



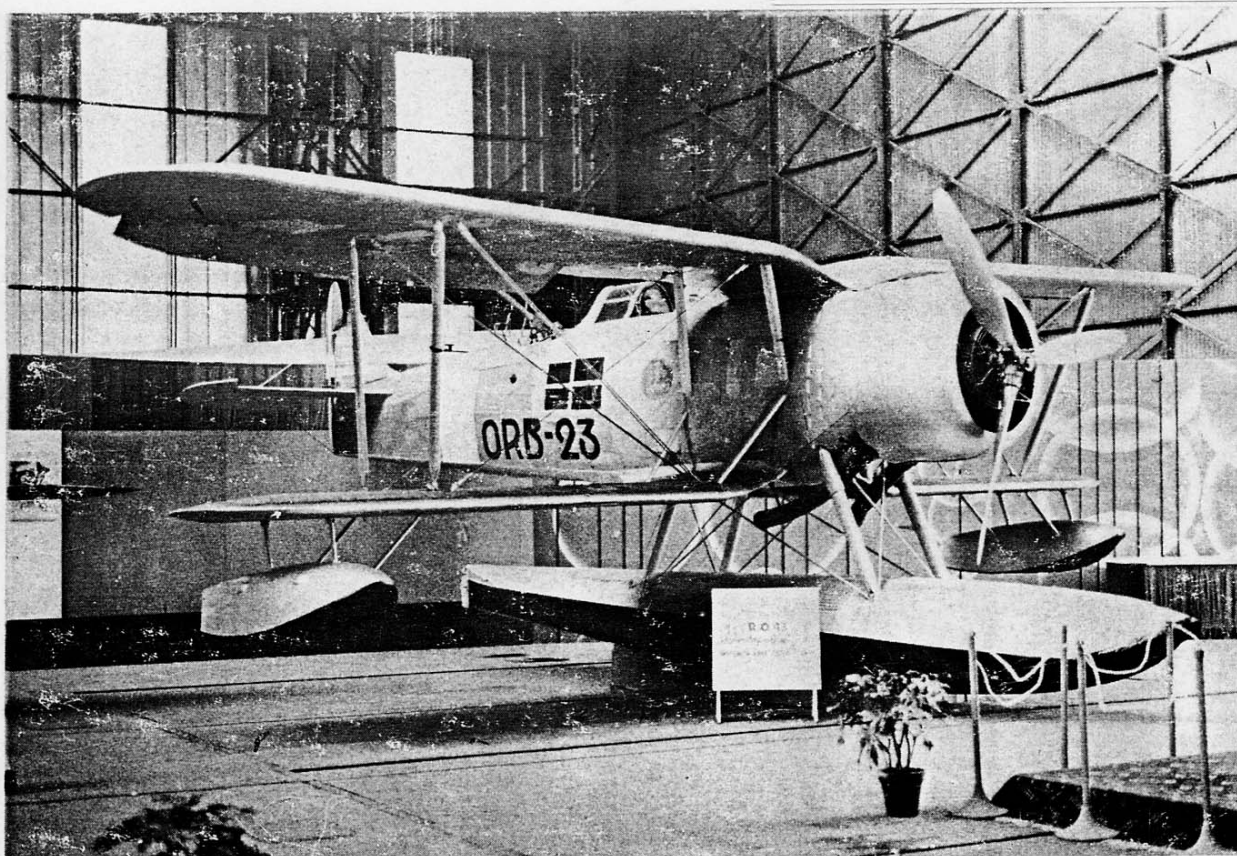
il notiziario IPMS

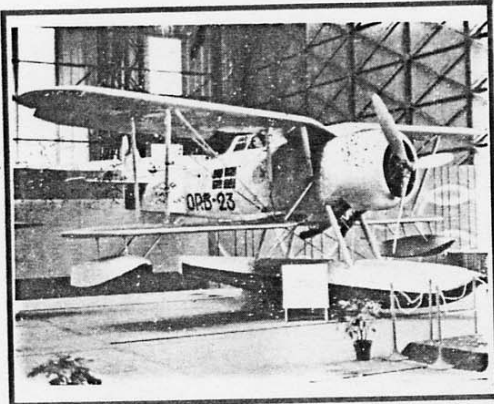
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

Vol. 3, No. 3 – Settembre 1971

ARCHIVIO PECCHI N.

ARCHIVIO L.P.M.E.





Il Ro.43 presentato il 4 novembre nell'ambito della Mostra Storica allestita presso il Centro di Restauro di Vigna di Valle dall'Ufficio Propaganda e Documentazione dell'Aeronautica

INDICE

	Pagina
Attività e notizie dell'IPMS-Italy	1
Tinteggiatura e contrassegni degli aerei della U.S. Navy 1941/1947	6
Un riferimento comune per i colori Lo standard FS595	14
Decals per aerei italiani (aggiornamento)	15
Commenti al foglio di istruzioni del Reggiane 2002 "Italaerei"	17
Modakit	18
Macchi C.200 dell'Artiplast - Recensione e superdettagli	20
Novità reperibili in Italia:	
Kits	24
Decals	26
Pubblicazioni	28
Notizie in breve	31
Uno schema natalizio	32
I nostri annunci	35
Elenco nuovi soci	36
Summary	37

Poichè, nonostante tutte le buone intenzioni, il numero di dicembre finirà inevitabilmente con l'essere disponibile nel 1972, si coglie l'occasione per esprimere a tutti i soci da parte dello scrivente e della Direzione gli auguri più sinceri per le prossime festività. Tali auguri sono estesi a tutti gli appassionati, a coloro che in vario modo ci supportano e ci incoraggiano ed infine a coloro che benignamente ed in genere con estrema cortesia facilitano le nostre ricerche di documentazione e di dati. In questo numero tra i diversi articoli che ci auguriamo interessanti ce n'è uno poderoso ed esauriente che il Dott. Serra ha elaborato con la cura e la preparazione che gli è consueta. Ci riferiamo alla trattazione della mimetizzazione e dei contrassegni dei velivoli della Marina Americana. Data la complessità dell'argomento saranno necessarie due o forse tre puntate per completare il panorama. Prevediamo già l'ovvia critica: perchè non scrivere qualcosa sullo stesso argomento, ma riferito ai velivoli italiani? La risposta è purtroppo molto semplice: non ne sappiamo gran che. C'è la possibilità di ricavare degli schemi isolati abbastanza validi basandosi su fotografie e altra documentazione; ci sono in commercio dei colori dichiarati "autentici"; qualcuno ha provato, anche su pubblicazioni IPMS, ad esaminare il problema nelle sue linee più generali. Mancano però dei documenti ufficiali, validi per impostare una trattazione organica e completa. Qualcuno si chiederà se sono mai esistiti e se mai si ritroveranno. Noi riteniamo e speriamo di sì, anche se non nascondiamo che molte volte, in armonia con il carattere che ci è tipico e le difficoltà incontrate sui vari fronti, le eccezioni in fatto di mimetizzazione e contrassegni finivano con il costituire la regola.

Comunque informazioni incomplete e smozzicate cominciano a saltare fuori e si spera che prima o poi da queste tessere di mosaico si riesca a tirar fuori se non l'immagine completa, almeno una idea chiara dell'intera scena. Ecco perchè per il momento preferiamo scrivere su argomenti più sicuri; l'articolo sulla Marina Americana è il condensato di informazioni estratte da documentazione ufficiale e nulla è lasciato alla interpretazione soggettiva o peggio alla fantasia.

A.M. BELLEI

ATTIVITA' E NOTIZIE DELL'IPMS-ITALY

Concorso Nazionale 1971 — Sulla scia del successo riscontrato dalla precedente edizione, la formula viene lasciata inalterata. L'unico cambiamento consiste nel fatto che in quest'occasione saranno i soci milanesi ad organizzare e condurre le operazioni di valutazione. In questo modo si conseguirà il duplice scopo di alleggerire il carico di lavoro della Direzione Nazionale ed al tempo stesso cambiare i giudici per un criterio di massima imparzialità e per dare anche a noi a Roma la possibilità di partecipare! La scelta è caduta su Milano dato che tale Centro è quello con il maggior numero di iscritti.

Le foto e le schede compilate vanno quindi inviate al seguente indirizzo:

Geom. Giorgio Peressini, Via G. Aselli, 18 — 20133 MILANO

La data ultima per l'invio degli elaborati è stata fissata al 29 febbraio 1972, come del resto specificato nell'acclusa scheda.

Ricordiamo che non è necessario che le foto siano a colori. Buon lavoro e buona fortuna!

Quote sociali 1972 — Duole doverci contraddire a così breve tempo dall'ottimismo dimostrato nella nota "Il nostro bilancio" del precedente numero, ma purtroppo da un attento esame della situazione finanziaria scaturisce la necessità di dover rivedere le quote annue di iscrizione, per altro rimaste invariate sin dalla nascita dell'IPMS-Italy nel 1967.

Più di tante chiacchiere, vale la pena di lasciare la parola alla dura realtà delle cifre che è la seguente: le spese vive all'anno per ogni socio sono rappresentate da L. 2000 per IPMS-Magazine, L. 950 per il Notiziario e L. 800 per la spedizione di queste due riviste. Al totale di L. 3.750 bisogna aggiungere le spese di cancelleria, corrispondenza, premi, pubblicità e rappresentanza e si arriva a circa L. 4.200

Quindi ad un Junior si "regalano" L. 2000 e ad uno Student L.1200. Il principio adottato sin dalla costituzione della nostra associazione è sempre stato quello di far sì che i soci Senior contribuiscano a tener basse le quote per coloro che hanno, presumibilmente, minor disponibilità, ma l'attuale squilibrio e la ripartizione tra le categorie che è grosso modo 57% Senior, 23% Student, 20% Junior non permettono di far quadrare il bilancio. Manca oltretutto un minimo di respiro per poter assorbire eventuali, purtroppo previsti, aumenti delle tariffe postali e per poter attuare iniziative quali quella del bollettino mensile.

La situazione è divenuta critica soprattutto per i ripetuti aumenti che ha subito il Magazine il quale è aumentato del 15% nei primi mesi del '71; inizialmente si pensava di riuscire ad assorbire tale maggiore costo. Pochi giorni fa ci è stato comunicato che a marzo '72 il Magazine subirà un ulteriore aumento del 25%. Date le circostanze anche un aumento sensibile degli iscritti non sanerebbe la situazione.

E' stato quindi deciso che per il 1972 le quote saranno le seguenti: L. 3.500 per gli Junior, L. 4.000 per gli Student e L. 5.000 per i Senior. Rimane quindi il principio della "solidarietà" per i più giovani, anche se abbiamo ritenuto opportuno mitigarlo quantitativamente.

Un aumento in quanto tale è sempre una seccatura ed è di poca consolazione considerare che tutto in questi tempi sale di prezzo. Vogliamo comunque sperare che la maggior parte dei soci, rendendosi conto della situazione, approvino tali misure e confermino la loro adesione all'associazione.

Bollettino mensile — Dopo le dolenti note, una notizia che riteniamo sarà accolta con piacere. Da diverso tempo e da molti era stata manifestata l'idea di un qualche cosa, anche un semplice foglio, che serva ad informare gli iscritti su fatti pertinenti la sezione italiana con una cadenza più frequente di quanto permesso da Il Notiziario.

Per il fattivo contributo dei soci milanesi e soprattutto del Dott. D'Agostino e del Geom. Peressini, Direttore di tale Centro, che hanno offerto la loro collaborazione contiamo di varare tale iniziativa per il 1972. Diverse cose devono ancora essere messe a punto e definite, tra le quali la testata del foglio, ma speriamo di risolverle per tempo.

In tal modo tutte le notizie strettamente legate alla vita della nostra associazione e quelle che devono essere comunicate con tempestività passeranno da Il Notiziario a tale foglio con il vantaggio di

alleggerire il primo e lasciare maggior posto ad articoli con foto e disegni.

Il nostro censimento — Probabilmente tale termine non è il più appropriato per quello che ci proponiamo di fare perchè si tratta in realtà di un sondaggio di opinione. L'idea è nata dall'iniziativa di un nostro socio residente a Genova, il Sig. Mantero; tempo fa egli ci scrisse una bella lettera in cui tra l'altro muoveva delle critiche all'attuale impostazione de Il Notiziario e dava alcuni suggerimenti tra cui quello appunto di effettuare un sondaggio. Avendo considerato il problema ci siamo anche noi convinti dell'opportunità di svolgere tale passo. Negli ultimi tempi sono stati fatti considerevoli sforzi per migliorare la presentazione e la stampa de Il Notiziario; ma il suo contenuto non ha seguito una impostazione programmata perchè mano mano sono stati pubblicati quelli ritenuti più opportuni tra gli articoli disponibili.

Questa è forse una carenza che rileva soprattutto chi recentemente è entrato a far parte della nostra associazione e quindi non ha presente che due anni fa siamo partiti quasi da zero. Parafrasando il De Santis si potrebbe dire che "fatto Il Notiziario bisogna farne il contenuto", cioè determinare quali sono gli articoli che nel loro insieme permettono di giungere ad una pubblicazione gradita ed apprezzata da tutti i soci. Le risposte al questionario ed eventuali ulteriori commenti dovrebbero permettere di fare questa analisi. Il passo successivo, che consiste nel tradurre in realtà i desideri della maggioranza, non è automatico perchè è legato alla effettiva disponibilità degli attuali e futuri collaboratori (tutti volontari) a trattare gli argomenti e le materie che dovessero risultare dall'indagine. Quello che muoviamo adesso è comunque un primo passo; vedremo poi che cosa si può fare.

Dovendo mettere in moto il meccanismo dell'invio, riempimento e rispedizione a noi delle schede abbiamo ritenuto opportuno allargare il campo delle indagini e quindi rivolgere delle domande per conoscere quali preferenze o desideri abbiano gli iscritti in merito a modelli e decals attualmente non in commercio o non previsti a breve scadenza. Questo ci servirà per raccogliere dei dati che provvederemo a trasmettere alle ditte interessate senza, ovviamente, promettere nessun risultato a breve scadenza. Questo è tutto da parte nostra. Ai soci chiediamo mezz'ora di tempo, una busta ed un francobollo da 50 lire. Grazie.

Centro IPMS di Livorno — Il Sig. Lucchesini, Direttore del Centro di Livorno, ci comunica una dolorosa ed infausta notizia. Il socio Paolo Tremolanti è deceduto a causa di un incidente automobilistico mentre percorreva in bicicletta il lungomare di Livorno. Esprimiamo alla famiglia dello scomparso da parte nostra e dell'Associazione tutta i sensi del più profondo rammarico per il tragico avvenimento ed il cordoglio per la immatura perdita.

Lo stesso Lucchesini è stato vittima di un grave incidente automobilistico che ha comportato una lunga degenza. Per tale motivo l'organizzazione della mostra di modellismo a carattere inter-regionale da tenere a Livorno ha subito dei ritardi. Essa è ora prevista per il periodo dal 5 al 9 gennaio 1972 e non appena possibile saranno inviati a tutti i moduli di partecipazione.

Copie arretrate delle nostre pubblicazioni — Sono disponibili i seguenti numeri de Il Notiziario: Vol.2-No.2, 3 e 4 più tutti quelli già stampati del Vol. 3. Il prezzo per fascicolo, comprese le spese di spedizione, è di L. 350. Sono inoltre disponibili tre serie complete del Magazine relative al 1970 al prezzo, per i 12 numeri, di L. 2.500. Le richieste vanno indirizzate alla Direzione accompagnate dall'importo in francobolli, se si tratta di piccola cifra, o da un versamento sul conto corrente 1/18256.

IPMS-Danimarca — Recentemente si è avuta l'occasione di stabilire un contatto diretto, personale con Mr. J. Stoppel, Direttore della sezione danese; contatto che ha permesso, meglio di quanto sia possibile per corrispondenza, di essere aggiornati sulla situazione.

In passato le attività IPMS in quell'area facevano capo ad un'unica sezione scandinava che aveva una sua particolare ripartizione territoriale. Attualmente invece vi sono sezioni indipendenti per i quattro

paesi e cioè: Danimarca, Norvegia, Finlandia e Svezia.

Quella danese ha il suo fulcro nell'area di Copenaghen, essendo la maggior parte degli iscritti colà residenti. Dall'inizio di questo anno essa ha una sua pubblicazione trimestrale denominata Hale Hjulet che in italiano si traduce "ruotino di coda". Ogni numero si compone di 16 pagine con molte foto, di cui particolarmente interessanti quelle relative al periodo dell'occupazione tedesca, conversioni e schemi. Ovviamente la pubblicazione è scritta in danese, ma è corredata da un sommario in inglese. Riteniamo che il fattore lingua limiterà radicalmente il suo interesse per noi, ma potremo sempre riportare nella nostra pubblicazione qualche articolo ritenuto interessante.

Mr. Stoppel è una persona molto intraprendente ed attiva, oltre ad essere un modellista di prima classe. Già da anni produce delle ottime decals che portano appunto il suo nome; si spera che in un prossimo futuro i fogli più interessanti siano resi disponibili in Italia. Recentemente, dopo aver lasciato il servizio presso l'aeronautica danese, ha aperto un negozio di modellismo che è molto ben fornito, soprattutto per quanto riguarda modelli normalmente non di facile reperimento e decals delle quali si può dire che praticamente ha un assortimento di tutto quanto è in commercio nel mondo. Il suo recapito è Stoppel Hobby Shop, Gl. Kongevej 154, 1850 Kobenhavn V. Sugeriamo a chi dovesse recarsi in tale città di non perdere l'occasione di visitarlo, qualificandosi per socio IPMS.

IPMS-Svizzera — Per iniziativa del Sig. Savini, un socio finora iscritto alla nostra sezione, ma residente a Zurigo, si è recentemente costituita la branca svizzera dell'IPMS, fatto questo che testimonia il sempre maggior diffondersi della nostra Associazione nel mondo. Attualmente il Sig. Savini ricopre la carica di direttore e ci risulta che è in programma una pubblicazione che sarà redatta nelle lingue tedesca ed inglese. C'è da ritenere che con l'espandersi dell'IPMS in Svizzera la nostra stessa pubblicazione ne guadagnerà in diffusione per la comunaltà di lingua che esiste con parte di quel paese.

Formuliamo i più sinceri auguri di successo per la nuova iniziativa.

Malta Aircraft Enthusiast (MAE) — Si tratta di una associazione costituitasi recentemente a Malta e nella quale è coinvolto un altro nostro socio residente all'estero, il Sig. R.J. Caruana che è uno dei collaboratori più attivi della nostra pubblicazione.

Come è implicito nella denominazione, la nuova associazione si rivolge a tutti gli appassionati di cose aeronautiche indipendentemente dall'aspetto modellistico. Già dopo pochi mesi di esistenza essa raccoglie più di cento iscritti, numero certamente ragguardevole considerando la popolazione di Malta e delle isole vicine.

