

il NOTIZIARIO

IPMS



ANNO XXV, N.3/4-1994



In questo numero:

- Bestetti-Nardi BN-1 • T-34/85 mod.'44 • T-6/T-33 • T/RT-33
- Guzzi "Alce" (2°) • FIAT 508 III W • Modelmeeting '94
- "vacuform" domestico • LVTP7 • G.91, ultimo volo

Editoriale

Ricordo di due amici ...

A fine giugno abbiamo perso un caro amico: Sergio Govi. Molti di voi lo avranno sentito nominare o conosciuto. Ottimo scrittore e disegnatore, appassionato di aviazione era, indiscutibilmente, il maggiore esperto sui velivoli Reggiane.

Lo avevo conosciuto nel 1967 a Ferrara, quando la nostra Associazione in Italia era ancora in embrione, e mi fu presentato da Giorgio Benvegnù dell'Artiplast. Da allora i nostri contatti e gli scambi di materiale erano diventati sempre più frequenti. Avrei voluto vedesse l'articolo che, grazie al suo immancabile aiuto, abbiamo pubblicato nel precedente Notiziario ma lui se n'è andato prima.

Ora non ci rimane che la sua fotografia accanto all'amato Re 2002 in restauro e il piacere del ricordo della fitta corrispondenza intercorsa in questi anni e delle ore trascorse insieme parlando sui nostri argomenti aeronautici preferiti.

Alla famiglia inviamo sentite condoglianze e ci uniamo al loro dolore.

Ciao Sergio, non ti dimenticheremo ...

Giorgio Pini

Al ricordo di Sergio Govi è doveroso affiancare, sebbene con grave ritardo, quello di un altro amico e socio, scomparso dopo lunga malattia nel Dicembre di un anno fa: Pietro Tonizzo.

A tutti noto come giornalista aeronautico e appassionato divulgatore di plastimodellismo (sua la pionieristica rubrica per tanti anni pubblicata su Aerei, e l'iniziativa di diffondere il modellismo come attività ludica in alcune scuole elementari della nostra città) è stato anche instancabile e paziente animatore del Centro IPMS di Venezia. E' grazie a lui se questo Centro si è ricostituito nel 1976, sulle ceneri di una fallimentare gestione precedente, e sotto la sua Direzione è cresciuto ed ha condotto tante importanti iniziative divulgative e sociali. Ancora vogliamo citare il suo impegno per una associazione più aperta e coordinata nelle varie attività, come quella sua iniziativa pionieristica, mai più ripresa da altri, che fu la pubblicazione periodica di un indirizzario dei Club modellistici su Aerei Modellismo. Un esempio per tutti, da ricordare e cercare di seguire.

Francesco Gasparoni e Gianfranco Munerotto

Sommario

Bestetti-Nardi BN.1 pag. 4 di M.Turrisiani
T 34/85 pag. 9 di R.Dodi
Una presentazione: "Atelier Noix" pag.13 di M.De Bortoli
T-6 e T-33 pag.14 di R.Iemmi
T/RT-33 pag.20 di G.Luciani
Moto Guzzi "ALCE" (parte seconda) pag.22 di M.Pieri
FIAT 508 III W pag.25 di Wojciech Sankowski
"Modelmeeting '94" pag.28 di G.L.Cocchi
Come realizzare in casa una macchina per il "vacuform" pag.30 di L.Gonella
LVTP7 pag.32 di N.Pignato
G.91R: Ultimo volo! pag.36 di S.De Biasio e R.Zambon

In Copertina

Splendida immagine del G-91 R-1B, M.M. 6413, che il 9 aprile 1992 effettuò l'ultimo volo di questa storica macchina, a S.Angelo di Treviso; volo che fu adeguatamente commemorato da una sgargiante livrea tricolore (foto A.M.I. via S.De Biasio).

il NOTIZIARIO IPMS

Pubblicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti.

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681, del 10/11/1985

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

Gian Luca Cocchi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:

Stefano De Biasio, Marino De Bortoli,
Roberto Dodi, Livio Gonella, Rudy Iemmi,
Gabriele Luciani, Mario Pieri, Nicola Pignato,
Wojciech Sankowski, Marco Turrisiani,
Roberto Zambon

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

20/10/1994

Stampa:

GRAPHOTECNICA
Maranello (Mo) - Italy -

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle della IPMS - ITALY.

Note per i collaboratori:

- I testi devono essere inviati preferibilmente in dattiloscritto o in dischetto 3 1/2", formato MS-DOS o Macintosh.

- Le foto vanno inviate in quest'ordine di preferenza: B/N, diapositive, stampe a colori; devono poi riportare sul retro il nome dell'autore.

- I disegni (a china su lucido) dovrebbero avere i seguenti formati, nel caso si desiderasse la riproduzione 1/1: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

Quote sociali per l'anno 1994:

Soci Junior: Lit. 15.000
(fino a 18 anni)
Soci Senior: Lit. 30.000
(oltre i 18 anni)
Soci Sostenitori: Lit. 50.000
(quota minima)

1994 Membership Dues:

Europe Italian Lire 50.000
Overseas US \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:

(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •
c/o Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1987, N.ri 1-2-3/4 1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4 1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4 1994, N.ri 1-2
1990, N.ri 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000

Questo è uno spazio senza cadenza fissa, a disposizione dei soci per qualche loro curioso o stravagante elzeviro, purché accompagnato da immagini.

IL DOTTOR STRANCOLORE

(ovvero come ho imparato a non preoccuparmi e ad amare i colori)

Mr. Peter George, autore de "Il dottor Stranamore", mi perdonerà se ho parafrasato il titolo del suo romanzo (in televisione fanno di peggio) ma mi sembrava un bel titolo per riparlare di colori, come gioie e dolori del modellista medio.

La questione sulla giusta tonalità dei colori da applicare agli aerei della Regia Aeronautica fu sollevata in Italia nei primi anni settanta da un gruppo di Integralisti Modellistici che rivendicavano il diritto di giudicare blasfemo chiunque non si attenesse alle miscele consigliate dai loro Sacri Testi per ottenere la giusta tonalità di colore da applicare sull'S.79 o sul CANSA FC.12.

Infatti se sulla questione del colore i soliti Inglesi ci guardavano dall'alto delle loro ben precise e documentate norme di legge (Air Ministry Order A. 926/40 e successive modificazioni e integrazioni) noi italiani eravamo ancora alla ricerca della Tav. 10, una sorta di Santo Graal che avrebbe finalmente dovuto dirimere le interminabili discussioni sulla veridicità degli smalti Humbrol (si trovavano quasi solo quelli) e sulle miscele derivabili.

Finalmente l'Indiana Jones di turno trovò una copia della famosa tabella, in un polveroso fascicolo di un polveroso archivio (e dove se no?) magari con qualche ragno, ma protetta dalla luce, perciò non sbiaditasi nel corso degli anni e quindi attendibile.

Ma se in Inghilterra tutto è permesso tranne quello che è vietato, in Italia tutto è permesso anche quello che è vietato, e quindi ci si accorse da subito che la Tavola con i suoi dodici colori codificati non poteva risolvere il verificato uso di diverse tonalità.

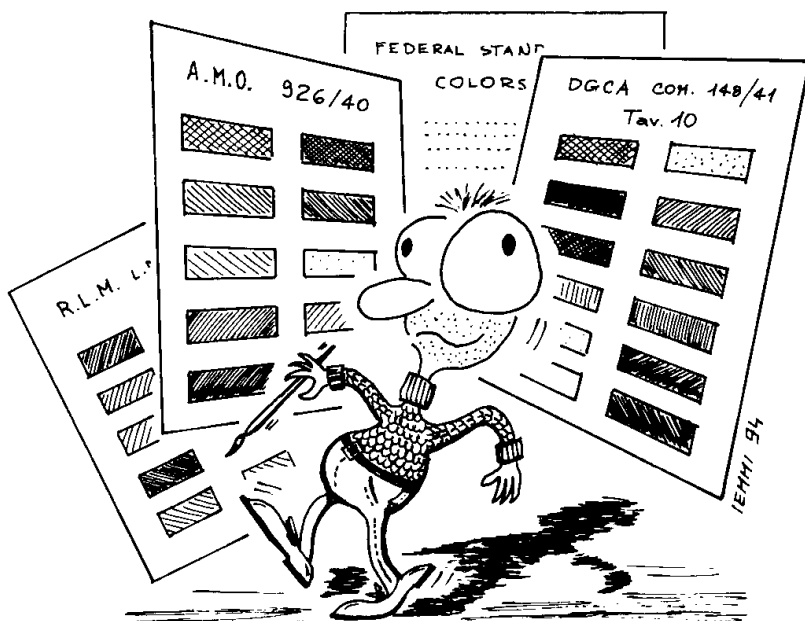
Per questo la Tavola Ritrovata non solo non risolse granché ma anzi aggravò di più la situazione, perché si formarono due o tre diverse correnti di pensiero che proponevano miscele diverse per ottenere lo stesso colore e naturalmente erano in contrapposizione tra di loro.

Non sapevo più da che parte voltarmi, modellisticamente parlando ero bloccato, assemblavo il modello che poi rimaneva lì ad aspettare il giusto colore che non arrivava mai.

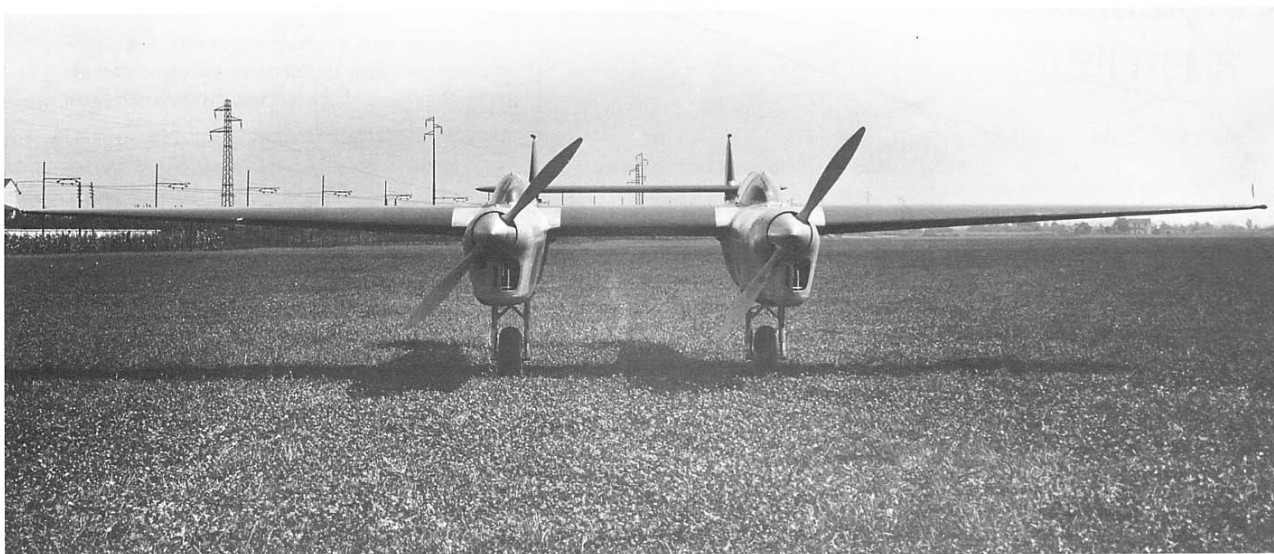
Fortunatamente due righe di corrispondenza con il nostro Direttore Nazionale ebbero l'effetto di una folgorazione sulla via di Damasco; esse dicevano: «Tentare di codificare i nostri colori è praticamente impossibile. Un comandante di Gruppo, con cui parlai anni fa', mi raccontò che in Nord Africa nel 1943 non riuscivano ad avere, tramite i canali ufficiali, le

vernici per il cambio della mimetica da continentale a desertica; allora tutti i piloti si autotassarono e uno di loro andò nella cittadina vicina a comperare i colori in un negozio locale, e poi gli avieri di governo li combinarono assieme in modo da ottenere quanto di più desertico fosse possibile, e così volammo.»

Smisi di preoccuparmi e ricominciai così a finire i miei aerei.



Rudy Temmi



Bestetti-Nardi BN.1

di Marco Turriziani

In alto:
In questa rara
immagine una vista
frontale del BN-1.
(foto N.Arena via
G.Pini)

Autocostruzione 1/72

■ **I modellisti** appassionati della Regia Aeronautica vedono spesso frustrato il loro desiderio di realizzare modelli relativi ai più interessanti velivoli in linea o ai prototipi costruiti dalle industrie nazionali. Solo di recente alcune aziende hanno permesso la realizzazione di modelli inerenti a tale periodo storico ma, purtroppo, le possibilità sono ancora molto limitate. E' ovvio quindi che molti di tali desideri rimangano irrealizzati a meno che non si decida per l'autocostruzione.

La realizzazione del Bestetti è motivata soprattutto dalla originale soluzione costruttiva bifusoliera ed alla scelta dei materiali con struttura in legno ricostruito.

Dati Tecnici

Si riportano qui di seguito i principali dati tecnici dell'aereo in questione, rimandando per i cenni storici alla unica fonte bibliografica disponibile, il volume 11 (Scuola Collegamento) della serie Dimensione Cielo - delle Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri (Roma).

Motori	Alfa Romeo 115
Potenza	2 x 185 cv
Apertura Alare	11.45 m
Lunghezza totale	8.15 m
Altezza totale	2.10 m
Superficie alare	17.36 mq

Peso a vuoto	1419 kg
Peso a carico massimo	2063 kg
Velocità massima	360 km/h
Tempo di salita	16'16" a 3000 m
Autonomia	1100 km
Equipaggio	4
Progettista	Pier Luigi Nardi
Pilota collaudatore	De Michelis
Primo volo prototipo	estate 1940
Località	Arcore (Milano)

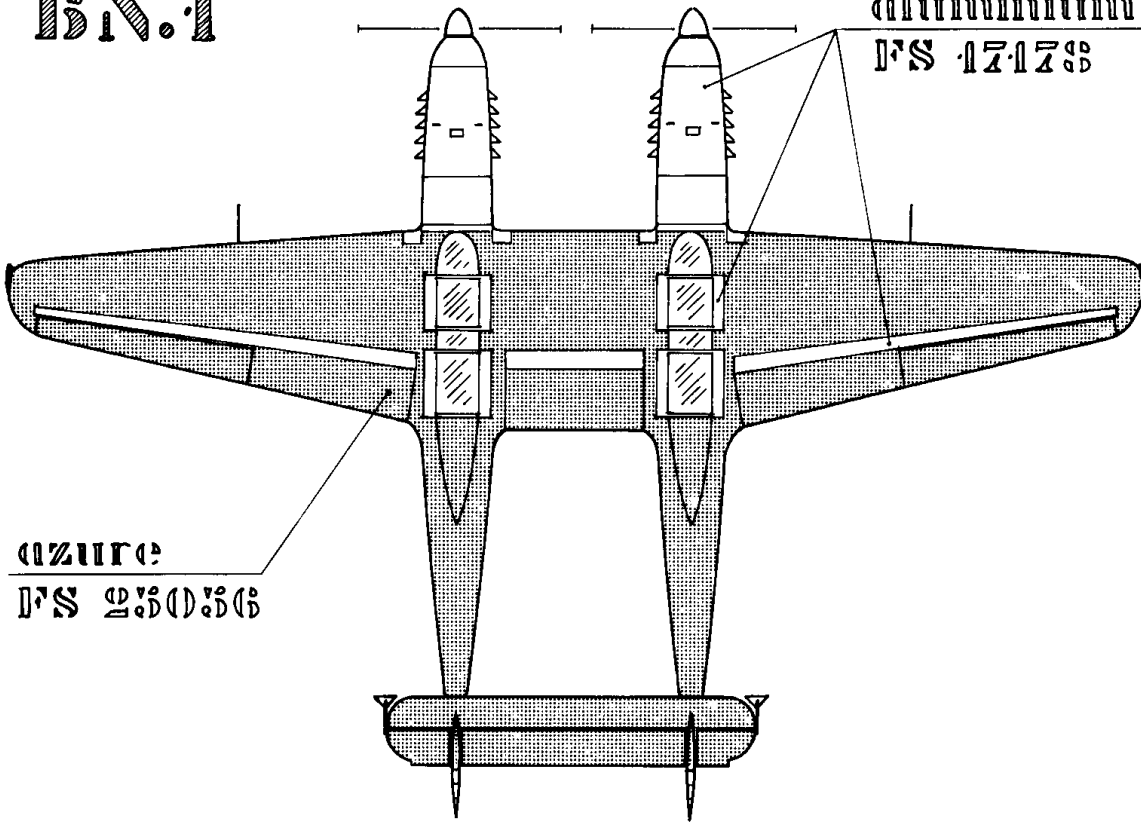
Costruzione delle ali

Riportare su di un foglio di plasticard da 0.25 mm la pianta alare tratta dal disegno in scala, suddivisa nei tre tronchi che la compongono (pianetto centrale e semiali esterne), tenendo presente che le parti dovranno essere unite per il bordo d'entrata e che il contorno del bordo di uscita dovrà essere aumentato di 1 mm per tenere conto della curvatura del profilo alare mentre la porzione alare che poggia su ognuna delle semifusoliere dovrà essere aumentata di 0.5 mm per consentirne l'incollaggio.

Il longerone, ricavato da profilato rettangolare da 1x2 mm, incollato circa al 30% della corda alare contribuirà a mantenere un corretto profilo alare ed avrà anche funzione di elemento strutturale consentendo l'attacco dell'ala alle fusoliere. Al fine di evitare che in fase di rifinitura del bordo di uscita, per adattare la pianta alare al giusto

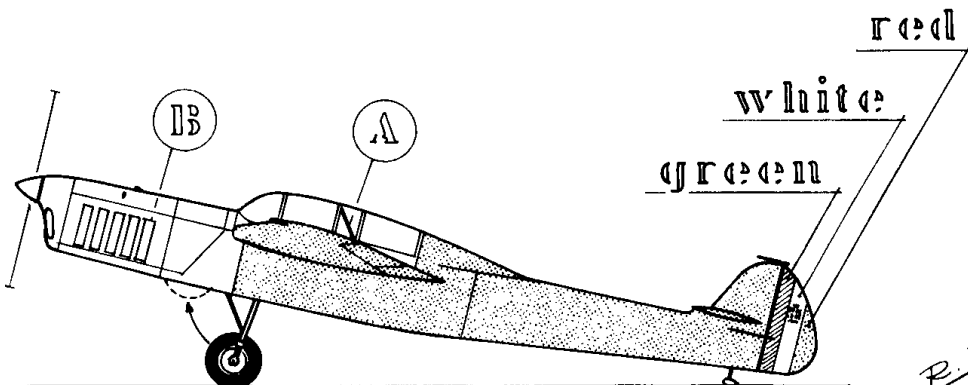
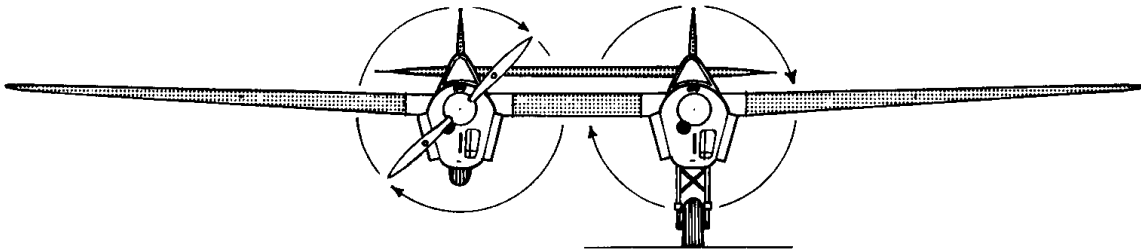
BN.1

aluminium
D.S. 171788



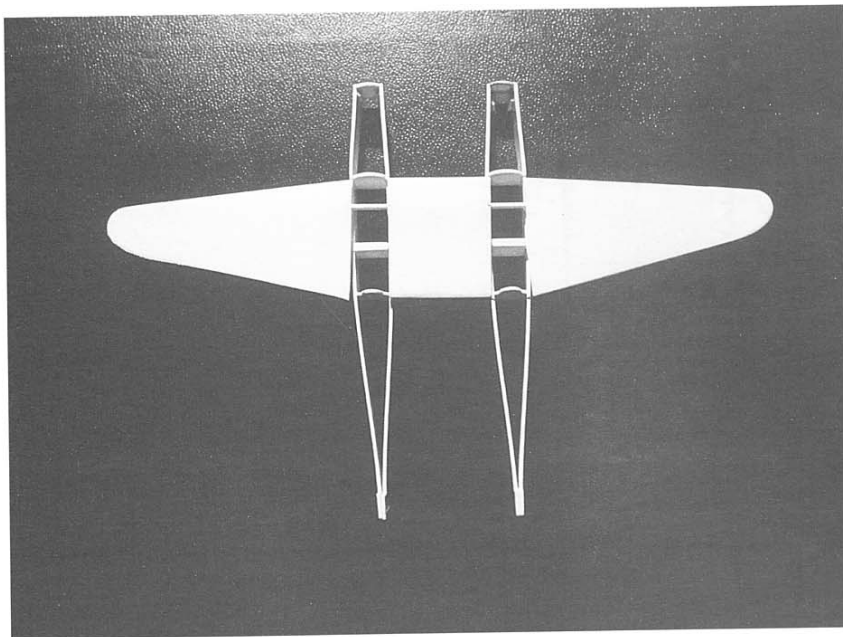
aluminum
D.S. 250566

scala 1/72



P. Iemmi
94

I.P.M.S. - Italy



In alto:
Vista di pianta del
modello in costru-
zione.
(foto M.Turriziani).

contorno, possiate avere degli scollamenti difficili da correggere, consiglio di incollare lungo il bordo di uscita ed i terminali alari un profilato da 0.25 x 1 mm.

Una volta assemblate le semiali ed il pianetto centrale chiudete con delle false centine le aperture rimaste nella zona di attacco con le fusoliere (vedi disegno).

Costruzione delle fusoliere

Le due fusoliere sono perfettamente uguali, quindi ricaveremo le quattro fiancate da plasticard da 1mm e così pure le ordinate in numero di otto, uguali a coppie. la forma di tali ordinate può essere facilmente ricavata dal disegno.

