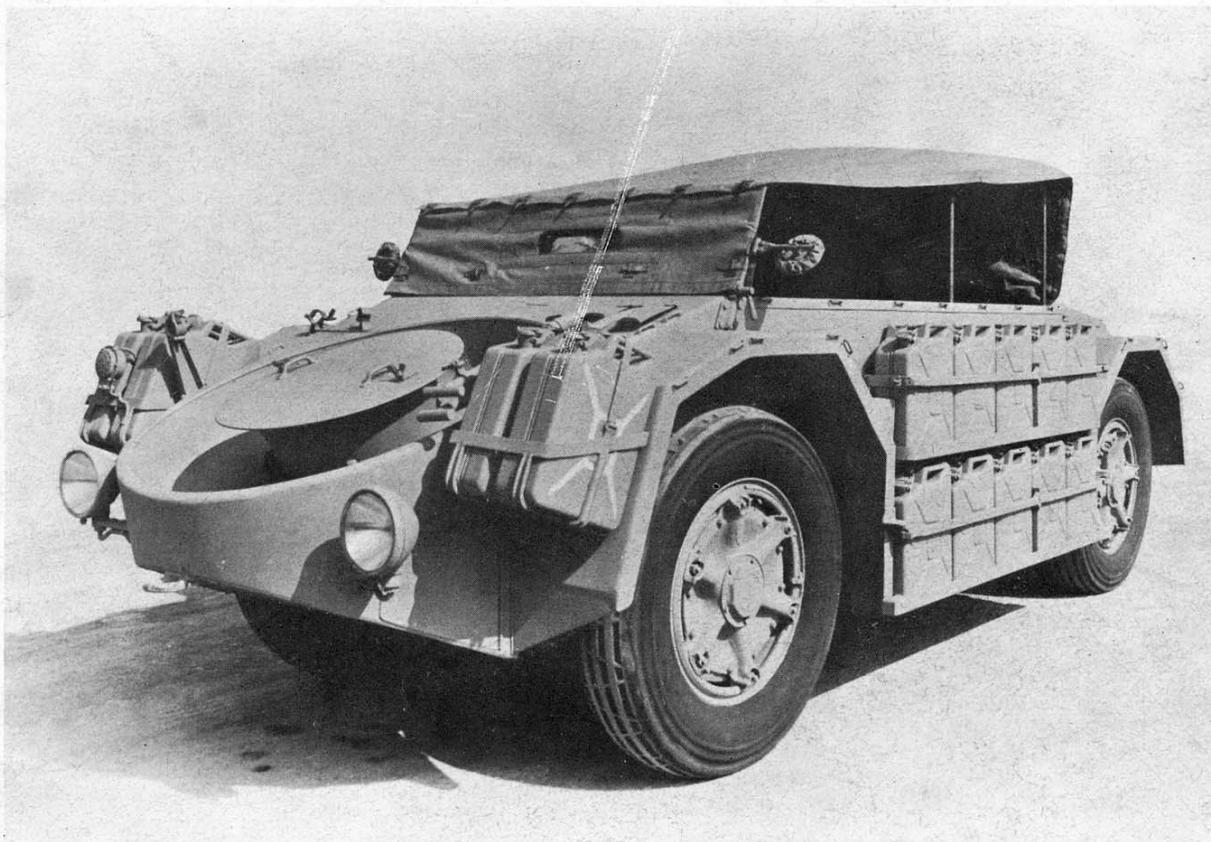




# il notiziario **IPMS**

vol. **9** no. **1** - **1978**



international plastic modellers' society  
sezione italiana

indice

La camionetta desertica mod. 42 (Sahariana) . . . . .	Pag.	1
Due acrobati . . . . .	»	5
La fanteria unionista nel 1861 . . . . .	»	5
Modifiche al Macchi 200 Revell . . . . .	»	8
Uno spitfire tedesco . . . . .	»	15
Fiat CR.42 - 394 Sq. C.T. . . . .	»	15
Fiat G.50 - 1ª serie . . . . .	»	17
Una novità modellistica da Torino . . . . .	»	19
Gloster Meteor . . . . .	»	20
Viggen Addenda . . . . .	»	26

redazione

Pubblicazione ad uso dei soci  
 dell'IPMS-Italy  
 All contents strictly copyright  
 IPMS - ITALY  
 Casella Postale 182 - 41100 Modena Ferrovia

copertina

Vista 3/4 anteriore della camionetta sahariana SPA AB 42.

*Con questo numero del Notiziario iniziamo il 1978 pur se l'anno ormai volge al termine.*

*Come i soci e lettori possono vedere la veste è in parte cambiata anche per ragioni di economia: il verde di copertina è scomparso, la testata è nello stesso carattere di quella del Flash, nuove rubriche sono state aggiunte. Ci scusiamo per il limitato numero di fotografie incluse che nei prossimi fascicoli saranno aumentate ma il passaggio del materiale da Roma a Modena ha creato alcuni inconvenienti di ordine tecnico e, per non attendere oltre, si è preferito andare in «macchina» con ciò che era disponibile.*

*Avremo forse stancato con le nostre continue richieste di articoli ma rimane incontestabile il fatto che mentre per il Flash bastano poche colonne a riempirlo, prova ne sia che ora esce regolarmente, i servizi del Notiziario sono ben più impegnativi e solo otto o nove soci in tutta Italia lavorano a questo. E' dovere di tutti fornire materiale. Basterebbe un articolo da parte di ognuno di noi ad assicurare il testo per vari anni a venire! Rammento che qui esiste uno staff di disegnatori che può pensare a completare i testi, batterli a macchina, se scritti a mano, le fotografie mancanti le cercheremo noi ma l'importante è collaborare e chi pensa di avere qualche cosa di valido da dire lo metta su carta e lo spedisca!*

*Abbiamo provveduto a inoltrare lettere a editori, alle fabbriche di modelli in plastica e accessori in modo da ricevere le novità man mano che escono per recensirle e successivamente questi libri, scatole, decals, vernici, saranno assegnate a chi collaborerà attivamente alle pubblicazioni dell'associazione. Desideriamo anzi qui ringraziare la ESCI di Milano che è stata una delle prime ditte a rispondere positivamente alle nostre richieste.*

*Si sta già lavorando al secondo Notiziario in modo da uscire al più presto. L'intenzione sarebbe di completare l'annata entro febbraio-marzo finanze permettendo. Intanto come novità studiatevi bene la prima chip della «famosa» Tavola 10 per la colorazione dei velivoli italiani riprodotta finalmente con una fedeltà che la stampa non può certo dare. Ad ogni numero ne troverete una e potrete così completare la serie.*

Giorgio Pini

# LA CAMIONETTA DESERTICA MOD. 42 (SAHARIANA)

In base alle esigenze determinate dall'opportunità di contrapporre alle camionette inglesi del Long Range Desert Group e del S.A.S. un mezzo più moderno ed efficiente, la SPA, allora una Divisione della Fiat per i veicoli speciali per impiego militare, presentò, in collaborazione con la Viberti, anch'essa di Torino, un grosso veicolo destinato ad azioni a largo raggio nel deserto e che si basava sull'ottimo e sperimentato telaio della nota autoblinda AB 40/41.

Denominata Camionetta Desertica Mod. 42, questa realizzazione fu senza dubbio il veicolo più sofisticato impiegato per tali compiti in Africa Settentrionale, e soltanto il fatto che sia stato approntato quando ormai le fortune dell'Asse andavano declinando impedì che il suo nome rimanesse legato ad imprese memorabili.

L'apparenza richiama, dimensioni a parte, la vetturina anfibia tedesca Typ 166 Volkswagen specie per la ruota di scorta annegata anteriormente nella carrozzeria. Poteva trasportare una pattuglia di 6 uomini con il loro armamento ed equipaggiamento speciale, oltre a 4-6 fustini per acqua, 20 per benzina, munizioni, esplosivi e razioni viveri.

L'armamento prevedeva inizialmente l'installazione di un fucilone controcarri Solothurn da 20 mm, oppure un cannone-mitragliera Breda anch'essa da 20 mm. (del tipo più recente con congegno di puntamento semplificato), o un cannone controcarri da 47/32 per automezzi (tutti su sistemazioni atte al tiro su 360°). Secondo alcune fonti, la Camionetta poteva anche ricevere, in alternativa, un mortaio da 81 mm o un lanciafiamme. Quest'armamento principale era completato da uno secondario, comprendente fino a 3 mitragliatrici Breda mod. 37 cal. 8 (una delle quali munita di treppiede per l'impiego fuori del veicolo) nonché dai moschetti automatici Beretta 38/A dei componenti dell'equipaggio.

L'automezzo portava inoltre bussole ed altri strumenti per fare il punto sia di giorno che di notte.

I primi esemplari furono assegnati, verso la fine del 1942, al Raggruppamento Sahariano di Hon (Libia) mentre nella metropoli venivano costituiti, in seno al X Reggimento Arditi, apposite compagnie camionettisti che operarono in Tunisia e in Sicilia nel 1943.

Dopo lo sfortunato epilogo della campagna africana entrarono in servizio gli esemplari della 2ª serie (definita nel gennaio 1943 come «Camionetta II») e che si distinguevano esternamente dalle macchine della produzione iniziale per un lungo contenitore (profondo 545 mm) che sostituiva, sui due lati, i 5 fustini superiori e per altri minori particolari, nonché per l'adozione di pneumatici tipo «Artiglio» in luogo di quelli più adatti per il deserto.

Secondo la Viberti, che curava l'allestimento della carrozzeria, risultano costruiti complessivamente 200 esemplari della macchina. Poche sopravvissero alle vicende belliche (alcune andarono dopo l'armistizio anche in Russia, al seguito di reparti della R.S.I., nella fattispecie 46 camionettisti (con 7 macchine) che combatterono a Kirovograd e Uman; già del X; essi avevano costituito a Roma, il 10/9/43 il Gruppo Arditi Camionettisti Italiani, inquadrato in una divisione paracadutisti germanica.

Nel dopoguerra, 7 camionette equipaggiarono l'11 Reparto Mobile di Roma. Unica modifica, l'eliminazione dei supporti per i fustini sui parafranghi anteriori, e l'aggiunta di una sirena e di una stazione ricetrasmittente No. 19 inglese.

Per la colorazioni, a parte quelle della P.S. (color amaranto) possiamo suggerire i veicoli «africani» targa 797 B (B rossa, numero nero) armato con una Breda da 20 + 1 mtg., e 798 B, con un fucile Solothurn da 20 più la solita mtg., entrambi color sabbia chiaro (fustini anteriori per acqua con nervature bianche,

telone grigio-verdastro chiaro) è il veicolo «russo» 1004 B (1 Breda da 20 + 3 mtg.) a fondo verde scuro con chiazze irregolari rosso ruggine circondate da uno stretto alone color sabbia chiaro, il tutto eseguito a spruzzo.

N. Pignato

LE CARATTERISTICHE DELLA CAMIONETTA DESERTICA MODELLO 42 QUALE FU OMOLOGATA AL CENTRO STUDI MOTORIZZAZIONE DEL R.E. ERANO LE SEGUENTI:

MOTORE 4 tempi 6 cilindri di 4995 cc  
potenza Hp 80 a 2700/

4 ruote motrici; le anteriori direttrici

Gommatura:

a) Pirelli ARTIGLIO - 9,75×24

b) Pirelli tipo LIBIA - 11,25×24

Carrozzeria:

Peso veicolo a vuoto

Kg. 4000

Peso veicolo carico

Kg ----

Lunghezza telaio

mm 4400

Larghezza telaio

mm. 800

Altezza telaio

mm. 250

Altezza minima da terra

mm. 350

Ingombro massimo:

longitudinale

mm. 5750

trasversale

mm. 2150

verticale senza parabrezza

mm 1850

verticale con parabrezza

mm. 2270

Velocità massima a pieno carico

Km/h 80

Pendenza superabile a pieno carico

30%

Stabilità trasversale

30°

Guado massimo

mm. 700

Raggio di svolta a sinistra e destra

mm. 5500

Interasse

mm. 3200

Careggiata

mm 1750

Capacità serbatoi:

serbatoio anteriore

litri 200

serbatoio centrale

litri 200

20 taniche mod. 40

litri 400

Autonomia fuori strada

circa Km. 800

Frenatura idraulica

Armamento:

1 fucilone Solothurn

oppure

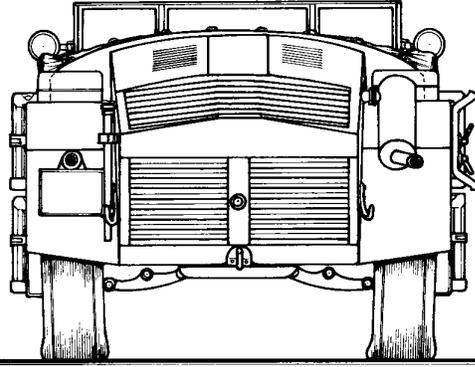
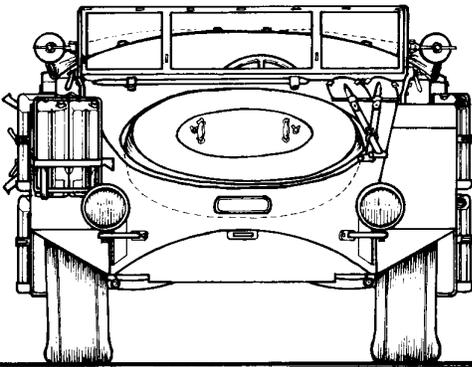
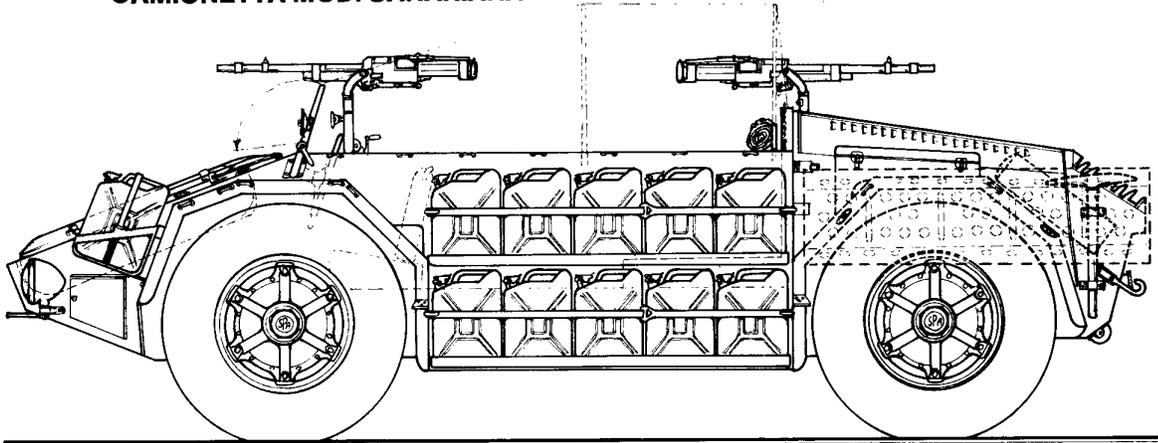
1 cannone-mitragliera da 20 mm.

