



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY — SEZIONE ITALIANA

Vol. 3, No. 4 — Dicembre 1971





Republic F-84F Thunderstreak del 36° Stormo, 1967
(Foto AMI)

INDICE

	Pagina
Starfighter	1
Tinteggiatura e contrassegni degli aerei della U.S.Navy 1941-1947	8
I miscugli (Mixes)	10
L'Afrika Korps in 1/35	11
Il Republic F-84F Thunderstreak	12
Due americani con passaporto italiano	19
Il Museo Caproni	20
Novità reperibili in Italia:	
Kits	21
Decals	22
Visti a Malta	22
Suggerimenti e consigli	22
Summary	28

Questo numero de *Il Notiziario* è dedicato prevalentemente ad aerei moderni, i cosiddetti "tubi da stufa", come vengono chiamati con scherno dai nostalgici dei velivoli ad elica.

Con loro buona pace comunque, anche gli aerei a reazione cominciano a meritare un posto oltre che nella cronaca, anche nella storia. Non solo quelli che videro la luce o furono concepiti durante la guerra, ma anche molti aerei a reazione nati negli anni '50 sono già andati o stanno per andare in pensione.

Parallelamente nel settore del modellismo c'è stato negli ultimi anni un continuo incremento d'interesse per questi velivoli sia da parte degli appassionati che delle ditte, ovviamente sempre attente a seguire e soddisfare gli umori del mercato. Basterebbe citare la serie della Tamiya in 1/100, la produzione della Frog/Hasegawa, alcuni recenti modelli della Airfix ed in ultimo, ma solo in ordine di tempo, i due ottimi modelli della Italaerei.

Nel preparare l'articolo sul F-84F siamo rimasti spiacevolmente sorpresi ed anche un po' preoccupati. Condurre delle ricerche sui velivoli italiani relativamente recenti è quasi più difficile che su quelli del periodo bellico. Sembra un assurdo, ma è così.

E' probabile che in buona misura contribuisca il segreto militare, che ovviamente bisogna rispettare, ma presumibilmente esistono anche altri fattori, quale forse l'ingiustificata assenza d'interesse per l'attività svolta dai reparti in tempo di pace. Questo fenomeno è di portata abbastanza vasta: sapere qualcosa sugli Spitfire, sui P-38, P-39, Vampire impiegati dai reparti italiani è veramente un'impresa ardua.

Sarà bene che, almeno per quelli che sono gli interessi del modellismo, si cerchi di fissare i ricordi e le testimonianze prima che svaniscano del tutto e tra qualche anno ci si ritrovi con le stesse perplessità che s'incontrano oggi per i velivoli di 30-40 anni fa. E' questo un compito per il quale ci rivolgiamo alla collaborazione di tutti i soci.

A.M. BELLEI

STARFIGHTER

Già nel precedente numero di marzo de Il Notiziario ospitammo un articolo tratto dal numero unico preparato dal Centro IPMS di Livorno. In quest'occasione ne presentiamo un secondo che, pur vertendo su un tema noto, ci sembra molto interessante. La pubblicazione contiene altri articoli altrettanto validi ed utili per il modellista; essa può essere ottenuta inviando lire 500 per vaglia postale a Biagi Alessandro, via F. Venuti, 15 - 57100 Livorno.

Uno degli aerei più diffuso nei cieli di tutto il mondo è attualmente il caccia intercettore bisonico "Starfighter", progettato sul finire degli anni '50 dalla Lockheed; esso è infatti in forza presso le aviazioni di 15 paesi e costituisce la prima linea della NATO.

Sono stati costruiti più di 2000 F-104, la maggior parte su licenza in Europa, Canada e Giappone. In particolare la costruzione degli esemplari per le aviazioni del Patto Atlantico da parte di un consorzio di ditte tedesche, belghe, olandesi ed italiane ha segnato la definitiva rinascita tecnologica dell'industria aeronautica europea ed ha dato l'avvio ad una ulteriore serie di iniziative in cooperazione.

La versione europea è indicata con la sigla F-104G (TF-104G la versione biposto da addestramento) e ne sono stati prodotti oltre 800; le sue caratteristiche principali sono:

- | | | | |
|--------------------------------|----------|------------------------------------|--------|
| - Apertura alare | 6,68m | - Peso al decollo | 9000Kg |
| - Lunghezza | 16,71m | - Tangenza operativa | 17700m |
| - Altezza | 4,11m | - Autonomia tipica operativa | 1100Km |
| - Velocità max a 11.000m | 2300Km/h | | |
- Motore: un turbogetto General Electric J79-GE-11A da 4536Kg di spinta
 - Armamento standard costituito da un cannoncino Vulcan a canne rotanti e due o quattro missili AIM-9 Sidewinder.

Per l'Aeronautica Militare Italiana sono stati costruiti 144 esemplari (di cui 19 in configurazione da addestramento avanzato) che sono andati ad equipaggiare (dopo la riorganizzazione del 1968) il 4°, 5°, 6°, 9°, 36°, 51° e 53° stormo caccia intercettatori ed il 20° gruppo da addestramento supersonico.

Il reparto che più di ogni altro può essere assunto come simbolo della storia vecchia e nuova dell'Aeronautica Italiana è il 9° stormo, di stanza nella base di Grazzanise, i cui aerei portano sul timone il cavallino rampante di Francesco Baracca, da oltre 50 anni il più famoso emblema della nostra aviazione. Il 9° gruppo è il reparto di volo dello stormo, organizzato nelle quattro squadriglie: 91a, 84a, 85a e 86a, tutte equipaggiate dagli Starfighter. Proprio per rendere omaggio a questo reparto abbiamo scelto un suo aereo da riprodurre.

Passiamo ora alla disamina del modello vero e proprio. La scatola presa in considerazione per l'articolo è lo F-104G della Frog-Hasegawa; i motivi della scelta sono dettati da una maggiore accuratezza nella riproduzione della parte anteriore della fusoliera (sebbene il "canopy" sia lungo 3mm di troppo!) ed in una maggiore ricchezza nei carichi subalari e nelle decals a disposizione.

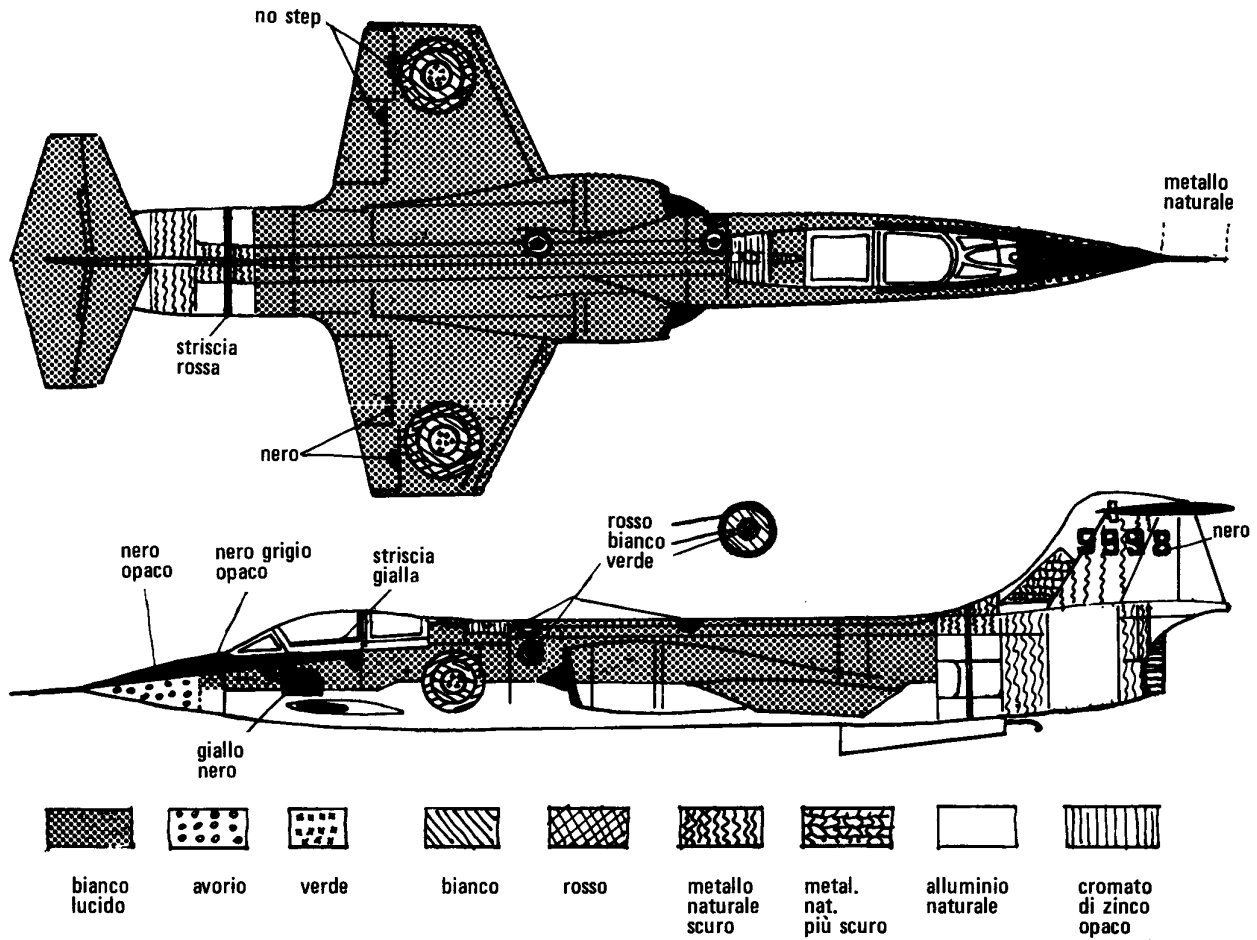
Nella trattazione che segue il lavoro è stato suddiviso in fasi successive per rendere facile a tutti la comprensione della sequenza con cui vanno apportate le modifiche.

Fase 1

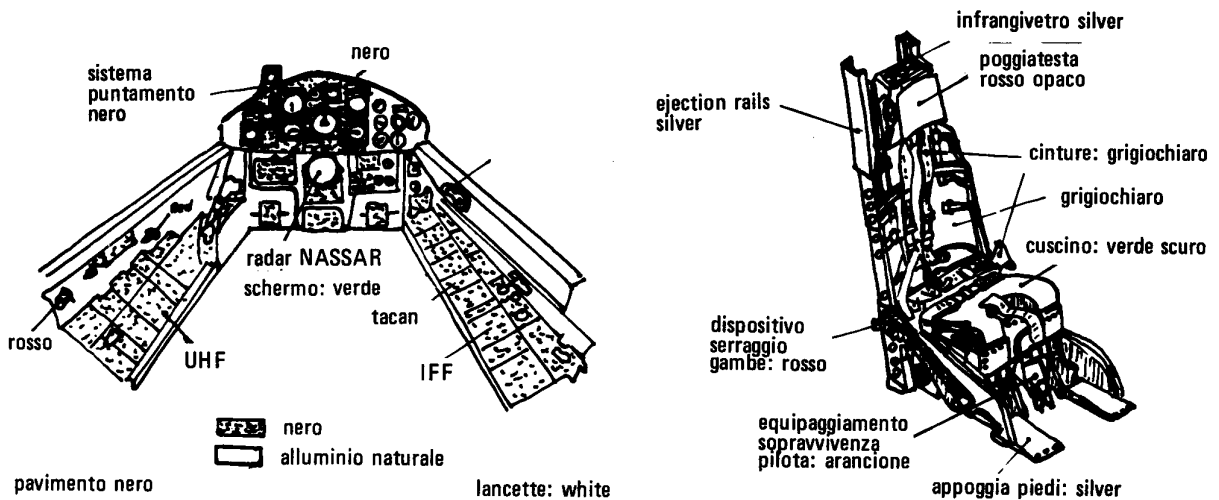
E' necessaria una lavorazione preliminare delle parti per eliminare le sbavature della plastica che sono molto diffuse.

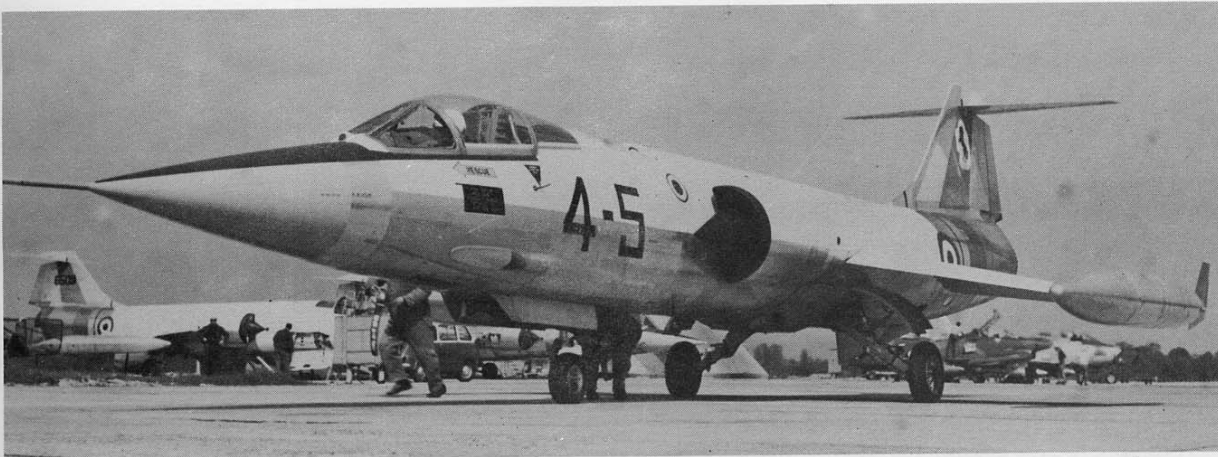
Fase 2

a) *Rifinitura degli interni* - L'abitacolo del modello va completamente ristrutturato secondo la vista della tavola 1. inserendo un nuovo pavimento ed i pannelli laterali e frontali opportunamente sagomati e dipinti secondo l'illustrazione; per il seggiolino del pilota può esserne usato uno prelevato da altri kits



F104G Prototipo La colorazione qui riportata è stata adottata dal primo esemplare destinato all'Italia, di costruzione U.S.A, servito come prototipo per la serie Italiana. Originariamente, come apparve alla cerimonia ufficiale di consegna sul campo di Palmdale, l'aereo era alluminio naturale completamente, tranne la superficie superiore delle ali e dello stabilizzatore in bianco lucido con pannello antiriflesso e cono radar come da illustrazione sotto.