Come riferimento per il taglio delle fiancate consiglio la linea orizzontale che unisce il muso dell'aereo con il bordo di entrata alare e prosegue 1 mm sotto ai piani di coda.

Alle fiancate ed alle ordinate andrà sottratto 1mm nella parte inferiore poichè per chiudere la parte inferiore utilizzeremo del plasticard da 1mm. Per ottenere una maggiore resistenza delle strutture è necessario rinforzare i punti di unione delle ordinate alle fiancate con del profilato a sezione quadrata da 1 mm. I piani di coda sono ricavati da plasticard da 1 mm, verificando la loro forma sul disegno.

Per chiudere la parte superiore che va dalla prima ordinata al bordo di entrata alare useremo del plasticard da 0.25 mm e per le restanti parti consiglio della balsa impregnata con colla molto liquida.

Per realizzare il vano carrello sarà sufficiente tagliare il rivestimento inferiore delle fusoliere ed incollare nel suo interno una striscia di plasticard da 1 mm.

Per il muso delle fusoliere, eliche, ogive e ruote

carrello principale ho utilizzato parti provenienti dal Tiger Moth 1/72 dell'Airfix, mentre per le gambe del carrello anteriore, data la semplice architettura, possono essere utilizzati dei trespoli portabombe purchè rispettino il disegno. I pattini di coda sono ricavati da profilato.

Il BN 1 era caratterizzato anche dalla particolare compensazione del piano orizzontale di coda, che può essere riprodotta utilizzando plasticard da 0.5 mm e sprue di diametro adeguato.

Altro particolare che richiede notevole attenzione e calma è la struttura di protezione dei piloti, interna al tettuccio e collocata tra il posto di pilotaggio e quello del passeggero. Per realizzarla è necessario utilizzare dello sprue stirato di giusto diametro e tagliare 4 montanti che andranno uniti al vertice, mentre la base di questa piramide andrà incol-

lata sulla paratia che separa i due abitacoli.

Un'altra fase molto delicata è la costruzione degli scarichi, 20 in totale, 5 per lato. Utilizzando il profilato da 0.25 x 1 mm tagliamo 20 striscie a forma di trapezio con le basi di 8 e 6 mm, pieghiamo le estremità in modo tale da formare 2 triangoli ed incolliamo in posizione utilizzando colla molto liquida.

E' un'operazione molto delicata ed è facile sbagliare. Per evitare deformazioni permanenti delle fiancate è bene attendere che la colla sia completamente essiccata prima di riprovare; ovviamente bisognerà essere molto parsimoniosi con la colla.

Costruzione tettuccio e dettaglio interni

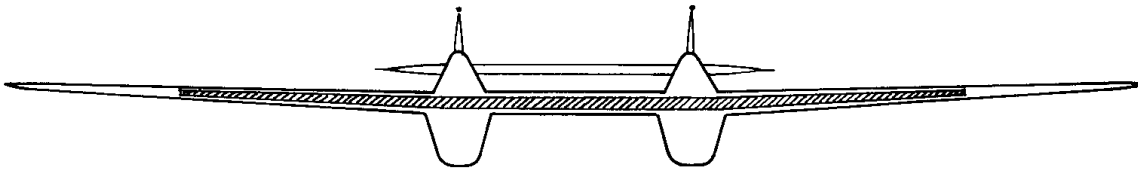
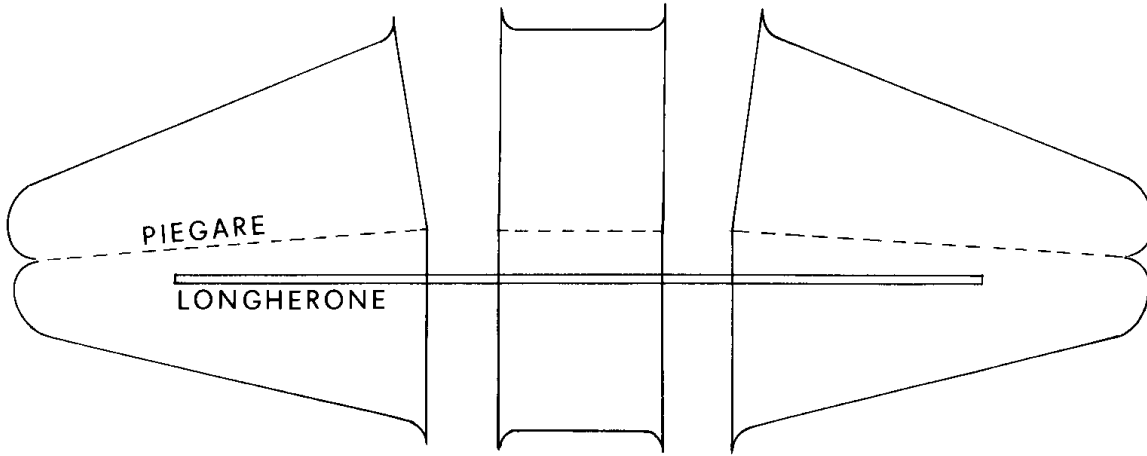
La realizzazione del tettuccio può essere effettuata abbastanza rapidamente utilizzando le confezioni trasparenti di alcuni farmaci facilmente reperibili anche in casa (vitamine, analgesici) ma tale semplicità è valida per il tettuccio chiuso; se decidete di aprirlo il lavoro si complica in quanto ogni capottina si compone di 4 parti. In questo caso resta comunque la possibilità di realizzare il parabrezza con i blister dei farmaci; per le restanti parti andrà benissimo l'acetato trasparente.

Purtroppo non sono riuscito a reperire foto o disegni riguardanti gli interni degli abitacoli.

L'unica fonte in mio possesso, il citato volume 11 della serie Dimensione Cielo riporta in proposito quanto segue: "posti di pilotaggio anteriori in entrambi gli abitacoli (accessibili mediante ribaltamento laterale delle capottine trasparenti) muniti di strumentazione standard per i parametri di volo e controllo dei motori; in entrambi gli abitacoli il secondo posto, in tandem, è per un passeggero".

Foto di pag. 8:
Tre immagini che
ben illustrano il
modello del BN-1
costruito dal socio
Marco Turriziani
(foto G.L.Cocchi)

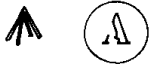
Scala 1/72



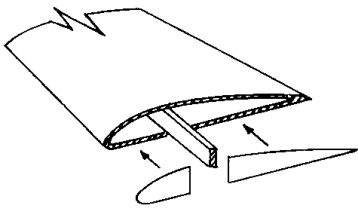
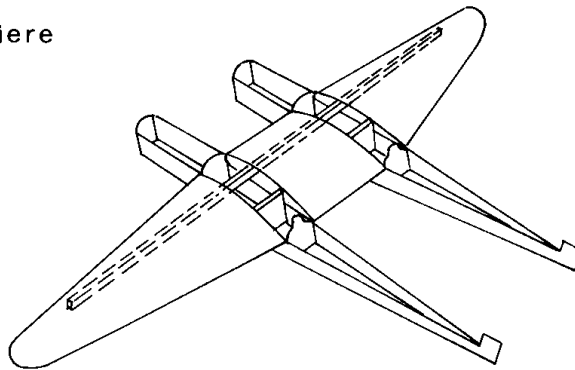
SEZIONE SUL LONGHERONE

NON in scala

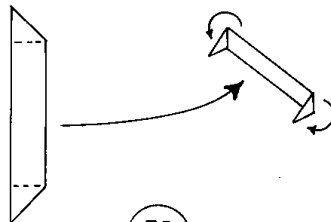
vista d'insieme ali e fusoliere
in tratteggio il longherone



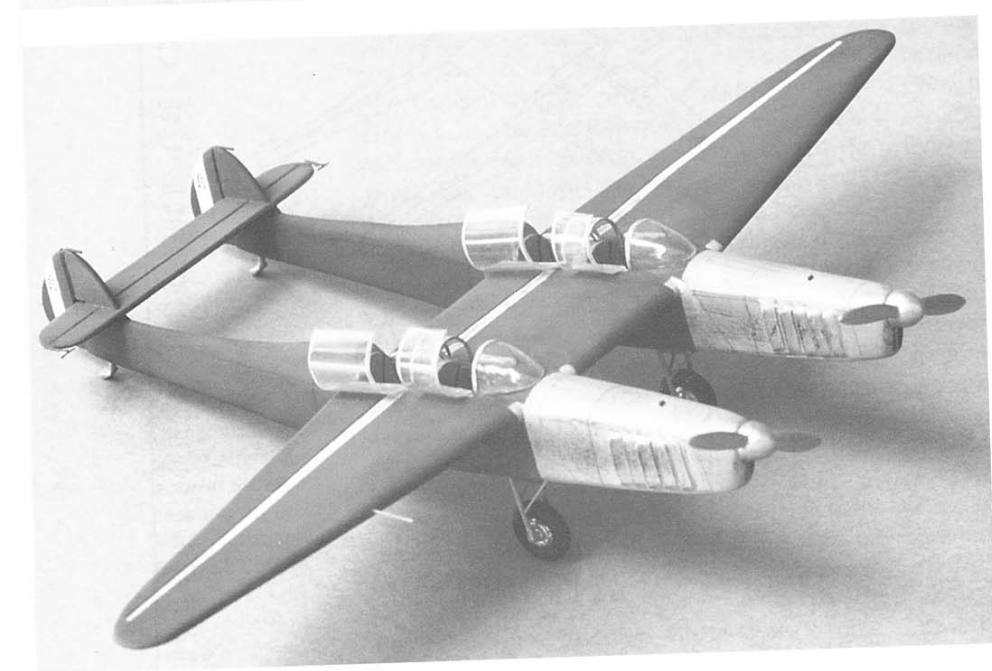
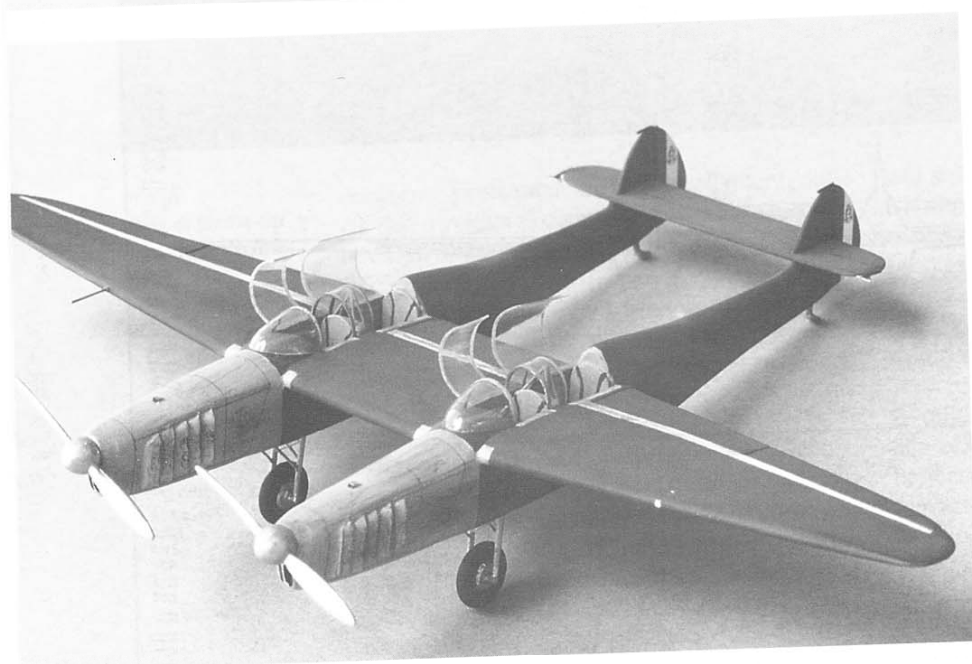
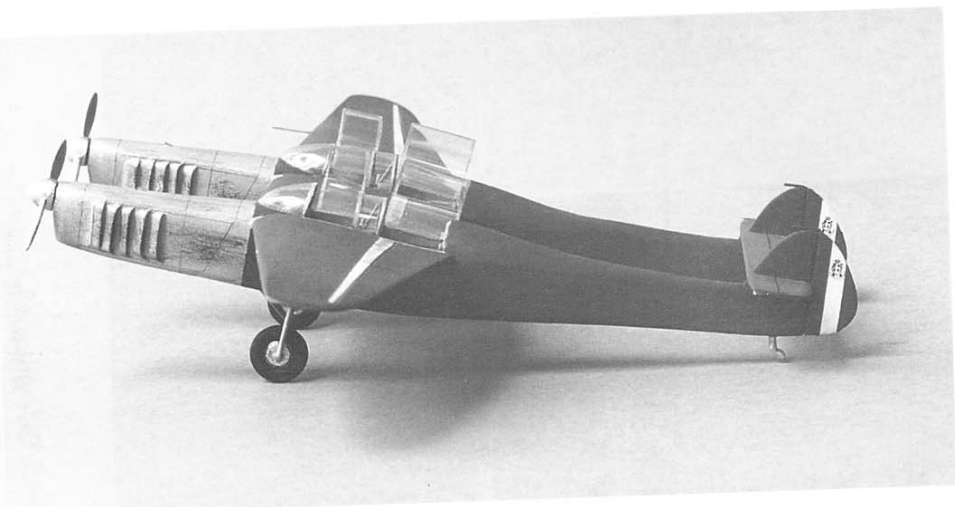
struttura protezione
abitacolo



schema false centine



disegni di R. Lemmi ed originali di M. Turziani



In base a tale descrizione ho dotato i posti anteriori di cruscotto, barra, pedaliera; i quattro seggiolini sono stati recuperati tra gli "avanzi" e dotati di cinture di sicurezza.

Colorazione

Il modello da me realizzato, ed illustrato nelle fotografie di questa pagina, è stato colorato come segue, avendo desunto i colori dall'esame delle foto disponibili:

Alluminio lucido FS.17178:

Parte anteriore del muso, fino al bordo d'attacco, fascia longitudinale sulle ali, eliche, ogive, gambe del carrello, pattini di coda, barra, struttura di protezione dei piloti, compensazioni dei piani di coda, frames del tettuccio, cerchi del carrello.

Azzurro semilucido FS.25056:

Ali, fusoliere e piani di coda.

Grigio azzurro chiaro opaco FS.36307:

Interni abitacolo, cruscotto, seggiolini e vano carrelli.

Nero opaco FS.37038:

Pneumatici.

Decals

Le decals necessarie sono facilmente reperibili in quanto il Bestetti aveva soltanto il tricolore con stemma sabauda in coda.

Personalmente ho utilizzato il foglio Super Scale no.72-57. Per la corretta adesione delle decals è necessario spruzzare preventivamente una mano di trasparente lucido ed utilizzare i liquidi Super Set e Super Sol della Super Scale. Una successiva mano di trasparente semilucido fisserà definitivamente le decals e porterà il modello alla finitura desiderata.

In conclusione auguro buon lavoro a tutti gli interessati e ringrazio con affetto gli autori della serie Dimensione Cielo che rappresenta una fonte validissima di informazioni per tutti gli appassionati. ■

N.d.R.: si invitano tutti coloro che fossero in possesso di ulteriori informazioni tecniche, storiche o bibliografiche su questo aereo a segnalarle alla Redazione del Notiziario.



T 34/85

modello 1944

di Roberto Dodi

■ **Decisi** di preparare un articolo sul T 34 dopo aver letto quello del socio Roberto Beggiolin, apparso sul Notiziario n° 1-1992: in particolare desideravo approfondire la descrizione e la costruzione del modello 1944 e suggerire infine una possibile piccola ambientazione.

Nei combattimenti in territorio sovietico nell'estate del 1941, le Panzerdivision tedesche si videro ostacolare la loro travolgente avanzata da un carro armato nemico assolutamente inedito. Le sue caratteristiche come la corazzatura massiccia e la notevole potenza di fuoco unite alle ottime prestazioni rendevano i mezzi tedeschi inferiori al nuovo arrivato.

Dopo i primi momenti di sconcerto, le unità della Wehrmacht non subirono una netta disfatta grazie al fatto che gli equipaggi russi erano ancora impreparati e la qualità tecnica del T 34 non era stata ancora perfezionata. Inoltre la mancanza di una mentalità moderna nonché di una appropriata tecnica sull'utilizzo dei corazzati facilitò non poco l'avversario.

Carro basso, con uno scafo in lamiera saldate dalla linea molto pulita, che tendeva a far "scivolare" il colpo in arrivo, il T 34 montava un motore a V di 12 cilindri diesel. Al primo cannone montato, un modello 30 da 76,2/30,5 fu ben presto preferito il modello 40, sempre da 76,2 ma con la canna lunga 41,2 calibri. Quest'ultimo sarà ancora sostituito nel 1943 dal nuovo pezzo da

85 mm installato su una torre di nuovo disegno. Questa variante fu adottata per contrastare i grossi calibri germanici, ed apparve sui campi di battaglia nei primi mesi del 1944.

Il T 34/85 fu il tank che entrò vittorioso a Berlino, impresa non facile, perchè le trappole tesegli per le disastrose strade della città, con i micidiali "Panzerfaust", non furono poche, tanto da dover obbligare gli equipaggi ad applicare delle protezioni aggiuntive sui loro mezzi. Un esempio in tal senso sono i telai portanti delle reti metalliche che avrebbero fatto esplodere le micidiali cariche, annullando così l'effetto principale dei colpi anticarri.

Proprio ad uno di questi carri mi sono ispirato per realizzare la mia scenetta.

Il modello

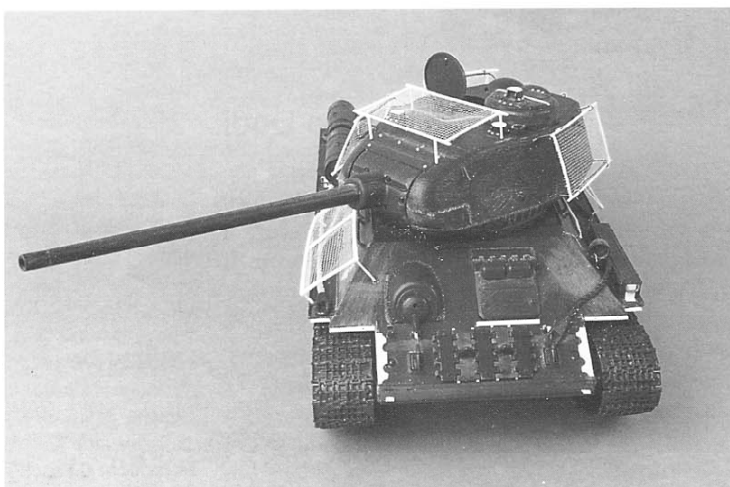
Ho utilizzato il kit Tamiya e più precisamente il T 34/85 Russian Medium Tank (Kit no.35138).

In alto:
Un T 34/85 parcheggiato in una piazza a Berlino dopo la conquista della città. Notare lo stato di usura del carro e l'evidente "effetto fusione" sul fianco della torretta.
(foto arch. C.Pecchi)

In basso:
L'illustrazione presente sul coperchio della confezione Tamiya.



Kit Tamiya 1/35



In questa pagina: Tre immagini del modello in costruzione; notare le caratteristiche reti, saldate sul mezzo, per proteggerlo dai colpi anticarro ravvicinati. (foto R.Vacirca)

Questa scatola di montaggio è comparsa e scomparsa dal mercato modellistico con la velocità di un fulmine, e di fatto oggi è purtroppo introvabile sugli scaffali dei negozi.

A questo inconveniente si può far fronte acquistando il T 34 versione CHTZ sempre Tamiya, e la torre modello "85" in resina della Kirin. Il modello Tamiya consiste, per quanto riguarda lo scafo, di una ristampa del vecchio T 34/43 con

la variante dei parafanghi anteriori, che si presentano quadrati, e della piastra posteriore (accesso al motore) stampata con due cerniere anziché tre. Nuova è la torretta modello 1945 che verrà da me modificata in modello 1944 apportandole alcune modifiche. Il modello, nonostante sia una riedizione aggiornata, necessita, anche per chi lo volesse realizzare da scatola, di alcune opere di dettaglio.

Costruzione

Ponendomi dei limiti di spesa, giustificati dall'eccessivo costo di alcuni kit di miglioramento, ho preferito alle fotoincisioni della On the Mark i cingoli della Model Kasten, riprovando il piacere di crearmi i dettagli con plasticard, filo di rame, ecc.

Lo scafo

Chiudere innanzitutto i fori predisposti per la motorizzazione.

Ai rulli originali della scatola, la versione gommata piena, ho utilizzato la versione gommata forata così da realizzare il modello 1944. Rimangono inalterate le ruote motrici e quelle di rinvio. Sullo scafo nella piastra posteriore (pezzo A7) sono state aggiunte la maniglia sul portello di accesso al vano motore (foto in basso) e la predisposizione dei due serbatoi esterni (foto in basso) più i relativi tubicini di alimentazione.

Per ottenere un maggiore effetto di operatività ho eliminato uno dei parafanghi posteriori, ammassando il restante dopo averlo debitamente assottigliato. Sui parafanghi nelle cassette porta attrezzi (pezzi A8/A9) sono state riprodotte, con filo di rame piegato ad "U" e come perno una piastrina di plasticard (4 x 1 mm), le maniglie ed i rivetti di fissaggio.

Anteriormente sono state eseguite le seguenti modifiche: l'eliminazione dei due parafanghi anteriori e relativa ricostruzione dei lamierini di sostegno (foto qui a fianco).

Assieme alla piastra antiscivolo dell'accesso vano guida, sono state applicate 5 maglie di cingolo allo scopo di creare una protezione aggiuntiva. Il faro anteriore è stato riprodotto danneggiato, omettendo il montaggio del vetro (pezzo A24) e migliorato con più estetici fili di rame al posto di quello prestampato.

Le reti di protezione, applicate sui lati, sono state autoconstruite con plasticard e tulle; ognuna di esse è formata da due listelli 45 x 1 mm e tre 14 x 1 mm. Una volta ricavato il telaio, di forma rettangolare, è bastato incollare il tulle debitamente ritagliato; successivamente il tutto è stato applicato sullo scafo del carro mediante quattro tondini del diametro di 1 mm creando nel punto di appoggio l'effetto saldatura. Medesima operazione andrà ripetuta per i telai da applicare in torretta (foto in alto).

