



# il notiziario IPMS

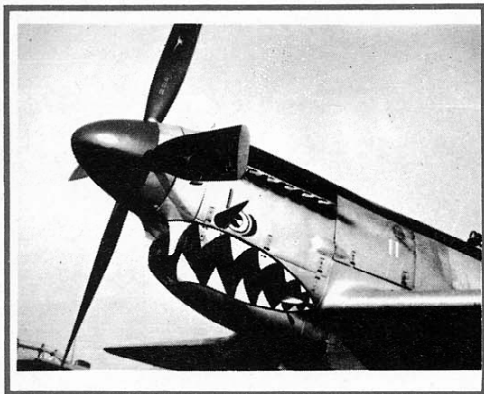
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

---

Vol. 8, No. 3 – 1976

---





Prima che recentemente il 32° Stormo adottasse per i suoi G. 91Y il motivo della bocca di squalo, questo tipo di decorazione aveva avuto scarsa applicazione presso i velivoli italiani. Eppure così si presentò questo aggressivo G. 59-4A alla Manifestazione Aerea di Cuneo nel Settembre 1961. La bocca è dipinta in rosso come pure l'ogiva ma con finitura semi-lucida. In nero sono la bordatura della bocca, il sopracciglio e la pupilla; infine i denti, la cornea ed il riflesso nella pupilla sono in bianco.

(Foto P. Borgonovi)

## INDICE

|   | Pagina |
|---|--------|
| Venti anni di servizio — Il Tracker in Italia — Parte prima |        |
| — I reparti A/S dell'A.M.I.                                 | 1      |
| — S2F/S-2 e suoi derivati                                   | 2      |
| — Caratteristiche principali del S2F-1                      | 3      |
| — Impressioni di pilotaggio                                 | 4      |
| — Tracker italiano  | 6      |
| Savoia Marchetti S.79 Legionari                             | 14     |
| FIAT G.59 — Parte prima                                     |        |
| — L'evoluzione  | 16     |
| — Profili   | 22     |
| — Note sulla conversione                                    | 24     |
| Una novità italiana: il FIAT 3000 Mod. 21                   | 26     |
| Bersaglieri "Italaerei"                                     | 28     |
| Precisazione sui FIAT CR. 42LW                              | 29     |
| L'uniforme dei paracadutisti, 1943-45 seconda parte         | 31     |
| Panzer KpFw V Panther                                       | 33     |
| Summary   | 37     |

Publicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS — ITALY

Casella Postale 12017 — 00100 ROMA BELSITO

## editoriale

Sarà probabilmente una mia deformazione di origine professionale, ma in molte circostanze mi viene fatto di considerare che sarebbe opportuno "mettere a massa" alcune persone o avvenimenti. La "messa a massa" di un apparato elettronico (che non è la stessa cosa del collegamento con la terra di un elettrodomestico) si rende necessaria per fare in modo che i segnali di ingresso che poi vengono elaborati siano rapportati ad un riferimento comune e siano privati di quelle componenti di disturbo o rumore che altererebbero il risultato finale. Essa viene fisicamente realizzata collegando l'apparato con un riferimento di massa comune mediante una treccia di fili di rame intrecciati.

Ovviamente riferendomi a persone o fatti penso ad una treccia di rame ideale e non reale e lo scopo è quello che sia restituito un giusto ed equilibrato riferimento alla realtà per evitare distorsioni o esagerazioni.

Anche nel campo del nostro hobby si sente a mio parere la necessità di fare alcune messe a massa magari con una treccia di sprue stirato. Dovremmo farlo tutte le volte che ci dimentichiamo che è un hobby, cioè un passatempo, e lo trasformiamo o in un impegno da crociata o in una disciplina universitaria.

Vanno messi a massa i supercritici che esaminando la realizzazione di un altro modellista in mancanza di veri difetti si inoltrano in disquisizioni sulle sfumature dei colori o sul mezzo millimetro di cui si sarebbe dovuta accorciare la fusoliera.

Stesso trattamento va riservato a coloro che considerano degni di nota solo modelli autocostruiti o propongono conversioni del tipo "per ottenere il motore si prenda la prima stella di un radiale del B-29 buttando via tutto il resto".

Sempre un buon collegamento a massa di generosa sezione va riservato a chi si mette a piantare delle polemiche con lo spirito che preferiremmo lasciare alla politica di bassa lega. Ai Belfagor che raccolgono tali polemiche dando spazio alle castronerie di cui sono impastate rivolgiamo un caloroso invito a ritornarsene a casa loro, cioè all'inferno, lasciando il modellismo a chi ha i piedi sulla terra.

E che dire di quelle ditte italiane di modellismo che non producono un modello se non possono ornarlo con una bella croce uncinata? Che non si tratti di una vaga tendenza, ma di una ostinata convinzione è stato confermato dalle esplicite ammissioni fatte dai responsabili delle ditte in occasione del Salone del Giocattolo. A questi ci permettiamo di consigliare che prima di fare un kit del Capitano Uncino (dato che ormai di soggetti originali Luftwaffe non rimangono che alcuni prototipi), ci sarebbero alcuni velivoli che hanno volato con la loro bella svastica sulla coda; ci riferiamo alle macchine con cui hanno operato il Transportfliegergruppe 10, il SeeAnfklärerKistenSchutz-Verband 14 e il SonderTransportGruppe Z.B.V. I velivoli in questione erano rispettivamente molto somiglianti al Savoia — Marchetti S.82, al Cant. Z-506 e al Piaggio P.108 però sarà meglio non insistere troppo su questo aspetto della somiglianza!

A.M. BELLEI

## VENTI ANNI DI SERVIZIO - IL TRACKER IN ITALIA - PARTE PRIMA

### I REPARTI A/S DELL'A.M.I.

Il Curtiss SB2C-5 "Helldiver" (in Italia siglato S2C-5 in quanto il trattato di pace non consentiva all'Italia di possedere velivoli da bombardamento) è stato il primo aereo anti-sommergibile in dotazione nel dopoguerra ai reparti dell'A.M.I. Nell'autunno del 1950 gli Stati Uniti fornivano infatti un primo lotto di ventiquattro macchine con le quali, nel dicembre dello stesso anno, si costituiva a Grottaglie (Taranto) l'86° Gruppo Autonomo Antisom (Sq. 162° e 164°). In due successive assegnazioni venivano consegnati altri sedici aerei dello stesso tipo e due ulteriori Helldiver, assegnati in un primo tempo alla Marina Militare, erano incorporati dall'Aeronautica nel dicembre del 1952.

La disponibilità dei nuovi mezzi permetteva la costituzione di nuove squadriglie nell'ambito dell'86° Gr., mentre la 164° Sq. si distaccava dal reparto di appartenenza per divenire il nucleo operativo del 87° Gr. A/S costituito il 15/7/52 sull'aeroporto di Catania-Fontanarossa.

Le macchine in dotazione (tutte surplus U.S. Navy) apparivano ben presto tecnicamente superate e, onde consentire l'ammortamento dei reparti A/S, a partire dal 1953 arrivavano dagli U.S.A. ventidue esemplari del Lockheed PV-2 "Harpoon", che meglio rispondeva alle necessità della lotta anti-sommergibile.

Nel febbraio del 1953 tali velivoli cominciarono ad essere consegnati all'87° Gr., mentre solo nell'aprile dell'anno successivo l'86° Gr. iniziava la transizione sui nuovi mezzi. Già all'inizio del 1954 l'87° Gr., era esclusivamente dotato di PV-2 mentre, a causa delle modeste forniture di Harpoon, l'86° Gr. doveva continuare ad operare anche con i più anziani Helldiver, per lo più declassati a compiti secondari. Nel maggio del 1954 quest'ultimo reparto (che in precedenza aveva avuto in dotazione anche cinque G.59 utilizzati per l'addestramento al volo strumentale) presentava il seguente organico:

- 161ª Sq. su 7 Harpoon
- 162ª e 163ª Sq. su 30 Helldiver

Malgrado le indubbie possibilità operative, nel suo servizio con l'A.M.I., il PV-2 si dimostrava una macchina piuttosto pericolosa e questo fatto, unitamente all'inevchiamento degli Helldiver, rendeva di nuovo

inderogabile il riequipaggiamento dei gruppi Antisom. A tale scopo veniva scelto il Grumman S2F.1 "Tracker", fornito dagli Stati Uniti in conto M.A.P. a partire dal marzo del 1957 e già nel 1958 il numero dei Tracker consegnati era tale da consentire la radiazione di tutti gli Harpoon, mentre gli S2C-5 erano utilizzati per attività di seconda linea; l'ultimo Helldiver raggiungeva il limite delle ore di volo il 26/2/59.

In attesa delle nuove macchine, il 20/2/57 l'86° Gr. si trasferiva da Grottaglie a Napoli-Capodichino (mentre due sezioni su Helldiver continuavano ad operare a Grottaglie ed a Guidonia con compiti di traino bersagli) e poco dopo i primi S2F.1 venivano consegnati alla sua 161ª Sq. Nel giro di alcuni mesi tutto il gruppo transitava sul nuovo aereo e nel 1958 anche l'87° Gr., sempre di base a Fontanarossa terminava il passaggio sul velivolo della Grumman. Nel periodo marzo/aprile 1960 gli U.S.A. fornivano un ulteriore lotto di dieci Tracker coi quali diveniva possibile la formazione di un terzo gruppo A/S, l'88°. Il nuovo reparto era dislocato sull'aeroporto di Catania-Fontanarossa e contemporaneamente l'87° Gr. trasferiva la propria linea di volo sulla base di Catania-Sigonella.

In tale periodo i gruppi A/S erano suddivisi in due squadriglie ed ogni gruppo aveva un organico ufficiale di dodici velivoli; va comunque precisato che l'87° Gr., presso il quale avveniva l'addestramento degli equipaggi, era di regola dotato di un maggior numero di aerei.

Il 1°/10/65, nell'ambito del generale processo di riorganizzazione dell'A.M.I., veniva ricostituito a Catania-Fontanarossa il 41° Stormo Antisom, comprendente:

- l'87° Gruppo con zona logistica a Fontanarossa ed area operativa a Sigonella
- l'88° Gruppo tutto di base a Fontanarossa.

L'86° Gr. restava autonomo a Napoli-Capodichino fino al 1/1/73, data in cui si trasferiva a Cagliari-Elmas alle dipendenze del ricostituito 30° Stormo A/S.

Nel frattempo era stata decisa la sostituzione degli anziani ed ormai sfruttatissimi S-2 (occorre rammentare che il 18/9/62 con la introduzione negli U.S.A. del nuovo sistema di classificazione interarmi gli S2F.1 erano stati ridesignati S-2A mentre come S-2F sono noti



I primi S2F-1 schierati durante la cerimonia ufficiale di consegna il 7/3/1957 sull'aeroporto di Napoli-Capodichino. Non visibile il sesto velivolo, posizionato anteriormente, protagonista simbolico della consegna e sul quale avviene l'ammaina bandiera USA e l'alzabandiera italiana. (Foto A.M.I.)

gli aerei, in servizio anche in Italia, caratterizzati da alcuni miglioramenti nella dotazione elettronica di bordo) con i Breguet Br. 1150 "Atlantic".

Il primo Atlantic veniva solennemente consegnato all'A.M.I. a Tolosa il 27/6/72 ed il giorno successivo tale velivolo raggiungeva a Catania la base del 41° Stormo; ad Elmas il 30° Stormo riceveva a sua volta il Br. 1150 il 28 aprile dell'anno successivo.

La consegna dei diciotto Atlantic ordinati è terminata nel maggio del 1974 e, a meno che i gruppi A/S non abbiano avuto l'organico drasticamente ridotto a sei velivoli ciascuno, è da presumere che il vecchio Tracker continui tuttora ad operare presso i reparti di MARINAVIA.

Da precisare infine come i reparti Antisom, che formano la Aviazione per la Marina Militare, pur essendo inquadrati nell'Aeronautica Militare, dipendano operativamente dai comandi della Marina. Questa duplice dipendenza si riflette anche ai livelli inferiori: gli stormi sono infatti comandati da un colonnello dell'A.M.I. mentre la sezione operativa è agli ordini di un capitano di corvetta della M.M.I. e gli equipaggi sono composti da uomini delle due armi.

G. CATELLANI

## S2F/S-2 E SUOI DERIVATI

Uno dei più longevi velivoli militari del dopoguerra, ininterrottamente in produzione nelle sue varie versioni per circa diciotto anni, il Grumman S2F continua tutt'oggi a formare la spina dorsale dei reparti antisom di svariate nazioni sostituito solo in parte dai vari Orion, Atlantic, Nimrod e Viking prodotti molto più moderni e sofisticati, ma anche più ingombranti e costosi.

Il velivolo nasce nel giugno 1950 con la selezione, da parte dell'U.S. Navy, del progetto Grumman "G-89". Esso è la risposta alle specifiche emesse sul finire degli anni quaranta per un velivolo imbarcato di dimensioni ridotte da utilizzare nel duplice ruolo di

ricerca/caccia sommersibile. Il contratto per il nuovo "ASW", firmato poco dopo, verte su due prototipi XS2F-1 (matr. 129137-129138 - primo volo 4 Dic. 1952) e 15 velivoli preserie YS2F-1 (matr. 129139-129153 - primo volo 7 lug. 1953).

L'unica differenza fra prototipi e preserie sta nei motori: sui primi il nove cilindri radiale Wright R-1820-76 Cyclone con potenza massima di 1425 h.p., mentre sui secondi sempre il nove cilindri ma nella versione R-1820-82 con potenza massima di 1525 h.p. Il contratto di produzione stipulato tra l'U.S. Navy e la Grumman verte su di un primo lotto di 284 velivoli nella versione S2F-1 e 60 nella versione S2F-2 la quale differisce dalla precedente per il rigonfiamento del lato sinistro del vano bombe. Rispettivamente i due velivoli, ufficialmente denominati "Tracker", volano nel marzo e nel luglio 1954. Operativamente però la versione F-2 non ha successo in quanto, se da un lato la modifica porta ad un aumento del carico utile trasportabile di circa 326 kg., dall'altro oltre allo scempenso aerodinamico ne aumenta il peso strutturale di 128 kg., ne diminuisce la velocità massima di 15 km/h ed il raggio di azione di 175 km. Dopo un brevissimo periodo essi vengono tutti ritirati, una piccola parte modificata in ricognitore fotografico S2F-2P ed il restante in velivolo da collegamento/trasporto S2F-2U.

Le caratteristiche del velivolo interessano immediatamente le aeronautiche del blocco occidentale. Il Canada per esempio stipula un accordo per la produzione su licenza di 60 velivoli (portati successivamente a 100) costruiti dalla De Havilland of Canada fino all'agosto del 1960. Ad essi viene assegnata la sigla "CS2F-1".

Il primo derivato del Tracker, anzi uno sviluppo contemporaneo in quanto si avvale di due cellule immediatamente precedenti le 284 di serie, è il pattugliatore da allarme e ricognizione radar WF-1. Esso però viene accantonato per le difficoltà incontrate nello sviluppo di un apparato radar adeguato.

Contemporaneamente alla entrata in servizio del



Vista 3/4 posteriore di uno dei velivoli (136559) al momento della consegna dove si vede chiaramente sulla deriva verticale l'antenna semicircolare del VOR e l'assenza sotto al MAD dell'antenna del TACAM e, sopra e sotto la fusoliera, del beacon anticollisione; inoltre sono ben visibili tutti i filari d'antenna e quella a stilo. Infine notare l'andamento della zona verniciata in bianco ed i tre piloni subalari verniciati, sembrerebbe, in nero.

(Foto A.M.I.)

Tracker vien dato l'avvio al suo primo vero derivato il Grumman modello G-96 o TF-1 "Trader" velivolo imbarcato multi usi. Strutturalmente è simile alla versione S2F-2 ma con fusoliera di maggior ampiezza dovuta al rigonfiamento simmetrico della parte inferiore. I ruoli per i quali viene impiegato sono: velivolo da collegamento per il trasporto di nove passeggeri sistemati su altrettanti strapuntini ribaltabili; trasporto di feriti con possibilità di aggancio delle barelle; trasporto merci per un totale di 1500 kg; velivolo scuola per l'addestramento al volo plurimotore, al volo strumentale e per il passaggio e la qualificazione operativa su portaeli.

Ne vengono prodotti in totale 87 esemplari di cui quattro nella versione TF-1Q da contromisura elettronica.

Anche se a prima vista potrebbe sembrare una macchina totalmente diversa lo WF-2 "Tracer" non è che l'evoluzione del progetto WF-1 accantonato qualche anno prima che grazie ai progressi tecnologici, che portano allo sviluppo di nuove e più potenti apparecchiature radar, è stato riesumato. Esso però non si basa più sul S2F-1, ma bensì sul più capiente TF-1 con fusoliera, posteriormente alla cabina di pilotaggio, allungata di 45,7 cm, nuovi impennaggi di coda il tutto sormontato dall'enorme antenna del radar di scoperta di 5,33 metri di diametro racchiusa in un radome lungo 9,75 metri e largo 6,09 metri. Esso viene costruito in una piccola serie di 75 esemplari.

Lo sviluppo del Tracker non termina qui. Nel maggio 1959 vola il prototipo di una nuova versione la S2F-3. Strutturalmente esso differisce dal suo predecessore S2F-1 per l'allungamento della fusoliera identico a quello già adottato nel Tracer e per un suo allargamento di 8,25 cm; per un incremento del piano di coda orizzontale, essendo stato adottato quello del S2F-2; per l'incremento dell'apertura alare di 106,3 cm con nuove estremità contenenti apparecchiature ECM; per una nuova parte terminale dalla capottatura motori con stivaggio previsto per 16 boe; per l'adozione di un più potente faro di ricerca, nuove apparecchiature elettroniche e la scomparsa dell'apparato ECM sopra l'abitacolo. Esso rimane in produzione, subendo ulteriori miglioramenti nelle apparecchiature elettroniche, fino al luglio del 1968 quando il suo posto sulle catene di montaggio viene occupato dal turboelica E2A Hawkeye, il nuovo AEW (Airborne Early Warning) della Grumman.

## CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL S2F-1 "Tracker"

Velivolo da ricerca e caccia sommergibili ad ala alta interamente metallico; due motori radiali Wright R-1820-82 Cyclon da 1525 hp; elica tripala Hamilton Standard di 3,35 m di diametro a passo variabile e messa in bandiera in volo operati elettricamente; carrello triciclo e ruotino di coda; timone direzionale doppio con tutto il complesso funzionante solo durante il decollo o in emergenza per piantata motore e parte terminale funzionante durante il volo; fessure fisse (slots) alle estremità alari; ipersostentatori (flaps) per quasi tutto il bordo di uscita dell'ala; freni aerodinamici su parte superiore dell'ala. Apertura alare: 21,234 m, ali ripiegate: 8,331 m; lunghezza fuori tutto a terra: 12,801 m; in volo: 12,877 m; altezza massima: 4,966 m; apertura piano di coda orizzontale: 6,870 m (6,965 nella versione S2F-2); superficie alare: 45,056 mq.; peso a vuoto: 7,873 kg; a pieno carico: 11,113 kg; velocità massima a 1200 m: 439 km/h; velocità di pattugliamento: 257 km/h; velocità di atterraggio: 128 km/h; corsa al decollo circa 92 m; autonomia: 1500 km (2090 km nella versione "large range") o circa 6-8 ore di volo.

Sistemi di avvistamento e ricerca: proiettore ad altissima luminosità (7000 Kcandele) su semi-ala destra; sensore ECM (Electronic Counter Measure) su fusoliera sopra abitacolo; radar di scoperta in alloggiamento sporgente sotto fusoliera; asta MAD (Magnetic Anomaly Detector) sotto timone direzionale; introdotte successivamente nella versione S2F-1S: boe microfoniche passive (sistema Jezebel) e nella versione S2F-1S1 boe microfoniche passive e carichette esplosive generatrici di eco (sistema Julie).

Localizzatori: boe passive contenute nella parte posteriore dell'incastellatura motore (8 per parte) e fumogeni separati da cannoncino pneumatico posto sul lato destro della fusoliera posteriore alla porticina di ingresso, sistemi di offesa: due siluri MK44 a propulsione elettrica e guida acustica o quattro bombe di profondità stivate nel vano bombe lato sinistro sotto la fusoliera; sei missili HVAR aria/superficie agganciati sotto le ali. Equipaggio composto da: pilota; copilota/navigatore operatore radar e proiettore; 1 operatore radar boe; 1 operatore MAD e ECM.



Uno dei primi velivoli in forza all'86° Gruppo nel 1957-58 e del quale porta il distintivo su muso e deriva verticale. Si nota chiaramente l'assenza del faro, dell'antenna TACAM sotto al radome ECM e tutte le altre piccole differenze messe in risalto nella didascalia della foto a pag. 2. Solo dopo il 1960 questi sei velivoli vengono equipaggiati sullo standard dei velivoli delle serie successive. (Foto A.M.I.)

## VERSIONI E DERIVATI

Nel testo sono state usate per chiarezza solo le sigle con le quali sono state introdotte le varie versioni del velivolo, per intenderci pre-ristrutturazione e riassegnazione avvenuti nell'agosto 1962. In questa tabella esplicativa esse vengono affiancate dalle sigle attualmente in vigore (sigla pre-1962 non presente denota versione o modifica attuata dopo tale data).

### TRACKER S2F-/S-2

|         |   |
|---------|---|
| S2F-1   | — S-2A  |
| S2F-1U  | — US-2A (modifica in utility 4 posti passeggeri)<br>— US-2B (modifica in utility 5 posti passeggeri)  |
| S2F-1T  | — TS-2A (modifica in addestratore 4 posti passeggeri)   |
| S2F-1S  | — S-2B (modifica apparecchiature elettroniche introduzione sistema Jezabel)   |
| S2F-1S1 | — S-2F (modifica apparecchiature elettroniche introduzione sistema Julie)<br>US-2N (modifica in traino bersaglio)                           |
| S2F-2   | — S-2C  |
| S2F-2P  | — RS-2C (fotografico)   |
| S2F-2U  | — US-2C (modifica in utility 4 posti passeggeri)  |
| S2F-3   | — S-2D  |
| S2F-3S  | — S-2E (elettronica aggiornata introduzione sistema Jezabel)<br>S-2G (modifica apparecchiature elettroniche)<br>US-2D (modifica in utility) |
| CS2F-1  | velivolo costruito dalla De Havilland of Canada   |
| CS2F-2  | (elettronica aggiornata)  |

### TRADER TF-/C-1

|       |  |
|-------|--|
| TF-1  | — C-1A (training/utility/cargo 9 posti passeggeri) |
| TF-1Q | — EC-1A (contromisure elettroniche)                |

### TRADER WF-/E-1

|      |                                     |
|------|-------------------------------------|
| WF-1 | 2 prototipi non completati          |
| WF-2 | — E-1B (EAW airborne early warning) |

## E. NOCERA

### IMPRESSIONI DI PILOTAGGIO (S2F)

Il Grumman S2F era un aereo piacevole da pilotare e, per la sua epoca, un efficace mezzo bellico in grado di contrastare validamente i sommergibili convenzionali in servizio negli anni cinquanta.

