

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMST

ANNO XXIX, N.2-1998



In questo numero:

- *Tre inediti SM. 79*
- *Aerei tedeschi nella R.A.: mimetiche e polemiche*
- *Leopard 1 A5DK • Ford G.P.A., la Jeep anfibia*

ARTICOLI PER IL NOTIZIARIO - LA SITUAZIONE

Riportiamo qui di seguito la situazione degli articoli a tema aeronautico giacenti presso l'attuale Redazione del Notiziario, non ancora pronti per essere pubblicati. Vengono evidenziati in forma sintetica i dati salienti di ciascun articolo, ed in particolare gli aspetti ancora mancanti. Ciò nella speranza di poter attivare la collaborazione di qualche socio o GIS in grado di colmare le lacune al momento presenti. Gli interessati sono invitati a contattare la Direzione Nazionale che provvederà a coordinare il lavoro di completamento.

Nota: gli articoli contrassegnati con l'asterisco sono di possibile pubblicazione sul Notiziario 3/4 - 1998.

Gli elicotteri dei Carabinieri (a cura del GIS elicotteri). Disponibili molte fotografie e liste matricole per una serie di puntate dedicate ai singoli elicotteri. Mancano testi e profili di colorazione.
F-104 Tiger Meet 1996 (di Leonardo Ferrazzi). Completo di testo e foto. Manca profilo di colorazione.

Breda 88 (di Riccardo Trotta). Da verificare pubblicabilità dei disegni forniti. (*)
SM 85 (di Gabriele Luciani, Francesco Bortolato, Rudy Lemmi e Fabio Bianchi). Completo di testo, foto e disegni. Necessita di riassetto essendo stato impostato prima dell'uscita del kit RCR. (*)

Ju88 incidentato a Borgo Panigale. Foto inedite raccolte da F.Gasparoni. In carico a Riccardo Vestuto per ricerca storica e preparazione testo.

Servizio aereo Polizia (di Livio Gonella). Testo e molte foto. Mancano disegni. Da organizzare (eventualmente in più puntate) similmente all'articolo sugli elicotteri dei Carabinieri.

Museo Nazionale dell'Aeronautica Argentina di Buenos Aires (di Mario Pieri). Testo, foto (da rivedere).

Northrop F-20 (di Francesco Gasparoni). Testo e foto disponibili. Disegni da completare.

Piaggio 108 (di Giuseppe Verde). Bozza di articolo incentrato sulla costruzione kit Airmodel 1/72, alcune foto raccolte, disegni in preparazione.

CA 133. Recensione kit Aviation USK 1/72 di Nicola Minerva. Mancano tavole e foto.

Pima Air and Space Museum (di Francesco Checuz). Completo con foto; mancano didascalie.

S-3 Viking (di Pierluigi Caccetta). Costruzione kit Airfix 1/72. Manca di disegni, trattazione kit 1/48 ed accessori usciti sul mercato.

Macchi M.9 (di W.Sankowski). Completo di testo, foto e tavole relative ad esemplari polacchi. Da completare con parte modellistica.

Altri articoli brevi (corredati da foto e tavole) relativi a piloti polacchi in linea con la RAF nella seconda guerra mondiale. Da organizzare ed in qualche caso da tradurre dal polacco.

AMX. Embrione di articolo per il momento composto da qualche foto e disegno forniti da R.Saitta e G.Casari.

Mig-21 BIS e SMT - approfondita recensione del kit Fujimi 1/72 di Massimo Tessitori, corredata da numerose foto di esemplari veri. Da organizzare e se del caso aggiornare; mancano tavole.

Le rock-star e l'aviazione (di Marino De Bortoli), completo di testo e foto. Da organizzare; mancano tavole.

Piaggio P.148/149/150 (di Tarquinio Prisco). Testo, foto e disegni disponibili. Da completare con parte modellistica aggiornata (eventuali kit usciti) e profili di colorazione.

Stuka nella Regia Aeronautica. Molte foto disponibili, più una bozza di articolo probabilmente da rivedere in gran parte.

Siai 211. Bozza di articolo, da aggiornare.

IAI Pucará. Bozza di articolo, alcune foto, alcuni disegni.

Westland Lysander. Bozza di articolo, alcune foto, alcuni disegni

la Redazione

Sommario

Tre inediti SM.79 _____ pag. 3
di G. Verde
R.A. - Schemi mimetici e false polemiche _____ pag. 8
di F. Bianchi
LEOPARD 1 A5DK _____ pag. 18
di G. Pisano
Ford G.P.A. _____ pag. 22
di C. R. Pecchi
Aerei tedeschi nella R.A. (tavole aggiuntive) _____ pag. 31
disegni di R. Lemmi

in Copertina

Primo piano del LEOPARD 1 A5DK realizzato da Gaetano Pisano sulla base del kit Italeri del LEOPARD 1 A4. L'esemplare rappresenta un veicolo dell'esercito danese inquadrato nel contingente ONU in Bosnia, dove ha operato intorno alla città di Tuzla a partire dalla primavera 1994. all'interno troverete un esauriente articolo che vi illustrerà come realizzare tutte le modifiche per costruire questa particolare variante. (foto G.Munerotto)

Il Notiziario



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:
Daniele Guglielmi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:
Fabio Bianchi, Rudy Lemmi, Carlo R. Pecchi,
Gaetano Pisano, Giuseppe Verde

Elaborazione testi e grafica:
Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

Pellicole offset
Litografia QUATTRIFOGLIO
Spinea (Ve) - Italy -

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) nel caso si desiderasse la riproduzione 1:1, dovrebbero avere i seguenti formati: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

Quote sociali per l'anno 1998:

Soci Junior:	Lit. 15.000
(fino a 18 anni)	
Soci Senior:	Lit. 40.000
(oltre i 18 anni)	
Soci Sostenitori:	Lit. 60.000
(quota minima)	

1998 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 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4
1996, N.ri 1-2-3/4	1997, N.ri 1-2-3/4
1998, No. 1	

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

TRE INEDITI SM.79

testo e disegni di Giuseppe Verde

■ **Pubblichiamo** alcune fotografie gentilmente messe a nostra disposizione dal sig. Gaetano Bertocco, già in servizio presso la Regia Aeronautica nel corso del secondo conflitto mondiale con il grado di aviere scelto motorista, prima presso la 193° Sq. BT, poi presso la 284° Sq. AS e successivamente presso la 279° Sq. AS. Nella notte del 20.05.1943 l'S 79 sul quale si trovava in occasione di una missione di ricerca e siluramento notturno ad un convoglio alleato fu abbattuto dal fuoco contraereo di una delle navi di scorta al convoglio stesso. Uscito indenne dall'ammiraglio del trimotore, venne preso prigioniero dagli inglesi assieme all'equipaggio di cui faceva parte e trasferito presso un campo di prigionia delle Nazioni Unite in A.S.I. ove vi rimase fino al termine della guerra. Dalle foto sono stati estrapolati alcuni profili dei velivoli ai quali si fa riferimento qui di seguito.

Profilo 1 -foto 1.

Forlì 1940. S.79 193-3 MM sconosciuta, appartenente alla 193° Sq. BT. Colorazione mimetica di tipo Savoia Marchetti a bordi netti adottata da alcuni esemplari durante la guerra di Spagna con superfici superiori in giallo mimetico 3, verde mimetico 1 e marrone mimetico 2; superfici inferiori in grigio mimetico o alluminio. I codici sono dipinti in nero con bordo bianco (si noti il trattino privo della parte in nero). Sulla naca del motore centrale è presente il fascio circoscritto nel cerchio azzurro.

Il Sig. Bertocco (che nella foto è sullo sportello) riferisce che in coda il velivolo aveva dipinto il tricolore prebellico e che i fasci alari erano su fondo bianco.

Profilo 2 -foto 2-7.

Gorizia 1940. S.79 193- MM sconosciuta, appartenente alla 193° Sq. BT. si tratta di un velivolo giunto presso il reparto da pochi giorni che è ritratto prima e dopo essere rimasto vittima



di un incidente. La colorazione mimetica delle superfici superiori appare composta da macchie di due diverse tonalità su sfondo più chiaro, i colori possibili potrebbero essere giallo mimetico 3 per lo sfondo, marrone mimetico 53193 per le macchie più chiare e verde mimetico 53192 per quelle più scure; le superfici inferiori apparirebbero in grigio mimetico o alluminio. Il velivolo presenta il codice privo di numero individuale di colore nero così come la matricola che purtroppo risulta illeggibile,

In alto:

Vista del 193-3 con colorazione tipo Savoia Marchetti; da notare il trattino privo della parte nera. Il Sig. Bertocco è la persona che sporge dal portello di accesso.

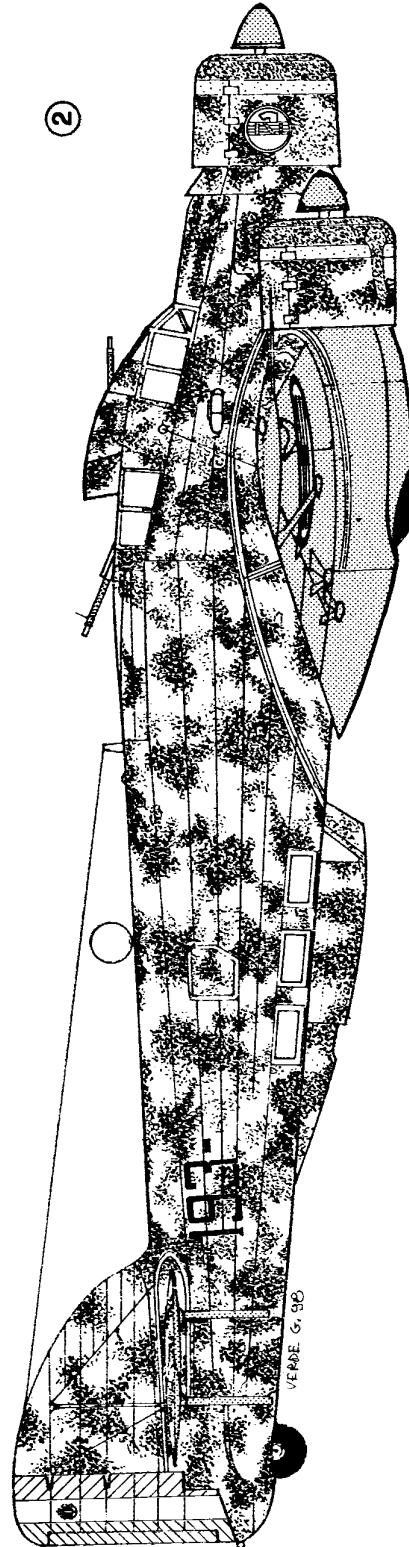
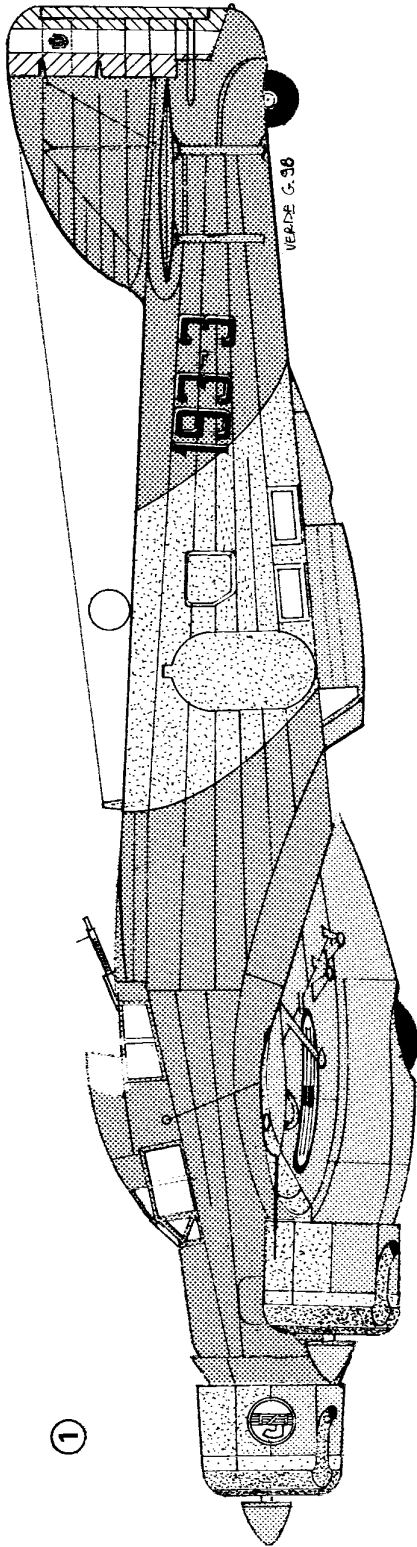
Sopra:

Un altro S.79 della 193° Sq., questa volta di nuova assegnazione, ancora senza numero individuale. Si noti la colorazione a tre toni di finitura semilucida.

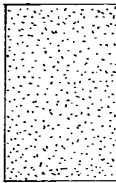
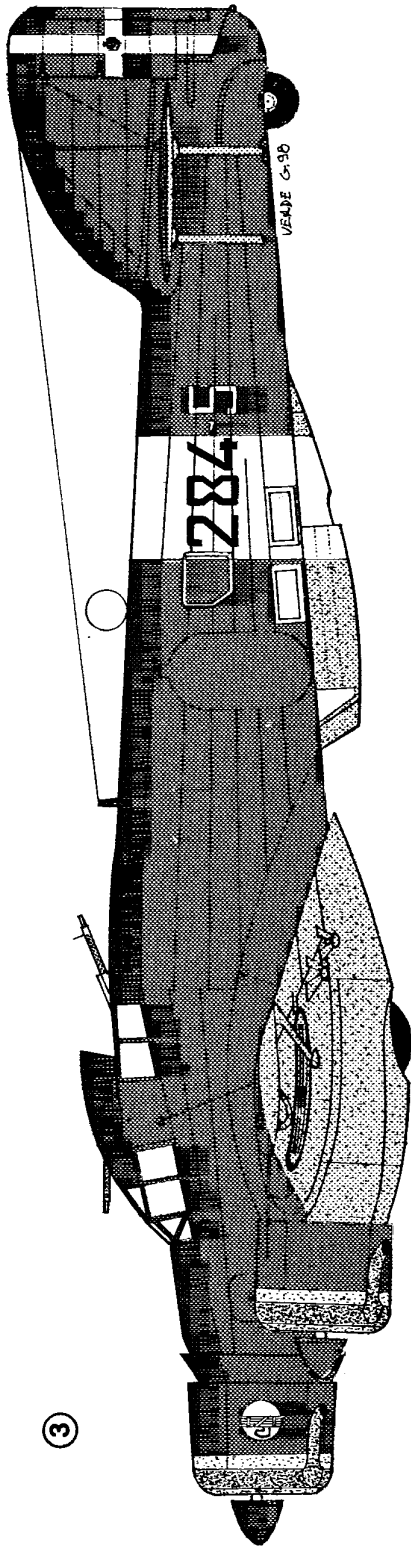
Qui a lato:

Lo stesso esemplare dopo l'incidente avvenuto pochi giorni dopo a Gorizia.

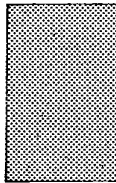




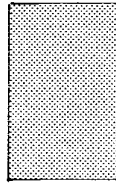
③



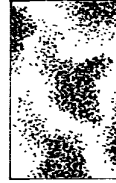
GIALLO MIMETICO 3



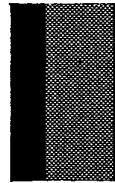
MARRONE MIMETICO 2



GRIGIO MIMETICO
O ALLUMINIO



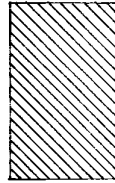
GIALLINO MIMETICO 3
MARRONE MIMETICO 2
VERDE MIMETICO 1



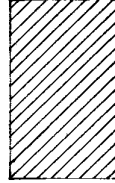
VERDE OLIVA
SCURO 2



GRIGIO AZZURRO
CHIARO 1



ROSSO 8



VERDE 9



Qui sopra e nella pagina seguente: sempre l'S.79 della 193ª Sq., durante le operazioni di recupero; a fronte si notano interessanti particolari della struttura di fusoliera e delle incastellature dei motori.

In basso: Sempre lo stesso aereo attorniato da equipaggi e specialisti accorsi per l'occasione.

al centro: Vista parziale del 284-5; è visibile la colorazione monocromatica e piuttosto opaca sulla quale risaltano le sporcature. La striscia chiara visibile sul numero individuale è effetto dell'azione di pulitura fatta dal motorista.



inoltre presenta delle strisce di colore chiaro nei punti di giunzione delle ali con la fusoliera e dei timoni di profondità che presumibilmente sono di colore alluminio. Sulla naca del motore centrale vi è il fascio circoscritto nel cerchio azzurro, in coda è presente il tricolore prebellico e sulle ali vi sono i fasci alari che presentano lo sfondo bianco.

