

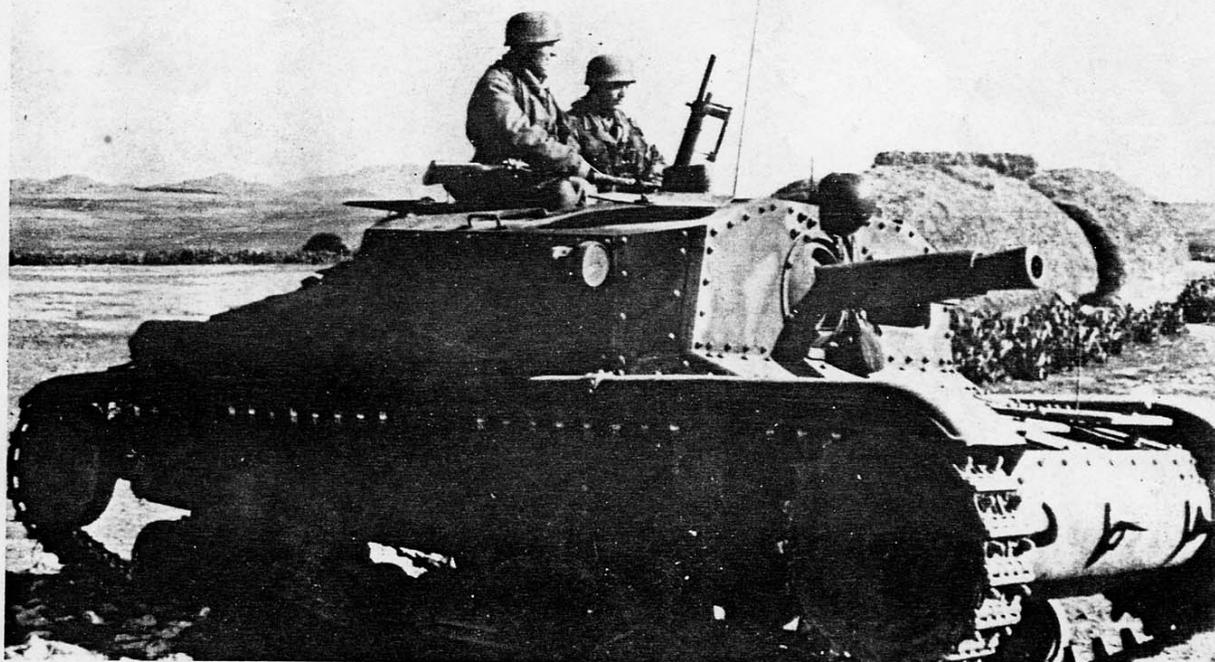


il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

Vol. 7, No. 2 – 1975

ARCHIVIO PECCHI N.
ARCHIVIO I.P.M.S.





Tunisia, primavera 1943. Il semovente da 75/18 targa 5633 con due paracadutisti germanici. Si noti il distintivo sulla corazza frontale. (Bundesarchiv)

INDICE

| | . Pagina |
|--|----------|
| Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica - Parte quinta | 1 |
| Italaerei - Semovente da 75/18 (Fiat Ansaldo) | 5 |
| Macchi - Hanriot Hd.1 | 9 |
| Reggiane Re. 2005 "Sagittario" - Conversione | 13 |
| N.A. P-51A "Fotomustang" | 17 |
| Concorso Nazionale 1974 - Foto | 21 |
| Morte di un ussaro | 22 |
| Summary | 24 |

editoriale

Quando nel n. 6/1 di questa rivista pubblicammo il primo articolo di quella che ormai è diventata una rubrica fissa dedicata alla "Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della R.A." scrivemmo che i tempi ci sembravano maturi per un esame serio e documentato dell'argomento. Ci riproponevamo anche di "smuovere un po' le acque" per sentire la voce di altri che stessero lavorando al problema. Ci sembra che entrambe le circostanze si siano verificate.

Da una parte infatti su alcuni argomenti, come i distintivi di nazionalità e le colorazioni, si è potuto portare un notevole contributo sulla scorta di documentazione ufficiale. Dall'altra vediamo che altre voci si sono levate per trattare il problema: il volume della Intergest "Colori e Insegne"; l'articolo "Le colorazioni ufficiali nella R.A. 1940-43" di U. Postiglioni pubblicato nel numero di Aprile di AEREI; sappiamo inoltre che la collana Profili della STEM - Mucchi dedicherà uno o due fascicoli alla materia a cura di N. Arena.

L'articolo di Postiglioni, che ci onoriamo di avere come socio, ci ha però un po' sorpresi e amareggiati. Innanzi tutto l'autore nel citare in fondo all'articolo coloro che hanno contribuito alle sue conoscenze avrebbe dovuto comprendere oltre agli enti menzionati altre persone che hanno messo a sua disposizione i risultati delle loro ricerche e forse, perchè no, anche questa pubblicazione dato che molti degli elementi erano stati in precedenza qui trattati.

Inoltre riteniamo che l'articolo contenga diverse inesattezze che finiranno col confondere la massa degli appassionati e dei modellisti che giustamente guardano ad AEREI come ad una delle più qualificate fonti di informazione. E' chiaro che l'autore disponeva solo di una parte delle informazioni oggi note (vedi articolo in questo numero), ma proprio per questo sarebbe stato più prudente essere meno dogmatici nelle affermazioni. Per esempio gli aerei scuola non erano verniciati in Bianco Neve, ma in Bianco Avorio e comunque solo quelli di 1^a categoria perchè gli altri avevano la normale mimetizzazione con larghe fasce bianche sulle ali. Non si può escludere che il Bianco Avorio sia stato usato per interni, ma il colore previsto era il Grigio Azzurro Chiaro. Nella sua citazione del verde mimetico (n. 53192 del catalogo Arson SISI) si ha l'impressione che si voglia stabilire una correlazione con il Verde, colore n. 9 della tabella. Se così è, ci sembra che non sia corretto. Infine il colore previsto per impiego notturno era il Grigio Azzurro Scuro e non il nero. Certamente questo colore sotto forma di nerofumo non permanente fu impiegato in molti casi quali il CAI e azioni su Malta, ma sarebbero da annoverare tra le eccezioni messe in atto sul campo.

A.M. BELLEI

TINTEGGIATURA E CONTRASSEGNI DEI VELIVOLI DELLA REGIA AERONAUTICA

PARTE QUINTA - NUOVE INFORMAZIONI SUI COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA

Nel numero 6/4 di questa pubblicazione abbiamo fornito ai lettori la "primizia" della tabella ufficiale dei colori della Regia Aeronautica. Trattandosi di un documento inserito in una pubblicazione che doveva servire al solo scopo di collaudare le vernici, esso era privo di indicazioni relative all'impiego specifico dei singoli colori. A tale riguardo infatti ci dovvemmo limitare a delle deduzioni tentando di stabilire delle correlazioni con quanto precedentemente noto o ipotizzato e con qualche confronto basato su cimeli sopravvissuti ai nostri giorni. Non mancammo di notare che la gamma dei colori proposti dalla tabella sembrava piuttosto povera di tinte mimetiche.

Entrambi i problemi risultano in buona parte risolti o comunque si inquadrano in una nuova prospettiva alla luce di altra documentazione originale recentemente reperita e che quindi con legittimo orgoglio presentiamo su queste pagine come un ulteriore contributo della nostra Associazione alla risoluzione di una problematica complessa e avvincente.

I documenti che ci permettono di fare questo passo avanti sono tratti dalla pubblicazione "*BOLLETTINO TECNICO INFORMATIVO*" edita dalla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti del Ministero dell'Aeronautica. Si tratta di una sorta di "Gazzetta Ufficiale" che riporta informazioni e prescrizioni su argomenti tecnici che interessano le costruzioni aeronautiche; i vari argomenti sono contraddistinti da un numero progressivo indipendente dall'anno o dal fascicolo.

Il primo numero di questa pubblicazione comparve nel novembre 1940 e, per quanto è dato sapere, l'ultimo, n. 11, porta la data di giugno 1942; ne risulta quindi una cadenza bimestrale anche se in realtà il suo ritmo non era regolare.

Si era avuta notizia dell'esistenza di questa pubblicazione da parte dell'amico M. Caso che ne aveva trovati alcuni fascicoli presso quella gloriosa e benemerita istituzione che rimette in ciclo cose inutili per alcuni a beneficio di chi sa cercare: il mercatino di Porta Portese.

In uno di questi fascicoli, precisamente il n. 9, erano riportate delle aggiunte ad una tabella "Colori delle superfici esterne ed interne dei velivoli" pubblicata sul n. 8. Questa volta la "caccia" per trovare un documento che sembrava promettere informazioni molto interessanti è stata relativamente breve e le aspettative non sono andate deluse.

Come si vedrà più in dettaglio nel seguito, le risposte ai due principali problemi che nascevano dall'esame della tabella dei colori, sono in sintesi:

—l'impiego dei singoli colori coincide con quanto da noi ipotizzato e comunque è ora noto in tutti i suoi dettagli.

—i colori presentati nella famosa tabella non sono gli unici impiegati dalla Regia Aeronautica, bensì quelli entrati in vigore a partire dall'ottobre 1941. Precedentemente quindi ci dovevano essere degli altri colori per i quali si aprono diversi interrogativi.

Riproduciamo ora il testo originale di due comunicazioni tratte dal n. 8 edito nell'ottobre 1941:

147 - Impiego delle vernici con i vecchi ed i nuovi colori di mimetizzazione dei velivoli.

In seguito alla prescrizione dei nuovi colori di mimetizzazione, campioni di detti colori sono stati distribuiti agli Enti aeronautici, agli U. S. T., alle Ditte aeronautiche, alle Ditte fabbricanti di vernici, ed è stato disposto che le vernici corrispondenti, con la prescritta opacità, siano subito impiegate per i velivoli di nuova costruzione a partire dalla produzione agosto-settembre, e per i velivoli con la vecchia mimetizzazione che, già in dotazione ai Reparti, verranno inviati alle Ditte od alle S. R. A. M. per la revisione totale o parziale.

Pertanto, le vernici con i vecchi colori di mimetizzazione saranno impiegate presso i Reparti solamente per il ritocco delle superfici dei velivoli aventi la vecchia mimetizzazione, fino ad esaurimento di questa; resta inteso che se dette vernici sono lucide o semilucide, sopra la loro spalmatura deve essere spalmato successivamente un prodotto opacante.

In relazione a quanto sopra, per regolarizzare la situazione dei certificati di omologazione delle vernici di cui al Prodotto n. 14 - Vernice colorata per finitura alla nitrocellulosa, ed al Prodotto n. 30 - Vernice a smalto, sia con i vecchi che con i nuovi colori di mimetizzazione, si è stabilito quanto segue:

1) la validità dei certificati di omologazione delle vernici di cui ai Prodotti n. 14 e n. 30 con i vecchi colori di mimetizzazione e con la prescritta opacità acquista carattere di provvisorietà, e la data della scadenza verrà in seguito precisata: la validità dei certificati di omologazione delle citate vernici con i vecchi colori di mimetizzazione, ma lucide o semilucide, già scaduti il 30 settembre 1941-XIX, viene prorogata sino a data da destinarsi; ciò, per assicurare la continuità degli eventuali approvvigionamenti dei Reparti per il ritocco, come detto in precedenza, dei velivoli aventi la vecchia mimetizzazione;

2) vengono sospese tutte le nuove omologazioni, anche se in corso, delle vernici di cui al precedente punto 1);

3) solamente per il periodo di tempo necessario per procedere alla regolare omologazione delle vernici di cui ai Prodotti n. 14 e n. 30 con

i nuovi colori di mimetizzazione, si autorizza l'impiego di dette vernici con la prescritta opacità anche se non sono state omologate, purchè abbiano subito un severo collaudo da parte dell'U. S. T. presso Ditte vernici ed affini di Milano, e purchè siano state approvvigionate da Ditte che, per il passato, abbiano già fornito le stesse vernici, con i vecchi colori, regolarmente omologate: ciò perchè, come detto in precedenza, possano subito essere impiegate per i velivoli di nuova costruzione e per i velivoli con la vecchia mimetizzazione che vanno in revisione totale o parziale:

4) le Ditte fabbricanti di vernici sono invitate a presentare, nel minor tempo possibile, i campioni di vernici di cui ai Prodotti n. 14 e n. 30 con i nuovi colori di mimetizzazione e con la prescritta opacità, per la regolare omologazione:

5) non appena sarà omologato un sufficiente numero delle citate vernici con i nuovi colori, sarà abrogata la procedura per l'impiego di cui al precedente punto 3) e non saranno ammesse all'impiego se non vernici regolarmente omologate.

148 - Colori delle superfici esterne ed interne dei velivoli.

Con la prescrizione dei nuovi colori di mimetizzazione dei velivoli, restano definiti i colori che devono avere le varie superfici esterne ed interne dei velivoli e, pertanto, è in preparazione la « Tavola 10 - Colori tipo delle vernici » che dovrà allegarsi alle « Norme per il collaudo delle vernici, dei mastici, degli stucchi e dei loro ingredienti » ediz. 1940.

In attesa che sia pubblicata detta tavola, sono stati già distribuiti i campioni di detti colori alle Ditte aeronautiche e alle Ditte fabbricanti di vernici prescrivendo che i colori delle vernici devono avere la stessa tonalità dei campioni.

L'aspetto delle superfici verniciate, siano esse esterne, interne, tubazioni, accessori, ecc., deve essere liscio ed assolutamente opaco in modo da eliminare ogni riflesso.

Nella tabella a pag. 263 sono riportati il numero e la denominazione di ogni colore, come saranno indicati nella tavola 10, e sono indicate, di massima per ogni colore, le superfici esterne ed interne dei velivoli sulle quali deve essere spalmata la vernice corrispondente.

Nel n. 9 edito nel febbraio 1942 veniva poi riportata la seguente comunicazione integrativa della precedente:

159 - Colori delle superfici esterne ed interne dei velivoli.

Alla tabella pubblicata a pag. 263 nel Bollettino n. 8, comunicazione 148 - « Colori delle superfici esterne ed interne dei velivoli » - aggiungere, per ognuno dei colori sottoelencati, l'impiego nelle superfici interne a fianco indicate:

| Al colore | Aggiungere l'impiego nelle superfici interne |
|---------------------------|---|
| 1 - Grigio azzurro chiaro | Ferramenta e parti di motori |
| 6 - Bianco neve | Contrasegni nelle tubazioni per impianti pneumatici e idraulici |
| 7 - Giallo cromo | id. |
| 8 - Rosso | id. |
| 9 - Verde | id. |
| 10 - Bruno | id. |
| 11 - Azzurro | id. |

Aggiungere inoltre, in calce alla tabella stessa, la seguente nota:

N. B. - Per la colorazione ed i contrassegni delle tubazioni per impianti pneumatici ed idraulici, vedere quanto è prescritto nella pubblicazione ordinaria C. A. 490 « Colorazioni distintive delle tubazioni per impieghi aeronautici »; fanno eccezione le ferramenta e parti di motori, ed i castelli motori, le cui superfici possono essere lucide quando per la loro verniciatura si impiegano vernici a fuoco: fanno anche eccezione i cruscotti e gli strumenti le cui superfici possono essere con marezzatura « fior di ghiaccio » o « damasco » o « seta ».

Come si può vedere la comunicazione n. 147 stabilisce in maniera inequivocabile il fatto che ad un certo momento (autunno 1941) si sia passati da vecchi a nuovi colori di mimetizzazione e si preoccupa di stabilire delle norme transitorie.

La comunicazione n. 148, integrata dalla n. 159, dà le modalità di impiego dei nuovi colori e, soprattutto, chiarisce che la famosa tabella dei colori pur figurando come un allegato ad un documento del 1940 doveva in realtà ancora vedere ufficialmente la luce nell'ottobre 1941! Era praticamente impossibile da parte nostra non commettere l'errore di considerare quelli come gli unici colori impiegati ufficialmente dalla Regia Aeronautica nella 2ª G.M. Errore puntualmente ripreso nell'articolo di Postiglioni sul numero di Aprile di AEREI.

