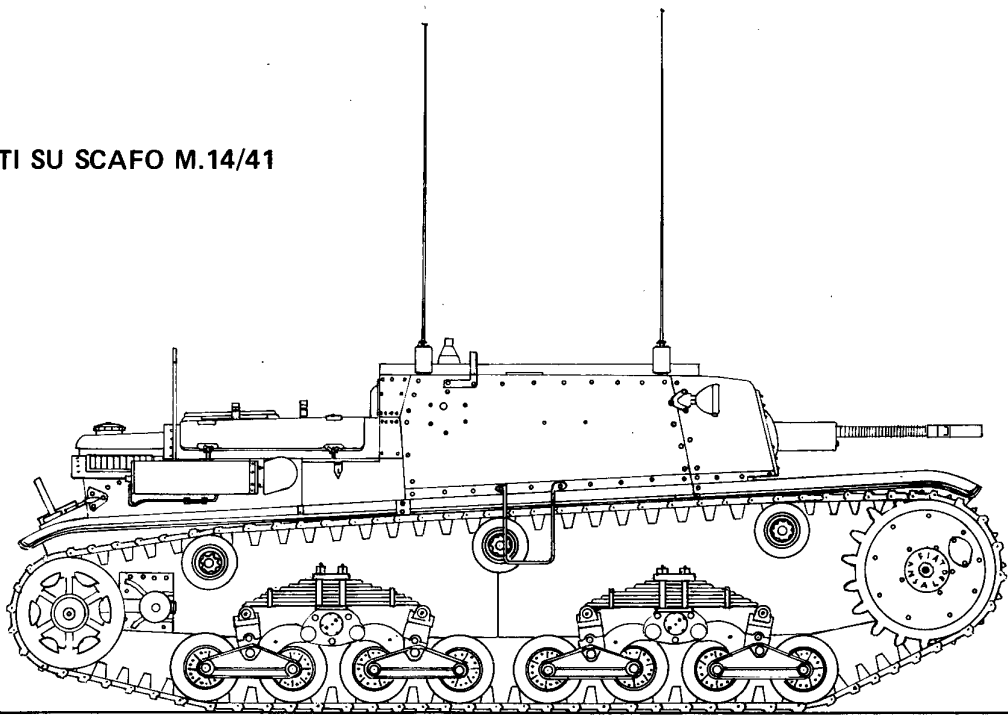
*Si sta lavorando su un car-  
ro M. 14/41 centro radio.  
Che si tratti della versione  
14 si rileva dai parafranghi  
lunghi e dalla grigliatura  
trasversale del radiatore se  
fosse visibile. Siamo in A.S.  
dopo El Alamein nel set-  
tembre del 1942.*

*(Foto B. Benvenuti)*

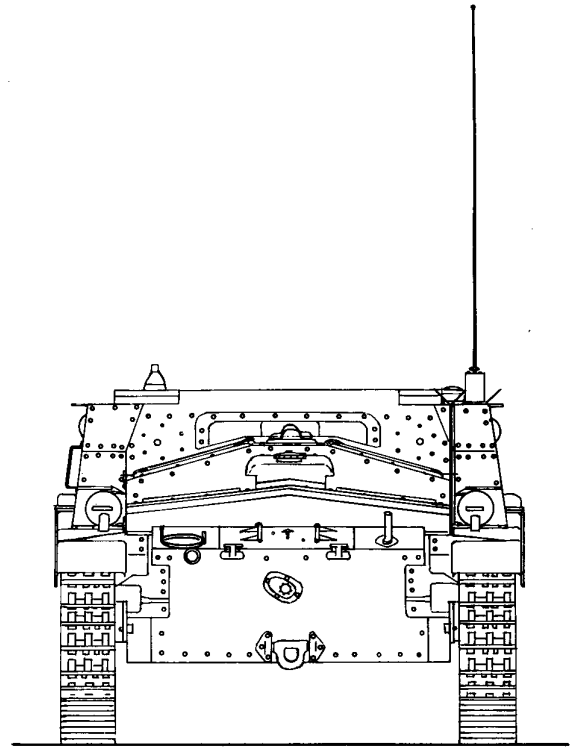
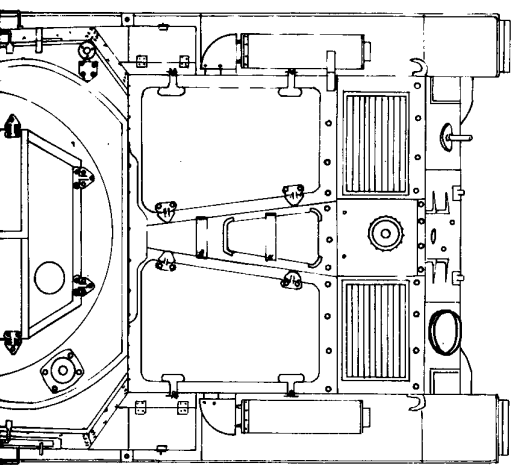
CARRO COMANDO PER S



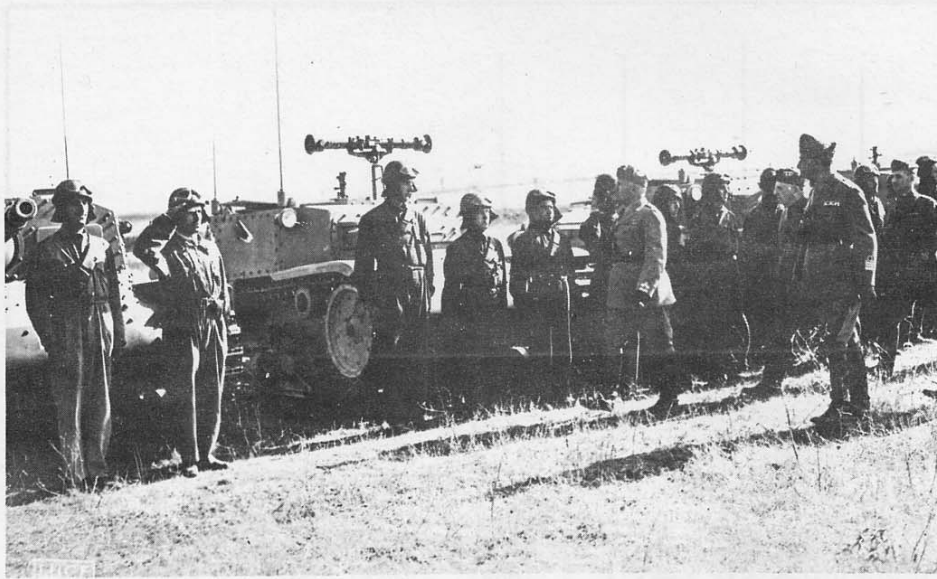
ENTI SU SCAFO M.14/41



/35



N. Pignato



*Nettuno, novembre 1941: viene passato in rivista il primo gruppo semoventi ivi costituito e destinato ad essere trasferito in Africa. Nella foto si distinguono due carri comando su scafo M. 13 (parafanghi corti e mitragliera binata). Su entrambi i mezzi è montato in postazione il telemetro, mentre l'oggetto più piccolo a sinistra è il periscopio. (Foto B. Benvenuti)*

*Questa drammatica immagine ci mostra sempre un carro comando (targa 3493) su scafo M. 13 immobilizzato nel deserto dopo la rottura del fronte di El Alamein e superato da un semovente di costruzione USA impiegato dagli inglesi. Si noti l'aggiunta sul cassone posteriore di una struttura non standard per facilitare il trasporto delle taniche. (Foto B. Benvenuti)*

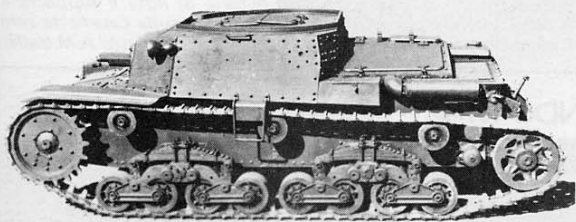


*Ecco il malridotto esemplare del carro comando conservato presso il Museo della Motorizzazione della Cecchignola. La scritta M. 13 è errata perchè si tratta di un mezzo basato su scafo M. 14/41 come si può rilevare dai parafanghi lunghi e dalla mitragliera singola da 13,2 mm. Anche errata è la posizione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

### M.14/41 carro comando

La necessità di dotare i reparti semoventi di un adeguato mezzo atto ad ospitare la direzione di batteria e ad assicurare le comunicazioni con gli organi superiori portò alla realizzazione del carro comando, che altro non era che un carrò centro radio privo di torretta e dotato di portelli che permettevano di montare sul piano di rotolamento un telemetro atto a fornire dati utili per il tiro dei pezzi.