1 mitragliatrice calibro 8 mm-

Equipaggio 4 uomini

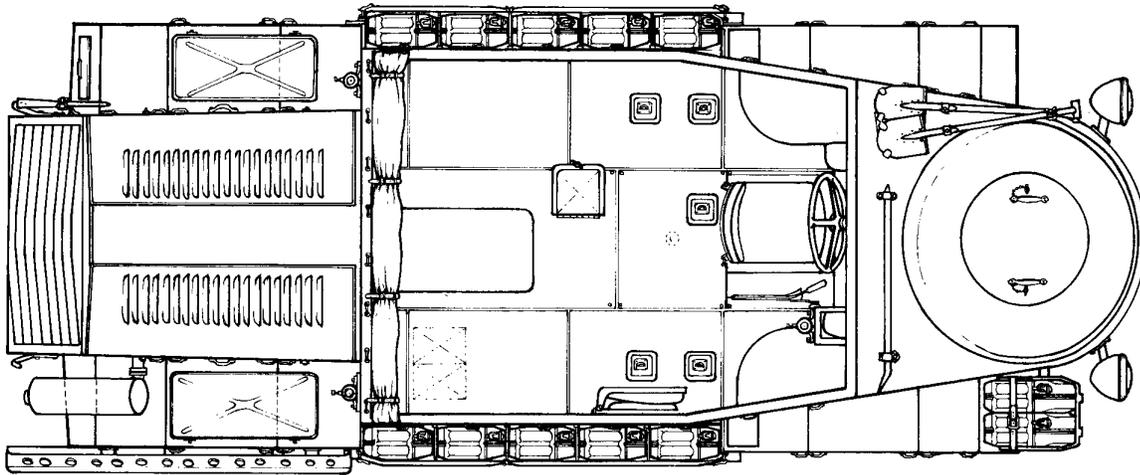


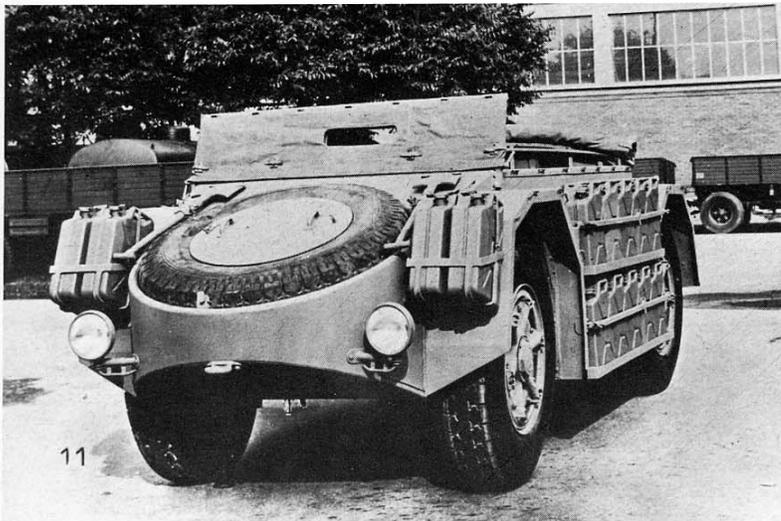
CAMIONETTA MOD. SAHARIANA



disegni scala 1/35

E. HAIOB

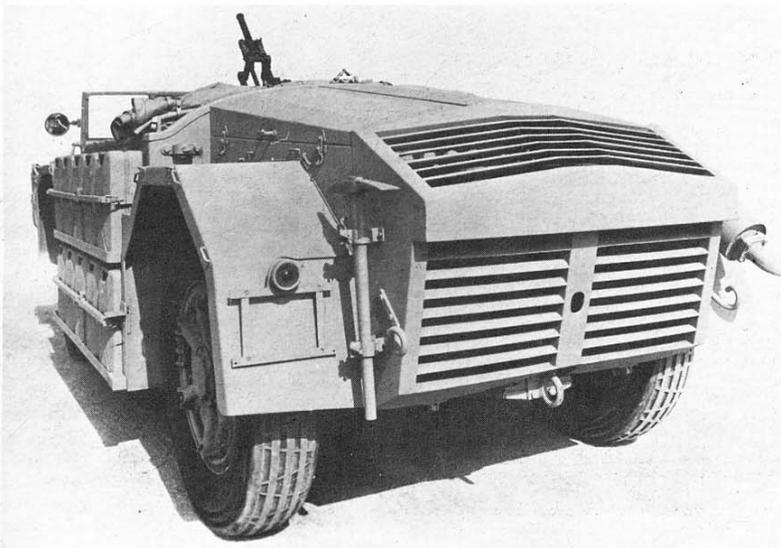




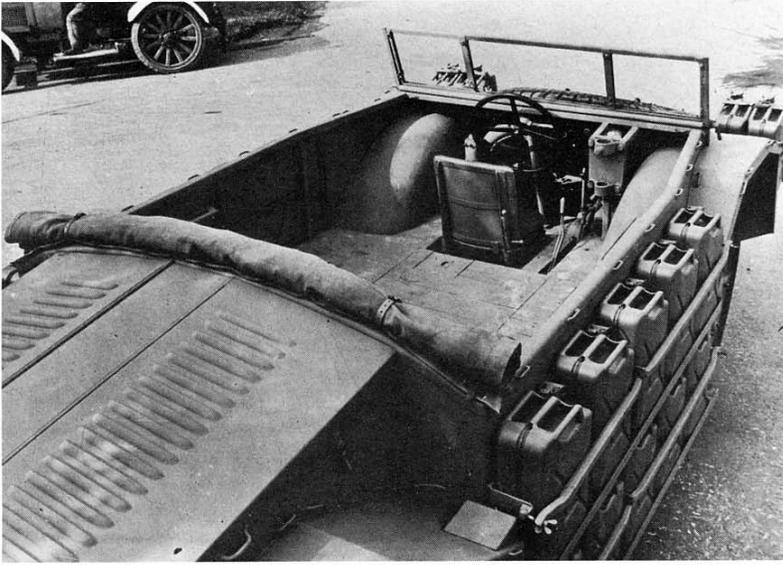
*Particolare copertura del parabrezza a mezzo di un telone, e sistemazione della ruota di scorta.*



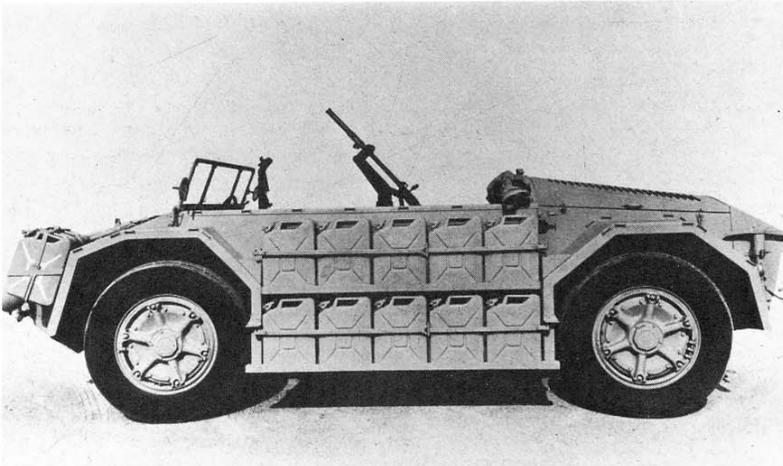
*Camionetta SAHARIANA nuovo tipo di battistrada.*



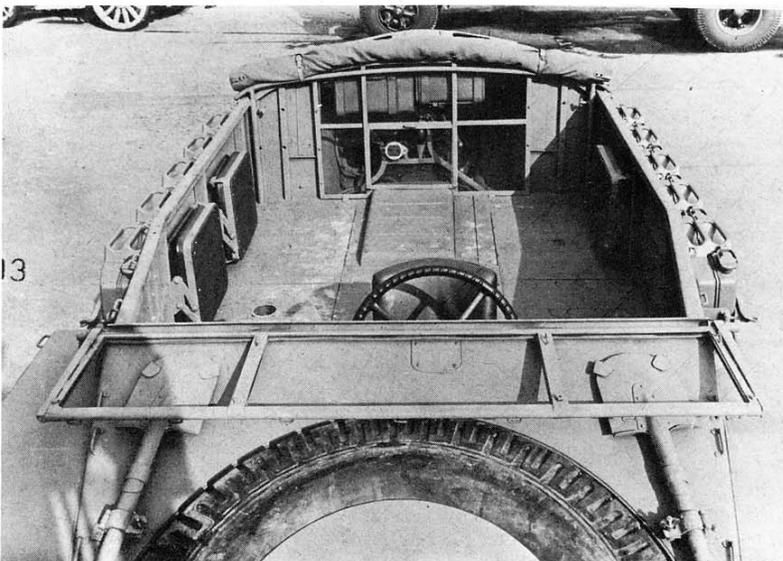
*3/4 posteriore visibili le grigliature del motore, le cerniere del cofano sistemazione piccone e supporto della targa.*



*Interni posto di guida, notare la sistemazione del telone ripiegato.*



*Vista laterale sinistra: notare la sistemazione delle taniche di carburante.*



*Interni particolare sistemazione dei sedili ribaltabili notare il grande spazio interno dove poteva venir sistemata una mitragliera BREDA 35 da 20 mm.*

## DUE ACROBATI

I disegni che accompagnano queste poche righe rappresentano un F-84F Thunderstreak della pattuglia acrobatica dei «Diavoli Rossi» e il particolare del muso di un F-86E Sabre Mk.4 del «Cavallino Rampante».

I disegni dell'F-84F sono in scala 1/72 e identici al profilo dei vari pezzi del kit della Italiaerei e, quindi, particolarmente per il motivo sulle ali, esatti e pronti per essere riportati sul modello; c'è da rilevare poi, che l'andamento della verniciatura sulla parte superiore della fusoliera non segue quello della carenatura dorsale ma, specie nella parte centrale, è un pò più largo della stessa; questa ultima osservazione vale anche per i «Diavoli Rossi» prima maniera, mentre per i «Getti Tonanti» questa fascia è ancora più larga e va a coprire interamente il pannello dipinto in nero.

La tinta rossa adoperata per il soggetto di cui nei disegni è un po-

co più scura di quella delle coccarde. Infine, riguardo ai «Getti Tonanti», c'è da rilevare che il motivo che appare sulle sup. inferiori delle ali e dei timoni di ciascun velivolo non è rosso per tutti, bensì si richiama alla colorazione di ogni singolo aereo e cioè, a seconda dei casi, giallo, verde, nero e così via.

Per quanto riguarda il Sabre, ho recentemente osservato una piccola variante allo schema normale dei velivoli impiegati dalla pattuglia acrobatica del «Cavallino Rampante»; questa è circoscritta alla intelaiatura della capottina ed è rilevabile nel disegno relativo. Per il resto ci si può attenere ai disegni apparsi sul N.6/1974 di «JP4» tenendo ben presente, però, che i colori sono quelli che appaiono (in fusoliera) su queste pagine e cioè: giallo (Humbrol N. 69 smorzandone la lucentezza con del giallo N. 24) e rosso (Humbrol N. 61 con del rosso N. 32).

D. Renzulli

## LA FANTERIA UNIONISTA NEL 1861

La rivalità tra gli Stati agricoli del Sud e quelli industriali del Nord, sfociò, nel 1861 in una delle più sanguinose guerre civili. La fanteria nordista, eccettuati alcuni Stati, indossò l'uniforme prevista dal regolamento del 1861 che consiste nel Frock Coat, una tunica poco pratica che venne quasi sempre sostituita da una più comoda giubba, che veramente avrebbe dovuto servire come abito da lavoro, e che era di flanella colore blu scuro, chiusa sul davanti da scintillanti bottoni di ottone.

I pantaloni, invece, erano di taglio abbastanza semplice e di colore azzurro chiaro. Il fante disponeva di due tipi di cappello; il Jeff Davis, copricapo di feltro a larghe tese e il più famoso Forage Cap, berretto da campo e molto caro ai soldati nordisti, che vi riponevano dentro i più svariati oggetti personali: inoltre vi erano anche sopra il frontino le iniziali in ottone del reggimento e della compagnia.

Le scarpe, spesso di fattura abbastanza scadente, erano di cuoio verniciate in nero. La buffetteria, gli accessori e le armi erano composti da quattro pezzi:

il cinturone, chiuso da una fibbia ovale d'ottone con imprese le lettere U.S., la giberna, il portacapsule, il fodero della baionetta, tutti dipinti in nero.

C'erano inoltre il tascapane e lo zainetto, anch'essi neri, e la coperta e la borraccia, di colore grigio chiaro con sovraimprese le iniziali U.S.. Poi, spesso, anche sullo zaino c'era il numero in ottone della compagnia di appartenenza.

Infine il fucile, che fu fornito alla truppa in tre diversi modelli, il 1841, 1855 e 1861, lunghi circa un metro e venti e con le garnizioni in ottone lucido.

### IL MODELLO

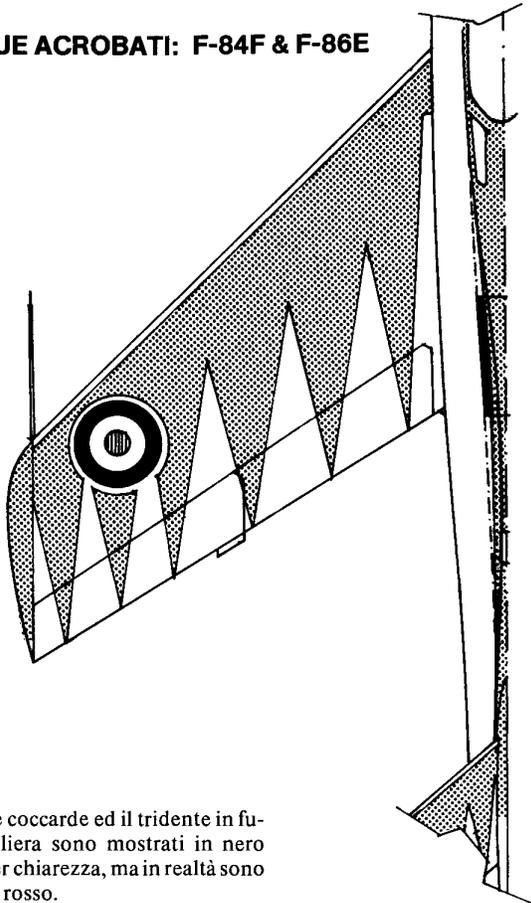
IL soldatino l'ho costruito partendo da un Coldstream Guard di Airfix, al quale ho apportato diverse modifiche.

Incominciamo ad incollare assieme i pezzi 1 e 2 e una volta asciutti asporteremo dal busto sia gli alamari che le code e la bandoliera che regge il tascapane. A questo punto uniamo il busto alle gambe e preoccupiamoci di allungare la giacca di 5 mm. circa con dello stucco. Con lo stucco dobbiamo poi anche chiudere i piccoli spacchi laterali che si trovano sul fondo dei pantaloni e inoltre, aiutandoci con un tagliabalsa e con della carta vetrata fine, asporteremo le ghettoni stampate sulle scarpe

del soldato. Costruiamo ora il berretto, il famoso Forage Cap, che ricaveremo modificando opportunamente quello del legionario francese. Ultima cosa prima di incollare la testa ai pezzi 1 e 2, sarà quella di modificare il colletto del soldatino, che verrà costruito con una strisciolina di plastikard alta 2 mm. e mezzo.

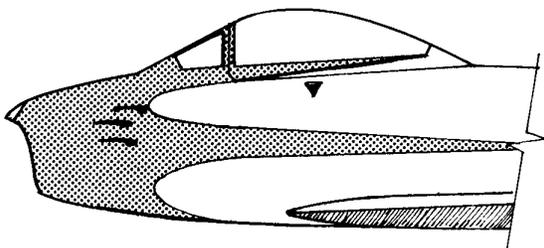
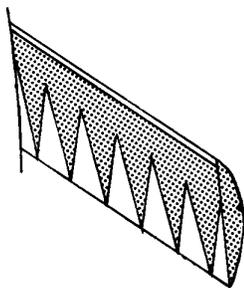


**DUE ACROBATI: F-84F & F-86E**

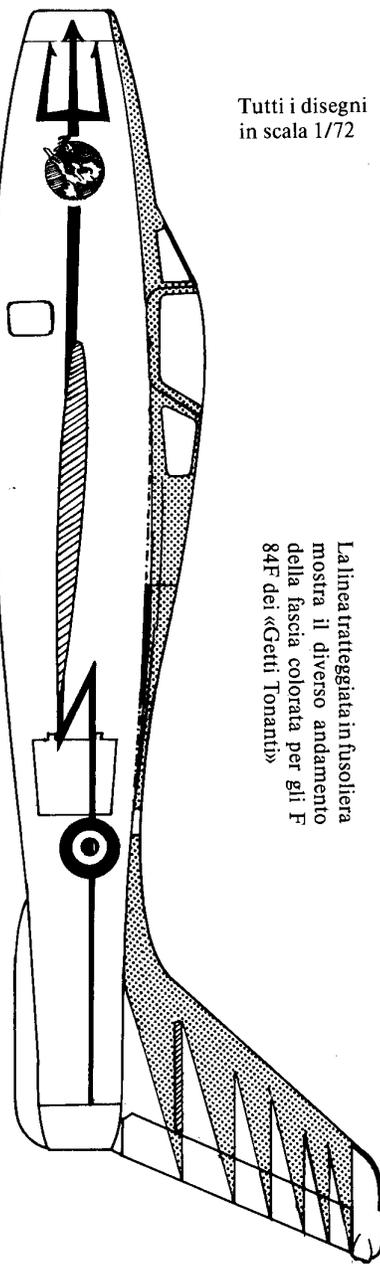


Le coccarde ed il tridente in fusoliera sono mostrati in nero per chiarezza, ma in realtà sono in rosso.