Esaminiamo ora la tabella citata in fondo alla comunicazione n. 148 e da noi riportata a pag. 3 confrontandola con quanto da noi ipotizzato nel n. 6/4. Si conferma intanto l'assenza del colore Alluminio che fu aggiunto tra i campioni di colori solo a guerra ultimata. Certamente esso era in uso prima della guerra e ci deve essere stata la tendenza a protrarne l'impiego anche quando fu prescritta la finitura mimetica, come si deve dedurre dalla disposizione n. 69 pubblicata nel Bollettino n. 4 del maggio 1941 e qui di seguito riportata:

COLORI DELLE SUPERFICI ESTERNE ED INTERNE DEI VELIVOLI

(v. comunicazione 148)

| C O L O R E | | I M P I E G O | |
|-------------|------------------------|---|--|
| Num. | Denominazione | Superfici esterne | Superfici interne |
| 1 | Grigio azzurro chiaro. | <ul style="list-style-type: none"> — Superfici ventrali degli aeroplani e degli idrovolanti bellici, e degli aeroplani e degli idrovolanti da allenamento e da collegamento. | <ul style="list-style-type: none"> — Superficie interna della fusoliera e degli scafi. — Ossature delle ali, impennaggi, fusoliera, scafi, galleggianti, ecc. — Installazioni interne di armamento, radio, foto, ecc. e relativi apparecchi. |
| 2 | Verde oliva scuro. | <ul style="list-style-type: none"> — Superfici dorsali e laterali degli aeroplani bellici, e degli aeroplani da allenamento e da collegamento. | |
| 3 | Grigio azzurro scuro. | <ul style="list-style-type: none"> — Superfici dorsali e laterali degli idrovolanti bellici, da allenamento e da collegamento. — <i>Quando è richiesto</i>, superfici dorsali, laterali e ventrali degli aeroplani bellici, e superfici ventrali degli idrovolanti bellici, per impiego notturno. | |
| 4 | Nocciola chiaro. | <ul style="list-style-type: none"> — <i>Quando è richiesto</i>, chiazze sulle superfici dorsali degli aeroplani impiegati in colonia. | |
| 5 | Bianco avorio. | <ul style="list-style-type: none"> — Superfici dorsali, laterali, ventrali degli aeroplani scuola di 1ª categoria. | |
| 6 | Bianco neve. | <ul style="list-style-type: none"> — Superfici dorsali, laterali, ventrali degli aeroplani e idrovolanti sanitari e di soccorso. — Una striscia del tricolore sugli aeroplani scuola di 1ª categoria e sui velivoli sanitari. — Croce sull'impennaggio verticale e fascia attorno alla fusoliera degli aeroplani e idrovolanti bellici. — Fasce attorno alle ali e alla fusoliera degli aeroplani scuola di 2ª categoria. | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni per ossigeno e relativi comandi. |
| 7 | Giallo cromo. | <ul style="list-style-type: none"> — Capottature motori, anelli Magni, fascia attorno alla fusoliera (invece di quella bianco neve), ultimo terzo della superficie ventrale delle ali, degli aeroplani e degli idrovolanti bellici con speciali destinazioni. — Punte delle pale di elica. | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni per carburante, e relativi comandi. |
| 8 | Rosso | <ul style="list-style-type: none"> — Una striscia del tricolore sugli aeroplani scuola di 1ª categoria e sui velivoli sanitari. — Croce rosse sugli aeroplani e idrovolanti sanitari e di soccorso. — Iscrizioni. | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni degli impianti di protezione contro l'incendio, e relativi comandi. |
| 9 | Verde | <ul style="list-style-type: none"> — Una striscia del tricolore sugli aeroplani scuola di 1ª categoria e sui velivoli sanitari. | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni per l'acqua di raffreddamento dei motori, e relativi comandi. |
| 10 | Bruno | | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni per lubrificante, e relativi comandi. |
| 11 | Azzurro | | <ul style="list-style-type: none"> — Tubazioni per aria, e relativi comandi. |
| 12 | Nero | <ul style="list-style-type: none"> — Fondo e fiancate (al disotto della linea di galleggiamento) degli scafi e galleggianti di legno. — Pale d'elica. — Fasci littori. — Iscrizioni. — Tubazioni per gas di scarico. | <ul style="list-style-type: none"> — Fondo e fiancate (al disotto della linea di galleggiamento) degli scafi e galleggianti di legno. — Compartimenti degli scafi in legno dove sono i serbatoi del carburante e del lubrificante. — Ferramenta motori. — Cruscotti e strumenti. |

69 - Vernici pigmentate con polveri metalliche.

Disposizione impartita alle D. C. A. con foglio n. 22/31624 in data 11 aprile 1941-XIX.

E' fatto divieto di usare vernici contenenti

polvere di alluminio, o comunque contenenti polveri metalliche, nella verniciatura esterna di tutti i velivoli (aeroplani e idrovolanti) in costruzione, in riparazione, in verniciatura.

Si devono invece impiegare vernici contenenti comuni pigmenti aventi colore uguale a

quello prescritto per le determinate superfici da verniciare.

Dei 12 colori viene confermato che i primi 5 sono soprattutto o esclusivamente destinati alla mimetizzazione delle superfici esterne, mentre i rimanenti 7 dovevano servire per contrassegni e per identificare le tubazioni.

Dei primi 5 infatti, solo il n. 1, Grigio Azzurro Chiaro, aveva un impiego per superfici interne assumendo la caratteristica di una tinta "tutto fare".

Il Verde Oliva Scuro viene indicato come il colore fondamentale per le superfici superiori, con l'eccezione degli idrovolanti. Per questi è prescritto, come avevamo anticipato, il Grigio Azzurro Scuro estendendone l'impiego anche ai velivoli per impiego notturno. Quest'ultima circostanza è veramente un elemento nuovo ed interessante perchè finora l'opinione corrente era che per tali velivoli fosse impiegato il nero. Andando a controllare le numerose foto di Fiat C.R.-42 notturni pubblicate su Dimensione Cielo-Immagine B1 si ha la prova che tale disposizione fu effettivamente osservata. Particolarmente probante è il particolare di fusoliera del 377-4 in cui le cifre del numero di squadriglia (nere) contrastano nettamente con la mimetizzazione del velivolo. E' quasi certo che lo stesso colore debba essere stato usato anche sui pochi Me. 110 e Do. 217J; per quest'ultimi esistono delle foto a colori fatte di notte e finora io avevo ritenuto che il colore non risultasse veramente nero per effetto della illuminazione del flash.

La cosa comunque non dovrebbe stupire molto quando si pensa che anche i tedeschi per i loro caccia notturni impiegavano uno o più toni di grigio.

Il discorso si fa più complesso quando si arriva al Nocciola Chiaro per il quale è indicato l'impiego sotto forma di chiazze sulle superfici dorsali per i velivoli "impiegati in colonia". A mio avviso applicazioni di questo tipo ci sono state e mi vengono soprattutto in mente foto che riproducono velivoli Fiat nella seconda parte del conflitto, come i C.R.-42 della 20^a e 379^a Sq. mostrati nell'opera prima citata e il prototipo del G.55. In questi casi si ha proprio l'impressione di una mimetizzazione superiore a fondo Verde Oliva Scuro con grosse chiazze Nocciola Chiaro. Questa però sembra quasi un'eccezione rispetto alla situazione inversa in cui il Nocciola Chiaro costituisce il fondo sul quale sono applicate macchie di varia forma in verde. Ritengo che la documentazione in esame segni una svolta in tal senso, cioè stabilisca di invertire i colori, ma che la disposizione non sia stata osservata da tutti e quindi per alcuni velivoli si è continuato con il fondo Nocciola.

Vengono subito in mente i caccia della Macchi e proprio per questi si è trovata una spiegazione. E' infatti venuta alla luce della corrispondenza tra la Macchi e il Ministero in data successiva al 1941 con la quale si autorizzava la ditta a continuare ad usare il Nocciola Chiaro come colore di fondo in considerazione delle ingenti scorte giacenti presso la ditta di tale tinta! Ecco risolto un altro "mistero glorioso": perchè la Macchi sfornava velivoli come il 205 in perfetta tenuta desertica o coloniale quando ormai di colonie non ce n'erano più mentre i vari Reggiane e G.55. rispettavano le norme e cioè erano tinteggiati di Verde (*).

Si ha anche una riprova di quanto affermato nel n. 6/1 alla fine del primo articolo di questa serie quando si sosteneva che per risolvere il problema della mimetizzazione al di là di generiche disposizioni ministeriali (per es. chiazze sui coloniali) si deve esaminare l'interpretazione data in materia dalle ditte.

Pertanto se si trova un Macchi con fondo verde ci dovrebbero essere due possibilità: o è uscito da una revisione o è stato costruito da un'altra ditta.

Quanto al Bianco Avorio, viene confermato il suo uso per la completa finitura dei velivoli scuola di 1^a categoria, ma è da verificare se si tratti dello stesso colore impiegato dagli S-81 in A.O.I. Viene invece chiaramente stabilito che per i velivoli sanitari doveva essere impiegato il Bianco Neve.

Per i restanti colori la tabella di pag. 3 indica chiaramente come il loro impiego fosse sostanzialmente per contrassegni, sia esterni (croci, fasci, fasce di fusoliera, ecc.) che interni, essenzialmente tubazioni.

Si può quindi concludere che i due elementi qui presentati in tempi diversi (tabella dei colori e quella del loro impiego) definiscano senza altri dubbi la situazione relativa alle disposizioni ufficiali per la mimetizzazione dei velivoli della R.A. *dopo l'ottobre 1941*, salvo entrare nel discorso dettagliato degli schemi che faremo in altra occasione.

Si apre automaticamente l'interrogativo per il periodo *precedente all'ottobre 1941*. In merito le idee dello scrivente sono ancora un po' confuse.

La comunicazione n. 147 sopra riportata pone il problema del passaggio dai vecchi ai nuovi colori di mimetizzazione, il che lascia presupporre l'esistenza di differenze di tonalità (oltre a possibili differenze di opacità). Purtroppo per il momento non sono venuti alla luce campioni di questi vecchi colori, nè è da ritenere che ne esistessero sotto forma di tabella con i "chips" (salvo forse l'allegato 6 delle "Norme provvisorie" del Maggio 1939 citato nel n. 6/4 di questa pubblicazione).

Forse si potrà far luce sull'argomento facendo ricerche presso le ditte produttrici di vernici. Per il momento gli unici dati di cui si dispone sono quelli relativi ai brevetti di omologazione che autorizzavano l'impiego di determinate vernici di specifiche ditte; i fascicoli del Bollettino Tecnico Informativo riportano gli estremi di questi brevetti di omologazione ed è facile distinguere i vecchi dai nuovi colori perchè per i primi l'omologazione è provvisoria con scadenza 30 settembre 1941 (come indicato anche nella notizia n. 147).

I brevetti di omologazione ci danno solo il numero progressivo, la ditta produttrice e il nome del colore con quella che non sembra essere una indicazione ufficiale, ma forse solo della ditta stessa. Per esempio come facciamo a sapere se il rosso segnale della ditta SIPA sia uguale o diverso dal rosso bandiera della Masciadri? Non possiamo qui elencare tutti i brevetti che sono molto numerosi anche se ci limitiamo a quelli previsti per finitura esterna (cioè prodotto 14 - vernice colorata per finitura alla nitrocellulosa e prodotto 30 - vernice a smalto) e trascuriamo tutti gli altri tipi di vernici (tenditela, antiruggine, anticorrosiva, sotto marina antivegetativa, idrofuga antiputrida, resistente ai carburanti, ecc.).

Citiamo solo, tra i colori che sembrano più "interessanti", i seguenti: verde bandiera e verde mimetico, marrone mimetico, giallo mimetico, avana, giallo oro e grigio chiaro.

Purtroppo non possiamo nè sapere se il verde mimetico di due ditte diverse avesse la stessa tonalità, nè se esso differisse e in che misura dal successivo Verde Oliva Scuro. Sappiamo che altri stanno svolgendo ricerche sulla materia e ci auguriamo che con il loro contributo la situazione si chiarisca ulteriormente, se non definitivamente.

(*) notizia fornita dal Sig. N. Arena

A.M. BELLEI

Italaerei - Semovente da 75/18

Il modello 1/35 Italaerei del Semovente da 75/18 su scafo M 40 (ma che, come vedremo, è poi su scafo M 41) fece seguito, alla fine del 1973, a quello del Carro Armato M 41 (anch'esso gabellato come M 40) di cui all'esauriente articolo di Bellei-Benvenuti pubblicato su Il Notiziario Vol. 5, n. 3.

Il sistema di costruzione e di montaggio è identico, per la parte scafo, a quella del Carro, e valgono le osservazioni già fatte in quella sede. Si tratta di un veicolo M 41 prima serie (parafanghi lisci), e richiede, per avvicinarsi all'originale di cui alla nostra foto N. 1, soltanto la sostituzione degli attrezzi da zappatore (badile, gravina e leva ferrata) con altri di forma appropriata e che indichiamo nella Tav. 1, l'eliminazione della mazza, lo spostamento del martinetto al posto del rullo sinistro di scorta (che va anch'esso eliminato) e la preparazione di una targa superiore a 5614, cioè a quella del 1° esemplare della serie M 41).

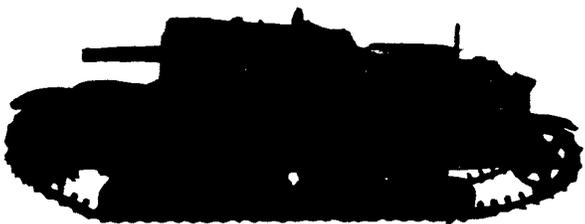


Foto n. 1
— La classica foto anagrafica del semovente da 75/18 su scafo M 41 targa 5614. (Centro Studi Motorizzazione)

Purtroppo, infatti, le targhe fornite sono da scartare anche per le dimensioni errate (quelle anteriori, troppo grandi) e per i caratteri diversi da quelli effettivamente usati.

I guai invece vengono con la sovrastruttura. Se la si vuole mantenere aperta (ma lo sconsigliamo perchè l'interno è incompleto) occorrerà assottigliare (scartavetrando) con la massima prudenza) tanto il portellone che il portellino del cannocchiale panoramico. Il loro spessore era infatti di soli 9 mm e rendeva la camera di pilotaggio e combattimento assai vulnerabile al tiro di mitragliatrici che sparassero dall'alto o dall'aria. Era questo l'unico difetto tattico del mezzo.

Grossolana è inoltre la riproduzione del tulipano del freno di bocca.

I fori dovrebbero essere molto più piccoli ed ammassati nella sezione anteriore della volata. Conviene perciò otturarli con stucco e riprodurli con una sottilissima penna seguendo il nostro grafico che è tratto dai disegni di fabbrica.

L'antenna radio, il più sottile possibile, dovrà avere un minuscolo dischetto all'estremità e non dovrà superare i 60 mm (supporto compreso). Manca dell'appoggio a forcella in posizione ribaltata che andrà auto-costruito ed aggiunto posteriormente.

Per quanto concerne i fustini prismatici, non tutti i semoventi M 41 ne recavano i relativi supporti (e che non erano certo quelle croci che compaiono sul lato sinistro della casamatta). Consigliamo l'eliminazione, perciò, tanto delle taniche che delle croci.

Per completare il realismo del modello, non si dimentichi di aggiungere i portellini sul foro ispezione cingoli che compare all'interno della sezione anteriore dei parafanghi.

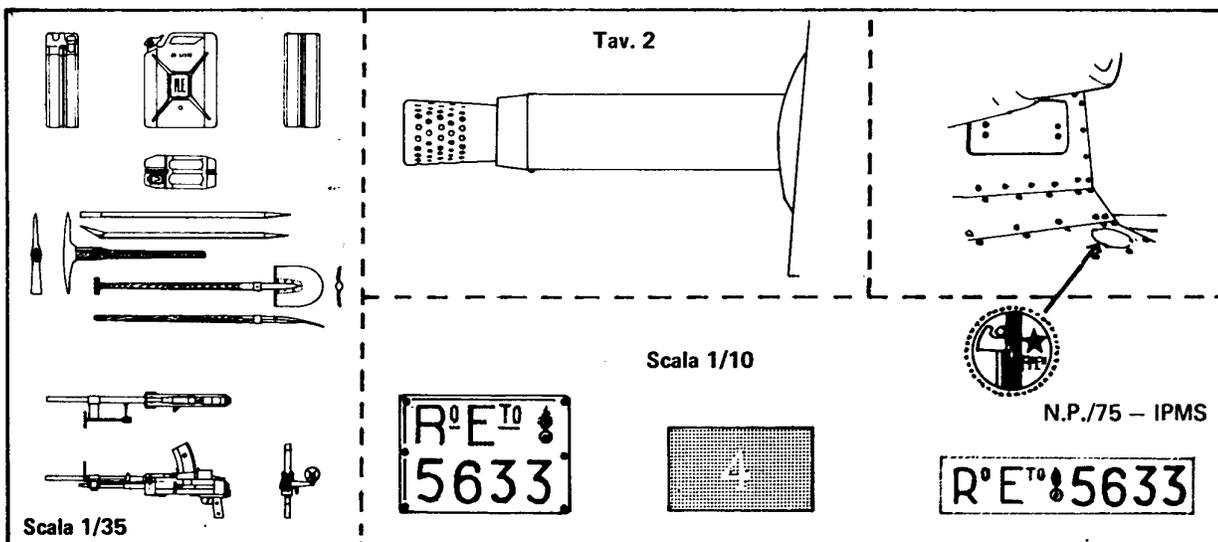
Il semovente da 75/18 su scafo M 41 operò esclusivamente in Tunisia ed in Europa. Perciò, il modello che risulterà da queste modifiche potrà ricevere la colorazione dell'esemplare oggi conservato alla Cecchignola (striature e spruzzo verdi e rosso ruggine sull'originale fondo sabbia).