Questa variante, come il già citato centro radio fu-



*Il prototipo del carro comando su scafo M. 13/40, III serie ancora privo delle due antenne radio. Il modello della Italaerei riproduce purtroppo la configurazione dei due portelli di accesso alla casamatta, mentre i mezzi di serie ne avevano quattro come mostrato nelle altre foto. (Foto B. Benvenuti)*

rono realizzate su scafi M.13 durante la produzione di questi, e successivamente su scafi M.14 quando la produzione dei carri passò su questo modello.

Per realizzare il carro comando su scafo M.14/41 bisogna eseguire delle modifiche all'armamento di scafo, infatti le mitragliatrici Breda da 8 mm gemellate montate in casamatta erano sostituite da una singola Breda da 13,2 mm con la canna caratterizzata da numerosi anelli di raffreddamento. Anche la piastra che teneva in sede la sfera di snodo del brandeggio dell'arma aveva delle leggere differenze rispetto a quella del modello Italaerei, che dovrà essere limata seguendo le misure ricavate dal disegno del Prof. Pignato.

Procedendo nella modifica si dovrà montare una doppia antenna come indicato per il carro centro radio e si dovrà realizzare in plasticard la copertura del piano di rotolamento e del portello cruciforme le cui misure sono da ricavarvisi dal disegno.

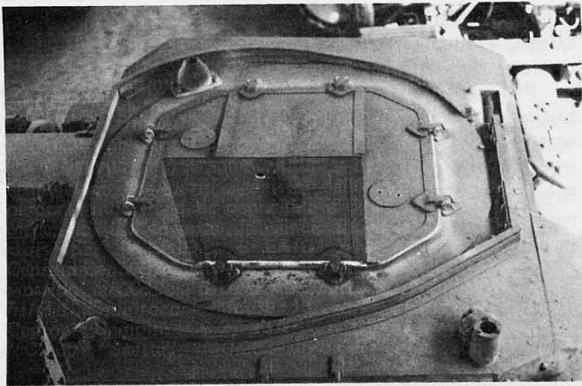
Chi si dedica a questa modifica si troverà, per sua fortuna fra le mani la torretta fornita nel kit per realizzare il carro; dovrà con santa pazienza tagliare il periscopio asportandolo incidendolo alla base con una lama appuntita e successivamente posizionarlo nella posizione rilevata dal disegno.

E' assolutamente da evitare nella conversione carro comando la presenza di armamento contraereo a portelli chiusi perchè la Breda 8 mm usata per il tiro contraereo e per la difesa ravvicinata del mezzo veniva fissata con un supporto a staffa in un punto qualunque del bordo della apertura superiore.

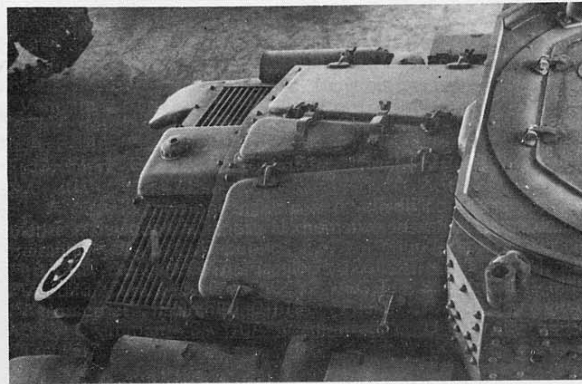
*disegni N. PIGNATO — testo B. BENVENUTI*



*Sempre un carro comando su scafo M. 13/40 fotografato in Africa Settentrionale nel corso dell'avanzata della primavera del '42. Sul mezzo, targato 4623, si possono rilevare quei dettagli che rendono viva una riproduzione: tuniche ai lati, cavo di rimorchio, assenza del faro sul fianco destro, ecc. Anche per il carro comando si ripete il discorso già fatto per quello centro radio: l'articolo e i disegni si riferiscono alla versione M. 14/41, mentre le foto illustrano prevalentemente la M. 13/40. Si deve sempre lavorare più o meno sullo scafo base per correggere gli errori del kit e poi passare agli elementi di "specializzazione" per ottenere il carro comando. Si noti che il supporto a V rovescio situato davanti all'ufficiale con il braccio teso e destinato a portare l'armamento contraereo è tipico della versione M. 13/40, perchè nella successiva l'arma veniva fissata in modo diverso in un punto qualunque del bordo della casamatta. (Foto B. Benvenuti)*



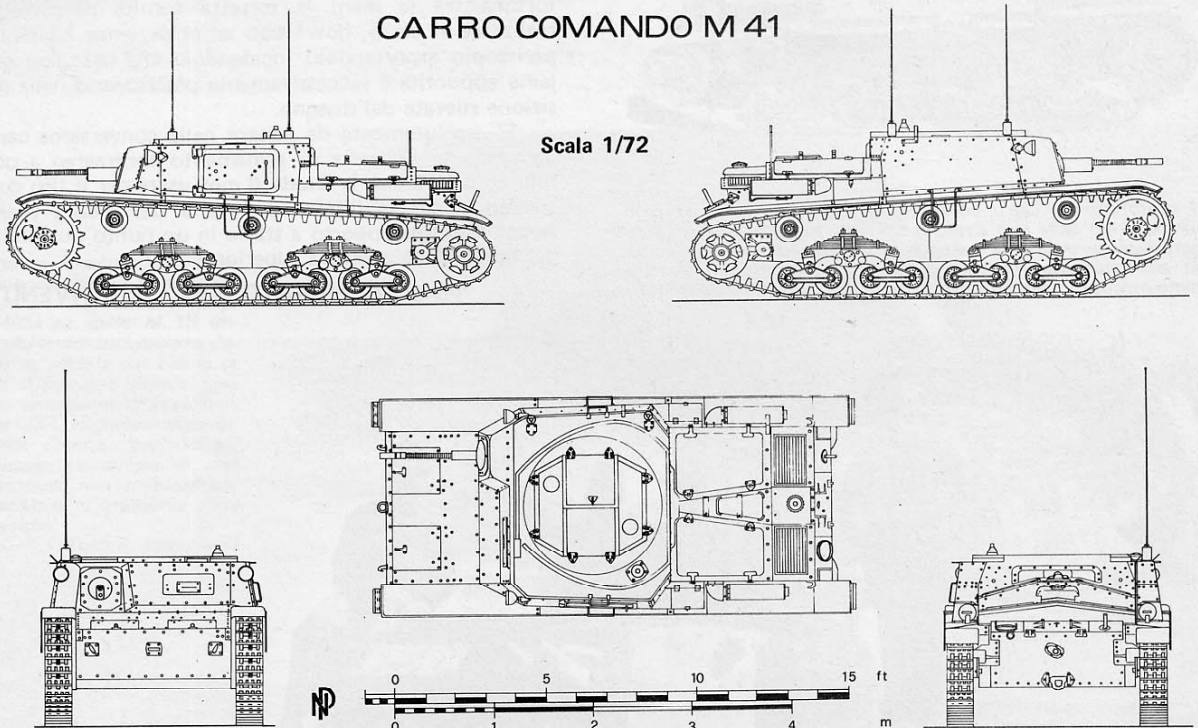
Primo piano del cielo della casamatta del carro comando conservato alla Cecchignola. I particolari che si rilevano sono identici per le due versioni 13 e 14. (Foto A.M. Bellei)