Le maniglie prestampate sul modello sono inevitabil-

mente da limare via e da rifare con cavetto di rame. Per quanto riguarda i serbatoi ausiliari asportaremo con un X-Acto i tappi, erroneamente stampati ai lati, per poi riposizionarli al centro. Sui pezzi A15 le maniglie andranno riviste, come pure il sistema di ancoraggio dei serbatoi al carro, in quanto quello originale è grossolano; per la giusta realizzazione si possono lasciare le vecchie fasce che avvolgono i serbatoi, ma si dovrà ricostruire il supporto mediante tondino della lunghezza di 23 mm e quattro listellini da 1x2 mm.

Da autocostruire l'attrezzo porta sega, in quanto mancante, con due listelli a "L" lunghi 18 mm uniti a 45°.

Torre

Andranno eliminati i pezzi D16/D18 in quanto la versione 1944 montava uno sportello a doppio ribaltamento. Per realizzarlo è possibile utilizzare quello del modello 1943 ricavato da una banca pezzi, successivamente una volta uniti i due semigusci si dovranno rifare col pirografo le linee di saldatura in quanto quelle stampate non sono corrette, ed andrà pure eliminato l'arrotondamento presente sul lato inferiore sinistro.

Non dobbiamo dimenticarci di applicare le sei maniglie sul lato posteriore della torre, mancanti nel kit. I tre periscopi modello MK-4 collocati due sul cielo della torre ed uno sulla cupola andranno coperti con un dischetto di diametro 4 mm e

saranno dettagliati con sei bulloni di fissaggio. La copertura dell'alzo del cannone dovrà essere privata delle quattro fascette rettangolari stampate, che saranno sostituite da quattro rivetti. Per quanto concerne i maniglioni per la fanteria, potranno essere utilizzati quelli da scatola, dopo aver eliminato le bave.

Le quattro protezioni aggiuntive o reti montate in torretta sono state così realizzate: le tre sui lati sono formate da due tondini di 1 mm di diametro, lunghi 32 mm più due di 15 mm; quella sul cielo da due tondini di 1 mm di diametro lunghi 37 mm più due di 22 mm. Ricordo che prima di unire i due semigusci della torre è meglio incollare sotto i "funghi" di aspirazione un foglio di plasticard colorato di nero per evitare che si notino dall'esterno antiestetici fasci di luce.

A questo punto possiamo considerare conclusa la fase di costruzione.

Colorazione ed invecchiamento

Ho colorato il mio T 34 con il colore di base Humbrol Matt 30. Ho atteso alcuni giorni che si asciugasse, dopodiché sono passato alla fase di invecchiamento utilizzando il colore a tempera Terra di Siena bruciato.

Dopo il lavaggio ho passato il dry-brushing utilizzando il colore di base schiarito con alcune gocce di bianco. I cingoli, dopo essere stati colorati col base Gun Metal, sono stati trattati con parti uguali

In basso:
Suggestiva visione del modello finito, ambientato tra le rovine della città di Berlino; notare le reti di protezione dai "Panzerfaust", frutto di modifiche effettuate "sul campo".
(foto G.L.Cocchi)





In alto:
ancora un'immagine
del modello finito; si
notino le insegne di
reparto sulla
torretta, dalla fattura
volutamente incerta.
(foto G.L.Cocchi)

di Matt 70 e Matt 62 sempre Humbrol, per ottenere il caratteristico color ruggine. Le parti in rilievo saranno lumeggiate con il Silver + Acciaio sempre con la tecnica del dry-brushing.

Immatricolazione

Il carro è stato immatricolato come appartenente alla 36° Brigata Carri II° Gruppo, praticamente come viene raffigurato su alcune foto scattate a Berlino nell'Aprile 1945.

Ambientazione

E' stata riprodotta una scena degli ultimi attacchi da parte delle truppe sovietiche nella ormai devastata Berlino, dove la resistenza era posta da pochi e sbandati soldati tedeschi o componenti della Volksturm.

In conclusione desidero ringraziare per la collaborazione gli amici Gianluca Cocchi, Giuseppe Orlandi, Paolo Pergreffi e Silvano Giglioli.

Bibliografia essenziale:

- S.Zaloga: *Soviet Tanks and Combat Vehicles of W.W.II.*
- Squadron: *T 34 In Action.*
- *Model Art* (buono per foto e disegni, testi in giapponese).
- R.Beggiolin: *T 34/85; Il Notiziario IPMS* vol. 23, n°1/92.

A lato:
Bella inquadratura
posteriore che
mette in evidenza i
vari particolari
modificati o
aggiunti dall'autore.
(foto G.L.Cocchi)



UNA PRESENTAZIONE:

ATELIER NOIX

di Marino De Bortoli

■ **Gli appassionati** di aerei della 1° G.M. e degli anni '20 e '30, periodi non molto considerati dalle principali aziende modellistiche, accoglieranno con sicuro piacere quanto ci apprestiamo ad illustrarvi.

Nonostante il nome francese, Atelier Noix è in realtà una ditta amatoriale giapponese non del tutto nuova nel mondo modellistico, avendo già realizzato per conto della Toycoft BERG una stupenda serie di caccia della prima guerra mondiale in 1/72, che credo rappresenti a tutt'oggi la migliore qualità in assoluto per i modelli in resina con parti in metallo bianco e fotoincisioni. Stando alla documentazione esaminata grazie alla cortese disponibilità del titolare sig. Izumi Sugimoto (che ovviamente ringraziamo), due sono le scale ed i temi proposti: 1/48 per gli idrovolanti della Coppa Schneider, che prevede anche soggetti italiani, come è giusto che sia, e 1/72 per i soggetti del primo conflitto mondiale. La resina è di qualità superiore ad ogni confronto, come pure le parti in metallo bianco, tanto da poter affermare senza esagerazione che siamo di fronte a quanto di meglio sia oggi disponibile sul mercato in quest'ambito. Tale qualità ha però un prezzo, su cui è impossibile sorvolare, che ne limiterà l'acquisto ai soli veri fanatici e a quanti - beati loro - non hanno di questi problemi.

Alcune recensioni sono pubblicate nell'inserito "Cose Nuove" allegato a questo stesso numero. Riportiamo qui la lista dei prodotti disponibili. Nella serie "Men and Machine" 1/48 Air Racers abbiamo: Macchi M.39 (no.cat.48-01, prezzo 7000 Yen), Curtiss R3C-2 (no.cat.48-02, prezzo 7000 Yen), Supermarine S.5 (no.cat.48-03, prezzo 7000 Yen), Bernard V.2 (no.cat.48-04, prezzo 7000 Yen), Nieuport-Delage (no.cat.48-05, prezzo 7000 Yen), Supermarine S.6 (no.cat.48-06, prezzo 8000 Yen), Supermarine S.6B (no.cat.48-07, prezzo 8000 Yen) e Caudron C-460 (no.cat.48-08, prezzo da comunicare). Nella serie "Fabric Time Specials" 1/72 Vintage Air Plane abbiamo: Bristol Scout C (no.cat.72-01, prezzo 4500 Yen), Sopwith Tabloid (no.cat.72-02, prezzo 3800 Yen), Ansaldo A1 Balilla (no.cat.72-03, prezzo 3800 Yen), Thomas Morse S-4C (no.cat.72-04, prezzo 3800 Yen), Nieuport 10 (no.cat.72-05, prezzo 3800 Yen), Nieuport 11 (no.cat.72-06, prezzo 7000 Yen). Sono inoltre disponibili due set dedicati a figurini

in scala 1/48 che riproducono personaggi da inserire in diorami con aerei degli anni '20 e '30. L'Atelier Noix produce infine filamenti d'acciaio con cui rifinire le velature dei soggetti di cui sopra in ambedue le scale; la rigidità che li caratterizza ne rende indispensabile l'uso. Per eventuali ordinazioni l'indirizzo completo della ditta è: ATELIER NOIX, 366-5 Miyamae, Fuzisawa, KANAGAWA 251, Japan. Non mancheremo di comunicare le prossime uscite di questa ditta nella rubrica "Novità" del Flash.

In questa pagina due esempi della produzione "Atelier Noix":
Sopra: il contenuto della confezione relativa all'idrocorsa Supermarine S.6.
Sotto: due modelli montati del Macchi M.39.
(foto M.De Bortoli)



un T-6...e tre T-33

testo e disegni di Rudy Lemmi

In questa pagina:
Il T-6 e il T-33, due
dei soggetti
proposti nelle tavole
di colorazione delle
pagine seguenti.
(foto R.Lemmi)

■ **Potrà** sembrare un'inusuale accostamento; cosa possono avere in comune un T-6 e tre T-33, di cui uno belga? Molto semplice: tutti e quattro si sono trovati a passare dall'aerobase di Rivolto del Friuli nella prima metà del 1977, periodo in cui anch'io mi trovavo lì per fare il servizio militare.

All'Aeroclub di Reggio Emilia, il mio istruttore di volo si divertiva a dire in giro che ero nelle Frece Tricolori, mentre in realtà ero soltanto l'aviere-barista del Circolo Ufficiali, ma comunque da quel circolo passavano i piloti della PAN e quindi ebbi modo di conoscerli di persona. Per tutti vorrei ricordare il Ten. Graziano Carrer (purtroppo deceduto nel 1978 in un incidente di volo durante un'esercitazione sul campo) il quale, di ritorno da una manifestazione in Inghilterra, mi regalò un Mig 25 Hasegawa "fresco di stampo" ma soprattutto ancora non importato in Italia.



Scusandomi per la digressione e tornando ai soggetti del servizio, si tratta di due aerei d'addestramento, uno per il volo ad elica e l'altro per il volo a getto, che sono stati usati per molti anni nell'Aeronautica Militare Italiana e in quasi tutti i paesi alleati degli Stati Uniti.

Il North American T-6 Texan/Harvard è, come longevità, secondo solo al più famoso DC-3/C-47 Dakota; concepito infatti negli anni trenta ha continuato a volare in servizio attivo nell'AMI fino ai primi anni ottanta.

Il Lockheed T-33 Shooting Star, derivato biposto del primo aereo a reazione americano prodotto in serie, il P-80 (F-80 dal 1948), ha avuto, a differenza del caccia da cui è derivato, un successo eccezionale per diffusione e anzianità di servizio.

In Italia i due tipi di velivoli sono ormai nei musei o sono diventati "gate guardian" in molti aeroporti, ma in diverse aeronautiche minori credo che non abbiano ancora fatto l'ultimo volo operativo.

Le foto che corredano l'articolo e dalle quali sono stati ricavati i profili sono state realizzate dal sottoscritto a Rivolto nella primavera del 1977.

Profilo n°1: T-6H-2M Harvard Mk II (MM 54143) usato come aereo di collegamento dal 313° Gruppo; la foto del fianco destro permette di apprezzare la forma allungata del tubo di scarico tipico degli Harvards costruiti dalla CCF (Canadian Car and Foundry). La sigla RM-1 si sviluppa come 1-RM sul fianco destro. Il colore delle ali avrebbe dovuto essere "Arancione ad alta brillantezza" ma causa l'uso e gli agenti atmosferici di brillante aveva ben poco. Forse nei disegni si noterà poco ma vi sono due rettangoli con relative diagonali di colore rosso che si trovano sul bordo d'entrata e sul bordo d'uscita delle ali vicino alla fusoliera e indicano la zona da non calpestare.

Profilo n°2: T-33 A, (MM 51-17488) del 36° Stormo; da notare che lo stemma del reparto apposto sulla sommità dell'impennaggio verticale non riporta il motto dello Stormo "con l'ala tesa a gloria o morte". Il bordo rosso che contorna la parte superiore delle ali in corrispondenza dei flaps continua contornando anche le

walkways e questo è un particolare comune anche al T-33 belga. L'arancione ad alta brillantezza che colora l'esterno dei serbatoi alari appare molto scolorito e tendente al giallo nella parte superiore più esposta al sole.

Profilo n°3: RT-33 A, (serial 53-5594) del 51° Stormo; l'RT è la versione monoposto per rilievi fotografici e traino bersagli come si può ben vedere dalla vistosa colorazione ventrale a bande gialle e nere; differisce dalla versione base essenzialmente per la forma del muso che ospita gli apparecchi fotografici. Nei particolari sono le viste del muso da destra e da sotto. L'aereo era verniciato di fresco con "Arancione ad alta brillantezza" e "Nero ad alta brillantezza" degni di questo nome; il Giallo cromo era invece normalmente opaco.

Profilo n°4: T-33 A dell'11° Gruppo della Force Aérienne Belge/Belgische Luchtmacht; ho riprodotto questo esemplare per la particolare e complessa mimetizzazione a tre toni tipica degli aerei belgi; da notare il "pod" ventrale di cui, sinceramente, ignoro le funzioni. Questo aereo era giunto a Rivolto in coppia con un altro T-33 siglato FT 16 la cui mimetica era simile ma non uguale a quella dell'FT 36. Come indicazione di massima il Green 24064 appare come un verde-nero, il Green 24102 è un verde scuro, mentre il Day-glo Red sembra poco "rosso" e simile al nostro "arancione".

Per il T-6 in 1/72 si trova attualmente sul mercato il modello Revell, spacciato per un Harvard Mk II, mentre si tratta dello stampo T-6G della Heller con cambio di decals; anche l'immagine sulla scatola Revell è fuorviante in quanto mostra la capottina con i montanti infittiti come nei primi modelli dell'Harvard. Per arricchire gli interni si può ricorrere all'apposito set della Eduard (72-017) in fotoincisione. Circa il T-33 si può scegliere, sempre in 1/72, tra il modello Hasegawa (che contiene un sovrabbondante foglio di decals) ed il modello Heller che fornisce anche il muso fotografico per la versione RT-33.

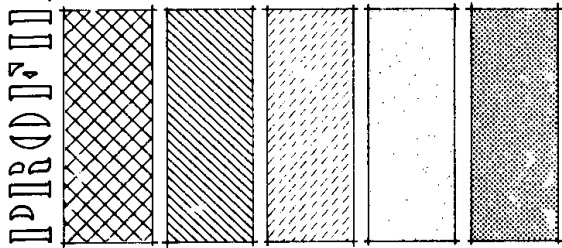
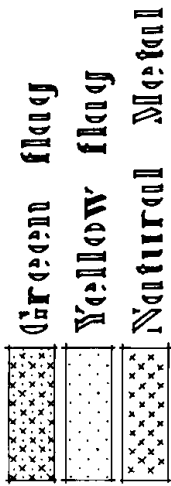
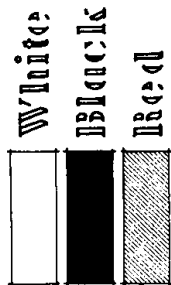


Bibliografia essenziale:

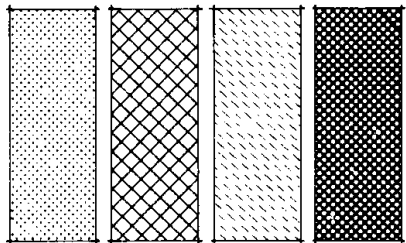
F. McMeiken: *Italian Military Aviation* - Midland Counties Publications 1984;
T-6 in action No.94 - Squadron Signal Publications;
 Monografie Aeronautiche Italiane No.24: *T-6* - Claudio Tatangelo Editore;
 G. Catellani e F. Iannetti: *Il T/RT-33A Shooting Star in servizio presso l'Aeronautica Italiana* - Il Notiziario IPMS No.2/76 e 4/76;

N. Malizia: in *Maniche e bersagli*, le tecniche di addestramento al tiro dell'A.M.I. negli anni '60 - Aerofan No.2/85 - RT-33A; *P-80, T-33, F-94 in action No.40* - Squadron Signal Publications;
 Monografie Aeronautiche Italiane No.5: *T-33A/RT-33A* - Claudio Tatangelo Editore.
 Il Notiziario IPMS No. 2/70: *T-6*.

In questa pagina:
 Gli altri due T-33 proposti in questo articolo; in basso si vede bene il misterioso pod ventrale sull'esemplare belga. (foto R. Lemmi)



IPRCDIPII No. 1, 2, 3



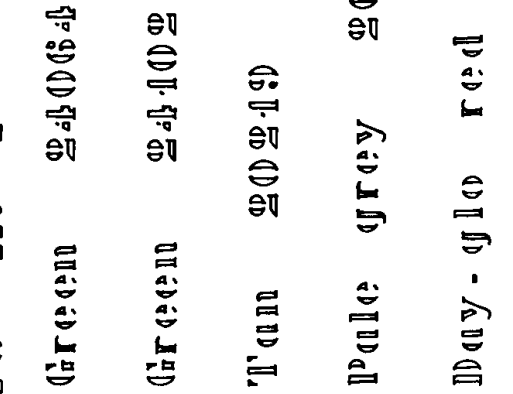
Aluminium

Orange

Chrome yellow

Gloss black

IPRCDIPII No. 4



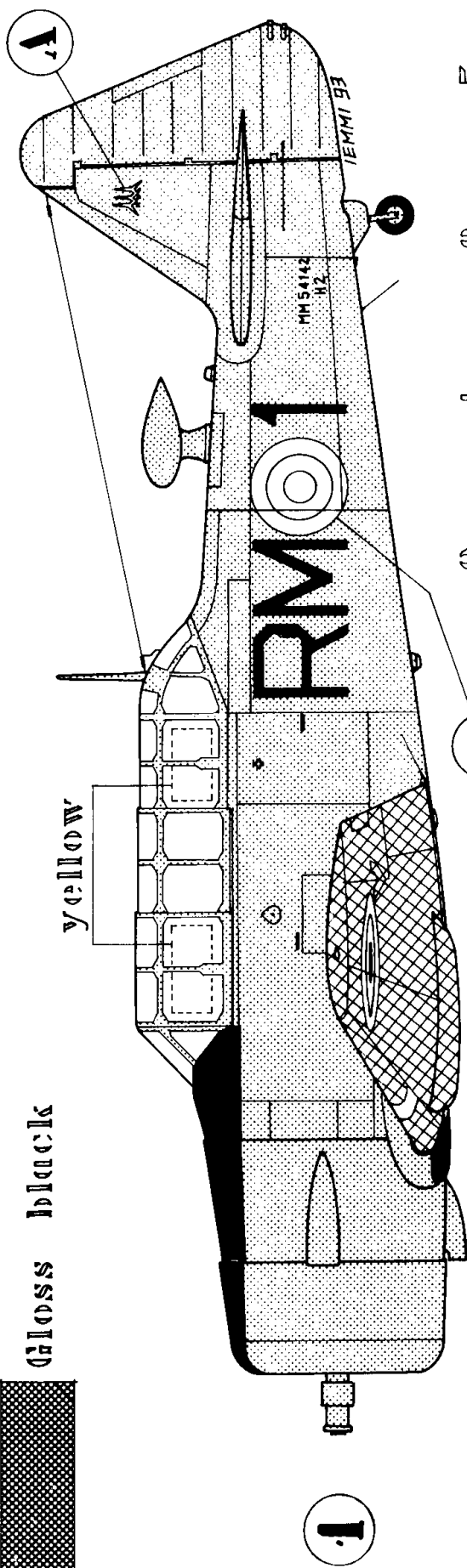
Green

Green

Tan

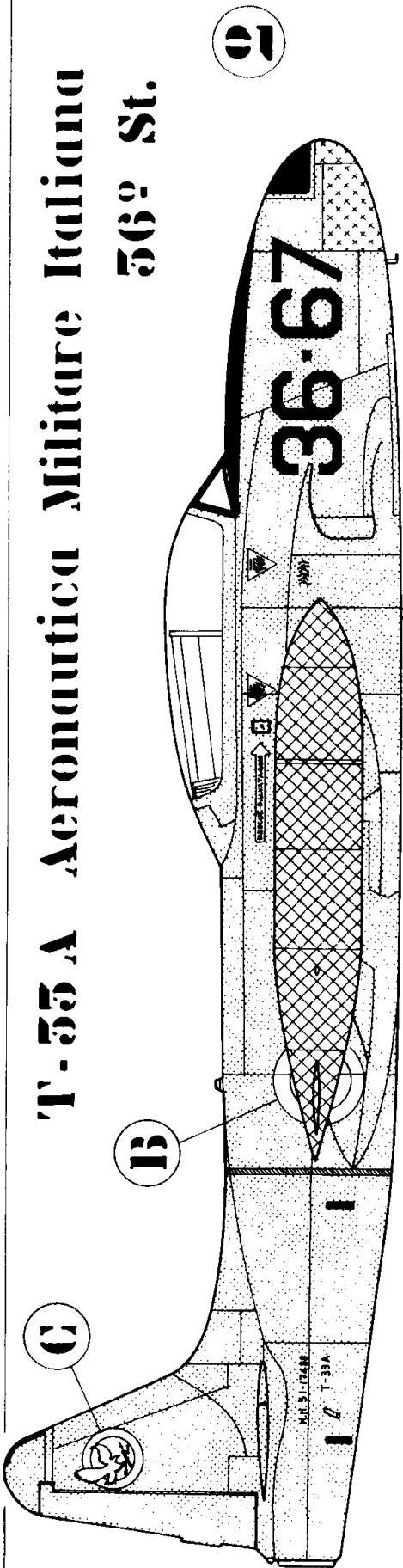
Pale grey

Dull yellow red

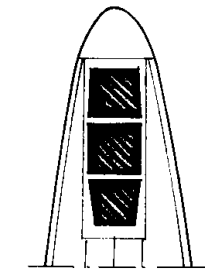
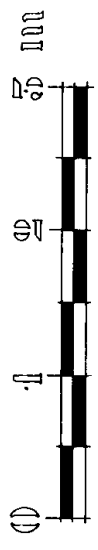


T-6H-2 A.M.I. 5150 Gr.