- |   |                   |          |
|---|-------------------|----------|
|  | Argento<br>Silver | } F. 84F |
|  | Rosso<br>Red      |          |



- |   |                  |      |         |
|---|------------------|------|---------|
|  | Giallo<br>Yellow | H.69 | } F 86E |
|  | Rosso<br>Red     | H.61 |         |



Tutti i disegni in scala 1/72

La linea tratteggiata in fusoliera mostra il diverso andamento della fascia colorata per gli F 84F dei «Getti Tonanti»

*D. Renzulli* | XII

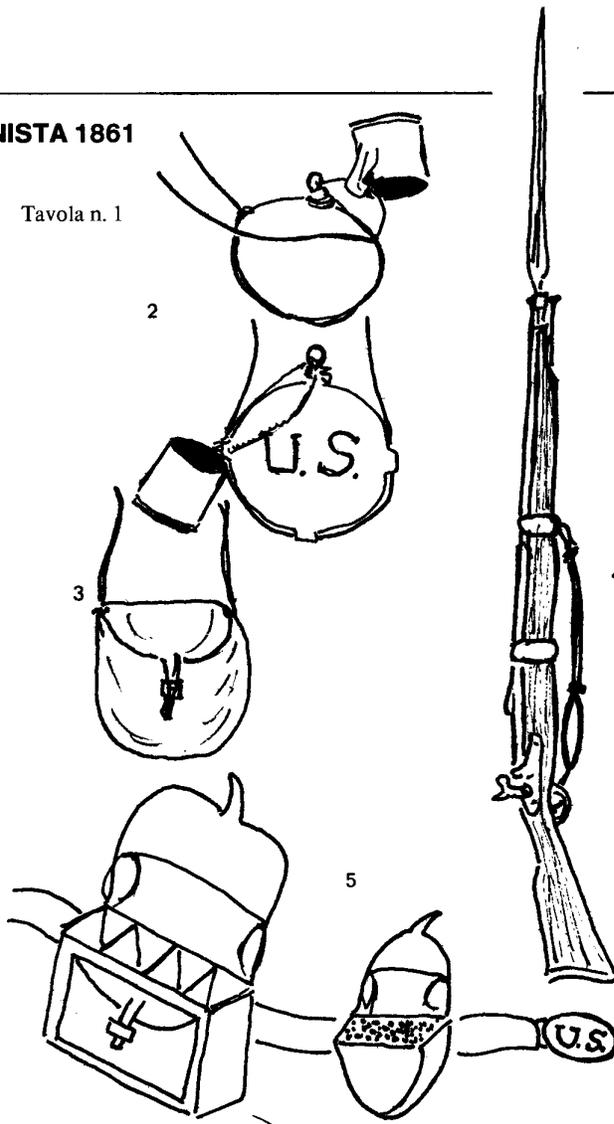
FANTE UNIONISTA 1861

1



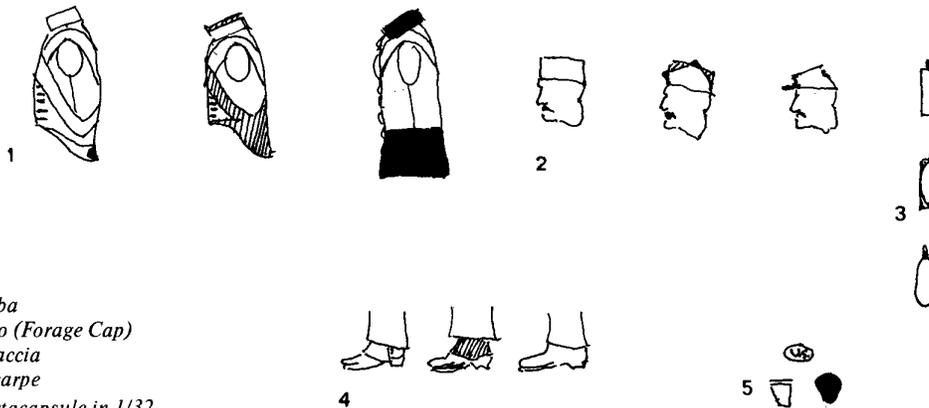
S. Toscani F.P.

Tavola n. 1



- 1) Soldato semplice di fanteria in ordine di marcia
- 2) Borraccia
- 3) Tascapane
- 4) Fucile modello 1855
- 5) Cinturone con accessori (Giberna e portacapsule).

Tavola n. 2



- a) asportare
- b) stuccare
- 1) Esecuzione della giubba
- 2) Esecuzione del berretto (Forage Cap)
- 3) Esecuzione della borraccia
- 4) Modificazione delle scarpe
- 5) Fibbia, bicchiere e portacapsule in 1/32.

Ora, dopo aver saldato il pezzo n. 6 alla bandoliera, possiamo incollare il cinturone, il porta baionetta, preparare le cinghie del tascapane, della borraccia (che dovremo leggermente modificare e alla quale aggiungeremo anche un piccolo bicchiere che costruiremo con del plastikard) e dello zaino (che dev'essere come quello contenuto nella confezione del British Rifleman), e assemblare i suddetti pezzi. Per il fucile, invece, va abbastanza bene quello del Coldstream, al quale, però, dovremo apportare alcune modifiche, la baionetta, invece, è perfetta.

A questo punto basta costruire la fibbia del cinturone, sulla quale erano stampate le iniziali U.S. (personalmente per la bisogna ho adoperato una vecchia fibbia dell'Historex opportunamente modificata), di incollarla su quest'ultimo assieme alla giberna e al portacapsule (anch'esso autocostruito), di incollare la coperta allo zaino e il gioco è fatto.

Ed infine ecco i colori:

giubba e berretto MC 8 French blue

calzoni ed eventuali gradi 5 parti di bianco ed una di blu MC 8 coperta e borraccia MC 4 British grey con sovrastampate le iniziali U.S. in nero

bandoliera, cinturone, fodero per la baionetta, giberna, portacapsule, tascapane e zainetto HM 11 Blach

fibbie e bottoni HM 18 Brass

fucile HM 19 Dark wood, con parti in acciaio in HM 17 Gun metal, schiarito col HM 21 Silver plate e con parti in ottone in G 16 Gold

cinghie della borraccia e del fucile HM 21 Leather.



## MODIFICHE AL MACCHI 200 REVELL

**ALA** - Il peggior difetto del kit Revell è costituito dall'ala; infatti essa è troppo rastremata ed ha il bordo d'uscita molto spesso. Pertanto occorrerebbe aumentare la lunghezza delle estremità alari di mm. 2 sul bordo d'entrata. Miglior soluzione è costituita dalla sostituzione dell'ala Revell con le ali del Macchi 202 Frog o 202/205 Supermodel o del 205 della Delta. In questo caso è necessario modificare il disegno del taglio degli alettoni e rendere più affilato il bordo d'attacco se si vuole rappresentare un Mc.200 nelle prime versioni (è inutile dire che nel caso si desidero sostituire le ali del kit Revell con quelle del Mc.205 è necessario togliere i cannoncini e chiudere lo scarico bossoli). La semiala destra dell'aereo è nella realtà più corta di 20 cm. e pertanto nella realizzazione del modello bisogna accorciare la semiala predetta di 3 mm. circa.

**FUSOLIERA** - Il disegno del timone è errato e bisogna ricostruirlo con del plasticard largo cm. 2. Altra correzione necessaria: segnare con maggiore profondità le scanalature del poggiatesta che nel modello sono appena accennate. Nella parte anteriore della fusoliera abbassare con carta abrasiva le prese d'aria. Infatti l'anello con i flabelli nella parte fra le due mitragliatrici anteriore della fusoliera abbassare con carta abrasiva le prese d'aria del motore (nella realtà erano incassate), stuccare e poi riposizionare i buchi delle mitragliatrici che sul modello risultano troppo distanziate e arretrate. Correggere con stucco e plasticard il raccordo alare posteriore che nel modello finisce troppo in alto sulla fusoliera mentre effettivamente si raccordava alla linea ventrale. Infine aggiungere il tubo Venturi sul lato destro (rispetto al pilota) della fusoliera (vedi figura illustrativa).

**TIMONE DI PROFONDITA'** - Sono troppo piccoli e stretti: è bene sostituirli con quelli ricavati da un 202/205 Frog, Supermodel o Delta.

**CARENATURA MOTORE** - Prima correzione è allargare all'interno l'anello frontale a portarne il diametro a mm. 12. era fisso e raggiungeva la fusoliera; pertanto è bene correggerlo

prima incidendolo e poi allungandolo con del plasticard molto sottile fin nella parte centrale superiore fra le mitragliatrici. Conviene poi, da ultimo, sostituire i tubi di scarico con piccoli pezzi di plastica a sezione ovale. Per un effetto più realistico si può aggiungere nel retro dei tubi di scarico il raccordo a forma di sette costituito con sottile plasticard.

**ELICA** - Il pezzo originale è utile solo per un Macchi 200 preserie con elica Fiat e ogiva. Negli altri casi con un pò di buona volontà occorre prima lavorare l'ogiva sino a ricavarne il mozzo originale e poi aggiungerne dietro allo stesso un dischetto del diametro di mm. 5. Si può altresì ottenere un effetto alquanto realistico sostituendo la sola ogiva originale con un mozzo dell'elica del Cant Z. 1007 Supermodel (quello del BR.20 è troppo spesso).

**CARRELLI** - Occorre assottigliare i portelli originali e aggiungere l'ultima parte incernierata sull'ala con un pezzettino di plasticard. (I più pignoli potranno sostituire le ruote che hanno un copertone di sezione troppo squadrata). Si può riprodurre l'interno dei vari carrelli creando una paratia da fissare nella parte interna delle ali all'altezza del longherone frontale che segue il profilo interno della fusoliera e costruire poi il castello motore con bastoncini sottili di plastica stirata a caldo. Per realizzare un Macchi 200 delle prime serie occorrono alcune modifiche così come disegnate nelle tavole illustrative e in quelle dei profili.

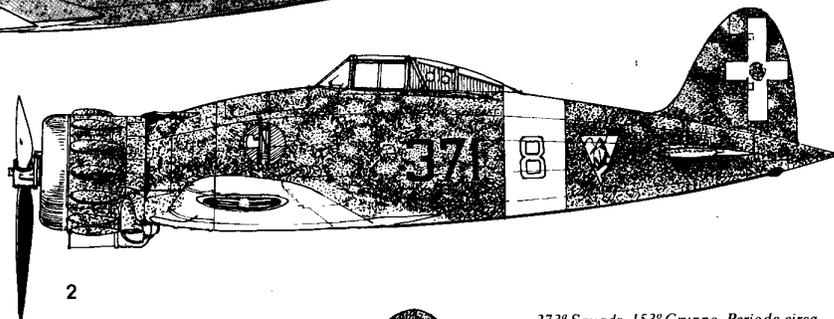
Il profilo N.° 1 presenta un Macchi 200 preserie. Per ottenerlo si può utilizzare la capottina presente nel kit di conversione Airform 003. Per chi non riuscisse a reperire questa confezione l'unica soluzione è la autocostruzione o la modifica da una altra capottina: per fare ciò occorre innanzitutto asportare la carenatura del poggiatesta otturando poi il vano rimasto vuoto con del plasticard. Per la costruzione del trasparente bisogna invece tagliare la capottatura originale così come nel disegno illustrativo e poi lavorare su una di un Kit Reggiane 2000 o 2002 Supermo-

# I COLORI DEL SAETTA

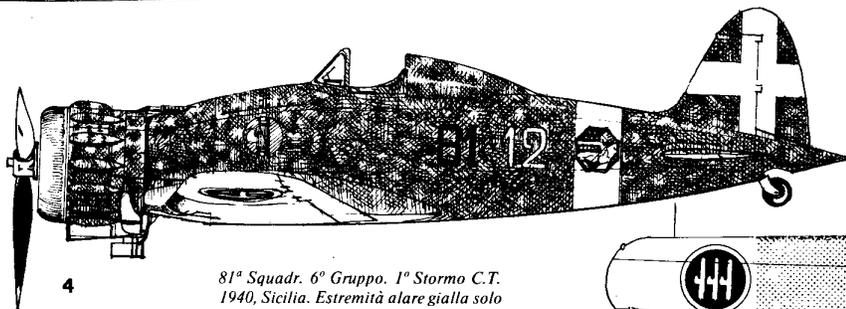
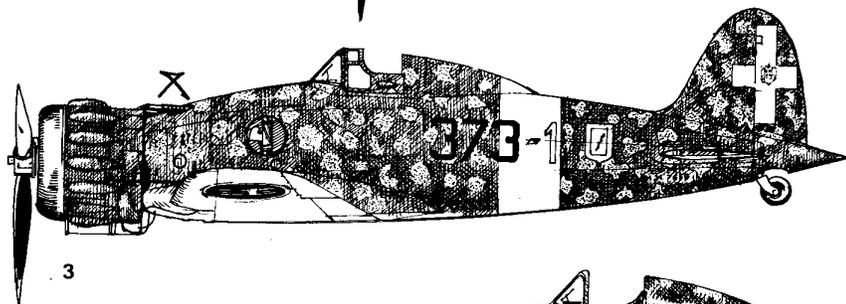


M.C.200 91<sup>a</sup> Squadr. 10<sup>o</sup> Gruppo 4<sup>o</sup> Stormo C.T. 1939 fondo verde marcio, macchie piccole e molto sfumate in verde scuro. Numero individuale 9 in rosso.

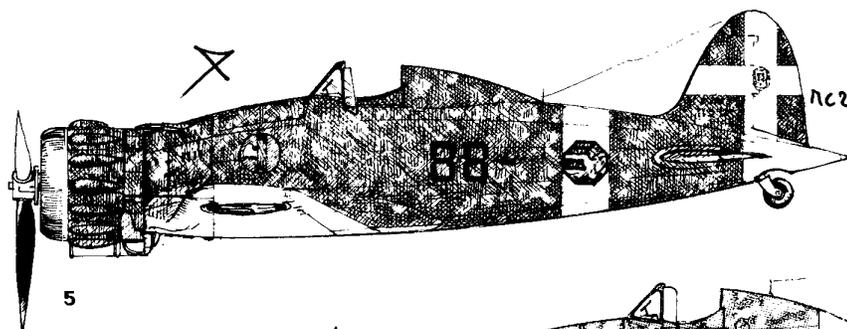
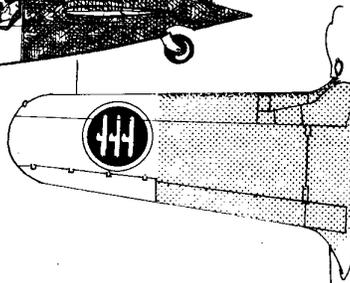
371<sup>a</sup> Squadr. 22<sup>o</sup> Gruppo C.T. 1939 fondo sabbia, macchie verde marcio e verde scuro. Numero individuale 8 in rosso.



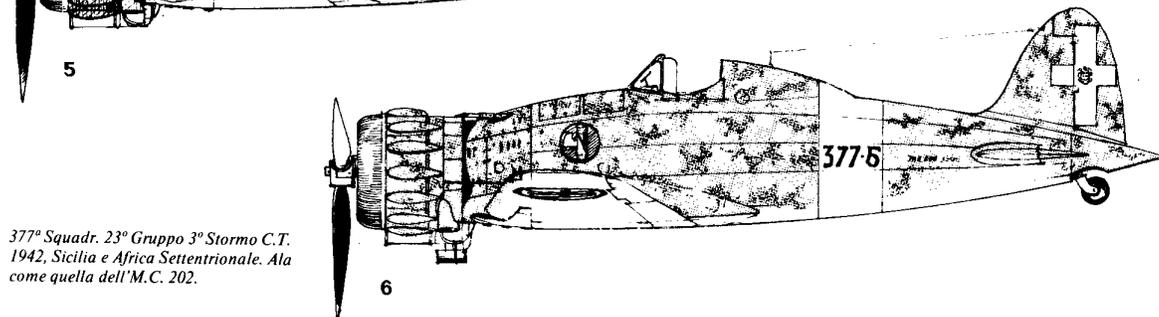
373<sup>a</sup> Squadr. 153<sup>o</sup> Gruppo. Periodo circa fine '40 - primi '41. Impiegato in Italia e in Africa Settentrionale. Come 2 ma meno sfumato la capottatura motore è tutta verde scuro. N.B. Il colore dello scudetto che regge l'asso è celeste ma non rosso come di solito è rappresentato.



81<sup>a</sup> Squadr. 6<sup>o</sup> Gruppo. 1<sup>o</sup> Stormo C.T. 1940, Sicilia. Estremità alare gialla solo sulla superficie inferiore.