Particolare del retro dello stesso mezzo. Si nota il supporto a V per l'antenna posteriore di cui è rimasto sulla casamatta solo il bicchiere di innesto ribaltabile. (Foto A.M. Bellei)

## CARRO COMANDO M 41

Scala 1/72



## NASCE IL MUSEO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE

A completamento di quanto riportato nell'editoriale diamo alcune immagini sul progetto e sui lavori in corso. La vista in pianta qui a destra mostra come il Museo si svilupperà su un primo hangar (a sinistra) che è di per se stesso un pezzo storico; si tratta di un hangar di costruzione Austro-Ungarica catturato, presumibilmente, al termine della 1<sup>a</sup> G.M. e recentemente restaurato. Questo sarà collegato al grosso hangar (a destra) che finora ha ospitato i velivoli storici mediante un fabbricato con copertura a terrazzo che deve essere realizzato.

I velivoli che saranno ospitati sono, seguendo l'itinerario cronologico che parte a sinistra dell'ingresso e rispettando il percorso indicato dalla pannellatura di suddivisione, i seguenti: Macchina di Leonardo da Vinci, Biplano WRIGHT, Idrovol. CURTISS, BLERIOT, BLERIOT X1, Macchi - Hanriot HD, Caproni Ca. 300, SPAD VII, S.V.A., Elicottero D'ASCANIO, Ansaldo A.C. 2, Sikorsky (velivolo Negus), Idrocorsa FIAT C.29, Idrocorsa MC.39, Idrocorsa MC.72, IMAM Ro.43, Caproni Campini CC.2, FIAT C.R. 32, S.M. 79 "Sparviero", MC.200 "Saetta", MC.202 "Folgore", MC.205 "Veltro",

Supermarine Spitfire, S.M. 82 "Marsupiale", Re. 2002 "Ariete", Ambrosini SAI S.7, CANT.Z-506 "Airone", FIAT G.80, Aerfer "Saggittario 2", FIAT G.212 "Aula Volante", Aerfer "Ariete", Macchi 416, N.A. P-51 "Mustang", Beechcraft C.45 "Expediter", N.A. T-6 "Texan", FIAT G.46, FIAT G.59, Ambrosini CVV6 "Canguro", D.H. 100 "Vampire", Republic F.84G "Thunderjet", Republic RF-84F "Thunderflash", Republic F-84F "Thunderstreak", N.A. F-84E "Sabre", FIAT F-86K, FIAT G.91 PAN, Lockheed T-33, FIAT G.91Y, FIAT G.91R, Macchi MB. 326, F-104G, A.B. 204 e A.B. 47J.

A questi vanno poi aggiunti altri velivoli non mostrati nella pianta e dei quali si ignora al momento la sistemazione come: Fairchild UC. 61, Republic P. 47 "Thunderbolt", Macchi M.B. 308, Douglas C-47, Piaggio P. 136L, FIAT G. 49, Macchi M.B. 323, D.H. 113, FIAT G. 82, A.C.T. F.S. "Trento", MdB "Aeroscooter", Fairchild C-119G "Packet", SAAB 29, Agusta 102, Grumman SA. 16A "Albatross", Grumman S2-F1 "Tracker".

A.M. BELLEI

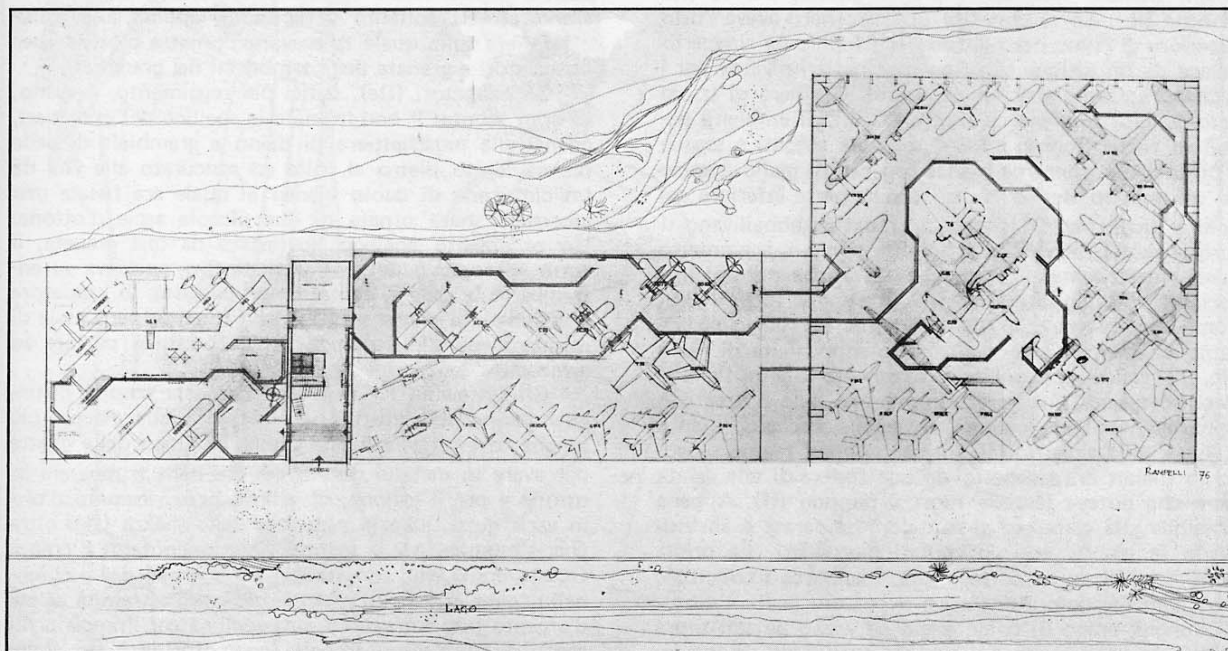
Ecco come si presenta il Macchi 200 restaurato a Lecce da parte del 3° R.T.A. che ha anche completato il lavoro sul 205 e si sta cimentando nell'arduo compito di far rinascere un 202.

(Foto A. M. Bellei)



Questa immagine eloquente mostra la situazione al giugno '76 in merito ai complessi e minuziosi lavori di restauro condotti, sempre da personale distaccato a Vigna di Valle del 3° R.T.A. di Lecce. Tra questi ci sono degli specialisti che sono gli ultimi detentori di tecniche e arti che sono scomparse dalla scena attuale. Molti lavorarono sullo Sparviero durante la sua vita operativa. I motori sono in restauro a Lecce. Il velivolo sarà riportato alla configurazione tipica degli aerosiluranti e rifinito con le insegne del Gruppo Buscaglia.

(Foto A.M. Bellei)



Tav. II



M. BRAMBADI '76



controspallina per il capitano, spallina e controspallina simili ma attraversate da un galloncino di seta del colore distintivo per i tenenti e da due galloncini incrociatisi per i sottotenenti. I cadetti, che vestivano come i soldati, avevano controspalline del colore distintivo bordate di galloncino d'oro. Per cadetti ed ufficiali i travetti delle spalline erano di cordoncino dorato. Arma degli ufficiali era la spada, di vario modello, con dragona dorata portata alla vita ad un cinturino bianco. In servizio gli ufficiali portavano al collo una gorgiera (Ilh) di metallo dorato che recava, incisi o in rilievo, magari in metallo bianco, diversi simboli a seconda della compagnia.

