



il notiziario IPMS

INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY – SEZIONE ITALIANA

Vol. 8, No. 4 – 1976





Sullo sfondo di uno degli innumerevoli laghi che caratterizzano il sud della Svezia si staglia il profilo del SAAB JA37, cioè la versione caccia ogni-tempo del velivolo polivalente STOL Viggen.

L'esemplare della foto è il quinto prototipo (velivolo di pre-produzione) che eseguì il suo primo volo nel dicembre del 1975. La versione da caccia è caratterizzata dal diverso disegno della deriva verticale (come quella del trainer), dalla piccola pinna dopo la deriva (probabilmente l'antenna di un apparato di contromisure elettroniche) e dalla dotazione permanente di una mitragliera Oerlikon 304 RK da 30 mm.

(Foto SAAB via Bignozzi).

INDICE

	Pagina
Il Lockheed T/RT-33A "Shooting Star" in servizio presso l'Aeronautica Militare Italiana - Parte seconda	1
Fallschirmjager - Parte prima	8
SAAB 37 Viggen	12
Il Dornier Do. 217 nella Regia Aeronautica	22
Polikarpov I-153 "Cajka"	25
Il Gatto, i Topi e ... Sputafuoco	30
Savoia Marchetti S.M. 79 - Profili	32
Summary	33

Pubblicazione ad uso esclusivo dei soci
dell'IPMS-Italy
All contents strictly copyright
IPMS - ITALY

Casella Postale 182
41100 Modena Ferrovia

editoriale

Con questo numero si chiude finalmente l'annata 1976 del Notiziario.

Come già tutti i soci sapranno, per averlo appreso dal Flash febbraio-aprile, l'incombenza della futura preparazione ricadrà sulle mie spalle e sui soci del Centro IPMS di Modena che mi coadiuveranno.

Il caro amico Aldo Bellei cessa qui la sua attività redazionale e desidero ringraziarlo, attraverso queste pagine, per il tempo sacrificato alle attività dell'associazione.

Stiamo già lavorando ai numeri del 1978 e lasceremo vuoto il 1977, anno nero da dimenticare e che mi auguro non si ripeta in futuro.

Rinnovo la richiesta a tutti i soci ed in particolare a chi fa vita associativa nei Centri IPMS di inviare materiale per articoli trattando ovviamente argomenti che possano essere di interesse un pò a tutti e non solo a pochi eletti.

Vogliamo deciderci ad uscire dal nostro guscio di modellisti individualisti che solo chiedono ma non partecipano poi alla vita sociale e collettiva dell'IPMS?

Giorgio Pini

T-33

ADRIANO PECCHINI



Riprendiamo l'argomento dello Shooting Star in servizio presso l'AMI che abbiamo cominciato a trattare nel n. 8/2. In questa puntata lasciamo tutto il discorso alle immagini presentando numerose foto relative soprattutto ai primi anni di impiego in Italia e arricchendo la panoramica degli schemi di finitura con profili che mostrano il T-33 non presso le scuole, ma in assegnazione a reparti operativi con compiti ausiliari quali il collegamento e l'addestramento.

Cogliamo l'occasione per ristampare la vista in pianta applicabile a quei velivoli che avevano la coda in rosso poichè quella pubblicata a pag. 5 del precedente articolo è risultata poco chiara per difetti nella stampa.

Prima ancora di passare alla versione RT-33A sarà necessaria almeno un'altra puntata per trattare l'aspetto modellistico, descrivere lo "stencilling" e completare la gamma delle finiture con quelle più recenti e con alcune veramente "rare" o strane.

Ci riproponiamo anche di riempire molti dei buchi che esistono nella tabella a pag. 9 dell'articolo precedente che mette in relazione i numeri di matricola con i codici individuali. Alcuni lettori attenti e in possesso di dati hanno già provveduto a mandarci le notizie in loro possesso e altre nel frattempo ne abbiamo ricavate noi studiando la documentazione fotografica esistente presso il Ministero.

Raccomandiamo a chiunque abbia qualcosa da dire sull'argomento di farsi vivo con la redazione; può darsi che l'elemento nuovo salti fuori esaminando foto dimenticate in un cassetto e relative ad una manifestazione aerea di dieci anni fa. Non è necessario inviare le foto, possono bastare poche righe e le indicazioni delle matricole e dei codici. Grazie.

A.M. BELLEI



La foto del titolo mostra una formazione di T-33 nei primi anni di impiego in Italia, essendo datata Maggio 1955; il velivolo in primo piano è privo dello stemma della fenice e sembra che la colorazione delle taniche sia in metallo naturale. Infine un'altra immagine del velivolo TR-660 mostrato nella puntata precedente, ma questa volta completo di taniche. La foto è stata scattata a Verona - Villafranca, il 24/10/1952. (Foto A.M.I.)



Schieramento di Shooting Star fotografato nel 1955. Oltre ai particolari della cappotta e della scaletta di accesso si possono notare tra il primo e il secondo velivolo due dei tre tipi di cerchione usati per il carrello anteriore, rispettivamente quello con nervature e quello con fori di alleggerimento triangolari. Si noti anche l'aspetto di metallo brunito del pannello che copre le due mitragliere posteriori i cui fori sono stati stuccati.
(Foto A.M.I.)

Vista di 3/4 frontale di un T-33 della Scuola di Amendola, datata 4/5/1955, che mostra chiaramente il terzo tipo di cerchione con fori di alleggerimento circolari. Si può anche osservare la tenuta di volo del pilota che è del tutto conforme a quelle usate a quel tempo dall'USAF.

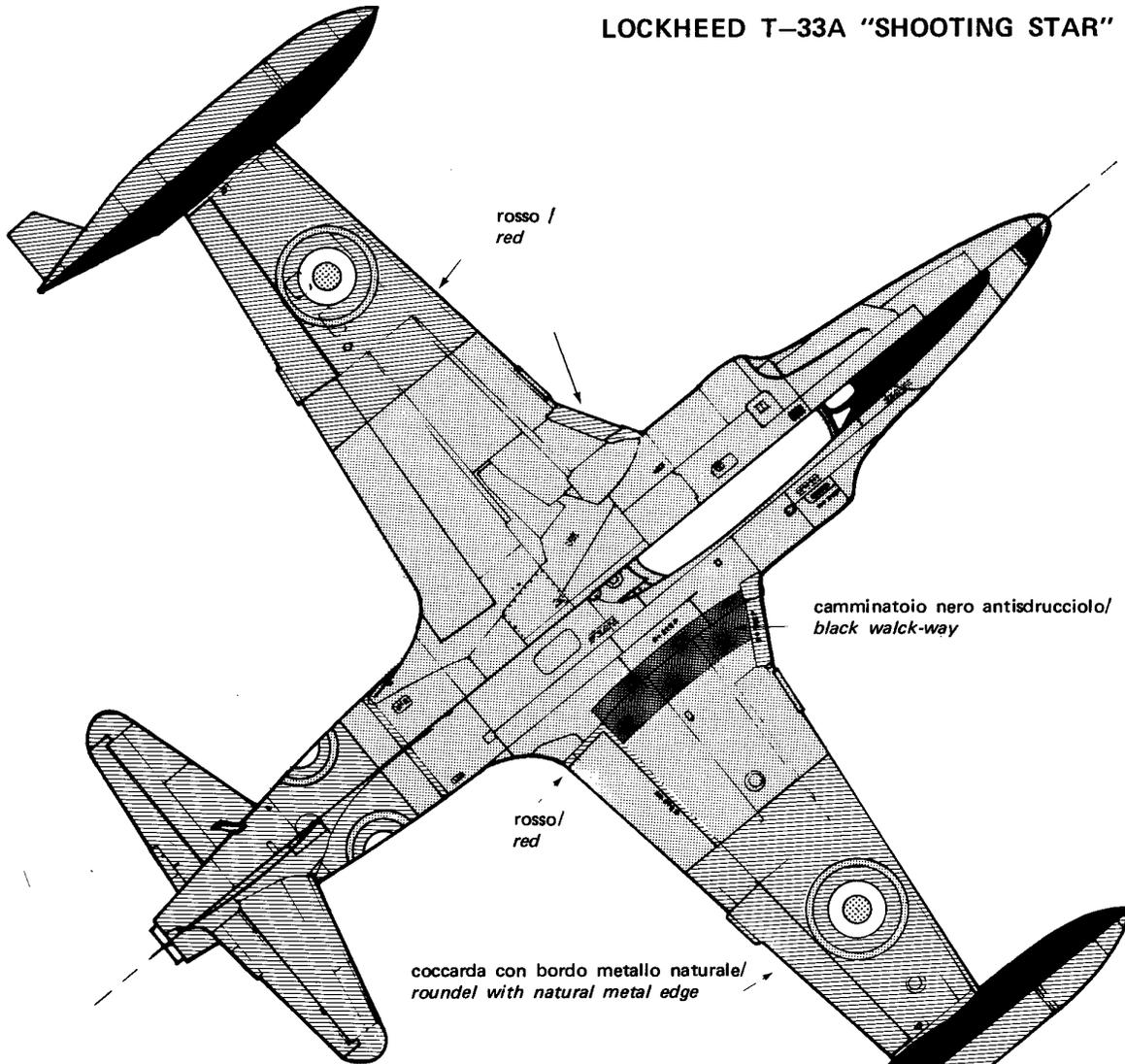
(Foto A.M.I.)



Due T-33 (rispettivamente 54-2951 e 54-2953) in forza nel 1956 al 1° Stormo anche se di questo ci si deve fare un atto di fede perchè contrariamente alla norma i codici di reparto e individuali sono riportati dietro le ali e per l'inquadratura non risultano leggibili. (Foto A.M.I.)



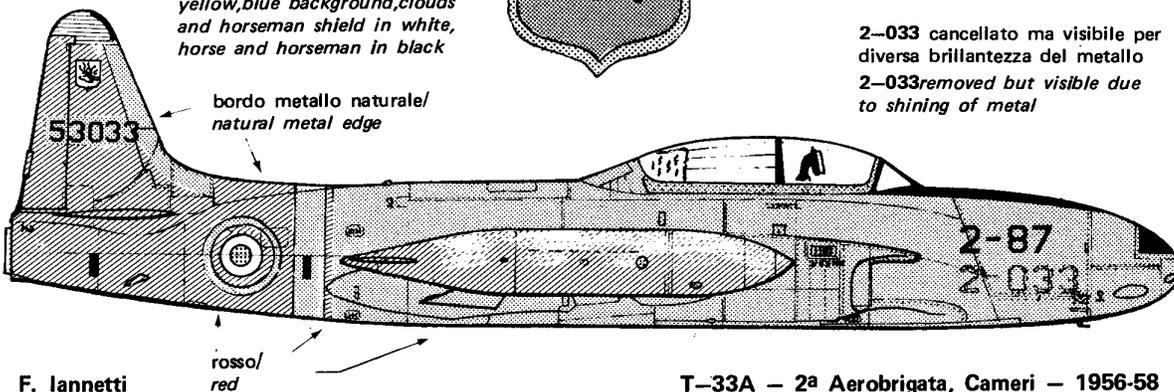
LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"



Sole e bordo giallo, sfondo blu,
nuvole e scudo bianco, cavallo e
cavaliere neri
Sun and outline of shield in
yellow, blue background, clouds
and horse and horseman in black



2-033 cancellato ma visibile per
diversa brillantezza del metallo
2-033 removed but visible due
to shining of metal



F. Iannetti

T-33A - 2ª Aerobrigata, Cameri - 1956-58



Continuiamo a mostrare immagini del primo periodo di impiego in Italia (sigla TR) che nella puntata precedente fu scarsamente illustrato. Questo primo piano permette di apprezzare alcuni particolari come i fari sul carrello anteriore, la bocca della mitragliera da 12,7 mm sulla cornice della presa d'aria del motore e gli aérofreni in posizione aperta. Notare la parte interna delle taniche alari non verniciata in nero. La cappottina è tenuta aperta da una tavola di legno al posto del normale piantone collegato alla parte centrale della struttura.

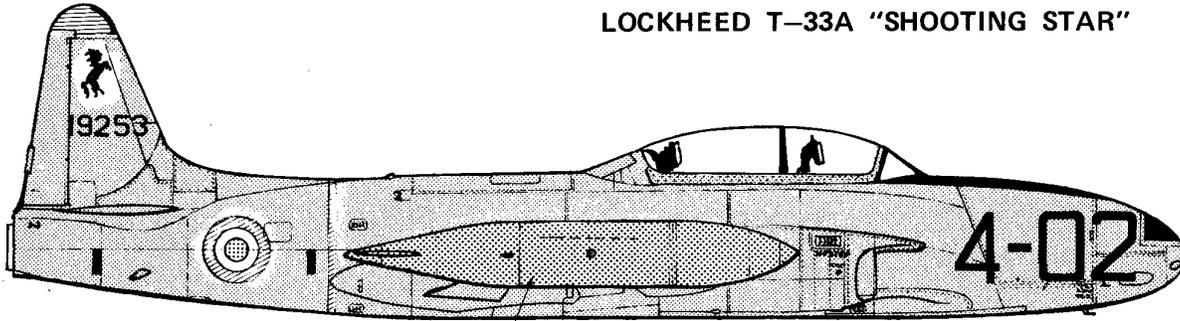
(Foto A.M.I.)

Veduta della parte anteriore dell'abitacolo con in primo piano la massiccia struttura del seggiolino che per la conformazione della cappottina risulta molto visibile. Il pilota indossa una tuta con la dicitura e lo stemma dell'USAF il che dimostra come in quegli anni non solo i velivoli, ma tutto l'equipaggiamento era di provenienza americana. Sul casco si intravede il disegno della fenice. (Foto A.M.I.)



Lo Shooting Star M.M. 51-8931 in forza alla 3ª Aerobrigata con il codice 3-931 di cui al profilo della pagina accanto. Il velivolo era di base a Verona - Villafranca ed è stato fotografato ad Aviano nel Giugno 1971 in occasione di una delle ultime, indimenticabili manifestazioni organizzate dall'USAF su tale base. (Foto F. Jannetti)

LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"

