



# il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

---

Vol. 8, No. 1 – 1976

---





Il DC9/30 I-ATIA in servizio sulle rotte dell'ATI fotografato in volo. A questo velivolo che attualmente è impiegato da quattro compagnie italiane è dedicato l'articolo di fondo di questo numero.

(Foto ATI)

## INDICE

	Pagina
DC 9 Italiani . . . . .	1
Me.109G/K della RSI . . . . .	10
Camionetta SPA/Viberti A.S.43 e derivati Parte seconda . . . . .	12
I Dragoni del Regno Italico — Parte seconda . . . . .	15
Brevi note sull'identificazione dei velivoli tedeschi nella Seconda Guerra Mondiale Parte seconda: bombardieri, stuka e caccia pesanti . . . . .	16
Jagdpanzer Tiger "Elephant" — Note per un diorama . . . . .	20
Fiat CR.42LW (Luftwaffe) . . . . .	24
Un Mustang da corsa . . . . .	27
Summary . . . . .	28

Con l'avvio dell'ottavo volume della nostra pubblicazione è opportuno spendere qualche parola in merito agli argomenti che intendiamo trattare. Questa opportunità discende dal nostro interesse a stimolare commenti e osservazioni da parte dei lettori per meglio adeguarci ai loro desideri; al tempo stesso ci auguriamo che, conoscendo l'argomento specifico, si facciano vivi coloro che ritengono di avere qualcosa di interessante da comunicare in modo che sempre di più questa pubblicazione sia il risultato del lavoro di una larga parte degli iscritti.

In questo numero abbiamo dedicato l'articolo di fondo a un aereo civile consapevoli del fatto che probabilmente solo una minoranza è interessata all'argomento ma è giusto che anche le minoranze abbiano la loro dovuta considerazione.

Pensiamo di ritornare di tanto in tanto sull'argomento, magari con articoli più brevi, se ci darà inviato del materiale adeguato. Gli altri articoli riguardano soggetti diversi scelti con intendimento di dare un giusto equilibrio ai vari interessi.

Per il futuro avremo una trattazione veramente completa del Grumman Tracker, un argomento sul quale sta lavorando da più di un anno Nocera con la pignoleria di cui già dette prova per un altro Grumman, l'Albatross.

Sempre come progetto a lungo termine avremo un esame minuzioso dei T/RT-33 impiegati dall'AMI, argomento per il quale da lungo tempo si è applicato Jannetti.

Passando ai velivoli della 2ª G.M. contiamo di pubblicare del materiale interessante sul Macchi 200 che sarà corredato da disegni ricavati in buona parte misurando con santa pazienza il velivolo conservato a Vigna di Valle.

Per il settore dei mezzi militari abbiamo in preparazione sia articoli relativi a soggetti specifici, prevalentemente italiani, sia articoli di carattere generale dedicati ai contrassegni.

Per le navi contiamo di esaminare la possibilità di ricavare mediante conversione dal kit Airfix le motosiluranti derivate dalle E-boats tedesche.

Negli ultimi numeri abbiamo cercato di dedicare sempre dello spazio ai figurini militari sia d'epoca che della 2ª G.M.

Per il futuro contiamo di trattare con regolarità l'argomento avvalendoci soprattutto della collaborazione di Crociani e Brandani, certamente già noti agli appassionati per loro lavori pubblicati su libri o riviste.

Se da questa breve sintesi trovate che l'argomento che vi sta a cuore non abbia avuto la sua considerazione fatecelo sapere o, meglio ancora, mandateci del materiale e delle idee anche se grezze!

A.M. BELLEI

Publicazione ad uso esclusivo dei soci  
dell'IPMS-Italy

All contents strictly copyright

IPMS — ITALY

Casella Postale 12017 — 00100 ROMA BELSITO

# IDC 9 ITALIANI



Il primo progetto di questo velivolo appartenente alla generazione successiva al "Caravelle" è stato impostato nel 1962, l'inizio della produzione avvenne nel 1963 e il primo volo nel 1965.

Decine di ordinazioni dovute alla serietà ed esperienza in campo di velivoli civili arrivarono alla casa californiana quando il progetto era ancora sulla carta, tanto che la ditta, non potendo far fronte ai propri impegni fu costretta a servirsi di ditte subappaltanti per la costruzione di varie parti in altre fabbriche. L'appalto più importante di tale lavoro fu vinto dall'Aerfer di Pomigliano d'Arco che si aggiudicò la costruzione di tutti i pannelli di fusoliera.

Inizialmente furono impostate due serie, la 10 e la 30; la differenza fra le due consiste nell'aumentata capacità della fusoliera allungata che permette il trasporto fino a 115 passeggeri.

L'aereo si presenta con architettura simile al Caravelle ma con fusoliera più tozza per il relativo maggior diametro della sezione circolare ed un impennaggio a T; l'ala interamente a sbalzo con freccia di 42° è fornita di ampi alettoni a flap articolati, ed è situata bassa rispetto alla fusoliera.

L'impianto motore è formato da due turbogetti a doppio flusso Pratt-Whitney JT8D1 da 5440 kg di spinta per la serie 10 e JT8D7 da 6350 kg di spinta per la serie 30, fissati ai lati della fusoliera verso coda.

I timoni anch'essi interamente a sbalzo sporgono superiormente al termine della fusoliera; il carrello triciclo è completamente retrattile. La costruzione, metallica in acciaio e leghe leggere, è di tipo convenzionale.

## Dati di massima per la serie 30

Apertura alare 28,47; Lunghezza m 36,37; Peso massimo al decollo kg 44450; Velocità massima 910 Km/h; Autonomia 2380 Km. Il suo prezzo si aggira sui quattro miliardi e mezzo e ne sono stati costruiti oltre 800 esemplari.

Oltre a queste due serie attualmente più usate ne è stata eseguita una tipo 40 e una tipo 50 il cui prototipo è stato collaudato nel gennaio 1975.

L'Italia è tra le maggiori acquirenti di tale velivolo favorita anche dal fatto che buona parte di esso è ivi costruita. La flotta dei DC 9 esistenti in Italia è così suddivisa:

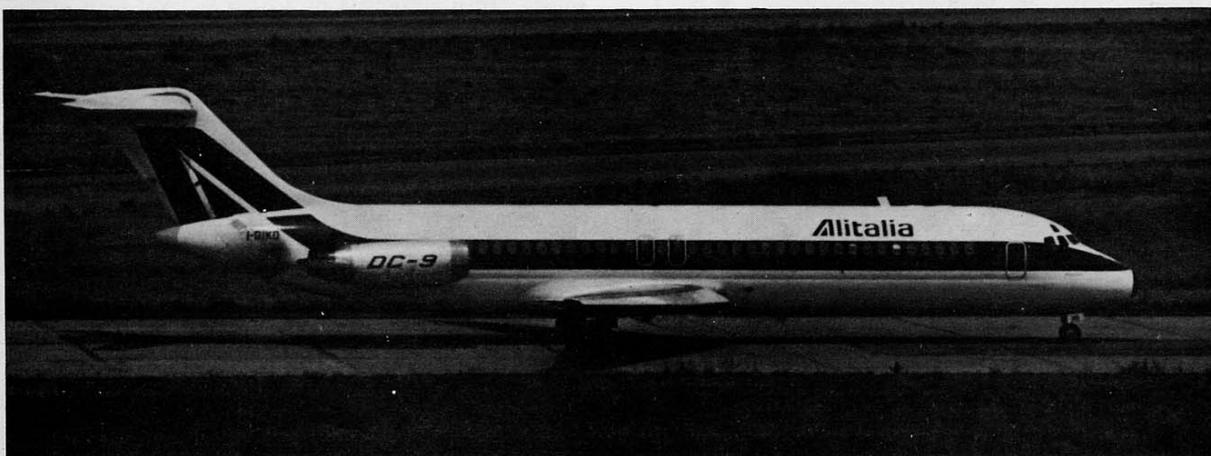
ALITALIA n. 33 DC 9/30 più n. 2 DC 9/30 F (cargo)

ATI n. 13 DC 9/30 più 3 in ordinazione

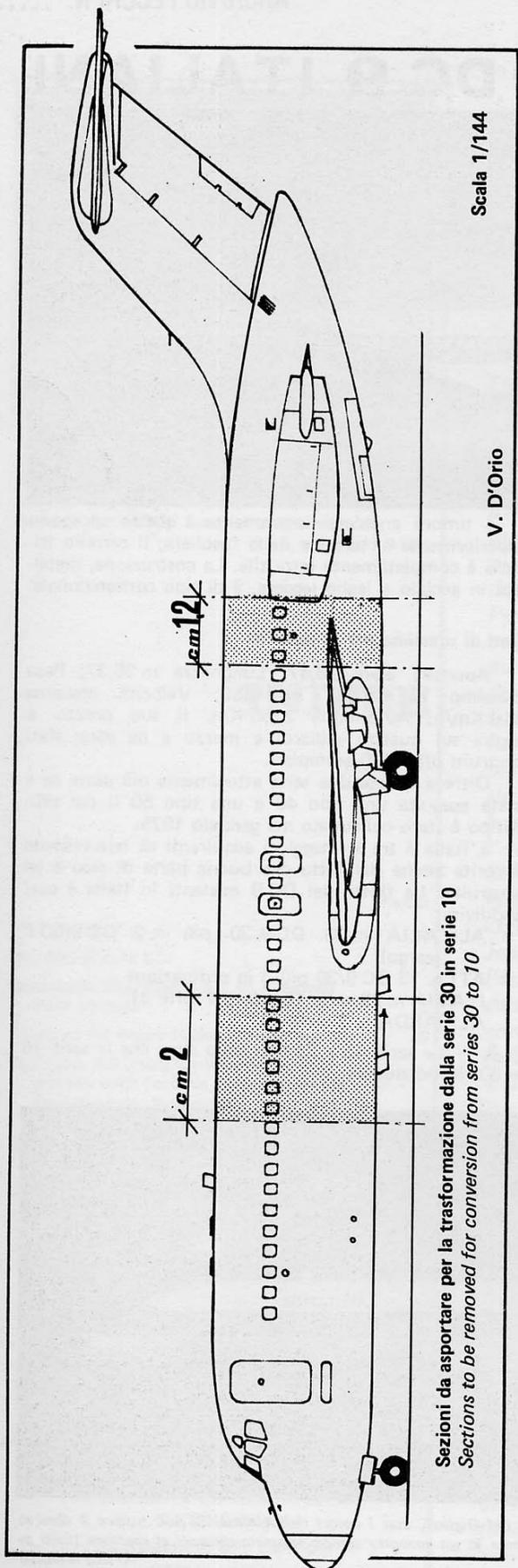
ITAVIA n. 23 serie 15 più n. 1 serie 31

ALISARDA n. 2 serie 10.

N.B. — Le serie 15 e 31 non sono altro che le serie 10 e 30 ricondizionate.



In questa pagina due immagini dello stesso velivolo, I-DIKD "Isola del Giglio", con i colori dell'Alitalia. Si può notare il diverso posizionamento dell'immatricolazione sulla fusoliera; essa infatti è stata in un secondo tempo spostata davanti al reattore (foto in alto) per evitare che venisse oscurata dai residui nerastrici degli scarichi. (Foto Alitalia)



## Il modello

Del Douglas DC 9 esistono in commercio 3 modelli di altrettante marche: 1) della Revell in scala 1/120 serie 10; 2) dell'Aurora in scala 1/72 serie 10; 3) della Airfix scala 1/144 serie 30.

Scartando a priori quello delle Revell essendo una scala amorfa, non rimane che da prendere in considerazione gli altri due.

Quello dell'Aurora essendo scala 1/72 è il più appetibile ma essendo della serie 10 limita a due soli tipi la riproduzione cioè ITAVIA e ALISARDA. Si potrebbe tentare la trasformazione in serie 30 acquistandone due e utilizzare parte della seconda fusoliera per portare alla giusta misura la prima. Il lavoro, sebbene più difficile di quello che vi proporrò in seguito per la trasformazione del modello Airfix non presenta notevoli difficoltà anche se deve essere eseguito dal modellista con una certa pratica alle spalle. Il punto principale per cui io vi sconsiglio di tentare questa via è: 1) la scarsa reperibilità del modello Aurora; 2) il prezzo decisamente molto elevato per cui a conti fatti, lavoro a parte, conviene ordinarlo magari di seconda mano direttamente alla Douglas.

Prendendo ora in esame il terzo modello cioè quello dell'Airfix l'unica considerazione negativa è quella riguardante la scala "1/144", negativa nel senso che il modello finito non supera i 22 centimetri ma essendo l' 1/144 il rapporto universale adottato per tutti i civili, consiglio gli appassionati di questo genere di riproduzione di soffermarsi su quest'ultimo modello.

Non starò a dilungarmi sulla descrizione tecnica del kit avendola già trattata sul Flash; mi limiterò perciò come poc'anzi vi accennavo a trattare la conversione dalla serie 30 in 10.

## Conversione

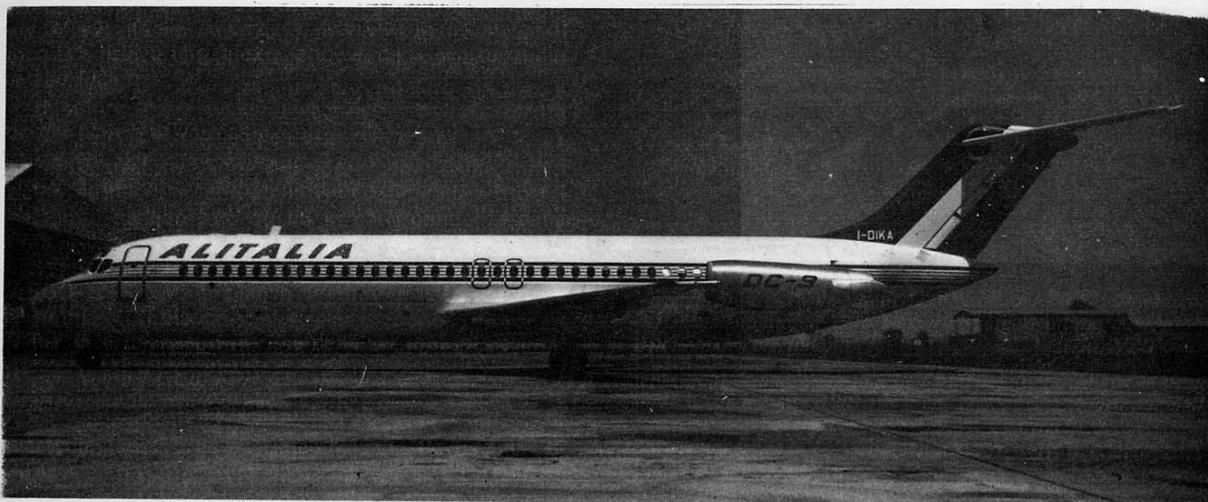
Non presenta grosse difficoltà anche per il modellista poco esperto, il lavoro si svolgerà quasi tutto sulla fusoliera e minimamente sull'ala. Essendo il DC 9/10 notevolmente più corto del 30 occorrerà accorciare la fusoliera e per far ciò procedete come segue: montare le due semifusolieri indi facendo riferimento al disegno segnare con una matita i due tronconi da asportare, avvolgere sulla linea di frattura il modello con diversi giri di nastro adesivo affinché il seghetto possa mantenersi sempre perpendicolare ed effettuare il taglio preciso.

Una volta asportate le due sezioni rincollare la fusoliera ormai accorciata di 3,2 cm facendo bene atten-



Il modello del DC 9/10 realizzato dall'autore come conversione dal kit Airfix con il metodo descritto nell'articolo. Esso è stato rifinito con la smagliante colorazione dell'Alisarda.

(Foto Angerilli)



Un'immagine del DC9 I-DIKA "Isola di Capri" che mostra la precedente colorazione impiegata dell'Alitalia. A suo tempo la ditta Revell preparò un foglio di decal adatto a questo schema per accompagnare il suo kit in 1/120. (Foto Alitalia)

zione che gli assi di mezzzeria coincidano tra loro, incolare la scaletta di accesso posteriore in quanto la serie 10 ne è priva, produrre il foro dell'antenna inferiore, asportare la rivettatura del primo portello di emergenza.

Sull'ala asportare la rivettatura che segnala sul bordo di entrata gli ipersostentatori. Riprodurre al punto d'attacco ala-fusoliera i portelli del carrello, stucare tutte le giunture e la conversione è completa.

#### Note sulla colorazione dei DC 9 italiani

#### DC 9 ALITALIA

Fusoliera interamente bianco lucido, ultima parte del radome in nero semi lucido, fascia in verde lucido Humbrol 2 Emerald, triangolo rosso Humbrol 19. Scritta Alitalia con trasferibili a secco R 41 Rz6 mm 4,3. Immatricolazione foglio R 41 RQ2 mm 2,1 sistemate in una delle due posizioni (vedere disegno). Inizialmente l'immatricolazione era sulla parte alta della fusoliera, poi è stata decisa la variazione di posizione in quanto essendo sistemato nella zona investita dagli scarichi dei reattori diveniva illeggibile. Tale cambiamento avviene in sede di revisione generale quando il velivolo viene riverniciato. Gondole motrici in metallo opaco, anello frontale in metallo lucido, parte terminale in metallo brunito (Argento + nero opaco + rame). Ali grigio lucido FS 26440 e bordo d'entrata metallo semi lucido.

Il colore grigio lucido può essere reso schiarendo con del bianco la vernice Humbrol 40.