Queste erano in sintesi le uniformi, codificate con il Regolamento Militare per l'Amministrazione Interna del 1817, restate in uso fino al 1822 per tornar poi, dopo un breve intervallo, ad essere adottate per qualche anno ancora, però con il solo colore distintivo bleu.

In questi anni si verificano assai pochi cambiamenti, i più importanti dei quali furono l'adozione, nell'ottobre del 1818, di un colletto giallo (verde oliva per il secondo reggimento) e di gallone giallo intorno alle spalline per i cacciatori; l'adozione, verso il 1825 di un nuovo ornamento d'ottone per lo shakot, in luogo della placca, consistente nelle chiavi incrociate sormontate dal triregno e tra due ramoscelli d'alloro.

I galloni di anzianità erano costituiti da una "V" rovesciata sul braccio sinistro nel colore distintivo ed in

numero di uno per cinque anni di anzianità, due per dieci anni e tre per quindici anni (1a).

Con gli uomini meno validi dei tre reggimenti venne costituita, nel 1816 a Castel Sant'Angelo, una compagnia di deposito cui fu assegnata un'uniforme identica a quella della fanteria ma priva del colore distintivo sostituito da filettature bleu al colletto, alle controspalline, ai risvolti del petto e delle falde, ai paramani, alle patte dei paramani ed alle finte tasche. Divenute tre le compagnie di deposito si organizzava, nel settembre del 1819, un battaglione di veterani vestito, come la fanteria, di bianco, con colletto, paramani, risvolti del petto e delle falde celesti, filettature celesti alle patte dei paramani ed alle finte tasche e con bottoni di metallo giallo.

Gli ufficiali pensionati, dal canto loro, vestivano come i colleghi della fanteria in servizio attivo ma con colletto, paramani, risvolti del petto e delle falde e filettature di color nero e con bottoni recanti in rilievo la lettera G (per "giubilati") sovrastata dal triregno. Bottoni e distintivi di grado erano in oro per gli ufficiali provenienti dall'esercito ed in argento per quelli provenienti dalle milizie provinciali. Invece dello shakot usavano il bicorno (probabilmente usato, fuori servizio, anche dai loro colleghi della "linea") con coccarda pontificia e ganza e fiocchetti agli angoli in oro o in argento.

disegni M. BRANDANI — testo P. CROCIANI

## FIAT C.R.42B

Il CR 42 B fu l'ultima versione del CR 42; esso fu realizzato nel 1943, in collaborazione tra la Fiat e l'Agusta, modificando il caccia mediante l'inserzione di un tronco di fusoliera contenente il secondo posto di pilotaggio, immediatamente dietro al primo, e lo spostamento in avanti del motore per ristabilire il centraggio. Non è noto il numero di aerei modificati durante la guerra, sembra comunque accertato che almeno uno sia stato utilizzato dalla Caccia della Repubblica Sociale.

Nel dopoguerra i pochi CR 42 rimasti vennero trasformati in biposto e prestarono servizio fino a circa il 1950.

Per realizzare il modello del CR 42 B, bisogna partire da due scatole del CR 42 e asportare dalle due fusoliere i pezzi tratteggiati in figura; sarà opportuno togliere dalle fusoliere i perni di centraggio per facilitare la costruzione.

Appoggiate i pezzi del semiguscio di sinistra sul disegno e, con una limetta, adattateli tra di loro (sarà bene per questo lasciare un certo margine quando si tagliano i pezzi) e infine incollateli. Con procedimento analogo montate il semiguscio di destra.

A questo punto bisogna fare gli interni. Costruita l'ossatura su cui è applicato il cruscotto (usate filamenti di plastica grigia, in modo da non doverla dipingere), ritagliate da un pezzo di plastica molto sottile (vanno bene i vassoi per paste che potete trovare nei supermercati) i cruscotti; incollatevi sopra un pò di stagnola e dipingete in nero opaco. Quando la vernice sarà asciutta, graffiatela con la punta di un ago in modo da disegnare gli strumenti. Infine incollate i cruscotti e il collimatore, realizzato incollando un pezzetto di celuloide su un tondino di plastica, sull'ossatura. Da una striscia di plastica ricavate il pavimento ed incollatelo ad un semiguscio della fusoliera; dipingete gli interni e sistemate cruscotti e seggiolini. A questo punto potete

incollare i due semigusci e completare la fusoliera con tre pezzi di plastica spessa (potete usare una vecchia squadra) che incollerete con abbondanza di colla.

Quando la colla sarà perfettamente asciutta, con una lima date la giusta curvatura; dovrete usare anche stucco per plastica per ottenere continuità nella curvatura.

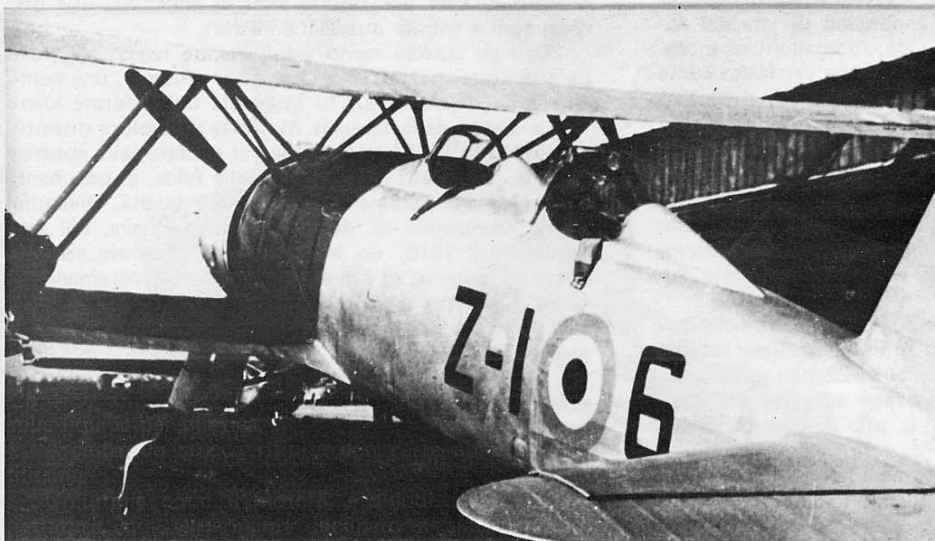
Prima di incollare l'ala inferiore è necessario apportare alcune modifiche e cioè migliorare la forma delle prese d'aria con un pò di stucco e aggiungere gli sfoghi per l'aria (potete ottenerli tagliando obliquamente un tondino di plastica e adattandolo con la lima), rendere più ovale l'estremità dell'ala, operazione questa che dovrete ripetere per l'ala superiore, ed abbassare l'impennaggio verticale. Per queste modifiche potete rifarvi ai disegni. Incollate ora l'ala inferiore alla fusoliera e stuccate.

La costruzione procede come per il modello normale.

Prima di montare il carrello, è necessario asportare le carenature delle ruote e completarlo con i carrelli ricavati da un altro aereo (p.e. il G. 50); anche per il ruotino di coda dovrete usare quello di un altro aereo.

Vediamo ora due ultime correzioni: con una limetta rendete più ovali le pale dell'elica e smussate gli angoli della cappottatura motore in modo da rendere continua, magari aiutandovi con un pò di stucco, la curvatura della sua parte anteriore, che nel modello presenta un andamento tronco-conico. Sarebbe opportuno anche togliere i tubi di scarico e sostituirli con altri, ricavati da un tondino di plastica, dopo aver praticato i rispettivi alloggiamenti nella cappottatura.