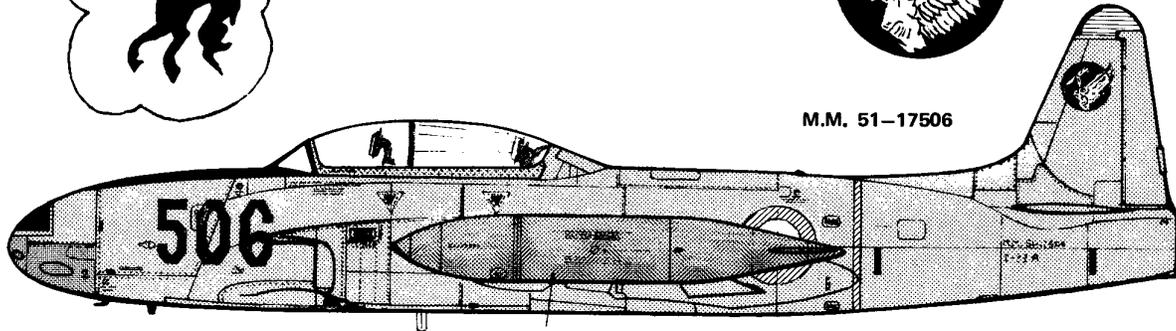


giallo cromo/
chrome yellow

T-33A - 4ª Aerobrigata, Pratica di Mare - 1956-58



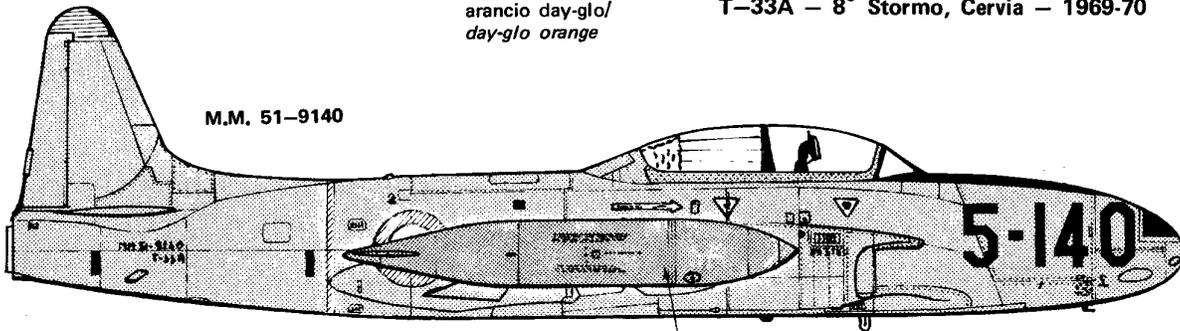
M.M. 51-17506



arancio day-glo/
day-glo orange

T-33A - 8° Stormo, Cervia - 1969-70

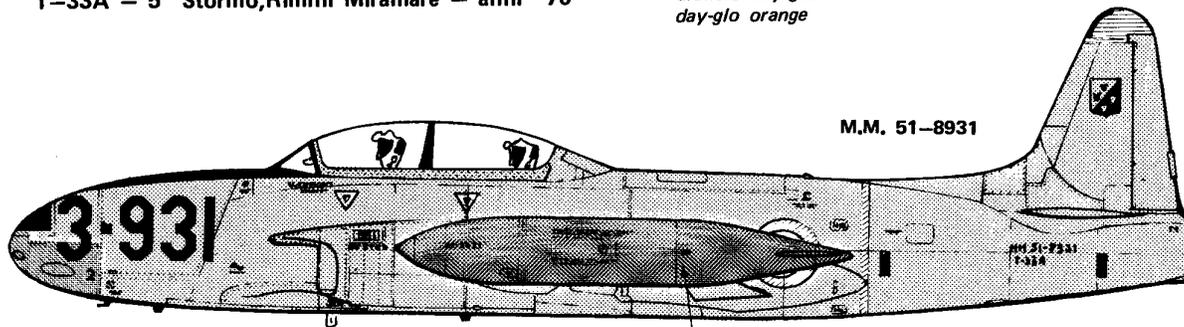
M.M. 51-9140



T-33A - 5° Stormo, Rimini Miramare - anni '70

arancio day-glo/
day-glo orange

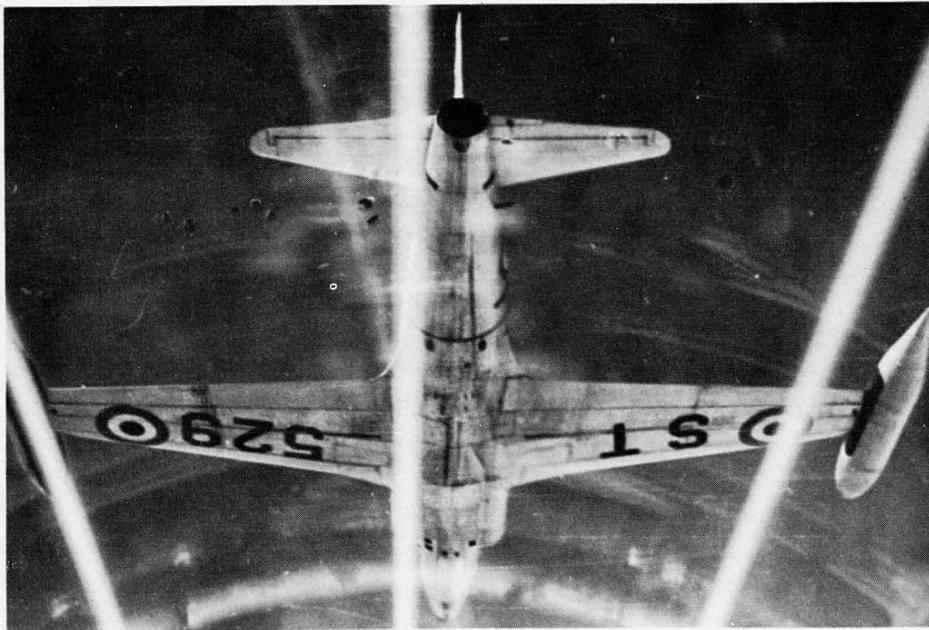
M.M. 51-8931



T-33A - 3ª Aerobrigata, Verona Villafranca - 1971

arancio day-glo/
day-glo orange

F. Iannetti



Un T-33 del periodo Scuola Turbogetti con ben in evidenza il codice sotto le ali fotografato da un altro velivolo dello stesso tipo e del quale si vedono sfuocate le guide per il volo senza visibilità. Notare come la tanica alare di destra sia verniciata in nero solo in parte e non per tutta la superficie interna.
(Foto Archivio Bignozzi)

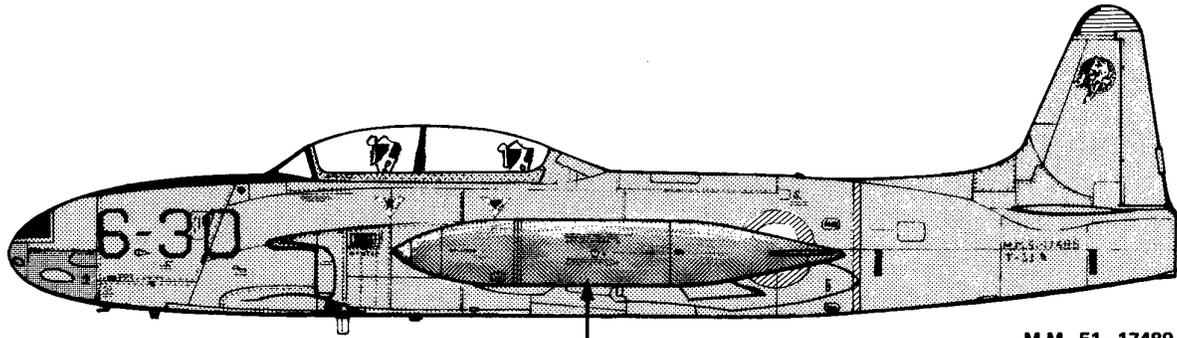
Primo piano della parte anteriore del velivolo assegnato al 6° Stormo (Ghedì, 1971) illustrato nella tavola accanto. La foto permette di rilevare alcuni elementi dello "stenciling", ma su questo argomento contiamo di dilungarci nella prossima puntata. I numeri di codice sono sempre di stile americano, ma più sottili di quelli tipici del T-33 quando associati alle sigle TR, ST o SA. Il numero individuale non ha nessuna relazione con la matricola o serial number USAF che è 51-17489 come si può leggere sulla cornice della cappottina o sulla fusoliera immediatamente sotto la vetratura fissa.

(Foto A.M.I.)



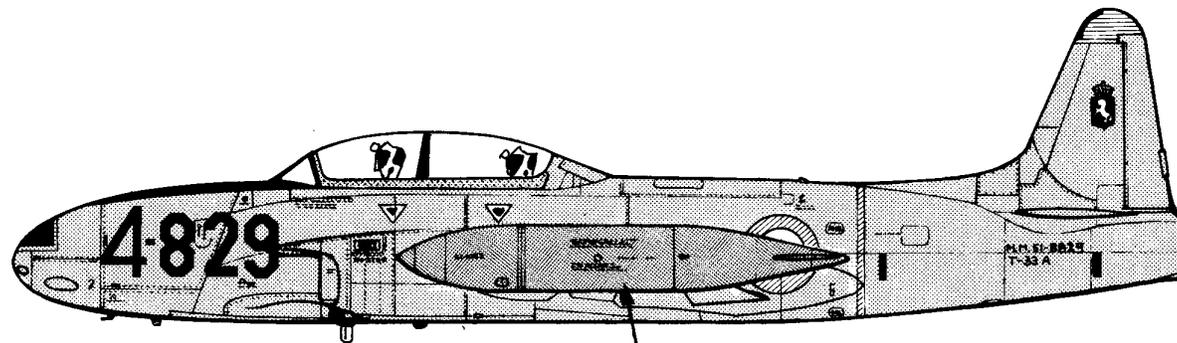
Un altro T-33 della 3ª Aerobrigata, in questo caso la M.M. 51-9030; la matricola è riportata con caratteri molto piccoli anche sul cono anteriore delle taniche alari. Sotto il codice, peraltro di stile arrotondato, si possono distinguere le cifre 661 che non avendo nessuna relazione con la matricola potrebbero far pensare ad una sostituzione dell'intero muso. (Foto A.M.I.)

LOCKHEED T-33A "SHOOTING STAR"



T-33A - 6° Stormo, Ghedi - 1971

arancio day-glo/
day-glo orange



T-33A - 4° Stormo, Grosseto - 1972

arancio day-glo/
day-glo orange

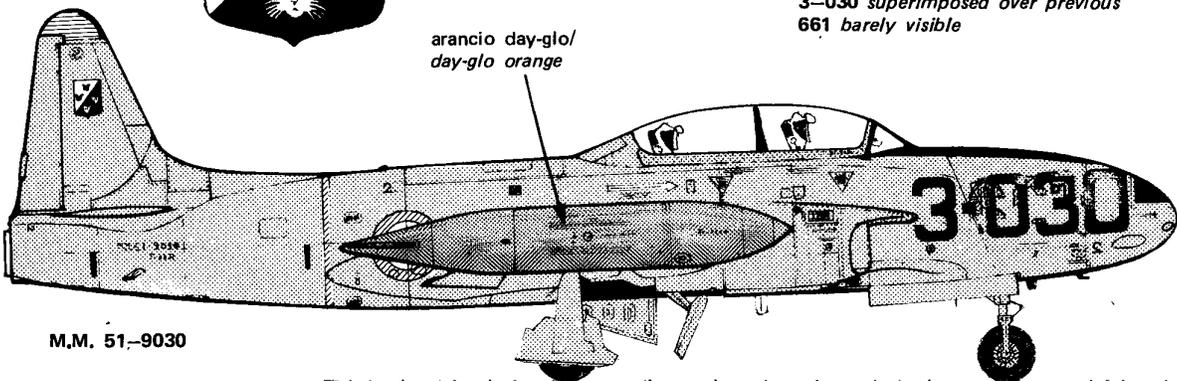
M.M. 51-8829



3-030 sovrapposto a un precedente
661 semicancellato

3-030 superimposed over previous
661 barely visible

arancio day-glo/
day-glo orange



M.M. 51-9030

T-33A - 3ª Aerobrigata, Verona Villafranca - 1973-74

F. Iannetti

Fallschirmjäger

TEATRI D'OPERAZIONE

I Fallschirmjäger costituirono un corpo della Luftwaffe. Nel 1939 anche i paracadutisti della Whermacht entrarono a far parte delle forze aeree.

I teatri d'operazione furono nell'ordine:

Norvegia — operazione Weserübung (Narvik Aprile 1940)

Olanda—Belgio — operazione Festung Holland (Eben—Emael 10 Maggio 1940)

Grecia — operazione Brücke (Canale di Corinto Aprile 1941) — operazione Merkur (Creta 20 Maggio 1941)

Unione Sovietica (Leningrado e altri teatri 1942—43)

Africa (Brigata Ramcke) — Italia (Sicilia—Salerno—Gran Sasso 12 Settembre 1943 — Cassino 1944)

Normandia (Saint Lo 1944) — Belgio — Operazione "Astore" (Ardenne Dicembre 1944)

Germania 1944—45

L'UNIFORME DA COMBATTIMENTO

In origine, i paracadutisti portarono una fliegerbluse "taubegrau" (grigio-blu) sulla quale era indossato un grembiule da lancio in cotone grigio-verde; questo grembiule, usato nel periodo 1939—41, era lungo fino al ginocchio, ma poteva essere assicurato fin sopra le gambe, per far sì che l'imbracatura del paracadute non si impigliasse durante il lancio. Era composto da un pezzo unico e spesso presentava tasche a chiusura lampo. Si portava in genere indossato sull'equipaggiamento, ma dopo il lancio veniva rimosso e riposto sotto di esso.

La fliegerbluse, introdotta in origine per gli equipaggi, era una giacca corta senza tasche sul petto. Sovente indossata oltre che dai paracadutisti anche dai reparti della Contraerea, era di colore grigio-blu (taubegrau = grigio piccione) ed erano portati su di essa i gradi e i distintivi. L'aquila da petto della Luftwaffe invece non sempre compariva, poichè spesso era presente sul grembiule.



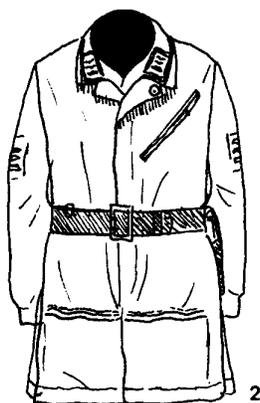
Der Adler num. 16, 6 agosto 1940 p. 9. Il paracadutista a destra indossa un normale grembiule grigio-verde recante l'aquila da petto della Luftwaffe (la quale è presente pure sull'elmetto). Quello a sinistra invece sembra avere un grembiule mimetico a chiazze ondulate, certamente uno dei primi esperimenti in questo campo (i grembiuli a chiazze geometriche entreranno in scena soltanto nel 1941—42). La mitragliatrice è una MG 38 montata su treppiede.



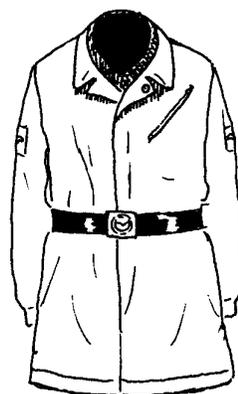
Der Adler num. 11, 28 maggio 1940 p. 1. I due ufficiali raffigurati, l'Oberleutnant Witzig (a sinistra) e l'Hauptmann Koch, entrambi decorati con la Croce di Cavaliere, indossano grembiuli grigio-verdi che si differenziano per la disposizione delle tasche inferiori. Witzig inoltre mostra le insegne di grado portate sulla fliegerbluse, mentre quelle presenti in genere sul grembiule sono state evidentemente asportate per motivi di sicurezza. Molto probabilmente gli elmetti di entrambi gli ufficiali sono stati mimetizzati ed opacizzati mediante lo sfregamento di terra sulla vernice taubegrau originaria (pratica molto usuale nel primo periodo di guerra). La fondina visibile a destra è in cuoio marrone verniciato di nero e contiene la pistola automatica Luger P.08.



1



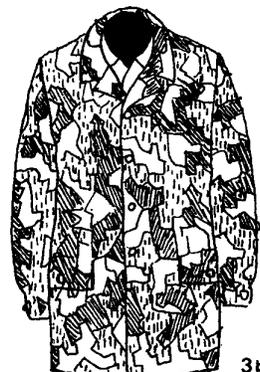
2



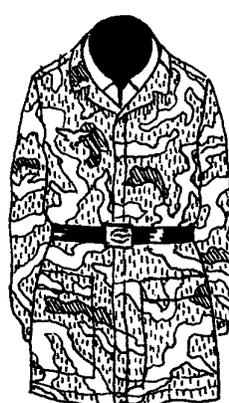
2b



3



3b



4

I calzoni da servizio erano lunghi alla caviglia e chiusi dallo stivaletto. Erano anch'essi in color taubegrau e spesso presentavano un'imbottitura in prossimità del ginocchio per una migliore protezione durante i lanci.

Più tardi fu distribuito ai reparti un grembiule mimetico a disegni geometrici (chiazze marroni e verdi su sfondo grigio-verdastro) simile per foggia a quello grigioverde ma spesso privo di tasche a chiusura lampo.

Dal 1943 molte unità di paracadutisti della Luftwaffe furono impiegate in combattimenti a terra come reparti d'assalto (le opportunità per operazioni aerotrasportate erano diminuite) e fu quindi adottato un completo da combattimento più adatto per i nuovi compiti, costituito da un grembiule mimetico più corto dei precedenti, dalla fliegerbluse e dai calzoni da servizio in taubegrau e in estate dai calzoni d'addestramento in color cachi chiaro.

Per il periodo della guerra restò in tutte le unità l'elmetto speciale da paracadutista, adottato sin dal 1937. Spesso comparve su di esso una speciale copertina mimetica, anch'essa a chiazze geometriche (splinter).

Furono distribuiti anche grembiuli mimetici a chiazze diffuse, simili per disegno a quelli usati dalle Waffen SS.

Verso la fine della guerra alcuni reparti abbandonarono l'elmetto da paracadutista e usarono quello d'acciaio in dotazione alle altre armi.

Come calzature furono portati in linea generale stivaletti alti alla caviglia ma verso la fine del 1944 comparvero e divennero più comuni gli scarponi con ghettoni, presenti già nelle altre Armi.

COMMENTO ALLE TAVOLE

1) *Fliegerbluse, 1939—Oberfeldwebel*

Giacca in grigio-blu — Camicia bianca — Cravatta e cinta nere

2) *Grembiule mimetico, 1940—Oberleutnant*

Grembiule in color grigioverde corredato di tasche a chiusura lampo — Cinta e fondina in cuoio marrone scuro

2b) *Grembiule mimetico, 1940—Unteroffizier*

Grembiule in color grigioverde assente di tasche inferiori — Cinta in cuoio nero

3) *Grembiule mimetico, 1942*

Grembiule con disegno a chiazze geometriche (vedere i colori a parte) — Presenza di tasche sia inferiori che superiori — Assenza dell'aquila da petto

3b) *Grembiule mimetico, 1943*

Grembiule con disegno a chiazze geometriche più corto dei precedenti — Chiusure a bottoni visibili dall'esterno — Assenza dell'aquila da petto

4) *Grembiule mimetico, 1945*

Grembiule con disegno a chiazze diffuse (prevalenza di verdi)

COMMENTO AI DISEGNI

Unteroffizier—Stendal (Germania) 1939 1)

Grembiule mimetico grigioverde con tasche a chiusura lampo — Calzoni e fliegerbluse taubegrau — Stivaletti da lancio in cuoio nero o marrone — Cinghie e imbottiture color bianco (oppure camoscio chiaro-light buff) — Sacco del paracadute in stoffa mimetica grigioverde (oppure camoscio chiaro) — Fibbie in alluminio opaco — Elmetto dipinto in taubegrau e recante i distintivi caratteristici della Luftwaffe — Sottogola in cuoio nero — Distintivi su ambedue le braccia indicanti il grado — Guanti in nero o in marrone scuro.

Unteroffizier—Narvik 1940 2)

Grembiule mimetico grigioverde senza tasche recante l'aquila da petto della Luftwaffe — Calzoni e fliegerbluse taubegrau — Guanti in nero o in marrone scuro — Buffetterie in cuoio nero — Fibbie in alluminio opaco — Stivaletti senza lacci in cuoio nero — Distintivi di grado al braccio — Elmetto taubegrau con sottogola in cuoio nero — Cassette portamunizioni in color grigio-ferro.

Major-Creta 1941 3)

Grembiule mimetico grigioverde con tasche recante l'aquila da petto della Luftwaffe — Calzoni e fliegerbluse taubegrau — Elmetto con copertina mimetica grigioverde e con sottogola in cuoio nero — Cinturone in cuoio marrone scuro con fibbia in alluminio opaco — Stivaletti in cuoio nero o marrone.

