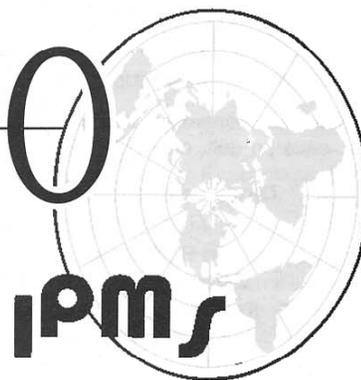


il NOTIZIARIO



ANNO XXV, N.2-1994



In questo numero:

- Moto Guzzi "Alce" • 4° Model Show a Bologna
- Autoblindo M8 • Operazione "Sun Run"
- T64 B • Reggiane Re.2002 • F-84 F "Gate Guardian"

il NOTIZIARIO IPMS

Pubblicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti. Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681, del 10/11/1985.

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

Gian Luca Cocchi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:

Gilberto Caleri, Francesco Checuz,
Francesco Cucinella, Livio Gonella,
Sergio Govi, Rudy Lemmi,
Carmelo Pennino

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

20/5/1994

Stampa:

GRAPHOTECNICA
Maranello (Modena)
- Italy -

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle della IPMS - ITALY.

• IPMS - ITALY •

Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Quote sociali per l'anno 1994:

Soci Junior:Lit. 15.000
(fino a 18 anni)
Soci Senior:Lit. 30.000
(oltre i 18 anni)
Soci Sostenitori:Lit. 50.000
(quota minima)

1994 Membership Dues:

EuropeItalian Lire 50.000
OverseasUS \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:

(Payment by bank draft or IMO to:)

Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1987, N.ri 1-2-3/4 1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4 1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4 1994, N.ro 1
1990, N.ri 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000

Editoriale

NOTE PER I COLLABORATORI (ED ASPIRANTI TALI) ALLE PUBBLICAZIONI SOCIALI.

Scopo di queste note è di fornire utili indicazioni per coloro i quali intendano, animati da lodevole spirito associazionistico, contribuire alle pubblicazioni sociali. Anche i collaboratori abituali potranno ricavarne utili spunti di riflessione.

Non ci dilunghiamo sulle indicazioni tecniche di base, che sono note, sulle quali siamo disponibili a fornire ogni chiarimento a voce o per lettera, e che possono essere riassunte in tre punti essenziali:

- testi nella forma che volete, dal manoscritto al dischetto (MS-DOS o MacIntosh);
- foto sia in bianco/nero che a colori (l'ordine decrescente di preferenza è: Bianco/nero, diapositive, stampe a colori);
- disegni solo a china su carta da lucido di buona qualità.

Veniamo invece ad alcuni punti che riteniamo essenziali, nell'ottica di incrementare al massimo la qualità, il contenuto informativo ed in ultima analisi l'utilità ed il valore di ciascun numero delle nostre pubblicazioni. Quanto detto si applica, per quel che riguarda i soli contributi scritti, anche al Flash e all'inserito Cose Nuove.

Se intendete proporre delle foto per pubblicazione, giudicate obiettivamente quanto state per inviare. Verificate se non vi siano dei difetti di base che rendono la foto, seppure interessante, impubblicabile. Tutto il soggetto è perfettamente a fuoco? (questo vale specialmente per le foto dei modelli) E'contrastata al punto giusto? Il soggetto è centrato e privo di tagli? Non vi sono zone drammaticamente sottosposte (tipo "Notte sul Mar Nero" per intenderci, caso tipico delle foto della parte inferiore di aerei)? Se verificate problemi di questo o di altro tipo, siate onesti con voi stessi e con gli altri soci: vi piacerebbe trovare sul Notiziario un articolo su di un soggetto di vostro interesse, ma rovinato da brutte foto? Certamente no. In conclusione, a meno che non abbiate in mano un resoconto unico al mondo (es. foto del ricognitore strategico americano ultra-segreto Aurora ripreso per caso da vostro figlio di 3 anni con la fotocamera usa-e-getta mentre cercava di fotografare il gatto in giardino) segnalateci per tempo l'eventuale problema: sicuramente riusciremo a reperire altre foto dei soggetti in questione. Se invece volete fotografare i vostri modelli e non siete in possesso della dotazione, non scoraggiatevi! Provate ad interpellare un amico dotato di cavalletto e scatto flessibile, e procuratevi uno sfondo diverso dalla tovaglia di casa (rigorosamente a scacchettoni): vedrete che non è poi così difficile!

Insieme alle fotografie a corredo del vostro articolo, inviateci delle esaurienti didascalie. Cerchiamo quindi di usare le didascalie per aggiungere ulteriori informazioni a quelle inserite nel testo e già di per sé evidenti dall'osservazione delle

Sommario

Moto Guzzi "ALCE" (parte prima)	pag. 4
di C.Pennino	
Bologna, 4° Model Show	pag.10
di G.L.Cocchi	
Autoblindo M8	pag.11
di L.Gonella	
Operazione "SUN RUN"	pag.14
di F.Checuz e F.Cucinella	
T 64 B	pag.18
di G.L.Cocchi	
Reggiane Re.2002	pag.23
di G.Caleri e S.Govi	
"Gate Guardian" a Rivolto	pag.30
di R.Lemmi	

In Copertina

Modello del T 64 B, tratto dal kit in resina della AEF Designs ad opera di G.Cocchi, che ha curato anche l'articolo a pag.18. L'ambientazione di questa foto consente di notare le ridotte dimensioni che ha il tank nella realtà (foto R.Vacirca).

foto stesse. Ad esempio, facciamo notare gli eventuali dettagli che rendono la foto significativa; oppure, diamo le informazioni coloristiche più importanti che andranno perse nella riproduzione in bianco e nero; oppure, approfittiamo della foto per evidenziare determinati lavori da apportare al modello; oppure, diciamo in che occasione è stata scattata la foto. Ricordatevi: anche le didascalie sono un'occasione utile per arricchire l'articolo e di conseguenza per valorizzare la pubblicazione !

Evitate di appesantire i testi, specie delle recensioni, con informazioni di poca (o nulla) sostanza. Ad esempio, è inutile descrivere dettagliatamente la scatola o il colore della plastica di un kit, se questo si caratterizza per macroscopici errori o lacune (parti fuori scala, colorazioni errate, mancanza di parti essenziali, eccetera). Se parlate di un kit che avete costruito, evitiamo di descrivere fasi ovvie (ho unito le fusoliere, ho incollato le due semiali...) e concentriamo l'attenzione sui problemi riscontrati (errori, imprecisioni, lacune) e sugli interventi apportati per risolverli (parti aggiunte, modificate, eccetera).

Quando fate riferimento a confronti dimensionali, segnalate quali sono le fonti che state utilizzando, cosicché altri possano utilizzarle.

Quando possibile dare tutte le indicazioni possibili sulla colorazione non solo delle parti esterne, ma soprattutto degli interni, o almeno citare fonti di riferimento.

Evitiamo di includere in un articolo informazioni che possono essere reperite su pubblicazioni di comune diffusione: ad esempio inutile dilungarsi troppo su certe descrizioni storiche e tecniche, quando si può fare un semplice riferimento bibliografico. Altro discorso ovviamente quando certe note servono ad illustrare un tema poco noto o ad accompagnare una descrizione di evoluzione di versioni di un certo soggetto.

Una buona bibliografia serve a completare egregiamente un articolo, specie per le parti che non possono essere coperte nell'articolo stesso: ad esempio la storia o la descrizione tecnica del soggetto trattato, disegni o foto particolarmente significative, eccetera.

Citiamo se possibile l'esistenza di fogli decal, parti fotoincise, kit di dettaglio per il soggetto che stiamo trattando.

Se vi sono altri modelli dello stesso soggetto, elenchiandoli e ove possibile facciamo un confronto valutando dove uno sia meglio e dove peggio. Se si tratta di prodotti non distribuiti attraverso i comuni negozi (dove per comune negozio si intenda il negozio di provincia, non "il Soldatino" di Milano...), indichiamo le modalità per ordinarli o reperirli.

Date giudizi ponderati e soprattutto non siate assoluti a meno di non avere in mano dati di riferimento inoppugnabili. Ricordate che anche le fonti che utilizzate possono essere sbagliate ! A titolo di esempio, se nello scorso Notiziario avessimo dovuto fornirvi le indicazioni sulla colorazione del MB 339 basandoci su quanto finora pubblicato (ad esempio da certa stampa pseudo-modellistica venduta in edicola) ne avremmo sparate delle belle ! Citate quindi sempre le fonti utilizzate, cosicché altri possano giudicarle e regolarsi di conseguenza.

Evitiamo giudizi eccessivamente entusiastici (che possono dare adito alle solite malignità sulla correttezza del recensore). Viceversa, se un modello presenta errori, si elenchino con serenità ed obiettività, senza ipotizzare trame oscure o complotti contro i modellisti. Ricordatevi infine di valutare le cose anche in relazione al prezzo che hanno.

Se vi fa piacere, potete accludere all'articolo (da Notiziario) una vostra fotografia, che cercheremo di pubblicare salvo problemi di impaginazione. Sugeriamo di evitare le banali foto tessera, e magari di pensare a foto in tema con l'articolo o i soggetti di vostro interesse. Un buon esempio è quella del socio Gilberto Caleri pubblicata in questo stesso numero.

Rileggete quanto avete scritto ! Come nel caso delle fotografie, imparate a giudicare obiettivamente voi stessi ! Quando rileggete

il vostro testo, ponetevi la domanda: se fossi nei panni di un'altro socio, capirei quanto sto leggendo ? Vi sono incoerenze, frasi oscure, salti logici ? Se avete dubbi, rimettete mano alla penna od alla macchina per scrivere ! Non volete rileggere quanto avete scritto ? Invitate un amico (o la vostra ragazza, o vostra moglie) a farlo ! Per finire, ricordate che non stiamo parlando di scrivere letteratura, ma solo di esporre in maniera chiara e semplice pochi concetti, pensando anche ai soci più giovani e meno esperti.