Per i più pignoli un ultimo lavoro: le bugnature sulla cappottatura. Per prima cosa segnate la posizione di ciascuna bugnatura (due in corrispondenza di ogni testa di cilindro), poi deponete con uno spillo su ogni segno una goccia di stucco per plastica diluito con



Questa inquadratura permette di apprezzare alcuni particolari della sistemazione dei due abitacoli ricavati modificando la fusoliera originaria del Fiat C.R. 42. (Foto I. De Marchi via G. Garelli)

colla liquida per plastica.

Asciutto lo stucco rifinite con carta abrasiva sottilissima.

Un'ultima nota: il motore, e quindi anche la cappottatura, era leggermente inclinato a sinistra e in basso rispetto all'asse dell'aereo, per compensare la coppia di rotazione dell'elica.

Per la colorazione potete usare un miscuglio di argento, bianco opaco (una punta) e vernice trasparente opaca per le parti rivestite in tela e argento con una punta di nero opaco per le parti metalliche. La parte posteriore delle pale dell'elica va nero opaco e le punte gialle; l'ogiva è rossa.

Le coccarde possono essere ricavate dai trasferibili a secco della ITAL TRANSFER (foglio ITS - 01) analogamente il numero 6 dal foglio ITS - 02 che però andrà modificato come da disegno; per le lettere invece si può usare il foglio C9 - 2 dei trasferibili a secco R - 41.

A. ANGERILLI

#### BIBLIOGRAFIA

I caccia FIAT 1930 - 1945 (Piero Vergnano)  
 Storia dell'Aviazione (Fratelli Fabbri Editori)  
 Italian Civil & Military Aircraft 1930 - 1945 (Thompson)  
 Storia degli Aerei d'Italia dal 1911 al 1961 (Bignozzi e Catalano)  
 Profile n. 16  
 Libretto di Istruzioni C.A. 446 (del CR 42)

#### CARATTERISTICHE

Apertura alare: 9,70 m  
 Lunghezza: 8,94 m  
 Superficie alare: 22,40 m<sup>2</sup>  
 Peso a vuoto: 1.760 kg  
 Peso totale: 2.300 kg

Velocità massima: 430 km/h  
 Autonomia: 700 km  
 Tangenza: 10.500 m  
 Armamento: due mitr. Safat  
 cal. 12,7 con 300 colpi

#### ERRATA CORRIGE

Nel n. 8/1 del II Notiziario-IPMS siamo purtroppo incorsi in alcuni errori che vogliamo qui rettificare partendo da quelli relativi all'articolo DC-9 in Italia:

- la conversione per ottenere un modello della serie 10 va completata con l'accorgimento di accorciare le estremità alari di 4 mm per lato sulle estremità;

- il DC-9/10 dell'ITAVIA, indicato nel profilo non è I-TIGA, ma I-TIGE poiché solo quest'ultimo ha un solo portello di emergenza;

- la flotta ITAVIA è composta da 3 serie 15, 1 serie 31 e 2 serie 50 presi a noleggio dalla Avaiant;

- per il cargo ALITALIA bisogna asportare lo sportellino della scala di accesso anteriore, chiudere la scala posteriore e asportare la pannellatura sul cono di coda;

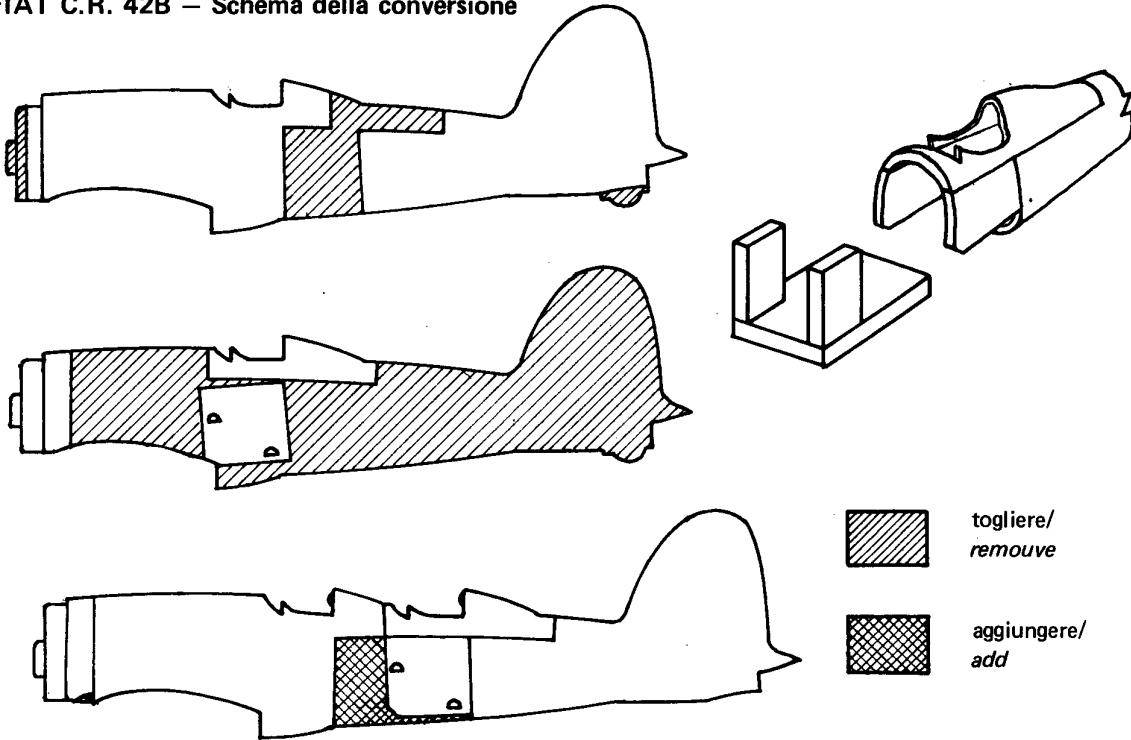
- i DC-9 dello S.M.A. hanno un finestrino in meno, perciò occorrerà chiuderne uno partendo dal portello anteriore; inoltre alla scritta sulla fusoliera AERONAUTICA MILITARE va aggiunto ITALIANA.

In merito all'articolo sui FIAT CR. 42LW va aggiunto che il kit della Revell è anche privo di due montanti ala-fusoliera per i quali bisogna provvedere autocostruendoli.




Un'altra veduta dello stesso velivolo, ma purtroppo la documentazione fotografica su questa variante del Falco è estremamente scarsa. Notare l'assenza della carenatura sul carrello. La sigla Z-106 indica l'appartenenza del velivolo alla 1ª ZAT, cioè la Zona Aerea Territoriale del Nord Italia. (Foto I. De Marchi, via G. Garelli)

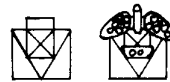
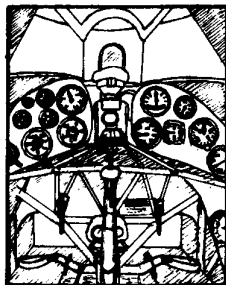
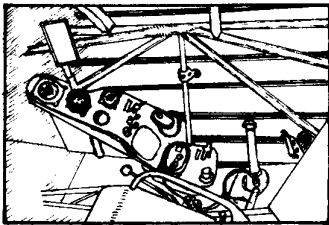
FIAT C.R. 42B – Schema della conversione