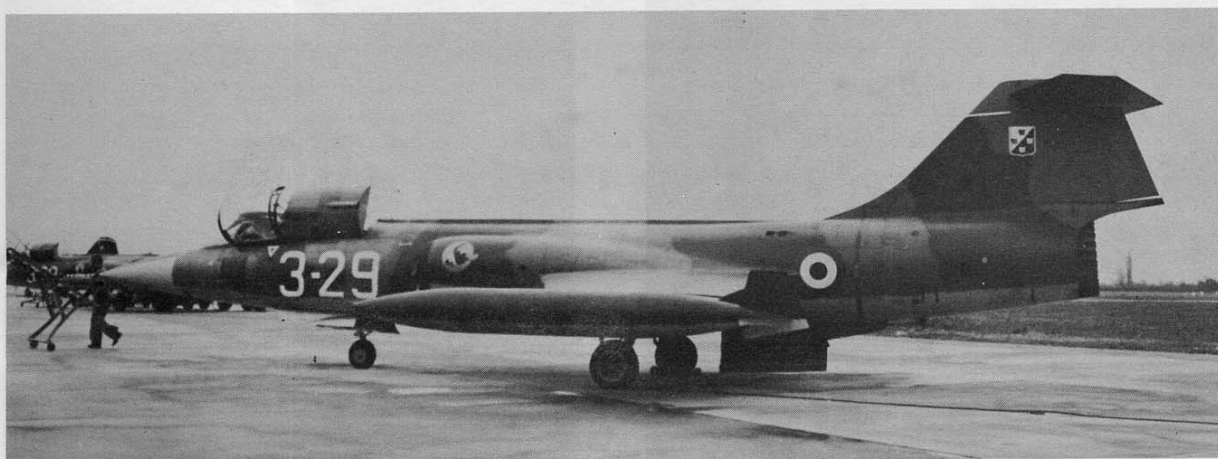
Il primo esemplare di F-104G costituito in Italia al momento della consegna sull'aeroporto di Torino-Caselle

(Foto AMI)



Uno dei primi F-104 G

(Foto AMI)



Un RF-104G da ricognizione della 3^a Aerobrigata. Notare il nuovo distintivo di gruppo che rappresenta una strega a cavallo di una scopa. Novembre 1971

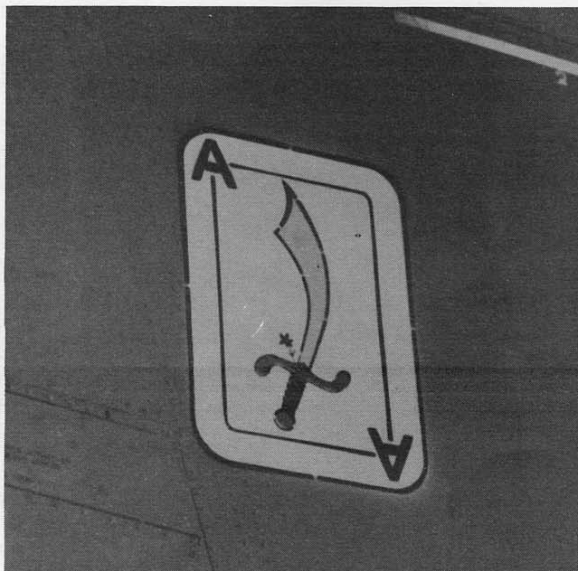
(Foto AMI)

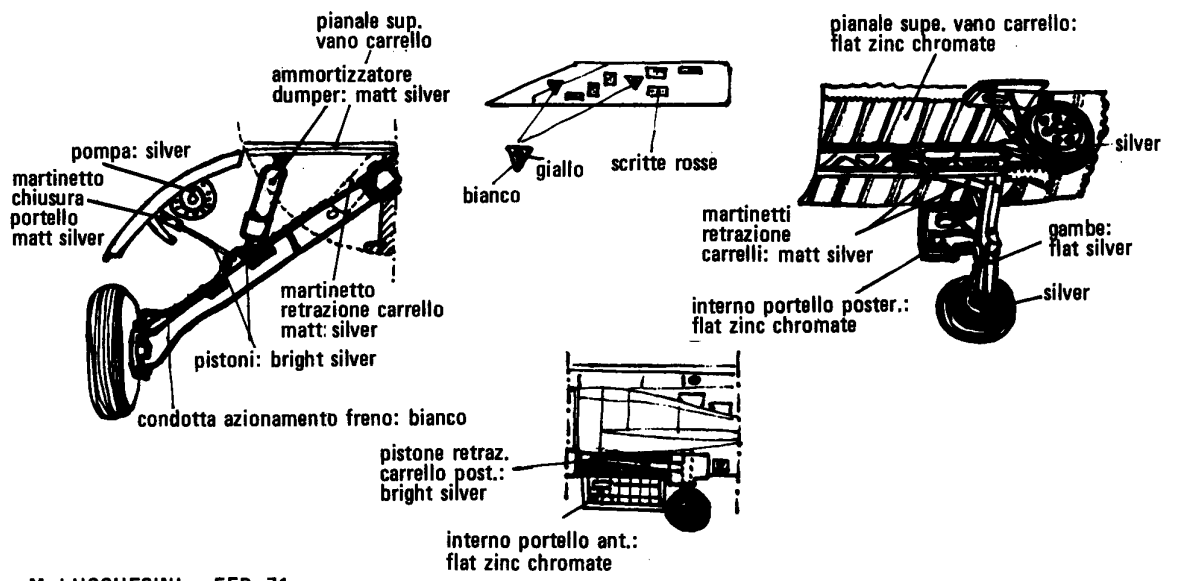
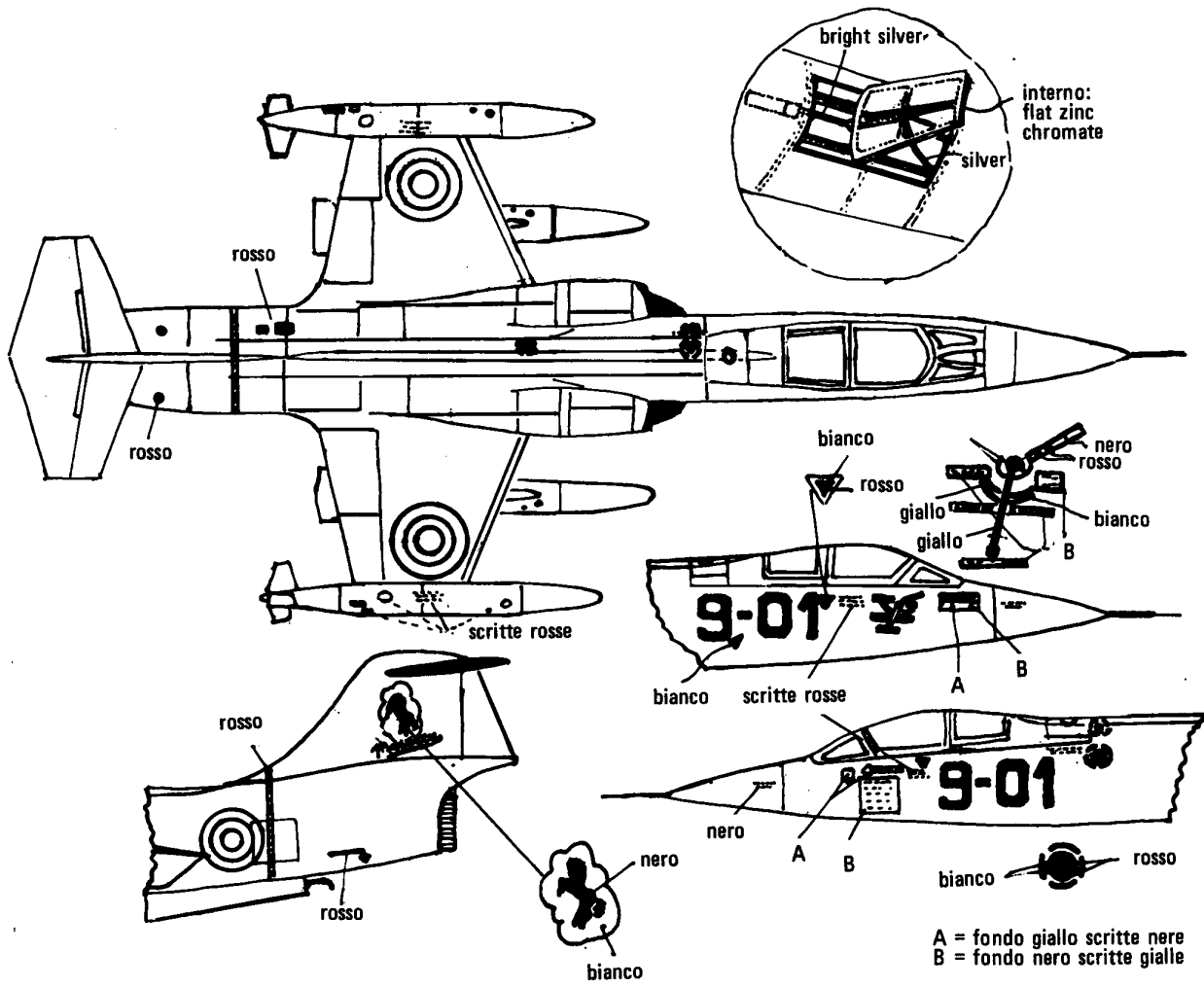


F-104G del 36° Stormo. Distintivo di gruppo una testa di lince ed un fulmine giallo. Ottobre 1971 (Foto AMI)

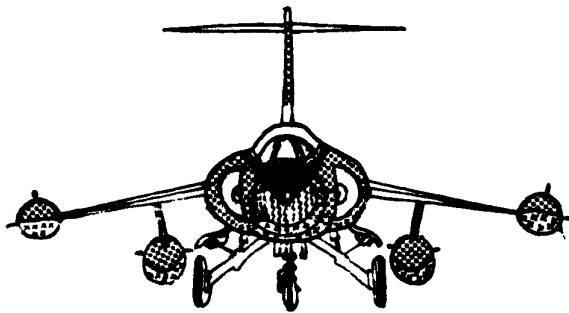
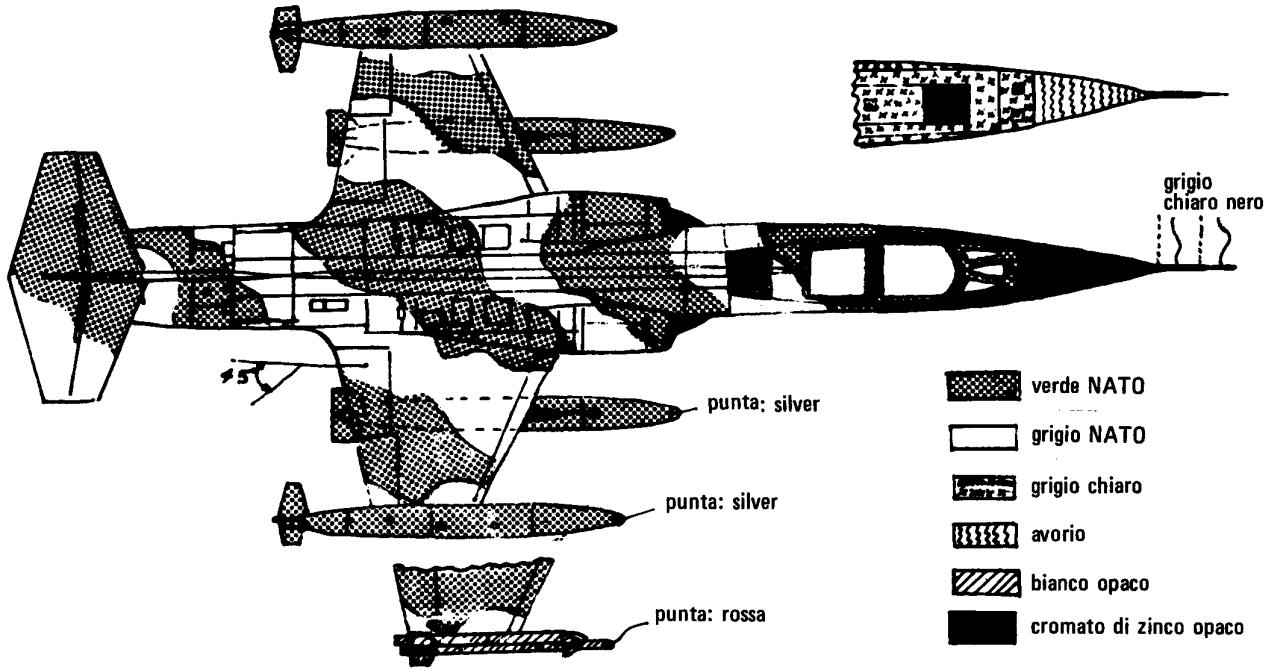


Distintivi di reparto di F-104G

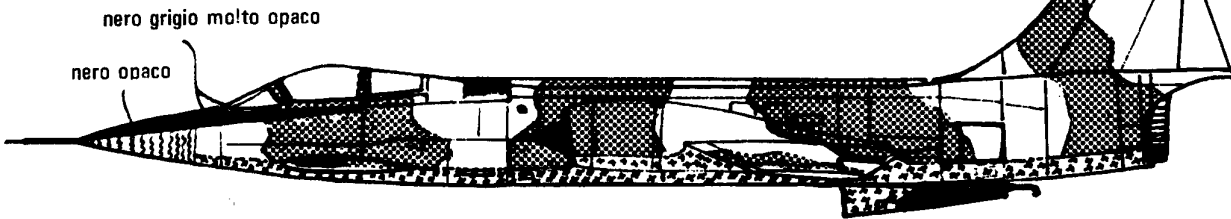




A = fondo giallo scritte nere
 B = fondo nero scritte gialle



scarponi alari:
verde NATO



purchè del tipo Martin Backer (ad es. dal Mirage IIIC dell'Airfix); sul pavimento va poi aggiunta una cloche metallica con pomello nero (per chi volesse sul pomello può essere aggiunto il pulsante di sparo rosso); la pedaliera può essere formata da due rettangoli nero opaco 2,5x2mm posti come in figura a 4mm l'uno dall'altro. Prima dell'unione delle semifusoliera è opportuno dettagliare gli interni dei freni aerodinamici secondo la vista particolareggiata della tavola 2. mediante due longarine, il martinetto e l'asta di scorrimento. Resta infine da dettagliare il carrello principale: per prima cosa è opportuno inserire un piano orizzontale all'altezza delle cerniere di chiusura del portello.

b Completamento della fusoliera — A questo punto si esegue il montaggio delle ali, del timone, delle prese aerodinamiche e del carrello secondo le istruzioni. In particolare bisogna aggiungere il martinetto di chiusura ad ogni gamba del carrello (vedi tavola 2.) e l'asta di chiusura del portello, su quest'ultimo va poi inserita la pompa. I portelli anteriori sono, quando l'aereo è a terra, socchiusi con uno scartamento dalla fusoliera di poco inferiore allo spessore del portello stesso.

Fase 3 — Posizionamento carichi alari

La configurazione suggerita nelle istruzioni per i missili Sidewinder non risulta essere usuale nell'A.M.I. per cui noi l'abbiamo scartata e suggeriamo di posizionare i due missili alle due estremità alari o di scegliere la configurazione con quattro serbatoi; in tal caso però è opportuno dettagliare gli attacchi subalari come da tavola 2. Volendo si può poi aggiungere come carico di fusoliera un contenitore biconico del tipo di quelli forniti nella scatola di montaggio del N.A. F 100 D o del F 105 Frog-Hasegawa posizionato come in tavola 3.