Se avete commenti, precisazioni o integrazioni su articoli già pubblicati, inviateceli ! Poiché riteniamo che nessuno sia il depositario del sapere, e che solo attraverso il contributo di molti si possa arrivare a trattare un argomento in maniera veramente autorevole, il che è lo scopo delle nostre pubblicazioni (e non quello di abbindolare il potenziale compratore con tanto fumo ed apparenza come nel caso di alcune riviste commerciali), garantiremo sempre uno spazio privilegiato a tutte le lettere e le discussioni riguardanti gli articoli pubblicati, sempreché siano rispettati ovvi requisiti di imparzialità ed educazione.

Preghiamo tutti di avere pazienza se non vedono immediatamente pubblicato il proprio contributo: specialmente nel caso del Notiziario la "capacità di smaltimento" è bassa e quindi attese dell'ordine dei 6 mesi sono nella norma. Ovviamente cerchiamo di mantenere la regola di pubblicare gli articoli nell'ordine in cui essi ci arrivano, senza favoritismi o boicottaggi, ma dobbiamo tenere conto di alcuni fattori che possono pesantemente condizionare la data di pubblicazione. Il primo è la completezza dell'articolo presentato: se mancano parti, soprattutto foto o disegni, dovremo attivare altri soci per fornire i contributi che mancano; questo può richiedere tempo, specie se si tratta di disegni, poiché i collaboratori in questo campo sono al momento pochissimi e su di essi grava un già cospicuo carico di lavoro. Il secondo è la tematica trattata: se ad esempio è stato appena pubblicato un articolo sul medesimo tema, o se riteniamo sia meglio integrare il contributo con altri articoli in preparazione, dovrà prevedersi una certa attesa.

Desideriamo infine puntualizzare che la nostra politica sarà quella di pubblicare solo ed esclusivamente materiale inedito, salvo casi eccezionali da valutare volta per volta; per favore quindi evitateci l'invio di materiale già utilizzato da altre pubblicazioni, siano esse commerciali od amatoriali.

Alla luce di quanto sopra, vi raccomandiamo ancora una volta di comunicarci in anticipo le vostre idee di articoli, segnalandoci anche eventuali esigenze particolari. Questo potrà consentirci di attivare collaborazioni reciproche e di evitare lavoro inutile.

Ci auguriamo in conclusione che quanto detto, lungi dallo scoraggiarvi a scrivere articoli, vi convinca ancor di più della necessità di contribuire alle pubblicazioni sociali.

La Redazione

ERRATA CORRIGE

Nonostante i nostri sforzi, si sono manifestati ancora una volta problemi di compatibilità "elettronica", tra redazione e tipografia, che hanno portato al risultato, spiacevolissimo e inaspettato, della totale confusione nelle didascalie dello scorso numero: ce ne scusiamo vivamente con i soci. Per analoghi motivi sono state erroneamente ridotte alcune tavole tecniche nei Notiziari 3/4-'93 e 1-'94: avvisiamo perciò che i disegni della **WZ-34** sono in scala **1/38** anziché 1/35, mentre quelli relativi all'**S-81** sono in scala **1/78** anziché 1/72: rivolgiamo le nostre scuse anche ai disegnatori, che si erano adoperati per fornire una riduzione in scala utile a noi modellisti.

Ci vorranno perdonare anche Daniele Guglielmi, che ha visto sparire le dieresi sui nomi nel suo articolo dedicato ai cacciacarri tedeschi, e Fabrizio Arletti, nella cui recensione delle decal sulla "Legione Condor", a pag.V di Cose Nuove n° 10, alcuni codici individuali sono privi di segni distanziatori.

Rinnoviamo le nostre scuse a tutti i soci ed assicuriamo che moltiplicheremo i nostri controlli per evitare il ripetersi di simili problemi.

MOTO GUZZI "ALCE"

- Parte prima -

di Carmelo Pennino

A lato:
La Moto Guzzi "S"
500 CL, il modello
civile (costruito tra
il 1937 e il '39) da
cui fu tratta l'"Alce".
(foto Guzzi, via
C.Pennino)

■ **Recentemente** abbiamo avuto modo di parlare spesso, sul Flash (N.ri 123, 125, 126) della motocicletta Guzzi ALCE. Poichè ciò ha suscitato un certo interesse fra i lettori, soci e non, abbiamo ritenuto di fare cosa utile raccogliendo e pubblicando un pò di documentazione. Alla ricerca di un incontro ravvicinato con un esemplare sopravvissuto di Guzzi ALCE, il sottoscritto e l'amico Francesco Gasparoni (nelle vesti di fotografo) siamo andati a trovare il signor Massimiliano Stimamiglio di Padova che ci ha gentilmente messo a disposizione la sua ALCE ancora in restauro per scattare le foto che appaiono in questo servizio. A lui va il nostro particolare ringraziamento per la pazienza e la cortesia riservatoci. Non contenti di ciò, ci siamo rivolti anche alla Moto Guzzi, e grazie alla disponibilità del Direttore Commerciale della G.B.M. SpA, Sig. G.Ranalli, e della signora Gabriella, abbiamo ottenuto interessanti foto e tabelle con le caratteristiche tecniche. Quindi, abbiamo cucito il tutto con le informazioni contenute nei

volumi citati in bibliografia. Ne è nato l'articolo che vi presentiamo in queste pagine. Questa prima parte è interamente dedicata al profilo tecnico dell'ALCE, nonchè al "photo-file" della moto in restauro. In un prossimo numero del Notiziario ci occuperemo della parte storica, con riferimento alle versioni militari.

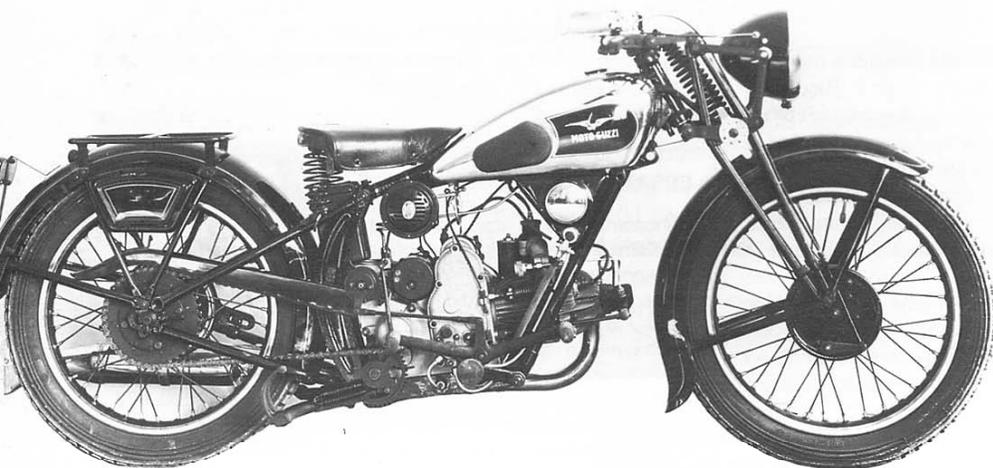
Un pò di tecnica:

L'ALCE venne prodotta dalla Moto Guzzi dal 1939 al 1945 in 6390 esemplari di cui 669 equipaggiati direttamente con carrozzino.⁽¹⁾ Come la maggior parte delle moto militari italiane dell'epoca (Gilera, Sertum, Mas, ecc.) anche l'ALCE deriva dai modelli civili. La sua architettura, infatti, non differisce dalle altre contemporanee monocilindriche di Mandello (S, GTS, V, GTV, GTW, ecc.). Il telaio riprende, in maniera più massiccia, lo schema a doppia culla, scomponibile in due parti, con forcellone oscillante. E' da notare l'impiego congiunto di tubi e profilati invece che di soli tubi come sui modelli

civili, anche per consentire di alloggiare il serbatoio dell'olio nel trave superiore. Il tutto è improntato ad una maggiore robustezza in previsione dell'impiego gravoso cui è destinata l'ALCE.

Questo tipo di telaio denominato "elastico" è provvisto di una coppia di molle (a rigidità regolabile) alloggiate in un fodero metallico posto sotto il blocco motore. Il forcellone posteriore, inful-crato alla culla del telaio, è richiamato in posizione da queste molle che costituiscono la sospensione posteriore. Le oscillazioni sono smorzate da una coppia di ammortizzatori a frizione regolabili, meglio descritti nel seguito.

La forcella anteriore è una classica "a parallelogramma" con 3 molle (invece della molla singola delle moto civili). Le ruote anteriori e posteriori



sono uguali e intercambiabili tra loro, e montano pneumatici da 3.50" x 19". La ruota posteriore ha il mozzo scomponibile, ossia freno e corona sono posti sullo stesso lato in modo da non richiedere lo smontaggio della catena per rimuovere la ruota. L'operazione si compie agevolmente con la moto sul cavalletto centrale che poggia su una superficie piana, come noi stessi abbiamo potuto verificare.

E' molto interessante confrontare l'ALCE con il precedente modello "S" (1935-1940): vedere le foto 1 e 2, gentilmente concesse dall'Archivio Guzzi (ora G.B.M. SpA). Si può notare come l'ALCE appare più massiccia e più alta dal suolo rispetto alla "S" di cui eredita il motore, e richiama alla mente le ENDURO più recenti sia nella linea snella che nel parafango posteriore staccato dalla ruota. La maggiore altezza del propulsore rispetto al suolo, particolarmente importante nel fuoristrada, è stata ottenuta alloggiando il serbatoio dell'olio (capacità 2.5 l) dentro quello della benzina, a differenza delle versioni civili dove il tradizionale serbatoio a sezione triangolare era alloggiato sotto quello del carburante. Può pertanto sembrare che le capacità dei due serbatoi siano differenti, ma non è così in quanto l'ALCE può trasportare 13.5 l di carburante contro i 12 l della "S". I due veicoli avevano peraltro un'autonomia paragonabile, dati i maggiori consumi dell'ALCE dovuti ai suoi 179 kg nella versione monoposto (completa di fari e olio) che diventavano 187 nella versione biposto. A titolo di confronto, si ricorda che la "S" pesava 147 kg (telaio rigido).