Per tale schema mimetico e per i particolari dei distintivi la foto dell'esemplare (forse del Gruppo DLIX o DLX della "Centaurio") in copertina, insieme ai particolari indicati nella Tav. 2, è più che esauriente.

Purtroppo, l'interno del compartimento è completamente spoglio: mancano le scaffalature per le munizioni e i cofani dell'apparecchiatura radio.

L'autocostruzione di questi accessori richiederebbe capacità e mezzi superiori a quelli di cui dispone il modellista medio, specie per le ridotte dimensioni in cui dovrebbero essere riprodotti. La qualità poi delle riproduzioni dei membri dell'equipaggio è molto inferiore al livello del modello in sé e riteniamo sia meglio eliminare tutti e tre gli occupanti.

Si ricordi infine che il cavo di traino veniva portato posteriormente, agganciato ai due ganci posteriori situati dopo i silenziatori.



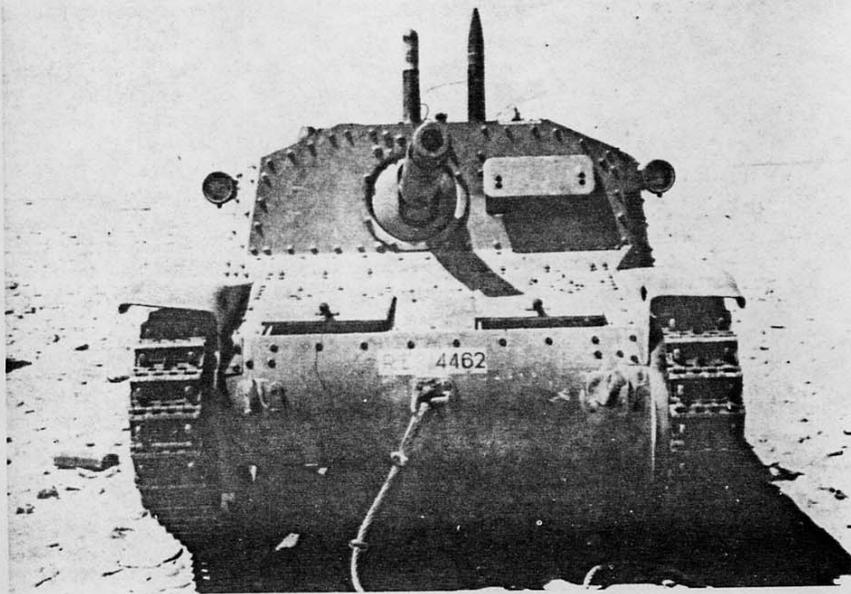
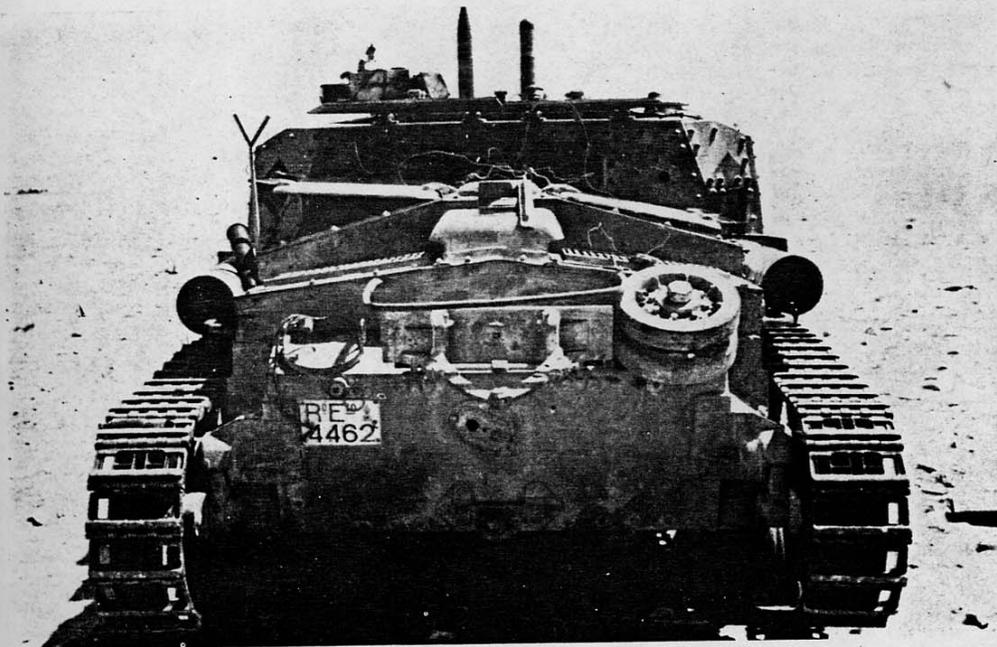
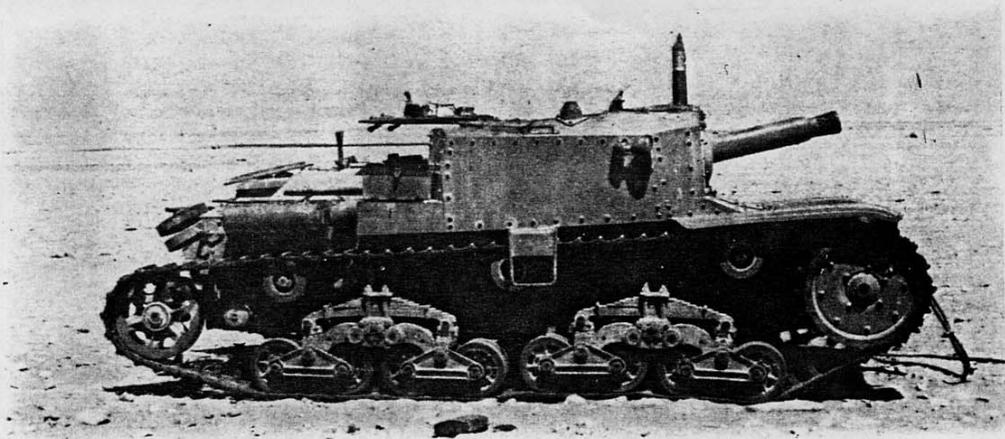


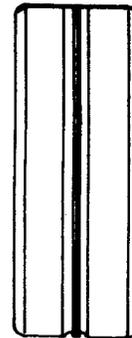
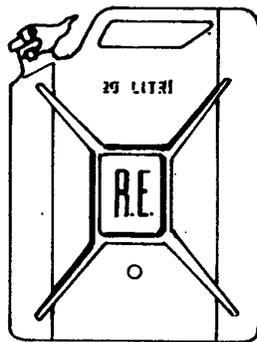
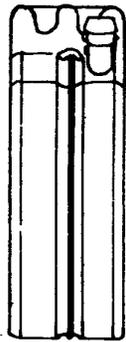
Foto n. 3-4-5
Vista frontale, laterale destra e
posteriore del semovente da 75/18
su scafo M 40 targa 4462. Manca il
martinetto e l'antenna radio. Anche
il "distintivo" è stato asportato. Se
ne vedono ancora le viti sopra il
portello destro ispezione freni.
(Foto Imperial War Museum N. E
16838, 16839, 16840)



X

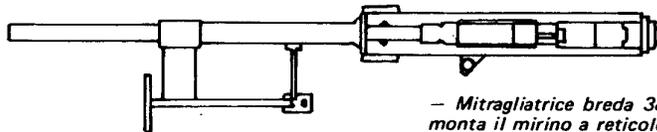
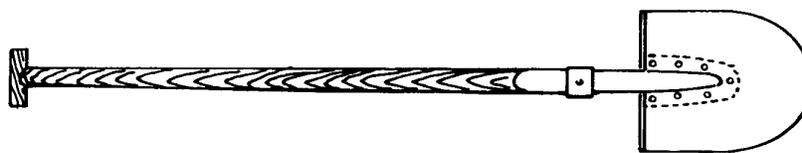
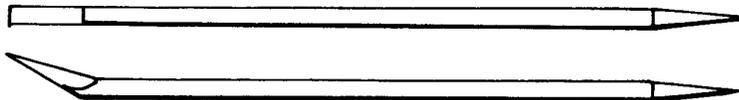
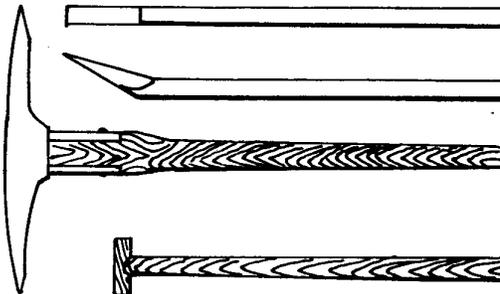
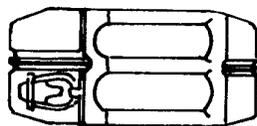
Tav. 1

ATTREZZATURA ESTERNA TIPICA DEI MEZZI ITALIANI DEL R.E.

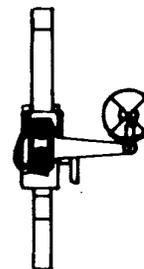
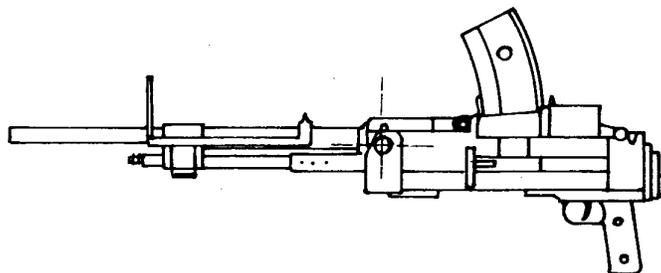


TAV. 1 - Dall'alto in basso:

- Fustino prismatico da 20 litri mod. 40
- Leva ferrata
- Gravina
- Badile



- Mitragliatrice breda 38 cal. 8 per Carri Armati. L'esemplare monta il mirino a reticolo per il tiro controaerei.



Scala 1/10

N.P./75 - IPMS

Una possibile conversione

Certamente più impegnativo, ma di maggiore soddisfazione, sarà il lavoro di chi volesse rappresentare un veicolo della precedente serie M 40 catturato dagli inglesi durante i combattimenti nel deserto occidentale il 15 settembre 1942 ed eternato nelle tre fotografie dell'Imperial War Museum che corredano il presente articolo.

Naturalmente, i parafanghi andrebbero accorciati, sostituiti gli attrezzi da zappatore e soprattutto, cambiate le griglie, eliminando le feritoie di quelle esistenti ed inserendo al loro posto un pezzetto di plastica zigrinata in modo da rappresentare la grigliatura più stretta (19 barre interne) disposta longitudinalmente.

Posteriormente, occorre riprodurre e disporre in posizione di apertura il portello del ripostiglio posteriore, sul quale, come si vede nella foto, rimaneva fissato il congegno tiracingoli. Va quindi applicato, sempre seguendo la foto, ed in corrispondenza del terzo bullone laterale alle griglie la riproduzione del ferro sagomato che aveva il compito di trattenere 4 fustini prismatici da 20 l per acqua e carburante di riserva.

Da costruirsi ex novo è anche il sostegno a forcella per l'antenna radio, situato presso l'angolo posteriore sinistro del cofano motore; l'antenna radio, molto sottile, deve essere alta 60 mm compreso il sostegno.

Per ciò che riguarda la colorazione, un caso veramente unico ci permette l'esatta ricostruzione del veicolo in questione. La cosa è facilitata anche dal fatto che la colorazione è uniforme: non dobbiamo dimenticare che nel caso di mezzi aerei o terrestri mimetizzati a chiazze o striature non si può parlare di esattezza a meno che non si disponga di fotografie da tutti i lati (a colori) e di campionature del colore stesso.

Il carro in parola, invece, che probabilmente aveva appartenuto alla Divisione Corazzata "Littorio" ed era stato abbandonato per un guasto al motore o per l'esaurimento del carburante (solo posteriormente presenta un foro di arma portatile) fu trasportato in Gran Bretagna per essere esaminato. La relazione degli ufficiali della School of Tank Technology di Chobham che nell'aprile 1943 furono incaricati di questo lavoro, riporta che il semovente era colorato "light sand" e che come unici "identification markings" aveva le solite "number plates front and rear (R. E. 4462) e "red square on each 3/4 rear plate of the superstructure".

Le foto chiariscono perfettamente le posizioni dei quadrati rossi e fanno anche notare che la tinta del

carro era leggermente più scura della sabbia del deserto.

Per chi volesse invece riprodurre un carro in azione, abbiamo scelto una foto di fonte germanica in cui si vede come spesso il Semovente da 75/18 fosse letteralmente ricoperto di cingoli da carro M di ricambio e come i fustini venissero portati appesi alla maniglia sovrastante il montatoio laterale per l'equipaggio.

L'arma impiegata a bordo della prima serie di semoventi su scafo M 40 per la difesa vicina e controaerei era il fucile mitragliatore Breda 38 cal. 6,5, come appare dalla foto in questione. Il relativo attacco universale è visibile sulle foto precedenti.

Gli ultimi semoventi su scafo M 40 e la serie su scafo M 41 ebbero invece la mitragliatrice Breda 38 cal. 8 per carri armati, dotata di mirino a reticolo. L'arma era però impernata su castello e non sotto di questo (come nel modellino). (*)

Per la colorazione finale, allo scopo di non obliterare i particolari che costituiscono uno dei principali pregi del modello, non si può non consigliare l'uso dell'aeropenna e di una vernice semilucida e non opaca, data la scala di riproduzione.

Vogliamo concludere con un piccolo rimprovero alla pur meritoria casa costruttrice. Si è scritto recentemente che alla Ditta un stampo corretto costa esatta-

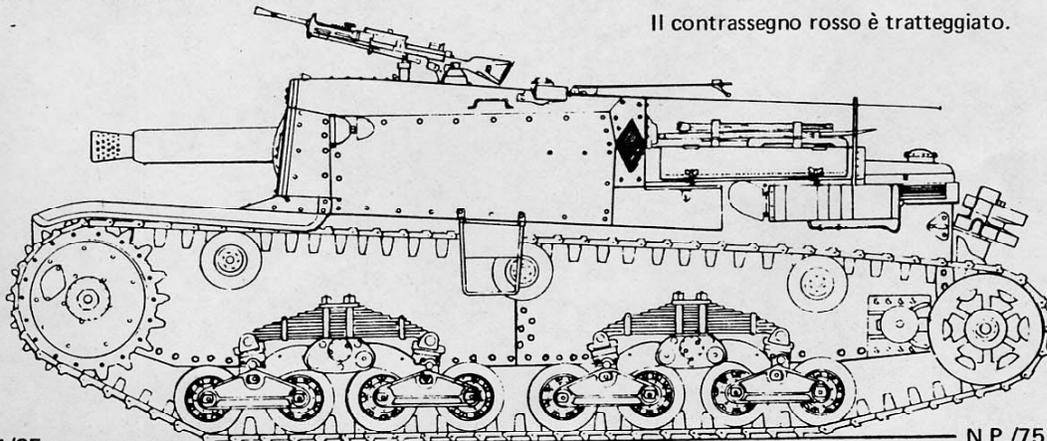
(*) Nelle foto del semovente 4462 compaiono anche due carotoci proietto controcarri della dotazione di bordo. Quello appunto era un normale 75/27 perforante e quello ad ogiva arrotondata un 75 mm E.P. (Effetto Pronto), a carica cava. Le rispettive altezze, per chi volesse riprodurli, erano di 310 e di 254 mm. Il bossolo era in acciaio.