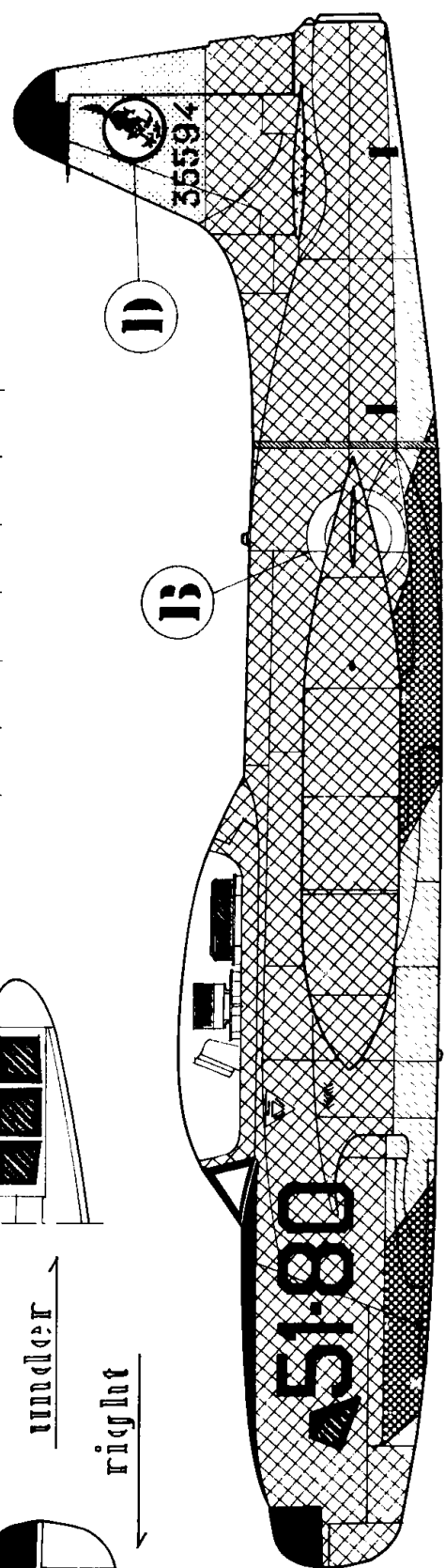
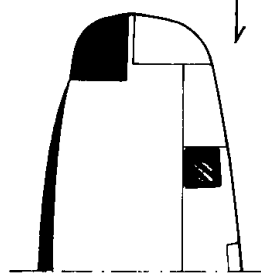
T-55 A Aeronautica Militare Italiana
56° St.



R. Temmi '93

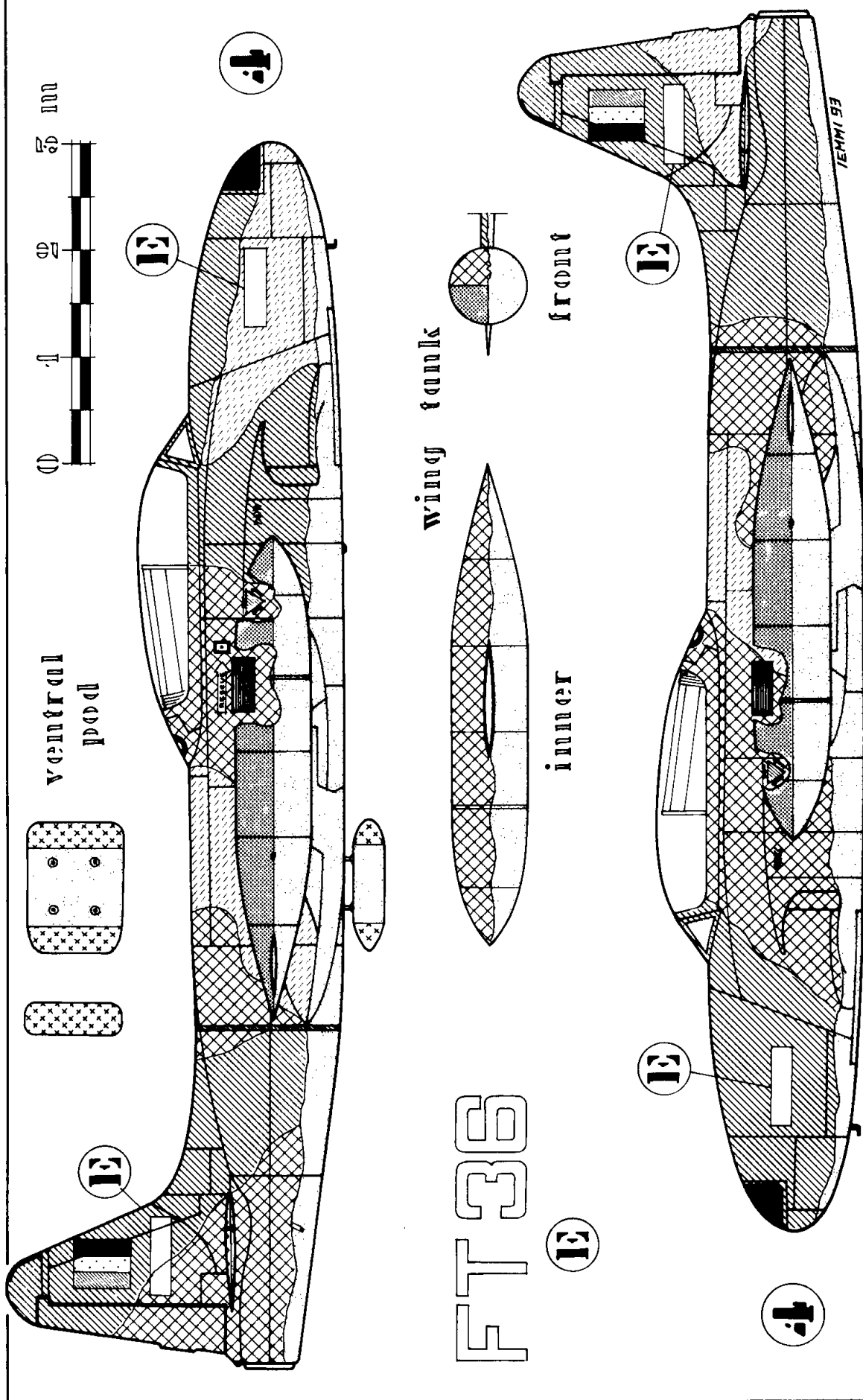


5
 under
 right



RT-55A A.M.I.
51° St.

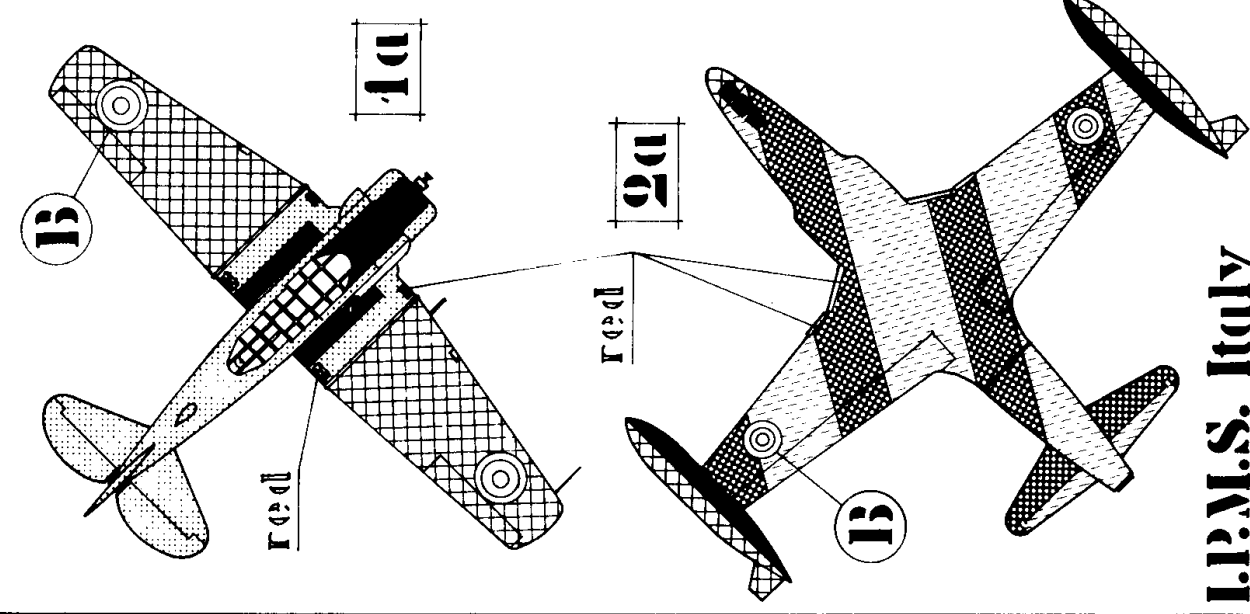
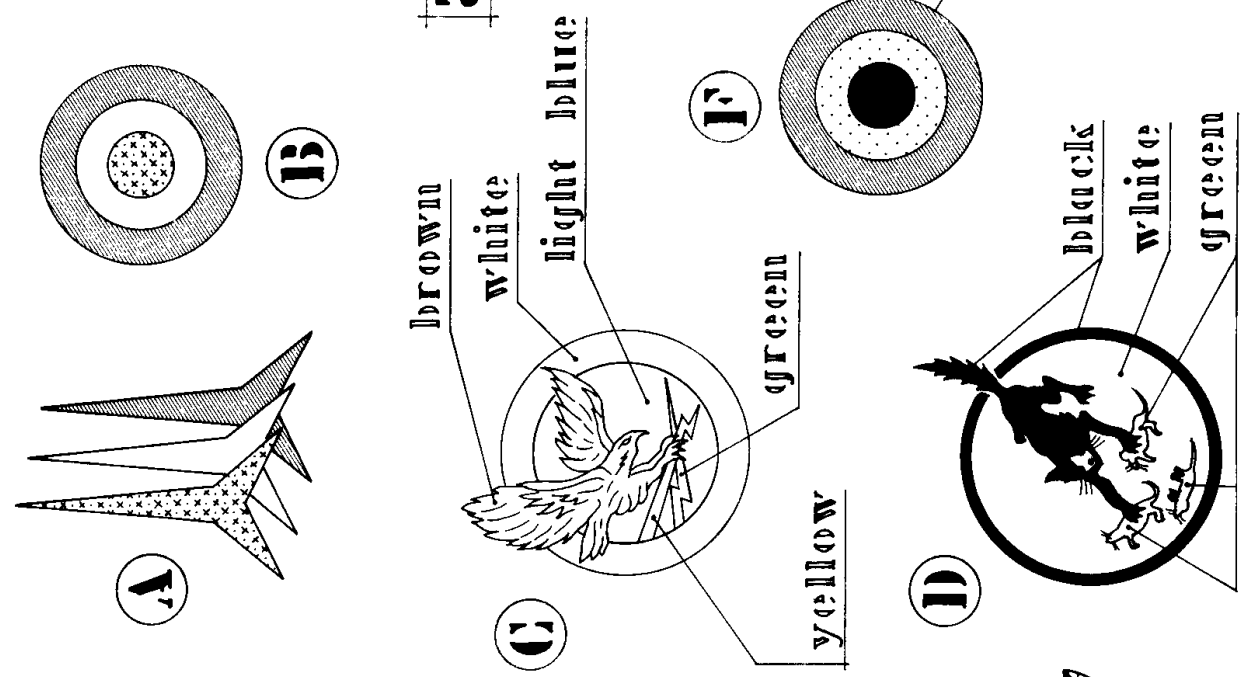
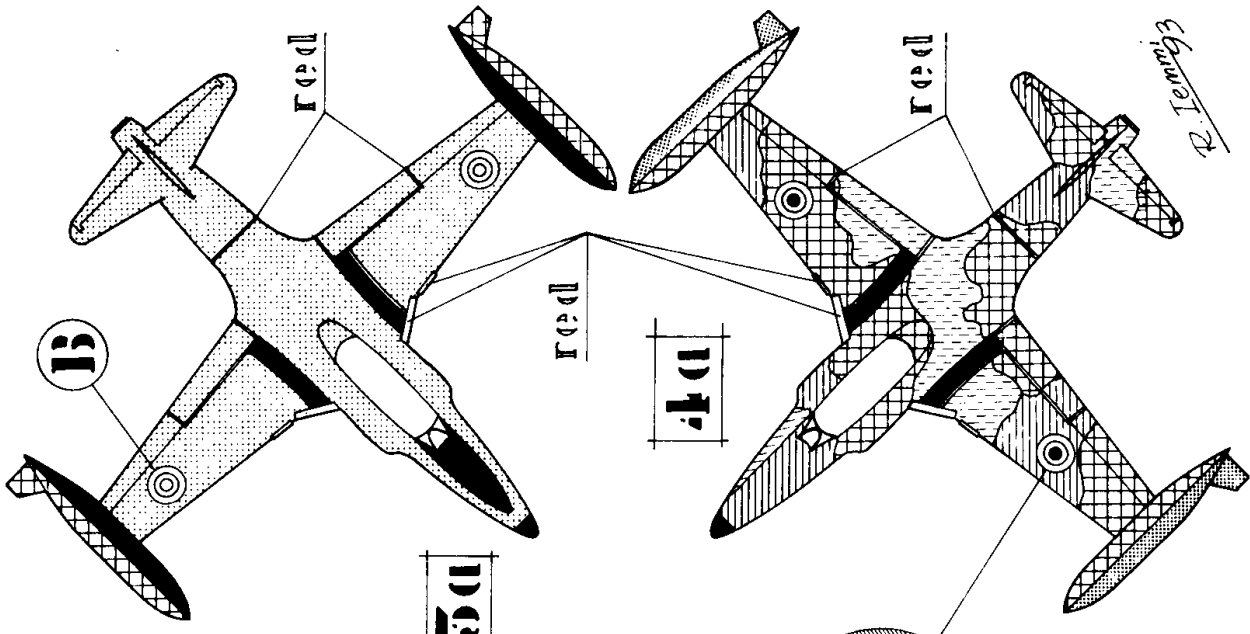
I.P.M.S. Italy



FT 36

T-55A Force Aerienne Belge / Belgische Luchtmacht

Cherry
R. Tenni



I.P.M.S. Italy

Lockheed T-33/RT-33

di Gabriele Luciani

In questa pagina: due immagini del T-33A "36-64" atterrato in emergenza a Brindisi-Casale nel 1988, e utilizzato come aereo-civetta ai margini dell'aeroporto; mancano la cappottina e i carrelli, mentre i vani del muso sono rimasti aperti dopo l'asportazione delle apparecchiature elettroniche. (foto G.Luciani)

E' evidente che le varie ditte produttrici di kits non rivolgono molta attenzione alla riproduzione di aerei addestratori: il pubblico degli appassionati raramente è attratto da questo tipo di velivoli che spesso operano per anni in seno ad una forza aerea svolgendo un servizio fondamentale ma relativamente "tranquillo" come la formazione dei futuri piloti. A ciò poi si aggiunga che spesso le livree degli stessi velivoli o sono veramente anonime o al contrario realizzate con colori che risultano di difficile applicazione su di un kit (colori lucidi, bande più o meno estese anche fluorescenti...). Conseguentemente, ad una bassa richiesta corrisponde a volte un'analogia qualità dei kit riproducti addestratori offerti sul mercato.

Ci sono quindi diverse ragioni per scoraggiare un appassionato, ma bisogna ricordare che una collezione degna di questo nome non può comprendere solo caccia e bombardieri ma anche i diversi tipi di velivoli in dotazione.

Come modellista interessato alle italiane FF.AA. prima o poi mi dovevo imbattere nei problemi su esposti, avendo l'intenzione di riprodurre in scala 1/48 anche gli addestratori avuti dall'AMI. Aven-

do delle difficoltà a trovare un kit in tale scala del T-6 e, almeno per ora, di un G.55 e G.59 biposto, ho deciso di realizzare il T-33 della Lockheed ed il simile ma diverso RT-33.

Attualmente i kit più facilmente reperibili su questi soggetti sono quelli della Hobbycraft. La ditta canadese, distribuita in Italia dalla Mamoli S.n.c. di Milano, ha in catalogo una serie di quattro kits dedicati alla genealogia di aerei derivati dall'addestratore T-33, ma quelli che ci interessano sono contrassegnati dai numeri HC 1595 e HC 1596. Sono prodotti quanto meno onesti ma danno più l'impressione di essere dei kit che andrebbero meglio se prodotti in scala 1/72. Voglio dire che un po' più di particolari non avrebbero fatto male. I due kits hanno molto in comune, differenziandosi (come avvenne in realtà) per la parte anteriore delle semifuliere.

La loro costruzione non richiede un particolare impegno se non nella giunzione ali-fusoliere che abbisogna di stucco e "olio di gomito" per la relativa carteggiatura. Altra difficoltà si incontra nel piazzare la vasca dei piloti in quanto una volta chiuse le semifuliere rimangono degli antipatici

spazi vuoti ... Il dettaglio dello stesso abitacolo potrebbe essere certamente migliorato almeno con l'aggiunta delle cinture ai seggiolini ed alcune aggiunte alle scatole riproducti le attrezzature fotografiche dell'RT-33.

Anche il vano carrelli abbisogna di alcune limature per essere posto in posizione. Questo vano poi ha sulle sue superfici i segni degli estrattori dello stampo, che si trovano anche sui copricarrelli: bisognerà usare il minitrapano facendo attenzione a non rovinare il dettaglio dei pezzi. Ripeto che la costruzione procede comunque speditamente anche grazie ad un essenziale ma chiaro foglio istruzioni.

Certamente la fase più interessante è la colorazione dei kits, che una volta terminata può essere anche fonte di un confronto stimolante. Infatti l'addestratore T-33A fu presente in numero cospicuo nelle file dell'AMI ma generalmente la sua tinteggiatura fu l'anonima livrea in metallo naturale su tutte le superfici, con



l'eccezione dei serbatoi posti sulle estremità alari, che erano neri dalla parte interna ed arancioni (colore no.21 delle specifiche AMI) da quella esterna. Una tinteggiatura che non mutò anche quando i velivoli passarono dalla Scuola Aviogetti di Amendola-Foggia (che li ebbe in carico dal 1952 fino al 1964) a vari reparti operativi per compiti di collegamento. Le variazioni si ebbero naturalmente nell'araldica dei velivoli ed anche nel posizionamento dell'insegna di nazionalità in fusoliera.

Per ragioni anche di economicità ho deciso di riprodurre uno dei primi esemplari in carico alla scuola di Amendola e che è fotografato a pag.3 del no.5 delle Monografie Aeronautiche Italiane di Tatangelo; nei primi tempi di impiego i nostri T-33 conservarono i codici USA con la sigla TR: questi codici sono presenti nel foglio decals del kit Hobbycraft anche se il numero di matricola è diverso. Mi è bastato spostare la posizione (da 401 a 140) dei numeri ed ho ottenuto il numero di matricola dell'esemplare TR-140. Le insegne di nazionalità sono state ricavate dal foglio Tauromodel 48/528 che riproduce proprio il tipo in uso all'inizio, con la coccarda in fusoliera posta posteriormente alla striscia rossa verticale presente sulla fusoliera stessa.

Più impegnativo realizzare l'RT-33: questo velivolo concepito per la ricognizione rimase nell'AMI "schiacciato" da macchine ben più prestanti come l'RF-84F e l'RF-104G, finendo ben presto per essere assegnato a compiti addestrativi, svolgendo le funzioni di traino manica o di bersaglio in finte intercettazioni. Inquadrato in varie squadriglie dislocate presso i diversi reparti intercettatori, fu presto ridipinto in una conosciutissima livrea arancione per le superfici superiori e a bande giallo/neri per quelle inferiori, tutti colori inizialmente lucidi. E' chiaro che solo con l'aerografo si possono ottenere risultati ottimali nel riprodurre questa colorazione così singolare.

Io ho proceduto stendendo su tutto il modello un fondo di nero opaco Testors, ricoperto poi da una prima mano di vernice arancio lucido della Tamiya (X-6) che ho carteggiato, una volta asciutta, con carta abrasiva bagnata (grana 1000) seguita poi da una seconda mano di arancione, eliminando così la tipica "buccia d'arancia" dei colori lucidi.

Analogamente ho proceduto per il sottostante giallo dopo avere prima mascherato le fasce nere con nastro adesivo.

Le decals provengono dalla scatola (ebbene sì: per quanto strano ed impossibile possa sembrare, la Hobbycraft offre diversi modelli con decals italiane): le coccarde di nazionalità ed i numeri di reparto sono buoni ma non altrettanto precisi i numeri di reparto. Tutte le decals aderiscono bene ed hanno un buon potere coprente.

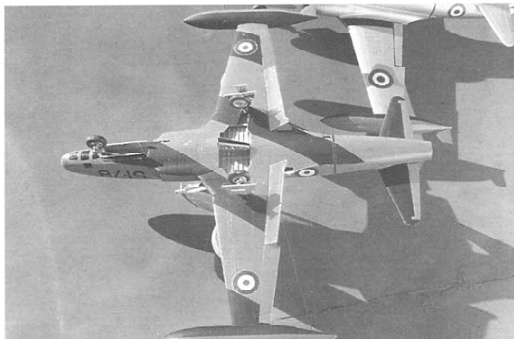
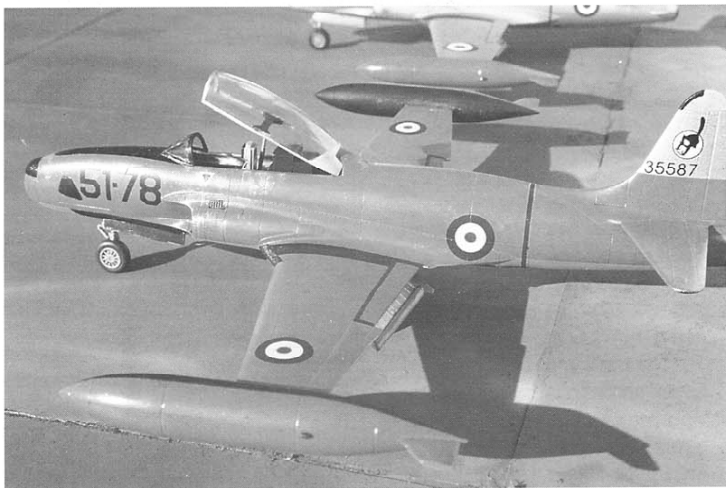
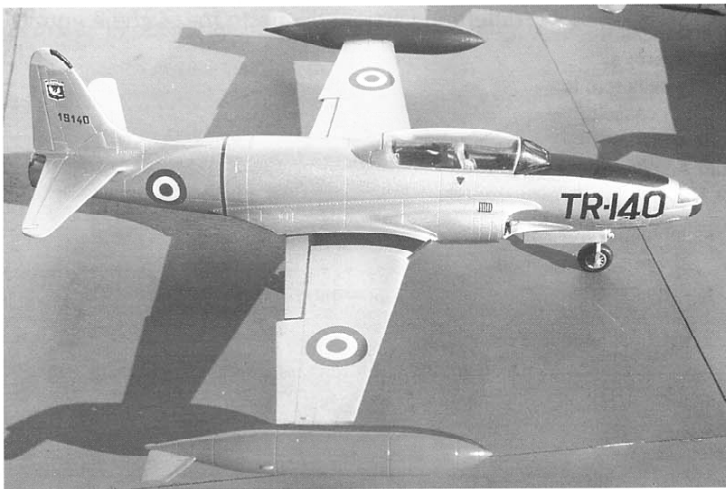
In conclusione si può affermare che si tratta di due prodotti onesti che possono certo prestarsi ad

essere la base di più impegnative realizzazioni (anche Verlinden se ne è accorto proponendo un set di accessori per migliorare questo kit: peccato che il set costi più del modello !!!).