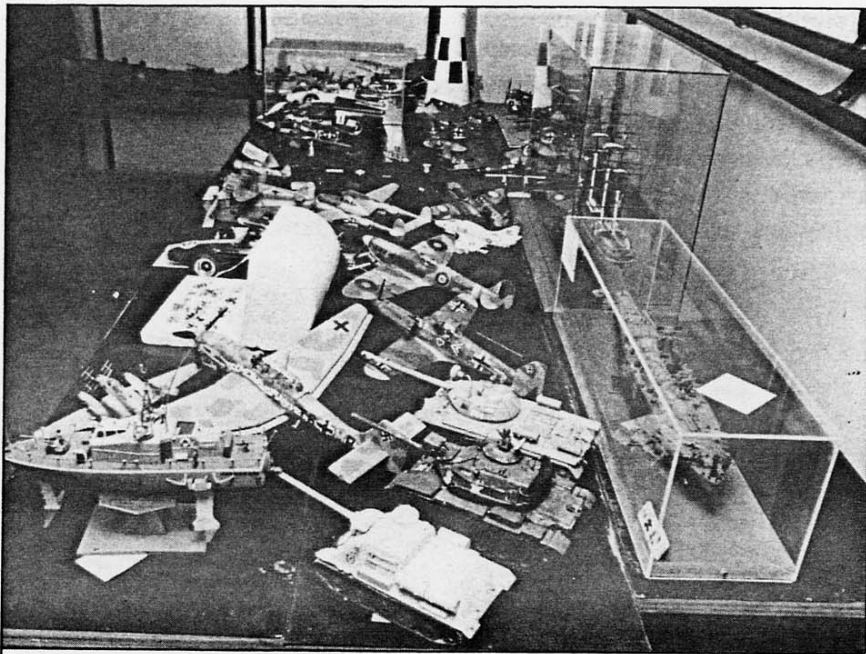
Questo fatto può essere spiegato dalla circostanza che a Malta è sempre stata diffusa e proficua l'attività dello "spotting" per via dell'intenso traffico aereo militare, residente e di passaggio. Uno degli obiettivi principali del MAE vuole essere la raccolta e lo scambio di foto.

L'associazione distribuisce agli iscritti una sua pubblicazione in lingua inglese dal titolo "Take Off" di cui è uscito il primo numero; essa contiene articoli di interesse aeronautico di varia natura, compresi alcuni di modellismo.

Riteniamo che ci sarà modo di stabilire degli ottimi rapporti di collaborazione, soprattutto per il collegamento costituito dall'amico Caruana.

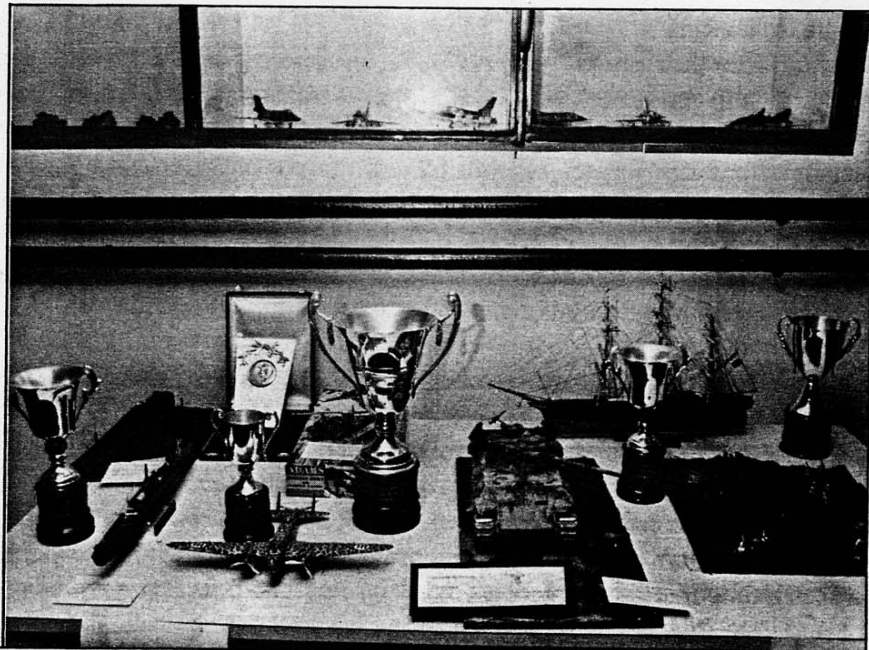
La prima iscritta — Il gentil sesso ha fatto il suo ingresso nella nostra associazione nella persona della Sig.na Maria Luisa Borella, titolare del negozio "Modellismo-Cartoleria Venezia" di Padova. Si tratta quindi di una "associata"; questo potrebbe far pensare che il suo interesse sia soprattutto legato all'attività commerciale svolta, ma dalla scheda di adesione si ricava che ha costruito un certo numero di modelli e quindi può essere considerata una socia "con tutte le carte in regola". Alla nuova iscritta, che speriamo non rimanga sola a rappresentare il gentil sesso, rivolgiamo un sincero benvenuto e tutta la nostra simpatia.

A.M. BELLEI



Una panoramica dei modelli partecipanti alla Mostra di Padova organizzata dal "Cavallino Rampante" con la collaborazione dell'IPMS.

Mostra di Padova.
Il tavolo dei premiati.



MOSTRA DI MODELLISMO – Padova 10 Ottobre 1971 – Il giorno 10 Ottobre ha avuto luogo a Padova la mostra di modellismo organizzata dal socio Biffi Claudio titolare del negozio "CAVALLINO RAMPANTE". La giuria era composta dai Sigg. Giorgio Pini, Direttore IPMS Nord Italia ed Ettore Dalla Torre, esperto di modellismo e autore di vari articoli di conversione pubblicati sul Notiziario e sul Magazine inglese. L'esposizione e relativa premiazione sono state effettuate nei locali del negozio stesso in Via S.M. e Solferino, 9. Numerosi i modelli e i partecipanti, tra i quali vari soci. Dopo accurati e prolungati controlli venivano dichiarati vincitori:

Per la Categoria ESPERTI:

- 1 GUARNIERI Alessio (CARRO PANTHER)
- 2 SALIONI (VELIERO CUTTY SARK)
- 3 D'AGNOLO Mauro (PLASTICO CON SOLDATI NAPOLEONICI)

Per la Categoria DILETTANTI:

- 1 ORSACCHINI (SOMMERGIBILE I 19)
- 2 ROSSI Fabio (FIAT B.R.20)
- 3 RIGONI Roberto (FIESELER STORCH)

Targa IPMS al miglior modello presentato dai soci:

VICARIO Carlo (PLASTICO CON KUBELWAGEN)

Non essendo disponibili altri premi e visti i modelli meritevoli che ancora restavano si decideva di assegnare delle menzioni speciali ai seguenti partecipanti:

MORSOLETTO (PROGETTO MISTEL)
FADINI (LOTUS)
DAL CIN (FW 190 D9)

E' stato piacevole notare che anche il gentil sesso era rappresentato. Molto ammirato uno Spitfire I della Sig.na Rossato Lisa di 16 anni.

Ci auguriamo che anche il prossimo anno possa aver luogo una così simpatica manifestazione ed esterniamo alla famiglia Biffi i nostri ringraziamenti per la cordiale e cortese ospitalità.

G. PINI

Centro IPMS di Roma – Organizzata dall'U.N.G.A. ha avuto luogo il giorno 23 ottobre scorso una visita d'istruzione alla portaerei U.S.S. "INDIPENDENCE" CVA-62 alla fonda nel golfo di Napoli. A questa visita, nell'ambito del programma di collaborazione IPMS/UNGA e per cortese concessione del Presidente Dr. Angelo Mele, hanno potuto partecipare anche dei Soci del Centro IPMS romano.

Oltre al Dr. Mele, ringraziamo il Comandante, gli Ufficiali e gli Equipaggi per la cordiale accoglienza che, oltre alla più ampia ed esauriente dimostrazione sulla struttura, organizzazione ed impiego di queste grande unità (illustrate anche con proiezioni), ha permesso anche la realizzazione di una precisa documentazione su i mezzi aeronavali imbarcati, di indubbia utilità generale.

In occasione della Giornata delle Forze Armate e del Combattente (4 novembre) alcuni soci del Centro Romano hanno curato un servizio di documentazione sia alla "Mostra Storica" presso il Centro di Restauro di Vigna di Valle che alla "Mostra delle Armi e dei Servizi Logistici dell'Esercito" in Roma. La esibizione storica del Centro di Restauro (alla quale intendiamo dedicare uno speciale servizio) comprendeva al coperto i seguenti apparecchi: Ro.43 idrocatapultabile da Ric.Mar.; Macchi MC29 idro da alta velocità; velivolo Wright; SPAD di Baracca; SPAD in ricostruzione; velivolo Bleriot 1911;

Elicottero d'Ascanio "Ricostruzione storica"; Ansaldo A.C.1 Caccia; Cant.Z.506 Idro. All'aperto invece figuravano i Fiat G.46, G.59, G.80 e G.82 Rep. Sper. Volo; i Macchi 200 e 416; il Piaggio P.136L idro; gli F-84F "Assalto" ed RF-84F 93a A.B.), nonché il Fiat F-86K Int.O.T. della 51a A.B..

Perfettamente ricostruito anche un SAAB J-29 con le insegne della Reale Aeronautica Svedese.

Com'è immaginabile il pezzo di maggior attrazione ed interesse, almeno per noi, era costituito dal Ro.43. Non se ne conosceva l'esistenza a meno di voci che i soliti ben informati dicevano di aver raccolto in giro. Sembra addirittura che finora il velivolo fosse stato materialmente murato all'interno di un edificio dell'aeroporto di Centocelle, proprio per salvarlo dalla distruzione e dallo scempio dei cacciatori di ricordi. Dobbiamo quindi essere grati a chi adottò tale risoluzione se ora il velivolo si presenta in ottime condizioni, a meno degli inevitabili acciacchi dovuti agli anni.

L'avergli dedicato la copertina vuol essere anche un modesta forma, da parte nostra, di riconoscimento ed apprezzamento del notevole lavoro nel campo del recupero e la conservazione dei velivoli storici che l'Ufficio Propaganda e Documentazione dello Stato Maggiore Aeronautica, dal quale dipende il Centro di Restauro, sta da tempo conducendo.

Alla mostra dell'Esercito, distribuita in due caserme, il tema del nostro servizio si è dovuto limitare ad alcune esibizioni storiche delle varie armi e specialità (come i carristi) o servizi (come quello automobilistico) ed all'aviazione leggera. Presenti, oltre agli originali, molte riproduzioni in scala.

Non appena ultimato, pubblicheremo un primo elenco delle disponibilità del nostro Archivio Fotografico per i Soci che desiderano ricevere copia dei vari soggetti.

Comunichiamo infine che il socio Arturo Razzini ha recentemente cominciato a prestare il suo validissimo aiuto in qualità di assistente alla Direzione e questo giustifica perchè parte della corrispondenza porti la sua firma.

A.M.B.

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEGLI AEREI DELLA U.S. NAVY 1941-1947 (Parte Prima)

L'interesse di carattere generale che attribuiamo a questo argomento, anche in considerazione delle numerose richieste di informazioni pervenute, ci hanno indotto ad illustrare brevemente le direttive ufficiali emanate in quel periodo ed a riassumerle anche in una tavola cronologica per maggior utilità. Abbiamo inteso, ovviamente, fornire soltanto dei concetti generali a scopo di orientamento, rimandando, per i particolari, alle pubblicazioni specializzate ed ai testi ufficiali.

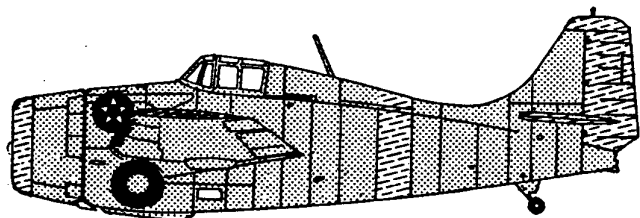
Occorre anzitutto premettere che le direttive per la tinteggiatura in questione non riguardano solo l'argomento in se stesso, ma prescrivono anche le variazioni dell'insegna di nazionalità nonché la dimensione e le posizioni della stessa, adattando tutti questi particolari alle esigenze operative della lunga guerra nel Pacifico.

Sorvolando, come già detto, su i dettagli di reparto, che tratteremo nella seconda parte di questo saggio, ed altri particolari minuti degli aerei U.S.A. imbarcati o basati a terra, diciamo subito che gli schemi di tinteggiatura standard adottati furono essenzialmente quattro e cioè:

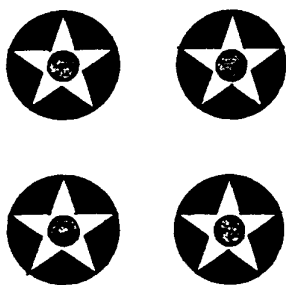
- Schema No. 1** o "di neutralità" (Neutrality Gray finish) opaco
- Schema No. 2** bicolore opaco
- Schema No. 3** tricolore opaco (basic non-specular (1) camouflage scheme)
- Schema No. 4** del "tutto lucido" (glossy overall)

(1) Che citeremo d'ora innanzi abbreviato in n.s.

TAVOLA 1



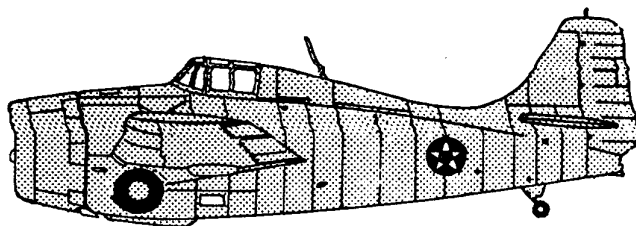
Schema di transizione per i soli velivoli assegnati alla "Neutrality Patrol".
Tinte lucide. I colori delle zone tratteggiate dipendono dalle portaerei e dal reparto del velivolo.



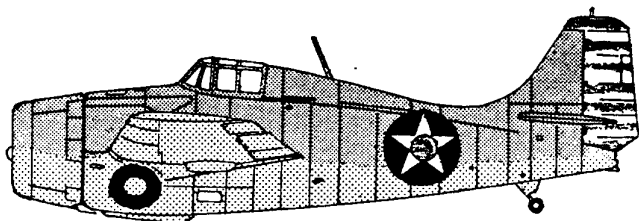
Posizioni alari delle
insegne di nazionalità.



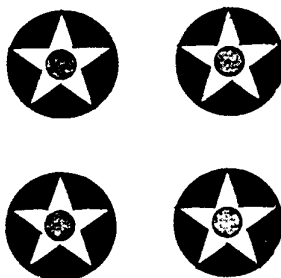
Posizioni alari delle
insegne di nazionalità.



Schema n.1 - "Di neutralità" (Neutrality gray finish).



Schema n.2 - Bicolore opaco.



Posizioni alari delle
insegne di nazionalità.



n.s. Light
Gray



n.s. Blue
Gray



Giallo
cromo



n.s. Insignia
Red



n.s. Insignia
White



n.s. Insignia
Blue

Fig. 111

Vedremo nel corso della nostra esposizione le date stabilite per il cambiamento di schema, ma avvertiamo subito del divario cronologico tra la emanazione delle norme e la loro applicazione pratica facendo presente, inoltre, come dette norme a volte non furono generalizzate specie nel corso dello schema terminale del "tutto lucido" che, in sostanza, finì per essere applicato ai soli caccia imbarcati.

Rifacendoci alle origini e tenendo presente lo sfondo della guerra in Europa e della espansione nipponica nel sud-est asiatico (occupazione della Indocina Francese nel luglio del '40), cominciò a farsi strada negli Stati Uniti il pericolo di essere coinvolti nell'immane conflitto, timore che, nel corso dell'anno successivo, doveva tramutarsi in certezza. Pertanto, sin dal dicembre del 1940 (un anno quindi esatto dall'attacco di Pearl Harbour) il Governo Americano, in seguito appunto alla crescente tensione nel Pacifico, dichiarò uno stato di "limitata emergenza". Come diretta conseguenza di questa condizione fu organizzata una forza aereo-navale che assunse la denominazione di "Neutrality Patrol" (N.P.). Sugli aerei assegnati alla N.P. si operò la fase di transizione dalle tinteggiature lucide e policrome del tempo di pace; fase di transizione nella quale la sola innovazione fu l'applicazione sulla parte anteriore dei velivoli (cappotta motore o scafo) dell'insegna di nazionalità costituita da una grande stella bianca con disco rosso all'interno, inserita in un disco bleu. Era una insegna standard che risaliva al 1917, ma che per la prima volta veniva applicata su quelle parti strutturali dei velivoli navali. Per il resto tutti gli aerei della N.P. conservavano l'aspetto conferito dallo schema standard navale del tempo di pace. Gli aerei operativi, non in forza alla N.P., conservavano anch'essi questo aspetto, ma senza la stella nelle parti anteriori. Per tutti le stelle alari erano dello stesso tipo di quelle descritte ed in quattro posizioni.

Una nuova tinteggiatura, che fu denominata di "guerra" prima ancora che la nazione entrasse nel conflitto per distinguerla da quella pittoresca degli anni "30", consisteva nella prescrizione per tutti gli aerei imbarcati di una colorazione basica uniforme grigio chiaro opaca (n.s. Light Gray) detta "di neutralità": Schema No. 1. Il tono di questo grigio opaco uniforme rappresentativo dello Schema No. 1 non deve essere confuso con il "Neutral Gray No. 43" tinta invariabile della USAAF/USAF.

Molto importante notare la nuova disposizione delle insegne di nazionalità consistenti in due sole posizioni alari (ala superiore solo sul lato sinistro; ala inferiore solo sul lato destro (2)) e nella introduzione della stessa insegna — ma di dimensioni molto più piccole — in una posizione molto arretrata in fusoliera, quasi prossima e leggermente più in basso dei piani orizzontali di coda. Le stelle anteriori furono naturalmente abbandonate.

Per i ricognitori imbarcati (patrol planes) fu invece prescritta una tinteggiatura bitonale costituita dallo stesso grigio per le superfici inferiori e da un bleu grigio opaco (n.s. Blue Gray) per le superfici superiori visibili. La linea di demarcazione tra le due tinte non doveva essere lineare, ma ondulata e sfumata.

Lo schema bitonale fu prescritto — a partire dal febbraio 1941 — anche per tutti gli aerei anfibi non imbarcati e, finalmente, dall'ottobre dello stesso anno per tutti gli aerei navali che si rivestivano quindi dello Schema No. 2. Le disposizioni prescrivevano che le superfici pieghevoli, quando in tale posizione, e quindi visibili, dovevano risultare tinteggiate in bleu grigio (n.s. Blue Gray) ossia come le superfici superiori visibili. La tinteggiatura bitonale per tutti gli aerei USA navali fu quindi quella che si presentò agli occhi degli aviatori giapponesi al momento dell'attacco alla base di Pearl Harbour (7 dicembre 1941).

Lo Schema No. 2 fu mantenuto per quasi tutto il periodo della espansione giapponese nel Pacifico, ossia sino alla fine del 1942 (la battaglia di Midway — 7 giugno '42 — aveva infatti già segnato un arresto di questa espansione). Gli apparecchi di prima linea impiegati dalla U.S.N. in quel periodo furono fondamentalmente quattro e cioè lo F4F-3 "Wildcat" (3), lo SBD "Dauntless", il TBD-1

(2) La posizione delle due semiali, ossia il lato destro (starboard) e quello sinistro (port), e le loro due superfici sono naturalmente quelle determinate dalla posizione del pilota seduto nell'abitacolo.

(3) Il "Wildcat" fu il solo apparecchio sul quale furono applicati tutti e quattro gli schemi di tinteggiatura standard.

“Devastator” ed il TBF “Avenger”. Quest’ultimo fu impiegato per la prima volta, insieme con la versione F4F-4 del “Wildcat” in occasione appunto della Battaglia di Midway.

A partire dal 5 gennaio 1943 ci fu un cambiamento importante nello schema mimetico navale che riguardava anche le tinte sino ad allora usate; furono emanate disposizioni per un nuovo schema definito “Basic non-specular camouflage scheme”: **Schema No.3 (4)**. Questo schema tricolore non riflettente, che traeva i suoi presupposti teorici dalla riflessione del colore dalle superfici curvilinee introduceva — oltre alle nuove tinte — una distinzione tra superfici curvilinee e piane; pieghevoli o fisse queste ultime.



Grumman F6F-3 “Hellcat” pronto per la consegna verso l’inizio del 1943. Lo schema mimetico è quello classico a tre toni come descritto nell’articolo. Probabilmente nella riproduzione non apparirà evidente che la parte fissa della superficie inferiore dell’ala è bianca, mentre quella mobile è “Intermediate Blue” (Foto Grumman tramite Pini).