Fase 4 — Colorazione

Per la distribuzione dei colori sulle varie superfici si rimanda alle varie tavole, qui intendiamo parlare della reperibilità ed eventualmente della preparazione dei colori. I tre colori standard NATO green, NATO grey e Light grey sono disponibili nella serie Medelcolor (anche se il pigmento è un po' grosso) ed attualmente dovrebbero essere reperibili anche nella serie Humbrol. Per gli interni è invece necessario preparare il Flat Zinc Chromate (colore tipico degli aerei di produzione FIAT) usando il Pactra XF 53 Zinc Chromate mescolato con Humbrol Hu 8 Yellow nella proporzione 5 parti contro 2.

Fase 5 — Decals

La reperibilità delle decals è probabilmente la più grossa difficoltà per coloro che vogliono costruire questo modello in quanto di quelle presenti nel kit possono praticamente essere usati i soli "cavallini rampanti"; le coccarde sono infatti scorrette nel dimensionamento ed è perciò opportuno sostituirle con quelle del sestetto presente nel foglio di insegne italiane recentemente edito dalla LINES BROS. Italiana. (Alternativamente si possono usare le coccarde del nuovo foglio Ital-Transfer della Model Market-N.d.R.). I grandi numeri bianchi sui due lati della fusoliera possono essere tinti a mano oppure ricavati dai fogli della STOPPEL danese. Numerosi "stencils" possono essere ricavati dal libretto di decals per la Luftwaffe posto in vendita dalla concessionaria tedesca dell'Airfix; è chiaro comunque che ogni modellista può "arrangiarsi" come meglio crede secondo le sue particolari disponibilità e possibilità; quelle qui elencate sono solo delle possibilità di soluzione suggerite per meglio far partire un eventuale "neofita" alle conversioni.

G. DE FINA M. LUCCHESINI

ERRATA CORRIGE

Nell'articolo sul Macchi C.200 del numero precedente de Il Notiziario siamo incorsi in un errore. Le diciture del disegno n. 1 vanno invertite; la linea continua rappresenta il profilo del modello Artiplast, mentre quella tratteggiata è quella corretta.

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

(Parte Seconda)

Nel precedente articolo su questo stesso argomento sono stati trattati, anche se in modo purtroppo sintetico, i vari schemi di mimetizzazione adottati durante la 2^a G.M. In questa puntata vogliamo fornire delle nozioni pratiche in merito alle vernici esistenti sul mercato e i miscugli, o mixes, per quelle non reperibili.

Occorre subito avvertire che la diversa nomenclatura con cui gli inglesi ed americani indicano lo stesso colore, come pure le locuzioni ufficiali usate da entrambi o dalle ditte commerciali, ingenerano non poche perplessità all'atto della scelta della tinta per la rifinitura dei modelli. Abbiamo pertanto ritenuto opportuno citare le voci che maggiormente interessano e tra le quali abbiamo compreso anche le corrispondenti in lingua francese stante la larga diffusione in Italia delle tinte "Modelcolor" prodotte appunto in Francia. Queste voci sono le seguenti:

<i>denominazione americana</i>	<i>inglese</i>	<i>francese</i>
n.s. Light Gray	medium sea grey	gris pâle
n.s. Blue Gray	dark sea grey/bright medium blue	bleu moyen
n.s. Sea Blue	mediterranean sea blue/dark blue matt	bleu marine
n.s. Intermediate Blue	pale blue grey matt/powder blue	gris bleu foncé
n.s. Insignia White		blanc cassé
dirty white	off white matt	
glossy Sea Blue (patrol bomber blue)	midnight blue gloss	bleu marine brillant

Quando si tocca questa materia si entra in un vero ginepraio per cui sarà bene dare alcuni chiarimenti. Notiamo innanzitutto che sono state usate le maiuscole per le prime lettere dei termini che trovano riscontro nella documentazione ufficiale USA; si tratta di una distinzione che cerchiamo di seguire come norma, indipendentemente da questo particolare articolo. Facciamo inoltre osservare che la sfumatura tra il termine "gray" americano e "grey" inglese è solo nella dizione; a tutti gli effetti sono dei sinonimi. Il termine "powder", usato dagli inglesi anche per altre tinte, serve solo per descrivere un colore non pieno, ma con una componente che lo schiarisce. Il "powder blue" potrebbe in italiano tradursi con "bleu carta da zucchero". Diciamo infine che per quanto riguarda i bianchi la situazione è ancora poco chiara. L'off white dovrebbe corrispondere a quel grigio molto chiaro usato a volte per le insegne di nazionalità (vedi tavola dei cambiamenti di data nel precedente articolo). Essa era all'epoca ottenuta miscelando in parti uguali Insignia White e Light Gray; sembra che a volte in mancanza del Light Gray si ricorresse al Battleship Gray, cioè il grigio usato per gli esterni delle navi. Sempre a questo proposito riferiamo che secondo alcuni questa specie di "bianco sporco" veniva a volte usato al posto dell'Insignia White per le superfici inferiori dello schema n.3 e probabilmente il fatto corrisponde a verità. Sono comunque eccezioni alle norme ufficiali.

Nella tabella seguente indichiamo le tinte disponibili sul mercato citando quelle prodotte da una ditta americana (Official Paints) da una inglese (Humbrol) e da una francese (Modelcolor) con la indicazione della numerazione del barattolo corrispondente.

Vicino a ciascuna voce abbiamo posto la numerazione riferita al Federal Standard 595. Di questa specifica abbiamo già fatto cenno; qui basta ricordare che il primo numero di identificazione del colore corrisponde alla tonalità e cioè: il n.1 lucida, il n.2 semi-lucida ed il n.3 l'opaca.

Anche qui s'impongono diversi commenti. Procediamo per colonne. Abbiamo elencato le vernici Official nonostante che non ci risulta siano state mai messe in vendita in Italia e che oltretutto

TINTA \ VERINICE	Federal Standard n. 595	Official Paints	Humbrol Camouflage	Humbrol Enamel	Modelcolor
n.s. Light Gray	(36440)	93	H.U.6		U.N.1
n.s. Blue Gray	36118	94	H.U.3		(U.N.2)
n.s. Sea Blue	35042	95	H.U.4		U.N.5
semigloss Sea Blue	25042				
glossy Sea Blue	15042	29	H.B.9	15	U.N.7
n.s. Intermediate Blue	35164	96	H.U.5		U.N.3
n.s. Insignia White	37875		H.I.6 - H.B.11	34	
dirty white		102			
n.s. Light Gull Gray	36440	98	H.I.5		
n.s. Dark Gull Gray	36231	97	(H.B.3)		B.4
Aircraft Gray gloss	16473	99			(U.N.6)
Zinc Chromate n. 1 (interior green)	34151	68	H.I.1		(U.5)
Zinc Chromate n. 2	33814				(U.5)

siano ormai scomparse anche nel paese d'origine, cioè gli USA. Lo abbiamo però fatto perchè fu la prima ditta che, già nel 1966, cominciò a produrre tinte della 2ª G.M. con buona fedeltà e con gamme molto vaste, a differenza della Humbrol che si è legata con il suo insensato modulo di sei vernici per nazione. Sotto le colonne Humbrol abbiamo riportato tinte di provenienza diversa scelte col criterio della massima rispondenza al Federal Standard. Alla voce Modelcolor abbiamo indicato le vernici prodotte per i velivoli navali americani anche se in alcuni casi, soprattutto quelli tra parentesi, la loro veridicità è molto sospetta.

Esaminiamo le singole tinte. L'equivalenza tra il Light Gray ed il Federal Standard è indicata tra parentesi perchè è solo approssimata. Al tempo dell'2ª G.M. esistevano due tinte distinte, ma molto simili: il Light Gray ed il Light Gull Gray. Esse corrispondevano rispettivamente ai numeri 602 e 620 dello standard ANA 157; questa sigla si riferisce ad un Army Navy Aeronautical Bulletin intitolato "Color-List of Standard Aircraft Camouflage" che è un documento che precedeva nel tempo il Federal Standard 595. Quando nel 1950 fu adottato quest'ultimo documento, furono mantenuti degli equivalenti con le tinte precedenti, ma non per il Light Gray che non era più in uso. Agli effetti pratici comunque le due tinte sono quasi uguali, essendo il Light Gray solo leggermente più scuro.

Le tinte Light e Dark Gull Gray sono quelle usate durante la 2ª G.M. per alcuni schemi per velivoli antisom. Notiamo per inciso che il Light Gull Gray accoppiato con il bianco lucido (Insignia White 17875) costituisce lo schema fondamentale degli attuali velivoli della U.S. Navy. Non troviamo invece, tra quelle sopra considerate, una tinta che è tipica di alcuni schemi per elicotteri imbarcati, e cioè l'Engine Gray (F.S. 16081) solitamente accoppiato con il Light Gull Gray. La vernice H.B.3 è leggermente più chiara del necessario, mentre la B.4 (serie per navi della Modelcolor) sposa quasi esattamente il Dark Gull Gray.

L'Aircraft Gray è una tinta un po' misteriosa, della quale risulta difficile stabilire con chiarezza l'impiego. Certamente esisteva prima della guerra (ANA 512) con finitura lucida e forse costituiva il grigio degli schemi policromi e vivaci degli anni trenta. Recentemente è riapparsa, anche in versione opaca (36473), per schemi particolari usati per velivoli Special Air Warfare assegnati allo USAF Southern Command. (OV-10A e O-2A). La vernice Modelcolor, oltre ad essere opaca, è poco rispondente come tono di grigio.

Abbiamo infine i due Zinc Chromate. Il n.2 è un giallo verdolino molto chiaro per il quale non si è riusciti a trovare una corrispondente vernice in commercio. Abbiamo riportato per entrambi la U.5 della Modelcolor perchè barattoli con la stessa denominazione acquistati in tempi diversi risultano parenti, ma sempre alla lontana, delle due rispettive tonalità.

I Miscugli (Mixes)

Circa il modo di ottenere le tinte mediante miscugli di colori diversi ricordiamo che varie tabelle sono state elaborate sia da parte delle ditte produttrici come da varie branche della IPMS.

Si tratta, naturalmente, di una pratica di emergenza che si rende necessaria laddove non sia disponibile la tinta già pronta o quando questa non sia soddisfacente.

Dato che questa eventualità ci sembra oggi piuttosto remota e stante anche il fatto che l'avarizia del tempo non ci ha consentito di richiedere, per correttezza, una licenza di pubblicazione, ci limitiamo ad indicare i testi ove questi dettagli possono essere ricercati, ed anche le tabelle delle ditte che hanno preso questa iniziativa. Non ci sentiamo, ovviamente, di garantire la validità essendoci mancato tempo e modo di condurre questi esperimenti.

Secondo IPMS-France: una tabella a cura di C.J. Ehrengard, direttore di questa branca, è stata pubblicata nel "Journal" vol.1 n.8/9 (agosto 1967). Una parte di questo saggio è, a sua volta, un estratto di un servizio di R.C. Jones apparso in quello che allora si intitolava IPMS News Sheet (n.2).

Le tinte di base sono quelle della "Humbrol Enamel": gli Autori stranamente introducono un quinto schema, o meglio, distinguono due tipi di "tutto lucido" e cioè il "glossy sea blue" (bleu marine brillant) ed il "gloss midnight blue" (bleu nuit brillant), distinzione ignorata dalla letteratura ufficiale che quindi rifiutiamo.

La tinta uniforme dello schema n.1 viene indicata come "Neutral gray" e quella delle superfici inferiori dello schema n.2 come "aircraft gray" locuzioni entrambi improprie poichè trattasi della stessa tinta che abbiamo visto essere denominata "n.s. Light Gray".

Stante l'arbitrarietà di questi ed altri termini, la tabella della quale ci occupiamo può essere utilizzata, con prudenza, solo per alcuni riferimenti.

Secondo IPMS-USA: a cura di alcuni membri del "Chapter IMPS-USA Tidewater" che usarono tinte Pactra venne elaborata nel 1969 una serie di tavole di mixes riguardanti le tinte USAF, U.S.Navy e, U.S. Army, come pure quelle relative agli aerei di tutte le potenze intervenute nel secondo conflitto mondiale; per quanto riguarda l'Italia vi fu inclusa anche la voce "Guerra Civile di Spagna" in quanto premonitrice del grande conflitto.

I miscugli per aerei navali si riferiscono alle tinte: dirty white, n.s. Sea Blue, Blue Gray, Light Gray, Intermediate Blue. Tale studio apparve sotto forma di inserto in un numero dell'IPMS-USA Quarterly e fu inviato ai soci italiani abbonati a tale periodico.

Secondo la "Floquil Products Inc." USA: questa ditta, insieme ad un interessante manualetto informativo sull'uso delle sue vernici, ha pubblicato delle formule ottenute miscelando i colori da essa prodotti ed illustrandone visivamente, mediante chips, i risultati in alcune tavole che si riferiscono a tutte le nazioni coinvolte nel secondo conflitto mondiale; ci sono anche due tavole relative al periodo attuale per gli USA, cioè mimetizzazione tipi Viet Nam, quest'ultime desunte dal FS 595.

I chips U.S.Navy e U.S.Marines della 2ª G.M. comprendono le seguenti tinte: aircraft gray, dirty white, n.s. Blue Gray, Intermediate Blue, SEa Blue, Dark Gull Gray, Light Gull Gray, Light Gray, Interior Green.

L'interesse per questo documento è però ridotto dal fatto che le vernici Floquil non sono disponibili in Italia ed inoltre sono, per loro natura, di difficile applicazione sui modelli in plastica a meno che non siano applicate a spruzzo.

Secondo la ditta "Airfix Products Ltd." U.K.: nel foglio di istruzioni che accompagna il modello 1/72 dello F4U-1D "Corsair" vengono suggeriti alcuni mixes utilizzando vernici prodotte dalla stessa ditta per ottenere: Intermediate Blue, Sea Blue, n.s. Insignia White e semi-gloss Sea Blue.

Citiamo infine che era stato annunciato a suo tempo un "U.S.Navy Colors-Color Chart Supplements", denominato C.8., da parte del Modellers Journal, ma non se n'è più avuta notizia.

A. SERRA

L'AFRIKA KORPS IN 1/35

Questa nota, dovuta al Dr. A. Domino, Direttore del Centro IPMS di Palermo, non ha la pretesa della trattazione specialistica.

Essa intende soltanto servire da guida per la uniforme realizzazione di un gruppo di modelli, soprattutto nel delicato, e sovente sottovalutato, settore della colorazione.

Le indicazioni qui contenute sono il risultato migliore oggi conseguibile con le poche vernici che il mercato offre.

Recentemente la Tamyia ha posto in vendita la Volkswagen Kubelwagen ed un gruppo di quattro soldati dell'Afrika Korps; sono già annunciati (e probabilmente di imminente disponibilità) due Panzer: il MK II ed il MK III, tutti in scala 1/35.

