



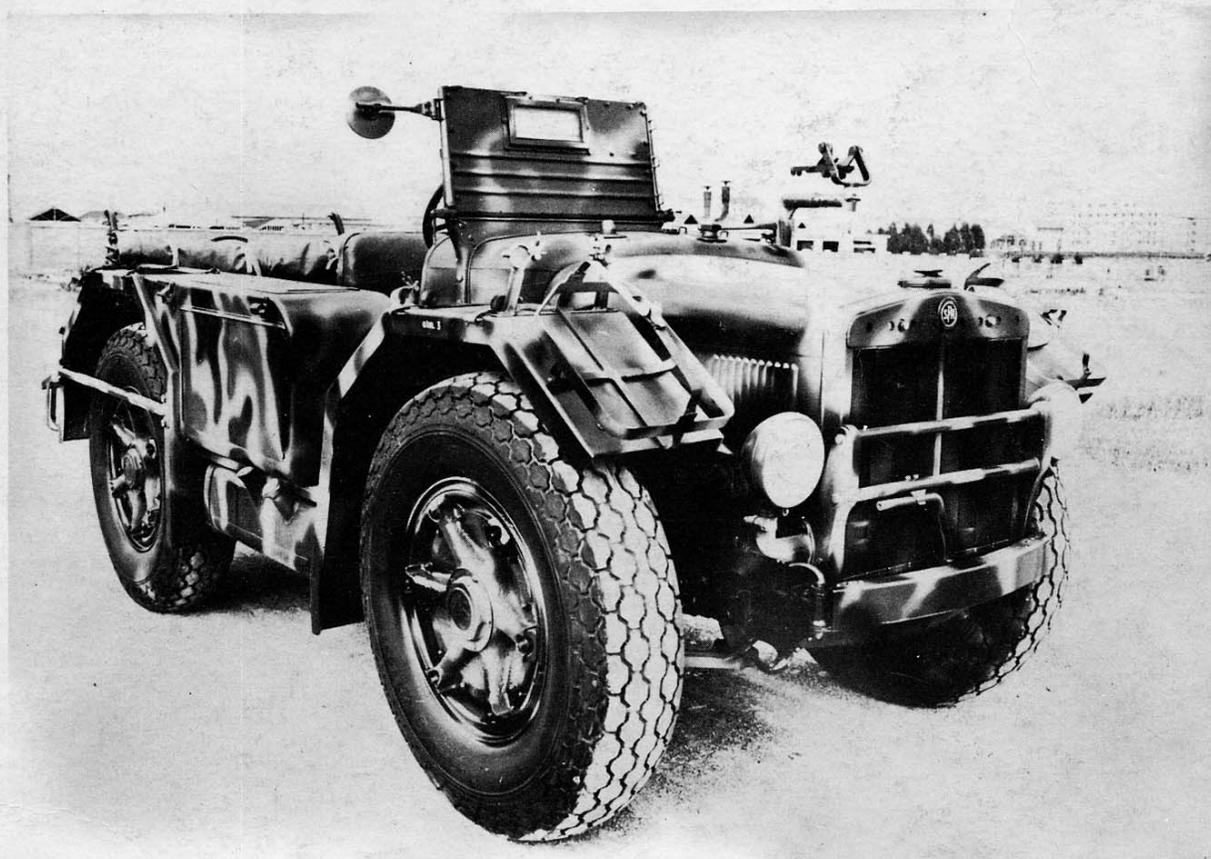
# il notiziario IPMS

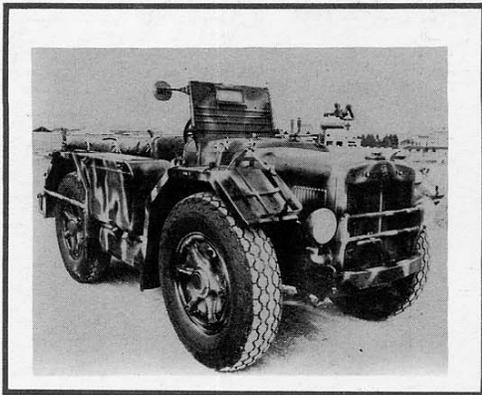
INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

---

Vol. 7, No. 4 – 1975

---





Camionetta SPA/Viberti AS 43. Deve trattarsi di un modello di serie fotografato dalla ditta a Torino prima della consegna. Il veicolo è incompleto di alcuni elementi dell'equipaggiamento come i canistri o taniche sui parafranghi, l'attrezzatura esterna (leva ferrata, gravina e badile) da sistemare sui parafranghi come si deduce dai relativi attacchi e la mitragliatrice Breda 37 da 8 m/m di cui si vede la forcella snodata di attacco sul lato sinistro all'altezza del parabrezza. (Foto Viberti)

## INDICE

	Pagina
Camionetta SPA/VIBERTI A.S.43 e derivati - Parte prima . . . . .	1
Caproni - Vizzola F.4 . . . . .	7
Mitsubishi A5M4 "Claude" . . . . .	12
Savoia-Marchetti S.79 - Particolari interni e schemi . . . . .	14
Crisi a Suez, Novembre 1956 - Parte III L'aviazione israeliana . . . . .	18
Brevi note sull'identificazione dei velivoli tedeschi nella Seconda Guerra Mondiale Parte prima: Caccia diurna . . . . .	24
I dragoni del Regno Italico . . . . .	28
Una Moskva per tutti (o quasi...) . . . . .	29
Un Cant. Z-1007 un po' misterioso . . . . .	31
Il "Folgore" restaurato . . . . .	32
Summary . . . . .	32

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS - ITALY

Casella Postale 12017 - 00100 ROMA BELSITO

Si è da pochi giorni concluso il giro delle mostre e fiere specializzate in cui vengono presentate le novità e i programmi nel campo del modellismo e rimandiamo alla lettura del Flash per gli elenchi che genereranno l'impazienza negli appassionati.

Un'osservazione di carattere generale che si può trarre è che il settore non solo non è in crisi, ma anzi denuncia nei programmi di molte ditte fiducia e impegno per il futuro.

Ma nemmeno di questo vogliamo parlare, bensì fare alcune considerazioni sull'argomento prezzi.

I tempi della "bustina" Airfix a 350 lire sono ovviamente tramontati travolti dagli aumenti delle materie plastiche come conseguenza della crisi petrolifera e della generale corsa al rialzo che non risparmia nulla e tanto meno dei generi che sono chiaramente non di prima necessità.

Quello che non accenna a tramontare è il fatto che il modellista italiano continui sempre a pagare dei prezzi molto più alti, in media dal doppio in su, di quelli che vengono praticati all'estero.

A titolo di esempio citiamo il N.A. F-86F Sabre in 1/32 della Hasegawa; quando comparve in Italia il suo prezzo di vendita era di ben 13.000 lire, successivamente sceso a 9.000 per una versione più spartana e cioè privo di accessori e cromature.

Sempre lo stesso modello è attualmente in vendita in Inghilterra a prezzi che oscillano da 2,95 a 3,25 sterline che al cambio precedente al tracollo della nostra moneta davano 4.300-4.700 lire. Rimane quindi una notevole differenza che per un prodotto proveniente dal Giappone e quindi con oneri di trasporto e dogana che non dovrebbero essere molto diversi rimane difficile da spiegare e soprattutto da digerire. Da quello che si riesce ad intuire sembra che il problema risieda in buona misura nella catena di distribuzione, fenomeno quindi costante nella economia italiana. Per completare il quadro aggiungiamo che lo stesso modello in Giappone ha un prezzo equivalente a circa 2.500 lire.

Da qualche anno l'Italia si è inserita con ottimo successo a livello qualitativo nella produzione dei modelli in plastica, ma questa circostanza non è servita a migliorare la situazione dei prezzi, anzi possiamo assistere a fenomeni veramente sorprendenti e irritanti.

In sintesi i modelli italiani costano all'estero come da noi o addirittura meno! Il Gotha 242 si vende in Inghilterra a 1,50 sterline equivalenti a 2.175 lire contro 2.500; l'Elephant a 3,20 sterline corrispondenti a 4.640 lire contro le 5.000 in Italia; gli esempi potrebbero continuare, ma chiudiamo con un caso record: la BMW 75 con sidecar della ESCI in scala 1/9 a meno di 3.000 lire!

Probabilmente questa situazione si spiega con la necessità di essere competitivi e, di nuovo, con una minore incidenza dei costi di distribuzione.

Non so indicare quale potrebbe essere la terapia per migliorare questo stato di fatto, ma sarebbe bene meditare qualcosa soprattutto ora che la caduta della lira darà il via ad una nuova serie di aumenti.

A.M. BELLEI

# CAMIONETTA SPA/VIBERTI A.S. 43 E DERIVATI - PARTE PRIMA

*Nota della Redazione: l'articolo che qui presentiamo è un classico esempio della collaborazione nell'ambito della ricerca storica che un'Associazione quale la nostra rende possibile. Il reperimento dei disegni originali di fabbrica è dovuto a ricerche effettuate dai soci del Centro di Torino presso la Viberti, mentre il testo e il documento che ne costituisce il punto di forza è stato approntato dal Prof. N. Pignato di Taranto.*

*L'"incontro tra queste due città" agli estremi del paese è stato facilitato e coordinato dalla redazione in modo da poter presentare ai lettori le informazioni nel modo più completo soddisfacente possibile.*

*Ci auguriamo che tale collegamento porti a successivi risultati e che incoraggi altre iniziative simili.*

*Informiamo i soci che i disegni sono anche disponibili in scala 1/20 e possono essere richiesti alla Direzione.*

E' noto che le migliori realizzazioni della nostra industria bellica apparvero per ironia della sorte poco prima dell'armistizio del settembre 1943. Tra queste, un posto di rilievo occupano i nuovi veicoli da combattimento leggeri che si erano dimostrati indispensabili per la guerra nel deserto e che poi furono destinati ad altri compiti quando l'Africa fu abbandonata al nemico.

Denominate "camionette", un francesismo atto ad indicare un mezzo leggero, robusto e veloce destinato al trasporto di una pattuglia e dotato di armamento leggero controcarri e controaerei, furono costruite su autotelaio Fiat-Spa dalle Officine Viberti, in collaborazione con gli organi militari. Il modello leggero, di cui ci occupiamo in questa sede, ebbe la denominazione di "AS 43" e la sua evoluzione presenta alcuni sconcertanti aspetti.

Nel dicembre 1942 Superlibia comunicava allo S.M.R.E. l'avvenuta installazione di mitragliera da 20 e cannone da 47/32 su base unificata con settore di dire-

zione di 360°, montata sul cassone dell'autocarro sahariano AS 37 modificato, a cura del Comando Sahara Libico. Contemporaneamente venivano inviate a Roma e diramate alla stampa alcune foto della conversione, che presentava una straordinaria somiglianza con una camionetta che le Officine Viberti avevano definito alcuni mesi prima, sempre basandosi sul telaio SPA 37 dell'omonimo trattore ed autocarro sahariano. I disegni del complessivo indicano che la prima modifica risaliva al 28 settembre 1942 e l'ultima al 29 agosto 1943 e recano la data dell'11 febbraio 1943. Come curiosità, osserveremo che i disegni dell'autotelaio portano già l'indicazione AS 43, per quanto eseguiti il 28 ottobre 1942.

Sta il fatto che il veicolo fu subito adottato dal R. Esercito e che, con la costituzione, a cura dei Depositi dei Rgt. Carristi, delle prime compagnie, l'Ispettorato delle Truppe Motorizzate e Corazzate emanò la circolare relativa al loro impiego che qui di seguito riportiamo.

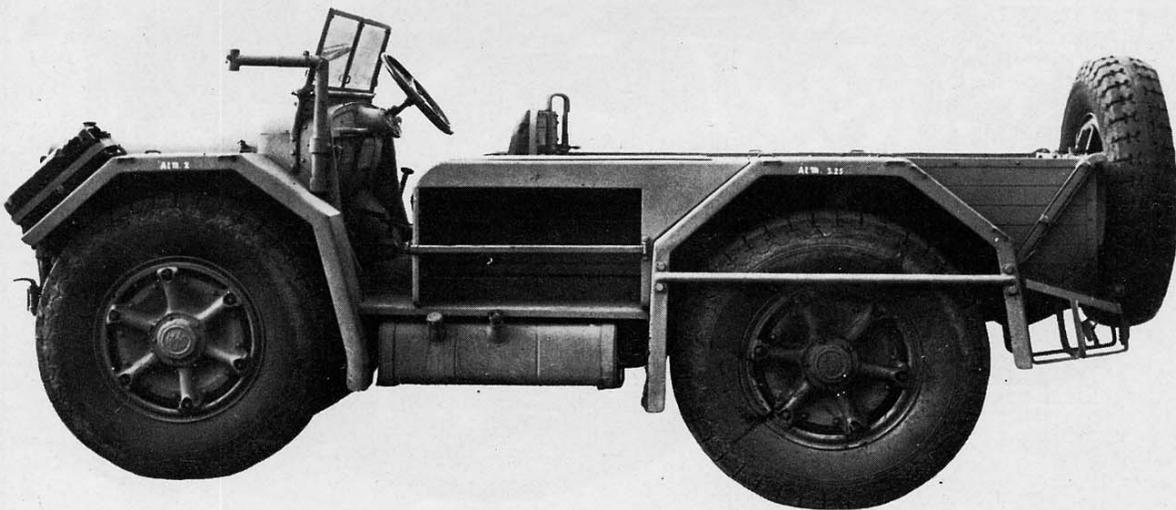
ISPETTORATO DELLE TRUPPE MOTORIZZATE E  
CORAZZATE

N. 5500/A di prot. P.M. 9 - 12 agosto 1943

ai comandi di divisione costiera  
ai comandi di brigata costiera  
ai comandi di reggimenti carristi e truppe al deposito  
al centro addestramento carristi

e, per conoscenza  
..... omissis

OGGETTO: concetti fondamentali ai quali deve essere informato l'impiego delle compagnie camionette ed il loro addestramento.



*Il prototipo della camionetta AS 43 consegnato il 13/2/1942 e presentato al Centro Studi Motorizzazione di Roma. Le differenze più evidenti con la versione di serie sono lo scompartimento laterale per le munizioni privo di chiusura e il parabrezza in vetro per tutta la lunghezza del veicolo. In questo caso era montata la ruota di scorta che era ribaltabile per consentire un campo di tiro di 360° alle armi installate nel cassone. Si noti il battistrada diverso da quello della serie. (Foto B. Benvenuti)*

I - La camionetta 43 è un automezzo da combattimento "non corazzato" molto veloce e capace di muovere anche fuori strada.

Ha come armamento principale la mitragliera da 20 con possibilità di tiro terrestre e c.a. (settoie 360°) o il cannone da 47/32 con sola possibilità di tiro terrestre (settoie 360°) e come armamento secondario la mitragliatrice da 8 mod. 37, per tiro terrestre e c.a. da bordo.

Le camionette 43 (da 20 o da 47/32) sono organicamente costituite in compagnie aventi la seguente formazione:

- plotone comando: 2 camionette comando (armate con mitragliatrici da 8 in caccia e munite di stazioni radio RF3M);

- 1 squadra servizi;

- 2 plotoni camionette su 4 camionette ciascuno.

II - Caratteristiche e dati tecnici:

- motore a benzina - 76 CV. cilindrata 4000 cmc

- cambio di velocità: 5 marce avanti - 1 indietro

- velocità: 80 km/h

- autotelaio - 4 ruote a sospensione indipendente

- anteriori direttrici e motrici - posteriori motrici

- capacità serbatoi: 264 l in 3 serbatoi fissi

- autonomia su strada: km 450? circa

- peso a vuoto 3500 kg - carico utile 1500 kg -

peso totale 5000 kg

- equipaggio - 5 u.

- 1 capo camionetta (o capo-pezzo)

- 1 conduttore

- 2 serventi cannone (da 20 o da 47)

- 1 mitragliere

Munizionamento

- per la mitg. Breda 37 da 8 mm, n. 2000 cartucce

in 100 caricatori da 20 colpi ciascuno sistemati negli scompartimenti superiori dei due cofani laterali ed in parte nel vano compreso tra i due sedili anteriori;

- per il cannone-mitragliera da 20 Breda mod. 35, n. 960 cartucce da 20 mm delle quali:

- n. 384 in 32 caricatori di 12 cartucce ciascuno situati nei 4 cofani sedili;

- n. 576 sciolte (in custodia) alloggiate in 4 cassette sistemate a due a due negli scompartimenti inferiori dei due cofani laterali.

La proporzione tra cartucce c.a. e c.c. è del 50%.

- per il cannone da 47/32: n. 160 granate da 47 delle quali:

- n. 60 contenute nei 4 cofani sedili;

- n. 100 contenute in 4 cassette alloggiate a due a due (25 granate per cassetta) negli scompartimenti inferiori dei due cofani laterali.

La proporzione tra granate ordinarie e perforanti è del 50%.

III - Compiti e dipendenze:

I reparti camionette avranno i compiti:

- di concorrere nell'azione antisbarco;

- di contenere il nemico sbarcato.

Le compagnie camionette da 20 sono destinate alla difesa mobile c.a. di opere e di impianti della linea costiera ed in via sussidiaria alla vigilanza e difesa mobile delle coste.

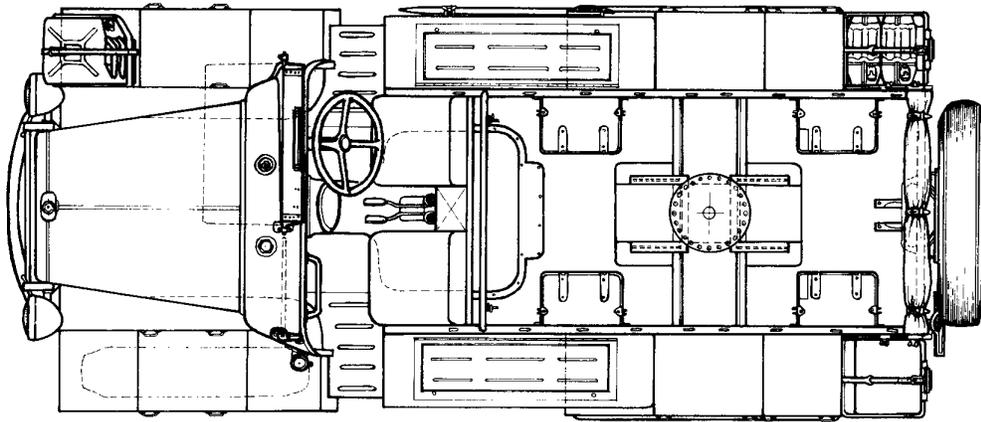
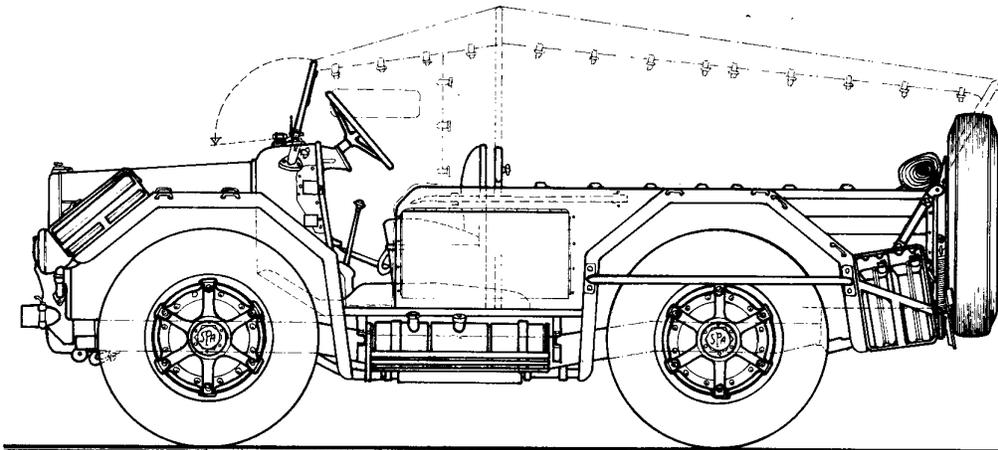
Le compagnie camionette da 47/32 sono destinate essenzialmente alla vigilanza ed alla difesa mobile delle coste.

Esse sono assegnate di norma alle Divisioni ed alle Brigate costiere che le impiegano con i criteri sotto specificati ed in compiti ben definiti, adeguati alle loro caratteristiche organiche ed alle loro capacità operative.