Esso consisteva nella introduzione sulle superfici curve o verticali — e quindi della fusoliera e della chiglia — di una zona sfumata, di colore intermedio (n.s. Intermediate Blue) tra la tinta delle superfici superiori visibili (sempre in questa parte architettonica del velivolo) — costituita questa volta da una nuova tinta che era il n.s. Sea Blue — e quella delle superfici inferiori, non più in grigio, ma in bianco. Le prescrizioni disponevano come le tre tinte dovessero smorzarsi degradando dal bleu al bianco (n.s. White) lungo le superfici curvilinee. Le superfici orizzontali invece dovevano essere tinteggiate con una

(4) “Questo terzo schema è il più ricco per il modellista, perché il più colorato. Si può dire che ogni aereo costituisce una eccezione tante erano le varianti” (Lambin).

tinta eguale alle superfici curve superiori e cioè con il Sea Blue, ma di tonalità semilucida (semi-gloss Sea Blue) nella loro superficie superiore. Le superfici orizzontali dovevano poi essere tinteggiate in bianco "Insignia White" (5) nelle parti inferiori non mobili mentre quelle pieghevoli, come pure quelle verticali della deriva e del timone, doveva essere tinteggiate con il colore intermedio (n.s. Intermediate Blue). E' bene far presente che per la norma riguardante la parte inferiore delle superfici mobili si riscontrano in pratica diverse eccezioni, sia per lo schema No. 3 che per quello precedente. Prescrizioni particolari riguardavano i bordi alari.

Nel corso del 1943 si verificarono importanti innovazioni nello schieramento di prima linea dell'aviaz. navale U.S.A.; entrarono cioè in azione nuovi e più efficienti apparecchi quali lo F4U "Corsair" basato a terra (il "Corsair" imbarcato cominciò ad adoperare solo nel dicembre del '44), lo F6F "Hellcat" e lo SB2C "Helldiver"; quest'ultimi due in concomitanza della controffensiva americana nel Pacifico che ebbe inizio appunto nel dicembre di quell'anno.

Nel marzo del 1944, con il consolidarsi della superiorità aerea U.S.A., furono emanate direttive per una tinteggiatura bleu-lucida (overall glossy Sea Blue (6) Schema No. 4, che era uniforme per i caccia; si trattava in sostanza della tinta introdotta in precedenza per le superfici sup. curve non più opaca, ma lucida.

Alla data del 25 giugno 1944 la tinteggiatura navale era applicata secondo i seguenti schemi:

- a) aerei imbarcati: bleu lucido uniforme (glossy Sea-Blue overall)
- b) ricognitori; i ricognitori-bombardieri; apparecchi per osservaz. aerea (terrestri, marittimi od anfibi): basic n.s. cam. scheme
- c) antisom: due tipi di tinteggiatura (ASW Cam. Scheme No. 1 & No. 2) sui quali non ci dilungheremo per brevità accennando solo alle tinte prescritte che comprendevano il Dark and Light Gull Gray, il n.s. White ed il glossy Insignia White (il Light Gull Gray ed il Light Gray corrispondono alla stessa numerazione F.S. No. 36440).

Dal dicembre 1944 furono emanate altre direttive per una tinteggiatura distintiva tra i ricognitori ed i ricognitori-bombardieri terrestri e marittimi.

Per gli aerei non combattenti e non mimetizzati fu prescritta dall'ottobre del 1940 all'8 gennaio 1942 una tinteggiatura di una tonalità particolare di grigio-medio indicata come "Aircraft Grey" (7).

Ancora per brevità abbiamo ommesso le direttive per la estensione e la tinta dei bordi alari emanate insieme ai quattro schemi.

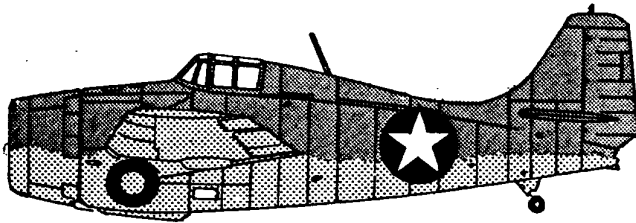
Quanto alla insegna di nazionalità occorre notare che essa non seguì i cambiamenti di tinteggiatura descritti, ossia non mutò cronologicamente con questa. Infatti, essa subì due variazioni nel periodo dello Schema No. 2 e cioè nel maggio '41, quando il disco rosso fu rimosso dall'interno della stella bianca (per evitare qualunque analogia con i colori giapponesi). La semplice stella bianca, inserita nel disco bleu, fu ritenuta da quella data sino a qualche mese dopo il cambiamento di schema mimetico del gennaio '43 (ossia alla introduzione dello Schema No. 3) quando alla stella con disco bleu furono aggiunti due rettangoli bianchi laterali che, per soli due mesi (29 giugno - 14 agosto 1943) furono bordati di rosso e quindi di bleu (Insignia Blue). Questa ultima definitiva modificò quindi sia

(5) Occorre distinguere tra il n.s. White e l'"Insignia White" detto anche "dirty white" essendo tinte simili, ma non identiche, almeno per quanto riguarda la composizione chimica. L'Insignia White No.46 era infatti una tinta "permanente".

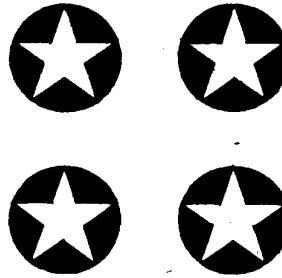
(6) I sinonimi di "patrol bomber" e di "midnight blue" non furono mai adoperati nella terminologia della U.S.N. e tutt'al più, per quest'ultimo, a titolo puramente descrittivo. Vengono, inoltre, usati indifferentemente i termini "midnite" e "midnight".

(7) E' una tinta quindi che non va confusa con il Light Grey opaco dello Schema No.1. Il numero di identificazione di questa tinta è infatti 16473.

TAVOLA 2



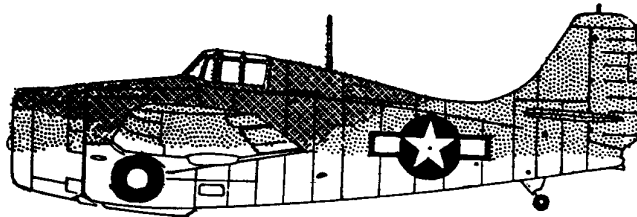
Schema n.2 - Bicolore opaco (dopo il 15 maggio 1942)



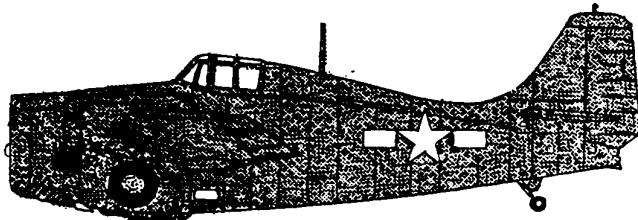
Posizioni alari delle insegne di nazionalità.



Posizioni alari delle insegne di nazionalità



Schema n.3 - Tricolore opaco (basic n.s. camouflage scheme).



Schema n.4 - "Tutto lucido" (Glossy overall).



Posizioni alari delle insegne di nazionalità.



n.s. Light Gray



n.s. Blue Gray



n.s. Sea Blue



n.s. Intermediate Blue



Glossy Sea Blue



n.s. Insignia Blue



n.s. White

il periodo dello (8) Schema No. 3 che quello No. 4 del "tutto lucido" (anche se spesso con quest'ultimo si accompagnò la semplice stella bianca priva di segmenti) per rimanere invariata sino al gennaio 1947 quando nel mezzo dei segmenti bianchi laterali fu inserita una striscia sottile rossa. Per un breve periodo di sette mesi (febbraio-agosto 1942) e quindi nel corso dello Schema No. 2, apparvero sul timone di direzione, delle striscie alternate bianche e rosse per un totale di tredici (7 rosse e 6 bianche). Questa pratica non fu più ripresa dopo essere stata abbandonata.

Concludiamo questa prima parte con alcune note relative agli interni. L'abitacolo, l'alloggiamento delle ruote, il treno d'atterraggio e la parte interna delle ali, che diveniva visibile quando queste erano ripiegate, erano tinteggiate in cromato di zinco verde per interni (Interior Green FS No. 34151). A questo proposito vale forse la pena di spendere due parole sull'argomento.

Per definizione s'intende con cromato di zinco un rivestimento a base di pigmenti organici che serve a prevenire la corrosione; esso può essere usato sia da solo che come preparazione di fondo per altre tinte. Ci sono due tipi di cromato: il tipo 1 corrisponde alla definizione data, mentre il tipo 2 si impiega nei casi di alta percentuale di umidità. Nel suo stato naturale il cromato di zinco è di colore tendente al marrone. In teoria, con l'aggiunta di opportuni pigmenti, gli si può fare assumere il colore desiderato, ma le norme emanate dalle autorità americane stabilivano, e ciò è rimasto valido ai nostri giorni, che il tipo 1 doveva essere preparato in modo da corrispondere al campione No. 34151 della carta dei colori del Federal Standard 595, mentre il tipo 2 doveva corrispondere al No. 33814.

Durante la 2a G.M. la U.S. Navy usava di norma il tipo 1 per le superfici interne sopra menzionate (da cui il nome di Interior Green), mentre il tipo 2 venne impiegato solo occasionalmente, forse in mancanza del primo. Il tipo 2 veniva invece usato come preparazione delle superfici esterne prima della tinteggiatura mimetica.

Le parti interne dei freni aerodinamici erano invece verniciate in rosso lucido (Glossy Insignia Red) corrispondente al FS No. 11136.

In un prossimo articolo esamineremo più in dettaglio queste ed altre vernici e stabiliremo dei riferimenti con i colori attualmente disponibili per il modellista.

A. SERRA

(8) In pratica la bordatura bleu fu applicata, dopo l'emanazione, agli aerei che uscivano dalle fabbriche o dalle officine di revisione.

Publicazioni consultate

- 1) U.S. CAMOUFLAGE WWII. T.O. N.07 -1 -1 from "Scale Reproduction" 1313 West Aleram Arlington, Texas 1964. Testo fondamentale sull'argomento. Riporta le direttive tecniche emanate dalle autorità ufficiali.
- 2) FEDERAL STANDARD No.595 March 1, 1956. - Specifica emanata dal Governo Americano per stabilire i colori delle vernici da applicare agli equipaggiamenti militari tra cui gli aerei.
- 3) U.S. NAVY MARKINGS. WII PACIFIC THEATER by Thomas E. Dall, Caler Illustrated Series. 1967.
- 4) MARKINGS OF THE ACES. Part 2 U.S. Navy, Kookaburra Technical Publications, 1968.
- 5) MODELER'S JOURNAL Vol. 2 No.1 Oct.1967.
- 6) IPMS, JOURNAL. Branche Française, Vol.1 No.8/9, Agosto 1967.
- 7) "KIT" IPMS Belgian Section, No.1 e No.3 1969.
- 8) "Air Combat" Vol.3 No.6/1971, "Early U.S. Naval Markings" by Capt. Wm. Scarborough U.S.N. (ret).
- 9) "Aircraft Camouflage and Markings 1907-1954" by Bruce Robertson Harleyford Pub. Ltd. 1961.
- 10) "The planes the Aces Flew" Vol.1, by Len Morgan and R.P. Sharmans, Famous Aircraft Series, Morgan - Dallas 1964.
- 11) Grumman F6F -3/5 "Hellcat", Aircam Aviation Series No.19, Osprey Pub. Ltd. England 1971.
- 12) Aircraft Profiles No.47, 53, 124, 150, 171, 194 e 195.

**TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI
DEGLI AEREI DELLA U.S. NAVY 1941/1947**

TAVOLA DEI CAMBIAMENTI DI DATA

ABBREVIAZIONI: a. = aerei, fus. = fusoliera, pz. = posizione, d. = destro, s. = sinistro, sup. = superiore, inf. = inferiore

DATA (1)	SCHEMA APPLICATO	INSEGNA DI NAZIONALITA'	
		Morfologia e posizione	Dimensioni
1940 30 dicembre	A. imbarcati n.1, Ricognitori ed anfibi imbarcati n.2	Stella bianca con disco rosso su cerchio bleu in quattro pz., due di fus. e due alari (sup. su lato s. e inf. su lato d.)	Alari 2' e 3' per i ricognitori (2). Fus. posteriori piccole
1941 26 febbraio	A. anfibi non imbarcati n.2	come sopra	come sopra
13 ottobre (3)	Tutti gli a. navali n.2	come sopra	come sopra
1942 5 gennaio	Tutti gli a. navali n.2	Come sopra ma in sei pz. Compagno 13 strisce rosse e bianche alternate sulla parte mobile della deriva	Fus. allargate sino alla massima estensione consentita. Alari inalterate, ma a volte grandi
15 maggio	Tutti gli a. navali n.2	Rimozione del disco rosso; rimane la sola stella su cerchio bleu e nelle sei posizioni (4). Rimozione delle strisce sulla deriva.	Riduzione di dimensioni
1943 5 gennaio	Tutti gli a. navali n.3	Ritorno alle quattro pz.	Nessun mutamento
29 giugno	Tutti gli a. navali n.3	Introduzione delle barre bianche laterali e della bordatura rossa. Le insegne alari sup. sono in un grigio molto chiaro (a volte bordato di rosso) quando applicate sul semigloss Sea Blue (5)	Nessun mutamento
14 agosto	Tutti gli a. navali n.3	La bordatura rossa viene abbandonata e sostituita da una bleu come il cerchio. Spesso vengono eliminati il cerchio e la bordatura nelle pz. alari sup.	
1944 13 marzo	Solo caccia imbarcati n.4 (6)	La stella e le barre divengono bianco lucido. Da questo momento l'insegna, quando è applicata su superfici bleu o nere, tende a ridursi alla semplice stella con barre bianche. Ciò diventerà una direttiva il 10 giugno 1946	
25 giugno	Tutti gli a. imbarcati n.4	come sopra	
1945 2 gennaio	Tutti gli a. combattenti n.4	come sopra	

(1) Abbiamo usato promiscuamente le date dell'emanazione delle direttive e della loro effettiva applicazione del resto graduale ed affidata, a volte, al criterio dei comandanti dei reparti.

(2) Le dimensioni si riferiscono al diametro esterno del cerchio e sono indicate con le misure e le notazioni originali, cioè: ' = piedi e " = pollici.

(3) Nel dicembre di quest'anno furono emanate direttive per gli "Squadron numbers" che da bianchi divennero neri.

(4) Una bordatura gialla delle stelle di fus. e alari sup. fu solo usata in occasione della Operazione Torch (sbarco in N. Africa del Novembre 1942).

(5) Grigio ottenuto miscelando in parti uguali le tinte Light Gray ed Insignia White.

(6) L'effettiva applicazione di questa direttiva fu forse più lenta del solito. Velivoli con il precedente "Basic non specular camouflage scheme" continuarono ad operare per tutto il 1944 e, più raramente, oltre.

UN RIFERIMENTO COMUNE PER I COLORI – LO STANDARD FS 595

Il problema di trovare un riferimento preciso ed al tempo stesso di facile utilizzazione per designare i colori usati per la mimetizzazione dei velivoli e più in generale per i modelli di qualsiasi natura è un argomento che da tempo ha interessato i modellisti più scrupolosi ed in particolare le varie organizzazioni IPMS sparse per il mondo.

Il problema presenta due aspetti diversi, ma intimamente collegati. In primo luogo bisogna ricavare da varie testimonianze attendibili quali fotografie, documentazione ufficiale, esame diretto di esemplari in uso o preservati il tipo o la denominazione dei colori e lo schema con cui sono impiegati; si tratta di un lavoro di ricerca continuo che in alcuni casi (RAF, USAF, US Navy, Luftwaffe, etc.) è già approdato a dei risultati discreti, mentre in altri, tra cui gli aerei italiani, rimane moltissimo da fare. In secondo luogo bisogna ricorrere ad un riferimento che permetta ad altri di ricevere una informazione così soggettiva come quella che descrive un colore. Solo in questo modo si può completare il ciclo e dare la possibilità al modellista di applicare vernici di colore il più possibile aderente all'originale che s'intende riprodurre. E' su questo secondo aspetto che vogliamo spendere due parole. E' ovvio che i metodi scientifici che identificano i colori mediante la lunghezza d'onda che li caratterizza, i coefficienti tricromatici e le riflettanze percentuali, le tabelle Munsen, etc. vanno lasciati ai laboratori. Si tratta di trovare una soluzione semplice ed al tempo stesso poco costosa.

Anni fa, quando le marche di vernici per modelli in plastica erano due o tre, furono elaborate dall'IPMS i "colours mixes" cioè delle formule che danno le percentuali di vernici esistenti in commercio che miscelate formano il colore desiderato. Queste formule apparvero in varie riprese sull'IPMS Magazine e sul Quarterly. Il metodo fu ed è anche adottato da alcune ditte produttrici di vernici per modelli (Pactra, Floquil, Imrie Risley, etc.) e reso disponibile sotto forma di tabelle con o senza gli effettivi campioni dei colori. Il metodo, per quanto utile, presenta fondamentalmente tre limitazioni. In primo luogo non sempre le vernici previste dalle formule risultano disponibili, e comunque, anche se lo sono, rientrano tra quelle normalmente impiegate. In secondo luogo non tiene conto del fatto che lo stesso colore è o può diventare disponibile in un tempo successivo già nella giusta tonalità. Infine, non sempre fornisce una indicazione precisa in merito al potere riflettente (lucido, semilucido, opaco).

Negli ultimi anni il problema è stato in parte risolto dalla disponibilità in commercio di vernici già preparate in modo da riprodurre il colore desiderato quali la serie Camouflage della Humbrol, le Modelcolor, le Pactra, Officials, etc. Diciamo "in parte risolto" perchè non tutti i colori che servono sono prodotti ed in alcuni casi l'autenticità lascia un po' perplessi. Cosa fare infatti quando una certa tinta, per esempio il RLM Grau 002, viene proposta da due ditte con colori che tra loro differiscono? Una soluzione adottata da tempo, particolarmente dalle branche inglese ed americana dell'IPMS, è quella di far riferimento a dei campioni di colori immutabili e facilmente reperibili. Tra i diversi standard che potevano essere adottati (B.A. inglese, ROL tedesco, etc.) la scelta è caduta su quello americano e cioè il Federal Standard (F.S.) 595. Si tratta di un documento preparato dal governo americano ed usato per specificare le vernici degli apparati, prevalentemente militari, che vengono ordinati alle ditte costruttrici. Esso consiste di 10 fogli di cartoncino sui quali sono applicati (non stampati) dei "chips" o campioni di colori. Ogni foglio raggruppa variazioni o sfumature di uno stesso colore base (verde, bianco, etc.) ed è suddiviso in tre parti; sulla prima ci sono le tinte con finitura lucida, sulla seconda quelle semilucide (o lusterless) e sulla terza quelle opache o matte. I campioni sono identificati da un codice di cinque cifre dove la prima (1, 2 o 3) indica il potere riflettente nell'ordine sopra indicato. Questo fatto di per se è uno dei motivi più validi per l'adozione dello Standard FS 595. Complessivamente ci sono 358 chips per lo più relativi a sfumature di colori prevalentemente usati per apparati militari, velivoli compresi. Tutti i chips sono anche disponibili separatamente nel formato 3x5 pollici (76x127 mm.).

Poichè si tratta dello standard ufficiale oggi adottato dalle forze armate americane risulta evidente il primo vantaggio: tutte le tinte attualmente usate (come quelle della mimetizzazione tipo Viet Nam e

navale) sono direttamente rappresentate.