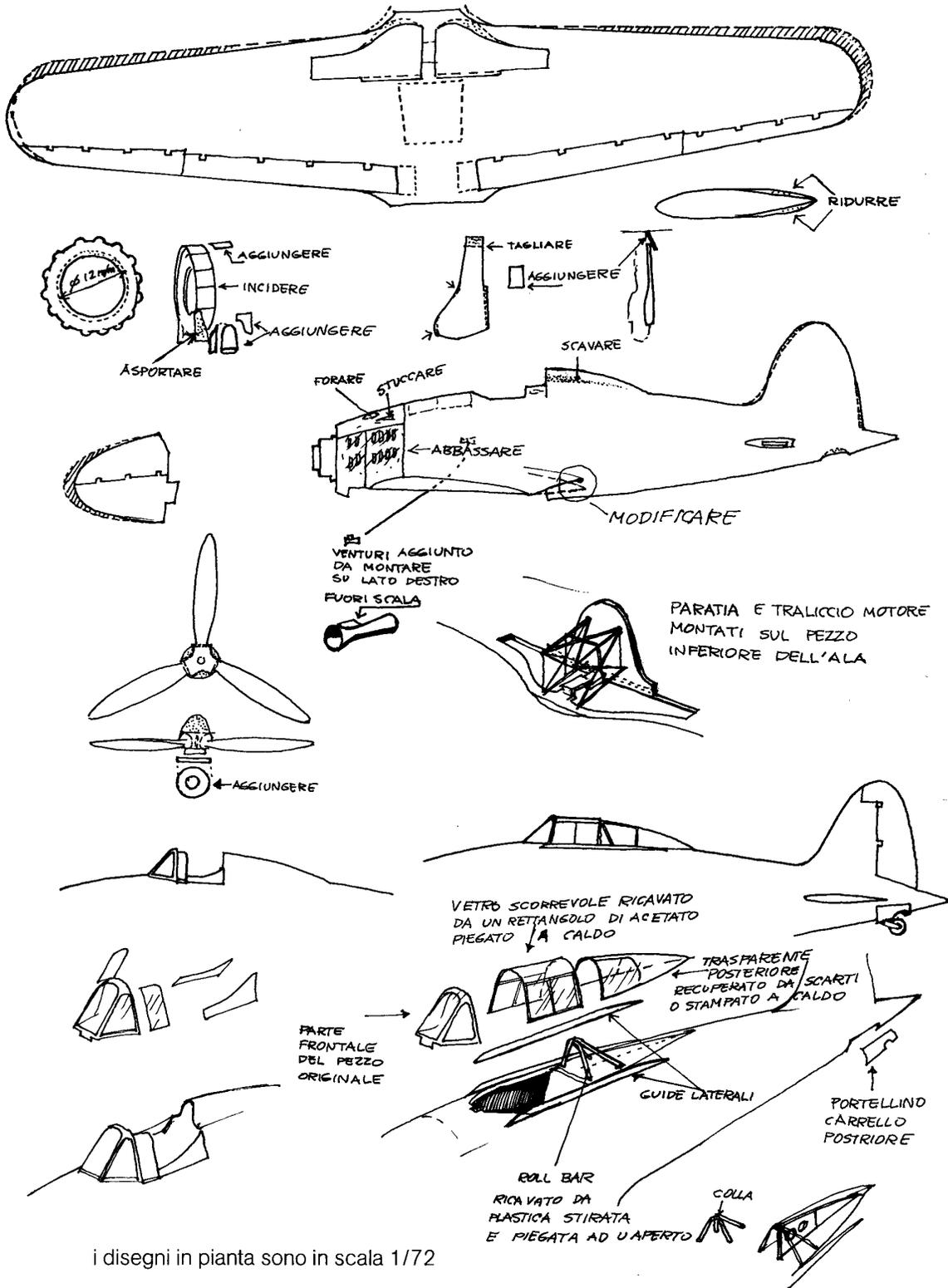
88<sup>a</sup> Squadr. 6<sup>o</sup> Gruppo 1<sup>o</sup> Stormo C.T. 1940, Sicilia. Cono di coda bianco.

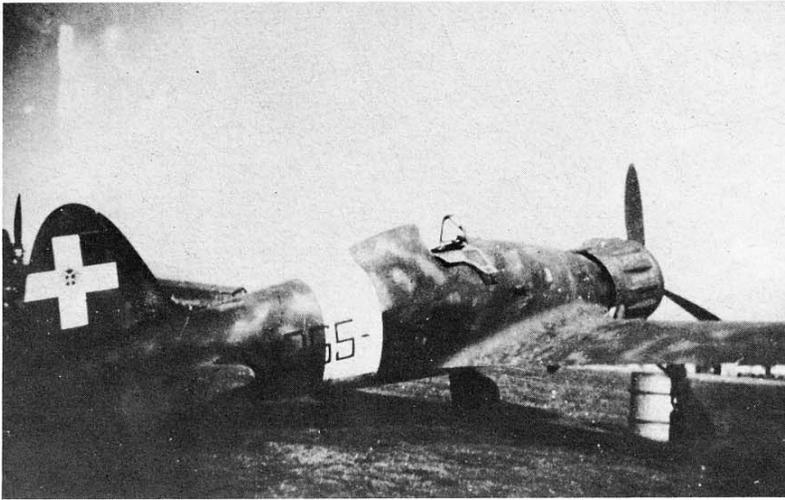


377<sup>a</sup> Squadr. 23<sup>o</sup> Gruppo 3<sup>o</sup> Stormo C.T. 1942, Sicilia e Africa Settentrionale. Ala come quella dell'M.C. 202.

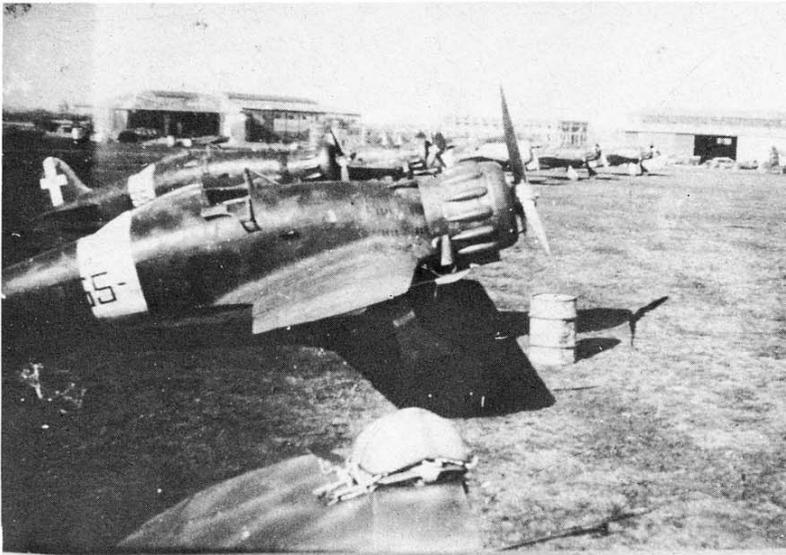
• • non in scala

# MODIFICHE E CORREZIONI AL KIT DELL'M.C.200





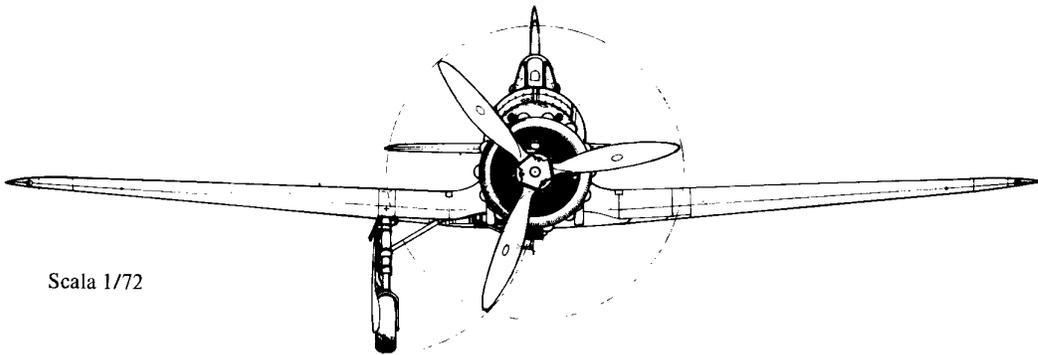
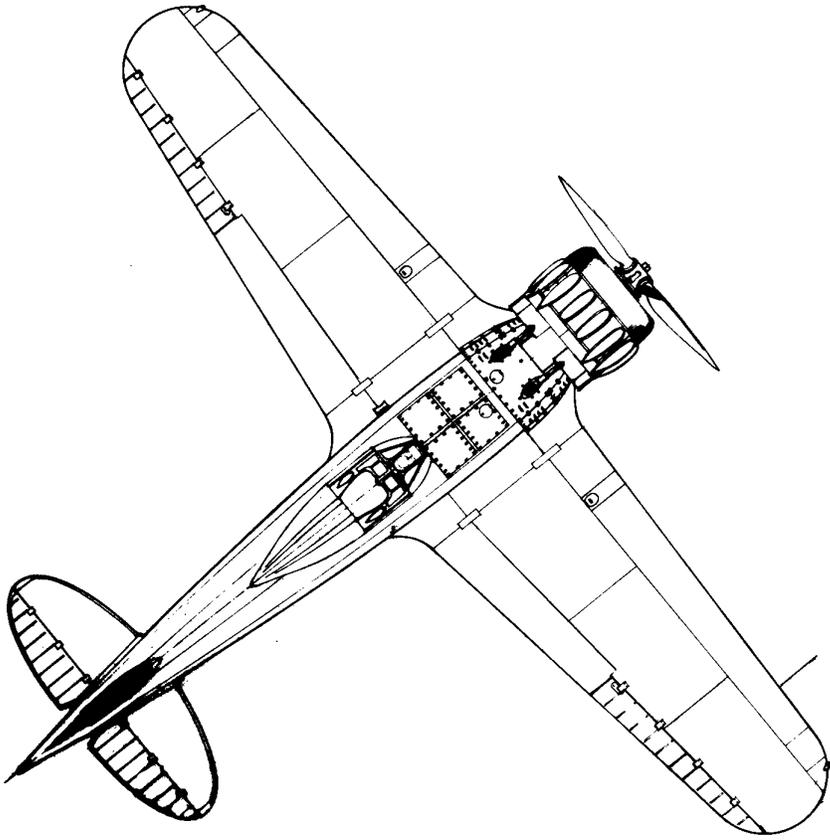
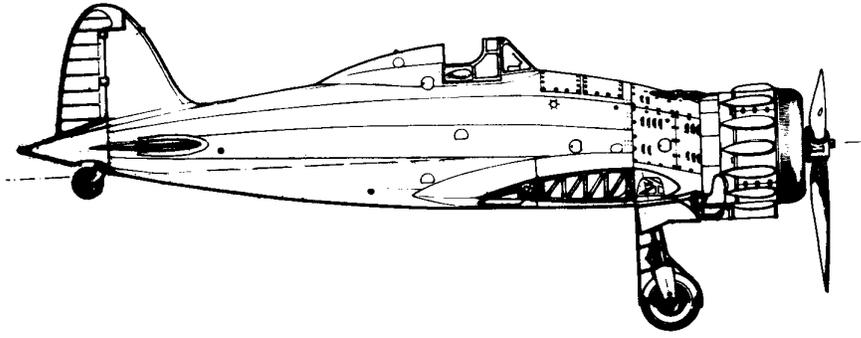
*Macchi 200 della 365<sup>a</sup> Sq. 150<sup>o</sup> Gr. (53<sup>o</sup> St.) caccia terrestri. Probabilmente in Italia settentrionale 1942.*



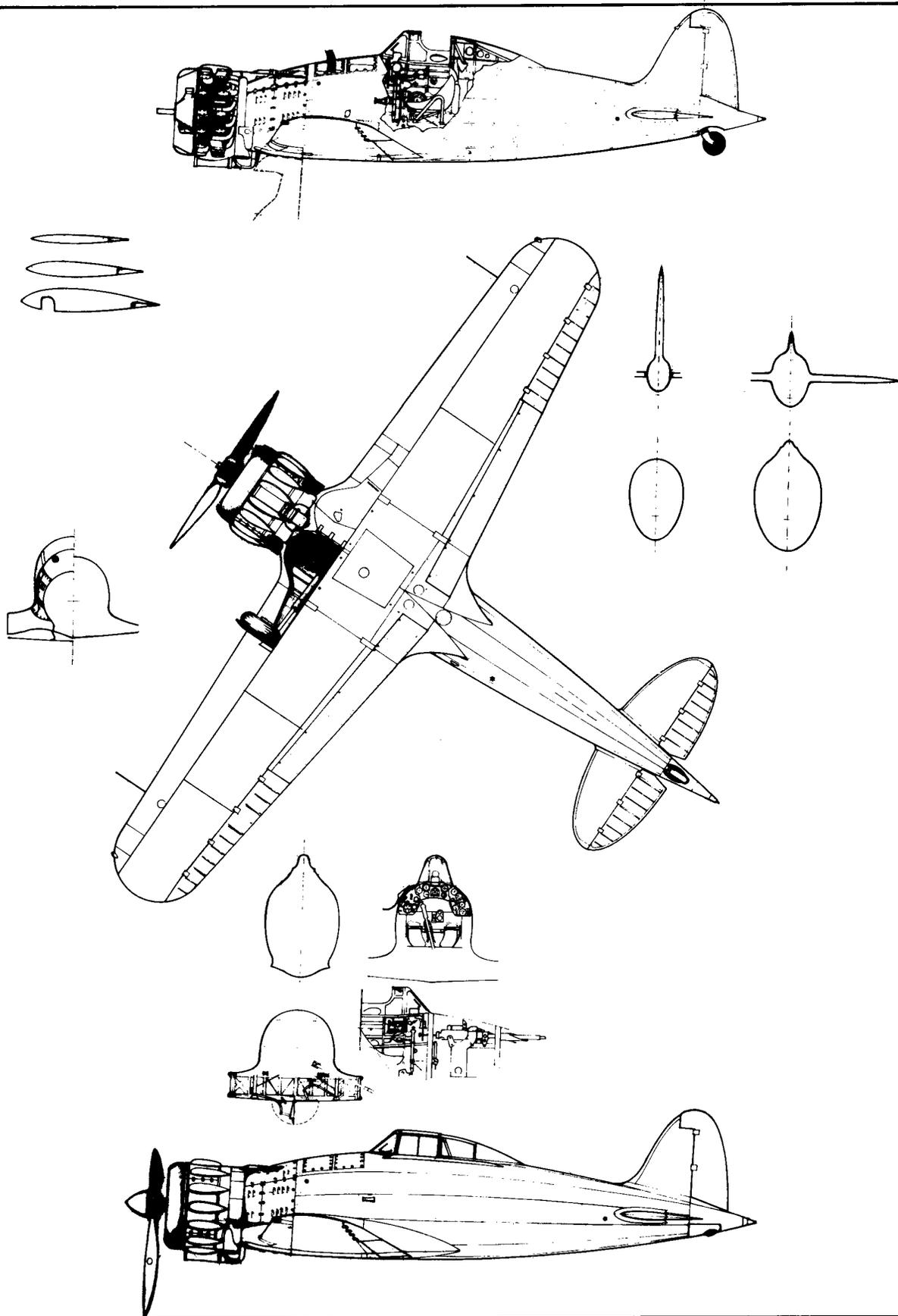
*Sempre MC.200 della 365<sup>a</sup> Sq. 150<sup>o</sup> Gr. (53<sup>o</sup> ST. C.T.)*

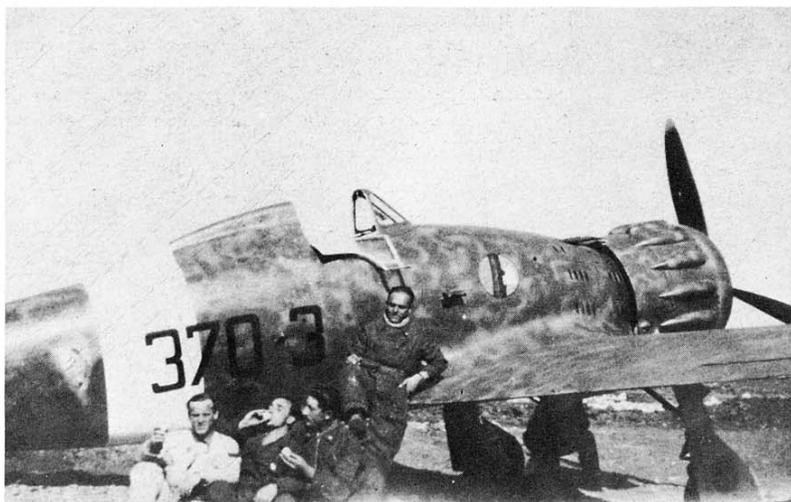


*Macchi 200 della 372<sup>a</sup> Sq. 153<sup>o</sup> Gr. autonomo a Lecce estate 1941. (foto Predieri - Via Iemmi).*



Scala 1/72

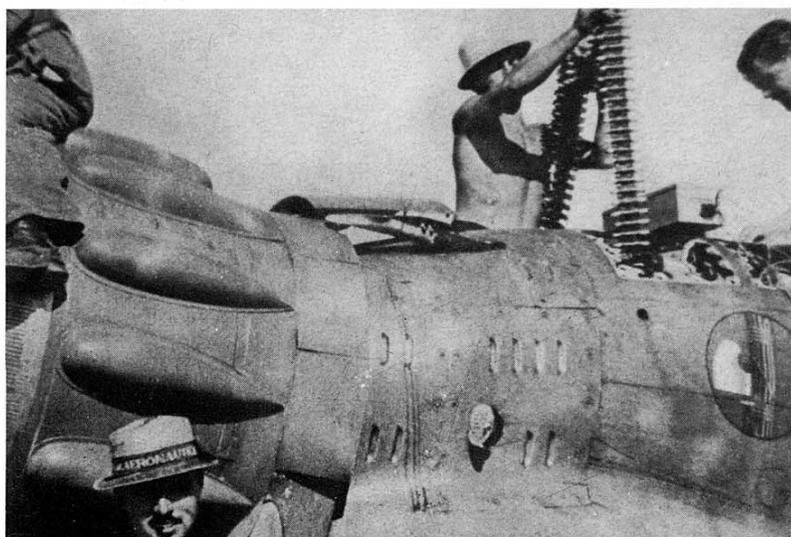




*Macchi 200 della 370<sup>a</sup> Sqd., 24<sup>o</sup> Gr. autonomo a Catania nell'ottobre 1941. (foto Predieri- Via Iemmi).*



*Macchi 200 della 362<sup>a</sup> Sq., Gruppo a Castelvetrano nel maggio-giugno 1942. (foto Predieri - Via Iemmi).*



*Fase di caricamento armi su di un Macchi 200.*

*N.B. Tutti i velivoli hanno la colorazione a fondo verde con macchie terra chiaro. Le tonalità sono quelle usate all'epoca (vedi tabella).  
Fa eccezione il velivolo di questa foto.*

del fino a farne acquistare la forma voluta. Il tetto scorrevole può essere anche ricavato da un rettangolo di acetato piegato a caldo costruendo poi le guide laterali su cui scorre la capote. In tale operazione occorrerà lavorare il pezzo con carta abrasiva finissima e quindi lucidarlo con della pasta dentifricia ad arrivare alla trasparenza originale. Per la riproduzione dell'interno è necessario costruire (come dalla figura) un rollbar con della plastica stirata a caldo e posizionarlo dietro al poggiatesta del pilo-

ta. Sempre con del plasticard occorre poi costruire i portellini della chiusura del carrello posteriore. Per quanto riguarda invece il profilo N.° 2 necessitano le modifiche sopra esposte aggiungendo al centro del rollbar una paratia di rinforzo eseguita con del plasticard praticando in esso dei fori così come illustrati nello stesso profilo.