Vista di 3/4 posteriore sinistra dello stesso soggetto illustrato in copertina. Si possono osservare le molle del meccanismo di ribaltamento della ruota di scorta e parzialmente estratte le aste che servono a sostenere posteriormente il telone che si vede arrotolato. (Foto Viberti)

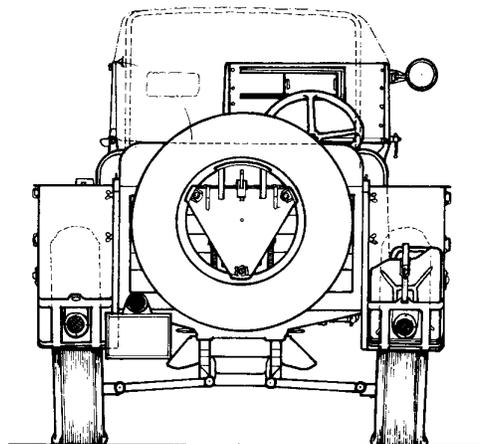
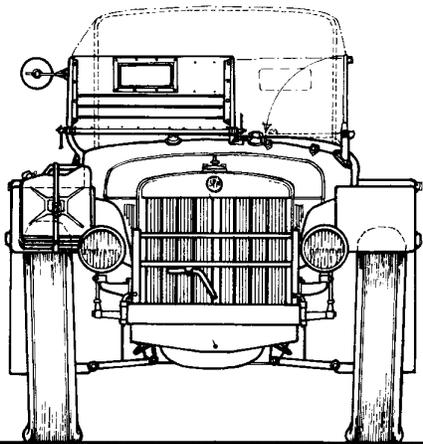
CAMIONETTA SPA/VIBERTI A.S. 43



Per ragioni di chiarezza in alcune viste (sui parafranghi di destra) sono state omesse le taniche o i loro attacchi; lo stesso dicasi per l'attrezzatura esterna (fare riferimento alle foto)

*For reasons of clarity on some drawings (particularly on the right side fenders) have been omitted the fuel jerry cans or their mounting fixtures; the same applies to the external tools (refer to photos).*

Scala 1/35



F. HAO 43

## Impiego

1. — I reparti camionette sono tenuti in posizione centrale del settore d'impiego per muovere tempestivamente in quel punto o su quei punti minacciati da una eventuale azione di sbarco del nemico.

Saranno assegnati a quelle zone che consentono rapidi spostamenti nel settore del più probabile impiego.

2. — La loro azione di fuoco si svilupperà contro gli scafi dei natanti che dirigono a riva, essendo molto più redditizio il tiro sui natanti che sui carri sbarcati, contro i quali i cannoni da 20 mm sono inefficaci, e scarsamente efficaci sono i pezzi da 47/32 (solo tiro contro cingoli e sospensioni).

A sbarco iniziato o avvenuto, il fuoco delle camionette potrà dirigersi contro truppe o contro mezzi nemici blindati o leggermente corazzati.

3. — L'apertura del fuoco da parte delle camionette non sarà fatta a distanza troppo forte, ciò per non disperdere il tiro e per non svelarsi anzitempo, esponendosi così alla reazione dei mezzi di appoggio navali e degli stessi cannoni dei carri ancora caricati sui mezzi da sbarco.

4. — La distanza alla quale iniziare il fuoco dipende dal numero delle camionette efficienti disponibili; se i natanti sono molti, conviene aprire il fuoco a distanza maggiore, mai superiore però ai 2000 m.

5. — Il puntamento va diretto contro gli scafi all'altezza della linea di galleggiamento, onde favorirne l'affondamento.

6. — nel settore d'azione di un reparto camionette, sarà necessario predisporre piste, tabelle e adattamenti del terreno che consentano di raggiungere rapidamente le postazioni anche di notte.

7. — I comandanti e gli equipaggi dei reparti camionette dovranno essere perfettamente orientati nel settore di loro competenza, e quindi avere sicura conoscenza della zona, delle strade, delle piste e dei punti più delicati e sensibili del settore nonché della ubicazione di sbarramenti materiali in atto. Ciò allo scopo di assicurare la tempestività del loro intervento ed il massimo sfruttamento del terreno.

8. — I reparti camionette possono essere impiegati a compagnia intera, a plotoni singoli ed a 1/2 plotone (2 camionette). E' da escludere l'impiego delle camionette isolate ed in postazione fissa.

9. — L'azione di fuoco delle camionette è individuale, a partire dall'istante in cui essa è iniziata su ordine del comandante di compagnia o sull'esempio del comandante di plotone; ogni capo arma persegue gli obiettivi che ha di fronte, in relazione al proprio posto del dispositivo.

10. — Le munizioni da impiegare nel tiro sono:  
— per il cannone da 20 mm: perforanti contro bersagli a mare, controaeree contro bersagli aerei.

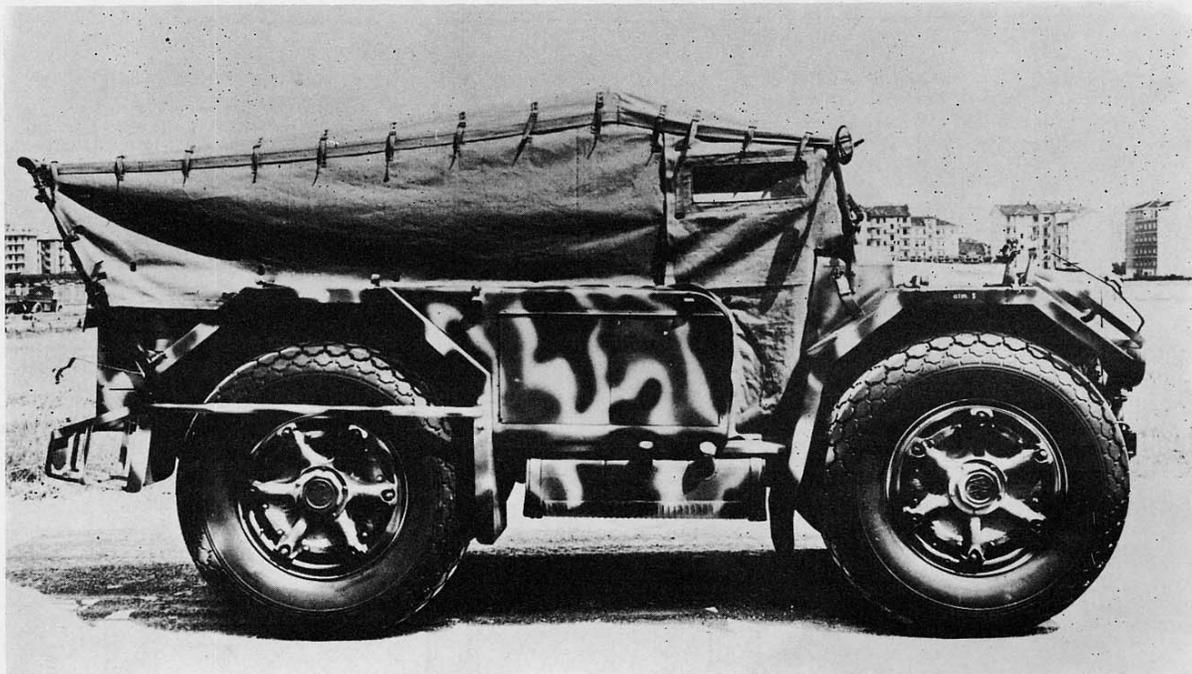
— per il cannone da 47/32: perforanti ed ordinarie a seconda della protezione offerta dai mezzi da sbarco, tenendo presente che il proiettile ordinario riesce a perforare gli scafi nella maggior parte dei natanti impiegati dal nemico.

Per l'impiego delle compagnie camionette armate con cannone-mitragliera da 20 in azione c.a., valgono le "norme d'impiego per le artiglierie c.a. campali" — pubbl. 3919.

## IV — L'addestramento dei reparti camionette

1. — Scopi principali da raggiungere:

— conoscenza perfetta delle armi di bordo, degli strumenti di puntamento, della tecnica del tiro;



Vista laterale destra sempre dello stesso veicolo, ma questa volta con il telone montato. Interessante risulta dalle diverse foto il disegno della mimetizzazione che sembra consistere in un fondo sabbia chiaro con macchie verdi e marrone. (Foto Viberti)



Una rara foto che mostra un nutrito schieramento di AS 43 pronte per la consegna. Secondo la Viberti ne furono costruiti 166 esemplari nel periodo 11/6/43 – 9/1/46. Notare come il secondo veicolo della fila di sinistra monti pneumatici con battistrada di tipo diverso, probabilmente del tipo "artiglio".  
(Foto Viberti)

- rapidità di spostamento su strada e fuori strada e pronta apertura ed aggiustamento del tiro;
- facilità di orientarsi e percorrere itinerari e zone di terreno anche di notte nel settore di azione;
- intercambiabilità nelle specifiche funzioni dell'equipaggio delle camionette;
- sfruttamento del terreno e scelta di postazioni di

agguato;

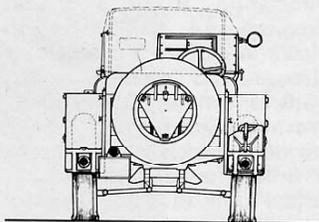
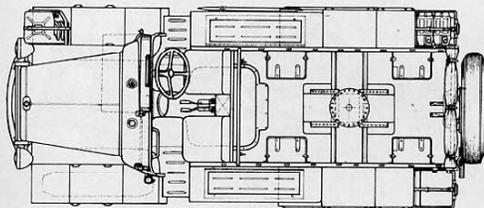
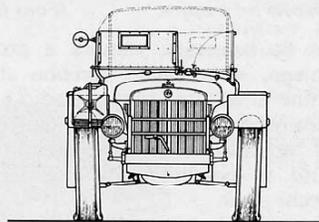
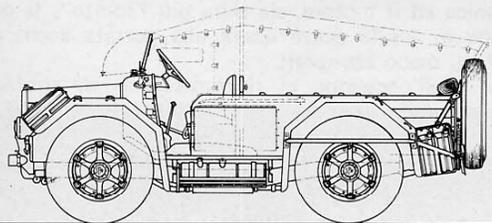
- occultamento, mascheramento, collegamento.

2. – Esercitazioni applicative

- marcia in autocolonna su strada, pista e terreno vario (di giorno e di notte, con e senza luna) con velocità crescenti:

- occupazione di una posizione per eseguire tiro

#### CAMIONETTA SPA/VIBERTI A.S. 43



Scala 1/72

RECALCO

antisbarco;

— dislocazione a difesa c.a. di impianti ed opere della linea costiera;

— addestramento al tiro all'orizzonte contro bersagli in movimento, meglio se contro sagome a mare rimorchiate e al tiro c.a. contro palloncini e maniche rimorchiate da aereo;

— esercizi di rifornimento (munizioni e carburante);

— esercizi di allarme seguito da immediato spostamento per raggiungere la località di impiego. Orientamento.

— esercizi di tiro con la mitr. cal. 8 sia da bordo, sia da terra su treppiede.

IL GENERALE DI C. A. ISPETTORE  
Augusto de Pignier



La camionetta AS 43 non arrivò in tempo per essere impiegata operativamente dal Regio Esercito al di là di qualche eventuale azione al momento dell'Armistizio. Quasi tutti gli esemplari devono essere stati requisiti dai tedeschi come si deduce da questa rara immagine che mostra una camionetta completa di armamento principale sul cassone. (Foto B. Benvenuti)

Ci sarebbe da osservare, sempre a proposito dei criteri di impiego, che meglio sarebbe stato dotare tutte le macchine di apparecchiatura radio e più conveniente costituire reparti misti (da 20 e da 47), dato che le camionette armate col cannone controcarri non avrebbero avuto la possibilità di difendersi efficacemente da attacchi aerei.

E' poi da rilevare che il libretto d'istruzione sull'AS 43 pubblicato dalla Casa costruttrice riporta caratteristiche tecniche alquanto differenti e mostra il veicolo con gommatura "artigiana", più adatta di quella originale all'impiego sui terreni metropolitani. La potenza è indicata in 72 CV, la cilindrata in 4053 cmc, l'autonomia (senza i 6 canistri) in 750 km e in 1120 km con i 6 canistri da 20 l cadauno e la velocità massima appare notevolmente inferiore (68,5 km/ora). Il peso a vuoto della macchina rifornita ma senza personale, carico utile e armamento appare di 3690 kg circa e la portata utile di 1380. I dati di ingombro erano: lunghezza 4,820 m, altezza (con telone e veicolo scarico) 2,200 circa. L'altezza minima dal suolo era di 0,345 m.



Rara instantanea dell'autoprotetto a cielo scoperto cui si fa riferimento nel testo. Questo veicolo, basato sullo stesso telaio della AS 43, montava sempre la Breda 37, ma su un attacco a giunto sferico. Sul parafrangente si nota il treppiede per l'impiego a terra della stessa arma. Il mezzo è in forza alla Guardia Nazionale Repubblicana, Gruppo Leonessa come si rileva dal distintivo della "M" attraversata obliquamente dal fascio. La foto dovrebbe essere stata ripresa a Torino il 26/2/1945.

(Foto B. Benvenuti)

Sullo stesso telaio fu realizzata un'autoblinda leggera (Carrozzeria speciale SU STA AS 430, probabilmente allo scopo di utilizzare le torrette dei carri L 40 dei quali era stata sospesa la produzione, ed un autoprotetto a cielo scoperto di cui non si hanno particolari. Questi mezzi furono impiegati nel 1944-45 dal Gruppo Corazzato G.N.R. "Leonessa" della R.S.I.

#### Guida all'autocostruzione.

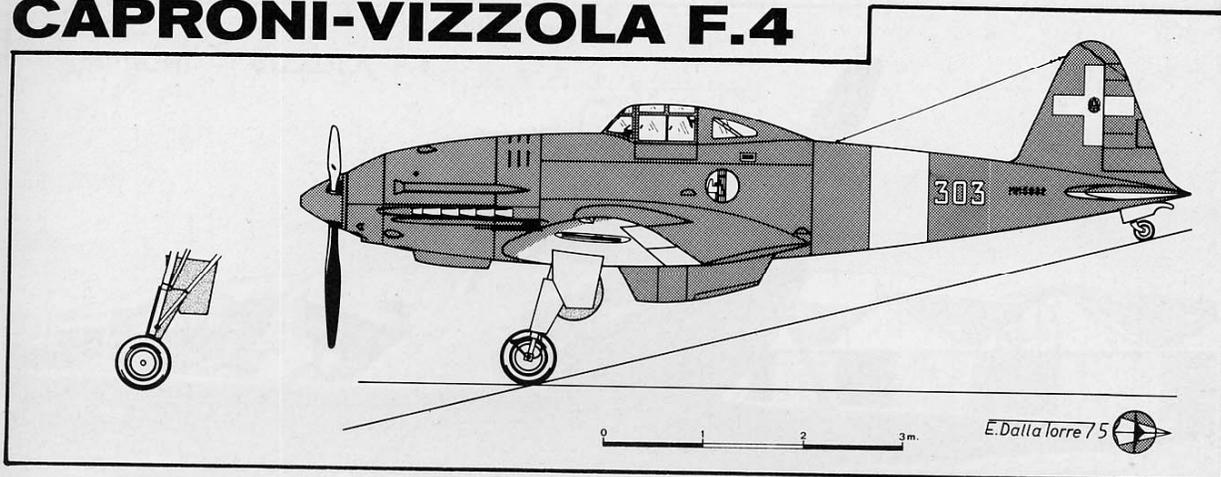
Disponendo dei disegni e delle fotografie che corredano il presente servizio e per il fatto che non vi sono superfici curve, l'autocostruzione di questo veicolo non presenta particolari difficoltà. Con la prossima disponibilità della scatola di montaggio dell'Autoblinda 40/41 (Spa/Ansaldo Fossati), di cui si potranno utilizzare le ruote tale realizzazione sarà ancor più facilitata. Se si pensa poi che varie ditte promettono la prossima presentazione del modello del trattore SPA TL 37, di cui la camionetta adoperava gran parte della meccanica ed il motore, sia pure più "spinto", la conversione in AS 43 potrà essere alla portata anche dei modellisti meno attrezzati.

In quell'occasione ci ripromettiamo di ritornare sull'argomento.

N. PIGNATO



# CAPRONI-VIZZOLA F.4



Il Caproni-Vizzola F.4 derivava dall'F.5 dotato di motore stellare, per il quale fin dal 1938 si stava studiando l'applicazione di un motore a cilindri in linea. L'applicazione di un tale tipo di motore divenne possibile con la disponibilità dei Daimler-Benz D.B. 601 tedeschi per cui alla dodicesima cellula della preserie dell'F.5 (M.M. 5932) fu applicato tale tipo di motore, permettendo all'F.4 di volare per la prima volta a Vizzola-Ticino nel Luglio 1940.

Sperimentato anche a Guidonia, questo modello di velivolo non fu però prodotto in serie perchè, pur conservando le buone caratteristiche di volo dell'F.5, dovute anche alla pianta alare particolarmente indovinata, con il nuovo motore la velocità non era aumentata molto.

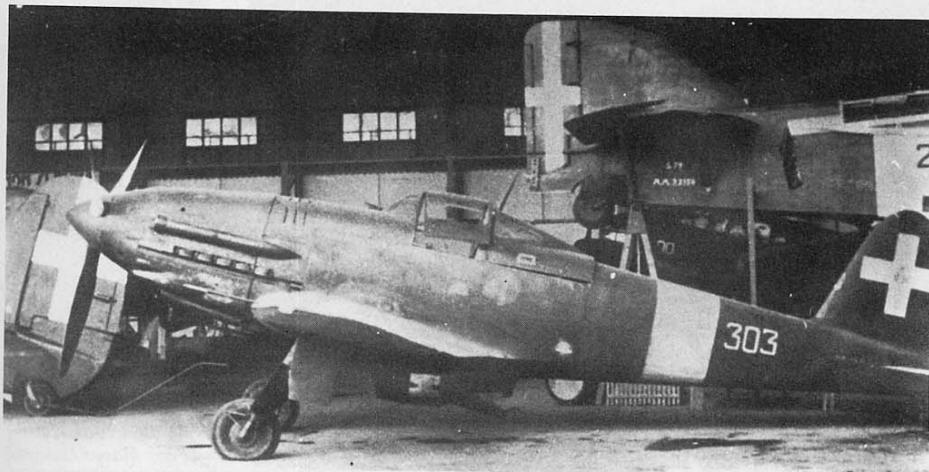
L'unico esemplare dell'F.4 fu impiegato operativamente nel 1942 da parte della 303ª Squadriglia del 167° Gr.C.N. assieme agli undici F.5 di preserie prodotti e ad alcuni C.R.42 a Capua ed a Capodichino.

Particolare in questo velivolo, come nell'F.5, è l'alloggiamento delle due armi cal. 12,7 affogate nella fusoliera alla radice dell'ala e sparanti attraverso un canaletto corrente sotto i tubi di scarico del motore. Caratteristiche sono anche le bugne che coprono le armi, assenti invece nell'F.5 che aveva la fusoliera di sezione più larga e sufficiente ad alloggiarle interamente.