Portelli d'accesso e uscite d'emergenza hanno una zona grigio chiaro lungo tutto il bordo esterno; portelli dei carrelli grigio e pozzetti carrelli in cromato di zinco. Carrelli grigio lucido con le parti scorrevoli in metallo lucido.

#### DC 9/32 F CARGO

Per la trasformazione procedere come segue: montare la fusoliera e con dello stucco chiudere tutti i finestrini lasciando solo quello in corrispondenza della prima uscita d'emergenza; incidere sul lato sinistro il portellone per l'ingresso delle merci. Per la scritta CARGO SYSTEM in bianco usare il trasferibile R 41 RQ3 mm 2,7 in bianco.

Per il resto nulla differisce dalla versione passeggeri.

#### IMMATRICOLAZIONI E NOMI DEI DC 9 ALITALIA

##### DC 9-32

I-DIBC Isola di Lampedusa	I-DIKA Isola di Capri
I-DIBD Isola di Montecristo	I-DIKB Isola di Caprera
I-DIBJ Isola della Capraia	I-DIKC Isola di Ponza
I-DIBN Isola della Palmaria	I-DIKD Isola del Giglio
I-DIBO Isola di Procida	I-DIKE Isola d'Elba
I-DIBQ Isola di Pianosa	I-DIKI Isola di Murano
I-DIKJ Isola di Lipari	I-DIKV Isola di Vulcano
I-DIKL Isola di Panarea	I-DIKW Isola di Giannutri
I-DIKM Isola di Tavolara	I-DIKY Isola di Alicudi
I-DIKN Isola di Nisida	I-DIKZ Isola di Linosa
I-DIKO Isola di Pantelleria	I-DIZA Isola di Palmarola
I-DIKP Isola di Marettimo	I-DIZE Isola della Meloria
I-DIKQ Isola di Stromboli	I-DIZF Isola di Spargi
I-DIKR Isola di Torcello	I-DIZI Isola di Basiluzzo
I-DISK Isola di Filicudi	I-DIZO Isola del Tino
I-DIKT Isola di Ustica	I-DIZU Isola di Bergeggi
I-DIKU Isola d'Ischia	

##### DC 9-32 F

I-DIBK Ercole	I-DIKF Atlante
---------------	----------------



Vista di prua del velivolo I-DIZO "Isola del Tino"; sul radome del radar dipinto in nero sono riportate le ultime due lettere dell'immatricolazione. (Foto V. D'Orio)

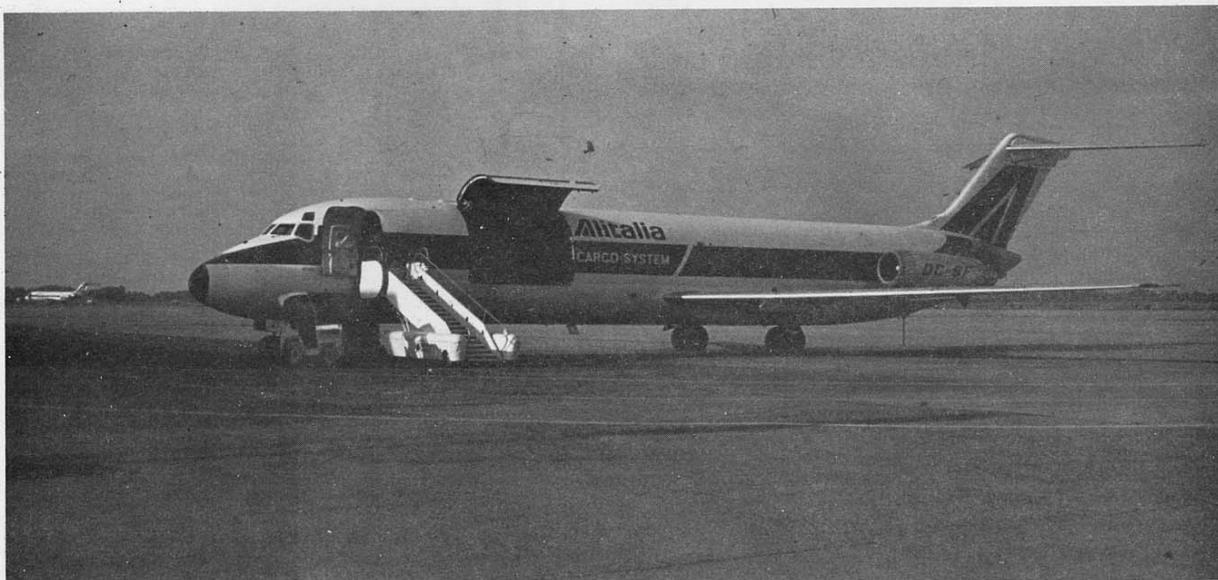


*Vista laterale sinistra di un DC9 Alitalia con la colorazione attualmente impiegata. (Foto Alitalia)*

*Particolare della sezione posteriore di un DC9 Alitalia che permette di apprezzare l'annerimento delle superfici bianche dovuto agli scarichi dei motori. Sullo sfondo la coda di un Caravelle della SAM, società collegata all'Alitalia. (Foto V. D'Orio)*



*Un'immagine di uno dei due DC9/32 F, cioè versione cargo, impiegati dall'Alitalia. Si nota la scritta "Cargo System" e l'ampio portellone sulla fusoliera. (Foto V. D'Orio)*







Particolare del carrello anteriore di un DC9 Alitalia. Sul portello sono riportate le ultime due lettere, ZD, dell'immatricolazione. (Foto V. D'Orio)

### DOUGLAS DC 9/10/30 ITAVIA

Fusoliera bianco lucido fino all'altezza dell'attacco alare, parte inferiore grigio lucido. Fascia di mezzzeria rosso (Humbrol 19), bordatura e portelli e uscita di emergenza in rosso con tratto bianco lungo la sovrapposizione della fascia di mezzzeria, gondole motrici in metallo opaco con bordo di entrata lucido e zona scarichi in metallo brunito. Ali interamente grigie per la serie 10, con bordo di entrata e carenature meccanismi di retrazione iperstentatori in metallo opaco per la serie 30, pozzetti carrelli in cromato di zinco. Scritte Itavia in rosso con decal R 41 RLS2 ml. 4,3 affinando leggermente la lettera A e V, immatricolazione in nero R 41 E2 da ml. 2,1; la scritta Itavia va ripetuta sotto l'ala sinistra e l'immatricolazione sotto l'ala destra solo per la serie 30, nella serie 10 è presente solo l'immatricolazione sotto l'ala sinistra e sopra l'ala destra.

### DOUGLAS DC 9/30 ATI

Fusoliera parte superiore in bianco lucido, linea di mezzzeria in tre colori (vedere disegno), timone di direzione interamente in bleu con stemma bianco e bordo tricolore (per la realizzazione di questo stemma conviene disegnare con un tiralinee fissato ad un compasso i bordi a colori su di un pezzo di decal bianco e poi attaccare lo stemma completo a lavoro finito). La parte



Sopra un'immagine ripresa dall'alto di un DC9 ATI che permette di apprezzare il posizionamento dell'immatricolazione sulle ali. Il codice I-DIZC indica trattarsi di uno dei due velivoli ceduti dall'Alitalia. In basso particolare della deriva e del motore destro dello stesso velivolo riprodotto in copertina. I colori degli anelli dello stemma ATI sulla deriva sono (dall'interno): rosso, bianco, verde, bianco. (Foto ATI)

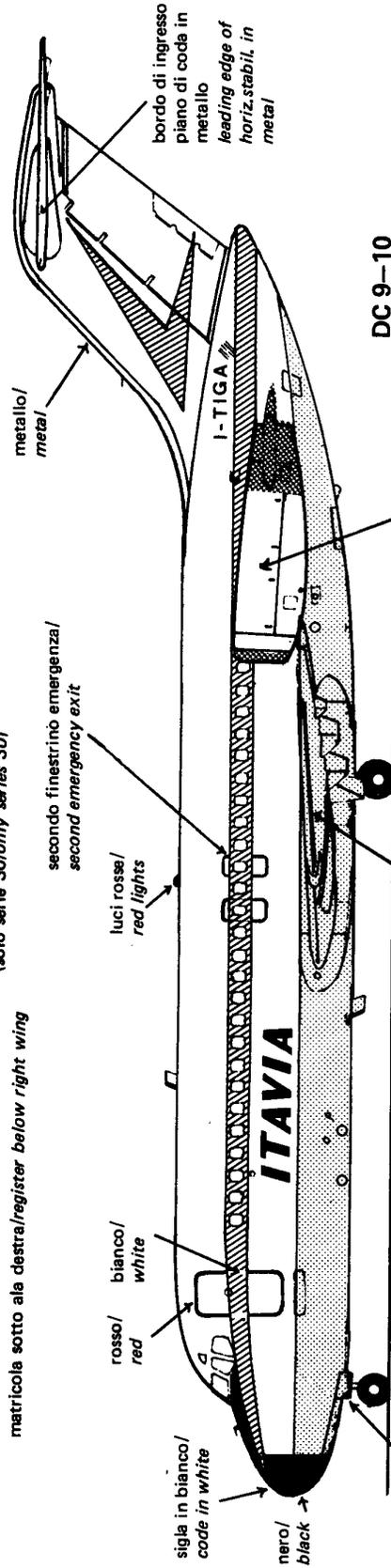


Vista anteriore destra del DC9 I-ATIA, cioè del primo velivolo di tale tipo entrato in servizio presso l'ATI. (Foto ATI)

sotto ala sinistra/below left wing **ITAVIA**

matricola sotto ala destra/register below right wing

(solo serie 30/only series 30)



DC 9-10

sigla nera seguita da linea rossa  
black code followed by red line

come Alitalia  
like Alitalia

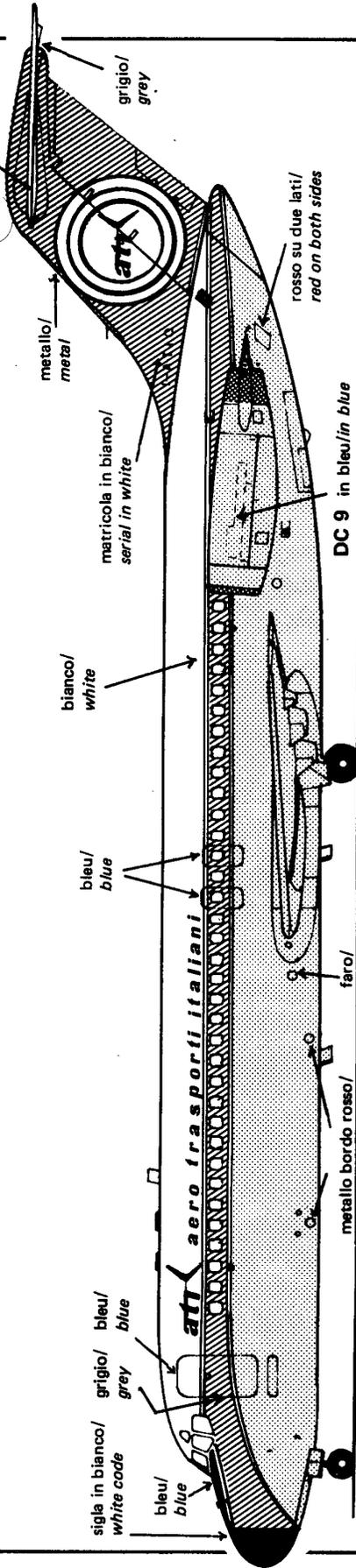
rosso/red

argento lucido/  
gloss silver

de-icing

DC 9  
in nero/  
in black

bordo metallo/  
metal edge



DC 9-30

FS 26440

Pactra Royal  
Blue

argento lucido/  
gloss silver

DC 9 in bleu/in blue

rosso su due lati/  
red on both sides

bleu/blue

bleu/blue

bianco/  
white

matricola in bianco/  
serial in white

metallic/  
metal

grigio/  
grey

inferiore della fusoliera è in grigio lucido eccetto i bordi di entrata in metallo e i pozzetti dei carrelli in cromato di zinco, la bordatura dei portelli e delle uscite di emergenza sono in blu e la parte che sovrappone la fascia di mezzeria in grigio, timoni di quota grigio lucido con bordo di entrata in metallo, gondole motrici in grigio lucido eccetto l'anello frontale in metallo lucido e zona scarico in metallo opaco. Scritte sigla ATI con decal R 41 RL4 da ml. 3,2; scritta intera R 41 RL2 da ml. 2,1 in blu, immatricolazione sul timone in bianco R 41 RQ1 ml. 1,5, immatricolazione sulle ali R 41 S3 ml. 2,7 in nero.

#### IMMATRICOLAZIONI DEI DC9 ATI

I-ATIA	I-ATIK	I-ATIIY
I-ATIE	I-ATIX	I-ATIQ
I-ATIO	I-ATIH	I-ATJA
I-ATIU	I-ATIJ	I-ATJB
	I-ATIW	I-ATJC
I-DIZB	I-DIZC	(ex Alitalia)

#### DOUGLAS DC9/10 ALISARDA

L'ultima compagnia italiana ad usare il DC9 è stata l'Alisarda ed a mio avviso è da considerarsi il più bello per la sua smagliante livrea. Fusoliera interamente bianco lucido con la linea di mezzeria divisa in tre colori, rosso giallo e viola. Per il rosso va bene l'Humbrol 19, per il giallo l'Humbrol 8 per il viola occorrerà prendere due parti di rosso 19 e una parte di blu Humbrol 14. Per la sottile strisciolina gialla conviene passare prima il colore indi ricoprirla con del nastro adesivo Letraset Letraline n. 492 da mm. 2 circa. Le gondole motrici sono in bianco lucido con l'anello frontale in metallo lucido e la zona di scarico in metallo brunito; timoni di quota grigio lucido. Ali interamente grigio lucido compresa la carenatura di attacco con la fusoliera.

Scritta R 41 Ri6 da mm. 4,3; immatricolazione sulla fusoliera R 41 RQ2 da mm. 2,1; sull'ala R 41 S3 da mm. 2,7 (tutti in nero).

I camminamenti sulle ali sono uguali per tutti i tipi di DC9 in grigio opaco leggermente più scuro delle ali bordato in nero e con frecce nere rivolte verso il bordo di uscita (Letraset Junior 5321).

#### DOUGLAS DC9/30 STATO MAGGIORE

Fusoliera parte superiore bianco lucido parte inferiore grigio lucido, linea di demarcazione dei due colori in blu, riquadratura portelli in blu, piano di quota interamente bianco, cofanatura motori bianco lucido e parte terminale in metallo brunito, interno pozzetti carelli in cromato di zinco, ali grigio lucido eccetto il bordo di entrata in metallo lucido. Lettere foglio R 41 RQ9-2 da mm. 6,3; coccarde foglio ITS 01.

Per quanto riguarda lo stemma occorrerà dipingerlo sul velivolo.

I codici dei due velivoli AMI sono: SM12 e SM13.

Questo è tutto per quanto riguarda i Douglas DC9 operanti in Italia; spero di aver accontentato quei pochi come me appassionati di aviazione civile e sono sicuro che gli altri non me ne vorranno.

