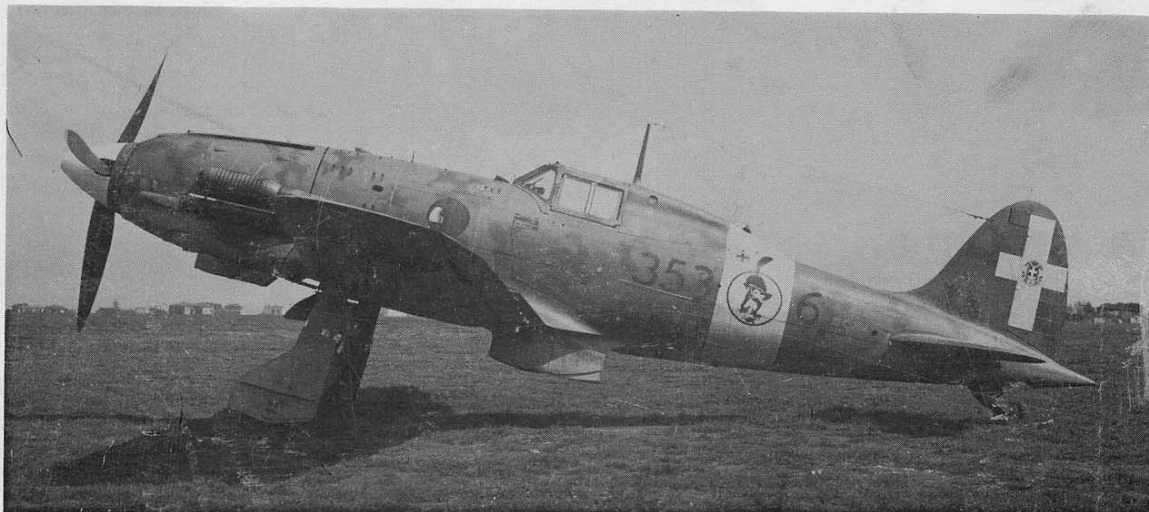




il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA





Macchi M.C.202 - XI "Folgore", M.M. 9691 della 353a Sq., 20° Gruppo, 51° Stormo (per gentile concessione dell'Ufficio Propaganda e Documentazione del M.D.A.)

INDICE

	Pag.
ATTIVITA' E NOTIZIE DELL'IPMS-ITALY	1
AIRFRAME	3
DECALS PER AEREI ITALIANI (aggiornamento)	4
UNA SEMPLICE CONVERSIONE (Macchi MC 205V)	6
CINEMA "La colomba non deve volare"	9
NOTE SUGLI F-104 DELLA A.M.	12
HIGH FLIER Vickers Supermarine Spitfire Mk. H.F. & F.VII	13
CONCORSO NAZIONALE 1970	16
I CAPRONI CA.313/4 DELL'ITALAEREI	18
NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA	19
DECALS	20
PUBBLICAZIONI	21
NOTIZIE IN BREVE	24

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS-Italy - Casella Postale 12017,
00100 ROMA-Belsito

editoriale

Come si era accennato nel numero precedente, abbiamo cercato di apportare degli ulteriori miglioramenti a questa nostra pubblicazione. Non li stiamo ad elencare dato che risulteranno evidenti dalla lettura del fascicolo che avete in mano. Speriamo che essi incontrino l'approvazione della maggioranza dei lettori e comunque sollecitiamo, come di consueto, i consigli e le critiche costruttive dei soci. Continuano i nostri sforzi per cercare di rimetterci al passo con le date di pubblicazione; si tratta di una lotta impari, aggravata dal disservizio e dagli scioperi delle poste. Questa musica non è nuova, ma purtroppo è sempre valida. La vita stessa della nostra associazione è strettamente legata al servizio postale in Italia ed all'estero; basta un minimo intoppo ed il sistema va in crisi. Ciò è valido non solo per le pubblicazioni che riceviamo dall'estero e che distribuiamo in Italia, ma anche per il materiale che i vari collaboratori inviano per la preparazione de Il Notiziario.

Recentemente sono stati stabiliti dei contatti in forma ufficiale con l'Ufficio Storico e con l'Ufficio Documentazione e Propaganda del Ministero Difesa-Aeronautica. Ciò dovrebbe dare la possibilità di condurre degli studi e delle ricerche sugli argomenti di nostro interesse e soprattutto di accedere a documentazione, in particolare fotografica, dalla quale ricavarne dati e schemi per futuri articoli. L'impresa non è semplice perchè questo genere di attività richiede molto tempo e normalmente gli orari di accesso presso i due uffici non coincidono con il tempo libero delle persone che collaborano a questa pubblicazione.

Qualcosa, comunque, è già stata fatta come testimoniato dalle fotografie utilizzate per l'articolo sul distintivo della 4a Sq. B.T.

Siamo grati al Ministero Difesa-Aeronautica per la cortesia e la collaborazione dimostrata.

Contatti sono anche stati presi con la Contessa Maria Fede Caproni-Armani che ha espresso apprezzamenti incoraggianti e significativi nei riguardi della nostra associazione ed in particolare di questa pubblicazione. Con squisita cortesia ha inoltre concesso la possibilità di consultare la vastissima ed in molti casi rarissima documentazione esistente presso il Museo Caproni.

A.M. BELLEI

ATTIVITA' E NOTIZIE DELL'IPMS-ITALY

L'IPMS a Livorno — Recentemente abbiamo avuto un incontro con il Sig. Massimo Lucchesini, Direttore del Centro IPMS di Livorno. Ne è seguito uno scambio di idee estremamente piacevole ed interessante che ci ha permesso, più di quanto non sia possibile per lettera, di essere informati sulle attività ivi svolte. A questo proposito diamo direttamente la parola al Sig. Lucchesini:

“Il Centro IPMS di Livorno conta ormai 15 mesi di vita ed è costituito dai soci Lucchesini, Biagi, Santarelli, Busoni, Rossi, Tremolanti, Launaro, Spallino, Davì e Bonaccorsi ai quali si sono aggiunti i signori Nardi e Simoncini di Viareggio e Camaiori di Pisa. A questi si aggiunge poi la notevole massa degli affiliati che proprio in questi giorni ha raggiunto le 80 unità.

I motivi di questo notevole sviluppo vanno ricercati nel fruttuoso lavoro che il centro ha svolto, ottenendo anche notevoli vantaggi economici per soci ed affiliati, quali lo sconto del 10% su opere di carattere aeronautico e storico presso la Libreria Nuova in Corso Amedeo in Livorno, ed altri in corso di trattativa. Un altro successo è stato il conseguimento di uno stand fisso di mostra dei modelli nel negozio di modellismo e cartoleria del signor Santini in via Marradi. Proprio quest'ultima iniziativa ha consentito una notevole opera di pubblicizzazione del centro, che speriamo porti ad un aumento dei soci; inoltre, il sig. Santini, in cambio della nostra opera di “vetrinisti”, si è impegnato a darci in omaggio un kit delle principali novità uscenti sul mercato. Queste confezioni vengono in genere distribuite tra i soci più meritevoli oppure messi in palio, quali premi, tra gli affiliati partecipanti ai concorsi interni che il centro bandisce con frequenza mensile. Un'altra attività che ci impegna molto, specie in quest'ultimo periodo, è quella informativa e “didattica” che si svolge tramite pubblicazioni a diverso livello e con una consulenza quotidiana a tutti gli affiliati che lo desiderino; quest'ultima si svolge anche attraverso riviste e libri che recentemente sono stati organizzati in una biblioteca con fondi propri per il mantenimento e lo sviluppo affidata al sig. Santarelli. Settimanalmente soci ed affiliati si riuniscono in assemblea per prendere decisioni, riguardanti la vita del centro e scambiarsi problemi e consulenza; per le decisioni queste sono proposte dai vari responsabili, eletti annualmente da tutti gli affiliati. Altre iniziative sono in corso anche per ottenere nuovi sconti e speriamo di dare “la buona novella” prossimamente.

Si impone forse un chiarimento a quanto sopra esposto. Gli “affiliati” di cui si fa cenno, non sono dei normali soci iscritti, bensì dei modellisti, per lo più di giovane età, che si riuniscono presso la sede del centro di Livorno; alcuni possono non avere i mezzi per iscriversi, altri possono essere spinti da un interesse solo momentaneo.

Si tratta quindi di una forma di propaganda e diffusione del nostro hobby per alcuni aspetti un pò insolita, ma certamente efficace e di cui siamo grati ai soci livornesi. Si è anche conseguito un discreto aumento degli iscritti oltre che un notevole affiatamento.

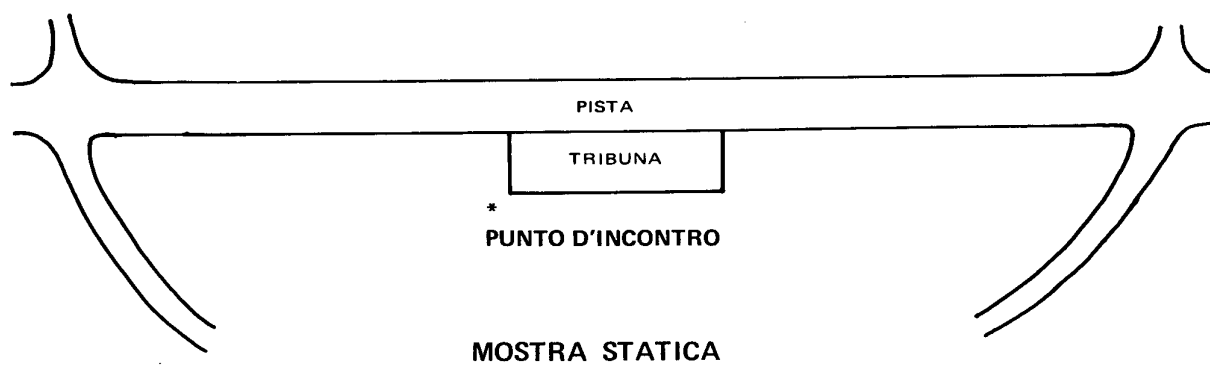
Tra le altre iniziative il centro livornese ha anche preparato un numero unico di una pubblicazione (33 pagine con molte illustrazioni) ben fatta ed interessante per la varietà degli articoli. La conversione dello Spitfire H.F. & F. MkVII di Biagi che compare in questo Notiziario è appunto tratta da tale pubblicazione; i soggetti di alcuni degli altri articoli sono: conversione Messerschmitt Bf 109Z, F-104 G/S, Phantom F4-B, North American NA-83 Mustang 1, carro Lee-Grant, Uniformi della Guardia Imperiale ed inoltre delle note di carattere generale.

I soci che desiderino ricevere tale pubblicazione possono rivolgersi direttamente a Massimo Lucchesini, Poste Centrali, 57100 Livorno, inviando un vaglia postale di 500 lire. Risulteranno ben spese.

L'IPMS a Milano — Nei giorni dal 9 al 20 maggio ha avuto luogo il II Concorso di Modellismo Plastico con annessa Mostra di Modellismo. L'iniziativa, già alla seconda edizione, è dovuta all'opera congiunta del Club C.S.I.—Augusta e della sezione Nord Italia dell'IPMS; essa si è svolta sotto l'egida dell'Aero Club di Milano e presso la sede del C.S.I.—Augusta sita in P.zza S. Gerolamo, 15. Al momento di andare in stampa non abbiamo ricevuto i risultati del concorso e quindi ne riferiamo un dettaglio nel prossimo numero.

Aviano Air Show 1971 – L'edizione di quest'anno di questa interessante manifestazione aeronautica avrà luogo sabato 26 giugno. Per chi non ne fosse al corrente, informiamo che tale manifestazione è organizzata dal 40th Tactical Group dell'USAF presso l'aeroporto di Aviano (Pordenone); essa comprende un ricco display statico di velivoli e numerose esibizioni in volo. Tra le pattuglie acrobatiche vi saranno oltre alle Frecce Tricolori anche i Thunderbirds; le altre nazioni invitate sono: Belgio, Canada, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Grecia, Norvegia, Paesi Bassi, Germania e Turchia. Chiunque interessato all'aeronautica dei nostri giorni e non eccessivamente lontano dalla zona non dovrebbe mancare a questo appuntamento.

Poichè nel passato si è verificato che diversi soci IPMS provenienti da svariate zone hanno finito con l'incontrarsi, magari per caso, proponiamo di organizzare meglio la cosa in modo da trarre vantaggio dalla circostanza. Stabiliamo quindi che i soci presenti si trovino dalle 10.00 alle 10.30 presso l'ingresso di sinistra sul retro della tribuna d'onore; la piantina qui riportata chiarirà meglio la cosa.



Non è previsto alcun segno particolare di riconoscimento, tipo garofano all'occhiello; basteranno le mani sporche di vernice e l'occhio spento e miope tipico del modellista scrupoloso!

Con l'occasione informiamo che l'U.N.G.A. (Unione Nazionale Giovanile Aeronautica) organizza un viaggio in pullman con partenza da Roma e pernottamento a Pordenone per una quota, tutto compreso, di 15.000 lire. Il Presidente dell'U.N.G.A., Dott. A. Mele, ha cortesemente esteso tale facilitazione a tutti i soci IPMS di Roma e delle città di Firenze, Bologna, Padova, Mestre. I soci romani dovrebbero già essere stati informati direttamente, gli altri possono rivolgersi per maggiori informazioni direttamente alla sede dell'U.N.G.A. presso Aeroporto dell'Urbe-Roma.