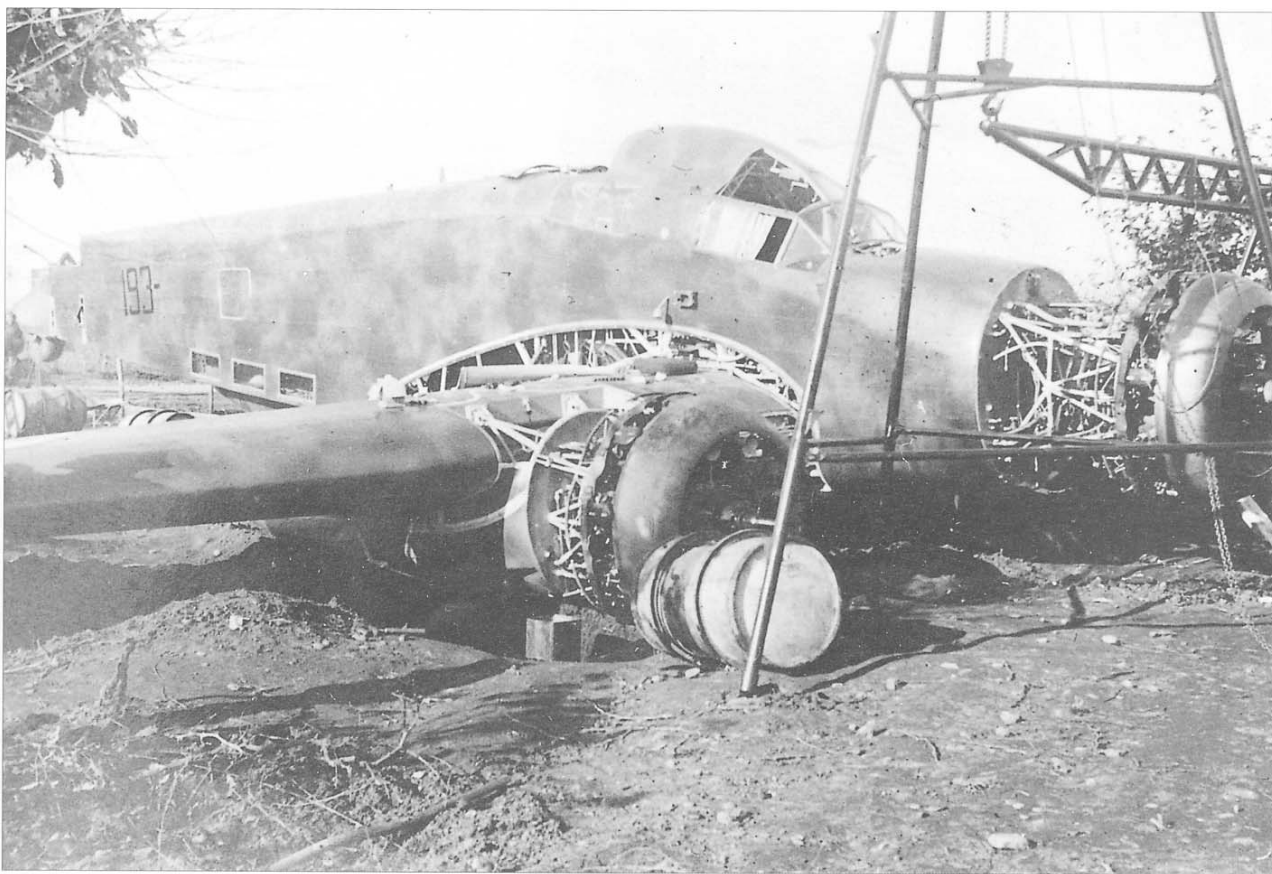
Profilo 3 - foto 8.

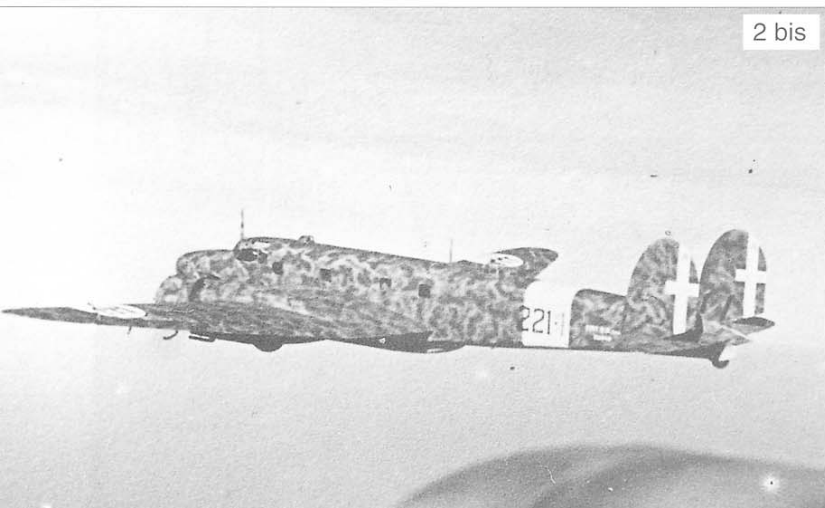
Derna 20.07.1942. S.79 284-5 MM sconosciuta, appartenente alla 284ª Sq. AS. La colorazione mimetica appare essere quella introdotta con le nuove disposizioni emanate nel 1941 che comprende la superficie superiore in verde oliva scuro 2 e quella inferiore in grigio azzurro chiaro 1. E' presente la banda bianca in fusoliera; il Sig. Bertocco riferisce che velivolo era dotato di contrassegni regolamentari dell'epoca formati dal fascio circoscritto nel cerchio azzurro sulla naca del



motore centrale, dei fasci alari su sfondo neutro e della croce sabauda sul timone di coda. Il numero

di squadriglia era di colore nero e quello individuale di colore chiaro, presumibilmente grigio.





REGIA AERONAUTICA: Schemi mimetici e false polemiche

di Fabio Bianchi

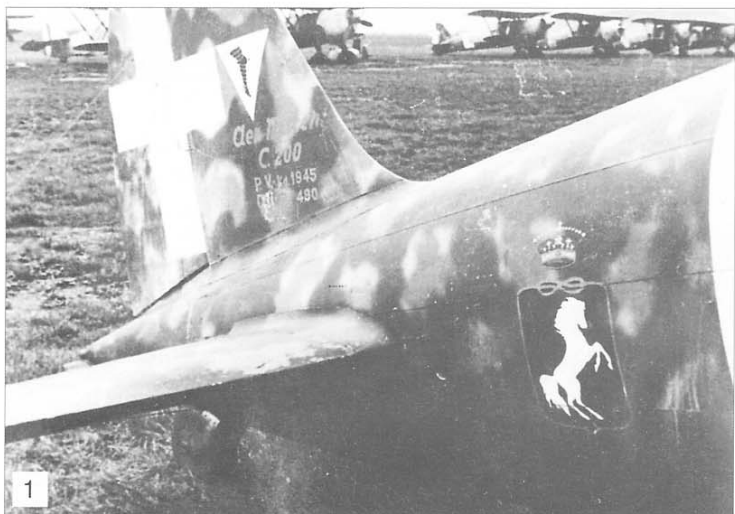
■ **Lo spunto** per tornare, con questo articolo, sul dibattuto tema delle mimetizzazioni dei nostri aeroplani durante la seconda guerra mondiale, mi è stato offerto dalla lettura sul numero 45 di *Ali Antiche*, rivista trimestrale del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici), della recensione del Flash IPMS.

Nella suddetta recensione, pur evidenziando con garbo l'interesse che lo stesso Flash riveste, l'autore nota, con quella che sembra essere una sottolineatura di rammarico, che "...purtroppo non mancano neppure le polemiche tipicamente modellistiche".

Un ulteriore spunto di riflessione mi è stato offerto, nel medesimo numero di *Ali Antiche*, dalla risposta ad una lettera inviata dal socio IPMS PierLuigi Moncalvo sempre sul tema CR42. Moncalvo suggeriva di completare l'aeroplano con i colori riproducenti un velivolo della 162a sq. in Egeo, ed indica per le superfici superiori una possibile mimetica che, a suo parere, potrebbe essere in due toni di verde con rade macchie marroni.

In risposta a questa lettera Gregory Alegi (ex presidente ed ora consigliere GAVS), pur considerando ragionevoli le argomentazioni di Moncalvo, ritiene sconsigliabile la verniciatura dell'aereo con quei colori, a causa di quello che egli stesso definisce dibattito piuttosto "caldo" scatenatosi nell'ambiente modellistico.

Concludendo Alegi afferma che proprio a causa di quel dibattito qualsiasi scelta fosse compiuta almeno metà degli appassionati rimarrebbe delusa, con la conseguenza di esprimere il proprio dissenso su riviste del settore e nuocendo con questo alla cre-



In questo articolo, per ragioni di ampiezza nelle considerazioni relative alle foto, le didascalie sono contenute nel testo e fanno riferimento ai numeri che contrassegnano ciascuna immagine.



dibilità del restauro. Tutto ciò, sempre secondo il parere di Alegi, perchè il restauro stesso verrà ufficializzato dalla destinazione del velivolo al Museo Storico A.M.I.

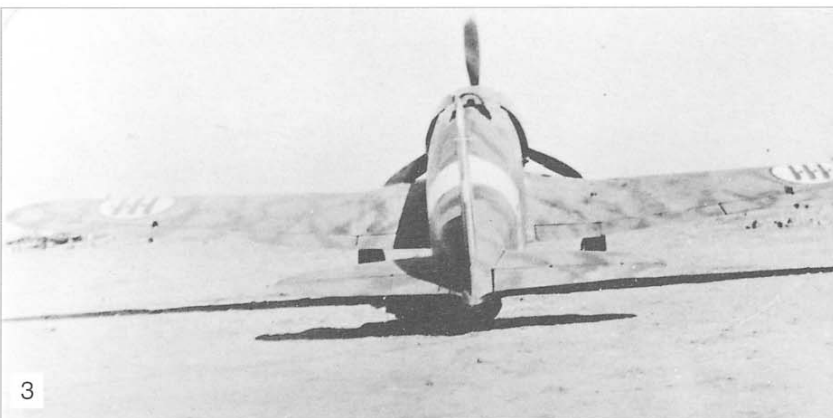
Qualora, come penso, le due citazioni siano riferite anche a proposito dello scambio di lettere, riguardante proprio quel CR 42, comparso sul Flash n°146 tra lo scrivente e Leproni, voglio nuovamente esprimere il mio dissenso sullo sbrigativo giudizio rappresentato dal termine "polemiche".

Cercherò di farlo con l'aiuto di alcuni esempi che ritengo piuttosto significativi. Prima però ancora una breve riflessione.

Come a tutti noto, durante la Seconda Guerra Mondiale le mimetiche dei nostri aeroplani erano così variegate da consentire, oggi, solo una ragionevole interpretazione dei colori e del loro andamento. Talvolta anche frutto di logica approssimazione. Salvo i casi che si riferiscono alla mitica Tavola 10 (in genere aeroplani costruiti a partire dal 1942) tutto il resto è a libera interpretazione secondo le personali esperienze o teorie elaborate nel corso degli anni. Tuttavia, nonostante il riferimento alla Tavola 10, non sono rari i casi di aeroplani che anche dopo il 1942 mantenevano inalterate le originali mimetiche a reticolo o a macchie.

Tutto questo naturalmente mette a dura prova le capacità dei ricercatori, anche i più esperti, facendo loro correre il rischio di "sballare" nella ricerca dei colori.

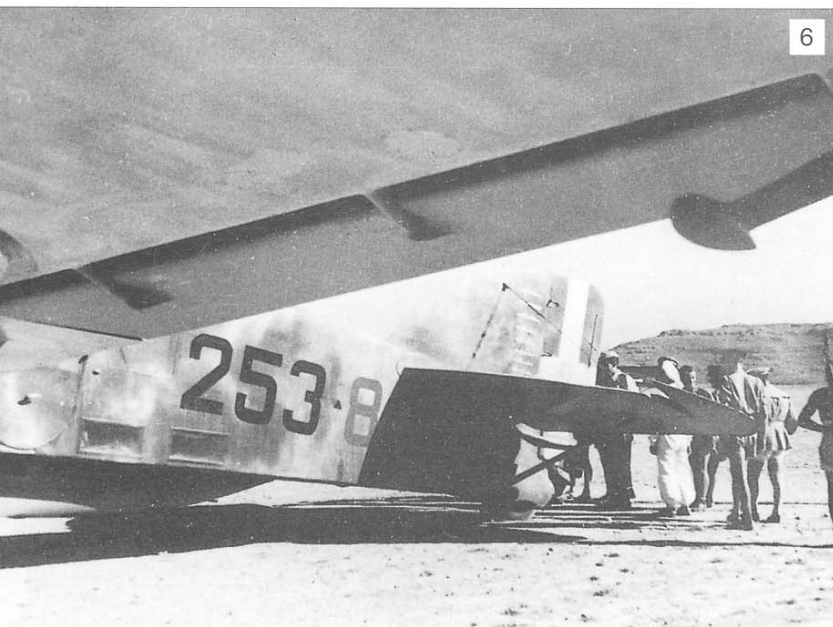
Il maleficio è così potente che nemmeno l'antidoto più elaborato ed aggiornato quale il recente volume *Nei cieli di guerra* edito da Giorgio Apostolo riesce a fare giustizia. Infatti in questo atteso volume le uniche foto che permettono di ben identificare l'appartenenza dei colori ad un preciso schema sono quelle riguardanti, manco a dirlo, la Tavola 10 ed i vari NOCCIOLA CHIARO 4, VERDE OLIVA SCURO 2 e GRIGIO AZZURRO CHIARO. Tutte le altre riescono a confondere maggiormente le già confuse idee: presunti verdi che sembrano marroni, gialli e marroni che appaiono grigi, marroni che invece sono verdi, insomma siamo punto ed a capo, regna la certezza della incertezza!



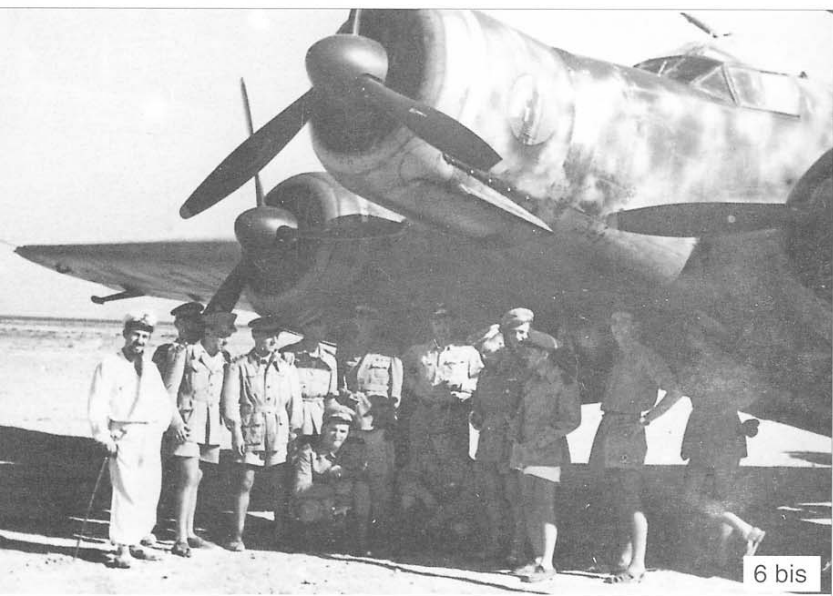
Per contribuire a dar maggior forza e credibilità al tentativo di ricostruire nella maniera più attendibile gli schemi mimetici della Regia Aeronautica servirebbe quindi la collaborazione e lo scambio di informazioni tra il maggior numero di appassionati coinvolti.

Purtroppo, fino ad oggi, ho invece la sensazione che solo a certi ambienti o persone ad essi collega-





6



6 bis

te, sia data e riconosciuta la prerogativa di poter discutere, consigliare e/o stabilire, mentre ciò che fanno in altri è considerato solo polemica senza costruito, una sorta di "disturbo" al "manovratore" di turno.

False polemiche

Detto questo, ecco dunque tre esempi di "false polemiche" iniziando subito con la questione Bianchi/Leproni.