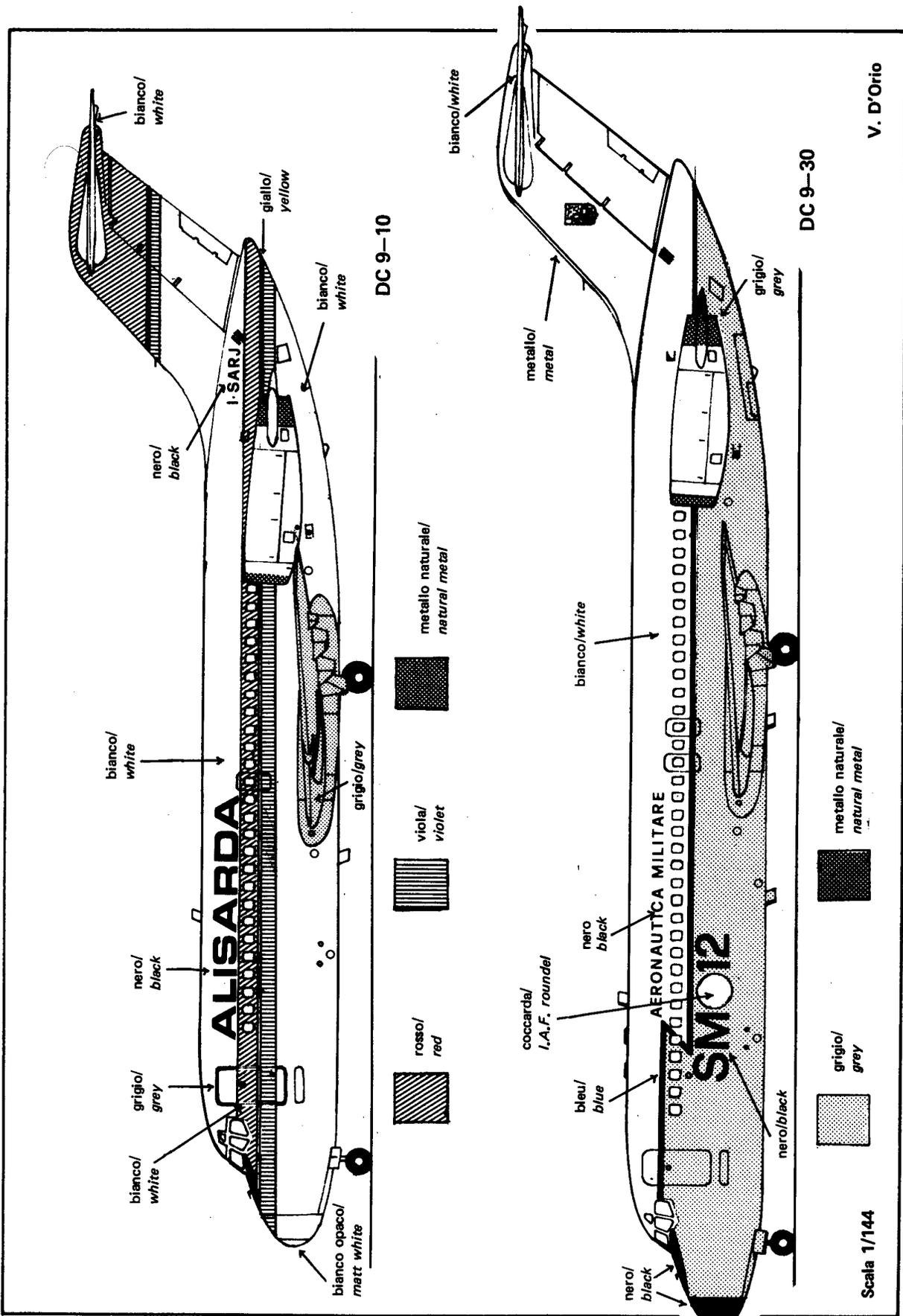
V. D'ORIO

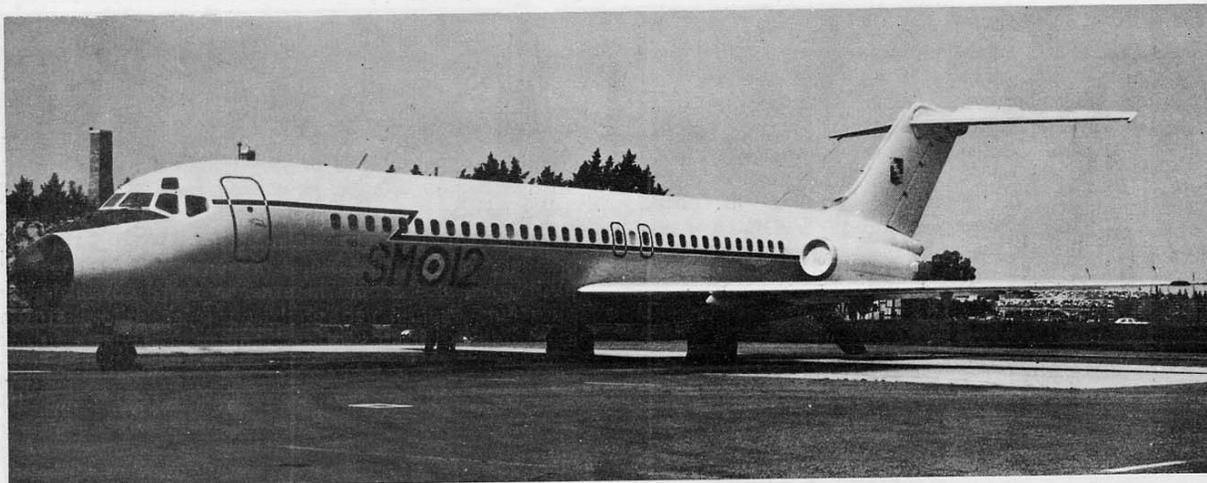


Particolare della deriva verticale di un DC9 dell'Areonautica Italiana con lo stemma del Reparto Volo Stato Maggiore. (Foto AMI)

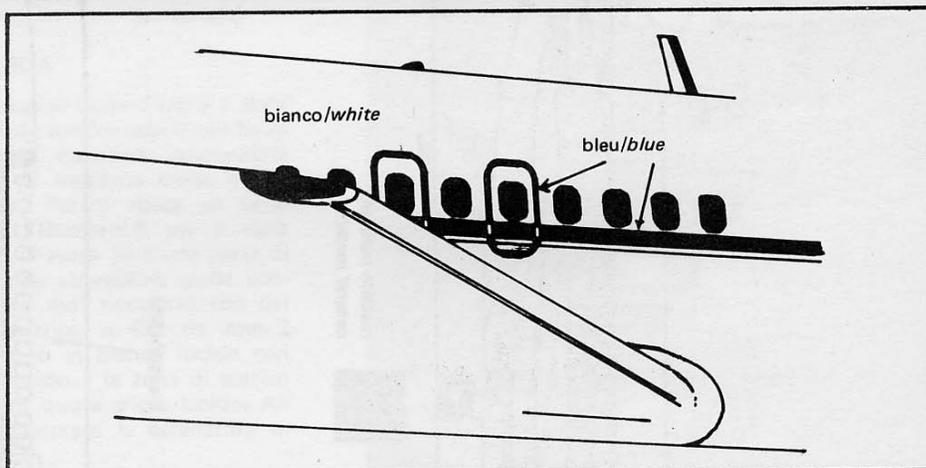


Il DC9/10 I-SARU in servizio presso l'Alisarda. I colori sulla fusoliera e sulla deriva sono, dal basso, viola e rosso separati da una sottile linea gialla. Si notano le conchiglie per l'inversione del flusso dei reattori in posizione di "aperto". (Foto Alisarda)





Vista laterale sinistra di uno dei due DC 9/30 dello Stato Maggiore Aeronautica fotografato sull'aeroporto di Ciampino dove sono normalmente dislocati. Recentemente sopra i finestrini nella parte centrale della fusoliera è stata aggiunta la scritta "Aeronautica Militare". (Foto AMI)



Particolare del motivo sulla fusoliera per i velivoli dello Stato Maggiore Aeronautica

## DUE MESSERSCHMITT REPUBBLICINI

I soggetti di questo articolo presentano diverse particolarità che vale la pena esaminare:

### Bf. 109 G6 5ª Squadriglia, 2° Gruppo "Gigi Tre Osei".

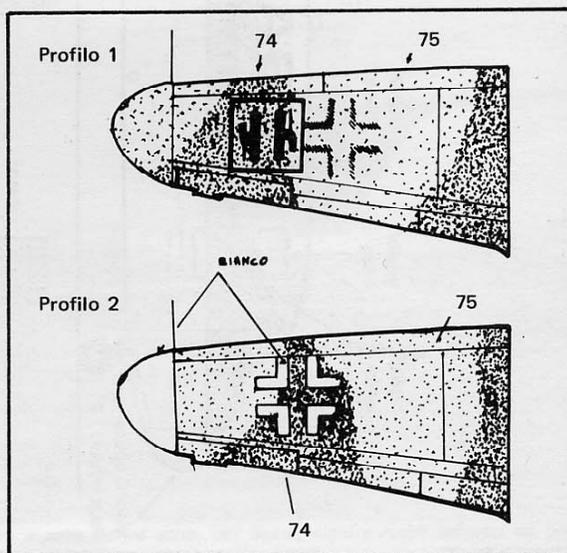
Questo velivolo ha la doppia applicazione dei distintivi di riconoscimento sulla fusoliera, mentre sulle ali i fasci littori della A.N.R. (neri superiormente e inferiormente) sono stati affiancati alle croci germaniche oblitrate. Inoltre il numero "10" stranamente in giallo, è ripetuto sulla parte anteriore della fusoliera subito dopo l'ogiva in dimensioni più piccole. Anche la bandierina posta sulla deriva è stata sovrapposta alla croce uncinata che però era sempre visibile in trasparenza. La colorazione è quella standard con i toni di grigio: 74 e 75 applicati superiormente alla fusoliera in modo quasi netto, maculazione con i medesimi sul 76 di fondo che copriva anche le superfici inferiori. Sulle ali il classico "splinter" a bordi sfumati con i colori 74 e 75.

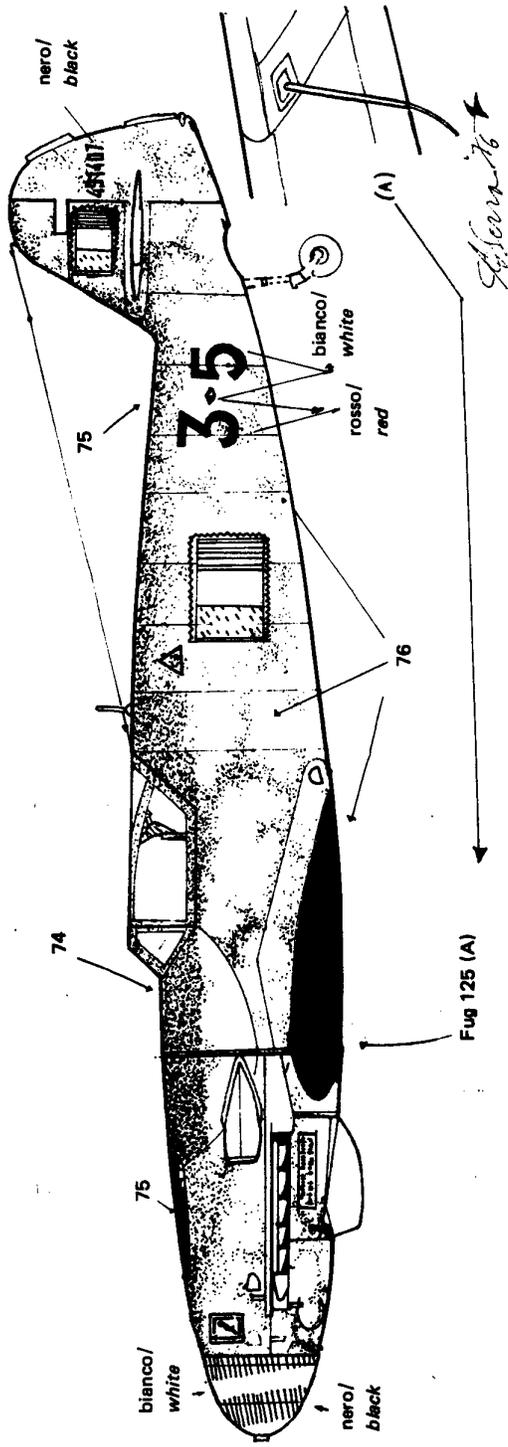
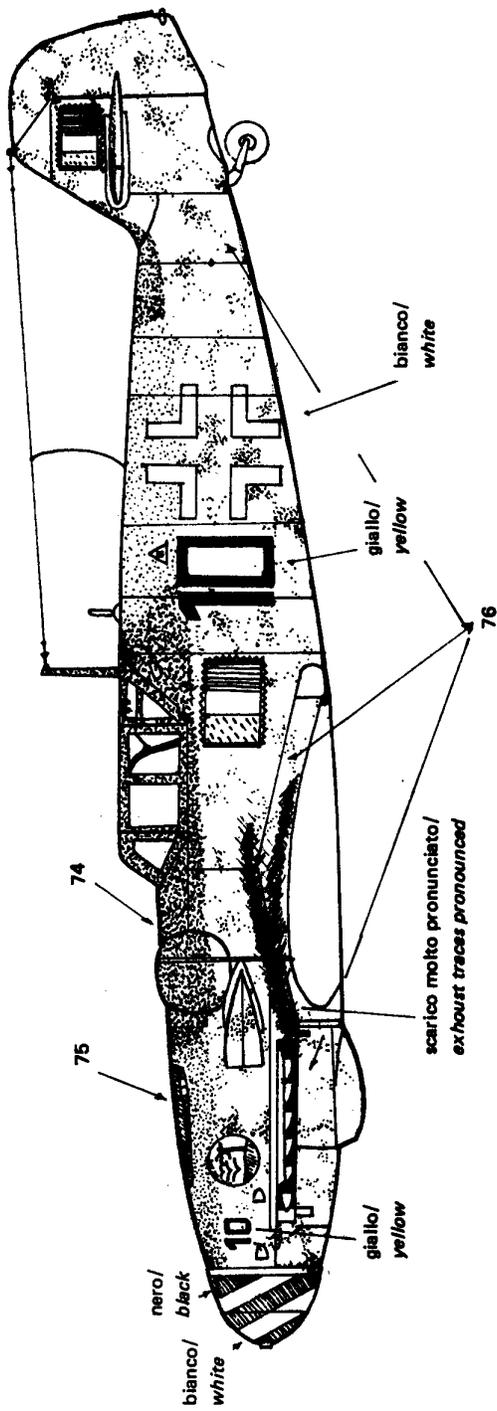
### Bf. 109 K4 3ª Squadriglia, 1° Gruppo "Asso di bastoni"

In questo caso i distintivi di riconoscimento sono, in fusoliera, della A.N.R., mentre sulle ali, superiormente e inferiormente, appaiono le croci germaniche del tipo semplificato rispettivamente in bianco e in nero. Piuttosto insolita la disposizione dei numeri che sono molto arretrati e separati tra loro da un rombo metà

rosso e metà bianco. Il Werke N. è 491407 ed è riportato in nero a caratteri piuttosto grandi sul timone le estremità alari sono in bianco. Questo velivolo è privo di asta per l'antenna radio.

A. SERRA



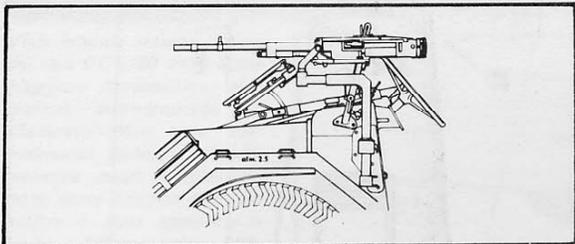


# CAMIONETTA SPA/VIBERTI A.S.43 E DERIVATI - PARTE SECONDA

A completamento di quanto presentato nel numero precedente si riporta qui il particolare del supporto girevole per la mitragliatrice Breda 37 montato sul fianco sinistro della camionetta A.S. 43. Si noti, fissato al parafrangente destro, il treppiede per l'impiego a terra della stessa arma e il fustino prismatico da 20 litri sistemato sul parafrangente sinistro.

Questi particolari erano stati omessi nel complessivo.

L'indicazione della pressione di gonfiaggio dei pneumatici era stampigliata in bianco sulla mimetizzazione. Per i pneumatici posteriori i valori erano: atm. 3.25. Si tenga presente che, nelle foto bianco-nero, le chiazze verdi sono le più scure.



## AUTOBLINDO A.S. 43

"Sullo stesso autotelaio della normale camionetta A.S. 43 fu realizzata, ai primi del 1944, una autoblinda leggera il cui armamento era costituito dalla originale

torretta del carro armato leggero L 6-40, torretta della quale, con ogni probabilità, esisteva un certo quantitativo già approntato e che era rimasto disponibile una volta cessata la produzione del carro stesso.

La carrozzeria si rifaceva ad un prototipo del 1941, un'autoblinda espressamente progettata per l'Africa Settentrionale, con torretta a cielo scoperto e che, a sua volta, si basava sull'autocarro protetto A.S. 37 di normale produzione.

Il motore, la cui areazione era assicurata da un'ampia grigliatura in corrispondenza del radiatore, era accessibile superiormente, mediante due portelli. Su entrambe le fiancate, altri portelli in due sezioni consentivano l'accesso alla camera di pilotaggio e combattimento. La visibilità era discreta solo anteriormente (due portellini); lateralmente e posteriormente l'equipaggio poteva osservare la zona circostante soltanto a portelli aperti. Naturalmente, ciò non valeva per il capomacchina, il quale aveva a disposizione le due feritoie della torretta girevole, il cannocchiale panoramico e il collimatore delle armi.

Queste erano costituite dall'abbinamento Breda (mitragliera da 20 mod. 35 e mitragliatrice 38 cal. 8), il cui munizionamento era alloggiato in questo modo: una cassetta a sinistra ed una a destra anteriormente al compartimento di guida, più altre 4 cassette posteriormente a destra, tutti contenenti caricatori cal. 8 e due file di 5 cassette sovrapposte (totale 10) per i caricatori da 20 mm, sistemate sulla parete posteriore della camera di combattimento.