Hanno parlato di noi – Quasi regolarmente ormai nella pagina che il mercoledì il **Giornale di Sicilia** dedica alle attività ricreative viene fatta menzione della nostra associazione ed in particolare delle attività che nella zona di Palermo sono promosse dal Dott. Domino e dagli altri soci. Molto spesso sono anche pubblicati degli articoli dedicati al modellismo statico e tra questi ne citiamo uno che ha per tema il Caproni Ca 313 comparso in data 12/5/71. Siamo grati al Dott. S. La Pietra, redattore della pagina "Tempo Libero", per la considerazione ed il supporto che ci dimostra.

Il quotidiano **La Notte** nell'edizione di lunedì 1/3/71 ha ospitato un articolo di C. D'Agostino dal titolo "Come si diventa aeromodellisti", dove ugualmente, nell'ambito del modellismo statico, veniva citata la nostra associazione.

A.M. BELLEI

AIRFRAME

Negli ultimi due anni si è andato diffondendo un nuovo sistema per produrre kits di aerei in scala 1/72, il cosiddetto "Vacuum forming". Già su queste pagine si è parlato di pregi e difetti di tale sistema in occasione della presentazione di modelli della Rareplanes di Mr. Gordon Stevens e precisamente sul No. 2 del 2° Vol. del giugno 1970.

Vogliamo ora portare a conoscenza l'esistenza di un'altra ditta produttrice di tali kits, la Airframe di Mr. John Tarvin.

Essa si presenta con una lista di nove modelli particolarmente rari e interessanti:

- No. 1 Fokker DVIII. Caccia tedesco della 1a G.M. soprannominato "Flying Razor Blade" dagli Alleati, questo aereo entrò in servizio troppo tardi per poter esercitare qualche influenza sull'andamento della guerra. Monoplano con ala parasole, di elevate prestazioni, fu usato anche dopo la guerra dalle aviazioni Olandese e Polacca.
- No. 2 Bristol M1C. Monoplano ad ala alta, questo veloce, moderno per l'epoca, caccia del "Royal Flying Corps" fu usato unicamente in Mesopotamia e non ebbe mai la possibilità di operare sul fronte occidentale dove avrebbe potuto assicurare agli alleati la superiorità aerea. Una vittima della ufficiale sfiducia nei monoplane, questa macchina divenne la preziosa favorita degli istruttori di volo e fu sovente vista in varie vivaci colorazioni. Una versione modificata vinse il Derby Aereo di Adelaide nel 1931 e nel 1932.
- No. 3 Bachem Ba 349 A "Natter". Destinato a non divenire mai operativo, questo piccolo intercettore con propulsione a razzo era stato destinato all'impiego quando sopraggiunse la fine della 2a G.M. Di concezione veramente non ortodossa, l'aereo possedeva una fenomenale velocità ascensionale.
- No. 4 Fokker DXXIII. Caccia olandese della 2a G.M. Progettato prima dell'inizio della guerra, questo aereo con i suoi due motori montati uno davanti e l'altro dietro la cabina di pilotaggio, un'elica trattiva e l'altra propulsiva e il doppio trave di code, aveva un'apparenza veramente singolare. Sarebbe stato un utile mezzo per la Reale Aviazione Olandese, ma sfortunatamente l'unico prototipo andò distrutto in un hangar durante un attacco della Luftwaffe.
- No. 5 DFS 230A. Aliante tedesco per trasporto truppe. Usato estensivamente dalla Luftwaffe, fu visto in azione per la prima volta in Belgio dove portò silenziosamente truppe aviotrasportate in combattimento sfruttando così l'elemento sorpresa. Fu poi impiegato in tutti i principali fronti e in particolare durante lo sbarco a Creta.
- No. 6 Martin Baker MB5. Caccia inglese, macchina molto potente, somigliante ad un Mustang ingrandito, questo superbissimo aereo fu progettato e costruito alla fine della 2a G.M. e non entrò in servizio poiché il suo sviluppo coincise con l'avvento degli aerei con propulsione a reazione. E' considerato come il migliore caccia con motore a pistoni mai costruito.
- No. 7 Siemens Shuckert DIII. Caccia tedesco della 1a G.M. Questo piccolo pugnace biplano da caccia possedeva prestazioni molto elevate, principalmente grazie al suo potente motore rotativo a undici cilindri. Sfortunatamente problemi tecnici riguardanti il motore impedirono a questo aereo di ottenere grande successo.
- No. 8 Morane Saulnier "L". Monoplano francese con ala a parasole, questo aereo fu probabilmente la prima macchina ad essere impiegata come caccia puro. Usato sia dal "Royal Flying Corps" che dalla Aviazione Francese, il "Parasol" fu il preferito dall'asso francese Guynemer che ottenne il suo primo successo su un aereo di questo tipo.
- No. 9 Yokosuka Ohka 11. Chiamato "Baka" (folle) nel codice usato dagli Alleati questa bomba volante suicida era normalmente portata in prossimità del bersaglio agganciata sotto il ventre di un bombardiere Betty. Appena sganciato, questo piccolo aereo a razzo poteva raggiungere tali velocità da rendere la difesa contraerea pressochè impotente.

Può essere interessante, modificando opportunamente il Betty della Hasegawa, realizzare la coppia Betty/Ohka.

I prossimi modelli dovrebbero essere: Blohm und Voss Ha 139, Vickers Wellesley e Westland-Hill Pterodactyl 1.

Mr. Tarvin ci assicura, inoltre, che è sua intenzione produrre un kit del Ba 88. Abbiamo avuto modo di esaminare alcuni kits come il DFS 230A, il Ba 349 e ultimamente lo Yokosuka Ohka 11. Sebbene di qualità leggermente inferiore a quella degli ultimi Rareplanes, gli Airframe kits sono accurati nelle misure e nelle linee generali; particolarmente buone sono le parti trasparenti, come al solito stampate in acetato.

Il modellista dotato di una discreta esperienza in conversioni, con un lavoro accurato e una paziente riproduzione dei particolari di superficie e dei dettagli, può ottenere modelli veramente soddisfacenti che assai difficilmente saranno prodotti dalle ditte maggiori per il grosso mercato.

I prezzi, comprensivi delle spese di spedizione, sono come segue:

- Yokosuka Ohka 11, dollari canadesi 1 equivalenti circa 615 lire;
- Fokker DVIII, Bristol M1, Bachem Ba 349 Natter, Siemens Shuckert DIII, Morane Saulnier "L", dollari can. 1,75, circa 1.100 lire;
- Fokker XXIII, DFS 230A, Martin Baker MB5, dollari can. 2,25, circa 1.400 lire.

Gli interessati possono rivolgersi direttamente a Mr. John Tarvin, 5166 Portland St., Burnaby 1, B.C. Canada.

I versamenti possono essere effettuati presso qualsiasi ufficio postale a mezzo vaglia postale internazionale.

A. RAZZINI

DECALS PER AEREI ITALIANI (aggiornamento)

1/72

Nel dar seguito a questa rassegna ci corre l'obbligo di avvertire che essa è limitata agli aerei di fabbricazione nazionale o straniera impiegati dalla nostra Aeronautica Militare o comunque in Italia; abbiamo tralasciato quindi quanto si riferisce ad aerei di nostra fabbricazione impiegati da altre nazioni.

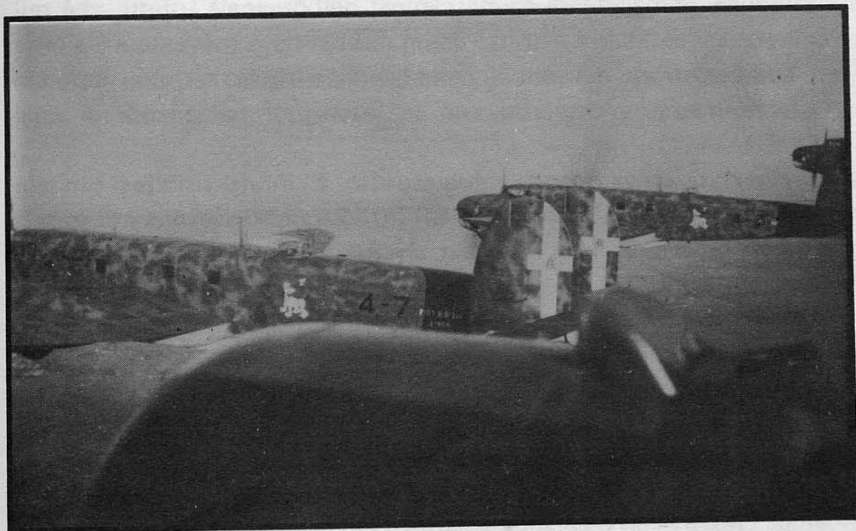
Italaerei — Cat. n. D. 108 e D. 109 — Si tratta di due fogli complementari utili per varie livree del Fiat BR-20. Apparsi contemporaneamente ad altri fogli relativi ai carri che sono accompagnati da una precisa ed esauriente illustrazione (merito della puntuale serietà e competenza del nostro Socio modenese Fulvio Miglia) non recano inspiegabilmente alcun riferimento utile dando tutta l'impressione di una elaborazione affrettata e sommaria integralmente riportata dai famosi "Profiles".

In entrambi i fogli mancano le matricole militari — indispensabili all'accuratezza del modello — ed altre indicazioni come quelle di fabbrica, anch'esse necessarie; totalmente assenti i numeri di gara o di serie per i voli record si riduce notevolmente la possibilità di realizzare gli apparecchi impiegati in queste importanti attività.

Per quanto riguarda i BR-20 militari, i contrassegni di identificazione di nazionalità si riferiscono sia al periodo pre-bellico che alle F.A. Cobelligeranti, mentre i distintivi di reparto fanno diretto riferimento ai bombardieri impiegati dal Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) sul fronte della Manica dal settembre 1940 al febbraio '41.

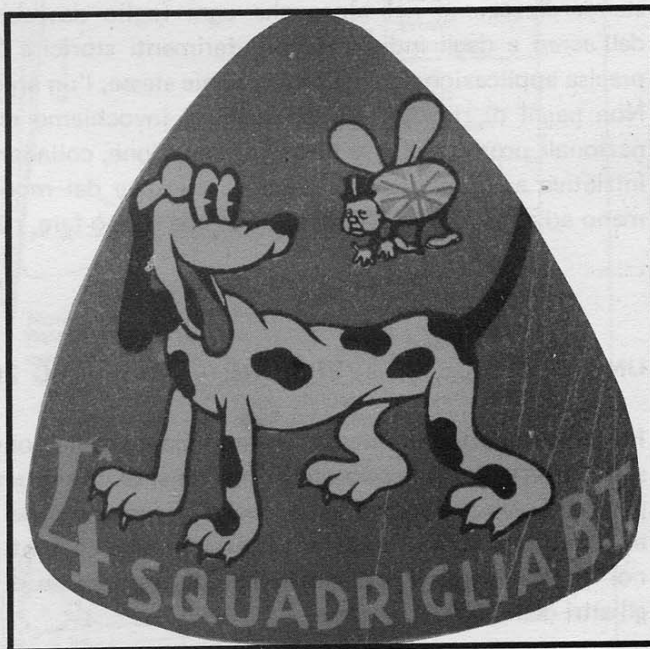
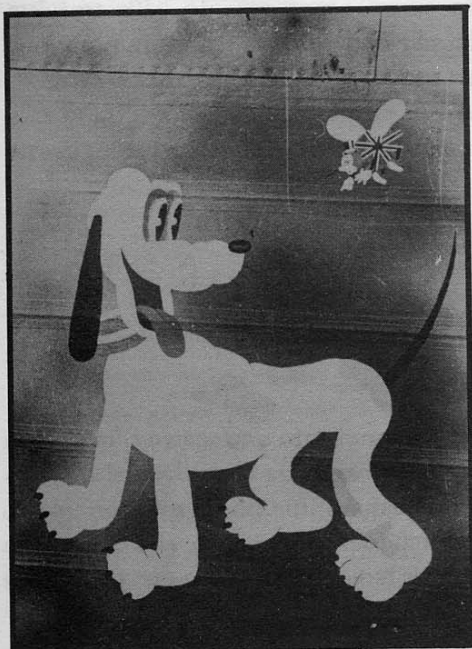
Ai fini di una corretta applicazione dei numeri di identificazione giova ricordare la organizzazione del nostro contingente di bombardieri che, forte di circa ottanta apparecchi, era così articolato:

13° Stormo B.T.	11° Gruppo	Squadriglie n. 1 e n. 4
13° Stormo B.T.	43° Gruppo	Squadriglie n. 3 e n. 5
43° Stormo B.T.	98° Gruppo	Squadriglie n. 240 e n. 241
43° Stormo B.T.	99° Gruppo	Squadriglie n. 242 e n. 243



Fiat B.R.20M della 4a Squadriglia in forza al C.A.I. in volo sul Belgio. Il numero di matricola del velivolo 4-7 è 21854 (questa e le altre foto sotto riportate sono state messe a disposizione dall'Ufficio Storico del M.D.A.)