1) FIAT CR 42 162-6

La pubblicazione su Storia Militare di una fotografia di un FIAT CR.42 in decollo dall'Isola di Rodi in Egeo (fronte del Mediterraneo Orientale maggio 1941), ha provocato uno scambio di lettere, comparso sul Flash n° 146, a sostegno di due tesi contrapposte fra lo scrivente e Leproni. In sintesi le posizioni si possono così riassumere:

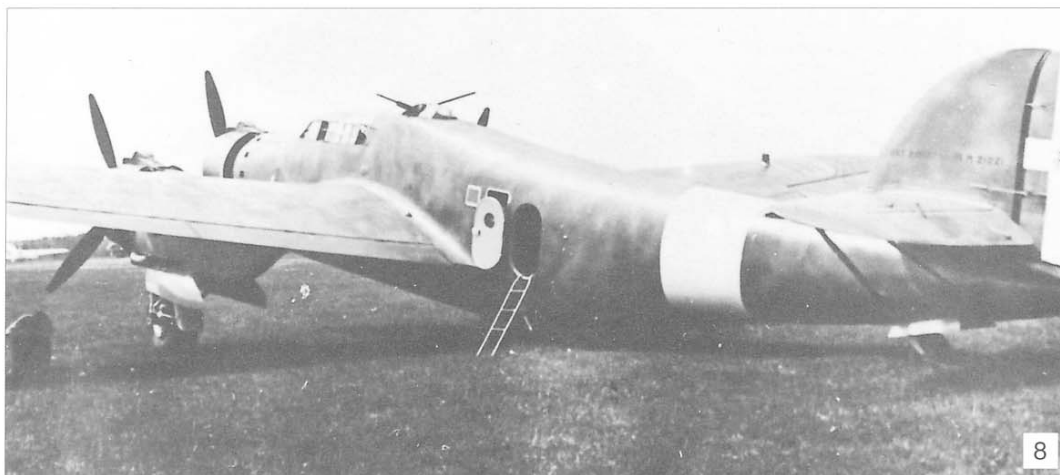
a) Leproni affermava che, nonostante i reperti (per semplicità definiamo così le fotocolor giunte fino a noi) mostrino una livrea con due toni di verde, ciò è dovuto al degrado naturale aggiunto a quello derivante dalle riproduzioni delle diapositive originali, e pertanto dovevasi considerare tale reperto poco attendibile. Quindi concludeva dando per certo che la mimetica di quegli aeroplani andava correttamente interpretata con i colori tradizionali quali il giallo, il marrone ed il verde mimetici.

b) Il sottoscritto riteneva al contrario che, se tali reperti mostrano i due verdi, ciò può essere un buon motivo per considerare questa combinazione più attendibile di quella esposta dal primo.

Il botta e risposta conclusivo ha stabilito, se ricordiamo bene, che non vi è "certezza assoluta" sulle effettive tonalità mimetiche di quella livrea. Ora, se i due punti di vista alla fine della discussione concordano nel ritenere che non vi è "certezza assoluta", significa che ciascuno dei due, pur concedendo maggior credibilità alla propria opinione, ritiene probabile anche una diversa interpretazione. Per questo, valutando coerentemente le difficoltà oggettive dell'argomento oltre alla legittimità dei diversi punti di vista, non mi pare che vi siano elementi per scandalizzarsi di tale dibattito, oltretutto se la conclusione è quella a cui si è arrivati. A meno di non ritenere, con giudizio aprioristico, che



7



una delle due opinioni debba costituire la verità, mentre l'altra sia solo un'azione di disturbo.

2) S79 252-3

Chi legge Rivista Aeronautica sa che periodicamente all'interno della stessa ci sono degli inserti redazionali, ognuno dei quali contiene un bel disegno con il profilo a colori di un aereo della Regia. Quello contenuto nel numero 3/97 della suddetta rivista (si parla quindi di un organo ufficiale dello Stato Maggiore) rappresenta un bel SIAI S79 della 252a sq. numero individuale 3 M.M.21861 con la tipica livrea a bande di tre colori. Niente da eccepire se oltretutto osserviamo la foto 179 del volume Intergest Regia Aeronautica: Balcani e fronte orientale.

Infatti in questa foto si vede una coppia di S79 bombardieri in volo verso il fronte greco-albanese nei primi mesi del 1941; uno di questi è proprio il 252-3 che sfoggia la suddetta mimetica a bande con tonalità leggermente più scure e contorni più netti rispetto alla similare del gregario 252-8. Non sappiamo se l'aereo della foto portasse la M.M. 21861 come quello del disegno ma le probabilità che lo fosse sono decisamente elevate. Certamente molto più elevate rispetto alla probabilità che il 252-3 raffigurato nella tavola di Rivista Aeronautica sia stato un aerosilurante!

In tale disegno infatti il 79 è dotato di siluro e la didascalia ci informa che trattasi di velivolo della 252a sq. 104° gr. 46° st. aeroporto di Gadurra - agosto 1942. Pertanto luogo e periodo indicano senza alcun dubbio che trattasi di reparto aerosilurante.

Tra l'altro il velivolo è rappresentato con i tubi di scarico dei motori privi di smorzafiamma mentre sappiamo che tali accessori, salvo i primi esemplari impiegati, erano in dotazione fissa ai 79 dei reparti aerosiluranti.

Chi è interessato un po' più da vicino ai reparti di questa specialità, ed in particolare al 104° gr. (252a-253a sq.), sa che questo reparto possiede una peculiarità rispetto agli altri. Il fatto cioè di essere stato l'unico, almeno a partire dal mese di agosto 1942, ad avere i 79 con una livrea costituita dal classico VERDE OLIVA SCURO 2 chiazato più o meno irregolarmente con il GRIGIO AZZURRO CHIARO. Inoltre sugli aerei non compariva più la banda bianca intorno alla fusoliera. Per quanto sopra esposto può essere sorprendente scoprire



che su una rivista specializzata, per giunta edita dallo Stato Maggiore, possa comparire una così evidente inesattezza nel proporre una ricostruzione "storica" di un mezzo usato dalla nostra Aeronautica. Si potrebbe certo definirlo un bell'esempio di "falso storico".

L'autore del disegno è ritenuto "una autorità in materia" (definizione riportata su una affermata



10



10 bis

rivista del settore) e pensiamo che non vi sia motivo di dubitare, ma è proprio questo che colpisce e lascia perplessi di fronte alla scelta di questa proposta pittorica.

Questo per lo meno è il punto di vista, credo logico e ragionevole, di chi scrive. Sottolineo logico e ragionevole perchè prodotto da abbastanza lunga esperienza di ricerche e tra l'altro documentabile attraverso immagini fotografiche. Ciò detto non significa assolutamente che faccia o ricerche polemica. Tutt'altro!

Per quanto mi è dato sapere ritengo che l'autore della tavola a colori del 252-3 abbia sbagliato nel rappresentare quel 79 nelle vesti di aerosilurante. Qualora invece il disegno dovesse interpretare correttamente l'aereo vero, in quanto esiste una fotografia che documenta ineccepibilmente quanto rappresentato, mi pare che non ci sarebbe niente di male a dimostrare la veridicità di tale realizzazione pittorica. In questo caso potrei essere lieto, nel prenderne atto, di ampliare o modificare quanto da me finora ritenuto valido. Senza per questo che nessuno debba assumere atteggiamenti scocciati o "polemici".

3) ASSO DI BASTONI

A volte succede anche che taluni particolari (importanti per noi modellisti) quali ad esempio codici e stemmi di reparto continuino a creare scompiglio tra gli appassionati.

A questo proposito è bene ricordare come già fosse noto il colore dello scudetto che racchiude il citato ASSO DI BASTONI.

I più "attempati" tra noi si ricorderanno di una interessante rivista modellistica che usciva all'inizio del 1980: "Storia Modellismo". Sul numero D3 di questa rivista apparve una fotocolor dove si distingueva chiaramente il colore azzurro dello scudetto. Più o meno nello stesso periodo, sul fascicolo AISA collana plastimodellismo n°2 dedicato ai Caccia Macchi C202 - 205, edito da Giorgio Apostolo (noi modellisti, e non solo noi, dovremmo essergli grati per tutto quello che ha fatto e sta facendo per la divulgazione della Storia Aeronautica Italiana) comparve in copertina una fotocolor del Macchi 374-1 che confermava, ammesso ce ne fosse stato bisogno, il colore azzurro dello scudetto. All'interno dello stesso fascicolo AISA vi erano alcuni profili a colori, uno di questi rappresentava il Macchi C 202 374-9 con lo stemma dell'ASSO DI BASTONI contornato di azzurro. La fotocolor di copertina era di provenienza Stato Maggiore Aeronautica come sicuramente lo sono quelle che mostrano sul recente libro "Nei cieli di guerra" gli stessi Macchi C. 202 del medesimo reparto.

Ed allora, perchè sul secondo numero di Ali d'Italia edito sempre da Giorgio Apostolo nel 1995 e dedicato ancora al Caccia Macchi, lo scudetto dell'ASSO DI BASTONI è tornato di colore rosso? Possibile che dopo sedici anni dalla prima monografia sul Folgore, siamo tornati a questo punto nonostante tutta la indiscutibile documentazione fotografica esistente?

A questo punto la domanda: argomenti come quelli sopra riportati possono essere liquidati con la sem-

plice e banale definizione di "polemica", oppure meritano una migliore considerazione?

Nobiltà fa obbligo

Quando, enunciando le proprie opinioni, ci si espone al giudizio degli altri è del tutto normale che in risposta possano nascere pareri diversi ed anche contrastanti. In questi casi è dal confronto e dalla discussione che scaturiscono le novità, non certamente dal cocciuto arroccamento sulle proprie posizioni. Tornando allora al restaurando CR 42, perchè evitare di verniciarlo con uno schema controverso per timore del giudizio degli appassionati, o meglio, di almeno metà di essi.

Risulta piuttosto incomprensibile, poi, questo timore espresso da parte di chi ha contribuito a fornire un essenziale punto di riferimento per l'argomento in questione. Infatti è interessante ricordare come sfogliando e rileggendo l'aggiornata riedizione dell'importante volume "Colori e schemi mimetici della Regia" a cui il GAVS ha collaborato unitamente al CMPR ed al GMT, si possa constatare quante e quali varietà di schemi mimetici vi siano riportati. All'interno del volume ce ne sono ben 43! Ivi compreso quello a due toni di verde.

Ed allora, amici del GAVS e progetto Arcobaleno, fuori le opinioni! Fateci sapere cosa pensate voi di quelle diapositive e dei loro presunti colori. L'argomento è controverso ma, siatene certi, nessuno vuol fare polemiche, a che servono?

Anche l'amico PierLuigi Moncalvo - spero non mi tenga rancore per averlo coinvolto in queste mie considerazioni - è rimasto impigliato nella rete "polemica". Infatti nella premessa della sua lettera inviata ad Ali Antiche, sembra che pensi bene di garantirsi maggior credibilità affermando di "... non voler assolutamente prendere parte alle polemiche in atto". Detto questo, e dopo aver evidentemente optato per lo schema dei verdi avanza, come variante, addirittura una terza possibilità (peraltro plausibile), le rade chiazze marroni. Quindi secondo il modulo tattico corrente non solo non si astiene dalla "polemica" ma addirittura la alimenta!

Alcuni punti fermi

Dopo questa lunga premessa, e nell'intento di dare un contributo ad una discussione che mi auguro possa continuare nel prossimo futuro favorita dall'intervento di altri soci, propongo qui di seguito una serie di conclusioni alle quali sono giunto nel mio lavoro di ricerca storica.

1) Sappiamo che lo stato maggiore dell'Aeronautica aveva diramato una prima direttiva ufficiale sulla mimetizzazione degli aerei in data 8 settembre 1937 e successivamente una circolare datata 14 marzo 1938, dove indicava specificatamente che le vernici da usare per ricavare lo schema definito di tipo "primaverile" dovevano essere di colore giallo, verde e marrone da applicarsi secondo la necessità in due distinti schemi a macchie continue o a macchie rade.

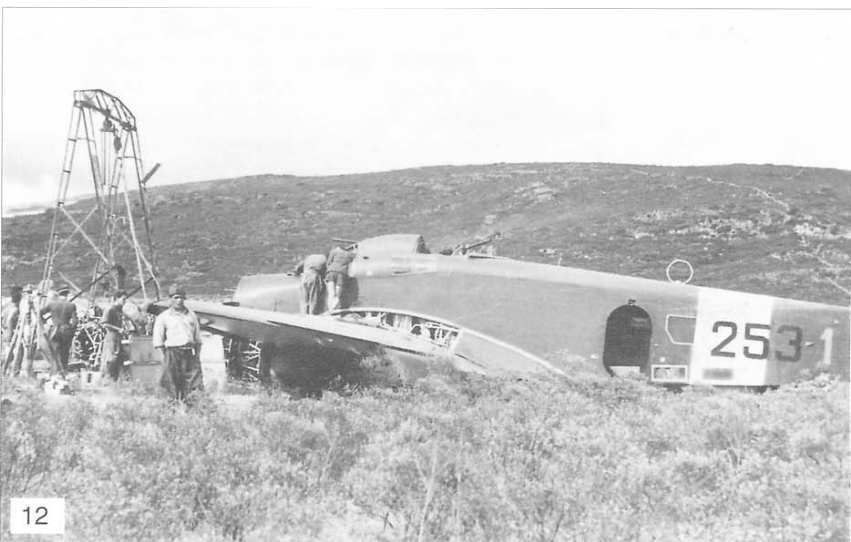
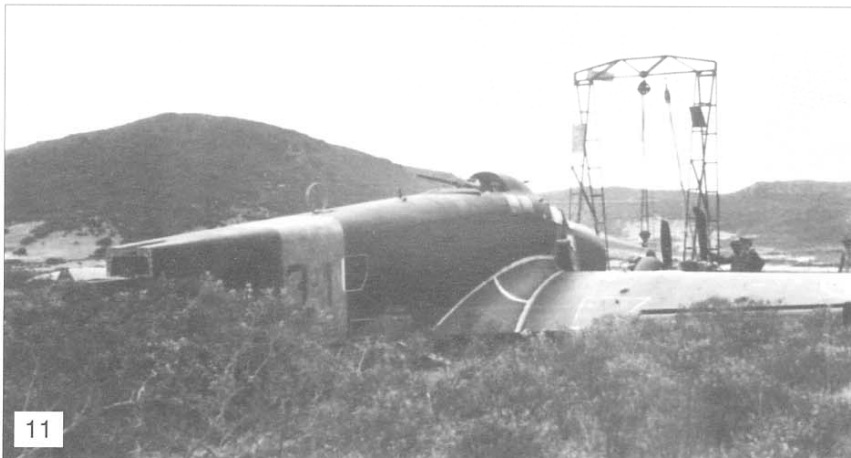
2) Il sopracitato documento è l'unico che per ora offra una traccia ufficiale di riferimento prima della famosa Tavola 10. Ad ogni modo dobbiamo rilevare che nella direttiva dell'8 settembre 1937 lo Stato Maggiore aveva prescritto che in caso di guerra, allo schema "primaverile", andavano

aggiunti altri due tipi indicati come "estate-principio autunno" e "fine autunno-inverno", senza peraltro dare indicazioni sui colori da utilizzare e sulla loro disposizione.

Per questo può essere verosimile ritenere che a guerra iniziata, ed in base a queste ultime prescrizioni, vi sia stata da parte di alcune fabbriche una autonoma iniziativa evolutiva rispetto allo schema iniziale definito "primaverile". Poichè, come appena detto, non sappiamo con quali colori dovevano essere ottenuti i due schemi aggiuntivi, si può solo ipotizzare che potessero rispettivamente essere ottenuti con l'uso dominante del colore verde oppure del marrone.

Tale ipotesi potrebbe essere una spiegazione di alcune "anomalie" tra gli schemi conosciuti, quale ad esempio il verde con chiazze marroni più o meno estese a totale o parziale copertura del fondo giallo mimetico, dove quest'ultimo rimane visibile sotto forma di piccole striature (foto n°1). Oppure l'uso di altri colori per il fondo, quale ad esempio il verde chiaro al posto del giallo ottenendo così l'effetto "verde" del citato CR.42 162-6. Comunque a tutto questo per il momento non c'è una risposta sicura.

3) Quel che è certo invece è il fatto che le fabbriche usavano vernici di provenienza diversa. Per questo lo stesso colore di riferimento nel catalogo poteva assumere tonalità differenti secondo la composizione dei pigmenti di base.





Quanto appena detto è comunque da ritenersi valido solo per aeroplani nuovi. Il discorso cambia completamente se ci riferiamo a velivoli in reparto da molti mesi o passati addirittura dalle "cure" delle SRAM (Squadre Riparazione Aeroplani e Motori) dislocate sui vari fronti.

Molte delle testimonianze raccolte tra i vari ex del personale Regia Aeronautica, avieri, piloti, ecc. raccontano fatti che dovrebbero suggerire a noi modellisti di evitare le complicate alchimie o miscugli nel tentativo di trovare la tonalità di riferimento per quel Federal-Standard o per quell'altro.

Molto spesso ci complichiamo la vita dietro a chimere che ci portano a discussioni infinite sulle varie tonalità mimetiche. I nostri avieri usavano quello che trovavano; poteva succedere anche che il colore venisse ricavato da misture di vernici comprate nei negozi del luogo! -Immaginiamoci con quali risultati rispetto alla serie dei vari GIALLO MIMETICO 1-2-3-4 o VERDE 1-2-3-53192 ed ancora MARRONE MIMETICO 1-2-53193 o BRUNO MIMETICO. Addirittura in alcuni casi (Africa settentrionale) furono usate vernici per carri armati (tedeschi ovviamente) trovate, evidentemente in abbondanza, in qualche deposito o magazzino. Inoltre in zone operative "calde" essendo privi delle necessarie attrezzature, i colori li applicavano a pennello. Quindi si capisce bene come la scelta dei colori da applicare ai nostri modelli sia una bella palestra per chi abbia voglia di lambiccarsi la testa.