Come già detto, il motore dell'ALCE deriva appunto dal modello "S". Si tratta del classico monocilindrico orizzontale a valvole contrapposte da 498 cc (alesaggio x corsa 88 x 82 mm), la cui architettura risale alla prima Moto Guzzi del 1921 e che è sopravvissuto, ovviamente nello schema, fino agli anni '70 ossia fino al NUOVO FALCONE CIVILE 500 che è l'ultima monocilindrica 500 prodotta a Mandello. A rinfrescare la memoria dei più, basta citare le moto della Polizia negli anni '50 e '60 con il volano sulla sinistra cromato, che ricordava l'affettatrice rossa e lucente che ognuno di noi poteva vedere in salumeria.

Il robusto monocilindrico non è particolarmente potente: dispone infatti di soli 13.2 CV a 4000 giri. E' equipaggiato con un carburatore Dell'Orto

MC26F dotato del caratteristico filtro a reticella metallica invece dell'Amal di uguale misura senza filtro. Non ci è noto il perché i progettisti, o forse lo stesso Stato Maggiore, non abbiano optato per il più brillante monocilindrico 498 cc a valvole in testa capace di 18.9 CV a 4300 giri che equipaggiava il contemporaneo modello "V". Probabilmente gli inferiori costi e la relativa minore complessità meccanica hanno influito sulla scelta. La versione biposto dell'ALCE disponeva di un sellino ausiliario per il passeggero dotato di manubrio ripiegabile. Per tutti i modelli erano previsti i paragambe con bauletti portaoggetti. Inoltre è da notare che sul serbatoio, sotto la mitica aquila di Mandello ad ali spiegate, non compare la scritta Moto Guzzi ma la scritta ALCE.

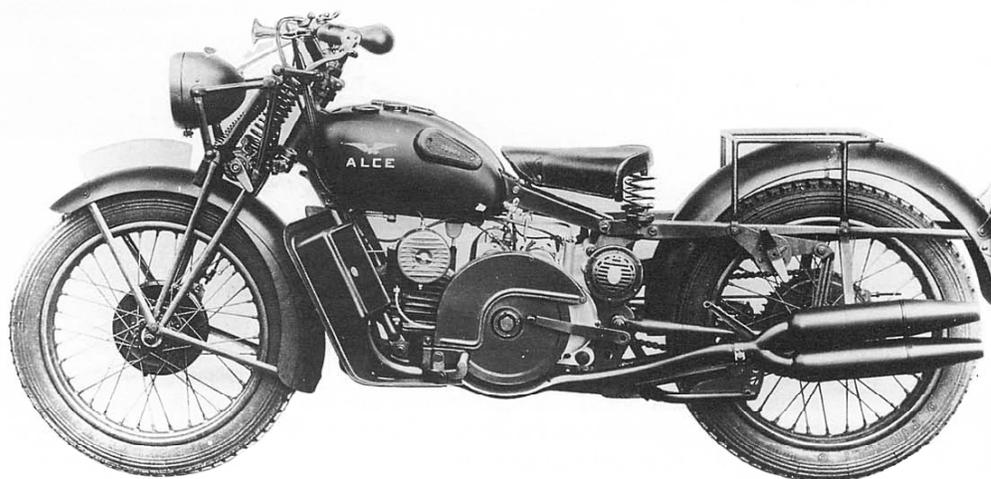
Per gli impieghi militari della moto, i corpi che la adottarono ed i compiti cui fu destinata, rimando ad una prossima puntata.

Prima di passare ad illustrare le foto testimoni dell'incontro ravvicinato, desidero dare qualche indicazione utile per quanti non avessero familiarità con moto od auto d'epoca e che potrebbero non orientarsi tra i comandi dell'ALCE.

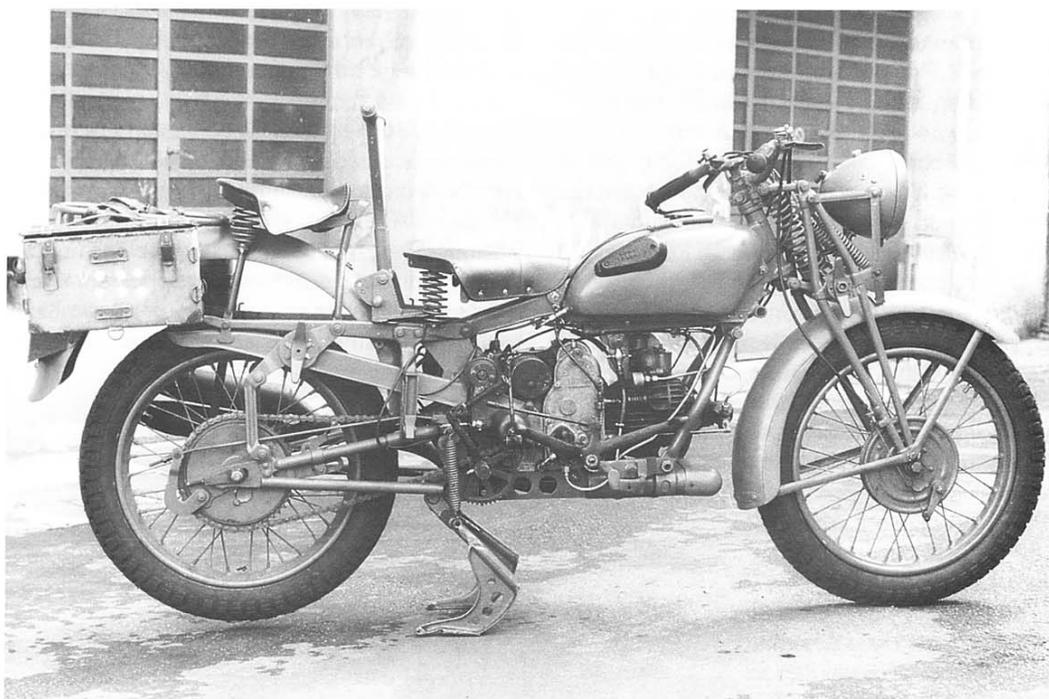
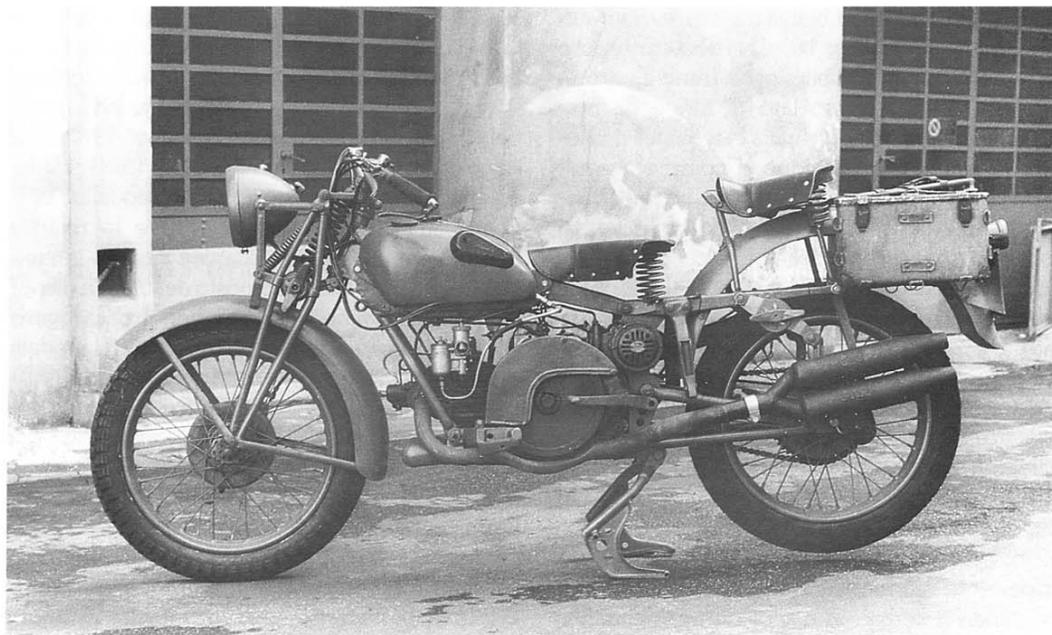
Comando del cambio:

Fino al 1930 il comando del cambio era prevalentemente con leva manuale.⁽²⁾ Da quell'anno cominciò una graduale diffusione del cambio a pedale. L'ALCE poteva montare entrambe le opzioni. Si passava semplicemente dall'una all'altra mediante il montaggio di opportuni tiranti e della leva a destra sul serbatoio per il cambio a mano ed a destra a leva e bilancere posta vicino

A lato:
Ecco l'"Alce", la versione militare della motocicletta illustrata nella pagina precedente; le foto evidenziano alcune differenze tra i due modelli.
(foto Guzzi, via M.Pieri)