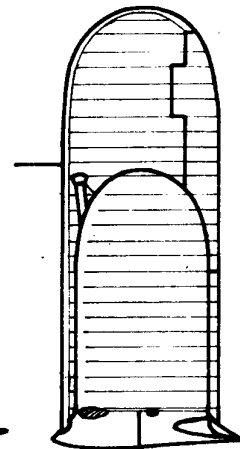
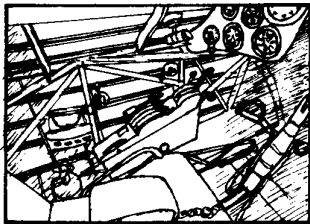
 togliere/  
remove

 aggiungere/  
add

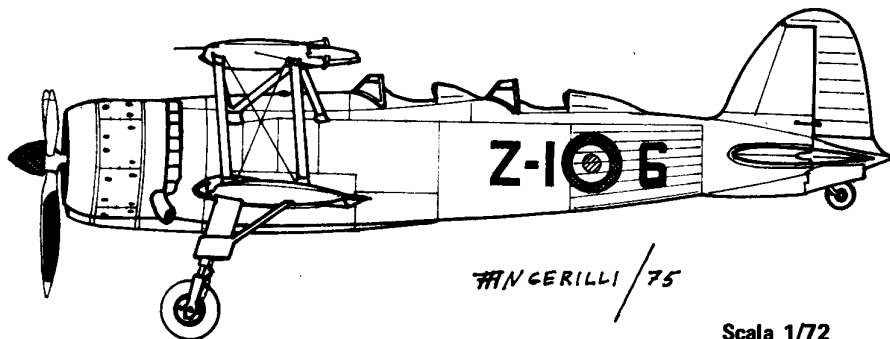
lato destro/  
right side



lato sinistro/  
left side



carrello omissso  
per chiarezza/  
landing gear  
omitted for  
clarity



MANGRILLI / 75

Scala 1/72

# L'UNIFORME DEI PARACADUTISTI 1942-45

## INTRODUZIONE

Da ormai più di un anno la ITALAEREI ha immesso sul mercato una nuova scatola di montaggio, la "Divisione Folgore", dimostrando così spirito d'iniziativa e coerenza, doti tutte e due veramente encomiabili. Spirito di iniziativa perchè questo "kit" rappresenta effettivamente una grossa novità sul mercato, proponendo al modellista soldati, mitra, fucili, accessori finalmente italiani, prima inesistenti o almeno introvabili. Coerenza perchè la "Divisione Folgore" segue ciò che è un po' la tematica della Italaerei, e cioè un discorso rivolto specialmente a quei modellisti che sono stanchi di moduli forse troppe volte ripetuti e che desiderano qualcosa di veramente nuovo.

## INDICAZIONI GENERALI

Le valorose e sacrificate vicende della Divisione le conoscono più o meno tutti, ma a chi volesse documentarsi con più precisione consiglio le seguenti pubblicazioni:

1) "I Paracadutisti: aerei, armi, uniformi" ed. STEM-MUCCHI - Serie: "Le macchine e la Storia".

2) "I Paracadutisti" di N. Arena, ed. STEM-MUCCHI

(Inoltre nel Museo dell'Arma di Fanteria a Roma è allestita al terzo piano una sala dedicata ai Paracadutisti).

## L'UNIFORME

Ne ricostruisco l'evoluzione (1942-1944) tramite otto disegni esplicativi. Riguardo alle mostrine e distintivi le indicazioni sulla scatola di montaggio sono in linea di massima giuste.

1) *Giubba, calzoni e basco di sergente maggiore in uniforme ordinaria cachi*

La divisa è indossata in Africa Settentrionale. I graduati portano i distintivi anche sul basco.



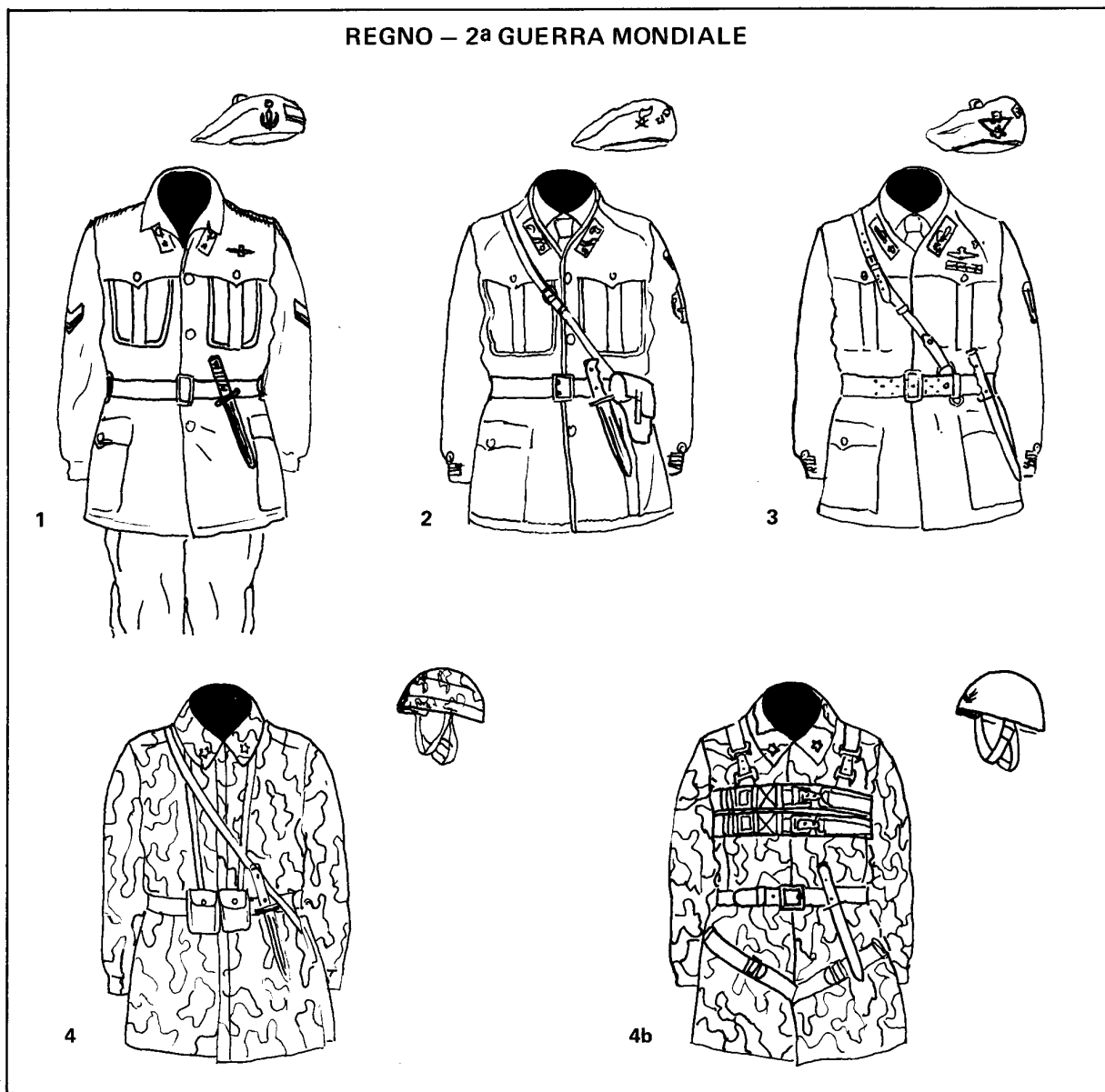
Scuola di Tarquinia, luglio 1941. La foto permette di apprezzare alcuni particolari a completamento di quanto si ricava dai disegni. Si noti la combinazione in tela mimetica a tre colori, il paracadute modello IF. 41/SP, la forma del nuovo elmetto speciale, ecc.

(Foto da Parà di E. Sala e N. Arena)

In questa immagine che ci mostra lo stato maggiore della "Folgore" sul fronte di El Alamein nell'ottobre 1942 si possono rilevare alcune varianti dell'uniforme: in particolare il capitano a sinistra indossa l'uniforme di colore grigio con maglione dello stesso colore, mentre il generale Bignami al centro è in uniforme tropicale kaki chiaro con camicia e pantaloni dello stesso colore,

(Foto da Parà di E. Sogno N. Arena)

REGNO – 2ª GUERRA MONDIALE



Giubba: Sahariana. Colore: Sabbia + verde (più o meno corrispondente al "Sabbia Europa" tedesco) che al sole degenerava fino ad una tonalità più chiara (Sabbia Europa + sabbia). Pantaloni: "alla paracadutista" e camicia dello stesso colore. Pugnale: con manico in legno scuro e guaina in metallo. Fibbia metallo.