4) Ribadito come il volume Colori e schemi mimetici della Regia rappresenti l'unico ed ottimo riferimento per trattare l'argomento in questione, rimane il dubbio sulla reale esistenza nell'ipotetico catalogo nomenclatore dello Stato Maggiore, di tutti i colori riferiti dalle numerose campionature riportate all'interno del sopracitato volume. Facendo riferimento alle tonalità cui sempre ci rivolgiamo (i vari GIALLO MIMETICO 1-2-... ecc. ecc.), e riflettendo per un attimo sulla Tavola 10 vediamo che questa prescrive l'uso di solo 3 colori, i quali usati e disposti in varia combinazione, permettono di ottenere i differenti schemi mimetici. Ed allora perché non pensare effettivamente che le numerose tonalità riscontrate sui reperti così capillarmente ed otti-

mamente catalogati nel volume Colori e schemi mimetici della Regia, siano anche e soprattutto il risultato della differenza tra i pigmenti usati di volta in volta dalle varie fabbriche per ricavare la tonalità dello stesso colore?

Credo importante aggiungere un esempio riguardante alcuni velivoli già in reparto operativo, come gli S 81 in Africa orientale, inizialmente verniciati con il monocromatico CACHI AVORIO. Questi esemplari sempre siano stati ricondizionati applicando sul colore di fondo le successive vernici mimetiche.

Tale supposizione deriva dalla osservazione della foto n° 35 a pagina 38 del volume Colori e schemi mimetici della Regia dove è raffigurato l'esemplare n° 4 della 63a sq.

Questo S81, nella didascalia che accompagna la foto, viene definito appartenente a reparto sconosciuto, invece i codici dell'aereo si intravedono nascosti dal fitto reticolo mimetico e ciò fa legittimamente pensare ad una sovrapposizione delle nuove tinte. In tal caso l'originale tonalità CACHI AVORIO sarebbe stata utilizzata per costituire il colore di fondo.

Schemi mimetici

Ad ulteriore contributo alla discussione ed a riprova di quanto incerto sia il terreno sul quale ci muoviamo voglio proporre una serie di fotografie in bianco e nero dove sono rappresentati vari tipi di velivoli.

Il commento alle foto che seguono vuole essere una esortazione a mettere in atto sempre la capillare ricerca dei mimini particolari onde ricavare il maggior numero possibile di informazioni nel tentativo di dare una non sempre facile interpretazione alle immagini fotografiche.

Foto n°2 - 2bis

Il soggetto delle foto è sempre lo stesso FIAT BR 20 M della 221° sq. MM 22648, ma le due immagini sono state scattate in periodi diversi.

Risulta evidente come la differenza tra la posizione dell'aereo, le condizioni di luce ed i tempi di esposizione della foto n°2 permetta di apprezzare più compiutamente oltre che l'applicazione della mimetica anche la presenza di chiazze in due diverse tonalità. E' interessante notare anche la differente resa cromatica del numero individuale (che sappiamo essere in rosso). Nella foto n°2 appare molto scuro tanto da confonderlo con il nero, mentre nella foto n°2bis appare più chiaro rispetto al numero di squadriglia.

Foto n°3 - 4

Stesso discorso delle foto precedenti. Il soggetto questa volta è un FIAT G 50 BIS della 151a sq. in Africa settentrionale. L'immagine posteriore ci permette di apprezzare l'interessante disposizione della mimetica, che ad un primo esame superficiale potrebbe sembrare composto da un unico colore usato per le chiazze. La vista laterale della foto n°4 consente invece una miglior identificazione del 3° colore applicato a larghe chiazze in copertura del colore di fondo. Si può osservare inoltre come la tonalità (giallo) della Naca risulti piuttosto scura prova forse dell'uso di pellicola ortocromatica, oltre ad una esposizione della foto non proprio corretta.

Foto n°5 - 6 - 6bis

Trattasi di S.79 del 104° gr. in rappresentanza delle due squadriglie che lo componevano. Su ambedue gli aeroplani è piuttosto evidente la disposizione dei colori mimetici: fondo in verde oliva scuro e chiazze molto irregolari in grigio azzurro chiaro. Sull'esemplare 252-2 si può notare, sia sul tetto della cabina come sul bordo di entrata alare, una distribuzione più uniforme del grigio quasi a voler ulteriormente mascherare il profilo dell'aereo. Questa caratteristica la si rileva anche per il 253-8, il quale oltre ad avere una maggior superficie coperta dal colore grigio, mostra sulla deriva i profili delle navi inglesi attaccate durante le azioni del 14 giugno 1942 nell'ambito della battaglia di Pantelleria. Le foto del 253-8 sono state scattate a Gadurra nel mese di agosto 1942 al momento dell'arrivo su quell'aeroporto. Bene in evidenza su tutti e due gli S.79 la presenza degli smorzafiamma applicati ai tubi di scarico.

Foto n°7

La livrea di questo BR 20 della 48ª sq. è sempre stata definita in giallo mimetico di fondo e chiazze in verde mimetico. Anche il foglio di istruzioni all'interno del kit consiglia i due colori menzionati. Osservando attentamente l'aeroplano si riesce ad identificare, tra le chiazze più marcate, la presenza di lievi ombreggiature (in modo particolare sulla superficie della deriva) che inducono a pensare alla presenza di un terzo colore. Tale deduzione acquista maggior credibilità grazie alla comparsa delle foto a colori stampate alle pagine 28 e 29 nel volume *Nei cieli di guerra*, nelle quali è palese la presenza del marrone in tinta molto tenue.

Foto n°8

La livrea mimetica del CANT Z 1007bis M.M. 21221 differisce da quella tipica di questo velivolo. È interessante notare come le condizioni di luce e la esposizione della foto permettano di apprezzare la evidente presenza di tre tonalità, in modo particolare sulla fiancata di fusoliera ai lati della torretta dorsale e sulla superficie alare vicino alla attaccatura della stessa fusoliera.

Foto n°9 - 9bis

I soggetti di questa foto sono due FIAT CR 42, uno dei quali in forza alla 390ª sq. 159° gr. 50° st. assalto ripreso ad Abar Nimeir nell'estate del 1942 prima della battaglia di El Alamein, l'altro della 413ª sq. in volo sul territorio etiopico nel mese di agosto 1940.

I ruoli dei due aeroplani, il teatro operativo ed il periodo sono completamente diversi e distanti tra loro. Tra l'altro il 390-2 è operativo in un momento in cui non dovrebbero sussistere dubbi sulle qualità dei colori mimetici imposti con la Tavola 10. Ciò nonostante i due CR mostrano inequivocabilmente un punto in comune, ed è la livrea mimetica. Infatti pur essendo diversificate nella foggia delle chiazze e nella applicazione dei colori è piuttosto evidente la comune presenza di almeno tre tonalità. Nell'esemplare della 413ª sq. le chiazze sembrano piuttosto larghe e non molto frastagliate, si intuisce come il colore di fondo presumibilmente giallo mimetico, sia poco visibile rispetto agli altri due che possiamo quasi certamente identi-

ficare con il verde (quello più scuro) ed il marrone mimetico a copertura del giallo.

Differentemente il 390-2 ha un aspetto più chiaro evidenziando una superficie dove il giallo di fondo è più visibile e le chiazze si alternano, come sulla deriva, o si sovrappongono come nella zona terminale della fusoliera.

Foto n°10 - 10bis

La foto 10 è la riproduzione in bianco e nero del fotocolor riguardante il famoso 162-6. Si possono fare due osservazioni:

1) giudicando le foto per i contrasti ottenuti dal bianco e nero si rileva come la livrea dell'aeroplano risulta assimilabile a quella generalmente composta dalle tonalità tradizionali in giallo verde e marrone.

2) tuttavia si può constatare, peraltro senza che questo debba ritenersi una prova, come l'applicazione delle chiazze sul 162-6 differisca da quella che si osserva in genere su esemplari la cui mimetica è ritenuta composta dai colori tradizionali. Infatti su questi ultimi le chiazze appaiono più marcate e generalmente più larghe rispetto al nostro soggetto; sul 162-6 la fitta applicazione di piccolissime macchie, alcune addirittura puntiformi ed altre leggermente più allungate, potrebbe essere in realtà proprio il risultato della applicazione di uno schema alternativo a quello tradizionale. Nella foto n° 10bis è riprodotto un CR 42 della stessa squadriglia ma con disposizione delle chiazze riferibile, come sopra specificato, allo schema tradizionale.

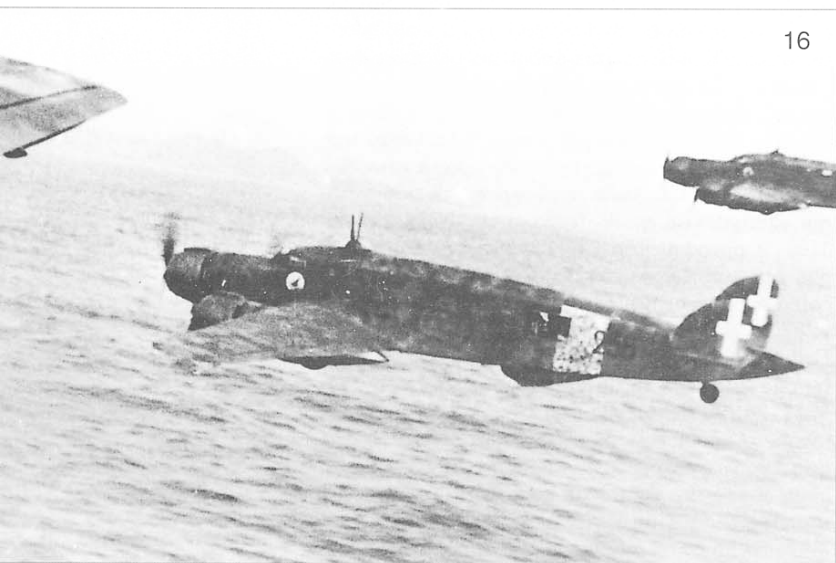
Foto n°11 - 12

Le due immagini mostrano l'S.79 253-1 serie XL M.M. 24227 del ten. Enrico Marescalchi in fase di recupero nei giorni successivi all'azione del 14 giugno 1942 contro la flotta inglese. L'aereo danneggiato ai serbatoi durante la battaglia fu costretto ad un atterraggio di fortuna nei pressi di Capo Teulada. La livrea è in verde oliva scuro - l'applicazione del grigio, ha riferito il gen. Marescalchi, avvenne al rientro all'aeroporto di Pisa prima del trasferimento in Egeo - ed il numero di matricola indica un velivolo di recente costruzione, come lo





15



16

erano tutti i 79 assegnati al gruppo. Esso appartiene ad un lotto di 30 aerei (M.M. 24210 - 24239) costruiti dalla Reggiane nel periodo dal novembre 1941 al marzo 1942. Il particolare più importante di queste immagini è la fascia bianca intorno alla fusoliera. Dalla foto n°11 si può osservare come questa sia sporcata per attenuarne la visibilità - ancora la testimonianza del gen. Marescalchi riferisce che tale sporcatatura avvenne utilizzando fango ed olio bruciato - si vede molto bene che sul portello del finestrino destro, in corrispondenza del lato interessato dalla fascia, è rimasto un piccolo segmento di colore bianco candido. Segno questo che la sporcatatura della fascia è avvenuta con i portelli aperti, forse proprio durante l'attesa del decollo. Comunque è interessante notare come tale particolare obliterazione non sia visibile sul lato sinistro dell'aereo - foto n°12-

Osservando la foto saremmo portati a ritenere inalterato il colore bianco della fascia; evidentemente le differenti condizioni di luce della fotografia giocano un ruolo determinante per svelare simili particolarità.

Foto n°13

La ripresa ravvicinata consente di apprezzare lo

stato piuttosto usurato della vernice di questo SM 84. In particolare sono ben visibili alcune "pennellate" di colore più chiaro date nella zona posteriore della fusoliera dietro alla banda bianca. Risultato della applicazione di misture o dell'uso di vernici disponibili "fuori ordinanza" per piccoli interventi di manutenzione.

Foto n°14

Questa foto è sicuramente inedita. Ha il pregio di mostrare inequivocabilmente una data di riferimento per la prima ricerca sperimentale di mimetica per aerosiluranti.

Il velivolo rappresentato è l'S.79 M.M. 23843 codici 67-12. Nonostante i codici lo indichino appartenente alla 67ª sq. 34° gr., esso è in forza alla 278ª sq. fin dal 13 dicembre 1940.

La foto lo ritrae dopo l'atterraggio "lungo" effettuato la sera del 10 gennaio 1941 sull'aeroporto di Catania, pilotato dal Ten. Buscaglia.

L'aereo, unico della 278ª sq. ad essere trasferito temporaneamente in Sicilia dal fronte africano, viene aggregato alla 279ª sq. per affiancare gli S.79 di questo reparto negli attacchi alla flotta inglese segnalata in quei giorni in transito nel canale di Sicilia. Dal 9 all'11 gennaio le navi inglesi sono ripetutamente attaccate subendo forti perdite soprattutto da parte del X Flieger Korps che proprio in quelle azioni fece il suo importante esordio in mediterraneo.

Il 10 gennaio il nostro S.79 con Buscaglia ai comandi, compie due missioni, una al mattino e l'altra nel tardo pomeriggio. E' proprio al termine di quest'ultima che dopo le 21 rientrando a Catania con il siluro a bordo dopo una infruttuosa ricerca delle navi inglesi, esce fuori pista per l'eccessiva velocità favorita da raffiche di vento in coda.

Osservando l'aeroplano si possono fare le seguenti considerazioni:

1) evidentemente le condizioni operative erano tali da impedire al personale della squadriglia di sostituire i codici all'aeroplano. Questo GOBBO ha volato per quasi un mese, dal 13 dicembre 1940 al 10 gennaio 1941, con la 278ª sq. portando in fusoliera i codici del precedente reparto. E' interessante notare la ripetizione del numero individuale sul bordo di entrata alare.

2) A seguito di ciò si può affermare che la pratica di ricercare uno schema mimetico adatto per l'attacco a bassa quota sul mare, abbia avuto inizio proprio in Egeo nel periodo che intercorre tra novembre e dicembre del 1940. E' nel mese di novembre infatti che al 34° gr. da bombardamento terrestre, di base a Gadurra, furono assegnati quattro S.79 siluranti, ripartiti tra le due squadriglie dipendenti 67ª e 68ª.

Il caratteristico schema mimetico mostrato dal 67-12, con la zona frontale dell'aereo in tonalità chiara (grigio? grigio-azzurro? celeste?) contraddistingue reparti che sono o sono stati in Egeo, quali la 279ª e la 281ª. Può darsi che tale autonoma sperimentazione abbia avuto un seguito, con il tentativo di proporre a livello ufficiale uno schema mimetico appropriato.

Per quanto attiene a questo argomento sappiamo (Colori e schemi mimetici della Regia "CMPR-GAVS GMT pag. 95) che esiste un documento

promemoria datato luglio 1941 dove viene citata una proposta inoltrata il 20 gennaio 1941 dal Comando della 2ª squadra aerea per introdurre una "specifica colorazione mimetica tendente al celeste". Fino ad oggi erano note fotografie di S.79 siluranti con la parte anteriore dipinta di grigio, riguardanti esclusivamente le squadriglie 279ª e 281ª.

Foto n°15 - 16

L'aeroplano rappresentato nella foto n°15 appartiene ad uno dei più gloriosi reparti della nostra Aeronautica. Il 36° stormo aerosiluranti. Questo SM 84 M.M. 22447 258ª sq. 109° gr. è uno dei soggetti modellisticamente più appetibili; infatti è il soggetto a cui è stato assegnato come probabile schema mimetico, la combinazione dei colori grigio ed azzurro. Tali indicazioni si trovano in entrambe le edizioni del citato libro Colori e schemi mimetici della Regia.

Tuttavia i curatori del volume specificano che nessun reperto ne dà conferma. Dobbiamo inoltre aggiungere che vi è, tra il personale ex appartenente alla Regia, qualcuno che ricorda di aver visto aeroplani con questi colori. Il socio Giuseppe Verde ha recentemente riferito di aver incontrato un ex Regio aviare che, sollecitato in merito a questo argomento, ha confermato questa testimonianza. A tal proposito è interessante fare le seguenti osservazioni, pur considerando che le foto in bianco e nero possono essere prove labili e largamente interpretative:

1) lo schema mimetico che si "legge" sull'SM 84 258-6 è del tutto simile a quello che compare sugli altri aeroplani di questo tipo (vedi ad esempio l'esemplare 282-5 foto n° 83 a pag. 94 del sopraccitato volume), è pertanto da ritenersi uno schema di fabbrica; la presenza delle tipiche scritte riportanti il modello di aeroplano e la M.M., ben visibili nella zona posteriore della fusoliera, avvalorano inoltre questa ipotesi.