Lo incontrai per la prima volta a New Iberia, Louisiana, dopo aver completato l'Advanced Training sul T 28.

Lì per lì mi parve un grosso uccellaccio, e in effetti in confronto all'agile T 28 sfigurava un poco. Tozzo, con un'enorme deriva e due motori Wright R 1820 che accentuavano la poca grazia delle sue linee, una volta in volo si comportava da aeroplano di buona razza, rendendo piacevole anche le lunghe missioni anti-som specialmente quando, in fase di mantenimento del contatto, si poteva volteggiare a bassissima quota sul sommergibile immerso compiendo la manovra del "clover leaf", o quadrifoglio.

La messa in moto non presentava mai difficoltà. Il rullaggio, grazie al carrello triciclo e alla buona visibilità era agevole e condotto a bassa velocità (never taxi any faster than a person normally walks). La prova motori al punto attesa rapida, con una spuntatina alla massima potenza.

Allineati in pista si sistemavano i trim, si aprivano i flabelli, si mettevano le eliche su "full increase" e le miscele ricche, si controllava il bloccaggio delle ali, niente flap, Rudder Assist su on, piedi sui freni, 30 pollici di pressione, controllo strumenti, via i freni, manette a fondo corsa (56 pollici). L'accelerazione era rapida, nessuna tendenza ad imbarcare, a 30 nodi era già possibile mantenere la direzione con il solo timone verticale, fra 80 e 85 nodi una leggera rotazione del muso e sui 90-95 nodi l'aereo staccava da solo, accelerando fino alla velocità di salita (130 nodi). Carrello su (magari alla cacciatora...), riduzione, Rudder Assist off, miscele normali, controllo strumenti.

Il Rudder Assist costituiva una novità assoluta per tutti i piloti. Si trattava in pratica di un servomotore idraulico che aiutava il pilota a tenere dritto l'aereo con potenza asimmetrica: infatti, a causa della fortissima coppia che si sviluppava con un motore piantato, era quasi impossibile "tenere la pallina al centro" con la sola forza muscolare.

Non erano permesse manovre acrobatiche. Lo stallo in configurazione power-off avveniva intorno ai 70 nodi, l'uscita dallo stallo era agevole in ogni configurazione.

La buona strumentazione consentiva sia il volo strumentale che notturno anche a bassa quota.

Ottima la manovrabilità con aereo "pulito" e "sporco", che unita all'esuberanza di potenza rendeva facile il volo in formazione.

L'atterraggio era effettuato con full flap, motori ridotti a 18 pollici, 90 nodi, manette al minimo al contatto con la pista, muso su per aiutare la decelerazione, i freni erano efficaci e lo spazio d'atterraggio sempre particolarmente ridotto.

Un'interessante esperienza ci fu riservata nell'ultima fase del corso di pilotaggio, la carrier qualification. Consisteva in una serie di missioni (mi pare 14) di FCLP (Field Carrier Landing Practice) con avvicinamenti condotti con lo specchio (mirror approach) con la tecnica usata per gli appontaggi su portaerei, più una missione finale di appontaggio effettivo.

L'avvicinamento veniva effettuato in configurazione power-on, full-flap, notevole assetto cabrato, 85 nodi in finale (mirror approach) e 83 in fase di richiamata (paddles approach); la manovra richiedeva molta precisione, anche perchè la velocità di finale era al limite della single engine directional control speed, il che significava che in casi di piantata di un motore c'era il rischio di venire giù come un ferro da stiro.

### G. GARELLO

#### NOTE AGGIUNTIVE AI PROFILI DELLA TAV. DI PAG. 5

*TS-2A della U.S. Navy: eliche nere con estremità delle pale a bande bianco-rosso-bianco; walk-way in grigio chiaro; carrelli e interni in bianco lucido; estremità alari inferiori e superiori in arancione; privo di faro sul muso; porta-boe otturato e cannoncino lanciafumogeni asportato; insegne alari nelle due posizioni (sotto ala destra e sopra ala sinistra).*

*US-2N della Reale Marina Olandese: il numero di codice del velivolo (159) è ripetuto in bianco su semiala destra e in nero sotto semiala sinistra alternato alle coccarde; walk-way in grigio scuro; elica in grigio chiaro con de-icer in nero ed estremità a bande bianco arancione day-glo-bianco; rastrelliera porta razzi centrale asportata; lati interni delle cappottature motore (solo pannelli che vanno dall'altezza degli scarichi al bordo alare) in nero opaco; aggiunta di antenna a spada sul lato sinistro del dorso della fusoliera; sul lato destro della fusoliera per indicare il portello di accesso di emergenza c'è una complesso andamento di frecce "RESCUE" che non si è potuto indicare nella tavola;*

*US-2A della Marina Giapponese: lati interni delle gondole motore in nero opaco; pale eliche grigio chiaro, de-icer nero con estremità in bianco-rosso-bianco, walk-way in grigio scuro; carrello e alloggi in bianco lucido; bande arancio day-glo sopra e sotto le semiali (larghe 12,5 mm e posizionate a 66 mm dalle estremità); porta boe otturato; codice velivolo (54) riportato in bianco su portello di chiusura del carrello anteriore.*

**GRUMMAN TRACKER IN SERVIZIO PRESSO ALTRE NAZIONI**

numero 831 assegnato anche a velivolo serial 133291/  
code number 831 assigned also to a/c serial 133291

**TS-2A della scuola plurimotori della U.S. Navy**

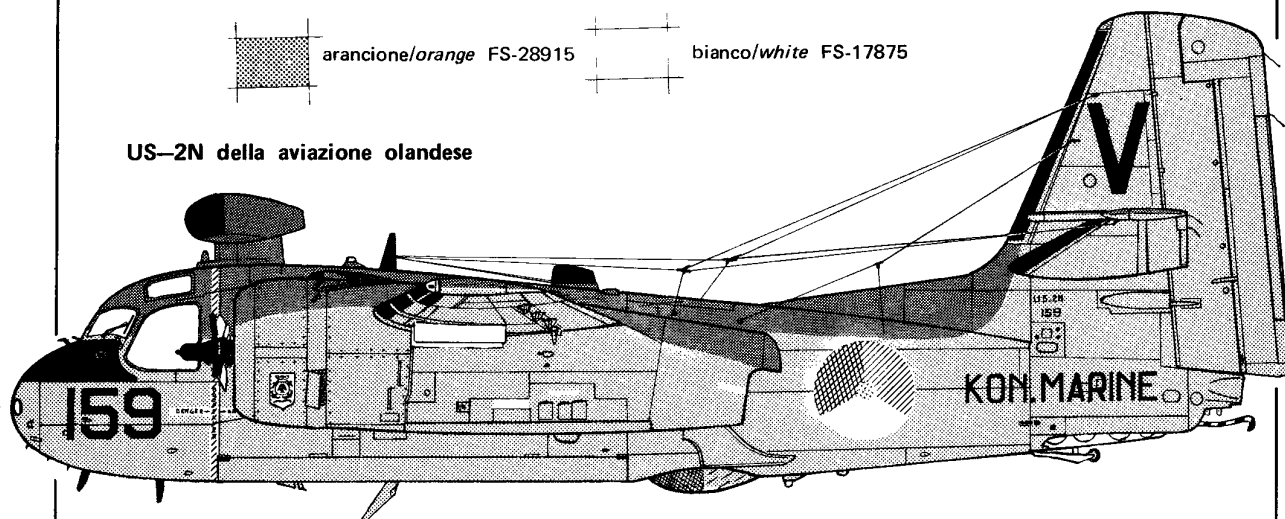


arancione/orange FS-28915



bianco/white FS-17875

**US-2N della aviazione olandese**

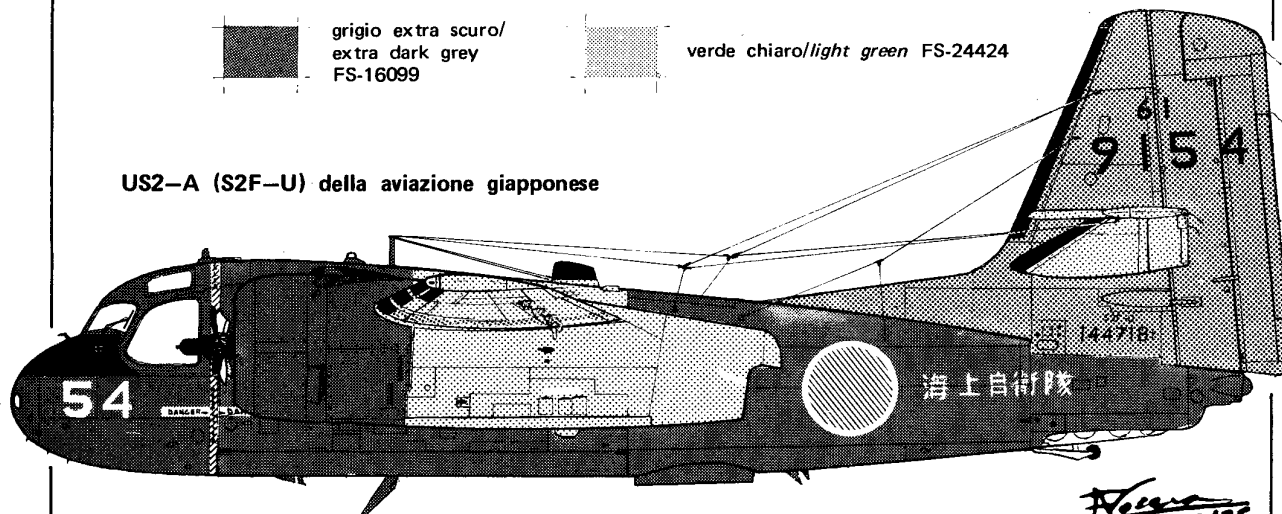


grigio extra scuro/  
extra dark grey  
FS-16099



verde chiaro/light green FS-24424

**US2-A (S2F-U) della aviazione giapponese**



grigio/grey FS-16081



arancio day-glo/  
day-glo orange  
FS-28915



giallo/yellow FS-13538

Scala 1/72

*Hobby  
PMJ 2/76*

Quando ho lasciato la Marina avevo accumulato circa 2000 ore di volo sull'S2F senza che alcun inconveniente di rilievo fosse mai venuto a turbare lo svolgimento di una missione.

Credo che nessuno degli incidenti che si sono verificati presso i nostri Gruppi Anti-som possa essere addebitato alla macchina, che si comportò sempre onestamente anche quando l'età avanzata poteva far dubitare della sua affidabilità.

**GIANCARLO CARELLO**

## TRACKER ITALIANO

A prima vista sembrerebbe facile trattare un velivolo non ancora radiato, ma basta discostarsi minimamente dal periodo in cui esso è all'apice della carriera per brancolare nel buio e perdersi completamente; per il suo periodo iniziale la documentazione è scarsa ed i ricordi, come sempre, un po' confusi; per il periodo diciamo pure attuale il velivolo è ormai vecchio e superato e nessuno ha più interesse ad "interessarsene". Così ci si ritrova a dover ricostruire il solito mosaico fatto di tante piccoli particolari ed a ricucire date partendo da fotografie già polverose.

I primi sei esemplari dello S2F-1 Tracker — serial 136556g a 136561g — vengono consegnati, sulla base di Napoli-Capodichino, il 7 Marzo 1957 (almeno così è riportato nelle didascalie delle foto ufficiali). Sono velivoli nuovi, forniti in conto MDAP, facenti parte del terzo lotto per un totale di 355 velivoli (serial 136393g a 136747g) ordinati dalla U.S. Navy sul finire del 1955, e assegnati alla 161ª Squadriglia dello 86° Gruppo Aereo Autonomo Antisom di base a Capodichino che iniziano il loro iter operativo con equipaggi misti, marina/aeronautica, preventivamente addestrati negli Stati Uniti. Con la consegna di altri sei esemplari — serial 136727p — 728p — 734q — 735q —

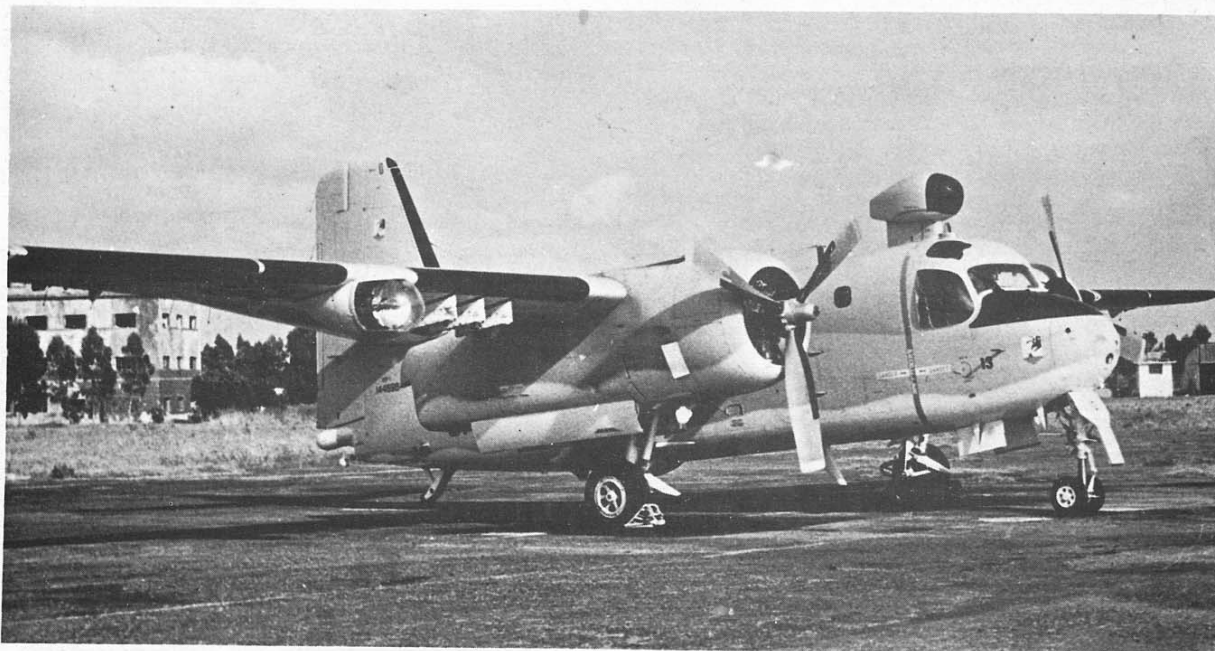
741q — 742r — si riequipaggia, sul finire del 1957, anche la 162ª Squadriglia così lo 86° Gruppo, pur mantenendo in linea per tutto il 1958 gli S2C-5 Hell diver, diviene operativo sulla nuova macchina.

Le consegne riprendono nell'autunno del 1958 con otto velivoli — serial 144696r — 697r — 702r — 703s — 710s — 711s — 716s — 717s — facenti parte del quarto ordinativo U.S.N. per un totale di 36 unità [serial 144696r a 144731v] che vengono assegnati alle squadriglie 164ª e 165ª dello 87° Gruppo Autonomo Antisom di base a Catania-Fontanarossa ed affiancati, fino alla fine dell'anno, ai superstiti PV-2 "Harpoon". Ad essi si aggiungono quattro S2F-1 ceduti dallo 86° Gruppo, probabilmente il 734-735-741 e 742.

Ciascun gruppo ha in forza 8 velivoli, 4 per squadriglia. I quattro in più assegnati allo 87° Gruppo si giustificano in quanto a questo reparto vengono affidati anche compiti addestrativi.

Esteriormente i velivoli della prima consegna (556-561) si distinguono per circa 3 anni da quelli delle successive per l'assenza: delle antenne ricevente e trasmittente dell'apparato di navigazione TACAN poste rispettivamente sotto al radome ECM e sotto al timone direzionale; delle due luci anticollisione poste sopra e sotto la fusoliera e per l'antenna ricevente dell'apparato VOR formata da due semicerchi posti su ambo i lati dalla deriva verticale.

La livrea di questi 20 velivoli ricalca quella originale U.S.N. con le superfici superiori in "Gull Gray" opaco (FS36440) e quelle inferiori in "Gloss White" (FS17875), ogive e pale delle eliche in "Gull Gray" con estremità in giallo cromo e "de-icing" nero, coccarde alari in quattro posizioni e coccarde di fusoliera; numero di gruppo seguito dal numero individuale ripetuto a sua volta in piccolo sui due lati del muso, sotto l'abitacolo e al centro del pannello di copertura del carrello anteriore; distintivo del gruppo in quattro posizioni su muso e deriva.



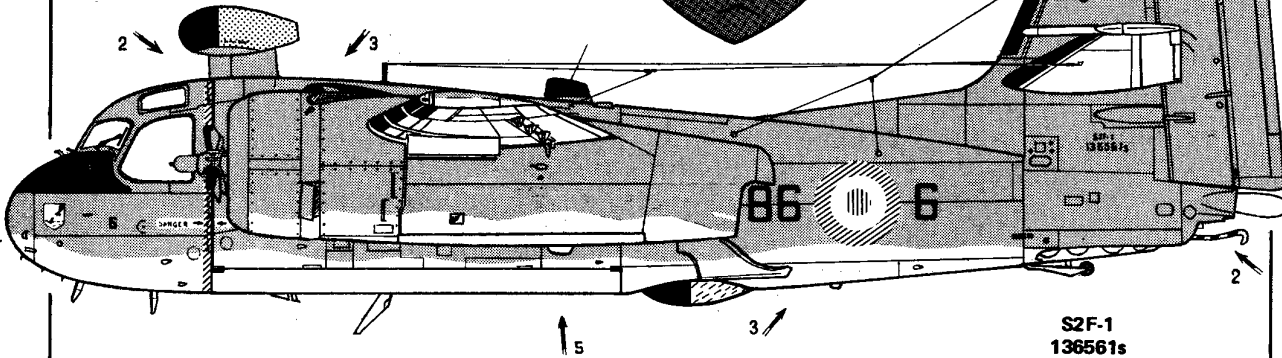
Uno dei velivoli dello 87° Gruppo, il 13 serial 144696, fotografato nel 1958 sulla base di Catania-Fontanarossa. Notare il distintivo del gruppo sul muso e sul piano di coda verticale, l'antenna TACAM sotto al radome ECM, il beacon anticollisione sotto la fusoliera e l'assenza dell'antenna VOR sulla deriva. Inoltre si può osservare l'ondeggiatura della zona verniciata in bianco notevolmente più marcata che non sui velivoli al momento della consegna, i piloni alari riverniciati in bianco e le due diverse tonalità di colore delle pale dell'elica (parte più scura in metallo non verniciato e parte più chiara in grigio come il velivolo?) con le estremità in giallo cromo.  
(Foto D'Andrea)





**GRUMMAN TRACKER S2F-1  
IN SERVIZIO PRESSO L'A.M.I.**

Notare: 1-Faro; 2-Antenne Tacan;  
3-Beacon anticollisione; 4-Antenna  
semicircolare apparato VOR; 5-Gondole  
motore senza sportelli per il lancio delle  
bombe da addestramento (?)

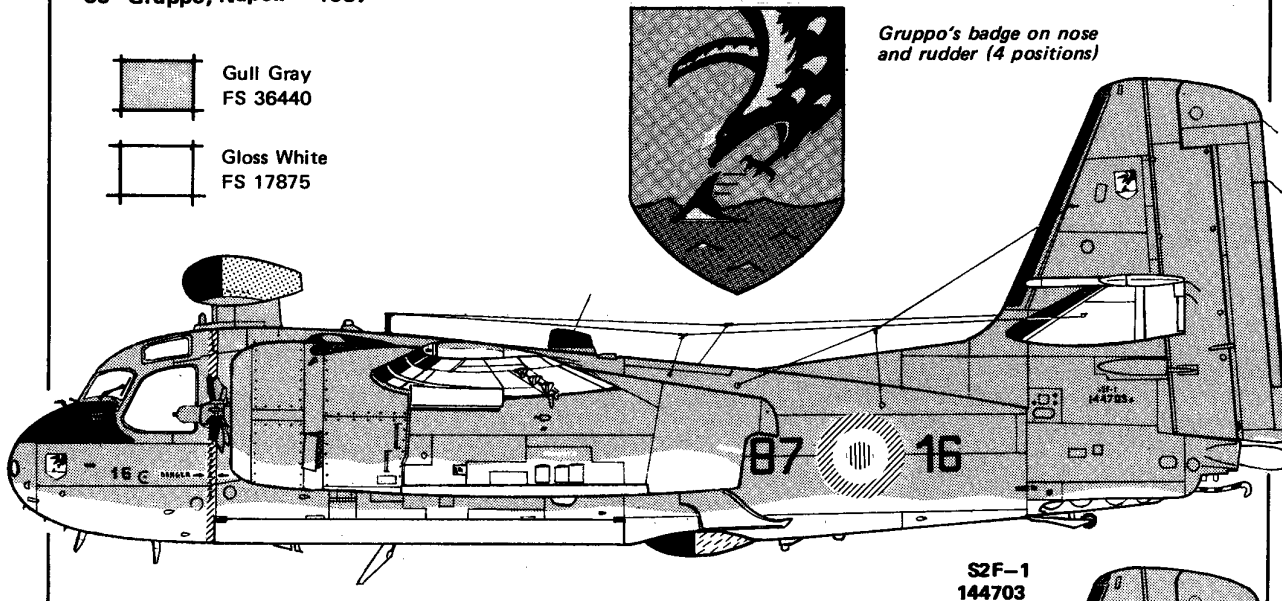
distintivo del Gruppo su  
muso e deriva (4 posiz.)