*Una foto che permette di apprezzare i dettagli degli scarichi e della presa d'aria simili, ma non uguali a quelli del Re.2001. Si noti la bocca della mitragliera dietro gli scarichi.*

*(Foto Museo Caproni)*

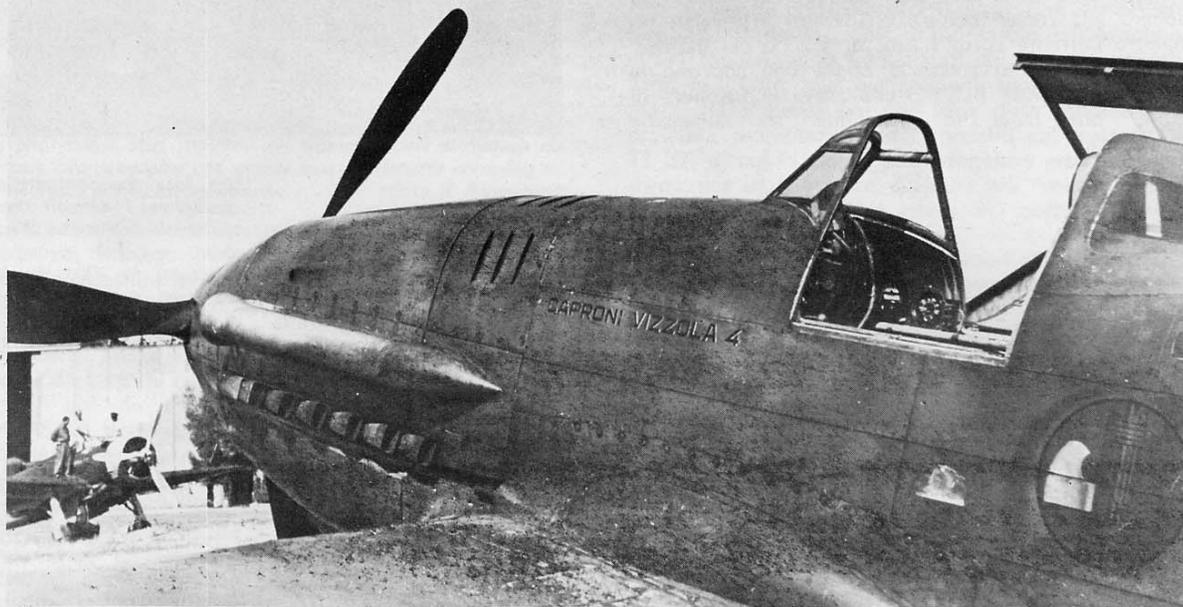


*Una nota ma rara, se non unica, immagine del Caproni F.4 durante l'impiego operativo da parte della 303ª Squadriglia del 167° Gruppo presso l'aeroporto di Capua-Capodichino nel 1942. In questa occasione il velivolo sembra avere una tinteggiatura superiore Verde Oliva Scuro.*

*(Foto E. Brotzu)*

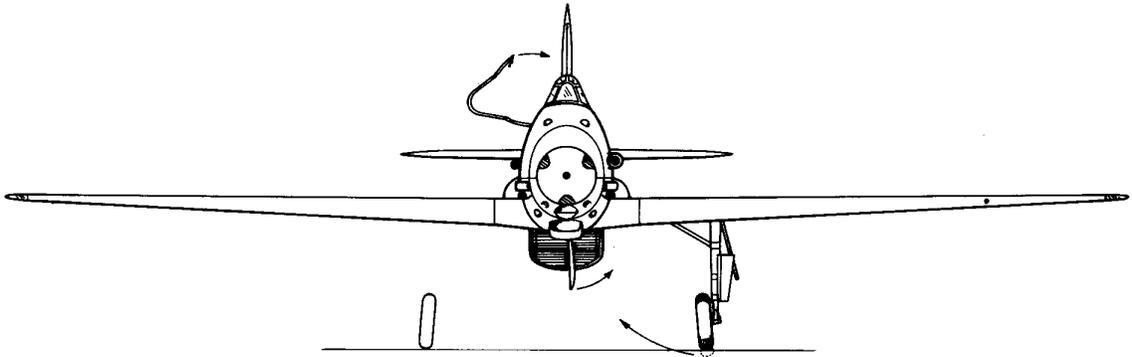
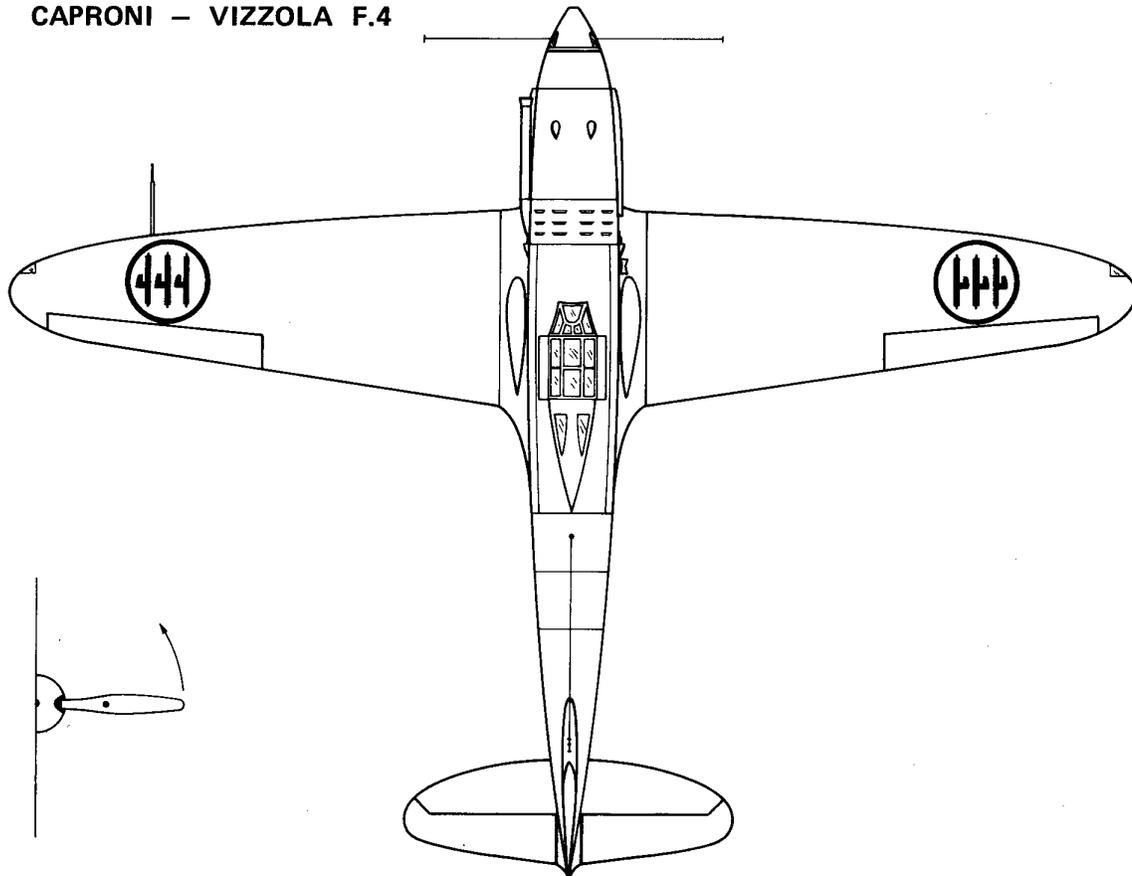


*Questa e le altre foto gentilmente messe a disposizione dal Museo Caproni mostrano lo F.4 nella finitura originale di ditta che è diversa da quella "operativa" di pag. 7. Invece che essere Verde Oliva Scuro uniforme la tinteggiatura è di due colori non molto contrastanti e soffusi. Notare la fascia di fusoliera e la diversa configurazione della croce di deriva. (Foto Museo Caproni)*

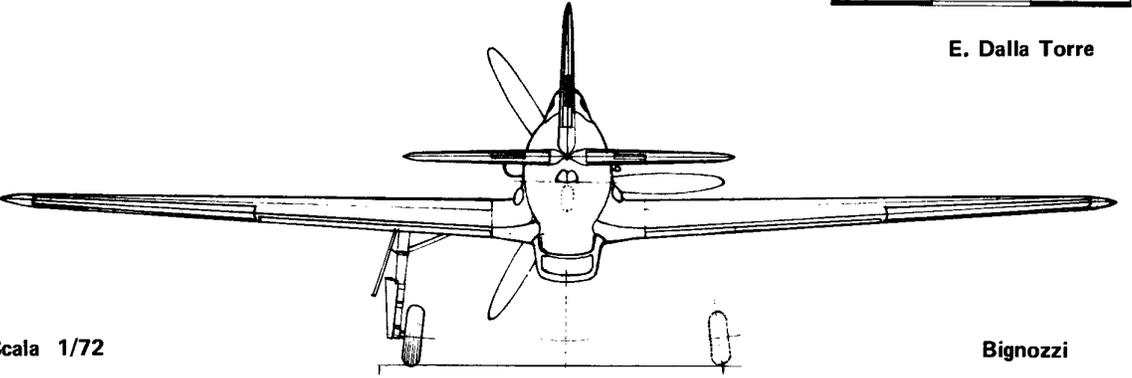


*Questa immagine permette di apprezzare alcuni dettagli dell'abitacolo e le caratteristiche bugne per le armi alla radice delle ali. Si noti la scritta "CAPRONI-VIZZOLA 4" in nero con ombra bianca e lo sportellino del gradino per l'accesso del pilota. Questa serie di foto dovrebbe risalire al periodo della valutazione presso il Centro di Guidonia come sembrerebbe dalla configurazione delle attrezzature aeroportuali e dalla varietà dei velivoli che si vedono sullo sfondo. (Foto Museo Caproni)*

CAPRONI - VIZZOLA F.4



E. Dalla Torre



Scala 1/72

Bignozzi

## CAPRONI - VIZZOLA F.4 - Schema di autoconstruzione

intera cappottina stampata in PVC/  
entire canopy formed in PVC

appuntire l'ogiva/  
spinner correction

scavare i canaletti per le  
mitragliatrici sotto gli  
scarichi (1 per lato)  
file away the gun chan-  
nels below the exhaust  
(1 per side)

ala alla sezione A-A/  
wing at A-A section

notare il bordo posteriore della  
radice alare in rialzo  
note the profile of the wing  
trailing edge at root

limare l'attacco dei piani di  
coda e le carenature del ruotino  
file the leading edge of the  
horiz. tailplane and the tail  
wheel fairing

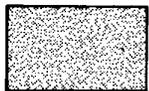
limare la parte tratteggiata dell'ala del MC 202/ A  
file away the dotted portion of the MC 202 wing

la semiala superiore del MC. 202 è più lunga  
di quella inferiore, arrivando fino alla linea A-A  
the upper wing of the MC. 202 is longer than  
the lower one, arriving up to the A-A line

posizione del radiatore  
ventrale/  
ventral radiator  
location



parti del Re. 2001/  
Re. 2001 components



parti del MC. 202 (Frog)/  
MC. 202 (Frog) components



parti autoconstruite (stampate o ricavate da plasticard)/  
scratch-built parts (vacuumformed or from plasticard)

limare la parte tratteggiata dalla  
fusoliera del Re. 2001  
file away the dotted portion  
from the Re. 2001 fuselage

Scala 1/72

E. Dalla Torre

### Il Modello

Questo velivolo mi ha sempre colpito per la sua pianta alare particolarmente elegante, ma mentre esteticamente la linea dell'F.5 è appesantita dal motore stellare, quella dell'F.4 è molto più slanciata e si armonizza con le ali.

Come si vede dai disegni, bisogna sacrificare un Re. 2001 Supermodel ed un Macchi MC. 202 Frog; inoltre bisogna disporre di un foglio di Plasticard dello spessore di circa mm. 0,8-1,00, infine si devono stampare sulle sagome in legno modellate in precedenza la cappottina in PVC, le bugne alla radice dell'ala ed il radiatore ventrale (Come bugne possono anche essere

usati dei piloni subalari carenati, come radiatore quello del G.55).

Bisogna togliere completamente (e stuccarne bene l'apertura rimasta) la presa d'aria del compressore del Re. 2001 e farne un'altra con un tubicino, sistemandola più in basso nella posizione indicata dal disegno, provvedendo anche a chiudere le canalette delle mitragliatrici sul motore.

Si deve stringere leggermente la parte posteriore del radiatore dell'olio sotto il muso; tagliare la zona indicata in bianco alla radice della cappottina dopo aver incollato tutta la fusoliera, coprirla con Plasticard ed allinearla con la fusoliera, dopo aver lasciato il posto rettangolare per la cabina. Si noti che il tettuccio



*Primo piano del carrello anteriore da cui si può ricavare la particolare struttura degli elementi che chiudono il vano carrelli; soprattutto insolita è la forma della parte solidale con la gamba. Si noti la zona di separazione sulla fusoliera tra la mimetizzazione superiore e inferiore. (Foto Museo Caproni)*

trasparente è abbastanza stretto, tant'è vero che la parte mobile, apribile per ribaltamento a destra, porta incorporati anche un pannello per parte della fusoliera, come si vede dalla foto a pg. 132 di "Fighters Vol. 2" di William Green.

Il bordo d'uscita della radice dell'ala del Re. 2001 deve essere limato nella parte inferiore fino a portarlo all'altezza mostrata nel disegno, in modo che il bordo posteriore vada alzandosi verso la fusoliera.

Tutte le altre modifiche e le elaborazioni sono illustrate nelle tavole in scala' allegate, per cui basterà appoggiare sul disegno la semifusoliera o la semiala per rendersi conto delle modifiche necessarie.

La lunghezza totale deve risultare di cm. 12,4, l'apertura alare di cm. 15,7.

Come pale dell'elica possono essere usate quelle del Re. 2001, e così le ruote e le gambe del carrello, cui però devono essere tolte le sporgenze laterali esistenti per renderle cilindriche, ed essere invece aggiunti i tiranti, il compasso antitorsione ed il cavo del freno come da disegno. Una chiara foto del carrello si trova a pg. 27 di "Dimensione Cielo" Vol. 2.

A questo punto sorge un problema: mentre questa foto mostra le due carenature interne circolari del carrello chiuse, la foto a pg. 131 di "Fighters Vol. 2" di Green le mostra aperte.

Non resta che pensare che esse si aprissero solo al momento della estrazione e del rientro, restando nor-



*Di nuovo una vista di 3/4 posteriore utile per vari dettagli quali il radiatore ventrale, l'attacco posteriore delle ali e le pale dell'elica. (Foto Museo Caproni)*

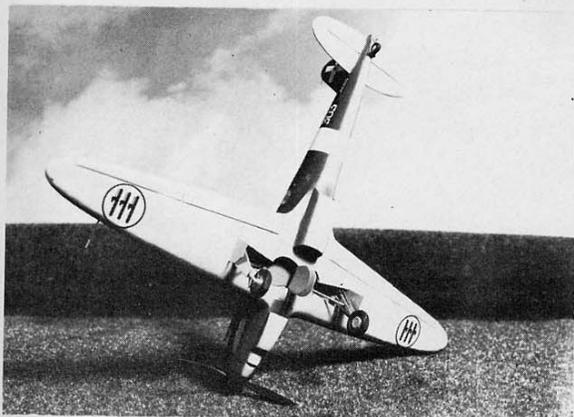
malmente chiuse anche col carrello estratto, ma tornando ad aprirsi col diminuire della pressione del circuito oleopneumatico.

La colorazione da applicarsi al modello può essere quella portata durante le prove, cioè fondo Nocciola Chiaro a chiazze sfumate verdi, senza banda di fusoliera (vedi pg. 27 di "Dimensione Cielo" Vol. 2) con fasci alari neri su fondo bianco sopra e sotto; altrimenti Verde Oliva Scuro omogeneo con banda e numeri bianchi, durante l'impiego operativo, con fasci alari neri sul fondo mimetico sopra e sotto.

Le superfici inferiori erano probabilmente in ambedue i casi grigio chiaro; le facce posteriori delle eliche erano nere e quelle anteriori grigio-argento opaco, come le gambe ed i mozzi del carrello.

Ora sta a voi; datevi da fare, perchè tutto questo poema non sia stato scritto per niente!

**E. DALLA TORRE**



*Vista inferiore del modello realizzato dall'autore che permette di apprezzare i dettagli del carrello e dei radiatori.*



*Un altro scorcio dello stesso modello. Ricordiamo che una vista laterale è stata pubblicata nel numero 7/2 come partecipante al Concorso 1974. (Foto dell'Autore)*

# MITSUBISHI A5M4 «CLAUDE»

Quando si parla di aerei da caccia giapponesi, l'immagine che si forma davanti agli occhi è immancabilmente rappresentata da un velivolo la cui fama rappresenta il mito: lo Zero; questa volta però l'argomento del nostro articolo sarà il suo diretto predecessore, cioè il Mitsubishi A5M4, "Claude" per gli alleati.

Questo velivolo, progettato nel 1934 da Jiro Horikoshi per sostituire gli antiquati biplani tipo 90 e 95, costituì un grande passo in avanti nella tecnica aeronautica giapponese; basti pensare che il prototipo, durante i voli di collaudo nel febbraio del 1935, superò di quasi cento chilometri orari la velocità richiesta dalla specifica della Marina, raggiungendo i 450 km/orari.

Operativamente la vita del Claude (di cui vennero costruiti circa mille esemplari) non fu molto lunga, come del resto per tutti gli aerei del periodo, superati in breve tempo dai rapidissimi progressi della tecnica; la versione A5M2 prese parte con buoni risultati alla guerra Cino-Giapponese, mentre la versione principale A5M4 (di cui ci occuperemo noi) al tempo di Pearl Harbour costituiva praticamente il nucleo della caccia della Marina Giapponese essendo il velivolo presente in maggior numero di esemplari, tuttavia nel giro di sei mesi i Claude furono completamente sostituiti dagli Zero e relegati nel ruolo di addestratori ed in compiti secondari.

## Il Modello

Non si può dire che vi sia molta scelta in proposito (almeno per ora) poichè l'unico kit presente sul mercato è quello della Nichimo in scala 1/72. La distribuzione in Italia di tale modello presenta strane lacune; reperibile in modo saltuario presso i negozi di modellismo, può capitare di trovarlo anche in un supermercato, di conseguenza anche se non sempre rintracciabile, non lo si può ancora classificare fra i pezzi da collezionista o da museo.

Fra i vari modelli della Nichimo il Claude è un vero caso a parte, infatti lo stile dello stampo si scosta dal resto della produzione e ricorda i migliori kits della LS; le linee generali e le misure sono sostanzialmente esatte, anche se vi sono alcune vistose sbavature il dettaglio di superficie è veramente dei migliori: chiodature finissime e pannellature in incavo. Vi sono ovviamente alcuni difetti, ma di facile correzione; vediamoli insieme:

1) Gli interni dell'abitacolo sono ridotti al solo pavimento, sedile e cruscotto; si consiglia aggiungere almeno la cloche, pedaliera e centinatura laterale.