In tal modo e con l'aggiunta del preesistente Panzer IV (Nichimo) e del semicingolato Sd. Kfz 251 (Nitto) modificato come diremo appresso, sarà possibile allestire dei team's che rappresentino alcuni dei componenti tattici del Corpo tedesco d'Africa. Il panzer Mk II, adoperato dai reparti esploranti, ed il Mk III, costituirono, sin dall'inizio, la punta di diamante dei reparti corazzati tedeschi in Africa. Il Mk II, che era un carro leggero già superato, venne progressivamente sostituito con il Mk III, cui fu affiancato (ma in minor numero di esemplari) il Mk IV. Secondo un piccolo disegno della Tamyia, che abbiamo visto, il Mk III sarebbe del tipo dotato di cannone da 50 mm corto, anch'esso adoperato dall'Afrika Korps.

Del semicingolato Sd. Kfz 251 diremo che fu adoperato dal D.A.K. solo nella versione /3 dotata della caratteristica antenna radio posta sul cielo del mezzo, come veicolo comando o collegamenti. A tal proposito è opportuno segnalare che sul numero di Ottobre dell'IPMS Magazine è apparso un disegno in scala 1/35 per costruire l'antenna. Esso, però, non rispecchia fedelmente l'originale come è chiaramente visibile — per esempio — nella foto riportata sullo "Atlante mondiale dei mezzi corazzati vol.2° Italia e Germania nella 2° Guerra Mondiale" a pag. 164. Occorre eliminare i due elementi incrociati, allungare l'intelaiatura di circa 3,5 mm ed allargarla di 5 mm onde consentire ai quattro supporti che reggono l'antenna di entrare nelle apposite sporgenze di cui il modello della Nitto (unico esistente) è fornito.

La Kubelwagen è fornita di mitragliatrice girevole il cui montaggio è facoltativo in quanto, generalmente, questa vettura non ne era dotata. Tuttavia abbiamo qualche foto scattata in Africa ove la si vede montata su qualche esemplare in funzione di difesa antierea di colonne in movimento.

Sui soldati dell'Afrika Korps occorre dire qualcosa di più perchè i giapponesi sono incorsi in talune sviste. Anzitutto la tenuta calzoncini corti e calzettoni (con casco coloniale o elmetto, non importa) non è la divisa del D.A.K. E' una tenuta fuori ordinanza — diremo — tra le tante che in guerra possono ritrovarsi. Senza andar troppo lontano la ritroviamo in alcune belle foto contenute nel volumetto "Afrika Korps" dei Big-set Albertelli ma, decisamente, le calzature sono diverse, soprattutto non c'entrano i calzettoni.

In Africa i tedeschi portavano delle speciali calzature che alla base erano scarponi in cuoio e via via che salivano alla gamba divenivano una specie di stivale in tela cachi, allacciati sul davanti, non molto dissimili da taluni odierni modelli di calzature femminili. Esse venivano portate anche con i calzoncini; però furono pure usati i normali stivaloni o scarponi neri. Naturalmente questa diversità è dovuta alla necessità di adoperare il materiale d'equipaggiamento disponibile e tenuto conto che le difficoltà dei trasporti imponevano di dare la precedenza a benzina e munizioni, piuttosto che a stivali di tipo desertico regolamentare.

Un'altra svista consiste nei colori attribuiti sia ai calzettoni che a cinturoni, giberne, ecc. Le calze devono essere color cachi o sabbia, la borraccia era foderata di panno color tabacco mentre cinturoni e giberne, comprese quelle con i caricatori delle machinpistolen, erano in nero. La cassetta contenente il nastro-munizioni della mitragliatrice può essere dipinta in nero o color sabbia.

Altri soldati, questa volta con calzoni lunghi, possono essere realizzati utilizzando i carristi tedeschi. Occorre dipingere la divisa nel color sabbia, le scarpe in bruno (opportunamente sporcate naturalmente) e, a volontà, si può lasciare una bustina nera, lasciare o togliere gli auricolari della cuffia radio, dotarli di elmetto.

Vanno molto bene come equipaggio del Sd. Kfz 251/3 o della Kubelwagen.

Il colore delle divise può essere l'Humbröl HI 4 della confezione Italian Air Force, con il quale si ha l'effetto del color sabbia sbiadito dal sole, oppure l'HM 8 di cui diremo in seguito.

Colorazione dei mezzi. Qui veniamo alle dolenti note, sia per mancanza di valide documentazioni, sia per inadeguatezza delle vernici. L'Humbröl HM 2 Afrika Korps Desert Yellow è senz'altro un colore sbagliato (come il similare per l'8° Armata britannica) perchè ha troppo rosso e poco giallo e ci sembra ripreso più da disegni mal riprodotti che da effettiva ricerca documentaria.

Per dare un'idea della differenza citiamo una pubblicazione facilmente reperibile: "Storia della Seconda Guerra Mondiale" edita in Italia da Rizzoli. Sul 2° volume a pag. 217 troviamo illustrato il cannone da 88 e sul 3° a pag. 384 alcuni mezzi dell'Asse e britannici. Se la memoria non ci tradisce, quelle gradazioni di giallo sono le più fedeli.

Invece, sul 2° vol. a pag. 216 e 3° a pag. 148 troviamo dei disegni il cui colore è quello della Humbröl oppure una foto a colori (forse ricostruita) d'un Sd.Kfz 251/3 ricoperto da polvere rossastra del deserto.

Per cui il colore della HUmbrol potremmo usarlo per sporcare e rendere l'effetto sabbia, mentre il colore base dovrebbe essere un giallo pallido o il Kaki. Del resto in talune scatole della Tamyia troviamo un foglietto con dei quadrati colorati che dovrebbero spiegare l'uso delle varie tinte. Il testo è in giapponese quindi..... chiarissimo, però v'è pure un riquadro giallo che — se può essere il giallo del camouflage continentale — potrebbe indicare quello d'Africa.

Abbiamo fatto delle prove. L'incriminato HM 2 come tinta di fondo e l'HI 4 (sabbia degli aerei italiani) come effetto sabbia: il mezzo risulta troppo rossiccio. Invertiti i due colori, risulta troppo sbiadito e si sciupa del prezioso color sabbia. Si può rimediare aggiungendo del giallo sabbia HI 4 oppure usando l'HB 12 Mid Stone (sabbia adottato dalla R.A.F. in Medio Oriente). La migliore approssimazione, però, si ottiene con l'HM 8 Khaki Drill della confezione "Humbröl Combat Uniform".

Si tratta, ovviamente, di soluzioni di ripiego dato che non esistono oggi altri colori, mentre scarseggiano paurosamente anche i più diffusi Humbröl.

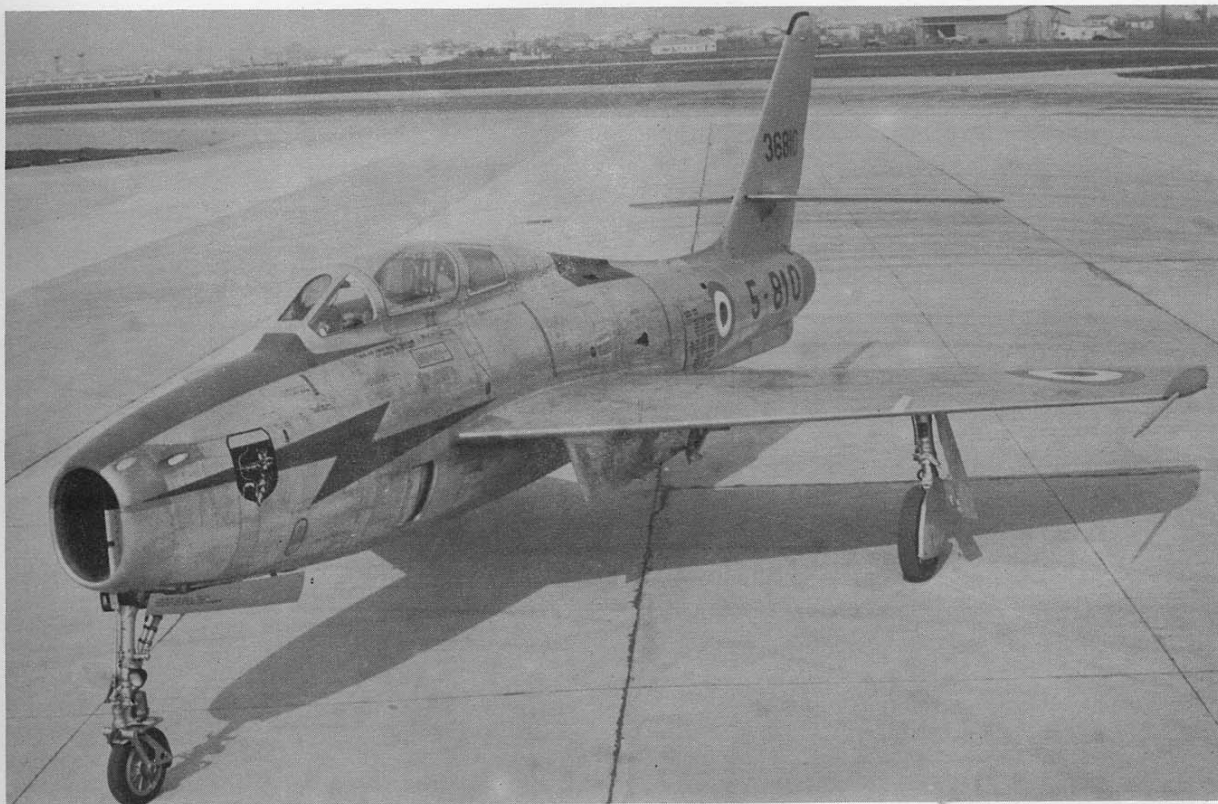
L'importante è potersi avvicinare il più possibile ai colori reali e ricordarsi — soprattutto — che un mezzo militare in combattimento non è mai lustro e lindo come ad una parata. Quindi lo sporcarlo, ricoprirlo di polvere, graffiarlo un po', concorrono a smorzare certe piccole differenze di colore ed a dare un maggiore realismo alla riproduzione.

A.DOMINO

IL REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

Discendente da uno dei primi velivoli a reazione nati nel periodo del dopo guerra negli USA, il Republic F-84F Thunderstreak (Striscia Tonante) divenne presto un'immagine familiare nei cieli dell'Europa Occidentale. Esso infatti, oltre che nel paese d'origine, fu in dotazione presso altre sei nazioni del Patto Atlantico. Su un totale di 2711 velivoli costruiti, 1301 furono inviati in Europa, dove divenne il mezzo standard per compiti di caccia-bombardiere o assalto (tactical fighter-bomber) presso reparti della Francia, Belgio, Olanda, Italia, Germania e Turchia. Successivamente dalla Germania alcuni velivoli furono passati alla Grecia. Una maggiore diffusione ebbe il suo cugino da ricognizione, lo RF-84F. del quale ci occuperemo in un'altra occasione.

La Francia fu il primo paese Nato a riceverlo nel 1955 e lo impiegò durante la crisi di Suez del 1956 contro l'Egitto. E' stata questa l'unica occasione in cui gli F-84F abbiano partecipato ad



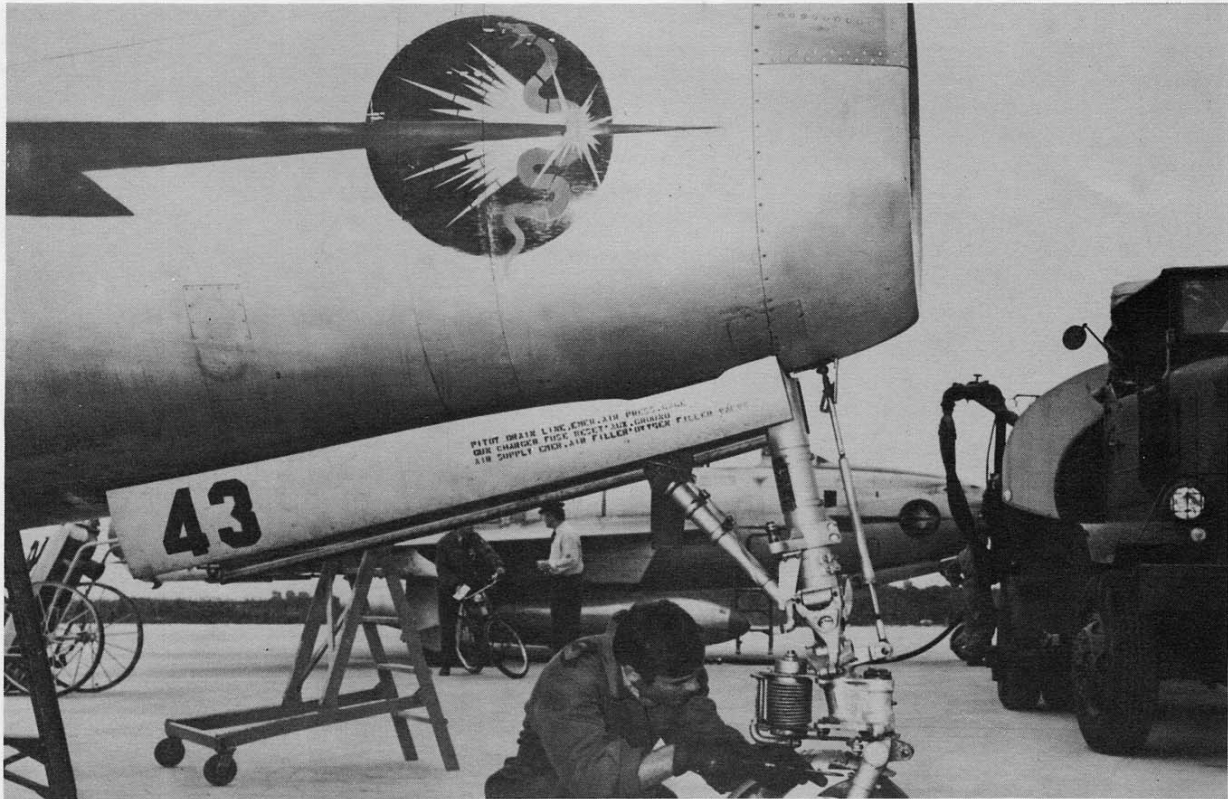
Un F-84 F della 5ª Aerobrigata, 1960

(Foto AMI)



Un F-84 F della 6ª Aerobrigata, 1965

(Foto AMI)



Particolare di un F-84 F dell'8° Stormo

(Foto AMI)