Hauptgefreiter—? 1942 4)

Grembiule mimetico a chiazze geometriche (splinter) marroni e verdi su sfondo grigio verdastro chiaro — Presenza dell'aquila da petto della Luftwaffe — Calzoni e fliegerbluse taubegrau — Elmetto con copertina mimetica e sottogola in cuoio nero — Cinturone in cuoio nero con fibbia in alluminio opaco — Stivaletti senza lacci in cuoio nero — Cartella porta-ordini in cuoio marrone chiaro o nero — Astuccio della macchina fotografica in cuoio nero.

Gefreiter—Wilkowschken(Urss)1944(Fallschirm—Sturmgeschutz—Brigade 12) 5)

Grembiule mimetico a chiazze geometriche marroni e verdi su sfondo grigio-verdastro chiaro — Calzoni, fliegerbluse ed Einheitsmütze (bustine con visiera ultimo tipo) color taubegrau — Fondina (P. 38) in cuoio marrone — Stivaletti senza lacci in cuoio nero — Elmetto taubegrau con sottogola in cuoio nero — Borraccia marrone rossiccio con bicchiere in alluminio opaco — Cinghie in cuoio marrone.

I disegni sono tratti liberamente da fotografie d'epoca

Testo **R. De Simone**
Foto **M. Mercuri**

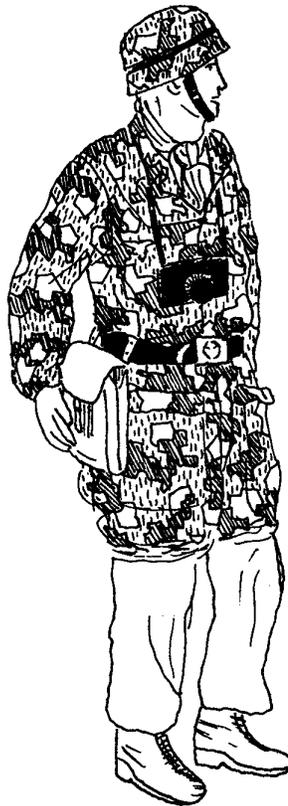
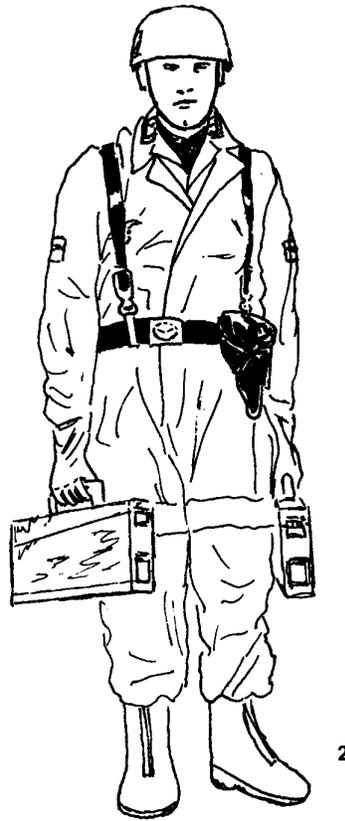


Der Adler num. 23, 19 novembre 1940 p. 24. Questi paracadutisti in parata indossano l'intero completo da lancio: stivaletti neri, pantaloni taubegrau (notare la tasca laterale sul secondo da destra), grembiule grigio-verde, guanti neri, fliegerbluse, elmetto taubegrau con distintivi. Notare inoltre le bandoliere portamunizioni in grigio scuro (presente al posto di quella ordinaria, più scomoda per i movimenti) e le cinghie del paracadute in tessuto leggero e resistente. Il fucile è il Mauser 98 Kar.

Der Adler num. 16, 12 agosto 1941 p. 495. Un'altra immagine di parata: da notare è l'elmetto, che presenta l'emblema nazionale della Luftwaffe e i grembiuli mimetici grigio-verdi, dotati di tasche inferiori.

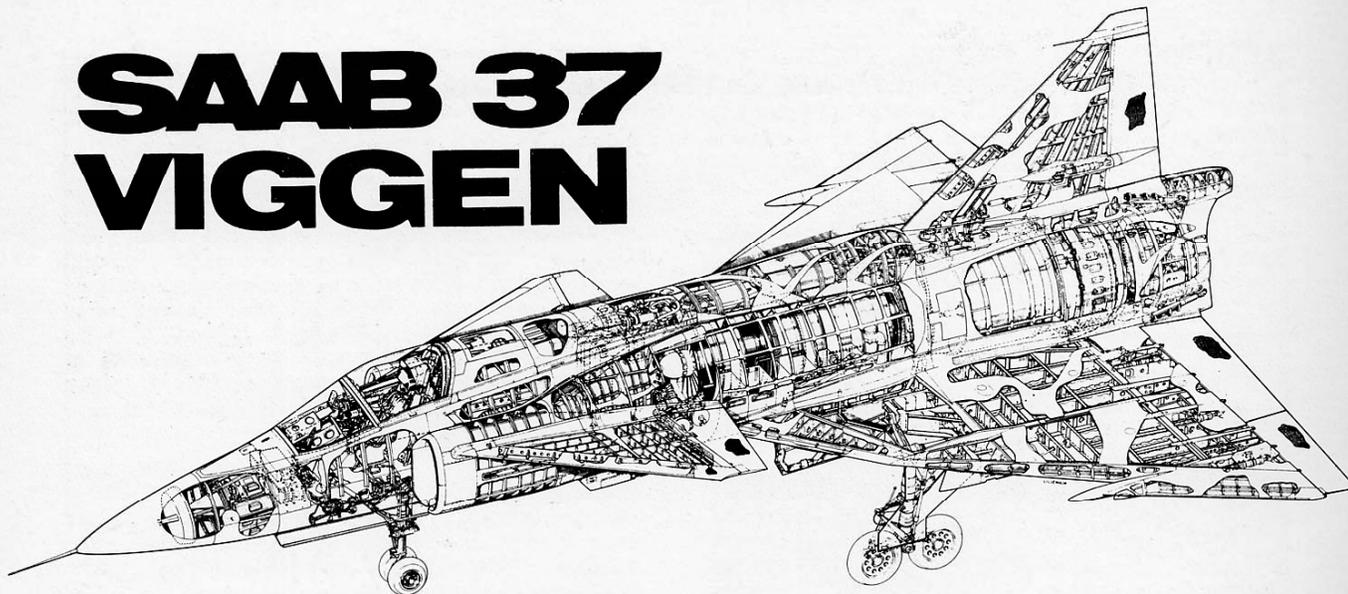
UNIFORMI E DISTINTIVI DEI PARACADUTISTI TEDESCHI 1939-45

TAV. 2



Red
76

SAAB 37 VIGGEN



Credo che nessun appassionato d'aviazione possa fare a meno di condividere l'ammirazione per la capacità e lo spirito di intraprendenza con cui la neutrale Svezia continua a risolvere con autonomia le esigenze delle sue forze armate in materia di mezzi in generale e di aerei in particolare.

L'ultimo prodotto della sua industria è il Viggen che segue il prestigioso e tutt'ora valido Draken. Lo sviluppo del programma partì nel 1967 e per la sua valutazione furono impiegati sette prototipi. Attualmente sono in produzione, servizio o sviluppo per l'Aeronautica Svedese cinque diverse configurazioni del velivolo, e precisamente:

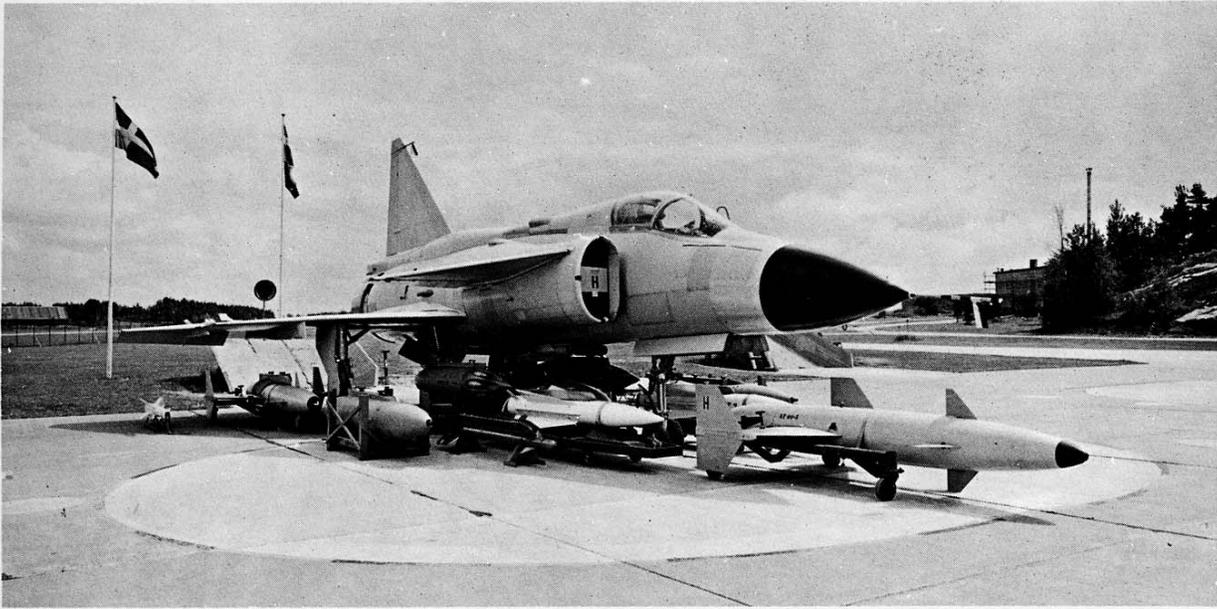
- il capostipite AJ 37 per compiti di attacco ogni tempo con capacità secondaria di operare come intercettore;
- l'addestratore per la transizione Sk 37 con due posti in tandem;

- la versione da fotoricognizione diurna e notturna SF 37;
- il velivolo da sorveglianza marittima e attacco SH 37;
- infine la versione JA37 che maggiormente si discosta per l'apparato motore e la sua avionica dal progetto base; il suo ruolo è quello di caccia ogni tempo con compiti secondari di "strike".

Il Viggen è il primo velivolo da combattimento del mondo ad impiegare la configurazione a doppio delta e secondo la formula "canard"; probabilmente è proprio questa configurazione poco ortodossa a permettergli quelle prestazioni eccezionali vantate dalla stampa e che si possono ammirare ad ogni sua comparsa in pubblico. Le più notevoli sono gli spazi ridotti per l'atterraggio e il decollo (meno di 500 metri), la sua eccezionale stabilità per una gamma ampia di velocità e la sua sbalorditiva manovrabilità.



Il secondo prototipo del Viggen nella versione AJ37 da attacco ogni-tempo equipaggiato con il missile aria-superficie SAAB RB05A; dietro, sotto le ali, si notano due pod lanciarazzi. L'importo iniziale del contratto di produzione del velivolo per l'Aeronautica Svedese ammontava a 180 milioni di corone. La foto risale al 1970. (Foto SAAB via Bignozzi)



*In alto, probabilmente, uno dei primi esemplari di serie con una impressionante dimostrazione dell'armamento; da sinistra si distinguono: missile a/a RB28, missile antinave RB04, gun pod da 30 mm, pod per razzi da 13,5 cm, missile a/s RB05A e ancora un RB04.
(Foto SAAB via Bignozzi)*



*Qui a lato un'immagine del 1971 che ha colto in fase di atterraggio, o decollo, il primo prototipo armato con pod per razzi. Sul lato della presa d'aria si intravede il distintivo del pugno con armatura (alla Petrus) con saette riprodotto nel kit della Frog.
(Foto SAAB via Bignozzi)*



una foto del '73 che mostra in volo un esemplare di serie dell'AJ37. (Foto SAAB via Bignozzi)



Questa immagine del 1972 per la sua particolare inquadratura permette di rilevare molti particolari delle superfici inferiori dell'AJ37 di serie e in particolare mette in evidenza il "dente di sega" del bordo d'attacco esterno delle ali che costituisce una delle differenze più evidenti tra la serie e i prototipi. (Foto SAAB via Bignozzi)



Una foto del 1970 che mostra il prototipo della versione da addestramento SK37. La deriva verticale conserva ancora la configurazione originaria che si trasformerà in una più alta e irregolare per l'addestratore e il caccia. (Foto SAAB via Bignozzi)



Compare la complessa e minuziosa mimetizzazione ormai caratteristica del Viggen come su questo AJ37 presentato dalla SAAB-Scania nell'edizione '74 del Salone di Farnborough. A quel tempo tutti i numeri, sia quello individuale sulla deriva che quello di reparto sul muso, erano in giallo. A terra davanti al velivolo notiamo il seguente armamento (partendo da sinistra): missile aria-superficie, particolarmente contro bersagli navali, RB04E caratterizzato dai grossi impennaggi; missile aria-superficie RB05A, come il precedente prodotto dalla SAAB; al centro il serbatoio ausiliario ventrale. (Foto A.M. Bellei)

Il Viggen è fortunatamente un soggetto che le ditte di modelli non hanno ignorato essendo stato a tutt'oggi prodotto in cinque esemplari, rispettivamente quattro in scala 1/72 ed uno in scala 1/100 da parte della Tamiya.

Il primo in ordine di tempo fu proposto molti anni fa dalla Frog/Hasegawa e pertanto risente del problema di essere basato sui prototipi; la sua dotazione di carichi esterni è costituita da due missili RB04 e un serbatoio ausiliario.

Seguì nel 1971 il modello Airfix sempre basato sui prototipi. Lo stesso dicasi per la realizzazione Tamiya in 1/100. Per tutti questi modelli le decal sono riferite al primo o secondo prototipo.

Il primo modello che permette la riproduzione di un velivolo di serie, in particolare la versione da attacco AJ37, è quello recentemente immesso sul mercato dalla Matchbox.

Sono correttamente riprodotte le differenze fondamentali rispetto ai prototipi come la gobba sul dorso della fusoliera davanti alla deriva verticale e la diversa angolazione del bordo d'attacco esterno delle ali. Le di-

mensioni generali e i dettagli della pannellatura sembrano riprodotti con sufficiente fedeltà, se si riesce ad accettare l'abitudine di questa ditta di scavare solchi per indicare i dettagli delle superfici. Ovviamente la plastica è di tre colori. I carichi esterni forniti sono: tre missili RB05A, due missili RB04 e un serbatoio ventrale.

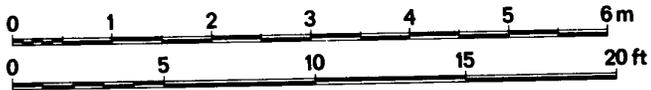
Ultima realizzazione è il modello della Heller che è dato per imminente o forse già in circolazione, ma sul quale per ora non possiamo esprimere commenti. Viene annunciato come versione AJ37, ma speriamo che, come per lo F-104, il kit sia provvisto di parti opzionali per realizzare altre versioni.

Questo articolo trova il suo motivo d'essere per aver ricevuto tramite l'IPMS-Svezia uno splendido depliant preparato dalla ditta SAAB che illustra con disegni in 1/72 (più di quanti ne possiamo qui pubblicare) tutte le versioni attualmente note. Sembra fatto apposta per il modellista e non abbiamo saputo resistere alla tentazione di proporvene le parti più interessanti.