È ragionevole pensare che uno schema, diciamo così sperimentale in grigio ed azzurro, applicato in reparto o presso una SRAM avrebbe dovuto essere con tutta probabilità dissimile, come andamento, rispetto a quello applicato in fabbrica. Gli interventi "fuori ordinanza" si notano molto bene grazie alla cancellazione della banda bianca nella zona superiore della fusoliera e della sua obliterazione sui lati attuata con sottili chiazze ad andamento curvilineo.

2) osservando attentamente la superficie del 258-6, in particolare nella zona tra il fascio alare e l'attaccatura alla fusoliera si riesce ad accertare una precisa somiglianza con il pezzetto di ala che si vede in primo piano nella foto n°16. In quest'ultima è facilmente individuabile il tradizionale andamento dello schema in tre toni, così pure sull'ala dell'aereo sezionario appartenente alla 256ª sq. che unitamente alla 257ª componeva l'altro gruppo, il 108°, del 36° stormo.

Pertanto a mio parere i colori mimetici del 258-6 appartengono ai tre toni tradizionali giallo-verde-marrone mimetici.

3) a distanza di così lungo tempo da quegli anni è possibile che nella memoria delle persone avvenga una sovrapposizione di fatti e di ricordi, pur mantenendo di essi una realtà abbastanza precisa.

Potrebbe essere questo, per esempio, il caso dei colori grigio ed azzurro.

Cerco di spiegarmi meglio con un esempio.

Chi ricorda aerosiluranti S.84 con quei colori può aver visto, in realtà, degli S.79 con livrea in verde oliva scuro chiazzato di grigio, dove il verde per effetto del degrado della vernice appariva azzurrognolo. Chi è andato almeno una volta al museo dell'Aeronautica Militare, a Vigna di Valle, avrà certamente notato come si presentano i colori mimetici NATO - che sappiamo essere in grigio e verde - del FIAT G 222 o degli altri velivoli verniciati con lo stesso schema, in sosta sul piazzale del museo.

Essi sono diventati due tonalità completamente diverse dall'originale, assimilabili alla scala cromatica dei grigi quali potrebbero essere ad esempio il grigio azzurro scuro ed il grigio chiaro.

Il fatto poi che a distanza di tanti anni nei ricordi di alcuni ex possa avvenire lo scambio tra S.79 e S.84, è cosa molto più probabile di quanto in effetti possiamo pensare noi, che siamo ben allenati a riconoscere i mezzi della nostra aeronautica anche da minimi particolari.

Per concludere questa chiaccherata, che ne direste del seguente, ipotetico ma non troppo, dialogo fra esperti: "... io credo che sia un GIALLO MIMETICO 4, no... anzi... forse... è il 3 ma con il VERDE MIMETICO 2, perchè il VERDE MIMETICO 3 non è previsto per quel tipo di schema..." ed ancora "... ritengo che le chiazze in BRUNO MIMETICO siano più logiche del MARRONE MIMETICO 53193, ma forse no, ...aspetta, penso che un MARRONE MIMETICO 2 unito al GIALLO MIMETICO 1 o 3 e qualche chiazza di VERDE MIMETICO 3 oppure 2, no no... aspetta, perchè in quel periodo...!!!!.

Ringraziamenti

Le foto provengono dall'archivio dell'autore e da quello degli amici Angelo Emiliani, dott. Roberto Gentili, Carlo Lucchini e Riccardo Trotta ai quali va un sentito ringraziamento.

Bibliografia

- Storia Modellismo D3 (Marzo 1980)
- IPMS Flash 141, 146
- Storia Militare 37, 38
- Notiziario IPMS Vol.6 no.1, 2, 4 (1974); Vol. 7 no.1, 2 (1975) Articolo in 5 puntate "Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica"
- Notiziario IPMS Vol.5 no.3, 4 (1973) Articolo in 2 puntate "Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della R.S.I."
- Notiziario IPMS Vol. 25 no. 3/4 (1994) Rubrica "confidenzialmente"
- Colori e schemi mimetici della RA 1935-43 - 1ª ediz. 1977-CMPR ; 2ª ediz. 1994 - CMPR-GAVS-GMT.
- Nino Arena: Mimetizzazione dei velivoli dell'aeronautica italiana; Stato Maggiore Ufficio Tecnico, 1983



di Gaetano Pisano

Qui in alto:
Il modello ambientato su di una piccola bassetta di presentazione, che rappresenta un angolo di strada in prossimità di un fossato di scolo nella campagna bosniaca.

Tutte le immagini a corredo di quest'articolo rappresentano il modello finito, costruito dall'autore. (foto G.Munerotto)

Nota:

A seguito di ulteriore documentazione pervenuta successivamente alla chiusura dell'articolo, si è rilevata la presenza di un ulteriore periscopio rialzato, parallelo al precedente (dis. 3). Per la costruzione di questo particolare si suggerisce di fare riferimento alle fotografie pubblicate nei n.ri 3/93 e 5/95 della rivista "Tank Magazine", oppure si può utilizzare il pezzo presente nel kit Revell relativo al Leopard 1 A5.

■ **Nell'estate 1993** il governo Danese decide di appoggiare l'opera delle forze delle Nazioni Unite inviando in Bosnia una componente meccanizzata formata da un'aliquota del Reggimento Dragoni dello Jutland. Lo squadrone Danese (sigla DANSQN) arriva a Belgrado ad ottobre. Ciò non è visto di buon occhio dai Serbi che temono una formazione così pesante, tant'è che con posti di blocco, deviazioni e intimidazioni varie cercano di impedire lo spiegamento dello squadrone. Si riesce a raggiungere la zona di operazioni, nei pressi della città di Tuzla, solamente a fine febbraio 1994. Ai primi di maggio i Dragoni sono operativi sulle posizioni loro assegnate dal comando UNPROFOR. Per questa missione lo squadrone è equipaggiato con 10 Leopard 1 A5DK, 5 M113A2 ed un Leopard ARV.

Il modello

Il Leopard 1 A5DK altro non è che un carro della versione tedesca A3 rimodernato con una nuova direzione di tiro. Alla nomenclatura ufficiale è stato necessario aggiungere il suffisso DK per distinguerlo dall'originario Leopard 1 A5 di produzione tedesca. Esternamente si distingue per le diverse ottiche di puntamento, per un diverso arrangiamento dei supporti per gli attrezzi, qui sostituiti con delle casse metalliche, ed ovviamente per la diversa torretta. Per realizzare questa semplice modifica si utilizza il kit del Leopard 1 A4 della Italeri, assolutamente il migliore attualmente in commercio. Con lo stesso kit e le opportune modifiche si possono realizzare le versioni Australiana, Canadese, Greca e Turca.

Iniziamo dalla torretta. E' necessario chiudere con plasticard e stucco le aperture del telemetro trasversale ed eliminare e lisciare i bulloni del portellino circolare delle teste del telemetro (disegno 1). La nuova ottica EMES 18 del cannoniere si auto-costruisce con un blocchetto di legno rivestito di fogli di plasticard oppure con diversi fogli sovrapposti od ancora con un blocco di Milliput. Successivamente ne ho ricavato una copia in resina (disegno 2). I pezzi no.131-132 vanno eliminati

e sostituiti con un nuovo periscopio del capocarro autocostruito con tondini di plastica o metallo (disegno 3). La postazione dell'antenna destra si realizza con un tondino di plastica sulla cui sommità si fissa un montante a molla della Verlinden, mentre quella di sinistra va alzata con un dischetto di plastica su cui si fissa il montante originale privato dell'antenna (pezzo n.167). Entrambe le antenne sono fatte con una corda di chitarra elettrica da 0.3 mm di diametro. Dietro la batteria lanciafumo-geni di destra va fissato un contenitore, realizzato usando il pezzo 127 a cui ho applicato posteriormente e sul fondo una strisciolina di plastica 0.25x2 mm. Sul retro della torretta va fissata una cassa portadotazioni con relativi supporti (disegno 4). Il proiettore a luce alogena è completamente autocostruito con plasticard da 0.25 mm. Questo apparecchio in realtà è composto da due elementi: il proiettore vero e proprio e la blindatura di protezione che lo sovrasta. Il proiettore è un parallelepipedo di plasticard (o di quello che più vi aggrada) supportato da quattro zampette in filo di ottone da 0.5 mm (disegno 8) che si fissano al basamento della blindatura di protezione. Quest'ultimo si ottiene ridimensionando il pezzo n.156 fornito dal kit portandolo alle misure indicate (disegno 9). La blindatura si ritaglia dal solito foglio di plasticard e si incolla al basamento dopo averla dotata delle 4 maniglie di sollevamento (disegno 10).

Come ultima cosa occorre costruire il traguardo di allineamento posto sulla volata del cannone. Questo si realizza con 5 mm di tondino da 0.9 mm e con due fascette di ritegno fatte con strisciole di plasticard sottilissimo o con del nastro da disegnatore Letraset da 0.4 mm (disegno 5). Le modifiche allo scafo sono proprio minime. Sulla piastra frontale vanno stuccati tutti i fori presenti che servono per fissare i supporti dei ramponi da ghiaccio (che non vanno montati). Attenzione ai fanali anteriori: la piastrina che sorregge i medesimi si monta perpendicolarmente alla corazza frontale, mentre le parabole dei fari vanno posizionate in modo che siano parallele al terreno: basta un'anima di filo metallico tenero e il gioco è fatto (disegno 6). In

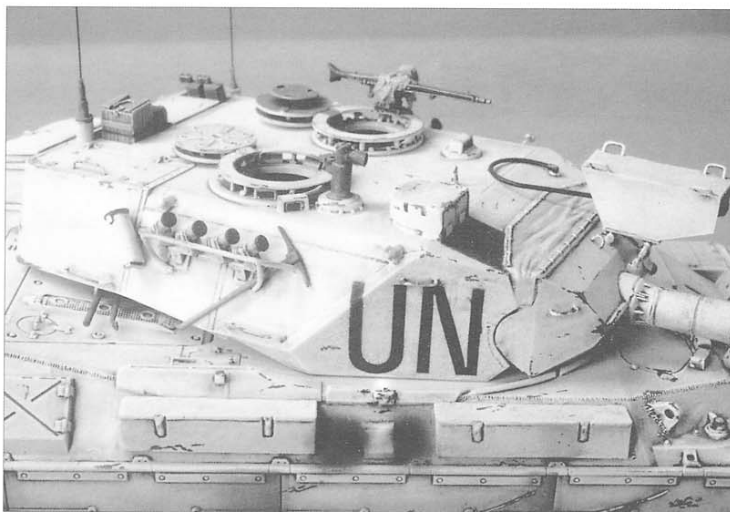
prossimità degli iposcopi del pilota vi sono due protuberanze che alloggiavano un sistema di lavaggio dei vetri esterni. Si realizzano con dei cubetti di plasticard da 3 mm di lato a cui va arrotondato lo spigolo anteriore.

Le fiancate superiori vanno stuccate e lisciate per eliminare le sagomine incise che indicano la posizione degli attrezzi. Al posto di questi ultimi andranno fissate due casse per fiancata. Io ho realizzato un master in plastica da cui ho ricavato 4 copie in resina. I chiavistelli dei coperchi provengono dalla parte posteriore della torretta di un altro Leopard "in disarmo" (disegno 7). Se avete fretta potete adattare le casse di un Gepard della Tamiya. La griglia del cofano motore è stata ritagliata da una rete metallica molto fine, recuperata da un vecchio setaccio per farina, e dettagliata con striscioline di plasticard molto sottile.

Colorazione e invecchiamento

Prima di iniziare la verniciatura ho strofinato il modello con un vecchio pennello a setole mozzate intinto diverse volte nell'acetone puro. La leggera corrosione che ne segue rende la superficie ruvida, ben preparata per trattenere il successivo lavaggio. Le linee di saldatura sono state leggermente ripassate con un pirografo alla minima temperatura e successivamente attenuate con paglietta d'acciaio e colla liquida. Dopo aver spruzzato un fondo grigio molto chiaro ho passato tutto il modello con alcune mani di bianco acrilico Pactra che ho lasciato asciugare un paio di giorni.

Il secondo passo consiste nell'applicare un lavaggio con colori a tempera Terra d'Ombra naturale e Nero, il tutto diluito con latte intero. La caseina del latte funge da fissativo, facendo attecchire meglio il lavaggio alla porosità della vernice quando questa sarà asciutta. Dopo un paio d'ore si procede ad eliminare l'eccesso con un panno morbido umido. Per attenuare un contrasto eccessivo ho ripassato tutto il modello con la tecnica del pennello asciutto applicando un velo di bianco opaco Humbrol. Quante più mani passerete sul modello e più il contrasto sarà tenue, lasciando trasparire sulle zone estese solo una leggera velatura di sporco, un po' più marcata negli interstizi. Nel mio caso ho passato due mani di bianco perché volevo rendere l'idea di un veicolo vissuto e sporco ma non in modo eccessivo. Le scrostature della vernice bianca, che lasciano intravedere il verde originale sottostante, sono state fatte scarabocchiando il modello con un pennellino fine intinto nel Verde FS 34079. Con lo stesso colore ho dipinto la faccia interna dei portelli e dei portaoggetti sul retro della torretta, il braccio della mitragliatrice contraerei, il proiettore alogeno a luce bianca, il periscopio del capocarro, i montanti delle antenne e alcune ruote che hanno sostituito quelle bianche danneggiate in azione. Con del nero opaco spruzzato a bassa pressione ho annerito le griglie di scarico del motore e lo scarico del riscaldatore vano equipaggio posto sulla fiancata superiore destra. Davanti all'ottica del cannoniere va dipinto un pannello antiriflesso in nero opaco. I fanali posteriori sono in Hull Red Humbrol la metà inferiore e giallo-arancio quella superiore, mentre i catarifrangenti sono in Humbrol 60. Su tutti va poi stesa una mano di trasparente semilucido. Gli iposcopi sono in nero lucido.



Insegne e codici

Le lettere UN sui lati della torretta sono state ottenute con dei trasferibili alti 16.5 mm, mentre quelle sullo scafo con dei trasferibili alti 9.5 mm. Sulla cassetta porta-utensili posta sulla piastra posteriore vi è uno scudetto con i colori nazionali danesi, il cui bordo superiore coincide con il bordo superiore della cassetta stessa.

Il serial number, ottenuto con lettere e numeri trasferibili alti 3.5 mm, compare davanti agli iposcopi del pilota e sotto lo scudetto nazionale. Il serial è assegnato dal comando UNPROFOR e individua ogni singolo veicolo nel contesto dell'intera organizzazione.

Si sono visti codici in stile e dimensioni varie anche all'interno di uno stesso reparto nazionale. Ad esempio gli XA-180 svedesi hanno un codice piuttosto ampio su una targa metallica, cosa che non si ripete sui PBV-302 che hanno un codice ben più piccolo e sottile dipinto con una mascherina direttamente sulla corazzatura frontale.