Mi permetto di suggerire io stesso una realizzazione: nel 1988 ho avuto modo di fotografare un T-33 del 36° Stormo "scassatosi" in atterraggio sull'aeroporto di Brindisi-Casale e lì rimasto come aereo-civetta, senza la cappottina, i carrelli e con il muso aperto; mi auguro che le foto dello stesso (qui pubblicate con autorizzazione RS 32/05/G 12-6 del 18/4/88) possano essere d'aiuto a chi voglia realizzare un diorama con questo soggetto.

Sotto:

Le foto dei due modelli realizzati da Gabriele Luciani; in alto è rappresentato il T-33A della Scuola Aviogetti di Amendola, e in basso l'RT-33A del 51.mo Stormo. (foto G.Luciani)



Qui a lato: Il modello capovolto dell'RT-33 A illustra la particolare livrea delle superfici inferiori, a bande gialle e nere. (foto G.Luciani)

MOTO GUZZI "ALCE"

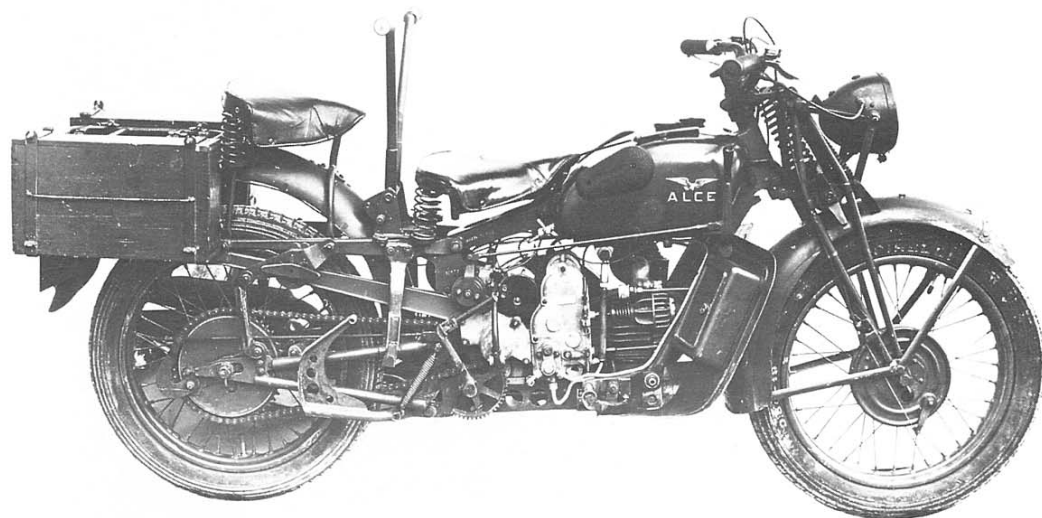
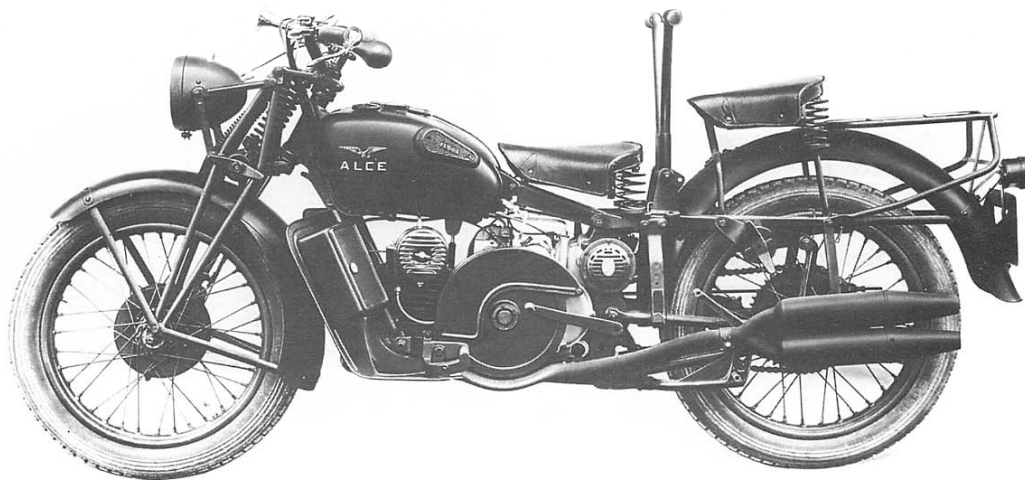
- Parte seconda -

di Mario Pieri

In questa pagina: Due esemplari di "Alce" nella versione biposto, con secondo manubrio per il passeggero; si notano nella foto in basso le cassette porta materiale. (foto Archivio Guzzi via M.Pieri)

■ Nella prima puntata di questo articolo (Notiziario 2/1994) ci siamo occupati dell'analisi tecnica della motocicletta Guzzi ALCE. In questa sede vorremmo soffermarci brevemente sulle differenti versioni di questo mezzo che è entrato

nella storia del motociclismo italiano. Approfitteremo dell'occasione per pubblicare materiale che per motivi di spazio non era stato inserito nella prima parte, nonché alcuni contributi che ci sono giunti dai soci.



A tale proposito desidero ringraziare quegli amici del G.I.S. 3 (Mezzi Corazzati e Veicoli Militari Italiani) che hanno dato risposta alle richieste della Redazione, anche solo dicendo di non avere materiale da fornire.

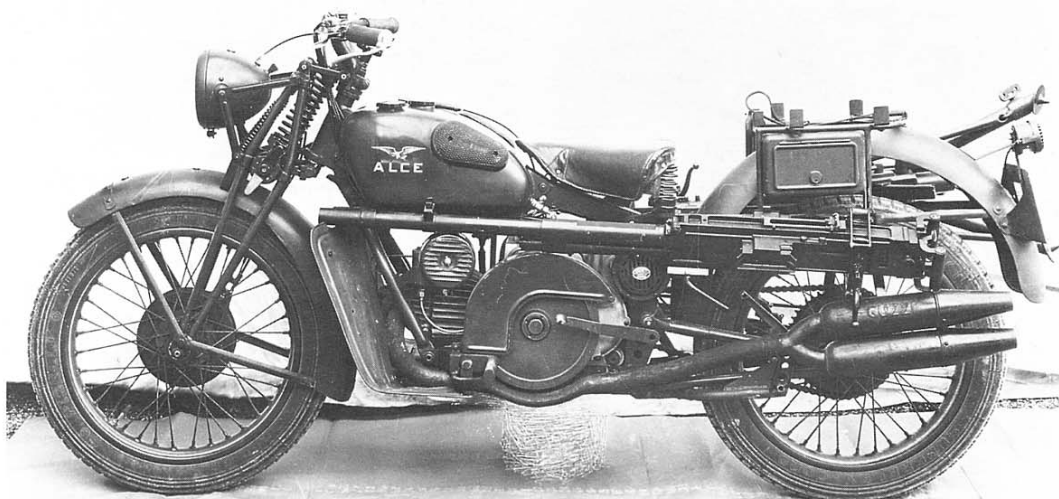
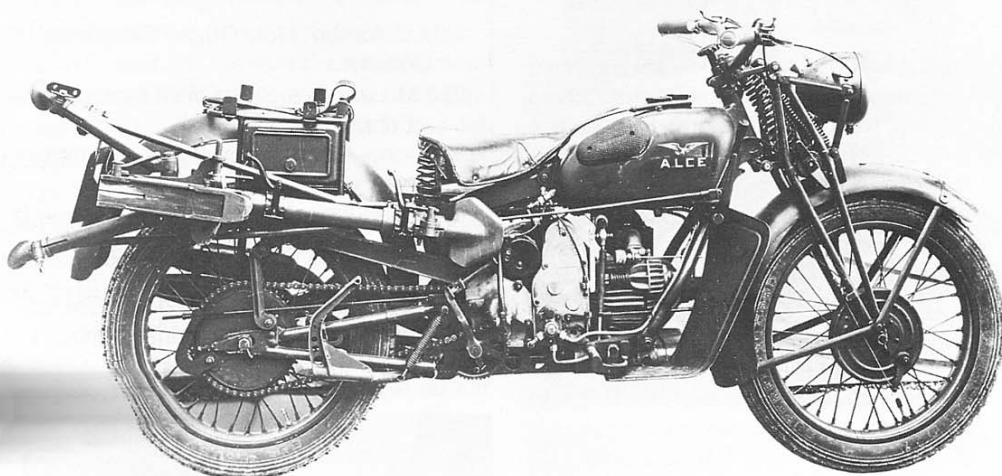
Ricordo in particolare il valido coordinatore Emilio Bonsignore, nonché Gabriele Luciani che ha inviato alcune delle interessanti foto che corredano questo articolo.

Rinnovo infine il ringraziamento, fatto nella prima parte, ai funzionari dell'Archivio Storico Guzzi-GBM, dal quale provengono le foto d'epoca qui pubblicate.

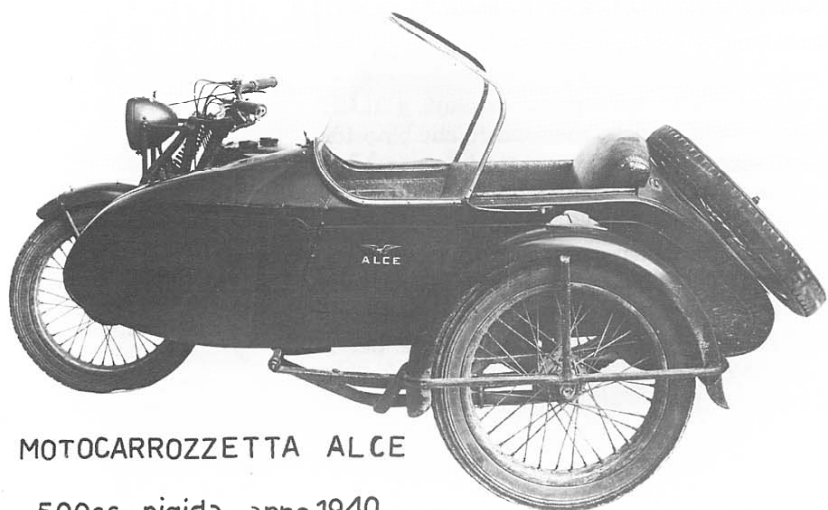
Resta infine spazio per una terza e conclusiva puntata che potrebbe trattare l'impiego bellico di questa moto, con dettagli su colorazione ed

araldica; su questo argomento si invitano fin d'ora quanti volessero contribuire con testi e/o materiale fotografico a farsi avanti contattando la Redazione.

Come già detto nella prima puntata, l'ALCE esisteva sia in modello monoposto che biposto; questo secondo era caratterizzato dalla presenza, per il passeggero, di un manubrio ripiegabile e di un sellino posto sul parafango posteriore, in posizione rialzata rispetto a quello del guidatore. Le fotografie di pagina 22 riproducono dei modelli biposto; il mezzo della foto inferiore monta delle cassette posteriori, probabilmente per il trasporto di munizioni o materiale per la mitragliatrice "in dotazione" (vedi oltre).



In questa pagina:
due viste della
versione equipag-
giata con la
mitragliatrice Breda
mod.37 cal. 8 mm.,
che veniva
agganciata, con il
suo treppiede, ai lati
della moto; altri
veicoli dello stesso
tipo trasportavano
accessori e
munizioni.
(foto Archivio Guzzi
via M.Pieri)



MOTOCARROZZETTA ALCE

500cc. rigida anno 1940

In alto:
Il sidecar che
poteva essere
applicato all'"Alce".
(foto Archivio Guzzi
via M.Pieri)

La versione a due posti poteva montare sul fianco sinistro un carrozzino, collegato alla moto stessa in cinque punti (vedi foto qui sopra). Esso poteva venire rimosso con relativa facilità, almeno stando al Manuale d'uso che riporta i seguenti tempi: 25 minuti per il montaggio e 15 per lo smontaggio.

In basso:
due immagini
dell'esemplare di
"Alce" restaurata e
conservata alla
Scuola di Carrismo
di Lecce dell'E.I.; il
mezzo è marcante
ed è colorato in
giallo sabbia chiaro.
(foto G.Luciani)

Nella prima puntata abbiamo evidenziato come l'ALCE fosse stata concepita per un uso prettamente militare. Si era del resto negli anni '30 e molte marche di motocicli avevano già avuto esperienze belliche. In particolare le "moto di Mandello" erano state largamente impiegate, come dimostrano le molte foto disponibili, in particolare dai Bersaglieri dotati di vari tipi di Guzzi fra cui il modello "S". Quest'ultima è riconoscibile dal serbatoio più schiacciato (vedi anche prima puntata di questo articolo). Anche l'ALCE, come altre moto, venne dotata di mitragliatrice incastellata sul manubrio. Si tratta-



va del fucile mitragliatore Breda mod.30, un'arma leggera calibro 6,5 mm giudicata di ottima meccanica ma assai delicata e poco potente. L'utilizzo abbinato alla moto è comunque di efficacia alquanto dubitabile.

L'ALCE fu equipaggiata anche con un'altra mitragliatrice: la Breda mod.37 calibro 8 mm. Essendo questa un'arma più pesante di quella citata in precedenza, la moto fungeva solo da mezzo di trasporto. Le foto di pagina 23 mostrano un esemplare di questo tipo: l'arma era appesa al fianco sinistro ed il treppiede al destro. E' probabile che la cassetta per le munizioni ed il resto degli accessori fossero trasportati da un'altra ALCE.

Bibliografia

(prima e seconda parte)

- 1) M.Colombo: *Moto Guzzi* - Giorgio Nada Editore;
- 2) A.G.Luraschi: *Storia della Motocicletta* - Edisport;
- 3) *Storia Illustrata* no.252 - Novembre 1978;
- 4) G.Benussi: *Armi portatili, artiglierie e semoventi del R.E.I. 1900/1943* - Intergest;
- 5) Barlozzetti/Pirella: *Mezzi dell'Esercito Italiano 1935/45* - Editoriale Olimpia.



IL FUORISTRADA MILITARE

FIAT 508 III W

testo, disegni e foto di Wojciech Sankowski

■ **Nel settembre** 1931 fu firmato, con la Fiat di Torino, il contratto di licenza per la produzione in Polonia delle automobili FIAT 508 "Balilla". Nel 1932 iniziò il montaggio dei primi modelli della FIAT 508 I. Il contratto prevedeva anche la progettazione delle versioni derivanti da questo modello, tra cui una fuoristrada militare. La FIAT preparò il relativo progetto denominandolo "Vetture Polonia militare 508 I".

Nel 1935 uscì la versione ammodernata dell'autovettura FIAT 508 III, realizzata dall'azienda polacca PZInz di Varsavia. Verso la fine del 1935, nella stessa azienda, fu progettata la versione militare denominata FIAT 508 III W Lazik (Jeep), che si differenziava dall'autovettura per la scocca aperta a 4 posti. La vettura venne prodotta in due versioni: la prima, fino al 1937, e la seconda successivamente. La differenza consisteva in diversa forma dei parafranghi e del bagagliaio, nonché nel tetto pieghevole ed nel diverso modo di montare la ruota di scorta. La seconda versione fu dotata, inoltre, di mitragliatrice manuale WZ 28.

Ambedue le versioni presentavano buone caratteristiche, soprattutto per quanto riguardava il comportamento su strada e l'efficienza. Le fuoristrada FIAT sono state dotate di ottimi motori PZInz "Fiat" tipo 108, con potenza pari a CV 22, nonché di un'intelaiatura rafforzata e di un eccezionale sistema di sospensioni.

Dati tecnici:

lunghezza	3515 mm
altezza	1380 mm
larghezza	1400 mm
passo	1200 mm
apertura	160 mm
massa	760 kg
velocità max.	100 Km/h
consumo	8,5 l/100 Km

Entro il 1939 furono realizzate ca. 1500 vetture in versione Lazik (Jeep), che, dipinte in colori militari e/o camuffate, vennero utilizzate comunemente nella guerra difensiva del 1939.

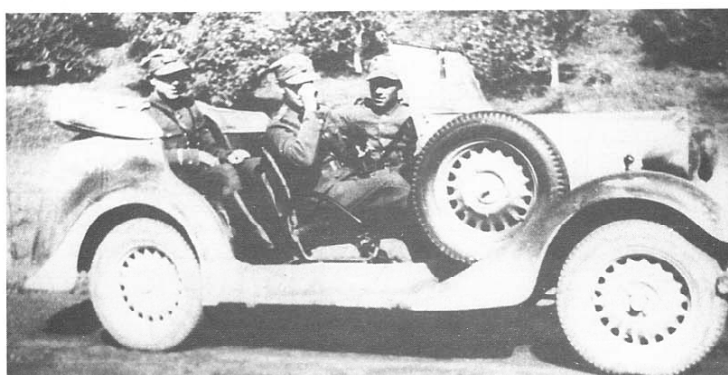
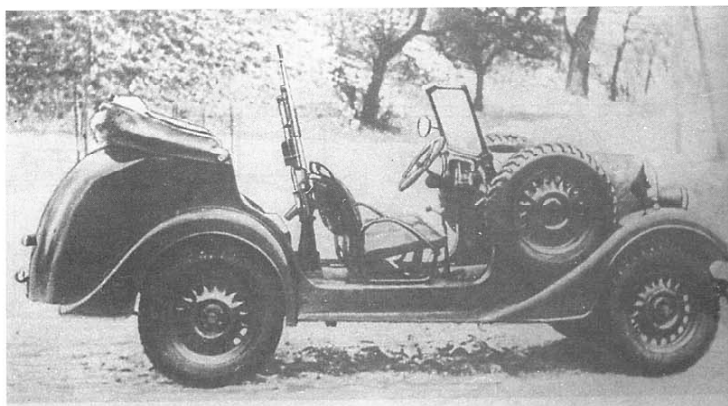
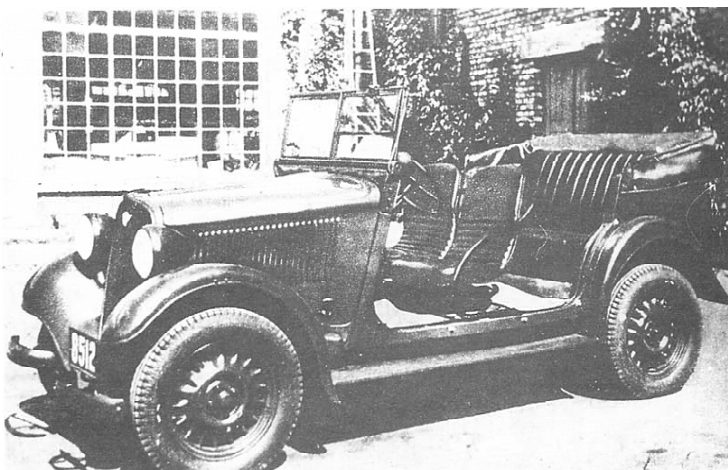
Nei disegni delle due pagine seguenti sono illustrate la prima versione (W1) e la seconda (W2)