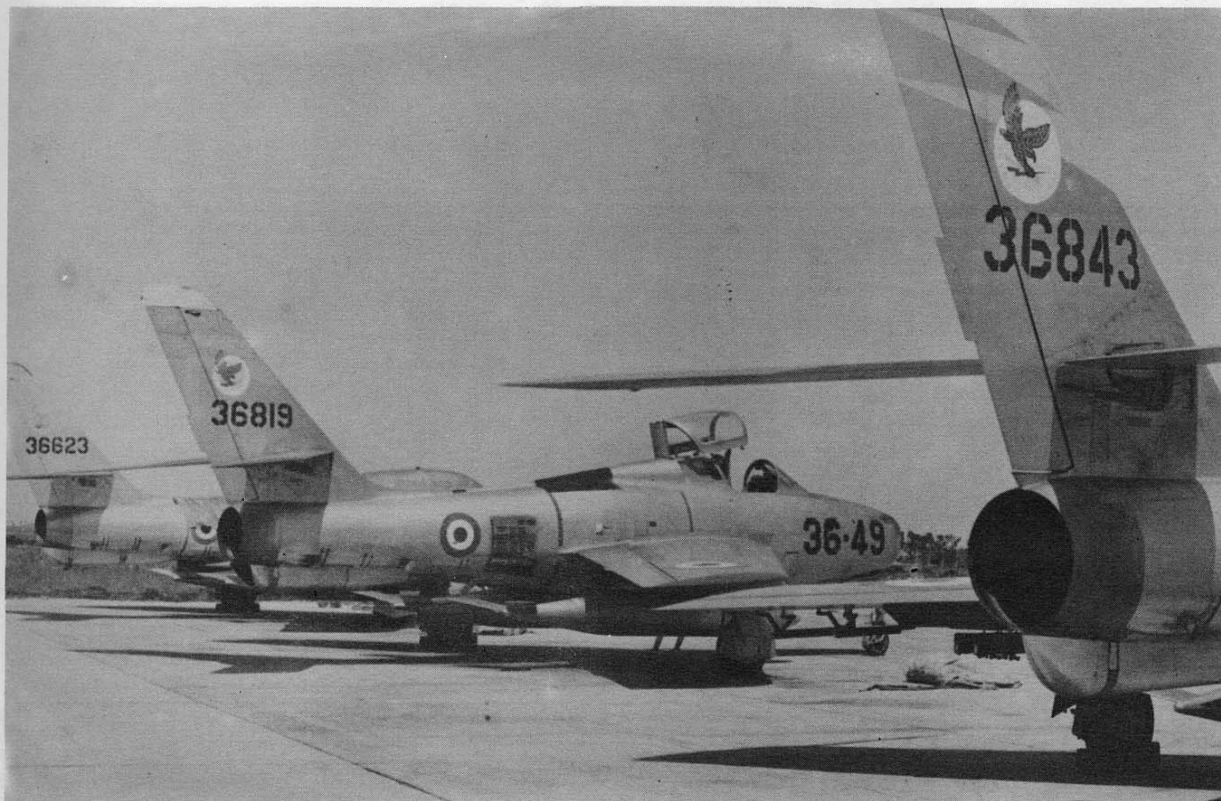
F-84 F dell'8° Stormo, 1969

(Foto AMI)



F-84 F del 36° Stormo, 1967

(Foto AMI)



F-84 F del 36° Stormo, 1969

(Foto AMI)



F-84 F del 50° Stormo, 1970

(Foto AMI)



azioni belliche; pare tra l'altro che velivoli francesi abbiano portato per ragioni politiche insegne israeliane.

Sempre nel 1955 gli F-84F cominciarono a sostituire i Thunderjets del 2° e 10° Fighter-bomber Wing del Belgio e nel 1956 equipaggiarono sei gruppi dell'aviazione olandese. Nel 1956 inoltre cominciò ad operare con reparti italiani e tedeschi; a questo proposito c'è da notare che si trattò del primo velivolo da impiego bellico che tornasse a volare con la nuova Luftwaffe. Dal punto di vista della consistenza numerica, la dotazione della Germania è stata la più rilevante.

Ci sarà modo su queste pagine o su pubblicazioni delle sezioni consorelle IPMS di leggere con maggiore dettaglio in merito all'impiego e quindi la colorazione e i contrassegni degli F-84F delle altre nazioni.

Qui di seguito vogliamo solo brevemente delineare l'impiego presso i reparti italiani documentandolo soprattutto con delle fotografie messe gentilmente a disposizione dall'Ufficio Propaganda e Documentazione dello Stato Maggiore Aeronautica. Ci attendiamo da altri soci più preparati nella materia specifica il completamento di queste note e l'indicazione di eventuali omissioni od errori.

Impiego presso l'A.M.I.

Negli anni 1956 e 1957 gli F-84F furono assegnati alla 5ª, 6ª e 51ª Aerobrigata con compiti di appoggio tattico-assalto (le denominazioni per questa specialità sono sempre state molteplici). Le prime due sono sempre state per tradizione delle unità caccia-bombardieri, la terza era all'epoca un reparto misto.

Fotografando la situazione negli anni 1962-63 troviamo che i Thunderstreak equipaggiavano tutti e tre i gruppi della 6ª, e cioè 154, 155 e 156 mo Gruppo, mentre nella 5ª era rimasto solo nei gruppi 101 e 102 essendo nel 103 già stato rimpiazzato dai Fiat G.91R. L'associazione con la 51ª Aerobrigata deve essere stata piuttosto breve essendo le vicende di questo reparto normalmente legate agli F-86K e poi agli F-104G/S; non sappiamo per ora fornire altri dettagli.

Nel 1966 troviamo che gli F-84F della 5ª sono concentrati in un solo gruppo (101), essendo negli altri stato sostituito dal F-104G. Nello stesso periodo la 6ª rimane con solo due gruppi di F-84F, il 155 mo a Piacenza ed il 156 mo a Gioia del Colle, essendo il 154 mo stato dotato di F-104G.

La profonda trasformazione dei reparti operativi del settembre 1967 portò a dei considerevoli cambiamenti. Il concetto dell'Aerobrigata suddivisa in tre gruppi, ispirata al wing americano, fu abbandonato per la maggior parte dei reparti, salvo quelli con compiti particolari, e si tornò agli Stormi ricostituendone anche dei nuovi.

Rinasce così a Cervia l'8° Stormo Caccia-Bombardieri con reparto operativo costituito da un Gruppo di F-84F ereditati dalla 5ª Aerobrigata. Dal gennaio del 1971 essi sono stati sostituiti con il Fiat G-91Y.

Sempre nello stesso periodo troviamo il 36° Stormo che opera come reparto misto con un gruppo su F-84F ed uno su F-86K. Successivamente i Thunderstreak furono radiati e sostituiti dagli F-104S e lo stormo riprese la denominazione di Caccia-Intercettori.

Con la riorganizzazione del 1967 i gruppi 155 e 156 della 6ª Aerobrigata confluirono nel ricostituito 50° Stormo Caccia-Bombardieri che finì successivamente con l'ereditare anche gli F-84F radiati dagli altri reparti. Dal settembre del 1971 questi sono stati a loro volta sostituiti dagli F-104G di altri reparti che ricevevano gli F-104S. il 50° è stato quindi l'ultimo stormo ad impiegare l'ormai vetusto Thunderstreak.

Colorazione e contrassegni dell'F-84F nell'A.M.I.

Per motivi a noi incomprensibili sia lo F-84F che il suo cugino RF-84F hanno trascorso la loro vita operativa nei reparti italiani in condizioni esteriori estremamente disadorne, cioè nel tipico "bare metal" o metallo naturale caro all'USAF. Fanno eccezione i velivoli delle pattuglie acrobatiche dei Diavoli Rossi (6ª Aerobrigata) e dei Getti Tonanti (5ª Aerobrigata) deliberatamente omessi da questa trattazione per esaminarli meglio in futuro.

Questa sorte è tanto più incomprensibile quando si considera che presso gli altri paesi, in misura variabile, gli stessi velivoli hanno ricevuto delle mimetizzazioni tipo Nato o simili; persino aerei di alcune Air National Guard dell'USAF hanno avuto la loro brava mimetizzazione tipo Viet-Nam. Tutto ciò inoltre è in contrasto diretto con la logica che richiederebbe proprio per un velivolo da appoggio tattico una mimetizzazione accurata come si è avuta per il Fiat G-91 e per gli F-104G usati per gli stessi compiti. Vien quasi da pensare che la situazione si sia determinata per il desiderio di non sprecare vernice su dei velivoli la cui radiazione era spesso data per imminente, ma poi continuamente rinviata. Questa però è una illazione sparata "ad alzo zero" dal sottoscritto.

Quindi la colorazione è semplicissima: metallo naturale, croce e delizia dei modellisti. Solo un attento studio di foto di buona qualità può aiutare ad individuare le variazioni di lucentezza e tonalità presentate dai diversi elementi che costituiscono la pannellatura esterna. Poche eccezioni: la zona antistante la cappottina che è verniciata in verde opaco antiriflettente ed il pannello dietro l'abitacolo, sulla spina della fusoliera, che è di un colore nero opaco reso un po' marrone-grigiastro dall'esposizione agli agenti atmosferici. Probabilmente tale pannello non è di metallo, ma bensì di materiale con proprietà dielettriche. Forse per lo stesso motivo, la parte superiore della deriva è di colore giallo chiaro con un filetto nero fino a metà corda. Sulla parte superiore delle ali c'è una zona verniciata in rosso (vedi più avanti "Visti a Malta").

Anche per i contrassegni, fatta eccezione per i distintivi di reparto e di nazionalità, non è stata mai tradita la parentela americana; hanno sempre imperato i classici block numbers, anche se non sempre di stile ortodosso. Procediamo con ordine.

5ª Aerobrigata. Le coccarde della fusoliera, norma comune per tutti gli F-84F, sono posizionate subito dopo i freni aerodinamici; esse sono seguite dal numero 5, che individua il reparto, e dal numero personale ricavato dalle ultime tre cifre della matricola americana. I numeri sono neri e "pieni", cioè senza tratti dovuti alle mascherine o "stencil"; i due gruppi di cifre sono separati da un trattino con estremità oblique sempre nero. Sul direzionale compare la matricola intera, ma questa volta con le cifre "non piene". Il distintivo della Diana Cacciatrice, bianco su fondo nero, interrompe il disegno di una saetta; il motivo è ripetuto su entrambi i lati anteriori della fusoliera. Il colore della saetta varia a seconda del gruppo: 101 rosso, 102 bleu e 103 giallo. A volte il colore del gruppo viene riportato sull'anello della presa d'aria anteriore.

Le estremità delle ali sono rosse sotto e sopra. Anche le taniche, quando presenti, hanno generalmente le punte rosse. Le vernici dei diversi contrassegni hanno, almeno inizialmente, finitura lucida.

6ª Aerobrigata. Il numero caratteristico del reparto precede la coccarda e quindi si trova sul freno aerodinamico. Il numero individuale, almeno nel 1965, non ha alcuna parentela con la matricola ed è ripetuto vicino al distintivo e, con stile italiano, anche sui portelli del carrello anteriore. Le cifre sono del tipo a tratto "non pieno". Il distintivo del diavolo in corsa è rosso con contorni bianchi su un cerchio nero ed interrompe un tridente anch'esso rosso. La forma del tridente varia e quella mostrata nella foto è diversa da quella che ornava i velivoli della pattuglia acrobatica. Sul direzionale ci sono tre sottili triangoli il cui colore varia a secondo del gruppo; tali colori sono giallo, rosso e bleu.

51ª Aerobrigata. Non abbiamo attualmente dati disponibili.

3ª Stormo. I velivoli di questo reparto mostrano la loro discendenza dalla 5ª Aerobrigata. I numeri di reparto ed individuali sono posti dopo la coccarda, ma sono a tratto "non pieno" ed un po' smilzi. Il numero individuale è ripetuto sui due portelli del carrello anteriore. I numeri di matricola sulla deriva sono a volte con tratto pieno a volte no. Le estremità delle ali e degli impennaggi orizzontali sono rosse sotto e sopra. L'estremità del direzionale dà a volte l'impressione di essere verniciata di giallo, cioè non un semplice colore proprio della struttura. Sui due lati anteriori della fusoliera c'è il motivo della saetta che questa volta attraversa un cerchio nero con un serpente verde chiaro, scintilla giallo-arancione e fiammata posteriore bianca. La saetta è rossa.

Sul direzionale infine è ospitato il distintivo dello stormo costituito da un disco nero con un uomo alato nell'atto di lanciare una bomba. I colori di questa figura sono bianco, grigio e nero. Lo stile del disegno e le sue dimensioni variano, come forse si potrà notare dalle foto.

36° Stormo. I velivoli di questo reparto presentano l'innovazione di avere i numeri individuali e di unità nella parte anteriore della fusoliera, sempre in nero ed a tratto pieno. Il trattino che li separa è un rettangolo. Numeri di matricola inalterati ed a tratto "non pieno". Estremità delle superfici orizzontali sempre rosse. Sulla deriva ritroviamo i triangoli tipici della 5ª Aerobrigata che, nel caso dei velivoli mostrati nelle foto, sono gialli. Il triangolo più in basso è interrotto dallo stemma dello stormo sul quale non ci dilunghiamo perchè è già stato descritto nel vol. 3, n.1 de Il Notiziario.

50° Stormo. I velivoli di questo reparto sono sostanzialmente molto simili a quelli del 36°. I numeri di stormo ed individuali sono però più sottili e non a tratto pieno. Il distintivo dello stormo è sempre sulla deriva ed è costituito da un gladio oro su campo azzurro con ali rosse; le tre frecce sopra il gladio sono sempre oro. I tre triangoli sulla deriva sono bleu. Un velivolo di questo stormo è riportato nella tavola.

Al termine di questa breve rassegna rimane da chiarire un fatto. Quelli che abbiamo chiamato numeri di matricola sono in realtà un po' misteriosi. Non sono classici numeri di matricola italiani, nè corrispondono a quelli americani che sono noti per tutta la produzione degli F-84F. Potrebbero essere ricollegati a quest'ultimi tramite cabale strane, ma preferiamo rivolgere la domanda ai nostri lettori per avere una spiegazione più valida.

A.M. BELLEI

DUE AMERICANI CON PASSAPORTO ITALIANO

L'unica ditta italiana di modelli di aerei in plastica in 1/72, la "ITALAEREI", ha finalmente immesso sul mercato i due tanto attesi modelli: l'F-84F Thunderstreak e l'RF-84F Thunderflash. Questi due modelli si discostano dal programma finora attuato da questa ditta e cioè riproduzione di aerei italiani del periodo bellico; infatti si tratta di due aerei a getto relativamente moderni di costruzione americana che hanno prestato e prestano ancora oggi servizio nelle file dell'AMI e di molti altri paesi della NATO.

I due modelli sono realizzati in plastica grigioargentea e sono totalmente privi di sbavature, accuratissimi nel dettaglio di superficie appena marcato che dà un effetto molto realistico; essi sono riprodotti in scala perfetta con precisione millimetrica, le varie parti combaciano esattamente tanto da rendere quasi inutile l'intervento dello stucco. Esaminiamo ora singolarmente i due modelli iniziando dalla versione caccia-assalto: l'F-84F.