— Un semovente da 75/18 in marcia nel deserto nella primavera 1942. Si notino i cingoli di ricambio usati come protezione aggiuntiva e il parafango destro divelto da un'esplosione ravvicinata.

SEMOVENTE DA 75/18 SU SCAFO M 40.

Il contrassegno rosso è tratteggiato.



Scala 1/35

N.P./75 — IPMS

mente quanto uno ricavato da disegni inesatti. Basterebbe perciò rivolgersi in tempo utile ad uno dei numerosi esperti del ramo (come ad esempio Bruno Benvenuti, Giulio Benussi o l'autore di queste righe) per ovviare ad ogni inconveniente. Ne guadagnerebbe senza dubbio il prestigio della Casa e della modellistica nazionale che si va faticosamente affermando anche sui mercati esteri.

N. PIGNATO

MACCHI-HANRIOT Hd1

L'Hanriot, progettato e costruito in Francia come successore dei Nieuport, fece la sua comparsa a metà del 1916. Era un caccia biplano dalla linea pulita, di ispirazione piuttosto "inglese", le sue prestazioni, anche se non eccezionali, erano buone, tuttavia in patria non ebbe fortuna essendogli preferito un altro caccia, il contemporaneo e più veloce Spad VII.

In Italia le cose andarono diversamente e le sue doti di maneggevolezza e di ottimo arrampicatore impressionarono favorevolmente, tanto che già alla fine del 1916 la Macchi ne iniziava la costruzione su licenza e nell'Agosto del 1917 veniva formata la prima Squadriglia con tale tipo di aereo e precisamente la 76^a, da cui sarebbe presto emerso un asso dell'Aeronautica Italiana 1915/1918: Silvio Scaroni, (2° in ordine di graduatoria).

La carriera di questo aereo, diventato presto familiare nei nostri reparti, si protrasse ancora per alcuni anni dopo la costituzione della Regia Aeronautica avvenuta nel 1923, sebbene in compiti secondari.

Purtroppo di questo interessante aereo non vi è nessuna casa modellistica che ne abbia curato la riproduzione in scala, ed anche per il futuro le probabilità sono assai scarse, visto l'abbandono in cui è caduto il periodo della 1^a G.M., di conseguenza non resta che autocostruirlo.

Innanzitutto la scala: abbiamo scelto l'1/72 essendo la più diffusa, tuttavia ciò non toglie che ispirandosi a questo articolo si possa realizzare il modello in altra scala. Quando ci si accinge ad autocostruire un modello è preferibile, per quanto possibile, usare parti di altri modelli che si trovano normalmente in commercio, come ad esempio le ali, che nel caso in questione avrebbero richiesto un lungo lavoro per la riproduzione delle centine, ma procediamo con ordine.

1) *Ali* — A tale scopo lo scrivente ha usato due Sopwit Camel della Revel; i due esemplari si sono resi necessari

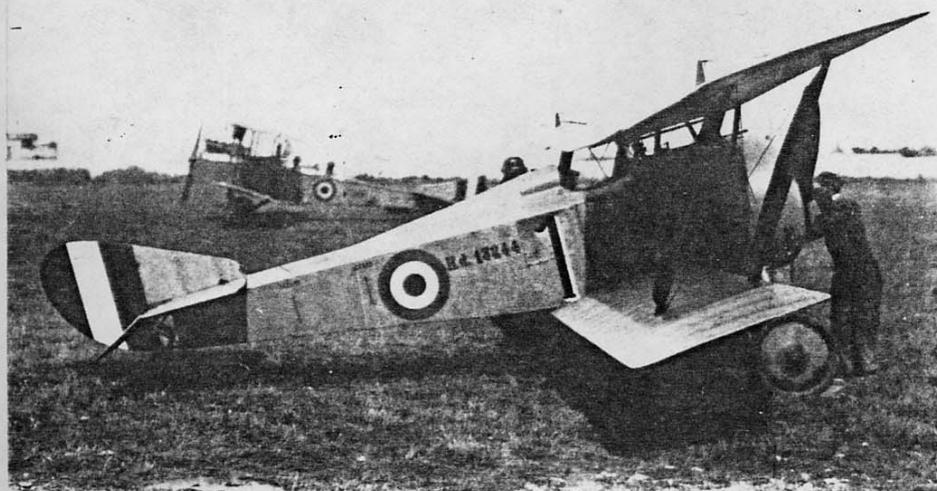
BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

- 1) *Pignato* — Atlante Mondiale dei Mezzi Corazzati — Vol. 2 (1971)
- 2) *Pignato* — Military Vehicles Prints, Bellona series 37 (1974)
- 3) *Pafi-Fallesi-Fiore* — Corazzati Italiani (1968)
- 4) *Pubblicazione N. 4178 del Ministero della Guerra*: Addestramento dell'Artiglieria — Vol. I — Add. del Pezzo Fascicolo: Obice da 75/18 semovente (1942)
- 5) *Military College of Science* — School of Tank Technology — Preliminary Report No.14 — SEMOVENTE (July 1943)

causa la forma e l'apertura dell'ala superiore dell'Hanriot. Per realizzare tale ala è consigliabile procedere prima alla costruzione delle due mezeali, ciascuna composta di due pezzi, quindi, dopo averle ridotte e sagomate avvalendosi dell'aiuto del disegno ed aver inciso nuovamente le parti mobili, unirle avendo l'accortezza di riprodurre il classico dietro a V aperta. Per l'ala inferiore non vi sono difficoltà dovendo semplicemente ridurre e sagomare quella di un Camel, ovviamente le preesistenti aperture per l'incastro dei montanti devono essere stuccate.

2) *Motore* — Ottimo quello del Nieuport 17 della Revell (che a sua volta potrà servire a realizzare un Ni 11), basta allungarlo leggermente aggiungendo una sezione di plasticard, l'unica difficoltà consiste nella realizzazione delle tre aperture sulla copertura del motore che possono essere riprodotte con l'aiuto di una piccola limetta a coda di topo e molta pazienza, in caso contrario ci si può limitare a dipingerle in nero. L'elica consigliabile è quella del Camel, eventualmente correggendo leggermente le estremità.

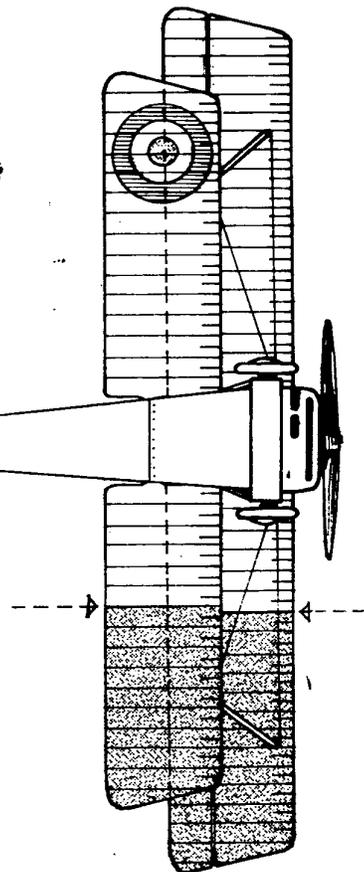
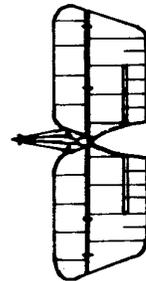
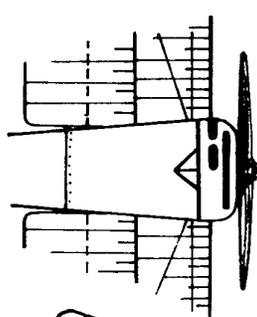
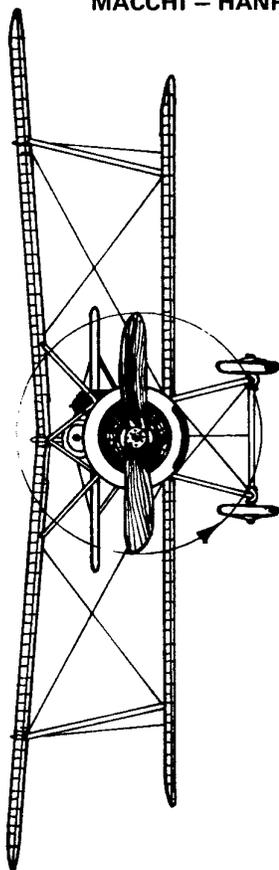
3) *Fusoliera* — Qui le soluzioni sono molte ed a discrezione di ogni singolo modellista: c'è chi troverà più semplice realizzarla con della balsa, chi preferirà costruirla ex novo con plasticard e chi preferirà trasformare un modello preesistente; lo scrivente in pratica ha adottato quest'ultimo sistema usando la fusoliera di un Camel, ma con una tecnica atta ad eliminare totalmente l'uso di stucco. Dopo aver proceduto ad una prima sommaria sgrossatura, si incolla con il collante liquido del plasticard internamente od esternamente, a seconda se c'è da asportare od aggiungere; quando il tutto è perfettamente asciugato si procede al lavoro di sagomatura con lima e cartavetro. A lavoro ultimato si può realizzare l'effetto tela ove richiesto, passando in senso incrociato della tela vetro di media grandezza. Le pannellature si incidono facilmente anche sulle supe-



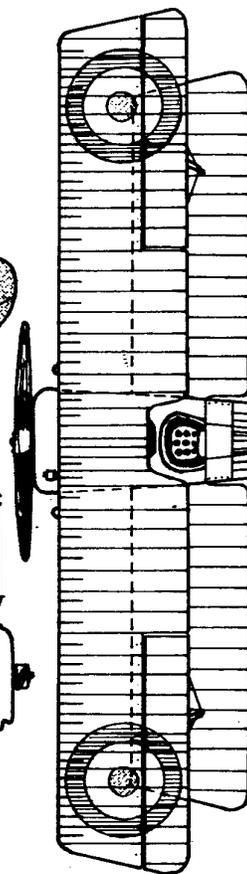
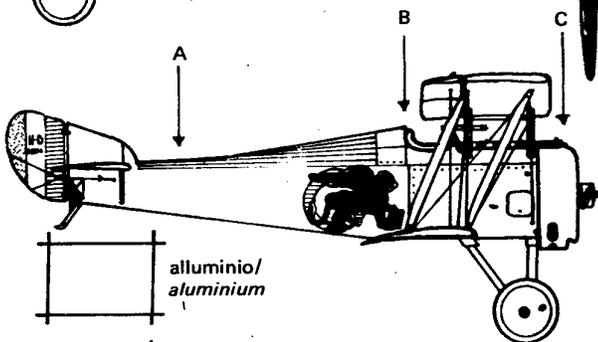
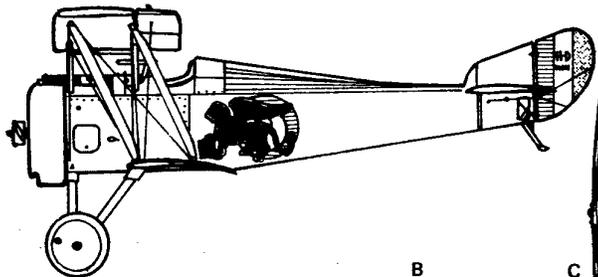
Una nitida immagine di un Macchi-Hanriot Hd. 1 (matricola 13244); la coccarda ha il verde esternamente, mentre le tre bande sulla deriva sono nella prevista successione verde, bianco e rosso.

(Foto A.M.I.)

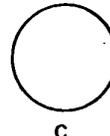
MACCHI - HANRIOT Hd 1



F - Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia, XIII Gruppo, (1918).



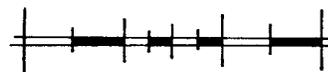
A



C



B



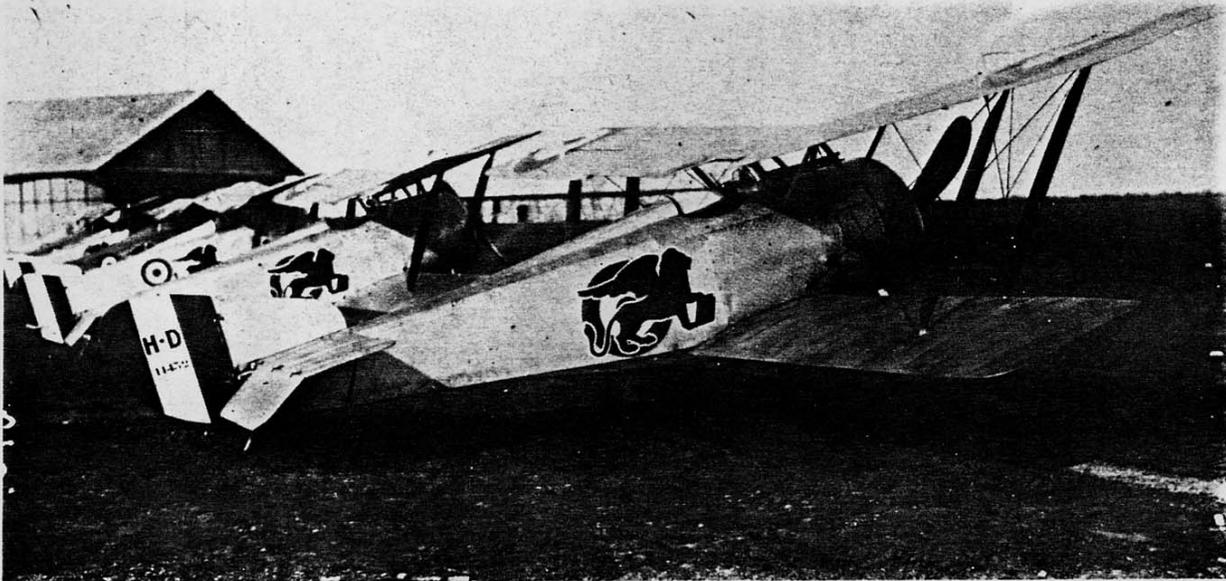
alluminio/
aluminium

crema 20318/
creme 20318

verde marcio (HJ-3)/
camouf. green (HJ-3)

verde 24108/
green 24108

rosso 21136/
red 21136



Schieramento di Hanriot della 80^a Sq., 13^o Gruppo sull'aeroporto di Marcon vicino Treviso, durante la seconda parte della 1^a G.M. Il velivolo in primo piano (11432) è lo stesso oggetto della tavola a pag. 13. Si può notare come il quarto e il sesto velivolo abbiano colorazione in verde e gli altri in argento. Differenze si riscontrano anche nella posizione del leone rosso alato. (Foto A.M.I.)

rfici curve, usando come guida un'asticella od un filo di acciaio armonico ed una punta metallica. In ultimo, ricordarsi della scanalatura per l'uscita dell'aria di raffreddamento, posta inferiormente tra l'attaccatura fusoliera-motore (vedi particolare in disegno).

4) *Timoni di governo* — Per il timone verticale è consigliabile usare del plasticard, per i piani orizzontali è possibile usare sia il plasticard, sia risagomare quelli del Camel; in quest'ultimo caso non vi è il problema di riprodurre le centine.

5) *Carrello* — Per il carrello dell'Hanriot si possono sfruttare i componenti di quello del Camel, avendo cura, oltre a modificarne la disposizione dei sostegni, a maggiorarne anche la carreggiata.

6) *Montaggio ali* — Questa operazione può apparire complessa trattandosi di un biplano autocostruito, in realtà basta procedere a costruire sull'ala superiore il sistema di montanti che l'unisce alla fusoliera, quando il tutto si è solidificato, lo si può incollare alla fusoliera accertandosi che la distanza fra le estremità alari sia identica da entrambe le parti, quindi si può procedere alla realizzazione ed al montaggio dei quattro montanti laterali, ricordandosi di riprodurre la caratteristica sagoma appuntita alle estremità. Dopo questo, si può montare l'armamento e applicare i tiranti; questi ultimi sono facilmente riproducibili con la plastica stirata e sono praticamente indispensabili ai fini realistici del modello.

Per quanto riguarda l'armamento, l'Hanriot era dotato normalmente di una mitragliatrice Vickers posta a sinistra, all'incrocio dei montanti in fusoliera, sparante attraverso il disco dell'elica, tuttavia, dopo i successi ottenuti da Silvio Scaroni che aveva fatto montare sul suo velivolo una seconda arma (a destra), l'uso di due mitragliatrici divenne più esteso.