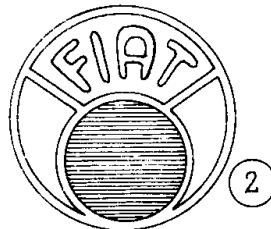
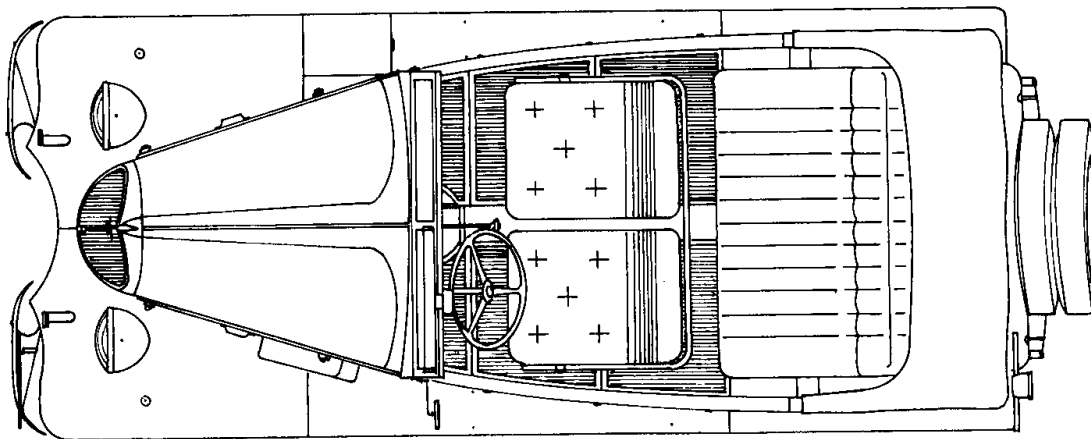
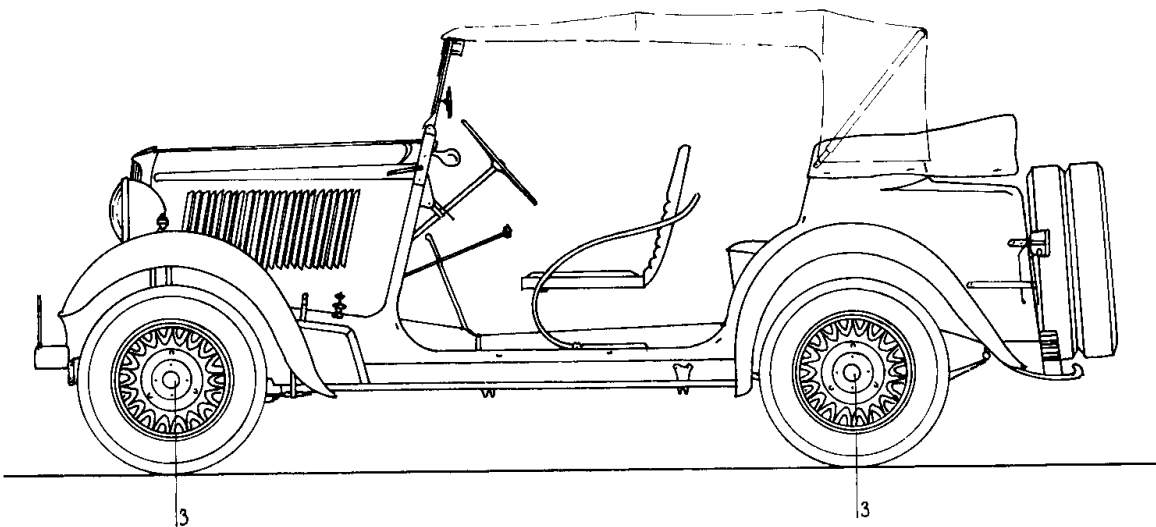
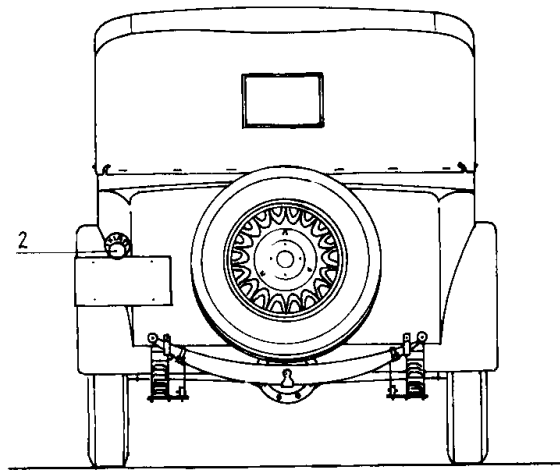
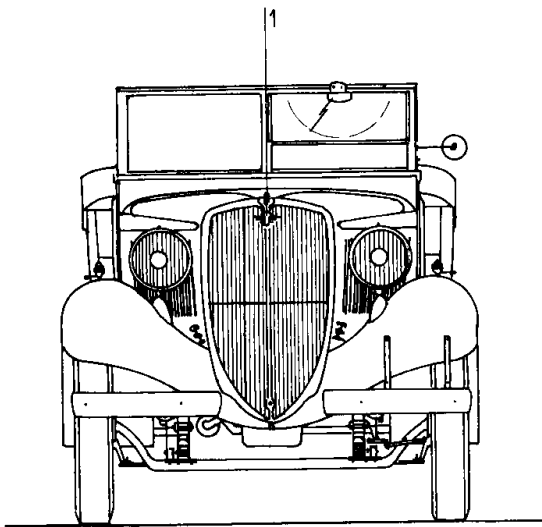
oltre ai marchietti posti sul radiatore (1) sulla luce sopra la targa (2) e sui mozzi (3).

A proposito di questo mezzo si veda anche l'articolo relativo alla FIAT 508 C, apparso sul Notiziario vol. 18, n° 1 (1987) [N.d.R.] ▶

Dall'alto in basso:

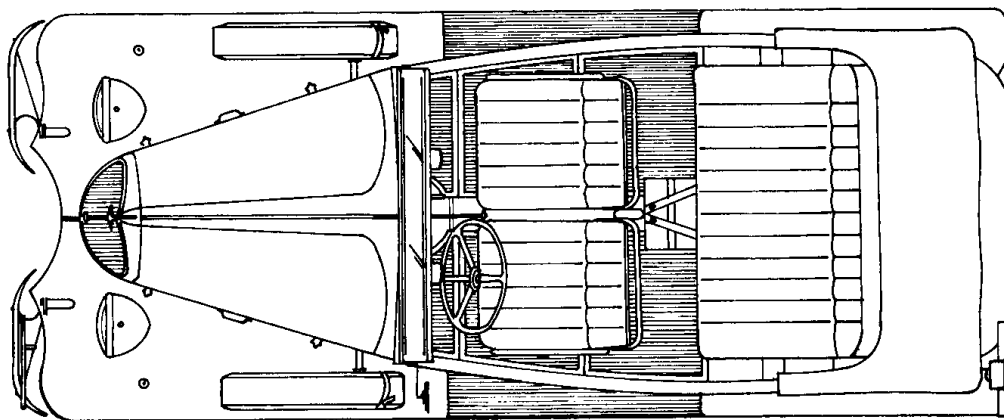
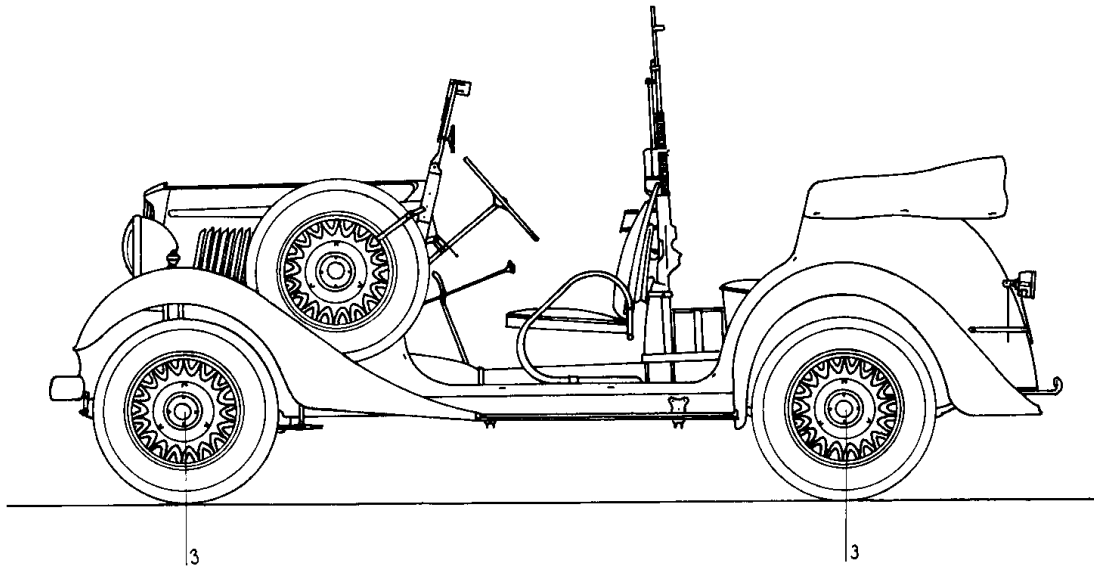
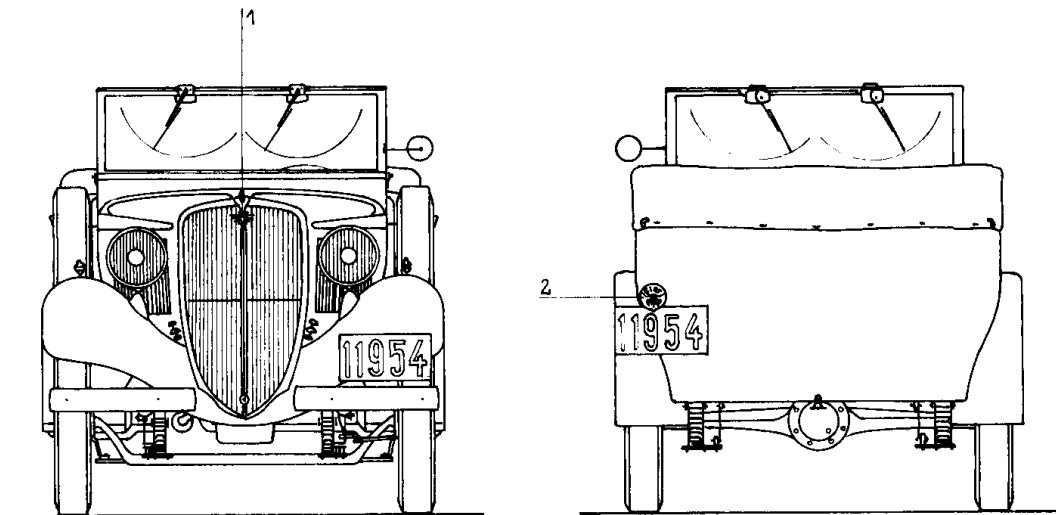
- FIAT 508 III W1;
- FIAT 508 III W2, con mitragliatrice WZ 28;
- FIAT 508 III W2, versione successiva.





Fiat 508/III w1

W. SANKOWSKI



Fiat 508/III w2

W. SANKOWSKI

MARANELLO, 18-19 GIUGNO 1994

MODELMEETING '94

resoconto di Gian Luca Cocchi

In questa pagina:
- Il Sindaco di Maranello e il nostro Direttore Giorgio Pini inaugurano "Modelmeeting '94".
- Veduta d'insieme della mostra.
- "Aldstair McDonald", di Andrea Tessarini di Bologna, 1° nella cat. figurini 60/75mm.

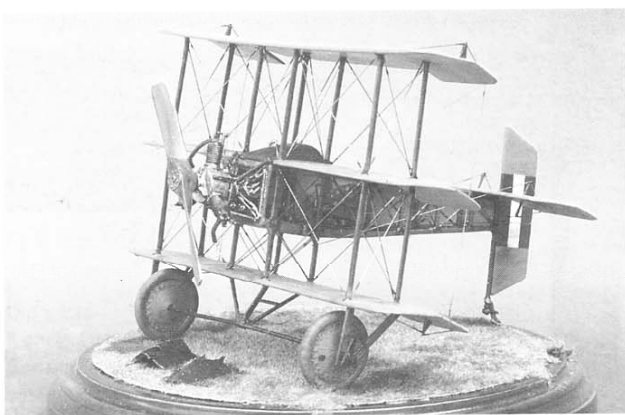
■ **A due** anni dalla prima edizione, organizzata come qualcuno ricorderà nell'Avio Superficie di Sassuolo, quest'anno "Modelmeeting '94" ha riaperto i battenti a Maranello, nei locali antistanti la Galleria Ferrari, regno delle automobili più famose del mondo. L'iniziativa è partita grazie alla collaborazione ed alle sponsorizzazioni della Associazione Commercianti di Maranello che, nella persona di Maurizio Ferri, ha trovato l'espressione più alta nell'organizzare con i soci del Centro IPMS 93rd Independent Brigade (Mo), quella che è diventata forse anche inaspettatamente una grande mostra di modellismo.

Per tutti coloro che non avessero avuto la possibilità di visitare la manifestazione, citeremo alcuni significativi dati che spiegheranno come il modellismo in Italia sia ben al di là di un hobby qualunque: hanno aderito 24 Clubs provenienti da tutte le parti della penisola, e al termine della manifestazione gli organizzatori, stanchi ma visibilmente contenti, hanno contato 497 modelli esposti per un totale di 206 partecipanti!

Alto il livello qualitativo dei pezzi esposti in tutte le 11 categorie a concorso, per cui immaginiamo quale sia stato l'impegno degli addetti alle giurie... Se consideriamo che la mostra ha aperto Sabato 18 Giugno alle 14.30, inaugurata dal Sindaco di Maranello Giancarlo Bertacchini e dal nostro Direttore Nazionale Giorgio Pini, per chiudere il giorno seguente alle 18 subito dopo le premiazioni, si comprenderà come lo sforzo profuso dai soci del 93rd non sia stato dei più piccoli.

Al fine di non togliere spazio alle immagini l'elenco dei vincitori e dei Clubs partecipanti è stato pubblicato nel Flash di Ottobre, per cui non resta che augurare a tutti i soci un arrivederci a "Modelmeeting '96"!





A sinistra, dall'alto;
- Il Caproni Pensuti, autocostruito da Giampaolo Sellitto di Torino, ha vinto uno dei tre trofei "Best of Show"

- Ludovico Reposi di Roma ha vinto il 1° premio nella categoria mezzi militari, auto-costruendo questa Sahariana AS-42.

- Lo AVIA FL3, autocostruito da

Marco Turriziani ha ricevuto un Premio Speciale della giuria.

- Premio Speciale della giuria anche per questo "furgone della ditta", realizzato da Giuseppe Mossino di Asti.

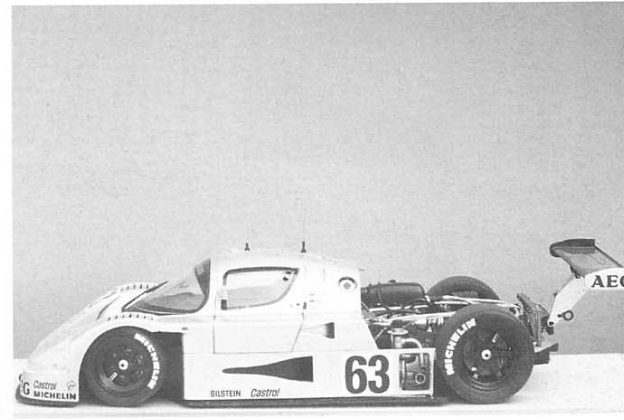
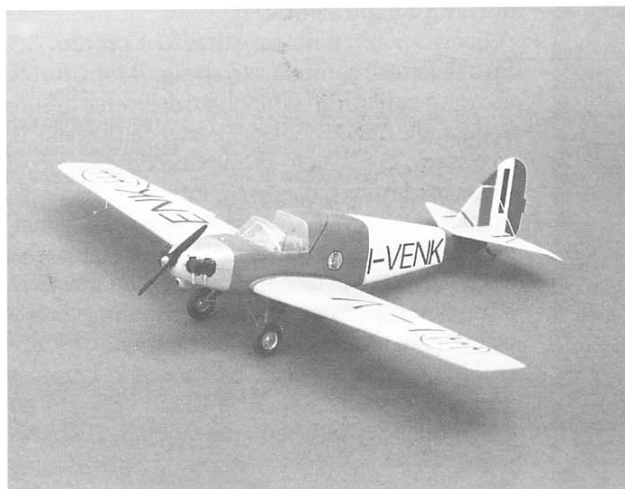
Qui sotto, dall'alto:

- Andrea Ricciardi di Roma ha realizzato il diorama "La via per Sarajevo".

- Particolare del diorama "Bir el Gobi 1941" di Giulio Acuto di Torino, Premio Speciale della giuria.

- La Sauber Mercedes C9 di Cristiano Mastelli di S.Remo, classificata al 2° posto nella categoria mezzi civili.

(tutte le foto sono di G.L.Cocchi)



Come realizzare in casa una macchina per il "vacuform"

di Livio Gonella

Qui sotto:
La scatola montata con il divisorio forato. Nello scompartimento di sinistra si nota la base dove viene fissato il motore. In basso: Il motore è stato fissato, con il semplice impianto elettrico composto da un interruttore e dai collegamenti con il motore. A destra la piastra in alluminio forata.

■ **Leggendo** le riviste modellistiche specializzate ho spesso incontrato la tecnica della riproduzione di pezzi, soprattutto i canopy degli aerei, servendosi della tecnica del vacuform, cioè dello stampaggio sotto vuoto.

In molti casi si faceva riferimento alla macchinetta commercializzata molti anni fa dalla ditta Mattel, ora introvabile.

Tale macchinetta ha una piastra che serve per riscaldare la plastica, un telaio ribaltabile dove viene fissata la plastica, una base di appoggio forata dove viene posizionato il pezzo da riprodurre e sotto di essa una pompa a mano per ottenere l'aspirazione dell'aria.

Avendo avuto l'occasione di poterla vedere e studiarne la tecnica costruttiva, ho deciso di

riprodurla artigianalmente utilizzando un motore di aspirapolvere.

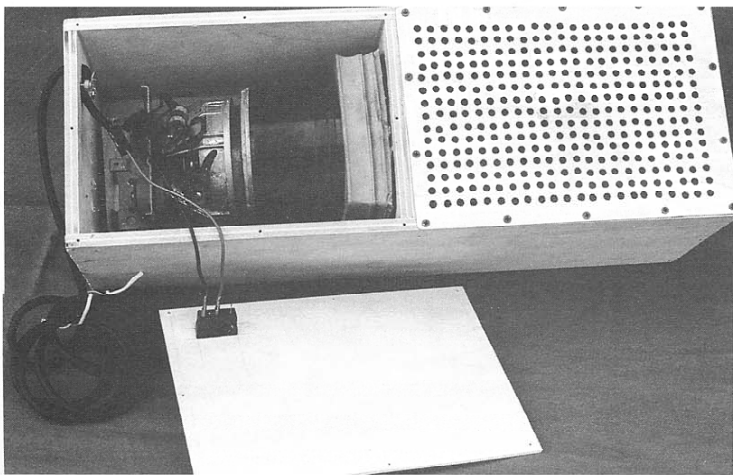
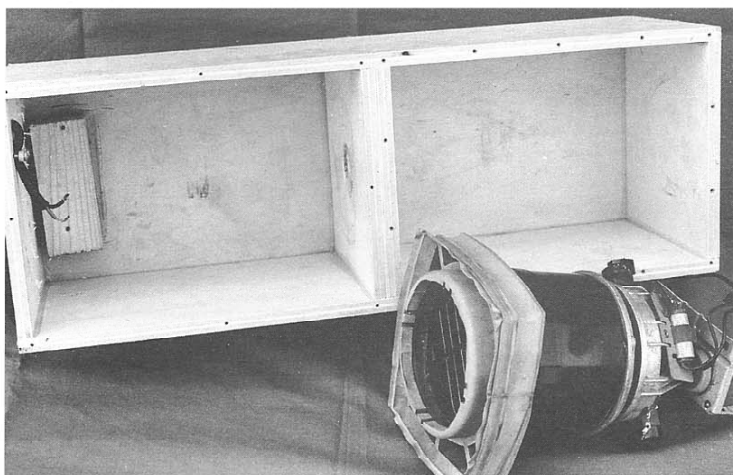
Ho costruito una scatola di legno compensato spesso 1 cm delle misure 50x18x16 cm dividendola in due scompartimenti. Le misure sono scaturite dalle dimensioni di ingombro del motore. Nello scompartimento di sinistra, forato per permettere l'uscita dell'aria, ho messo il motore ed i relativi contatti elettrici (il motore è fornito di una guarnizione che ho fissato allo stesso e alla parete che divide i due scompartimenti con colla al silicone) e la parete divisoria è forata per permettere l'aspirazione dell'aria. Lo scompartimento di destra è vuoto ed è chiuso da una piastra di alluminio forata con fori del diametro di 5 mm. Questa piastra è fermata sul bordo con viti e colla al silicone. La colla al silicone serve da guarnizione per avere una tenuta stagna durante l'aspirazione.

A questo punto il nostro attrezzo è pronto.

Su tavolette di compensato spesso 4 mm, forate al centro con fori quadrangolari di diverse misure in base alle dimensioni del pezzo da riprodurre, va fissato, con l'aiuto di puntine da disegno, il foglio di plastica o di acetato (ottimo quello della Squadron). Fatto ciò, andrà riscaldato sul fornello della cucina avendo l'accortezza di frapporre, tra la fiamma e la tavoletta, una retina metallica d'uso domestico per non avere la fiamma diretta ed ottenere una maggiore distribuzione del calore. Una volta ammorbidito, si accende il motore aspirante ed si adagia la tavoletta sulla piastra forata dove precedentemente abbiamo fissato il pezzo da riprodurre. Il pezzo va posizionato utilizzando un materiale morbido come ad esempio la gomma pane, che lo mantenga fermo e rialzato rispetto alla piastra e allo spessore della tavoletta.

Appena adagiata, l'aspirazione creerà un vuoto d'aria facendo aderire perfettamente l'acetato sulla superficie del pezzo. Le prime volte la riproduzione non sarà perfetta a causa soprattutto dell'errato riscaldamento dell'acetato o della plastica. Se il pezzo da riprodurre ha una forma particolare come bombature o sporgenze o la sua superficie è piuttosto estesa, è consigliabile praticare piccoli fori sul pezzo stesso per facilitare l'aspirazione dell'aria e la successiva perfetta adesione.

Per impraticarsi della tecnica occorre fare alcu-



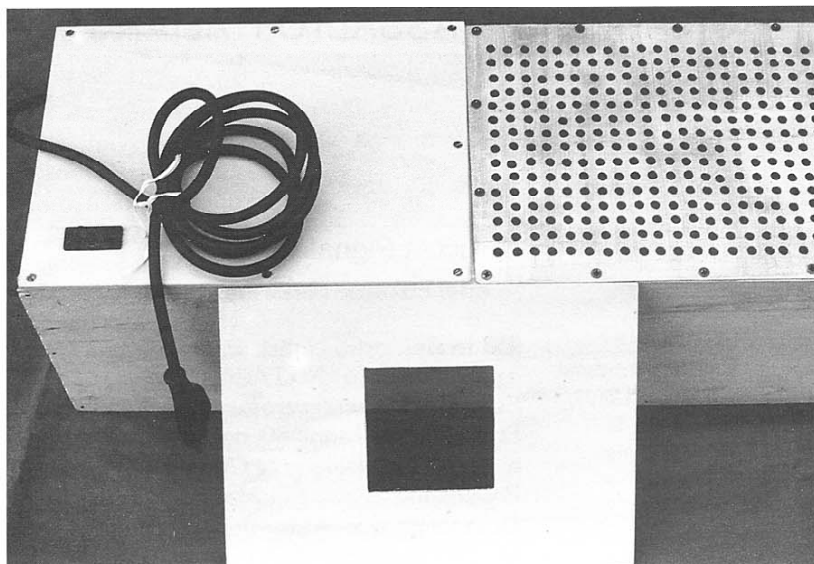
ne prove utilizzando materiali dal basso costo come le scatole delle camice, per riprodurre i canopies, o la plastica dei piatti.