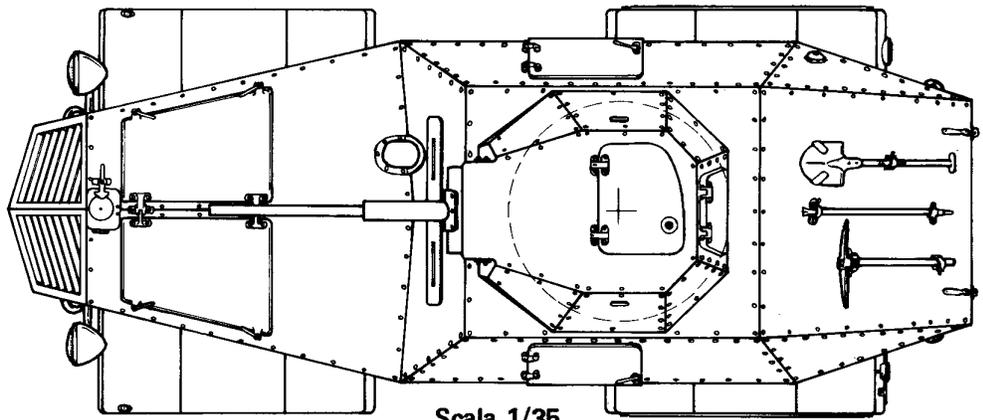
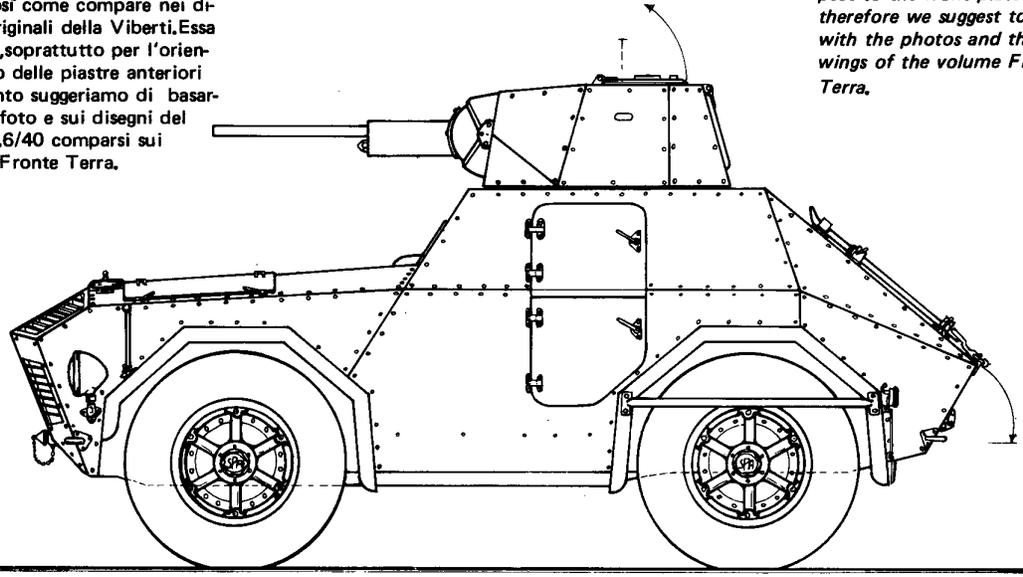


Vista di 3/4 anteriore della autoblinda montata sullo chassis della camionetta A.S. 43. Si possono osservare i dettagli della torretta che è la stessa del carro armato leggero L/40. L'affusto è ancora privo dell'arma. (Foto Viberti)

**AUTOBLINDO su chassis A.S. 43**

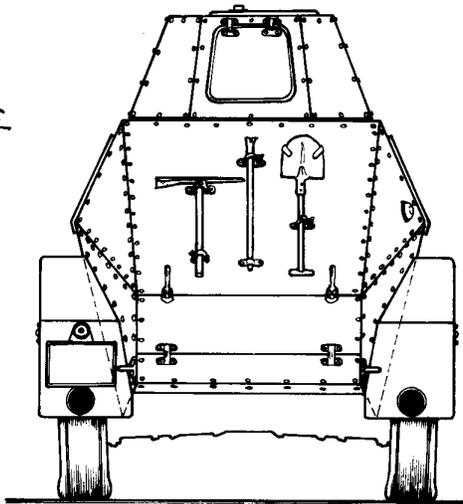
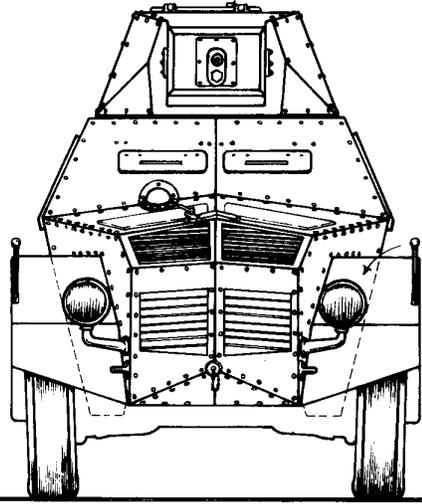
*Attention! the drawings reproduce the configuration of the gun turret as it appears in the original Viberti plans. It is incorrect, particularly with respect to the front plates, and therefore we suggest to check with the photos and the drawings of the volume Fronte Terra.*

Attenzione! questi disegni mostrano la configurazione della torretta così come compare nei disegni originali della Viberti. Essa è errata, soprattutto per l'orientamento delle piastre anteriori e pertanto suggeriamo di basarsi sulle foto e sui disegni del carro L.6/40 comparsi sui volumi Fronte Terra.

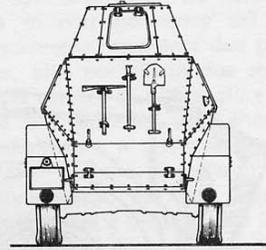
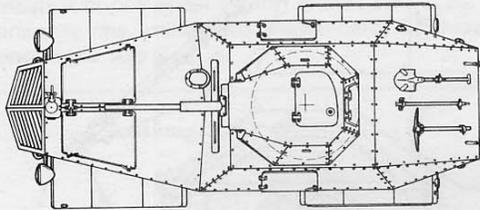
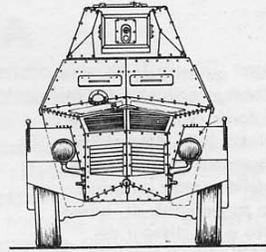
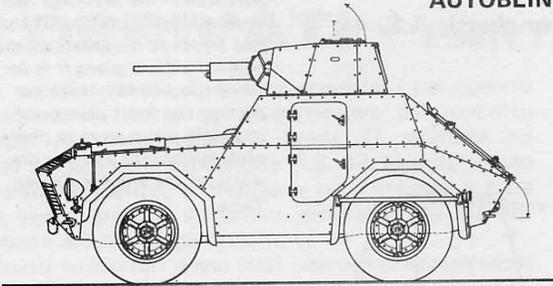


Scala 1/35

E. MAIO '75



**AUTOBLINDO su chassis A.S. 43**



Scala 1/72

B.M.O. 72

Un vano, apribile dall'esterno, alloggiava la ruota di scorta; immediatamente al di sotto vi era il serbatoio del carburante della capacità di 120 litri di benzina.

L'equipaggio, composto di tre uomini era così sistemato: pilota a destra, meccanico a sinistra, capo-blinda in torretta. E' da rilevare come il volante di guida fosse inclinato all'indietro, allo scopo di consentire una maggiore inclinazione della blindatura frontale.

Le dimensioni fuori tutto erano le seguenti:

- lunghezza: 4700 mm
- larghezza: 2000 mm
- altezza (senza periscopio): 2240 mm.

Pesi e prestazioni non differivano molto da quelli della normale camionetta.

La macchina, denominata dalla Viberti "Carrozzeria speciale su SPA AS 43" fu prodotta in un certo numero di esemplari, che furono forniti alle compagnie del Gruppo Corazzato "Leonessa" della Guardia Nazionale Repubblicana. Dalla primavera del 1944, le AS 43

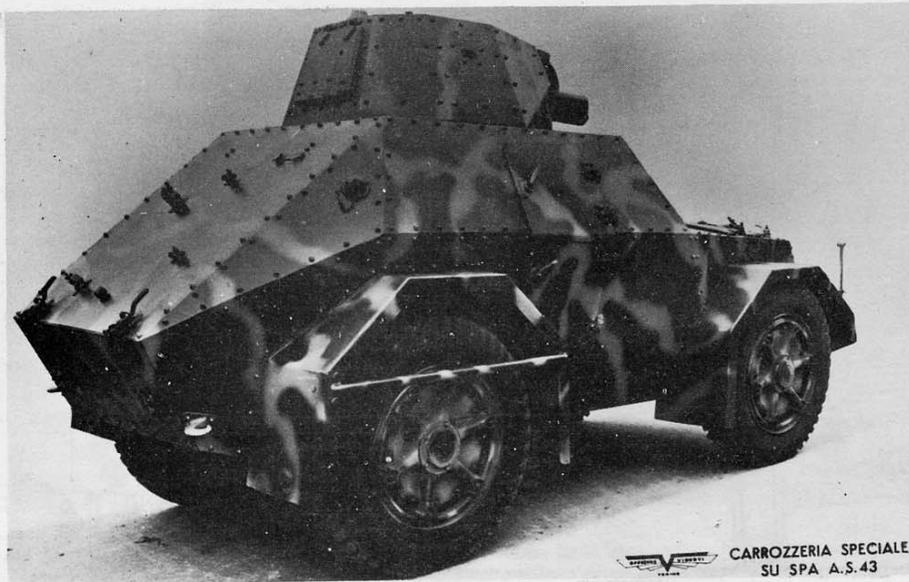
presero parte a numerosi dei fatti d'arme svoltisi in Piemonte".

**N. PIGNATO**



La foto in alto è una rara immagine che mostra due autoblindo AS 43 in forza al Gruppo "Leonessa" della G.N.F. che sfilano per Torino nel maggio 1944. Sulla torretta del primo si intravede il contrassegno costituito dalla lettera "M" attraversata dal fascio e con sotto la sigla GN.F. Sullo sfondo un'AB 41 dello stesso reparto.

(Foto Pignato)



**CARROZZERIA SPECIALE**  
SU SPA A.S. 43

Sempre il prototipo della autoblindo (o carrozzeria speciale, secondo la denominazione della Viberti) su telaio AS 43. (Foto Viberti)

# I DRAGONI DEL REGNO ITALICO

## PARTE SECONDA

Continuo lo studio sui dragoni italiani parlando degli zappatori, dei trombettieri e dei tamburini.

Le compagnie montate dagli zappatori furono costituite verso la fine del 1808 per completare l'organico dei due reggimenti italiani sul modello francese. Si distinguevano nell'uniforme dai dragoni per alcuni particolari che sono: il copricapo non era il casco, ma il classico berrettone di pelo da granatiere in uso anche nelle compagnie scelte; i cordoni e le nappine erano però bianchi, il piumetto rosso. Le spalline erano a squame d'ottone ed avevano frange di lana rossa. Sulle maniche portavano come fregio due asce incrociate di lana bianca.

L'armamento e l'equipaggiamento era quello normale dei dragoni, a cui si aggiungeva l'ascia che portata a tracolla era custodita in un astuccio quasi sempre di pelle bianca, ma talvolta anche marrone, soprattutto in campagna. La bandoliera era bianca e sul davanti aveva un fregio rappresentante la testa di un leone. Il grembiule, caratteristica degli zappatori, era di pelle bianca molto lungo e fornito di due bretelle tanto da poter proteggere anche la giubba; quando lo zappatore era a cavallo il grembiule veniva arrotolato completamente alla vita per rendere più agevoli i movimenti.

Questi erano gli unici componenti dell'esercito a dover portare obbligatoriamente la barba.

Un discorso a parte meritano i trombettieri ed i tamburini, le cui uniformi erano molto varie e sovente, secondo la moda del tempo, non seguivano il regolamento. Questo infatti prescriveva l'inversione dei colori rispetto alla normale uniforme; per esempio una tromba "Napoleone" avrebbe dovuto avere la giacca rossa con risvolti e manopole verdi, cosa che sovente non ebbe luogo.

E' facile infatti trovare trombettieri con l'abito azzurro o celeste e risvolte e manopole del colore distintivo secondo una moda che era dell'esercito francese.

Nel mio studio ho preso in esame un trombettiere del reggimento "Regina".

Esso ha l'abito a falde lunghe di colore rosa con risvolti e manopole verdi. Il colletto poteva essere sia del colore distintivo, sia verde scuro, ma in ambedue i casi come i risvolti al petto era bordato di bianco o argento (?). Le spalline erano bianche con frange dello stesso colore. I pantaloni potevano essere bianchi corti o soprattutto in campagna grigi con la parte interna ed il fondo di pelle grigio scura e con una banda rossa sulla parte esterna. Il casco era come quello dei dra-

goni, ma il pennacchio era bianco anche se spesso aveva la parte superiore del colore distintivo; la cerniera era bianca o rossa.

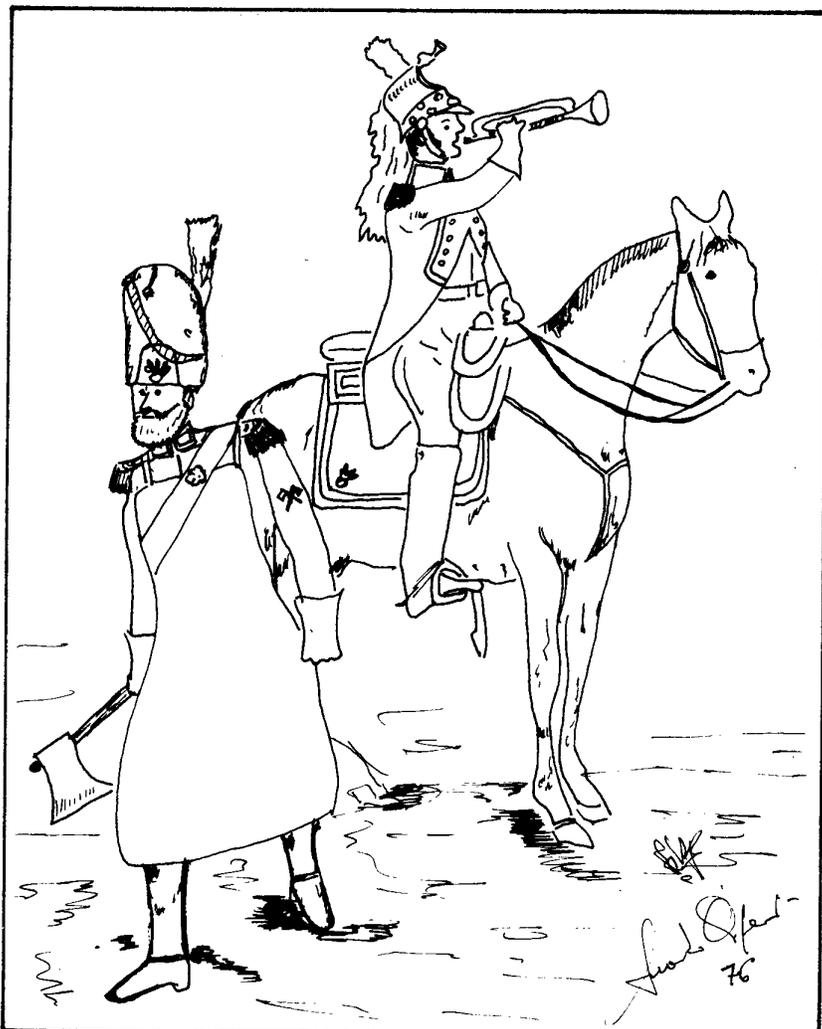
L'armamento era limitato alla sciabola, l'equipaggiamento alla tromba che era di ottone con cordoni bianchi ed in genere non aveva gualdrappa.

I cavalli erano sempre a mantello chiaro bianchi o grigi e l'equipaggiamento era lo stesso dei dragoni tranne che nel tappeto da sella che aveva due galloni anziché uno e nel coprisella di montone che era nero.

Quando i dragoni effettuavano servizio a piedi i tamburini prendevano il posto dei trombettieri.

L'uniforme era uguale a quella di questi ultimi tranne che nelle ghettoni che sostituivano gli stivali.

Il tamburo era portato a tracolla con una cintura di cuoio bianco a cui sul petto erano applicati due passanti di ottone, ai quali erano appese le due bacchette quando il tamburino non suonava. Il tamburo aveva generalmente la cassa in ottone con tiranti bianchi ed i cerchi colorati alternativamente di bianco, rosso e verde. Come armamento avevano la sola sciabola, e come i dragoni a piedi portavano lo zaino come equipaggiamento.



A. GASPERINI

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

## PARTE SECONDA

### BOMBARDIERI, STUKA, CACCIA PESANTI E A LARGO RAGGIO

Ordinamento in stormi, gruppi e squadriglie come per la caccia, solamente invece che la numerazione progressiva con numeri arabi si usava una combinazione di quattro lettere. Le prime due, a sinistra della croce di fusoliera, indicavano in codice il Geschwader ed erano costituite da una lettera ed un numero o viceversa. La terza lettera (o prima a destra della croce) normalmente nel colore dello Staffel o nera bordata con detto colore indicava l'ordine del velivolo nello Staffel. L'ultima lettera identificava lo Staffel (e implicitamente il Gruppo) di appartenenza nell'ambito dello stormo. Inoltre tutti i simboli della caccia per indicare gli stati maggiori di stormo decadono per il bombardamento.

Codice della quarta lettera.

Lettera A = S.M. di stormo

Lettera B = S.M. I gruppo

Lettera C = S.M. II gruppo

Lettera D = S.M. III gruppo

Lettera E = S.M. IV gruppo

Lettera F = S.M. V gruppo

Per tutti la terza lettera e le ogive delle eliche sono colorate in verde.

I GRUPPO. Identificazione supplementare: ogive delle eliche color bianco.

Lettera H = Staffel 1. (bianco)

Lettera K = Staffel 2. (rosso)

Lettera L = Staffel 3. (giallo)

II GRUPPO. Id. suppl.: ogive in colore rosso.

Lettera M = Staffel 4. (bianco)

Lettera N = Staffel 5. (rosso)

Lettera P = Staffel 6. (giallo)

III GRUPPO. Id. Suppl.: ogive in giallo.

Lettera R = Staffel 7. (bianco)

Lettera S = Staffel 8. (rosso)

Lettera T = Staffel 9. (giallo)

IVGRUPPO. Id. Suppl.: ogive in blu.

Lettera U = Staffel 10. (bianco)

Lettera V = Staffel 11. (rosso)

Lettera W = Staffel 12. (giallo)

V GRUPPO. Nessuna id.: ogive colore standard nero.