Ritenendo di aver approfondito sufficientemente la parte pratica riguardante la realizzazione del modello (ovviamente l'articolo non vuole essere dogmatico ed ogni modellista ha la più ampia libertà di adottare tecniche e sistemi personali al fine di un risultato ottimale), passiamo ora alle colorazioni.

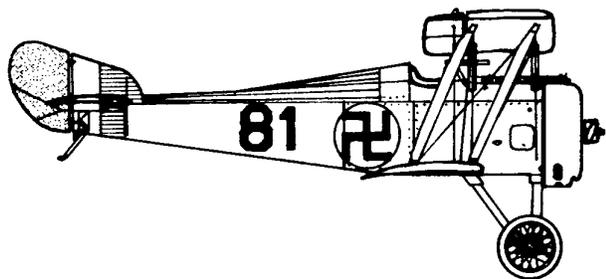
COLORAZIONI

A) *Hanriot Hd1, 81^a Squadriglia Caccia, Coppa Baracca (1924)*: aereo totalmente argenteo, coccarde alari tricolori con rosso esterno nelle quattro posizioni; coda tricolore: il tricolore si estendeva anche sui timoni di profondità, sopra e sotto, in fusoliera era stata aggiunta una blindatura laterale in posizione arretrata al posto di pilotaggio, su questa era dipinto un cerchio bianco (in luogo della precedente coccarda tricolore) con una svastica nera dall'andamento antiorario, il numero di squadriglia (81) era in nero; da notare che nella foto da cui è stato tratto il profilo vi appaiono esemplari con ruote a raggi, cioè prive di coperture, tuttavia non è da escludere l'esistenza di esemplari con ruote coperte.

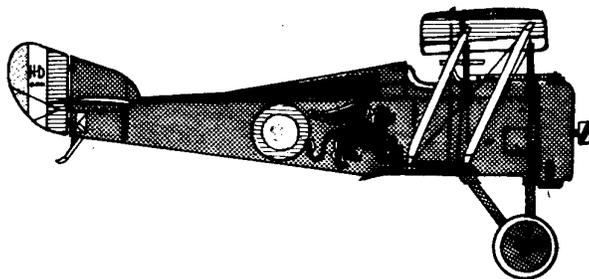
B) *Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia Caccia, (1917/18)*: aereo in verde marcio (o più correttamente grigio-verde), il colore Humbrol che più si avvicina è l'HJ3, tuttavia si può anche usare l'H11 schiarendolo col bianco e correggendolo con una punta di giallo ed un tocco di dark eart; la superficie inferiore delle ali era tricolore con il rosso a sinistra del pilota, è da notare che la parte bianca era costituita dal colore della tela naturale su cui era stata applicata una mano di vernice trasparente protettiva, risultava quindi un bianco sporco o più propriamente crème. Coccarde tricolori nelle quattro posizioni (cioè, superficie alare superiore e fusoliera) con verde esterno e rosso interno; a tal proposito può essere utile sapere che dato il tipo di pellicola usata in quel periodo, nella fotografia il rosso risulta più scuro del verde. La superficie inferiore della fusoliera in alcuni casi era del colore della tela, ma sovente era nel colore del resto dell'aereo. Il distintivo di squadriglia in fusoliera (leone alato) era in rosso con bordo bianco ed appariva su entrambi i lati.

C) *Hanriot Hd1, 78^a Squadriglia Caccia, (1918)*: aereo in crème (o vernice chiara); ritengo sia bene specificare come originasse tale colore. Non si trattava propriamente di un colore, ma di una vernice protettiva trasparente che veniva applicata su tutto l'aereo, parti telate, legno e metallo; la trasparenza era abbastanza

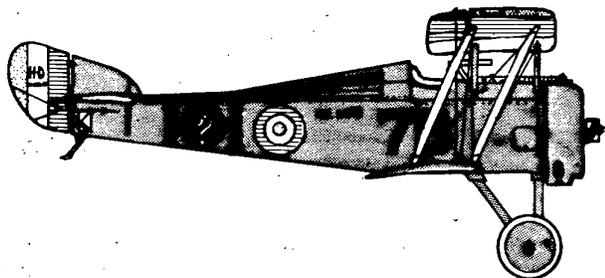
MACCHI - HANRIOT Hd 1 SCHEMI DI MIMETIZZAZIONE



A - Hanriot Hd1, 81^a Squadriglia, VI Gruppo, (1924)

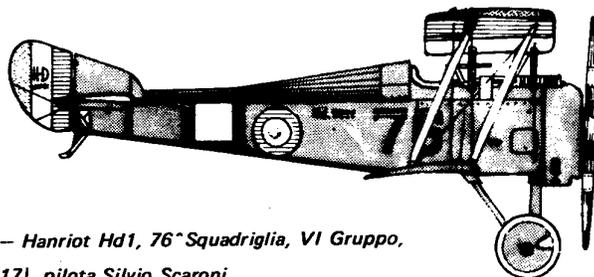


B - Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia, XIII Gruppo, (1917)

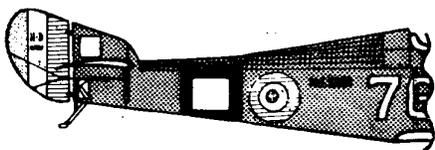


C - Hanriot Hd1, 78^a Squadriglia, XIII Gruppo, (1918)

D - Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia, VI Gruppo, (1918) pilota Silvio Scaroni



E - Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia, VI Gruppo, (1917), pilota Silvio Scaroni



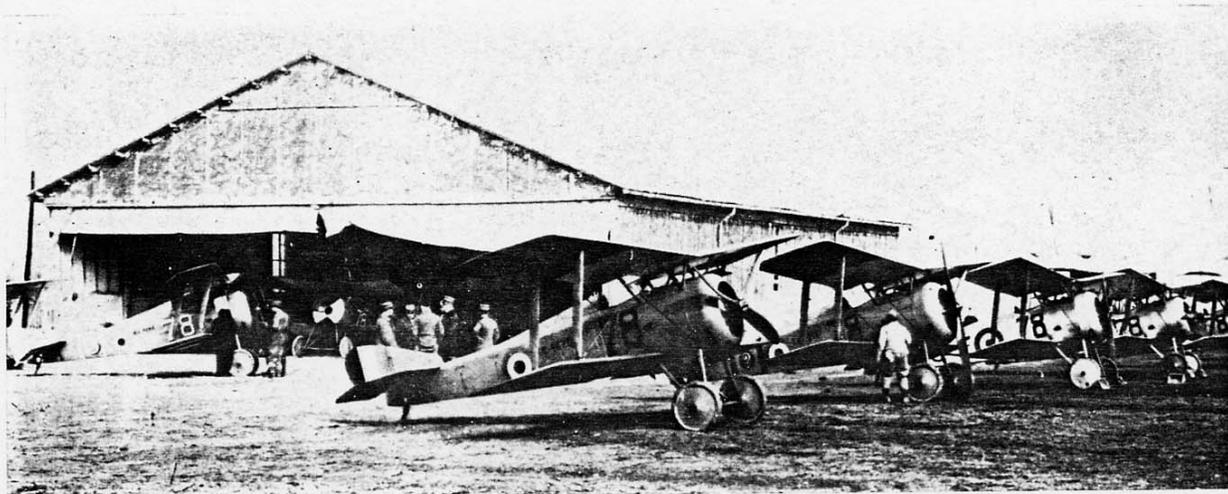
Scala 1/72

E. MAVO '75

relativa e dipendeva dallo spessore della vernice applicata e dallo stato di conservazione. In pratica ne risultava un colore marroncino più o meno chiaro che a titolo orientativo ho indicato col numero di Federal Standard 20318; è bene specificare che l'equivalente vernice usata dagli Inglesi (clear doped linen) dava una tonalità decisamente più gialla. Ritornando alla nostra vernice c'è da dire che fu usata su moltissimi aerei della Guerra 15/18: Hanriot, Spad, Farman, Caudron, Caproni, ecc. Interessante un tipo di mimetizzazione che ho potuto osservare su un relitto di SP2, ove l'avviere addetto alla verniciatura, oltre alla mano di vernice trasparente, aveva provveduto a picchiettare successivamente col pennello, sempre con la stessa vernice, ottenendo una mimetizzazione che definirei "autunnale", cioè fondo terra chiara con macchiette in marroncino più scuro, riproducendo perfettamente un campo con i ciuffi d'erba secca.

Avendo chiarito la colorazione di fondo continuiamo con la trattazione del resto dell'aereo: le coccarde erano col bordo esterno verde ed applicate in fusoliera e sull'ala superiore, le superfici inferiori delle ali erano tricolori. In fusoliera oltre alla matricola ed al numero di squadriglia (78) entrambi in nero, vi era una specie di emblema personale consistente in un disco nero con un punto interrogativo bianco, posto su entrambi i lati e racchiuso tra due strisce nere che si estendevano lateralmente e sul dorso della fusoliera.

D) Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia Caccia, (1918): si tratta dell'aereo su cui venne abbattuto Silvio Scaroni, il quale sopravvisse, sebbene riportasse serie ferite, diventando il massimo asso vivente dell'Aeronautica Italiana 15/18. Aereo totalmente in crème (vernice chiara) con superfici inferiori ali nei tre colori; coccarde con verde esterno su ala superiore e fusoliera. Il velivolo era armato con due mitragliatrici ed in corri-



Un gruppo di Hanriot della 76^a Sq., 23^o Gruppo. Il velivolo in secondo piano è riportato nella tavola a pag. 14. Come si può notare molti aerei, ma non tutti, hanno l'applicazione del tricolore sotto entrambe le ali. Il velivolo a sinistra si distingue per avere il numero di squadriglia in bianco e un particolare distintivo (non identificabile) tra due bande bianche. (Foto A.M.I.)

spondenza di esse le pale dell'elica erano rinforzate da una fascia metallica. Sui bordi longitudinali della fusoliera era dipinta una sottile striscia nera, il numero di matricola e di squadriglia (76) erano pure in nero. L'emblema personale era costituito da una fascia nera su cui spiccava un quadrato bianco, ed era applicato nella parte posteriore della fusoliera, dopo la coccarda, su entrambi i lati.

E) Hanriot Hd1, 76^a Squadriglia Caccia, (1917): si tratta del primo Hanriot di Silvio Scaroni, venne distrutto dall'artiglieria Austriaca dopo un atterraggio di fortuna.

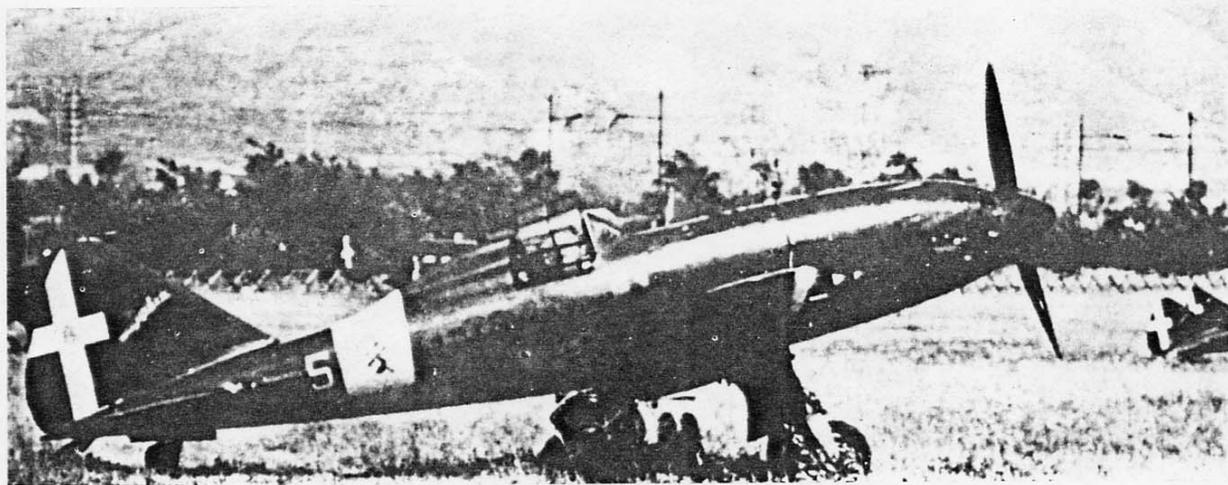
Questo velivolo era in verde marcio (grigio-verde) con le superfici inferiore delle ali nei tre colori; le coccarde nelle quattro posizioni (ala superiore e fusoliera), erano col verde esterno; il numero di squadriglia (76) era bianco. Il distintivo personale differiva da quello trattato precedentemente per il quadrato leggermente più

piccolo che era ripetuto anche sul piano verticale di coda; in quest'ultimo caso non è stato possibile definire se fosse bordato o no, poichè la foto da cui è stato ricavato il particolare era in controluce.

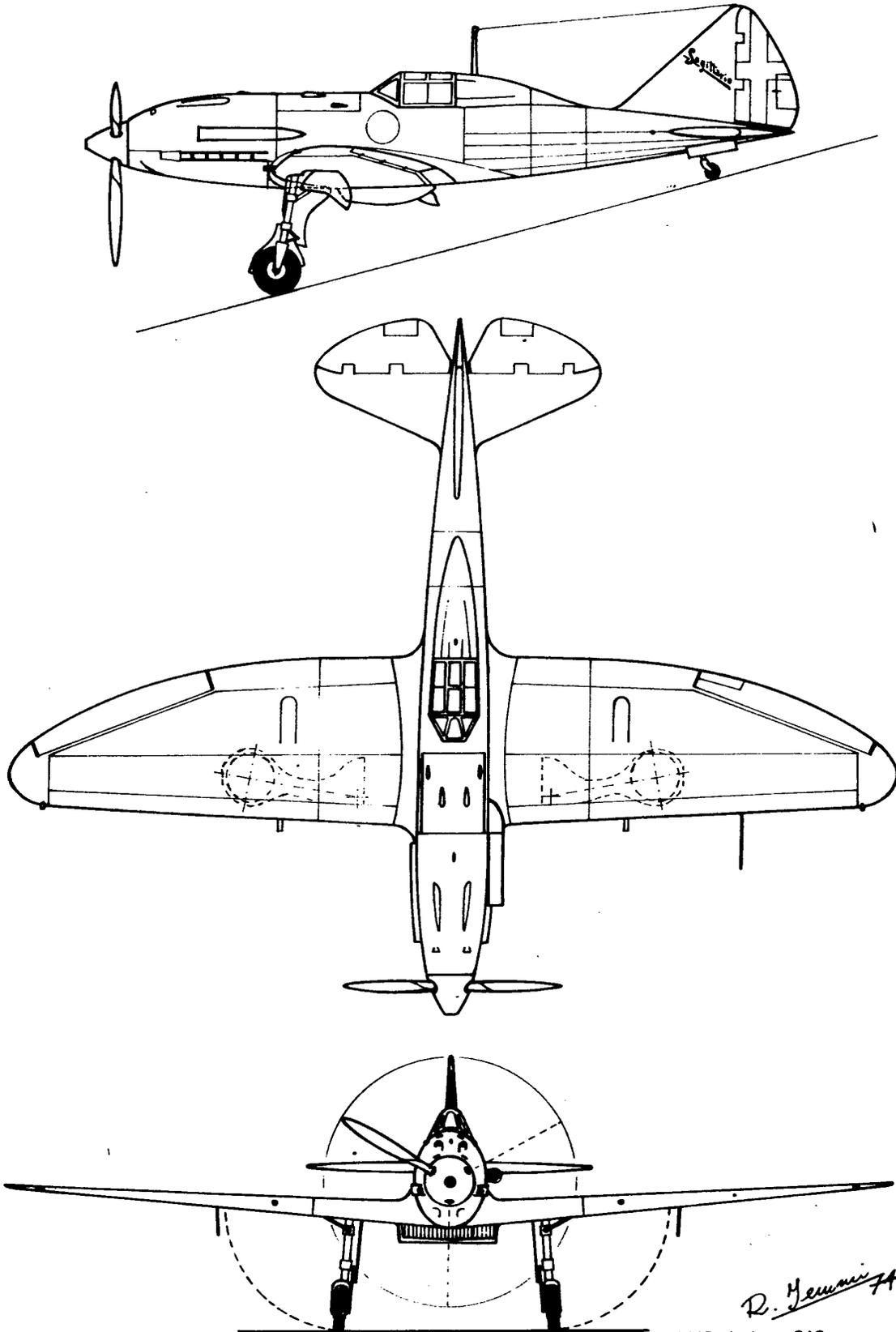
F) Hanriot Hd1, 80^a Squadriglia Caccia, (1918): aereo argenteo, coccarde tricolori con verde esterno nelle sei posizioni, cioè fusoliera, ala superiore ed inferiore. Nel profilo vi è un piccolo particolare errato, infatti i colori del timone verticale in realtà erano nell'ordine opposto, cioè, partendo dall'estremità verde, bianco e rosso; tale particolare si estendeva a tutti gli esemplari in livrea argentea dell'80^a Sq. Il distintivo di squadriglia costituito dal leone alato, rosso con bordo bianco, era applicato sulla coccarda di fusoliera; esisteva anche la variante con distintivo e coccarda applicati come sugli esemplari in verde (profilo B).