**86° Gruppo, Napoli - 1957**

-  Gull Gray  
FS 36440
-  Gloss White  
FS 17875

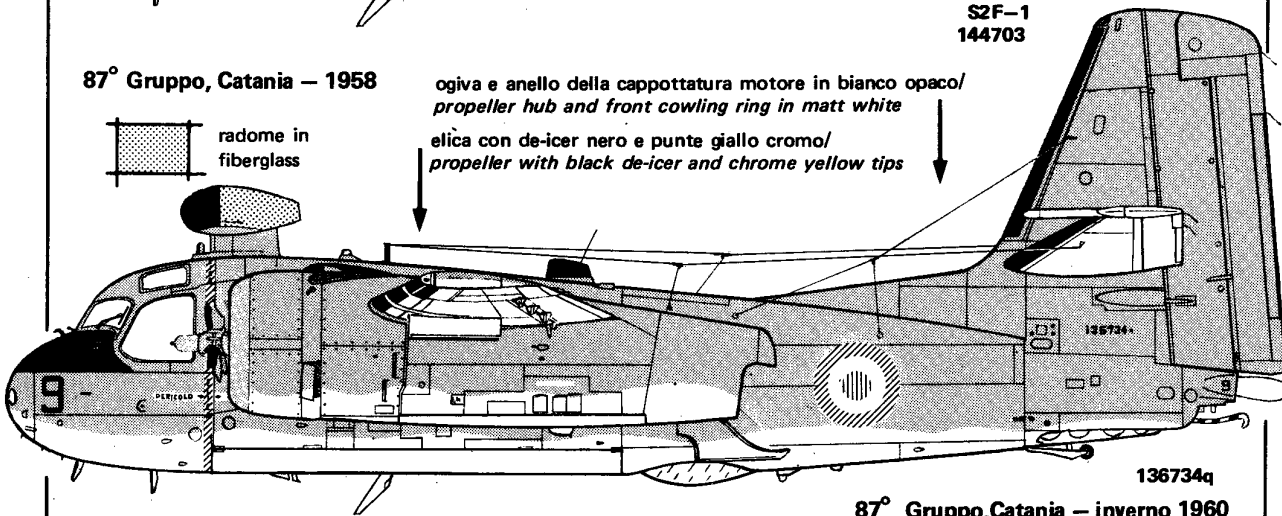
Gruppo's badge on nose  
and rudder (4 positions)



**87° Gruppo, Catania - 1958**

-  radome in  
fiberglass

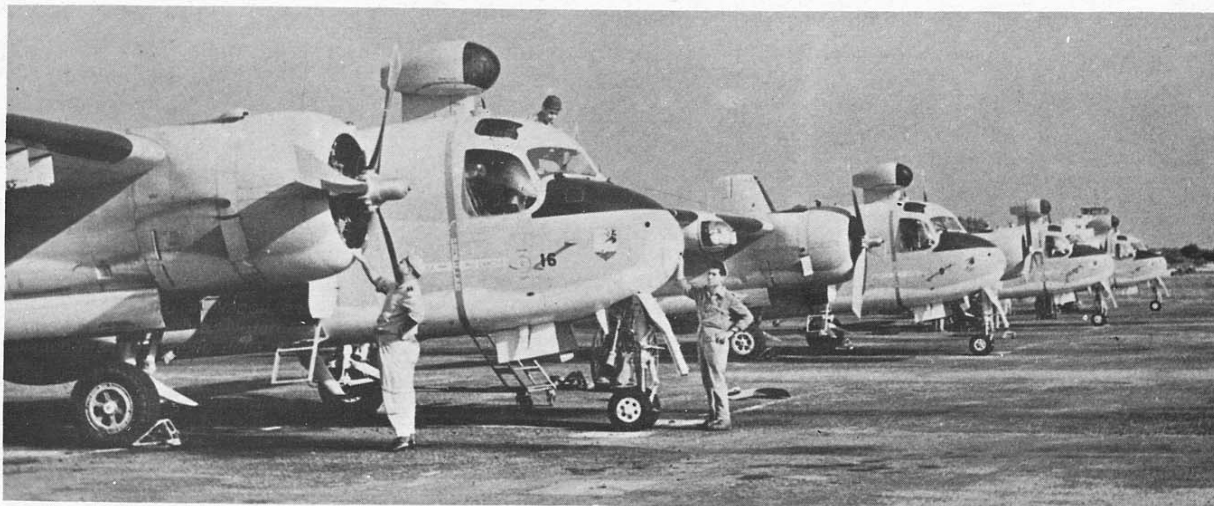
ogiva e anello della cappottatura motore in bianco opaco/  
propeller hub and front cowling ring in matt white  
elica con de-icer nero e punte giallo cromo/  
propeller with black de-icer and chrome yellow tips



Scala 1/72

E. NOCERA

**87° Gruppo, Catania - inverno 1960**



*I velivoli 87-16/9/10/11 schierati sull'area di parcheggio della base di Catania-Fontanarossa nella tarda estate del 1959. Si noti che il numero individuale del velivolo è riportato anche sul pannello del vano carrello anteriore.*

*(Foto A.M.I. via Guglielmetti)*

Il numero di matricola rimane il serial originale sormontato dalla sigla S2F-1.

Il numero individuale è assegnato in maniera crescente in base al serial cosicchè il velivolo serial 136556g porta il numero "1" ed il velivolo serial 144717s il numero "21"; per scaramanzia il "17" non viene assegnato. Si hanno così per lo 86° Gruppo i velivoli dallo "1" al "8" mentre quelli dello 87° gruppo vanno dal "9" al "21". Sul finire del 1959 ed in attesa dell'entrata in vigore delle "Norme Verniciatura e Mimeticizzazione Velivoli" emesse nel gennaio dello stesso anno scompaiono dal Tracker distintivo, numero di gruppo e sigla velivolo, (chissà perchè) rimane solo il numero individuale riposizionato però sui due lati del muso e ripetuto in piccolo al centro del pannello di copertura del carrello anteriore ed, in qualche caso, sotto la deriva vicino all'asta MAD; contemporaneamente il bordo anteriore della cappotta motori viene verniciato in bianco opaco (anche qui non generalizzato), e ogive in bianco opaco.

Le Norme Verniciatura e Mimeticizzazione Velivoli stabiliscono quanto segue:

– Velivoli da Ricognizione Marittima e Antisommersgibili

In volo la vista anteriore e le due viste laterali dei velivoli da ricognizione marittima ed antisommersgibile devono apparire quasi completamente di color bianco. Per realizzare questo scopo la superficie laterale della fusoliera deve essere divisa in tre distinte zone, mediante il tracciamento di tutte e due le linee di separazione, previste dagli schemi 1 e 2 specificati nei paragrafi successivi.

Le tre zone devono avere le seguenti colorazioni:

**Superficie superiore:** limitata tra la parte superiore della fusoliera e la linea di separazione tracciata secondo lo schema "1": color grigio mare medio (n.3) con finitura altamente brillante.

**Superficie intermedia:** compresa tra la linea di separazione tracciata secondo lo schema 1 e quella relativa allo schema "2": colore bianco neve opaco (n.20). Il color bianco neve opaco deve essere fuso sulla superficie superiore di color grigio mare medio, in modo che la vista frontale e quella laterale della fusoliera appaiano quasi completamente bianche.

**Superficie inferiore:** compresa tra la linea di separazione tracciata secondo lo schema 1 e la parte inferiore della fusoliera.



*Il 16 fotografato a Napoli agli inizi del 1960, poco dopo l'obliterazione dei simboli precedenti ben visibile per le zone con verniciatura più scura. Notare le scritte originali "Danger-Propeller" e la sigla S2F-1 sopra il serial. L'ogiva è già stata verniciata in bianco mentre l'anello della capottatura motore rimane ancora nella colorazione originale.*

*(Foto A.M.I.)*

liera: **color bianco brillante** (n. 4) e finitura altamente brillante.

**Ala:** la superficie superiore dell'ala deve essere verniciata in **colore grigio mare medio** (n. 3) con finitura altamente brillante.

La superficie inferiore dell'ala deve essere verniciata in **colore bianco brillante** (n. 4). L'aspetto della superficie dell'ala deve essere altamente brillante, e non deve avere alcuna mimetizzazione.

**Gondola dei motori e anelli capottatura motori:** devono essere verniciati con **colore bianco neve opaco** (n. 20).

**Alettoni, superfici mobili degli impennaggi e superfici inferiori del piano di coda:** devono essere verniciati con **colore bianco brillante** (n. 4).

**Ogive:** devono essere verniciate con **colore bianco neve opaco** (n. 20).

**Tubi di scarico:** devono essere verniciati con smalto sintetico resistente al calore di **colore nero**.

Nella trattazione si puntualizzano i seguenti argomenti di carattere generale.

#### **Zone antiabbaglianti**

Per evitare la possibilità di abbagliamento, dovuto all'impiego di vernici chiare brillanti, e di vernici all'alluminio, le seguenti parti dei velivoli devono essere verniciate con **colore nero opaco** (n. 19) antiabbagliante:

— parte superiore della fusoliera, situata davanti al parabrezza del pilota;

— parti laterali interne delle gondole dei motori dei velivoli plurimotori;

— parte interna dei serbatoi alari, attaccati all'estremità dell'ala aventi l'asse longitudinale dei serbatoi alari coincidente con la corda media del profilo dell'estremità dell'ala (caso del velivolo T.33 ad esempio);

— parte anteriore della cupola apparati ECM situata sopra la cabina di pilotaggio (caso del velivolo Grumman S2F.1 ad esempio).

La zona da verniciare con il colore nero opaco antiabbagliante deve avere un'estensione tale da evitare nel modo più completo l'abbagliamento dei piloti.

#### **Eliche**

Le pale delle eliche devono essere verniciate, sul ventre e sul dorso, con **colore nero opaco** (n. 19) ad eccezione di una zona avente lunghezza di 100 mm a partire dall'estremità della pala dell'elica; zona che deve essere verniciata con **colore cromo opaco** (n. 15). Le superfici di contatto dell'attacco delle pale al mozzo non devono essere verniciate.

#### **Eliche velivoli plurimotori**

Sulla superficie interna ed esterna della fusoliera, in corrispondenza del disco delle eliche dei motori laterali dei velivoli plurimotori dovrà essere tracciata tutta attorno della fusoliera una striscia di color rosso brillante (n. 6) avente una larghezza di 75 mm. Su detta striscia rossa deve essere scritta la parola "ELICA" con colore bianco brillante (n. 4).

Le lettere della parola "ELICA" devono avere un'altezza di 50 mm ed una lunghezza di 30 mm; devono essere poste in senso verticale in modo che siano lette dall'alto verso il basso.

Su ogni lato della striscia rossa perpendicolarmente alla parola "ELICA" deve essere scritta anche la parola "PERICOLO" e devono essere tracciate due frecce aventi la punta diretta verso la fascia rossa, situata in corrispondenza del disco delle eliche.

Le lettere della parola "PERICOLO" devono avere un'altezza di 75 mm ed una larghezza di 45 mm mentre la freccia deve avere una lunghezza di 100 mm ed uno spessore di 25 mm.

#### **Sigle per la identificazione del velivolo**

— Su ogni velivolo devono essere stampigliate le sigle necessarie per individuare la Matricola Militare ed il tipo di velivolo.

— Dette sigle — situate sui due fianchi della fusoliera — devono essere stampigliate su due linee parallele; la prima in corrispondenza dell'asse della fusoliera e la seconda in basso ad una distanza dalla precedente pari all'altezza delle lettere costituenti le sigle.

La sigla dovrà essere disegnata in modo tale da terminare od iniziare in corrispondenza della verticale condotta dal bordo d'attacco dell'impennaggio orizzontale.

— Le lettere ed i numeri della sigla indicante le Matricole Militari del velivolo, situati sulla prima riga di cui al precedente paragrafo, devono avere un'altezza di 75 mm ed una larghezza di 45 mm.

— Le lettere della sigla indicante il tipo di velivolo, situate sulla seconda riga, devono avere un'altezza di 75 mm ed una larghezza di 45 mm.

— Le sigle suddette devono essere dipinte con colore nero (n. 7) ad alta brillantezza sulle superfici verniciate con colori chiari, e con colore bianco (n. 4) ad alta brillantezza, sulle superfici con colori scuri.

#### **Coccarde**

— Tutti i velivoli dell'AMI devono avere sulla superficie superiore ed inferiore dell'ala, e sui fianchi della fusoliera, coccarde tricolori.

La posizione e dimensione delle coccarde sono specificate nei seguenti paragrafi.

La posizione e le dimensioni delle coccarde potranno variare qualora quelle sottospicificate risultassero non compatibili con l'architettura del velivolo.

#### **Coccarde da applicare sull'ala**

Le coccarde da applicare sulla superficie superiore e inferiore delle ali devono avere le seguenti dimensioni:

a) Diametro uguale alla metà della corda dell'ala misurata nel punto equidistante dall'estremità e dall'asse longitudinale di fusoliera.

b) Fascia esterna, rossa, larga un sesto del diametro della coccarda.

c) Fascia media, bianca, larga un sesto del diametro della coccarda.

d) Cerchio verde, interno, del diametro di un terzo di quello della coccarda.

**Ubicazione della coccarda:** il centro della coccarda deve trovarsi sulla linea mediana della semiala, a distanza, dall'estremità di questa, pari ad un quarto dell'apertura della semiala stessa.

Le coccarde non devono interessare le superfici mobili dell'ala.

#### **Coccarde da applicare sulla fusoliera**

Le coccarde da applicare sui fianchi della fusoliera devono avere le seguenti dimensioni:

a) Diametro uguale alla metà dell'altezza della fusoliera misurata ad un terzo della sua lunghezza massima a partire dalla coda.

b) Fascia esterna, rossa, larga un sesto del diametro della coccarda.

c) Fascia media, bianca, lunga un sesto del diametro della coccarda.

d) Cerchio interno, verde, del diametro di un terzo di quello della coccarda.

**Ubicazione della coccarda:** il centro della coccarda deve trovarsi sulla linea mediana dei fianchi della fusoliera distante, dall'estremità della coda, di un terzo della lunghezza totale della fusoliera stessa.

— I colori delle fasce delle coccarde devono essere ad alta brillantezza:

fascia esterna: rosso (n. 6)

fascia media: bianco (n. 4)

fascia interna: verde bandiera (n. 14)

#### Cruscotti

I cruscotti di tutti i velivoli devono essere verniciati con **colore nero opaco raggrinzato** (n. 16).

I cruscotti dei velivoli da scuola, da allenamento, da trasporto e collegamento, degli idrovolanti da soccorso e degli elicotteri, devono essere verniciati con i seguenti colori:

— zona interessante gli strumenti di pilotaggio e navigazione: **colore verde scuro opaco raggrinzato** (n. 17)

— zona interessante gli strumenti, accessori velivoli e servizi vari: **colore mogano opaco raggrinzato** (n. 18)

— zona interessante gli strumenti di controllo motore: **colore nero opaco raggrinzato** (n. 16)

#### Verniciatura delle parti interne dei velivoli e degli accessori

— Le superfici interne dei velivoli, sia quelle normalmente visibili sia quelle non ispezionabili (come ad esempio le superfici interne delle ali e degli impennaggi), devono essere colorate secondo le norme sottospecificate, anche se siano state sottoposte a procedimento di placcatura o anodizzazione.

— La coloratura delle superfici visibili serve per proteggerle dalla corrosione e dal deterioramento o per realizzare una superficie antiabbagliante.

— La finitura delle superfici interne deve essere fatta con colori opachi.

— Le vernici da impiegare per la colorazione delle superfici interne devono avere tutte le caratteristiche, esclusa la brillantezza, prescritte dalle norme per le vernici a finire alla nitrocellulosa e dalle norme per le vernici a finire sintetiche o grasso sintetiche.

— I colori da impiegare per le superfici interne dei velivoli e per gli accessori sono i seguenti:

**Colore grigio medio mare opaco:** colore n. 3 opaco deve essere utilizzato per i seguenti particolari:

— pareti della fusoliera (metallo, legno, tela).

— pareti degli scafi metallici e di legno degli idrovolanti (negli scafi di legno deve essere limitato al disopra della linea di galleggiamento).

— ossature metalliche delle ali, degli impennaggi, della fusoliera, degli scafi e dei galleggianti.

— supporti per armamento, radio e macchine fotografiche.

— terramente varie.

— superfici esterne dei basamenti e dei riduttori dei motori.

**Colore nero opaco:** colore n. 19 deve essere utilizzato per i seguenti particolari:

— fondo a fiancate degli scafi e dei galleggianti di legno limitatamente al disotto della linea di galleggiamento.

— compartimento degli scafi e dei galleggianti di legno ove sono installati i serbatoi del carburante e lubrificante.

— pareti superiori della fusoliera nella zona dell'abitacolo del pilota che possono essere visibili ai proiettori.

— scatola degli strumenti.

A ciò si aggiungano le seguenti "Disposizioni Transitorie"

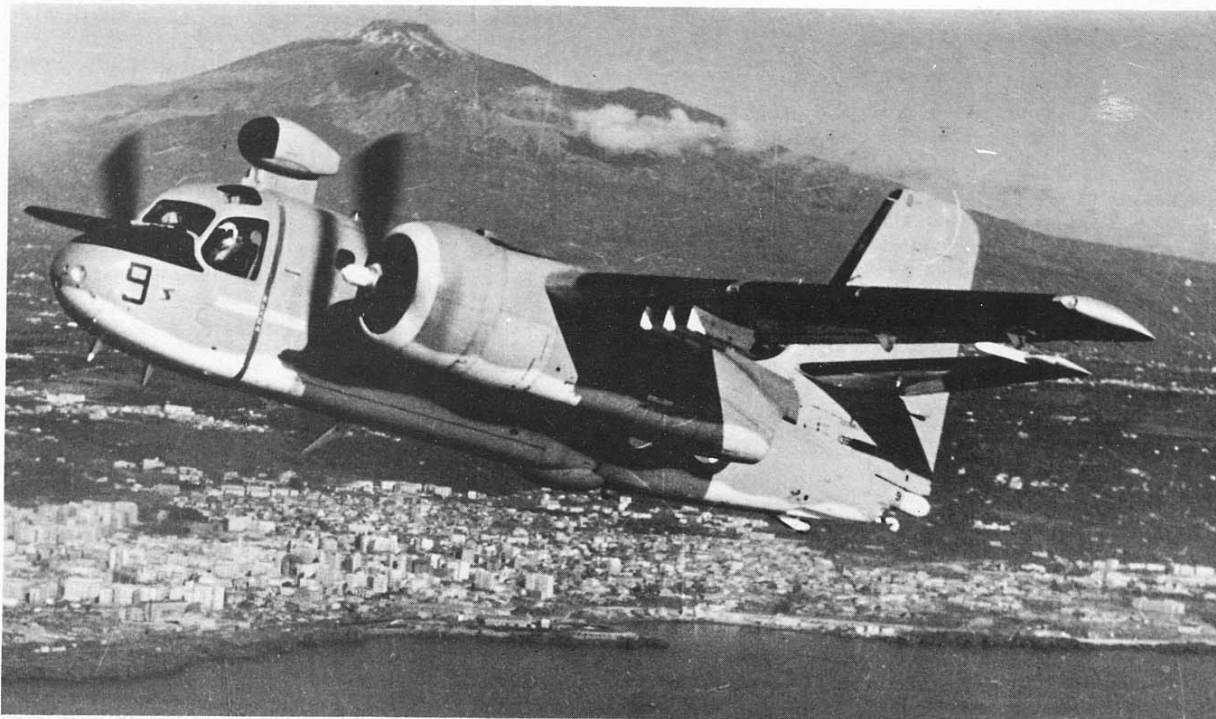
#### Velivoli già in servizio

La colorazione e mimetizzazione dei velivoli già in servizio, alla data di emanazione delle presenti norme, ed aventi differenti colorazioni rispetto a quelle specificate dalle presenti norme, deve essere realizzata gradualmente soltanto in una delle seguenti occasioni:

— durante la revisione generale dei velivoli;

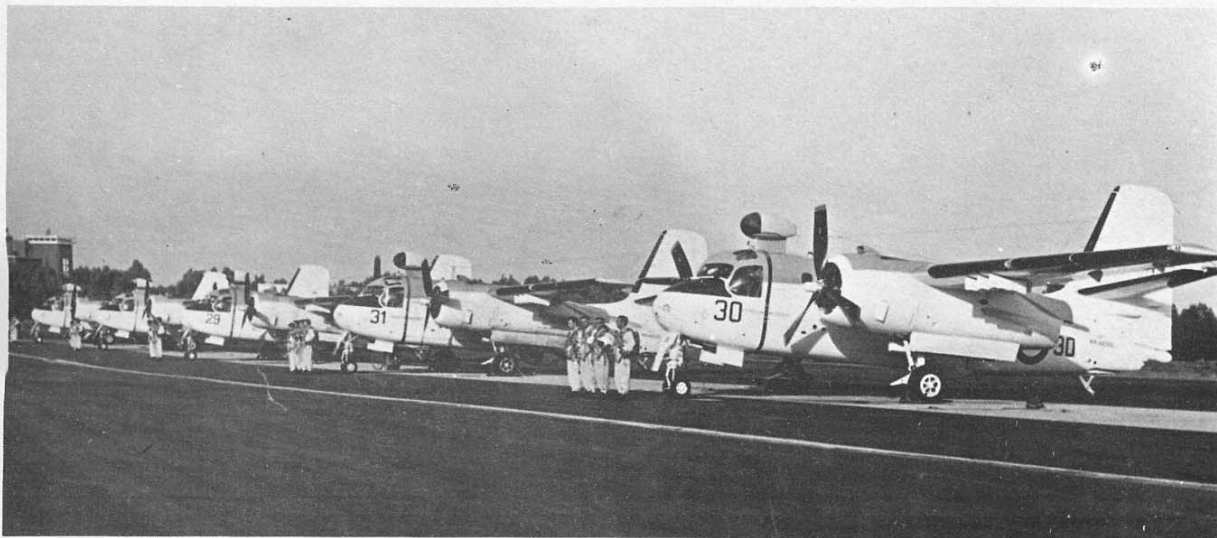
— nei casi in cui si renda necessaria la riverniciatura totale del velivolo.

Non ha alcuna importanza il fatto che per un certo periodo di tempo alcuni velivoli di uno stesso tipo impiegati da un Reparto siano verniciati in maniere diverse tra di loro.