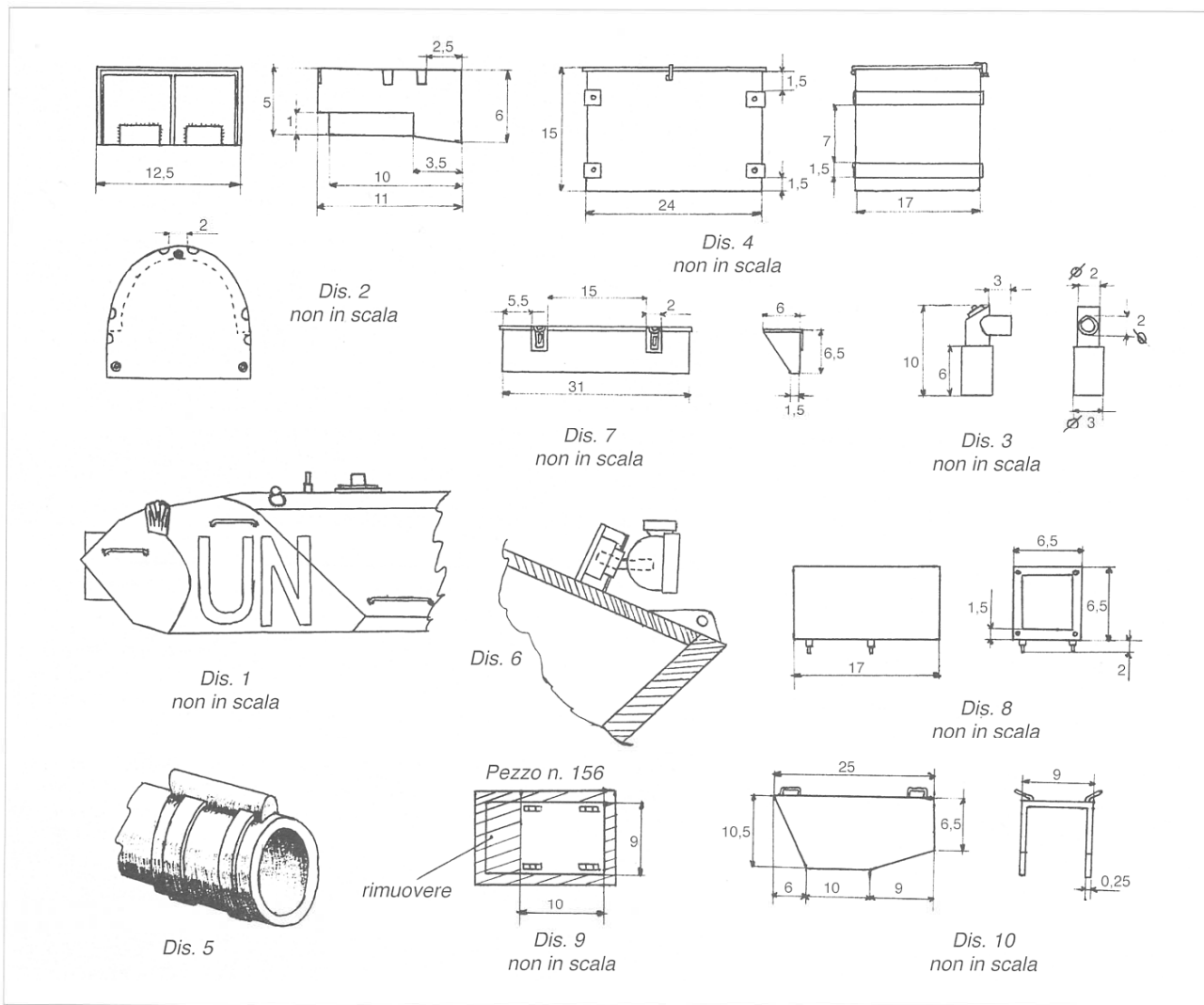
Targa metallica anche per gli spagnoli e codici misti per il reparto danese. Mi viene da pensare, in seguito a quanto ho notato, che ogni nazione provveda a marchiare da sé i propri veicoli e che all'interno di uno stesso reparto ci siano più persone che eseguono la marchiatura con stili ed attrezzature diverse (targa metallica, mascherina, ecc.) per velocizzare l'opera.

In alto:

Vista parziale del lato destro del modello; si noti subito sopra il logo "UN" l'eliminazione della testa del telemetro. La zona annerita in basso, tra le casse portaoggetti, è lo scarico del riscaldatore vano equipaggio. Il contenitore cilindrico dietro lancia fumogeni contiene le testine di ricambio per lo scivolamento del cannone; evidente il nuovo periscopio del capocarro, più alto.

Qui sopra:

Dettaglio della zona di pilotaggio. Davanti agli iposcopi ci sono le due protuberanze che alloggiavano il sistema di lavaggio dei blindovetri. Alcuni esemplari montano dei supporti per il montaggio della lama da bulldozer o sminatore



La scenetta

La basetta è una tavoletta di compensato su cui ho incollato dei pezzi di polistirolo per abbozzare i rilievi. Successivamente ho raccordato il tutto con della pasta Das Pronto che, una volta asciutta, è

stata dipinta con tempere di varie tonalità di giallo e marrone fondendo i colori quando ancora umidi. L'erba del prato è fatta con erba sintetica per plastici ferroviari, quella più lunga e spessa con ciuffi di canapa ottenuti da una corda sfilacciata e

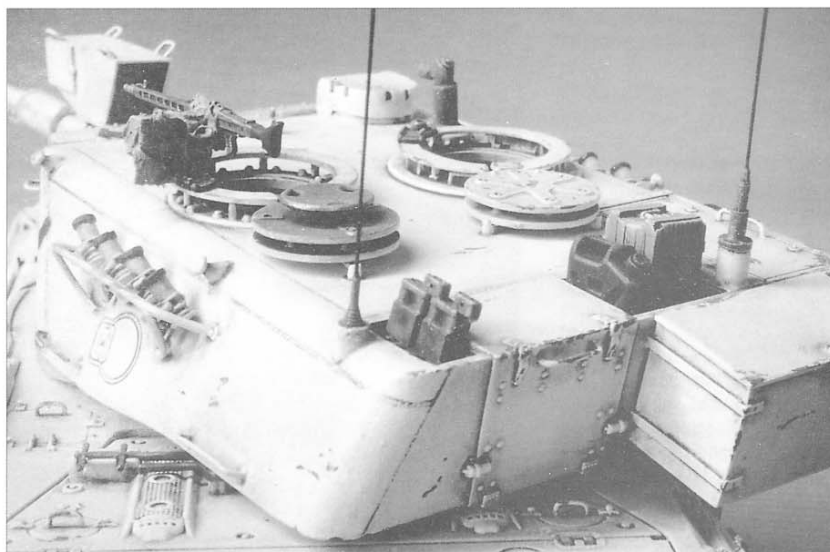
Qui di lato:
 Vista superiore della scenetta; è possibile distinguere i diversi tipi di erba utilizzati. Il paracarro è un listello di plasticard tagliato a misura con spigoli arrotondati, a cui si sono applicati due catarifrangenti in acetato. La tubazione di scolo sulla sinistra è in realtà lo snorkel per guadi profondi allegato al kit stesso.



tagliuzzata. Dalla stessa corda sfilacciata ho ricavato i cespugli confezionando alcuni mazzetti con le fibre ben lunghe che ho successivamente incollato in piccoli fori d'invito praticati nel Das. Con una forbicina ho poi tagliato a casaccio le punte dei cespugli per variarne l'altezza. L'erba bassa si incolla su sottile strato di colla vinilica. Il tutto si vernicia a spruzzo con vari toni di marrone e con Humbrol 176 per poi passare ad un drybrushing con Humbrol 63 e giallo puro in alcuni punti. Le piante acquatiche nel fossato si simulano con erba vera proveniente da un giardino pubblico, e con

Bibliografia

- W.Spielberger: *Die Kampfpanzer Leopard und ihre Abarten*, Motorbuch Verlag, 1988
- M.Scheibert: *Die Leopard Familie*, Pozdun-Pallas Verlag, Friedberg, 1988
- M.Scheibert: *Die Kampfpanzer der Nato*, Pozdun-Pallas Verlag, Friedberg, 1985
- T.Laber: *Leopard 1 and 2*, Concord Publications, Hong Kong, 1990
- S.Zaloga: *Tank War-Central Front*, Osprey Military, London, 1989
- M.Jerchel: *Leopard 1 1965-1995*, Osprey Military, London, 1995
- P.Touzin: *Allied Forces (Tanks Illustrated 1)*, Arms & Armour Press, London 1983
- Y.Debay: *Armour of the West*, Concord Publications, Hong Kong, 1992
- Y.Debay: *Corazzati della Nato*, Albertelli Editore, Parma, 1990
- *World Tanks now in use*, Koku Fan Special, Tokio, 1978
- Ten.Col.A.Fabrozzi: *Carro Armato Medio Leopard*, Ist.Poligrafico di Stato, 1984
- Rivista R.I.D., numeri vari
- Rivista Raids, numeri vari
- Rivista Panorama Difesa, numeri vari



altra tagliando un vecchio pennello da imbianchino. Ottime sono anche le piantine finte per acquari vendute in diverse forme e dimensioni. L'acqua nel fossato è fatta con una colata di resina poliester bicomponente a cui si è mescolato un po' di Humbrol 72 per dare l'idea di un'acqua fangosa e torbida. L'angolo di strada asfaltata è riprodotto con un pezzo di carta vetrata verniciata con grigio medio Humbrol. Successivamente è stato lavato con tempera Terra di Siena Bruciata + Nero e lumeggiato con un drybrushing di Humbrol 128 e, vicino al fossato, con Humbrol 72.

Forza dunque! Le modifiche sono poche, assai semplici, non richiedono particolari virtuosismi da miniaturista e quindi penso siano alla portata di tutti, di chiunque abbia in casa un po' di plasticard, dello stucco, una limetta e... voglia di divertirsi.

Qui sopra:
 Dettaglio della cassa posteriore porta dotazioni (aggiunta dalle officine danesi) e dei montanti delle antenne; alla destra della maglia cingolo di scorta si vedono i due chiavistelli che, recuperati da altro kit, completano le casse laterali.

Sotto:
 Il codice ONU è stato realizzato con trasferibili, mentre lo scudo nazionale è stato disegnato a mano.



TRUCK 1/4 TON. 4X4 AMPHIBIAN FORD G.P.A.

“JEEP” anfibia

di Carlo R. Pecchi

In basso:

Ecco l'elemento che maggiormente contraddistingue la G.P.A. dalla Jeep: l'elica! In questa vista posteriore timone ed elica sono di colore bianco, l'alloggiamento di questi due particolari è ben delimitato dall'unione delle due lamiere dello scafo saldate fra di loro. Sopra al centro dello scafo spicca il gancio di rimorchio.

■ **Dopo** l'entrata in servizio della "jeep" nell'esercito degli U.S.A., fra il 1941 ed il 1942 venne messo allo studio e di seguito realizzato un veicolo anfibio basato sul telaio del piccolo automezzo. Da una idea così "semplice", nacque uno dei più famosi veicoli anfibi della seconda guerra mondiale: la Ford G.P.A. (General Purpose Amphibius). Di questo nuovo veicolo vennero realizzati circa 22.000 esemplari. Rimase in servizio in molti eserciti anche dopo la fine della guerra.

Il modello

Per realizzare il modello in 1:35 prodotto dalla Tamiya da scatola e senza l'ausilio di fotoincisioni mi sono procurato i seguenti materiali: plasticard sia in foglio che in profilato di varie dimensioni, filo di rame utilizzato nei normali cavi telefonici, treccia di rame con fili di dimensioni capillari. E per finire un foglietto di ottone sottilissimo (spessore tipo carta).

Come al solito nella stesura dell'articolo ho seguito le istruzioni del kit.

1 - montaggio ruote

Procedere come da istruzioni, ricordando solo che al momento di colorare i pneumatici è consigliabile aggiungere una punta di colore grigio medio al nero per ottenere un colore ruota più veritiero.

2 - assemblaggio assale anteriore

Prima di montare il pezzo (b 13) occorre modificarlo eliminando le due alette che al momento del montaggio devono combaciare con le balestre

stampate sullo scafo (vedere tav. 1). Nota bene: questa operazione è da prendere in considerazione solo se si intendono eliminare le balestre del modello e realizzarle di sana pianta, come ho fatto io (vedere foto del modello a pag. 27). Per costruire le balestre nuove, basarsi per le dimensioni su quelle presenti sul modello, poi con il plasticard da 0,25 realizzare le singole lamine delle balestre da unire tra di loro con colla liquida (non cianoacrilato). Quando la colla comincia ad asciugarsi, dare la forma al fascio di balestra confrontandolo con quello del modello. A scampo di guai, raccomandando di eliminare le balestre originali solo dopo che sarete sicuri del risultato ottenuto.

3 - assale posteriore e ammortizzatori

Per l'assale posteriore e tutto quanto ad esso collegato rimando al punto 2 sopra già descritto. Per gli ammortizzatori rimando all'articolo sulla jeep (Notiziario 3/4 1997); i vecchi ammortizzatori del kit (pezzi b 22 e b 23) sono da eliminare su tutte le ruote. Consiglio di rifare il timone con un foglietto di plasticard da 0,10, per le dimensioni e la forma utilizzare quello fornito nella scatola. A chi volesse rifare il timone suggerisco di ricostruire anche l'alberino che collega l'elica al motore, per la cui realizzazione si potrà utilizzare il filo di rame da telefono. (vedere tav. 1, foto del modello a pag. 27 e foto qui sotto)

4 - copertura scafo, allestimento posto guida e completamento parte posteriore scafo

Iniziando dalla parte posteriore, si procederà col



praticare un foro passante sul piano del pezzo a-6 (con punta da 0,25) a una distanza di circa 2 mm dal punto dove poi verranno sistemati i fanalini a-14. Dopo aver montato i medesimi, infilare dall'interno del pezzo (a-6) un pezzetto di filo di rame (capillare) nel foro praticato prima e farne passare all'esterno i due capi che poi saranno attaccati ad ogni singolo fanalino (vedere foto qui a lato). Alla destra del fanalino sinistro si trova un piccolo blocchetto di plastica che andrà eliminato, perché la tanica di benzina va posizionata in maniera differente (vedere foto qui a lato). Procedere alla preparazione del pezzo a-9, montando poi tranquillamente i pezzi (b-16-18-26-27); ricordo che prima di montare i pezzi sarebbe meglio colorarli almeno con una mano di colore di base. Eliminare i pezzi (b-10-11-12 leve), per poi sostituirli con il metodo suggerito nell'articolo sulla jeep. Arrivati al pezzo 24 (copertura scafo anteriore), procedere con il montaggio del pezzo a-22 (marmitta), eliminare il pezzo a-23 (protezione marmitta) (vedere foto a pag. 27) prima di applicare lo scappamento. Consiglio di eliminare i supporti del parabrezza posti in corrispondenza delle due estremità della marmitta, e di sostituirli con del piattino di ottone appositamente sagomato (vedi foto in basso). Continuare con il montaggio dei pezzi a-1, a-10, a-11; gli anelli di ancoraggio (pezzo a-15) vanno eliminati e sostituiti con altrettanti di filo di rame sottile (vedere foto a lato). Il pezzo a-4 (argano) sarà decisamente più realistico se si asportano le alette, rendendo la superficie sulla quale scorre la fune quasi completamente liscia. Una levigata va data anche alla testa dell'argano (foto pag. 27). Il lavoro si fa interessante quando è il momento di rifare l'intelaiatura di protezione dei fanali anteriori (pezzi a-5 da eliminare). Per sostituire questi pezzi si utilizzerà del piattino di ottone e del filo di rame grosso; per forma e misure suggerisco di riferirsi ai pezzi originali (foto del muso a pag. 27)

5 - divanetto e presa d'aria

Prima di procedere con il montaggio dei pezzi descritti nel punto 4, consiglio di dettagliare l'interno dello scafo, almeno per quello che rimarrà visibile a modello finito, utilizzando i disegni tratti dai manuali. (foto modello a pag. 27 e tav. 2, anche foto pag. 28)

6 - montaggio finale

Completare il montaggio, ricordando che il pezzo a-7 ha bisogno di lievi modifiche come indicato nella tavola e dai particolari della foto che correde l'articolo. Per chi ne avesse voglia si possono anche rifare i pezzi a-17-18, in quanto le nervature che all'esterno sono in positivo, all'interno sono in negativo. Nella stessa situazione si trova anche il pezzo a-8 benché sia più laborioso degli altri; procedere poi al montaggio (vedi tav. 1, foto modello).

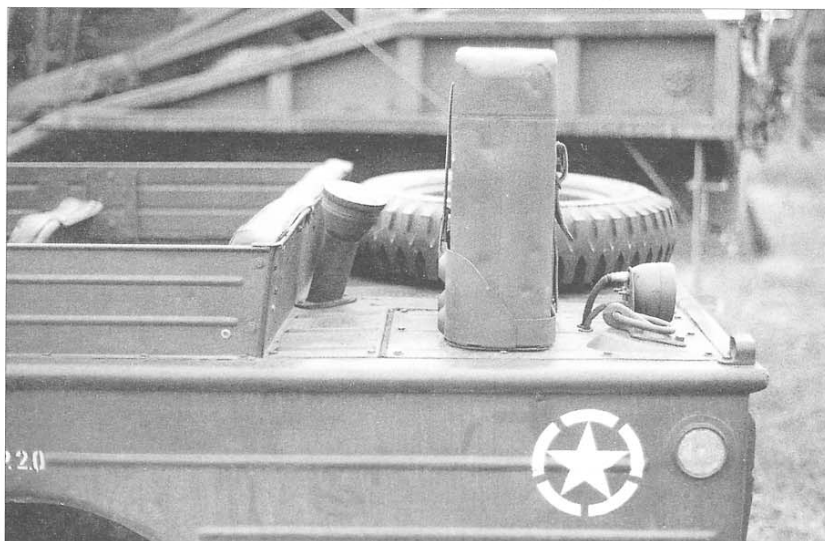
Colorazione

Non spicca per colorazioni vivaci, infatti la livrea è solitamente verde oliva scuro, ed i seggiolini sono del medesimo colore o kaki. È consigliabile non appesantire il modello con equipaggiamento inutile.

Si ringrazia per il materiale fornito il sig. Dante Julli.