Disegni di Maio Enzo
Ricerche di Moncalvo Pierluigi

Re.2005 "Sagittario" - Conversione

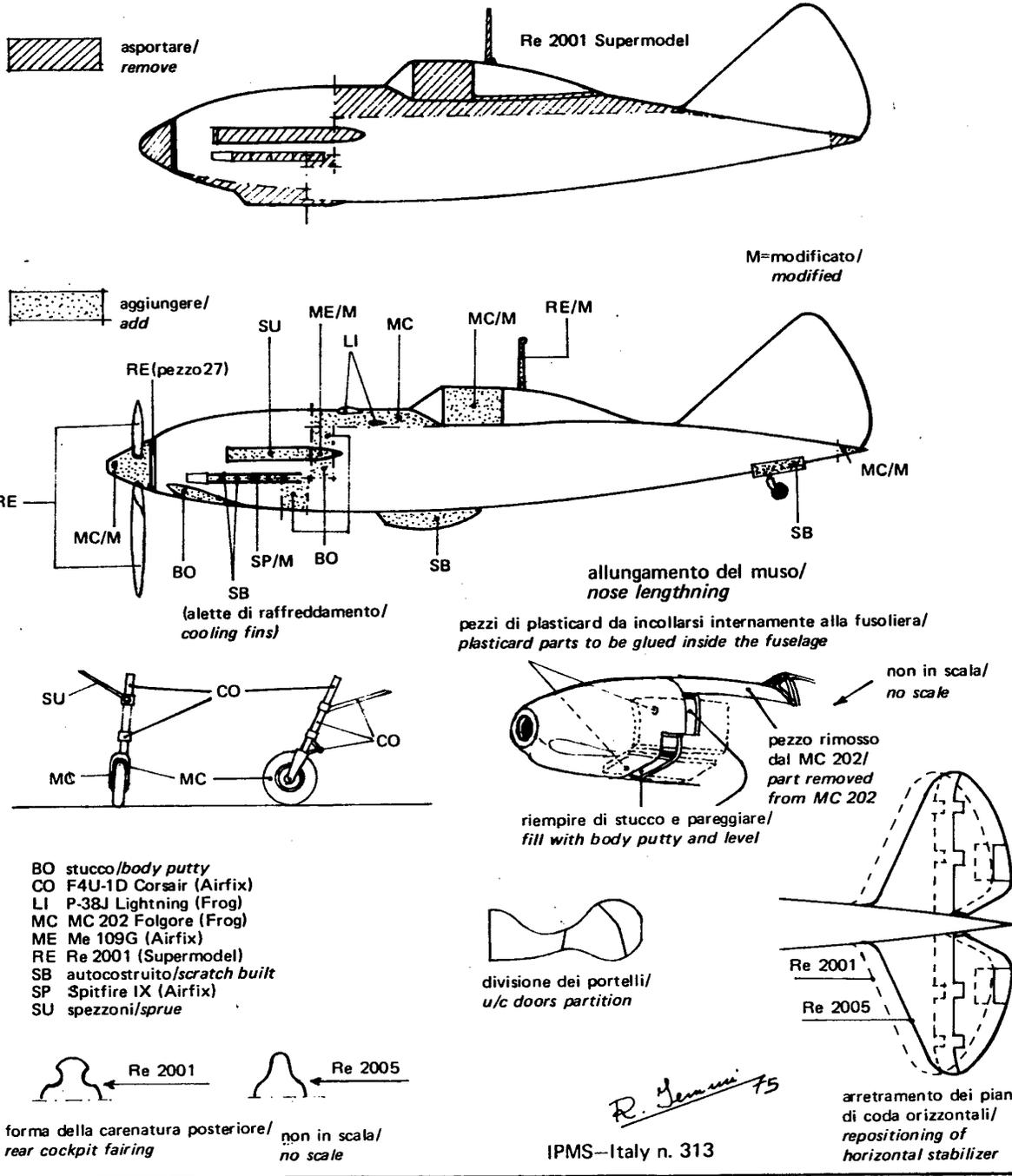


Un'immagine, purtroppo non molto nitida, del Rc. 2005 M.M. 092347 della 362^a Sq., 22^o Gruppo come indicato dal distintivo dello spauracchio; la foto permette di apprezzare la linea slanciata e filante del velivolo. (Foto A.M.I.)



R. Geronzi 74

IPMS-Italy n. 313



Un modello del Re.2005 in scala 1/72 venne annunciato tra quelli in programma fin dal primo G.55 Aliplast, poi Italaerei e ora Supermodel, nel 1969; la famiglia dei velivoli Reggiane però da un punto di vista modellistico si è fermata al Re.2002 e non si ha oggi alcuna indicazione che lasci sperare di avere un kit del Sagittario.

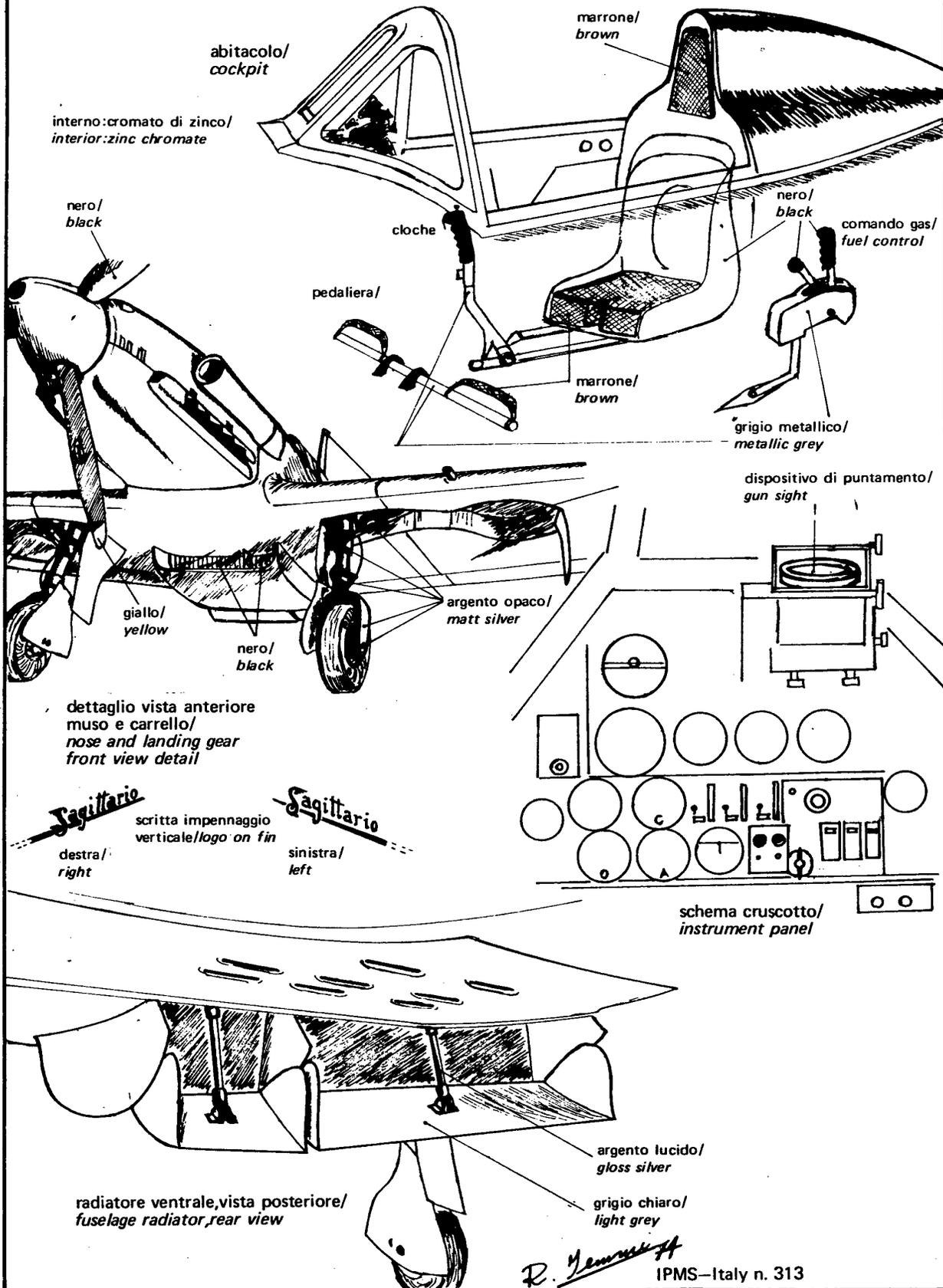
Questi è divenuto pertanto uno dei più classici soggetti per conversione. Quella che qui presentiamo permise al suo autore, Rudy Lemmi, di conquistare il terzo posto nel Concorso Nazionale 1973 e dall'esame delle foto ci sembrò particolarmente valida. Tutti i dati

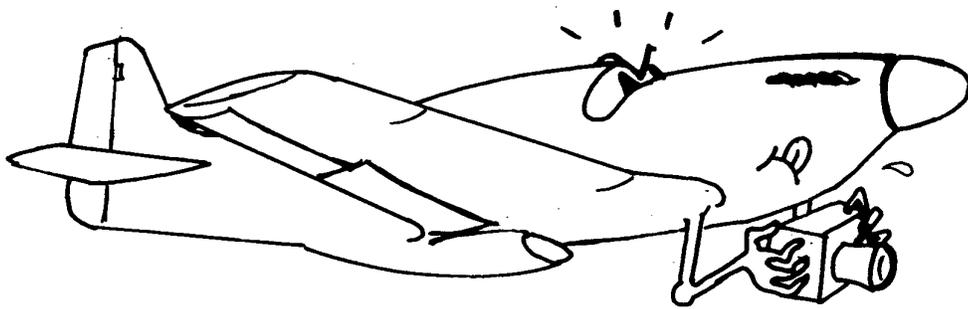
essenziali sono riportati nei disegni ed è lasciato all'iniziativa del modellista la decisione di utilizzare effettivamente le parti minute ricavate da altri kit o di servirsene come campione.

L'idea di usare 6 kit per fare un modello potrebbe rappresentare un duro colpo per le finanze!

Alcune modifiche sono forse meno evidenti e vanno ricordate: scanalature delle mitragliere in fusoliera, cannoncini alari e loro bombature sul dorso dell'ala, il tubo di Pitot, le due cerniere più interne dei piani orizzontali di coda che sono più larghe, alettoni che

(continua a pag. 22)





P-51A 'FOTOMUSTANG'

a. biagi

Una storia, anche breve, del P-51 sarebbe forse inutile, considerata la notevole popolarità di questo aereo. Comunque può essere interessante ricordare che il progetto del Mustang ebbe origine da una richiesta della British Air Purchasing Commission che era in origine interessata all'acquisto di un certo numero di Kittyhawk I. La North American, che era stata appunto interpellata per una sub-produzione di tale aereo propose invece il "development" di una macchina completamente nuova.

Ottenuto l'assenso della B.A.P.C. il prototipo venne ultimato nel tempo record di 117 giorni. Nell'estate del 1941 i primi Mustang I venivano consegnati alla R.A.F., mentre nel 1943 anche gli americani cominciarono ad usare operativamente il P-51A. Purtroppo esso disattese un pò alle aspettative, principalmente a causa del motore che, nella fattispecie, era l'Allison 1710. Comunque, nonostante i suoi difetti, il Mustang ottenne dei buoni successi, grazie soprattutto alla sua notevole autonomia. E in seguito, quando fu dotato del motore Packard-Merlin divenne quell'aereo così famoso da essere incluso nel ristretto numero dei caccia che hanno fatto la storia della aviazione durante la seconda guerra mondiale; ma questa comunque non è più la storia del P-51A.

Tornando a quest'ultimo ho pensato che poteva essere interessante prenderlo in considerazione dal punto di vista della ricognizione fotografica. Infatti lo schema di colorazione che propongo, abbastanza estroso per la verità, riproduce appunto un aereo equipaggiato e colorato sperimentalmente proprio per questi compiti.

Per la realizzazione del modello bisognerà necessariamente partire dal kit della Frog, anche se purtroppo è alquanto inaccurato. Quindi sarà opportuno correggere gli sbagli, anche abbastanza grossolani che si trovano nel kit. Cominciamo dalla fusoliera.

Dopo aver dettagliato l'abitacolo ed aver chiuso i due semigusci bisognerà cercare di rendere più rispondenti al vero le linee generali. Come si vede dal disegno la parte inferiore del muso segue un andamento completamente diverso; si deve aggiungere stucco e sagomare come è appunto indicato dalla tavola.

Poi, sempre con stucco e carta smerigliata è opportuno rendere leggermente più arrotondata la sommità del muso, tra la fine della presa d'aria e l'inizio della cappottina trasparente. A questo punto un suggerimento: per rendere omogenee le superfici plastiche e

quelle ricoperte da stucco io uso un sistema particolare che tra l'altro mi fa considerare quasi un eretico dai modellisti di Livorno. La cosa consiste in questo: dopo aver fatto seccare BENE lo stucco ci spalmo sopra una certa quantità di colla per polistirolo, cioè la normalissima colla che tutti usiamo per costruire i nostri modelli (vi consiglio, se potete, di usare colla Airfix). Non c'è da avere paura; la colla non ridurrà il modello in una poltiglia informe come forse temete, ma formerà una specie di guscio che può essere lavorato proprio come la plastica. Comunque se proprio non vi fidate potete sempre provare su un vecchio moncone di ala o di fusoliera.

Per stuccature di piccola entità, come giunzioni di ali o fusoliera potete anche usare la colla direttamente sul modello. Ripeto: non abbiate paura; io lo faccio da almeno due anni e non ho ancora rovinato nessun modello con questo sistema. Comunque torniamo al nostro Mustang e cerchiamo di risolvere il problema più grosso, cioè la presa d'aria.

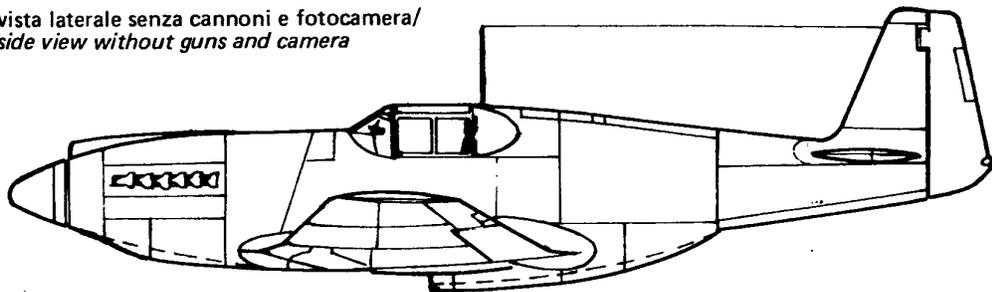
Forse la soluzione migliore è quella di asportare completamente quella esistente e di sostituirla con una che dovrete pazientemente ricavarvi da un blocchetto di materiale adatto. A questo punto non resta che realizzare la macchina fotografica, fare l'apposito foro sulla finestratura laterale, incollare il tutto e la fusoliera può dirsi terminata, salvo dover affinare un poco le pannellature che sono in alcuni punti veramente eccessive. Ora possiamo vedere di migliorare l'ogiva dell'elica togliendo quegli orrendi buchi dietro le pale. La cosa più fine da fare penso che sia questa: incollare l'elica nell'ogiva; tagliare quest'ultima proprio a filo delle pale e adattarci un dischetto a sezione troncoconica di opportune dimensioni; per intenderci all'incirca come nella scatola di montaggio del nuovo P-51 dell'Airfix. Resta ora da affrontare la costruzione dell'ala.