*Il 9 in volo su Napoli. Notare l'anello della cappottatura motore e l'ogiva in bianco opaco, l'assenza della sigla del velivolo sopra il serial, il numero del velivolo ripetuto in piccolo vicino all'asta HAD, la scritta "Pericolo-Elica" in italiano e la tonalità più chiara del radome ECM con in piccolo la scritta "Do not paint".*

*(Foto Mangiola)*



*Panoramica dell'88° Gruppo a Catania-Fontanarossa nel 1962-63. Notare il differente posizionamento del numero individuale sul muso tra velivoli "lunga autonomia" (29-30-31) e gli altri (3-4). Altra differenza è riscontrabile nell'asta delle antenne per i secondi piccola e dipinta in nero e nella diversa tonalità fra radome ECM e verniciatura velivolo.  
(Foto G. Garello)*



*In questa foto ricordo che ci mostra il C.te Garello (in piedi) quando era in forza all'87° Gruppo si possono notare le estremità delle eliche in giallo cromo, l'assenza delle frecce "rescue" e gli specchietti in metallo lucidato sulle cappotte.  
(Foto G. Garello)*

*Catania-Sigonella 1963, 87° Gruppo. Stessa differenza di posizionamento sul muso dei numeri individuali per i velivoli a lunga autonomia (26 e 31).  
(Foto G. Garello)*





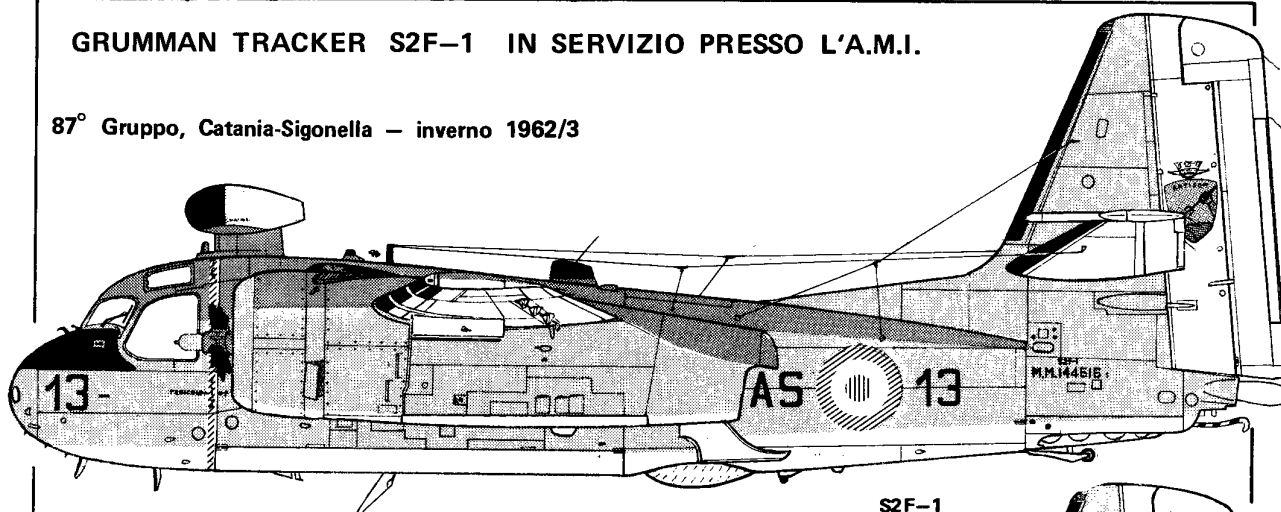
*Da questa istantanea colta alcuni minuti dopo l'atterraggio poco ortodosso (si può leggere lo stupore e la curiosità dei presenti) si rilevano alcuni particolari interessanti quali l'assenza delle "walkway" sulle ali, l'asta dell'antenna piccola e la sistemazione dei filari, il secondo specchietto su cofanatura motore visibile vicino all'asta dell'antenna e la colorazione più chiara del radome ECM.*  
 (Foto G. Garellò)



*Primo piano di un velivolo danneggiato per atterraggio senza carrello (1963) che permette di cogliere molti dettagli tra cui alcuni relativi all'abitacolo. Si nota la cupola del radar spaccatasi nella strisciata e i fori sulla fusoliera prodotti dai frammenti dell'elica.*  
 (Foto G. Garellò)

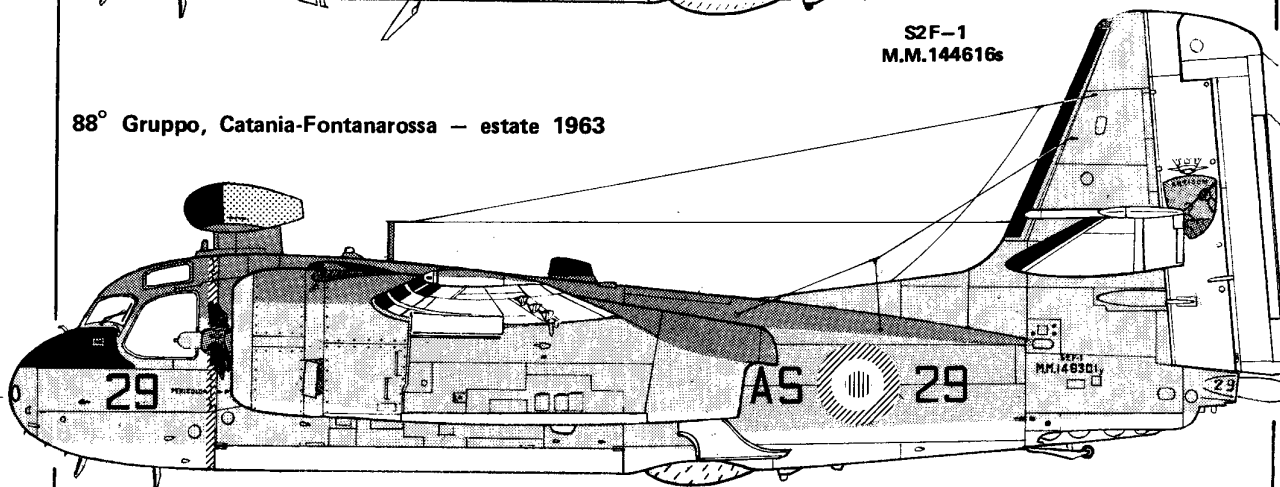
## GRUMMAN TRACKER S2F-1 IN SERVIZIO PRESSO L'A.M.I.

87° Gruppo, Catania-Sigonella – inverno 1962/3



S2F-1  
M.M.144616s

88° Gruppo, Catania-Fontanarossa – estate 1963



S2F-1  
M.M.148301y



Grigio Mare Medio n.3 a.b.  
(medium gray FS 16473)



Bianco Neve n.20 opaco  
(matt white FS 37886)



Bianco Brillante n.4  
(gloss white FS 17875)

Scala 1/72

E. NOCERA

Nel 1960 l'87° Gruppo si trasferisce sull'aeroporto di Catania-Sigonella lasciando le infrastrutture della base di Catania-Fontanarossa, sulla quale ebbe i natali nel 1952, al costituendo "Nucleo 88° Gruppo Autonomo Antisom", nucleo che nel dicembre dello stesso anno si trasforma ufficialmente in "88° Gruppo Autonomo Antisom" composto dalla 166° e dalla 167° Squadriglia. Nel marzo dell'anno successivo, con l'assegnazione dei primi velivoli esso si affianca operativamente ai precedenti due, dislocando parte dei suoi velivoli sulle basi di Trapani-Birgi e Milo.

In previsione della costituzione del nuovo gruppo, dettata dal programma di potenziamento di "MARI-NAVIA", l'AMI, già dal 1959, ordinava alla Grumman, tramite la USN, dieci S2F.1 in versione speciale e cioè gli unici costruiti in versione esclusivamente terrestre e da larga autonomia. I loro serial vanno dal 148294y al 148303y e fanno parte di un lotto di ventisei velivoli (148278-148303) dei quali i primi sedici, in versione normale, sono consegnati alla Reale Marina Olandese. Esteriormente essi si differenziano dai precedenti per l'assenza del gancio di appontaggio, del gancio per la catapulta, del gancio di arresto sotto la fusoliera per la

barriera di sicurezza, del rostro di protezione del cockpit, utile in caso di arresto del velivolo sulla rete di sicurezza, per l'asta d'antenna più lunga e per la differente sistemazione dei filari. Inoltre anche se non visibile esteriormente essi hanno una diversa sistemazione della strumentazione e ali non ripiegabili. Al posto dei complessi meccanismi per il ripiegamento vi sono alloggiati serbatoi di carburante che gli consentono una autonomia di otto ore rispetto alle sei della versione normale.

I numeri individuali vanno dal "21" al "31" e sono assegnati in maniera crescente rispetto al serial.

La livrea è quella dettata dalle "Norme verniciatura e Mimetizzazione velivoli" nella quale sembrerebbe siano stati consegnati (ipotesi in quanto non si conoscono foto con altra tinteggiatura) e alla quale anche i velivoli già in servizio si vanno gradualmente adeguando. Essi hanno dunque le ali, i piani di coda orizzontali e la parte superiore della fusoliera verniciati in "Grigio Mare Medio" ad alta brillantezza n.3 (FS 16473); le parti laterali della fusoliera e la parte fissa della deriva verticale in "Bianco Neve" opaco n.20 (FS 37886); la parte inferiore della fusoliera,

delle ali e dei piani di coda orizzontali e tutte le parti mobili in "Bianco brillante" n. 4 (FS 17875); le pale delle eliche in nero opaco con il bordo superiore in "Giallo Cromo" opaco n. 15 (FS 33665) e le ogive in bianco neve opaco.

L'unica deroga a ciò che è stabilito dalle "Norme..." sta nel posizionamento della Matricola Militare. Essa inizia leggermente arretrata rispetto alla verticale del bordo d'attacco dell'impennaggio orizzontale e non sormonta ma bensì è sormontata dalla sigla di identificazione del velivolo (S2F.1) per la quale si è usato un carattere di un terzo più piccolo. Il numero individuale del velivolo mantiene la sua posizione sul muso e torna nella parte posteriore della fusoliera preceduto dalla sigla "AS". Nel primo punto però esso assume due posizioni; nei velivoli di tipo imbarcato lo si trova tutto verso prua, mentre su quelli ad ala fissa esso è a cavallo fra la zona antiriflesso ed il finestrino laterale.

Inoltre esso è riportato al centro del pannello di copertura del carrello anteriore ed in molti casi sui due lati sotto la deriva vicino all'asta MAD.

Sull'impennaggio verticale fa la sua comparsa il nuovo distintivo di "MARINAVIA", composto da uno scudo nel quale vi è dipinto un braccio nell'atto di fiocinare uno squalo, simboleggiato dalla pinna che emerge dal mare, il tutto sormontato da una co-

rona turrata con ali stilizzate nella quale sono incastonati i distintivi dei tre gruppi da sinistra l'86°: zampa di aquila cha artiglia la pinna di uno squalo; l'87°: aquila in picchiata sulla pinna di uno squalo; e l'88°: tre fulmini che si scagliano sulla pinna di uno squalo.

I dieci nuovi velivoli vengono suddivisi fra i tre gruppi e per completare lo schieramento del neo costituito 88°, l'86° e l'87° cedono in cambio dei loro S2F.1 in versione navale. Ma quali? A questo punto riuscire a stabilire a quale gruppo appartiene il singolo velivolo diventa oltremodo difficile, Niente li differenzia tra loro, se non il numero individuale e spesso lo stesso velivolo lo si ritrova fotografato, vuoi per motivi operativi, su una base diversa. Se si fa fede ad una foto scattata a Sigonella nel 1963 un certo scambio di velivoli dovrebbe essere avvenuto anche fra l'86° e l'87°; essa ritrae schierati uomini e mezzi dell'87° e tra i velivoli si possono notare l'"1", il "4" e il "7" già in carico all'86°. Ma a Sigonella ha anche sede il centro Manutenzione e allora forse... Si possono fare solo supposizioni; la risposta la si potrebbe avere consultando e confrontando i quaderni di carico dei singoli gruppi ma ci si troverebbe sicuramente davanti ad una situazione molto variabile nel tempo e modellisticamente parlando di nessuna utilità.

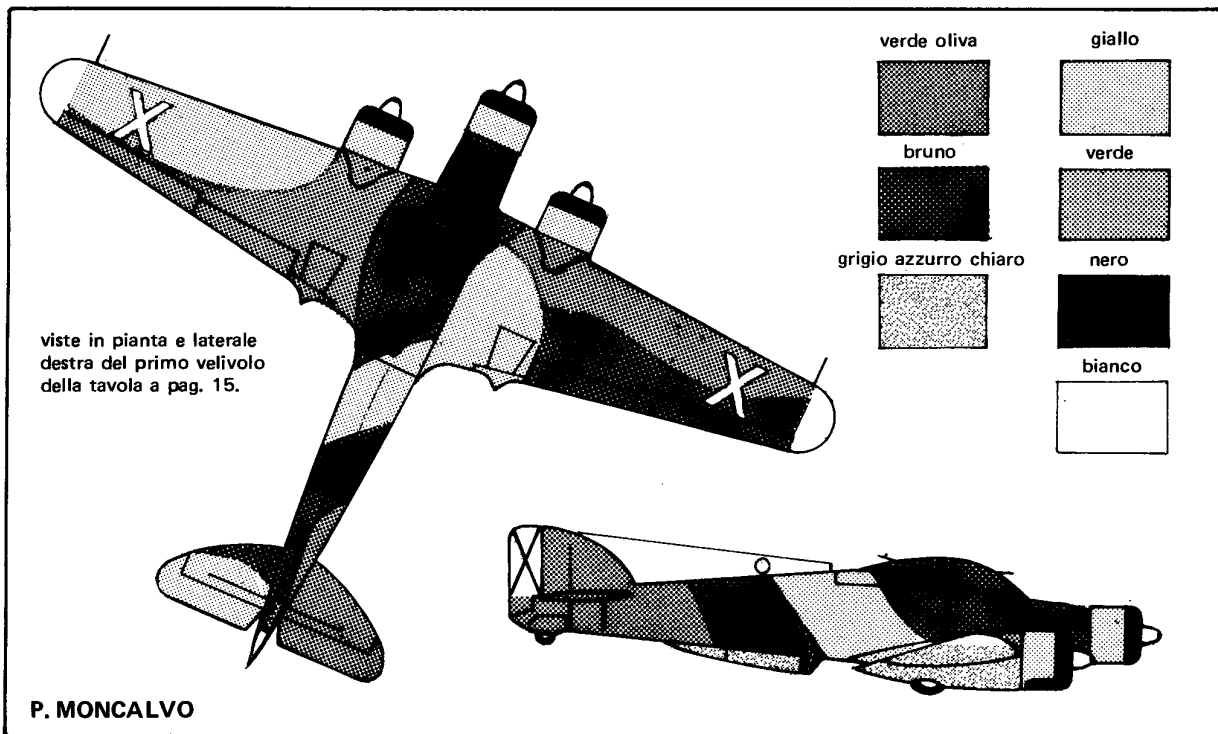
E. NOCERA

## SAVOIA MARCHETTI S. 79 LEGIONARI

Vi proponiamo ancora una volta due profili dedicati all'S.79, questa volta con i colori dell'Aviazione Legionaria in Spagna; entrambi i velivoli appartenevano al Gruppo "Sorci Verdi", il primo però, quello con mimetica a bande, è ripreso come operava all'inizio del 1937, l'altro alla fine dello stesso anno. La mimetica del velivolo illustrato nel primo profilo è quella standard a bande in tre colori per le superfici superiori ed in grigio azzurro per quelle inferiori; decisamente insolita la presenza della "folgore" bianca in fusoliera,

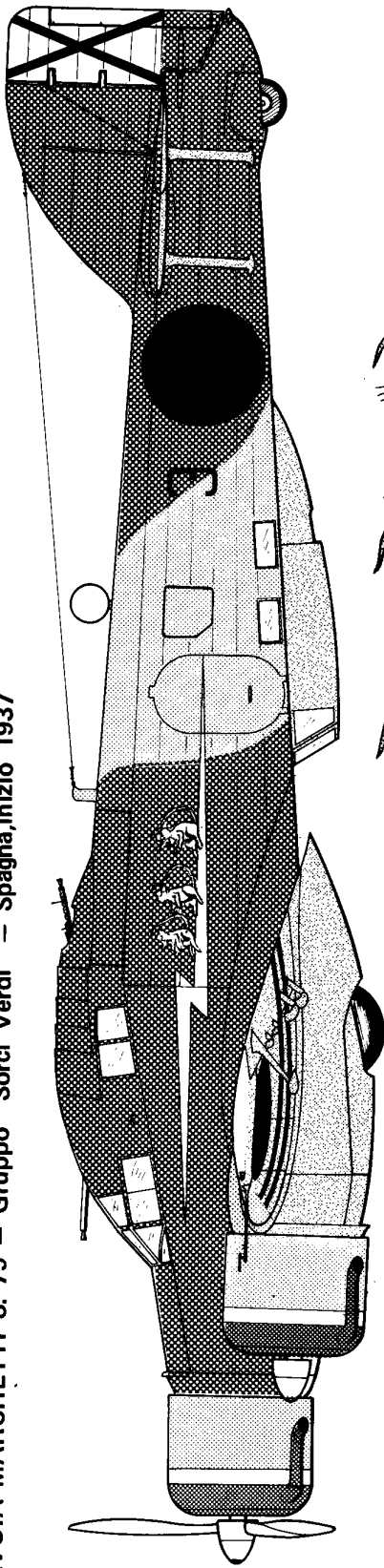
anche il numero 3 nero è più piccolo dello standard abituale; i tre sorci costituenti il distintivo sono in verde con contorni in nero. Per chi non volesse provare a dipingerli a mano segnaliamo che essi sono reperibili per la sola scala 1/72 sul foglio n. 72-59 Micro Scale Decals. La colorazione del secondo velivolo è praticamente identica a quella successivamente adottata dalla R.A., cioè macchie verde oliva su fondo giallo mimetico, la M in coda è in nero, le ogive sono in bianco con disco nero sull'estremità.

P. Moncalvo



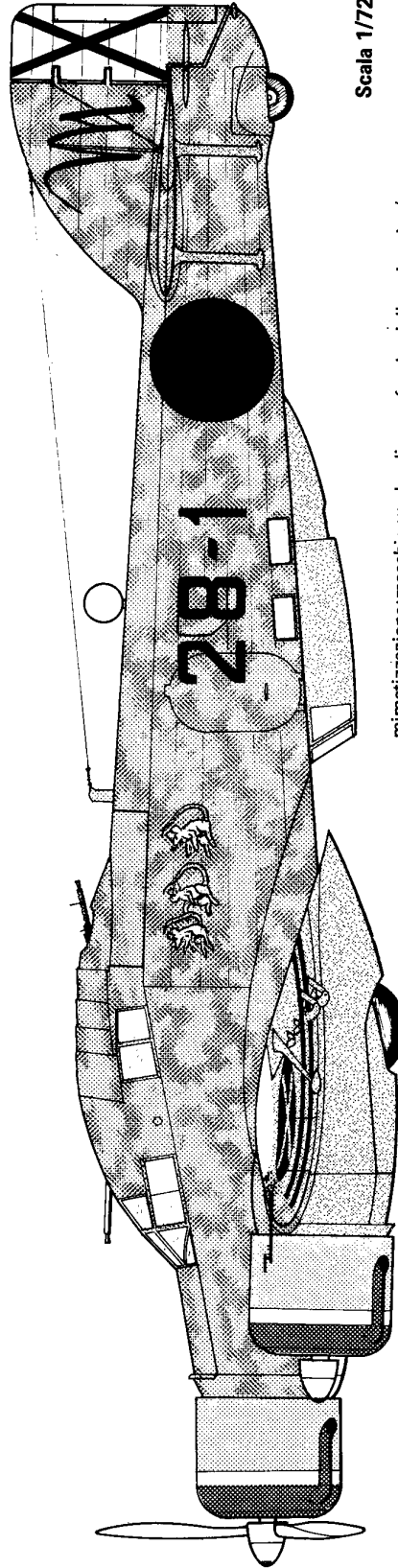
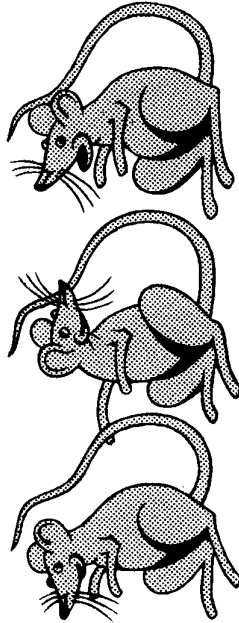


SAVOIA MARCHETTI S. 79 – Gruppo “Sorci Verdi” – Spagna, inizio 1937



ogive bianche con punta nera/white hubs with black tips

numeri in nero/black code numbers



Scala 1/72

mimetizzazione: macchie verde oliva su fondo giallo mimetico/  
camouflage: olive green dapples on sand yellow basis

SAVOIA MARCHETTI S. 79 – Gruppo “Sorci Verdi” – Spagna, fine 1937

disegni di P. Moncalvo su profili di E. Dalla Torre

## FIAT G. 59 - PARTE PRIMA



Finalmente si riprende e si chiude con questo articolo il discorso sulla famiglia dei G.55/G.59.

Eravamo, dunque, rimasti al G.55 e alle sue imprese belliche, ma la vita di questo aereo non finì col termine delle ostilità bensì continuò per ben altri ventitre anni con i colori dell'A.M.I. e di altre aeronautiche: infatti, dopo una breve stasi, nel 1946 dalle catene di montaggio dell'Aeritalia uscirono 17 FIAT G.55A (era intanto caduta la denominazione "Centaurò") M.M. 91214/91229 più la M.M. 91194 cioè l'unico silurante costruito e poi recuperato; furono consegnati anche 7 G.55B (biposto) M.M. 91035, 91138 e le M.M. 91230/91234. Tutti questi velivoli furono avviati alla Scuola di Volo di Lecce nel periodo 1946-1947. Contemporaneamente la Fiat aveva fatto fronte ad ordini provenienti dall'Argentina (sembra un centinaio tra G.55A e B) e dall'Egitto che ne fece uso nel conflitto Arabo-Israeliano.

Le versioni esportate montavano 4 armi da 12,7 m.m. e attacchi per 2 bombe per la versione A; un cannone da 20 m.m. nel motore, più 2x 12,7 alari per il G.55B.

Tutti questi velivoli poterono uscire dalla Ditta grazie ad un certo quantitativo di cellule accantonate verso la fine del conflitto; tuttavia le scorte di motori

DB-605 si andavano esaurendo per cui si pensò di sostituire il propulsore tedesco con il Rolls Royce "Merlin" T.24 da 1420 HP. al decollo.

I velivoli furono inizialmente chiamati G.55AM e BM, ma ben presto questa denominazione cadde per lasciar posto a quella di G.59A o B.

L'aereo così modificato impressionò favorevolmente l'Aeronautica Militare tanto che essa rimandò in Ditta i suoi G.55 per farli ricondizionare come G.59; questo avvenne nel 1950, mentre nel 1948 avevano volato i prototipi sul campo di Guidonia.

Alla Fiat, intanto, causa nuovi ordini dalla Siria e dalla A.M.I. e l'esaurimento delle cellule pre-esistenti si decise di riaprire le catene di montaggio per la produzione di nuovi aerei. La Siria ebbe i G.59 2A e 2B armati con 4 Browning da 12,7 mentre i successivi G.59 4A consegnati montavano 4 Hispano-Suiza da 20 m.m.; invece solo pochi G.59 2A italiani erano armati e solamente con 2 armi da 12,7 m.m. Seguì la versione 3A che però rimase allo stadio di prototipo, mentre maggiore diffusione ebbero le versioni 4A e 4B con capottina a goccia la prima e a dorso di cammello la seconda.

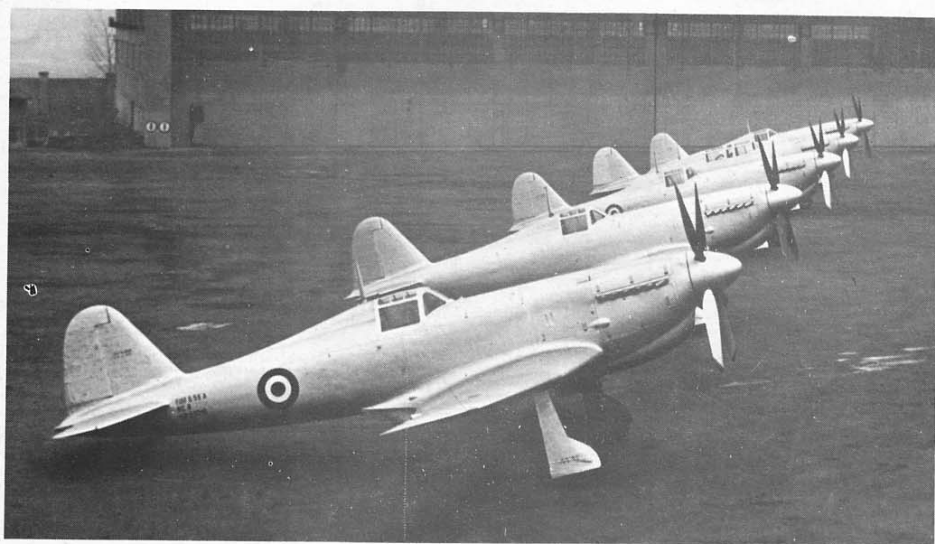
Questi G.59 avevano lo stesso armamento dei 2A per l'A.M.I. ma si potevano anche vedere esemplari con



La foto del titolo mostra un G.59-2A appartenente alla IV serie e con numero di costruzione 72 e M.M. 53263, probabilmente appena arrivato alla scuola di Lecce. (Foto A.M.I.)