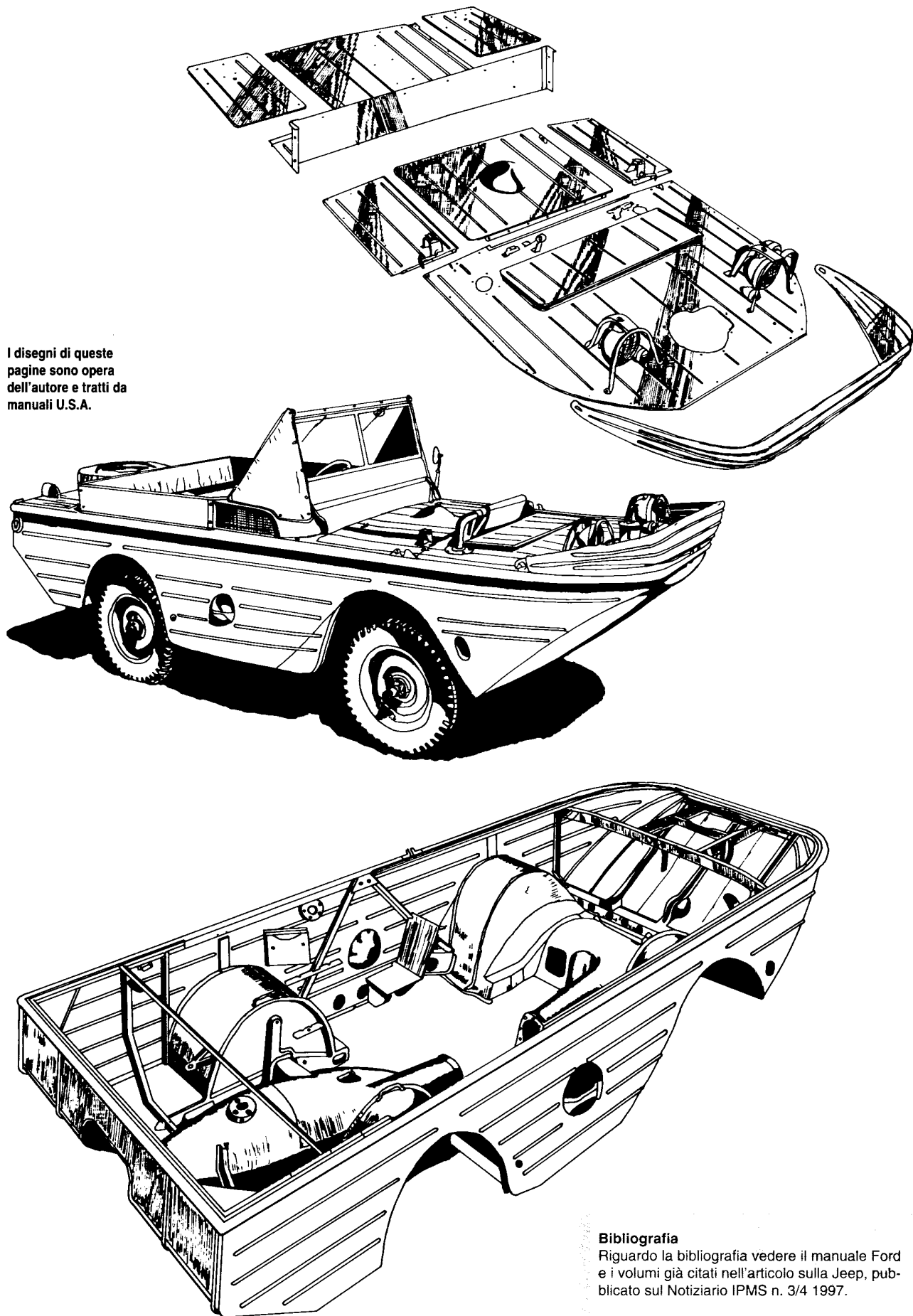


Qui a fianco: Fanalino posteriore destro; si vedono bene i cavi di alimentazione e i due ancoraggi diversi: quello più vicino al fanalino viene utilizzato per il fissaggio del materiale sul veicolo; quello in angolo, serve per ormeggiare il veicolo a riva quando è fermo. Sul modello bisogna riprodurre anche quest'ultimo particolare, utilizzando del piattino di ottone. (ove non diversamente indicato, le foto a corredo di quest'articolo sono dell'archivio C.R.Pecchi)



Sopra e a lato: Angolo posteriore destro; notare la posizione della tanica, del tappo del carburante, del fanalino e dei due agganci identici a quelli viste nella foto in alto.

I disegni di queste pagine sono opera dell'autore e tratti da manuali U.S.A.



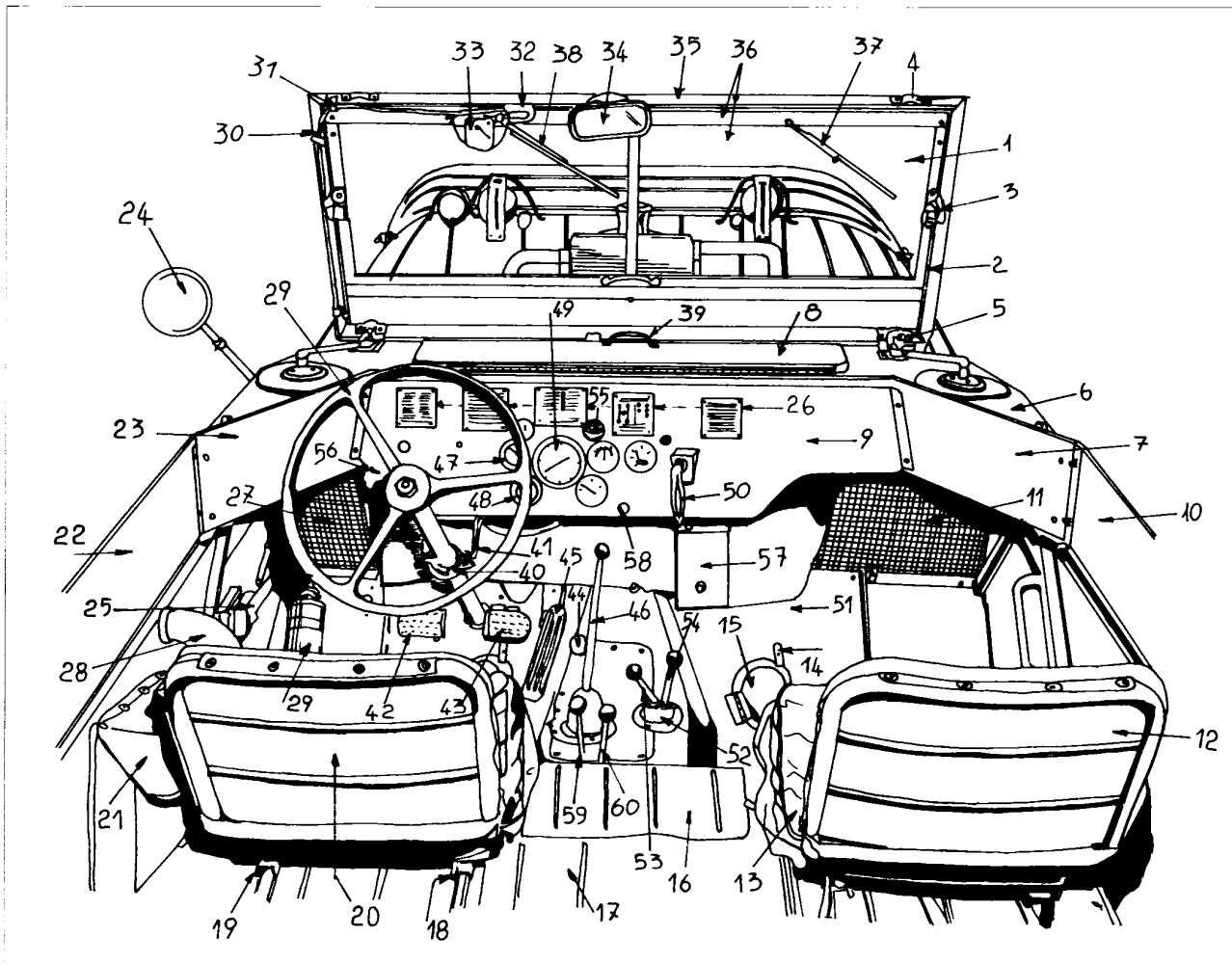
Bibliografia

Riguardo la bibliografia vedere il manuale Ford e i volumi già citati nell'articolo sulla Jeep, pubblicato sul Notiziario IPMS n. 3/4 1997.

FORD G.P.A.- particolari dell'abitacolo

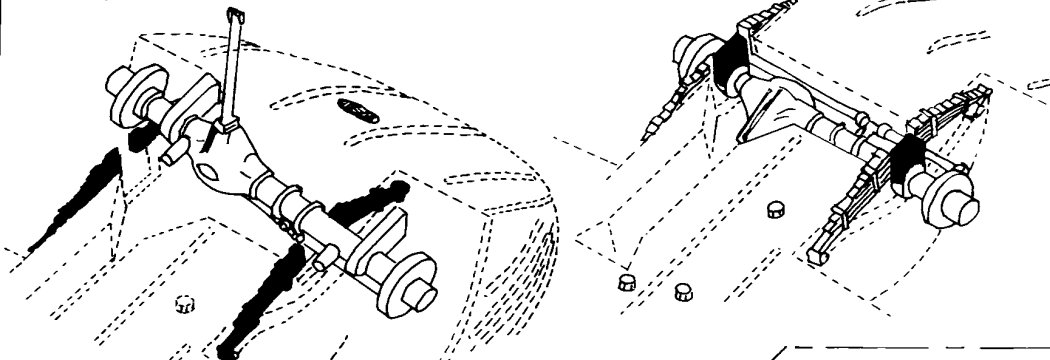
- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1) Vetro | 31) Fermo cavo |
| 2) Guarnizione | 32) Supporto motorino lavacrystalli |
| 3) Compasso apertura vetro | 33) Motorino lavacrystalli |
| 4) Fermo per il parabrezza abbattuto | 34) Specchio retrovisore interno |
| 5) Fermo per parabrezza alzato | 35) Telaio parabrezza |
| 6) Piano presa d'aria | 36) Armatura vetro |
| 7) Pannello laterale cruscotto | 37) Lavacrystalli manuale |
| 8) Coperchio presa d'aria | 38) Lavacrystalli pilota |
| 9) Pannello cruscotto | 39) Maniglia coperchio presa d'aria |
| 10) Fiancata vano equipaggio | 40) Piantone sterzo |
| 11) Griglia | 41) Supporto piantone sterzo |
| 12) Sedgiolino passeggero | 42) Frizione |
| 13) imbottitura sedgiolino passeggero | 43) Freno |
| 14) Blocco pannello pavimento | 44) Pomello leva |
| 15) Pannello pavimento | 45) Acceleratore |
| 16) Pannello ispezione | 46) Leva cambio |
| 17) Pianale veicolo | 47) Olio |
| 18) Guide per sedgiolino pilota | 48) Acqua |
| 19) Guide per sedgiolino pilota | 49) Conta chilometri |
| 20) Schienale sedgiolino pilota | 50) Freno a mano |
| 21) Sacca laterale porta documenti | 51) Pavimento lamiere |
| 22) Fiancata vano equipaggio | 52) Snodo leve |
| 23) Pannello laterale cruscotto | 53) Leva |
| 24) Specchio retrovisore esterno | 54) Leva |
| 25) Leva | 55) Bussola |
| 26) Targhette | 56) Luce spia |
| 27) Griglia | 57) Pannello |
| 28) Vista interna predellino di salita esterno | 58) Spia |
| 29) Estintore | 59) Leva |
| 30) Cavo di alimentazione motorino lavacrystalli | 60) Leva |

In basso:
disegno raffigurante i
vari particolari e
comandi dell'abitacolo,
la cui legenda è
riportata qui a lato.



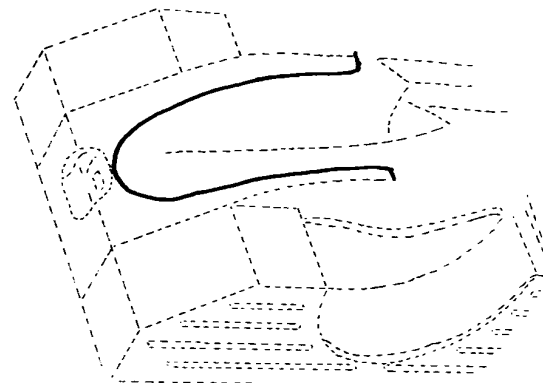
DIS. 1

TAV 1



ELIMINAZIONE DELLE BALESTRE STAMPATE E MODIFICA DEI SEMI ASSI

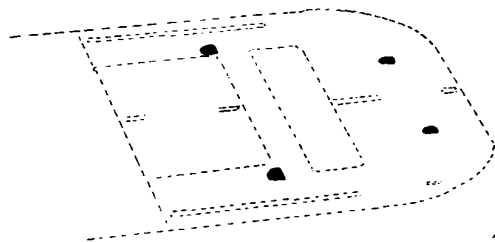
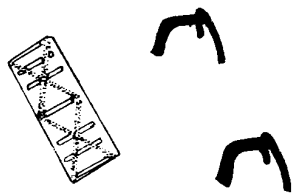
DIS. 2



MODIFICA PROFILO ALLOGGIAMENTO ELICA E TIMONE

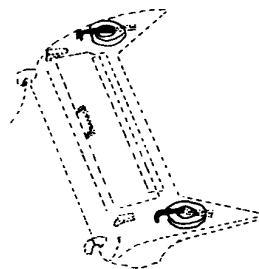
DIS. 3

MODIFICHE GENERALI SULLA PARTE SUPERIORE DELLA PRUA



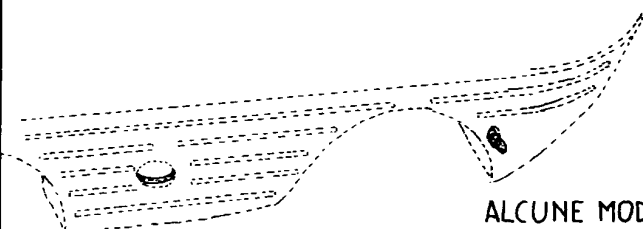
MODIFICHE POSTO GUIDA

DIS. 4



DIS. 5

MIGLIORIE ESTERNO SCAFO



ALCUNE MODIFICHE MODELLISTICHE

DISEGNI DI - DRAWINGS by CARLO R. PECCHI IPMS - MO NON IN SCALA

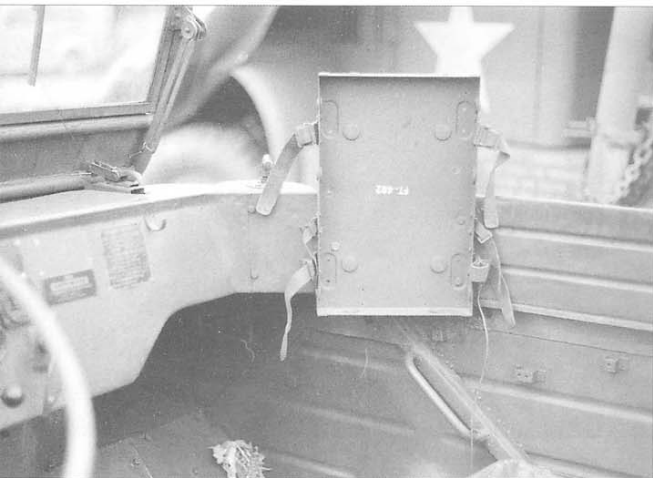
I. PECCHI CARLO ©

A lato:
Il posto di guida non è molto diverso da quello della jeep, con in aggiunta la bussola.

Le due immagini al centro:

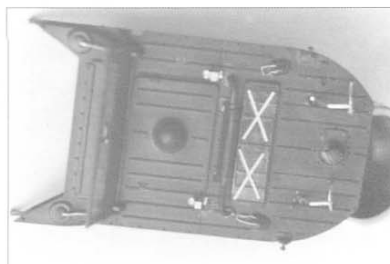
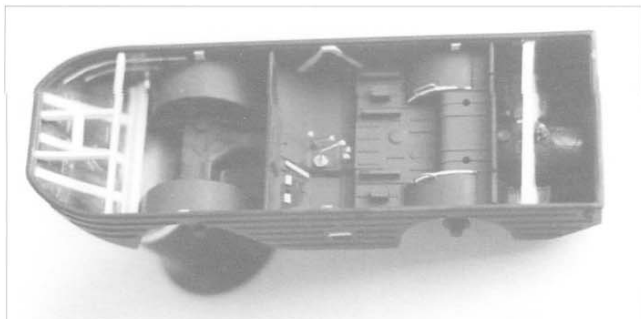
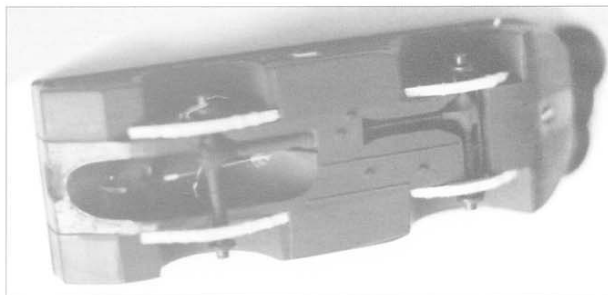
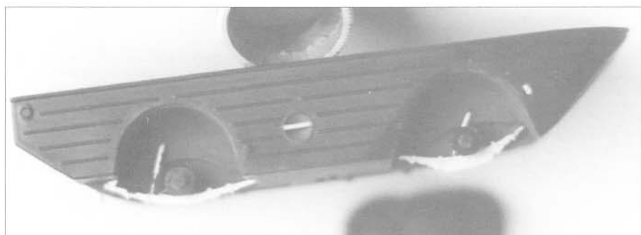
All'interno dell'abitacolo c'è a destra questo supporto completo di cinghie, con le quali si fissa saldamente la radio di bordo.