Nel caso invece di mimetizzazione di velivoli di altre nazionalità lo Standard FS 595 può sempre essere proficuamente impiegato come termine di riferimento indiretto. In questo caso ci si avvarrà delle correlazioni che appositamente l'IPMS ha provveduto a stabilire tra le tinte originali e quelle presenti nel documento americano. In futuro riporteremo queste corrispondenze o correlazioni per i casi sinora accertati.

Già in questo stesso numero si è fatto largo riferimento al Federal Standard 595 per indicare i colori nell'articolo dedicato ai velivoli della U.S. Navy durante la guerra del Pacifico.

Un ulteriore motivo per l'adozione dello Standard FS 595 come riferimento base risiede nella relativa disponibilità dello stesso. Esso può infatti essere ordinato richiedendolo al seguente indirizzo:

General Service Administration, Specification Section, Special Program Division, Bldg. 197, STOP 249, Washington, D.C. — 2047 USA.

La richiesta va accompagnata da un assegno bancario in dollari o da un vaglia postale internazionale per la somma di dollari 2,81 ed intestato a General Services Administration; tale importo comprende le spese di spedizione per l'Italia.

Abbiamo pensato che anche questa semplice formalità potrebbe creare delle perplessità o delle difficoltà per qualcuno. In questo caso si potrebbe fare un'unica ordinazione da parte della Direzione concentrando le richieste. Gli interessati sono pregati di farcelo sapere, senza per il momento inviare denaro, contemporaneamente all'invio delle schede del "censimento" compilate.

A.M. BELLEI

DECALS PER AEREI ITALIANI (aggiornamento)

1/72

Lines Bros. Italiana — E.S.C.I. — Foglio No. 49 (Italia) Fiat BR.20 e Cant Z 1005/1007.

Il contenuto della busta riguarda tre apparecchi molto noti; ossia il Fiat BR.20, il Cant. Z.1005/1007 ed il Caproni Ca.313/4, malgrado che quest'ultimo non venga citato nella titolazione numerica del Programma E.S.C.I. (ulteriore perplessità ingenera il foglio decals con il suo riferimento al Cant.Z 1007/6).

Si tratta, evidentemente, di un foglio complementare in quanto che, malgrado la dovizia di distintivi di reparto, che sono oltre una quindicina (e, tra questi, alcuni molto rari come quello al No. 10 della 172ma Sqd. Ricognizione Strategica Terr. (Belgio) dove il Cant. Z.1007bis fu impiegato per la prima volta, ma nel ruolo di ricognitore) e detratti i distintivi relativi alle Sqd. Ricognizione Mar. No. 143/44 e 188 che erano equipaggiate con i Cant. Z.501/6 e quelli delle Sqd. A.O. No. 32 e 33 che erano equipaggiate con i Ca. 311, ed esclusi quelli della Guerra di Spagna, la utilizzazione pratica del foglio, considerando le "diciture di fabbrica" e le matricole militari (tramite le croci bianche intercambiabili) si riduce a No. 2 esemplari di BR.20 B.T. (essendo anche l'unico apparecchio di cui vengono forniti anche i numeri di reparto) e di esemplari di base per il Cant. Z.1007 e per il Ca.313/4 (RPB 1-2).

Dopo aver ricordato che i Gruppi da Ricognizione Marittima, analogamente alla Caccia, all'Assalto ed al Trasporto, comprendevano tre Squadriglie, elenchiamo, per ogni singolo apparecchio, i relativi distintivi di reparto che comprendono:

Per il BR.20 due dist. di Stormo B.T. 37° (No. 9) e 38° (No. 8) e due dist. di Sqd.: 4a. (No. 2) e 5a. (No. 1).

Per il Cant. Z.1007: un dist. Stormo B.T. 37° (No. 9), tre di Gruppo 50° (No. 14) 106° (No. 11) 107° (No. 12) ed uno di Sqd. Ric. Strat. Terr. No. 172 (No. 10).

Per il Ca. 313/4 un dist. di Gruppo 73° A.O. (No. 15) due dist. Sqd. A.O. 32ma (No. 20) e 33ma (No. 17) ed un dist. Sqd. "Combattimento" (Nota No. 1).

Rimarrebbe da chiedersi quali di questi distintivi fossero realmente applicati sulle fusoliere; escluso il Ca.313 che sembra se ne andasse nudo e crudo, rimarrebbero gli altri due.

Per il Cant.Z sicuramente due: quello del 106° Gr. B.T. e quello del 50° Gr. B.T. (come testimonia a pag. 81 Giulio Lazzati nel suo bel volume: "I Soliti Quattro Gatti"). Per il Br.20, nulla di nuovo, essendo i distintivi già apparsi ed ora riprodotti con gli stessi errori (v. Notiziario Vol. 3 No. 1). Da notare comunque che i distintivi di cui al No. 3 e 4 sono da riferirsi alla Guerra di Spagna e precisamente il No. 4 alla 230ma Sqd. del 35° Gr. B.V. (luglio 1938) Aviaz. Legionaria che, a seconda montasse i BR.20 della produzione iniziale, recava anche il dist. No. 3 sulla deriva. (La numerazione era costituita dal No. 23 e da due numeri di identificazione, dal 21 al 26).

A meno non si tratti di errore nelle fonti di informazione sarebbe anche importante chiarire come il dist. No. 1 della 1a Sqd., 11 Gr., 13° St. (Belgio 1940) passasse poi alla 5a Sqd., 43° Gr., 13° St. nell'anno successivo (Libia).

NOTA N° 1 — A proposito delle specialità denominate nel corso della II G.M. "Combattimento" ed "Assalto" va precisato che "Combattimento" era locuzione in uso presso la Luftwaffe corrispondente al nostro assalto ed attribuita ai bimotori (corrispondenti ai nostri bombardieri). Nella R. Aeronautica i due termini vennero usati sia come sinonimi che individualmente. Nel dopoguerra, sia l'"Assalto" che il "Combattimento" scomparvero come specialità distinte rimanendo l'"Assalto" come una funzione dei reparti aerotattici ed il "Combattimento" come termine d'impiego.

Almarks — A 24—Italian A.F. Wing Fasces and code numbers 1938—43. — Il foglio, pur essendo abbastanza utile, non contiene nulla di originale rispetto alla produzione apparsa su questo tema.

Vi sono rappresentate le insegne di nazionalità in due dimensioni (per caccia e bombardieri) e nei due stili (fasci su fondo bianco e su fondo trasparente); nelle dimensioni più piccole sono compresi anche dei fasci grigi su fondo nero di dubbia interpretazione.

Il foglio viene completato da numeri di reparto bianchi, neri e rossi (due serie per ciascun colore) e da distintivi di reparto della C.T.: 6° e 54° Stormo; 157° Gr. Autonomo; Squadr. No. 90, 162 e 410.

Anche se già comparso in un foglio della Micro-Scale, il distintivo di quest'ultimo reparto, che rappresenta la testa ghignante di un diavolo rosso in corsa (distintivo del 6° Stormo C.T.) sormontata però da un casco coloniale merita un particolare cenno biografico.

La 410ma Sqd. aveva appartenuto al 6° St. C.T. con il No. 155 ed allorchè lo stormo fu trasferito nel 1939 in Albania, non seguì le sorti del reparto di appartenenza, ma fu destinato a Dire Daua (impropriamente citata come "Diretava" nella didascalia) in A.O.I.

Di qui l'origine della imposizione del copricapo su quello che era stato l'originario distintivo di stormo e che, così rielaborato, divenne distintivo di squadriglia.

Al comando del Cap.no Corrado Ricci (autore di un diario storico-sentimentale intitolato "La Romantica Squadriglia") dopo aver assunto il No. 410 la squadriglia (insieme alla No. 411 e 413, riunite in un gruppo caccia sempre al comando dello stesso Ricci) partecipò sino alla fine a tutte le operazioni di quel fronte coloniale. (giugno '40—maggio '41).

Degno di nota il fatto che questo gruppo caccia era equipaggiato con CR.42 tranne la 410ma Sqd. che operò sempre con gli ormai vetusti CR.32; un mezzo veramente inadeguato ma che — romanticamente — riuscì a compiere dei veri miracoli combattendo contro francesi, inglesi e sud africani che disponevano di velivoli "che noi non ci sognavamo nemmeno".

Mancando un modello di CR32 in scala 1/72 (quello dell'Artiplast è approssimativamente in scala 1/50) questa interessante particolarità non è purtroppo realizzabile e, a meno che qualcuno non si decida a colmare questa grave lacuna, il distintivo della 410ma Sqd. corre il rischio di rimanere inutilizzato.

A. SERRA

COMMENTI AL FOGLIO D'ISTRUZIONI DEL REGGIANE 2002 "ITALAEREI"

Quel che veramente sorprende è la presentazione piuttosto sciatta del foglio d'istruzioni annesso al recente Re. 2002.

I particolari che si riferiscono alla rifinitura del modello sono importanti quanto la precisione dello stampo; come sono importanti i riferimenti storici e cronologici.

A parte quanto si riferisce al prototipo, (riconoscibile nella sezione superiore del foglio) ed alla indicazione generica di colore "verde scuro" che meglio avrebbe dovuto essere indicato come "verde oliva scuro", si rimane piuttosto sconcertati di fronte ai consigli per tinteggiare l'esemplare di serie della Luftwaffe. E' ben vero che i Re 2002 impiegati dai tedeschi rivestivano anche una tinteggiatura non-standard, ma l'aereo recante la matricola (germanica) No. 5240 (Taliedo 1944), come dimostrato da fotografie chiarissime, (v. Flying Review Int., Vol 22 No. 14; ottobre 1967, pag. 939) riveste la tinteggiatura standard di due toni di verde per le superfici superiori e di azzurro chiaro (e non bianco come indicato nel foglio di istruzioni; un lapsus veramente atroce!).

Questi dettagli vengono ribaditi nella bella monografia di Piero Prato: "I Caccia Caproni-Reggiane 1938/45"; in essa, non solo a pag. 28 ricompare il No. 5240 (chiarissimo!), ma vengono forniti altri particolari più minuti che si riferiscono ad esempio alla banda di fusoliera che era arancione e non sabbia, nonché alla tinteggiatura dello spinner in due parti (superiore verde, inferiore bianco) e non in quattro spicchi bianco neri.

Nel già citato numero della rivista "Flying Review" una bella tavola di disegni a colori, traduce fedelmente tutto quanto si riferisce alle varie tinteggiature del Re 2002; ad esse quindi rimandiamo quanti vogliono riprodurre con esattezza il loro modello.

Rimane il Re 2002 cobelligerante.

Il riequipaggiamento e la riorganizzazione del V Stormo Tuffatori era avvenuta nel 1943; vi erano stati assegnati organicamente due Gruppi: il 101 (Sqd. 208 e 238) ed il 102 (Sqd. 209 e 239). Il 101 aveva in precedenza operato con i CR.42; il 102 con gli Junkers Ju-87.

I due gruppi, riunitisi a Crotone nel luglio del '43, furono duramente impegnati nel corso delle operazioni di sbarco alleato in Sicilia. All'atto dell'armistizio rimanevano solo dodici apparecchi efficienti del V Stormo Tuffatori che, continuando a ritenere tale denominazione, operò dal 18 settembre e sino al 31, contro le installazioni germaniche di Corfù e di Cefalonia.

Il 15 ottobre '43, l'Aviazione Cobelligerante viene riorganizzata nel "Raggruppamento Caccia" del quale fa parte il I Gruppo Tuffatori con dodici velivoli. Questo gruppo, (protetto dai M.C. 202 e 205) opera contro i tedeschi in Jugoslavia dal 16 ottobre al 31 dicembre del '43.

In data 1 gennaio 1944, tutti i Reggiane 2002 vengono concentrati nel 102mo Gruppo (al 101 rimangono i Re 2001 con i M.C. 202) che opera sempre contro gli stessi obiettivi militari dall'8 al 24 gennaio '44.

Alla fine di questo mese, la 239ma Sqd. Tuffatori, con tutti gli aerei efficienti del 102mo Gruppo (V Stormo) si sposta a Palata (Foggia) — per essere più vicino ai suoi obiettivi: tallonamento della ritirata tedesca in Jugoslavia — e continua le sue operazioni sino al 29 marzo.

In questa data tutti i Re 2002 vengono messi definitivamente a terra e sostituiti con i M.C. 202 nei ranghi del 102mo Gruppo del V Stormo, che diviene il V Stormo Caccia. Termina così l'attività cabelligerante dei Re 2002.

Abbiamo voluto fornire questi dettagli operativi per illustrare l'attività incessante della 239ma Sqd. in seno al 102mo Gruppo Tuffatori. Questo diario storico di reparto viene anche illustrato nella già citata monografia di Piero Prato; lo stesso testo commenta il servizio su Flying Review, al punto che devesi ritenere dello stesso Autore. Deduciamo di conseguenza che, anche i disegni, siano stati da questi suggeriti.

Ciò premesso e per tornare al foglio di istruzioni in esame, il Re 2002 che appare nella sezione inferiore di questo, si riferisce evidentemente ad un apparecchio della 239ma Sqd. Tuffatori da localizzarsi a Palata (febbraio 1944). Ora, nella deriva di alcuni di questi apparecchi, come chiaramente illustrato nei disegni di "Flying Review" tornò ad apparire il vecchio distintivo della "Cucaracha" sormontato dalla dicitura obliqua: "Ariete", ma non più inserito nel triangolo bianco, bensì in uno scudo simile a quello del "Galletto" del 2° Gruppo (caratteristico dei Re 2001 su fondo celeste) e sempre su fondo bianco.

Non sappiamo se la "Italaerei" sia stata tratta in inganno da questa apparente similitudine di scudi (confermata da fotografie anche se poco chiare almeno per quanto si riferisce al contenuto di questi) assumendo il "Galletto" per il Re 2002 della 239ma Sqd. Tuffatori (1944). Appare singolare che questa squadriglia del 102ma Gr. Tuffatori potesse recare il distintivo di combattimento del 2° Gruppo Caccia con il quale non aveva alcuna tradizione e che, tra l'altro, si era trovato al Nord all'atto dell'armistizio, mentre la "Cucaracha" era rimasto, come alle origine un distintivo di squadriglia.

In mancanza di una definitiva testimonianza lasciamo volentieri aperto il dibattito su questo argomento.

Nell'attesa non possiamo che dolerci di queste negligenze della "Italaerei" sperando che, in una prossima edizione e nei futuri fogli illustrativi si ponga all'altezza della buona reputazione raggiunta.

A. SERRA

MODAKIT

Prima o poi ogni modellista di aerei sente il desiderio di creare una scenografia in cui ambientare i propri modelli. Ha bisogno così di automezzi, carri antincendio, trattori, hangars, baracche, torre di controllo, ecc. A tal fine viene ora in aiuto ai modellisti in scala 1/72 una ditta recentemente affacciata nel campo del "vacuum forming", produttrice di hangars, baracche, kits di conversione per automezzi ed accessori per aeroporti. Si tratta della Modakit che ha finora prodotto quattro kits ed in particolare un "Blister hangar", un "Nissen Hut", un kit di conversione per lo "Emergency Set" dell'Airfix ed un kit contenente due carri A7V tedeschi della prima guerra mondiale.

Sono inoltre in programma per novembre: una torre di controllo, un set di accessori per aeroporto, un kit di conversione che permette di trasformare l'ambulanza Austin K2 in un autocarro Austin 30 cwt 4x2 G.S. dell'esercito, il "crash tender" in un autocarro Austin K6 da 3 ton ed il trattore del pezzo da 25 lb. in un autocarro Guy "Quad-Ant" ed infine un kit contenente due Pzkw 38(t) ed uno Jagdpanzer "Hetzer". Questi ultimi due kit, come quello degli A7V, non mancheranno di risvegliare l'interesse dei modellisti di mezzi militari in scala 1/76.

Dopo aver osservato ed iniziato a costruire i primi tre kit usciti, il giudizio non può essere che positivo. I singoli pezzi sono stampati con una nitidezza eccellente per essere dei "vacuum formed".

Il kit che richiede maggior lavoro e abilità è il "Blister hangar" che riproduce un tipico hangar inglese a forma semicilindrica in lamiera ondulata. Non bisogna lasciarsi spaventare dalla complessità della costruzione poichè grazie alle due forme, inserite nel kit per facilitare il montaggio delle capriate e dei piloni, si riesce a rendere alla perfezione la particolare struttura a "sandwich" delle arcate che sorreggono la volta semicilindrica. Tra i pezzi vi sono persino tre tipi diversi di piastre per la giuntura delle travi di sostegno.

E' molto importante leggere più volte e con attenzione le istruzioni (in inglese) da seguire passo per passo per ottenere il modello montato nel modo esatto. L'hangar ultimato ha le dimensioni di base di 40x19cm ed un'altezza di circa 10cm; è quindi sufficientemente grande per contenere tre o quattro caccia in 1/72.

Un altro ottimo kit è la baracca "Nissen", costruzione semicilindrica in lamiera ondulata ed estremità in legno o muratura in grande uso durante la 2a G.M. e di cui è ancora possibile osservare qualche esemplare in vecchie installazioni militari.

Il montaggio di questo kit è molto più semplice di quello dell'hangar. Anche in questo caso ogni pezzo è ottimamente riprodotto, compreso il cappuccio del comignolo. A seconda dei pezzi impiegati si possono ottenere più variazioni sul tema baracche con o senza lucernari, con estremità in muratura o in legno. La costruzione completa ha un ingombro di base di 14,5x6,5cm ed un'altezza di 4 cm.

L'ultimo kit esaminato permette di convertire il "crash tender" e l'ambulanza Austin K2, entrambi dell'"Airfix", rispettivamente in un carro antincendio a CO₂ ed in un autocarro Austin 30 cwt 4x2 G.S. impiegati dalla RAF nell'ultimo conflitto.

Sempre nello stesso kit sono presenti tutti i pezzi, anche ruote, antenna e balestre, per costruire una biga di controllo, ossia uno di quei carrozzoni dipinti a scacchi usati dal controllore di aeroporto. Sarebbe tuttavia opportuno sostituire le balestre con altre della stessa dimensione, ma ottenute per iniezione, ad esempio quelle dell'autoblindo tedesca SdKfz 234 dell'Airfix.

L'elenco completo dei kit con i rispettivi prezzi comprensivi di spese postali è il seguente:

Scala 1/72

B01	Nissen Hut 35p + 5p	circa 600 lire
B02	Aircraft Blister Hangar 50 + 10p	circa 900 lire
B03	Airfield Control Tower	previsto per novembre
B04	Airfield Accessory Set	previsto per novembre

Scala 1/76

MM01

Kit di conversione (basato sul RAF Emergency Set e sul trattore del cannone da 25 lb. entrambi dell'Airfix) per un Austin 30 cwt 4x2 dell'esercito, un autocarro Austin K6 da 3 ton ed un autocarro Guy "Quad-Ant"

previsto per novembre

AFV01 Due carri tedeschi A7V della 1a G.M. 50p + 5p

circa 825 lire

AFV02

Due carri tedeschi PzKpfw 38(t) più uno Jagdpanzer "Hetzer" della 2a G.M.

previsto per novembre

I kit possono essere ottenuti scrivendo direttamente alla ditta produttrice il cui indirizzo completo è:

Modakit, 13 Larchfield Way, Horndean, Hants, PO 8 9HE ENGLAND

Il pagamento può essere effettuato con il solito sistema del vaglia postale internazionale.