Manutenzione su due FIAT G.55 della scuola di Lecce, rispettivamente un A (che differisce dalla versione bellica solo per la mancanza dell'armamento) sul retro e un B biposto in primo piano. Notare la mancanza del compasso sul carrello che comparirà nei G.59. (Foto A.M.I.)

Dettaglio di un G.55B in manutenzione a Lecce probabilmente nel 1947. L'abitacolo rimarrà immutato per il G.59-2B che tratteremo in un futuro articolo.  
(Foto A.M.I.)

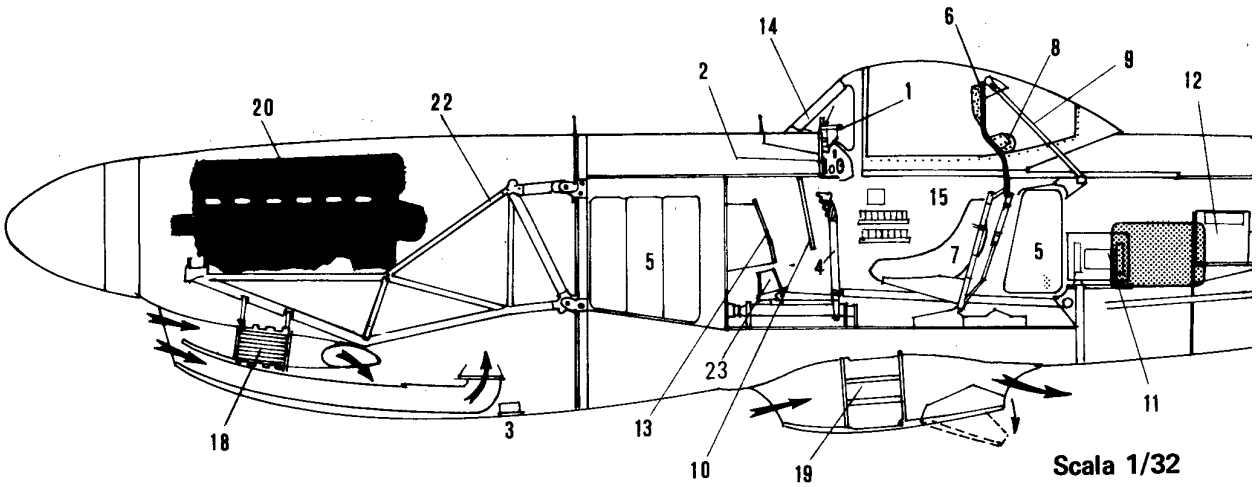


FIAT G.59A e B (in quarta posizione) appartenenti ad uno dei primi lotti di produzione. Il velivolo in primo piano ha la M.M. 53016 e, sembra, il N.C.9. Appartiene quindi alla prima serie di macchine nate come G.59 dopo la precedente ottenuta per conversione del G.55. (Foto Stranieri)



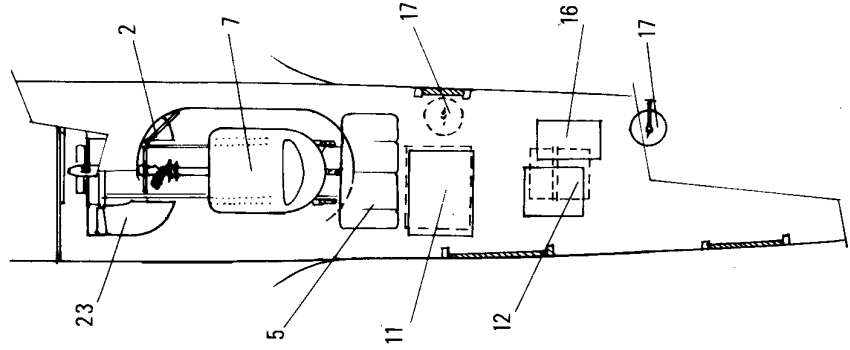
Un G.59-2A della Scuola 3° periodo di Lecce ripreso al momento del decollo nel 1951. Notare l'andamento della carenatura sul retro dell'abitacolo.  
(Foto A.M.I.)

FIAT G.59-4A



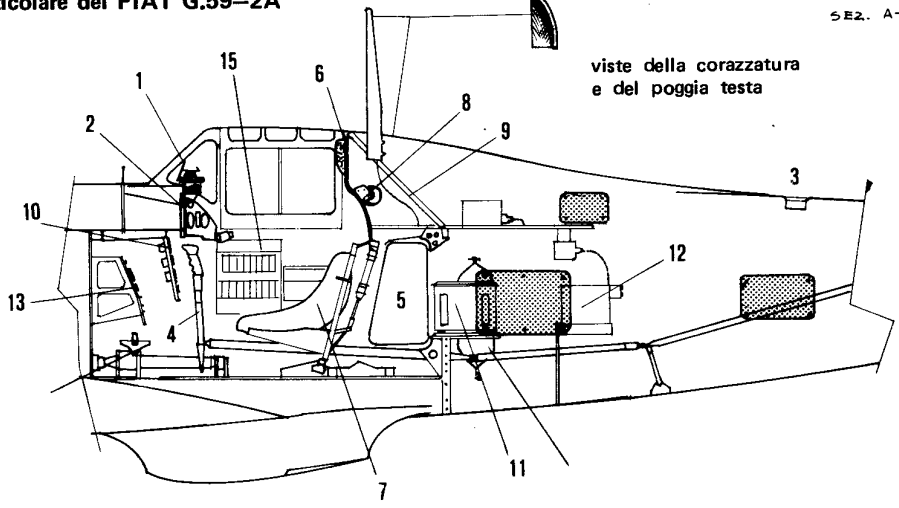
Scala 1/32

— G. 59-4A  
 - - - G. 59-2A

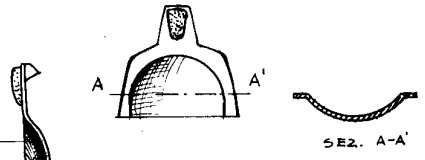


 portelli di accesso in fusoliera

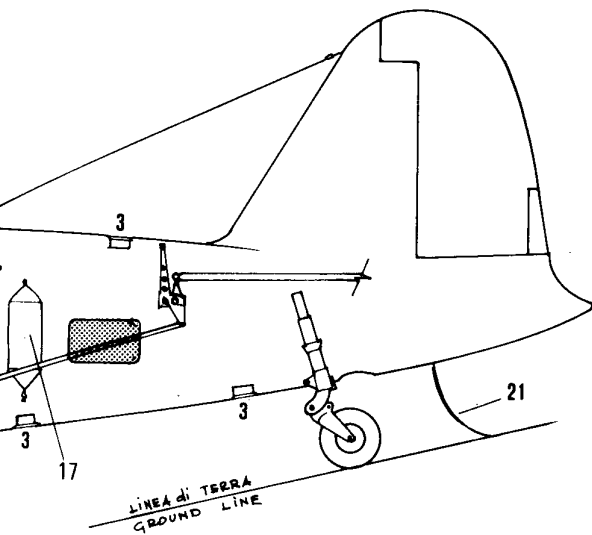
particolare del FIAT G.59-2A



viste della corazzatura e del poggia testa

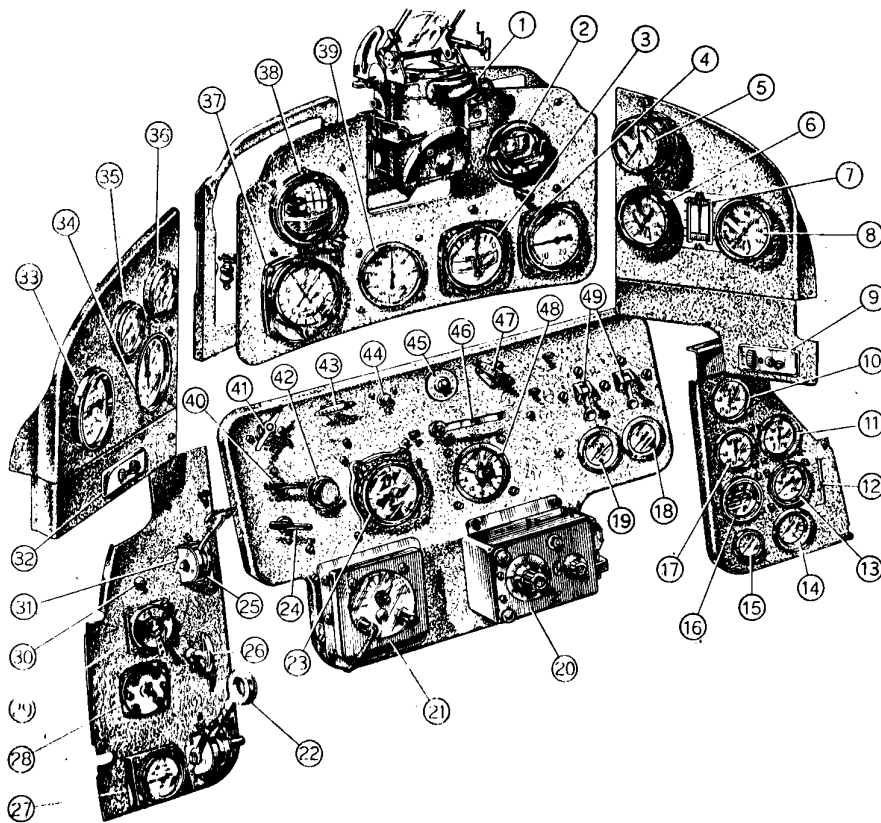


- 1 - Co
- 2 - Gi
- 3 - Sb
- 4 - Va
- 5 - Or
- 6 - Te
- 7 - Inc
- 8 - Te
- 9 - Int
- 10 - Inc
- 11 - Inc
- 12 - Inc
- 13 - Ma
- 14 - Te
- 15 - Ma
- 16 - Sp
- 17 - Inc
- 18 - Ma
- 19 - Ma
- 20 - Int
- 21 - Ric
- 22 - Co
- 23 - Bu
- 24 - Err
- 25 - Co
- 26 - Blc
- 27 - Ma
- 28 - Inc
- 29 - Co
- 30 - Pu
- 31 - Co
- 32 - Int
- 33 - Ma
- 34 - Co
- 35 - Ma
- 36 - Ma
- 37 - Alh
- 38 - Gi
- 39 - Inc
- 40 - Err
- 41 - Ri
- 42 - Po
- 43 - An
- 44 - La
- 45 - Av
- 46 - Ma
- 47 - Co
- 48 - Ac
- 49 - Ru



- 1 - collimatore
- 2 - cruscotti superiori
- 3 - luci posizione
- 4 - governale
- 5 - serbatoio carburante
- 6 - poggiatesta
- 7 - seggiolino
- 8 - dispositivo vincolo bretelle
- 9 - trespolo anti-cappottata
- 10 - pannello strumenti laterale
- 11 - radio SCR-522 (VHF)
- 12 - batteria accumulatori
- 13 - pannello strumenti centr. inf.
- 14 - parabrezza corazzato
- 15 - quadro generale impianto elett.
- 16 - alimentatore
- 17 - bombola aria compressa
- 18 - radiatore lubrificante
- 19 - radiatore refrigerante
- 20 - motore
- 21 - messa a terra velivolo
- 22 - castello motore
- 23 - pedaliera

ore San Giorgio  
 zionale Sperry-Salmoiraghi  
 metro  
 tro (salita-discesa)  
 di bordo totalizzatore  
 ometro refrigerante  
 e parz.refrig. e lubrif.  
 ometro lubrificante  
 ore per tubo Pitot  
 v.carbur.serb.centrali  
 v.carbur.serb.alare des.  
 osiz.farf.aria calda carb.  
 ro bombola ossigeno  
 ometro aria carburatore  
 ro per depressore Fimac  
 ometore ossigeno  
 v.carbur.serb.alare sin.  
 ro aria  
 ro bombola aria  
 tore per macch.fotogra.  
 e B.C.1206A (Radio Range)  
 sollevamento carrello  
 ipetitrice  
 za carrello  
 e indicat.ipersostentatori  
 o ruota di coda  
 ro press.impianto oleodinamico  
 e ottico posizione carrello  
 tori magneti  
 per segnalatore acustico  
 ipersostentatori  
 amp.spia pompe benzina  
 ro alimentazione  
 elettrico  
 ro pressione lubrificante  
 ro pressione carburante  
 da 1000 metri  
 nte OMI tipo bloccabile  
 locità:tipo Kollsman da 700 mph  
 a ipersostentatori  
 emergenza  
 motore  
 a 2a marcia compressore  
 e d'incendio  
 ii sicura armi  
 estintori  
 metro  
 travaso carb.serb.sganciabili



Cruscotto velivolo FIAT G. 59A

2 cannoni da 20 m.m., mentre i 4B, quando armati, avevano una sola arma da 20 m.m.

I G.59 di tutte le versioni avevano 2 attacchi alari per carichi di caduta fino a kg 320 complessivi oppure per 2 serbatoi ausiliari da 125 litri ciascuno.

Il Fiat G.59 fu prodotto fino al 1954 e ne furono consegnati all'A.M.I. 173 esemplari; rimase in linea in gran numero sino al 1959 ma molti continuarono a volare negli anni seguenti tanto che l'ultimo fu radiato solo nel 1968: questo ultimo, appunto, è ora conservato al Centro Recupero Velivoli Storici di Vigna di Valle e si tratta del G.59 4B m.m. 53772 N.C. 179 codice RS-25 (Reparto Sperimentale).

Circa l'impiego presso i vari reparti, esso fu principalmente destinato alle scuole di 3° periodo dove fu affiancato per un certo tempo dal P-51D MUSTANG; fu in carico ai Comandi delle Zone o Regioni Aeree, alla Squadriglia Comunicazioni S.M., a diversi Reparti operativi che lo impiegarono con compiti di addestramento e di collegamento; fu impiegato anche in acrobazia aerea in diverse manifestazioni.

**D. RENZULLI**

### Profili

I disegni che seguono illustrano vari G.59 nelle diverse versioni: qualora diversamente indicato questi velivoli vanno tutti considerati privi di armamento, dotati di attacchi alari e, escluse le versioni 2A e 2B, dotati di strisce "walk-way" su entrambe le ali; la sigla N.S.B. indica che il numero individuale in fusoliera è riportato sul bordo d'entrata alare nelle posizioni indicate dal relativo disegno.

### FIAT G.55

1 FIAT G.55A nella pulita e argentea livrea con cui volò nel dopoguerra; le armi sono state tutte eliminate ma resta il collimatore. Il G.55S recuperato nel dopo-

guerra (descrizione ne IL NOTIZIARIO Vol. 5, N. 3) conservava l'asta dell'antenna dell'impianto R.T. ed il radiogoniometro sotto la fusoliera

2 FIAT G.55B. Raro esempio con numerazione: spesso, infatti, questi aerei erano privi sia di codici che di cifre individuali; in alcuni esemplari l'antenna dell'impianto R.T. partiva da una piccola asticina posta dietro l'abitacolo; anche qui le armi sono state eliminate e carenate, come sui G.55A. E' da notare, infine, che questi motori lasciavano notevoli residui di scarico sulle superfici interessate.

### FIAT G.59

3 Prima configurazione del G.59, meglio G.55BM nel caso in esame. Notare la rassomiglianza del muso con quello dello Spit. IX; notare anche le prese d'aria sotto al muso, poi raccolte in un unico condotto bipartito; ogiva ed eliche identiche a quelle dello Spitfire IX.

4 2A - S.3/134 M.M. 53022 N.C. 14. Uno dei primi esemplari giunti a Lecce nel 1952; ogiva spiralata in nero.

5 2A - M.M. 53021, N.C. 12. Questo velivolo ha la particolarità di essere armato con due 12,7 nelle ali ed inoltre di essere stato portato in volo dal padre di un nostro Socio, l'allora Allievo Pilota Alberto Pagliarani. Questo velivolo sembra inoltre essere stato valutato presso il Centro Sperimentale di Guidogna non sappiamo se prima o dopo la sua permanenza a Lecce nel 1951. Le pale dell'elica sono in "bare metal" con le estramità in giallo. (N.S.B.)

6 4A - M.M. 53265 N.C. 74. Si tratta di un velivolo della 4ª serie, poi aggiornato alla Xª serie come si può notare dalla capottina a goccia; appartenuto alla Regione Bari, precedentemente aveva servito nella 51ª Aerobrigata come indica lo stemma sulla deriva verticale. L'ogiva è rossa. Ora è mal conservato sulla spianata dell'Abazia di S. Nazzaro.

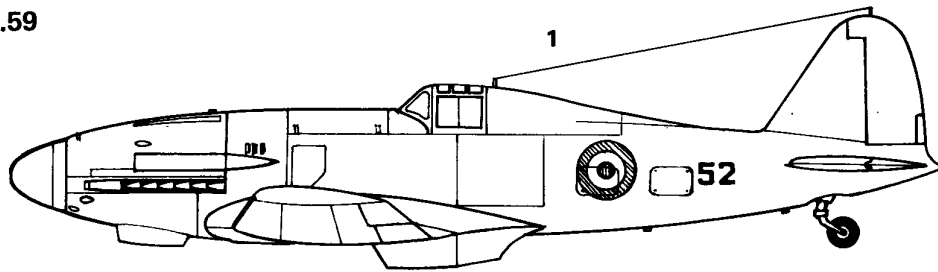


*Questa foto scattata nel 1957 presso la Scuola Caccia di Elmas è veramente interessante per l'insolita gamma eterogenea di velivoli che mostra. In primo piano osserviamo il G. 59-4A SE-18 (vedi profilo) finito oggi, dopo lunghe peripezie, all'Abazia di S. Nazzaro; seguono nell'ordine un 2B, 4B, 2B, 4B due Mustang, un C-45 ed infine sullo sfondo un C-47 dello Stato Maggiore. Vale la pena di osservare come in epoca così tarda ci siano ancora dei 2B non ricondizionati, ma con pannello antiriflesso insolito per questa versione. Alcuni velivoli hanno eliche tipo Mustang con manicotto alla base delle pale.*

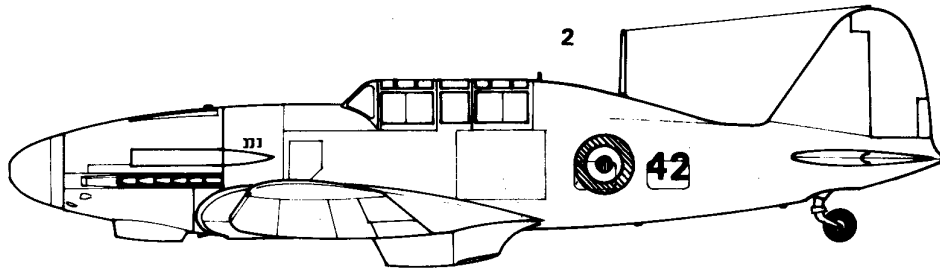
*(Foto N. Malizia)*

FIAT G.55 – G.59

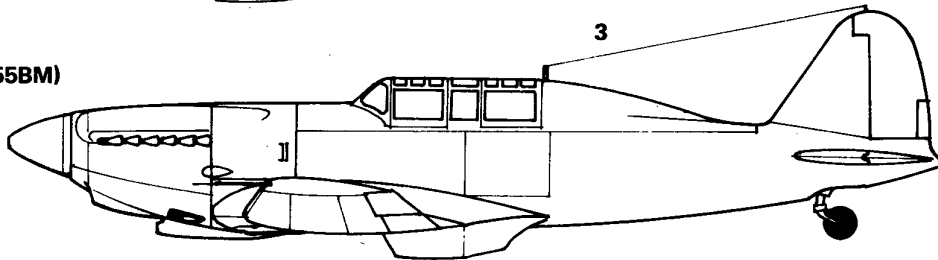
FIAT G.55A



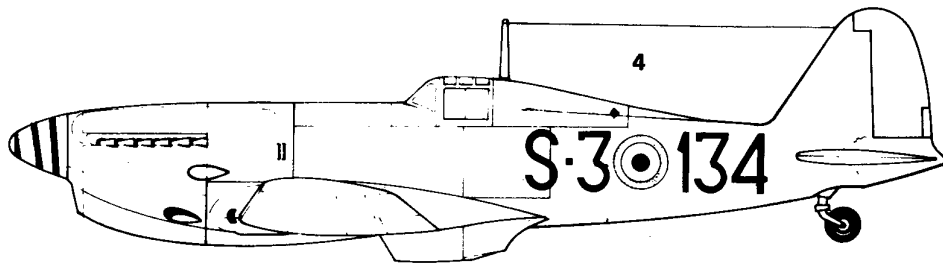
FIAT G.55B



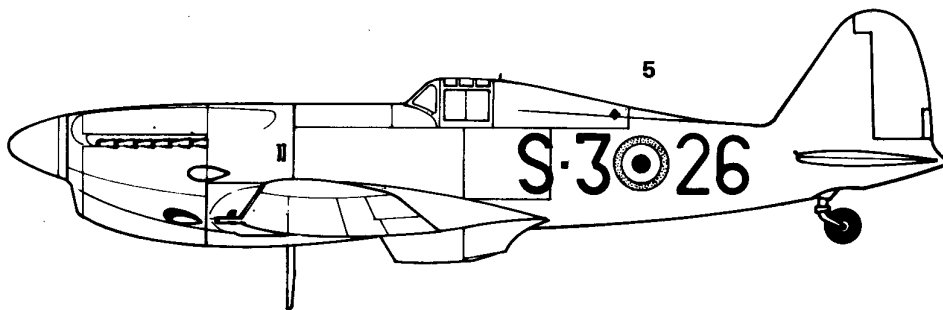
FIAT G.59 (o G.55BM)



FIAT G.59-2A  
Scuola 3° Periodo  
Lecce, 1952

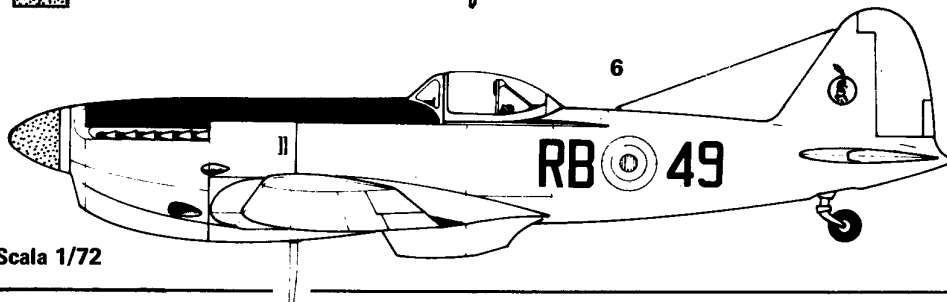


FIAT G.59-2A  
Scuola 3° Periodo  
Lecce, 1951



 rosso/red

FIAT G.59-4A  
Regione Volo Bari  
(ex 51ª A.B.)