2) Copertura motore: dopo aver eliminato con cura le sbavature, chiudere con un pezzetto di plastica il foro della mitragliatrice sinistra (guardando di fronte), ad essiccazione avvenuta, rifare il foro in posizione

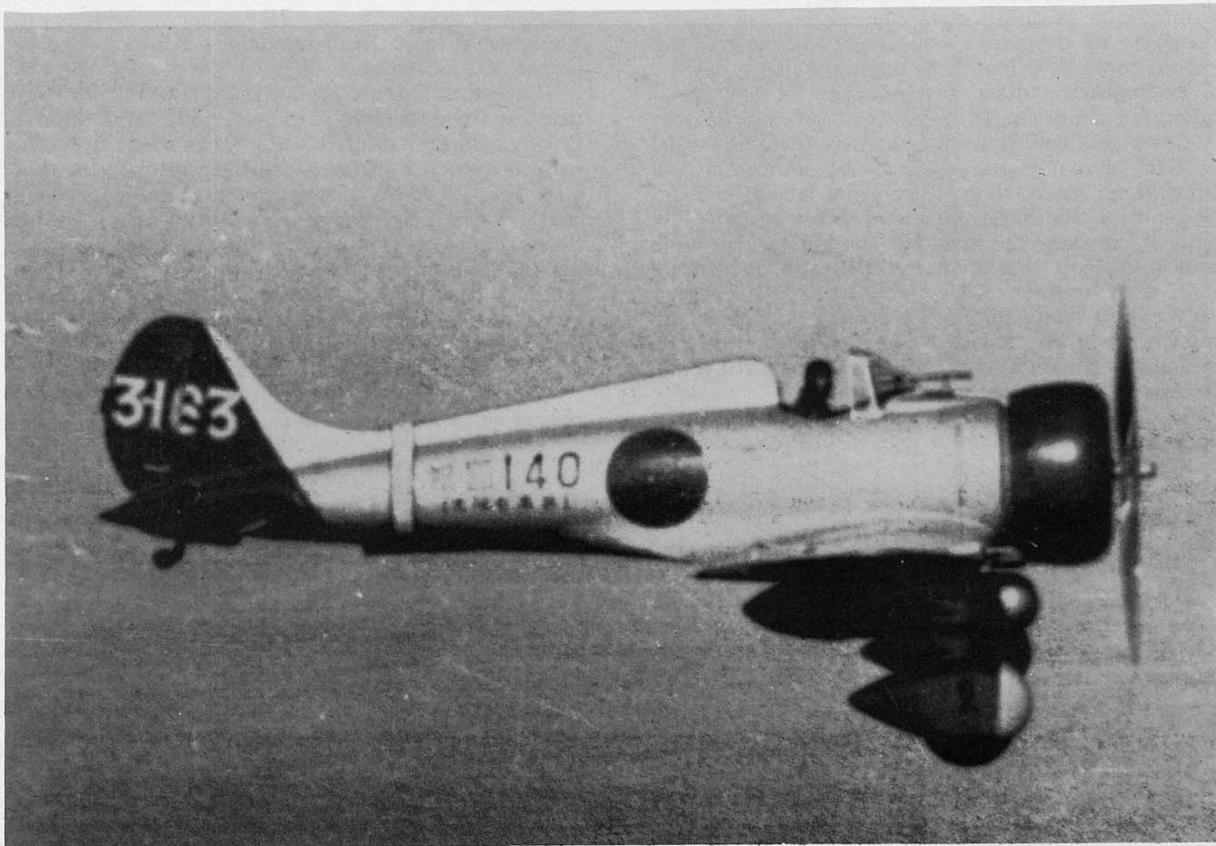
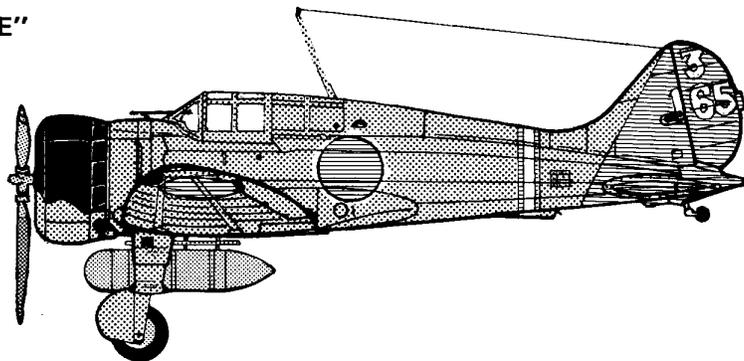
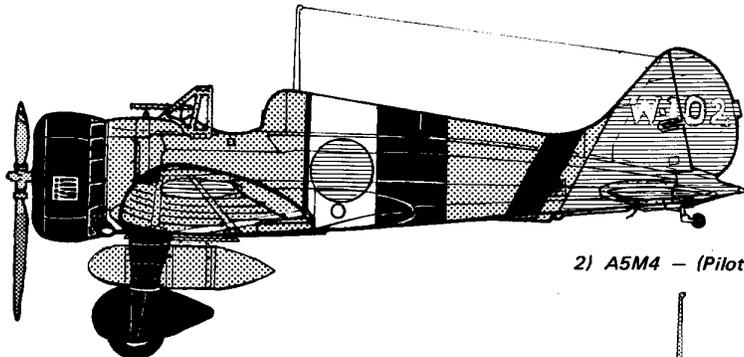


Foto di un Mitsubishi A5M4 "Claude" cui non sappiamo attribuire nè la data, nè il teatro di operazione. Gli impennaggi in rosso e la cappotta motore in nero furono adottati durante la campagna cinese per facilitare l'identificazione sia in volo che in caso di abbattimenti, ma rimasero in uso anche successivamente. L'iscrizione sulla fusoliera ci permette di decifrare che si tratta del 140° velivolo "Hokoku", cioè acquistato mediante sottoscrizione pubblica; i caratteri che precedono il numero significano "Hokoku" (patriottismo) e la riga sottostante, tra parentesi, indicano la provenienza dei fondi. (Foto S. Yoshida)

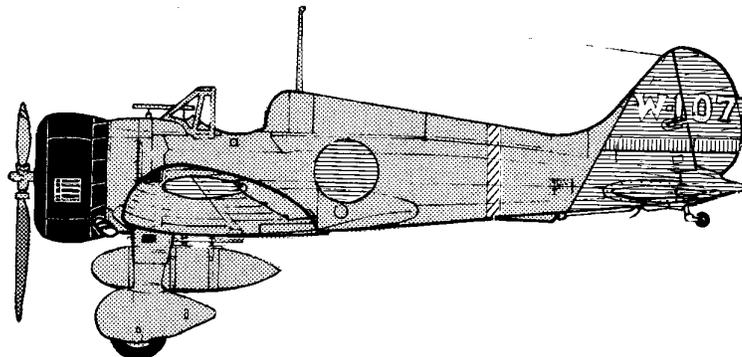
**MITSUBISHI A5M4 "CLAUDE"**



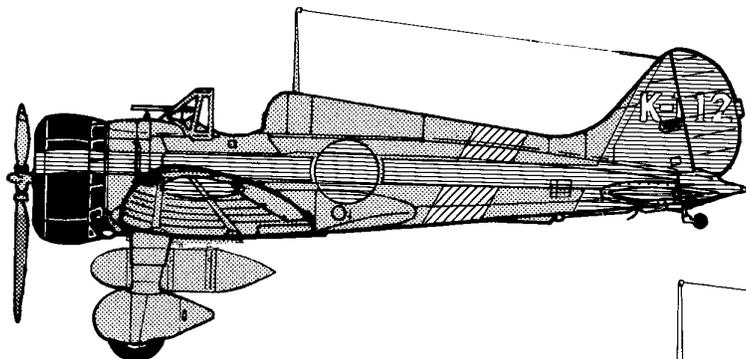
1) A5M2b - 12° KOKUTAL, CINA 1938



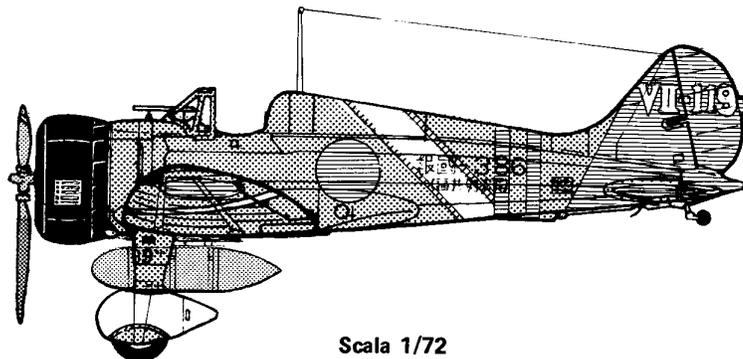
2) A5M4 - (Pilota Matsuo Hagiri) Nave "SORYU", 1939



3) A5M4 - Nave "SORYU", 1940



4) A5M4 - Nave "KAGA", 1940



5) A5M4 - Nave "SORYU", 1941

Scala 1/72

simmetrica, cioè più alto di circa un millimetro; eliminare i due scappamenti dei gas di scarico e rifarli con pezzi di sprue opportunamente sagomati e forati, quelli originali sono asimmetrici fra di loro come forma e posizione.

3) Coperture ruote: risagomare con plasticard o stucco la parte inferiore delle coperture rendendone l'andamento lineare, cioè eliminando gli "scalini" in corrispondenza delle aperture ruote.

Il modello non richiede quasi l'uso di stucco eccetto il bordo di uscita alare all'attaccatura ala-fusoliera. I più pignoli potranno sostituire con plastica stirata l'antenna ed il congegno di puntamento che sono un po' pesanti.

Come si può notare le modifiche rientrano fra i cosiddetti lavori di ordinaria amministrazione; per chi invece volesse personalizzare il modello si consiglia la versione biposto (vedi profilo) facilmente realizzabile eliminando la parte posteriore delle coperture ruote ed aggiungendo i tettucci sui posti di pilotaggio dopo aver asportato la sezione eccedente di fusoliera; i tettucci si possono ottenere usando del plasticard trasparente, i montati sono invece realizzabili con plasticard finissimo o con striscie di Scotch opaco.

Dopo aver eseguito quanto elencato non resta che passare alla verniciatura, e qui, basandosi sui profili, non vi è che l'imbarazzo della scelta; come potrete constatare l'uso delle colorazioni vivaci non era un'esclusiva dei velivoli americani ed il Claude nella vostra collezione non potrà certo sfigurare.

## COLORAZIONI

Prima di trattare singolarmente le colorazioni dei velivoli illustrati nella tavola, ritengo sia meglio indicare i punti in comune a tutti i profili: copertura motore nera; elica metallo naturale con la parte posteriore (verso il pilota) delle pale in bruno scuro e due sottili linee rosse sulle punte nella parte anteriore; serbatoio e

ruote in metallo naturale; coda rossa con numeri bianchi; infine, gli Hinomaru alari, non vanno posizionati come sulle istruzioni allegate al kit, ma ad un centimetro dalla punta delle ali (ovviamente le misure indicate si intendono nella scala 1/72).

1) A5M2b, 12° Kokutai, 1938: velivolo totalmente in grigio A/N2 esteso pure nella parte inferiore della copertura motore, fascia in fusoliera: bianca con bordature rosse; gli Hinomaru alari superiori ed in fusoliera sono con bordo bianco (in tutti gli altri profili sono nel semplice disco rosso).

2) A5M4, Nave "SORYU", 1939: velivolo in metallo naturale, la fascia in fusoliera recante l'Hinomaru è bianca, il carrello e le altre fasce sono in nero; sulle ali (sopra e sotto) vi è una fascia rossa con bordature bianche posta in posizione obliqua, cioè, partendo dal punto d'attacco anteriore ala-fusoliera va a finire a 17 millimetri dalla vergatura di rinforzo alare, la larghezza della fascia con relative bordature è di mm. 3,5.

3) A5M4, Nave "SORYU", 1940: velivolo in metallo naturale, fascia in fusoliera azzurra, striscia longitudinale in coda: gialla.

4) A5M4, Nave "KAGA", 1940: velivolo in metallo naturale, striscia longitudinale in fusoliera: rossa; fascia fusoliera azzurra.

5) A5M4, Nave "SORYU", 1941: velivolo totalmente in grigio-verde pallido, le due fasce parallele in fusoliera sono rosse; la fascia trasversale in fusoliera e le coperture delle ruote sono bianche con bordi azzurri; sulle ali (sopra e sotto) vi è una fascia bianca con bordature azzurre, larga mm 3,5, posta obliquamente, cioè, partendo anteriormente a 4 mm dalla vergatura di rinforzo alare e terminando a 33 mm dalla medesima; gli ideogrammi giapponesi col n. 386 in fusoliera ed il n. 19 sulla gamba del carrello sono in nero.

Disegni di F. JANNETTI  
Testo di P. MONCALVO

Credit: Koku-Fan

# SAVOIA MARCHETTI S.79 PARTICOLARI INTERNI E SCHEMI

Il modello dello Sparviero dell'Airfix anche se comparso con notevole ritardo in rapporto alla fama e all'interesse che riveste il velivolo conta ormai dieci anni. Un discorso completo e dettagliato volto a eliminare i molti difetti del kit ed a illustrare le numerose piccole differenze che distinguevano le diverse versioni non è ancora stato fatto, almeno da queste pagine. In attesa che prima o poi qualche volenteroso ci aiuti a colmare questa lacuna, presentiamo del materiale preparato da alcuni soci del Centro di Torino.

Esso consiste in due schemi mimetici e in una serie di viste particolari che illustrano attrezzature e particolari sia interni che esterni. Quest'ultime sono state ricavate rielaborando foto che compaiono nel manuale che non potrebbero essere ristampate con risultati soddisfacenti.

Il primo schema è relativo a un velivolo della 283ª Squadriglia, 130° Gruppo autonomo. La sua colorazione viene indicata dall'autore come macchie Verde Oliva Scuro su fondo Verde Medio con striature Nocciola Chiaro, irregolari ed alquanto rade; le superfici

inferiori sono Grigio Azzurro Chiaro. Fasci alari, superiori e inferiori, neri su fondo mimetico. Numero di squadriglia e individuale (283-8), ogive e bordatura finestrini in bianco (N.d.R.: questi ultimi potrebbero essere color metallo naturale).

Fasce sulle cappotte motori in giallo, mentre la parte anteriore (cioè il collettore dei gas di scarico) è in bronzo scuro con un sottile bordo di separazione color alluminio.

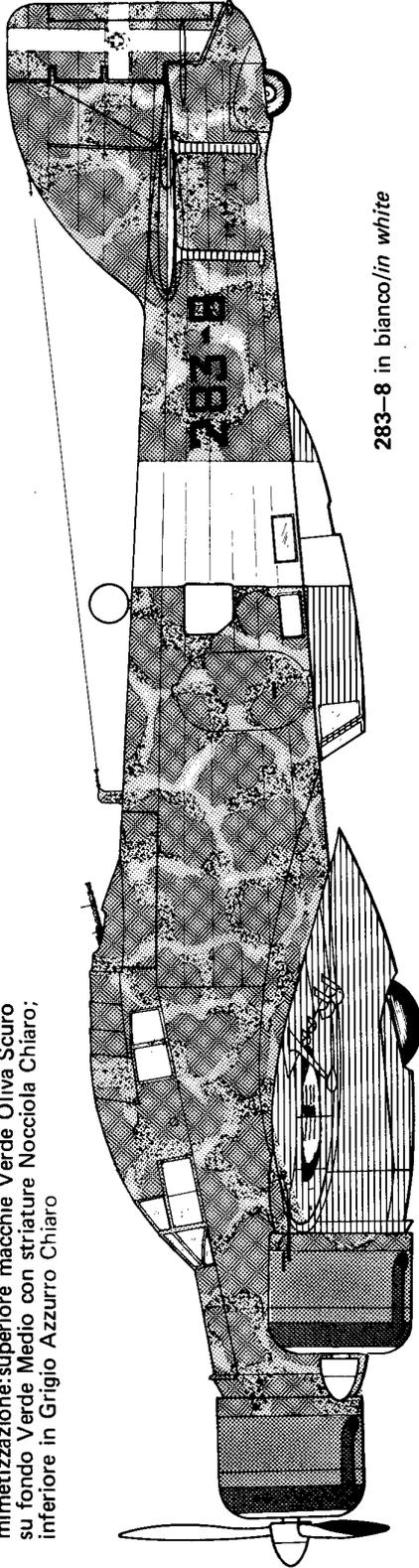
Il secondo schema propone uno Sparviero della 50ª Squadriglia, 38° Gruppo, 32° Stormo. In questo caso la colorazione viene indicata come macchie in Verde Oliva Scuro, piuttosto irregolari, su fondo Nocciola Chiaro; superfici inferiori Grigio Azzurro Chiaro. Fasci alari neri su fondo mimetico. Numero di squadriglia (50) in nero e numero individuale (2) in rosso.

Ogive e bordi finestrini in bianco. "M" in coda (su entrambi i lati) nera. Cappotte motore come per il caso precedente.

A.M. B.

**SAVOIA MARCHETTI S.79 — 283a Sq., 130° Gr. autonomo**

mimetizzazione: superiore macchie Verde Oliva Scuro su fondo Verde Medio con striature Nocciola Chiaro; inferiore in Grigio Azzurro Chiaro



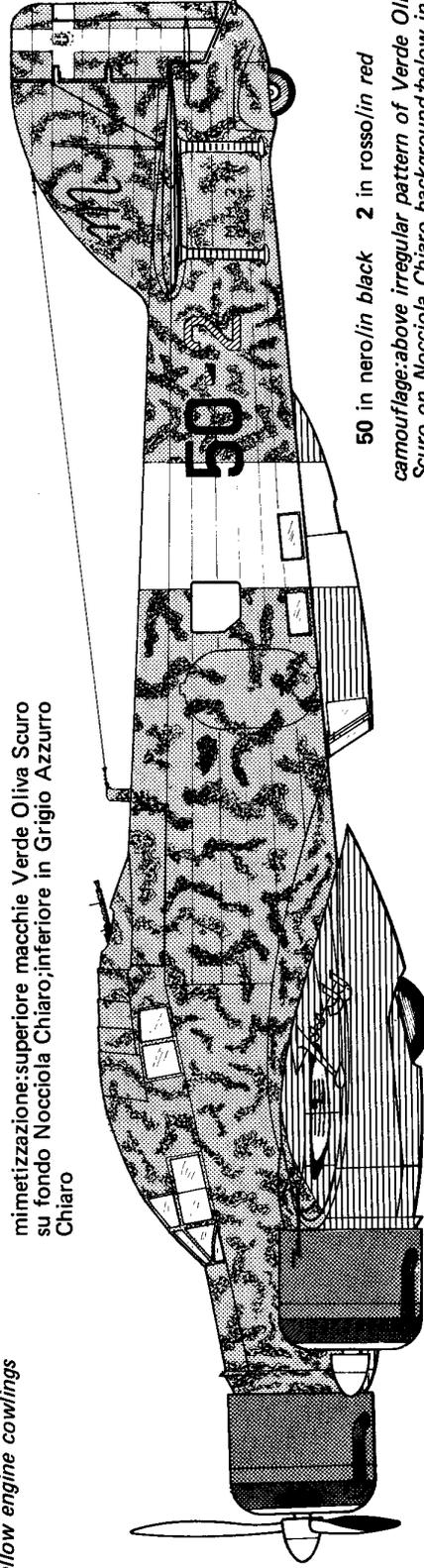
283-8 in bianco/in white

ogive in bianco/  
white spinners  
cappote motore in giallo/  
yellow engine cowings

collettori scarichi in bronzo scuro/  
dark bronze exhaust collectors

fasci alari neri su fondo mimetico/  
wing fascis black on camouflage

mimetizzazione: superiore macchie Verde Oliva Scuro su fondo Nocciola Chiaro; inferiore in Grigio Azzurro Chiaro



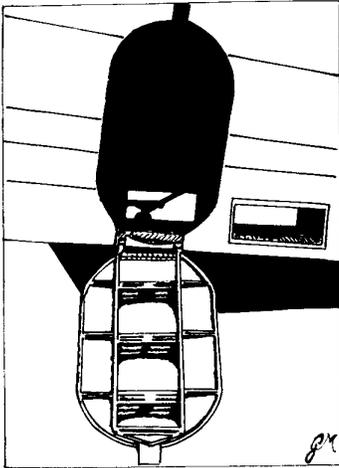
50 in nero/in black 2 in rosso/in red

camouflage: above irregular pattern of Verde Oliva Scuro on Nocciola Chiaro background; below in Grigio Azzurro Chiaro

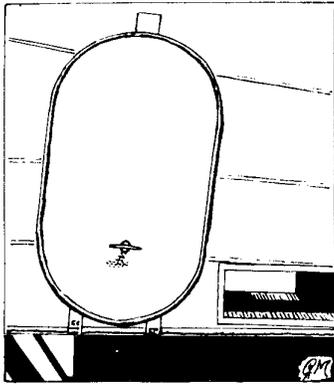
**SAVOIA MARCHETTI S.79 — 50a Sq., 38° Gr., 32° Stormo**

Scala 1/72

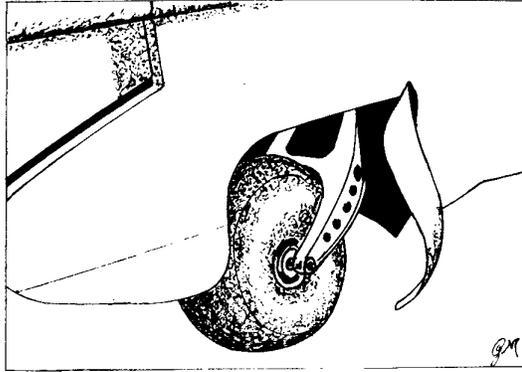
disegni di F. Jannetti su profili di E. Dalla Torre