Il costo totale dell'attrezzo si aggira sulle 25.000 Lire escluso il motore e circa tre ore di lavoro per la sua costruzione. Per avere ulteriori indicazioni sulla tecnica di riproduzione vacuform consulta- re il no. 9/1992 di Model Time.

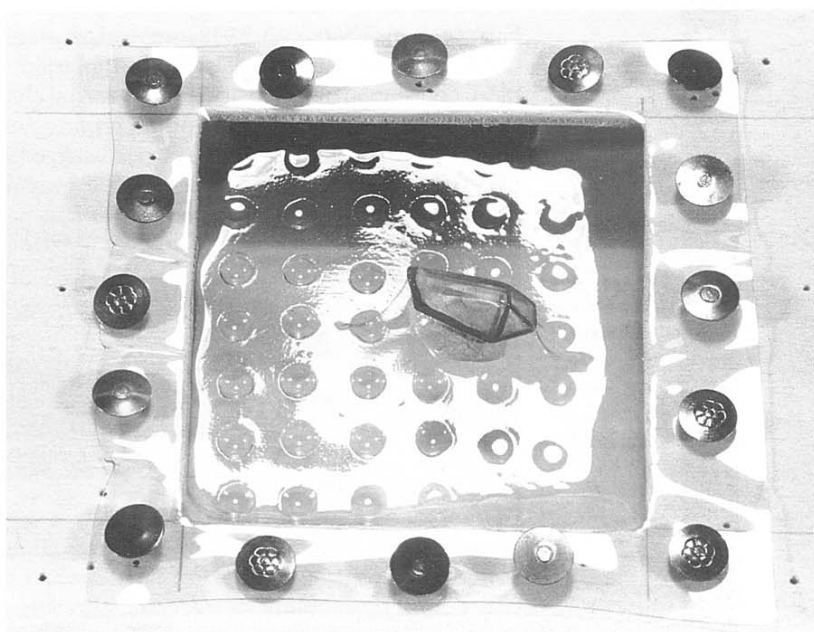
Qui a lato:
Il socio Livio Gonella, ingegnoso costruttore di questa utile macchina ed assiduo collaboratore delle pubblicazioni IPMS.



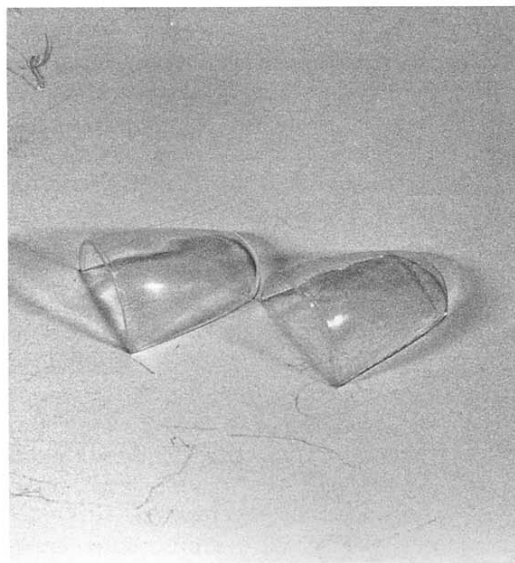
In alto a destra:
La scatola completamente chiusa con la tavoletta/telaio dove viene fissato l'acetato o la plastica.



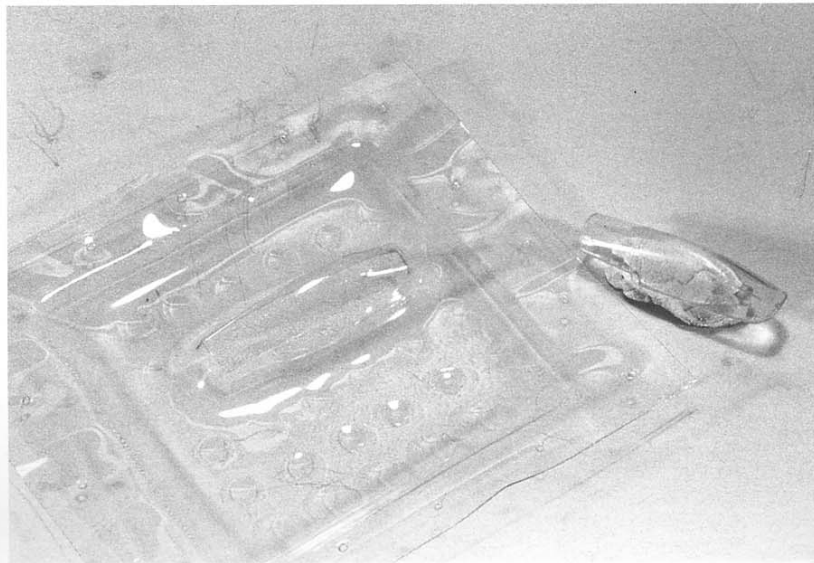
Qui a lato:
Alcune prove di termostampaggio: il canopy di un FW-190 in scala 1/72. Per l'effetto dell'aspirazione dell'aria l'acetato riscaldato avvolge completamente il pezzo da riprodurre.



Qui sotto:
Riproduzione del canopy dell'Harrier in scala 1/48. A sinistra l'originale e a destra la copia. Si intravede il minore spessore a vantaggio della trasparenza.



In basso a destra:
La riproduzione di un canopy di un F-104 in scala 1/72 ancora da lavorare e l'originale con il supporto in gomma pane. (tutte le fotografie sono di L.Gonella)



di Nicola Pignato

In basso:
Il modello Academy
dell'anfibio LVTP7,
assemblato da
Nicola Pignato
(N.Pignato)

Kit Academy 1/35

■ In un nostro Notiziario di qualche anno fa, e precisamente sul No. 1/1991, il nostro consocio Sergio De Mitri ci illustrò la colorazione, introdotta alla fine degli anni '80, dei mezzi meccanizzati e ruotati in dotazione al Gruppo Operativo del Battaglione Fucilieri di Marina (il San Marco). Delle foto che lo illustravano, tre erano dedicate al grosso anfibio LVTP7, un mastodontico cingolato realizzato nel 1969 dalla FMC Corporation di San José di California ed adottato dall'U.S. Marine Corps nel 1970. I primi esemplari, consegnati nell'Agosto 1971, fecero sì che se ne potesse equipaggiare un primo reparto nel Marzo 1972. Nello stesso anno questo veicolo fu distribuito, in un numero assai limitato (24 unità più 1 carro comando) alle truppe anfibe italiane dell'Esercito (Rgt. Lagunari) e della Marina (B.S.M.). La denominazione originale americana era di Landing Vehicle, Personnel, Tracked Model 7, abbreviata in LVTP7.

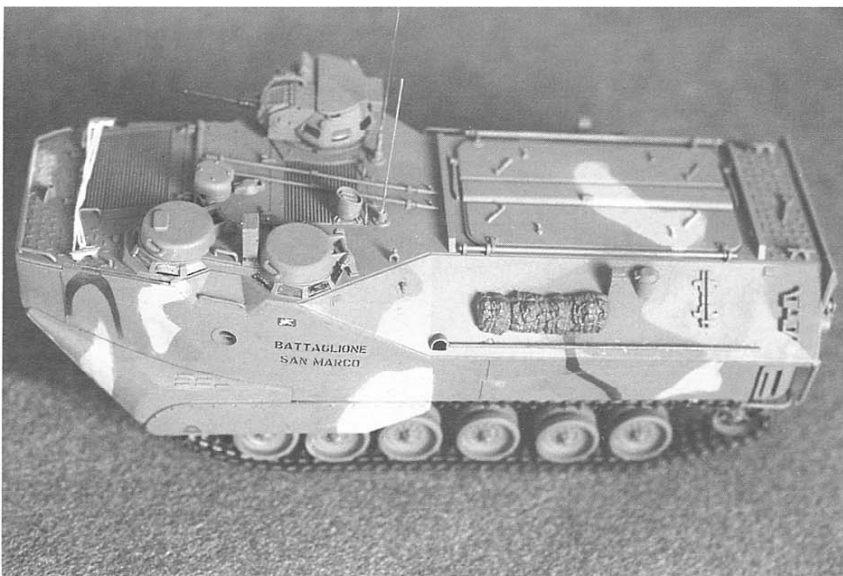
Qualche notizia tecnica

L'LVTP7 è un veicolo corazzato anfibio cingolato da sbarco. Come trasporto truppe, può ospitare nel compartimento personale 25 fucilieri (posteriormente) e l'equipaggio di 3 uomini ed il Comandante delle truppe (avanti). Esso fu progettato per portare - dalla nave a terra - forze da sbarco con i loro rifornimenti e materiali attraverso

acque agitate e frangenti, verso obiettivi terrestri e successive azioni tattiche. A terra, il mezzo è mosso dai suoi cingoli e, in acqua, dalle sue pompe posteriori di propulsione a getto. Lo scafo stagno è in lamiera di alluminio saldata, di spessore sufficiente a proteggere le truppe al suo interno (e che oggi non è più considerato adeguato). È armato con una mitragliatrice M85 da 12,7, montata in una postazione girevole per 360°. Un motore diesel GM Detroit trasmette il moto ad una trasmissione automatica FMC a 4 velocità. Tale accoppiamento costituisce il gruppo motopropulsore. Tubazioni per il combustibile e idrauliche a rapido distacco facilitano una celere rimozione del gruppo stesso. Per muovere a terra, il moto va dalla trasmissione, attraverso giunti universali, alla riduzione finale che fa girare le ruote motrici sui due lati del veicolo. Queste vanno ad ingranare sui cingoli, del tipo con maglie a tasselli di gomma. Le ruote posteriori di rinvio, regolabili, conferiscono agli stessi la necessaria tensione. I freni sono azionati mediante un pedale che agisce per mezzo di tiranterie meccaniche sulle sezioni freni e sterzo della trasmissione. Muovendo sui cingoli, il peso del mezzo è ripartito su 12 ruote doppie portanti, montate sei per lato. Le asperità della strada sono assorbite da barre di torsione intubate e da ammortizzatori sui bracci delle ruote anteriori e posteriori. In acqua, il motore agisce tramite alberi ad angolo retto sui congegni di propulsione posteriori. La direzione del veicolo è controllata - attraverso il volante che muove i deflettori dell'idrogetto - all'uscita di ciascuna unità di propulsione. L'uso del cingolo per muovere in acqua è opzionale. Un pannello metallico su entrambi i lati dello scafo controlla lo scorrimento dell'acqua sui cingoli quando il mezzo galleggia.

Ammodernamenti

Ancorché non apportate ai veicoli italiani, diverse modifiche e migliorie dovute alle esperienze d'impiego ed ovviamente recepite dalla Casa costruttrice sono state introdotte con gli anni, e tra il 1982 ed il 1986 gli LVTP7 statunitensi sono stati portati alla versione A1 che dal 1985 è stata ribattezzata Armoured Assault Vehicle 7 (AAV7) versione A1. A partire dal 1986 si è provveduto ad aumentare la protezione, appli-



cando almeno due tipi di corazze addizionali.

Varianti

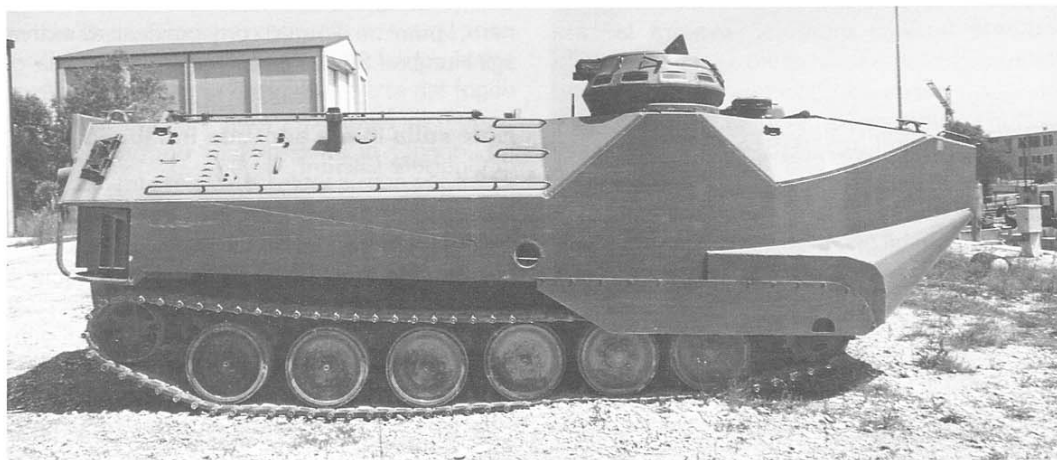
Delle diverse versioni speciali dell'LVTP7 (comando, soccorso e recupero, sminatore eccetera) realizzate per l'U.S. Marine Corps, soltanto un esemplare di quella comando (LVTC7, per Command) è stato acquistato dall'Italia. Essa si distingue dal tipo normale per la postazione armata sostituita da una botola simile a quelle del capocarro e del comandante, per l'armamento costituito da una mitragliatrice M60D cal. 7,62 (con 100 cartucce) e per 6 antenne radio, corrispondenti alle stazioni radio (più altre due opzionali). Variano ovviamente le sistemazioni interne e l'equipaggio (3 uomini più altri 9 fra ufficiali e radiotelegrafisti). L'arma può essere azionata, su un apposito sostegno, dal portello di destra oppure, a terra, su treppiede.

Il modello

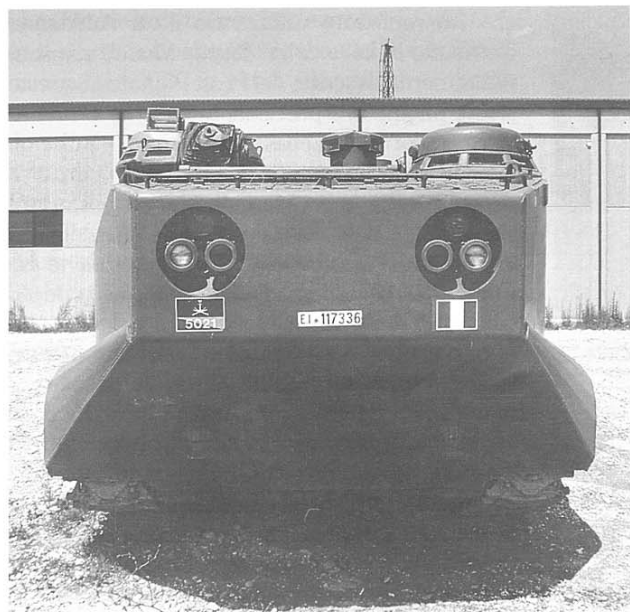
Per questa realizzazione si deve scegliere il kit Academy No. 1344, che consentirebbe anche di

Dati di massima

Denominazione: LVTP7
Equipaggio: 3 uomini (capocarro, 1° e 2° pilota), 25 uomini o 4535.9 kg di carico
Peso equipaggiato: 23.5 t
Dimensioni: lunghezza max 7.94 m
larghezza max 3.14 m
altezza max 3.12 m
altezza minima del fondo scafo da terra 0.40 m
larghezza cingolo 0.53 m
Armamento: 1 mitragliatrice cal. 12,7
Comunicazioni: ricetrasmittente
Protezione: 30 mm
Motori: 1 GMC tipo 53T a gasolio, 8 cilindri a V; potenza 400 HP a 2800 giri al minuto
Prestazioni: velocità max 64.4 km/h
gradino 0.90 m
trincea 2.45 m
autonomia 480 km, capacità serbatoi 680lt
pendenza max superabile 70 %



In questa pagina tre immagini che ben illustrano le tre "viste" classiche, relative in questo caso all'LVTP7. In senso antiorario: Visione laterale; Visione frontale; Visione posteriore. (foto archivio F.Michelan)





Qui sopra:
Inquadratura posteriore del modello costruito da Gabriele Luciani, recante la colorazione bianca adottata in Libano. (foto G.Luciani)

Pagina di fronte:
Interessantissime foto degli interni dell'LVTP7; la foto in alto mostra il compartimento anteriore di guida (nella parte sinistra del mezzo); nelle due foto in basso si vede il vano posteriore con le panche di legno per la squadra e i posti singoli per i c.ti di squadra, oltre a vari particolari come le batterie, la radio e il tubo verticale della pompa di sentina. (foto archivio F.Michelan)

riprodurre la versione Comando (senza arma, però) e la seconda serie A1. Di dimensioni esatte ed abbastanza fedele all'originale, sarebbe relativamente facile a montarsi, qualora la casa costruttrice avesse provveduto a segnalare i pezzi necessari per la seconda variante A1. Vanno scartati a tale scopo i pezzi A3, A5, A9, A10, A31, B3, B5, B7, B9, B14, B19, C13, C19 e C20, più il figurino che però, adeguatamente colorato, potrebbe inserirsi per un diorama.

Vi sono in più alcune maniglie nella stampata 1 (che possono essere utili qualora qualcuna si spezzi) e due arpioni. Io ho eliminato quelli con l'appoggio centrale più grosso. Si noti che non vanno montati paralleli, e quindi occorre stuccare i 4 incassi d'appoggio. Vi sono altresì due ruote motrici per la variante motorizzata e che vanno accantonate.

Esaminiamo ora le parti che mancano: i due maniglioni per la torretta (basta un mm di tubicino tagliato in due), la maniglia della porta d'emergenza posteriore, l'appoggio anteriore per il badile (striscetta di plasticard di 1x8 mm) ed il trasparente della torretta (5x4 mm) nonché quello del periscopio (5x1.5 mm). Per ciò che concerne il caricamento esterno, nel mentre unendo opportunamente gli strani involti A6-A7 si può ricavare qualcosa che (come si vede) assomiglia ad una rete mimetica avvolta, il cavo va aggiunto perchè manca. La lunghezza è di poco più di 15

cm e va fissato con l'anello (parti 30 e 30 bis) ai maniglioni superiore ed inferiore che stranamente sono forniti soltanto per la prua. I due paracingoli (sui quali vanno aggiunti i rialzi antiscivolo che si trovano invece sul kit Tamiya dello AAVTP7A1, kit no.35159) vanno fissati provvisoriamente per consentire la verniciatura prima di montare le due bande. Per ultima andrà sistemata la mitragliatrice e le antenne, ottenute con plastica filata e di altezza pari a quella del mezzo, torretta esclusa. Per quanto riguarda la colorazione, tre sono le alternative:

- a) spedizione in Libano 1982. Fiancate, prua e poppa bianche con parte superiore e ruote oliva scuro. Il B.S.M. vi partecipò con 6 LVTP7, più, forse, quello comando (LVTC7).
- b) oliva chiaro (colore standard attuale), valido anche per i Lagunari.
- c) colorazione per il Gruppo Operativo B.S.M. a 4 toni (verde oliva chiaro, marrone rossiccio, ocra e nero, i primi tre dei quali corrispondenti all'incirca agli Humbrol 86/180/83 o equivalenti).

Note sulla livrea adottata in Libano 1982 di Gabriele Luciani

Fra i reparti italiani più impegnati nella missione di pace internazionale in Libano vi fu il Battaglione di Fanteria di Marina "San Marco" che a Beirut si "portò" diversi mezzi cingolati fra cui il grosso trasporto truppe anfibio LVTP7. Come gli altri mezzi italiani anch'esso fu dipinto, anzi ridipinto (ed anche piuttosto frettolosamente: le ultime pennellate furono date poco prima dello sbarco !!!) di bianco.

Queste brevi note corredano le foto del modello che ho realizzato utilizzando il kit Academy, distribuito in Italia dalla Mantua Model, ed esaurientemente descritto dal Prof. Pignato in queste stesse pagine. Va precisato che forme e dimensioni del kit sono abbastanza corrette, e che gli interni sono inesistenti (non riesco perciò a capire perchè la piastra della rampa posteriore sia dettagliata e perchè ci sia la possibilità di aprire tutti i portelli ...). Come modifiche ho montato i cingoli maglia per maglia prodotti dalla stessa Academy in confezione separata (molto economici ma inficiati quasi tutti da ritiri sulle superfici esterne) che danno un tocco in più di realismo, ed ho aperto tutti gli iposcopi delle torrette, lavoro noioso, e che ho poi richiuso con il Kristal Kleer a colorazione ultimata.