A. RAZZINI

RINNOVATE PER TEMPO LA QUOTA DI ISCRIZIONE PER IL 1972 - GRAZIE

LA DIREZIONE

MACCHI C.200 DELL'ARTIPLAST — Recensione e superdettagli

Da parecchio tempo si era in attesa dell'immissione sul mercato, da parte della ARTIPLAST, del Macchi 200, ed il "Come sarà" era divenuto ormai l'interrogativo comune. Dopo tanto parlare eccolo infine alla portata di tutti. Per il patito cultore del 1/50 che sono, è una bella soddisfazione il poter possedere un modello tutto italiano che fa la sua bella figura fra tanti velivoli americani, tedeschi, inglesi e giapponesi. La casa veneziana, questa volta, ci ha riservato una gradita sorpresa. Speriamo che la confraternita modellistica ne apprezzi lo sforzo.

Il modello si compone di 35 parti, stampate in buona plastica grigia, ma non del tutto prive di qualche sbavatura che sarà bene asportare con cura prima del montaggio. Molto buono il dettaglio delle superfici quale rivettature, pannellature e parti telate; ottimo quello della cofanatura motore.

La caratteristica sagoma del "Saetta" è resa fedelmente. La piccola differenza fra le dimensioni del modello e la scala nella quale è riprodotto è tollerabile e volendo, di facile modifica. Il neo maggiore è costituito dalla corda alare troppo corta.

L'interno dell'abitacolo composto da cruscotto, pavimento e seggiolino, è sufficiente per chi è solito inserire pure il pilota. Nel caso contrario sarà opportuno aggiungervi qualche dettaglio in più come riempitivo. Il carrello principale richiede, in tutte le sue parti, parecchio lavoro di alleggerimento. Essendo prive di punti di incastro, attenzione nell'incollare le due parti che compongono la cofanatura motore; il far combaciare perfettamente le bugne di protezione dei cilindri è reso, da ciò, particolarmente difficile. Lo stesso discorso è valido per le alette di raffreddamento; l'anello sul quale esse sono incise dovrà essere opportunamente sgrossato prima del montaggio. La realizzazione del diedro alare e l'allineamento dei piani di coda richiedono particolare cura.

Ottimo il foglio delle decals opache, stampate in maniera perfetta e che permettono la realizzazione di parecchi velivoli tra i quali esemplari delle squadriglie 382, 372, 81 e 357.

Un buon modello in definitiva, che non presenta particolari difficoltà di montaggio, tanto che lo si potrebbe tranquillamente costruire senza foglio di istruzioni. I piccoli difetti riscontrati sono tutti facilmente correggibili ed il risultato ripagherà ampiamente il tempo speso.

La recensione di un modello vien fatta normalmente a tavolino, su fotografie ed un buon tritico e, per il confronto in scala delle misure, con l'ausilio di un calibro e di un regolo. Non capita tutti i giorni di poterla fare avendo a disposizione, al posto delle foto e del tritico, il velivolo. Grazie alla cortesia dei responsabili del "Centro Raccolta e Restauro Materiale Scientifico del Volo" di Vigna di Valle, ci è stato possibile fare questo tipo inusitato di recensione.

Il testo che segue non vuole muovere critiche alla Artiplast, denigrando l'ottimo lavoro fatto, ma vuol dare la possibilità ai modellisti pignoli (e un po' toccati come me) di tirar fuori, dalla materia prima a loro disposizione, una replica perfetta degna di figurare in un museo. Ciò può suonare un po' presuntuoso ma, mettendocela tutta, è una cosa possibile e alla portata di tutti. Basta un po' di pazienza e niente smania di voler vedere finito il modello nel più breve tempo possibile.

Piano di coda verticale — (Foto 1 disegno 1) — Aumentare lo spessore del piano di coda incollando su ambo le parti interne della plastica da 0,5 mm. di spessore. Lasciare un leggero bordo sul quale poter applicare dello stucco. Risagomare il contorno del timone portando l'altezza da 22 mm. a 23,4 mm. e la corda, misurata alla base, da 27 mm. a 28 mm. Stuccare la zona superiore della linea di giunzione tra parte fissa e mobile del timone di direzione. Incidere il nuovo disegno. Asportare la rivettatura.

Piani di coda orizzontali — (Foto 1 disegno 2) — Dividere la parte fissa dal timone di profondità. Aumentare la corda incollando sulla parte fissa un listello di plastica da 1 mm. di spessore. Risagomare, asportando le parti tratteggiate nel disegno 2. A lavoro ultimato le misure del piano di coda saranno: la corda all'attaccatura con la fusoliera 22,4 mm., lunghezza 25 mm. (nel modello le misure sono rispettivamente: 21 mm. e 26 mm.). Diminuire lo spessore principalmente vicino all'attacco con la fusoliera. Asportare la rivettatura.

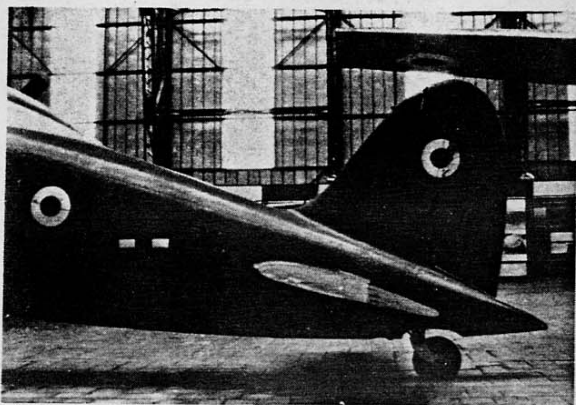
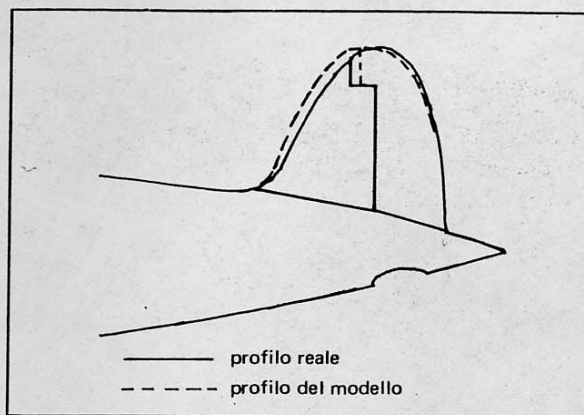


Foto n.1



Disegno n.1

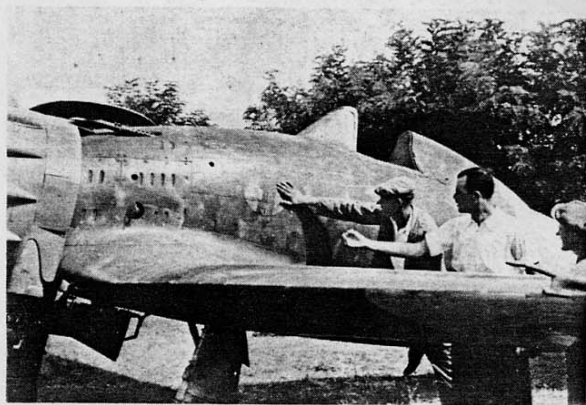
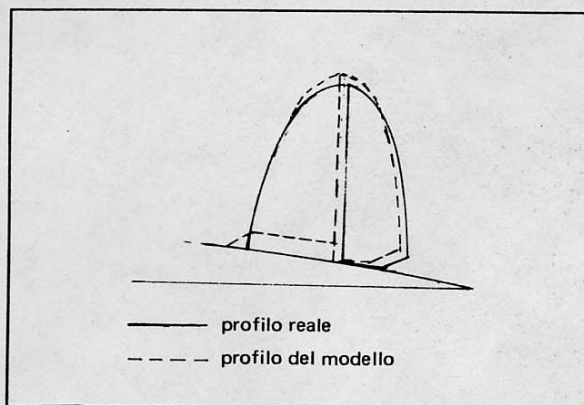


Foto n.2



Disegno n.2

Ruotino di coda — (Foto 1) — Risagomare la forcella. Staccare e riposizionare la gamba del carrello. Arrotondare l'alloggio sulla fusoliera. Nel punto di attacco del ruotino l'altezza da terra della fusoliera è di 7,8 mm.

Carenatura posteriore dell'abitacolo — (Foto 2, 6) — Modificare la caratteristica gobba nel seguente modo:

- a) portare la lunghezza della carenatura da 28,5 mm. a 27 mm. asportando 1,5 mm. dalla sua parte anteriore, lasciando però inalterati i portelli di chiusura dell'abitacolo. L'altezza della gobba nel nuovo punto deve essere di 7,5 mm.
- b) variane radicalmente il contorno come risulta dalle foto;
- c) diminuire al massimo lo spessore dei portelli di chiusura dell'abitacolo;
- d) aggiungere, chiudendo la parte anteriore della carenatura, la corazzatura di protezione del pilota.

Cofanatura motore — (Foto 2, 3, 7) — Ridurre al massimo la larghezza dell'anello porta scarichi da 4,5 mm. a 3,5 mm. e ridurne pure il più possibile lo spessore, principalmente nella parte posteriore essendo costituito nell'originale da lamierino di pochi millimetri. Le alette di raffreddamento sono in totale sette e non cinque come nel modello. Stuccare quelle esistenti e inciderne delle nuove tenendo presente che esse sono sei mobili (tre per parte) più una fissa al vertice dell'anello e con una lunghezza pari al doppio delle altre. Ridurre leggermente la larghezza degli scarichi. Aumentare il diametro della presa d'aria della Naca motore portandolo da 15 mm. a 18 mm.

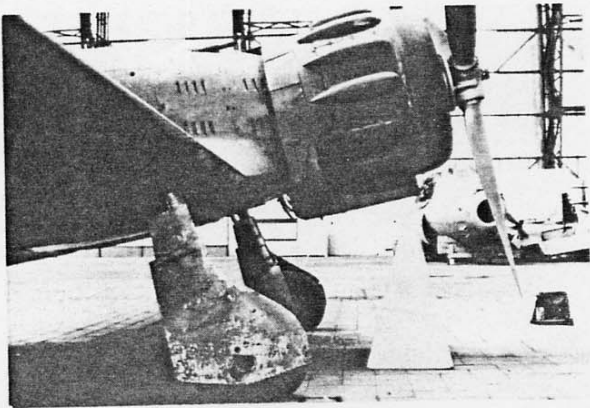


Foto n.3



Foto n.4

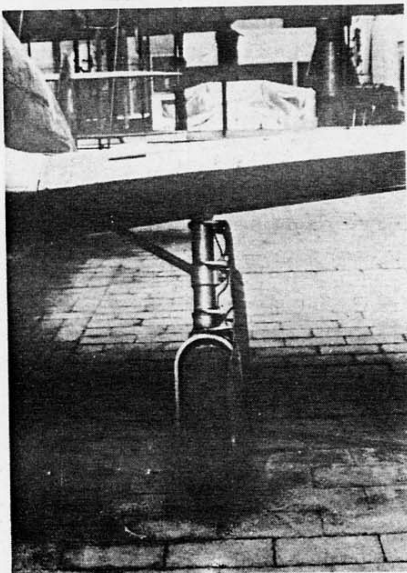


Foto n.5 Foto n.6

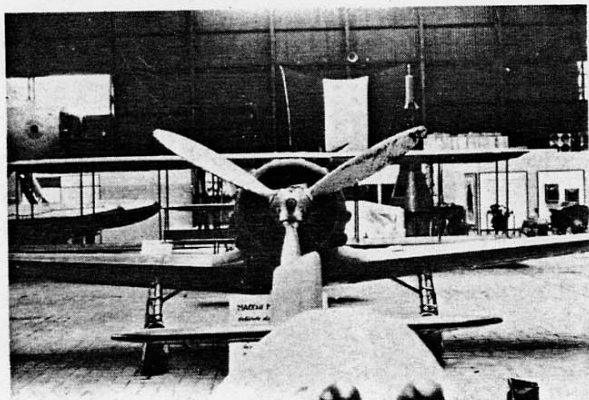
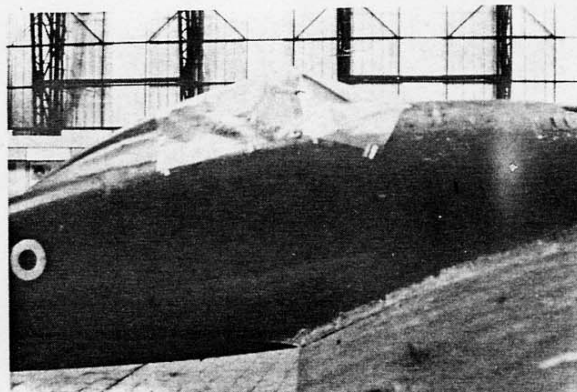


Foto n.7

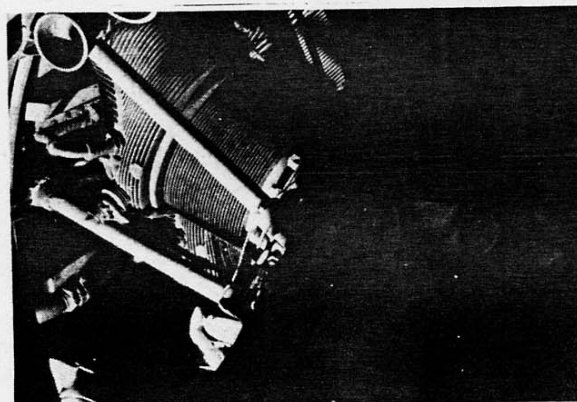


Foto n.8

Elica (Foto 3,7) — Correggere il mozzo dell'elica asportando tutte le parti in più e risagomarlo come risulta dalle foto. La forma delle pale, soprattutto nella parte inferiore è errata e di difficile correzione. Modificarne là dove possibile il contorno.
 Con queste piccole modifiche si sarà riportata la fusoliera alla sua giusta lunghezza che è di 164 mm. e non 167 mm. come nel modello.

Rifiniture superfici fusoliera — (Foto 2, 3, 6) — Stuccare gli incavi delle mitragliatrici. Fare dei nuovi fori più piccoli e riposizionare come da foto. Asportare e riincidere le fessure sui lati della fusoliera



adiacenti la cofanatura motore e correggere la rivettatura togliendo tutta quella superflua. Il tubo venturi nel modello è completamente fuori scala; conviene farne uno nuovo. Non tutti i velivoli erano provvisti di apparati radio per cui l'antenna può spesso non esserci.

Carrello principale — (foto 2, 3, 4, 5) — Accorciare le gambe del carrello di 2 mm. in modo da portarle all'altezza prevista con ruote gonfie e ammortizzatori carichi. Correggere il contorno, sia della gamba che della forcella, seguendo attentamente le foto. Tener presente che la parte scorrevole dell'ammortizzatore non è visibile nella foto; la sua altezza è di 1,7–1,9 mm. ed il suo diametro è leggermente inferiore a quello del resto della gamba. Aggiungere il compasso antitorcente. Le misure del pneumatico sono: battistrada 4 mm.; altezza 4,3 mm.; diametro 12 mm. Il diametro del cerchione è di 3,4 mm. Purtroppo nel modello solo il diametro della ruota è esatto il resto è tutto da ricostruire. Il metodo più semplice è di sostituirle con altre di opportuna misura (per esempio quelle del Ca.313/4). Ridurre al massimo lo spessore della carenatura del carrello. Tener presente che è formata da tre parti di cui solo due son ben visibili nelle foto accluse in quanto lo sportellino superiore manca nel velivolo fotografato. Al limite può convenire sostituirle ricavando le varie parti da del plasticard. Ispirandosi alle foto ricostruire gli agganci.

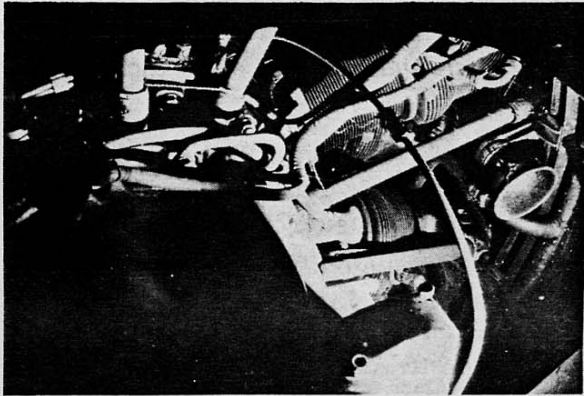
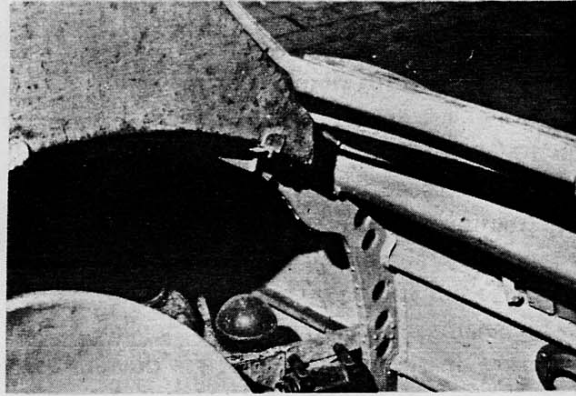


Foto n.9 - Vista parziale del motore



Abitacolo: parte posteriore sinistra - Foto n.10

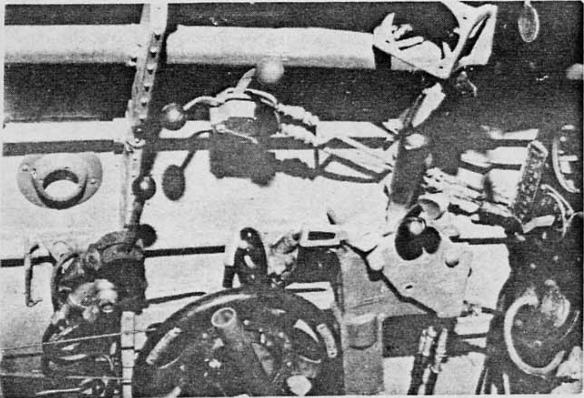
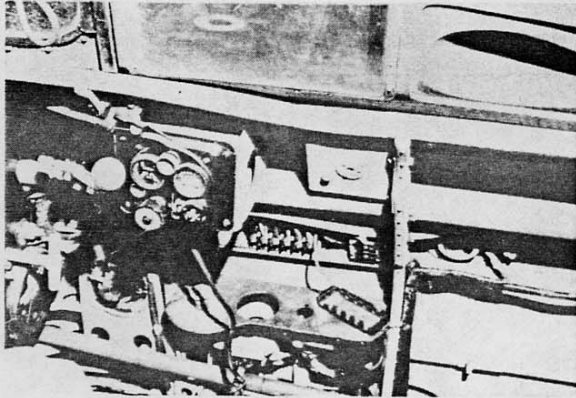


Foto n.11 - Abitacolo: lato sinistro



Abitacolo: lato destro - Foto n.12

Ala — (Foto 2, 6, 7) — La corda alare, all'attacco sulla fusoliera, nel modello è di 36 mm. invece di 40 mm., e misurata a 14 mm. dall'estremità alare è di 24 mm. invece di 26,5 mm. La correzione non è delle più semplici. Si può procedere nel seguente modo: dopo aver incollato le semiali sezionare all'altezza degli alettoni seguendo la linea della pannellatura. Inserire degli spessori in plastica da 4–4,5 mm., rastremare il tutto portando così la corda all'ampiezza voluta. Non a caso il secondo