Qui basta correggere il profilo delle estremità e risagomare i portelloni dei carrelli (ed ovviamente anche i pozzetti). Poi si dovranno aggiungere i 4 cannoni da 20 mm. A questo punto è sufficiente incollare le restanti parti, come piani di coda, carrelli e così via e poi passare alla colorazione. Un'ultima finezza: si potrebbe aprire i fori delle ruote con una punta da trapano da 0,5 mm, però attenzione, la punta va appoggiata dalla parte opposta rispetto ai fori, cioè tra un raggio e l'altro. Per capire cosa voglio dire basta dare un'occhiata alla ruota.

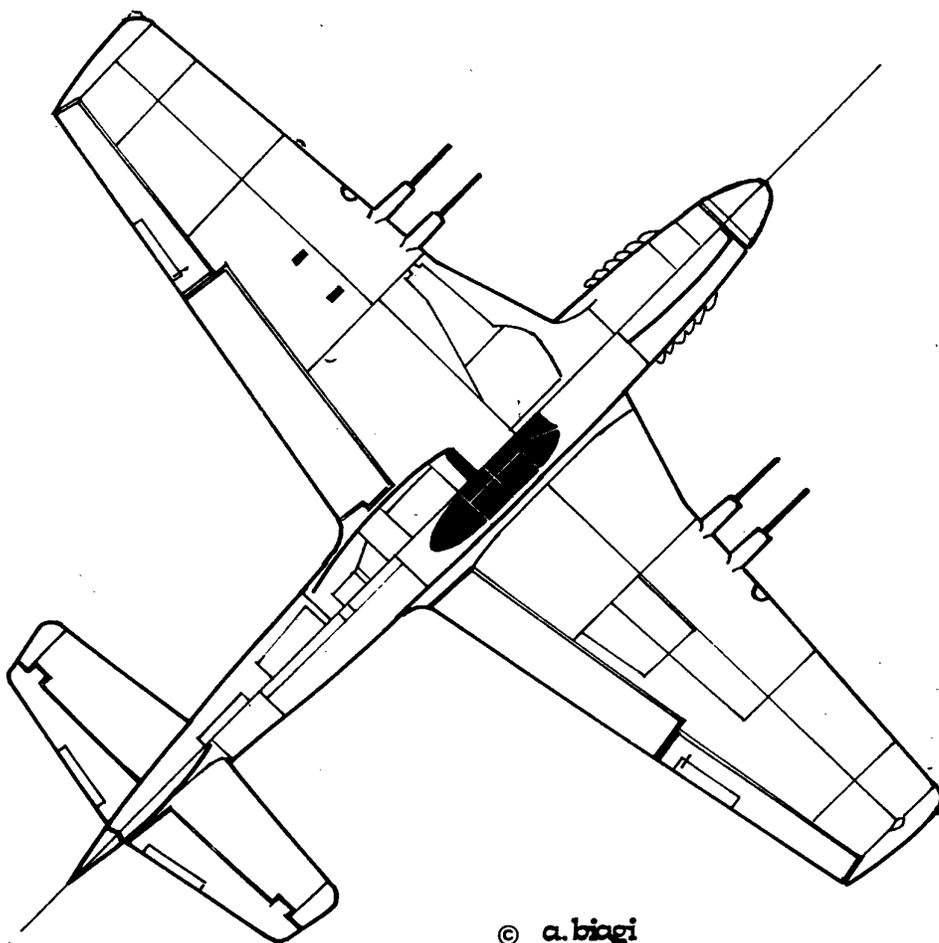
Tav. 1

NORTH AMERICAN P-51A MUSTANG

vista laterale senza cannoni e fotocamera/
side view without guns and camera



il tratteggio indica il kit Frog/
Frog kit outline indicated by dotted line



Scala 1/72

© a.biagi

Per la colorazione sarà opportuno usare i soliti colori della Humbrol. Penso che essa risulti abbastanza chiaramente dalle tavole. Vi consiglio comunque di usare del nastro adesivo per dipingere i vari motivi in nero sullo sfondo bianco e di dare una spruzzata di Letracote 103 a modello ultimato dopo aver mascherato i trasparenti.

A. BIAGI

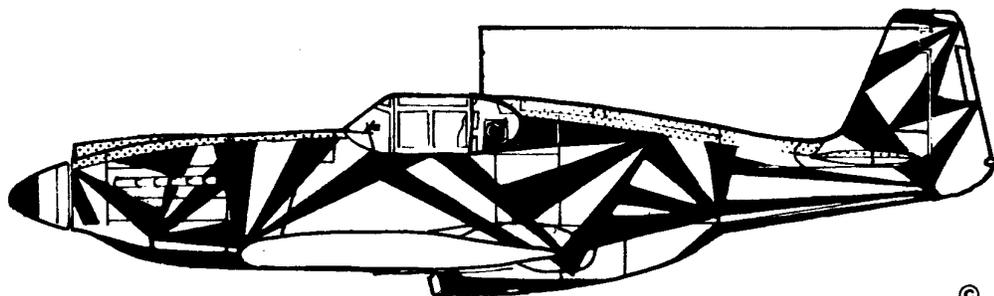
BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

P-51 Mustang (Ed. Stem Mucchi)
Camouflage & Markings n. 2
Aircam n. 3 e 5
Quarterly Vol. 5 n. 1 - 2
IPMS Magazine n. 8/70
British Fighters of WW II Vol. 1

Tav. 2

-  nero/
black
-  bianco/
white
-  Olive Drab
-  Insignia Blue

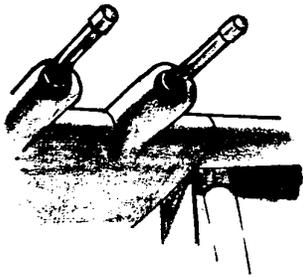
colorazione sperimentale
adottata su un P-51 modifi-
cato per fotoricognizione.
*experimental camouflage
scheme sported by a P-51
modified for recce.*



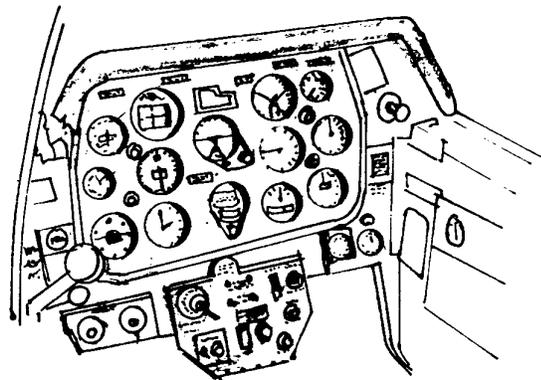
Scala 1/72

© a.biagi

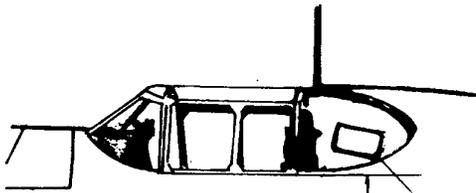
Tav. 3



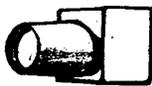
cannoni alari da 20mm/
20mm wing cannon



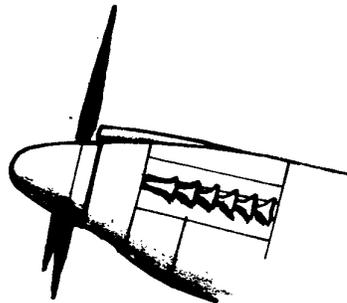
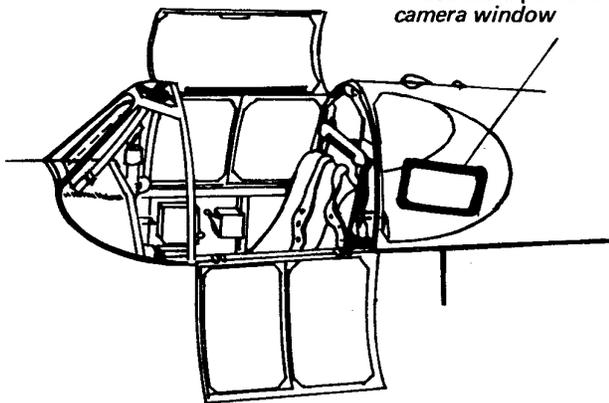
pannello strumenti/
instrument panel



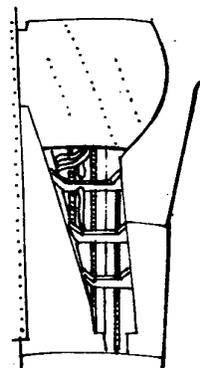
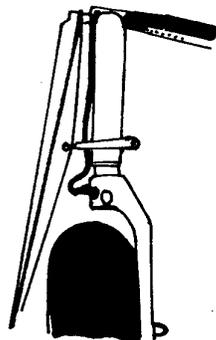
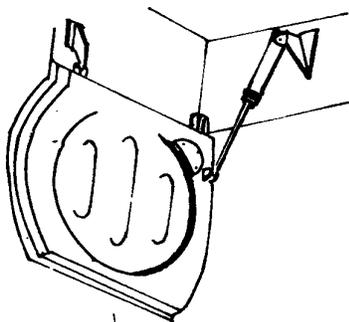
abitacolo/
cockpit



finestratura per la fotocamera/
camera window



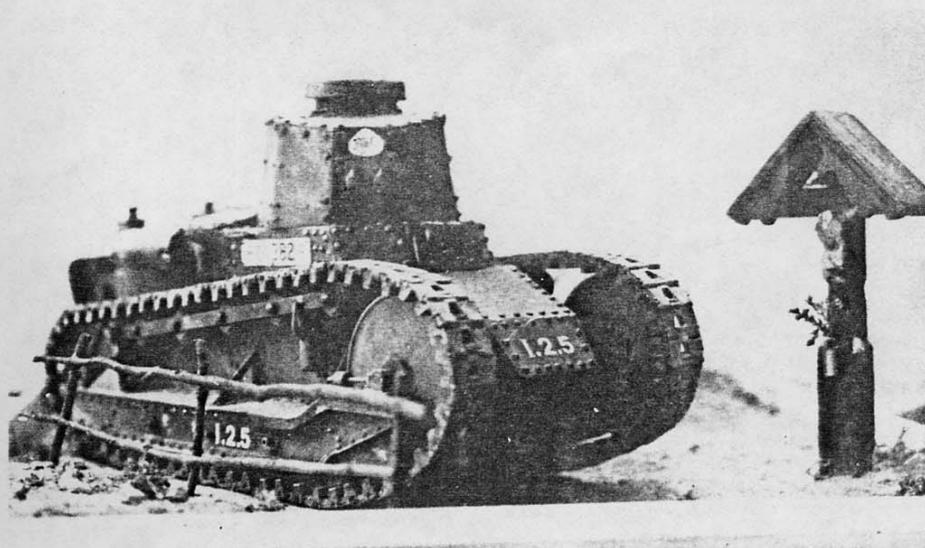
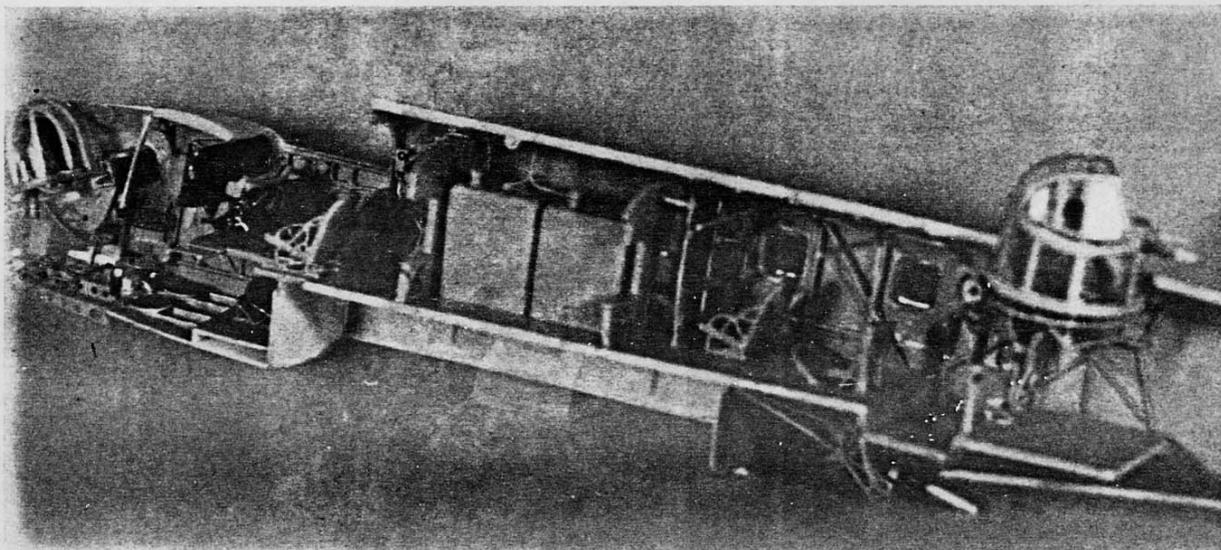
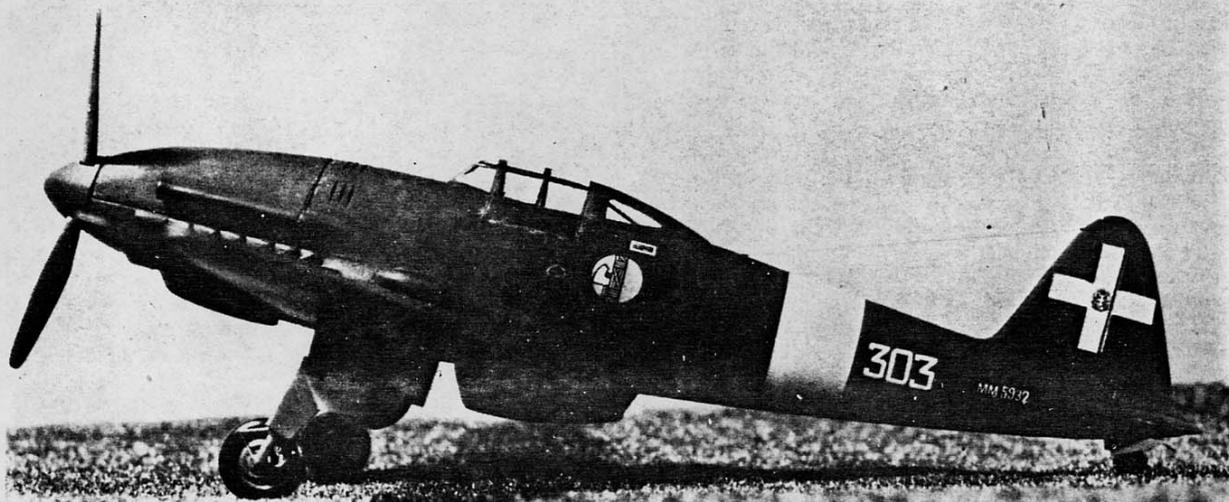
dettaglio tubi di scarico e elica/
exhaust and propeller detail



carrello e pozzetti/
landing gear and wheel wells

© a.biagi

CONCORSO NAZIONALE 1974 - FOTO



Tra le varie foto pervenute per il Concorso 1974 abbiamo ritenuto di presentare queste tre prescindendo dai risultati di classifica, ma basandoci su motivi di interesse e sulla possibilità di una buona riproduzione a mezzo stampa. La prima mostra un Caproni-Vizzola F. 4 (autocostruito in scala 1/72) di E. Dalla Torre; la seconda ci propone una insolita, ma validissima riproduzione del Fiat BR. 20 di A. Angerilli; infine un coraggioso autocostruito del carro Fiat 3000, mod. 21 di C. D'Este giudicato dalla giuria fuori concorso perchè largamente realizzato non in plastica.

(Foto degli Autori)

MORTE DI UN USSARO

Questo articolo, ben lungi dal volere essere una trattazione sulla modifica ed adattamento di modelli di soldatini, ha il solo scopo di allettare e smuovere chi, dedicandosi alla costruzione di soldatini, non abbia mai tentato, per pigrizia o per paura, una conversione ed una personalizzazione del modello.

In aggiunta a ciò mi propongo di cominciare a riempire lo spazio riservato a questa interessante ed affascinante branca modellistica che finora è stato scarsamente sfruttato e di servire da stimolo per tutti gli interessati a fare altrettanto.