Scala 1/72

D. Renzulli

7 4A — Esemplare della Scuola Caccia di Elmas (1956), armato con due cannoncini da 20 mm. nelle ali; l'ogiva è nera. (N.S.B.)

8 4A — Velivolo appartenuto al Magg. Mascellani, dipinto in rosso nella parte posteriore; sotto la tinta si intravede la coccarda; il distintivo sul timone verticale è quello della 51ª Aerobrigata. Manifestazione Aerea di Modena, giugno 1956.

9 4A — M.M. 53526 N.C. 131. Appartenuto alla Regione Roma, era armato con 2x20 mm. la cui carenatura era dipinta in rosso; ogiva di colore verde bandiera. Attualmente si trova alla Città della Domenica a Perugia. (N.S.B.)

10 4A — M.M. N.C. . Questo aereo era in carico al Reparto Sperimentale di Pratica di Mare sul finire degli anni '60; sull'impennaggio verticale vi è lo stemma del reparto. L'ogiva è in blu cobalto.

11 4A — M.M. 53509 N.C. 107. Si tratta di un velivolo della VI Serie armato con due mitragliere da 20 mm. basato a Cagliari Elmas nel 1957. Ogiva verde bandiera.

#### Note sulla conversione

Per ottenere una delle versioni del G.59 si può ricorrere al kit della Model Market: tuttavia bisogna dire che per i meno abili l'operazione si presenta difficile causa il cattivo stampaggio del muso; si può però utilizzare parte di questo kit e cioè il condotto d'aria inferiore e le capottine, volendo anche la parte superiore della fusoliera per i 4A e 4B; non volendola utilizzare, invece, si può realizzare questa parte con vari strati di plasticard.

Per il muso la conversione (\*) realizzata da E. Dalla Torre prevedeva l'uso del muso di un Dewoitine D.520, ora però è preferibile impiegare quello di una Spit. Mk. IX della Matchbox molto più facilmente adat-

tabile alla fusoliera del G.59. Per tagliare i due musi (G.59 e Spit.) e calcolare le misure potete rifarvi alle istruzioni contenute nel kit della Model Market. Quindi si dovranno realizzare le bugnature sul cofano motore in corrispondenza dei banchi dei cilindri e per questo rifatevi alla vista frontale e alle foto. Queste bugnature si possono realizzare con dello stucco o prendendo quelle di un vecchio Spitfire Mk. XIV della Frog. Per le altre componenti si possono utilizzare: ogiva (P-51D Airfix o Matchbox), elica della versione K del P-51 Airfix, scarichi motore sempre dal "Mustang" Airfix.

Per la realizzazione del trespolo anti-capottata rifatevi alla relativa foto utilizzando dello sprue filato. Per le varie luci di posizione si può prendere un bastoncino di sprue trasparente, tagliarlo a cilindretti e adattarlo nei fori precedentemente praticati; a lavoro ultimato date una mano di trasparente lucido.

Chi volesse riprodurre parte delle apparecchiature sistemate in fusoliera può aprire i relativi portelli di accesso e realizzare questi ultimi in lamierino ricavato dai piatti d'alluminio per uso cucina normalmente in commercio.

Per un buon lavoro generale sul modello consiglieri di sfinare i bordi di uscita delle ali e dei piani di coda con carta vetro N.ro 1 e poi rifinire con limetta e carta abrasiva finissima. Inoltre alcune pannellature si potrebbero realizzare incollando, prima della verniciatura, della carta stagnola, il che consente di rifare anche parte delle bullonature con una punta di spillo.

Ricordatevi di applicare i "compassi" alle gambe del carrello principale. Gli interni erano normalmente verniciati in "grigio medio" secondo la definizione A.M.I., esclusi i pannelli strumenti in nero satinato.

Questi velivoli, come la quasi totalità dei nostri aerei nel dopoguerra, erano dipinti in alluminio per cui si dovrà utilizzare una miscela di argento (barattolino comprato dal ferramenta) e bianco opaco (40%).

Per la decals si consigliano i trasferibili del foglio ITALTRANSFER ITS 13 (numeri e lettere) appositamente

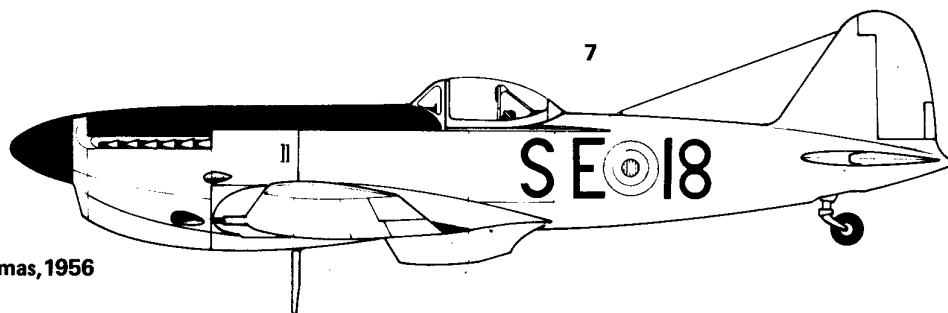
(\*) — vedi *Il Notiziario—IPMS Vol.5, No.3.*



Vista laterale dello stesso velivolo del quale altrove è mostrato il dettaglio del muso. Il codice FT dovrebbe indicare la denominazione NATO Fighter Training. Notare la variante del pannello antiriflesso che scende fino agli scarichi motore e i caratteri giapponesi davanti il timone di quota. La protuberanza dietro il ruotino di coda potrebbe essere un dispositivo per il rimorchio di bersagli. (Foto P. Borgonovi)



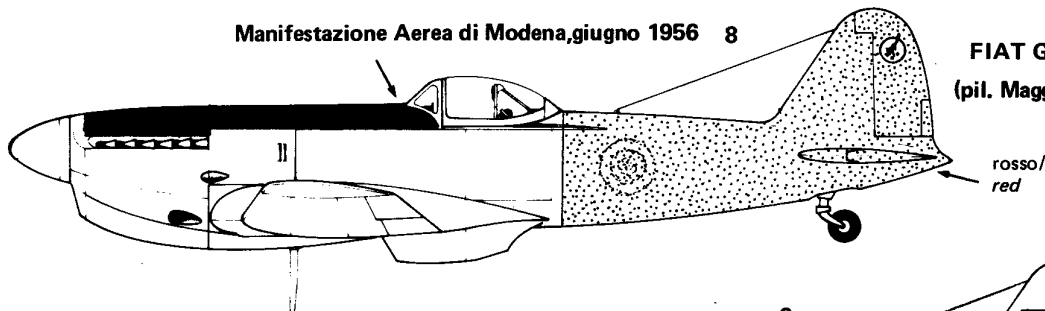
FIAT G. 59-4A



FIAT G.59-4A

Scuola Caccia di Elmas, 1956

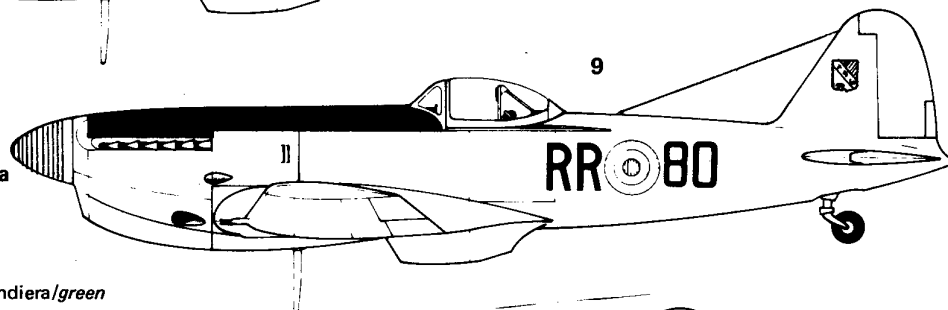
Manifestazione Aerea di Modena, giugno 1956 8



FIAT G.59-4A  
(pil. Magg. Mascellani)


FIAT G.59-4A

Regione Volo Roma

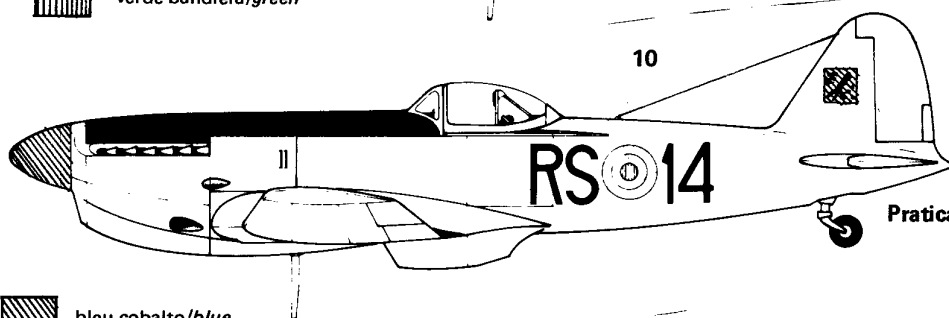


 verde bandiera/green

FIAT G.59-4A  
Reparto Sperimentale

 bleu cobalto/blue

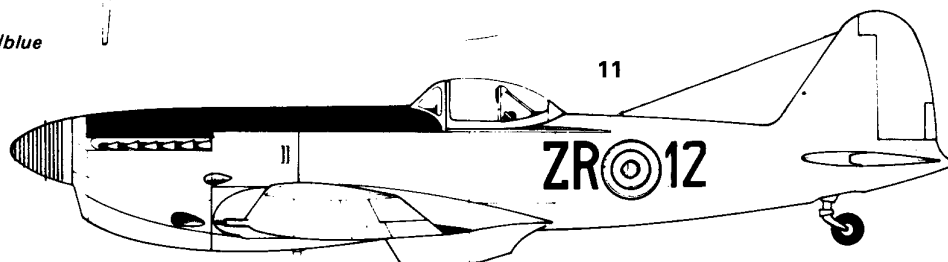
10



Pratica di Mare, 1965-70

FIAT G.59-4A  
Zona Roma

11



D. Renzulli

Scala 1/72

mente realizzato per i G.59 e per diversi altri velivoli del nostro dopoguerra. A proposito di questo foglio qualcuno avrà notato o noterà la mancanza di matricole: questo (dato che il foglio è opera del sottoscritto) è dovuto alla scarsa elasticità mentale di chi (un elemento al di fuori del nostro giro) a suo tempo, montò per la riproduzione le varie cifre che componevano il foglio lasciando fuori l'insieme delle matricole e numeri di costruzione.

Spero però vivamente, di poter inserire queste in un prossimo foglio sul dopo-guerra italiano.

Avrete già notato inoltre la mancanza dei G.59 biposto: di questi parleremo in un prossimo numero data la mancanza di spazio e per non "appesantire" troppo questo numero del Notiziario. Nella seconda parte, poi, pubblicheremo il trittico del G.59 in scala 1/50.

D. RENZULLI

## UNA NOVITÀ ITALIANA: IL FIAT 3000 MOD. 21

Una gradita sorpresa per i modellisti è stata l'uscita, a cura della Storia dei Corazzati della Fratelli Fabbri Editori, del modello in scala 1/35 del primo carro italiano prodotto in serie, appunto il Fiat mod. 21.

Esso riproduce fedelmente la prima versione a longherone corto e ruota motrice a razze ma è privo di tutto ciò che fu aggiunto in sede operativa e cioè non solo delle maniglie laterali presso gli scarichi e della scure, badile e leva ferrata facili ad aggiungersi con le foto alla mano, ma purtroppo anche delle catene di traino e dei relativi ganci di supporto fissati alla coda.



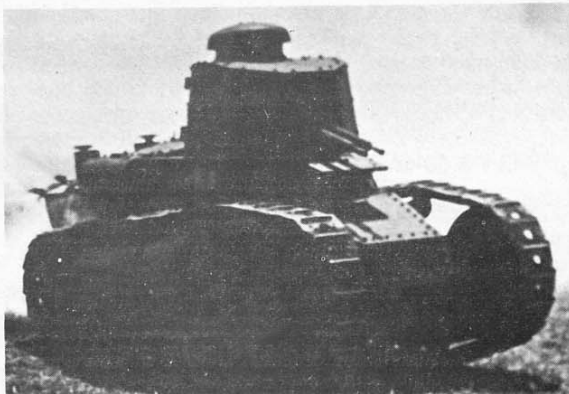
In questa immagine di due FIAT 3000/21 catturati in Albania al momento dell'occupazione si possono notare la ruota motrice a razze (come nel kit) e il longherone corto tipici delle prime versioni. Si osservino anche l'esatta configurazione di uno dei martinetti e le cinghie che sostenevano alcuni attrezzi.

(Foto B. Benvenuti)



Carri FIAT 3000/21 con armamento SIA fotografati in epoca anteriore al 1937. La placca ovale sopra le mitragliatrici porta il marchio FIAT. Quello in primo piano è il 3° carro del 2° plotone (distintivi sulla torretta) in forza alla 2ª compagnia del 2° battaglione.

(Foto B. Benvenuti)



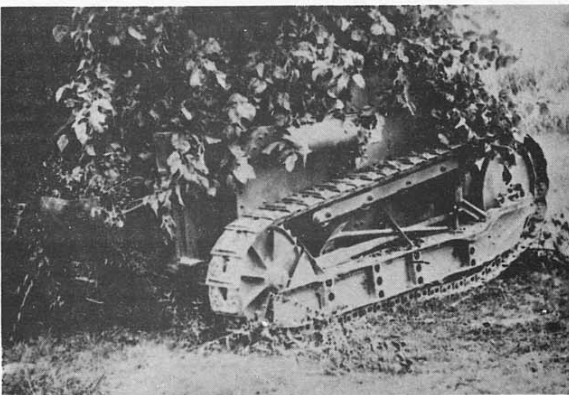
Carro Mod. 21 modificato per l'impiego nebbiogeno le cui apparecchiature sono state sistemate sulle fiancate - Roma, 1935.

(Foto B. Benvenuti)

L'unico difetto di rilievo è costituito dall'eccessivo spessore della corazzatura superiore della torretta, da ridursi il più possibile in modo da raggiungere almeno 1/2 mm. I martinetti sono un sol pezzo con le fiancate della coda e risultano privi di particolari internamente, oltre che un po' troppo stretti. Chi non se la sente di staccarli e ricostruirli di un mm più spessi, può rimediare continuando dalla parte interna le due modanature già presenti sui 3 lati (aggiungendo una barretta di plasticard), sostituendo con un pezzetto di plastica 3,5 x 3,5 mm la suola di appoggio superiore e naturalmente aggiungendo in corrispondenza del foro della manovella, un dischetto di 3 mm circa di  $\emptyset$  ed altro circa 2 mm, su cui, dopo averlo privato del piccolo perno, incollare la manovella stessa.

E' da lamentare che, in sede di stampaggio, il cofano motore sia uscito leggermente deformato. I più abili potranno ricostruirlo meno ammaccato con del plasticard.

Invece, le 2 mitragliatrici SIA che costituivano l'armamento dei mod. 21 (e per un breve periodo anche dei 30) devono essere scartate perchè sproporzionate. Vanno rifatte utilizzando due elementi tronco-conici da 3 mm di lunghezza e 1 mm di  $\emptyset$  di base, 2 cilindretti del  $\emptyset$  di 1,5 mm e della lunghezza di 10,5 (le cui alette di raffreddamento si ottengono ruotando il



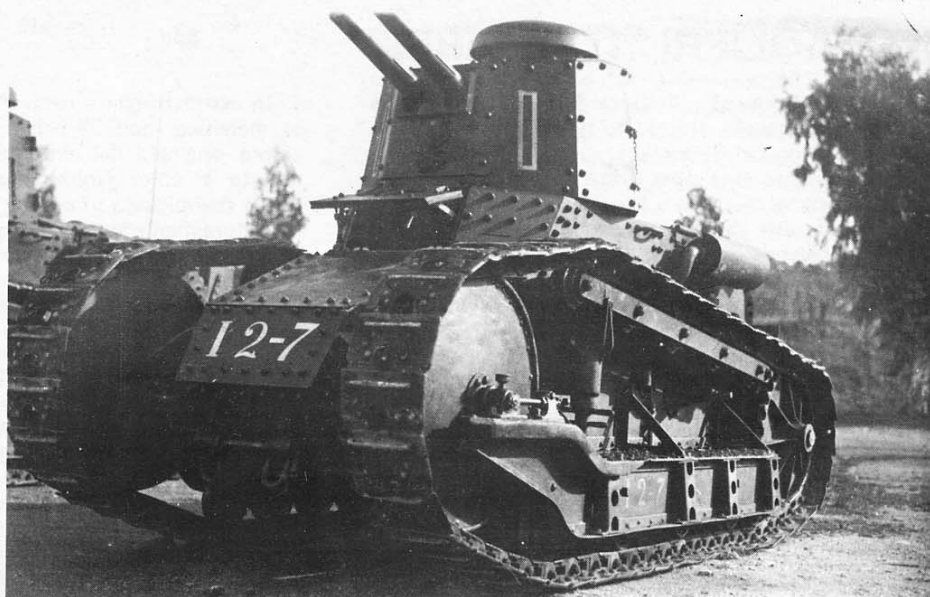
Questa immagine scattata nel corso di esercitazioni prima dello scoppio delle ostilità mostra un Mod. 21 con longherone modificato e, in particolare, la disposizione degli attrezzi (ben riconoscibile la pala) incastrati lungo i supporti del longherone.

(Foto B. Benvenuti)

Un Mod. 21 modificato allo standard successivo mediante il longherone rinforzato e la sostituzione delle armi SIA con quelle FIAT che sono passate alla parte superiore della torretta. La barra delineata in bianco lo identifica come il 1° carro del 2° plotone della 2ª compagnia. La numerazione frontale indica: 1° battaglione, 2° compagnia, 7° carro. Sotto le mitragliatrici compaiono i distintivi della FIAT e quello della Fanteria Carrista. Una trattazione molto completa di questo mezzo è contenuta nel Vol. 1 della collana Fronte Terra, Ed. Bizzarri.

In basso sempre un Mod. 21 modificato ripreso in Albania nel 1940-41. Notare la posizione della targa e la colorazione in bianco della cupola sopra la torretta.

(Foto B. Benvenuti)



pezzo tra un foglio piegato di grossa carta smeriglio) ed infine di due cilindretti di diametro minore per infilare (tranne che per l'ultimo mm) le canne nelle sedi.

Occorre infine aggiungere (tagliando a pezzi sotili un elemento di plastica stirata del Ø di 1 mm) i perni dei rulli di rinvio e della loro articolazione.

Ed ora passiamo alla colorazione. Senza dubbio, il primo esemplare (senza maniglie presso gli scarichi) era grigio verde (Humbrol matt 30). I primi esemplari erano però mimetizzati, come attesa foto del RE 62 A pubblicata sull'Enciclopedia Militare alla voce Carro Armato (un mezzo a longherone corto, con maniglia). La chiazzatura, a contorni netti, era probabilmente a 3 colori (oliva HB 1, verde marcio LT1 Molak e marrone HF 6).

I distintivi del 62 erano 1 (1° btg.) 2 (2° cp.) 4 (4° carro), riportati sulla prua, sulle fiancate dello scafo e sotto il piccone posteriormente. In torretta vi erano i

contrasegni (sempre in bianco) del 2° carro del 1° plotone: 4 doppie barre bianche di mm 7,5 x 2,5, sui 4 lati della torretta.

Le decals, de "La Decalcomania di Milano" causa alcuni errori, sono pressochè inservibili. Solo i numeri si salvano anche se mancano del puntino di separazione, ma ne occorre un'altra serie per la piastra posteriore. La targa, dalla R con le gambe troppo lunghe e (horribile dictu) con o e To in nero anzichè in rosso, va completata aggiungendo il 62 mediante trasferibili NERI da 3 mm di altezza. Le otto barre occorre prepararle personalmente o spruzzarle mediante mascherina (meglio).

Il kit si presta a diverse conversioni (M 21 modificato, M 21 radio) e, con un po' di lavoro, in M 30 armato di cannone. Ma ne parleremo in altra occasione.

N. PIGNATO



## BERSAGLIERI "ITALAEREI"

Dopo i paracadutisti, l'Italaerei ha riservato un'altra scatola di montaggio ai soldati italiani, scegliendo il prestigioso corpo dei Bersaglieri.

L'aver ricevuto una delle prime stampate del kit ci offre l'occasione di passare brevemente in rassegna le uniformi indossate durante la seconda guerra mondiale da questo celebre corpo, oggi interamente corazzato, con particolare riguardo a quelle dei reparti che si batterono valorosamente in Africa Settentrionale, in Tunisia ed in Sicilia dal 1941 al 1943.

I bersaglieri raggiunsero l'Africa in tenuta grigio-verde, con il casco coloniale su cui era fissato il caratteristico piumetto. L'uniforme era in panno del colore H. Matt 30, la camicia senza cravatta (colore HG 1 piuttosto schiarito), i gambali e gli stivaletti in cuoio annerito.

L'armamento, costituito dal moschetto mod. 91 o 91/38 con baionetta ripiegabile, era però in via di sostituzione con il mitra Berretta mod. 38A, provvisoriamente distribuito ai soli ufficiali inferiori, che tuttavia conservavano la pistola Berretta mod. 34.

Per il corpo erano adottate particolari "gibernette di cuoio grigio per ciclisti" che si portavano infilate nel cinturino e non erano sorrette (come le normali gibernette mod. 1907 della fanteria) da cinghie per cartuccera.

Una volta giunti in Libia, i bersaglieri ricevettero l'uniforme coloniale in tela kaki, costituita da una giubba a 4 tasche sovrapposta con cinturino e maniche a polsino e dai relativi pantaloni. Gli ufficiali invece indossarono la cosiddetta "sahariana". Il copricapo era il fez rosso con fiocco azzurro per i militari di truppa, mentre gli ufficiali portavano il "berretto di tela coloniale con visiera per le truppe in A.S."



*Siamo ben lontani dall'ambiente coloniale! Per l'esattezza questo gruppo di allievi ufficiali dei bersaglieri è stato fotografato a Paderno (Bologna) nel Febbraio del 1942. Sono ben evidenti le gibernette di cui si parla nel testo e il moschetto mod. 91.*

In combattimento veniva indossato da tutti l'elmetto metallico mod. 33 con il caratteristico piumetto. Il colore originale dell'elmetto in parola veniva talvolta mutato in color sabbia, coprendo anche il fregio del corpo stampigliato in nero.

Naturalmente tutti i bersaglieri recavano, sul colletto della giubba, le tradizionali fiamme cremisi con le stellette.

Il kit riproduce un gruppo costituito da un ufficiale, due graduati o sottufficiali e tre bersaglieri in uniforme coloniale.