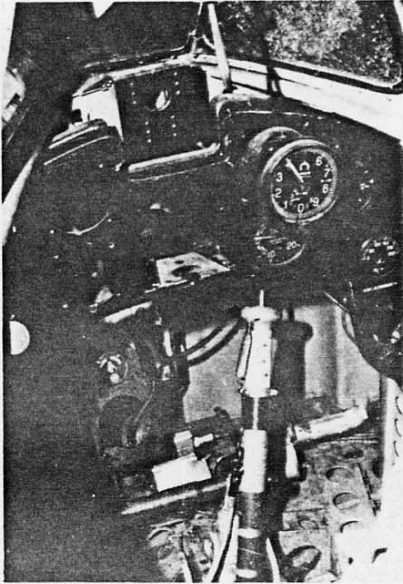
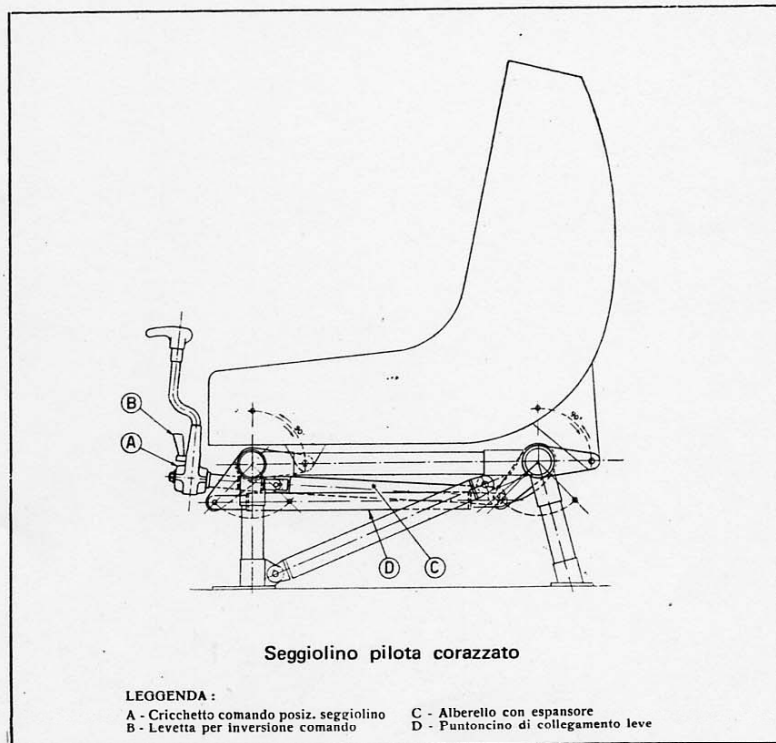


Foto n.13 - Abitacolo: vista anteriore

punto è stato misurato a 14 mm. essendo lì il punto di inizio della curva dell'estremità stessa. L'apertura alare del modello è di

212 mm. invece di 216 mm.; la si può correggere usando lo stesso sistema descritto precedentemente. I due millimetri mancanti per parte dovranno essere aggiunti poco prima degli alettoni. Con questi interventi di alta chirurgia si rovina in parte la rivettatura, ma, come dimostrano chiaramente le foto, andrebbe comunque rimossa. Volendo si potrebbe incidere la pannellatura come riportata sul disegno dello schema di montaggio. La pannellatura sulla parte inferiore dell'ala subito dopo i vani carrelli deve rimanere intatta e i vani stessi dovranno essere opportunamente chiusi. A montaggio ultimato ricostruire il raccordo posteriore ala-fusoliera. Controllare attentamente il diedro alare. Per i patiti del super dettaglio le foto degli interni dell'abitacolo e del motore non richiedono particolari commenti. Per il seggiolino del pilota seguire il disegno n.3 e restringerne la larghezza di un millimetro abbondante. La mia fatica termina qui. Tanti auguri per i prossimi concorsi.

Disegno n.3



E. NOCERA

Le foto, ad eccezione della n.2 che mostra un Macchi C.200 sul fronte russo, sono dell'autore.

NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

KITS — Le novità in questo settore sono relativamente poche e riteniamo che a ciò abbiano contribuito le difficoltà in cui si trova la Lines Bros, che importa i modelli Frog e l'eccezionale ritardo che caratterizza l'arrivo in Italia delle novità Airfix.

Dell'**Artiplast** è disponibile da tempo il Macchi C.200 in scala 1/50 di cui compare una super dettagliata recensione in questo numero, mentre i due Republic F-84F e RF-84F (non G come già annunciato) dell'**Italaerei** hanno subito un lieve ritardo.

Dei numerosi modelli **Frog** usciti nel paese d'origine in Italia sono pervenuti il D.H. Vampire Mk.5 (Jul) ed il Dornier DO 17Z-2 (Jul); il primo ha dei difetti, ma pensiamo di ritornarci sopra con calma, trattandosi di un velivolo impiegato in Italia; il secondo è di ottima fattura e per alcuni versi superiore anche alla precedente edizione della Monogram e corredato da decals tedesche e finlandesi.

Dopo un lungo silenzio una novità **Monogram**: il Grumman F-14 "Tomcat" in 1/72 (Jul). Un modello non all'altezza degli standard abituali di questa ditta e viziato dalla circostanza di essere un po'

premature; c'è la possibilità che l'originale subisca delle modifiche essendo ancora allo stadio di prototipo ed inoltre le decals sono del tutto fittizie. Anche il prezzo di lire 2.950 è un po' salato.

Molte ed interessanti le novità Hasegawa. Tra i velivoli in 1/72 è attualmente in vendita l'idro del periodo bellico Aichi E 13A1, Type O "Jake" (Sep) e l'addestratore a getto Fuji T-1A (Oct.). Nel settore delle moto in scala 1/10 è comparsa la BMW R75/5 da 750cc.

La serie in 1/100 della Tamiya si è arricchita di quattro nuovi modelli, tutti di elicotteri e precisamente: Bell AH-1G "Huey Cobra", Sikorsky SH-3A/D "Sea King", Boeing-Vertol V-107 II "Chinook" e Kawasaki-Vertol KV-107 II. Quest'ultimo costituisce la versione civile del Chinook costruita in Giappone. Nel settore dei mezzi militari in 1/35 abbiamo i carri Centurion Mk III (May) e Sheridan M551 (May) e l'autoblindo Saladin Mk II. Sempre in 1/35 vi sono due kit relativi a figure militari e precisamente la fanteria inglese e l'Afrika Korps. Gli appassionati delle auto sono appagati da una splendida riproduzione della Ferrari 312B (Sep) in scala 1/12, mentre quelli delle moto possono disporre della Honda Dax 70 in scala 1/6. E' infine in vendita un magnifico modello in 1/72 della motosilurante o "fast patrol boat" classe Perkasa della Vosper. Una caratteristica innovatrice è costituita dall'aver stampato lo scafo in due pezzi di colore diverso (rosso per la parte immersa) poi saldati insieme senza il minimo difetto.

Della Nitto segnaliamo una nuova serie di figure militari in scala 1/35 al prezzo molto attraente di lire 500 per confezione. Sono attualmente disponibili quattro kit relativi a: fanteria americana, fanteria americana con bazooka, fanteria tedesca e fanteria giapponese.

Nel settore dei modelli "vacu-formed" della RAREplanes è in vendita presso la ditta Model Market il kit dell'Heinkel He 112, un velivolo che non ebbe una grande diffusione d'impiego, ma che operò sperimentalmente in Spagna.

Di notevole interesse è la più recente produzione della ditta Airmodel. Dei prodotti di questa ditta si è già scritto ne Il Notiziario Vol. 2, No. 2 quando furono descritti i kit di modifica con parti realizzate con il normale procedimento ad iniezione (cioè solide). Dopo quella prima serie, tuttora disponibile, la Airmodel ne ha avviata una seconda di caratteristiche sostanzialmente diverse. Partendo dal presupposto che per il modellista che si dedica alle conversioni i componenti più difficili da autocostruire sono le parti trasparenti, questa nuova serie offre appunto una vasta gamma di cappottine e tettucci per ricavare modifiche da modelli esistenti. Il numero dei kit usciti è impressionante ed ognuno contiene parti per due, tre o quattro aerei diversi per cui evitiamo di riportarne l'elenco completo, ma rimandiamo all'inserzione della ditta Model Market. Si tratta infatti di circa 17 kit che permettono di ricavare un totale di 47 conversioni. Campeggiano in prima linea le cappottine per le versioni da addestramento di molti velivoli moderni quali: Fiat G.91T, F-100F, F-101B, MiG 15 UTI, MiG 21 UTI, Meteor T.7, Lightning T.4, ecc. Ce ne sono altre per aerei della 2a G.M. quali: Ju 188, P-38M, Corsair FG-1A, ecc.

Alcuni kit contengono elementi diversi dalle cappottine come radome per radar o altre parti complesse da autocostruire. Bisogna tener presente che in alcuni casi la sola cappottina permette con pochi lavori di adattamento di completare la conversione, mentre in altri (come lo Ju 188) il compito del modellista è più arduo perché le modifiche alle rimanenti parti strutturali del velivolo devono essere realizzate senz'altro aiuto che i disegni forniti dalla Airmodel.

A differenza della prima serie, queste parti sono realizzate con la tecnica "vacu-forming" e stampate su fogli di PVC trasparente. Questo fatto richiede una certa cautela nello staccare i componenti dal foglio perché il materiale è fragile ed ha la tendenza a scheggiarsi; per unirli al polistirolo del modello non si può usare il normale collante, ma bisogna far ricorso a colle per PVC, Vinavil o resine epossidiche. In compenso il costo dei singoli kit è molto contenuto.

Di questa stessa serie, identificata da numeri da 100 in su, fanno anche parte altre due conversioni realizzate in "vacu-forming", ma questa volta stampate su fogli di polistirene, come per i kit della

RAREplanes. In questi due casi si tratta di modelli incompleti che insieme ad elementi ricavati da scatole di montaggio permettono di ricavare conversioni un po' più complesse. I due kit riguardano il Messerschmitt Bf 109B ed il N.A. F-86D Sabre.

Ci risulta che attualmente i prodotti della Airmodel sono disponibili in più negozi specializzati; elementi per queste note ci sono stati forniti dalla ditta Model Market.

DECALS

Ital Transfer — Una nuova ditta italiana si è affacciata nel panorama delle case produttrici di fogli di decals specializzati. In realtà più che di decals si tratta di trasferibili a secco secondo il principio Letraset ed infatti sono stampate in Inghilterra da tale ditta su ordinazione ed in esclusiva per la Model Market che le ha messe in commercio con la denominazione Ital Transfer. Tali prodotti non vanno confusi con i fogli Dri-Dec che parimenti sono stampati dalla Letraset.

Il primo foglio, ITS O1, misura cm 18,5 x 12 e contiene una vasta gamma di coccarde italiane di impiego attuale. Esse sono esattamente 46 suddivise nelle seguenti misure: 3 da 30 mm., 4 da 25 mm., 6 da 22 mm., 7 da 17 mm., 9 da 12 mm., 9 da 7,5mm. ed 8 da 4,5 mm. Le ultime due misure hanno il centro verde stampato a parte che va quindi sovrapposto da parte dell'utilizzatore. Tali misure estremamente ridotte trovano applicazione soprattutto per gli elicotteri. Le coccarde sono state preparate per coprire tutte le esigenze della scala 1/72-1/100, ma le misure più grandi possono anche essere usate per caccia in 1/50.

La registrazione è ottima e l'effetto di copertura è adeguato anche nei casi in cui la superficie sottostante sia verniciata con due colori contrastanti.

Il foglio, che è accompagnato da dettagliate istruzioni per la scelta delle coccarde della misura opportuna e per il loro posizionamento sul modello, è in vendita al prezzo di 650 lire.

Modelmark — In questo caso non si tratta di una nuova ditta, ma del nuovo nome di una già nota: la De-Frey. Il primo foglio di questa nuova serie è dedicato a tre velivoli della Luftwaffe in scala 1/72, e precisamente: un Bf 109E dello Jabo-Gruppe Afrika 7/U2 operante ad El Daba nel 1942 che conserva ancora il classico emblema delle operazioni contro Malta; un Bf 110C del 1/ZG 52 di stanza in Francia nel 1940; un Me 262A del Kommando Nowotny, anzi il particolare velivolo contraddistinto dal cuore verde nel quale l'asso perse la vita l'8 novembre del 1944.

Il secondo foglio, sempre in 1/72, si riferisce a tre velivoli dell'USAAF operativi nel teatro europeo, tutti dello stesso reparto e cioè del 336th F.S., 4th F.G. I tre velivoli sono: un P-47C della fine del 1943 contraddistinto dall'insegna personale "Lollapoluza" (pilota Lt. Sooman); un P-51D pilotato durante le operazioni del D-Day dal maggiore J. Goodson, comandante dello Squadron, con 30 vittorie a suo credito; un P-51B dell'agosto 1944 con l'insegna personale "Meiner Kleiner" (pilota Lt. J. Higgins).

Entrambi i fogli sono di ottima fattura e registrazione e sono accompagnati da istruzioni con dettagliate informazioni sulla mimetizzazione ed indicazione dei kit utilizzabili. I fogli sono in vendita presso Model Market a lire 500. Ringraziamo la ditta Modelmark per gli esemplari messi a nostra disposizione.

Airmodel + Questa ditta, nota per i suoi kit di conversione, ha recentemente prodotto un foglio di decals che viene venduto separatamente e che è destinato ad essere utilizzato sul N.A. F-86D Sabre ottenibile per conversione con il kit Airmodel 121 dal modello del Canadair Sabre della Frog. I soggetti sono un po' esotici trattandosi di un velivolo della Repubblica della Corea e di uno dell'aeronautica filippina. Il foglio è di ottima fattura ed è corredato da esaurienti istruzioni. Il suo prezzo è di 750 lire.

Lines Bros. Italiana—E.S.C.I. — Di questa ditta sono attualmente disponibili tre nuovi fogli il cui contenuto è:

- Foglio No. 48 — Belgio e Olanda — insegne di nazionalità, distintivi di reparto ed individuali di impiego generale; i fogli illustrativi danno le tre viste di un Hurricane belga e di uno Spitfire Mk.IX e di un Mitchell B—25J olandesi. Generalmente buone, soprattutto i distintivi belgi; un difetto è costituito dal cerchietto arancione al centro delle coccarde olandesi che lascia trasparire i colori sottostanti.
- Foglio No. 49 — Italia — insegne per bombardieri Fiat BR.20, Cant Z 1007 e Caproni Ca.313/4; il foglio è recensito in dettaglio altrove in questo numero.
- Foglio No. 50 — Regno Unito — all'infuori dei distintivi di nazionalità, tutto quanto è necessario per decorare i quattro Handley Page Halifax illustrati nei profili, comprese le bande gialle delle derive; altri quindici emblemi o scritte di tipo personale, sempre relativi ad Halifax.

Come di consueto il prezzo di vendita è di lire 500 al foglio. Ringraziamo la ditta Model Market per i campioni messi a nostra disposizione.

Italaerei — Con una certa sorpresa abbiamo esaminato gli ultimi quattro fogli emessi da questa ditta, i cui numeri sono D.117, 118, 119 e 120. La sorpresa deriva dal fatto che si tratta di decals per modelli di automobili prevalentemente da corsa o da rallye. I fogli 117 e 120 hanno stemmi di case produttrici di auto, accessori, benzina, lubrificanti e pneumatici, mentre il 118 e 119 danno dischi e numeri in bianco e nero di varie misure, altri marchi di fabbrica, stemmi di rallye, bandierine, striscie e scacchi di vari colori. Le decals ovviamente sono lucide. Il prezzo di vendita è di lire 350 a foglio. Ringraziamo la casa produttrice per i campioni.

Modeldecals — Da parte di questa ditta sono disponibili altri tre superbi ed impeccabili fogli di decals tutti relativi ad aerei di impiego attuale e sempre in scala 1/72.

- Foglio No. 10 — U.S.A. — tutto quanto necessario per decorare quattro velivoli dell'USAF e cioè: McDonnell Douglas RF—101C "Voodoo", 45th T.R.S., 460th T.R.W., Sud Vietnam, 1969; Republic F—105D "Thunderchief", 357th T.F.S., 355th T.F.W., 1970; Douglas A—1H "Skyraider", 6th Spec. Ops. Sqn., 14th S.O.W., Sud Vietnam, 1969; Douglas EC—47N "Dakota", 360th T.E.W.S., 460th T.R.W., Sud Vietnam, 1969. Meno che per l'ultimo soggetto sono fornite anche delle decals riproducenti i pannelli con la strumentazione.
- Foglio No. 11 — U.S.A., Regno Unito e Canada — ad eccezione delle coccarde inglesi e delle stelle americane c'è tutto il necessario per completare i seguenti soggetti: Convair F—102A "Delta Dagger", 460th F.I.S., A.D.C., USAF, Portland, 1965; Hawker Siddeley Harrier GR.1 del 4 o 20 Sqn., RAF Wildenrath, Germania, 1971; Commonwealth Sabre Mk.6,430 Sqn., RCAF, Gros Tenquin, Francia 1962. Vi sono in aggiunta altri emblemi per derive di Sabre canadesi. Anche in questo caso sono fornite le decals per la strumentazione.
- Foglio No. 12 — Regno Unito e Belgio — sempre con l'eccezione delle coccarde inglesi, il foglio contiene quanto serve per decorare i seguenti velivoli: McDonnell Douglas Phantom FGR.2,17 Sqn., RAF, Bruggen, 1971; Lockheed F—104G "Starfighter", 31st Sqn., 10th FBW, aeronautica belga. Sono anche inclusi venti emblemi del TAC dell'USAF da 18 pollici e decals per i pannelli del cruscotto.

Come di consueto ogni foglio è accompagnato da precise ed esaurienti spiegazioni per l'applicazione sui modelli e la loro mimetizzazione. Il prezzo di vendita è di lire 700 al foglio. Gli esemplari per queste brevi note ci sono stati messi a disposizione dalla ditta Model Market.

PUBBLICAZIONI

Camouflage & Markings — E' da qualche tempo disponibile l'ultimo fascicolo, il No. 12, della serie dedicata alla RAF nel Nord Europa per gli anni 1936-45.

Esso è opera di R.C. Jones ed esamina tre velivoli di origine americana: il Curtiss Mohawk e Tomahawk ed il Bell Airacobra. Due tavole a colori, sei in bianco e nero, numerose fotografie ed un'appropriato testo illustrano questi tre velivoli in modo molto esauriente, anche considerando il limitato impiego che essi ebbero nei cieli del Nord Europa.

Infatti, salvo che per qualche azione di attacco contro installazioni a terra sotto l'Army Co-operation Command per il Tomahawk, tali velivoli furono utilizzati solo per addestramento o per altri compiti non di prima linea.

Siamo stati informati dalla ditta Model Market (che ci ha fornito il fascicolo per queste note) che la successiva serie dedicata ai velivoli USA annunciata nel numero precedente de Il Notiziario ha subito dei ritardi, ma che il primo fascicolo relativo al Boeing B-17 dovrebbe essere disponibile tra breve.

Almark Publications — Dobbiamo annoverare una piccola valanga di novità di questa casa editrice anche se alcune risulteranno di relativo interesse per la maggioranza dei nostri lettori.

Iniziamo da "British Military Markings, 1939-45" preparato da P. Hodges. Si tratta di una guida molto esauriente e chiara sull'argomento dei simboli di formazione, distintivi e bandiere di reparto, numeri di serie, simboli tattici ed altri contrassegni impiegati sui veicoli militari britannici durante la seconda guerra mondiale. Il testo è completato da numerose tabelle ed appendici, da sette tavole a colori e da oltre 70 illustrazioni di altro genere, tra cui molte belle foto. Certamente da raccomandare agli specialisti dei mezzi militari. Prezzo lire 2.500.

Il volume di A.H. Bowling su "Indian Cavalry Regiments 1880-1914" ci porta ai fasti dell'impero britannico nel suo momento di maggior fulgore. Esso illustra in forma concisa l'organizzazione e le uniformi dei reggimenti di cavalleria del vecchio Impero Indiano, facendo risaltare lo splendore e la varietà dell'abbigliamento e mostrando i cambiamenti che ebbero luogo nel periodo precedente la grande guerra. Le tavole a colori riproducono nella scala standard di 54 mm 114 uniformi; vi sono altri disegni in bianco e nero e molte fotografie dell'epoca con i tipici volti fieri incorniciati dal turbante che ricordano i barbuti Sikhs dei romanzi di Salgari. Prezzo lire 2500.