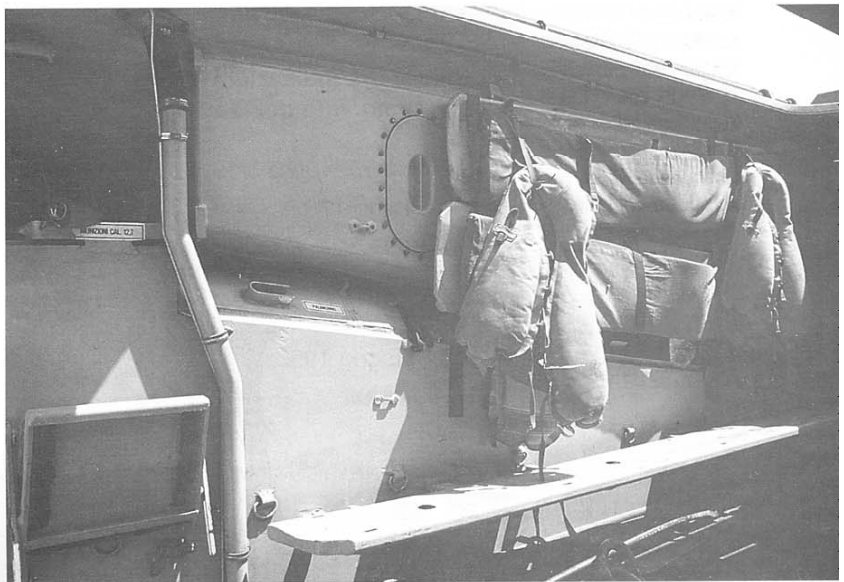
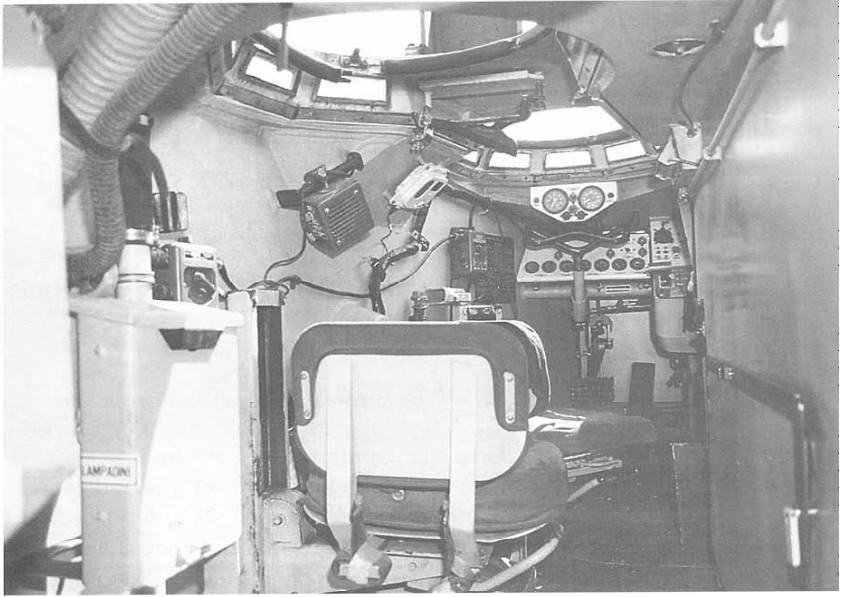
Proprio la fase della colorazione si è rivelata impegnativa ma alla fine veramente appagante. D'altronde ritengo che tutti i mezzi militari impiegati in operazioni di pace diano dei partico-

Bibliografia

Nicola Pignato: *Dalla Libia al Libano*, Taranto 1989
Rivista Italiana Difesa - Speciale No.2 (Giugno 1992)
Manuali Americani TM 07007A-10 Ed. 71, id./2 ed. 1974 e supplementi.

lari effetti in quanto spesso la vernice bianca con cui sono ridipinti, data in maniera rozza sulla precedente tinta verde oliva, già all'inizio lascia trasparire la tinta sottostante mentre dopo poco tutte le tracce di usura risultano molto più evidenti che in condizioni "normali". Ho quindi terminato il modello con il colore verde oliva LM-3 della Mo-Lak steso ad aerografo su tutte le superfici: nel 1982 infatti i cingolati del San Marco vestivano questa livrea come tutti gli altri mezzi dell' E.I., ma a differenza di questi ultimi, l' LVTP7 aveva una tonalità di verde più fredda. Perfettamente asciugatosi questo colore, ho mascherato tutto il treno di rotolamento dei cingoli e tutta la parte anteriore superiore del modello: nella realtà questa parte fu lasciata verde per motivi ... di fretta! Sarebbe stato infatti necessario smontare troppe cose e forse anche per evitare il riverbero del sole negli occhi del pilota, capocarro e mitragliere.

Coperte così le suddette parti ho steso sempre ad aerografo (il 350 della Badger) del bianco opaco della Testors abbastanza diluito, con movimento volutamente non uniforme ed aritmico in maniera tale che il colore più coprente su alcune zone lo era meno sulle altre. Alla fine, dopo avere applicato le insegne di reparto tratte dal foglio trasferibili SB-014 della SB-Model di Torino dedicato proprio alla Missione in Libano, ho pesantemente sporcato il modello con polvere di pastelli colorati giallo e marrone amalgamati insieme. Da notare che nell'applicare le insegne sul mezzo reale, facendo uso di mascherine, la solita fretta fece lasciare un contorno di colore nero intorno alle mascherine stesse, che naturalmente va riprodotto sul modello. Come carichi esterni ho notato nelle foto dei mezzi reali solo i cingoli di riserva e due mezzi marinai montati fra le cupole del capocarro e del mitragliere. In corrispondenza del bocchettone carburante ho eliminato la tinta bianca fino a scoprire totalmente il verde sottostante, simulando le perdite di carburante durante i vari rifonimenti. I mezzi, oltre alla bandiera italiana davanti e dietro, l'ancora della marina sotto il faro anteriore destro, avevano le targhe ricoperte dalla vernice bianca. Pur non essendo un modellista molto bravo, credo di essere riuscito ad ottenere un discreto risultato, grazie e soprattutto all'amico Gilberto Di Maggio, ufficiale dell'E.I. che in Libano c'è stato per quasi tutta la missione proprio nel San Marco, e che mi ha fornito tutta la documentazione necessaria su questo anfibio della M.M. ed in particolare il numero speciale della Rivista Militare dedicato alla missione in Libano ed il volume "Gli Italiani in Libano" di G.Nebbiolo che riporta un'ottima foto in copertina. Altre foto in bianco e nero si trovano sul classico volume di N.Pignato "Dalla Libia al Libano".



Ultimo volo !

Foto di Stefano De Biasio, disegno di Roberto Zambon

Qui sotto:
Bella immagine sul fianco destro del G.91R; risulta molto chiaro l'andamento delle fasce di decorazione, sia sulla fusoliera che sui serbatoi subalari; particolare curioso, e difficilmente distinguibile in B/N, è che anche i cunei di bloccaggio sono dipinti in tricolore.

Inizia con questo Notiziario una serie di articoli dedicati ad uno degli aerei che ha maggiormente caratterizzato la nostra Aeronautica Militare nel dopoguerra: il FIAT (poi Aeritalia) G-91. In corrispondenza con l'uscita dei kit dedicati alle versioni R, Y e T, realizzati in resina in scala 1/48 della P.D.MODELS, pubblicheremo recensioni, fotografie di dettagli utili (carrelli, interni), note sulla colorazione, riferimenti storici e bibliografici.

In maniera che potrà apparire insolita, comin-

ciamo questa serie dalla "coda", e presentiamo una serie di belle immagini e una tavola dedicate alla speciale livrea portata dall'ultimo G-91R portato in volo il giorno 9 Aprile 1992 presso la Base del 2° Stormo di Treviso-S. Angelo. Approfittiamo infine per pregare tutti i soci che avessero materiale interessante da proporre per la pubblicazione (con particolare riferimento a foto di dettagli o note storiche e coloristiche), di contattare la Redazione al più presto.



A lato:
La vista anteriore fa notare i due numeri "1" e "4", che identificano il 14° Gruppo, posti ciascuno su di un aerofreno ventrale.

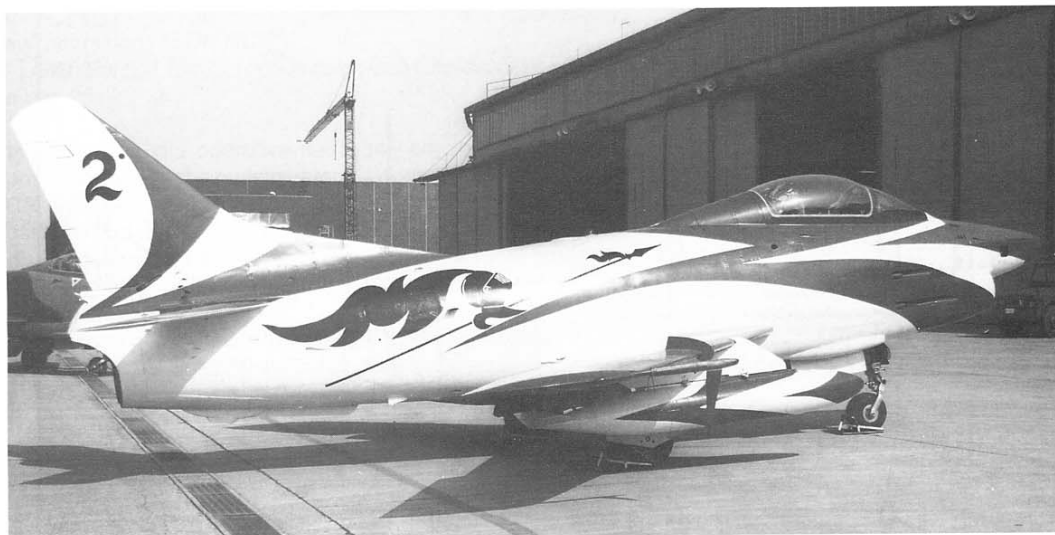
Bibliografia essenziale sull'ultimo volo del G-91R

- *Rivista Aeronautica* 3/1992;
- *JP4* Giugno 1992;
- *Aeronautica e Difesa* Giugno 1992;
- *Air Fan* n°163, Giugno 1992;
- *Aerei* Giugno 1992;
- *Ali Antiche* n°25, Aprile-Giugno 1992.
- *Italian Special Colours*, Egida edizioni.





In questa pagina:
Come si vede il fianco sinistro della fusoliera non reca il simbolo, bensì la scritta "G 91 R" con un carattere, piuttosto particolare, che è lo stesso dei numeri di identificazione; anche qui si nota il "14" sugli aerofreni.



L'inquadratura latero-posteriore permette di apprezzare, senza distorsioni, l'andamento delle bande sul timone; si osservi pure che l'elmo nero del simbolo porta sulla nuca un filetto bianco, che non risulta riportato nel disegno della pagina seguente.

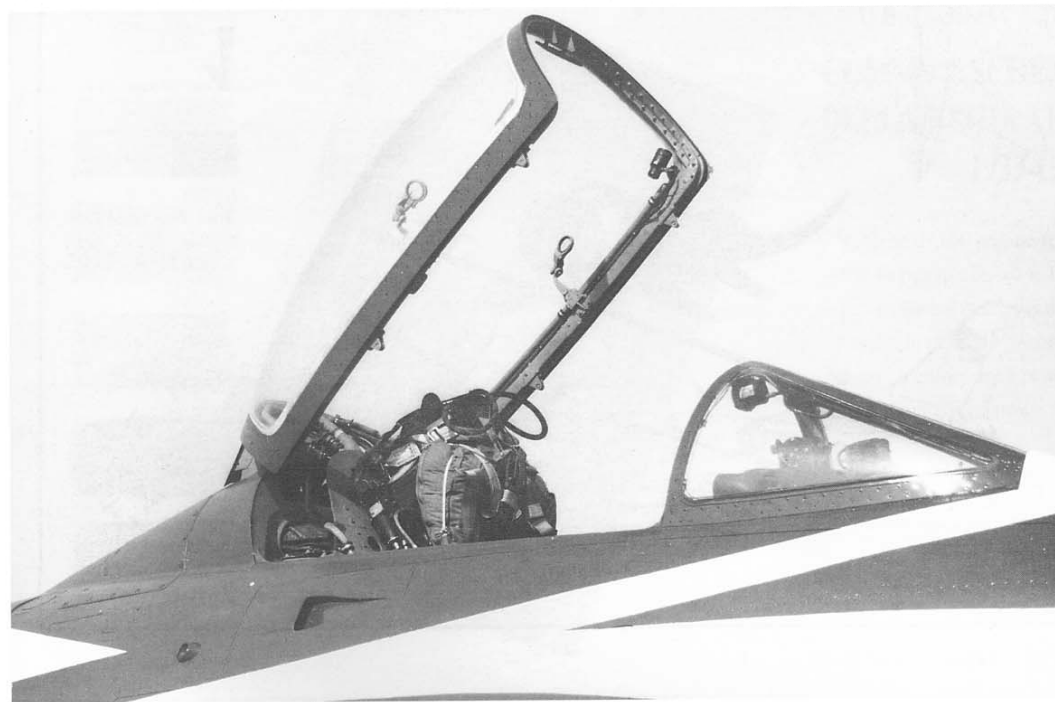


Foto ravvicinata dell'abitacolo; i piccoli particolari della fusoliera possono essere utili punti di riferimento per la decorazione; sempre opportuno inoltre notare maniglie e agganci del canopy.

ultimo volo FIAT G-91 last flight

FIAT G-91R-1B - M.M.6413
2° STORMO - 14° GRUPPO

TREVISO - S. ANGELO 09 aprile 1992

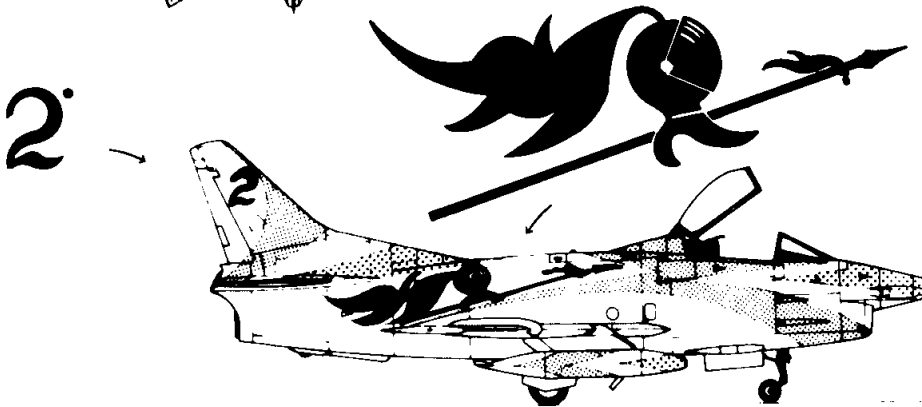
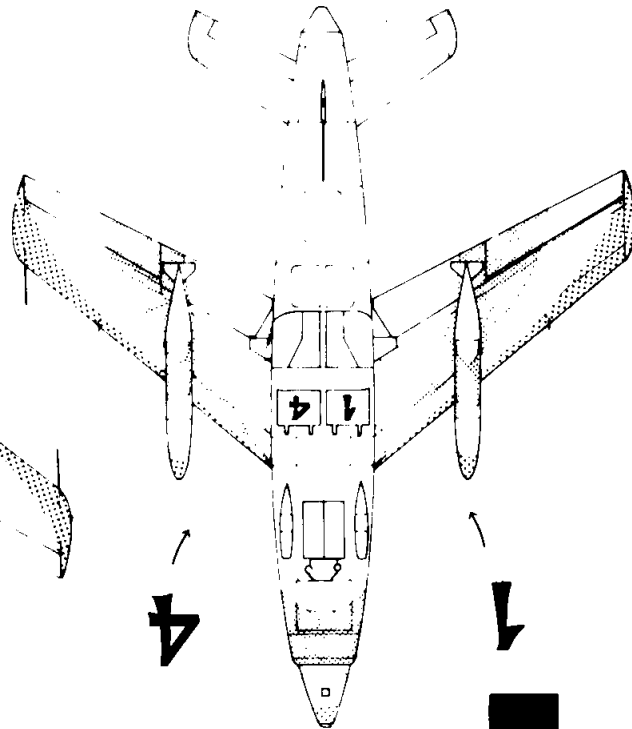
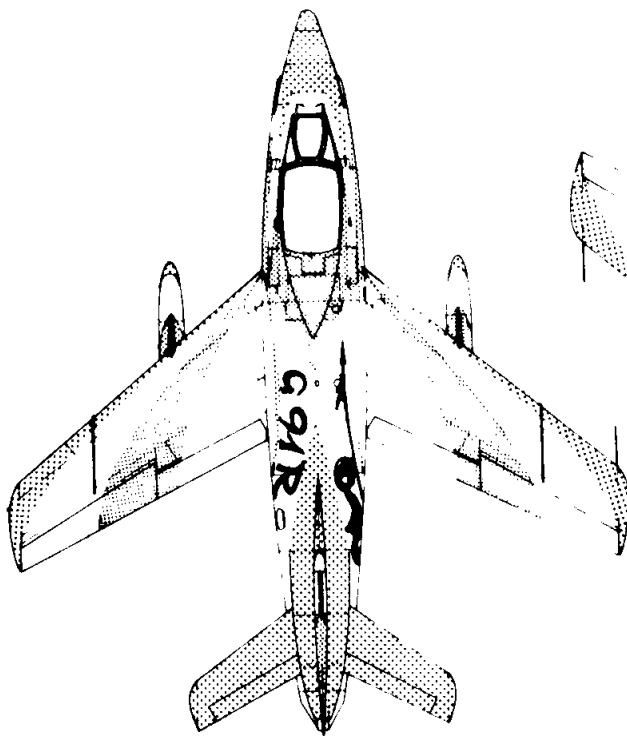


BIANCO AA-M-P100/b◊4
white F.S.17886 - weissRAL 9001

ROSSO AA-M-P100/b◊14
red F.S.11105 - rotRAL 3003

VERDE AA-M-P100/b◊6
green F.S. 14138 - grün RAL 6001

G91R



NERO
AA-M-P100/b◊7
black F.S.17038
schwarzRAL 9005

METRI

DRAWING by
Roberto Benvenuti
I.P.M.S.-Italy

A proposito del numero scorso...

Vorrei effettuare delle piccole segnalazioni in merito a due articoli apparsi sul numero scorso del Notiziario.

Il distintivo presente sul muso degli RF-101 C dell'operazione "SUN RUN" è quello del 18th TRS, a suo tempo inquadrato nel 363rd TRW. Esso raffigura un indiano color ocra, con capelli neri, penna rossa, gonnellino rosso e "sciarpa" (o forse è una pelle di animale?) azzurra con puntini (o stelle?) bianchi, in piedi su di un fulmine giallo; Il personaggio è in fase di osservazione con un cannocchiale grigio in una mano ed un'ascia grigia/marrone nell'altra; il fondo è costituito da due nuvole bianche (una grande ed una piccola) su campo celeste o azzurro.

Questo distintivo è riprodotto a colori, sia pure in formato assai ridotto, su due volumetti:

- *Voodoo*, serie "Modern Military Aircraft", Squadron/Signal publ., pag.24 (alle pp.14 - 17 sono riportati anche ampi dettagli sull'operazione "SUN RUN");

- *USAF Europe 1948 - 1965 in color*, della stessa casa editrice, a pag.20.

In merito alla vita operativa dell'F-84F conservato a Rivolto, posso segnalare che questo aereo ha operato con il 22° Gruppo CB della 51ª A/B nel periodo 1957/58 (non conosco i codici assegnati); detto aereo, presso il 101° Gruppo CB dell'8° Stormo, è stato codificato 8-42 (avvistato come tale nel 1969) ed è stato probabilmente ceduto all'inizio del 1970, con il passaggio del reparto sui G.91Y.

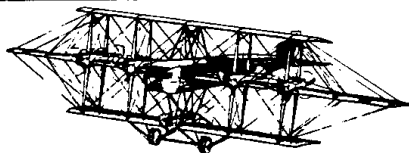
Il velivolo ha poi terminato la propria vita operativa presso il 155° Gruppo CB del 50° Stormo come 50-23: con questi codici è notato accantonato a San Damiano nel luglio del 1972 e poi a Rivolto, nel settembre del 1975.

Giorgio Catellani

ERRATA CORRIGE

Nella tavola centrale dedicata all'F-101 "Voodoo" sono stati riportati erroneamente alcuni codici colore: pertanto, nella pagina di sinistra, dove si vede scritto «Grigio chiaro 36595» va invece intesa la stessa terna di colori che appare riportata in alto nella pagina di destra (infatti si riferisce alle bande colorate di identificazione) mentre il grigio chiaro 36595 è il colore del radome alla sommità della deriva.

Speriamo che questa rettifica sia abbastanza chiara e ci scusiamo per la confusione.



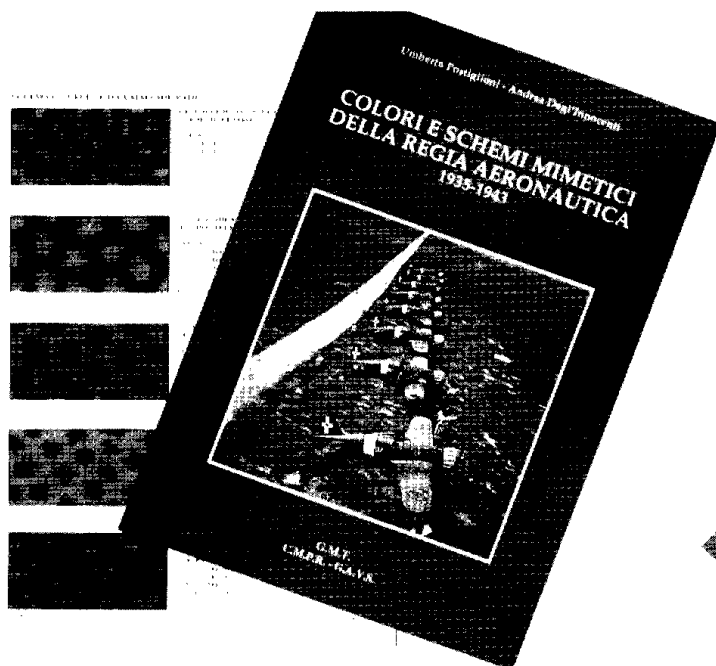
WW1 AERO (1900-1919) and SKYWAYS (1920-1940)

For the restorer, builder, & serious modeller of early aircraft

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings and data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications
- historical research
- workshop notes
- information on paint/color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- your wants and disposals

1 year subscription \$25 Overseas \$30 Sample issues \$4 each

Published by: **WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.**
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601 USA (914) 473-3679



U.Postiglioni - A.Degl'Innocenti

COLORI E SCHEMI MIMETICI DELLA REGIA AERONAUTICA 1935-1943

- Volume di 140 pagine formato 21x29,7 (A4);
- 100 fotografie in b/n e 10 tavole di profili;
- didascalie e testo riassuntivo in lingua inglese;
- Fascicolo allegato in cartoncino opaco con 73 "chips" a colori degli schemi mimetici adottati dalla Regia Aeronautica dal '35 al '43.

**PREZZO SPECIALE
PER SOCI IPMS: L. 27.000**

Richiedere il volume alla direzione IPMS-Italia

Graphotecnica

Lavorazioni tipolitografiche

Manuali uso e manutenzione

Cataloghi ricambi

**Realizzazione e riproduzione di disegni
meccanici ed esplosi**

Modulistica commerciale

Modulistica tecnica e fiscale



Graphotecnica s.n.c. 41053 Maranello (Mo). Via Canaletto 11/5.

Tel. e Fax 0536 / 94 10 75