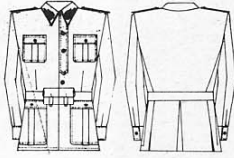
L'ufficiale indossa una sahariana (da modificare leggermente sul dorso) e impugna la pistola. Occorre modificare la fondina in posizione di apertura ed aggiungere la borraccia provvista dalla scatola di montaggio oppure sostituirla con un portacarte.

Vi è poi una figura in divisa grigio-verde, con fasce



*In alternativa a quella discussa nel testo, questa foto mostra l'uniforme normale o metropolitana in uso poco prima dell'inizio della 2ª Guerra Mondiale. Sono ben evidenti gli stivaletti.*

*(Foto N. Pignato)*



Uniforme tipo sahariana impiegata in A.S.

gambiere e che lancia una bomba a mano mentre con la sinistra impugna un moschetto. I gradi sulle maniche vanno leggermente abbassati nello spessore. Naturalmente, deve indossare l'elmetto. Così come si presenta, raffigura però un fante e non un bersagliere.

Un bersagliere (in quanto indossa i caratteristici gambali) è senz'altro quello con il moschetto con la baionetta inastata, e conviene dipingerne l'uniforme in kaki (Molak LT 1): se fosse grigio-verde, le maniche non potrebbero essere rimboccate.

Le altre figure rappresentano militari in camicia con le maniche rimboccate e calzoncini corti (verosimilmente ricavati tagliando quelli lunghi, in quanto il nostro Esercito non contemplava la fornitura di tali capi

di vestiario). Quella con il fez, invece, è particolarmente interessante in quanto può essere utilizzata per ricavare un Volontario del Gruppo Btg. "GG.FF.", per intenderci quelli che si batterono valorosamente a Bir el Gobi nell'autunno del 1941, inquadrati da ufficiali dei bersagliere. Essi portavano il fez nero, come gli arditi della 1ª mondiale. La figura manca delle giberne, che si possano però aggiungere facilmente. E' da rilevare che uno dei bersagliere in maniche di camicia ha 4 giberne invece di due, e il cinturino che le reggeva, che conviene eliminare.

Circa la colorazione, si può consigliare: per le giberne e cinturini in cuoio grigio, il "Field Grey HM 6", per l'elmetto il Molak LT-5, per zaini e tascapani, nonché cinghie per boracce, il Khaki Drill HM 8.

Per ciò che riguarda le scarpe, erano in cuoio annerito o naturale. I gambali neri per la truppa e marrone per gli ufficiali, come il cinturone con spallaccio e fondina. La bomba a mano va dipinta la metà superiore in nero e quella inferiore in rosso.

Possiamo osservare che lo stampaggio è abbastanza preciso e le riproduzioni delle armi sono addirittura perfette. Solo il casco coloniale ha la cupoletta di aereazione un po' troppo annegata e i piumetti sono un po' troppo... spennacchiati.

N. PIGNATO

## PRECISAZIONI SUI FIAT CR 42LW

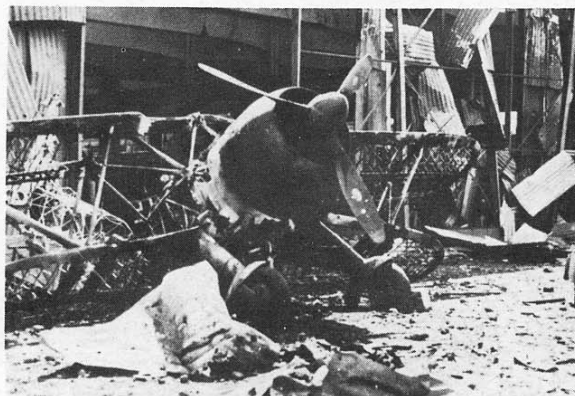
Vogliate scusarci se ancora una volta torniamo sull'argomento (vedi Notiziario Vol. 8 n. 1), ma alcuni disguidi ci hanno costretto a queste aggiunte e precisazioni, infatti chi avrà iniziato la costruzione del modello si sarà trovato di fronte a discordanze fra il testo, i profili ed il particolare ingrandito degli scarichi parafiamma. Innanzitutto dobbiamo dire che il testo è stato scritto basandosi su alcuni reperti fotografici, il particolare illustrante i tubi parafiamma è stato invece ricavato da disegni originali rintracciati successivamente; questo ritrovamento ha dimostrato che in fase di realizzazione vennero apportate notevoli modifiche, sintetizzando: le staffe di supporto dei parafiamma erano tre, come si può vedere nel particolare, la terza era però costituita da tre elementi, come descritto nel testo ed illustrato sui profili. Le fessure di scarico sui disegni originali erano disposte su quattro file intersecate composte rispettivamente, partendo dall'alto, di cinque, sette, cinque e sette elementi; dall'esame dei documenti fotografici in nostro possesso possiamo sicuramente affermare che nella realizzazione pratica gli elementi vennero invece disposti su quattro file di sei, come sui profili. Causa una svista in fase di stampa è pure stato omesso nell'articolo un altro particolare, e cioè la mancanza nel kit della Revell di due montanti ala-fusoliera, precisamente la coppia a V rovescio posta obliquamente subito dietro quella anteriore, come si potrà chiaramente osservare nella foto pubblicata, più eloquente di qualsiasi altra spiegazione. Le foto da cui è stato tratto l'articolo ed i profili non abbiamo potuto divulgarle per non violare precise disposizioni del possessore, cogliamo invece l'occasione per pubblicare alcune foto gentilmente forniteci dal Centro Storico Fiat, riprese dopo il bombardamento dell'Aeritalia effettuato il 25/4/1944.

P. MONCALVO

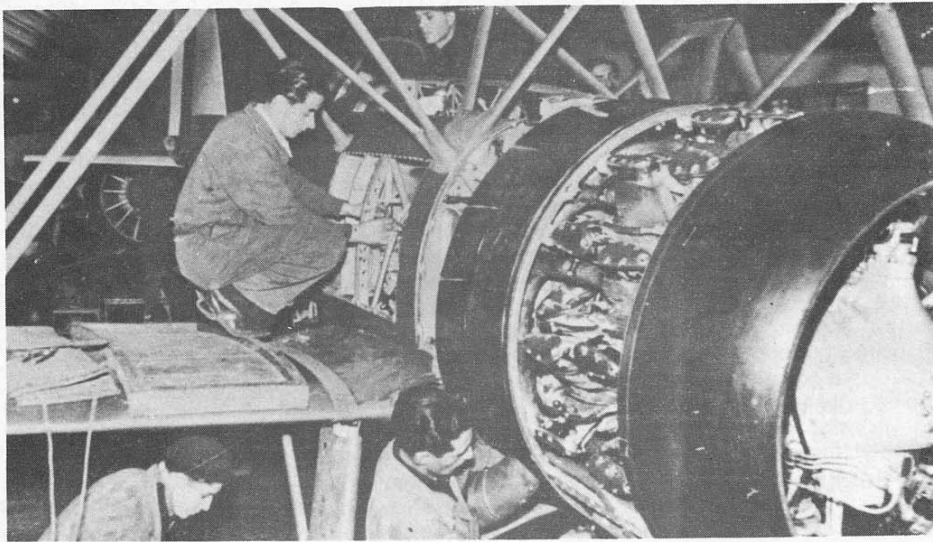
Foto del Centro Storico FIAT.



Questo particolare ci permette di vedere chiaramente l'ogiva coprimozzo, la presa d'aria di tipo tropicale ed una ruota; la mimetica a macchie si estende alle superfici inferiori.

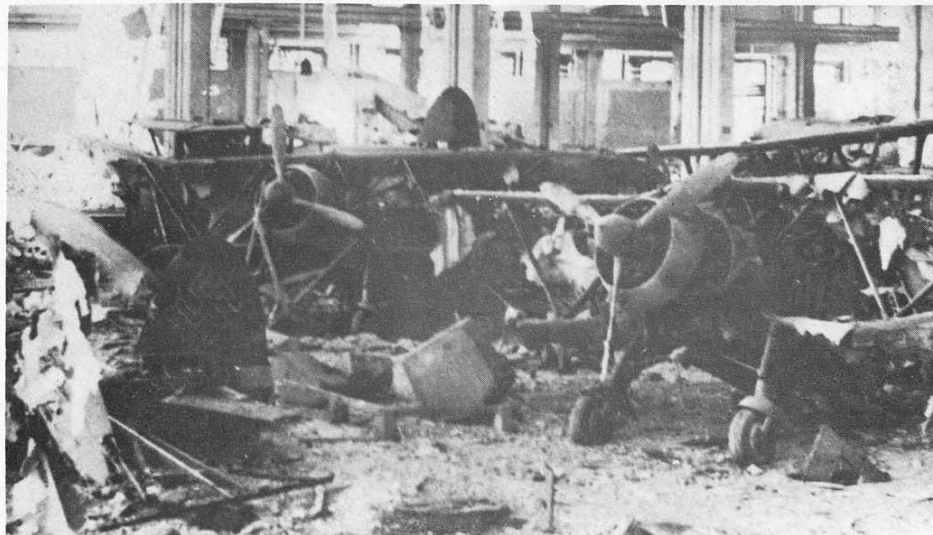
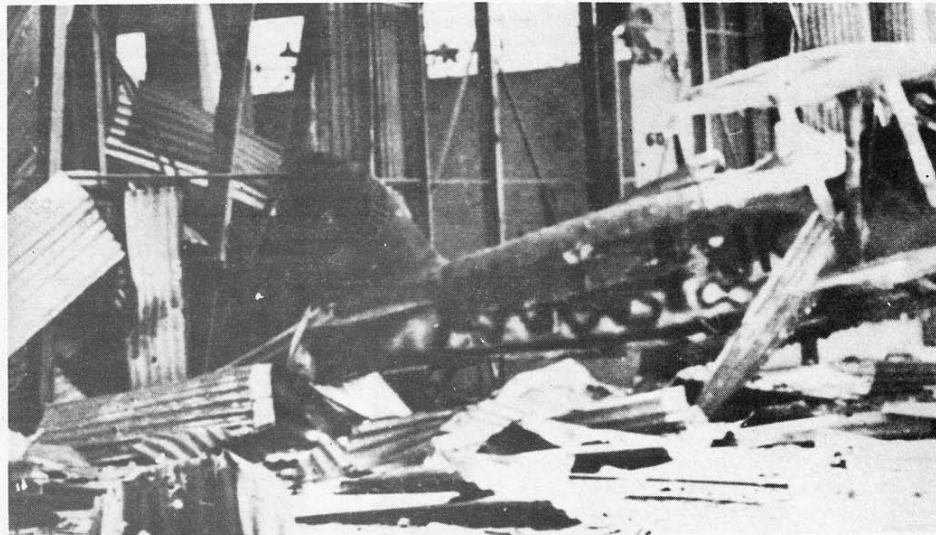


Triste fine di un CR 42LW distrutto prima della consegna.



*In questa immagine che mostra la fase finale della catena di montaggio dei CR. 42LW a Torino, sono chiaramente visibili i due montanti posteriori ala-fusoliera, a "V" rovescio, mancanti nel kit Revell e di cui si accenna nel testo.*

*Sebbene la foto sia alquanto scadente, si può notare il numero di codice (JK) e l'antenna posta dietro l'abitacolo. Notare il particolare andamento "serpiforme" della mimetica nella parte inferiore della fusoliera.*



*Un'altra immagine che mostra i capannoni dell'Aeritalia danneggiati dai bombardamenti. L'esemplare in primo piano stranamente è munito di presa d'aria di tipo normale, mentre sulla coda di quello a sinistra la svastica è dimensionalmente fuori standard.*

# L'UNIFORME DEI PARACADUTISTI, 1943-45 - 2ª PARTE

ERRATA CORRIGE

Nel precedente articolo comparso sul n. 8/2 siamo purtroppo incorsi in diversi errori sia tipografici che di nostra interpretazione; a questo si deve aggiungere il fatto che l'autorevole intervento dell'amico Nino Arena ha permesso di inquadrare più correttamente alcuni aspetti. Da qui la lunga serie di correzioni o precisazioni che segue:

- 1) Pag. 28, didascalia della seconda foto. L'uniforme che indossa il capitano a sinistra non è grigia, ma grigio-verde. La provenienza della foto è E. Sala e non E. Sogno.
- 2) Pag. 30, disegno n. 5. Leggere: cravatta bleu scuro e camicia azzurro chiaro.
- 3) Pag. 30, didascalia della prima foto. Notare il paracadute ausiliario in posizione ventrale che serviva per la discesa dell'equipaggiamento, in particolare esplosivi, in maniera indipendente ma sotto controllo tramite fune dell'incursore. Anche in questo caso leggere E. Sala al posto di E. Sogno.
- 4) Pag. 30, foto in basso. Il mistero è stato così risolto da N. Arena: si tratta di elementi del I Battaglione d'Assalto. Riattatori "Loreto" del Reggimento Duca d'Aosta, cioè un reparto costituito dalla Regia Aeronautica per la progettata invasione di Malta; il Btg. ADRA è invece successivo (campagna di Tunisia). Le mostrine sono celeste chiaro su uniforme grigio azzurro; si può inoltre notare il distintivo di volontario di guerra. L'elmetto è cecoslovacco, giunto in Italia come preda bellica.
- 5) Pag. 31, le foto sono state invertite rispetto alle didascalie. Aggiungiamo che quella a sinistra mostra elementi del Battaglione Nuotatori Paracadutisti della X Mas in Romagna; quella a destra è stata scattata sul campo di Venegono.

## REGNO DEL SUD (1943-45)

### Premesse

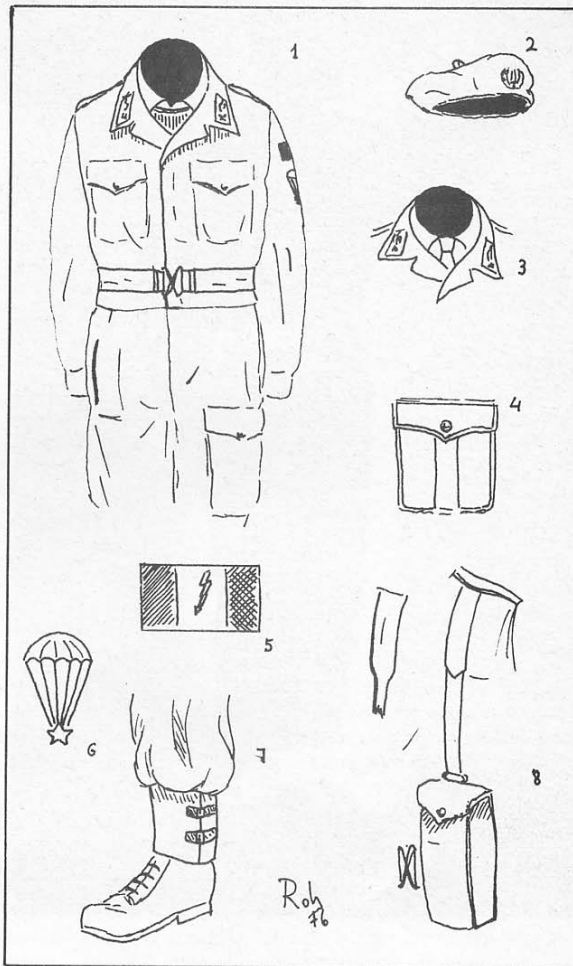
I paracadutisti del Regno del Sud furono impiegati in diverse azioni di primaria importanza, come le conquiste di alcuni punti strategico-tattici intorno a Cassino (Es.: Monte S. Michele) o l'occupazione di importanti centri dell'Italia centro-settentrionale, come Chieti, Filottrano o Grizzano. A Filottrano il 184° reggimento della divisione "Nembo" (XIV-XIII battaglione) si copri di gloria riuscendo a conquistare il paese dopo due giorni di accaniti combattimenti.

La divisione "Nembo" venne disciolta alla fine dell'estate 1944 e al suo posto sorse il Gruppo di Combattimento "Folgore", il quale continuò a operare nell'Italia Settentrionale sino alla fine della guerra.

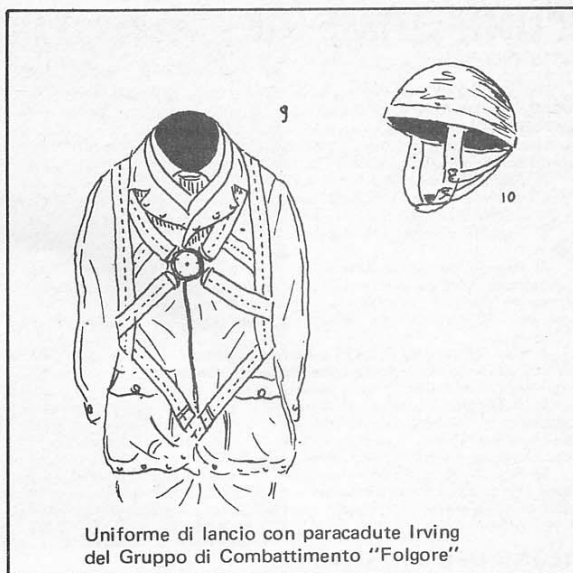
### L'uniforme

#### A) Paracadutista del Gruppo di Combattimento "Folgore" in uniforme da campagna

Giubba di tipo britannico color cachi medio recante mostrine e distintivi propri dell'Arma dei Paracadutisti. Cintura color avana chiaro o grigio-biancastro con fibbia in ottone. Camicia cachi chiaro con maglioncino dello stesso colore o con cravatta cachi medio o chiaro (3). Basco cachi medio (2) recante I) il fregio dell'Arma cucito in stoffa giallo-oro o nera II) stellette indicanti il grado (per gli ufficiali). Tasche pettorali di diverso tipo con o senza pattine centrali (4). Pantaloni cachi medio con grande tasca sulla sinistra, spesso chiusa da un bottone visibile dall'esterno, e tasca semplice sulla destra. Ghette di color grigio-biancastro, chiuse da laccetti di cuoio marrone (7). Buffetterie in canapa di color grigio-biancastro o avana chiaro (8). Calzature generalmente in cui verniciato (nero). Le mostrine restano inalterate. Presenza sul braccio sinistro di uno speciale distintivo tricolore (5) recante il fregio caratteristico del Gruppo di combattimento (Folgore rossa) e di un paracadute in filo dorato spesso sovrastante una stella (lancio di guerra). Verso la fine del 1944 e l'inizio del 1945 i gradi, regolarmente presenti sull'estremità delle maniche dal 1934, vennero spostati sulle contropalline e presentarono stellette dorate anziché d'argento (Questa operazione interessò tutti i reparti dell'esercito).



Umberto di Savoia a colloquio con un generale della Folgore durante una visita al fronte sull'Appennino Tosco-Emiliano. Sul braccio del generale si intravede la folgore sul campo bianco del tricolore.  
(Foto da Storia Illustrata)



Uniforme di lancio con paracadute Irving del Gruppo di Combattimento "Folgore"

Paracadutista del Gruppo di Combattimento "Folgore" in uniforme da campagna. Il disegno è tratto dall'opera "I Paracadutisti" di Nino Arena, edizioni STEM - Mucchi. Tutti i disegni pubblicati nel libro sono disponibili sotto forma di raccolta di cartoline (24) che illustrano l'evoluzione dell'uniforme dei paracadutisti dal nascere della specialità fino ai nostri giorni. La raccolta può essere ordinata all'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia, Viale delle Milizie 5V inviando L. 1000 sul c/c postale n. 32553000.

**B) Tenuta di lancio (Operazione H1-Aprile 1945)**

Trequarti di tipo britannico color grigio medio o scuro, indossato sopra la normale uniforme da campagna. Elmetto britannico A.T.MK I di color cachi chiaro o marrone scuro (oppure ancora grigio ardesia, secondo altre fonti) recante un soggolo verdastro di cuoio o di canapa. Cinghie in canapa biancastra con fibbia in alluminio opaco. Paracadute Irving con copertina in stoffa verde cachi o biancastro(?)

**R. De Simone**



Paracadutista del Gruppo di Combattimento "Folgore" in tenuta da lancio con paracadute Irving di cui si può notare la caratteristica manopola tonda per lo sgancio. Il trequarti di foggia britannica indossato sopra l'uniforme è di color grigio.

(Da "I Paracadutisti" di N. Arena.)

**BIBLIOGRAFIA**

Uniformi militari italiane - Del Giudice Quadrante  
Rivista Militare  
I Paracadutisti - Nino Arena



# PANZER KpFw V PANTHER

Il Panzer KpFw VPanther è un carro armato che non ha bisogno di presentazioni, tutti lo conoscono come il miglior carro medio della 2ª Guerra Mondiale dallo sterminato ed infallibile cannone e come immancabile traguardo per ogni modellista che si rispetti.

Il mio articolo, senza nessuna grande pretesa, intende trattare della scatola di montaggio Tamiya in scala 1/35 che ci permette di realizzare questo famoso mezzo corazzato.

Il Panther che è offerto dalla scatola Tamiya è la versione Ausf A, versione di mezzo che seguì la prima detta D e che fu a sua volta seguita da un'ultima versione denominata G.

La scatola non è certo una delle migliori, infatti è abbastanza vecchia ma, fortunatamente le misure principali sono ben rispettate e gli errori sono facilmente correggibili senza lunghe o difficili modifiche.

Passiamo ora alla descrizione delle modifiche:

## Torretta

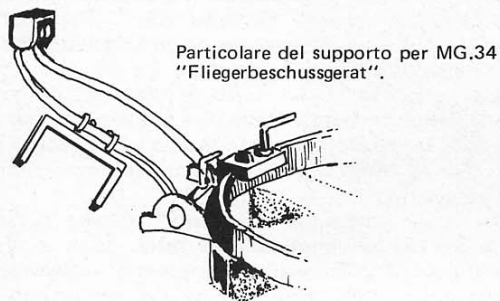
Sul cielo della torretta vi sono tre maniglie squadrate che vanno eliminate e sostituite con altrettante maniglie arrotondate con le stesse dimensioni di quelle originali; queste si possono ottenere prelevandole dal King Tiger Tamiya per chi ne avesse uno a disposizione, o eseguendole con il classico metodo dello "Sprue" allungato sopra una fiamma e poi curvato con della colla solida (Britfix) spalmata sopra.

Sul perno del portello della cupola per il capocarro manca una maniglietta che si otterrà con lo stesso metodo sopracitato ma, con un filo molto più sottile e dovrà avere dimensioni di quattro millimetri per due.

Rimanendo sulla cupola si può costruire il complesso per il tiro anti-aereo della MG/34 anche se sappiamo tutti che per la poca praticità e per la scarsa simpatia che godeva presso gli equipaggi, veniva molto spesso smontato e posto nell'apposito vano all'interno del carro. Però per i patiti di eccezioni e di particolarità, il Fliegerbeschussgerät (questa la denominazione dell'installazione), è un'occasione da non tralasciare.