Lettera X = Staffel 13. (bianco)

Lettera Y = Staffel 14. (rosso)

Lettera Z = Staffel 15. (giallo).

Il colore indicato tra parentesi è quello della terza lettera o del suo bordo esterno.

Per il comandante del KG e gli aerei di S.M. di gruppo le ogive delle eliche erano colorate in verde, mentre per i comandanti del I, II, III, IV gruppo erano nei tre colori degli staffel formanti il gruppo: bianco, rosso e giallo. Le seguenti lettere G, I, J, O, Q, non erano usate per l'identificazione degli staffel, mentre si può trovare facilmente sui codici radio e di fabbrica degli aerei appena usciti dalle officine, sugli aerei catturati, da addestramento ecc.

**Esempio: A1 + AA**

A 1 codice indicante il KG 53 "Legione Condor" colore nero

A lettera individuale progressiva indicante il primo apparecchio dello stormo, in tal caso il comandante, colore verde

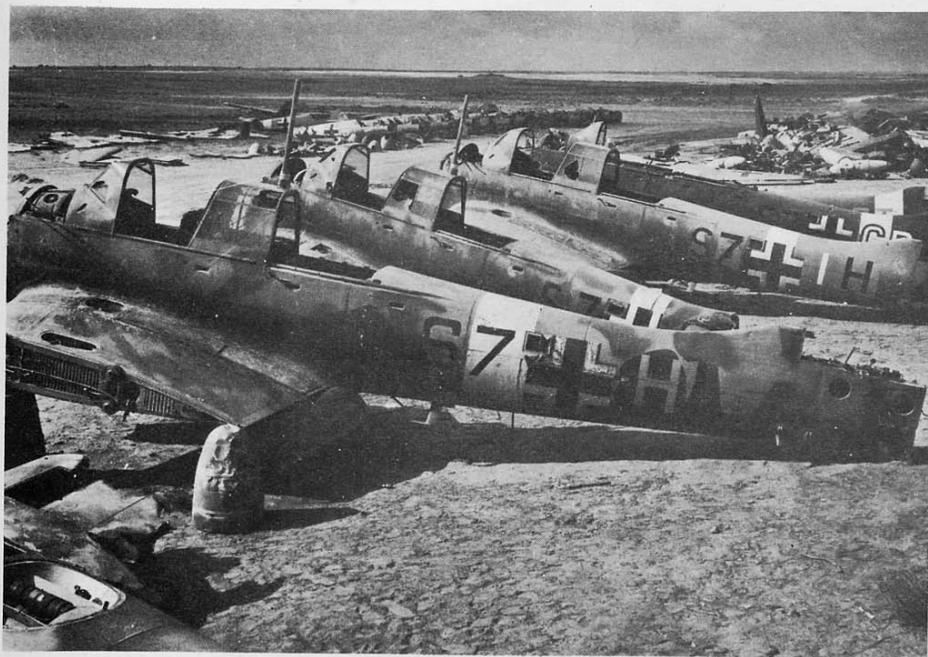
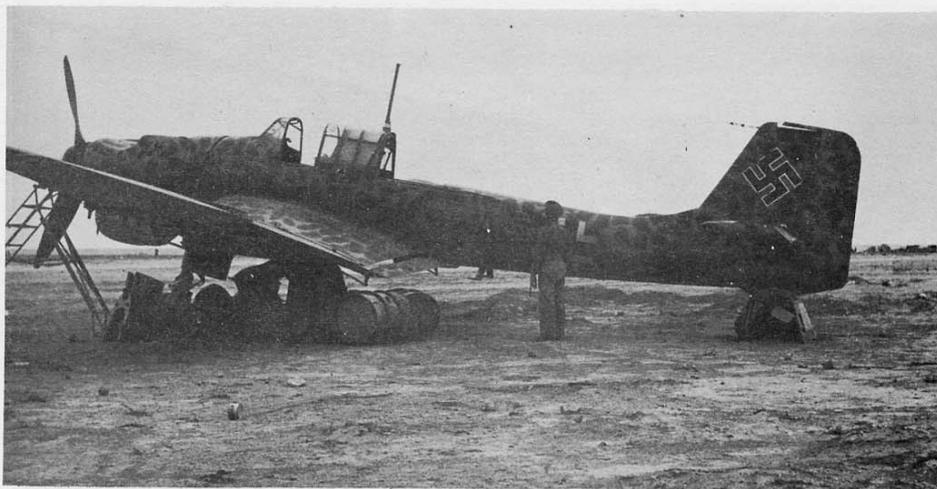
A lettera di codice indicante lo S.M. dello stormo, colore nero.



*Uno Ju.87D-1 Trop. (W. Nr. 2396) che... prega nel deserto! I contrassegni sulla fusoliera (S7 + KS) ci permettono di identificarlo con esattezza. Il codice "S7" indica lo Stukageschwader 3, mentre l'ultima lettera "S" identifica lo Staffel 8 (quindi il Gruppo III). Mentre la lettera "K" che indica l'ordine del velivolo è correttamente nel colore dello stesso (rosso), la "S" in rosso rappresenta un'anomalia, perché dovrebbe essere nera. Le lettere sotto le ali (MO visibili) devono essere un residuo non aggiornato di precedenti contrassegni. Africa Settentrionale, Novembre 1942.*

(Foto B. Benvenuti)

Uno Stuka Ju. 87B dello Staffel 3 (lettera L) dello St.G.1 (codice A5). La cattura da parte del nemico ha impedito che si completasse l'applicazione del codice individuale in giallo; infatti si intravede appena la lettera "H". Il merlo in picchiata disegnato sul muso costituisce un distintivo proprio del Gruppe I.  
(Foto B. Benvenuti)



Sfilata di relitti e di codici, tutti di Stuka appartenenti allo St.G.3. Quello in primo piano ha la lettera individuale, "H", in giallo appartenendo allo Staffel 3 (lettera L) il quarto velivolo appartiene allo Staffel 7 e la lettera individuale "C" è stata contornata di nero per renderla visibile sulla fascia bianca.  
(Foto B. Benvenuti)

Ancora uno Ju. 87B abbandonato nel deserto e sotto esame da parte del nemico. Il codice T6 + AN lo identifica come il velivolo con posizione individuale A dello Staffel 5 (Gruppe II) dello S.G.2 "Immelman" (T6). Secondo le norme la lettera A dovrebbe essere in rosso o bordata con tale colore, ma poichè dalla foto sembra nera con bordo bianco se ne deduce che siano "fuori regola". Nota l'andamento della mimetizzazione a bande che si estende anche al carrello.  
(Foto B. Benvenuti)



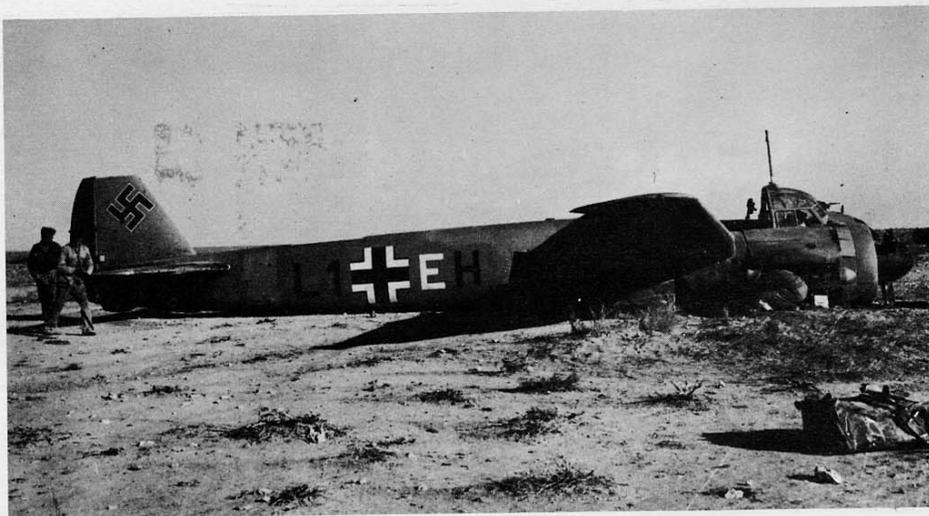


Nitida immagine di un Messerschmitt Bf. 110C. Si tratta di un velivolo costretto all'atterraggio dalla RAF nel settembre del 1940 e successivamente usato per prove con la sigla AX-772. Esso era originalmente in forza allo Staffel 4 dell'Anflugungs Gruppe 14, cioè un reparto da ricognizione e che pertanto non dovrebbe figurare in questa puntata. Contrariamente alle regole tutte le lettere di codice sono nere.

(Foto B. Benvenuti)

Sempre una scena di relitti abbandonati nel deserto che ci propone in secondo piano un Bf. 110C del 9/ZG.26 "Horst Wessel" e in primo piano uno Stuka del 5/St.G.3. Il distintivo che si intravede sul muso del 110 è l'emblema proprio del Geschwader mentre altre volte veniva adottato un distintivo di Gruppe o di Staffel (gallo, zoccolo, asso di picche, pinguino con ombrello, tutti comunque sempre dello ZG.26). La lettera individuale D è ripetuta in nero (mentre è gialla in fusoliera) sotto le due estremità alari.

(Foto B. Benvenuti)

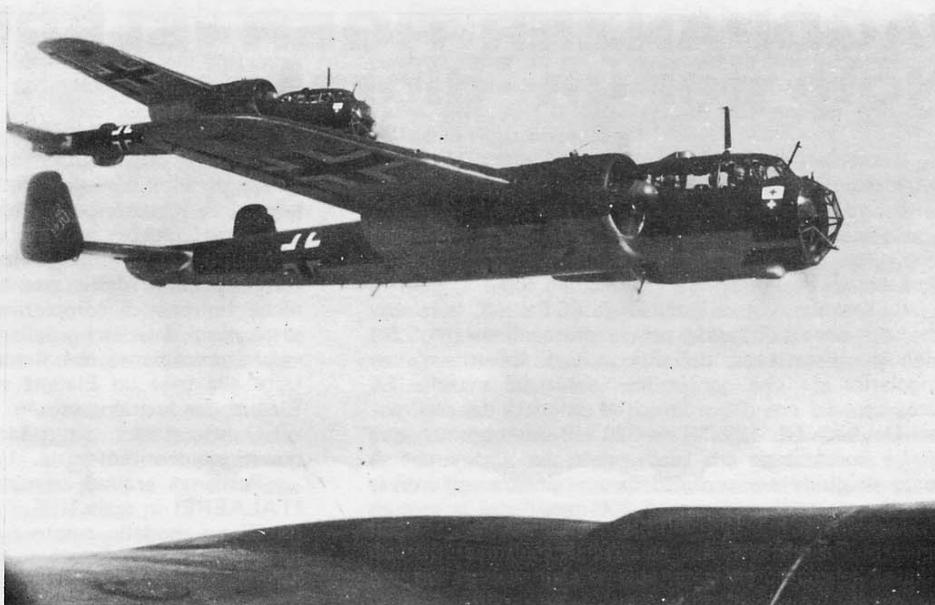


Con uno schema mimetico sabbia uniforme che ha quasi cancellato la fascia bianca di fusoliera ecco uno Ju. 88 dello Staffel 1 del Lehrgeschwader 1, cioè un reparto da addestramento operativo al bombardamento. Le ogive, come spesso si verifica, non presentano l'identificazione supplementare di Gruppe (in questo caso bianco).

(Foto B. Benvenuti)

*Dornier Do. 172 del Kampfgeschwader 3 "Blitz" in volo durante il 1940. Il velivolo appartiene allo S.M. di stormo come indicato dall'ultima lettera del codice (5K + FN) appena visibile e confermato dal distintivo sul muso (riproduttore l'emblema della città di Elbing) che è specifico del Geschw. Stab/KG.3. Le ogive dovrebbero essere in verde e in questo caso la regola sembra confermata.*

*(Foto B. Benvenuti)*



Delle due lettere, la prima, individuale, dell'apparecchio, identifica quest'ultimo nello Staffel. La seconda identifica, a seconda della lettera, lo Staffel e, di conseguenza, il gruppo di appartenenza.

#### **Esempio:**

**A1 + AH** = velivolo "A", cioè primo del 1. Staffel, I Gruppo. La lettera "A" è colorata in bianco perché la lettera H (1. Staffel bianco) dà il colore alla lettera individuale.

Dopo un certo periodo di tempo anche le lettere totalmente colorate scomparvero, anche se tale sistema restò in uso fino al maggio 1945, e per semplificare o uniformare il codice, la lettera individuale venne dipinta in nero, come le altre, ma con il bordo esterno del colore corrispondente allo Staffel. Tale sistema, meno appariscente, venne usato anche per la caccia notturna, caccia a largo raggio, distruttori, ecc., sempre per i plurimotori.

Sulle superfici alari superiori veniva applicata, durante il primo periodo dell'ostilità, e sempre all'esterno

della croce, la lettera individuale nel colore appropriato. Mentre sulle superfici alari inferiori tutte e quattro le lettere del codice venivano dipinte in nero, due per ogni semiala, ai due lati della croce dello stesso ordine in cui apparivano sulla fusoliera. In seguito anche tale sistema venne abbandonato e mentre nelle superfici alari superiori restò solo la croce, su quelle inferiori si applicarono soltanto la lettera individuale ripetuta su ogni semiala e sempre all'esterno delle croci.

In certi casi ci furono sempre delle eccezioni, per cui diverse squadriglie di Stuka, nachtjager e zerstorer (plurimotori), usavano una combinazione di simboli dello S.M. della caccia per i comandanti e le lettere di codice obbligatorie per le formazioni da bombardamento. Inoltre, durante la campagna di Francia e la battaglia d'Inghilterra i bombardieri (HE III e DO. 17) portavano sull'ala destra una, due o tre striscie verticali ed orizzontali (spesso anche sul timone di direzione) a seconda dei gruppi di appartenenza e nel colore corrispondente di questi ultimi, come per le ogive delle eliche.

**U. BIASINI**

*Uno Ju. 88 abbandonato su un aeroporto italiano. Negli ultimi anni del conflitto era invalso l'uso di usare dimensioni molto ridotte per il codice di stormo (in questo caso F1 per KG.76). Il velivolo appartiene allo S.M. del Gruppo II come indicato dalla quarta lettera C che sembra una O per effetto della mimetizzazione.*

*(Foto B. Benvenuti)*



# JAGDPANZER TIGER «ELEPHANT»

## Note per un diorama

Il cacciacarri JagdPanzer Tiger "Elefant" (soprannominato anche Ferdinand, dal nome dell'Ing. Ferdinand Porsche che lo aveva progettato) era un poderoso mezzo bellico del peso di oltre 71 ton.

Era un carro dalle molte singolarità ed innovazioni tecniche.

La casamatta, con il micidiale 88 Pak 43, era separata dal posto di guida per la presenza del motore, anzi, per l'esattezza, dei due motori. Infatti un'altra singolarità era che ogni traino aveva un motore. Le ruote motrici erano posteriori ed azionate dai due motori Maybach HL 120 TR da 320 HP ciascuno.

La corazzatura era fenomenale, basti dire che il posto di guida era protetto da una piastra aggiuntiva, imbullonata, dello spessore di 200 mm.

La maggiore causa di problemi era nella elaborosità dell'impianto meccanico ed elettrico. I maggiori guai, in azione; venivano dal motore e dalle sospensioni, estremamente sofisticate.

Capitava spesso che una delle 12 ruote portanti spezzasse il suo perno a causa del peso eccessivo. A prescindere da questi inconvenienti tecnici, l'armamento era idoneo come controcarro, ma non disponeva di alcuna difesa contro la fanteria.

Proprio questo fattore causò il suo ritiro dal fronte russo, dopo il suo primo impiego nella operazione Cittadella Kursk. L'uso come carro d'assalto lo portò a diretto contatto con la fanteria russa che, approfittando dei suoi numerosi angoli ciechi, lo fece bersaglio di granate e bombe Molotov. Subirono perdite paurose e furono ritirati dal fronte. Successivamente furono "rigenerati" introducendo una MG 34 azionata dall'operatore radio.

Sulla casamatta furono montate delle guide per la locazione di una seconda MG comandabile dall'interno, ma da foto risulta che non fu comunemente montata, forse per l'alta silhouette del carro che rendeva inutile il suo impiego per la difesa ravvicinata.

Come si vede di difetti ne aveva in abbondanza, ma se usato nel suo ruolo effettivo, come caccia-carri appostato in agguato, poteva essere un avversario estremamente pericoloso.

Dopo il suo impiego in Russia i restanti Elefant furono inviati in Italia, ove le sconnesse strade appenniniche finirono di completare l'opera demolitrice sulle sospensioni. I tedeschi, nella campagna d'Italia, sostenevano ironicamente che il modo migliore per far rientrare alla base un Elefant era di disporre di un altro Elefant che lo trainasse!

Questo tanto per evidenziare come furono frequenti incidenti ed avarie.

Passiamo ora ad esaminare il modello della Ditta ITALAEREI in scala 1/35.

E' un modello curato e ricco di particolari, molto consigliabile a chi ha già pratica di carri in questa scala.