Qui a lato:
 Due viste laterali
 dell'ALCE. Si nota il
 robusto carter di
 protezione del
 volano e la
 particolare sagoma
 della marmitta.
 Nella foto in alto
 manca il filtro
 dell'aria ed il
 manubrio del
 passeggero
 (aggiunti nelle foto
 successive). La
 copertura della sella
 posteriore è solo
 appoggiata. Da
 notare il foderino
 della molla della
 sospensione
 posteriore posto
 sotto il telaio.
 (foto F.Gasparoni)



alla pompa dell'olio per il cambio a pedale.
 Comando acceleratore:
 Non era diffuso il comando a manopola che noi
 oggi conosciamo. Il comando era a leva sul
 manubrio (vedi foto pag.8). Nell'ALCE questa
 era posizionata a destra ed era coassiale con il
 comando dell'anticipo all'accensione.
 Comando anticipo all'accensione:
 Sia le auto che le moto non disponevano di un
 sistema automatico che regolasse l'istante in cui
 scocca la scintilla alla candela in funzione della
 velocità di rotazione del motore (anticipo all'ac-
 censione). Questa operazione era fatta "a orec-
 chio" dal guidatore agendo su una leva posta sul

manubrio (nella moto) e sul volante (sulle auto).
 Nell'ALCE questa leva, come detto sopra, è sulla
 destra del manubrio coassiale con l'acceleratore.
 Sella, sospensioni ed ammortizzatori:
 Le moto dell'epoca derivavano dalla bicicletta e
 questa parentela è ben visibile sulla "S" della foto
 di pag.4. In questa ottica non sembrerà strana
 l'adozione di selle singole tipo bicicletta o di due
 selle singole per i tipi biposto. Le selle uniche
 non erano ancora diffuse. Nel testo si parla di
 ammortizzatori: questi sono realizzati mediante
 dischi di materiale d'attrito (spesso si usava il
 sughero !) stretti fra dischi metallici che venivano
 serrati tra loro agendo su una vite assiale. Al



crescere dell'attrito tra le facce aumentava lo smorzamento. Per aumentare il serraggio si agiva sui galletti visibili ai lati della forcella (per la sospensione anteriore) e sopra il forcellone oscillante per la sospensione posteriore. Per esperienza personale posso assicurare che non c'è molta differenza fra un telaio rigido ed uno elastico, ossia sprovvisto di ammortizzatori.

Una speranza

In chiusura vorrei fare una raccomandazione ai produttori di modelli, affinché dedichino più attenzione a questi esemplari, uno per tutti la PROTAR, di cui tutti conosciamo ed apprezziamo le realizzazioni in scala 1/9.

A mio personale giudizio, una serie di "militari" con ALCE, SUPERALCE, BIANCHI MT61, BENELLI 500 cc MILITARE e per chiudere la VOLUGRAFO (la minimoto dei reparti paracadutati italiani ⁽²⁾) sarebbe di sicuro interesse.

Se non sbaglia qualche vecchia "Aquila di Mandello", da corsa e non, era nel catalogo Protar e personalmente non

In alto a sinistra: Vista anteriore della moto, dove si notano le pedane metalliche ed i particolari di fissaggio del parafrangente anteriore con rivetti.

In alto a destra: La vista posteriore consente di apprezzare la sagoma "snella" dell'insieme e la compattezza del mozzo posteriore scomponibile.

A lato: Immagine dell'avantreno. Si notano la geometria a parallelogramma della forcella anteriore, i galletti di regolazione degli ammortizzatori e le molle della forcella.

(foto F.Gasparoni)



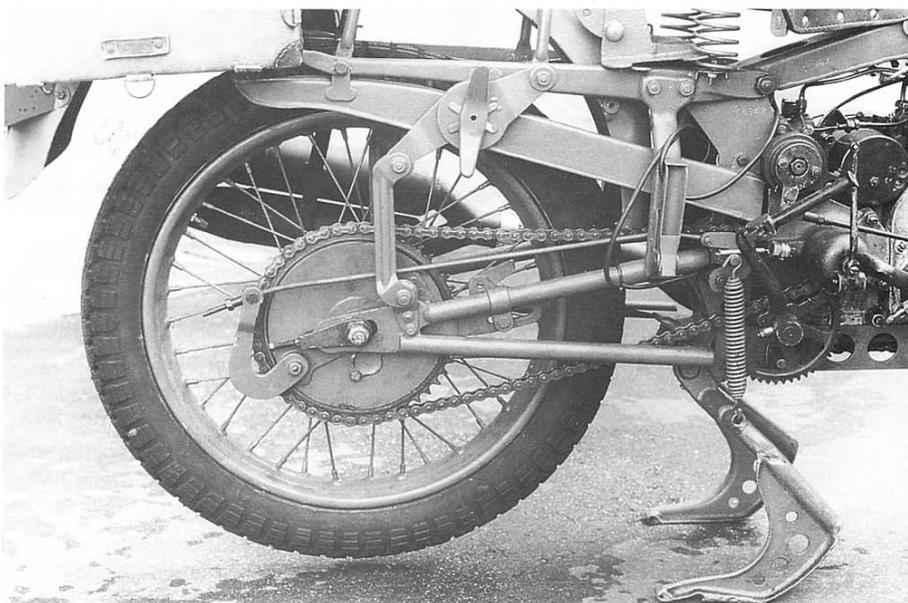
Qui sopra:
I comandi di acceleratore e anticipo (a destra, leva lunga e corta rispettivamente) e la leva dello starter a sinistra. Si nota al centro del canotto il "frenasterzo" e (a sinistra sul manubrio) il pulsante devialuci (non originale) aggiunto per consentire la circolazione. La foto del devialuci originale può essere fornita agli interessati. Sul serbatoio si notano i due tappi per olio e benzina e l'indicatore della marcia inserita.



Qui a lato, in alto:
Particolari del freno anteriore e del parafrango. Sotto il serbatoio sono visibili i "cilindri" fissati al telaio cui si attaccava il sidecar.

Qui a lato, in basso:
Gruppo mozzo-corona integrato con l'ammortizzatore posteriore e frizione.

(foto F.Gasparoni)



mi dispiacerebbe realizzarne una. E' solo una speranza ?

L'esemplare oggetto del servizio fotografico:

La moto del Sig. Stimamiglio è un'ALCE biposto già restaurata nella meccanica ma ancora da ultimare per quanto riguarda la carrozzeria. Mancano i para-gambe, ancora da verniciare. Al momento delle foto, alcuni particolari, quali ad es. il manubrio del passeggero, sono stati "posati" in posizione per consentirci di riprendere le immagini. La moto è ancora priva di insegne e stemmi in quanto da verniciare. Il modello è allestito con cambio a pedale.

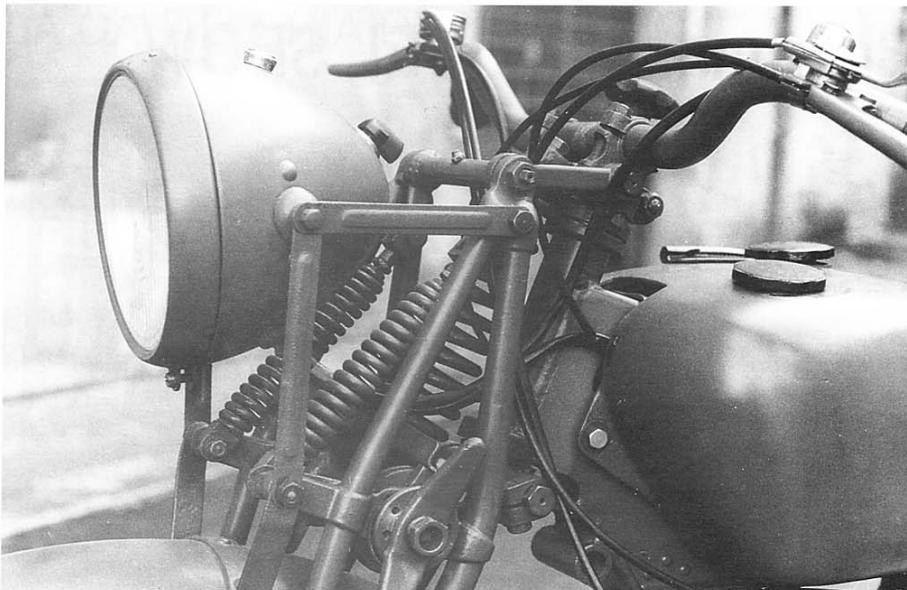
Ringraziamenti:

Oltre alle persone citate nel testo, l'autore desidera ringraziare vivamente per la collaborazione ed il materiale messo a disposizione i soci Paolo Baldoin, Marco Mai, Mario Pieri, il Prof. Pignato ed il Sig. Lorenzo Prato.

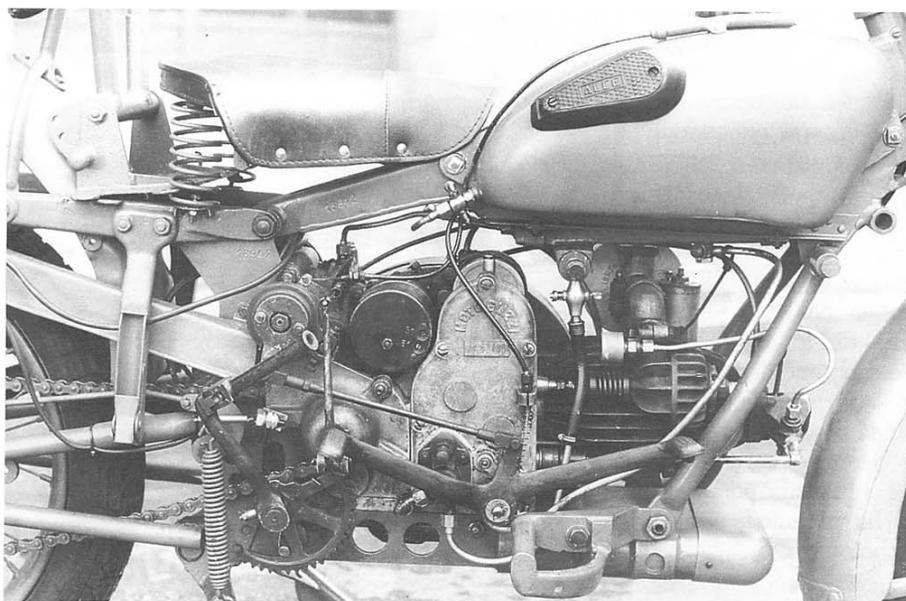
Bibliografia:

(1) M. Colombo "MOTO GUZZI", Giorgio Nada Editore.