Ora, mentre il distintivo della Prima Sqd. "La Torbida" appare veramente eccellente (1) non altrettanto può dirsi di quello della quarta.



(1) Appare veramente singolare che nel "Profile" n. 110 questo distintivo sia attribuito nel 1941 alla 5a Sq. essendo, anche in quel periodo, immutato l'organico del 13° Stormo.

Entrambi i distintivi, apparsi per la prima volta su quel fronte operativo, si ispiravano ancora ai popolari protagonisti del cinema di animazione di W. Disney quali "Gamba di Legno" ed il cane "Pluto", motivo ricorrente e faceto della Guerra di Spagna.

Il dist. della 4a Sqd. (Pluto), così come riprodotto nel foglio "Italaerei" non ha alcun significato plausibile, ridotto com'è ad una semplice immagine di fauna canina; nell'originale infatti, che qui riproduciamo, l'occhio furbo e voglioso dell'animale è attratto da un insetto alato ronzante dalla testa coperta da un cilindro e dal grosso addome striato dai simboli della bandiera inglese o Union Jack. Un insieme divertente ed allusivo perfettamente in accordo con le intenzioni baldanzose di quei momenti!

La documentazione fotografica qui riportata prova quanto sopra esposto. E' infatti visibile il simbolo del Pluto così come effettivamente dipinto su una fusoliera di BR 20 (notare il rivestimento in tela nella parte inferiore e metallico in quella superiore). Nell'originale, che è estremamente nitido anche se poco contrastato, sono addirittura visibili i baffi sul muso del cane ed un pungiglione mal ridotto che parte dal naso dell'insetto.

L'altra immagine riproduce l'emblema così come era riportato nei distintivi. I colori, che sono validi — quanto pertinenti — anche per il simbolo sui velivoli, sono: sfondo arancione scuro, cane bianco con macchie nere e lingua rossa, scritta gialla; omino-insetto con cappello, braccia e gambe nere, viso, mani e piedi bianchi, ali celeste chiaro, corpo celeste più scuro con croce bianca e rossa. Tra i due emblemi ci sono delle differenze, per esempio il collare del cane, ma questo non deve sorprendere perchè essendo dipinti a mano interveniva l'estro degli specialisti incaricati del lavoro.

Siamo grati all'Ufficio Storico del Ministero Difesa-Aeronautica che ha gentilmente messo a nostra disposizione tale documentazione.

Il foglio n. D. 108 è completato — per così dire — dai simboli dei BR-20A del tipo di quelli usati nel raid Istres-Damasco-Parigi del 1937 ridotti al semplice fascio sulla deriva e privi, come già detto, di tutti gli altri elementi caratteristici.

Al punto in cui è giunta la produzione dei fogli di decals, riteniamo ormai matura una standardizzazione nel senso che ogni foglio dovrebbe sempre essere accompagnato dalle tre viste dell'aereo e dagli indispensabili riferimenti storici e cronologici per una corretta rifinitura e per una precisa applicazione delle decalcomanie stesse; l'un argomento essendo strettamente legato all'altro.

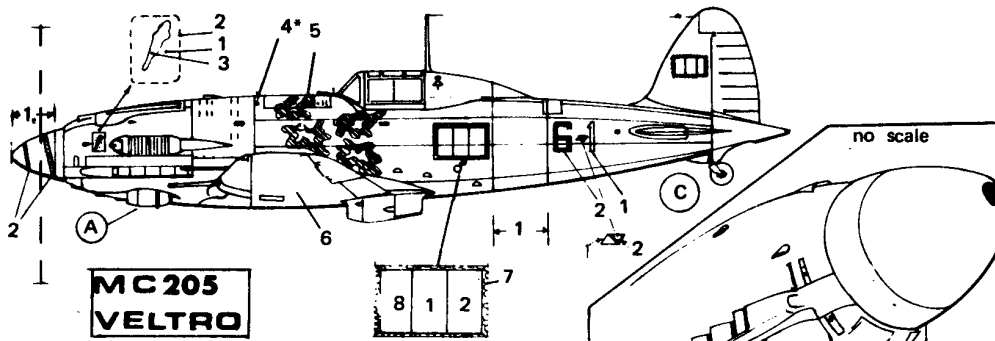
Non paghi di ribadire questi concetti, invochiamo ancora una più stretta collaborazione tra le case nazionali produttrici e la nostra Associazione, collaborazione che consentirebbe di perfezionare queste iniziative adattandole alle concrete esigenze del modellista anzichè a quelle del commercio o per lo meno ad entrambe le esigenze. Visto che si può fare, perchè non far bene?

A. SERRA

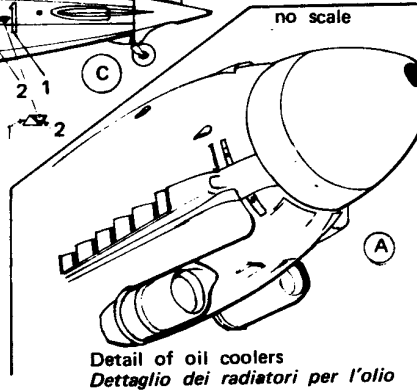
UNA SEMPLICE CONVERSIONE — Macchi MC 205V

Finora su questa pubblicazione l'argomento delle conversioni ha sempre avuto uno scarso rilievo. Non si è trattato di una nostra scelta, ma bensì di una situazione legata alla mancanza di contributi validi da parte dei soci. Alcuni a volte hanno accennato a dei progetti interessanti, ma poi questi non hanno avuto seguito. Ciò è un peccato perchè siamo convinti, ed il concorso lo ha dimostrato, che ci sono tra noi molti modellisti qualificati che con un minimo di pazienza e di tempo potrebbero far beneficiare gli altri delle loro esperienze.

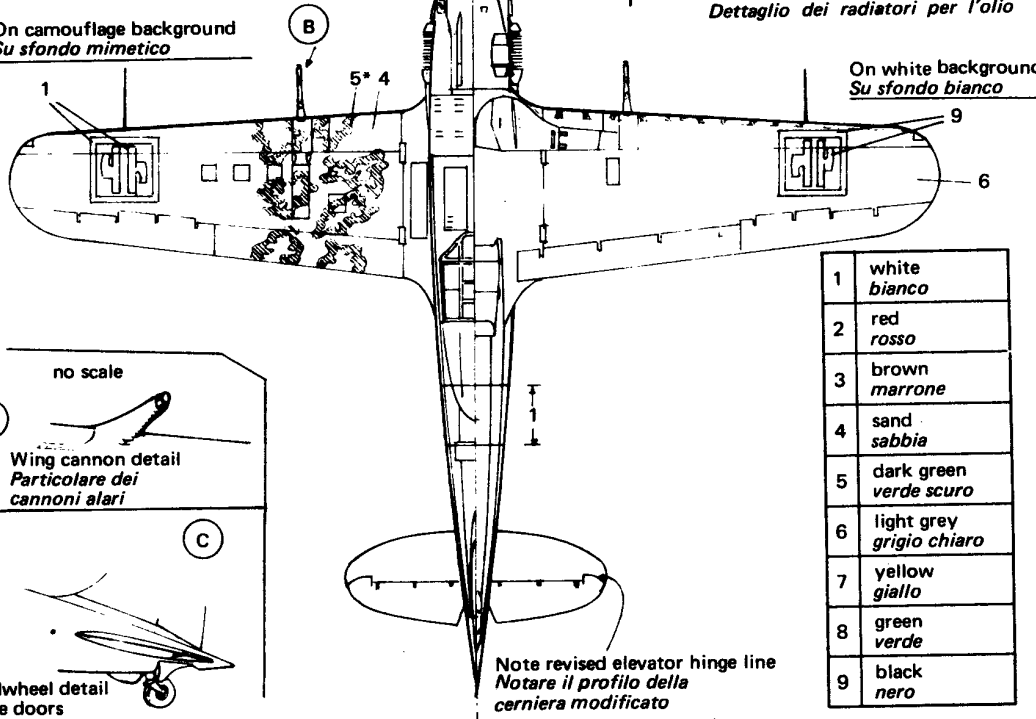
In questo caso dobbiamo ringraziare il socio R.J. Caruana di Malta che ha anche preparato l'ottima tavola illustrativa. Per ottenere un modello del MC 205V dal kit del 202 della Frog non sono necessarie "operazioni di alta chirurgia" o tecniche complicate e quindi questa conversione potrebbe costituire un'opportuna introduzione. I pigri possono attendere il modello che la Italaerei elenca tra i prodotti



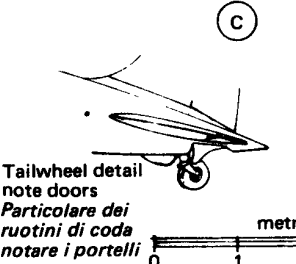
Front view
of spinner
(red spiral) | Vista frontale
dell'ogiva
(spirale rossa)



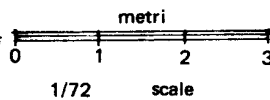
On camouflage background
Su sfondo mimetico



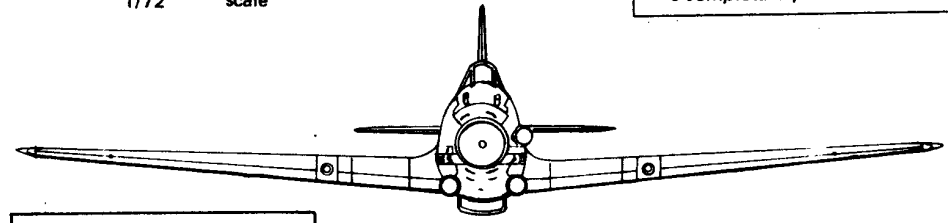
1	white bianco
2	red rosso
3	brown marrone
4	sand sabbia
5	dark green verde scuro
6	light grey grigio chiaro
7	yellow giallo
8	green verde
9	black nero



Note revised elevator hinge line
Notare il profilo della
cerniera modificato



* Complete camouflage pattern
omitted for clarity
Lo schema mimetico non
è completato per chiarezza



RICHARD J. CARUANA

futuri; ma l'attesa potrebbe protrarsi per anni. Si parte dal vetusto, ma abbastanza valido, modello della Frog e si procede come segue:

- 1 montare la fusoliera secondo le istruzioni ed eliminare il radiatore dell'olio sotto il muso; stuccare e risagomare con tela smeriglio;
- 2 risagomare la carenatura anteriore del ruotino di coda per far assumere la forma del 205V come illustrato nel disegno; eliminare completamente la carenatura posteriore; ricavare dei nuovi portelli da Plasticard o, in mancanza, da cartoncino;
- 3 correggere il profilo della cerniera tra parte fissa e mobile dei piani di quota stuccando le estremità esterne, lisciando e poi incidendo il nuovo andamento;
- 4 ricavare i nuovi radiatori dell'olio da tondini di plastica (per esempio la struttura che regge le parti) tagliati a misura e sagomati e fissarli sotto il muso; per maggiore realismo la parte anteriore andrebbe scavata;
- 5 i cannoncini alari possono essere realizzati con polistirolo stirato o adattando quelli del Typhoon della Airfix;
- 6 il colore di base della mimetizzazione è sabbia (o meglio quasi un marrone chiaro) che va applicato su tutte le superfici superiori compresi i cannoncini, i radiatori dell'olio e la parte posteriore dell'ogiva dopo le pale dell'elica. La mimetizzazione superiore, come mostrato, si estende anche nella parte inferiore delle ali oltre il bordo d'entrata;
- 7 la mimetizzazione superiore è completata da anelli di forma irregolare di colore verde scuro, che nel disegno, per chiarezza, sono solo accennati in parte;
- 8 le superfici inferiori vanno verniciate in grigio chiaro;
- 9 la parte anteriore dell'ogiva è bianca con spirale rossa; sempre bianca è la banda sulla fusoliera;
- 10 il distintivo di reparto consiste in un bastone marrone su fondo bianco contornato da una linea sottile nera interrotta in alto a sinistra ed in basso a destra dalla lettera "A" maiuscola; il tutto è racchiuso da una linea rossa a volte continua, a volte spezzata (cioè la classica carta dell'asso di bastoni). Risulta quindi diverso dall'emblema usato dalla Regia Aeronautica, che è l'unico disponibile nei fogli di decals finora prodotti; questi infatti è incluso in uno scudo. Per un modello in scala 1/72 è impossibile riprodurre il dettaglio della linea nera e si può quindi ricavare da quelli della R.A. eliminando lo scudo o dipingere a mano direttamente sul modello o a parte su un rettangolino di decal bianco;
- 11 insegne alari: bianche su fondo mimetico per le superfici superiori e nere su fondo bianco per quelle inferiori;
- 12 bandiere tricolori "a francobollo" sulla fusoliera e sulla deriva; notare che il verde è sempre rivolto verso la parte anteriore del velivolo;
- 13 il numero personale "6" è in rosso, mentre quello della squadriglia, "1" è in bianco; il trattino tra i due numeri è bianco e rosso come indicato nel disegno.

Ad i dati forniti dal socio Caruana ci permettiamo di aggiungere alcune note di ampliamento o di commento.