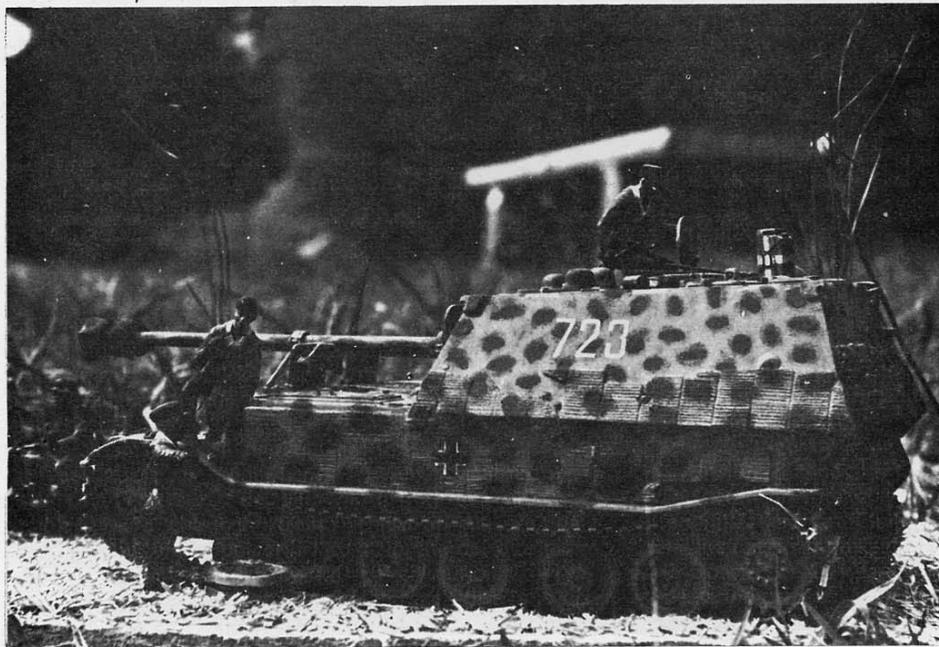
Notevoli sono: la riproduzione dei cingoli e della casamatta; questa è in un unico pezzo, cosa che agevola il suo montaggio sullo scafo. Prima di passare alla descrizione del kit occorre precisare che abbiamo introdotto l'Elefant in un piccolo plastico allo scopo di rendere tutto più dinamico. Si è voluto riprodurre un "incidente" alle sospensioni ed il personale in fase di abbandono del carro, mentre il capocarro osserva l'incidente manifestando il suo disappunto. Oggetto dell'articolo sarà anche l'illustrazione delle tecniche impiegate per realizzare il plastico.

In esso sono stati introdotti alcuni elementi scenici di effetto, quali: alberi "stecchiti", muretti di mattoni, recinzioni di legno e paglia.

La parte conclusiva dell'articolo tratterà la realizzazione di tale "scenario".

Passiamo ora all'esame dell'Elefant.

Osservando le foto pubblicate sullo Squadron n. 7: "PanzerJager in Action", si nota l'assenza dei due fari laterali anteriori (pezzi n. 68). Quindi abbiamo ritenuto opportuno eliminarli allo scopo di ottenere maggiore



*Vista laterale dell'Elefant inserito nel mini-diorama descritto nell'articolo. Si noti il risultato ottenuto nel riprodurre lo "zimmerit" secondo la tecnica qui descritta. Per dar vita al modello si è ricorsi alla rottura di una sospensione e relative operazioni di riparazione.*

*(Foto dell'Autore)*

realismo. Occorre asportare con un tagliabalsa il supporto dei fari; tali supporti sono sul pezzo n. 13, ai lati dei finestrini blindati. Poi occorre pareggiare con carta vetrata ed alla fine non si nota alcun segno della loro passata presenza.

Prima di proseguire vogliamo precisare che per dare un certo dinamismo al plastico abbiamo figurato un incidente alle sospensioni del carro; cioè una delle ruote (pezzo n. 8) non l'abbiamo montata, allo scopo di figurare la sua rottura. Anche la MG 34 è stata "sfilata" dal suo alloggiamento per figurare la sua rimozione da parte dell'equipaggio durante la fase dell'abbandono del carro.

Per simulare la sua rimozione si sono tagliati: la canna ed il calcio della pallina che costituisce lo snodo per il brandeggio.

Quindi con uno spillo infuocato si pratica un foro lungo il diametro per evidenziare il vuoto lasciato nello snodo dalla rimozione della MG 34. Successivamente, all'atto del montaggio dei pezzi n. 39 e 41 si incolla tale snodo con il buco ben in evidenza.

Il nostro modello è stato ricoperto con lo Zimmerit, cioè la pasta di cemento anti mine magnetiche. Per riprodurla si è impiegato il "Plasmolegno", una sostanza duttile, che asciuga molto lentamente, ma poi resta compatta e ben robusta. Vediamo come realizzare lo Zimmerit: si spalma un po' di Plasmolegno su di una superficie liscia (noi abbiamo usato un foglio di "Plasticard"), la si spiana con una spatolina, fino a che è una pellicola sottile e quindi, con la lama di una lametta si fa pressione sulla pasta ottenendo tante righe orizzontali vicinissime tra loro. Attenzione con la lametta che la pressione non sia eccessiva, da tagliare o incidere la pasta.

Terminate le righe orizzontali si fanno, perpendicolarmente a queste, altre righe distanti tra loro quasi un centimetro (fig. 1).

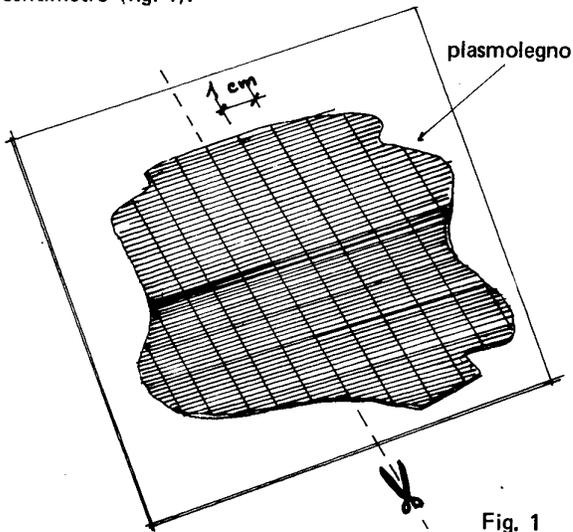


Fig. 1

Questo è un metodo lungo e noioso, però offre il vantaggio di avere lo Zimmerit in rilievo e sufficientemente fino.

Ci sono altri sistemi ed ogni uno ne è geloso fautore, comunque quello che conta è l'effetto finale.

Dopo che il plasmolegno è asciutto (lo si nota dal cambiamento di colore, in un tono più chiaro), lo si taglia lungo linee che distano tra loro un centimetro e così si ottengono tante strisce che vanno incollate sul carro. Lo Zimmerit era posto lateralmente, anteriormente e posteriormente, mai sopra il carro.

Quando la colla è asciutta e la striscia di Plasmolegno è ben unita alla plastica del carro, occorre passarci sopra un po' la carta vetrata fine per eliminare il "pelo" che lascia la pasta quando è asciutta. Attenzione, però, che la carta vetrata sia fine, per non cancellare le righe orizzontali!

Lo Zimmerit va collocato sul carro montato già nelle sue parti essenziali, cioè con la casamatta ed il pezzo n. 60 già incollati sul pezzo n. 13.

Gli interni vanno verniciati di bianco opaco che, appena asciutto, si "sporcherà" con un pennello tinto di nero. I sedili del pilota e dell'operatore radio vanno verniciati (nella parte imbottita) di marrone scuro (tipo HB 2 riferendoci alle tinte della Ditta Humbrol). Il resto del sedile è bianco, stinto con il colore metallo della Pactra: Flat Metallic Grey.

Quando si monta il pezzo n. 60, che costituisce la copertura del motore e dell'alloggio dei due membri dell'equipaggio, occorre evitare che attraverso le griglie si noti l'assenza del motore. Per mascherare l'assenza di motore si incollano, in corrispondenza delle tre griglie, altrettanti rettangoli di Plasticard (o fogli di plastica similari) precedentemente verniciati di nero opaco.

Osservando così il modello dall'alto si vedrà, attraverso le griglie, non il giallo della plastica, ma il nero dovuto alla "presenza" del motore.

Stuccature non ne occorrono molte, ma qualcuna è necessaria per il pezzo n. 60 e per la casamatta, quando si incollano allo scafo.

Attenzione al cannone il quale, per evitare che la canna presenti la "classica" riga di giunzione, va opportunamente pareggiato con cartavetrata, una volta incollate le due parti, e, se necessario, anche stuccato in qualche inevitabile fessura.

Tornando allo Zimmerit lo si può applicare in modo non completo, in modo da fornire l'idea di un progressivo sfaldamento di tale pasta dalle lamiere, come accadeva in realtà per effetto delle vibrazioni. Cioè lo Zimmerit non deve ricoprire in maniera uniforme e totale le superfici del carro, ma avere qua e là delle screpolature e lasciare intravedere la corazza.

E' un lavoro di precisione e pazienza, ma di sicuro effetto.

Dopo lo Zimmerit si può verniciare lo scafo, la sua parte inferiore e la zona dove andranno le ruote.

Il colore impiegato è il giallo: Afrika Korps HM 2 + due gocce di arancione opaco per tutto il barattolo. Dopo di che si verniceranno dello stesso colore: le ruote e i loro snodi e le sospensioni, sporcando questi ultimi due con del nero opaco.

Le ruote, nella bordatura esterna che va a contatto con il cingolo, non vanno verniciate di nero per simulare la gomma, perchè questo carro aveva le ruote cerchiato di metallo (la gomma cominciava a scarseggiare) e quindi la corona circolare esterna va verniciata con il colore metallo Flat Metallic Grey.

Nel montaggio dei cingoli si nota che questi non restano aderenti alle ruote, come dovrebbe essere per effetto del loro peso.

Per farli posare sulle ruote si può usare del filo da cucire nero, che deve essere passato attraverso i fori del cingolo superiore e richiuso attraverso i fori di quello inferiore. Così, con un nodo moderatamente stretto, si costringe il cingolo superiore ad adagiarsi sulle ruote.

Questa operazione si può ripetere tante volte, per ogni singola ruota, ma di solito bastano tre volte per cingolo.

Ovviamente il lavoro deve essere fatto in modo che il filo non si noti e quindi va passato dietro alla ruota.

Per meglio comprendere quanto esposto conviene

osservare la figura n. 2.

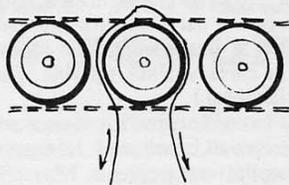


Fig. 2

Completato il montaggio e la colorazione del treno di rotolamento si può passare a montare ed a verniciare tutto ciò che ancora non si è aggiunto nelle sovrastrutture.

Per ciò che concerne i portelli vanno verniciati di bianco sulla parte che "guarda" l'interno del carro. Anche qui il carro va stinto con nero opaco e metallo.

L'antenna conviene rifarla, stirando della plastica a caldo, fino ad ottenere un filo molto sottile.

Il foglio di montaggio consiglia tre mimetizzazioni; quella presa in esame da noi è la prima, vale a dire quella a chiazze verdi su fondo giallo.

Il verde è l'Olive Drab della Humbrol. Va un po' sfumato ai bordi della chiazza essendo dato (nella realtà) con lo spry.

Per sfumarlo si usi un pennello e lo si intinga di verde, poi lo si pulisca strisciandolo sulla carta fino a che non vi resta poca tinta ed allora lo si striscia leggermente sulla chiazza verde, ottenendo un effetto di vaporizzazione della vernice.

Per sporcare il carro si può usare lo stesso sistema, facendo strisciare il pennello intinto con nero o marrone.

Per dare un tono di realismo si può accartocciare un parafango.

Basta scaldarlo, prima di verniciarlo, con il calore di una candela, poi piegarlo e deformarlo come sotto l'effetto di un urto. Quando la plastica sarà fredda si vernicerà, stingendo i punti deformati con un colore metallo, dando l'idea della mancanza di vernice per effetto di scrostature.

Le decals del modello sono ottime e vanno messe effettivamente ove indicato.

Per renderle più realistiche, cioè per celare il piccolo bordo bianco-trasparente e la loro semi-lecentezza, c'è un metodo semplice e sicuro. Conviene acquistare due bombole spry di Letracote: n. 102 (Gloss) e n. 103 (Matt), in un qualsiasi negozio di articoli per disegnatori (sono infatti usati per proteggere i trasferibili).

Prima di applicare le decals e a modello *completamente* finito e verniciato si spruzza lo spry lucido (il 102) su tutto il carro e si lascia asciugare. Questo si fa per creare una patina lucida su cui le decals aderiranno meglio, facendo sparire ogni effetto poco gradevole, specie ai bordi. Dopo che le decals saranno asciutte si passerà lo spry opaco (il 103) che serve per ridare il tono giusto alla vernice. Questo spry assolve altri due compiti: proteggere le decals e mascherarle, rendendole opache e non più sopraelevate rispetto al resto, cioè come se fossero state dipinte.

Inoltre lo spry proteggerà la vernice dalla polvere e le famigerate ditate saranno solo un ricordo.

Tutto ciò può sembrare macchinoso, ma delle buone decals possono valorizzare il modello e se "mascherate", renderlo ancora più realistico e scopo di un modellista è fare una riproduzione quanto più possibile vicina alla realtà.

Passiamo ora ai soldatini.

La scatola fornisce tre uomini di equipaggio e sono fatti molto bene. Sono ben proporzionati (quindi migliori di quei piccoli Hyde del 75 mm anti carro) e le divise sono originali e di effetto.

Per montarli non è difficile, occorre fare attenzione alle eventuali fessure in corrispondenza delle attrezzature delle braccia con il resto del corpo. Basta stuccarle per benino e l'effetto sarà senz'altro buono. Per verniciarli le possibilità sono parecchie.

I pantaloni possono essere neri opaco oppure grigi (Field Grey). Le scarpe nere semilucide. Per realizzare l'effetto del semilucido si usi il nero opaco, quando è ben asciutto, ci si passi sopra il pennello intinto nella cera per pavimenti, così sarà del tono giusto. Anche i guanti vanno colorati con lo stesso criterio. Per il berretto da fatica (tipo Afrika Korps) il colore tipico è il nero, ma non era inusuale il grigio.

Per le giacche: si possono verniciare di bianco se si ambienta il carro in periodo invernale; però la parte



*Primo piano frontale della stessa scena che mostra la bocca del cannone protetta, alcuni portelli aperti e in generale un certo senso di movimento. Importante nei diorami è di tenersi lontani dallo spirito "albero di Natale" e sovraccaricare la scena di troppi elementi.*

*(Foto dell'Autore)*

interna della giacca (cioè i baveri) vanno verniciati di grigio Field Grey.

Se, invece, l'ambientazione è un periodo pre-post invernale, si adatta la colorazione inversa. Infatti la giacca era "rivoltabile" a seconda delle necessità. Si può anche mimetizzarla; i colori sono: Il giallo usato per il carro, il verde Olive Drab ed un marrone rossiccio (Matt 26 + Rosso Opaco). La forma della mimetizzazione è quella tipica della Wehrmacht, ossia a segmenti spezzati, con la prevalenza di un colore sugli altri a seconda del periodo stagionale.

Il viso va verniciato con una mescolanza di colori: bianco, giallo e rosso (opachi); così si ottiene un colore rosa carne.

Naturalmente si possono aggiungere le pupille con una puntina di inchiostro di Cina nel cavo dell'occhio e lo sporco sulle guance e sul mento con del nero.

Il kit fornisce anche le cuffie; vanno verniciate di nero opaco in corrispondenza degli auricolari e semilucide nella parte metallica.

Si possono aggiungere anche i fili che andavano dagli auricolari ai punti di innesto del carro; i fili possono essere riprodotti con del refe nero.

Per ciò che concerne il modello vero e proprio è tutto completato, ma volendo lo si può arricchire con alcuni elmetti, armadi e taniche. Il tutto è reperibile da scatole di soldatini ed accessori della Tamiya, in scala 1/35.

Per rendere maggiore risalto al modello lo si può introdurre in un piccolo plastico. Noi lo abbiamo ambientato in una campagna italiana.

La base del plastico è fatta di legno dolce (o truciolato) su cui occorre fare il solco dei cingoli, perchè 71 ton. lasciavano una bella impronta!

Poi con il Das si spalma il terreno per riprodurre la terra smossa dal carro. Sul Das asciutto si passa del Vinavil e subito dopo della paglia tritata ottenuta da erba fatta seccare e tagliata fina, fina. Così si riproduce un "tappeto" di paglia, tipico dei fienili dopo la mietitura.

Si possono aggiungere muretti e staccionate.

I muretti li fornisce anche la Tamiya, ma volendo si possono realizzare con piccoli sassi e Das, dando così l'idea di un muro grezzo fatto con impasto di terra e sassi. Per le staccionate vanno bene legni opportunamente tagliati, ma sono ottimamente indicati anche

quelli in plastica della Tamiya.

Per riprodurre alberi secchi si possono usare "fili di saggina" presi dalle scope e incollandone alcuni assieme.

Si ottengono così piante dal fusto sottile e dai rami privi di foglie.

Per verniciarli va bene un colore legno scuro e così pure per la staccionata.