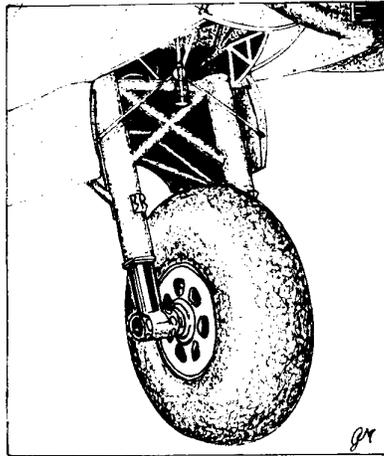
1 - Porta d'imbarco aperta



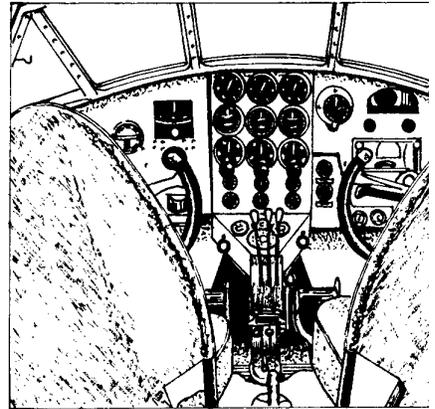
3 - Porta d'imbarco chiusa



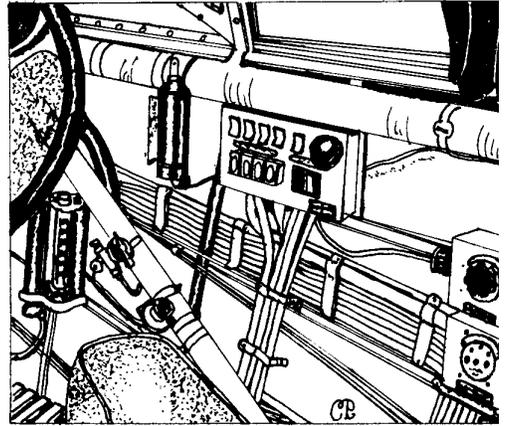
2 - Ruotino di coda



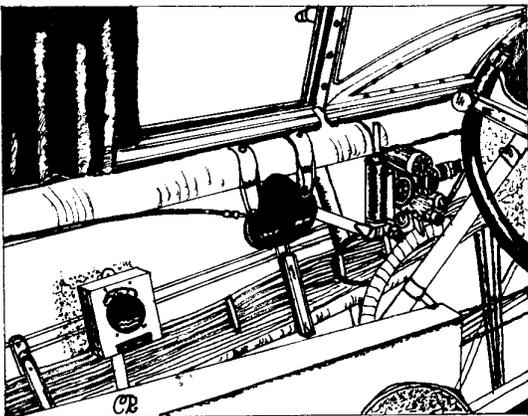
4 - Vista d'assieme di un semicarrello completo



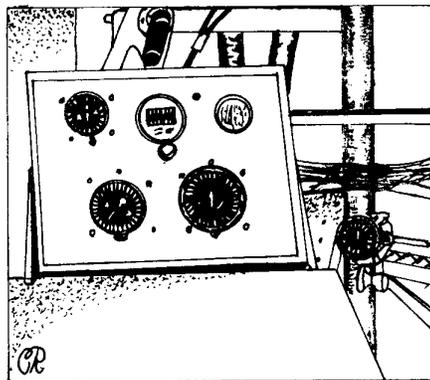
5 - Cabina di pilotaggio



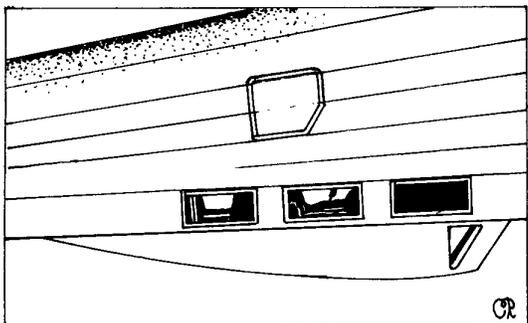
15 - Cabina di pilotaggio (fiancata destra)



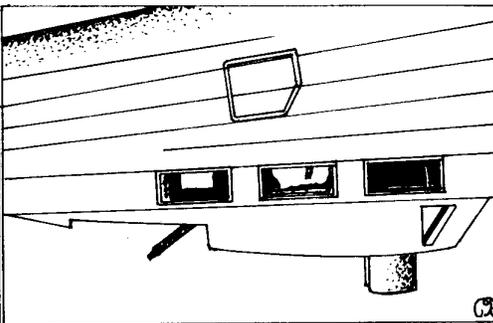
13 - Cabina di pilotaggio (fiancata sinistra)



12 - Cruscotto del puntatore

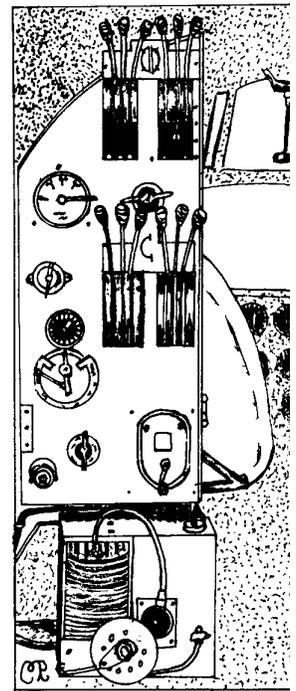


6 - Mitragliatrice ventrale a feritoia chiusa

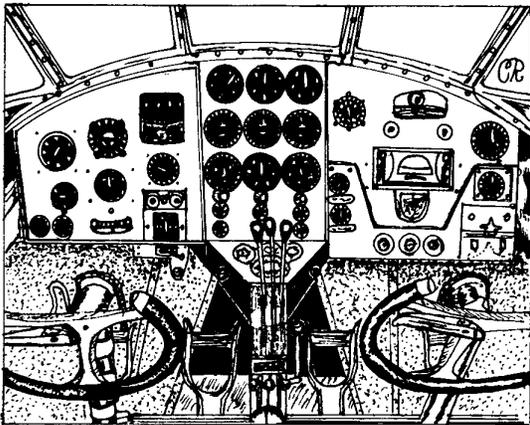


7 - Mitragliatrice ventrale a feritoia aperta

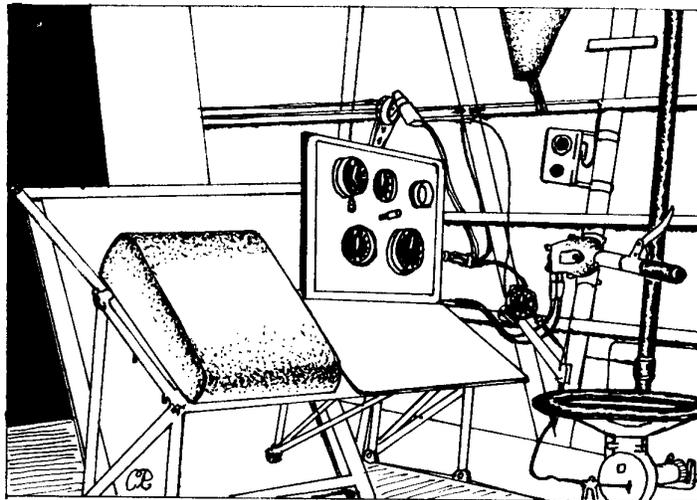
disegni di G.MUSACCHI e R.



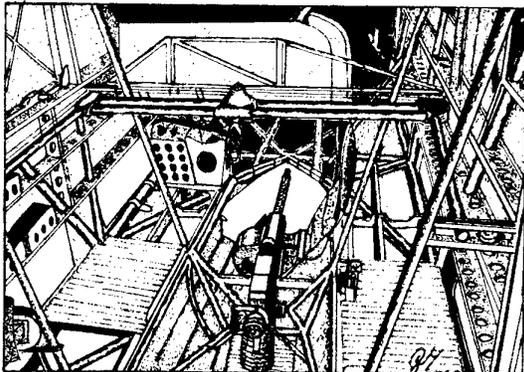
14 - Cruscotto del motorista



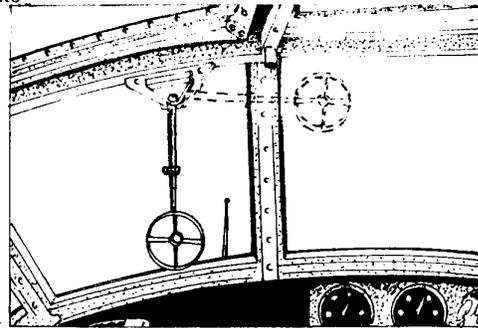
11 - Cruscotto piloti e piantana comandi motori



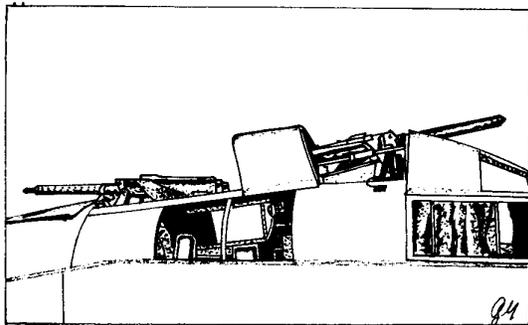
10 - Cabina di puntamento



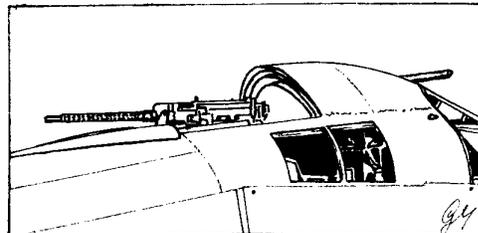
19 - Mitragliatrice ventrale a feritoia aperta



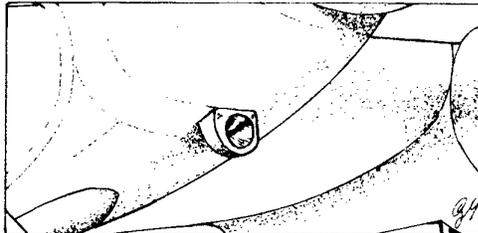
16 - Collimatore della mitragliatrice (in caccia e in posizione di riposo)



17 - Mitragliatrice in caccia e mitragliatrice dorsale scoperte



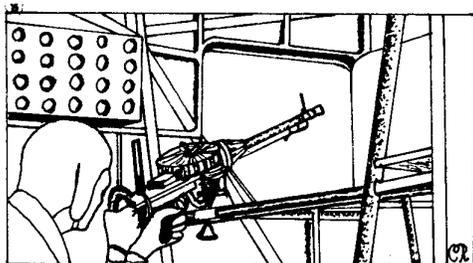
18 - Mitragliatrice dorsale a feritoia aperta



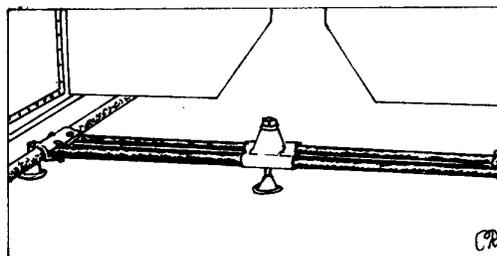
20 - Faro di atterraggio abbassato

# S.M. 79

## PARTICOLARI E INTERNI



8 - Mitragliatrice Lewis laterale



9 - Supporto a doppio scorrimento per la mitragliatrice Lewis

# CRISI A SUEZ, NOVEMBRE 1956

## PARTE III - L'AVIAZIONE ISRAELIANA

Esaminando i tipi di velivoli in dotazione all'arma aerea del giovane stato di Israele nel '56 non si potrà fare a meno di scorgere il contrasto tra i veterani del secondo conflitto mondiale ed i "jets" della nuova era dell'aviazione: Mustangs, Flying Fortresses (e fino all'anno precedente Spitfires), Mosquitoes da un lato, Meteors, Mystere e Ouragan dall'altro, a simbolo di un periodo di profonde variazioni e, se vogliamo, incongruenze nell'uso della forza aerea.

Questo mixage di apparecchi comunque consente al modellista di realizzare una collezione unica per varietà ed interesse; l'unica assenza rilevante sarà il caccia francese Ouragan (disponibile peraltro in scala 1/50 nella produzione Heller), essendo il Mystere ricavabile con un certo lavoro di conversione dal kit Airfix del Supermystere (vedi a tal proposito la tav. n. 5) ed il Meteor F.8 reperibile sia come vecchia confezione Frog che come elaborazione Airmodel.

Per quel che riguarda i veterani richiedono una certa elaborazione sia il B 17 G (sostituzione delle mitragliatrici posteriori, modifiche nella finestratura del

muso) che il Mustang da ricognizione (primo profilo della tav. 2), cui vanno praticate le aperture per le cineprese; per il resto si tratta solamente di fornire ai vari modelli colorazione ed insegne adeguate.

Negli schemi di colorazione viene sempre fatto riferimento al Federal Standard FS 595; per i colori di uso più comune l'equivalenza è, a nostro avviso, la seguente:

FS 36463 — grigio pactra X-9 + bianco pactra X-2 mescolati alla pari

FS 34087 — Humbrol HU9 + giallo Humbrol 24 + blu Humbrol 25 nelle proporzioni 3-1-2.

FS 35622 — Humbrol blu 25 + bianco opaco 34 alla pari.

FS 33531 — Humbrol bianco 34 + Humbrol tera 26 nella proporzione di 10 ad 1.

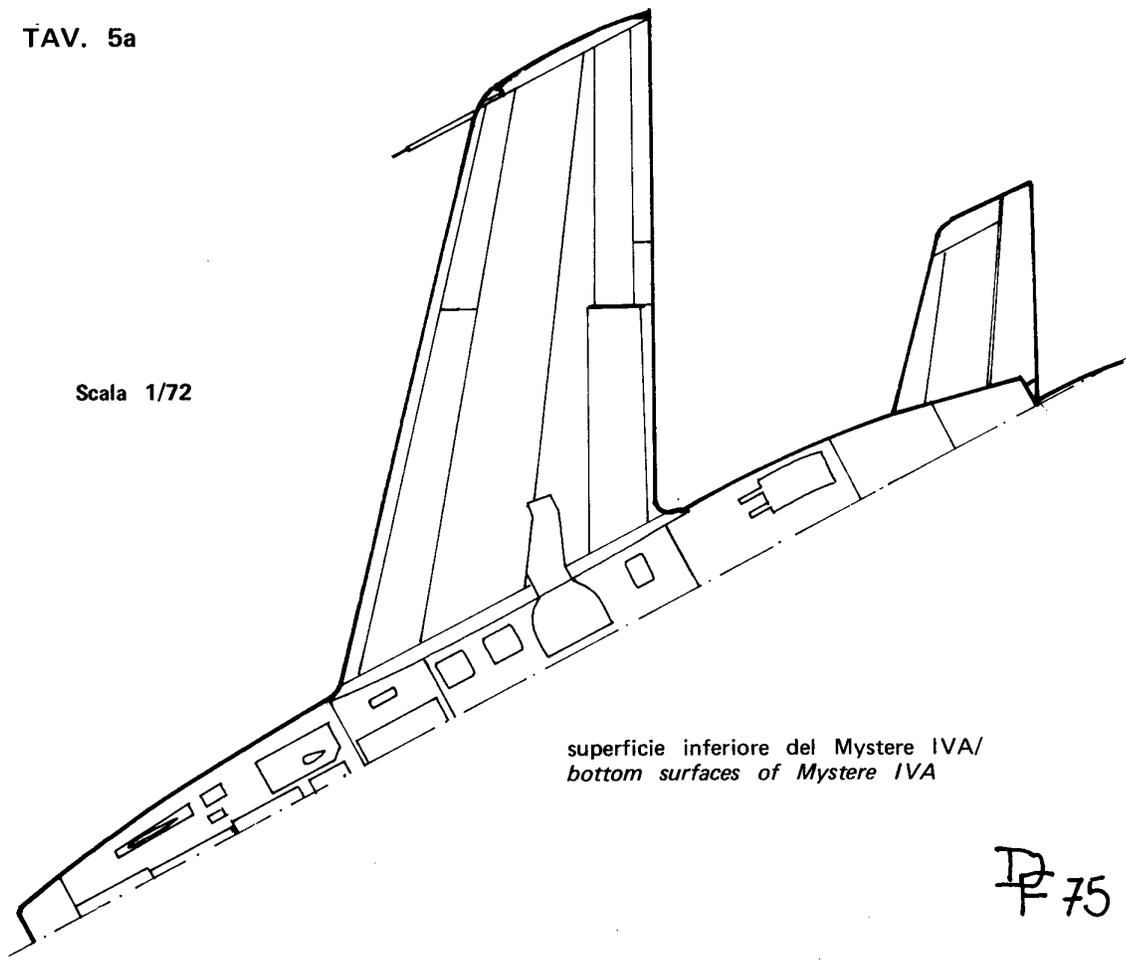
FS 30219 — Humbrol HU 9 serie U.S.A.F. (Vietnam).

FS 34227 — Humbrol HX3 + Humbrol 24 nel rapporto di 7 a 2.

Ovviamente le proporzioni possono variare a seconda della diluizione dei colori e dell'invecchiamento del

TAV. 5a

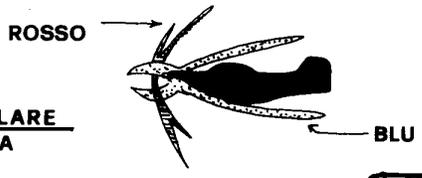
Scala 1/72



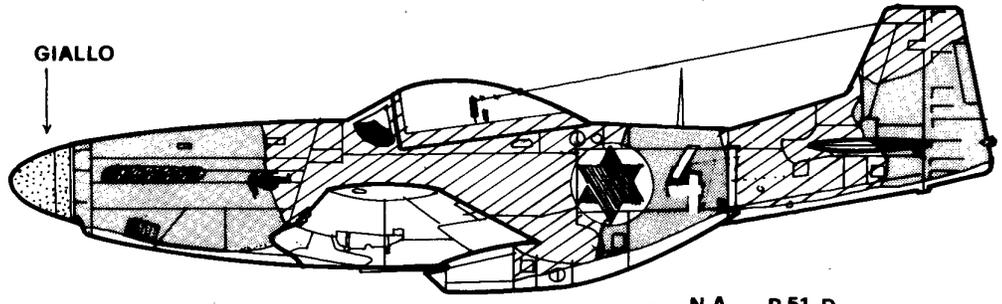
superficie inferiore del Mystere IVA/  
bottom surfaces of Mystere IVA