Vittorio Pandolfi  
Guglielmo Landolfi

## UNO SPITFIRE TEDESCO

Questa volta propongo una conversione di media difficoltà. Si tratta di un modello unico e raro, ottenuto con la fusione di due kits: lo Spitfire Mk e Vb e il Bf 109 G. I disegni di questo ibrido si possono trovare sul «Plastik Modell» n. 5/1972, di cui allego fotocopia, mentre sul «Luftfahrt International» n. 13 si può trovare una relazione completa delle prove comparative con relative tabelle e una serie di quattro foto scattate probabilmente a Rechlin, inedite, da cui si possono trarre i codici e le colorazioni.

Nel 1943 i tedeschi riuscirono a impossessarsi di uno Spitfire Mk. Vb, in condizioni di volo; lo trasferirono al centro sperimentale di Rechlin e montarono, al posto del motore originale, Merlin 45, un Daimler Benz 605 A-I. La modifica fu fatta per delle prove comparative tra i due aerei e la trasformazione portò lo Spit ad assumere una linea molto più filante ed aerodinamica. La matricola di serie originale era EN 830. I codici tedeschi applicati successivamente erano CJ+ZY. La capottatura del motore era quella di un Bf 110 G, mentre la elica era una VDM del 109 G. Dato il tipo di capottatura usato non c'erano le armi in caccia e neppure quelle alari (dall'unica foto in vista frontale i fori delle mitragliatrici sembrano essere chiusi). I manicotti dei 20 mm. furono tagliati quasi alla base e arrotondati formando due protuberanze sul bordo d'entrata alare; fu levato il Pilot originale e montato uno tedesco ma sull'ala sinistra, al posto dell'ultima mitragliatrice.

Per questa conversione ho usato il «109» dell'Otaki e lo Spit V della Fujimi in scala 1/48 (sono possibili le conversioni in scale diverse, come i kits Revell 1/32 oppure in 1/72 con lo Spit Vb

Airfix e il 109 ex Frog). Il modello Fujimi è decisamente mediocre: le ali non sono bombate (dorso alare, vista di fronte) com'era invece caratteristico nello Spit. Il posto di pilotaggio presenta delle deficienze spaventose, il poggiatesta e il seggiolino sono appena abbozzati, manca la cloche e l'asta di sostegno poggiatesta-fusoliera ben visibili attraverso la capottina, copricarrelli troppo spessi ecc. Ottimo il foglio delle decals utilizzabile per diverse versioni. In sostanza un kit mediocre. Il lavoro di conversione consiste nel montare il muso del 109 al posto del Merlin e in un certo lavoro di adattamento dei pezzi e successiva stuccatura. Bisogna, inoltre, togliere il radiatore anteriore del 109, la presa d'aria centrale dello Spit. Riposizionare la presa d'aria del compressore Bf 109 più arretrata e alla stessa altezza del bordo d'entrata alare, visto di profilo. Infine, togliere pure l'attacco, sul vertice del direzionale mobile, del filo dell'antenna, dato che il Mk Vb. aveva solo l'asta verticale. Nelle foto non si vedono pure i fili dell'antenna IFF. I radiatori alari vanno chiusi con Plasticard perchè forati del tutto.

Note sulla colorazione - Come si vede, le superfici superiori erano colorate con il verde 71, quelle inferiori in azzurro 65, il musone e le superfici mobili di coda in giallo 04, l'elica e l'ogiva in nero o, più probabilmente, in verde 70. I codici tedeschi CJ+ZY, ripetuti quattro volte, accanto a ciascuna croce. Queste ultime non avevano il sottile bordino nero terminale ed erano più sottili sull'ala (dorso) ed uguali fusoliera e superfici inferiori. Il codice inglese EN 830 era stampigliato alla sommità del direzionale fisso. Interni dei carrelli, gambe di forza ecc., standard mimetico inglese.

UGO BIASINI

## FIAT CR.42 - 394 Sq. C.T.

Durante la 2ª g.m. rarissimi sono gli esempi di velivoli italiani «personalizzati» con distintivi desueti o che uscissero dalle direttive ministeriali che imponevano agli addetti una ligia sobrietà data la scarsità dei mezzi a disposizione che venivano usati da 2 o 3 piloti diversi.

Come però l'equipaggio di un famoso B.17 aveva sfoggiato il suo estro dipingendo sul muso del velivolo il ritratto del generale «IKE» così lo sconosciuto pilota di questo CR.42 ha voluto decorare il suo mezzo con il profilo della pelatissima personalità italiana allora chiamata «DUCE».

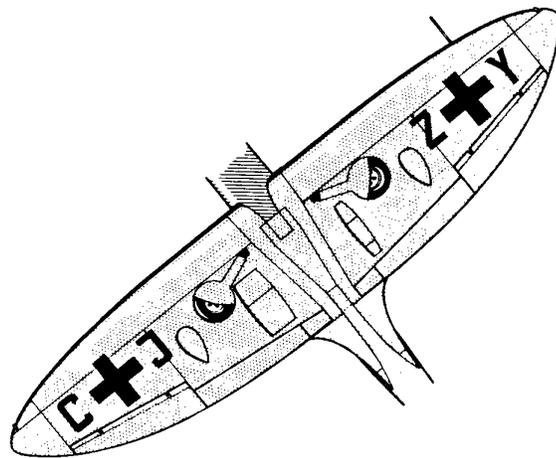
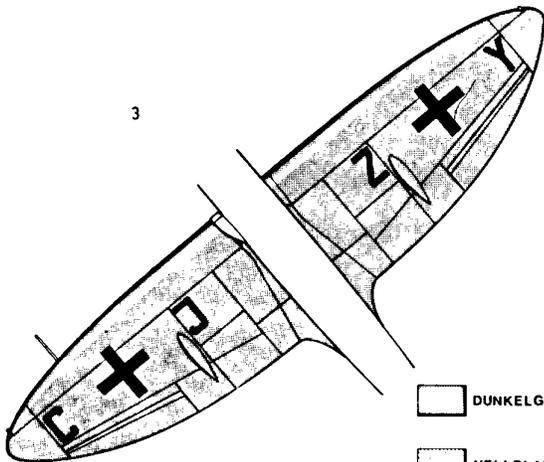
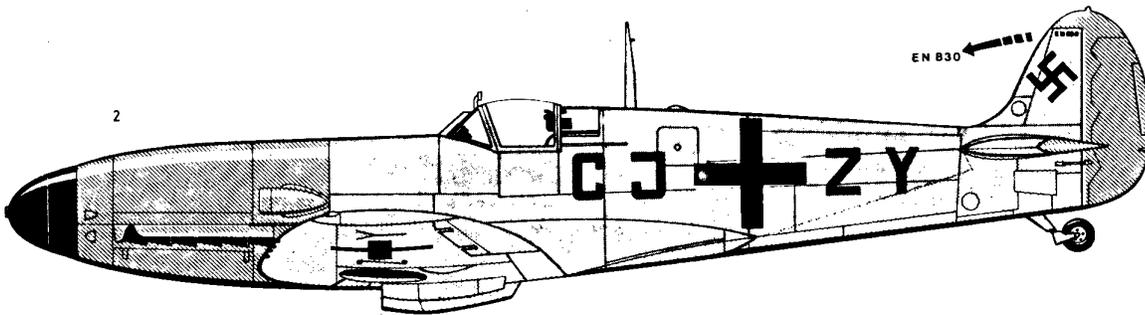
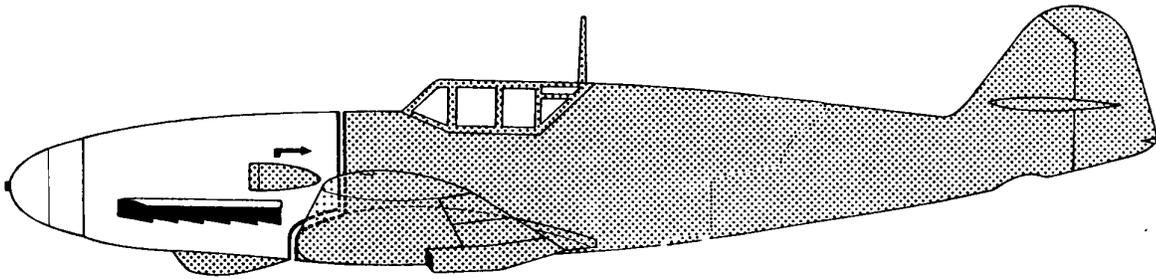
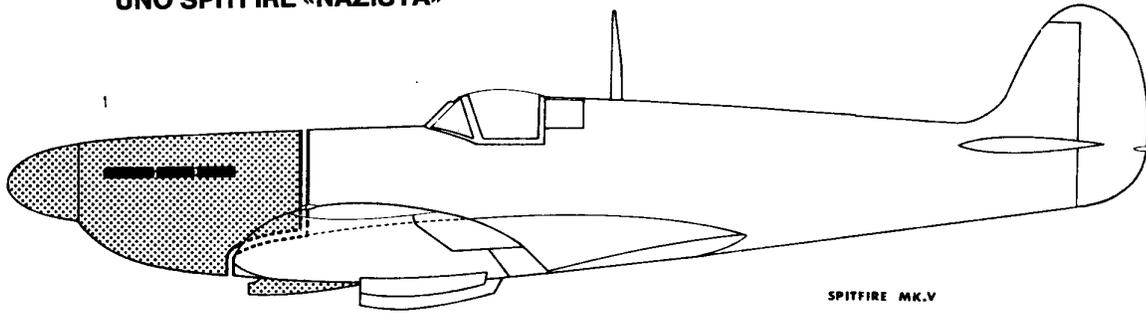
Venendo ora all'aspetto modellistico diciamo che questo falco presenta lo stemma continentale ora di fondo con chiazze sfumatissime verde oliva scuro e terra bruciata per le sup. superiori, e grigio cielo per le inferiori.

I Fasci sono neri su fondo bianco sup. e inf.

E' da notare infine che i due numeri «4» lateralmente sono stati dipinti su parti rattoppate e quindi qui la mimetizzazione non è continua.

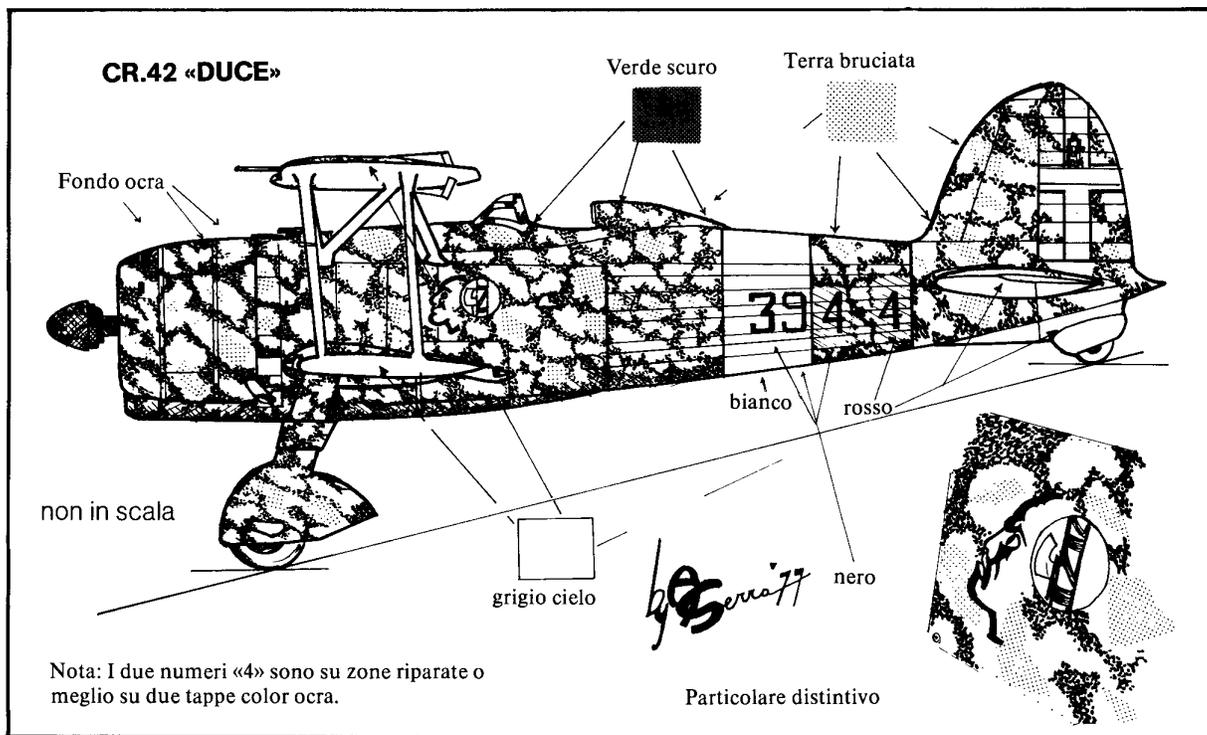
Con un pò di pazienza e mano ferma otterrete il personalissimo emblema e senza dubbio avrete in collezione un CR.42 più antico che raro!

1  
**UNO SPITFIRE «NAZISTA»**



-  DUNKELGRÜN
-  HELLBLAU
-  GELB

non in scala



## FIAT G.50 1ª SERIE

La conversione riguarda il Kit Airfix essendo quello dell'Artiplast ormai scomparso, il modello dell'Airfix è nelle linee generali buono pur risentendo dell'usura dello stampo e di un dettaglio superficiale un pò approssimativo. Unico punto dolente è la capottatura del motore, sicuramente un pò scarsa per accogliere il Fiat A 74, l'unico rimedio a chi vuole correggere l'errore è quello di incollare una striscia di plasticard attorno alla capottatura

### CONVERSIONE

- Tagliare la fusoliera per mm. 1 lungo la linea degli sportelli avendo la accortezza di lasciare un piccolo gradino (a) in cui si incasserà la cabina.
- Tagliare la cabina di un RE 2000 o 2001 come nel disegno facendola combaciare con la fusoliera

- Collocare sulla parte vuota dietro il posto di pilotaggio un pezzetto di plasticard che copra esattamente il foro e su questo costruire con sprue stirato a caldo la struttura per la protezione del pilota.
- Ritagliare nel plasticard i due quadri comandi e disegnare gli strumenti in nero lucido, nella nicchia del quadro (b) va inserita una sferetta nero lucido per simulare la bussola, fra i due quadri le maniglie di riarmo delle armi di bordo.
- Stuccare e reincidere il timone di direzione, nella I Serie (b) questo era diverso che sulle serie successive (a), questo particolare è meglio asportarlo direttamente per facilitare la successiva colorazione.
- Asportare dalla capottatura del motore il circolo del flabelli e reinciderli oppure disegnarli dopo la verniciatura con una matita tenera.
- Nel lato interno della cabina inserire un piccolo pannello nero, sul sinistro ricostruire il complesso: volantino regolazione piano fisso, manetta e pompa a mano della benzina.
- Risagomare le carenature delle armi, quelle dell'Airfix sono inventate. Nella realtà le carenature erano esterne e di sezione circolare.
- Costruire ricavandolo dalla presa d'aria del Me 109 Airfix la carenatura del carrello posteriore.