Il modello si monta con una certa facilità; l'unico suggerimento necessario a chi desidera non montare l'aereo sulla base, ma bensì sul suo carrello (cosa molto più realistica) è di aggiungere circa 3 grammi di zavorra nel musetto per mezzo di pallini di piombo e plastilina. Le uniche inesattezze riscontrate nel modello sono: assenza delle due mitragliere alla radice delle semiali, il disegno del cerchione del ruotino anteriore e la mancanza di dettaglio all'interno dell'abitacolo. E' un po' scarsa la dotazione di carichi alari; sarebbero state gradite delle rastrelliere con bombe e razzi. Per questo modello sono fornite decals per due versioni: una per realizzare l'intera pattuglia acrobatica dei Getti Tonanti della 5ª AB, l'altra per un esemplare americano.

Per la versione fotografica il discorso è simile; molto curata è la sfinestratura dell'equipaggiamento fotografico e nel montaggio bisogna ricordare di montare le parti trasparenti prima della chiusura del musetto e non devono essere considerati i riferimenti numerici delle istruzioni perchè errati, bensì quelli stampati sulla plastica.

Una volta completato il muso bisogna leggermente deformarlo con una leggera pressione delle dita per adattarlo perfettamente alla fusoliera, evitando così di stuccare le due parti con il pericolo di

asportare parte del dettaglio di superficie. Un altro piccolo difetto lo riscontriamo nel montaggio delle calettature alari che non combaciano perfettamente. Anche nel fotografico abbiamo riscontrato le mancanze trocate nel caccia; anche per questo modello due serie di decals: una per un velivolo italiano della 3ª AB Ricognitori Tattici e l'altra per un esemplare dell'aeronautica belga. Per questa però mancano due coccarde.

Notiamo che per entrambi i modelli la dotazione di decals è inferiore come varietà a quanto ci aveva abituato l'Italaerei. Soprattutto per l'F-84F sarebbero stati utilissimi dei distintivi di reparto e dei numeri di tipo americano.

Chi desiderasse eseguire un lavoro di alta precisione (e di matti tra i cultori del nostro hobby ve ne sono parecchi) si potrà divertire a forare i freni aerodinamici dei due modelli con un micro-trapano in quanto nei modelli tali parti sono realizzate in rilievo. Per ottenere i modelli in veste metallica si può facilmente ricorrere alla pasta metallizzante Rub 'n Buff e con alcuni accorgimenti riprodurre realisticamente le varie pannellature di diversa lucentezza: infatti mascherando i vari pannelli con del nastro adesivo e quindi passando la pasta si avranno due toni di metallo uno dato dalla pasta l'altro dalla plastica stessa.

In complesso due ottimi modelli che ancora una volta hanno dimostrato le doti dell'Italaerei e che giustifica il costo di lire 1400 ciascuno.

F. JANNETTI

IL MUSEO CAPRONI

Una notizia certamente gradita a tutti gli appassionati di aeronautica è stata l'apertura del Museo Caproni con sede a Vizzola Ticino. E' questo per ora, l'unico museo di aeronautica degno di tale nome, aperto al pubblico in Italia, poichè il museo dell'Aeronautica di Torino non apre i battenti ormai da alcuni anni, ed il suo futuro, attualmente, è piuttosto nebuloso, anzi, è stata avanzata la proposta di farne una palestra (o una sala da ballo, N.d.R.).

La nascita del Museo Caproni è dovuta alla lodevole opera svolta dai Conti Caproni nel conservare e ricercare i preziosi esemplari che ora possono essere ammirati; la maggior parte di essi sono esemplari unici. In modo particolare va notato che tale museo è dovuto esclusivamente all'iniziativa privata ed alla passione per l'Aeronautica dei Conti Caproni; purtroppo le maggiori industrie aeronautiche nazionali si sono praticamente sempre disinteressate da tali iniziative, e durante gli anni '50 abbiamo assistito ad una vera e propria distruzione degli ultimi preziosi esemplari di macchine che, sebbene nella loro modestia, ebbero il loro peso sia dal punto di vista storico, sia da quello tecnico. Soltanto da poco si sta sviluppando un certo interesse da parte dell'Aeronautica Militare, frenato tuttavia dalla solita immancabile burocrazia. Dobbiamo però rendere atto al lavoro svolto dal Centro Specializzato di Vigna Valle, che sarebbe auspicabile venisse maggiormente incoraggiato e potenziato.

Il museo, naturalmente, risente di questo complesso di cose, ed un fatto che non può sfuggire è la mancanza di spazio; speriamo lo notino anche le autorità competenti. Purtroppo fin che ci saranno persone che non credono nell'utilità di conservare una testimonianza del nostro passato, non potremmo mai sperare di meglio, ed è ovvio non si possa pretendere di più da chi ha già fatto tanto. Attualmente nel Museo Caproni di Vizzola Ticino sono esposti i seguenti aerei di proprietà dei Conti Caproni:

Caproni CA 6 – 1910

Caproni CA 18 – 1913

Caproni CA 53 – 1917

Breda 19 – 1923 matr. 70019

Caproni CA 100 – 1937 matr. I-BIZ

Caproni CA 100 Idro – 1935 matr. I-DISC

Caproni CA 113 – 1938 matr. I-MARY

Fairchild 24 C/8 – 1932 matr. I-GENI

SAI Ambrosini 2S – 1936 matr. I-LANC

Caproni CA 163 – 1937 matr. I-WEST

SIAI SM 80 Bis Anfibio – 1934 matr. I-ELIO

Saiman 202 – 1938 matr. I-BIOL

Caproni CA 193 – 1948 matr. I-POLO

M.d.B. 02 – 1961 matr. I-SELI Aeroscooter biposto De Bernardi

F.L. 3 – 1947 matr. I-AIAE

SIAI SM 102 – 1947 matr. 61829

Republic Seabee - 1947 matr. I-SIBI

Prototipo Badini – 1943 Quadriposto

Inoltre vi è un Ansaldo SVA Al Balilla di proprietà della famiglia Palli di Casale Monferrato ed i seguenti aerei che dovrebbero essere destinati al Museo del Volo di Torino:

Caproni CA 9 – 1911

Caproni CA 100 – 1934 matr. I-GTAB

Caproni-Reggiane Re. 2000 di cui mancano le semiali

Caproni-Reggiane Re. 2002 di cui manca una semiala ed il motore

Caproni-Reggiane Re. 2005 – MM. 092351 di cui esiste soltanto la parte posteriore della fusolera.

Altri aerei di proprietà dei Conti Caproni (ma non esposti al pubblico per mancanza di spazio ed attrezzature adatte) si trovano a Venegono Superiore, e precisamente:

Caproni CA 1 – 1910

Caproni CA 22 – 1913 Parasol

Caproni-Bristol – 1913

Gabardini 2 – 1913

Gabardini 2IDRO – 1913

Caproni CA 20 – 1914

Caproni CA 36 – 1917 matr. 2378

Ansaldo SVA 5 – 1918 matr. 11777 (volo Vienna G. Allegri)

Gabardini Biplano Scuola – 1918

Fokker D. VIII – 1920 matr. MM 2916

Inoltre vi è pure materiale aeronautico vario, come motori, carrelli, ali ecc.

Concludendo, vorrei fare una menzione particolare del Signor Giovanni, il custode del Museo Caproni, che ci ha gentilmente permesso di esaminare con comodo gli aerei in modo particolareggiato; purtroppo ci è dispiaciuto constatare che deve pure svolgere l'ingrato compito di salvaguardare l'integrità degli aerei esposti da alcuni visitatori che pare abbiano uno stretto grado di parentela con i ben noti Vandali.

P. MONCALVO

NOVITA' REPERIBILI IN ITALIA

KITS. Molte sono le novità apparse in Italia dall'ultimo Notiziario. Sulla maggior parte di esse non ci dilunghiamo perchè se n'è parlato sul Flash, sul Magazine o sono elencate nelle inserzioni pubblicitarie. Citiamo a caso alcune ritenute più interessanti: Bf 109E in 1/24 dell'Airfix, Beaver, Vigilante, Invader e Viggen sempre dell'Airfix; i magnifici Boeing F4B-4 e Mitsubishi Zero in 1/32 dell'Hasegawa; i PzKw II e III ed i nuovi soldatini tedeschi, tutti in 1/35 della Tamiya.

Nel settore dei modelli "vacuum-formed" citiamo della Rareplane il Lavockhin La.5FN che riempie un grosso buco tra i modelli di velivoli russi ed infine il Breda Ba.65; di questa realizzazione abbiamo motivo per essere un po' orgogliosi e ci proponiamo di trattarla in futuro con molto dettaglio.

La ditta tedesca *Airmodel* continua ad ampliare la sua gamma di prodotti, sempre "vacuum-formed", marciando al ritmo e con la possanza di una "panzer divisionen". Evidentemente la ditta per distinguere la più recente produzione, che è tutta stampata in polistirolo bianco (salvo le sfinestrate), dalla precedente "solida" o in PVC ha adottato una nuova numerazione caratterizzata dalla sigla IU. Essa comprende aerei in 1/72 e carri in 1/76. Citiamo le ultime novità dando tra parentesi il prezzo in lire italiane:

n.IU 001, kit semicompleto per Bf 109B (550);

n.IU 002, fusoliera per N.A. F-86D (550);

n.IU 003, conversione per Sturmpanzer VI, Sturmtiger (450);

n.IU 004, conversione per Jagdpanther IV, FD. Kfz 162 (450);

n.IU 005, kit completo per Heinkel He 42 (1100);

n.IU 006, kit completo per Dornier Do 23G (1900);

n.IU 007, kit completo per Dornier Do 18D,F,G,L, (3100);

n.IU 008, kit completo per Dornier Do 27 (1250);

n.IU 009, conversione per Pz. Jag III/IV Nashorn (450);

n.IU 010, conversione per Sturmpanzer IV Brummbär (450);

n.IU 011, kit completo per Gotha Go 229 (1500);

n.IU 012, kit completo per Gotha Go 242/244 (3100);
n.IU 013, conversione per Dornier Do 17E/KA/215 (1000).

Sono tutti dei modelli estremamente interessanti e ben realizzati; i kit non comprendono le decals. Essi sono disponibili presso la ditta Model Market di Roma che ci ha fornito gli elementi per queste note.

DECALS. Notizie sulle novità Modeldecals le abbiamo riferite sul Flash di Marzo/Aprile. Su quanto c'è di nuovo nel campo dei trasferibili a secco (Letraset) parleremo nel prossimo futuro. Citiamo qui l'ultimo foglio della *Modelmark*, cioè il n.3. Esso è dedicato ad un tema inconsueto: tre velivoli che in tempi diversi si sono ornati come decorazione del motivo dell'aquila. Essi sono: un Focke Wulf 190A-3 del JG 2, un Grumman A-6A Intruder del VMA 533 ed un Convair F-102A Delta Dart della Connecticut Air National Guard. Il foglio è molto ben stampato ed è completato da istruzioni per la mimetizzazione dei velivoli. Il suo prezzo è di 500 lire ed è distribuito dalla Model Market.

A.M. BELLEI

VISTI A MALTA

Da parte del sempre attivo Richard Caruana, punta avanzata a Sud dell'IPMS-Italy, riceviamo la tavola di pag. 25 che mostra tre F-84F di nazionalità diversa in visita a Malta. Aggiungiamo solo poche note.

Sui Thunderstreak italiani, ed in particolare anche su quelli del 50° Stormo, altre informazioni sono riportate altrove in questo stesso numero. Ricordiamo solo che sulla parte superiore delle ali c'è una zona a forma di rombo dipinta in rosso; essa è simile a quella indicata nello schema USAF della scatola di montaggio con la differenza che inizia solo pochi centimetri prima della linea dei flaps.

Lo schema tedesco differisce da quello riportato nel Profile n.95, ma l'autore garantisce sulla sua correttezza; si noti che le superfici inferiori sono verniciate in azzurro (Caruana usa il termine light blue).

Per tutti e tre gli schemi i numeri e le lettere sono sempre neri.

SUGGERIMENTI E CONSIGLI – Come costruire i Vacum Formed Kit.

Questa rubrica, che dovrebbe costituire uno degli argomenti più importanti e regolari di questa pubblicazione, è rimasta assente da queste pagine dal Vol. 2, N. 3. La riprendiamo ora con una vera e propria trattazione su una tecnica modellistica che ci sembra di piena attualità. Sappiamo infatti che insieme ad altri interessanti modelli sarà presto messo in commercio il Breda 3a.65 della RAREplanes e questo fatto probabilmente stimolerà diversi lettori verso questi genere di modelli. Ricordiamo che per questa rubrica ci attendiamo la collaborazione di tutti.

Da una rapida consultazione di riviste specializzate in modellismo, ho potuto constatare l'esistenza di almeno 5 ditte, RAREplanes, Airframe Kits, Modakit, HDH models, TWR models, produttrici di kit completi col sistema del "vacum forming" e almeno altre due ditte Airmodel e G. Sutcliffe oltre alla Modakit, che producono set di conversione per modelli già esistenti.

Sono già stati prodotti più di 50 kit con questo sistema, che, come già è stato scritto nel Notiziario N°2 Vol.2 del giugno 1970, si differenzia da quello usato dalle grandi ditte quali Airfix, Revell, ecc. I kit prima citati riproducono modelli di aerei, carri, autoveicoli e accessori per aeroporto che assai difficilmente verranno prodotti per il grande mercato e questo perchè in genere interessano quasi esclusivamente il modellista con una discreta competenza in campo aeronautico e militare che voglia

riprodurre un aereo o un carro poco conosciuti o rimasti allo stadio di prototipo.

Inoltre la difficoltà di montaggio insita nel particolare sistema di stampaggio del kit restringe ancor più la cerchia degli appassionati che costruiscono tali modelli.

Il vero plastimodellista non deve però accontentarsi di montare il carro o l'aereo così come escono dalla busta o dalla scatola di montaggio, deve cercare di affinare la sua abilità e competenza fino a giungere alle conversioni più impegnative e allo "scratch building". I modelli "vacuum formed" possono essere considerati come la fase intermedia tra il modello "straight from the box" e lo "scratch built".

L'importante, per costruire qualcosa di più impegnativo, è aver fiducia in sé stessi e cominciare.

I consigli che in questa sede vengono dati servono appunto a incoraggiare i modellisti più giovani e non vogliono rivolgersi ai più navigati, i quali per altro sono sempre invitati a collaborare al Notiziario con articoli su conversioni o ricerche storiche da loro effettuate e così essere di aiuto ai modellisti di minor esperienza.

Innanzitutto osserviamo il kit come esce dal pacco postale: si presenta come un foglio di plastica, polisterene bianco in genere, su cui sono impressi a rilievo i singoli pezzi. Alcuni di questi, prima di essere ritagliati, dovranno essere opportunamente rinforzati, ad esempio le ogive delle eliche presentano sempre alla punta uno spessore della plastica troppo esiguo, per cui andranno riempite con uno dei prodotti, tipo body putty, che ora si trovano in commercio anche in Italia. La stessa operazione dovrà essere effettuata per tutti quei pezzi che da un esame controluce del foglio risultano troppo trasparenti.