2) *Giubba di capitano di artiglieria paracadutista in uniforme ordinaria invernale e basco in uso nei reparti paracadutisti*

Giubba: Sahariana. Colore: Grigio-verde italiano (corrispondente al colore indicato sulla scatola di montaggio). Pantaloni: alla par. e basco dello stesso colore. Cinture: color marrone scuro con fibbie in ottone. Fondina in cuoio marrone scuro. Pugnale: con manico in legno scuro e guaina metallica. Cravatta e camicia: color grigio-verde chiaro. Speciali fregi per l'Arma d'Artiglieria. Gladio sulla manica sinistra color oro. Sovrastante ad esso comune distintivo da parac.

3) *Giubba e basco di generale di divisione in uniforme di campagna*

Giubba: Sahariana (sono assenti i bordini nelle tasche superiori). Colore: Grigio-verde italiano. Pantaloni: alla par. e basco dello stesso colore. Cinture: color marrone (Dark Earth) con fibbie in ottone. Pugnale: con manico in avorio e guaina in metallo scuro. Cravatta e camicia: color grigio-verde chiaro.

4) *"Tre quarti" mimetico (tuta da combattimento)*

Struttura lobata a grandi macchie color verde erba e bruno aragosta. Elmetto: colore grigio-verde con fregio nero (Paranaso: marrone scuro-Soggolo: verde scuro); in combattimento l'elmetto può essere ricoperto da una speciale foderina mimetica. Calzoni alla par. color grigio-verde. Giberne, cinghie, accessori in stoffa e in cuoio bianco. Pugnale con manico in legno scuro e fodera in metallo. Fibbie in metallo.

## SUMMARY

**Il Lockheed T/RT-33A "Shooting Star" in servizio presso l'Aeronautica Italiana - Parte Prima** - *The T-bird has served with nearly 40 air forces and Italy, where it is still in active service, is one of them. The article provides a minimum of background history and then illustrates markings information and finishing data for the earlier part of its career with the I.A.F. In the future the subject will be completed with the more recent years and the RT variant.*

**L'Anzio Express in scala 1/72** - *The recent release by Hasegawa of the magnificent kit representing the Eisenbahgeschütze (railway gun) 28 cm K5 (E) named Leopold by the Germans prompted the idea to illustrate the subject in order to give more references to the modeller. The sole example which survived from the war hammered the Italian beach head at Anzio in 1944 from more than 50 miles away in the hills around Rome. Thence the names of "Anzio Annie" or "Anzio Express".*

**Il carro armato M. 14/41 centro radio ed il carro comando per semoventi su scafo M. 14/41** - *The main versions of the only Italian tank now available in kit form both from Italaerei and Tamiya have already been covered in previous issues. Unfortunately none of them is correct since are based on preserved examples which are a mixture of the M. 13 and M. 14 types. Once the appropriate corrections to the basic chassis have been applied it is possible to proceed for two variants: the "radio centre", only differing for the addition of a second radio set to a standard M. 13 or M. 14 tank or the "command centre" intended for the coordination at battery level of the self propelled gun version. For the later the kit provides a superstructure which is only applicable to the prototype (two hatches). The drawings illustrate the correct configuration for the M. 14/41 version, while the photos refer mostly to the M. 13/40 variant.*

**Nasce il Museo Storico dell'Aeronautica Militare** - *After many years of confusion and hesitation (and frustration for the aviation enthusiast) finally the Italian Air Force has decided to organize in a museum its collection of historical aircraft. The location is Vigna di Valle on the Lake of Bracciano near Rome and the work is already under way. Also quite advanced is the restoration of some aircraft which will sport markings and camouflage appropriate to the period of major employment.*

**La fanteria pontificia della restaurazione** - *Following an already established trend, we present uniform details of military miniatures which can be easily derived from available kits of Napoleonic era. In this case the subject is the infantry (two main regiments) of the Vatican State after the restoration. The differences consist mainly in colours of the uniforms and minor details.*

**FIAT C.R. 42B** - *The two seats trainer version of the Falco resulted from conversion of machines originally delivered in the standard configuration. Made available near the end of the war they survived until the early "50's". The article describes the work necessary for the conversion of the Revell kit.*

**L'uniforme paracadutista 1942-45** - *Following the availability of the Folgore paratroops in kit arm by Italaeri, we present the basic variants for the field and ordinary uniforms worn by Italian para in general during WW II. Also the period of the R.S.I. is covered.*



# Cavallino 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 - PAGAMENTO CONTRO ASSEGNO

AIRFIX 1/72 Sabre F-86D . . . . .	L. 1.300
1/72 Grumman F-15A Tomcat . . . . .	L. 3.500
1/72 Fouga Magister . . . . .	L. 1.300
54 mm Life Guard 1815 . . . . .	L. 1.300
54 mm Lanciere del Bengala . . . . .	L. 1.300
HELLER 1/72 Messerschmitt 109K . . . . .	L. 1.500
1/72 F-104 . . . . .	L. 3.500
NICHIMO 1/35 Sherman M4 AI . . . . .	L. 7.500
1/35 Tiger II Porche turret . . . . .	L. 8.500
1/35 Panther G . . . . .	L. 8.500
1/48 Messerschmitt 110 . . . . .	L. 6.000
Squadron Signal: Curtis P.40 in action . . . . .	L. 4.000
Squadron Signal: F-104 in action . . . . .	L. 4.000
Squadron Signal: Centurion in action . . . . .	L. 4.000
Bellona: Panzerkampfwagen - German Combat tanks 1933-1945 . . . . .	L. 5.200
Stucco Green Stuff . . . . .	L. 2.400
Liqu - a - Plate Aluminium . . . . .	L. 2.400
Liqu - a - Plate Sailer (fissatore) . . . . .	L. 2.400
Aeropenna professionale 0,3 R 16 . . . . .	L. 25.000
Compressore per detta . . . . .	L. 35.000

# ADRIANI modellismo

TUTTO PER IL MODELLISMO  
IN PLASTICA E IN LEGNO

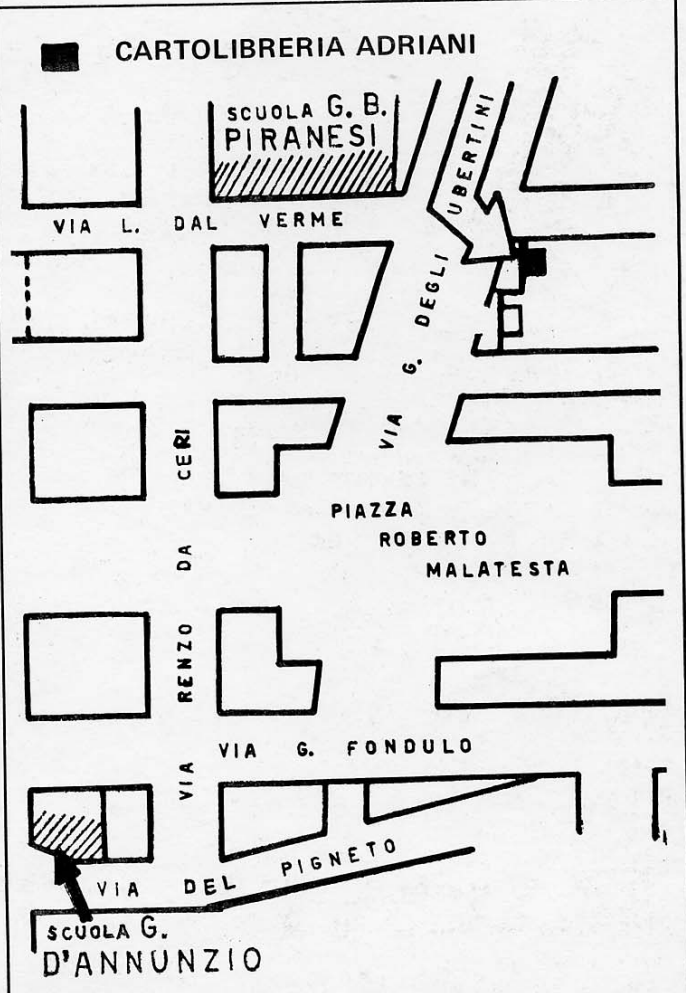
Via Guglielmo degli Ubertini, 32  
00176 - ROMA  
Tel. 2719989