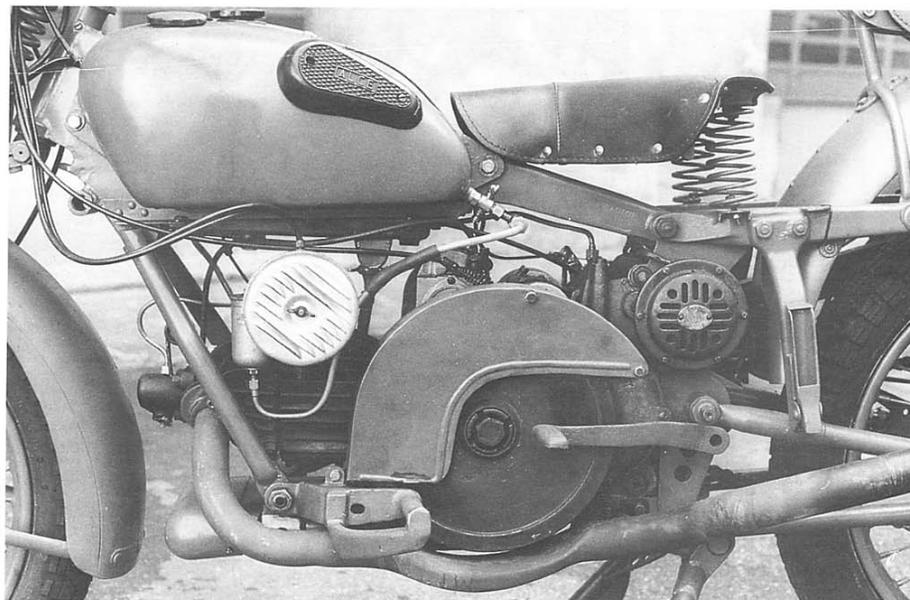
(2) A.G. Luraschi "STORIA DELLA MOTOCICLETTA", Edisport.



Qui sopra:
Testa della forcella con le molle. Si noti l'ingrassatore a vite sul traverso della forcella appena dietro il faro.



Qui a lato, in alto:
Vista destra del motore. Si notino il fodero con la molla del forcellone posteriore, la leva del cambio a bilancere con il rinvio che la collega al selettore, la leva di avviamento ripiegabile. Interessanti il profilo scatolato della trave inferiore del telaio e le robuste pedane.



Qui a lato, in basso:
Vista da sinistra del motore. Si osservi la pedana del passeggero ripiegata e la leva del freno posteriore che si azionava con il tacco. Visibile il volano protetto dal suo carter ed il filtro aria metallico.

(foto F. Gasparoni)

Bologna: 4° MODEL SHOW

testo e foto di
Gian Luca Cocchi

A destra, dall'alto in basso:

Lo stand IPMS-ITALY raccoglieva modelli provenienti dai Centri di Modena, Roma e Frosinone. Inoltre il socio Natale De Salvo, appassionato di militare, ha esposto alcuni pezzi della propria collezione.

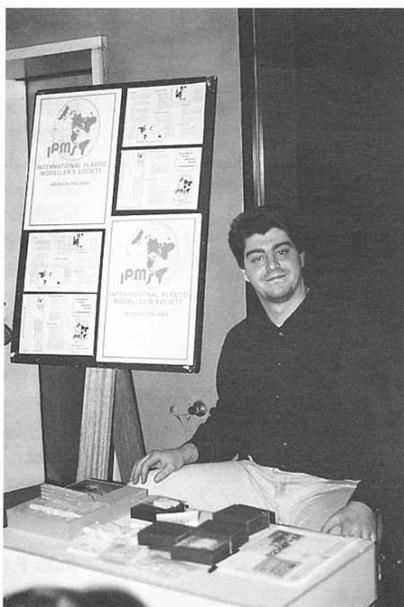
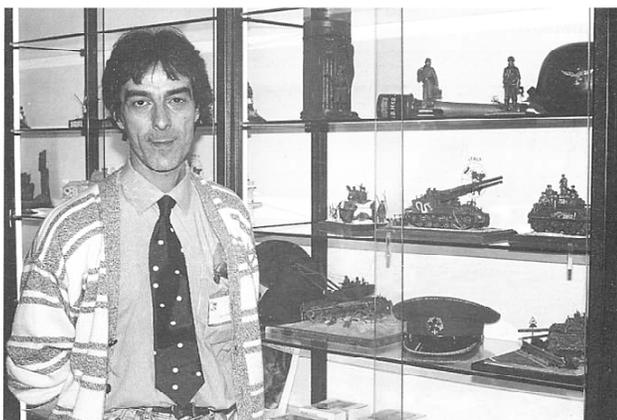
il socio Daniele Zanotti di Bologna davanti ad alcuni suoi modelli auto-costruiti della famiglia degli Sherman.

Foto di gruppo. Si riconoscono in piedi da sinistra: Roberto Reale (Royal Model) Alberto Bertoni, Giuseppe Puppato (Friulmodellismo) Paolo Pergreffi con la fidanzata Monica; in basso Roberto Dodi, Giuseppe Orlandi, Graziano Zanetti e Daniele Zanotti.

Roberto Reale (Royal Model) e Giuseppe Puppato (Friulmodellismo) intenti a pubblicizzare i loro prodotti all'interno dello stand IPMS-ITALY.

Qui a lato: Anche Luigi Zava, responsabile della Model System Trade, ha presenziato al Model Show in qualità di nostro ospite, presentando per l'occasione varie novità in resina del proprio catalogo.

■ Anche quest'anno si è svolto a Bologna, nei locali del palazzo dell'Expo, il Quarto MODEL SHOW edizione 1994. La mega-manifestazione, che raccoglie il meglio del modellismo nazionale ed internazionale, presentava anche quest'anno importanti novità, prima fra tutte l'organizzazione ineccepibile della società DEGAPEX rappresentata dal Sig. Dapporto. Inutile spiegare i contenuti, che hanno visto la partecipazione di tutte le più grandi ed affermate case produttrici di modellismo statico, aerodinamico, ferroviario, ecc. Gli stand espositivi presentavano una enorme quantità di materiali, novità e curiosità che hanno fatto la gioia dei tanti visitatori che anche questa volta sono accorsi da tutte le parti d'Italia e dall'estero. Molte associazioni, prima fra tutte l'IPMS Italy rappresentata dal "93rd Independent Brigade" di Modena, hanno aderito all'iniziativa, tanto da far sembrare il piano superiore del Model Show una grande mostra di modellismo. Lascio alle immagini il compito di testimoniare l'entusiasmo ed il grande interesse che ha suscitato la riuscita manifestazione bolognese.



AUTOBLINDO M8

di Livio Gonella

■ **A Pinerolo**, in provincia di Torino, ha sede il Museo Nazionale dell'Arma di Cavalleria. La data di nascita risale al 21/12/1961 come risulta dal dispaccio No. 1603 del Ministro della Difesa in cui si decide l'istituzione del Museo. L'esposizione si sviluppa su tre piani, ed i cimeli sono ordinati secondo un ordine cronologico di massima in varie sezioni che raccolgono testimonianze dai tempi più antichi ai giorni nostri.

Nella prima delle due gallerie al piano terra, il visitatore può ammirare, nella sezione dedicata ai mezzi corazzati, due autoblindo M 8, un M 24 CHAFFEE, un Half-track ed il relitto di una blindo SPA/41; nella sezione dei mezzi ruotati si trovano due ACL-OM e un trasporto polvere ippotrainato della Prima Guerra Mondiale.

La seconda è la sezione dedicata alle carrozze ed al carreggio. Nel Museo sono conservati anche una Jeep Overland ed il Carro Veloce mod.35. Nelle sale del primo piano si possono osservare le testimonianze che vanno dal 1600 al 1939 con un'interessante collezione di uniformi di varie epoche ed il racconto di fatti gloriosi tramite documenti, cimeli e raffigurazioni iconografiche. Vi è una parte dedicata alle Cavallerie estere. Immane la Sala d'Armi a partire dalle armi bianche fino alle armi da fuoco.

Proseguendo si possono ammirare bacheche contenenti ferri per quadrupedi, armature, uniformi, copricapo, elmi, collezioni di ceramiche, coppe vinte dalla Squadra Militare Ufficiale Italiana, dipinti, stendardi. E' anche ricostruita la fucina del maniscalco con un cavallo imbalsamato.

Passando al secondo piano troviamo le sezioni dedicate alle vicende dell'ultima guerra, alla guerra di liberazione e alla Cavalleria corazzata dalla ricostruzione (1946) ad oggi. Anche in questo piano il materiale da osservare è molto e l'elenco non renderebbe merito al suo interesse. Queste poche righe sono una introduzione ed uno stimolo a visitare personalmente il Museo.

Ora veniamo al motivo della mia presenza su queste pagine. Come detto in precedenza, presso il Museo sono conservate due autoblindo M 8, una originale dell' U.S. Army entrata nella città di Milano nell'Aprile del 1945 ed una in dotazione all'Esercito Italiano. Quella meglio conservata è

senz'altro la seconda ed è a questa che ho rivolto maggiormente il mio interesse fotografico. Della prima ho solo scattato alcune fotografie alla torretta ed ai portelli del posto di guida su cui si vedono molto chiaramente i segni del passare degli anni. Questa breve selezione fotografica è per mettere a disposizione materiale di difficile reperibilità ai possessori dei modelli Monogram/Tamiya. Oltre a questi mezzi ho ritratto l'M 24, l'Half-track ed il relitto della blindo SPA/41. Chi fosse interessato ad altre immagini può contattarmi al seguente recapito:

Livio GONELLA, Via B. Romagnoni 152, 00125 ACILIA (Roma), tel. 06/5211850.