### COLORAZIONE

HJ.5 Per tutta la superficie superiore, il colore andrebbe leggermente schiarito.

HI.3 Macchie della mimetizzazione

HI. 5 INFERIORMENTE

ALLUMINIO: Cloche, seggiolino, maniglie di riarmo, carrello ed elica anteriormente

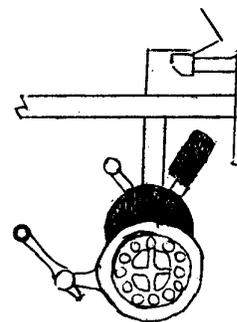
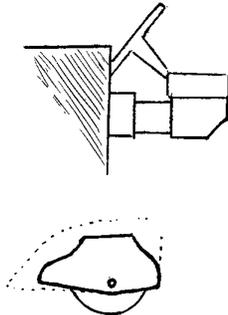
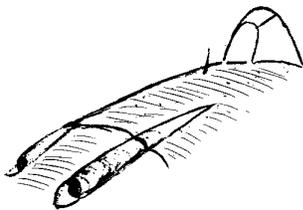
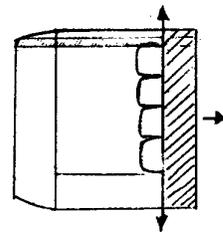
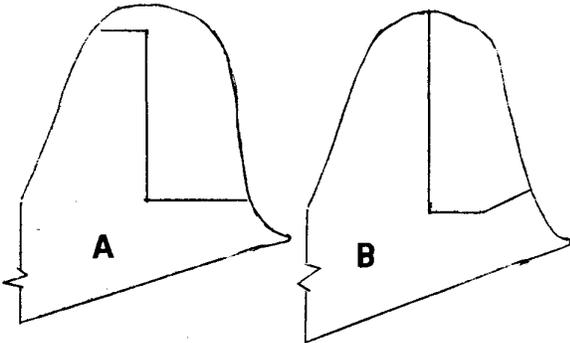
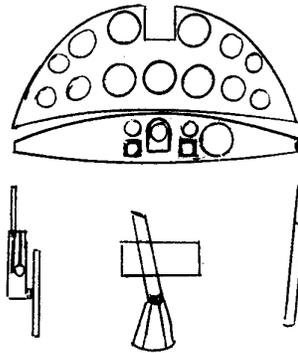
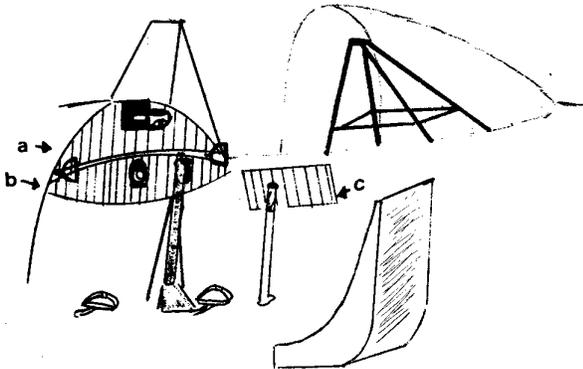
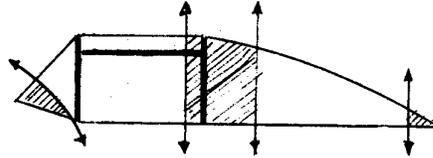
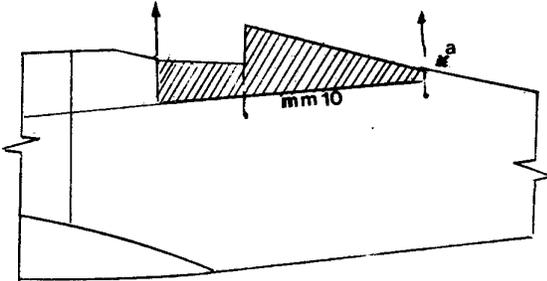
NERO OPACO: Quadro comandi (a), pannello destro, blocco manette, elica posteriormente

PACTRA XF 19 o HI 5: Interno fusoliera, collimatore, quadro comandi (b)



MODIFICHE AL KIT DEL G.50

DE BIASIO S  
IPMS 370



disegni non in scala

## UNA NOVITA' MODELLISTICA DA TORINO

Mitragliera Italiana da 20 mm. BREDA Contraerea Scatola di montaggio in metallo - Scala 1/32.

Una interessante novità modellistica che sebbene realizzata in metallo, avrà sicuramente successo anche fra i plastimodellisti, ci giunge da parte della ditta Amati di Torino. Il kit si presenta in una elegante scatoletta munita internamente di supporto spugnoso antiurto; i pezzi che compongono il modello, realizzati in metallo bianco di notevole robustezza, sono complessivamente quindici più le relative viti e bulloni (in ottone) necessari per l'assemblaggio, il tutto è confezionato in 7 bustine di cellophane. I vari componenti del kit tenendo conto che essi sono ottenuti da una fusione in metallo, sono molto ben particolareggiati e privi di sbavature, è tuttavia consigliabile rifinirli con una limetta. In fase di montaggio è necessario usare una colla per metalli per assemblare le parti fisse, quelle mobili so-

no invece montate a mezzo viti; le istruzioni per il montaggio sono piuttosto stringate, ma le varie fasi sono illustrate con disegni esplicativi. Il particolare più interessante di questa realizzazione è costituito dal congegno di puntamento che tramite un sistema di leveraggio si mantiene parallelo alla canna durante l'alzo, seguendone il movimento. Per ora non abbiamo ancora avuto occasione di confrontare il kit con i disegni dell'arma, ma contiamo di farlo appena ne verremo in possesso ed eventualmente li pubblicheremo sul Notiziario. Purtroppo la nota dolente della suddetta scatola di montaggio è costituita dal prezzo al pubblico che è di lire 8.500 lire. Chi fosse interessato a questa interessante realizzazione, può richiederla direttamente alla ditta Amati Modellismo - Via Madama Cristina 118 - 10100 Torino (tel. 011-634629).

Moncalvo p.l.

### COME SI PRESENTA IL KIT DELLA MITRAGLIERA BREDA



# GLOSTER METEOR

1ª parte: dal Mk. 1 al Mk. 10

Il Meteor fu il primo caccia a reazione inglese prodotto in serie e si guadagnò la distinzione d'essere il primo velivolo a getto alleato ad essere impiegato operativamente.

Volò per la prima volta nel 1943 e rimase in produzione per dieci anni, passando dal ruolo originario di intercettore a quello di caccia notturno, attraverso una serie di ruoli che appariranno evidenti durante la trattazione dei vari Marks.

Ancora oggi ne volano diversi, impiegati per lo più come "drones"; non dobbiamo comunque dimenticare che il primo volo del Concorde fu accompagnato da un Meteor in qualità di "chase plane" (chi non ci credesse guardi il n. di Aprile '69 di Alata a pag. 20 in basso).

Durante la sua lunga carriera ha sempre onorevolmente coperto i diversi ruoli che gli venivano via via assegnati ed ricordato con molto piacere da quanti vi volarono sopra.

## I modelli disponibili in commercio

Esistono in commercio due kit completi e due di trasformazione per realizzare il Meteor, tutti in scala 1:72.

### *Meteor F. Mk. III – Airfix*

Non si tratta di un buon modello, dato che molti particolari sono fuori scala e parte del dettaglio di superficie è inventato; di utilizzabile ci sono: le ali, prive o meno delle gondole motrici (il bordo d'entrata va assottigliato e reso meno squadrato di quanto è); il ruotino anteriore del carrello; il pannello degli strumenti e il seggiolino del pilota.

### *Meteor F. Mk. IV "short span" – Frog*

È un buon modello, esatto dimensionalmente e ben riprodotto; sono però decisamente da scartare: il ruotino anteriore e i relativi portelli, il seggiolino del pilota. Molto utili invece i serbatoi ausiliari che possono essere montati su praticamente tutte le versioni.

### *Meteor F. Mk. 8 – Intermodel*

Non è un kit completo, ma solo la fusoliera e la cappottina, per convertire il modello della Frog in questa versione successiva del Meteor; le parti le parti sono realizzate in vacuum-form con plastica abbastanza spessa, precise le dimensioni ma assolutamente assente il dettaglio superficiale.

Sempre la Intermodel produce un kit di conversione di sole cappottine per Meteor T. 7 e N.F. 14 e BAC Strikemaster. Sono realizzate in PVC sottovuoto e risultano molto limpide, nonostante il discreto spessore.

## Avvertenze di carattere generale

All'interno delle prese d'aria dei modelli ci sono due pezzi (uno per presa) che riproducono il bordo d'entrata alare, bordo che nella realtà non veniva interrotto dalla presenza dei motori; questi pezzi vanno dipinti come se si trovassero all'esterno delle gondole motrici, cioè superiormente con il colore delle superfici superiori e inferiormente con quelle delle inferiori (se

la mimetizzazione superiore è a due toni si usa il solo colore più chiaro); l'interno delle prese d'aria riceve lo stesso trattamento.

Per il carrello di tutti i modelli si procede come segue: il ruotino anteriore va preso dal kit Airfix, i relativi portelli si ricavano sezionando il pezzo 30 del kit Frog; il carrello principale e i portelli vanno presi dal kit Frog, i portelli vanno assottigliati fino a meno di mezzo millimetro.

A partire dal Mk. 8 (e retroattivamente anche dal Mk. 7) furono montati i seggiolini eiettabili, che si possono ricavare da qualsiasi kit di aerei moderni; per i mark precedenti si usano il seggiolino e il cruscotto forniti dall'Airfix.

## I modelli delle varie versioni

### *Gloster G. 41A METEOR F. Mk. 1*

Fu la prima versione di serie del Meteor; venne impiegata contro le V 1 e poi in Europa.

Per il modello si montano le ali del kit Airfix come spiegato nelle istruzioni e si tagliano poi lungo le linee tratteggiate del dis. 1 della tav. A (la parte tratteggiata di tutti i disegni è quella che va eliminata) e si adattano poi le semiali così ottenute alla fusoliera Frog. L'alloggiamento del carrello principale va modificato prendendo come modello quello della Frog; la cappottina va autocostruita con la forma e le dimensioni indicate nel dis. 2 di tav. A. Infine si eliminano i freni aerodinamici e si modifica con stucco il rigonfiamento del carrello in modo da farlo uguale a quello del dis. 3 di tav. A.

Il primo profilo della tav. B si riferisce al velivolo del comandante il n. 616 (F) Squadron, prima unità ad essere equipaggiata col Meteor. Il numero di serie è nero; le coccarde e le lettere di identificazione sono quelle del kit Airfix, le lettere vanno però dipinte in Sky e non in grigio. L'insegna del Comandante è sul lato sinistro con la punta rivolta verso la coda. Lo schema di mimetizzazione è riportato in fondo alla tavola, la finitura generale è lucida. Gli interni dell'abitacolo sono in nero opaco, quelli del carrello in Eau de Nile (Humbrol H. 1) opaco.

### *Gloster G. 41C/D METEOR F. Mk. III*

Si procede esattamente come la prima, montando però la cappottina fornita dal kit. Volendo realizzare il G. 41C si montano le ali Airfix esattamente come suggerito nel foglio di istruzioni; così si realizza uno dei primi tredici Mk. III (denominazione di fabbrica appunto G. 41C) che si distinguevano dai Mk. I per la forma della cappottina; volendo invece realizzare il secondo lotto di Mk. III costruiti (denominati in fabbrica G. 41D) si devono eliminare i pezzi 14 e 16 del kit Airfix ed allargare poi il foro posteriore delle gondole motrici fino ad un diametro circa uguale a quello dei pezzi tolti. Questa differenziazione esteriore era dovuta al fatto che i Mk. I e i primi Mk. III montavano come motori i Rolls Royce Welland, sostituiti poi dai Derwent della stessa casa.

Come suggerito dal foglio di istruzioni dell'Airfix si realizza appunto uno dei primi Mk. III riferito ad un periodo di tempo compreso tra il Novembre e il

Dicembre '44, unica avvertenza è quella di dipingere le lettere di identificazione in sky.

Il secondo profilo della tav. B raffigura lo stesso velivolo dell'Airfix durante l'impiego in continente nell'inverno '45. L'aereo è stato evidentemente portato allo standard del secondo lotto di Mk. III perchè risulta privo delle prolunghe degli scarichi. La colorazione è interamente bianca, questa è strana ed in effetti non si sa bene se fu applicata per mimetizzare gli aerei al suolo con l'abbondante neve caduta quell'anno o per distinguerlo dal Me. 262.

Come già detto il velivolo si presenta interamente dipinto in bianco, eccetto alcuni particolari: le coccarde e il tricolore in coda, i montanti della cappottina e la parte numerica del numero di serie; pure dipinti in bianco sono i parafanghi delle ruote. Dato che la mano di colore (probabile si trattasse di una vernice all'acqua) fu una sola essa si presenta "ombreggiata" nei punti in cui si fa maggiormente notare la mimetizzazione originale; perciò si consiglia di mimetizzare il modello e di spruzzarvi poi sopra una mano leggerissima di bianco opaco. Le coccarde sono quelle del kit Airfix, eccetto quelle sopra le ali che sono di tipo 'C'; molto buone sono quelle fornite dal nuovo kit del Mosquito dell'Airfiw.

#### *Gloster G. 41F METEOR F. Mk. IV "long span"*

E' il primo tipo di Mk. IV costruito, esteriormente identico agli ultimi Mk. III (Gloster G. 41E).

Si monta il modello Frog, si eliminano poi le semiali esterne e le si sostituiscono con il corrispondente pezzo ricavato dal modello Airfix (vedi tav. A dis. 4); la cappottina è quella fornita dal kit.

Il profilo (terzo di tav. B) si riferisce al prototipo di tale versione; la colorazione non è quella classica dei prototipi ma quella dei normali velivoli di serie perchè si tratta di un Mk. III convertito. (Successivamente molti Mk. III furono portati allo standard di questo tipo di Mk. IV e ne divennero indistinguibili esternamente). Le coccarde sono identiche a quelle del velivolo precedente, il numero di serie è riportato anche sotto le ali.

#### *Gloster G. 41G METEOR F. Mk. IV "short span"*

Si monta il kit Frog, come sta, fatte naturalmente salve le eccezioni di carattere generale suggerite all'inizio.

Il primo profilo di tav. C rappresenta un Meteor U. Mk. 15, nuova denominazione dei Meteor IV dopo la loro conversione in "Drones".

La colorazione, lucida, è rossa per la superfici inferiori e gialla per quelle superiori; i pods alari dei sensori all'infrarosso e le varie antenne sono in nero semilucido. La lettera d'identificazione sulla coda è gialla; il tricolore si presenta bordato di bianco. L'interno delle prese d'aria è rosso.

Ora merita fare un discorso di carattere generale sui numeri di serie riportati sotto le ali, con un sistema tipicamente inglese. La distanza fra la coccarda e la gondola motrice rimaneva invariata quale fosse il tipo di ala usata e quindi invariato era lo spazio per la scrittura del numero; pertanto si consiglia di pigliare ad esempio le decalcomanie fornite dalla Frog, che sono esatte come dimensione e forma, per fare i numeri anche sugli altri modelli.

#### *Gloster G. 43 METEOR T. Mk. 7*

Si tratta della versione biposto da addestramento del Meteor.

Si monta il kit della Frog come sta, si seziona poi la fusoliera all'altezza del bordo d'attacco alare e la si allunga di 11 mm; quindi si monta la cappottina fornita dalla Intermodel, mantenendo invariata la posizione del parabrezza sul muso.

Il secondo profilo di tav. C raffigura un T. 7 inglese con la caratteristica di avere le insegne di due Squadron: la Croce di Sant'Andrea bianca in campo rosso bordato di nero del 151° e gli 'scacchi' bianchi e blu del 19°. Il colore è alluminio uniforme, la lettera d'identificazione e il numero di serie (riportato anche sotto le ali) sono neri; coccarde tipo 'D' nelle sue posizioni usuali. Interni dell'abitacolo in nero opaco, quelli del carrello in alluminio.

Nel montaggio bisogna ricordarsi di eliminare i cannoni dato che il trainer era disarmato.

#### *Gloster G. 41K METEOR F. Mk. 8*

E' la seconda delle due versioni da caccia più importante del Meteor (l'altra è il Mk. IV); estesamente ridisegnata rispetto alle precedenti presentava una fusoliera di nuovo tipo con nuovi impennaggi e la cappottina a goccia, che gli consentivano un certo incremento di velocità e di manovrabilità. E' anche la prima versione a montare di serie i seggiolini eiettabili.

Per costruire il modello bisogna unire le ali del kit Frog alla fusoliera fornita dalla Intermodel, montata quest'ultima con le solite cautele dei kit vacuumformed. Inoltre bisogna aggiungere ai lati inferiori della fusoliera gli scarichi dei bossoli, si possono realizzare sagomando dei rettangolini di plastica da tre decimi larghi 1 mm e lunghi quanto basta a dare la sagoma che si rileva nel disegno 5 della tav. A.