Passiamo ora al modello vero e proprio: per questa semplice conversione ho scelto l'ussaro britannico 1815 della serie collezionisti della Airfix e questa per una serie di motivi tra i quali: il prezzo accessibile, la facile reperibilità, la scala standard, l'appartenenza ad una serie omogenea di un periodo (quello Napoleonico) particolarmente prediletto, la conseguente possibilità di inserire il pezzo finito in un diorama con più personaggi e, non ultimo, la buona realizzazione del modello.

A scapito dell'ussaro si può ricordare la colorazione abbastanza complessa ma che, in cambio, rende estremamente attraente il modello finito.

Il presupposto da cui sono partito nel realizzare il pezzo è il seguente: il soggetto in questione, ferito presumibilmente durante una carica è stato portato fuori dalla mischia dal cavallo senza controllo il quale, esausto ha rallentato fin quasi a fermarsi; a questo punto il cavaliere ha cominciato a scivolare dalla sella, premendosi la parte ferita ed abbandonandosi sul cavallo.

Dopo questa introduzione ecco in dettaglio il montaggio:

a) IL CAVALLO:

a1) tagliare la mascella, riposizionare e stuccare, socchiudendo la bocca.

a2) abbassare la zampa anteriore destra, posizionarla più vicina al terreno indi stuccare cercando di riprodurre nuovamente la muscolatura.

a3) costruire con lo stucco una nuova criniera meno "svolazzante" di quella fornita (il cavallo è praticamente fermo).

a4) posizionare la coda più verticalmente.

b) IL CAVALIERE:

b1) il braccio sinistro (pezzo n. 24) va tagliato al gomito e posizionato, tagliando e adattando anche la spalla, in modo che resti aderente al tronco cosicché la mano vada a premere sul fianco destro; modificare anche la mano in modo che le dita siano distese. (Poiché la spalla andrà poi nascosta dalla giacca, consiglio di incollare il braccio alla medesima e di fissare tutto l'insieme al tronco dopo avere posizionato bandoliera e cintola ed avere dipinto il tutto).

b2) posizionare sulla manica del pezzo n. 25 la mano del pezzo n. 26 e incollare il braccio così ottenuto verticalmente in maniera che (calcolando anche l'inclinazione del corpo) vada a toccare sulla sella. Incollare alla mano la spada in modo che dia l'idea di non essere saldamente impugnata e di stare scivolando.

b3) modificare a caldo il pezzo n. 21 in modo che

assuma una posizione più consona alla nuova posizione del tronco.

b4) tagliare la manica destra della giacca e posizionarla accanto alla altra manica ed aderente alla giacca stessa. Modificare, poi, a caldo la giacca (attenzione ai particolari stampati!) in modo che meglio si adatti alla nuova posizione (si suppone, infatti, che sia scivolata sul fianco sinistro del cavaliere). Di contorno a queste modifiche vi sono alterazioni più lievi nella posizione del tronco, della testa e della gamba che in fase di montaggio vanno arrangiate dal modellista stesso e che ognuno può interpretare a suo modo (per una idea generale riferirsi alla tavola). Per finire, alcuni consigli aggiuntivi per quanto riguarda il montaggio:

1) omettere il fucile, considerato usato e perso successivamente,

2) sostituire alle strisce F ed U due cordicelle di adeguato spessore e ritagliare tutte le altre dalla carta, più flessibile e più robusta della plastica fornita.

3) per le ombreggiature, senza le quali un modello è piatto e poco reale, consiglio di usare inchiostro di china diluito con acqua ed applicata con pennello.

4) a modello finito, per proteggere il tutto e renderlo opaco, passare una mano di Letracote Matt, una bomboletta spray per trasferibili contenente vernice protettiva opaca (esiste anche la versione lucida). Attenzione, però, a non calcare la mano; solo un leggero strato!

5) a questo punto il modello è praticamente terminato; solo due piccoli tocchi finali: applicate della vernice lucida molto diluita sul collo e sul viso del cavaliere e fate lo stesso per il petto ed il collo del cavallo, allo scopo di simulare il sudore. Applicare alla bocca del cavallo del Vinavil o della colla per plastica quasi secca, per simulare la schiuma (il cavallo è esausto). Come vedete, il modello, pur essendo molto realistico ed attraente, non è di difficile realizzazione e costituisce una ottima base per acquistare esperienza, prima di dedicarsi a lavori più complessi. Giunti a questo punto, non mi rimane che augurare buon lavoro a chi vorrà intraprendere la costruzione e sollecitare di nuovo tutti quelli che si interessano di soldatini a descrivere in queste pagine le loro realizzazioni.

G. BONACCORSI
IPMS - Livorno

(continua da pag. 15)

hanno una diversa inclinazione alle estremità, i portelli dei carrelli che vanno fatti in plasticard.

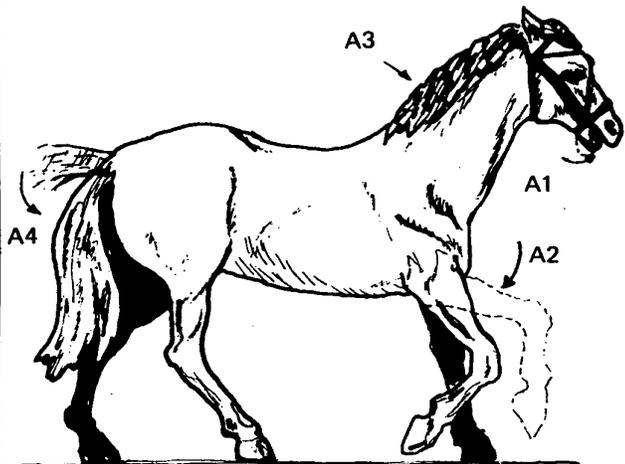
L'autore della conversione desidera ringraziare il Signor Sergio Govi di Reggio Emilia, per la documentazione messa a sua disposizione.

Per quanto riguarda la mimetizzazione la documentazione non manca e ricordiamo le tavole da noi pubblicate nel Vol. 4, n. 1/2 tenendo presente che nell'esemplare R.A. i fasci sono su fondo mimetico sia sopra che sotto le ali, mentre per l'esemplare R.S.I. i fasci sono su fondo bianco.

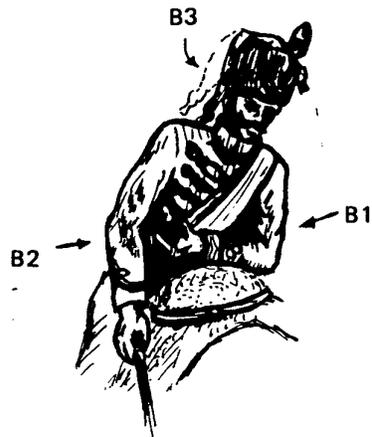
Negli esemplari nuovi di fabbrica il Verde Oliva Scuro tende ad essere lucido, ovviamente in contrasto con le norme, ma ciò veniva fatto nell'intento di guadagnare qualche chilometro in velocità.

Speriamo in futuro di dare una più completa trattazione degli schemi e dei contrassegni che hanno caratterizzato la breve vita operativa del Re.2005.

A.M.B.

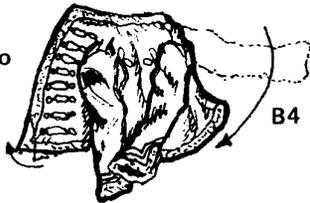


modifiche cavallo

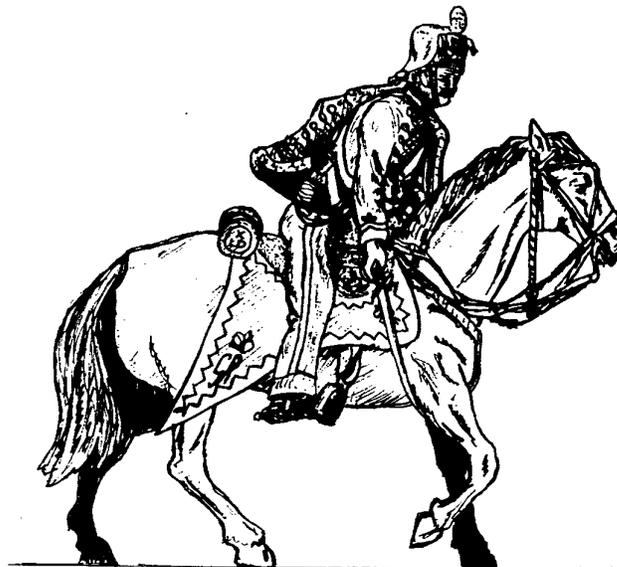


schizzo cavaliere

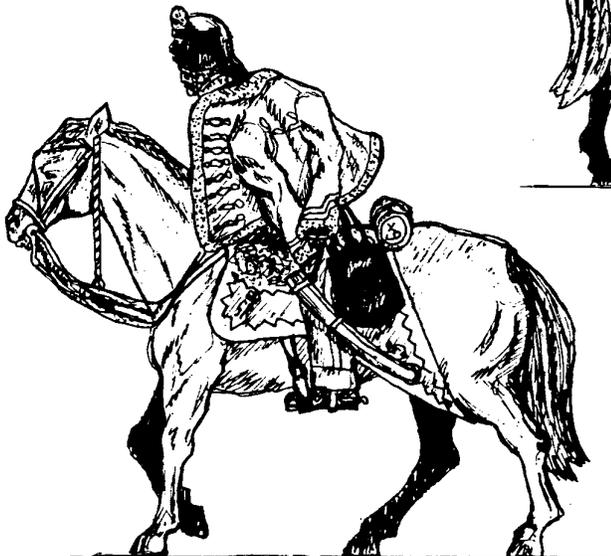
modif. a caldo



modifica giacca



schizzo modello finito (fianco destro)



schizzo modello finito (fianco sinistro)

g375

I.P.M.S. - Italy 205

SUMMARY

Tinteggiatura e contrassegni dei velivoli della Regia Aeronautica – The fifth article on the subject of camouflage and markings of Regia Aeronautica aircraft returns on the problem discussed in issue 6/4: i.e. that of the colours used during WWII. After the discovery of actual colour chips and cross reference with F.S. 595, we now present a further official document stating the intended applications (exterior, interior, markings, piping, etc.) for the various colours. A second important point discussed is the fact that the colour chips, although dated 1940, in reality became applicable only in the fall of 1941 and therefore further investigations have to be completed for the earlier part of the war.

Italaerei – Semovente da 75/18 (Fiat Ansaldo) – The kit from Italaerei reproducing the 75/18 self-propelled gun appeared more than one year ago. The kit unfortunately suffers from the same inaccuracies which plagued the M13/40 tank (see issue 5/3). In this article Dr. N. Pignato, well known author on armour and related subjects, discusses the corrections necessary for obtaining a vehicle derived from the M 41 series of tank and presents a conversion for those derived from the earlier M 40 series. Information on markings and finish are also provided and, of particular importance, are the tools and jerry cans drawings since those items have never been correctly reproduced so far from kit manufacturers.

Macchi – Hanriot Hd. 1 – Again a classic conversion, but in this case referred to a WWI fighter that has been unfortunately neglected by kit manufacturers. The article also presents some camouflage and markings schemes applicable to aircraft used by the air component of the Regio Esercito and later by the Regia Aeronautica from 1923.

Reggiane Rc. 2005 "Sagittario" – Conversione – Although announced as a future release many years ago, the series of the Reggiane fighters only arrived at the 2002. Since then a conversion for obtaining a Re. 2005 Sagittario has become a classic and recurring theme among modellers. In this case we present a very complete and detailed method that allows to arrive at good rendering of this late fighter of the Regia Aeronautica.

N.A. P-51A "Fotomustang" – The article describes the corrections necessary for obtaining a good replica of the photoreconnaissance version of this famous aircraft from the Frog kit and presents a very unusual scheme that seems to have been applied on an experimental basis.

Concorso Nazionale 1974 – Foto – A selection of the entries to the 1974 edition of the national competition based on photos of models sent by members. For this edition the selection and judgments have been done by the Trieste Chapter.

Morte di un ussaro – Based on a well known kit from Airfix, the article presents some basic techniques for converting or transforming horse mounted military figures of the Napoleonic period.

modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

Si segnalano tra l'altro i seguenti articoli:

- Vasta gamma di automobili antiche e moderne in metallo nella scala 1/43 di ditte italiane e straniere.
- Modelli macchine da lavoro.
- Modelli di treni della Piko in scala "N".
- Modelli di navi (giapponesi, tedesche, americane ed inglesi) nella scala 1/700 delle ditte Hasegawa, Tamiya, Fujimi e Aoshima.

NOVITA' ASSOLUTA – DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

MERCATOR TANK IN METALLO IN SCALA 1/200

Catalogo—listino prezzi inviando L. 100 in francobolli

CRI. EL. MODEL s.r.l.
VIA GREGORIO VII, 115 - 117
00165 Roma ☎ 63.76.254

VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA



Casallino Rampante

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

Vasto assortimento Kits delle seguenti marche: Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamiya, Airfix, Hasegawa, Revell, Frog, Monogram, Nichimo, Fujimi, Bandai, Historex, ecc.

ULTIME NOVITA'

E.S.C.I.

1/9 Kettenkrad L. 12.000

ITALAEREI

1/72 Caproni CA.311 L. 2.500

1/35 Cannone Sovietico 76,2 M42 L. 1.800

Paracadutisti Italiani L. 950

SUPERMODEL

1/72 Macchi 205 L. 750

Macchi 202 L. 750

TAMIYA

1/35 T.34/76 L. 6.000

SDKFZ 7 Contraereo L. 9.400

Pak 40 75m/m L. 2.600

M10 U.S. Tank L. 7.300

1/12 Yardley MC Laren L. 17.900

CONTINUA CON ENORME SUCCESSO

AEROPENNA

R16 ugello 0,3 possibilità tutti i pezzi di ricambio L. 23.000

COMPRESSORE

Per detta NOSTRA ESCLUSIVA (non tipo aereosol) L. 30.000

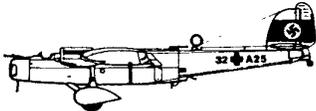
VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

MODEL MARKET

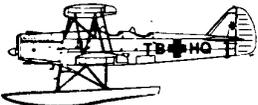
Via Quintilio Varo 15/19
00174 ROMA
Tel. 7480652

AIRMODEL - MODEL MARKET

KIT E CONVERSIONI VACUFORMED IN 1/72



AM 124 - Dornier Do 23G L. 2100



AM 125 - Heinkel He 42C L. 1200



AM 126 - Gotha Go 229 L. 1800



AM 128 - Dornier Do 27 L. 1250



AM 138 - Vought XF5U-1 L. 1550



AM 141 - F9F-2/4 Panther L. 1400



AM 142 - Arado Ar 232 L. 7200



AM 143 - Fouga Magister L. 1500



AM 147 - Dornier Do 15 L. 4200



AM 152 - Lockheed U-2 L. 2000



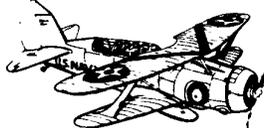
AM 154 - F3D-2 Skyknight L. 2000



AM 155 - BV 222 Wiking L. 9500



AM 156 - F7U-3/3P Cutlass L. 1900



AM 160 - SBC-4 Helldiver L. 1700



AM 200 - Focke Wulf Ta 154 L. 2400



AM 202 - F3H-2 Demon L. 1900



AM 203 - F9F-8 Cougar L. 1900



AM 205 - E-1B Tracer L. 3600

KIT DI CONVERSIONE

AM 121 - North American F-86D



L.600



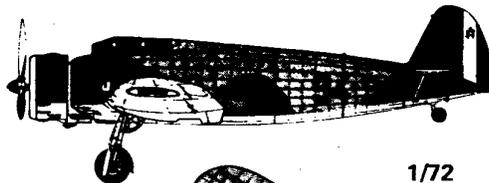
AM 012 - Dornier Do 17P-1 L.700

AM 022 - Dornier Do 217K-1 L.700

AM 135 - FW 190A, F e A-8/U1 L.450

AM 303 - Ju 88S, P e G; Do 217M, N L.2000

Vendita per corrispondenza in
CONTRASSEGNO



1/72

Breda Ba 65

**RARE
plane
VACFORMS**

DI NUOVO DISPONIBILE IN ITALIA PER NOSTRO
PARTICOLARE INTERESSAMENTO L. 2000