Facendo seguito al precedente volume sull'artiglieria tedesca (Il Notiziario Vol. 2, No. 3), D. Nash ne ha preparato un secondo intitolato "German Infantry 1914-18". Esso consiste in una guida dettagliata sulla formazione, l'organizzazione, l'ordine di battaglia, i reggimenti, le uniformi, le insegne e le armi della fanteria tedesca durante la prima guerra mondiale. Il testo è illustrato da otto tavole a colori con uniformi nella scala 54 mm., numerosi disegni in bianco e nero e molte fotografie dell'epoca. Prezzo lire 2.000.

Il volume di W.D.G. Blendell dal titolo "Royal Navy Warships 1939-45" è un sintetico almanacco navale relativo alla marina inglese durante la seconda guerra mondiale. Nonostante le sue 120 pagine esso non può essere considerato che un testo di riferimento perchè la varietà e la quantità delle unità navali che furono impiegate in quel periodo ha costretto l'autore ad una trattazione molto concisa. Ogni tipo di nave è preceduto da una introduzione che ne descrive il ruolo e l'evoluzione; l'esame è aperto, ovviamente, dalle navi da battaglia o "capital ships".

Per ogni classe di unità vengono forniti i dati più essenziali relativi alle dimensioni ed all'armamento e la sorte di quelle perdute in combattimento. Il testo è accompagnato da oltre 140 viste in pianta e profilo nella scala internazionale 1/1200 e da circa 170 fotografie. Disegni e foto risulteranno particolarmente utili a chi si dedica alla riproduzione di modelli navali. Prezzo lire 3.000.

Tra tanti volumi non ne poteva mancare uno sulla Germania della seconda guerra mondiale, visto l'interesse che tale materia trova specialmente tra gli ex-nemici. Un poderoso volume (112 pagine) di D.S.V. Fosten e R. J. Marrion intitolato "Waffenn-SS" tratta con molte illustrazioni la storia, l'organizzazione, le unità, le uniformi, le insegne e l'equipaggiamento delle Waffen-SS ed altri reparti assimilabili. Molto è già stato scritto sull'argomento, ma gli autori si sono proposti lo scopo di raccogliere la materia con una trattazione organica ed al tempo stesso esaminare gli aspetti di uniformologia concentrando l'attenzione più su ciò che era effettivamente adottato invece che su ciò che era prescritto. Il testo è accompagnato da 16 tavole a colori, 80 fotografie e molti disegni. Prezzo lire 3.500.

Vi è infine una nuova collana di pubblicazioni contraddistinta dalla dicitura "Almark Practical Guides" che raccoglierà manuali e testi di tecnica modellistica di varia natura. I primi due titoli disponibili sono: "Narrow Gauge Model Railways" e "Plastic Scale Model Aircraft".

Il primo è opera di M. Andress e tratta tutti gli aspetti del modellismo ferroviario a scartamento ridotto, dal materiale rotante alla costruzione dei plastici. Prezzo lire 1.800.

Il secondo merita un più attento esame dato l'argomento trattato. Ne è autore W. R. Matthews uno dei fondatori dell'IPMS e per diversi anni presidente dell'associazione.

Le sue idee in materia di tecnica modellistica sono in parte già note per averle lette nelle sue rubriche di modellismo prima su Flying Review International ed ora su AIR Enthusiast. Nel volume in questione esse sono ovviamente raccolte in forma organica, ma si ha la sensazione che esse siano rimaste al livello di idee e direttive generali senza scendere nei dettagli se non al livello di saltuaria esemplificazione. Questa impressione deriva probabilmente da un automatico confronto che si è portati a stabilire con altri trattati del genere, quali "How to go plastic modelling" ed il successivo "How to go advanced ..." di C. Ellis (Il Notiziario Vol. 1, N.2 e Vol. 2, n.3) dove invece la trattazione è molto più dettagliata.

La materia è suddivisa nei seguenti capitoli: attrezzatura, norme fondamentali, conversioni di tipo, eliminazione degli errori, realizzazione di elementi funzionanti, la banca dei pezzi, rifinitura del modello, metodi per completare i biplani con i tiranti ed altro "sartame" e delle appendici. Una delle parti più interessanti del libro è senza dubbio quella dedicata alla realizzazione "ex-novo" o la correzione, se già previsti, dei meccanismi per ottenere nel modello il funzionamento di alcune parti quali carrelli, portelloni, cappottine dell'abitacolo, ali ripiegabili, ecc.

Le 72 pagine di testo sono illustrate da disegni e da molte fotografie, tra cui alcune a colori, che costituiscono uno degli aspetti più validi del volume. Tra le foto ce n'è un discreto numero riguardante modelli di aerei di linee civili che sappiamo essere il "pallino" del baffuto e simpatico Bill per aver avuto occasione di ammirare le sue realizzazioni in tale settore.

Nel complesso un volume che riteniamo di raccomandare ai nostri lettori. Prezzo lire 2.000.

Gli esemplari per queste brevi note ci sono stati gentilmente messi a disposizione dalla ditta Model Market di Roma che ha un adeguato stock di tutte le pubblicazioni Almark per vendita diretta o per corrispondenza.

AirCam Aviation Series — Un'altra serie della quale diventa un po' arduo seguire il passo; ben cinque volumi nuovi i cui rispettivi titoli sono: No. 17—North American F-86A/L Sabre; No. 22—North American B-25A/J Mitchell; No. 24—Hawker Hurricane Mk. I/IV; No. 26—Hawker Hunter F.1/T.66; N. S5 Czechoslovakian Air Force, 1918—1970.

Già ne Il Notiziario Vol. 3, No. 1, recensendo il No. 20 dedicato ai Canadair / Commonwealth Sabre, accennammo al No. 17 che probabilmente è uscito a suo tempo in Inghilterra, ma solo recentemente è divenuto disponibile a Roma. Questo volume esamina quindi tutte le versioni dall'A alla L costruite negli USA, più i K assiemati dalla Fiat in Italia. Dopo poche pagine introduttive di testo, interessanti soprattutto per le informazioni sui combattimenti avvenuti nei cieli della Corea, il

fascicolo svolge il tema con una vasta rassegna di fotografie e 49 profili a colori ed altri disegni in bianco o nero. Poichè il Sabre ha superato ogni record, rispetto ad altri velivoli a reazione, per quanto riguarda numero di unità costruite e paesi presso i quali ha prestato servizio non stupisce la varietà dei contrassegni che animano le pagine di questa pubblicazione.

L'USAF ha la parte del leone, soprattutto per via delle molte unità di riserva dell'Air National Guard che hanno utilizzato il velivolo. Gli altri paesi rappresentanti sono: Sud Africa, Norvegia, Portogallo, Spagna, Pakistan, Cina Nazionalista, Argentina, Venezuela, Perù, Corea del Sud, Filippine, Giappone, Thailandia, Olanda, Danimarca, Italia, Germania Occidentale, Jugoslavia e Francia. Dell'Italia in realtà c'è poco: un profilo di velivolo della 51a Aerobrigata e due fotografie.

C'è da osservare che purtroppo non esiste un modello che permetta di realizzare le versioni D e K, anche se recentemente è apparso un kit di modifica "vacuum-formed" della Airmodel che sfruttando elementi del Candair Sabre della Frog/Hasegawa porta ad ottenere il D.

Questo volume a differenza degli altri è stampato su carta patinata, il che permette di meglio apprezzare le fotografie.

Sul North American Mitchell è stato scritto relativamente poco in considerazione dell'importanza del velivolo. Il No. 22 colma questa lacuna, anche in questo caso, con una vera dovizia di profili e fotografie. Sono rappresentate tutte le versioni di questo bombardiere dall'A al J in servizio presso l'USAAF, lo U.S. Marine Corps, la RAF, la RCAF e Francia, Olanda, Perù, Venezuela, Indonesia, Cina Nazionalista e Messico. E' anche documentato un velivolo con i colori della Cina Popolare che fu catturato nel 1949 alla Cina Nazionalista. Vi sono delle belle foto di Mitchell in azione nel teatro del Pacifico, all'attacco di convogli giapponesi od installazioni a terra.

Il No. 24 esamina le diverse versioni dello Hurricane, il primo caccia progettato per essere armato con otto mitragliere. Il testo introduttivo comprende delle tabelle che danno i numeri di codice, le versioni ed altri dati sui velivoli che operarono con i reparti della RAF, della Royal Indian Air Force, della RCAF e della Fleet Air Arm. Le fotografie ed i profili a colori illustrano velivoli in servizio presso tali forze aeree e quelle di altre nazioni quali: Belgio, Turchia, Finlandia, Russia, Irlanda, Jugoslavia, Portogallo e Persia. Sull'Hurricane è stato certamente pubblicato molto, ma non mancano in questo volume degli schemi originali che si prestano a realizzare modelli un po' fuori del tradizionale.

Il volume dedicato alle varie versioni dell'Hunter, che può essere considerato uno dei velivoli a reazione esteticamente più attraenti, per la sua dovizia di schemi interessanti fa rimpiangere il fatto che dal punto di vista dei modelli disponibili tale aereo sia stato finora un po' trascurato. Si può dire che esista solamente lo F.6 dell'Airfix che però risente della sua età.

La pubblicazione si sofferma soprattutto ad illustrare esemplari della RAF e della Fleet Air Arm, ma sono rappresentati anche velivoli delle aeronautiche belga, olandese, svedese, danese, peruviana e dell'Arabia Saudita, Giordania, Kuwait, Iraq ed India.

Lo special S5, similmente a quanto fu fatto per lo S2 dedicato alla Finlandia, condensa in un unico volume una massa di fotografie e di profili a colori che illustrano tutti, o quasi, i velivoli che hanno operato con l'aeronautica cecoslovacca dal 1918 al 1970.

Come spesso succede per questi paesi relativamente minori ci si trova di fronte ad un gran numero di velivoli costruiti da altre nazioni e disponibili sotto forma di modelli e per i quali quindi è possibile eseguire delle versioni un po' fuori dell'ordinario. Non mancano ovviamente i velivoli prodotti dall'industria cecoslovacca che, specialmente un tempo, occupò un posto di una certa importanza in campo mondiale.

Nel complesso si tratta di un volume ben preparato ed interessante per chi voglia uscire dai temi più convenzionali.

Tutti i volumi esaminati sono in vendita presso alcune librerie specializzate, ma possono essere ordinati al Sig. E. Iotti, Via Catalani, 22—42100 Reggio Emilia a lire 1.800 ciascuno.

NOTIZIE IN BREVE

Italian Aviation Research Branch of Air Britain. (IARB) — E' questa la denominazione di una organizzazione strettamente collegata con la Air Britain Historian Ltd. il cui fine è di raccogliere e pubblicare documentazione storica riguardante l'aviazione italiana e di promuovere un più vasto interesse su questa materia. Si tratta di una organizzazione per alcuni versi un po' simile alla nostra in quanto non si propone fini di guadagno e la partecipazione alle sue attività è aperta a tutti gli iscritti. Essa pubblica una rivista che per il momento ha una cadenza trimestrale, ma è destinata a divenire bimestrale nel 1972 e mensile nel 1973. Il suo comitato di redazione si avvale di alcuni dei nomi più prestigiosi nel campo della pubblicistica su argomenti di aeronautica, soprattutto sotto il profilo storico: Rosario Abate, Giorgio Apostolo, Gianni Cattaneo, Gianni Gambarini e Franco Saya. La pubblicazione è scritta in inglese e questo fatto non mancherà di stupire qualcuno; riteniamo che ciò sia giustificato soprattutto dall'esigenza di assicurare una maggiore diffusione di quanto sarebbe possibile rivolgendosi solo agli appassionati italiani.

I primi due numeri contengono la descrizione di velivoli storici della 1a e 2a G.M. tra cui, particolarmente interessante, l'AUT.18 dell'Aeronautica Umbra con fotografie e disegni del tutto inediti. Vi sono inoltre delle rubriche che apprezzeranno particolarmente gli spotter: il libro registro italiano dalla sua fondazione cioè dal 1928 ed il nuovo libro registro con gli aeroplani italiani immatricolati dal settembre 1970. Altri articoli di attualità, la posta dei lettori, ecc. completano la rivista. La collaborazione è aperta a tutti gli iscritti. L'abbonamento per il 1972 costa L.2.000 da inviare a Giorgio Apostolo, Via S. Faustino 6, 20134 Milano.

Date le finalità di questa nuova organizzazione abbiamo provveduto ad allacciare dei rapporti di collaborazione che ci auguriamo possano risultare proficui per entrambi. Con questo numero de "Il Notiziario" inviamo a tutti delle schede di adesione, sempre che queste ci pervengano in tempo utile per la spedizione.

Hanno parlato di noi — Sempre per la faticosa opera del Dott. Domino, Direttore del Centro di Palermo, e per la collaborazione del Dott. La Pietra, redattore de "Le rubriche del tempo libero" è comparso nell'edizione del 26 maggio del Giornale di Sicilia un interessante articolo sul Caproni Ca.313/4.

Camouflage Air Club — Nel numero precedente, scrivendo in merito alle decals Micro-Scale, abbiamo accennato a questa organizzazione francese. Si tratta di un club di modellisti interessato soltanto al campo aeronautico che, dato il periodo di crisi che attraversa soprattutto la pubblicazione dell'IPMS-Francia, può oggi considerarsi come la voce più rappresentativa dei cugini d'oltralpe. L'associazione è affiliata all'IPMS ed in particolare intercorrono dei buoni rapporti con la sezione italiana, specialmente per lo scambio di documentazione per le rispettive pubblicazioni.

Il loro periodico è intitolato "Camouflage Air Journal" ed è già al suo quinto anno di vita. La sua cadenza è bimestrale ed ogni numero si compone di 32 pagine con molti disegni e fotografie. Tra gli argomenti trattati predominano ovviamente quelli legati all'aviazione francese.

Oltre alla rivista gli iscritti possono beneficiare di due iniziative: l'acquisto di decals di non facile reperimento a prezzi più convenienti ed un archivio fotografico dal quale si possono ottenere delle copie al solo costo di riproduzione. L'associazione per un anno costa 38 franchi da inviare a mezzo vaglia postale internazionale a: Paul Camelio, Marine Blanche K, 13—Marseille (14ème) France.

Il paese delle meraviglie — Si tratta di una manifestazione che intende costituire una rassegna di quanto si realizza oggi nel mondo per i giovanissimi. Ad essa aderiscono i Ministeri competenti, Enti, Organizzazioni e Personalità del mondo economico, culturale e la RAI-TV. Tale manifestazione è organizzata dall'Istituto Mides ed avrà luogo a Roma, presso il Palazzo dei Congressi all'EUR dal 6 al 13 febbraio 1972. Nell'ambito della mostra/mercato le principali industrie del settore esporranno le

novità destinate al pubblico più giovane ed in particolare per quanto riguarda i giochi, le vacanze, la scuola, le letture, lo sport, ecc. Per interessamento della ditta Model Market e per gentile concessione degli organizzatori della manifestazione, la nostra associazione ha ottenuto gratuitamente dello spazio presso la Sezione Informativa per esporre dei modelli ed in generale far conoscere ad un vasto pubblico di giovani la nostra esistenza e le finalità che ci proponiamo. E' attualmente allo studio la possibilità di organizzare, con l'occasione, un concorso di plastimodellismo aperto a tutti, eventualmente con dei premi riservati ai soli soci. Notizie più precise saranno date, non appena possibile, ai soci residenti nel Lazio. Gli altri eventualmente interessati potranno mantenersi in contatto con la Direzione.

Air Combat e AIR Enthusiast — Il Sig. Ermanno Iotti ci comunica che, a causa di aumenti di prezzi all'origine, le tariffe già scontate per i soci IPMS per gli abbonamenti annui per le due pubblicazioni subiscono le seguenti variazioni:

- AIR enthusiast: da 4850 a 5500 lire (12 numeri);
- Air Combat: da 3700 a 4100 lire (6 numeri).

Gli importi vanno inviati a mezzo vaglia postale od assegno bancario al suo indirizzo: Via Catalani, 22 — 42100 Reggio Emilia.

Rinnovo quote sociali 1972 — Quanti desiderano rinnovare la loro iscrizione per il 1972 sono pregati di provvedere con l'accluso modulo di conto corrente postale alle nuove quote di 3500-4000-5000 lire (junior: sino a sedici anni; studenti: dai sedici ai ventuno; senior: oltre i ventidue). Ricordiamo ai soci che "passano di categoria" di non trascurare il fatto. E' importante che il rinnovo avvenga con la massima tempestività per ridurre i problemi ai quali si va incontro con le ordinazioni delle pubblicazioni delle altre branche, soprattutto in considerazione del fatto che il Magazine ha riacquistato il passo ed il numero di gennaio dovrebbe essere disponibile tra breve. Per le altre pubblicazioni estere ci sono alcuni punti che devono ancora essere chiariti. Per il momento possiamo dire che l'abbonamento per il Quarterly—USA (4 numeri) sale a 2000 lire; coloro che hanno pagato per il '71 senza riceverlo avranno i numeri del '72 (senza differenza di costo) a meno che non ci pervengano tra breve i numeri arretrati. Il KIT della Sezione Belga ritorna trimestrale ed il suo abbonamento è di 3700 lire. Per i rimanenti (Random Thoughts, Newsletter, Panorama) gli eventuali abbonamenti vanno prenotati *subito* senza invio di denaro.

A. M. B.

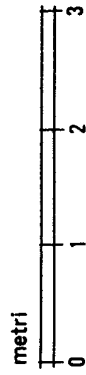
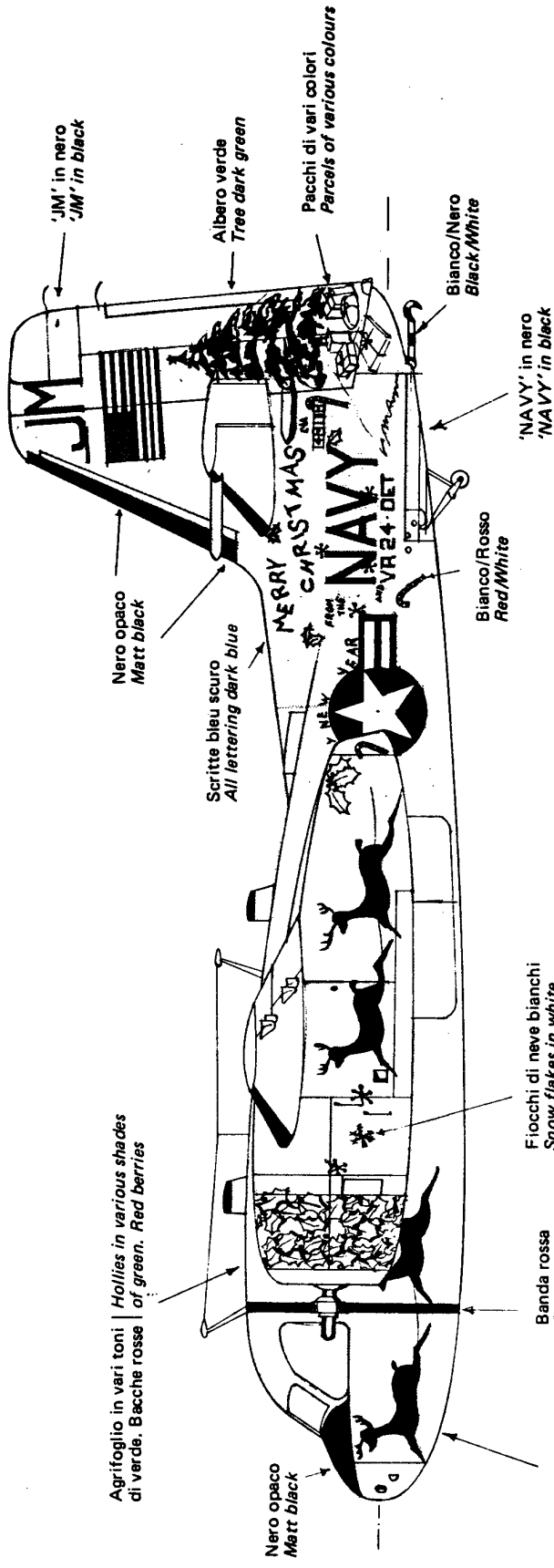
UNO SCHEMA NATALIZIO

Evidentemente anche Babbo Natale, per adeguarsi ai tempi, ha sentito la necessità di ricorrere ad un mezzo di trasporto più veloce della classica slitta trainata dai daini. Almeno così deve aver pensato il personale della U.S.Navy che ha avuto l'idea di così gioiosamente decorare il velivolo che servì nel 1965 per trasportare Babbo Natale e relativi doni da distribuire ai bambini della base di Luqa a Malta.