Scorcio del sedile posteriore. Anche se la foto è in bianco e nero, si nota come sia poca la differenza di colore tra l'imbottitura dei sedili e il colore del mezzo. Inoltre si possono vedere bene le nervature di rinforzo della lamiera.



Qui a lato:
Copertura della presa d'aria e raffreddamento motore, in posizione sollevata; nel caso si volesse realizzarla aperta, è meglio eliminare la rete che è presente nel modello in quanto questa non si vede a copertura alzata.





Alcune viste del modello in costruzione, in cui si apprezzano alcune delle modifiche descritte nel disegno della pagina precedente.



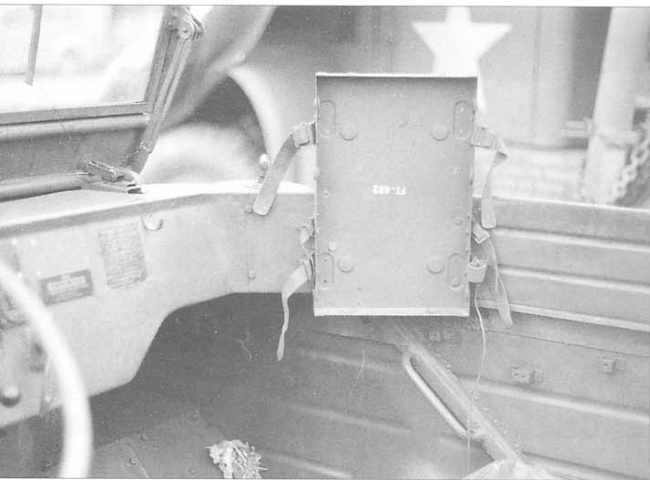
Qui sopra e a lato:
In queste tre foto della parte anteriore destra e dell'angolo anteriore sinistro. In entrambe le fotografie si vedono alcuni particolari costruttivi interessanti: la disposizione dei fanali e la loro protezione, l'argano in posizione centrale, il frangionde ripiegato all'indietro che copre quasi completamente la marmitta e, nell'angolo anteriore destro in basso, il particolare del tubo di scappamento.

A lato:
Il posto di guida non è molto diverso da quello della jeep, con in aggiunta la bussola.

Le due immagini al centro:

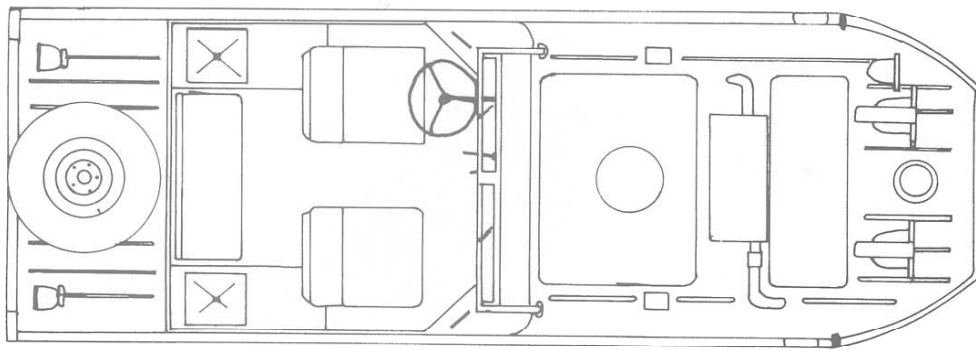
All'interno dell'abitacolo c'è a destra questo supporto completo di cinghie, con le quali si fissa saldamente la radio di bordo.

Scorcio del sedile posteriore. Anche se la foto è in bianco e nero, si nota come sia poca la differenza di colore tra l'imbottitura dei sedili e il colore del mezzo. Inoltre si possono vedere bene le nervature di rinforzo della lamiera.

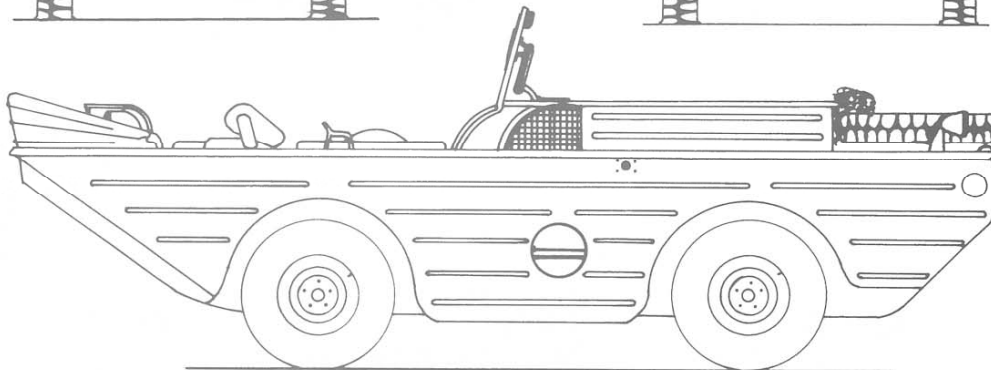
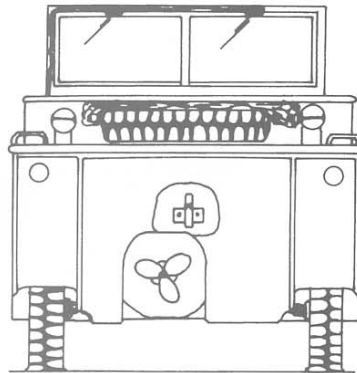
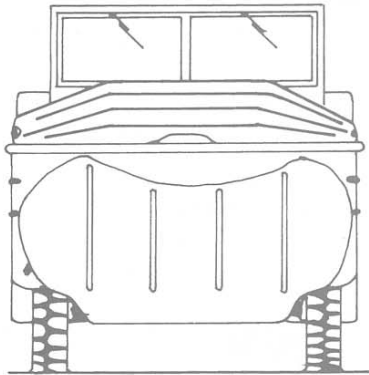


Qui a lato:
Copertura della presa d'aria e raffreddamento motore, in posizione sollevata; nel caso si volesse realizzarla aperta, è meglio eliminare la rete che è presente nel modello in quanto questa non si vede a copertura alzata.





Ford G.P.A. Truck ¼ ton.
Scala 1/35
Disegno di Carlo Pecchi



Qui a lato:
immagine di 3/4 anteriore sinistro, ripresa mentre il veicolo attraversa le vie di Bologna il 25 aprile 1985. Le uniformi dei passeggeri sono riproduzioni fedeli degli indumenti usati durante la guerra. (foto M. Mai)

A destra:
Fianco sinistro.
Gradevole vista laterale, che offre la visione della sagoma contenuta e compatta.



Qui sotto:
Bella immagine frontale: il paraspruzzi posizionato dietro la marmitta consente una visione eccellente della parte anteriore della scafo.

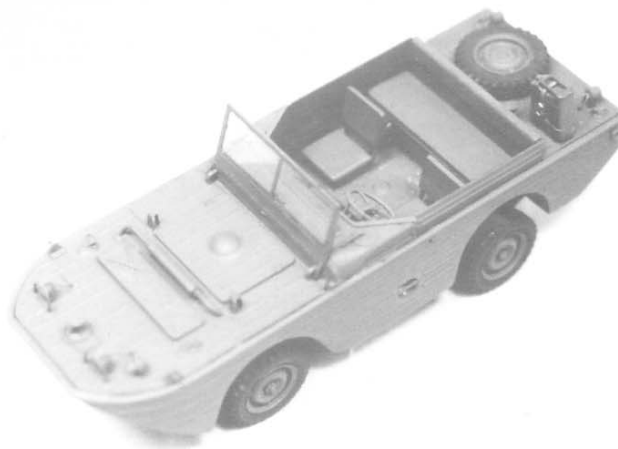
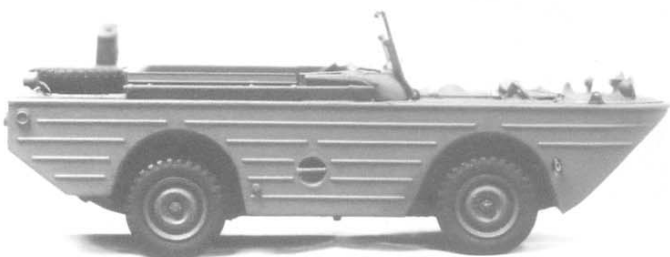


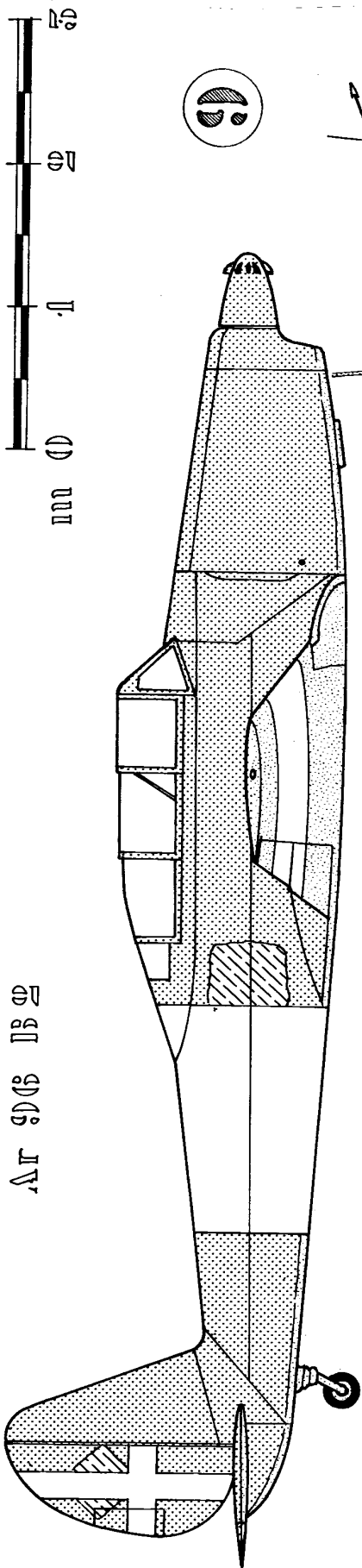
Qui sopra a destra:
Vista di 3/4 anteriore; interessante la copertura realizzata con il classico telo militare senza l'ausilio di intelaiatura, come previsto invece per la jeep.



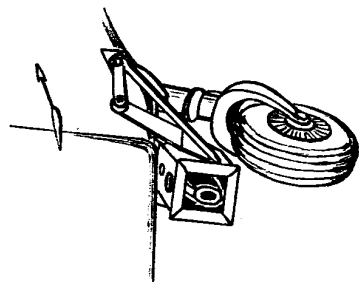
Di lato:
Interessante foto del veicolo in acqua, che dà prova di efficienza e di agile navigazione. La fioritura di bollicine alla destra dello scafo sul davanti è dovuta ai gas di scarico del motore; si nota la radio fissata alla staffa del cruscotto.

Qui sotto:
Il modello completamente assemblato, da rifinire.

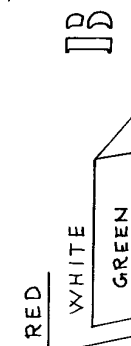




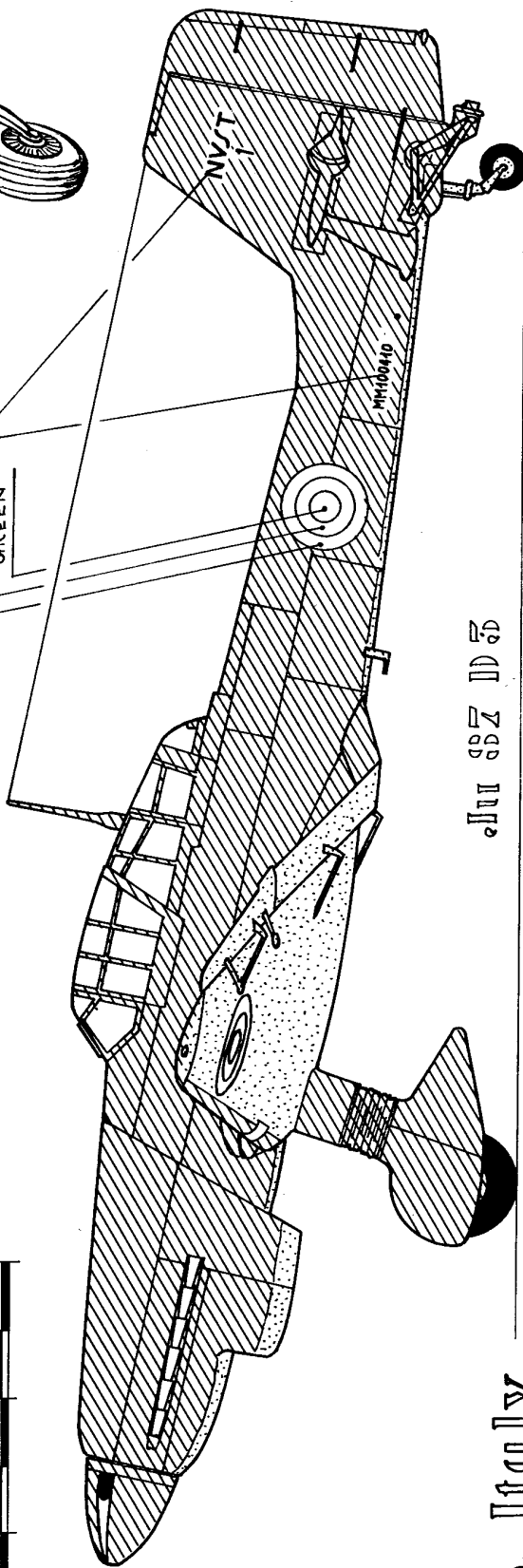
AR 906 13 2



13



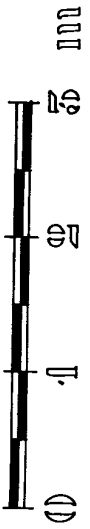
R. Temini



AR 906 13 2

L.P.M.S. Italy

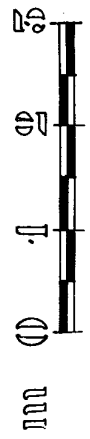
10 11 12 13 14 15 16



1

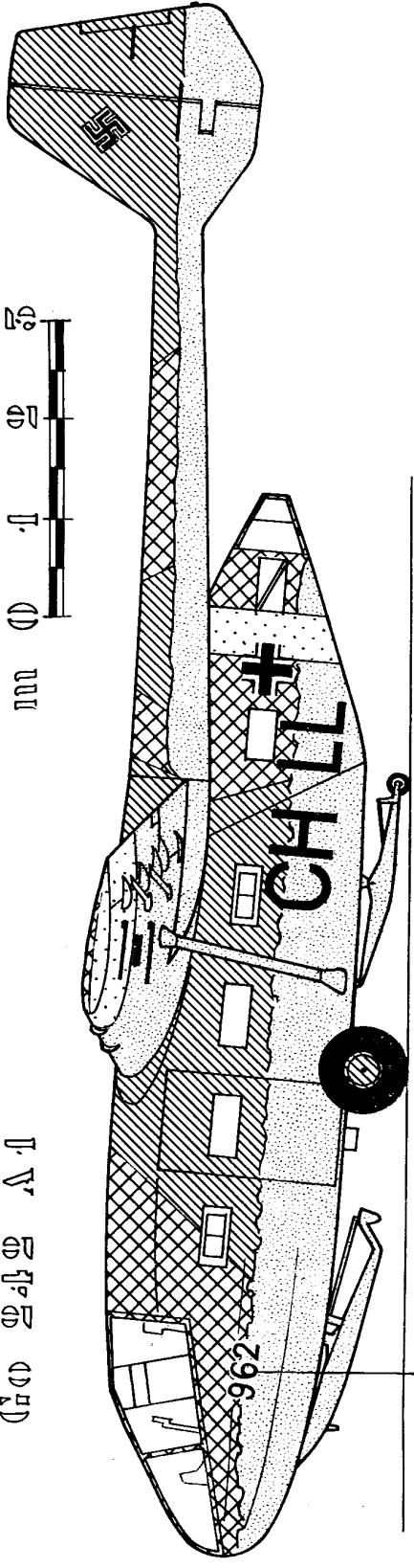


SCHWARZGRÜN 70 OR DUNKELGRÜN 71



2

10 11 12 13 14 15 16



WHITE OR YELLOW

R. Tommasi

I.P.M.S. Italy