Alcune delle parti che troviamo stampate, quali i montanti alari o le pale dell'elica, difficilmente potranno essere utilizzate e sarà quindi opportuno realizzare nuovi montanti alari in polistirene stirato impiegando quelli stampati sul foglio come modello.

Sarà necessario prelevare le pale dell'elica da un modello ottenuto per iniezione che possiede un tipo di elica simile a quello che ci occorre e apportare le eventuali modifiche. Lo stesso dicasi per le ruote.

Una volta che il riempitivo usato come rinforzo si è seccato facendo presa, si può procedere alla separazione dei singoli pezzi. Questa si effettua tagliando con un tagliabalsa affilato, o un paio di forbici, la plastica intorno al pezzo lasciando un paio di millimetri di margine. (fig. 1 e 2)

Ottenute tutte le parti, si procede alla loro rifinitura, ossia alla eliminazione del margine lasciato dopo il taglio. Per poter fare ciò si incolla o si fissa con puntine da disegno, un foglio di carta vetrata su una tavoletta di legno.

I pezzi vengono muniti di una sorta di impugnatura ottenuta con una striscia di nastro adesivo di cui vengono fatte aderire le estremità sul pezzo, (fig.3), lasciando che la parte centrale della striscia formi un anello, che una volta appiattito, possa essere tenuto con due dita.

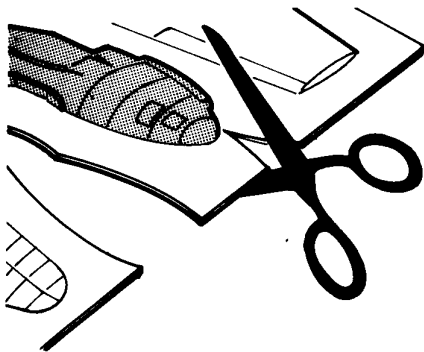


Fig. 1



Fig. 2

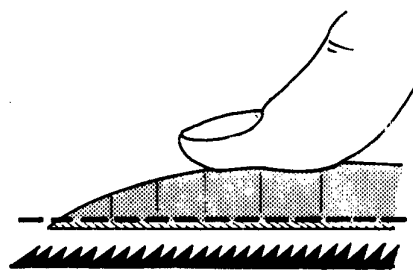


Fig. 4

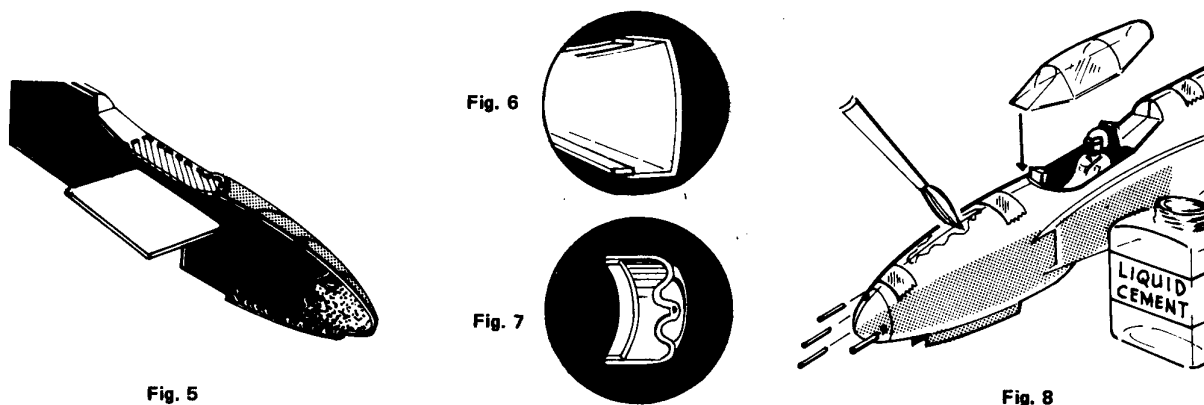
Ogni pezzo deve poi essere passato avanti e indietro e con movimento circolare, cambiando spesso senso, sul foglio di carta vetrata fino a quando il margine non si sia tutto consumato nella stessa misura in ogni punto e il pezzo non abbia assunto il profilo definitivo, (fig.4). Per il tettuccio e le altre eventuali parti trasparenti, stampate su foglietti di acetato di cellulosa, si dovrà seguire un procedimento simile, ma facendo attenzione a non graffiare il pezzo.

Disponiamo ora di tutte le parti fondamentali per costruire il modello. Negli ultimi RAREplanes sono presenti anche i motori stellari, ma nel caso che il kit ne fosse sprovvisto, dovremo trovarne di utilizzabili cercando nella "spare parts box" o cannibalizzare un altro kit.

Possiamo procedere al montaggio vero e proprio. Non è consigliabile usare il collante solitamente impiegato per i normali modelli, in quanto si rischierebbe di sciogliere e deformare i pezzi, dato l'esiguo spessore del materiale, ma è preferibile usarne uno molto liquido da passare con un pennellino. Io ho sempre usato una soluzione diluita di polistirene trasparente (quello delle basi di sostegno) in trielina o cloroformio. Mr. Gordon Stevens, il socio inglese dell'I.P.M.S. che produce i RARE planes, consiglia l'impiego di un solvente organico chiamato metil-etil-chetone. Ma presso la ditta Modelmarket di Roma è ora disponibile un collante specifico chiamato "Plastic Solder".

Prima di iniziare a incollare le mezze fusoliere si deve rimuovere la plastica in più che è presente al posto dell'abitacolo e, se si tratta di un aereo con motore stellare, quella che copre l'alloggiamento del motore (fig.5).

E' opportuno quindi incollare all'interno di una semifusoliera, lungo il bordo, alcune striscioline di plastica, facendole sporgere di qualche millimetro in modo da disporre di una maggiore superficie che aderisca. (fig.6 e 7).



Nel caso di kit stampati su plastica troppo sottile è consigliabile, per conferire robustezza alla fusoliera, sistemare trasversalmente alcune sezioni di plastica a mò di centine.

Effettuate queste operazioni e inseriti al loro posto il motore con l'elica e gli eventuali particolari interni, ovviamente già verniciati, si può procedere all'incollaggio.

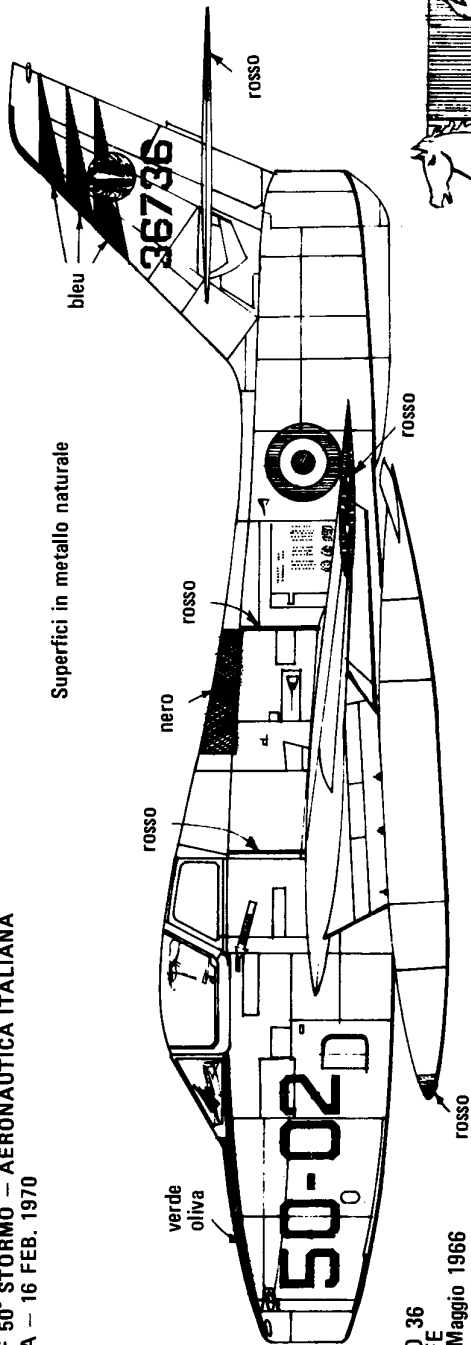
E' importante non forzare i pezzi durante il fissaggio poichè si rischierebbe di far insorgere tensioni interne che dopo un po' di tempo causerebbero la deformazione del modello finito.

L'incollaggio si effettua tenendo insieme le due mezze fusoliere con piccoli pezzi di nastro adesivo e passando il collante lungo la giuntura mediante un pennellino. (fig.8).

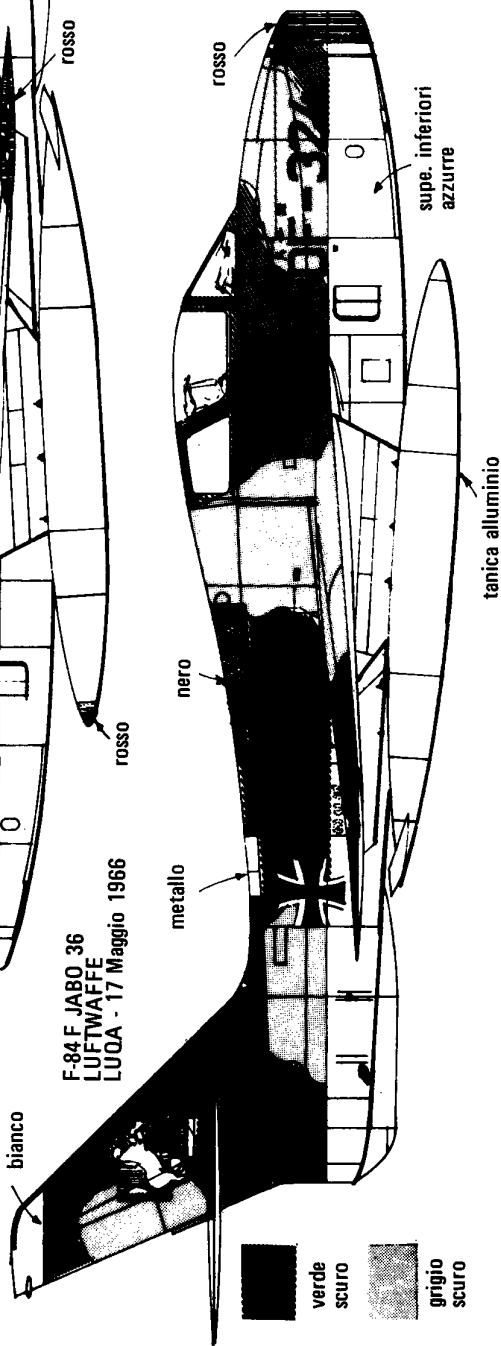
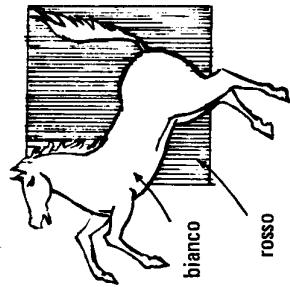
Si fa asciugare e si ripete l'operazione più volte fino a che si è sicuri che la saldatura sia ben solida. Naturalmente una volta che il solvente del collante è completamente evaporato, è necessario stucare e limare per far scomparire la linea di giuntura. (fig.9).

REPUBLIC F-84 F

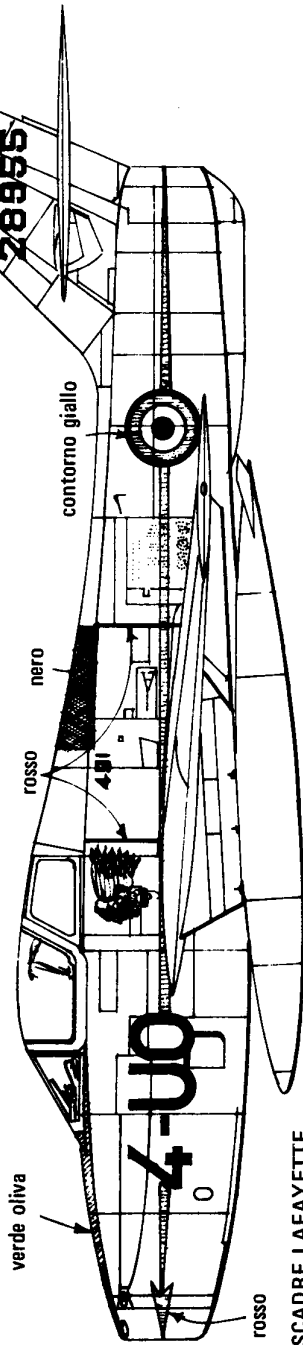
F-84F 50° STORMO - AERONAUTICA ITALIANA
LUQA - 16 FEB. 1970



F-84F JABO 36
LUETWAFFE
LUQA - 17 Maggio 1966



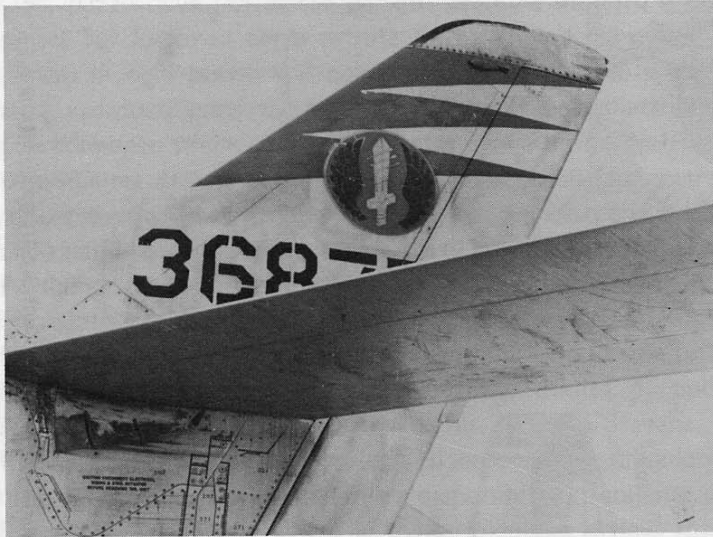
viso bruno
dettagli rossi
e bleu



F-84F 1ª ESCADRE LAFAYETTE
ARMEE DE L'AIR

Superfici in metallo naturale

RICHARD CARUANA M.A.E.



Particolari dei
piani di coda di un
F-84 F del 50° Stormo
(Foto AMI)



Il velivolo oggetto della
tavola fotografato a Malta
(Foto J. Saliba)



Un altro F-84 F del 50° Stormo
fotografato a Malta
(Foto J. Saliba)

Passiamo ora alle ali e ai piani di coda il cui bordo d'uscita, come anche quello del timone verticale, deve essere abbastanza sottile. Per far ciò si deve ridurre lo spessore delle ali e dei timoni in corrispondenza del bordo d'uscita adoperando un apposito raschietto sempre dalla parte interna del pezzo per non rovinare gli eventuali dettagli di superficie.

Lo spessore del bordo di entrata di ali e piani fissi di coda frequentemente deve essere maggiore di come risulterebbe incollando semplicemente le ali; per ovviare a questo inconveniente si possono inserire striscioline di plastica al bordo di entrata.