D  
F 75

TAV. 1



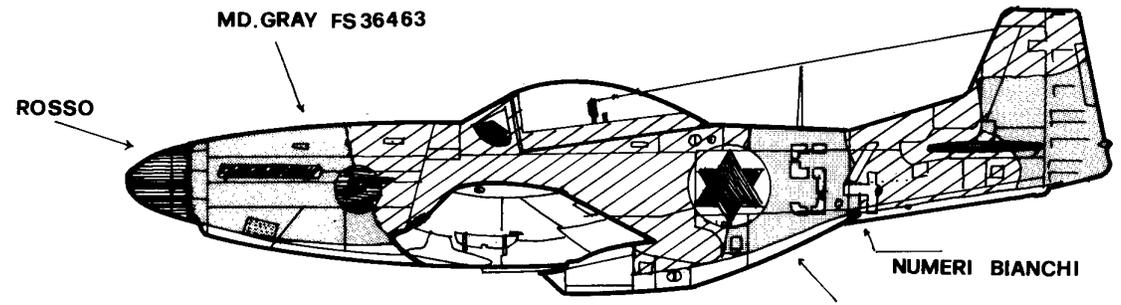
PARTICOLARE  
STEMMA



1 N.A. P 51 D  
«CABLE CUTTER»

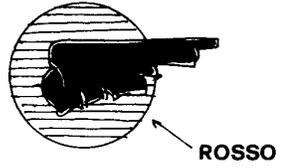
DK. GREEN  
FS 3087

MD. GRAY FS 36463



2 N.A. P 51 D MUSTANG  
UNITA' SCONOSCIUTA

STEMMA

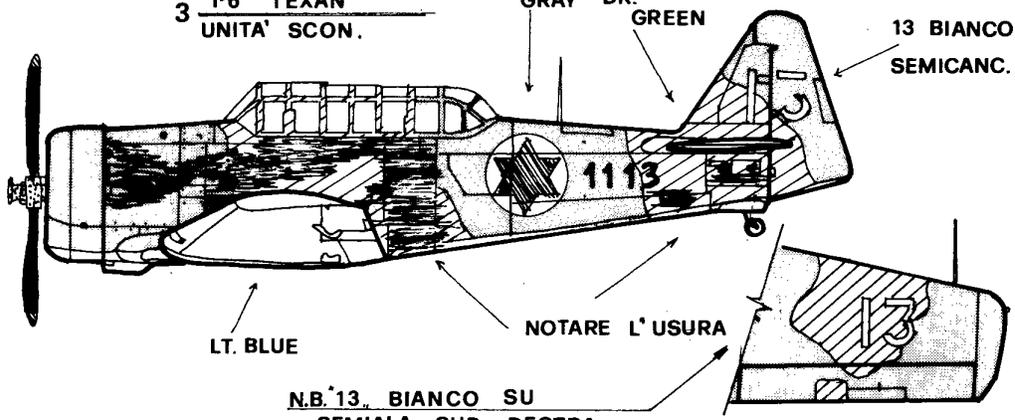


Scala 1/72

3 T-6 TEXAN  
UNITA' SCON.

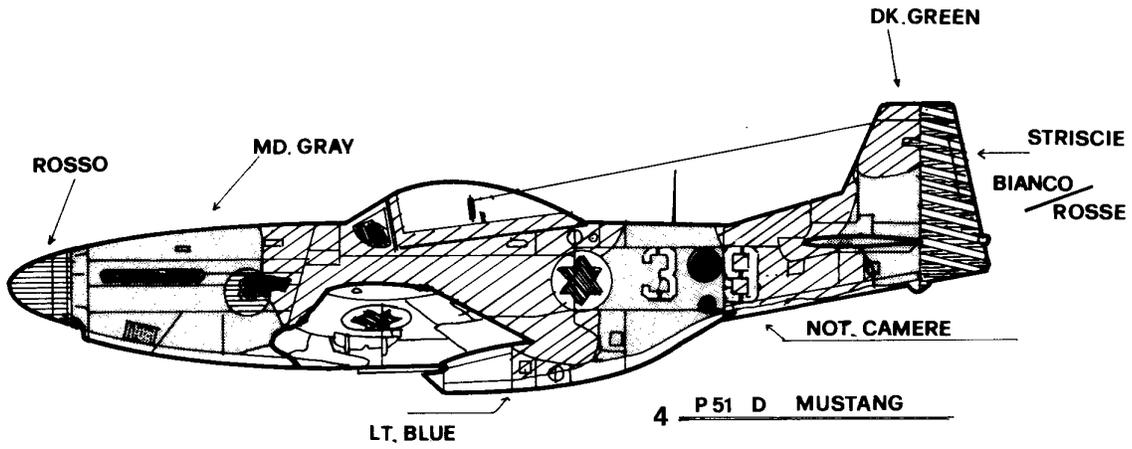
MD. GRAY DK. GREEN

13 BIANCO  
SEMICANC.

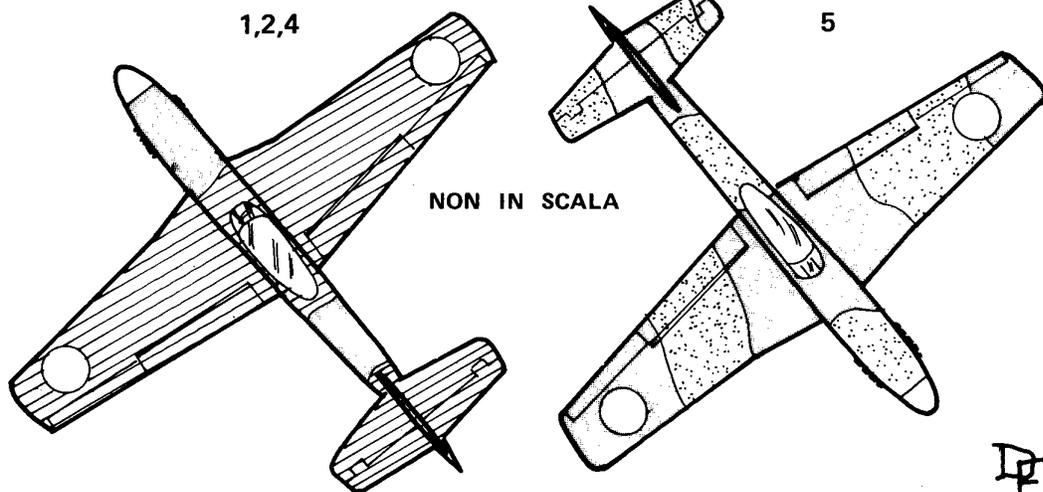
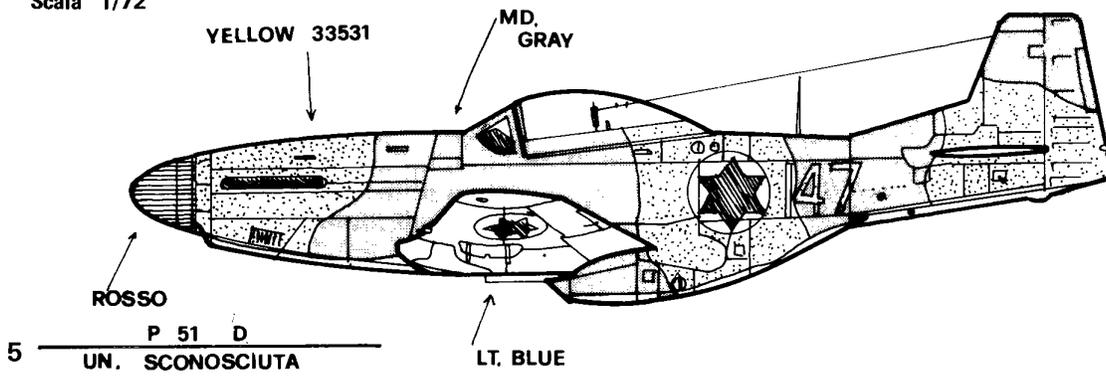


DF75

TAV. 2



Scala 1/72

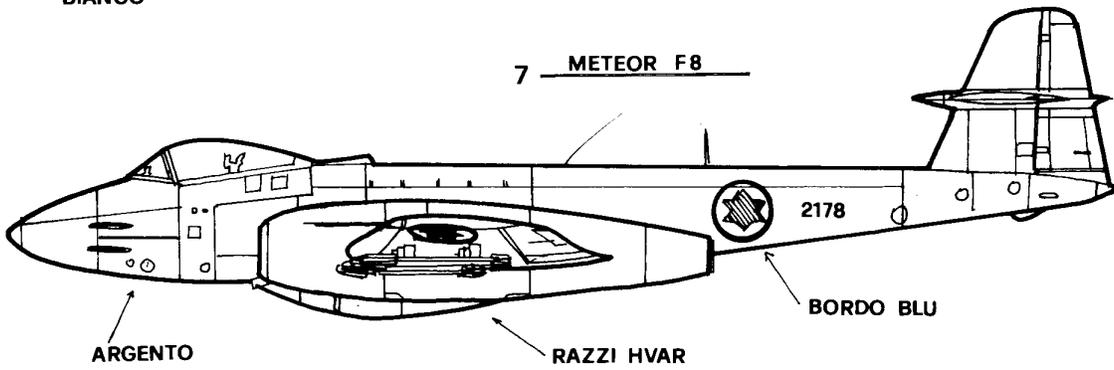
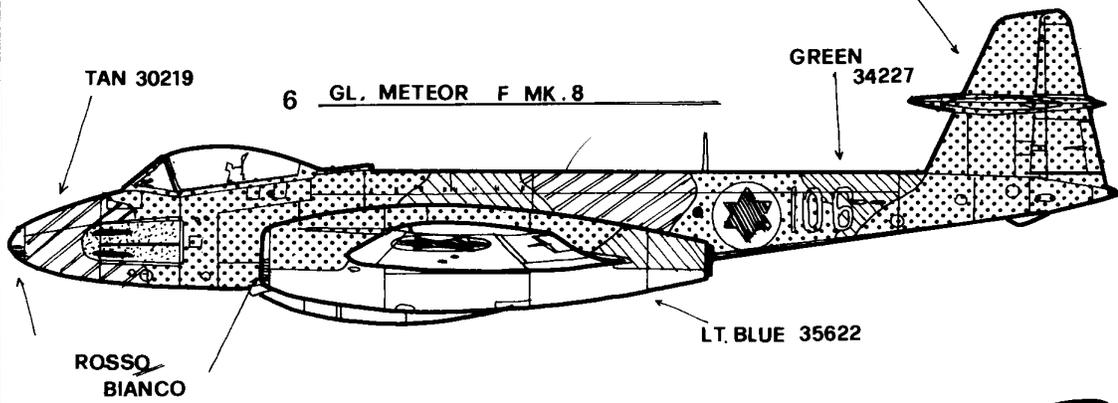


DF75

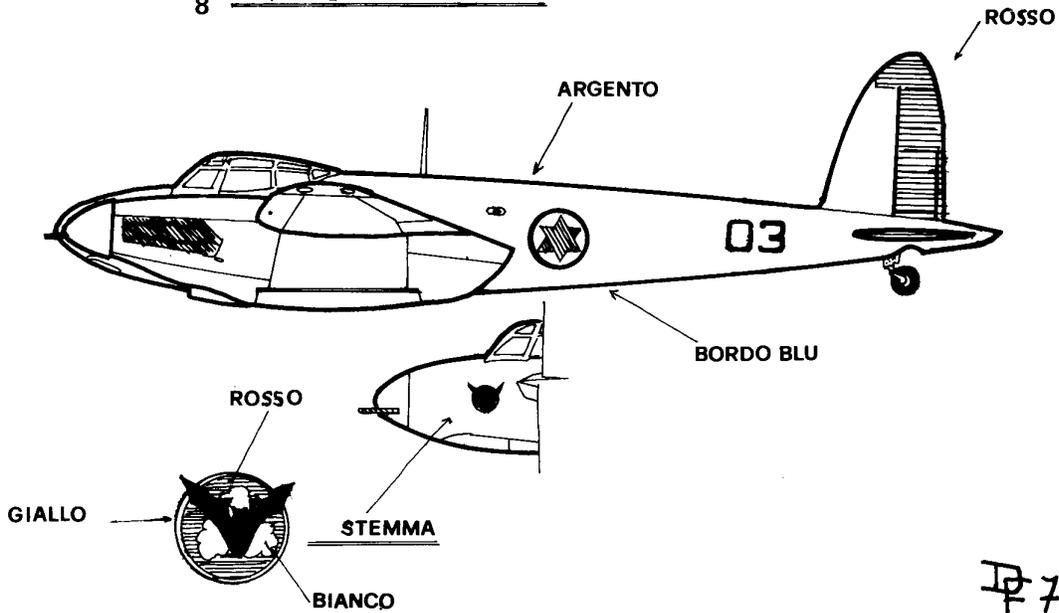
TAV. 3

NON IN SCALA

YELLOW 33531

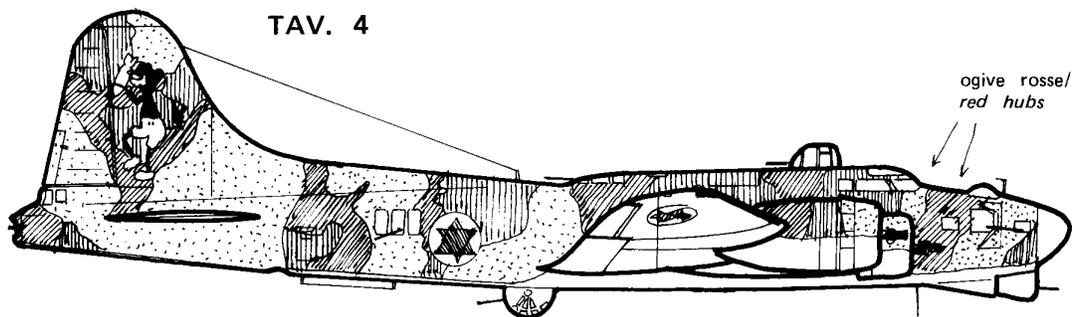


8 DH. MOSQUITO MK VI'



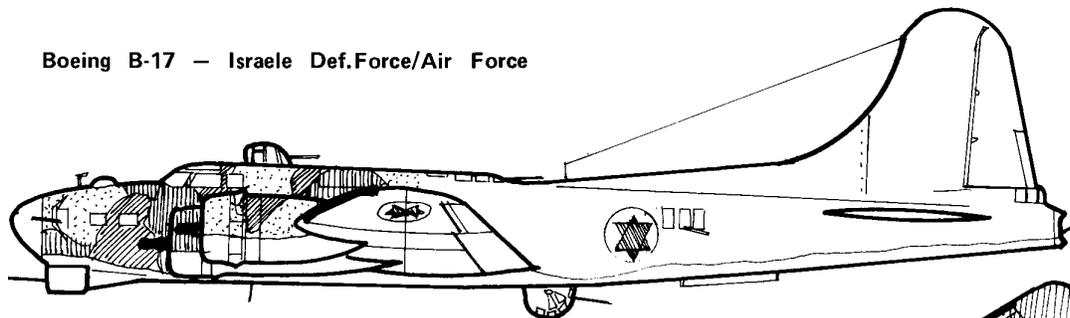
75

TAV. 4



ogive rosse/  
red hubs

Boeing B-17 — Israele Def.Force/Air Force

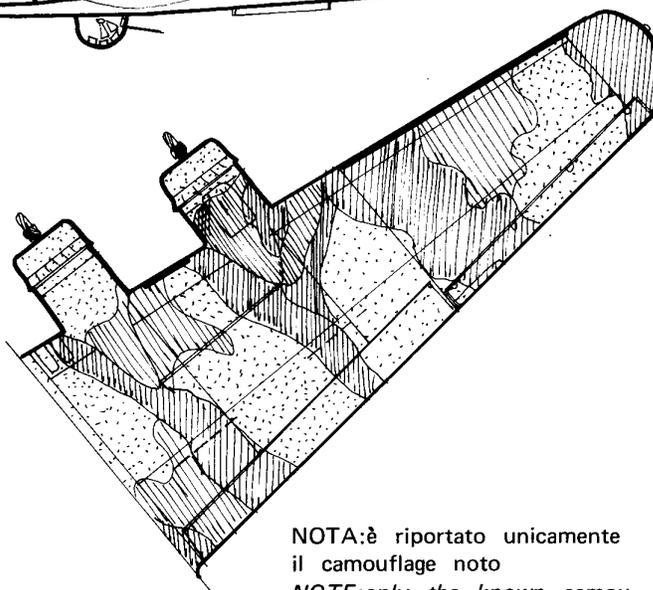


verde/green 34227

giallo/yellow 33531

sabbia/tan 30219

superfici inferiori in azzurro 35622/  
under surfaces in Lt.Blue 35622



occhi bianchi/white eyes  
viso rosa/pink face  
bocca rossa/red mouth



bomba,guanti,scarpe e pantaloni in giallo/  
yellow bomb,shoes,gloves and trousers

NOTA:è riportato unicamente  
il camouflage noto  
NOTE:only the known camou-  
flage scheme is indicated

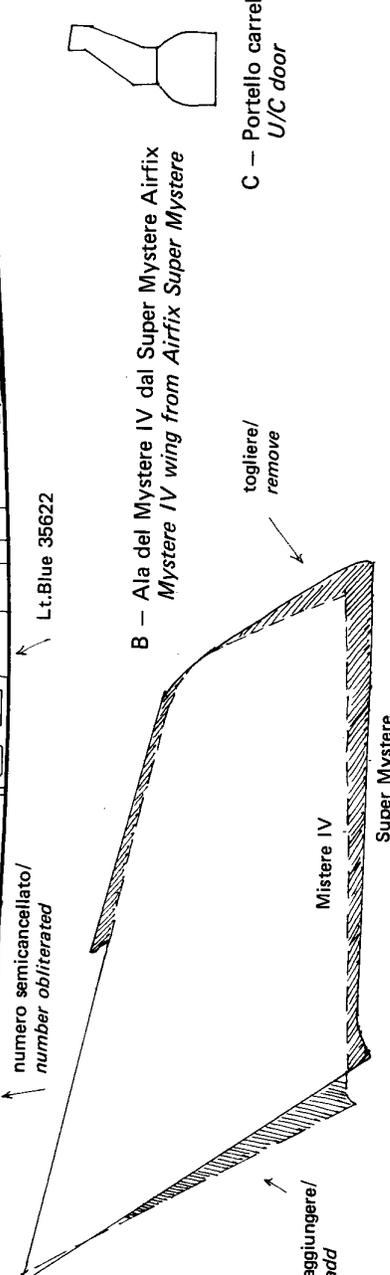
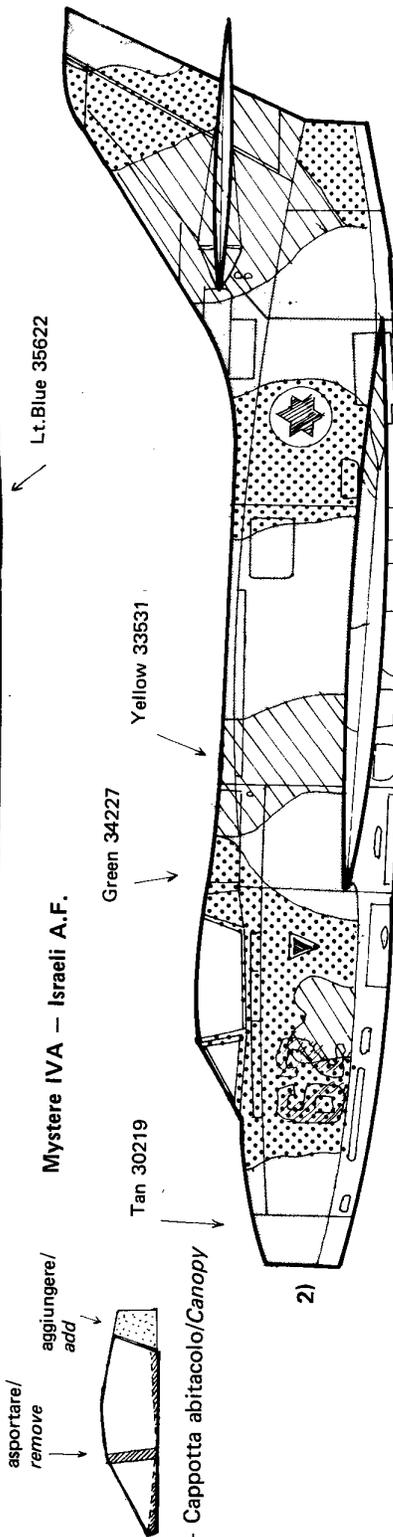
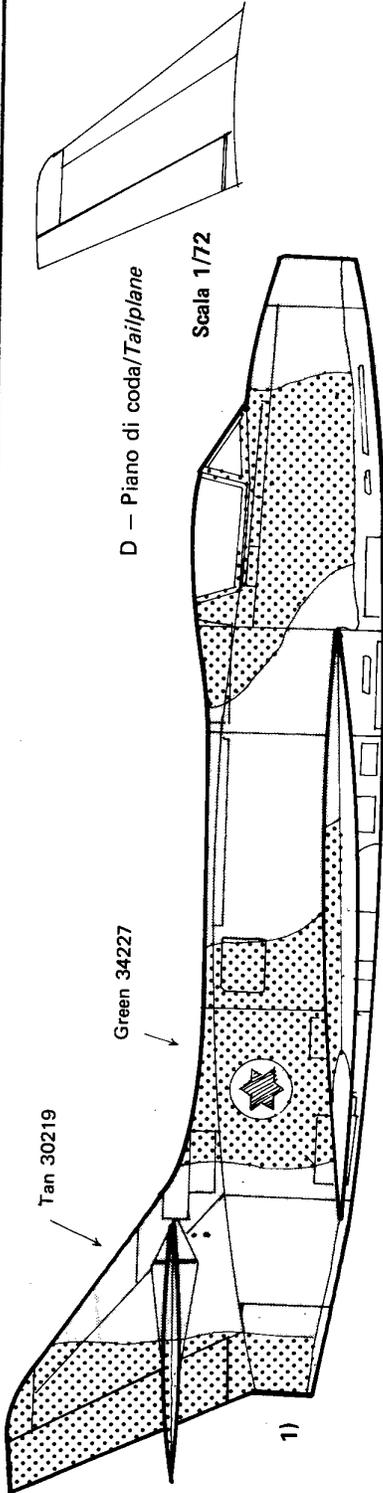
DF75

pigmento stesso (non è infrequente trovare variazioni nello stesso colore con il passare del tempo); comunque con le miscele suggerite si sarà sicuri di ottenere una buona approssimazione del colore voluto. Chi disponesse poi dei "chips" dei colori sarà sicuro, variando magari leggermente i rapporti dati, di ottenere una riproduzione perfetta.

Per quel che riguarda le insegne nazionali e di reparto si consiglia vivamente di utilizzare i fogli Microscale n. 72/105 e 72/106 che forniscono la finitura per alcuni dei soggetti delle nostre tavole e numerose "stelle di Davide" per i rimanenti apparecchi. Pure utile potrà risultare il foglio ESCI n. 73 per completare il Mustang ricognitore.