La colorazione del velivolo è Dark Green e Dark Sea Grey superiormente (con demarcazione tra i colori sfumata) e Alluminio inferiormente; la demarcazione tra l'Alluminio e gli altri colori è netta. Coccarde tipo 'D' e numero di serie anche sotto le ali (in nero); l'insegna dello Squadron è a quadri rossi e neri, nero è anche il raccordo aerodinamico tra i piani di coda e il timone verticale. La lettera di identificazione è bianca; sono montati i serbatoi alari. Interni come per il T. 7.

#### *Gloster G. 41L METEOR F'R' Mk. 9*

Si tratta della prima versione da ricognizione del Meteor, ottenuta modificando il muso del Mk. 8 per ospitarvi delle macchine fotografiche. Dato che era destinato all'impiego tattico sul campo di battaglia conservava l'armamento del caccia.

Per il modello si procede come per il Mk. 8, modificandone poi il muso come dal dis. 6 della tav. A; anche qui si montano tutti i serbatoi ausiliari.

Il profilo (ultimo di tav. C) si riferisce ad un Mk. 9 del n. 79 Squadron aggregato alla 2° TAF in Europa; la mimetizzazione è identica a quella del Mk. 8 eccetto il colore delle superfici inferiori che è P.R.U. Blue. La freccia in fusoliera è rossa e mancano i numeri sotto le ali; la demarcazione tra i colori è netta.

In tav. D in alto è rappresentato l'esatto andamento della mimetizzazione dei Mk. 8 e 9.

#### *Gloster G. 41M METEOR P.R. Mk. 10*

Seconda versione da ricognizione del Meteor; a differenza del Mk. 9 questa era destinata ad operare ad alta quota ed aveva quindi le 'vecchie' ali lunghe del Mk. III.

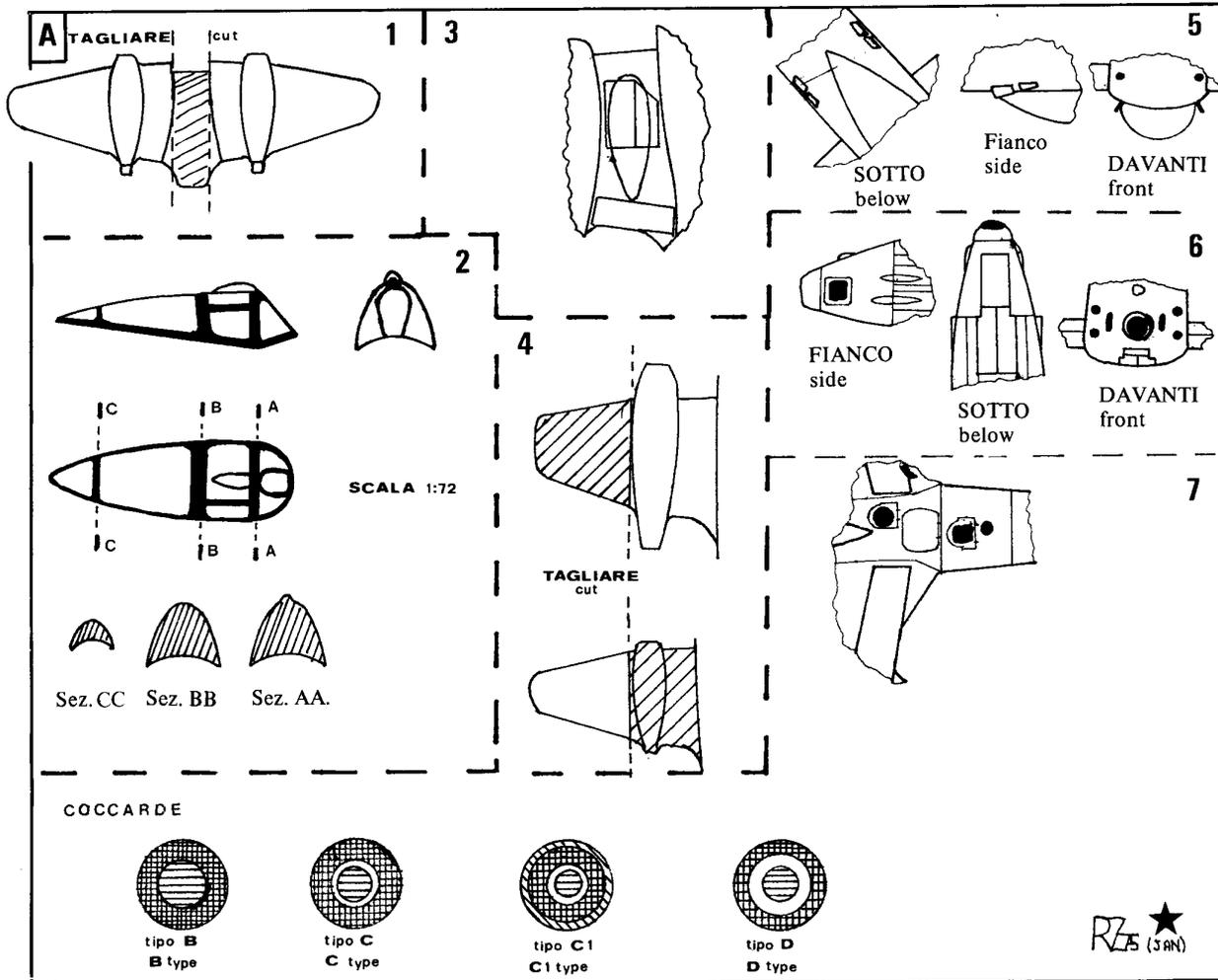
Per la costruzione del modello si proceda così: si costruisce il Mk. IV "long span" come già descritto, si taglia quindi la fusoliera all'altezza dell'attacco alare e

si sostituisce il pezzo mancante con quello corrispondente ricavato dal Mk. 9, ricordandosi di eliminare i cannoni perchè il P.R.10 era disarmato. Anche qui sono montati tutti i serbatoi ausiliari. Infine si ricavano gli oblò delle camere ventrali (vedi tav. A dis. 7).

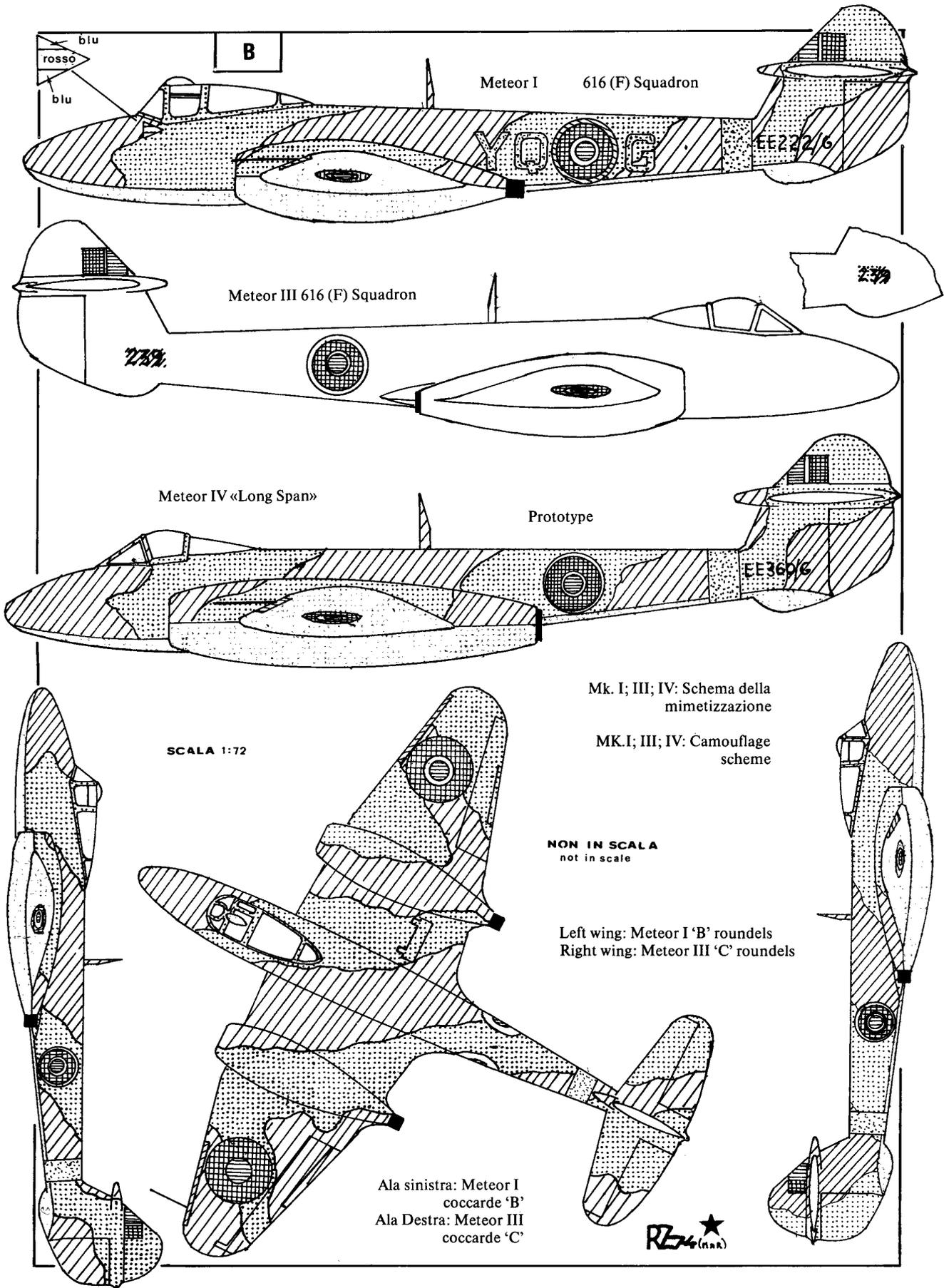
Anche questo è un'aereo della 2ª TAF, e più precisamente un velivolo del n. 2 Squadron. La colorazione

è identica a quella del velivolo precedente ed il suo esatto andamento è riportato in fondo alla tav. D. Le lettere di identificazione e i numeri di serie, riportati anche sotto le ali, sono neri. Coccoarde 'D' nelle sue posizioni usuali.

R. ZAMBON



Colori Humbrol	CHIAVE DEI COLORI		
Humbrol Colours	Colour's key		
HB1  DARK GREEN	H11  SILVER	H32  RED	
HB3  OCEAN GREY	HX2  DARK SEA GREY	H8  YELLOW	
HB6  MEDIUM SEA GREY	HX3  P.R.U. BLUE	H25  BLUE	
HB5  SKY	H19  SCARLET	H34  WHITE	
		H33  BLACK	



Meteor I 616 (F) Squadron

**B**

blu  
rosso  
blu

Meteor III 616 (F) Squadron

7789

239

Meteor IV «Long Span»

Prototype

EE3606

Mk. I; III; IV: Schema della mimetizzazione

MK.I; III; IV: Camouflage scheme

SCALA 1:72

NON IN SCALA  
not in scale

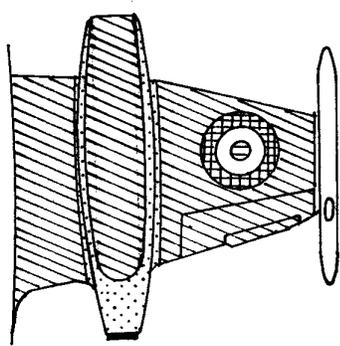
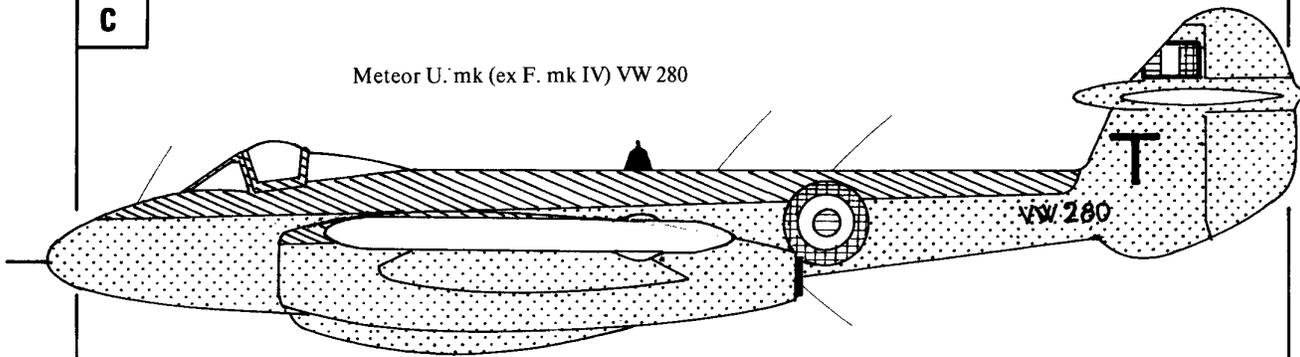
Left wing: Meteor I 'B' roundels  
Right wing: Meteor III 'C' roundels

Ala sinistra: Meteor I  
coccarde 'B'  
Ala Destra: Meteor III  
coccarde 'C'

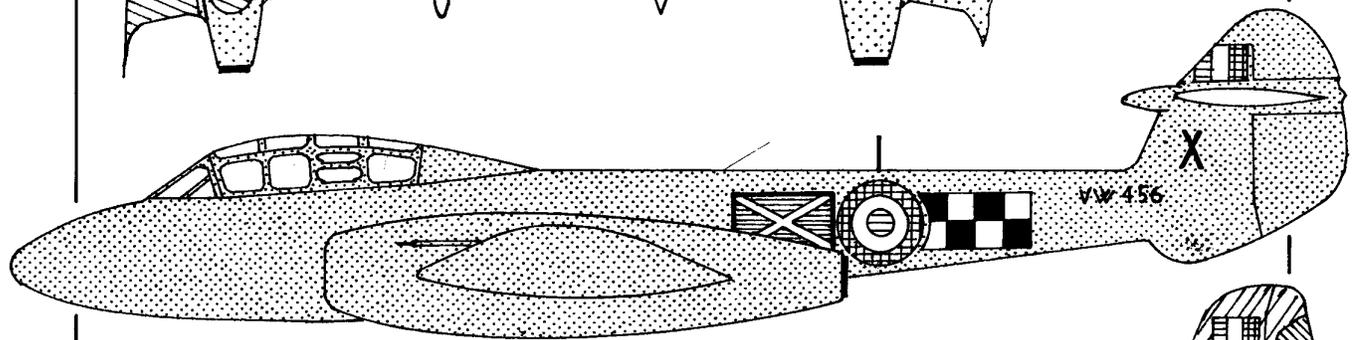
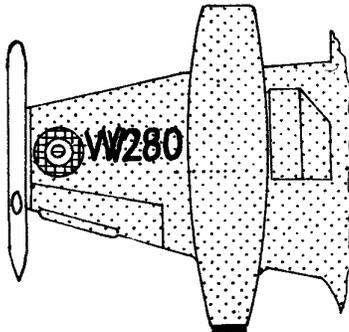