A.M. BELLEI

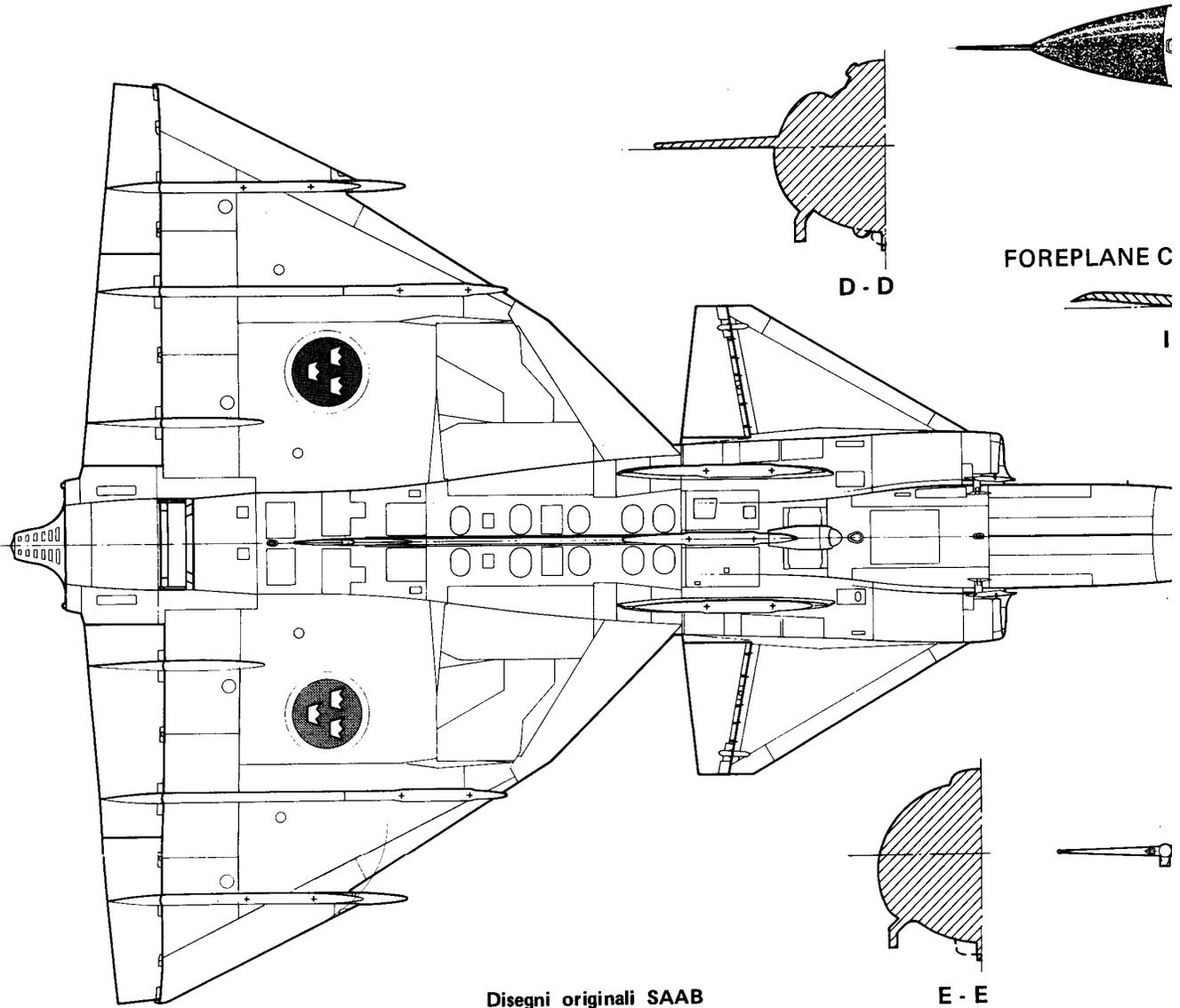
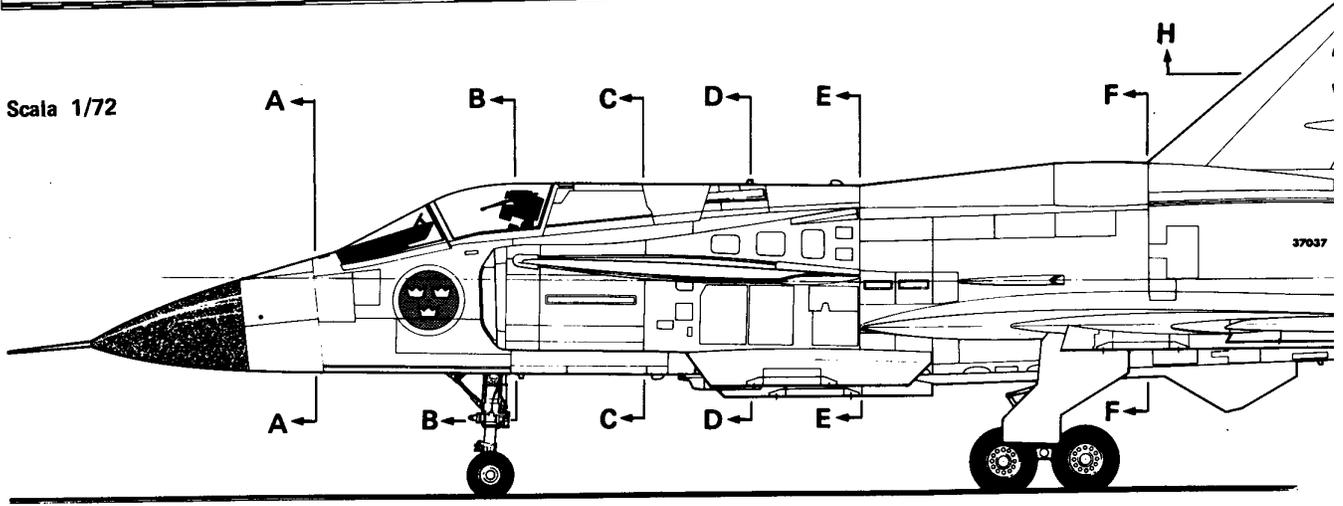


Il Viggen nella versione da ricognizione SF 37 presente all'edizione 76 di Farnborough. Essa è facilmente distinguibile per la particolare forma appuntita del muso che non ospitando più il radar ma le fotocamere è mimetizzato completamente. Il numero individuale sulla deriva è in arancione day-glo, mentre quello di reparto davanti alla presa d'aria è giallo. (Foto A.M. BELLEI)



AJ 37

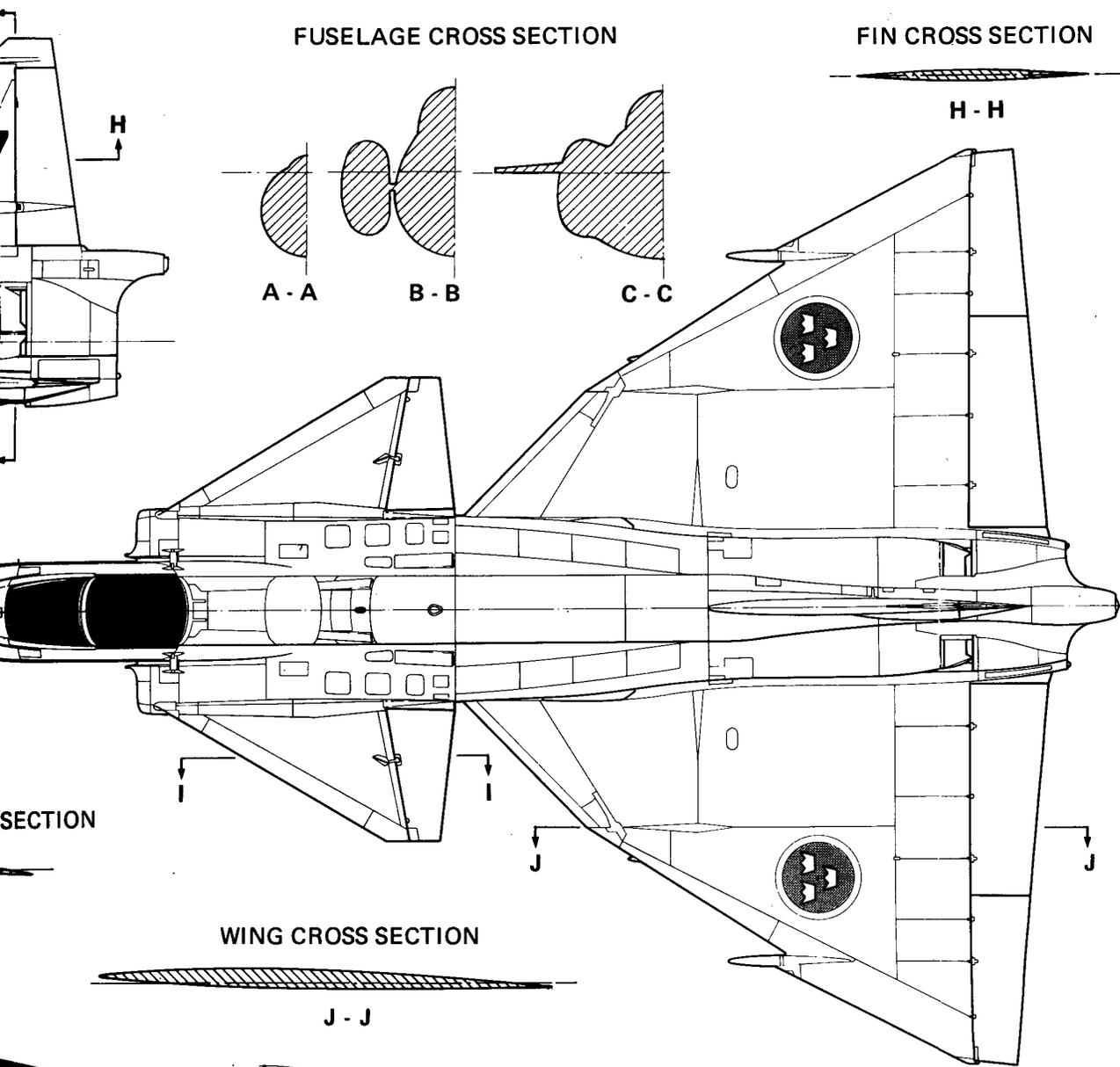
Scala 1/72



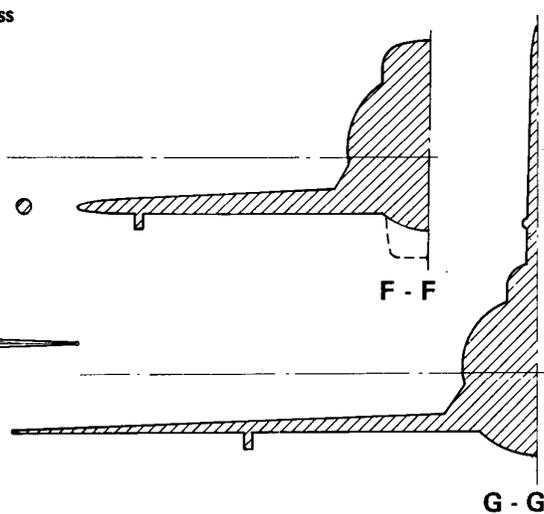
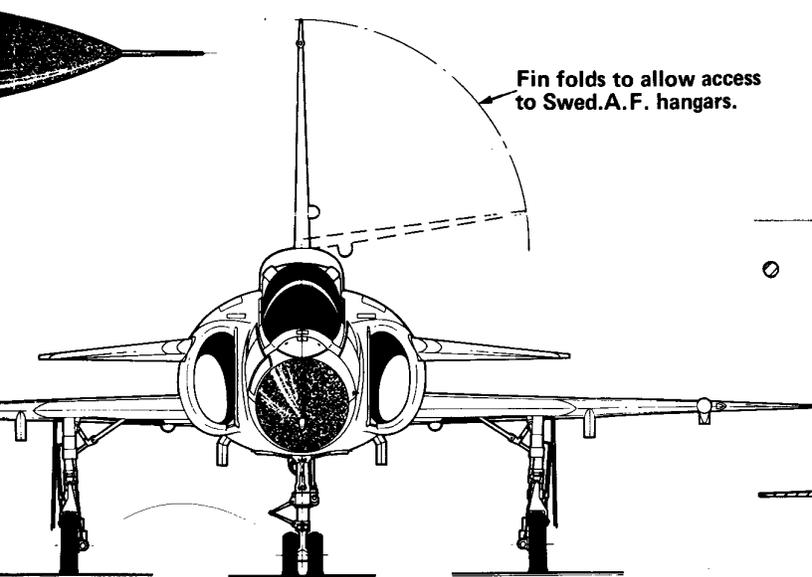
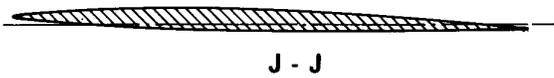
Disegni originali SAAB

FUSELAGE CROSS SECTION

FIN CROSS SECTION

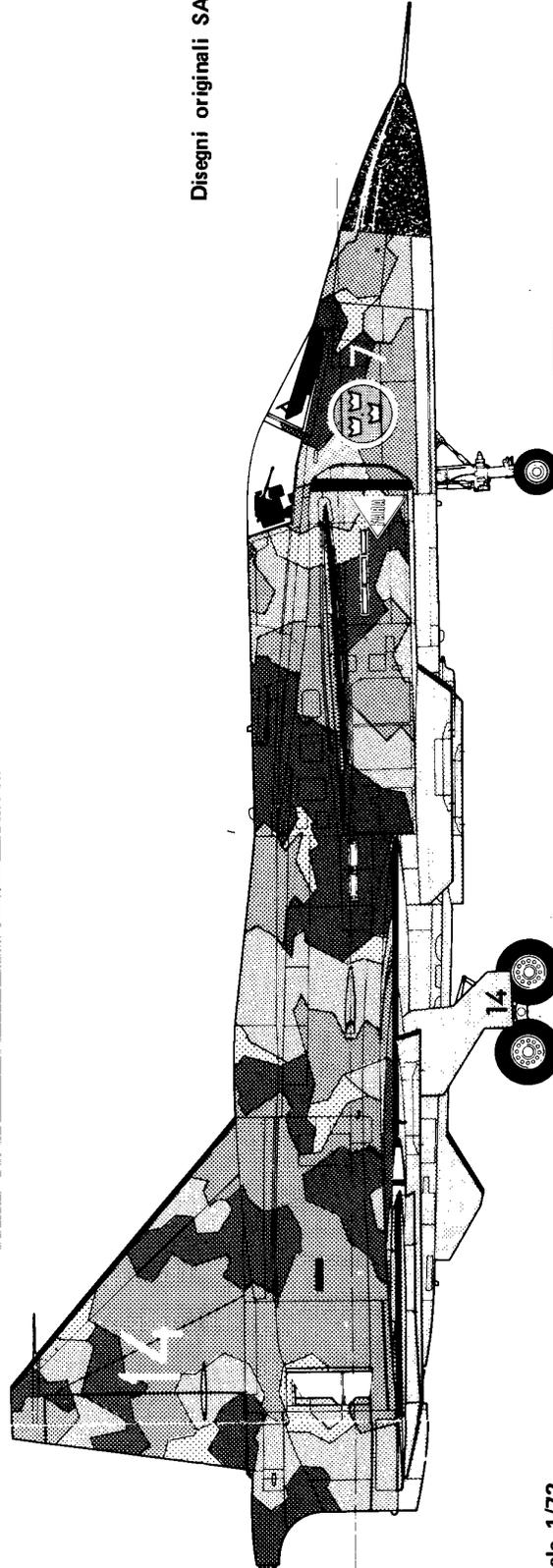
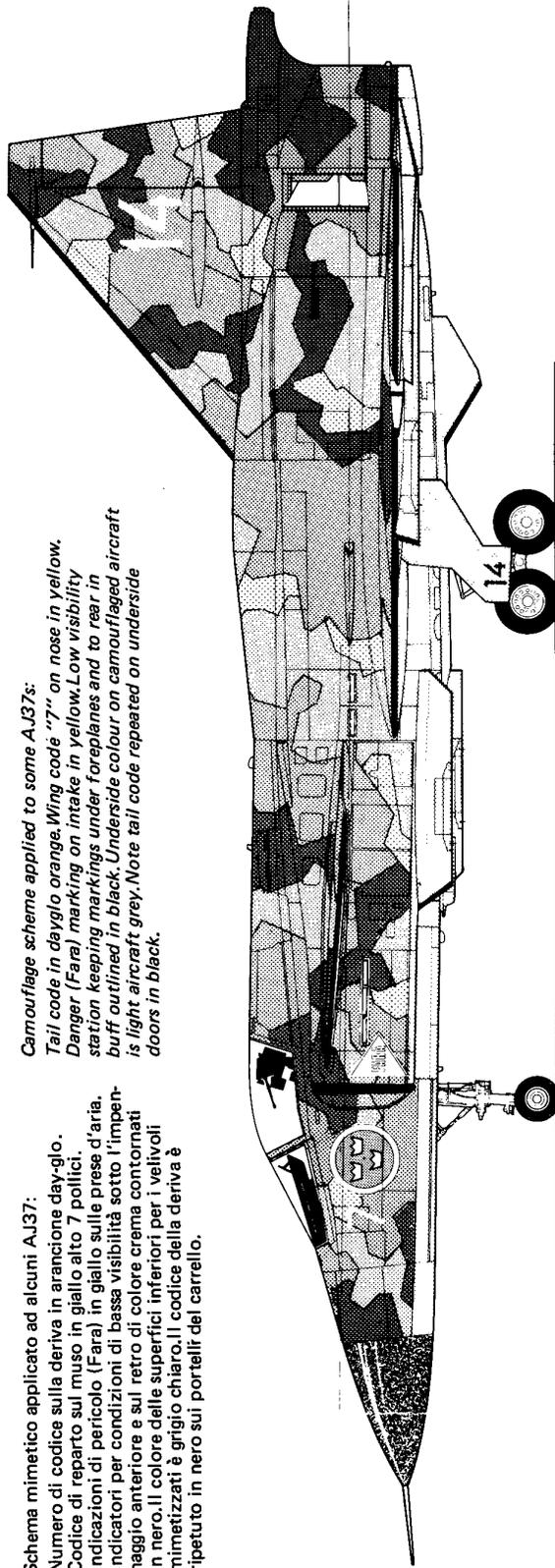


WING CROSS SECTION



Schema mimetico applicato ad alcuni AJ37:
 Numero di codice sulla deriva in arancione day-glo.
 Codice di reparto sul muso in giallo alto 7 pollici.
 Indicazioni di pericolo (Fara) in giallo sulle prese d'aria.
 Indicatori per condizioni di bassa visibilità sotto l'impen-
 naggio anteriore e sul retro di colore crema contornati
 in nero. Il colore delle superfici inferiori per i velivoli
 mimetizzati è grigio chiaro. Il codice della deriva è
 ripetuto in nero sui portelloni del carrello.