La conversione del Supermystere a Mystere IVA richiede una discreta conoscenza di questo tipo di tecnica e non è probabilmente un'impresa da principianti data la complessità del lavoro da svolgere. La fusoliera va risagomata nelle sue parti anteriore e posteriore, le posizioni dei carrelli ed i rispettivi alloggiamenti modificati. La cosa migliore da farsi è uno studio preliminare dei disegni e dei pezzi del kit originale per vedere cosa utilizzare di quest'ultimo e cosa invece costruire ex-novo. I disegni relativi all'ala ed al tettuccio dell'abitacolo sono tratti da un articolo di A. C. Laird pubblicato sull'Airfix Magazine dell'Ottobre del 1972.

disegni F.DAVI — testo G. DE FINA



75

# BREVI NOTE SULL'IDENTIFICAZIONE DEI VELIVOLI TEDESCHI NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

## PARTE PRIMA - CACCIA DIURNA

Questa era organizzata in Staffel (squadriglie), Gruppe (gruppi) e Geschwader (stormi). Ogni stormo si componeva di 3, 4 o 5 gruppi. Ogni gruppo era articolato su 3 squadriglie. Ogni squadriglia si componeva di 12 apparecchi, con numerazione progressiva dall'1 al 12. La squadriglia, a sua volta, si scindeva in 3 Schwarme (sezione di 4 velivoli), oppure in 4 Kette (sezione di 3 velivoli), oppure in 6 Rotte (sezione di due velivoli); i gruppi usavano la numerazione romana, mentre le squadriglie quella araba. Esempio: 1/JG 26 = 1 gruppo JG 26. 2/JG 26 = 2. Staffel JG 26.

Cominciamo con i simboli che indicavano i comandanti di stormo e di gruppo: questi erano sempre dipinti in nero con bordo bianco, salvo qualche rara eccezione.



Ecco un caso in cui la sinusoidale simbolo del III Gruppo è stata dipinta in bianco e non in nero, probabilmente per contrastare meglio con la mimetizzazione verde uniforme. Dovrebbe trattarsi di un Bf. 109E-1 del 7/JG.51 "Molders" fotografato nell'estate del 1939. (Foto F. Fioravante)

I comandanti di squadriglia avevano invariabilmente il numero uno. I vari gruppi nello stormo si identificavano con una serie di barre o sinusoidi. Le squadriglie, invece si identificavano nel gruppo mediante i numeri progressivi dipinti in tre colori.

**SIMBOLI DISTINTIVI DI COMANDO**  
Posizionati prima della croce

	<b>GESCHWADER-KOMMODORE</b>
	<b>GESCHWADER-ADJUTANT</b> Aiutante di Geschwader
	<b>GESCHWADER I A</b> Uff. Inform. di Geschwader
	<b>GESCHWADER-TO</b> Uff. Tecnico di Geschwader
	<b>MAJOR STAFF</b> Capo di S.M. di Geschwader
	<b>GRUPPEN-KOMMANDEUR</b> Comandante di Gruppo
	<b>GRUPPEN-ADJUTANT</b> Aiutante di Gruppo
	<b>GRUPPEN-TO</b> Uff. Tecnico di Gruppo

**SIMBOLI DISTINTIVI DI GRUPPO**

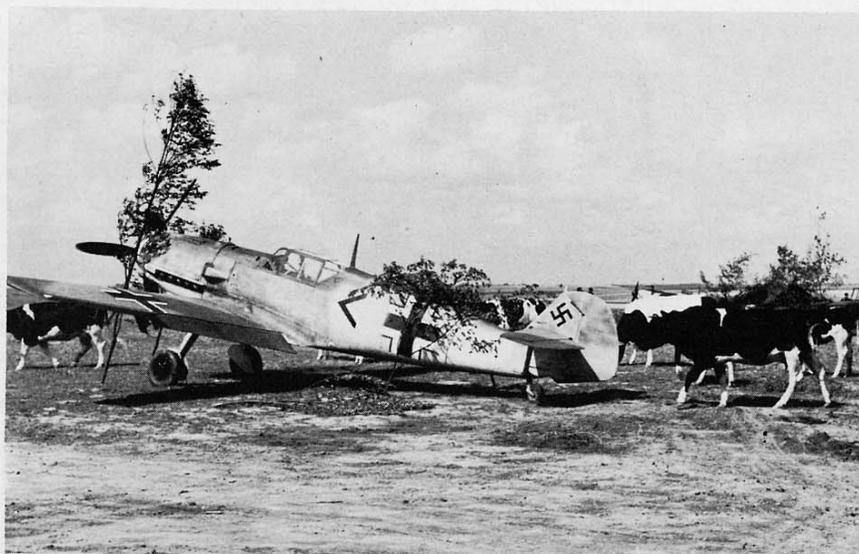
NULLA	I. GRUPPO
	II. GRUPPO
	III. GRUPPO
	III. GRUPPO (sostituisce la sinusoidale a partire dalla primavera del 1941)
	IV. GRUPPO
Posizionati dopo la croce	 (variante)



La numerazione elevata e la data (Francia, 1944) suggeriscono che questo FW. 109A non era destinato a compiti operativi. Viene infatti indicato come in carico al reparto di addestramento JG. 101/105. (Foto H. Obert via Pini)

Questo Bf. 109E "al pascolo" in Francia nel 1940 era destinato al "Gruppen Adjutant" come indicato dal simbolo che precede la croce in fusoliera.

(Foto B. Benvenuti)



Questo Bf. 109G-2 (e non un F come si rileva osservando le due piccole prese d'aria dopo l'ogiva) è indicato come appartenere al III Gruppo dalla sinusoide. Se si assumesse l'ogiva in rosso lo si potrebbe attribuire alla 8ª Sq. Notare la fascia gialla dopo la croce di fusoliera (fronte Russo?) e la cancellazione di un distintivo sotto l'abitacolo.

(Foto B. Benvenuti)

Alle pendici del Monte Etna innevato il "Gruppen Kommandeur" del I./J.G.53 "Pik As" osserva gli armieri al lavoro sul cannoncino MG.151 del suo Bf. 109G-6. Sotto le ali si intravedono delle lettere che al completo dovrebbero essere B+S - N+A; non hanno significato operativo trattandosi di un tipico nominativo radio usato durante il trasferimento dei velivoli ai reparti e probabilmente mai rimosso per mancanza di tempo.

(Foto B. Benvenuti)



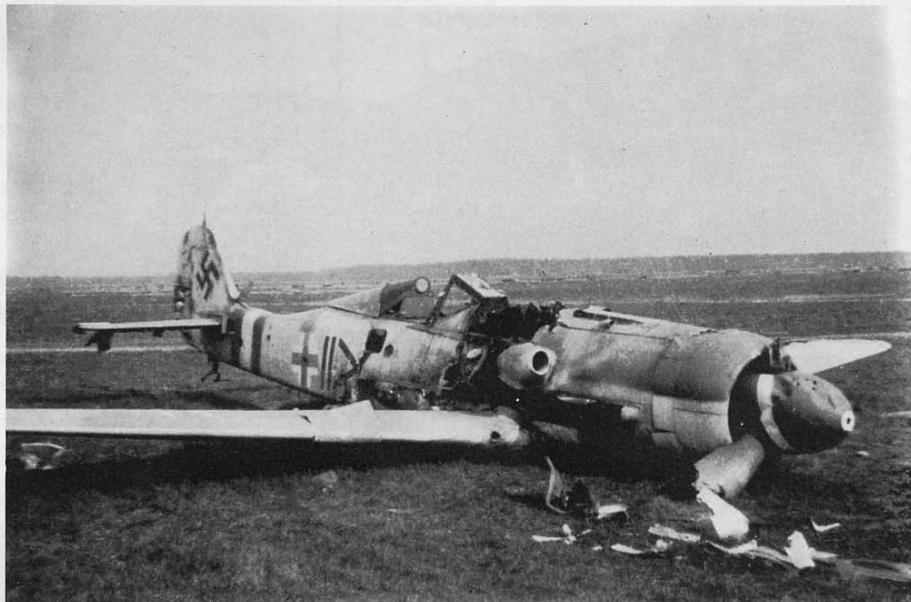


*Il Maj. Hannes Trautflot, Kommodore dello JG.54 "Grunherz" ripreso davanti al suo Bf. 109G-2 in Russia nel 1941-42. In questo caso il contrassegno più tipico del doppio "chevron" con barra verticale in nero è stato sostituito dal semplice doppio "chevron" in bianco. Probabilmente la figura del pilota nasconde alla vista l'emblema del cuore verde caratteristico del reparto che era applicato sotto l'abitacolo.*

*(Foto H. Obert via Pini)*

*Questa immagine ripresa verso la fine della guerra mostra un FW. 190D-12, cioè una versione del noto caccia concepita per l'attacco al suolo. Sulla fusoliera sono ben visibili sia il simbolo del Capo di Stato Maggiore di Geschwader che le tre bande tipiche dei velivoli adibiti alla difesa del Reich.*

*(Foto B. Benvenuti)*



*UN FW. 190A-8 attribuibile per via della sinusoide al III gruppo di un Geschwader sconosciuto; la foto è datata 1944 e quindi dimostra come la sinusoide, anche se con andamento "smorzato", sia sopravvissuta alle disposizioni del 1941.*

*(Foto H. Obert via Pini)*

Tali simboli, come quelli indicanti lo S.M. di stormo erano dipinti in nero con bordo bianco. Comunque, non erano rari, se non addirittura normali che tali simboli venissero dipinti nel colore della squadriglia.

I.Gruppo	II.Gruppo	III.Gruppo	
1.Sq.	4.Sq.	7.Sq.	Numeri bianchi
2.Sq.	5.Sq.	8.Sq.	Numeri rossi
3.Sq.	6.Sq.	9.Sq.	Numeri gialli

I numeri rossi e gialli erano bordati rispettivamente in bianco e nero.

Come identificazione supplementare vennero colorate anche le ogive delle eliche. A questo punto, per tutti gli apparecchi, dal caposquadriglia all'ultimo gregario, si escogitò una serie di colorazione a spicchi, a cerchi concentrici, a spirali, a colore pieno, a due colori, ecc., che è troppo complessa per poter essere trattata esaurientemente in tale sede. Comunque i colori erano sempre quelli relativi ai vari Staffel.

La caccia, inoltre, con la riorganizzazione della difesa aerea del Reich, nel 1944, adottò un sistema di identificazione immediata a vista con delle fasce colorate in fusoliera, e più raramente anche sulla cappottatura del motore; tali fasce erano di tre tipi: unica, doppia o tripla ma come larghezza massima, sempre 90 cm.

#### Esempio:

Fascia unica di 90 cm di colore rosso = 5. Staffel JG 300

Fascia doppia 45 più 45 cm colore rosso e giallo = JG 301

Fascia tripla 30 più 30 più 30 cm colore celestebianco-celeste 8. Staffel JG 300.

Tale sistema, sia precedente che susseguente, era unico della caccia su monomotori (eccetto Me. 262) e non aveva riscontro nelle altre specialità.



*Questo Bf. 109E arrampicatosi tra le braccia della "zia" (Ju Tante era il nomignolo dato al fedele Ju.52) mostra la barra orizzontale caratteristica del II Gruppo. Il distintivo del dado permette di completare l'identificazione attribuendolo al 2.(Schul)/EJG.3, cioè un'unità di addestramento aggregata allo JG.3 "Udet".*  
(Foto H. Obert via Pini)

Per uno studio più approfondito e accurato della materia qui trattata in modo veloce e molto superficiale consiglio a tutti gli interessati di acquistare i volumi di Karl Ries jr.

"Markierungen und Tarnanstriche der Luftweffe im 2. Weltkrieg", 4 volumi editi da Dieter Hoffman, Finthen bei Mainz, Germania Federale.

"Dora Kurfurst und rote 13" stessi autore ed editore, 4 volumi.

I primi 4 volumi contengono una dettagliata documentazione dell'organizzazione della Luftwaffe, simboli, codici, foto e disegni a colori di aerei e distintivi di reparto, nonché moltissime foto in bianco e nero. Il prezzo dovrebbe aggirarsi sulle 40.000 circa.

La seconda serie di 4 volumi contiene una magnifica rassegna di foto in bianco e nero, la maggior parte della quale è inedita. Prezzo 40.000 circa.

La spesa è fortissima per chi deve acquistare in blocco tutti i volumi, ma la trattazione dell'argomento è veramente ottima tanto più che viene dalla nazione interessata. Il testo dei volumi nel primo caso è inglese-tedesco nel secondo solamente tedesco.

UGO BIASINI



*Dopo tante chiacchiere su simboli e numeri cosa fa questo Bf. 109G Trop, con quattro lettere sulla fusoliera e sotto le ali? Il poveretto fa la preda bellica perchè così è stato trovato sull'aeroporto di Catania dalle truppe alleate. Le lettere sono il codice radio attribuitogli per il suo trasferimento e gli sono rimaste perchè probabilmente per il precipitare della situazione non si è fatto in tempo ad assegnarlo ad un reparto operativo. Poco utile ai fini dell'articolo presentiamo la foto per la nitidezza e per il suo carattere inedito.*  
(Foto The Public Archives of Canada via B. Migliardi)

# I DRAGONI DEL REGNO ITALICO

I dragoni del regno italico furono creati con il decreto del 26 Giugno 1805, quando Napoleone incoronato re d'Italia prescrisse la riorganizzazione dell'esercito italico.

Il primo ed il secondo reggimento ussari furono perciò trasformati rispettivamente in reggimento dragoni Regina e in reggimento dragoni Napoleone.

La loro storia è abbastanza fitta di avvenimenti e furono presenti in molti campi di operazioni: si accasero a Boulogne in attesa dello sbarco in Inghilterra, si trasferirono in Germania nel 1807, combatterono nel 1809 contro l'Austria e nel 1812 parteciparono alla disastrosa campagna di Russia comportandosi valorosamente e dalla quale tornarono decimati. Disciolti nel maggio del 1814 molti degli appartenenti ai due reggimenti furono arruolati nei cavalleggeri austriaci.

La loro uniforme era simile a quella dei dragoni

francesi, dai quali si distinguevano per pochissimi particolari. Il colore di fondo era il verde scuro, mentre i risvolti al petto, le manopole ed i risvolti alla falde sui quali spiccavano granate verde, erano cremisi per i "Napoleone" e rossa per i "Regina". Le contropalline, il colletto e le tasche poste in lungo erano verdi con filettatura del colore distintivo. Alla giacca a falde bisogna aggiungere il sourtout, giubba ad un petto senza risvolti di colore verde con mostre a tre punte sul colletto e manopole del colore distintivo.

I bottoni erano di metallo bianco (peltro?) con impressa un'aquila coronata che portava sul ventre una "N". il gilet era bianco con due taschine laterali.

Il casco era di ottone con sottogola a squame, cimiero lavorato ai lati e lunga criniera. La parte inferiore era ricoperta da una fascia di pelle di pantera per i "Regina" e di pelliccia rasata nera con "N" coronata impressa sul davanti per i "Napoleone". Con la grande



uniforme sull'elmo veniva quindi applicato un piumetto di crine verde con la sommità del colore distintivo. I pantaloni potevano essere di due tipi: di pelle bianca corti o di panno grigio, rinforzati all'interno sul fondo con pelle di color grigio scuro. Gli stivali erano di cuoio nero ed i guanti di pelle scamosciata giallo ocra.

D'inverno veniva usato o il pastrano, molto ampio sul fondo per rendere più agevoli i movimenti e per coprire la parte posteriore del cavallo, o il mantello ambedue di color grigio chiaro.

I componenti della compagnia scelta, che era sempre la prima del primo squadrone, si distinguevano per alcuni particolari: le spalline rosse con frangia dello stesso colore e il berretto di pelle d'orso da granatiere con cordonie piumetti rossi, a cui sul davanti era applicata una placca di ottone con una granata in rilievo. Gli ufficiali indossavano la stessa uniforme della truppa ma in tessuto più fine, con casco dorato detto alla Minerva e piumetto bianco per la grande uniforme; le spalline con frangia e le granate ai risvolti posteriori erano argentate.

L'armamento dei dragoni comprendeva: una lunga sciabola modello anno IX con dragona di cuoio bianco, impugnatura in cuoio nero, guarnizioni di ottone e fodero nero con puntale ed anelli dorati. Due pistole custodite in foderi fissati alla sella, e un fucile da cavalleria che veniva portato a destra con la canna rivolta verso l'alto. Il calcio era contenuto in un astuccio di cuoio fissato alla parte inferiore della sella; la canna era tenuta da una cinghia fissata all'arcione. I dragoni a piedi avevano una pistola in meno ed in più la baionetta. Al posto degli stivali portavano ghette lunghe da fanteria, bianche d'estate e nere d'inverno. La bandoliera e il cinturone erano per tutti bianchi senza fregi con fibbia di ottone, mentre la giberna anch'essa senza fregi era di cuoio nero. Gli ufficiali avevano lo stesso armamento ma con qualche piccola differenza. La sciabola aveva elsa ed impugnatura dorata, la dragona era argentata e non portavano bandoliera.

La sella per la truppa fu in un primo tempo di cuoio marrone con copripistole e tappeto verde gallonato bianco e granate agli angoli posteriori anch'esse bianche. In seguito verso il 1810 la sella fu ricoperta con una pelle di montone con fodera e frangia a denti di lupo del colore distintivo. Dietro si portava il portamantello, piccola valigetta in cuoio ricoperta in tessuto verde bordato di bianco, e sopra di questo era fissato con cinghie il mantello piegato in modo che si vedesse la fodera.

Gli ufficiali avevano una sella di cuoio bianco con tappeto e copripistole verdi gallonati argento, agli angoli posteriori granate o "N" coronata argentate. I finimenti erano per tutti in cuoio nero, i morsi le fibbie e particolari ornamenti usati soprattutto dagli ufficiali in ottone.

A. GASPERINI



*Essendo in tema di figurini militari cogliamo l'occasione per far apprezzare l'ottima realizzazione del Sig. R. Bonato che riproduce un Ufficiale di Cavalleria del Savoia. Il modello si classificò al primo posto nella categoria Senior del Concorso 1974, ma all'epoca non fu possibile pubblicare una foto per problemi tecnici.* (Foto E. Dalla Torre)

## UNA MOSKVA PER TUTTI (O QUASI..)

Con questo articolo vogliamo presentare uno degli ultimi modelli messi in commercio dalla ditta Airfix.

Si tratta della porta elicotteri sovietica MOSKVA, in scala 1/600.

L'impiego previsto per questa bella unità è la caccia antisommersibili, a mezzo elicotteri.

La Moskva è apparsa per la prima volta nella flotta del Mediterraneo nel Settembre del 1968, dopo essere stata varata nei cantieri di Nicolayev e completata nel 1967.

Può trasportare 20 elicotteri tipo Ka 25 Hormone, con due rotori coassiali, ospitandoli nella parte inferiore del ponte, grazie a due ascensori.

L'armamento della Moskva è costituito da due lanciamissili binati per missili superficie-aria GOA ed in più ha un complesso lanciamissili bivalente per vettori superficie-superficie o anti sommersibili.

Dispone anche di due lanciarazzi ASW da 12 ciascuno, di due complessi binati da 57 mm, guidati dal radar e di 5 lanciasiluri.

Ha due eliche che possono imprimere alla nave la velocità massima, stimata, di 30 nodi.

Una seconda unità, con le stesse caratteristiche della Moskva, fa parte della flotta dell'URSS ed è dedicata alla città di LENINGRAD.

Passiamo all'esame del modello.

L'Airfix ha realizzato un modello ricco di particolari, specie per gli elicotteri (ce ne sono due) che sono costituiti di ben 10 pezzi ciascuno. Se si tiene conto della scala della nave ciò è veramente notevole.

Anche gli impianti radar della nave sono ben particolareggiati, specie il radar tridimensionale per la sorveglianza e quelli per la guida di missili.

Bisogna, però, fare un appunto all'Airfix per la

mancanza di precisione con cui sono stati realizzati i pezzi costituenti lo scafo, la coperta, il ponte degli elicotteri ed il castello.

Un vero peccato, perchè il modello è molto rifinito, ma per farlo bene occorre tanto lavoro di stucco e carta abrasiva, nonchè pazienza e buon occhio.

Molto utili, nel montaggio dello scafo, sono i distanziatori dello stesso (pezzi n. 6, 7, 13).

Ben studiato è il ponte superiore e quello del decollo elicotteri.

Quando si incollano le due parti costituenti lo scafo iniziano i guai. Si verificano, cioè, delle difficoltà ad ottenere una perfetta congiunzione, con la presenza di un noioso scalino nella parte inferiore della chiglia.