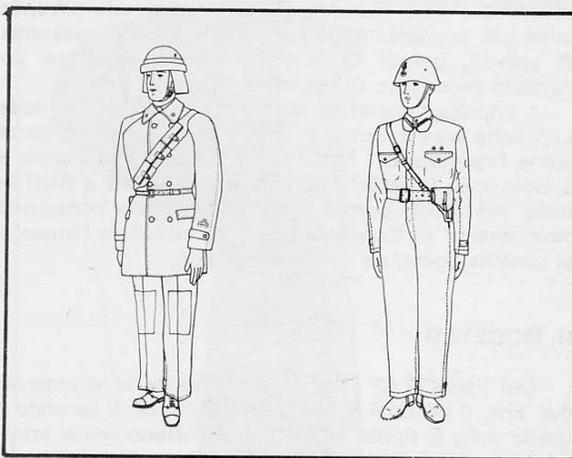
Così come è il plastico è abbastanza ricco, ma volendo riempirlo si può aggiungere un motociclista con la sua moto od anche un Kettenkrad.

Il tutto può occupare uno spazio relativamente piccolo senza risultare soffocato. Il nostro era: 30 cm x 22 cm.

In conclusione l'Elefant è un bel modello che consigliamo a chi si interessa di questo tipo di modellismo, poichè è ben fatto e lo si può arricchire ottenendo un notevole realismo.

Quindi buon lavoro e buon divertimento.

R. MERLONI



*Nel fascicolo 7/3 la tipografia è incorsa in un errore di montaggio stampando tutte e due le immagini ribaltate. Probabilmente i lettori più attenti avranno rilevato la discordanza con quanto descritto nel testo, soprattutto per quanto riguarda la bandoliera. Li ripresentiamo entrambi nella corretta configurazione.*



*Ritorniamo sull'Alcione un po' misterioso di cui pubblicammo un profilo nel numero precedente. La foto, purtroppo non molto nitida, permette di leggere la M.M. 23231 e di rilevare la mimetizzazione. La sigla XGC indica "Decimo Gruppo Complementare".*

*(Foto P. Moncalvo)*

# FIAT CR.42LW (LUFTWAFFE)

Quando la Regia Aeronautica decise di non effettuare ulteriori ordini del velivolo Fiat CR 42, ritenendolo ormai sorpassato sotto tutti i punti di vista, giunse alla Fiat la richiesta di un ulteriore stock di tale velivolo che, con modifiche alquanto limitate, avrebbe dovuto essere impiegato dalla Luftwaffe come addestratore ed assaltatore notturno. Le motivazioni di tale richiesta, dopo oltre un trentennio non sono state chiarite ed è sorprendente che un tale ordine venisse da una nazione all'avanguardia nella tecnica aeronautica come la Germania che fra l'altro non si dimostrò altrettanto ben disposta verso un velivolo ben più moderno come il Fiat G 55. Il numero preciso di Fiat CR 42LW effettivamente consegnato alla Luftwaffe non è del tutto accertato causa i bombardamenti alleati che distrussero presso le officine Fiat-Aeronautica un discreto quantitativo di questi velivoli già terminati e pronti per la consegna; lo storico Nino Arena cita 112 esemplari ed anche a voler considerare ottimistica tale cifra, la fonte più prudente parla pur sempre di una novantina di velivoli, quindi un numero considerevole per lo standard produttivo di una ditta italiana.

L'impiego operativo dei CR 42 da parte della Luftwaffe non è noto, si sa comunque che una parte venne impiegata dal NachtSchlachtGruppe 7 ad Agram e S. Butmir in Croazia, e parte presso il NSG 9 a Rieti in Italia nel 1944; poichè i velivoli venivano consegnati direttamente in Germania non è da escludere l'impiego di qualche esemplare sul suolo tedesco.

## IL MODELLO

Del Fiat CR 42 esistono attualmente in commercio due kits, il primo è il Revell in scala 1/72, il secondo è quello della Artiplast in 1/50, quest'ultimo ormai introvabile causa la scomparsa della Ditta produttrice. In ogni caso la scala che risveglia il maggior interesse presso i modellisti è l'1/72 ed è quindi il modello Revell quello che tratteremo.

Il kit della Revell anche se tutto sommato è da considerare soddisfacente, necessita di numerose piccole elaborazioni sia per ottenere un normale CR 42 della Regia Aeronautica, sia per un CR 42LW; ovviamente noi tratteremo le modifiche necessarie per ottenere quest'ultimo.

### 1) Gruppo Motore

Eliminare innanzitutto i tubi di scarico esistenti, quindi tagliare e stuccare la presa d'aria inferiore per una lunghezza di 12 mm a partire dal bordo anteriore. A questo punto bisogna correggere la parte anteriore della copertura motore che nel kit ha un andamento troppo conico; su questo particolare molti hanno scritto concordemente criticando l'errore, ma nessuno ha mai fatto notare che se la maggior parte dei CR 42 avevano il bordo anteriore della copertura motore arrotondato, ce n'erano molti con andamento più diritto, quasi conico (basta osservare attentamente le foto su Immagini B1), i CR 42LW appartenevano a questo secondo tipo, di conseguenza la correzione si riduce ad alcuni colpi di tela abrasiva finissima per smussare i bordi che sono troppo spigolosi. Bisogna quindi tracciare due piccole doppie incisioni parallele attorno alla copertura motore, la prima alla sommità della parte conica, l'altra più indietro di circa 6 mm, dopodichè

realizzare con pezzetti di plastica stirata finissima le piccole protuberanze sulla superficie compresa fra le due scanalature; per queste operazioni è consigliabile basarsi su documenti fotografici. Realizzare una nuova presa d'aria della lunghezza di 8 mm, usando quella di un MC 200 della Revell o costruendola con plasticard; raccorderla quindi posteriormente con elica-ogiva le cui dimensioni sono alquanto ridotte, ad esempio si potrebbe usare l'ogiva di un S.79 o di un Re.2000 leggermente ridimensionate; l'elica può essere ricavata elaborando opportunamente una con pale più larghe. I più pignoli potranno tentare di correggere il motore, non troppo fedele al reale, ispirandosi a qualche fotografia o sulla scatola del kit dove è illustrato correttamente.

Vi rammentiamo che il complesso motore era leggermente disassato a sinistra rispetto il pilota, per compensare l'effetto coppia dell'elica.

### 2) Fusoliera

Abbassare leggermente il profilo della deriva rendendone l'andamento meno appuntito e più curvilineo, quindi con una lima a coda di topo limare sui due lati la "gobba" dietro il poggiatesta, ricavando due scanalature (molto ben visibili nelle foto) simili a quelle esistenti sul Macchi 200; infine posteriormente con plasticard od un po' di stucco la carenatura del ruotino di coda di circa 1,5 mm.

### 3) Ali

Correggere le estremità di entrambe le ali raccorrendo maggiormente la parte curva al profilo linear con l'aiuto di tela abrasiva, insistendo particolarmente nella parte posteriore, quindi smussare leggermente gli angoli della rientranza nell'ala superiore sopra il posto di pilotaggio. A questo punto bisogna realizzare le prese d'aria situate sul bordo d'attacco ala inferiore-fusoliera che nel modello sono vagamente accennate. E' consigliabile scavare la parte superiore di quelle già esistenti, rivestendole poi con plasticard sottile; il risultato dovrà essere, visto anteriormente, un foro ovale, a filo del bordo alare (molto ben visibili sull'illustrazione della scatola). Ricordarsi di completare l'opera costruendo anche gli sfoghi (totalmente assenti nel modello) delle prese suddette, realizzabili facilmente con due pezzi di plasticard sottile di circa 5 mm di lunghezza e appositamente curvato, in questo caso i fori visibili posteriormente saranno a mezzaluna sotto il bordo dell'ala.

### 4) Carrello

Da rilevare innanzitutto che le gambe di forza del carrello riprodotte nel modello sono decisamente troppo esili rispetto al reale, quindi bisogna costruirne altre la cui larghezza, viste lateralmente, sia di 4 mm scarsi; in questo caso è consigliabile usare della plastica rigida, ad esempio l'asta di supporto del piedistallo incluso nei modelli Airfix, opportunamente sagomata. Per riprodurre il manicotto a metà gamba, basta una fascia di plasticard sottile. A questo punto si può passare alla modifica caratteristica di tutti i CR 42LW, cioè la riduzione della carenatura ruote: basandosi sui profili, asportare la parte eccedente, quindi bisellare internamente il bordo riducendo lo spessore della plastica per rendere l'idea della lamiera, assottigliando pure la



parte posteriore della carenatura che in realtà era più appuntita. Procedere infine all'applicazione delle ruote; quelle del modello sono prive di dettaglio, conviene quindi sostituirle con quelle del Macchi 200 Revell usando anche il relativo supporto a forcella; ovviamente ai fini di una maggior robustezza conviene rinunciare a farle girevoli.

#### 5) Tubi di scarico parafiamma

La realizzazione dei tubi parafiamma non presenta particolari difficoltà trattandosi semplicemente di due tubi curvati anteriormente in modo di raccordarsi alla copertura motore e terminanti posteriormente a forma di cono leggermente arrotondato. Essi sono facilmente ottenibili da pezzi di sprue (i supporti che tengono insieme i pezzi dei kit) del diametro di 2 mm, curvati anteriormente al calore di una fiamma; la lunghezza totale ad applicazione avvenuta dovrà risultare di 43 mm. I suddetti tubi, come si può notare sui profili, sono fissati alla fusoliera tramite due staffe, quella anteriore composta da due elementi formanti un angolo di circa 80 gradi e posti sullo stesso asse verticale, quella posteriore è invece composta da tre pezzi di cui il terzo rivolto indietro di 45 gradi, ma fissato in fusoliera alla stessa altezza dell'altro elemento superiore. A questo punto siamo giunti all'operazione che fra tutte è certamente la più noiosa e complicata, cioè la realizzazione degli scarichi multipli dei tubi parafiamma; a tale scopo si consiglia di procedere nel modo seguente: tagliare una striscia di plasticard dello spessore di 0,5 mm e della larghezza di 2 mm, meglio se scarsi, quindi ricavare dei rettangoli di mm 2x1,5 possibilmente sempre scarsi; tagliando diagonalmente i predetti rettangoli si ottengono finalmente i pezzi da incollare sui tubi parafiamma per riprodurre le caratteristiche fessure di scarico. Se si tiene conto che tali fessure sono disposte su quattro file intersecate di sei elementi ciascuna ed i tubi sono due, si hanno ben 48 pezzi da incollare per cui tale lavoro è decisamente sconsigliato a chi soffre di esaurimento nervoso. Dimenticavamo di specificare che i triangolini vanno incollati sul loro lato più lungo. Un sistema più rapido, ma per cui occorre una maggiore abilità, consiste nell'ottenere le stesse protuberanze tramite una sottile punta metallica debitamente riscaldata (ad esempio un pirografo), in questo caso si avrebbero gli scarichi veramente forati.

#### 6) Finiture varie

Chi avrà avuto la pazienza di arrivare fino a questo punto potrà procedere agli ultimi ritocchi per meglio avvicinarsi alla realtà.

a) Forare le mitragliatrici.

b) Applicare i due travetti alari per il munizionamento di caduta; si ottengono con due strisce di plasticard di mm 1x1,5 della lunghezza di 9 mm, smussandole in modo che i profili anteriori e posteriori risultino appuntiti. Tali travetti erano situati sotto l'ala inferiore all'altezza dell'attacco dei montanti.

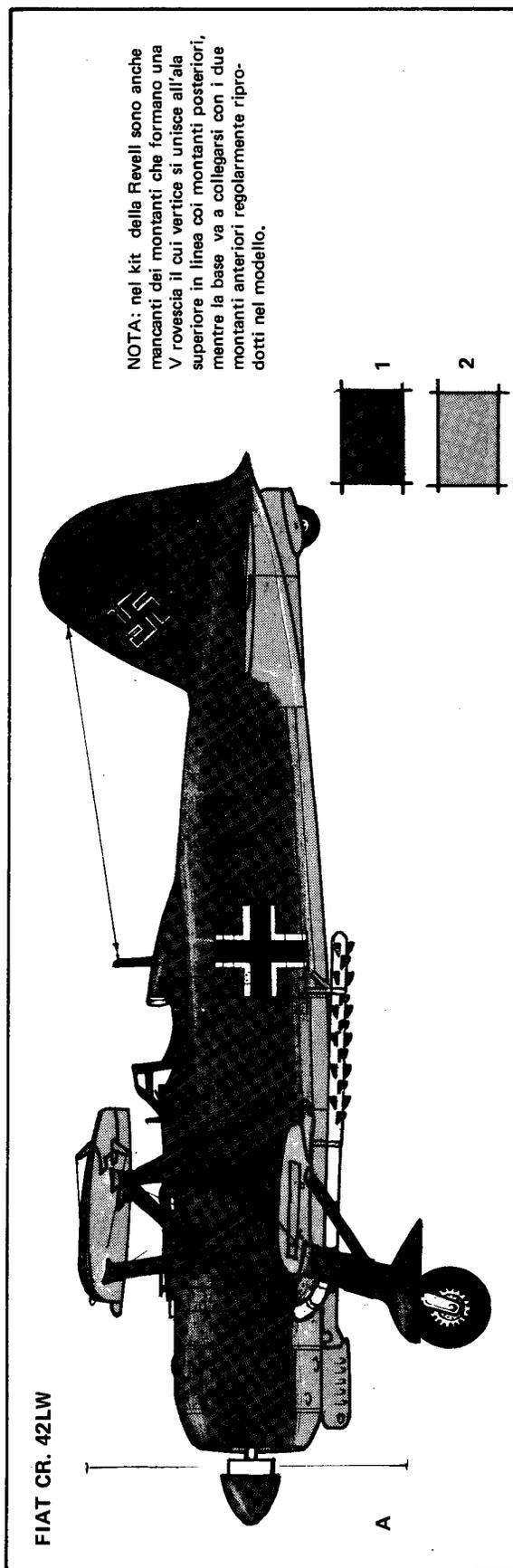
c) Riprodurre con pezzetti di plastica stirata le due protuberanze delle luci di posizione situate sul bordo anteriore all'estremità dell'ala superiore.

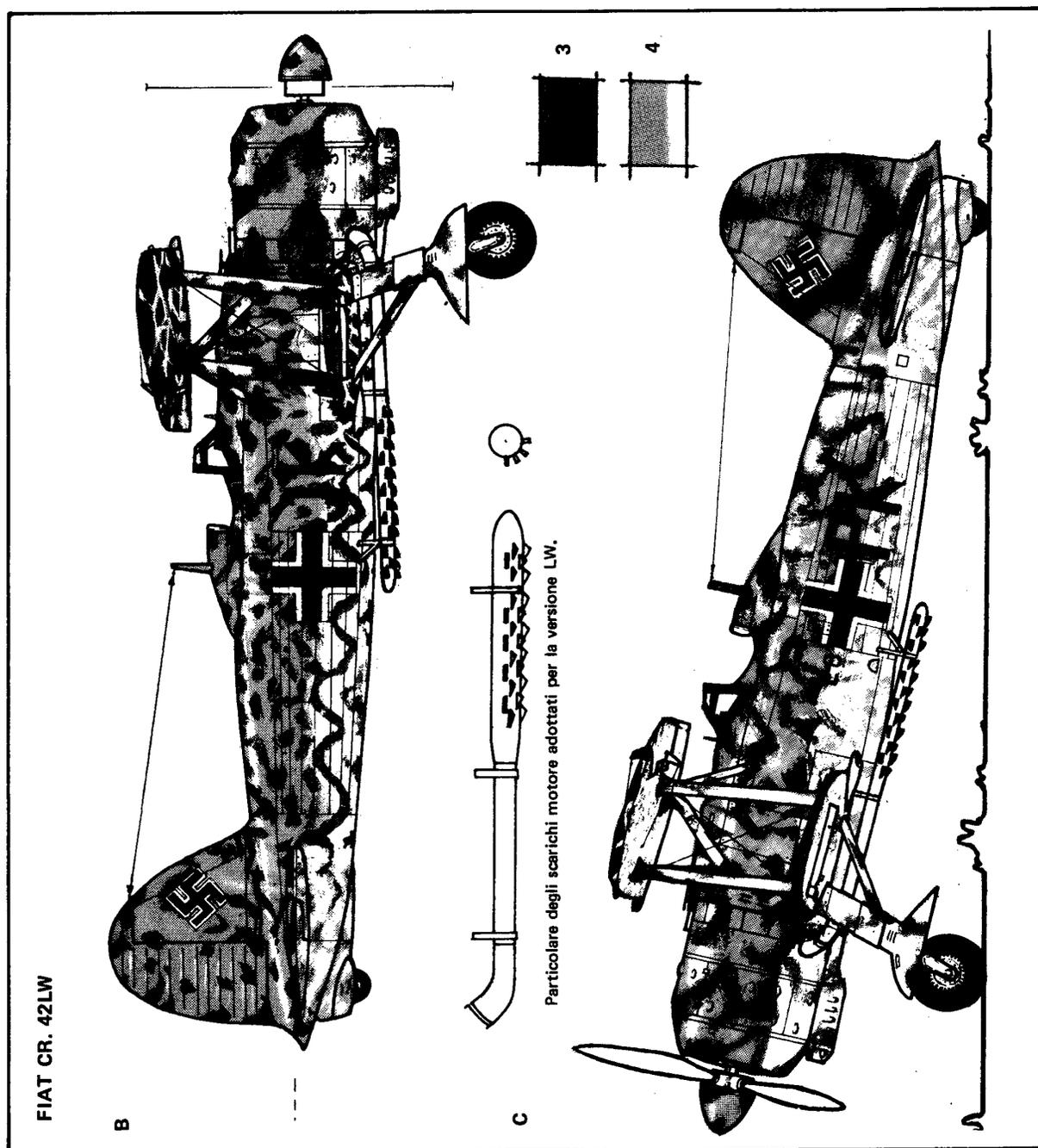
d) Sempre con plastica stirata aggiungere leve e tiranti degli alettoni dell'ala superiore (sopra e sotto).

e) Applicare le due antenne situate orizzontalmente sui montanti anteriori esterni, quindi l'antenna dietro il posto di pilotaggio.

f) Applicare i tiranti situati fra i montanti esterni ed infine il filo dell'antenna radio.