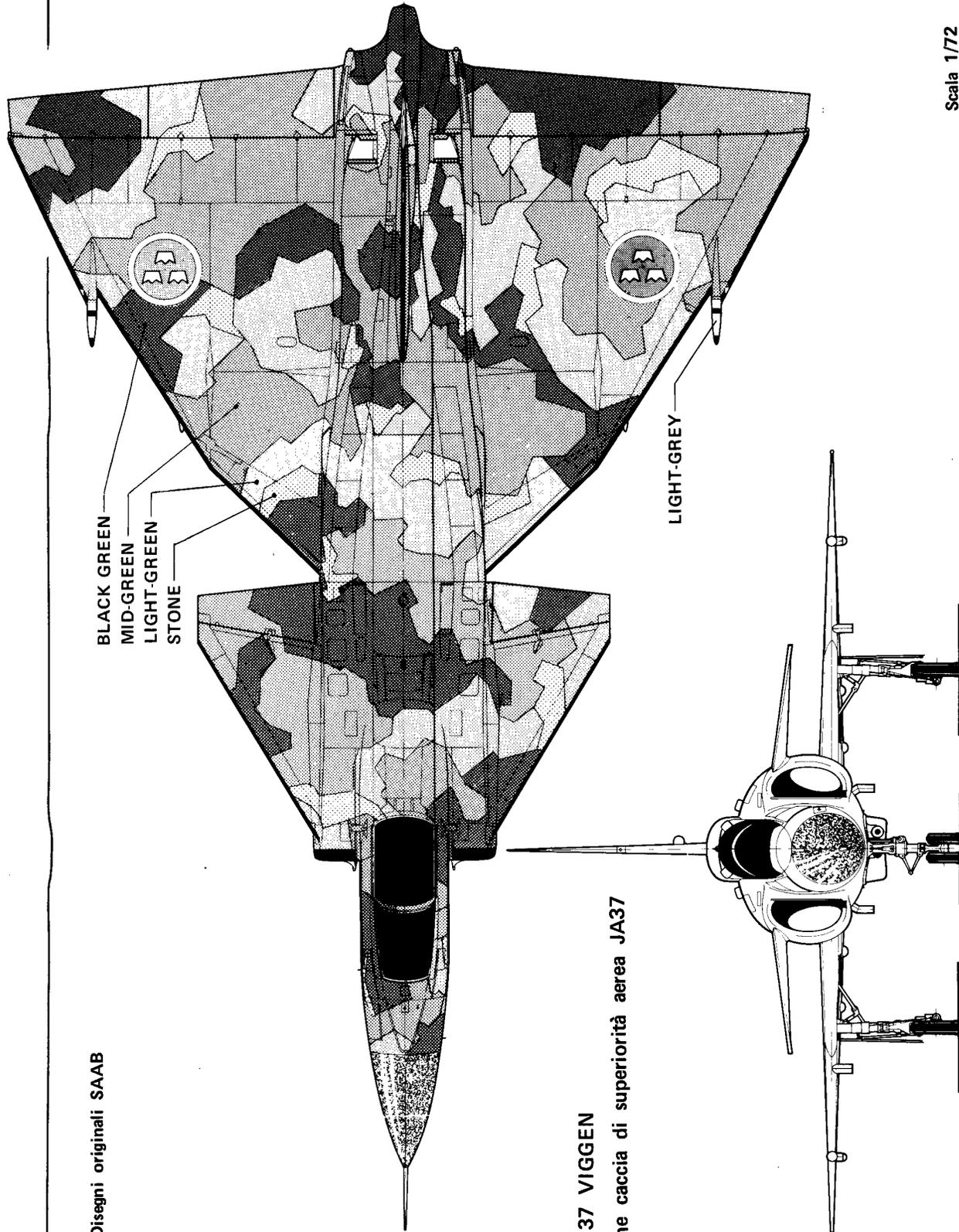
*Camouflage scheme applied to some AJ37s:
 Tail code in dayglo orange. Wing code "7" on nose in yellow.
 Danger (Fara) marking on intake in yellow. Low visibility
 station keeping markings under foreplanes and to rear in
 buff outlined in black. Underside colour on camouflaged aircraft
 is light aircraft grey. Note tail code repeated on underside
 doors in black.*



Disegni originali SAAB

Scala 1/72

Disegni originali SAAB



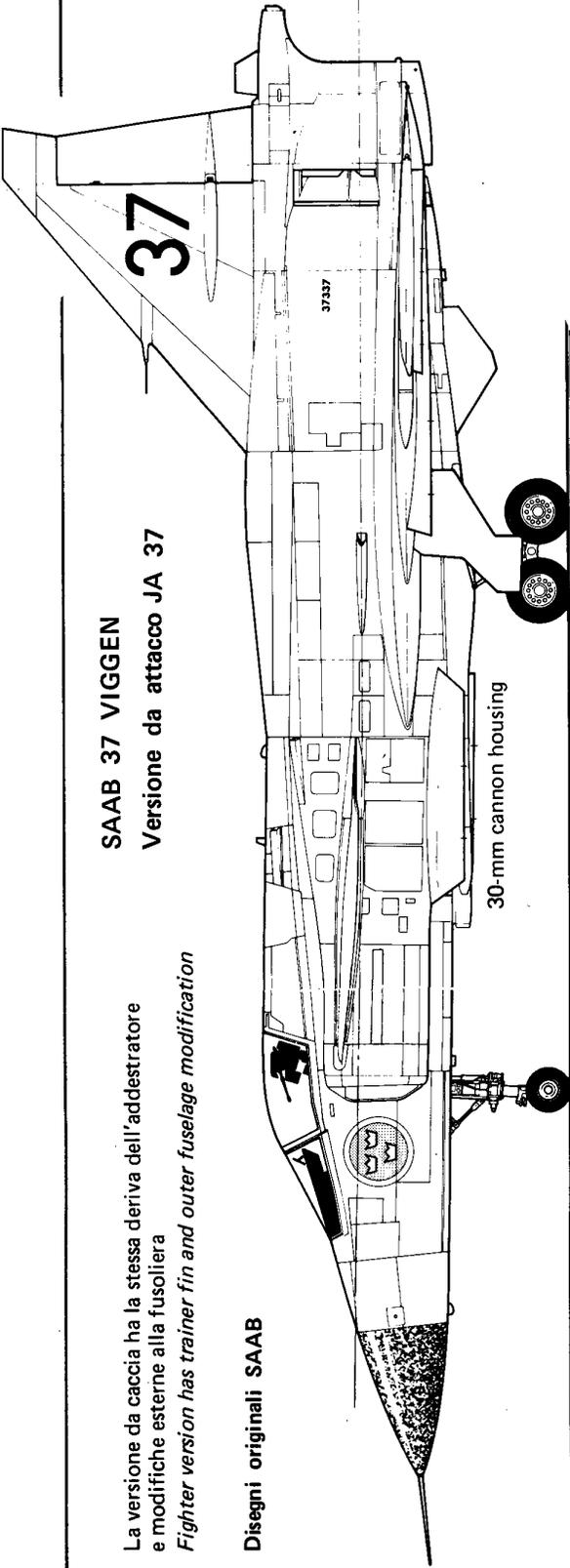
SAAB 37 VIGGEN
Versione caccia di superiorità aerea JA37

Scala 1/72

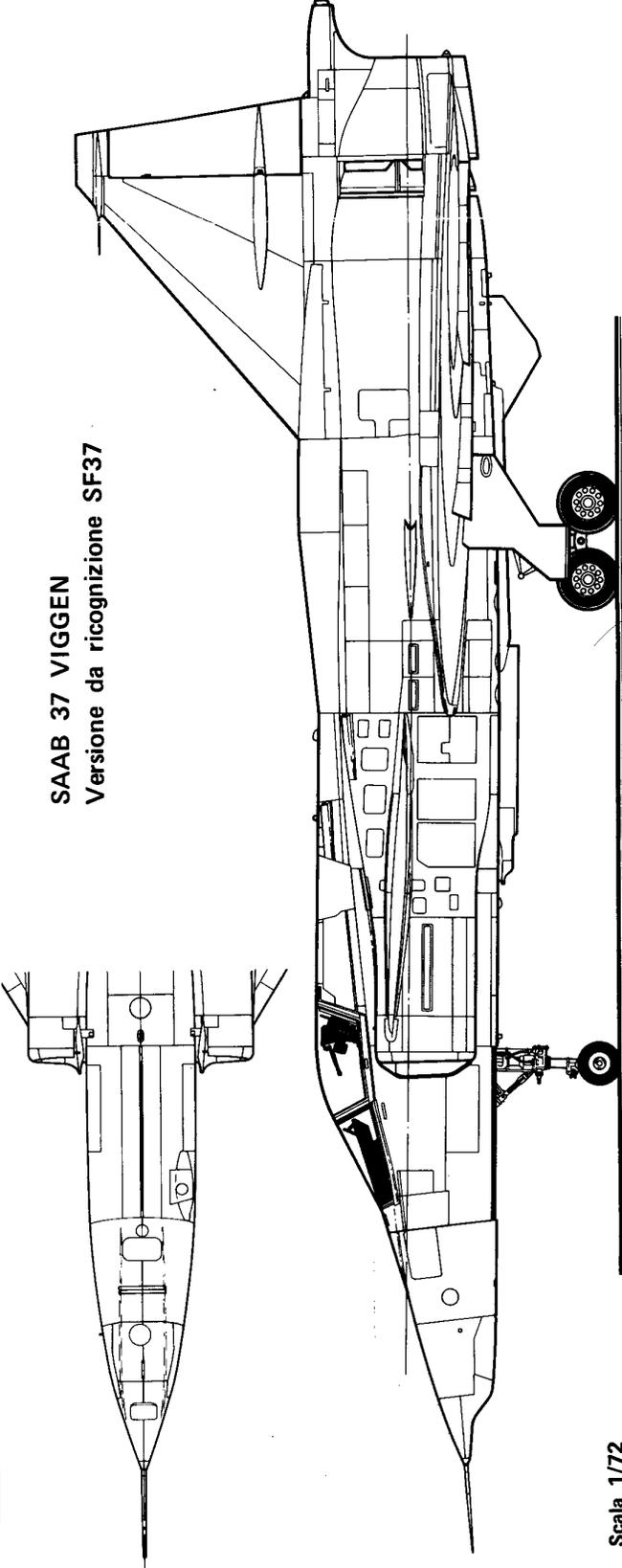
La versione da caccia ha la stessa deriva dell'addestratore
e modifiche esterne alla fusoliera
Fighter version has trainer fin and outer fuselage modification

Disegni originali SAAB

SAAB 37 VIGGEN
Versione da attacco JA 37



SAAB 37 VIGGEN
Versione da ricognizione SF37



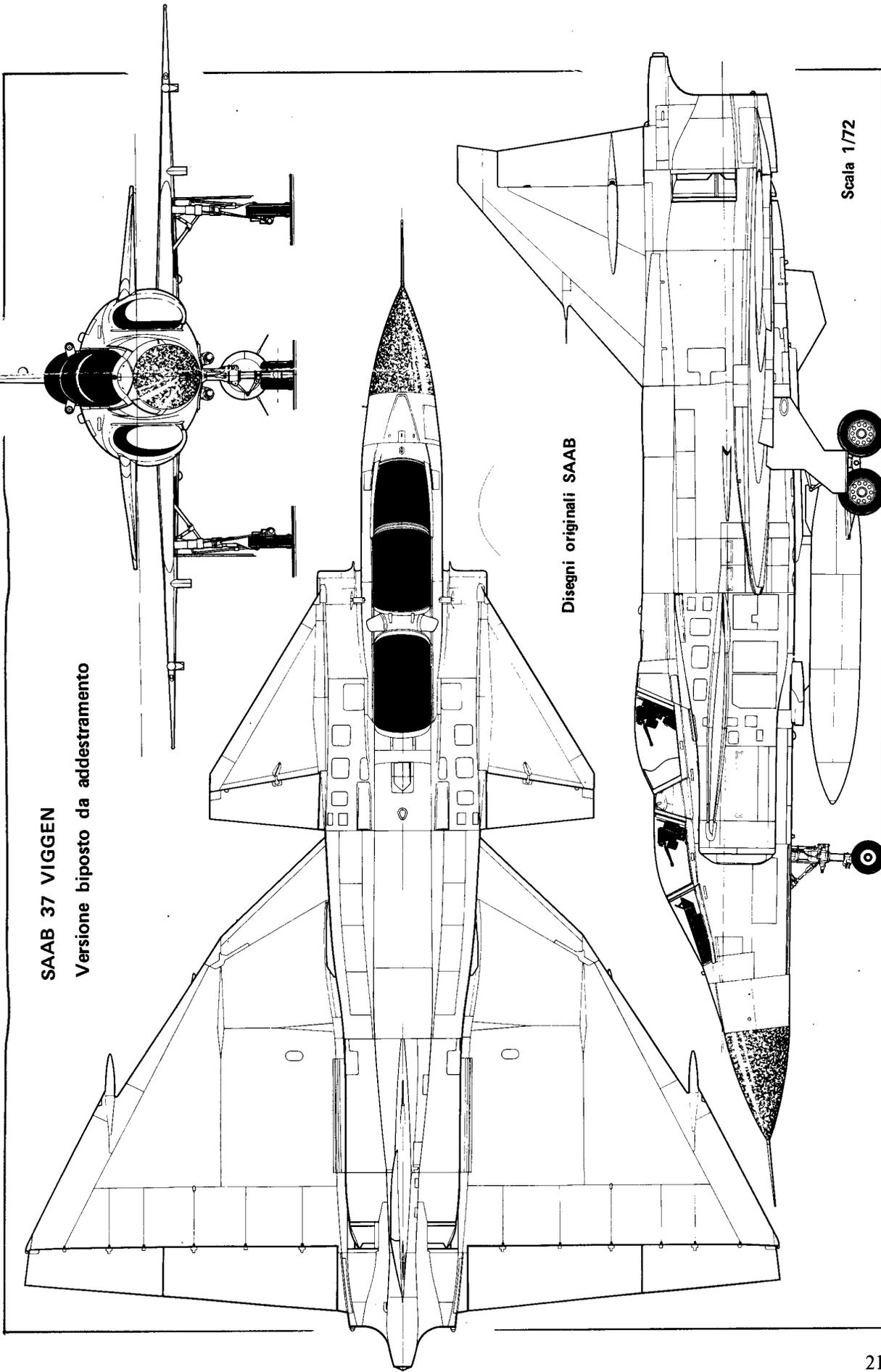
Scala 1/72

SAAB 37 VIGGEN

Versione biposto da addestramento

Disegni originali SAAB

Scala 1/72



IL DORNIER DO.217 NELLA REGIA AERONAUTICA

Versioni da caccia notturna del Do.217

Anche per il Dornier Do.217, come per i precedenti Do.17 e Do.215, si pensò all'impiego come caccia notturno. La prima versione prevista, il Do.217 J-1, era stata ideata per essere usata anche nelle incursioni notturne, per cui conservava la parte posteriore della stiva bombe; quella anteriore trovava posto un serbatoio ausiliario da 1160 litri. L'armamento offensivo era composto da quattro mitragliatrici MG-17 da 7,92 mm e quattro cannoni MG-FFM da 20 mm disposti verticalmente (con i due superiori asimmetrici a destra); quello difensivo manteneva l'originaria torretta dorsale sparante all'indietro con un'arma MG-131 da 13 mm, ed un'arma analoga brandeggiabile all'indietro nella postazione ventrale.

Con la sospensione delle missioni di controaviazione notturna sull'Inghilterra venne iniziato lo sviluppo del Do.217 J-2 da intercettazione notturna, praticamente identico al predecessore tranne che per l'adozione di un radar Lienchtenstein. Successivamente l'installazione sul Do.217 notturno dei motori DB-603 diede vita al Do.217 N V-1. Per questa versione fu stabilito il reintegro della stiva bombe, dato che ne era stato previsto l'impiego come assaltatore notturno sul fronte orientale.

Seguì il Do.217 N-2, nel quale la stiva bombe venne abolita, rinunciando al ruolo dell'attacco al suolo. In tutto furono prodotti 364 Do.217 da caccia notturna, più alcuni Do.217 E-2 convertiti sul campo.

L'impiego da parte della Regia Aeronautica

La cronica deficienza di intercettori notturni indusse la Regia Aeronautica a formare dei reparti dotati di Messerschmitt Bf.110, ma le autorità tedesche preferirono cedere un numero maggiore, anche se sempre ridotto, di Do.217, per un totale di 12 esemplari (6 della versione J-1 e 6 della J-2).

I bimotori furono in carico alla 235ª Squadriglia (60° Gruppo) basata a Lonate Pozzolo (Varese), ed operarono sul cosiddetto "triangolo industriale" e sull'Emilia. Prima dell'armistizio undici velivoli si trovavano a Lonate Pozzolo; quando l'aeroporto fu occupato dai tedeschi, la Luftwaffe requisì tutte le macchine recuperabili.

Mimetizzazioni, araldica, nomenclatura

Do.217 J-1. La colorazione era molto scura, per cui, trattandosi di velivoli notturni, si può parlare di "grigio azzurro scuro 3" o di "nero 12". Nel primo caso il colore da usare è lo HU 4, in qualche caso da correggere con matt 67 tank grey, nel secondo il matt 33 oppure l'Airfix M 6. Ad ogni modo entrambe le otesi possono essere accettate, essendo il blu molto scuro, quasi nero, ed il nero tale che, col passare del tempo, potrebbe essere diventato grigio azzurro scuro. Le pale delle eliche erano in Schwarzgrun 70, cioè HG I, mentre le ogive erano dello stesso colore, o del colore di fondo dell'aereo, o variamente colorate se considerate come distintivo personale o di reparto. Le insegne tedesche erano cancellate e, probabilmente, non sostituite con insegne italiane; compariva la banda bianca in fusoliera, forse per coprire le croci tedesche.