Una bella foto, proprio del velivolo "6-1", appare nel volume "Storia degli Aerei d'Italia" di Bignozzi e Catalanotto. In questa foto sembra di intravedere un "1" in bianco sul portello del carrello, ma la immagine non è chiara. E' comunque accertato da altri documenti che tale prassi era seguita e ci sono esempi del numero "1" in bianco e, più raramente, in nero. Poichè Caruana ci conferma che ciò non risulta dalle foto in suo possesso è da ritenere che l'uso di tale contrassegno non fosse sempre in vigore. Aggiungiamo che le pale dell'elica erano verniciate in nero con le estremità gialle o bianche; sulla parte anteriore, a circa 2/5 dall'ogiva era riportato in bianco il marchio di fabbrica dell'elica costituito da un piccolo cerchio con una semiala d'uccello stilizzata. I fasci quadrati, i numeri e le bandierine sono disponibili in vari fogli di decals, quali quelli della Letraset, Italaerei e Lines Bros.

Accenniamo infine alle perplessità ed i dubbi che hanno sollevato presso alcuni i colori indicati per la mimetizzazione superiore: cioè sabbia e verde scuro. Per quanto si tratti di un terreno estremamente insidioso ed insicuro sul quale muoversi, si ritiene, in ciò anche confortati dalla logica, che i colori normalmente impiegati fossero due toni di verde, e cioè un fondo verde marcio chiaro con macchie piene verde scuro. Questa supposizione è confortata da un accenno riportato nel libro "Ali nella tragedia" di G. Lazzati, da delle note che personalmente lo stesso autore ci ha fatto pervenire tramite il socio Dott. Ghergo ed infine dalla prima tavola a colori del volume "Battaglie nei cieli d'Italia 1943-1945 storia dell'aviazione della R.S.I." di N. Arena.

Dall'altra parte è anche vero che la caccia della R.S.I., ed in particolare il 1° Gruppo, cominciò ad operare con MC 205 che erano stati approntati per la R.A. o che si trovavano al nord per lavori di revisione. Appare quindi conseguente che tali velivoli, almeno inizialmente, mantenessero il classico schema tipico dei caccia prodotti dalla Macchi nel '43, e cioè anelli verdi su fondo sabbia. Lo stesso Caruana, interpellato in proposito, ha confermato quanto indicato nel disegno ed ha anzi aggiunto che il colore sabbia risulta simile ad i Federal Standard (USA) No. 20213 o 20227.

Concludiamo chiarendo che il velivolo qui raffigurato faceva parte della 1a Squadriglia del 1° Gruppo, intitolata all'asso Larsimont. L'asso di bastoni, che ne costituiva il distintivo, era appartenuto alla 372a, 373a e 374a Sq. del 53° Gruppo autonomo caccia.

Il 1° Gruppo comprendeva altre due squadriglie organiche più una autonoma: la 2a, la "Bobba" che si fregiava del distintivo della vespa, già usato da 3° Stormo Caccia, la 3a, la "Ocarso" che aveva l'arciere del 1° Stormo; la "Montefusco" era infine la squadriglia autonoma. Le prime tre squadriglie volavano su Macchi MC 205, mentre quella autonoma utilizzava i FIAT G 55 "Centauro".

Interessanti notizie circa la vita operativa di questi ed altri reparti della R.S.I. sono riportate nei due volumi di G. Lazzati e di N. Arena sopra citati. Il secondo mostra anche un profilo a colori di un MC 205 della 2a Squadriglia.

R.J. CARUANA — A.M. BELLEI

CINEMA "La colomba non deve volare"

Ci sentiremmo in difetto verso tutti gli appassionati non consigliando la visione di questo film che ha come sfondo una delle più belle imprese compiute dai nostri bombardieri e cioè l'attacco alle raffinerie di petrolio del Golfo Persico compiuto nel 1943.

Vale la pena di pazientare lungo il dipanarsi della fantasiosa trama avventuroso-esotico-spionistico di facile gusto, per arrivare alle belle immagini dell'indimenticabile volo di guerra.

Ricostruito con esattezza, come ambiente e personaggi, il momento della preparazione a terra (il film si avvale della consulenza militare di ben tre esperti, dei quali uno germanico) rivediamo, anzi, vediamo, per la prima volta, i nostri apparecchi — una formazione speciale di S. 79 — intraprendere e portare a termine la loro missione operando in formazione bassi sul mare e sul deserto arabico.

Non senza commozione seguiamo le significative vicende degli equipaggi che con paziente adattabilità e serena determinazione, compiono con semplicità, e molto spesso rimettendoci la pelle, il loro dovere; in lotta con la precarietà dei mezzi e con la reazione puntuale della soverchiante e più efficiente aviazione nemica.

Di fronte alle sequenze degli impeccabili quanto spietati attacchi dei caccia della R.A.F. addosso a queste sorpassate macchine di legno e tela prive di scorta, si rimane stupiti della coriacea difesa del vecchio "gobbo" e, quando la formazione rientra dimezzata, il volo di guerra di questa sparuta pattuglia italiana, di fronte alle apocalittiche distruzioni di città e di intere popolazioni, assurde veramente al valore patetico del simbolo della civiltà di un popolo che non si smentisce neppure di fronte alle necessità della guerra.

Questo inequivocabile significato pensavamo avrebbe potuto interessare onestamente tutti i ben nati, invece le cose sono andate diversamente. Il film, infatti, ha avuto una sua singolare quanto sintomatica vicenda, essendo passato velocemente da una prima visione gratuita per studenti in un cinema del centro, patrocinata da un quotidiano della capitale, direttamente alle misere sale del suburbio e dell'agro romano.

Ci dispiace non poter, in questo momento, fornire alcun ragguaglio sulla parte tecnica e documentaria del film; e mentre ci proponiamo di svolgere le opportune indagini, terminiamo precisando che allo spettacolo cui abbiamo assistito, erano presenti in tutto dieci persone (!)

Vorremmo proprio conoscere i motivi che hanno spinto queste ultime a preferire questa vicenda "pulita" ed a ripudiare la solita pappa pornografica della solita coppia "complessata" e smaniosa o di altre trame tenebrose e nient'affatto edificanti.

A. SERRA

NOTE SUGLI F-104 DELLA A.M.

Gli otto schemi presentati danno un quadro abbastanza completo, aggiornato al 1970, sugli F-104 nelle due versioni in servizio nella A.M., illustrando tutti i reparti con la sola eccezione degli RF-104G della 3a A.B.R.T. che, secondo le notizie di stampa, sono presenti in pochi esemplari, ma su cui non esiste ancora alcuna documentazione.

La situazione di detti reparti si presume muterà presto dato che, come è stato annunciato ufficialmente a suo tempo, gli F-104G saranno riservati agli Stormi caccia-bombardieri soltanto, mentre gli F-104S armeranno gli stormi intercettori, anche quelli che ora hanno i "G".

In merito alla tinteggiatura di detti velivoli, che non dovrebbe presentare problemi ai più, va detto che le superfici e le fiancate a due zone sono in grigio-azzurro di media tonalità e verde scuro con riflessi tendenti al marrone.

Le superfici ventrali sono tinteggiate con vernice protettiva alluminio, non del colore metallico naturale come si potrebbe supporre a prima vista. La numerazione di indentificazione sulla fiancata anteriore è bianca; tutte le superfici risultano di effetto semilucido, per confronto non estremamente opache come quelle dell'U.S.A.F., nè così riflettenti come quelle della R.A.F., avvicinandosi piuttosto all'effetto ottenuto dalla Luftwaffe o dai francesi. Le indicazioni più evidenti riportate sulle fiancate sono in giallo e nero, o, più recentemente, in arancione e nero, per evidenziare i punti più importanti di accesso agli impianti, emergenze o simili. I distintivi di reparto sono standardizzati nella posizione sulla deriva con dimensioni generalmente simili, fatta eccezione per il 5° St. che è anche l'unico a portare il distintivo del Gruppo di volo. Per il tratto di prua antiriflettente normalmente il colore è nero opaco, ma per alcuni TF-104G appare verde, fatto che caratterizzava il precedente schema non mimetico. I carichi esterni portati usualmente dagli F-104G, che negli schemi sono rappresentati "puliti" per semplicità, variano seconda la missione di destinazione dei reparti. Gli Stormi cacciabombardieri abitualmente volano con quattro taniche, due d'estremità e due nei piloni subalari, recando spesso un pod bianco, che ospita armamento di caduta, nel pilone centrale di fusoliera. Gli stormi intercettori si vedono normalmente con i seg. carichi: due taniche d'estremità (tips) supersoniche che+due missili Sidewinder a pilone alare oppure, più raramente, con due Sidewinders alle tips senza alcuna tanica oppure ancora, con quattro Sidewinders, due alle tips e due al pilone. Gli F-104S fino ad oggi sono apparsi in veste pulita, senza cioè alcun carico appeso esternamente.

P. BORELLI

HIGH FLIER – Vickers Supermarine Spitfire Mk. H.F. & F. VII

NOTA – Questo interessante articolo è tratto da una pubblicazione preparata ed edita dal Circolo IPMS di Livorno, di cui si tratta altrove in questo numero. Nel ringraziare, precisiamo, che la pubblicazione può essere ottenuta inviando lire 500 per vaglia postale, indirizzato a: Massimo LUCCHESINI – Poste Centrali – 57100 Livorno.

Lo Spitfire Mk. VII (Type 351) fu il secondo tipo di Spitfire progettato per impieghi ad alta quota. Fu anche il primo Spit ad usare la serie 60 dei motori Merlin.

Il prototipo (AB450) volò per la prima volta nell'Aprile del 1942. Il Mk. VII può essere in effetti considerato come il naturale sviluppo del Mk. VI dal quale differì in virtù di alcune particolarità strutturali. Tali differenze erano in pratica, oltre al nuovo tipo di motore, l'adozione del ruotino di coda retrattile, sperimentato sul Mk. III e per la prima volta applicato in produzione, di alettoni di apertura minore, del timone di direzione appuntito (questo solo nei modelli di serie e non nel prototipo), dell'ala tipo "C" o "universale", ed infine (primo Spit ad avere tale particolarità), di radiatori dalla carenatura simile sotto entrambe le ali; infatti, venne installato un radiatore di raffreddamento Morris QCP in ogni ala, più un QCR (interaffreddatore) nella destra ed un QCO (oleoraffreddatore) nella sinistra.

Come nel Mk. VI la pressurizzazione era ottenuta nella cabina per mezzo di un Marshall IXa, la cui presa d'aria era situata sotto i tubi di scarico nella parte destra del muso. Il Mk. VII conservava anche le estremità alari appuntite che portavano l'apertura alare a 40 ft. 2 in. (alcuni furono però dotati di ali dalle estremità normali).

Le prestazioni erano notevolmente incrementate rispetto al Mk. VI; infatti, si passava da una velocità massima di 364 mph ad una di 408, e da una tangenza di 40.000 ft. ad una di 43.000.

Fu costruito un totale di 140 Mk. VII, i quali equipaggiarono 9 Squadrons, e più precisamente i seguenti: No. 124 (ETO, F, ON); No. 131 (UK, F, NX); No. 133 (ME, F, MD); No. 152 (?) (ME, F, UM); No. 485 (ETO, F, OU); No. 519 (UK, MET, Z9); No. 520 (ME, MET, 2M); No. 602 (ET, S, LO); No. 616 (UK, F, YQ).

NOTA – Accanto al numero di Squadron sono riportati nell'ordine: zona operativa, impiego dello squadrone e lettere di codice.

ETO: Europa nord-occidentale, Regno Unito compreso.

UK: Regno Unito.

ME: Area Mediterranea.

F: Caccia.

MET: Compiti meteorologici.