Anche la prua ha dei difetti, ossia delle cavità dovute a carenza di plastica all'atto della fusione dei pezzi: sono dei difetti, questi, che possono rendere brutto un modello prima ancora di iniziarlo, per eliminarli si usino stucco e carta abrasiva in grana via, via più fine. Lo stesso lavoro va fatto per i ponti (pezzi n. 32, 33, 45) che quando si incollano allo scafo lasciano evidenti scanellature, specie quello per l'appontaggio degli elicotteri.

Il lavoro è un pò macchinoso, specie nella zona di poppa, ove bisogna fare attenzione a dosare la colla ed a tenere serrati i pezzi dello scafo con il ponte elicotteri.

Anche il castello, per altro ricco di particolari, va lavorato con lo stucco, non solo nelle parti di congiunzione, ma anche per riempire avvallamenti della plastica.

E' un lavoro paziente e poco piacevole perchè se non si fa attenzione si corre il rischio di "cancellare", con la carta abrasiva, i particolari in rilievo e ciò non fa piacere a nessun modellista.

Un altro punto a sfavore del modello è che nella congiunzione dei pezzi n. 41 - 43, costituenti il castello, si viene a completare la griglia di una presa d'aria. Questo è poco pratico perchè se si lavora con la carta abrasiva si corre il rischio di cancellare le griglie e non usandola si nota una inesatta disposizione delle stesse.

A questo punto ci si sente un pò come Amleto, ossia con un atroce dubbio: "limare, o non limare?".

Noi abbiamo operato così: si è usata estrema cautela nel dosare la colla per congiungere i pezzi n. 41 - 43, in modo da non avere raboccamenti in corrispondenza del punto di unione delle griglie.

Poi con carta abrasiva fine si è "pulito" ogni difetto facendo scorrere la carta tra le scanellature e spianando leggermente le stesse, in modo da avere i solchi netti, allineati e senza scalini.

Come si comprende, una esecuzione perfetta del tutto è esclusa; sarebbe stato preferibile che l'Airfix avesse realizzato la griglia in un pezzo solo per poterla poi incollare nel suo posto, senza difetti.

Forse maggiore precisione da parte dell'Airfix avrebbe risparmiato un pò di fegato a chi ci mette le mani per costruire...

Comunque i radar, gli elicotteri ed altre rifiniture contribuiscono a riconciliare il modellista con la ditta costruttrice.

Due parole sull'elicottero. Come detto sopra è costituito di 10 pezzi, però manca un qualsiasi abbozzo di finestratura ed il Ka 25 ha due bei finestrini anteriori, per il pilota e secondo. Per riprodurli si possono verniciare con un colore "metallo chiaro" (noi abbiamo usato il Pactra XF 56). Sui timoni di coda ci si può dipingere la stella rossa con inchiostro di China. Non lasciatevi inibire da eventuali critiche tipo: "...e la bordatura bianca attorno alla stella? ...", come è successo al sottoscritto cui c'è voluto qualche giorno per rimettersi dallo shock, dopo avere sentito questa frase "insinuata" da un amico modellista....

Tornando all'elicottero, anche questo necessita di stucco ed è un lavoro da certosini, perchè quasi non si riesce a tenerlo tra le mani, ma in "compenso", gli scalini si vedono se non li eliminiamo.

Chi volesse aggiungere un tocco di realismo al modello può costruire i missili GOA ed applicarli sotto le rampe; per la loro riproduzione non è difficile, a tale scopo ci si può avvalere delle foto pubblicate su vari numeri di INTERCONAIR Aviazione e Marina.

Per verniciare il modello i colori consigliati nel kit sono, di massima, validi. Lo scafo e le parti verticali delle sovrastrutture vanno verniciate di HN 1, cioè di grigio chiaro.

Il ponte elicotteri e le griglie di aereazione del



*Un'immagine dell'incrociatore portaelicotteri "Moskva" che risale al 6 Agosto, 1970 in occasione della celebrazione della festa della Marina Russa a Sebastopoli. Questa unità insieme con la gemella "Leningrad" ha costituito il primo passo dell'Unione Sovietica volto a dotare la sua flotta di una componente aerea; questa tendenza si materializzerà in modo più concreto e valido con le unità della classe "Kiev", vere e proprie portaerei destinate ad ospitare i velivoli a decollo verticale Yak. 36. (Fotokronika Tass via B. Pafi)*

castello in HN 2 ossia in grigio più scuro.

Nero il radar 3D, nella parte relativa ai sostegni, mentre il paraboloide di colore Metallic Grey XF 56.

La parte immersa dello scafo va verniciata in nero, con una riga di galleggiamento colore bianco (tutti e due opachi).

I ponti di colore rosso-marrone; a tale scopo si è mescolato il Matt 26 e Rosso opaco, fino ad ottenere una tinta che sia un equilibrio tra i due toni.

Molto belle le decals. Quelle del ponte elicotteri, usando il Letracote Matt e Gloss, si possono mascherare ottimamente, dando l'idea di una loro riproduzione manuale.

Gli elicotteri vanno verniciati di HN 1, i rotori di argento nella parte superiore delle pale, di nero in quella inferiore.

La ditta fornisce anche tre numeri di identificazione da apporre sullo scafo: 841, 848, 857.

L'ultimo appartiene senz'altro alla Moskva nel periodo che aveva questa colorazione.

Gli altri due numeri non siamo proprio sicuri che

appartengano alla Moskva. La documentazione fotografica è limitata e, per ovvi motivi, scarseggiano i primi piani.

Le scialuppe sono verniciate di HN 1, con la parte inferiore della chiglia rossa.

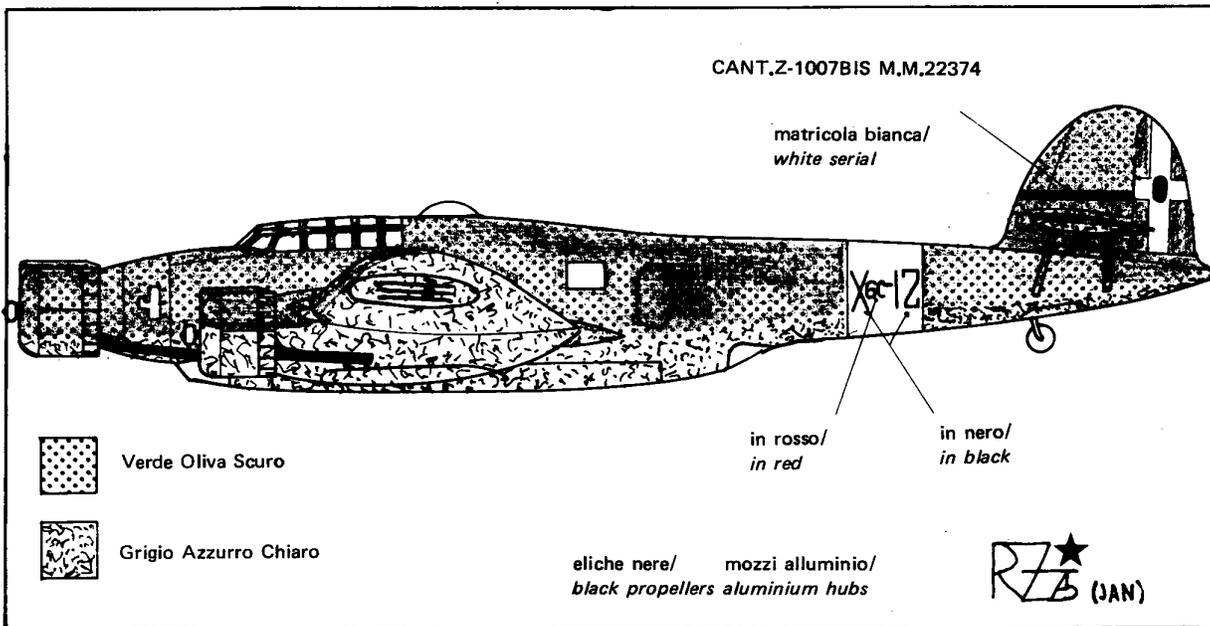
La Marina Sovietica cambia spesso numerazione alle sue navi ed anche la verniciatura alle sovrastrutture, però da riviste consultate, da materiale fotografico raccolto, sembra che i colori consigliati sopra siano i più usati.

In conclusione la Moskva è una bellissima nave che l'Airfix riproduce con molti particolari, ma è un modello difficile per i difetti enunciati. Consigliamo il modello ad un modellista esperto o per lo meno a chi non è alla sua prima nave.

Occorre un pò di esperienza per fare risaltare a pieno questo modello e trarne quindi quelle soddisfazioni che ognuno si attende.

Buon lavoro, quindi, nella speranza che questo articolo vi possa essere di aiuto.

**R. MERLONI**  
IPMS - Livorno



### UN CANT. Z-1007 UN PO' MISTERIOSO

Grazie alla cortesia di una persona ho avuto modo di esaminare a lungo una foto raffigurante due Alcioni ripresi durante la guerra probabilmente ad Aviano. Dato che il proprietario della foto non ne vuole la pubblicazione mi sono dovuto limitare a ricavarne un disegno.

Il velivolo è un Cant. Z-1007 bis monoderiva dipinto in Verde Oliva Scuro e Grigio Azzurro Chiaro; la demarcazione tra i colori non è netta ma leggermente sfumata; ai lati del muso sono presenti il fascio e lo "stemmino" tipici dei Cantieri e di questo velivolo, lo "stemmino" è però posto più in basso e più verso l'avanti rispetto al solito, sì da risultare completamente nascosto dal motore a chi guardi il velivolo di lato.

In coda c'è la scritta bianca su di una sola riga "Cant. Z-1007 bis MM 22374", mancano le indicazioni dei pesi. Sempre in coda c'è la croce bianca con lo stemma di Savoia posto all'intersezione dei bracci. I fasci alari sono neri e dipinti direttamente sul colore di fondo.

La fascia bianca in fusoliera porta la cosa più interessante del velivolo: l'immatricolazione di squadriglia.

Il numero X-12 è nero; tra il trattino e la "X" c'è la sigla rossa "GC" che si riferisce probabilmente ad una scuola, ma quale?

Il velivolo è predisposto al montaggio degli scarichi oscurafiamma, ma monta solo il prolungamento dei tubi e non la parte finale dello scarico.

L'altro velivolo visibile nella foto è sempre monoderiva ma porta la mimetizzazione sabbia su fondo verde medio con lo stile tipico dei Cantieri; in coda c'è solo la croce bianca con lo stemma di Savoia posizionato come l'altro. L'immatricolazione X-6 e la sigla GC sono uguali come posizione, dimensione e colore a quella precedente.

I fasci alari sono molto probabilmente neri su fondo bianco per le superfici superiori e con i colori invertiti per quelle inferiori.

Da notare anche su ambedue i velivoli lo stile geometrico dei numeri e il fatto che ambedue presentino il ruotino di coda fissato e non più retrattile.

**R. ZAMBON**

## IL FOLGORE RESTAURATO

*Il Macchi C.202 "Folgore" della Smithsonian Institution al termine dei lavori di restauro recentemente (settembre 1975) portati a termine e prima di essere sospeso sul soffitto della Galleria dedicata alla 2ª Guerra Mondiale.*

*(Foto Smithsonian via G. Pini)*

Dei lavori di restauro in corso presso lo Smithsonian Institution per quello che sembra essere l'unico Folgore sopravvissuto in buone condizioni avevamo già dato notizia in un numero del Flash. Come si può vedere l'opera è terminata e il M.C. 202 ha avuto l'onore di essere il primo dei 60 velivoli che costituiranno la raccolta che sarà inaugurata il 4 luglio 1976 (Festa dell'Indipendenza) nel nuovo edificio del National Air and Space Museum in Washington.

I lavori di restauro, sia dal punto di vista strutturale che di finitura, sono stati condotti con molto impegno e scrupolosa serietà interpellando tutti coloro che potessero dare un contributo; anche la nostra Associazione per mezzo di G. Pini e di altri soci come il Dott. Ghergo ha svolto un ruolo determinante.

Per dare un'idea della meticolosità dei restauratori basterà citare il fatto che per il fascio di fusoliera e lo stemma sabauda sulla deriva si è arrivati a produrre "ex-novo" delle decals in serigrafia basandosi su documentazione fotografica e campioni; la intelatura delle parti mobili della deriva è stata rifatta seguendo il metodo di cucitura tipico della ditta perchè in un precedente restauro si era seguita una tecnica diversa. Essendosi persa ogni traccia della mimetizzazione originale (compresi i numeri di matricola e individuali),



per la finitura ci si è ispirati ad un soggetto documentato da foto e dobbiamo dire che difficilmente la scelta avrebbe potuto essere più rappresentativa. Si tratta di un velivolo del 4° Stormo operante in Africa Settentrionale. La matricola (9476) e la serie (IX) sono arbitrarie, ma molti dettagli indicano doversi trattare di un velivolo delle serie da VI a IX costruito dalla Breda. Non mancano alcune stranezze che andrebbero approfondite.

Ricordiamo che i Folgore portati negli USA come preda bellica erano due. Dopo un periodo di valutazione tecnica essi furono fatti girare per il paese a scopi di propaganda con finitura grossolanamente posticcia. Seguì poi un periodo di immagazzinamento e a questo punto le tracce si confondono perchè si trova citato solo un aereo. Può darsi che dei due se ne sia conservato solo uno e parti dell'altro o che il secondo sia nascosto nei depositi del Museo. Certo che se ne esistesse veramente un secondo varrebbe la pena di fondare un movimento per la sua restituzione all'Italia! E se poi arrivasse e dovessimo sorbircelo con le coccarde tricolori? No, forse è meglio non indagare e fondare niente!

A. M. B.

## SUMMARY

**Camionetta SPA/Viberti A.S. 43 e derivati — Parte Prima** — *The A.S. 43 was a vehicle developed from the experience and for the needs of the North African theatre of operation, but it only became available in quantity at the time of the armistice. The article provides the basic data, drawings scaled from official plans and reprint of original documentation on its intended use. In a future installment armoured vehicles mounted on the same chassis will be covered.*

**Caproni-Vizzola F. 4** — *How to scratch build a little known fighter (only one example produced) from the Caproni-Vizzola family. It was derived from the F. 5 substituting its engine with the D.B. 601, but the project had no future due to the marginal advantages gained.*

**Mitsubishi A5M4 "Claude"** — *Few notes on the hard to find Nichimo kit in 1/72 and same markings schemes.*

**Savoia Marchetti S. 79 — Particolari interni e schemi** — *To keep the interest alive on the most famous multi engine Italian aircraft of WW 2 we present drawings illustrating details and interior views which are derived from hand book pictures and two typical camouflage schemes.*

**Crisi a Suez, Novembre 1956 — Parte III: L'Aviazione Israeliana** — *After the Royal Navy and the RAF we now present some typical schemes related to the Israeli Air Force participation to the 1956 conflict. The conversion for obtaining the Mistere IV from the Super Mistere is also covered.*

**Brevi note sull'identificazione dei veicoli tedeschi nella 2 G.M. — Parte Prima: Caccia Diurna** — *For those who can't afford the Karl Ries "bible" we provide a synthesis of the marking system adopted by the Luftwaffe during WW 2; only day fighters are covered in this occasion.*

**I Dragoni del Regno Italico** — *Plenty of good literature is available for the modeller and historian interested on the period of the Napoleonic Wars, but relatively little has been divulged on the Italian troops taking part to those eventful years. We try to remedy by presenting some information on Italian Dragoni who fought alongside the French in Austria and in Russia.*

**Una Moskva per tutti (o quasi . . .)** — *Notes for finishing and correcting the Airfix kit of the Russian helicopter carrier that is nowadays a normal, although not necessarily welcomed, guest of what the Romans called "Mare Nostrum".*

**Un Cant. Z-1007 un po' misterioso** — *A scheme of an Alcione used by a training unit and characterized by the unusual unit identification with roman numerals.*

**Il Folgore restaurato** — *Finally after accurate and meticulous work the M.C. 202 of the Smithsonian Institution has been completely restored and can now be admired by the public. It is really a rare bird since not a single one has survived in Italy or elsewhere.*

# modellismo

AEREI • NAVI • CARRI • AUTO • TRENI • SOLDATINI

PUBBLICHIAMO UN NUOVO CATALOGO DI AUTOMODELLISMO:

- 293 modelli finiti
- 90 kit in plastica
- 261 modelli speciali (tra i quali la Ferrari 312T e la Stratos Alitalia di Michele Conti)
- completo repertorio di decal, ruote, pennelli, collanti, attrezzi, accessori, vetrinette e pubblicazioni di auto

Fare richiesta inviando Lire 150 in francobolli

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

**VENDITA PER CORRISPONDENZA A RICHIESTA**



*Cavallino Rampante*

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

Assortimento di tutte le ultime NOVITA' delle seguenti Ditte:  
Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamija, Revell, Hasegawa, Fujimi, Airfix,  
Monogram, Frog, ecc.

VENDITA PER CORRISPONDENZA IN ITALIA E ALL'ESTERO

## NOVITA'

MODEL CRAFT - Navi Italiane in scala 1/400

R.N. Zara - R.N. Fiume - R.N. Gorizia - R.N. Pola (l'una) . . . L. 12.500

## SQUADRON SIGNAL

B-52 in action . . . . . L. 3.500

Panzer IV in action . . . . . L. 3.500

PLASTICARD fogli 25 x 70 cm

Spessore mm 0,1 lire 400; mm 0,25 lire 600; mm 1,0 lire 800.

SPEDIZIONI CONTRO ASSEGNO - SPESE A CARICO DEL DESTINATARIO

# MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652

## NOSTRA ESCLUSIVA

# AIRMODEL - MODEL MARKET

NOVITA

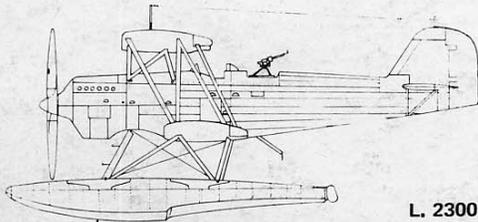
Istruzioni in lingua Italiana

NOVITA

KIT VACUUM-FORMED

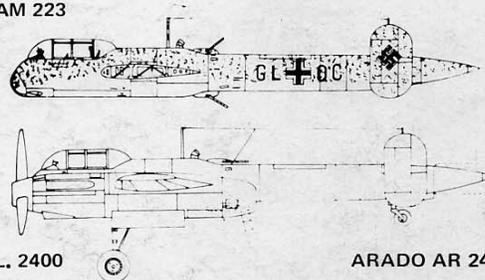
HEINKEL He 60C

AM 225



L. 2300

AM 223

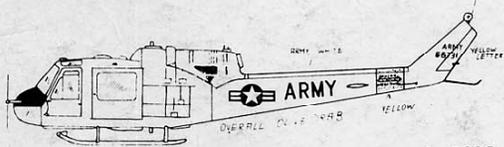


L. 2400

ARADO AR 240

BELL UH-1B IROQUOIS E  
VERTOL UH-25 RETRIEVER

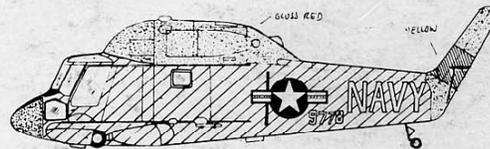
AM 210



L. 2000

AM 216

KAMAN UH-2A SEASPRITE

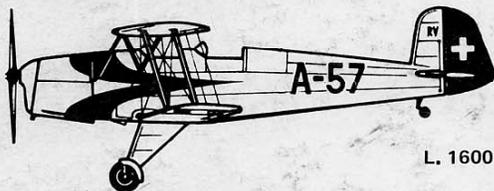


L. 2000

E HUGHES OH-6 CAYUSE

BUCKER BU 131 JUNGSMANN

AM 278



L. 1600

AM 297

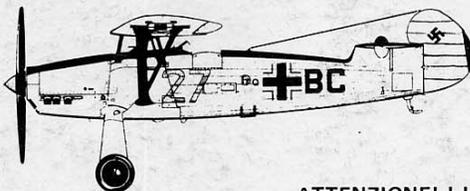
ARADO AR 96



L. 1850

Con decal

FOCKE-WULF FW 56 STOSSER



L. 1200

ATTENZIONE!!!

Kit a iniezione e non vacuformed

Con decal