In coda, al posto delle svastiche, cancellate con vernice, compariva la croce bianca, probabilmente con bracci di uguale lunghezza, ridotti, e senza stemma sabaudo. Per analogia con i Bf.110 dello stesso reparto, si può pensare che in fusoliera fossero presenti anche il numero di squadriglia e quello individuale.

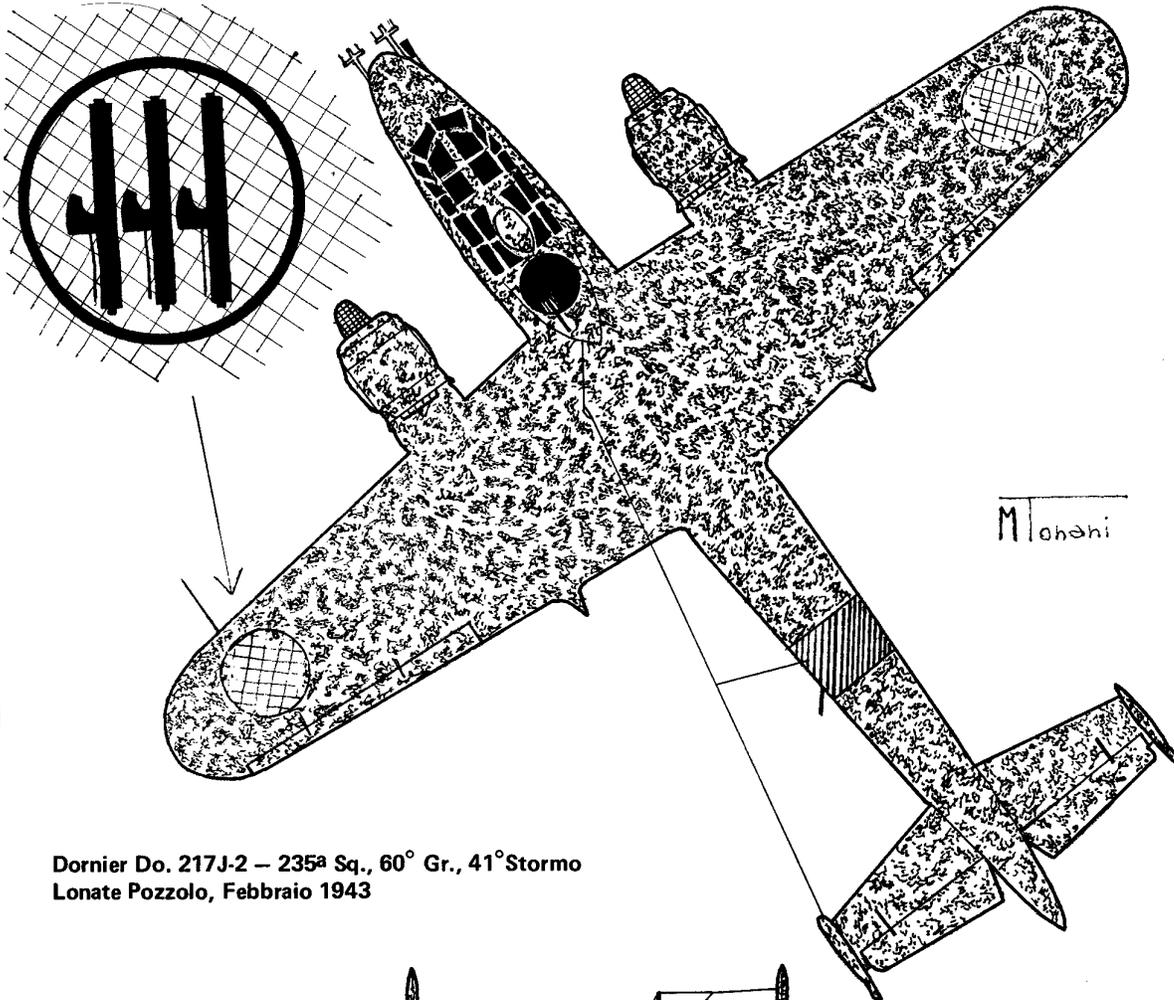
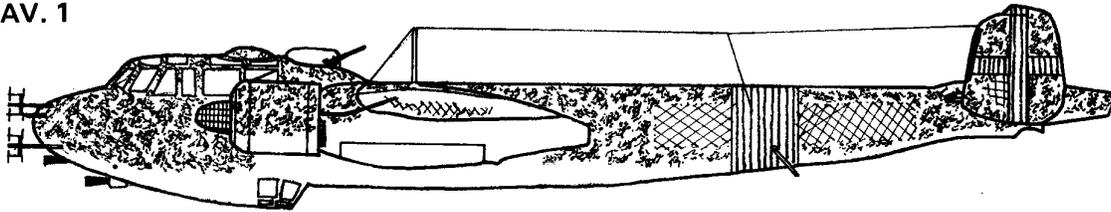
I velivoli portavano lo stemma raffigurante il leone con il motto "Nec in somno quies", ma non il fascetto sotto l'abitacolo.

Do.217 J-2. Lo si può distinguere dalla versione J-1 solo per dettagli del muso, dotato di quattro gruppi di antenne Matratzen.



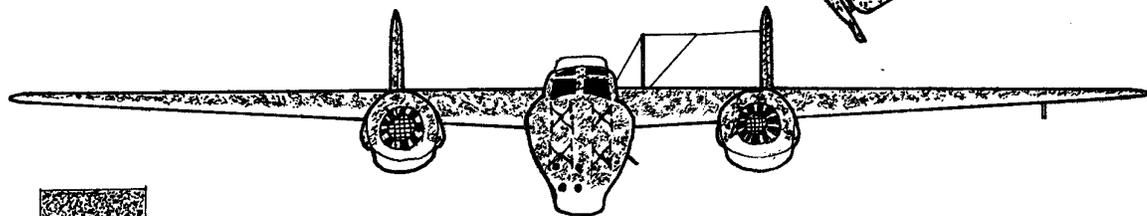
Una delle purtroppo rare immagini di Do. 217J, in servizio presso la R.A. Con grande coerenza trattandosi di un caccia notturno è stato fotografato di notte! essendo verniciato in nero il risultato è che non si distingue quasi nulla. Tra le poche fotografie a colori della 2° G.M. conservate presso il Ministero Difesa-Aeronautica, una mostra in una inquadratura molto simile proprio un Do. 217. In questo caso la finitura nera assume un aspetto verdastro a causa della illuminazione artificiale, ma risalta molto bene il distintivo in rosso del leone dormiente tipico del 41° Stormo posto sotto la parte anteriore della vetratura. (Foto A.M.I.)

TAV. 1

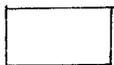


M. Onani

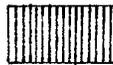
Dornier Do. 217J-2 – 235ª Sq., 60° Gr., 41° Stormo
Lonate Pozzolo, Febbraio 1943



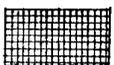
Dunkelgrau 74 (HG 4)



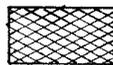
Hellgrau 76 (HG 3)



bianco opaco



Schwarzgrun 70 (HG 1)



zone in cui le insegne od i codici
tedeschi sono stati cancellati

L'armamento era forse costituito da cannoni da MG-151/20 o MG-151/20A privi del grosso spegnifiamma. Il colore di fondo, per tutte le superfici, era lo Hellgrau 76, cioè lo HG 3, con piccole chiazze sfumate, via via più fitte, di Dunkelgrau 74, cioè di HG 4, sulle superfici laterali e dorsali. Eliche ed ogive in Schwarzgrun 70; queste ultime potevano anche essere nere o del colore base dell'aereo. Non tutti gli esemplari portavano il distintivo di reparto, nè era presente il fascetto sotto l'abitacolo. Le insegne alari erano probabilmente costituite da fasci neri, su fondo mimetico, solo sulle superfici superiori. Forse erano presenti i numeri di identificazione; anche in questo caso erano visibili la banda bianca e le croci sulla deriva. Presente anche lo stencil indicante il carburante da usare (scritta nera su fondo giallo-arancio).

Interni

Il colore usato dalla Luftwaffe per gli interni era lo RLM Grau 02, cioè lo HG 6. Nella zona dell'abitacolo del Do.217 si usava invece lo Schwarzgrau 66, cioè 4 parti di HB 7 + 1 parte di matt33. Per quanto riguarda le gambe dei carrelli e la faccia interna dei relativi portelli il colore era probabilmente lo HG 6.

Come avrete notato, questa descrizione dei Do.217 della Regia Aeronautica è ricca di parole come forse, probabilmente, ecc.: ciò è dovuto al fatto che i Do.217 italiani rappresentano un argomento abbastanza trascurato, la cui documentazione è, tra l'altro, molto scarsa.

Per quanto riguarda la conversione richiesta per la realizzazione di questo modello non posso dir nulla, data che non l'ho ancora costruito.

COMMENTO AI DISEGNI

Penso sia bene dire qualche parola sulle due tavole, onde completare questa descrizione dei Do.217 italiani.

Innanzitutto bisogna dire che un punto interrogativo è rappresentato dall'installazione dell'armamento difensivo, per cui è necessario osservare il maggior numero possibile di fotografie per potere arrivare a qualcosa di definitivo.

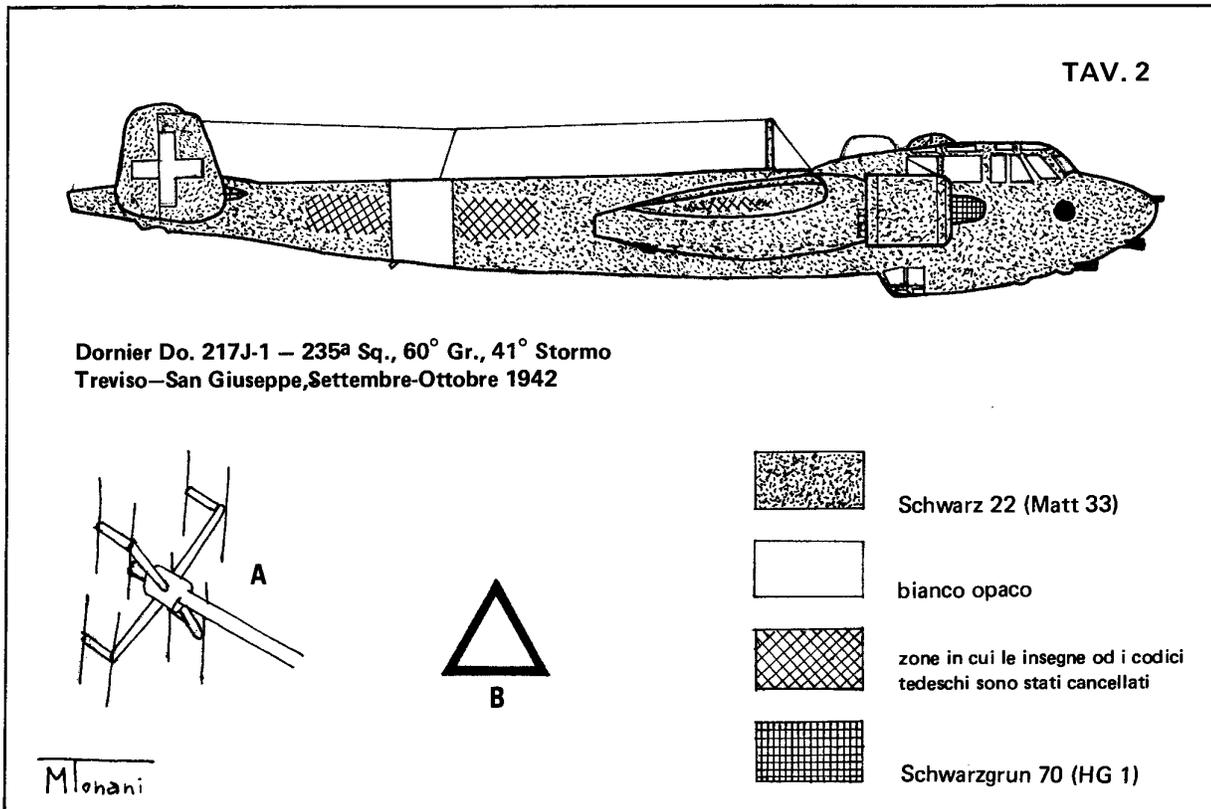
Anche per quanto riguarda le macchie mimetizzazione è bene rifarsi a delle foto, anche riguardanti esemplari tedeschi, poichè il disegno, anche se buono, può talvolta non fornire una rappresentazione perfetta.

Proseguendo nell'esame di queste tavole, va detto che l'antenna laterale, in corrispondenza della banda bianca, era probabilmente bianca anch'essa, che nella tavola n. 2 il cerchietto nero posto sotto l'abitacolo dell'aereo rappresenta l'emblema del reparto (che non ho potuto riprodurre per mancanza di dettagli), e che i particolari A e B rappresentano rispettivamente un'antenna tipo Matratzen ed un simbolo presente sul fianco destro (guardando frontalmente) di un Do.217 J-2 (vedere Aerei italiani nella 2ª Guerra Mondiale, Ed. Bizzarri, vol. 3), sul quale dovrebbe essere scritto qualcosa.

M. TONANI

BIBLIOGRAFIA

Aerei italiani nella seconda guerra mondiale, Ed. Bizzarri, vol. 3 - Aerei n. 1/1976.



POLIKARPOV I-153 «CAJKA»

Fra gli aerei da caccia della 2ª Guerra Mondiale il Polikarpov I-153 è se non uno dei più noti, sicuramente uno dei più inconsueti per il suo aspetto e per le caratteristiche tecniche. Infatti, se si trascurano i pochi Curtiss II e III cinesi che combatterono contro i giapponesi all'inizio della guerra, l'I-153 fu l'unico biplano da caccia con carrello retrattile impiegato nel conflitto e con il suo motore da mille cavalli fu certamente il più potente. Nonostante le particolarità che lo rendono interessante dal punto di vista modellistico, questo aereo soltanto negli ultimi tempi ha ricevuto l'attenzione che meritava, oramai della Rareplanes con un modello vacuform ormai introvabile, e più recentemente dalla ditta francese Heller con una riproduzione in scala 1/72 che sarà appunto l'oggetto del nostro esame. Purtroppo bisogna dire subito che la documentazione su questo velivolo è tutt'altro che abbondante e quel che è peggio, in qualche punto anche discordante, per cui non è possibile un rigoroso controllo dimensionale del modello in ogni sua parte. Le dimensioni di massima comunque sono esatte, l'aspetto generale è buono e gli stampi sono realizzati con discreta finezza.

Qualche riserva va infatti fatta sugli alettoni che stranamente hanno la loro estremità interna posta a metà fra una centina e l'altra, in contrasto con i vari disegni consultati, e sulla riproduzione della trama della tela di copertura, in quanto nella scala 1/72 essa dovrebbe essere praticamente invisibile. Sussistono pure alcuni dubbi sulla spaziatura delle centine dell'ala superiore in quanto su di esse le diverse fonti di informazione non concordano, per cui, a meno di esaminare l'esemplare esposto al museo di Parigi, dovremo fidarci dei modellisti della Heller (per loro Parigi è molto più vicina). I bordi di uscita delle ali sono decisamente spessi e dovranno essere affilati limando le metà superiori ed inferiori di ogni semiala nella loro superficie di contatto per non cancellare le centine. Si dovranno anche eliminare le quattro costolature trasversali nel tronco centrale curvo dell'ala superiore dove questa si unisce alla

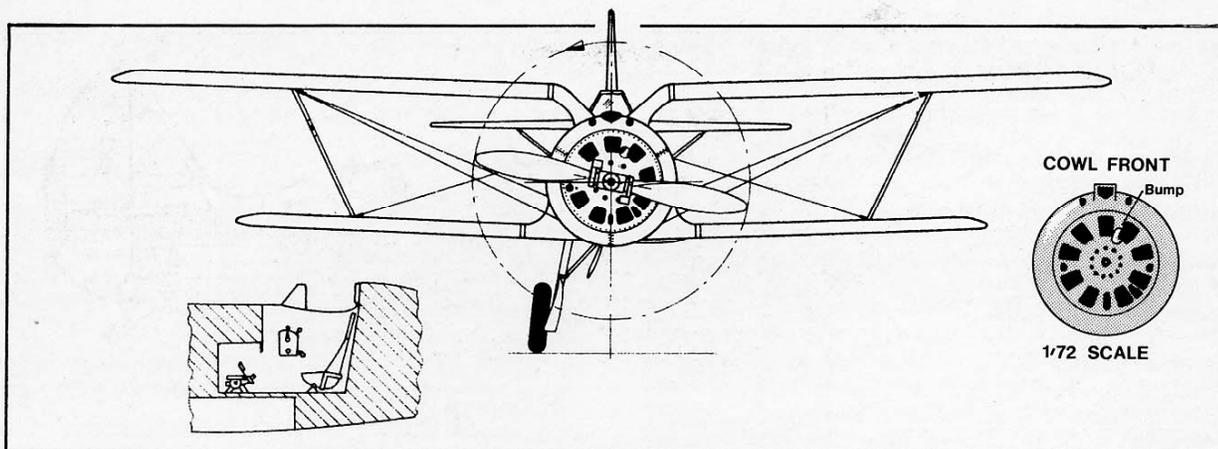
fusoliera, in quanto quest'area risulterebbe coperta con pannelli di alluminio. Anche qui sarebbe necessario controllare l'esemplare del museo poichè in tritici pubblicati sulla rivista cecoslovacca Letectivi Kosmonautica e sulla polacca Modelarz le costolature sarebbero cinque non quattro; purtroppo non è dato sapere se questa discordanza derivi dall'esistenza di versioni diverse del velivolo. La capottatura del motore è buona e richiede soltanto che si forino con una lima ad ago le uscite dei tubi di scarico e le bocche delle mitragliatrici.