Sono qui riportati i numeri di serie assegnati a Spitfire H.F. ed F. VII: AB450 (Prototipo)

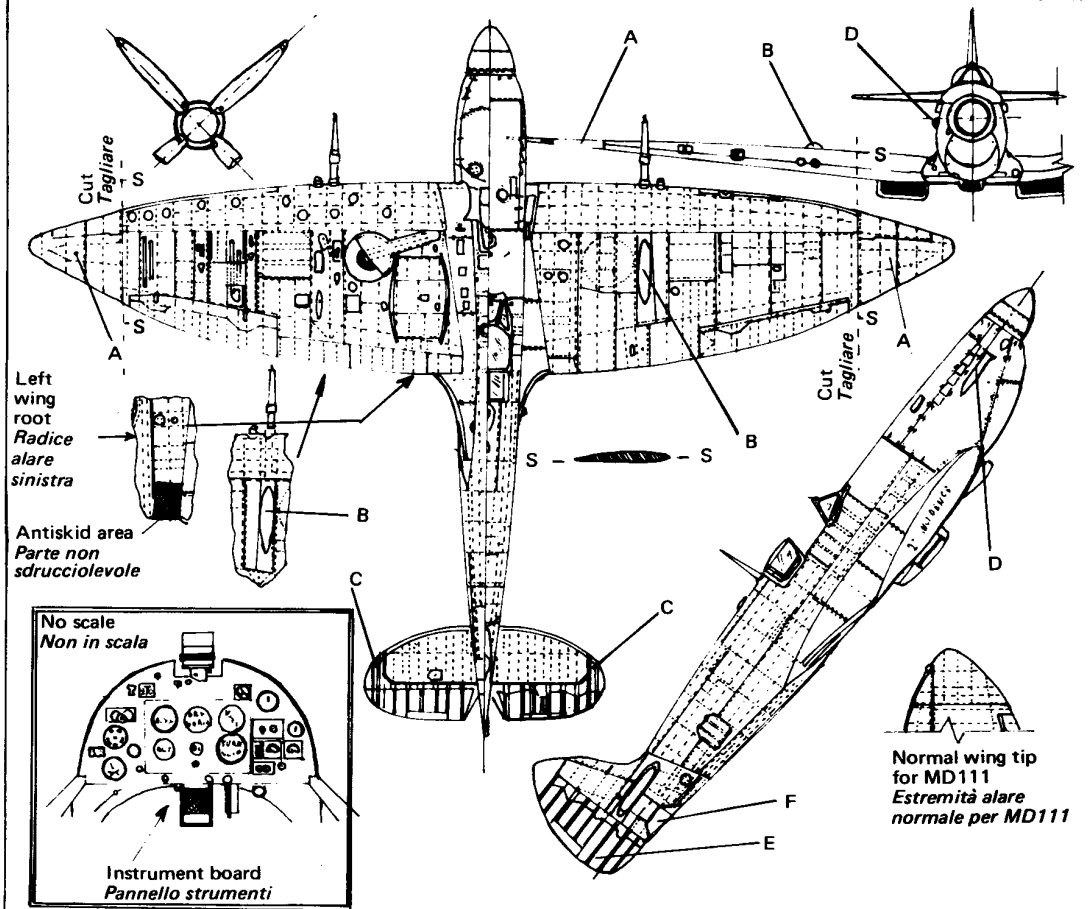
EN178, EN192, EN285, EN310, EN457, EN465, EN470, EN474, EN494–497, EN499, EN505–506, EN509, EN511–512;

MB761–769, MB806, MB808, MB820–828, MB883–887, MB912–916, MB929–935;

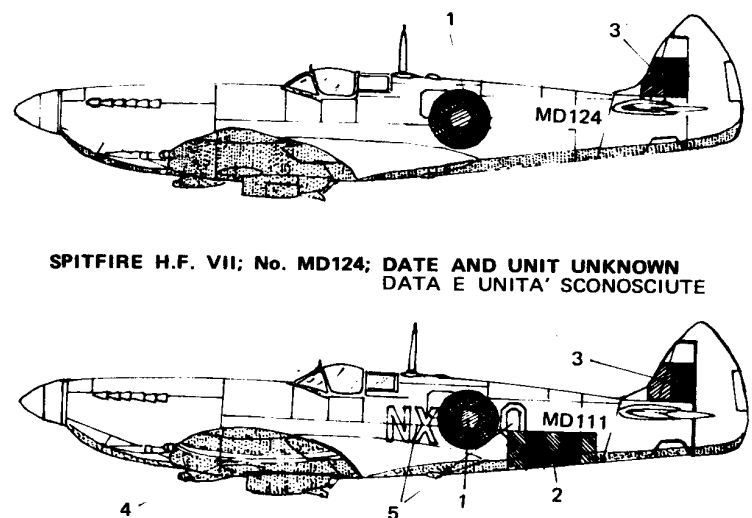
MD100–146, MD159–190.







Sono poi da aggiungere altri cinque numeri non identificati da cercarsi nella serie BS157–BS559 che comprende Spitfires Vc/VI/VII/IX.

VICKERS SUPERMARINE SPITFIRE Mk. F. & H.F. VII



COLOURING SCHEME
SCHEMA COLORAZIONE



-  SEA GREY MEDIUM
 -  P.R.U. BLUE
 -  NIGHT
 -  WHITE
 -  ROUND EL RED
 -  ROUND EL BLUE
- MAP designation is adopted
La designazione dei colori è quella del MAP britannico

SPITFIRE H.F. VII; No. MD124; DATE AND UNIT UNKNOWN
DATA E UNITA' SCONOSCIUTE

SPITFIRE F. VII; No. MD111; No. 131 (F) "COUNTY OF KENT" SUADRON; GIUGNO 1944

DATI GENERALI

Tipo:	Vickers Supermarine Spitfire Mk. H.F. VII	Peso a pieno carico:	7875 lb.
Impiego:	Caccia ad alta quota	Carico alare:	31,9 lb./sq. ft.
Entrata in servizio:	1942	Superficie alare:	248 sq. ft.
Propulsore:	Merlin 61 da 1520 hp o Merlin 64 da 1710 hp ed elica quadripala	Prestazioni:	
Armamento:	2x20 mm. + 40x0.303 in.	Velocità:	408 mph a 25.000 ft.
Apertura alare:	40 ft. 2 in.	Tempo ai 20.000 ft:	7,1 min.
Lunghezza:	31 ft. 0 in.	Autonomia:	660 ml.
		Tangenza:	43.000 ft.

CONVERSIONE

Convertire in Mk. VII uno Spit IX dell'Airfix non è un'impresa molto difficile. Comunque sarà opportuno eseguire alcuni miglioramenti del kit, non molto accurato sotto certi aspetti. Tali miglioramenti sono descritti nel testo.

FUSOLIERA: Incollare le due parti dopo aver inserito i vari eventuali dettagli dell'abitacolo e lasciarle asciugare. Quindi eliminare per mezzo di stucco e di carta abrasiva i segni delle giunture. Asportare attentamente gli scarichi in modo da non danneggiarli, risagomarli rendendoli più piccoli e ri-incollarli a loro posto; a scelta si possono anche modellare scarichi nuovi per mezzo di pezzetti di plastica. Quindi aggiungere la presa d'aria del pressurizzatore sotto gli scarichi nella parte destra del muso dopo averla formata per mezzo di un pezzetto di plastica (D).

ALI: Tagliare l'estremità dell'ala immediatamente dopo il bordo esterno dell'alettone; quindi sagomare un pezzo come indicato nello schema (A), incollarlo e stuccare la giuntura. Quindi aggiungere le rivettature ed incidere le linee dei pannelli. Il pezzo può essere ottenuto da una tavoletta di balsa poi coperta di vernice turapori mescolata a polvere di talco oppure da una tavoletta di plastica (ottima per l'uso un'altra ala di Spit dell'Airfix).

Asportare la carenatura del cannoncino da ogni ala, risagomarne una da un pezzetto di plastica secondo lo schema (B) (particolarmente adatti gli spezzoni della Frog) e incollarla al posto della precedente con colla liquida. Spargere poi una minima quantità di essa sopra le giunture con l'ala in modo da eliminare eventuali fessure.

Incollare le ali alla fusoliera, stuccare le giunture ed inserire i radiatori dopo aver sistemato all'interno di essi dei pezzetti di carta abrasiva per simulare le griglie.

IMPENNAGGI: Asportare il timone di direzione; sagomare un nuovo pezzo come indicato in (E) da balsa in plastica ed inserire. Sostituire gli impennaggi orizzontali con quelli dello Spitfire XIV della Frog, o modificarne il disegno secondo lo schema (C).

CARRELLI-ELICA: Sostituire i carrelli con quello dello Spit XIV della Frog o sagomare nuovi portelli per quelli dell'Airfix. Aggiungere i portelli del ruotino di coda (F). Sostituire l'ogiva dell'elica con una del Black Widow, adattarci le pale dello Spit e quindi incollare un dischetto di plastica o di cartoncino di diametro leggermente superiore di quello dell'ogiva sul retro di essa.

Aggiungere il tubo di Pitot sotto l'ala sinistra e lo specchietto retrovisore sopra la cappottina trasparente.

(N.B.: Per costruire il modello del prototipo omettere il timone appuntito. Per costruire l'MD111 omettere le estremità alari appuntite).

COLORAZIONE: Sono forniti due schemi: il primo è un F. VII con estremità delle ali normali appartenente al 131° Squadron, mentre il secondo è un HF VII con le estremità alari appuntite appartenente ad unità sconosciuta.

Note relative allo schema di colorazione:

- 1) Coccarda standard tipo 'B' da 30 in.
- 2) Invasion stripes non standard di circa 10 in. di larghezza
- 3) Fin flash di dimensioni standard (24 x 24 in.) composto da due rettangoli uguali rosso e blu.
- 4) Invasion stripes delle stesse dimensioni di quelle in fusoliera ripetute sopra e sotto le ali. La prima dall'esterno a 6 in. dalla coccarda.
- 5) Lettere di codice Sky Grey ripetute sull'altro lato secondo lo schema NX-O.

N.B.: Sopra le ali coccarde standard tipo 'B' da 40 in. con centro rosso da 16 in.

A. BIAGI

BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

<i>Famous Fighters of the second World War</i>	<i>William Green</i>
<i>Camouflage & Markings N.1</i>	<i>Ducimus Books Ltd.</i>
<i>British Fighters of WWII vol.I</i>	<i>Profile Publications</i>
<i>Sup. Spitfire I-XVI</i>	<i>Aircam N.4</i>
<i>Aeromodeller - Dec 1960</i>	
<i>Scale Models - Oct. '69</i>	
<i>Airfix Magazine - May '70</i>	
<i>British Military Aircraft Serials</i>	<i>Bruce Rubertson</i>

CONCORSO NAZIONALE 1970

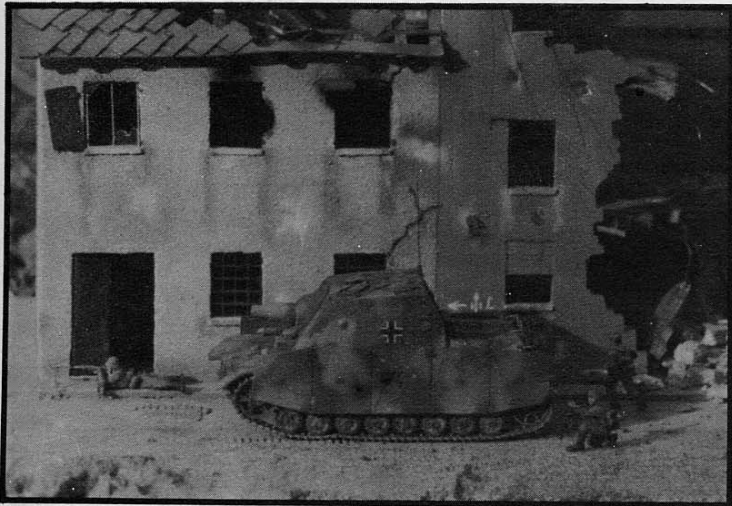
Questa seconda edizione di un concorso basato sulle riproduzioni fotografiche dei modelli realizzati dai soci sembra aver confermato la validità della formula sia per quanto riguarda il numero dei partecipanti che il livello degli elaborati presentati.

Hanno risposto all'invito 16 concorrenti, più un ritardatario ed un socio che ha preferito rimanere "fuori concorso". Qualcuno potrà ritenere tale partecipazione piuttosto contenuta; ma noi non siamo di questo parere considerando la normale deffidenza e ritrosia degli italiani per tale tipo di iniziative. La suddivisione dei concorrenti per categorie è stata la seguente: 10 senior, 2 studenti e 4 junior. Ai fini della valutazione gli studenti sono stati accomunati ai senior.

Il 22 Aprile una commissione composta da alcuni membri della Direzione e da una larga partecipazione di soci romani estratti a sorte, ha proceduto alla valutazione. Questa è stata condotta sulle fotografie contrassegnate solo dal numero di iscrizione del concorrente e con la raccomandazione di giudicare il modello e non la qualità della fotografia, anche se questo fattore è difficile da eliminare completamente. Riteniamo in questo modo di avere agito con la massima obiettività e giustizia possibile.

I risultati sono qui di seguito riportati; si tenga presente che per i concorrenti che hanno presentato più di un soggetto viene indicato solo quello che ha conseguito il punteggio più alto:

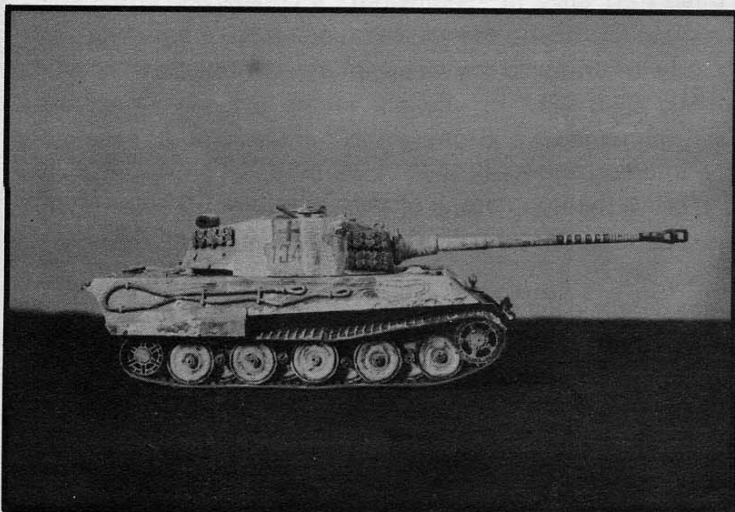
Cognome	N. Iscr.	Soggetto	Punteggio
<i>Categoria senior/studenti</i>			
G. Marchini	175	Sturmpanzer IV "Brummbär"	9,17
R.J. Caruana	121	Fairey Flycatcher	8,45
B. Vasco	35	Panther V A	8,45
P. Busnelli	51	Deacon (mezzo milit.)	8,40



SEMOVENTE STURMPANZER IV "BRUMMBAR" di G. Marchini che ha ottenuto il primo posto nella categoria senior/student. Notare l'ambientazione scenica ed il senso di azione che l'autore è riuscito a trasfondere nella composizione. Modello per lo più "scratch built" partendo dal Panzer in 1/32 della Monogram.