E' stato possibile effettuare le fotografie dopo il rilascio di una specifica autorizzazione da parte della Scuola di Applicazione di Torino. Colgo l'occasione per ringraziare il Colonnello Mario Di Martino (vedi "Model-Time" n°13 a pag.50), attuale direttore del Museo, per il gentile interessamento ed il Maresciallo Cesare Tasso per la disponibilità offerta durante la visita. Il Museo è visitabile i giorni feriali dalle ore 09.00 alle ore 11.15 e dalle ore 15.00 alle ore 17.15 ad eccezione del lunedì e del giovedì. I giorni festivi dalle 09.00 alle 11.15. L'indirizzo è: Via Giolitti 5, Pinerolo, Torino, tel. 0121/397616. ■

Foto di pag.12:

A) Vista anteriore dell'esemplare di autoblinda M8 italiana; notare le griglie di protezione dei fanali, ed il cavallino rampante applicato al frontale.

B) Vista latero-posteriore dell'M8 italiana; il mezzo è conservato in perfette condizioni ad eccezione della parte terminale del tubo di scarico, completamente corroso dall'usura.

C) Bella foto che riproduce lo scudo del cannone e della mitragliatrice coassiale cal. 50 dell'esemplare americano; si noti la rugosità sulle superfici arrotondate, dovuta alla fusione del pezzo.

D) Immagine del posto di guida e dei suoi dettagli; notare i due colori interni: verde sul cruscotto e bianco sulle pareti laterali.

Foto di pag.13:

E) Vista posteriore della torretta, sul mezzo italiano; si nota sulla corona inferiore, a sinistra, il sistema manuale per la rotazione. Al centro la culatta del cannone e relativo sistema di puntamento.

F) Immagine più ravvicinata della precedente, in cui si possono meglio apprezzare i particolari della culatta; sulla parete destra della torretta sono disposti il contenitore per binocolo e la rastrelliera porta munizioni.

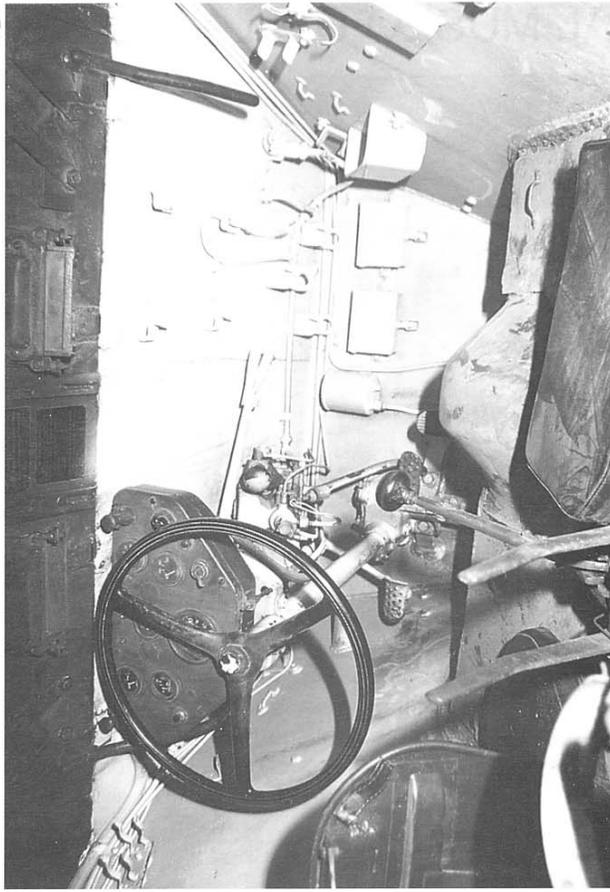
G) I posti di combattimento con i sedili dei carristi, visti dall'alto; la piastra ricurva, montata al centro dietro la culatta (ben visibile anche nelle foto F e H) serviva per deviare i bossoli espulsi, facendoli cadere sul pavimento.

H) Dettaglio ravvicinato del secondo porta munizioni, sempre della M8 italiana; si può osservare la grondaia di protezione.

(tutte le foto sono di L.Gonella.)



- B -



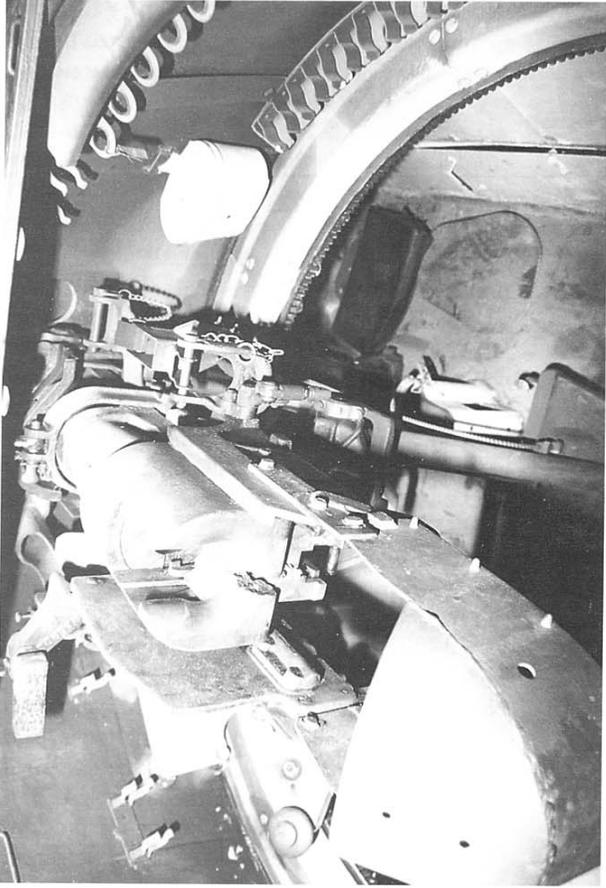
- D -



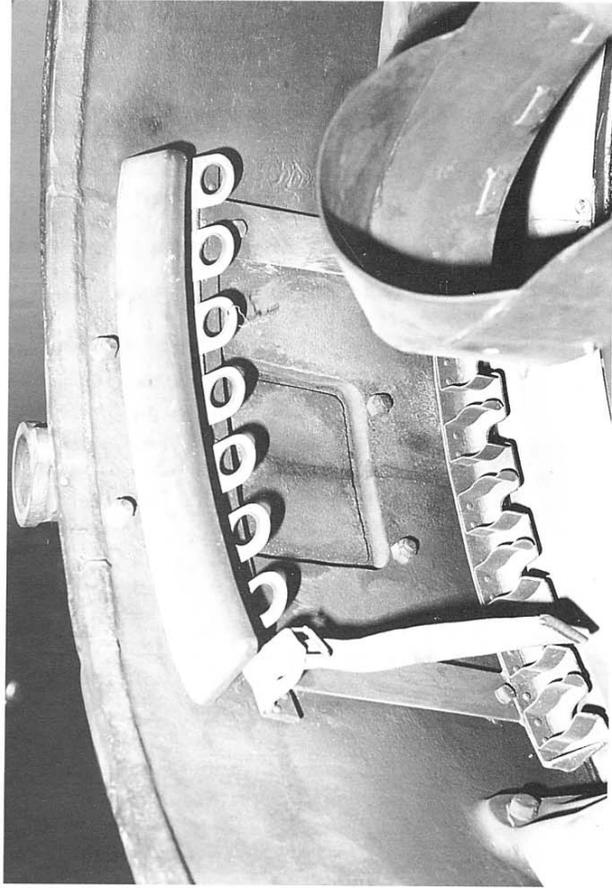
- A -



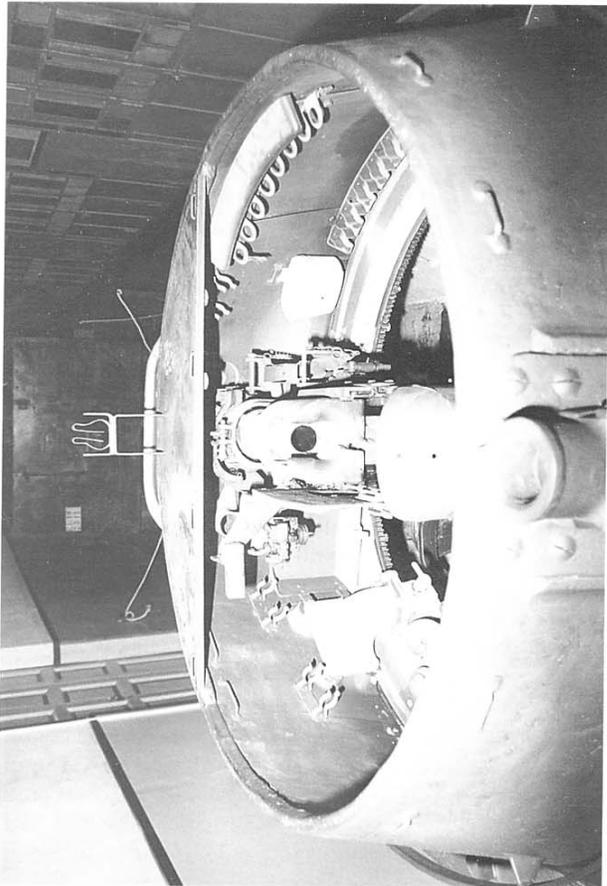
- C -



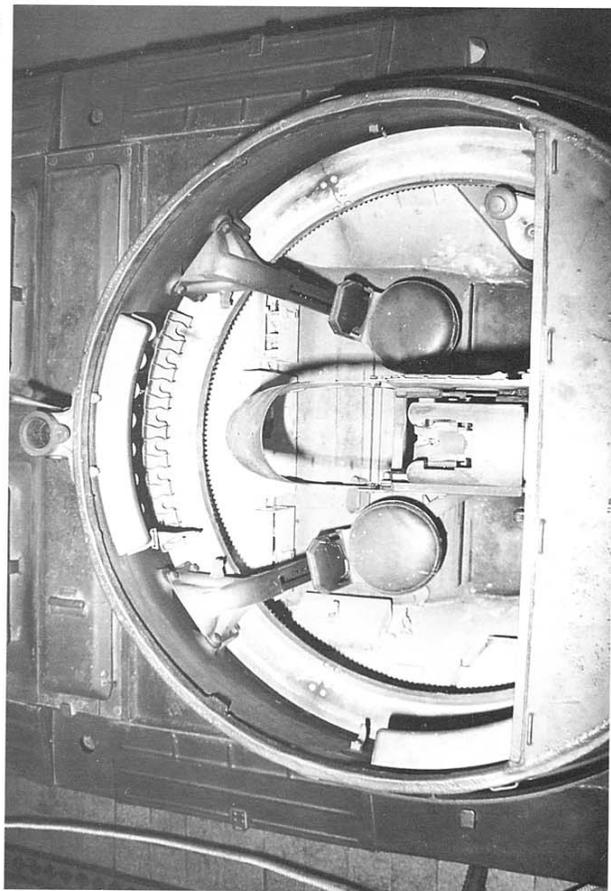
-F-



-H-



-E-



-G-

OPERAZIONE "SUN RUN"