Quindi non ci rimane che passare alla fase più arti-





stica di tutto, ossia la verniciatura; in questo caso specifico saranno decisamente avvantaggiati i possessori di un'aeropenna, ma noi auguriamo sinceramente un buon lavoro a tutti.

### COLORAZIONI

Tramite alcune testimonianze dirette abbiamo potuto accertare che nella quasi totalità i Fiat CR 42LW vennero dipinti con colori originali tedeschi e precisamente in Hellgrau 76 per la tinta di fondo ed in Mittelgrau 75 per l'apposizione delle macchie mimetiche, tuttavia agli effetti pratici i colori risultavano tre poiché su tutta la parte medio-superiore della fusoliera e sulle

superfici superiori delle ali veniva passata una leggera spruzzatura in Mittelgrau 75 sul fondo precedente; il risultato finale era quindi: Hellgrau 76 per le superfici inferiori, un grigio intermedio (in pratica l'Hellgrau 76 leggermente scurito) per le superfici medio-superiori e finitura a macchie irregolari e sfumate in Mittelgrau 75.

Dall'esame dei documenti fotografici è emerso che almeno gli esemplari in questione recavano i contrasegni (croci su ali e fusoliera e svastica in coda) in nero con contorno bianco senza alcuna ulteriore filettatura; il codice d'identificazione, posto assimetricamente sui due lati (come si nota chiaramente sui profili) era in nero; l'interno delle pale dell'elica pure in nero ed il tubo parafiamma dei gas di scarico nel classico colore del metallo brunito dal calore.

### — Profilo A)

La mimetica di questo velivolo è chiaramente non standard ed è probabile sia stata usata solo sui primissimi esemplari consegnati. Purtroppo di questo velivolo non si è potuta accertare l'esistenza dell'eventuale codice d'identificazione, in compenso abbiamo la certezza assoluta dei colori essendo venuti in possesso di alcuni frammenti di vernice tratti da una semiala inferiore ancora esistente. Le superfici superiori sono in nero opaco, mentre quelle inferiori sono in grigio chiaro, corrispondente al Federal Standard 26307, che fa pensare più al grigio usato dalla Regia Aeronautica che ad un colore tedesco. Lo schema mimetico è comunque di ispirazione prettamente germanica poichè i CR 42 della R.A. erano in tinta unita e non avevano le superfici inferiori in colore chiaro.

### — Profilo B)

La colorazione di questo velivolo è nello standard precedentemente descritto, con macchie ampie e sfumate sulle ali e nella parte anteriore del velivolo, più piccole e nette nella parte posteriore; la mimetica a macchie si estendeva anche sotto le ali e la fusoliera. E' probabile che l'aereo in questione recasse pure il codice E8 come quello raffigurato sul profilo che segue, purtroppo sulle foto non è visibile.

### — Profilo C)

Rispetto al velivolo precedente le macchie sono più ampie e molto sfumate (più di quanto non appaiano nel profilo), le macchie che si estendono nella parte

medio inferiore della fusoliera e le ali, sono molto tenui e sfumate. Strano il codice E8 che dovrebbe appartenere ad un Zerstorergeschwadern).

### Riferimento colori Humbrol:

76 Hellgrau = Humbrol HG 4

75 Mittelgrau = 8 parti di Matt Sea Grey 27 + una parte di Matt Slate Grey 31.

### Riferimenti chips retini colori:

1) Nero opaco.

2) Grigio chiaro FS 26307.

3) Mittelgrau 75.

4) Hellgrau 76 con leggera spruzzatura di Mittelgrau 75 sulle superfici medio-superiori.



## UN MUSTANG DA CORSA

Di tanto in tanto occorre inserire una nota di colore nella nostra "linea di volo" e allora ecco una proposta per una conversione semplice ma di indubbia efficacia sia aerodinamica che cromatica. La scatola utilizzata è quella della Hasegawa in 1/72; le modifiche più importanti riguardano le ali ed il rifacimento della cappottina. Le ali vanno scorciate alle estremità riducendone l'apertura, in scala, a cm. 13,2; nel tagliarle ricordatevi che le estremità hanno un profilo diverso per la parte superiore e per quella inferiore e che per ottenere una buona resa, sarà bene riempire di stucco per metalli il vuoto che si produce dopo l'operazione. Consiglio lo stucco per metalli anche per le stuccature necessarie in fusoliera in quanto essicca molto rapidamente, diventa estremamente compatto e rifinito con carta abrasiva finissima risulta molto levigato (normalmente io uso il "Sintofer" che si trova dal ferramenta).

L'operazione più difficile è quella di stampare a caldo la parte di fusoliera interessata e la capottina a goccia ma per questa tecnica si rimanda al Notiziario Vol.5,N.3

Anche i piani orizzontali di coda sono da accorciare ed inoltre bisogna stuccare e levigare le parti ricoperte in tela in quanto nella realtà il rivestimento era in metallo. E' comunque preferibile montare e lavorare separatamente ali e fusoliera.

Gli scarichi erano privi della carenatura alla base degli stessi per cui sarà necessario eliminare quelli esistenti sul modello, praticare una apertura delle dovute dimensioni (prima di incollare le due semi-fusoliere) ed inserire i nuovi scarichi realizzabili con

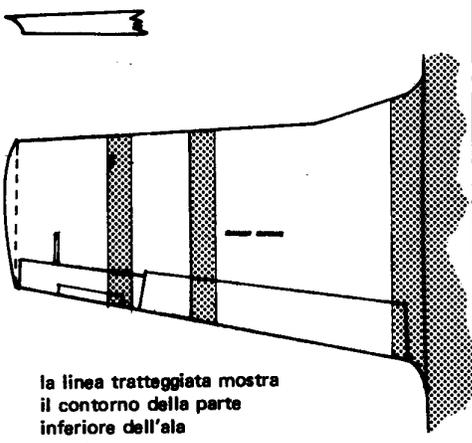
dello "sprue" stirato a caldo; i singoli tubicini di scarico ottenuti si possono inserire su del plasticard incollato dalla parte interna della fusoliera in corrispondenza dell'apertura praticata. Per l'elica si può ricorrere a quella del Mustang dell'Airfix, ma non avendola si può utilizzare quella della scatola Hasegawa eliminando i manicotti alla base delle pale; infine essendo le pale in metallo naturale lucido, si può simulare questo effetto rivestendole con carta stagnola. Eliminate tutti i dettagli di superficie tranne quelli indicati nei disegni.

L'aereo è dipinto in bianco e rosso: per quest'ultimo si utilizza quello dell'Humbrol aggiungendovi una punta di bianco per renderlo più acceso; la finitura del soggetto è lucida però bisogna considerare "l'effetto-scala" per cui sarà bene miscelare tinte opache (30-40%) con tinte lucide per ottenere un maggiore realismo.

Il numero "19" in bianco, sul timone, è ricavato dal foglio trasferibili R 41 tipo RF 14/80 modificandolo leggermente come mostrato dal disegno. Chi non riuscisse a trovarlo può richiederlo al sottoscritto che, per averne uno su ordinazione, ne ha dovuti comprare dieci (cioè il minimo), inviando L.350 in francobolli al seguente indirizzo: Danilo Renzulli Via C. Lorenzini, 72,00137 Roma. Date infine una mano trasparente lucido sia all'interno che all'esterno della capottina avendo cura di aggiungere un poco di nero alla vernice trasparente in modo da ottenere un effetto di plexiglass "fumè".

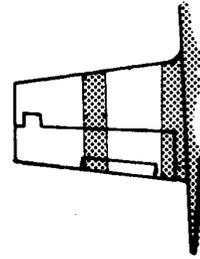
D. RENZULLI

andamento estremità alare,  
vista frontale  
wing tip contour,  
front view



la linea tratteggiata mostra  
il contorno della parte  
inferiore dell'ala  
the dotted line shows  
the contour of the  
lower wing tip

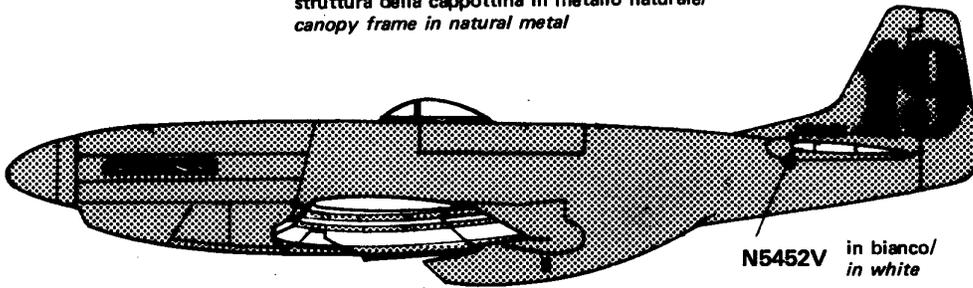
Scala 1/72



piani di coda orizzontali/  
horizontal tail planes

interno dei portelli e  
dei carrelli, zinc chromate  
interior of wells and panels,  
zinc chromate

struttura della cappottina in metallo naturale/  
canopy frame in natural metal



N5452V in bianco/  
in white



vista in pianta cappottina/  
canopy seen from above



vista in pianta e frontale  
degli scarichi  
exhausts upper and  
front view

19

stile delle cifre in bianco/  
numbers style, in white

North American P-51D Mustang  
Pilot: Dave Allender  
National Championship Air Races  
Reno, Nevada - Sept. 1973



bianco lucido/  
gloss white

rosso lucido/  
gloss red

D. Rezzulli | XII  
| '75

## SUMMARY

**DC 9 Italiani** — As a change from the normal military subjects and to satisfy the minority of the civil aviation enthusiasts we propose a commercial a/c presently in widespread use around the world and recently honoured by Airfix by a new kit in 1/144 scale. The DC 9 is currently operated by four Italian airlines on international and domestic routes and two a/c are in service with the Italian Air Force. Part of this success is due to the fact that a good number of subassemblies is manufactured in Italy. The article provides data for finishing a/c's in service in Italy and instructions for converting the Airfix DC 9/30 to the shorter series 10.

**Me. 109 G/K della RSI** — Taking advantage from the recent books of Nino Arena on the subject of the RSI Air Force that have demonstrated with documents and photographic evidence the use of the late G or K version of the 109 with the RSI, we present two camouflage schemes related to that period.

**Camionetta SPA/Viberti A.S. 43 e derivati — Parte seconda** — This second installment on the subject presents a description and drawings scaled from official plans of an armoured wheeled vehicle based on the same chassis of the A.S. 43 and using the turret of the L.6-40 light tank. Only few units were built and went in service with the RSI government, but this does not detract the interest from the historical and modeler point of view.

**I Dragoni del Regno Italico — Parte seconda** — The short study on the Italian regiments of the Napoleonic era is continued in this issue with the description of sappeurs, drummers and trumpeters.

**Brevi note sull'identificazione dei velivoli tedeschi della 2ª G.M. — Parte seconda: bombardieri, stuka e caccia pesanti.** The description of the basic rules adopted by the Luftwaffe for a/c's markings is continued in this issue with a short text and photos covering the subject of bombers, dive bombers and heavy or long range fighters.

**Jagdpanzer Tiger "Elephant" — Note per un diorama.** — The intent of the author is to comment on the Italaerei kit in 1/35 released one year back and at the same time present some techniques and his ideas for arranging a small diorama in order to give some life to a static model.

**Fiat CR. 42 L W (Luftwaffe)** — It is already surprising that the Regia Aeronautica continued to produce this biplane fighter during WW2 but seems almost unbelievable that the Luftwaffe ordered production of same a/c during 1944. The CR. 42 used by the Germans in the nightfighter role were not machines requisitioned from the Italians since a substantial number were built under contracts given to Fiat after the armistice. The article describes those surprising events and provides modelling and finishing information.

**Un Mustang da corsa** — To get away from the typical war machines with their drab camouflage schemes we present a colourful Mustang, one of the many a/c's that have extended their life from the operational duties to the Reno Air Races.



# Cavallino Rampante

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

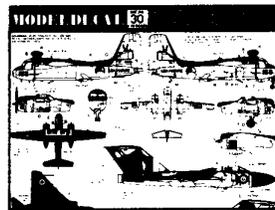
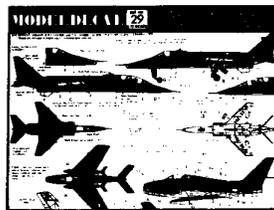
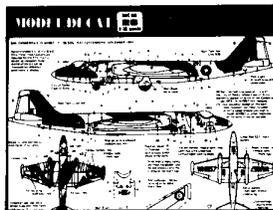
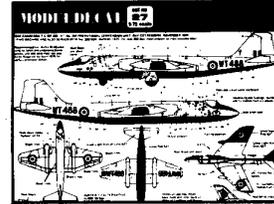
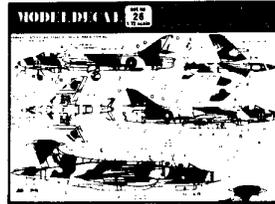
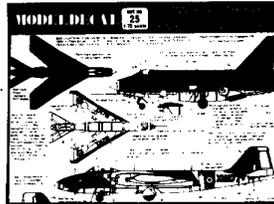
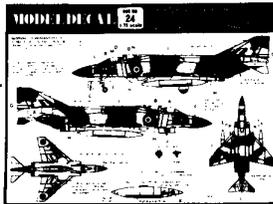
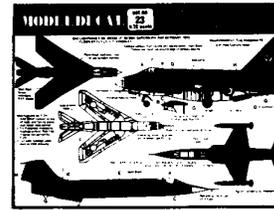
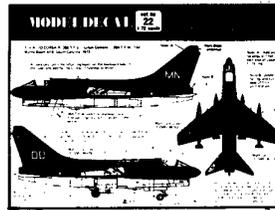
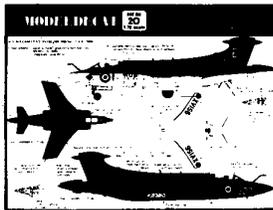
Assortimento di tutte le ultime NOVITA' delle seguenti Ditte:  
Italaerei, Supermodel, ESCI, Tamija, Revell, Hasegawa, Fujimi, Airfix,  
Monogram, Frog, ecc.

**VENDITA PER CORRISPONDENZA — PAGAMENTO CONTRO ASSEGNO**

AIRFIX — 1/72 — North American F-86D Sabre . . . . .	L. 1,300
AIRFIX — 1/72 — Grumman F-14A Tomcat . . . . .	L. 3,500
AIRFIX — 1/72 — Motosilurante tedesca E-Boat . . . . .	L. 8,000
MONOGRAM — 1/48 — General Dynamics F-16 . . . . .	L. 5,000
NICHIMO — 1/35 — SdKfz Konigstiger . . . . .	L. 8,500
NICHIMO — 1/35 — SdKfz 186 Jagdstiger . . . . .	L. 8,500
NICHIMO — 1/35 — Sherman . . . . .	L. 7,500
NICHIMO — 1/35 — Tiger II con torretta Porsche . . . . .	L. 8,500
SQUADRON/SIGNAL — Lockheed P-38 Lightning . . . . .	L. 4,000
SQUADRON/SIGNAL — McDonnell-Douglas F-15 Eagle . . . . .	L. 4,000
Stucco GREEN STUFF . . . . .	L. 2,400
Vernice speciale alluminio LIQU-A-PLATE . . . . .	L. 2,400
Fissatore (SEALER) per detta . . . . .	L. 2,400
AEROPENNA professionale con ugello da 0,3 . . . . .	L. 25,000
COMPRESSORE per aeropenna . . . . .	L. 35,000

# MODEL MARKET

Via Quintilio Varo 15/19  
00174 ROMA  
Tel. 7480652



Ogni foglio, corredato da non meno di 4 foto, è completo di istruzioni per la corretta applicazione e la verniciatura. L. 1500 cadauno. Il n. 21 è ora esaurito.

**aerodecal**  
► SHEET 26a

**F-4 Phantom**

**Phantom F-4 in Europa**  
Disponibile in 3 scale:  
AD-25/A - 1/72 - L. 1200  
AD-27/C - 1/48 - L. 1200  
AD-26/B - 1/32 - L. 2000

**Mirage III**  
Disponibile in 3 scale:  
AD-28/A - 1/72 - L. 1200  
AD-30/C - 1/48 - L. 1200  
AD-29/B - 1/32 - L. 2000

**aerodecal**  
► SHEET 29a

**MIRAGE III**

**aerodecal**  
► SHEET 24a

**Messerschmitt Bf-110G**

AD-24/B - 1/32 - L. 1200

**aerodecal**  
► SHEET 20a

**F-101 VOODOO**

AD-20 - 1/72 - L. 1000

**aerodecal**  
► SHEET 22a

**F-106 A/B DELTA DART**

AD-22 - 1/72 - L. 1000

**aerodecal**  
► SHEET 19 B

**TAIL MARKINGS**

AD-19 - 1/32 - L. 1000

DISPONIBILE CATALOGO MICROSCALE PER FOGLI DAL N. 1 AL N. 137 - L. 1000

150 per spedizione o 180 racc.