FAIREY FLYCATCHER realizzato da R.J. Caruana che si è piazzato al secondo posto della categoria senior/student a pari merito con il Panther VA di B. Vasco. Modello in 1/48 della Impact.



TIGER II con mimetizzazione invernale e zimmerit di Andrea Serra che ha ottenuto il primo posto nella categoria junior. Modello 1/35 della Tamiya.

Cognome	N. Iscr.	Soggetto	Punteggio
<i>Categoria senior/studenti</i>			
C. Ansione	36	Phantom F-4E	8,29
G. Torello	15	Messerschmitt Bf 110	7,18
L. Carletti	142	Linghtning P-38	7,00
C. Vicario	141	Duesenberg 1934	6,88
G. Godio	137	D.H. Mosquito	6,30
C. Nardi	31	Carro Grant	5,29
S. Morari	85	Handley Page 0/400	4,50
M. Rossignoli	95	Focke Wulfe FW 190	3,85
<i>Categoria junior</i>			
A. Serra	25	Tiger II	7,80
G. Lucchini	91	Savoia Marchetti S.55	6,30
A. Santarelli	89	Fiat B.R.20	5,14
A. Gentili	145	Fiat C.R.42	4,86
P. Camaiori	60	F6F e A-4	fuori concorso
E. Del Senno	76	M.C.202 e G.50	in ritardo

I primi in classifica nelle due categorie senior/student e junior riceveranno rispettivamente una coppa ed una targa a nome dell'associazione; per i premi di consolazione abbiamo interpellato i membri associati ed altri amici e sostenitori. Le risposte sono molto incoraggianti, ma per il momento incomplete. Preferiamo quindi rimandare al prossimo numero l'elenco di tali premi. Ci sono comunque speranze che nessuno rimanga a bocca asciutta!

A prescindere dalle cifre si impongono alcune note di commento. Il concorso ha rilevato, ma in parte si è trattato di una conferma, che ci sono nella nostra associazione dei modellisti veramente in gamba e tecnicamente preparati. La nostra speranza è che alcuni dei partecipanti, specialmente coloro che hanno presentato delle conversioni, siano disposti a collaborare inviando maggiori dettagli o disegni in modo da poterne ricavare degli articoli per la nostra pubblicazione. Essi saranno in proposito interpellati direttamente. Il nostro obiettivo è di rispondere individualmente a tutti i partecipanti, anche allo scopo di segnalare gli errori od i dubbi che qualche volta abbiamo rilevato nelle loro realizzazioni. Se qualcuno ha ommesso di partecipare per la difficoltà e la spesa cui si va incontro per realizzare fotografie a colori, ebbene tenga presente che uno dei classificati al secondo posto della categoria senior è stato giudicato sulla base di foto in bianco e nero.

A.M. BELLEI

IL CAPRONI CA.313/4 DELL'ITALAEREI

A giudicare dal risultato, i mesi di attesa che intercorrono fra l'uscita di un modello della Italaerei ed il successivo, sono sempre più premiati. Ne è la prova l'ultimo nato, il piccolo bimotore Caproni (un pò il tuttofare della R.A. per i vari impieghi ai quali era destinato) nelle due varianti CA313 e CA314 (scala 1/72, lire 2.000).

L'illustrazione della scatola non è più il punto debole della Italaerei. In quest'ultimo modello è ottima. Il foglio delle istruzioni, con i suoi disegni illustranti le varie fasi di montaggio ed i suoi quattro schemi mimetici, è di facile interpretazione. Non vi è però alcun riferimento preciso delle parti che, a secondo della versione, si dovrebbero usare. Al foglio delle decals, opache e stampate con cura, mancano i numeri di matricola. Ciò depone però a favore della Italaerei che, non avendoli reperiti, non se li è inventati.

Tre buste di plastica proteggono le 84 parti, totalmente esenti da sbavature, che compongono il modello. Attenzione però nel rimuoverle dai tralicci. Il vero gioiello è contenuto nella busta più piccola, per intenderci, quella delle parti trasparenti. L'Italaerei qui ha superato se stessa. Credo di non averne mai viste di migliori, sia per la limpidezza della plastica che per la precisione del dettaglio. L'impazzimento sarà verniciarle.

Il montaggio non presenta difficoltà degne di nota. Basta seguire passo passo le istruzioni. Qualche leggera stuccatura ed il modello è pronto per essere verniciato.

In quanto a fedeltà, il modello rispecchia nei minimi particolari l'originale. Stando al trittico ed alle foto consultate vi è solo una piccola modifica da fare. La parte anteriore della gondola motori, dal bordo di uscita dell'ala in poi, deve essere più lunga di tre millimetri. Gli interni sono un pò spartani. Qualche aggiunta di particolari si impone. Per nostra fortuna delle buone foto, alle quali ispirarsi, sono pubblicate su PAI (Profili Aerei Italiani) No. 1. L'alloggio carrello anteriore del modello è quello del CA313. Se si sceglie di costruire il 314 la modifica è presto fatta. Bastano solo due leggeri colpi di lima. La differenza è chiaramente visibile sia, nelle due foto riprodotte sul foglio delle istruzioni, che nel disegno della scatola. Per quanto riguarda l'armamento da usare per le varie versioni, do qui un breve cenno:

CA313 RPB 1 svedese: torretta dorsale e postazione ventrale più due mitragliere in caccia (Parti 83/84)

CA313 RPB 1 francese RPB 1 e RPB 2 italiano: torretta dorsale e postazione ventrale più una mitragliera in caccia (parte 84)

Caccia Scorta, Ricognizione e Aerosilurante: come RPB 1 svedese

CA314 Caccia/combattimento: come sopra con l'aggiunta di due mitragliere in caccia (parti 74/75 e 76/77)

Questa recensione molto sintetica non vuole essere che il primo approccio con quest'ottimo modello. Nel prossimo numero de Il Notiziario ne illustreremo molto più dettagliatamente le varie versioni e se le nostre ricerche daranno i frutti sperati anche con qualche foto inedita.

E. NOCERA

NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

KITS — Una grossa novità è costituita dall'ottimo modello Italaerei del Caproni Ca 313/4 recensito con dettaglio altrove in questo fascicolo. Nel prossimo numero dedicheremo alcuni articoli a questo velivolo e preghiamo che chi abbia idee o dati interessanti si metta in contatto con la redazione. Sempre da parte dell'Italaerei dovrebbe essere reso disponibile in un prossimo futuro il Re 2002.

Della Airfix segnaliamo il "modellone" in scala 1/24 dello Spitfire Mk1 (Feb) al prezzo di 5.000 lire. Dove andremo a finire con questi supermodelli! La realizzazione è di per se ineccepibile, ma riteniamo che non ci sia stato un grande guadagno dal punto di vista dei dettagli e della finezza dei particolari. In altre parole rispetto ad un modello in 1/32 della classe del FW 190 della Hasegawa c'è solo una differenza di dimensioni o di ingombro, a seconda dei punti di vista. Grazie al cielo le decals sono di ottima qualità, altrimenti data la scala sarebbe stato un guaio. Dispiace soprattutto constatare che la Airfix, forse troppo impegnata in questi grossi progetti, stia trascurando la classica scala in 1/72 dove i pochi modelli annunciati non sono delle novità assolute.

Più incoraggiante è la produzione della Frog che ci offre tre novità ed una riedizione. Si tratta del Westland Wyvern (Feb), del De Havilland Hornet F. Mk3 (Mar) e del Focke Wulf Ta 152H (Nov); tutti modelli molto interessanti e ben realizzati, specialmente il terzo. La riedizione è quella del Fairey Gannett che non ha beneficiato di miglioramenti nello stampo, come sarebbe stato opportuno, ma solo di nuove decals che forniscono i contrassegni per un velivolo dell'815th Sqn., Fleet Air Arm, H.M.S. Ocean e del 1 Marinefliegergeschwader, Kriegsmarine.

Sempre della Frog sono disponibili due riedizioni di modelli di navi in scala 1/500, rispettivamente la H.M.S. Trafalgar e la H.M.S. Tiger.

Un altro grosso modello è il Lockheed Lighting P-38J in 1/32 della Revell; una buona realizzazione il cui prezzo di vendita in Italia è di 5.200 lire.

La Hasegawa continua la serie dei modelli in scala 1/32 con una impeccabile esecuzione del Boeing P-12E (Nov) a 3.500 lire. Il soggetto si distacca dalla normale produzione in questa scala, ma complementa altre non recenti, ma sempre valide, riproduzioni di biplani a suo tempo realizzati dalla Monogram.

Sempre della Hasegawa è disponibile in scala 1/72 lo Heinkel He 51B, cioè la versione idro del biplano da caccia già prodotto da questa ditta. Per il prossimo futuro sono annunciati l'idroplano da ricognizione marittima post-bellico Shinmeiwa PS-1-SS-2 in 1/72 e la moto Yamaha Sport 650 XS-1 in 1/10.

La serie dei velivoli moderni in 1/100 della Tamiya si è arricchita del Boeing B-52; nonostante la scala si tratta pur sempre di un modello di grosse proporzioni. Il suo prezzo di vendita è di 7.000 lire. Nel campo dei veicoli militari registriamo la presenza della versione militare anfibia della nota Volkswagen e cioè la Schwimmwagen Kfz 1/20K2s. Il kit, in scala 1/35, è di ottima fattura ed è corredato da tre figure umane costituite dall'autista, un passeggero ed un ufficiale in posizione eretta. Seguirà presto la versione Kubelwagen.

La serie dei carri in 1/48 della stessa ditta è stata completata dalla disponibilità degli altri quattro già annunciati, e cioè: SU-85 Tank Destroyer, T 34/76, M60 ed il carro svedese tipo "S".

Della Tamiya è attesa per settembre la Ferrari F.1 in 1/12.

La ditta Almark ha recentemente allargato la sua attività ad un ulteriore settore del modellismo e precisamente a quello dei kits di figure militari. Sono attualmente disponibili due scatole, ognuna con dieci pezzi, nello standard di 54 mm equivalente alla scala 1/32, entrambe al prezzo di 1.500 lire. Il kit F.1 è dedicato ai Panzer Granatieri, mentre lo F.2 ha per oggetto la Fanteria Giapponese.

Per puro e semplice dovere di cronaca citiamo l'esistenza di una ditta italiana di modelli per noi nuova. Prima che qualcuno si faccia delle illusioni precisiamo che si tratta di prodotti di bassa qualità destinati al consumatore senza esigenze; sono normalmente in vendita presso cartolerie, empori o bancarelle al prezzo di 150 lire per busta. Il nome della ditta è MBA ed i sedici modelli disponibili investono tutti i campi dell'aviazione: Breguet 14, Caravelle, Vautor, Tupolev 104, SPAD VII, etc. La scala ovviamente non è costante, ma per i caccia sembra essere 1/96. Tale almeno è quella dell'unico velivolo italiano, un Fiat CR 42. Non sono fornite decals. E' probabile che si tratti dell'edizione italiana di stampi a suo tempo prodotti in Giappone.

DECALS

Lines Bros. Italiana-E.S.C.I. — Riportiamo questa doppia intestazione perchè ci è stato fatto notare che le decals sono in realtà prodotte dalla E.S.C.I. e distribuite in Italia dalla Lines, dalla Riko nel Regno Unito, dalla Modelcolor in Francia, etc. Prendiamo atto di questo fatto e ci scusiamo per l'imprecisione; nel seguito dell'articolo comunque per brevità e per evitare confusione ci sia consentito citarle con il nome con il quale sono soprattutto note in Italia, cioè Lines (da non confondersi con i pannolini, beninteso). Dunque, è stato reso noto quello che probabilmente sarà il programma di produzione per il '71: ben 33 fogli, sei dei quali sono già disponibili.

Cominciamo da questi:

Foglio n. 33 — Regno Unito e Francia — contrassegni per tre Westland Lysander MkII/III, di cui uno francese, e tre Bristol Blenheim MkI/F "muso corto".

Foglio n. 34 — Giappone — insegne di nazionalità di varie misure, con e senza bordatura e kill markings; i due fogli a colori, anzichè uno, illustrano con tre viste il Mitsubishi A6M2 Zero-Sen, il Kawasaki Ki-61 "Tony" ed il Mitsubishi G3M2 "Nell".

Foglio n. 35 — U.S.A. — contrassegni particolari per decorare quattro Martin B-26 "Marauder", più numerosi altri distintivi personali per altri velivoli; abbondano le donnine discinte.

Foglio n. 36 — Francia — dedicato a tre Potez 63.11 e tre Lioré et Oliver LeO 451, più altri distintivi di reparto; sono fornite le coccarde, ma non i contrassegni delle derive, il che è un peccato considerando che quelli dei kit sono penosi; c'è inoltre un LeO 451 illustrato a colori con tre viste, ma mancano i contrassegni nel foglio di decals.