C

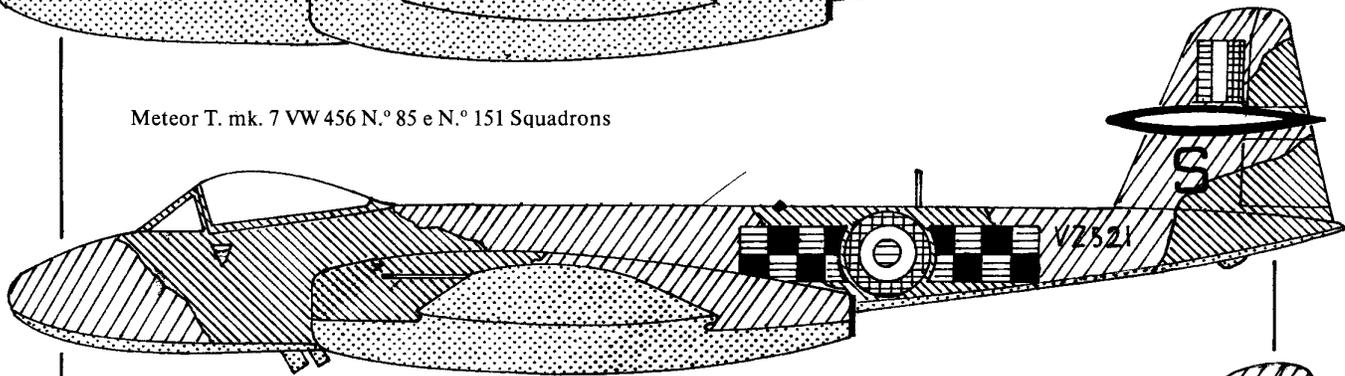
Meteor U. mk (ex F. mk IV) VW 280



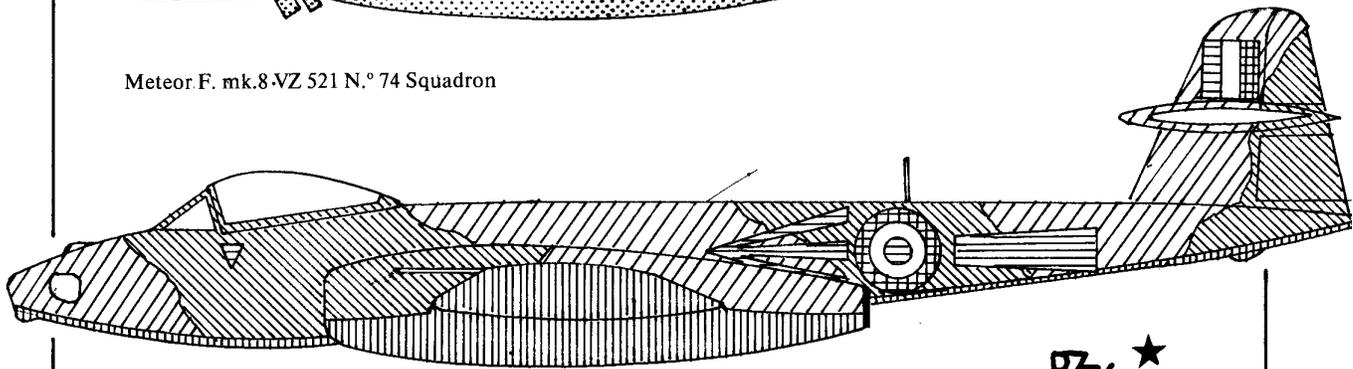
NON IN SCALA  
not in scale



Meteor T. mk. 7 VW 456 N.° 85 e N.° 151 Squadrons



Meteor F. mk.8.VZ 521 N.° 74 Squadron

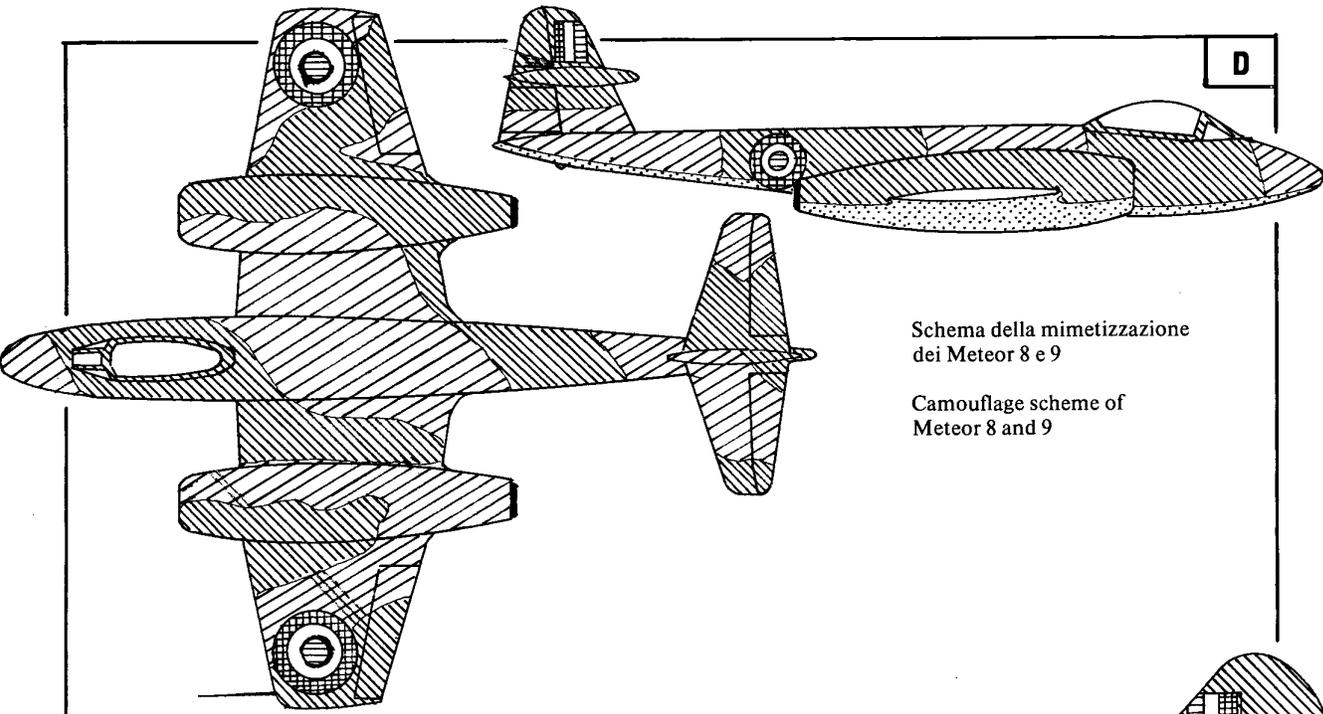


Meteor FR. mk 9 - N.° 79 Squadron

SCALA 1:72

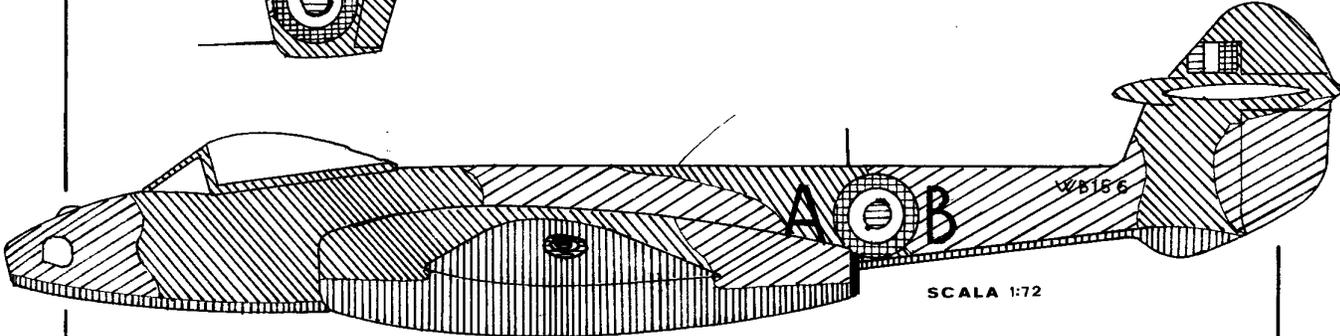


D



Schema della mimetizzazione dei Meteor 8 e 9

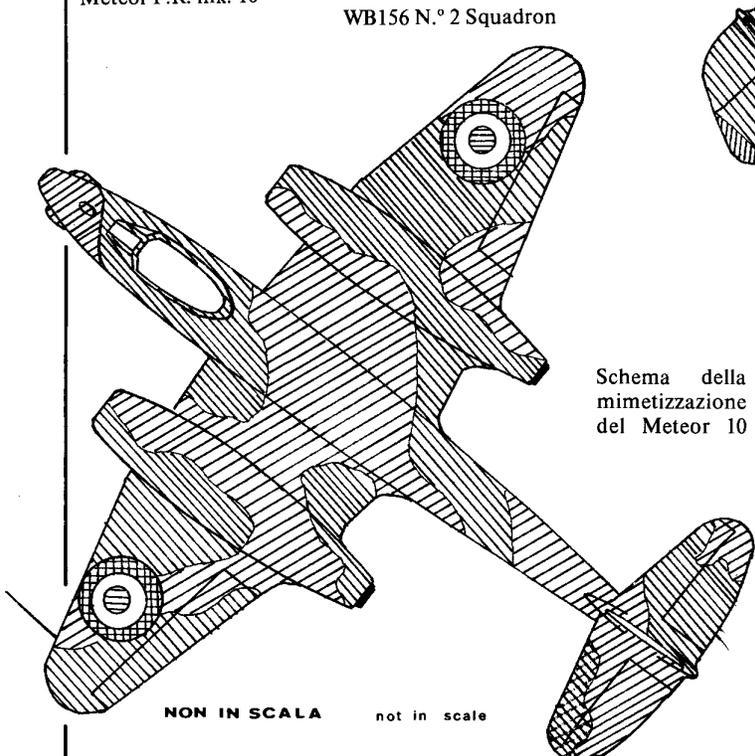
Camouflage scheme of Meteor 8 and 9



SCALA 1:72

Meteor P.R. mk. 10

WB156 N.° 2 Squadron



Schema della mimetizzazione del Meteor 10

Camouflage scheme of Meteor 10.

NON IN SCALA not in scale

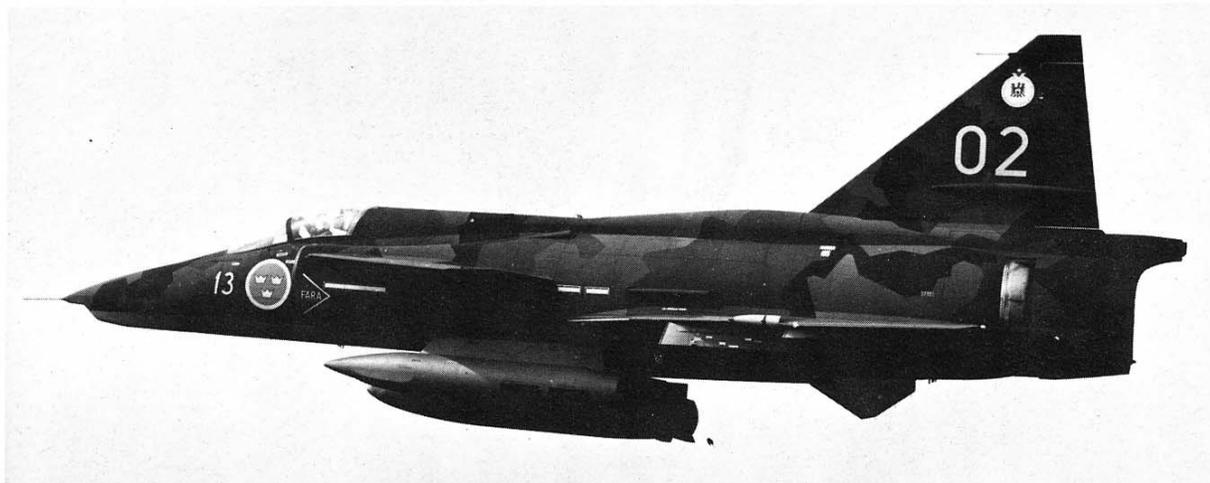
RZ74 (DEC) ★

## VIGGEN ADDENDA

Nell'ultimo numero del NOTIZIARIO non potemmo pubblicare che una parte del materiale disponibile sul Viggen per esigenze di spazio. Si è voluto rimediare a questo con la presente ulteriore serie di interessanti foto.

In futuro, se qualche socio vorrà proporre un articolo più specificatamente modellistico (miglioramenti al kit, modifiche, conversioni) potremo pubblicare anche i disegni in 1/72 ancora rimasti.

G.V.



### SAAB SF37 VIGGEN

*Un esemplare da ricognizione ognitempo foto-elettronica, in volo su uno dei tanti laghi svedesi, con un serbatoio e un pod da ricognizione. Il piccolo numero di 5 cifre poco prima del post-bruciatore, illeggibile sulla riproduzione tipografica è 37951. Questo velivolo dell'F.13 è come al solito assai pulito e presenta pochissimi stencils.  
(foto SAAB via Jannetti)*

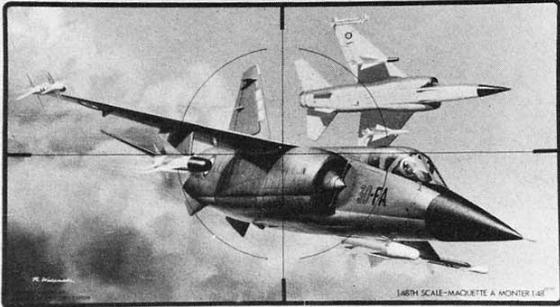
### SH37 VIGGEN

*Questa volta è ritratto un esemplare «navale» del Viggen. Si tratta infatti della versione ottimizzata per l'attacco alle unità di superficie e per la sorveglianza marittima. Da notare fra i carichi esterni, oltre al solito serbatoio, l'illuminatore laser di forma particolare. Riguardo la colorazione, è presente una sottile striscia nera sul bordo d'attacco della pinna ventrale; alla radice alare destra, vicino al post-bruciatore, vi è un riquadro giallo con bordi arrotondati più scuri (neri?).  
(foto SAAB via Jannetti)*

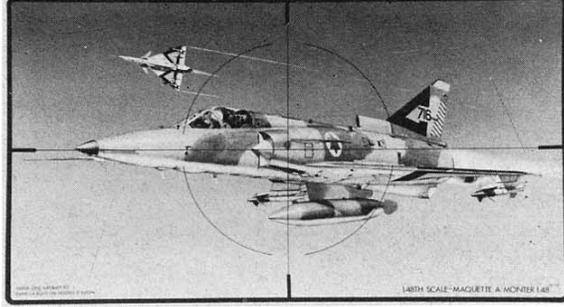


# NOVITA' E.S.C.I.

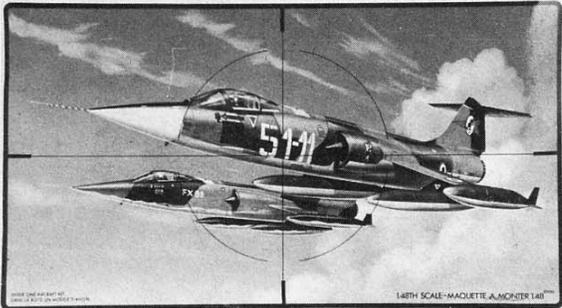
**DASSAULT-BREGUET MIRAGE F1 c/cg/ce/cz** 



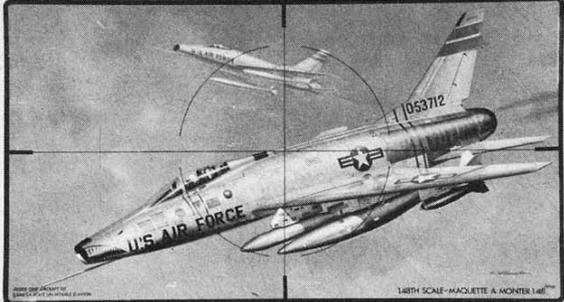
**I.A.I. KFIR C/2** 



**LOCKHEED F-104 G/S STARFIGHTER** 



**NORTH AMERICAN F-100 D SUPER SABRE** 



## *Cavallo Rampante*

VIA S. MARTINO E SOLFERINO, 9 • 35100 PADOVA • TEL. 662845

### Vasto assortimento scatole modellismo in plastica

- PUBBLICAZIONI:** aircraft and armour Squadron, Squadron Special, KokuFan, Vanguard, Bellona, Mac Donald, AeroPublishers, Baron etc.
- ACCESSORI:** Squadron Green Putty (stucco) . . . . .L. 3.000  
 Rub'n Buff (argento) . . . . .L. 3.000  
 Floquil, 5 colori per invecchiamento carri armati L. 5.000  
 Weathering Past (fango in pasta) . . . . .L. 2.000  
 Plasticard fogli 25 × 70  
 Da 0,10 L. 1.000, da 0,20 L. 1.500, da 0,50 L. 2.000  
 da 0,90 L. 2.500
- AEROPENNE:** R 16 ugello 0,3 possibilità di pezzi di ricambio L. 36.000  
 PAASCHE l'aereopenna americana senza ago,  
 ugello 0,3 e 2 serbatoi . . . . .L. 65.000  
 COMPRESSORE per dette aereopenne e vacuform,  
 2 atm. costanti . . . . .L. 58.000
- ULTIMI ARRIVI:** volume British Armour Camouflage & Markings  
 Nord Africa . . . . .L. 5.500

**VENDITA PER CORRISPONDENZA**



Nino Arena

**I CACCIA  
DELLA SERIE 5**

REGGIANE 2005  
FIAT G 55  
MACCHI 205

Prezzo L. 14.000

**Seconda edizione riveduta ed ampliata**

Tavole a colori R. Caruana - Disegni E. Dalla Torre

Per la collana «Le macchine e la storia», Nino Arena ha raccolto, con molte illustrazioni anche inedite, il risultato delle sue minuziose ricerche sulla genesi, la progettazione, l'allestimento dei prototipi, i collaudi, la fabbricazione in serie e l'impiego dei tre velivoli che dovevano costituire la «punta di diamante» dell'aviazione da caccia italiana nella seconda guerra mondiale (da Tutto Libri)

...L'A. ha buone probabilità di aver detto una parola definitiva sull'ultima generazione di aerei da caccia italiani della seconda guerra mondiale.....  
Il testo è ricco di notizie inedite e lo consigliamo senz'altro a tutti coloro che si interessano di aviazione..... (da AEREI)

Commissioni a Cartolibri - Casella postale 64 centro -  
41100 Modena