Nella parte centrale dell'ala è necessario incollare un rinforzo col duplice scopo di dare robustezza, ad evitare che l'ala possa schiacciarsi, e di conferire l'esatta angolazione all'ala rispetto alla fusoliera, (fig.10 e 11).

Si procede poi all'incollaggio delle ali e, se ne era stato aumentato lo spessore, si lima il bordo d'entrata fino ad ottenere il giusto profilo alare.

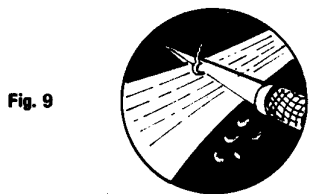


Fig. 9

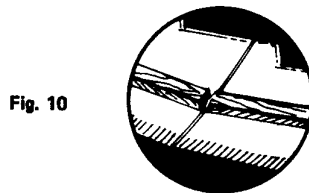


Fig. 10

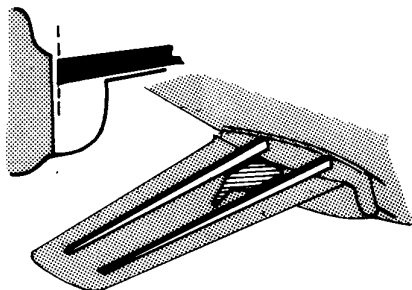


Fig. 11

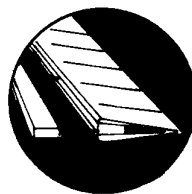


Fig. 12

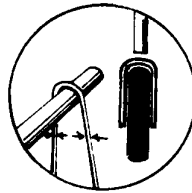


Fig. 13

Se si desidera dare maggiore veridicità al modello, gli alettoni e tutte le altre superfici mobili possono essere separati dalle ali e dalle altre superfici fisse e, previo inserimento di uno spessore dalla parte opposta al bordo di uscita, fissati nuovamente con l'angolazione voluta. (fig.12).

Ora dobbiamo fissare le ali e i piani di coda alla fusoliera.

Nel caso di ali a sbalzo è opportuno sistemare, facendole passare da una parte all'altra della fusoliera in modo che sporgano da entrambi i lati, striscie di polistirene o bastoncini di polistirene stirato della giusta sezione, che vadano poi a inserirsi in apposite fessure o fori praticati nella parte dell'ala che deve aderire alla fusoliera.

Nel caso di biplani o di aerei con ala a parasole il raccordo alla fusoliera avviene mediante montanti ottenuti nel modo detto prima. Durante il fissaggio dell'ala bisogna sempre controllare che l'angolo formato con la fusoliera sia esatto. Incollati ali e piani di coda alla fusoliera il grosso del lavoro è stato compiuto e l'aereo prende sempre più la forma definitiva.

Bisogna aggiungere ora il carrello di atterraggio. Se le gambe sono a sbalzo, si procede in un modo analogo a quello usato per sistemare ali e piani di coda. Introducendo un bastoncino di plastica all'interno della gamba che vada a inserirsi in un apposito foro in fusoliera o sotto l'ala a seconda del tipo di aereo.

Se il carrello è di tipo retrattile è necessario riprodurre le gambe con polistirene stirato o sottrarle come al solito ad un altro kit. Nel primo caso può affacciarsi la necessità di piegare un pezzetto o un filo di plastica. Si può fare questo arrotolando il pezzo che deve assumere una forma circolare, attorno a un tondino di ferro della opportuna forma e dimensione precedentemente scaldato sulla fiamma di una candela. (fig.13).

Per incollare il tettuccio alla fusoliera non è adatto il collante finora impiegato, ma ne è necessario uno che contenga un solvente sia del polistirene che dell'acetato di cellulosa. Ho scoperto che può fungere magnificamente allo scopo uno di quei collanti per pellicole cinematografiche che è possibile procurarsi presso qualsiasi fotografo. Nel caso che le parti trasparenti non fossero in acetato, ma in PVC, sarà necessario usare un adesivo per contatto, come ad esempio le resine epossidiche.

Il modello è ora pressochè terminato, può rivelarsi necessaria a questo punto qualche stuccatura alla giuntura delle ali e dei piani di coda, dopo di che si può passare alla riproduzione dei particolari di superficie.

Gli ultimi kit di Gordon Stevens hanno un dettaglio di superficie forse un po' troppo marcato, ma che non ha nulla da invidiare a quello di molti modelli ottenuti per iniezione. Nel caso che il modello che si sta costruendo ne fosse privo, si devono riprodurre tutte le linee dei pannelli, dei flabelli di raffreddamento dei motori, ecc., incidendole con una punta molto sottile o, nel caso di pannelli in rilievo, incollando striscioline e rettangolini di nastro adesivo o di foglio sottilissimo di polistirene.

Fatto ciò si possono aggiungere i piccoli pezzi rimasti e tutti quei minuscoli particolari quali tubi di pitot, poggiapiedi e tiranti che non possono mancare in un buon modello.

Ora possiamo passare alla verniciatura e applicare le decals.

Naturalmente dopo tutto questo lavoro è d'obbligo documentarsi adeguatamente prima di scegliere la mimetizzazione ed i contrassegni per il nostro modello.

A. RAZZINI

SUMMARY

Starfighter — This article by Mr. Lucchesini, Director of the Livorno Chapter, tells the history of the adoption of the Lockheed F-104G by the Italian Air Force and provides hints and suggestions for super detailing the Frog/Hasegawa kit. The article is extracted from a publication issued by the Livorno Chapter. Copy can be obtained through payment of 500 lire to Biagi Alessandro, Via F. Venuti, 15 — 57100 Livorno

Tinteggiatura e contrassegni degli aerei della U.S.Navy 1941-1947 — Second of a series, this article examines the different nomenclatures used in the modelling world when referring to the U.S.Navy colours and gives matches with existing modelling paints.

Afrika Korps in 1/35 — A review of the armour and military figures available today for setting 1/35 scale dioramas of the Afrika Korps. Emphasis is given to the colours to be used against those on the market that are in many cases incorrect.

Il Republic F-84F Thunderstreak. — A brief account of the F-84F used by the NATO Air Force in Europe and a more detailed review of the Italian Air Force Units that operated the aircraft during the 60s. Markings sported by the various units are also examined.

Due americani con passaporto italiano — Kit review of the Republic F-84F and RF-84F recently released in 1/72 scale by Italaerei.

Il museo Caproni — A description of the aircraft preserved at the Caproni Museum located at Vizzola Ticino. The museum is the result of the dedicated efforts of the heirs of the count Caproni.

Visti a Malta — An introduction to the three schemes of F-84F seen at Malta prepared by R. Caruana of M.A.E.

Suggerimenti e consigli — In view of the Breda Ba.65, due to be released shortly by RAREplanes, this article provides detailed instruction on how to build vacuum formed kits, probably one of the most fascinating aspect of plastic modelling.

This number completes vol. 3. Subscription rates remain unchanged at 1500 lire for Europe and U.S.\$ 3.00 overseas. Payments through I.M.O. at IPMS-Italy, P.O. Account n. 1/18256. No names of individuals please!



Casallio Rampante

VIA S. MARTINO E-SOLFERINO, 9
TEL. 66.28.45 35100 PADOVA

COMPLETO ASSORTIMENTO: Italaerei, Frog, Airfix, Revell, Monogram, Tamiya, Bandai, Fujimi, Hasegawa, Aurora, Protar, Pyro, Artiplast, Pocher, Lindberg, Heller, Nichimo, Esci, cannoni metallo Mantua Model.

ULTIME NOVITA':

FROG 1/72

D.H. Vampire Mk 5 L. 400
Dornier Do 17Z-2 L. 1250
B-47E Stratojet L. 5000

AIRFIX 1/72

N.A. RA-5C Vigilante L. 1400
Douglas A-26 Invader L. 1700
Saab J-35 Draken L. 1000
Saab Viggen L. 1700
1/24 Messerschmitt Bf 109E L. 5000
1/12 1930 Bentley 4 1/2 L. 14000

REVELL 1/72

Lockheed YF-12A L. 2800
lockheed SR-71 L. 2800
General Dynamics F-111 L. 2800
1/28 Camel Sopwith L. 2800
1/32 Raiden L. 4000

MONOGRAM 1/72

F-14A Tomcat L. 2950

TAMIYA 1/72

Vosper FPB Perkasa (mot.) L. 8500
1/48 Kanone (mot.) L. 1500
1/35 Soldatini: Africa Korps, Ufficiali tedeschi, Paracadutisti tedeschi; alla scatola L. 600
PZKW III L. 3500
PZKW II L. 2000
M551 Sheridan (mot.) L. 4200
Centurion Mk III (mot.) L. 4800
1/12 Ferrari 312 B-1 L. 8500

BANDAI 1/30

PZKW IV -G (mot.) L. 4000
PZKW IV HEUSCHRECKE (m) L. 4000
Jagdpanzer IV (mot.) L. 4000
1/24 M 60 (2 mot; filoguid.) L. 14000
Willis Jeep (mot.) L. 2500

AURORA 1/48

MBT 70, Japanese Medium Tank, Centurion, Tigre Reale, Scherman, Stalin, M 109, Churchill, Panther, Carro "S" ciascuno L. 1300
1/72 Lockheed AH-56A Cheyenne L. 1300
Sikorsky HH-3 Jolly Green L. 1300
Sikorsky CH-54A Skycrane L. 2600
PG H2 Tucumcari L. 3250

NICHIMO 1/200

Asagumo (mot.) L. 9000
Yamato (RC mot.) L. 22000

HASEGAWA 1/72

Mitsubishi G4M 1 Tipo MK II L. 3000
Betty - Okha Mk2 L. 5500
Kawanishi Type 97 H6K5 Mavis L. 4000
1/32 Mitsubishi Zero 52 L. 4500
Focke Wulf 190 L. 3500
Boeing F4B-4 L. 3500
Boeing P-12-E L. 4100
Curtiss BF 2C-1 L. 6500
1/450 Tirpitz (mot.) L. 6500
Yamato (mot.) L. 6500
Missouri (mot.) L. 6500

ESCI 1/9

BMW R75 con Sidecar L. 7000

DECALS: Completo assortimento Esci L.550 al foglio; Italaerei L.350; Almark L.500-700; Solido L.800; Auto Word L.400-500-600; Finishing Touch L.1000.

PUBBLICAZIONI: Air Entusiast (eccezionale!!) mensile 600-650 (a richiesta si possono avere arretrati sino al giugno 1971)
Profiles L.400-700-1000
Air combat
Aircraft Illustrated

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

ACCESSORI

Magic Masker, il prodotto americano importato appositamente per il modellista esigente. Esso serve a ricoprire, cioè "mascherare", le zone del modello, quali le parti trasparenti, che non debbono essere verniciate o ad ottenere complessi schemi di mimetizzazione. L. 800 al barattolo.

Plastic Solder, la colla liquida particolarmente indicata per un montaggio "pulito" e solido del modello e per realizzare conversioni o per montare modelli "vacuformed". L. 200 a boccetta.

PUBBLICAZIONI

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

Almark

Wehrmacht Illustrated
N. 3 Panzer Granadiers L. 1.000
N. 4 German Half-track vehicles 1939-45 L. 1.000

DIMENSIONE CIELO

2° Volume **Caccia Assalto** CR.25, Ca335/Ca355, Ro.57, S.S.4, Re.2001, C.202, Re.2002, Ca.331, FC.20, SM.89, S.A.I. 107/207/403. L. 1.300

ORIZZONTE MARE

1° Volume **Corazzate** classe conte di Cavour L. 1.300

Completo assortimento miniature militari Historex. Richiedete il catalogo completo allegando lire 100 in francobolli.

KITS

Modelli delle più note case italiane e straniere quali: Italaerei, Artiplast, 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:

ITALAEREI 1/72

IT107 Republic F-84F L. 1.400
IT108 Republic RF-84F L. 1.400

AIRFIX SCALE VARIE

AX397 De Havilland DHC-2 Beaver (1/72) L. 1.000
AX210V Crusader (1/76) L. 700
AX203S HMS Manxman (1/600) L. 700

ESCI 1/9

ESO1 BMW R 75 Sidecar Afrika Korps L. 7.000

TAMIYA 1/35

TA109m PzKw II L. 2.000
TA110m Ufficiali tedeschi L. 600
TA111m PzKw III L. 3.500
TA112m Paracadutisti tedeschi L. 600

1/48

TA4807 Jagd Kanone L. 1.500
TA1120 Hawker Harrier L. 3.200

1/700

TA003 Nave Suzuya L. 1.500
TA007 Nave Mogami L. 1.500

HASEGAWA 1/32

HA066 Boeing F4B-4 L. 3.500
HA070 Mitsubishi Zero "Zeke" A6M5 L. 4.100

1/10

HA1015 Yamaha Sport XS 650 Sidecar GS1 L. 6.900
HA1016 BMW R-75/5 Sidecar GT 75 L. 6.500

1/700

HA7001 Incrociatore giapponese MJOKO L. 1.250

NITTO 1/100

NT190 Boeing 727 (ANA) L. 3.900
NT321 Concorde (JAL) L. 5.900
NT322 DC-8 Super 62 L. 5.900

SCALE VARIE

NT173 Tupolev Tu-144 (1/132) L. 2.200
NT200 Boeing 747 (PAN AM) (1/144) L. 4.000
NT311 Boeing 747 (JAL) (1/200) L. 2.800
NT172 Honda 450 (1/12) L. 2.700
NT215 Honda DAX 70 (1/8) L. 4.200
NT216 Honda Monkey (1/8) L. 3.900

REVELL 1/32

RE288 Mitsubishi J2M3 Raiden L. 4.000
RE152 N.A. Mustang III L. 2.800

M.A.S. 1/72 Vacuum form

MA01 Saab J-29 A/B L. 1.150

RAREplane 1/72 Vacuum form

RP001 Henschel Hs 126 L. 1.000
RP002 Grumman F3F L. 1.000
RP003 Dewoitine D.510 L. 900
RP004 Lavochkin LA-5FN L. 1.000
RP005 Heinkel He.112B L. 1.000

RARETANK 1/76 Vacuum form

RT001 Carro tedesco 1° G.M. A7V L. 900

DECALS

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

- Il Giocattolo-ESCI (ex Lines) dal n.45 al n.62 L. 550
- Modeldecal n.10, 11 e 12 - 13 - 14 - 15 - 16 L. 700
- Modelmark n.1, 2 e 3 L. 500
- Airmodel n.221 - 1 L. 750

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.

New! Our own dry transfers. The first sheet, ITS 01, has 46 Italian roundels with instruction for their use. Price L. 650

IN ARRIVO: RAREplane Breda Ba.65 a L. 1000+180 per spese postali. Prenotatevi!

LA MODERNA ORGANIZZAZIONE DI VENDITA PER CORRISPONDENZA DI ARTICOLI PER PLASTIMODELLISTI

INTERPELLATECI!