di Francesco Checuz, disegni di Francesco Cucinella

Nelle foto della pagina seguente (tutte e tre di fonte USAF):

In alto: Rifornimento di uno degli aerei impiegati nell'operazione Sun Run; si tratta dell'esemplare numero 4. In questa foto si possono notare vari dettagli utili per la colorazione del modello.

Al centro: Vista della linea di volo con in primo piano ancora l'esemplare numero 4, dipinto secondo lo schema numero 2. Caratteristiche esclusive di questo aereo sono la scritta CIN-MIN, appena sotto la cappottina, e l'emblema circolare, sul musetto (nella tavola riportiamo tale emblema ingrandito ma non ne conosciamo la colorazione: se qualche socio avesse notizie utili le pubblicheremo al più presto, N.d.R.).

In basso: Altra vista della linea di volo con in primo piano questa volta l'esemplare numero 3, recante lo schema 1.

■ Con l'entrata in servizio del ricognitore RF-101C Voodoo, le cui prestazioni in termini di velocità ed autonomia lo rendevano il mezzo ideale per voli di propaganda, si presentò ai responsabili dell'USAF la possibilità di strappare all'US Navy il record di velocità nella traversata costa a costa degli USA. Così, con la direttiva 015-57, il Quartier Generale del Tactical Air Command pianificò il tentativo di stabilire il nuovo record sulla tratta Ovest-Est e viceversa, tentativo a cui fu assegnato il nome in codice "SUN-RUN".

Allo scopo furono utilizzati 6 RF-101C Voodoo, proprio allora in distribuzione ai reparti, i quali, dopo avere ricevuto piccole modifiche all'avionica di bordo e la messa a terra dell'apparato fotografico, a tutto vantaggio dei pesi e quindi della velocità, furono trasferiti sulla Shaw AFB sede del 363° Tactical Reconnaissance Wing, e qui ricevettero una colorazione dai toni vivaci, onde facilitarne il riconoscimento da parte dei giudici addetti all'omologazione del record. In seguito aerei e piloti furono trasferiti sulla George AFB per gli ultimi addestramenti alla navigazione ed al rifornimento aereo e quindi dopo avere constatato l'avvenuta preparazione degli equipaggi, tutti si trasferirono sull'Ontario International Airport, nei pressi di Los Angeles. Da qui il 27/11/57 venne dato il via al tentativo di record che ebbe esito positivo con i sottolencati risultati. Tratta Los Angeles-New York coperta da Ten.G.Klatt (Sun-Run 3) in 3h 07' 43" alla media di 781.741 mph;

Tratta New York-Los Angeles coperta dal Cap.R.Sweet (Sun-Run 1) in 3h 36' 32" alla media di 677.726 mph;

Tratta Los Angeles-New York-Los Angeles coperta dal Cap.R.Sweet (Sun-Run 1) in 6h 46' 36" alla media di 721.853 mph.

Il modello

Da molto tempo accarezzavo l'idea di realizzare uno degli aerei impiegati nell'operazione Sun-Run; dal punto di vista modellistico la cosa non creava grossi problemi e quindi non appena ho avuto l'opportunità ho acquistato il kit del ricognitore RF-101 Voodoo prodotto dalla Hasegawa in scala 1/72. Il kit è sul mercato da molti anni e qualcuno forse lo ricorda anche quando veniva commercializzato dalla Frog con decals diverse da quelle fornite dalla Hasegawa. La qualità della stampata è tutto sommato buona,

non ci sono ritiri, ma qua e là ci sono delle bave e qualche segno dei tappi di colata da togliere; la plastica è di colore verde scuro ed è un po' vetrosa, cosa che può portare a qualche problema nella fase di stuccatura e successiva carteggiatura. Le giunzioni delle varie parti non creano problemi e l'uso dello stucco è limitato solo alla giunzione ala-fusoliera. Piuttosto, un po' di lavoro va speso per gli interni che praticamente non esistono. Il cruscotto va rifatto con plasticard mentre per il seggiolino consiglio di ricorrere a quello prodotto dalla americana True-Details; di grande ausilio saranno allo scopo le pubblicazioni citate in bibliografia.

Nel caso voleste fare risaltare l'eventuale lavoro fatto sugli interni, vi consiglio di tagliare la capottina posizionandola alzata e di utilizzare la scaletta per il Voodoo prodotta dall'inglese P.P. Aeroparts. Sempre dall'Inghilterra, ma prodotti dalla Airwaves, arrivano degli ottimi aerofreni che vi consiglio di acquistare e posizionare sia che si riproducano aperti che chiusi, in quanto la resa finale è veramente ottima. Gli aerofreni del kit sono infatti troppo spessi e comportano un notevole lavoro di lima e cartavetro per assottigliarli.

I pozzetti dei carrelli sono anch'essi spartani e necessitano di un certo lavoro di dettaglio; anche in questo caso vi rimando alla bibliografia allegata dove ognuno potrà trovare le foto ed i disegni a cui ispirarsi. Bisogna inoltre assemblare i due serbatoi ventrali e posizionare i finestrini delle fotocamere sui lati e sulla parte inferiore del musetto; prima di posizionarli dipingeteli con un colore grigio scuro onde dare l'idea della profondità.

Per quanto riguarda la colorazione degli interni ho utilizzato l'HT-4 della Humbrol per l'abitacolo mentre per i vani carrelli ho utilizzato l'Interior Green. Gli interni degli aerofreni ed il vano degli stessi vanno dipinti in Insigna Red; lo stesso colore si deve usare nel caso in cui si vogliano posizionare abbassati i flaps, per l'interno degli stessi ed il loro vano.

Veniamo ora alla parte più complessa del lavoro, e cioè la colorazione. Gli aerei infatti erano interamente metallo naturale con vistose bande di colore lucido sulla fusoliera e sulle ali. Gli aerei adottavano due schemi di colorazione, così come si può vedere dai disegni, e nell'ambito del medesimo schema le bande erano di differenti colori. In particolare gli aerei con i serial number

560163 (1), 560164 (2), 560165 (3) erano dipinti secondo lo schema numero 1, mentre gli aerei con s/n: 560166 (4), 560167 (5), 560168 (6) presentavano lo schema numero 2. Fra parentesi è indicato il numero attribuito a ciascun aereo e che veniva collocato all'interno della banda colorata nel caso degli aerei con lo schema numero 2, oppure a ridosso della fascia più grande nel caso degli aerei con lo schema di colorazione numero 1. Per le dimensioni ed il posizionamento delle bande colorate seguite i disegni in scala che accompagnano questo articolo.

Per quanto riguarda il colore metallo naturale ho utilizzato l'argento lucido della Testors diluito con diluente nitro: a seconda della quantità di nitro il colore varia la propria lucentezza, comunque ottimi risultati si ottengono anche con i colori tipo "Metallizer" o le altre vernici uscite successivamente al mio modello. Le bande sono state realizzate con i colori lucidi dell'Humbrol diluiti anch'essi con la nitro, anche in questo caso con ottimi risultati. Per quanto riguarda le decals ho utilizzato le insegne di nazionalità e gli stencils forniti dal kit, mentre la scritta SUN-RUN e le insegne di reparto le ho realizzate a mano con la penna a china 0.1 e molta pazienza, utilizzando come riferimento i disegni e le foto riportate nei volumi indicati in bibliografia. ■

Many thanks to McDonnell Co. for the material supplied.

Bibliografia essenziale:

Squadron Signal: Modern Military Aircraft - Voodoo.