Ai soci IPMS sarà praticato  
uno sconto del 15% sugli  
acquisti dietro presentazione  
della tessera



<p><b>SPITFIRE MARKINGS OF THE RAAF Part 1</b> FRANK SMITH &amp; GEOFFREY PENTLAND</p>  <p>KOOKABURRA TECHNICAL PUBLICATIONS \$19 USA £6.00 UK \$1.50 Aust</p>	<p><b>SPITFIRE MARKINGS OF THE RAAF Part 2</b> FRANK SMITH &amp; PETER MALONE</p>  <p>KOOKABURRA TECHNICAL PUBLICATIONS \$19 USA £6.00 UK \$1.50 Aust</p>
<p><b>WIRRAWAY &amp; BOOMERANG MARKINGS</b> GEOFFREY PENTLAND</p>  <p>KOOKABURRA TECHNICAL PUBLICATIONS \$19 USA £6.50 UK &amp; EUROPE \$1.50 Aust</p>	<p><b>HAWKER HURRICANE Described</b> FRANCIS K. MASON</p>  <p>KOOKABURRA TECHNICAL PUBLICATIONS \$19 USA £6.50 UK &amp; EUROPE \$1.50 Aust</p>

Disponibile tutta la serie dei fascicoli  
Kookaburra Technical Publications  
a L. 1800 ciascuno

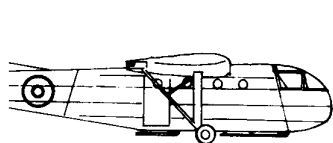


# MODEL MARKET

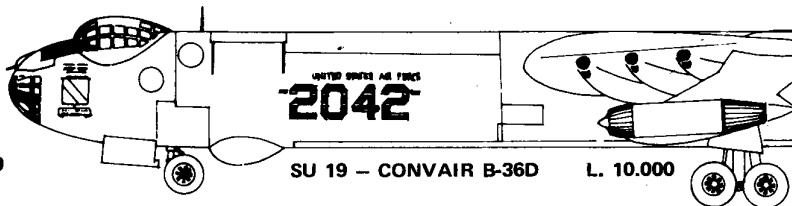
Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652

NOSTRA ESCLUSIVA

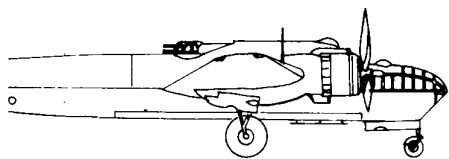
KIT VACUFORMED "SUTCLIFFE" in 1/72



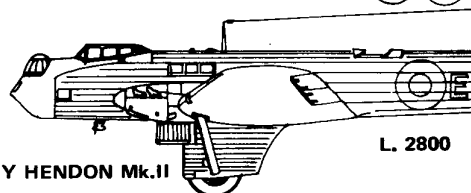
SU 03 - WACO CG-4A L. 1850



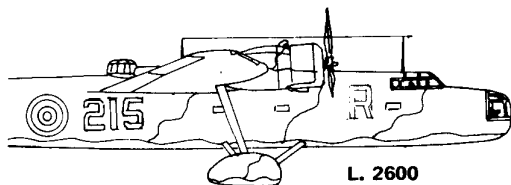
SU 19 - CONVAIR B-36D L. 10.000



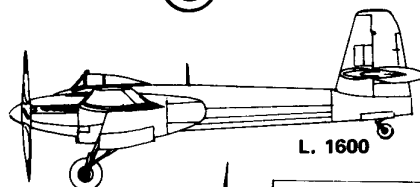
SU 23 - A.W. ALBERMARLE L. 2400



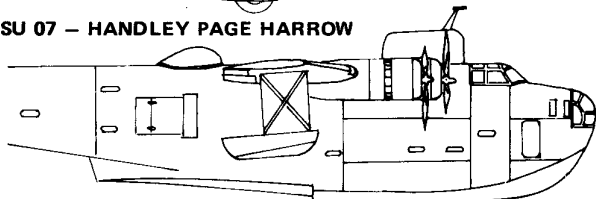
SU 05 - FAIREY HENDON Mk.II L. 2800



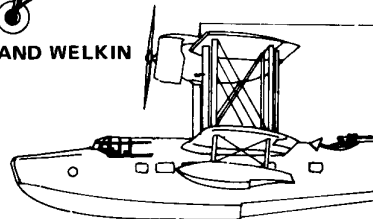
SU 07 - HANDLEY PAGE HARROW L. 2600



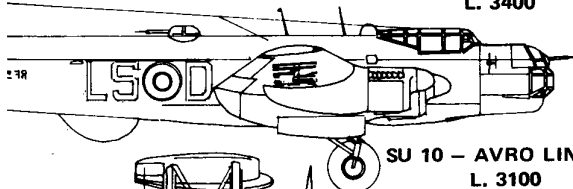
SU 01 - WESTLAND WELKIN L. 1600



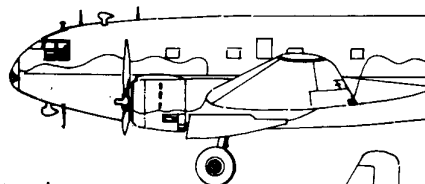
SU 17 - CONSOLIDATED CORONADO PB2Y-2-3 L. 3400



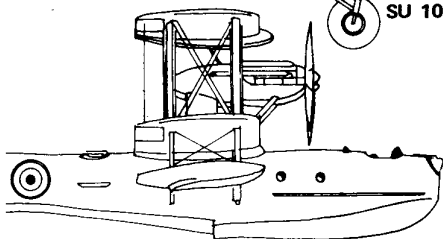
SU 11 - VICKERS SUPERMARINE STRANER L. 3200



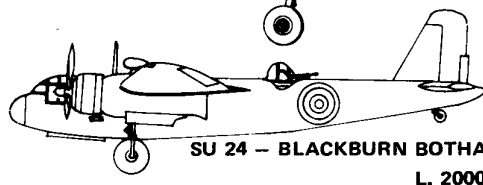
SU 10 - AVRO LINCOLN L. 3100



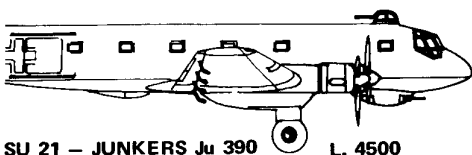
SU 18 - CURTISS COMMANDO C-46 L. 3400



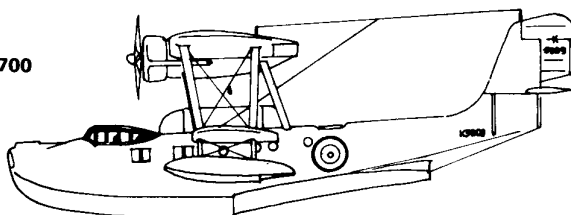
SU - 13 SU 13 - BLACKBURN IRIS 111 L. 3700



SU 24 - BLACKBURN BOTHA L. 2000



SU 21 - JUNKERS Ju 390 L. 4500



SU 12 - SAUNDERS ROE A.27 LONDON II L. 3200