Il velivolo è un Grumman C-1A "Trader", cioè un aereo da trasporto, collegamento ed addestramento derivato dalla prolificata e longeva famiglia che annovera anche lo S-2A/F "Tracker" quale velivolo per ricerca ed operazioni A/S e lo E-1B "Tracer" che viene invece impiegato come aereo picchetto radar e controllo delle operazioni aeree e navali di superficie; quest'ultimo è caratterizzato dal grosso radome che ospita l'antenna radar e dalle derive multiple. Il "Tracker" è attualmente anche in dotazione presso l'Aeronautica Italiana, sempre per operazioni A/S.

Lo schema mimetico di base è quello classico dei velivoli della U.S.Navy e cioè Light Gull Gray opaco (FS.595:36440) per le superfici superiori e Gloss Insignia White, cioè lucido (FS.17875), per le superfici inferiori e per le parti mobili delle ali e dei timoni di quota. Il primo colore è reso con

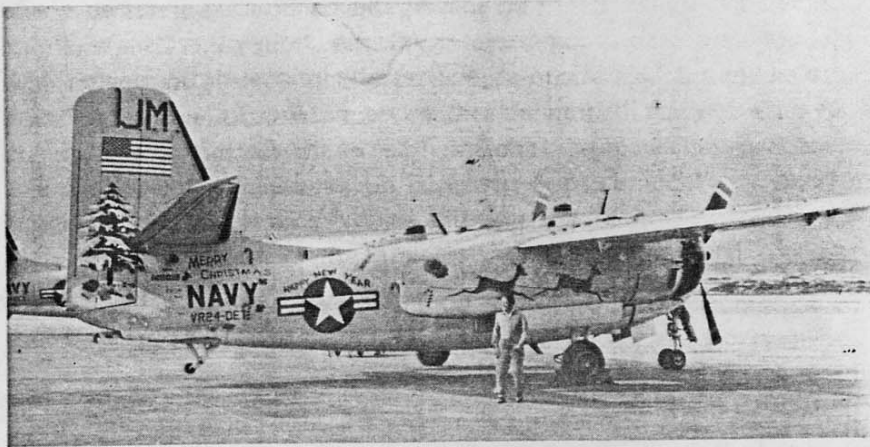
GRUMMAN C-1A TRADER — Luqa, Malta 25-12-1965



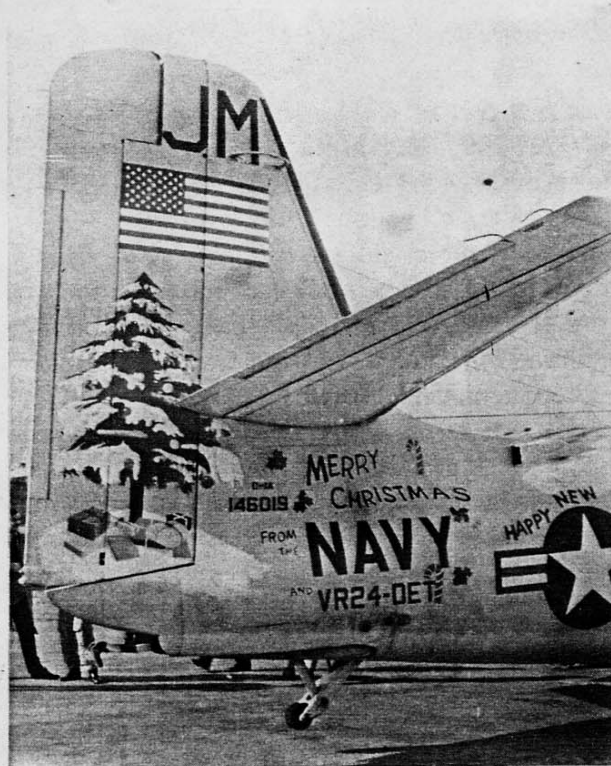
Tutte le superfici superiori sono verniciate in Light Gull Gray opaco, FS.595:36440.
 Quelle inferiori in Insignia White Lucido, FS.595: 17875
 All upper surfaces in Light Gull Gray Matt, FS.595: 36440.
 All lower surfaces in Insignia White Gloss, FS.595: 17875.

Foto: R.C. Elliot — Disegno: R.J. Caruana

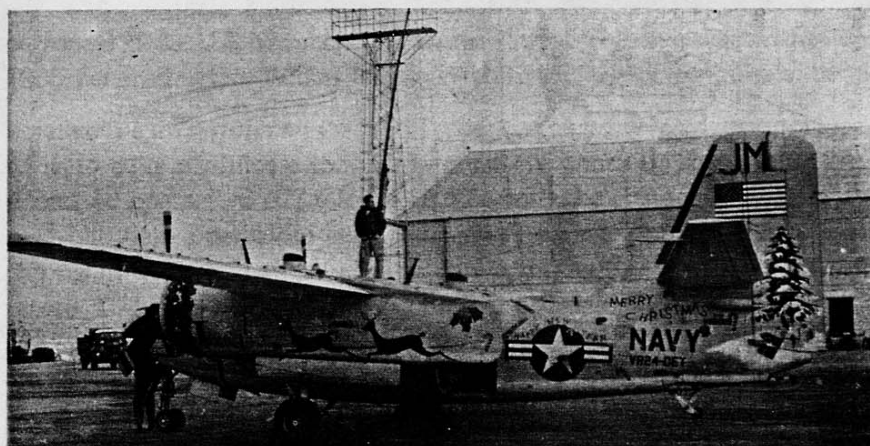
Copyright IPMS—Italy



Vista posteriore di tre quarti del lato opposto rispetto a quello dello schema.



Particolare dei piani di coda



Lato sinistro del Trader natalizio sull'aeroporto di Luqa, Malta.
(Foto: R. C. Elliott)

sufficiente fedeltà dal grigio HI 5 della serie Humbrol Camouflage per l'Italia. Sullo schema di base sono stati dipinti dei daini di colore marrone rossastro, delle foglie di agrifoglio in varie tonalità di verde e bacche rosse sulle cappotte dei motori ed in vari punti della fusoliera e delle gondole motore, dei fiocchi di neve stilizzati bianchi, un albero di Natale verde scuro ricoperto di neve alla cui base si trovano dei pacchi dono di colore rosso, bleu, giallo ed arancione; i bastoni di zucchero candito sono a strisce bianco e rosse, mentre la scritta "Merry Christmas" è in bleu scuro. Le decorazioni sono abbastanza simmetriche sui due lati del velivolo, come si può rilevare confrontando il disegno con la foto che mostra il particolare della coda sul lato opposto.

Il disegno è stato preparato dal nostro socio di Malta R.J. Caruana utilizzando materiale fotografico gentilmente messo a disposizione da R.C. Elliott.

Dal punto di vista modellistico non esiste per il momento del buon materiale dal quale partire. Consultando l'IPMS Kit List si rileva che esistono dei modelli riprodotti nelle due scale "bastarde" 1/54 e 1/111 da parte delle ditte Comet/Aurora entrambe relativi alla versione "Tracker". Non sono facili da reperire e non sappiamo dire quanto siano validi. Non è però improbabile che nel prossimo futuro un modello in 1/72 venga prodotto da una ditta giapponese.

A. M. BELLEI — R. J. CARUANA

I NOSTRI ANNUNCI

- Mr. W.M. Schlegel, 6014 Madison Street, Ridgewood, Queens, N.Y. 11227 dell'IPMS—USA è interessato ad entrare in contatto con soci italiani per scambi di kit. Egli ha già inviato una lista di kit e libri che ha attualmente a disposizione. Questa può essere ottenuta facendone richiesta alla Direzione accludendo il francobollo per la risposta.
- Mr. Vaclav Drmla, Trnavska 6, Praha 4, Sprilov 1, Cecoslovacchia desidera corrispondere in lingua inglese per scambio di modelli e pubblicazioni.
- Mr. Kenneth G. Tracy, 11 Staller Blvd., Hampton Bays, L.I.N.Y. 11946, USA, desidera corrispondere in inglese per scambio modelli, decals, riviste, ecc.
- Mr. Jim King, 5 Lawse 11, Henderson, Nevada 89015, USA, è interessato alle miniature militari. Desidera corrispondere in inglese per scambio di materiali ed informazioni.

ELENCO NUOVI SOCI (al 30 settembre 1971)

NORD

Piemonte

Torino

- n. 220 Di Matteo Domenico (1935)
V. Levanna, 15
T.747577 / Cap.10143
- n. 223 Gamallero Giampiero (1947)
V. Pacchiotti, 5
Cap. 10146
- n.224 Massa Walter
V. Belfiore, 68
Cap. 10126
- n. 225 Vidotto Roberto
C.so Sommeiller, 35
Cap. 10128
- n. 231 Cingolani Carlo (1943)
C.so Monte Cucco, 146
Cap. 10141

S. Antonino di Susa (TO)

- n. 240 Alotto Valerio (1957)
V. Moncenisio, 37
Cap. 10050

Lombardia

Milano

- n. 228 Leproni Enrico (1941)
V. Paisiello, 38
Cap. 20131
- n. 229 Riva Luigi (1933) M.A.
Titolare "Hobby Shop"
V. P. Rossi, 87
T.6454750 / Cap.20161

Marcallo (MI)

- n. 236 Morgente Carlo (1956)
V. Roma, 18
Cap. 20010

Bergamo

- n. 222 Mazzoleni Wilfrido (1947)
V. G.B. Rota, 8
T.246577 / Cap.24100

Veneto

Venezia

- n. 227 Bonato Roberto (1942)
V. Castello, 4921
T.31496 / Cap.30122

Padova

- n. 226 Coletta Mario
V. S.Maria in Conio, 11
Cap. 35100
- n. 230 Guarnieri Alessio (1955)
V. A.Gabelli, 66
Cap. 35100
- n. 239 Borella Maria Luisa M.A.
Titolare "Modellismo-Cartoleria Venezia"
V. Umberto I, 16
T.57919 / Cap.35100

Friuli - Venezia Giulia

Udine

- n. 221 Serra Peppino (1957)
V. Petitti di Roreto, 7
T.44689 / Cap.33100

- n. 237 Del Gobbo Oscar (1956)
V. Cividale, 452
T.40844 / Cap.33100
- n. 238 Moreale Paolo (1956)
V. Veneto, 200
Cap. 33100
- n. 242 Cimenti Ermanno (1929)
V. M.Ortigara, 14
T.44582 / Cap.33100

Liguria

Chiavari (GE)

- n. 241 Antonello Aldo (1957)
V. Caperana, 68/5
Cap. 16043

CENTRO

Toscana

Perugia

- n. 232 Giuffrida Orazio (1942)
V. Leonardo da Vinci, 70
T.27711 / Cap.06100

Lazio

Roma

- n. 233 Lella Francesco (1947)
L.go E. Bortoletti, 10
T.553630 / Cap.00146
- n. 235 Angelucci Aldo (1936)
V. di Torpignattara, 221
T.2715440 / Cap.00177

SUD

Sicilia

Palermo

- n. 234 Joppolo Marcello (1958)
V. G. D'Annunzio, 52
Cap. 90144

VARIAZIONI

- n. 6 Benvenuti Bruno
V. Castelfranco Veneto, 11
Roma - Cap.00191
- n. 23 Colizzi Paolo
V. Nuova ai Camaldoli, 574
Napoli
- n. 27 Biffi Claudio, M.A.
"Cavallino Rampante"
Modellismo e Giocattoli
V. S.M. e Solferino, 9
T.662845 / Cap.35100
- n. 133 Fuga Ugo
V. Meucci, 10
Spinea (Venezia)
T. 461261 / Cap. 30038

SUMMARY

Attività e notizie dell'IPMS—Italy — *Facts and news concerning the activity of the Italian Branch and of some of the local Chapters.*

Tinteggiatura e contrassegni degli aerei della U.S. Navy 1941/1947 — *The subject of U.S. Navy camouflage and markings during the Pacific War has always constituted a topic subject among modellers. Dr. Serra with his comprehensive article (first of a series) doesn't pretend to present the reader with new facts and he couldn't pretend otherwise sitting in Rome 30 years after the events took place. He merely trays, and we believe with success, to present all relevant facts in a concise and organized form.*

Un riferimento comune per i colori — *Lo Standard FS 595 — This article explains why the Federal Standard 595 has been adopted by the U.K. and USA branches of IPMS as a common reference term when referring to colours, describes the document and how it can be obtained.*

Decals per aerei Italiani — *A detailed review of some recently released decals pertaining Italian aircrafts, respectively the Almark n.24 and the E.S.C.I. sheet n.49.*

Commenti al foglio di istruzioni del Reggiane 2002 dell'Italaerei — *According to Dr. Serra the otherwise perfect kit of the "Ariete" is marred by an incorrect instruction sheet with regard to camouflage schemes. Also the emblem to be applied to the fin of the cobelligerant Re.2002 is believed to be incorrect and probably it has been confused with that of the "Cucaracha" typical of the Re.2001.*

Modakit — *A description of the products of this new firm that with their range of vacum formed kits will help the modeller to produce the proper scenery for displaynig 1/72 WW II subjects.*

Macchi C.200 dell'Artiplast — *Recensione e superdettagli — A review of the latest release in 1/50 from Artiplast with superdetailed hints and recommendations for arriving at a museum piece. In this case the author took full advantage of the possibility to study a surviving example of the aircraft presently under restoration by the Italian Air Force.*

Novità reperibili in Italia — *A list of kits, decals and publications recently made available in Italy. Among other items the new dry transfer sheet of the firm Ital Transfer with italian roundels of various sizes.*

Notizie in breve — *Shorts acconts of various nature. A presentation of the Italian Aviation Research Branch of Air Britain and of the Camouflage Air Club of France.*

Uno schema natalizio — *A quite interesting and colourful decorating scheme for a Grumman C1—A Trader used during Christmas 1965 for transporting Santa Claus and his gifts to the children of the Luqa Air Force base at Malta.*

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

KITS

Modelli delle più note case italiane e straniere quali: Italaerei, Artioplast, Protar, Casadio, Airfix, Frog, Revell, Monogram, Lindberg, Aurora, Pyro, Heller, Tamiya, L.S., Bandai, Fujimi, Otaki, Aoshima, MPC, Nitto, Matz, etc.

Si segnalano tra l'altro le seguenti novità:

Airfix	1/72	
AX492	N.A. RA-5C Vigilante	L. 1400
AX395	SAAB J.35 Draken	L. 1000
AX591	Douglas A-26 Invader	L. 1800

	1/600	
AX202s	Rommel	L. 700
AX411s	Graf Spee	L. 1400

Frog	1/72	
FG205	Dornier Do.17Z-2	L. 1250
FG217	D.H. Vampire Mk.5	L. 400

Hasegawa	1/72	
HA056	Aichi E 13A1, type O "Jake"	L. 1500
HA058	Fuji T-1A	L. 750

	1/10	
HA1012	BMW R75/5 da 750cc	L. 4400

Tamiya	1/100	
TA1017	Bell AH-1G Huey Cobra	L. 500
TA1018	Boeing Vertol V-107 II Chinook	L. 1200
TA1019	Sikorsky SH-3A/D Sea King	L. 1200
TA1020	Kawasaki Vertol KV-107 II	L. 1000

	SCALE VARIE	
TA3508m	Soldatini Afrika Korps (1/35)	L. 600
TA7201	Vosper Fast Patrol Boat Perkasa (1/72)	L. 7200
TA1207	Ferrari 312B (1/12)	L. 8000
TA0602	Honda Dax 70 (1/6)	L. 6000

Monogram	1/72	
MO5992	Grumman F-14 Tomcat	L. 2950

Fujimi	1/50	
FJ5001	M48 Patton	L. 2000

Heller	SCALE VARIE	
HE011	Phoenix	L. 350
HE012	Royal Luis	L. 350
HE017	Bac-Sepecat Jaguar E (1/100)	L. 350
HE018	Bac-Sepecat Jaguar M (1/100)	L. 350
HE539	Nave scorta Victor Shoelcher (1/400)	L. 2000
HE797	Alcyon	L. 2500
HE991	Honda 750 CB-4 (1/8)	L. 6600

CONVERSIONI AIRMDEL

	SERIE IN POLISTIRENE SOLIDO	
AM002	Heinkel He.111H -4	L. 600
AM003	Messerschmitt Me.262B -1a/UI	L. 650
AM004	Mistel 1 (Ju 88A -4 + Me.109F)	L. 900
AM006	Starfighter TF-104G/F-104A	L. 650

	SERIE IN PVC STAMPATO	
AM103	MIG 15 e 21 UTI e il 2 monoposto	L. 400
AM105	S. Fury T.20, Typhoon F.1A, Spitfire Mk.XVI e Beaufighter FX (timble nose)	L. 450
AM106	FW200 Kurier e Do.335A-10 (V-11,V-12)	L. 500
AM109	TBM-3U&R, TBM-3W e AD-4W (AEW-1)	L. 500
AM113	Junkers Ju 188A & E	L. 600
AM111	Heinkel He 111F-4	L. 500
AM112	Junkers Ju 88S,P&G e Mitsubishi Ki.46 III	L. 500
AM118	Arado Ar 234C, Fi 103 e FW 190D-9	L. 500
AM119	Junkers Ju 87D -3 (porta persone)	L. 650
AM120	Lockheed P-38M e N.A. T-6 Harvard IV	L. 400

	SERIE IN POLISTIROLO STAMPATO	
AM121	North American F-86D	L. 550
AM122	Messerschmitt Bf 109B	L. 700
	Nota - Alcuni kit non sono citati perché momentaneamente esauriti.	

DECALS

Completo assortimento dei fogli Italaerei, Almark, Dri-Dec, De-Frey, Artioplast, ABT, Lines Bros. Italiana (ESCI), Model-decal e Modelmark tra cui le seguenti novità:

- Il Giocattolo-ESCI (ex Lines) dal n.45 al n.59	L. 550
- Modeldecal n.10, 11 e 12	L. 700
- Modelmark n.1 e 2	L. 500
- Airmodel n.221-1	L. 750
- Italaerei n.117, 118, 119 e 120	L. 350

Novità! I nostri trasferibili a secco Ital Transfer. Il primo foglio, ITS 01, contiene 46 coccarde tricolori ed istruzioni per il loro impiego. Prezzo L. 650. Consegna Febbraio 1972.

PUBBLICAZIONI

Completo assortimento delle pubblicazioni precedentemente citate delle ditte Almark e Ducimus, ed inoltre le seguenti novità:

Almark: Royal Navy Warships 1939/45 a L.3000; German Infantry 1914/18 a L.2000; Narrow Gauge Model Railways a L.1800; Plastic Scale Model Aircraft a L.2000.

LA MODERNA ORGANIZZAZIONE DI VENDITA PER CORRISPONDENZA DI ARTICOLI PER PLASTIMODELLISTI

INTERPELLATECI!