Sarà bene anche assottigliare i bordi della presa d'aria del carburatore, tra l'altro l'apertura di questa non deve essere rettangolare, ma a forma di semicerchio schiacciato con la curvatura rivolta verso il basso; per questa correzione è sufficiente un pò di stucco. Le aperture di raffreddamento della placca anteriore del motore dovrebbero essere lievemente più strette ed i loro angoli un poco arrotondati, inoltre negli spazi pieni che le separano si dovrebbero aprire altri fori di forma e disposizione irregolari come si può vedere nel disegno. Il parabrezza è un pò troppo spesso e volendo, data la sua forma molto semplice, può essere facilmente sostituito con un pezzo di polistirene o plastica trasparente opportunamente piegato; è anche necessario curare maggiormente l'interno della cabina che essendo scoperta è molto visibile e richiede essere particolareggiata il più possibile. L'elica è discreta e richiede solo un affinamento generale con carta seppia ed una lieve riduzione della corda delle pale verso la loro estremità; disponendo della documentazione e della pazienza necessaria si possono aggiungere al mozzo della stessa i particolari riproducenti il dispositivo di variazione del passo, trattandosi invece di un velivolo munito di ogiva, questa si può ricavare facilmente da un pezzo di sprue del diametro adatto (4 mm scarsi).

Il carrello è ben realizzato, soltanto le coperture delle ruote sono troppo avvolgenti e dovranno essere sostituite con pezzi di plasticard pressocchè piatti che si adattino al profilo inferiore dell'ala in cui le ruote



Polikarpov I-153 conservato presso il Musée de l'Air di Parigi. Si può notare come il montante tra le ali abbia una diversa colorazione tra la parte superiore e inferiore, ma non sappiamo quanto questo particolare sia storicamente esatto.



sono alloggiate. La parte fissa del timone verticale è di corda un pochino ridotta e bisognerebbe correggerne la linea inserendo nel bordo d'entrata una striscia di plasticard sottile che partendo da zero alla sommità del timone, venga ad aumentare la corda alla base di circa un millimetro e mezzo, rifinire poi il raccordo con stucco. Ultime modifiche richieste sono un affinamento dei montanti degli stabilizzatori e la riduzione dell'apertura degli stessi di circa due millimetri, la qual cosa potrà essere realizzata arrotondando lievemente le estremità e limandoli leggermente nel loro punto d'attacco con la fusoliera.

E' consigliabile eliminare anche le linee di giunzione dei pannelli che sono in rilievo e reinciderle nuovamente con una punta di compasso; il tocco finale verrà dato da un'accurata riproduzione della tiranteria, con fili di plastica stirata a caldo, che in questo caso è resa particolarmente semplice dall'esiguo numero di cavi presenti sul velivolo.

Tosco Roberto

COLORAZIONI PROFILI

1) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche operanti nel settore Nord nell'inverno 1941/42. La colorazione del velivolo è totalmente in bianco opaco "sporco", le stelle di identificazione, sulle ali ed in fusoliera, ave-

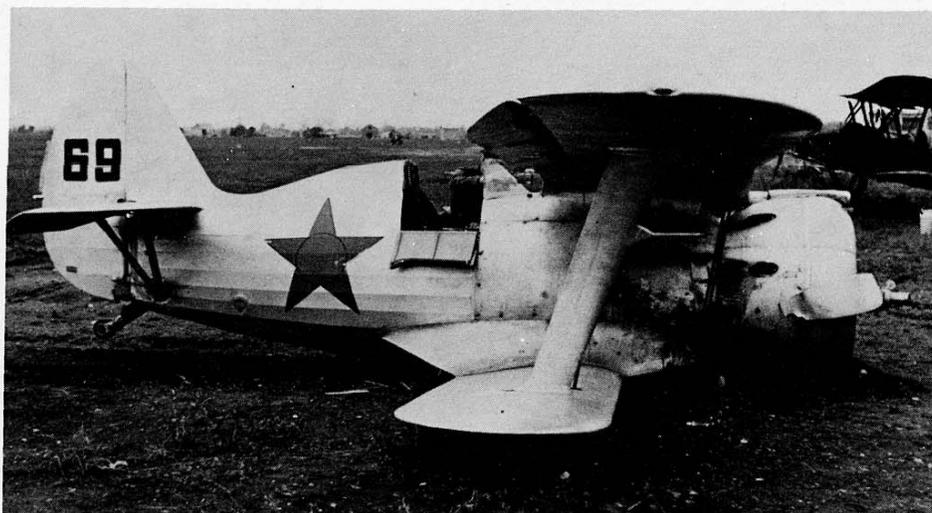
vano una sottile bordatura ed un cerchio interno in nero; il numero e la stella in coda erano nel solo colore rosso, senza bordatura.

2) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche, operante presumibilmente nella primavera del 1942; la colorazione è pure in bianco sporco come il velivolo precedente, ma con numeri e contrassegni in rosso senza bordatura alcuna.

3) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche, operante nella primavera del 1942 in difesa di Sebastopoli. La colorazione è in verde oliva scuro (indicativamente consigliamo il MO-LAK LG-8, il corrispondente Humbrol è più chiaro) per le superfici superiori, quelle inferiori in grigio azzurro (tre parti di MO-LAK LG-3 più una di una di LG-5), i numeri sono in bianco.

4) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche appartenente ad unità sconosciuta. In questo esemplare la copertura motore era insolitamente verniciata in rosso ed il grigio azzurro delle superfici inferiori si estendeva sul timone verticale, il numero 6 applicato su di esso era in bianco.

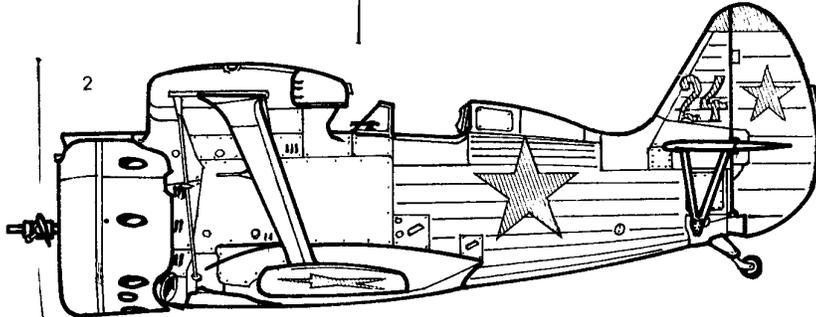
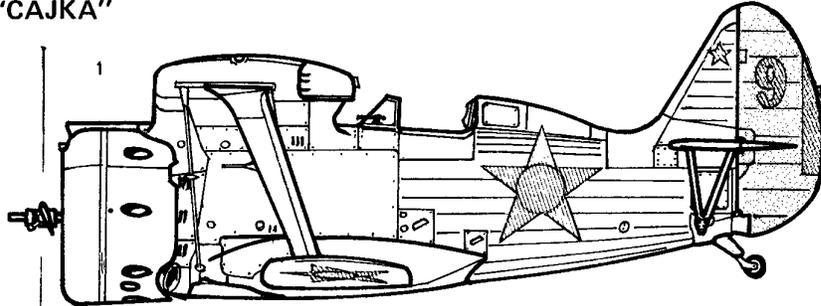
5) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche, abbattuto all'inizio del 1942 sul fronte di Murmansk; interessante la mimetica a macchie in bianco, applicata sul fondo verde; la fascia in fusoliera è rossa ed i numeri in bianco.



*Come ad una signora "forte" non si addice il bianco per non accentuare le sue eccessive rotondità, così il Polikarpov I-153 denuncia ancora di più la sua forma poco filante con questa livrea bianca. Essa è molto simile a quella del primo velivolo della tavola a pag. 9, ma il codice 69 sembrerebbe in nero. Il velivolo ha lasciato un bel solco sul terreno a testimonianza di una "spanciata" che sembrerebbe essersi conclusa in ottime condizioni. La foto è stata scattata in Russia dai tedeschi durante la loro iniziale avanzata.
(Foto Bundersarchiv via A. M. Bellei)*

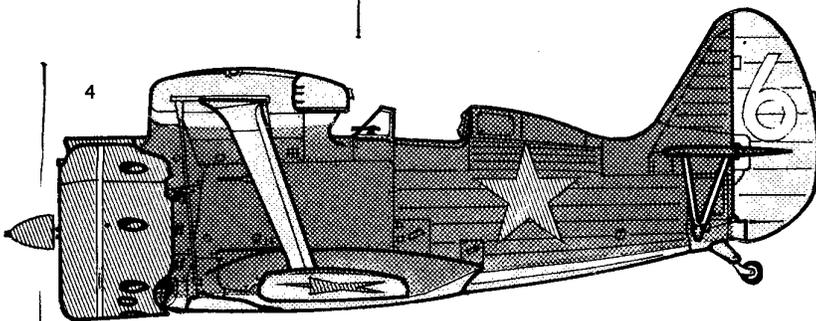
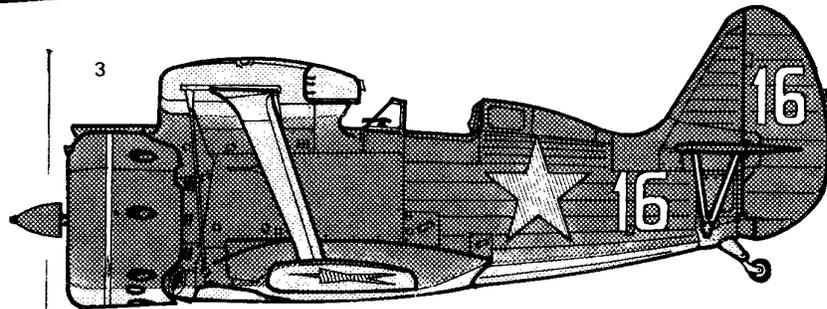
POLIKARPOV I-153 "CAJKA"

I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Russia Nord,1941/42
Overall matt dirty white.
Stars on fuselage and
wings had thin outline
and inner circle in black.
Number and star on fin
in red without border.



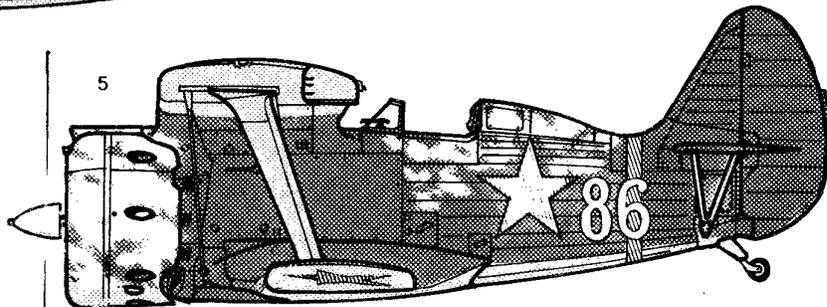
I-153 – Forze Aeree sovietiche
Russia,primavera 1942
Overall matt dirty white.
Number and stars in
red without border.

I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Russia-Sebastopoli,1942
Upper surfaces in dark
olive green,lower in
light blue-grey.
Numbers in white.



I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Engine cowling in red
and light blue-grey
extended to rudder.
Number 6 in white.

I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Russia-Murmansk,1942
White dapple applied
over dark olive green.
Fuselage band in red
and numbers in white.



Disegni di Maio/Moncalvo



Veduta frontale del Cajka di Parigi che permette di apprezzare i dettagli della capotta anteriore del motore.
(Foto D'Orio)

6) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche nel 1942, appartenente probabilmente ad un comandante di sezione. La colorazione è la solita in verde oliva e grigio azzurro, la banda in coda è nera mentre l'estremità ed il numero sono in bianco.

7) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche, secondo fonti inglesi questo velivolo sarebbe stato catturato dai tedeschi nella primavera del 1942; secondo le fonti sovietiche avrebbe invece fatto parte di unità operante in Finlandia. La colorazione è costituita da un reticolo mimetico in verde oliva applicato a pennello sul fondo bianco; il numero in coda è rosso.

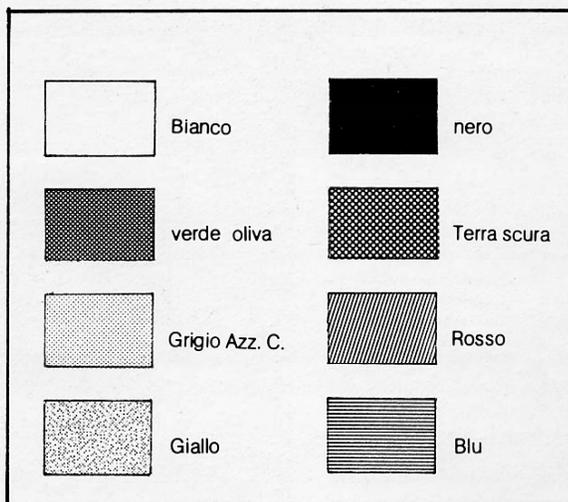
8) I-153 delle Forze Aeree Sovietiche, unità sconosciuta; il profilo è stato tratto da una pubblicazione della Germania Est. Secondo le indicazioni le superfici superiori sarebbero in "terra scura" (MO-LAK 11-M), quelle inferiori nel solito grigio azzurro, il numero 7 e l'estremità della coda in rosso con bordo bianco. Una variante è offerta da una foto pubblicata su una rivista cecoslovacca, vi appare un I-153 simile al profilo, però munito di ogiva e con colorazione in verde oliva e grigio azzurro, in coda vi è pure un numero 7 nella stessa posizione però un po' più sottile (come la sola parte in rosso del profilo) ed in colore bianco, l'estremità della coda è in rosso senza bordature.

9) I-153 delle Forze Aeree della Cina Nazionalista, basato a Kunming (1941/42). La colorazione del velivolo è totalmente in verde scuro di tonalità più oliva di quello sovietico, non siamo però in grado di pronunciare in modo preciso per cui orientativamente consigliamo il MO-LAK LF-1.; il numero in fusoliera e la matricola in coda (P. 7275) sono in bianco, gli stemmi alari sono costituiti da un "sole" bianco su disco azzurro.

10) I-153 appartenente alle Forze Aeree Finlandesi di base a Rompotti nel 1942, pilotato dal Capitano Paltia. La mimetica delle superfici superiori è in verde

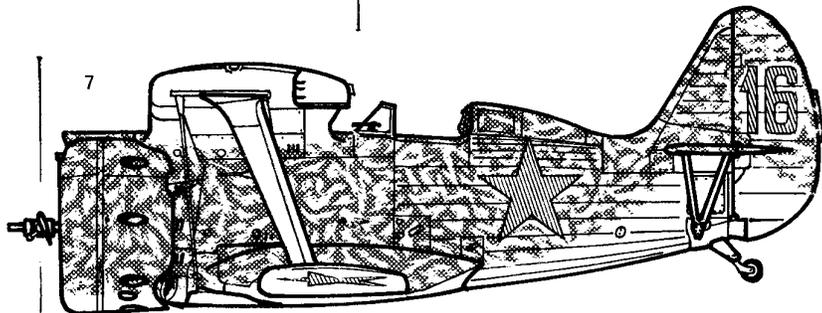
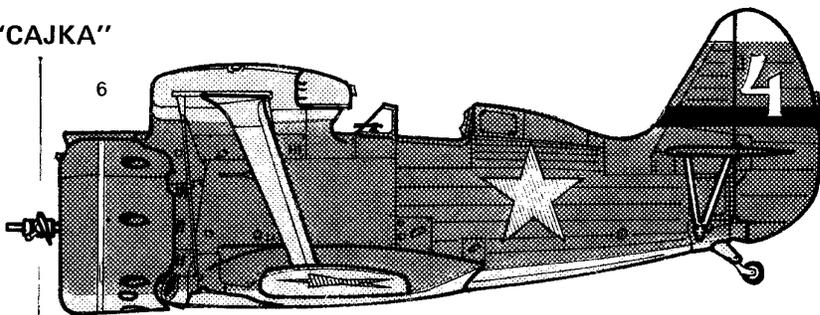
foresta (MO-LAK LI-3) con bande in nero opaco, le superfici inferiori sono in azzurro pallido (MO-LAK 3-M), le estremità alari inferiori e la banda in fusoliera sono gialle, il numero 5 in coda, bianco; la matricola VH-15 è in nero sul lato visibile del profilo, mentre sull'altro lato le lettere VH trovandosi sul fondo nero vanno dipinte in verde. Per chi volesse realizzare altri esemplari finnici, consigliamo l'I-153 immatricolato VH-12, mimetizzato a bande in verde e nero, ma senza estremità alari e bande gialle, oppure quello immatricolato IT-101 con superfici superiori nel solo verde foresta, inoltre munito di sci. Entrambi appaiono sul volume Aircam S2 dedicato alla Finish Air Force.