Foglio n. 37 — Regno Unito — insegne ed altri distintivi per quattro Boulton-Paul Defiant MkI e quattro De Havilland Mosquito, tutti in varie versioni.

Foglio n. 38 — Germania — quanto necessario per decorare i due Dornier Do 17Z ed i due Do 217E illustrati nei profili, più ben 17 coppie di distintivi per altri velivoli simili.

I soggetti degli altri fogli succintamente indicati sono: Germania -- FW 200 "Condor"; USA -- F4U "Corsair" e F4F "Wildcat"; U.K.—Westland Whirlwind e Fairey Battle; USA--TBF/TBM "Avenger" e SB2C "Helldiver"; Germania Me 163, Me 262 e He 162; Russia-Yak 9 e La 5/7; USA--P-61 "Black Widow" e SBD "Dauntless"; Francia-insegne di nazionalità; USA--OS2U "Kingfisher" e J2F "Duck"; Belgio e Olanda-insegne di nazionalità; Italia—BR.20 e CANT Z 1005/1007; U.K.—H.P. Halifax; USA F6G "Hellcat" e P-40 "Tomahawk"; Germania—Ju 52; U.K.—Douglas "Boston" e Lockheed "Hudson"; U.K. — insegne di nazionalità n. 2; Germania—FW189 e BV 141; USA — insegne di nazionalità n. 2; U.K.—Armstrong Whitley e Short Stirling; U.K.—Fairey Firefly e Fairey Swordfish; USA—DC 3; USA e U.K.—PBV Catalina e Short Sunderland; U.K.—H.P. Hampden e Avro Anson; Germania — insegne di nazionalità n. 2; U.K.—Vickers Wellington; Alleati — volontari; Asse — volontari.

Come si vede quindi il programma di quest'anno segue la tematica di quello dell'anno precedente, cioè 2a G.M.; non c'è nulla di nuovo però per i veicoli militari. Ci auguriamo che nel futuro ci sia posto per altri soggetti quali quelli suggeriti nel numero precedente de Il Notiziario.

La qualità del prodotto rimane sempre buona, diremmo tra le migliori e comunque molto conveniente al prezzo di lire 500 a foglio.

Gli esemplari per queste brevi note ci sono stati forniti dalla ditta Model Market di Roma.

PUBBLICAZIONI

Camouflage & Markings — Questa interessante ed esauriente serie di pubblicazioni si è recentemente arricchita di due nuovi fascicoli, e precisamente il n. 8 dedicato al Boulton Paul Defiant ed il n. 9 che tratta il Bristol Beaufighter. Entrambi, in armonia con il tema proprio dei primi dodici numeri, esaminano solo gli aspetti legati all'attività della RAF nel Nord Europa per gli anni 1936—45.

Il primo è opera di R.C. Jones e descrive tutte le variazioni di mimetizzazione e contrassegni che furono applicate al poco fortunato Defiant nel suo impiego quale caccia diurno, caccia notturno e pattugliatore per il recupero dei naufraghi. Il testo, accurato e pignolo come di consueto, è accompagnato da due tavole a colori che danno le cinque viste di un velivolo rispettivamente in versione diurna e notturna, sei pagine con una moltitudine di disegni a mezzi toni e numerose fotografie chiare e di dimensioni utili per il modellista.

Il n. 9 descrive un velivolo più interessante per i risultati operativi conseguiti. Le varianti del Beaufighter considerate sono rispettivamente il Mk IF, IIF e VIF che furono impiegati prevalentemente nel ruolo di caccia notturno. Il testo è particolarmente interessante perchè nel descrivere il succedersi dei diversi schemi di mimetizzazione riporta l'evolversi delle teorie e degli esperimenti tendenti a trovare la

soluzione migliore al problema di rendere meno visibili i velivoli impegnati in azioni notturne. Contrariamente alle apparenze si tratta di un argomento più sottile e complesso che non quello della mimetizzazione diurna; per esempio i tedeschi giunsero a soluzioni completamente diverse ricorrendo all'uso di varie tonalità di grigio.

Come di consueto, due tavole a colori, sette con disegni a mezzi toni e molte fotografie costituiscono la parte iconografica.

Il singolo fascicolo costa 600 lire, ma ricordiamo che la ditta Model Market di Roma propone un'offerta speciale per i soci IPMS consistente nell'abbonamento ai primi dodici numeri al prezzo ridotto di 6000 lire.

AirCam Aviation Series — Prima di passare a descrivere le nuove pubblicazioni di questa serie attualmente disponibili in Italia, è necessario rettificare un errore di stampa in cui si è incorsi nel precedente numero de Il Notiziario. Il n. 18 era dedicato al Nakajima Ki 27A—B ed all'addestratore Manshu Ki 79A—B. Senza questa rettifica non si può comprendere il riferimento che si era voluto stabilire con la recensione del modello della Mania apparsa nelle "Notizie in breve".

I nuovi volumi sono tre ed i titoli rispettivi sono: n. 19 Grumman F6F—3/5 Hellcat; n. 20 (Vol. 2) Canadair Sabre Mk1—6 and Commonwealth Sabre Mk30—32; n. S—6 (Vol. 1) Luftwaffe Colour Schemes and Markings 1939—45.

Secondo la consuetudine, quello dedicato all'Hellcat dopo poche pagine di note sull'uso operativo del velivolo presenta numerose fotografie ed otto pagine con profili a colori. Queste sollevano qualche perplessità perchè in alcune i colori presentano una inspiegabile, ma marcata tendenza al verde-grigio. La cosa è di per se ingiustificata considerando gli schemi di mimetizzazione normalmente impiegati per questi velivoli ed è probabile che la spiegazione vada cercata in un difetto di stampa. Sono illustrati non solo i velivoli della U.S. Navy e dei Marines, ma anche della Fleet Air Arm, dell'Aeronavale Francese e dell'Aviazione Uruguaiana.

Il volume dedicato al Sabre è il secondo di una serie di tre; il primo (n. 17) dovrebbe passare in rassegna i tipi North American F—86A—H, mentre il terzo chiuderà il panorama con il Fury, cioè con la versione navale di questo famoso caccia. Per il primo usiamo l'espressione "dovrebbe" perchè si ritiene che il volume sia già stato pubblicato, ma non risulta reperibile, almeno a Roma. Il secondo, in esame, tratta i velivoli impiegati dalla RCAF, RAF, RAAF, SAAF, Luftwaffe e dalle aeronautiche italiana, greca, jugoslava, turca e colombiana. Per la parte italiana ci sono alcune fotografie e cinque profili a colori, uno della 2a Aerobrigata e quattro di pattuglie acrobatiche. A questo riguardo c'è forse una sproporzione soprattutto considerando che l'AirCam ha in programma due specials dedicati alle pattuglie acrobatiche. A differenza del volume che tratta l'Hellcat, le tavole a colori ed in bianco e nero, sono complementate da un inserto a quattro pagine che descrive gli schemi di colorazione ed i contrassegni per i Canadair Sabre in servizio presso le aeronautiche considerate.

Sulla mimetizzazione degli aerei della Luftwaffe durante la 2a G.M. è già stato scritto molto, sia sotto forma di libri che di altre pubblicazioni specializzate. Gli autori dello special S.6 implicitamente riconoscono questo fatto e si propongono lo scopo di ripresentare la materia in modo organico, succinto ed al tempo stesso ampiamente illustrato. Quello attualmente disponibile è il primo di una serie di due e prende in esame i caccia monomotore e bimotori, i bombardieri in picchiata ed i velivoli da attacco al suolo. Ci sono delle incongruenze perchè il testo descrive la mimetizzazione di alcune unità da attacco o "Schlachtgeschwader", ma i relativi profili a colori compariranno nel secondo volume; al contrario alcuni profili di bombardieri non sono descritti nel testo. Viene inoltre fatto riferimento ad una tavola di insegne di unità ed a un elenco di codici noti di Geschwader, ma entrambi non sono presenti nel volume. Forse si tratta di un inserto per caso assente nella copia esaminata.

A prescindere da questi rilievi il volume è senza dubbio interessante ed è da consigliare a chi appassionato della materia. Oltre al testo ci sono nove tavole a colori, sedici in bianco e nero e molte

fotografie; i velivoli trattati con maggiore risalto sono: Bf109, Bf110, Ju87, Ju88, FW190 ed He51. Nell'ultima pagina di copertina tra altri titoli interessanti sono annunciati due specials che avranno come tema la mimetizzazione dei velivoli della Regia Aeronautica e della RSI. Siamo curiosi di vedere come sarà affrontato l'argomento data la difficoltà di reperire documentazione ufficiale che faccia luce sull'argomento.

Il prezzo di vendita in Italia dei singoli volumi è di 2100 lire.

Almark Publishing Co. — Sul fronte delle pubblicazioni edita da questa ditta sono da considerare quattro novità recentemente rese disponibili in Italia; i rispettivi titoli sono: "Soviet Combat Tanks 1939-45", "American Civil War Infantry", "Afrika Korps" e "Panzerjäger".

Il volume dedicato ai carri sovietici è particolarmente interessante perchè è uno dei primi esami organici di questa particolare materia ed è molto ricco di fotografie e disegni inediti. Ne sono autori P. Chamberlain e C. Ellis. Dopo un'introduzione nella quale viene spiegato come la Russia sia passata da una situazione di completa inadeguatezza all'inizio del conflitto a quella di nazione meglio dotata di mezzi corazzati nel '45, la trattazione viene suddivisa tra mezzi leggeri, medi e pesanti. Nel primo gruppo sono compresi il T-27, il T-37, il T-38, la serie T-26, il T-40, il T-50, il T-60 ed il T-70; nel secondo il T-28, la serie BT, il T-34/76, il T-34/84 ed il T-44; infine nel terzo il T-35, la serie KV, lo IS-1/2 e lo IS-3.

Come di consueto per Almark si rileva un giusto equilibrio tra la parte scritta del testo e la parte illustrativa. Quest'ultima si avvale di 5 tavole a colori, 9 pagine con disegni in scala 1/76 e ben 133 fotografie. Il volume di 64 pagine è in vendita al prezzo di 2.000 lire.

La monografia dedicata alla fanteria americana (sia unionista che confederata) durante il periodo della Guerra Civile 1861-1865, similmente a quella relativa all'artiglieria Napoleonica recensita nel Vol. 2, n. 3, si rivolge ai modellisti di figure militari ed agli appassionati di problemi di uniformologia. E' prevedibile però che il suo interesse in Italia sia piuttosto limitato. L'opera è organizzata in sei capitoli dedicati rispettivamente a: organizzazione dei due eserciti, uniformi unioniste e confederate, equipaggiamenti, bandiere, armi ed infine una ulteriore rassegna di tipiche uniformi di reggimenti od unità che presero parte al conflitto. Il testo è accompagnato da numerose illustrazioni, alcune originali dell'epoca, tra cui nove tavole a colori. Sono anche presenti sette fotografie dato che la Guerra di Secessione, dopo i primi esperimenti incerti della Guerra di Crimea, fu il primo conflitto le cui immagini furono eternate dalla macchina fotografica. Di notevole interesse è la riproduzione di una litografia che mostra la sfilata dinanzi al presidente Lincoln della Guardia Garibaldi, un reggimento formato da italiani residenti nella zona di New York. Sono ben visibili tre bandiere: quella unionista, quella del reggimento ed il tricolore con la scritta "Dio e popolo". Il volume di 48 pagine è in vendita al prezzo di 1.750 lire.

Le ultime due pubblicazioni prese in esame fanno parte di una nuova serie intitolata "Wermacht Illustrated" e ne costituiscono rispettivamente il n. 1 e 2. Il primo illustra le operazioni dell'Afrika Korps nel periodo 1941-42; cioè fino alla battaglia di El Alamein compresa; un successivo fascicolo dovrebbe trattare le campagne di Tripoli e di Tunisi.

La parte scritta del testo si riduce a due pagine di introduzione, perchè in armonia con il titolo della serie, il volumetto è composto da cinque tavole a colori, cinque cartine geografiche e 51 fotografie con ampie e dettagliate spiegazioni. Le illustrazioni mostrano per lo più mezzi militari, pezzi di artiglieria e scene di combattimenti, due sole essendo dedicate a velivoli. Contribuiscono a rendere l'atmosfera le classiche foto di Rommel od altri ufficiali intenti a studiare i piani con il loro staff.

Il secondo fascicolo è dedicato ai Panzerjäger ed a una sottofamiglia di questi nota con il nome di Panzerjårkanone. Si tratta cioè di quei mezzi semoventi con funzione anticarro sviluppati dai tedeschi utilizzando prevalentemente chassis superati e pezzi di artiglieria di varia provenienza. Questi veicoli offrirono alla Werhmacht una discreta soluzione temporanea ai problemi della potenza di fuoco e

della mobilità nel ruolo anticarro prima che fossero disponibili dei mezzi appositamente concepiti, quali gli Jagdpanzer e gli Sturmgeschütze. Il fascicolo è praticamente composto da 51 fotografie, 5 tavole a colori e da alcuni disegni in scala 1/76. Riteniamo che esso sarà certamente ben accetto dai modellisti di mezzi militari, soprattutto se si dedicano alle costruzioni "scratch built". Il prezzo dei fascicoli di questa serie è di 1.000 lire. Gli esemplari per queste note ci sono stati gentilmente messi a disposizione dalla ditta Model Market di Roma.