Eliminata quella offertaci dal kit bisognerà costruire un'altra molto più complessa con plasticard e i già usati fili di sprue; personalmente l'ho ottenuta grazie al dettagliato disegno illustrato nella serie "Squadron/Signal publications Panther in Action". (Fot. 1)

Costruita l'installazione, come ultima finezza, si può realizzare il grosso mirino antiaereo a doppio reticolo di mira per la MG/34 ottenuto attorcigliando lo sperimento "filo" attorno ad un ferro di 3 mm di Ø. Lo spessore del cerchio più interno deve essere minimo ed uguale per i fili con i quali si costruirà "la croce di mira" (il mirino non compare nelle foto in quanto aggiunto posteriormente).



In questa immagine del modello realizzato dall'autore si possono apprezzare alcuni particolari come le maniglie sul cielo della torretta e il supporto per la MG. 34.

## Scafo (parte superiore)

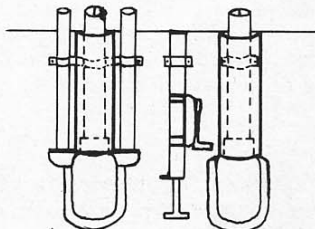
Il Panther aveva delle grosse griglie per l'aerazione dei motori e due ventole che erano ricoperte da rete metallica molto fine, anche noi quindi dobbiamo ricoprirli; per questo ho usato un velo da bomboniera a maglie quadrate di circa 1 mm che simula, direi perfettamente, la copertura originale ed oltretutto evita il fastidioso inconveniente che il vano motori appaia vuoto. Con questo rivestimento va coperto anche il buco posto in mezzo alle griglie posteriori, sede dell'antenna supplementare per i carri comando.

Nelle fotografie di guerra si notano spesso parafanghi anteriori e posteriori dei mezzi tedeschi piegati e rotti quasi come fossero pezzi di cartone ed infatti questi parafanghi erano costituiti da lamiera alquanto sottile e facile quindi ad ammaccarsi. I parafanghi del modello originale sono invece così spessi che avrebbero fatto invidia alle corazzature di un'autoblinda, quindi bisognerà limarli affinché assumano uno spessore ed un aspetto più accettabile.

## Scafo (parte posteriore)

Questa versione del Panther ha montato diversi tipi di tubi di scappamento; usufruendo di quelli datici dalla scatola si può ottenere una delle ultime versioni che montava speciali piastre di protezione ai tubi.

Innanzitutto bisogna eliminare gli attacchi che si trovano sulla parete posteriore del carro che sono frutto della fantasia dei disegnatori nipponici. Effettuata questa operazione, si possono applicare i pezzi dopo aver bucato tutti i bocchettoni ottenendo così un aspetto molto più realistico. I due tubi principali erano protetti da due lastre di acciaio che si possono simulare



Particolari tubi di scarico con corazzature.

con fogli di plastica dello spessore di 0,5 mm e di dimensioni 1,4 x 2,1 cm curvati in senso longitudinale con della colla solida. Dette corazzature, una volta piegate, dovranno essere applicate direttamente sulla parete posteriore del carro e dovranno avere le dimensioni di 5 mm in larghezza e 6 in altezza.

Il crick deve essere spostato dalla posizione originale, rovesciato, con la manovella rivolta verso il tubo di scappamento di destra e posto allo stesso livello delle corazzature, dopo che si è asportato il pezzo che fungeva da incastro. (Foto 2).



Particolare di 3/4 posteriore del modello che mette in risalto gli scarichi, l'andamento dello Zimmerit e la disposizione degli scudi "schürzen".

Tutto il retro del carro dovrà essere coperto di zimmerit, corazzature dei tubi e casse per generatori comprese, quindi se ambedue risulteranno un pò ammaccate a causa di frettolose retromarcie, tutto di guadagnato per migliorare l'aspetto realistico del carro.

#### Carrello di scorrimento

Il carrello di scorrimento ha due difetti abbastanza notevoli ma facilmente correggibili. Il primo è che la ruota di mezzo del complicato sistema di srotolamento dei cingoli era doppia e non singola come ci è data dalla scatola. Per chi dispone di un altro Panther da smantellare il problema si riduce a montare due ruote di mezzo prelevandone una dal carro in demolizione; per gli altri sarà opportuno applicare ai lati dello scafo i famosi Schürzen che impediranno ad occhiate indiscrete di rilevare la mancanza della ruota doppia.

Il secondo difetto è che la ruota di rinvio dataci dal kit è dentata per esigenze di meccanizzazione del modello stesso mentre in realtà era liscia. Si dovrà quindi eliminare con un tagliabalsa tutti i denti.

#### Schürzen

Il Panther montava sei di questi scudi di acciaio contro le cariche cave, per ogni fiancata anche se spesso il numero saliva a 7 o a 8 essendo il primo e l'ultimo divisi in due parti uguali. Le dimensioni in scala per gli Schürzen sono: 2,8 x 1,8 cm ottenibili da fogli di plastica dello spessore da 0,5 mm.

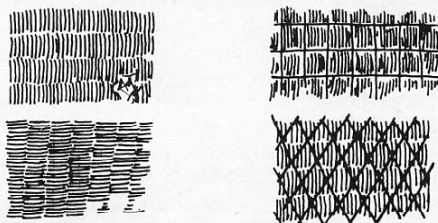
#### Zimmerit

Tutti o quasi tutti i Panther vennero ricoperti con questo materiale che eliminava almeno in parte, il pericolo delle cariche anticarro e delle mine magnetiche di cui i cacciatori di carri russi facevano largo uso.

Questa pasta era spalmata su tutte le superfici ver-

ticali del carro e nella parte inferiore dello scafo. Una volta spalmata, questa pasta simile al cemento, veniva incisa con delle cazzuole perchè la superficie di presa per una mina fosse ancora minore; queste incisioni seguivano schemi abbastanza precisi. Il più usato su questo tipo di carro era quello ad incisioni verticali diviso da striscie orizzontali; usati erano anche disegni quadrati o romboidali con le immancabili incisioni verticali all'interno, oppure il comune schema ad incisioni orizzontali come si può vedere nelle fotografie allegate. (Fot. 3)

Per fare lo Zimmerit ho spalmato sulle superfici interessate del mezzo lo stucco Britfix della Humbrol per lo spessore di circa 0,5 mm aiutandomi con le dita, poi con una sgorbia da linoleum della larghezza di 1/2 cm ho praticato le incisioni sullo stucco fresco. Questo sistema dà ottimi risultati ma abbisogna di una certa esperienza e di particolari precauzioni: innanzi tutto lo stucco in questione è fortemente abrasivo e secca in arco di tempo abbastanza breve quindi non deve essere spalmato in grandi superfici se no si rischia di averlo troppo secco al momento di inciderlo. Questo stucco si spande molto per cui bisogna dosarlo con moderazione specie nei punti difficili come gli spazi tra le grate degli attrezzi che volendo, si possono anche non coprire visto che gli stessi carristi lasciavano la lamiera nuda in quei punti. La piastra frontale è bene "zimmerarla" una volta montata con la parete inferiore per evitare che si veda il punto d'incontro dei due pezzi.



Tipi di ZIMMERIT applicati sul Panther.

#### Mimetizzazione

Dopo tutto ciò si passa alla colorazione del carro preferibilmente fatta a spruzzo. Questa versione veniva quasi sempre mimetizzata con il solito schema usato dal 1943 in poi, fondo giallo sabbia con macchie o striature rosso-brune e verdastre.

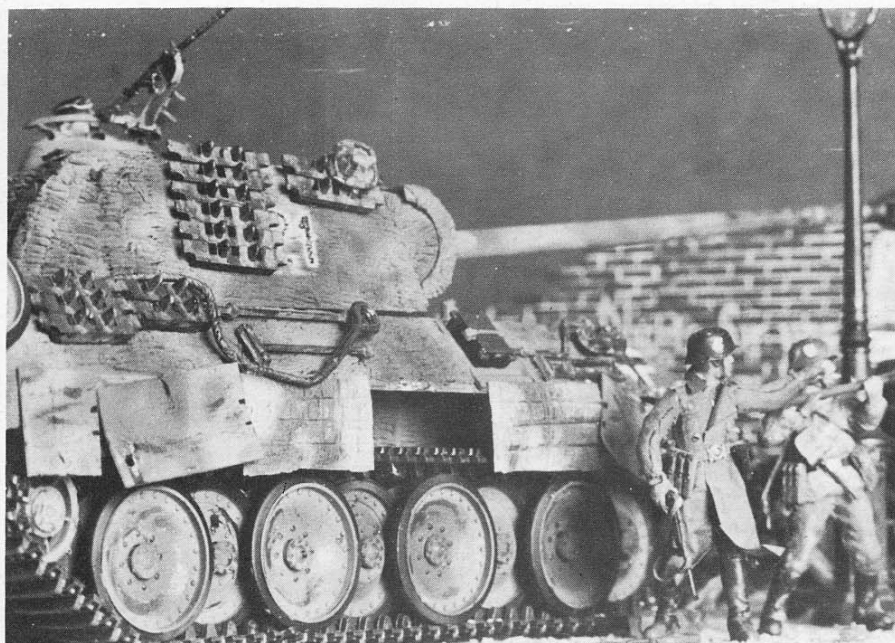
#### Immatricolazione

Ultimo problema sono le decal. Per farle aderire sullo Zimmerit occorre il "Tiradecals" con il quale si ottiene un risultato accettabile.

Personalmente ho preferito un metodo più raffinato e realistico; ricavate dal foglio di decal della scatola le mascherine dei numeri ritagliandole perfettamente con il tagliabalsa, le ho appoggiate sulla superficie laterale della torretta ed ho spruzzato in bianco il numero con l'aerografo e ripassato l'interno con il Rapidograf a china nera; si ottiene così un ottimo risultato che nessuna decalomania potrà mai dare.

Lo stesso sistema va usato per le croci; in quanto allo stemma divisionale devo dire che non ho mai visto una sola fotografia di questo mezzo con l'insegna della divisione di appartenenza e quindi mi sono riservato dall'applicarlo.

In alcune fotografie si vedono due serie di numeri d'identificazione dipinti sulla torretta, da ciò si deduce che i carri a volte venivano rigenerati e cambiavano proprietario. Volendo si può quindi sovrapporre due



*Primo piano del lato destro che mostra i dettagli del treno di rotolamento e la disposizione dello zimmerit su tutte le superfici compresi gli "schurzen" e l'interno del vano che ospita i cingoli.*

serie di numeri facendo attenzione che la prima appaia un pò sfuocata rispetto alla seconda.

#### **Accessori**

Gli attrezzi forniti dalla scatola sono buoni, in quanto ai cingoli sia quelli di riserva che quelli in plastica non sono un gran che rispetto a quelli reali ma bisogna accettarli.

I cavi di traino sono in plastica dura e consiglio di piegarli con attenzione dopo che si è cosparso il punto da curvare con della colla per polystyrene; non è grave quindi se appaiono un pò rigidi, dopotutto un cavo di acciaio di due o tre cm di  $\emptyset$  non si piega molto facilmente.

Se avete messo gli Schürzen non sarà difficile provocare l'appoggio del cingolo sulle ruote mettendo uno

spessore di polistirolo fra questo e lo scafo; ciò vi permetterà di evitare fastidiosi problemi d'incollaggio ed avrete un aspetto più realistico.

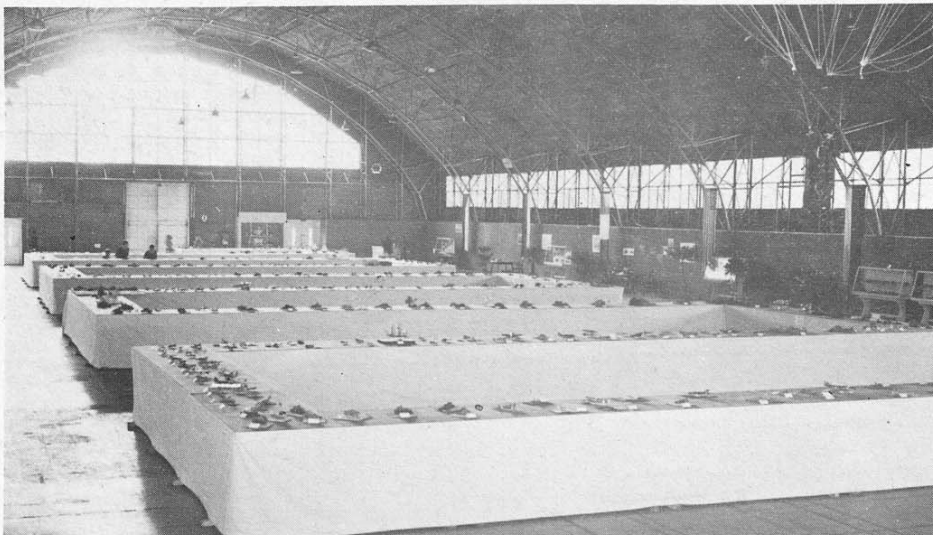
Infine posso dire di evitare di mettere i cerchi bianchi intorno al cannone, infatti negli ultimi anni del conflitto non c'era più tempo per queste esibizioni da vincitori ed i carri non duravano a lungo.

Indispensabile bucare, grazie ad un tagliabalsa appuntito, le canne dello MG/34. Altra cosa caratteristica dell'ultima parte della guerra era che i carristi non caricavano più tante casse, attrezzi, bandiere, bidoni, taniche sui loro mezzi e di conseguenza evitiamo di appesantire la linea aggressiva ed elegante di questo carro con pesi inutili. Volendo si possono usare delle frasche per ricoprirlo come facevano gli equipaggi per sfuggire agli implacabili Jabo delle aviazioni alleate.

*Foto: M.CERIZZI — testo e disegni: R.ANCIOTTI*



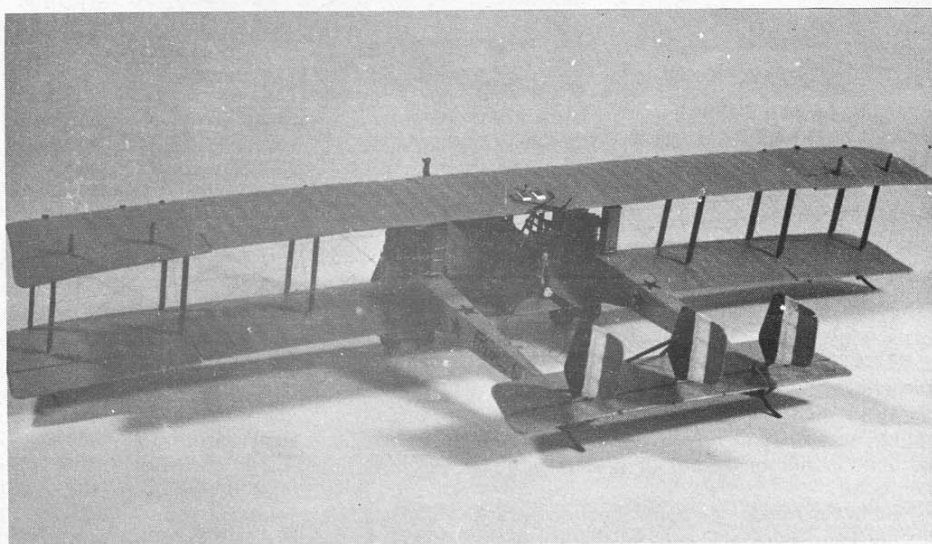
*Veduta complessiva del modello ricavato dall'autore utilizzando il kit Tamiya con le modifiche e gli accorgimenti descritti nell'articolo.*



*Un'immagine dell'Expo-model '76 organizzata dal Centro di Trieste in Ottobre nei padiglioni della Fiera. La Mostra ha riscosso un vivissimo successo tra il pubblico e una vasta eco sulla stampa; un resoconto particolarizzato è stato da noi pubblicato nel Flash di Sett./Ott. '76.*

*La stupenda realizzazione del socio A. Angerilli di un Caproni Ca. 450 in 1/72 interamente autocostruito che gli è valsa l'aggiudicazione del Trofeo G. Licitra nell'ambito della 2a Mostra Concorso di Plastimodellismo organizzata dal Centro di Roma nell'Ottobre 1976 in concomitanza con il 3° Salone Usotempo.*

*(Foto A. Angerilli)*



*Questo gruppo di soldatini del Regno Unito in Africa Settentrionale presentato dal Club Modellismo di Genova ha ottenuto il primo posto in classifica nella categoria figurini militari, sempre nell'ambito della Mostra Concorso "Trofeo G. Licitra". Uno dei problemi presentatesi agli organizzatori è stato quello di discriminare tra diorami e gruppi di figurini. Per le successive edizioni si cercherà di stabilire regole più precise e idonee.*

*(Foto A. Angerilli)*

## SUMMARY

**Venti anni di servizio - Il Tracker in Italia - Parte Prima** - Since the early rumors of Hasegawa working at a kit of the Tracker arrived from the Far East, IPMS - Italy started to collect documentation for illustrating to modellers the activity and marking schemes of this a/c in operation with the Italian Air Force - E. Nocera has coordinated this work and has prepared the schemes and the text illustrating the evolution of camouflage and markings. The subject is very complex and intriguing, particularly for the early years (prior to the '60's) due to lack of good photographic documentation and for the little consideration given so far to a non glamorous role such as that of the antisom patrolling. In this first part of three is traced the operational activity of the Tracker with the I.A.F. following notes on the evolution of this Grumman family of a/c's. Are then described the finishing schemes of the early years. Future articles will cover the following years up to present days and will provide modelling data.

**Savoia Marchetti S.79 - Legionari** - Few notes and two profiles describing the evolution of the "Sorci Verdi" (Green Mices) emblem of pre-war raids fame as applied to Sparviero's during the Spanish War.

**FIAT G.59 - Parte Prima** - This aircraft originated from the war-time G.55 "Centauro" by changing the DB.600 family engine with the Rolls Royce Merlin T.24. It marked the end of the era of the piston engined fighter for the Italian industry. Beside its adoption by the I.A.F., mostly in the role of trainer, it was exported to Siria and Argentina. This article covers the evolution and finishing schemes of the single seat version, while in a future installment the double seats variant will be dealt.

**Una novità italiana - il FIAT 3000, Mod. 21** - Not as a regular kit, but in the form of an "added goodie" to an issue of armour magazine has recently become available a kit in 1/35 of this inter-war Italian tank. The article provides a brief comment to the kit with the help of photos for illustrating the major points to be considered.

**Bersaglieri Italaerei** - Again prompted by a new kit to be released by Italaerei, this article provides some comments to the test shot examined and few notes for the uniforms used by this selected assault corp during the North African Campaign.

**Precisazioni sui FIAT CR.42 LW** - The subject of the CR.42 built for the Luftwaffe during the years 1944-1945 was covered in the Issue 8/1. In this case are added few details and are presented some photos that in the mean time have become available.

**L'uniforme dei paracadutisti 1942-45 - Parte Seconda** - The subject of Italian paratroops uniforms is completed from Issue 8/2 by describing the aspects of the cobelligerent forces that fought during 1944-45 advancing toward north alongside the allies.

**Panzer KpFw Panther** - This article is based on the Tamiya kit in 1/35 and provides minor corrections and suggestions for improving the appearance of the finished model, particularly with respect to the zimmerit patterns used at the time.



# Cavaliero 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.

|   |           |
|---|-----------|
| MONOGRAM - 1/48 North American F-80 Shooting Star . . . . . | L. 5.000  |
| AMT - 1/48 - Chance Vought F4U-1 Corsair . . . . .          | L. 4.000  |
| AMT - 1/48 - Grumman F9F Panther . . . . .                  | L. 4.000  |
| AMT - 1/48 - Curtiss P-36A Hawk . . . . .                   | L. 4.000  |
| AMT - 1/48 - Junkers Ju 88A-4 . . . . .                     | L. 6.000  |
| AMT - 1/48 - Hawker Tempest Mk.V . . . . .                  | L. 4.000  |
| AMT - 1/48 - Gloster Meteor . . . . .                       | L. 6.000  |
| HAWK - 1/32 - Kaman HH-43 Huskie . . . . .                  | L. 7.000  |
| NICHIMO - 1/200 - German U-Boot U-107 . . . . .             | L. 10.000 |

|  |          |
|--|----------|
| SQUADRON SPECIAL - Panzer Colours . . . . .          | L. 9.500 |
| SQUADRON SPECIAL - Regia Aeronautica . . . . .       | L. 6.000 |
| SQUADRON IN ACTION - Messerschmitt Bf. 110 . . . . . | L. 4.500 |
| SQUADRON ARMOUR - German Railroad Guns . . . . .     | L. 4.500 |
| ALMARK FOCUS - n. 1 - German Afrika Korp . . . . .   | L. 2.500 |
| ALMARK FOCUS - n. 2 - British North Africa . . . . . | L. 2.500 |

|  |           |
|--|-----------|
| AEROPENNA R.16 con ugello da 0,3; assistenza e pezzi di ricambio . . . . . | L. 27.500 |
| COMPRESSORE con flusso continuo, 2-2,5 atm . . . . .                       | L. 45.000 |

### NOVITA' IN ARRIVO

PAASCHE AIRBRUSH Mod. H - l'eccezionale aeropenna americana

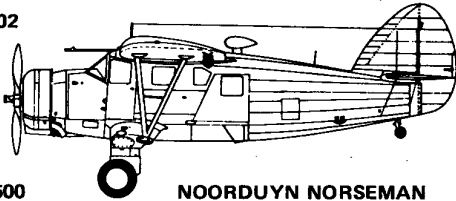
**VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO**

# MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652

## KIT VACUFORMED "FORMAPLANE"

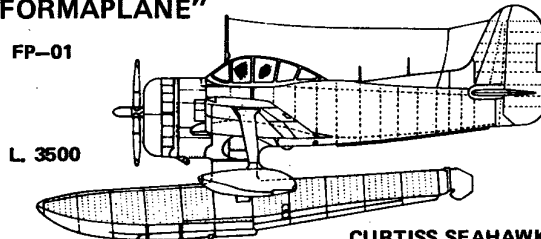
FP-02



L. 3500

NOORDUYN NORSEMAN

FP-01



L. 3500

CURTISS SEAHAWK

**MODEL DECAL** SET NO. 31  
ROYAL AIR FORCE PRE WAR  
Hawker Fury I, Bristol Bulldog IIA  
Gloster Gladiator I, AW Siskin IIIA

Scale: 1:48

Includes: Hawker Fury I, Bristol Bulldog IIA, Gloster Gladiator I, AW Siskin IIIA.

**MODEL DECAL** SET NO. 32  
SEA VIXEN FAW2, R.N.F. 1000 Danish  
SUPER MYSTERE B2 & JAGUARS (A or E), l'Armée de l'Air

Scale: 1:48

Includes: Sea Vixen FAW2, R.N.F. 1000 Danish Super Mystere B2 & Jaguars (A or E), l'Armée de l'Air.

6-01 6-01 01  
01223456789  
01223456789

01223456789  
MARINA MARINA

CARABINIERI  
CARABINIERI  
ESERCITO ESERCITO  
CC 37 ○ E.I. 282  
CC 37 ○ E.I. 282

Foglio ITALTRANSFER n. 14 in 5 colori  
con spiegazioni complete dedicato a  
elicotteri italiani.  
L. 2500