Disegni di P. Moncalvo su profili di Enzo Maio

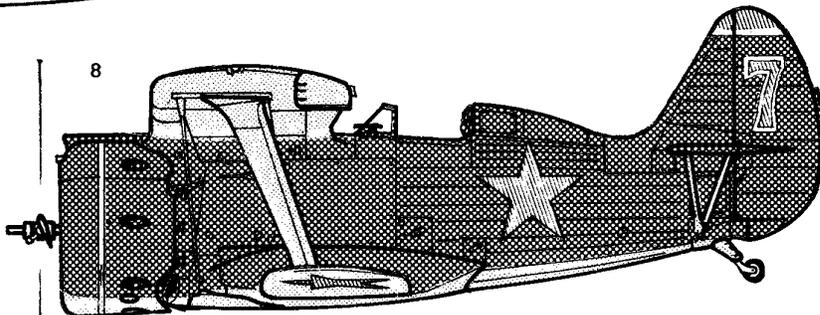


POLIKARPOV I-153 "CAJKA"

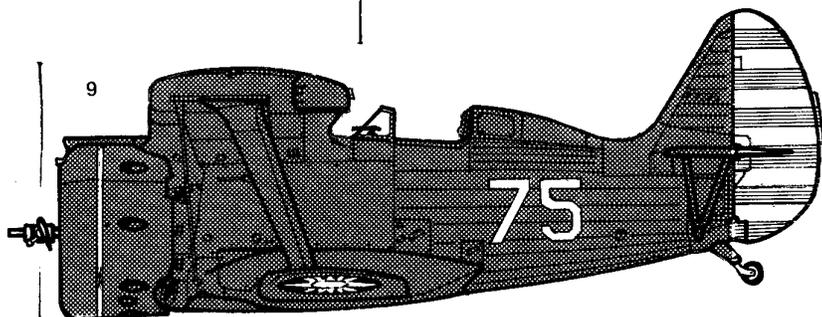
I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Standard camouflage with black stripe on rudder. Tip and number in white.



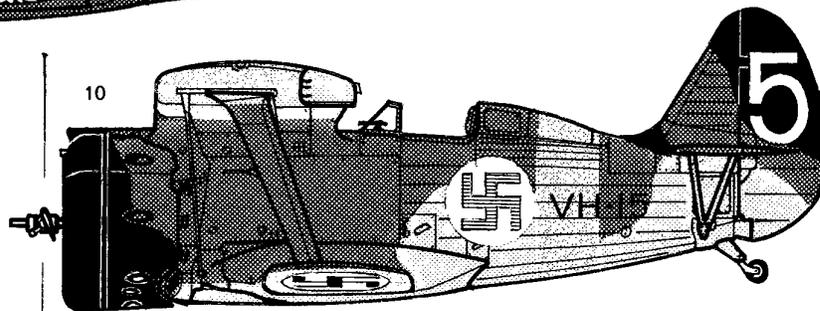
I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Finlandia (?), 1942
Dark olive green camouflage over white background. Numbers in red.



I-153 – Forze Aeree Sovietiche
Upper surfaces in dark earth, lower in light blue-grey. Number and rudder tip in red with white outline.



I-153 – Cina Nazionalista
Kunming, 1941/42
Entire a/c in dark olive green (tending more to olive than Russian a/c,s). Number and serial in white.



I-153 – Forze Aeree Finlandesi
Finlandia-Rompotti, 1942
Upper surfaces in black and forest green, lower in light blue. Fuselage band and lower wings sections in yellow. Number 5 in white. Serial VH-15 in black on port and VH in green on starboard.

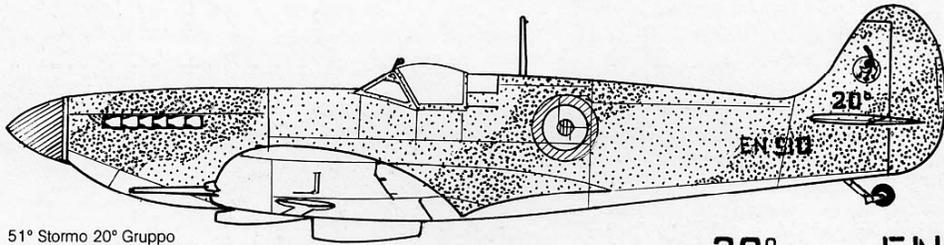
Disegni di Maio/Moncalvo

51° Stormo Spitfire Mk.IXs H.F. & L.F.
1/72 scale drawings by D. Renzulli



(Foto A.M.I.)

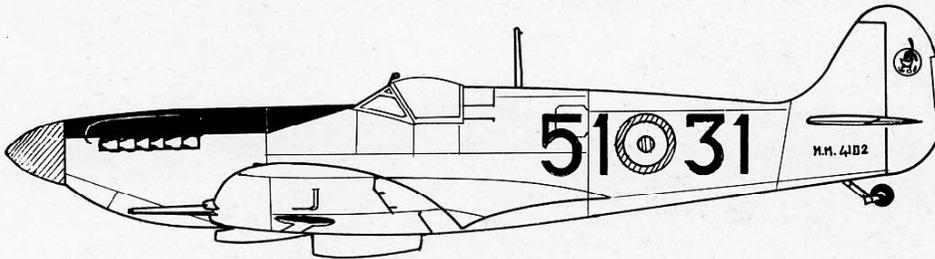
Il Gatto, i Topi e ... Sputafuoco



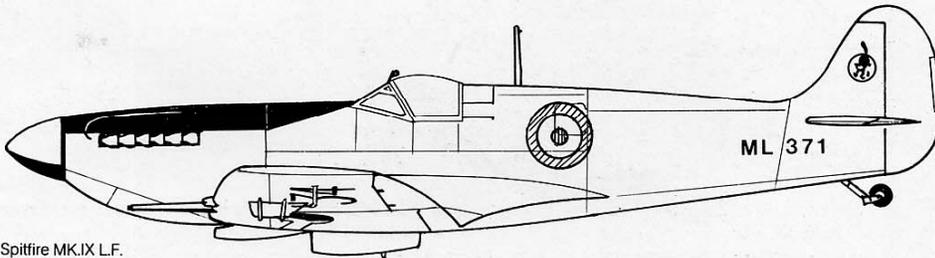
51° Stormo 20° Gruppo
Lecce 1946 - Treviso 1947

20° in bianco EN 510 in nero

Distintivo su
fondo bianco
Sup. inferiori:
grigio chiaro

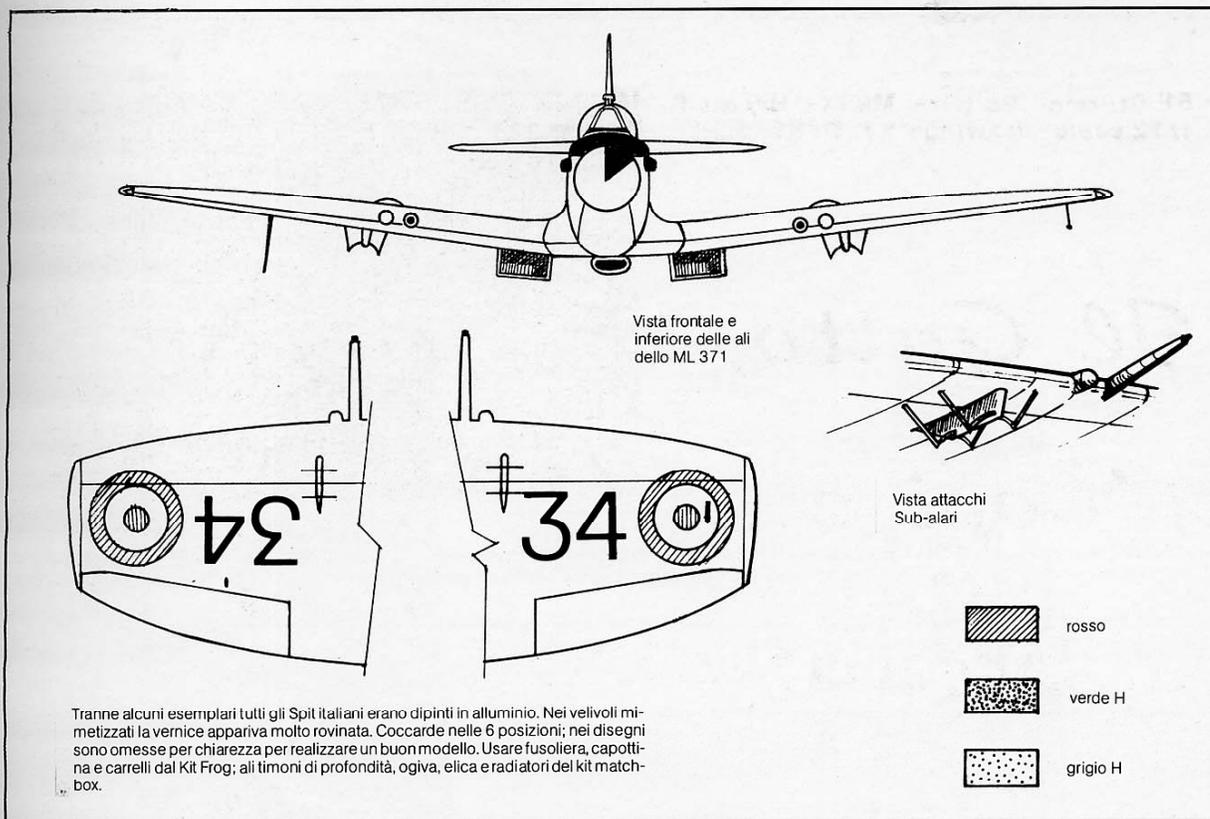


51° Stormo
Treviso, 1949

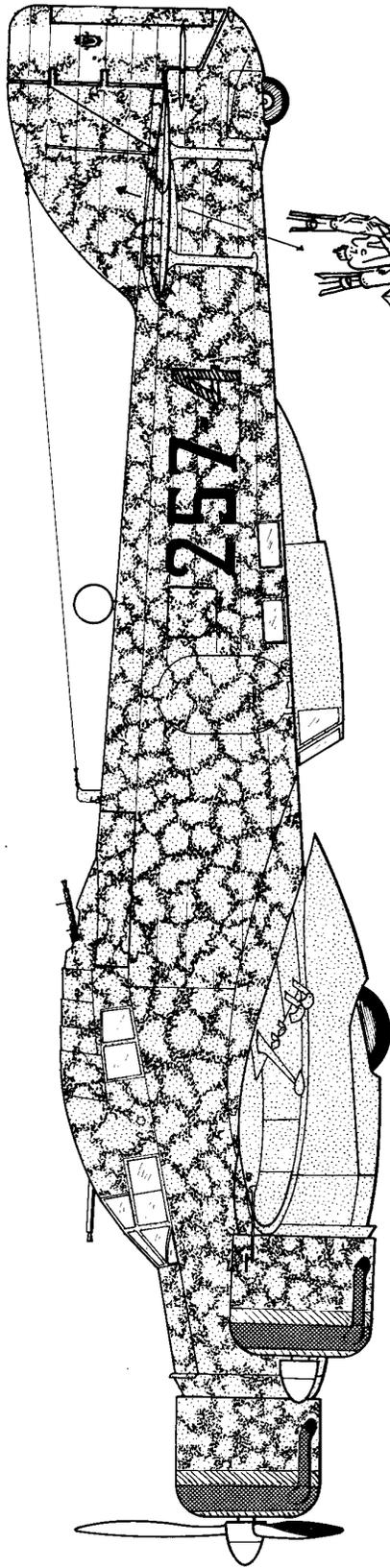


Spitfire MK.IX L.F.
Lecce, estate 1946

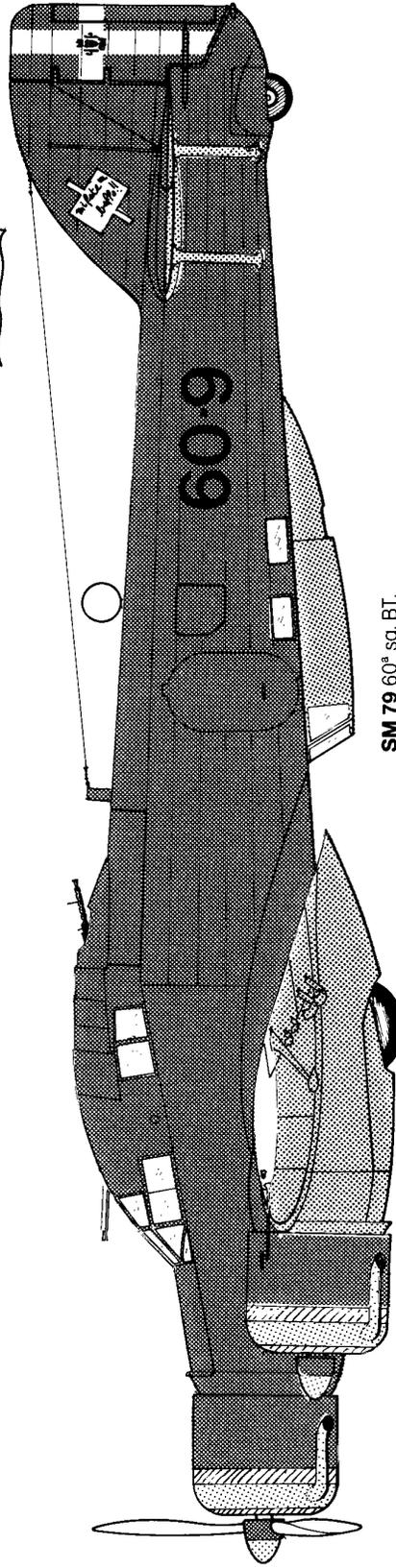
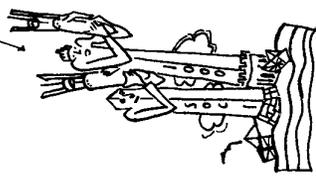




La foto qui a lato mostra una teca che recentemente è stata inserita in modo permanente nel Museo dell'USAF di Wright Patterson AFB. Essa è dedicata ai velivoli italiani della 1ª e 2ª Guerra Mondiale e contribuisce a completare, anche se in scala ridotta, questa importantissima raccolta di velivoli dando un minimo di presenza alla nostra aviazione. La presentiamo con una punta di soddisfazione perchè i modelli sono stati preparati e presentati dal Centro di Roma dell'IPMS all'Ufficio Documentazione e Propaganda dello Stato Maggiore Aeronautica rispondendo ad una esigenza da questo manifestataci. Vedendo come è sta allestita la vetrina ci rendiamo conto che c'è ancora dello spazio disponibile e speriamo nella possibilità di un secondo invio per meglio completare questa piccola rassegna.



SM.79 108° gr. 36° st **BT 257**° sq. (CASTELVETRANO GIUGNO 1940)
 superfici superiori: schema mimetico a chiazze verde marcio su ocra.
 superfici inferiori: grigio cielo, ogive bianche, codice di sq. in nero, numero individuale rosso. Fasci neri su fondo bianco sup. e inf. Sulla deriva le «torri bolognesi». (Matricola MM 21130).



SM 79 60° sq. BT.
 superfici superiori: verde oliva scuro, inferiore: grigio cielo estremità alari bianche sup. e inf..
 codificazione: nero per il numero di sq. e rossa per l'individuale.
 Sulla deriva il distintivo di sq. «MI FATE UN BAFFO» in bianco con scritte nere.
 Fasci su fondo mimetico sup. e inf..

Disegni di Dalla Torre/Serra

Scala 1/72

SUMMARY

Il Lockheed T/RT-33A "Shooting Star" in servizio presso l'A.M.I. — Parte seconda — After the previous issue in 8/2, this article goes on with the description of the T-33A in service with the Italian Air Force. The drawings are particularly focused on the a/c assigned to operational units, as opposed to training groups dealt previously; with the operational units, normally fighters or recce, the T-33 performs a variety of roles, such as communication, target, hack, ecc.

Fallschirmjäger — Parte prima — Following the coverage on the Italian Paratroops (issues 8/2 and 8/3), the attention is now given to the German counterpart. The article illustrates the evolution of the plain and combat uniforms in order to assist the modeller for completing the various kits recently made available on this subject.

SAAB37 Viggen — A new Matchbox kit is now available and a further one is expected from Heller. Until now only the prototype version had been reproduced in 1/72 by Airfix and Frog. With the determinant help of magnificent line drawings supplied by SAAB, the article illustrates the various versions (strike, recce, trainer, fighter and maritime defence) which have evolved from the original design and are now entering in service. Also the intricate and very peculiar camouflage scheme sported by this aircraft is illustrated with sides and plan views.

Il Dornier Do. 217 nella Regia Aeronautica — A limited number of Do. 217 operated with the Regia Aeronautica in the night fighter role for defending the industrial areas of the North of Italy. Very little is known about them and photos are rare and normally of poor quality. The author of the article presents for the benefit of the modeller wishing to add this rare bird to its collection the information presently available.

Polikarpov I-153 "Cajka" — The availability of this diminutive and stubby biplane fighter by Heller in 1/72 scale, prompted this article which provides information for correcting minor defects of the kit and suggests a variety of finishing schemes.

Il Gatto, i Topi e . . . Sputafuoco — Literally translated as "The cat, the mice and . . . Spitfire", the article illustrates the finishing sported by the Spitfire during its activity with the 51^o Stormo, whose badge consists of a black cat chasing three green mice (as the story goes the same green mice of S.M. 79 Sparviero, see issue 8/3).

Savoia Marchetti S.M. 79 — Profili — Two more profiles of Sparviero without need to add more since the relevant information is all in the drawings.



Prezzo L. 7.000



Prezzo L. 9.500



Prezzo L. 9.500

Ordinazione a mezzo cartolina postale a
CARTOLIBRI MUCCHI
Casella postale 64 centro - 41100 MODENA



Prezzo L. 10.000



Prezzo L. 10.000



Vol. I L. 14.000

Vol. II L. 14.000



Ordinazione a mezzo cartolina postale a
CARTOLIBRI MUCCHI
Casella postale 64 centro - 41100 MODENA