A. M. BELLEI

NOTIZIE IN BREVE

Scale Plastic Kits of the World 1971 — L'edizione aggiornata di quella che una volta era nota con il nome di "IPMS Kit List" è attualmente disponibile per i soci che ne facciano richiesta inviando 250 lire in francobolli all'indirizzo dell'associazione in Roma. Tale pubblicazione è già stata recensita nel numero precedente de Il Notiziario; ricordiamo che si tratta di un'opera unica nel suo genere ed estremamente interessante per tutti i modellisti.

I lettori ricorderanno il nome di **Ermanno Iotti** ricollegandolo alla nota che pubblicammo sul numero di settembre de Il Notiziario a proposito della rivista Air Combat. In quella occasione si accennò ad un elenco di pubblicazioni che sarebbero state disponibili con sconto per i soci. In una recente lettera il Sig. Iotti si scusa per non essere stato in grado di completare tale elenco, ma come anticipazione ci informa di avere disponibile quanto segue:

- tutti i titoli AirCam (normali e speciali) a 1.800 lire cad.;
- Warplanes of the Third Reich di W. Green a 15.000 lire più spese postali da saldare dopo aver ricevuto il volume;
- foto in bianco e nero di aerei "Plaistow Pictorials" (17x23 pollici) a lire 600 e 700 cad.;
- foto a colori "Battle of Britain";
- disegni a colori di caccia della 2a G.M. (12 disegni a 8 colori, formato 270x450 mm) comprendenti Bf 109G-14; Bf 110G-4, FW 190A-7, Me 163B-1, Me 262A-2, Hurricane MkII, Spitfire MkI, P-47D, P-51D, Yak3, Mitsubishi A6M5, Macchi C.202 V-III raccolti in una confezione a 3.000 lire, anziché 3.600.
- fogli di decals Letraset-Dri Dec con sconto del 15% rispetto al prezzo normale di 800 lire cad.

Per le ordinazioni o per ulteriori informazioni, i soci, specificando il numero di iscrizione, possono rivolgersi direttamente al Sig. E. Iotti, Via Catalani 22, 4100 Reggio Emilia.

Il Sig. Iotti ha tra l'altro generosamente contribuito con materiale da destinare ai partecipanti al concorso fotomodellistico 1970; di ciò si parlerà in dettaglio nel prossimo numero.

Cavallino Rampante — Tale è appunto il nome del negozio di Modellismo e Giocattoli che un nostro socio, il Sig. Claudio Biffi, ha recentemente aperto a Padova in Via S.M. e Solferino, 9.

Lo stock dei modelli, delle pubblicazioni, delle decals e degli altri accessori che il Sig. Biffi ci ha comunicato di avere a disposizione o di avere ordinato è tra i più completi e certamente in grado di soddisfare le esigenze dei modellisti più esigenti.

Ci auguriamo che da ciò tragga maggior impulso il diffondersi della nostra associazione nella zona, che attualmente vi conta pochissimi iscritti.

Il Sig. Biffi si ripropone tra l'altro di avviare un regolare servizio di vendita per corrispondenza. Al nostro socio, cui spetta ora la qualifica di "membro associato", vadano i nostri più sinceri auguri di successo.

A.M. BELLEI

I NOSTRI ANNUNCI

- Il Sig. Jiri Kroulik, Lublanska 57, Praha 2, Cecoslovacchia, è interessato a scambiare notizie con i soci IPMS italiani in merito al razzimodellismo.
- Mr. Dean C. Slaybaugh, Rue 7, Space 8, 1700 El Camino Real, South San Francisco, California 94080 U.S.A. è interessato a scambiare diapositive a colori sugli aerei di linea. Dispone di 2000 diapositive.
- Mr. John A. Rutter, P.O. Box 2813, Grand Central Station, New York, N.Y. 10017, U.S.A., desidererebbe avviare scambi di modelli con soci italiani.

ELENCO NUOVI SOCI (al 25 Aprile 1971)

NORD

Piemonte:

Torino

- n. 168 Moncalvo Pierluigi (1946)
v. Alessandro Cruto, 18
T. 271202/Cap. 10154
- n. 190 Castelli Giuseppe (1957)
v. Tolmino, 24
T. 318025/Cap. 10141

Lombardia:

Milano:

- n. 173 Magni Remo (1954)
v. Cannero, 10
T. 6887303/Cap. 20159
- n. 181 Fasone Luigi (1952)
v. L. Spallanzani, 6
T. 227498/Cap. 20129
- n. 182 Anselmi Silvano (1922)
v. Dei Crollanza, 11
Cap. 20143
- n. 183 Cattaneo Sergio (1949)
v. Conchetta, 15
T. 831962/Cap. 20136
- n. 184 Falsoni Antonio (1944)
v. Desiderio da Settignano, 11
T. 4698818/Cap. 20149
- n. 185 Fraocchia Dino (1950)
v. C. del Fante, 7
T. 831510/Cap. 20122
- n. 186 Pozzoli Angelo
v. S. Vito, 24
T. 860832/Cap. 20123
- n. 187 Tura Claudio (1943)
v. Fra Galgario, 2
T. 4084705/Cap. 20146
- n. 188 Tura Gianni (1940)
v. Zurigo, 2
T. 4151487/Cap. 20147
- n. 189 Alfredo Fiorelli (1937)
v. Plezzo, 68
T. 2829455/Cap. 20132
- n. 191 D'Agostino Carlo (1936)
v. M. Gioia, 133
T. 6885871 (ab.) 730464 (uff.)
Cap. 20125
- n. 192 Franco Giorgio (1949)
v. Superga, 8
T. 272418/Cap. 20127

- n. 193 Clessi Antonio M.A.
Titolare Ditta Clessi
Viale Vittorio Veneto, 2
T. 276880/Cap. 20124
ab. Via A. Tadino, 4
T. 269220/Cap. 20124

Castellanza (Varese)

- n. 194 Alberto Alberti (1955)
Viale Italia, 9
T. 46305/Cap. 21053

Veneto

Padova

- n. 164 Rag. Giancesini Renato (1945)
v. Savona, 3
Cap. 35100

Friuli Venezia Giulia

Codroipo (Udine)

- n. 165 Toso Pietro (1952)
v. Friuli, 40
Cap. 33033

Udine

- n. 175 Belgrado Carlo M.A.
Titolare di "Hobbytoys"
v. Gemona, 70/A
T. 23801/Cap. 33100

Liguria

Genova Voltri

- n. 178 Mantero Maurizio (1954)
v. Romana, 9
T. 734786/Cap. 16158

Emilia Romagna

Cervia (Ravenna)

- n. 169 Collina Cesare (1960)
v. Bova, 1
T. 73800/Cap. 48015

Ravenna

- n. 172 Poggi Pietro M.A.
Titolare di "Giocar"
P.zza Caduti Libertà s.n.
T. 33000/Cap. 48100

S. Possidonio (Modena)

- n. 174 Marchini Giorgio (1938)
v. Marcantonio, 8
Cap. 41039

CENTRO

Toscana

Lammari (Lucca)

- n. 180 Luigi Menicucci (1955)
v. Corte Querriose, 67
Cap. 55013

Livorno

- n. 167 Davi Fabrizio (1958)
c/o IPMS - Livorno
v. S. Giulio, 2

Piombino (Livorno)

- n. 171 Volpi Gianni (1955)
V.le Unità d'Italia, 35
T. 35110/Cap. 57025

Marche

Cagli (Pesaro)

- n. 170 Moroni Mario (1952)
v. Felici, 3
Cap. 61043

Lazio

Roma

- n. 166 De Angelis Carlo (1948)
v. Canino, 5
T. 321131/Cap. 00191
- n. 176 Cutrupia Claudio (1956)
V.le Appio Claudio, 248
T. 745531/Cap. 00178
- n. 177 Campo Enrico (1951)
v. Metauro, 19
T. 8453359/Cap. 00198
- n. 179 Rag. Sannipoli Sergio (1947)
L.go Orazi e Curiazi, 22
T. 7880316/Cap. 00181

VARIAZIONI

Palermo: Nuova Sede Centro IPMS
Direttore Dr. Antonio Domino
v. Marhesse di Villabianca, 25
T. 291456/Cap. 90143

Roma: n. 34 cambio indirizzo
da v. di Villa Severini, 58
a v. dei Giornalisti, 40
T. 349678/Cap. 00135

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

KITS

Modelli delle più note case italiane e straniere quali: Italaerei, Artiplast, Protar, Airfix, Frog, Revell, Monogram, Lindberg, Aurora, Pyro, Heller, Tamtlya, Hasegawa, Bandai, Fujimi, Otaki, Aoshima, MPC, etc. Si segnalano tra l'altro le seguenti novità:

<i>Italaerei</i> 1/72	
IT106	Caproni Ca.313/314 L. 2000
<i>Airfix</i> 1/24	
AX1201	S. Spitfire Mk I L. 5000
<i>Frog</i> 1/72	
FG198	West. Wyvern L. 650
GF239	D.H. Hornet F. Mk 3 L. 650
FG228	Fairey Gannet L. 650
FG236	Focke Wulf Ta 152 L. 400
FG134	Tirpitz (1/450) L. 5800
FG142	H.M.S. Tiger L. 1800
FG143	H.M.S. Trafalgar L. 1600
<i>Revell</i> 1/32	
RE280	P-38J Lightning L. 5200
<i>Hasegawa</i> 1/72	
HA052	Heinkel He 51B (idro) L. 1000
1/32	
HA061	Boeing P-12E L. 3500
<i>Protar</i> 1/9	
PT115	Yamaha G.P. 250 (4 cil.) L. 4500
<i>Tamiya</i> 1/48	
TA4804	Carro M-60 (motoriz.) L. 1500
TA4801	Carro T-34/76 (motoriz.) L. 1500
TA4803	Carro svedese tipo "S" (motoriz.) L. 1500
TA4802	Carro SU-85 (motoriz.) L. 1500
varie scale	
TA1016	Boeing B-52 (1/100) L. 7000
TA3503m	Schwimmwagen Kfz 1/20K2s (1/35) L. 1200
TA1206	Lola T-70 Mk III (1/12) L. 13500
TA0601	Honda CB-750,4 cil. (1/6) L. 15000
<i>Pyro</i> 1/48	
PY608	Hawker Fury (ex Impact) L. 1100
PY610	Fairey Flycatcher (ex Impact) L. 1100

PY157	Harley Davidson Electra Glide L. 1300
PY158	Harley Davidson Sho-Go Cycle L. 1300

<i>MPC</i> 1/25	
MP801	Rislone Special (con trattore) L. 1950
MP802	Olsonite Eagle L. 2200

<i>Bandai</i> 1/30	
BA4252	Panzerkampfwagen IV G (motoriz.) L. 4000
BA4254	PzKw Henschrecke (motoriz.) L. 4000
BA4253	Jagdpanzer IV/70 (motoriz.) L. 4000

varie scale	
BA5241	Willys Jeep (motoriz.) (1/24) L. 2500
BA6420	Jeep con cannone M-20 (motoriz.) (1/32) L. 2500
BA1202	Alfa Romeo G.S. Zagato (motoriz.) L. 12000 (1/12)

ACCESSORI

FG020	Complesso di due motorini per eliche . . . L. 1200 da usarsi per i modelli "spin a prop"
-------	--

DECALS

Rappresentanza esclusiva per l'Italia delle decals Modeldecals della Modeltoys e De-Frey. Completo assortimento dei fogli Italaerei, Almark, Letraset (o Dri-Dec), Artiplast, ABT, Lines Bros Italiana (ESCI). Sono disponibili le seguenti novità: fogli *Lines Bros Italiana* dal n. 33 al n. 38 a L. 500; fogli *Modelcals n. 8 e 9* a L. 750.

PUBBLICAZIONI

Almark - The F-4 Phantom II, American Armoured Cars 1940-45, Sherman Tanks 1941-45, Scottish Regiments 1660-1914 a L. 1250; German Combat Uniforms 1939-45, German Artillery 1914-18, Japanese Army Uniforms and Equipment 1939-45, American Civil War Infantry a L. 1750; French Napoleonic Artillery e Soviet Combat Tanks 1939-45 a L. 2000; Afrika Korps e Panzerjäger a L. 1000; Wehrmacht Divisional Signs a L. 2500.

Ducimus - Camouflage & Markings: n. 1 RAF S. Spitfire, n. 2 RAF N.A. Mustang, n. 3 RAF H. Hurricane, n. 4 Tempest/Typhoon, n. 5 Gladiator/Gauntlet/Fury/Demon, n. 6 D.H. Mosquito, n. 7 B. Blenheim, n. 8 B.P. Defiant, n. 9 Beaufighter e n. 10 D. Boston/Havoc a L. 600 a fascicolo.

Ducimus Classics: P-47 Republic Thunderbolt, Supermarine Spitfire e German Heavy Tanks a L. 2500 ciascuno.

LA MODERNA ORGANIZZAZIONE DI VENDITA PER CORRISPONDENZA DI ARTICOLI PER PLASTIMODELLISTI

INTERPELLATECI!