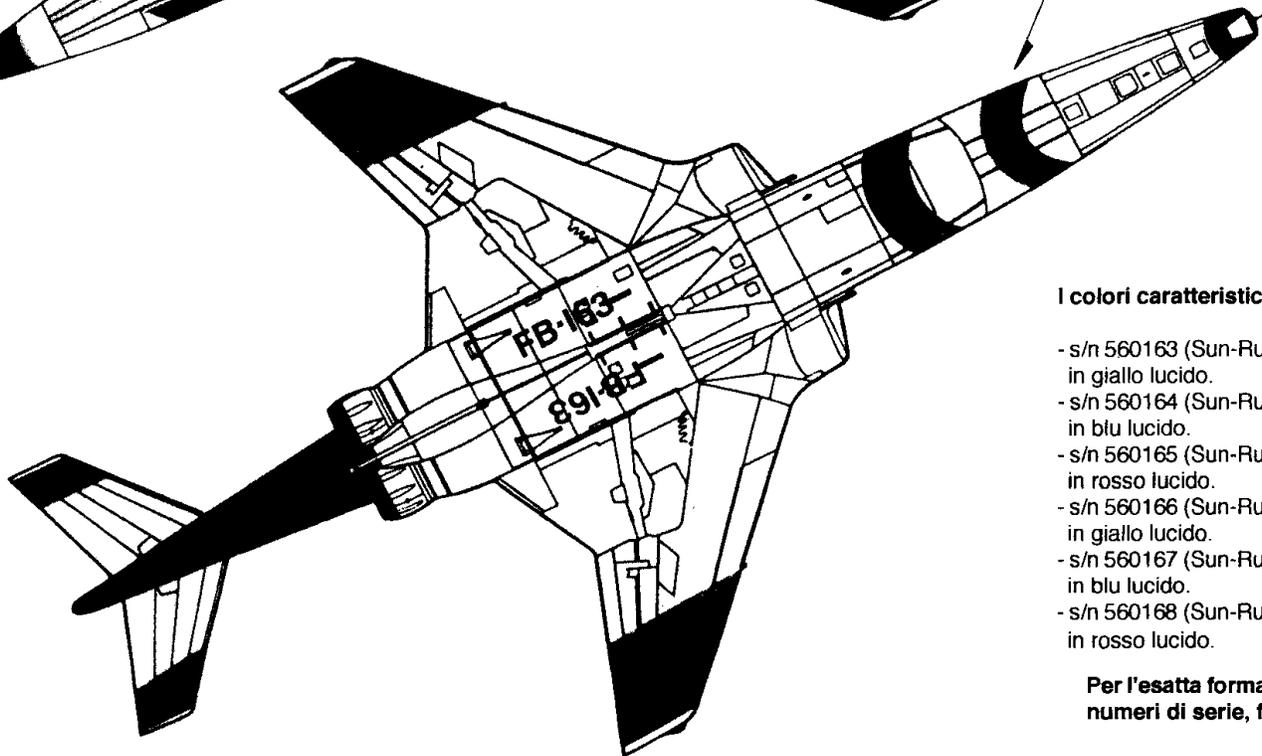
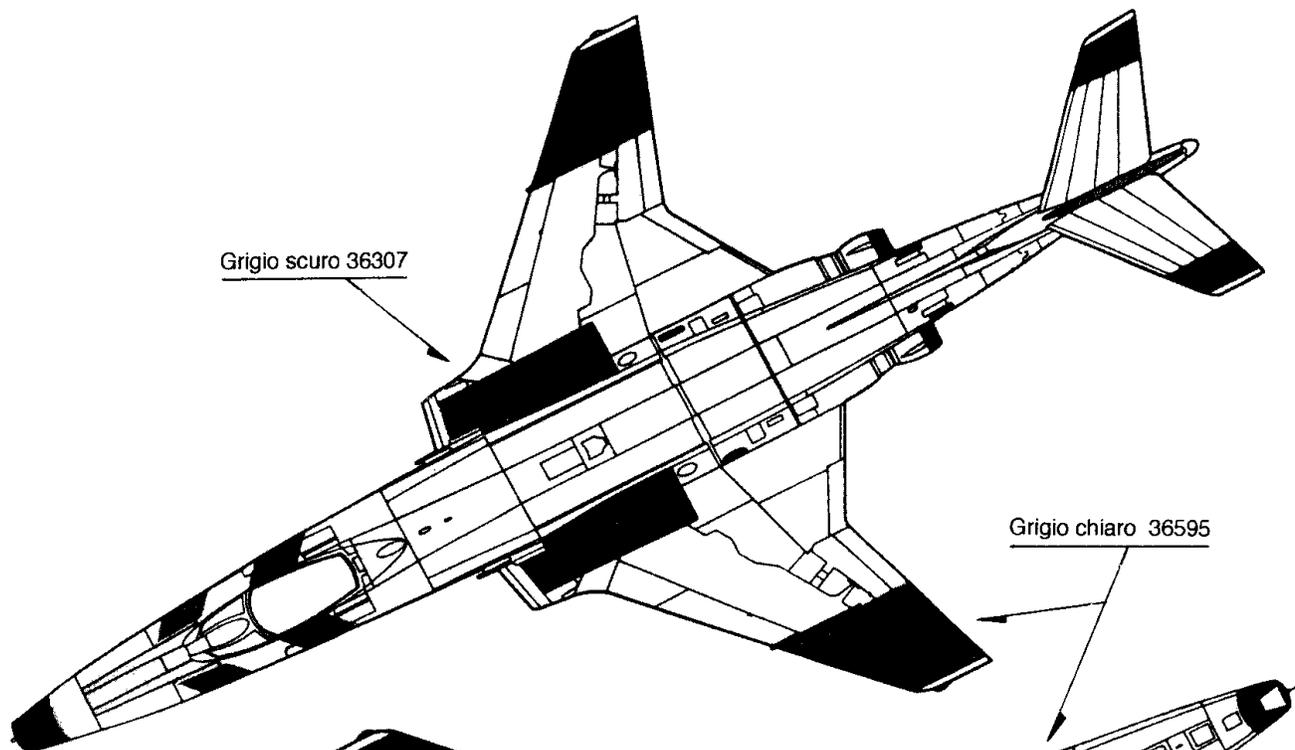
Squadron Signal: Century Series Fighters.

Aero: F-101 "Voodoo" in Detail & Scale.

Osprey Air Combat: F-101 "Voodoo".

Scale Aircraft Modelling Vol.4, No.8 (May 1982).

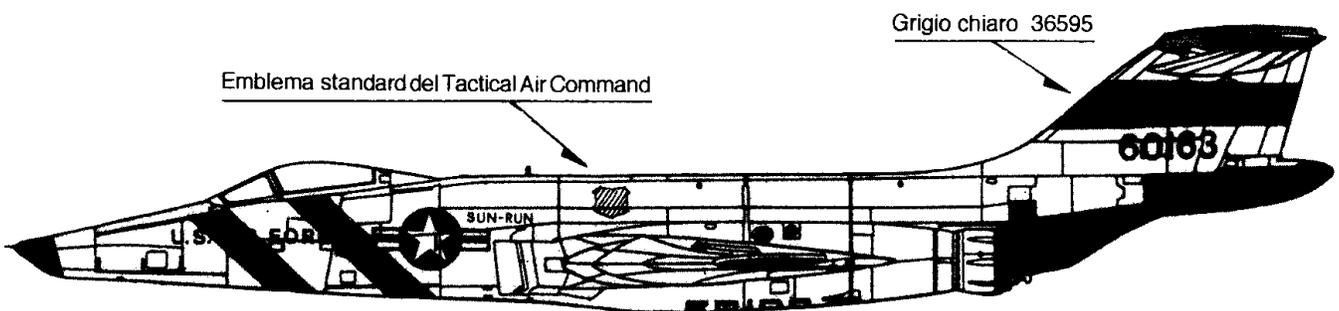


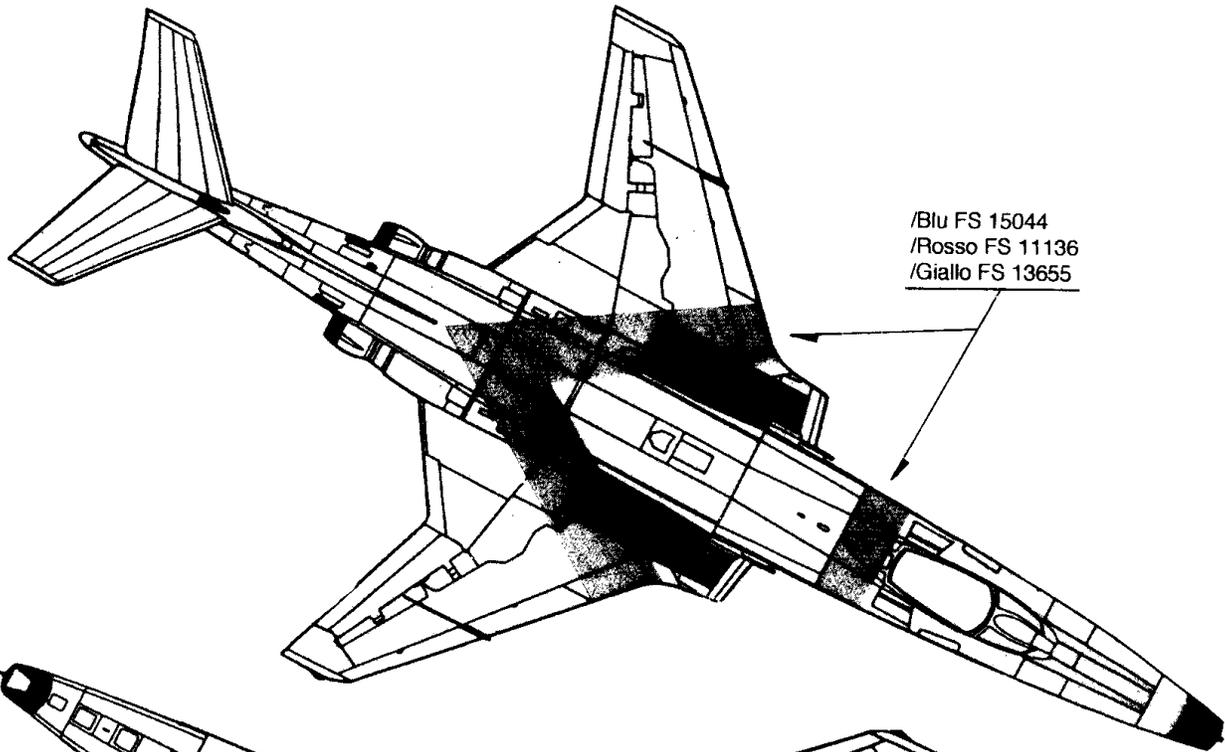


I colori caratteristici dei

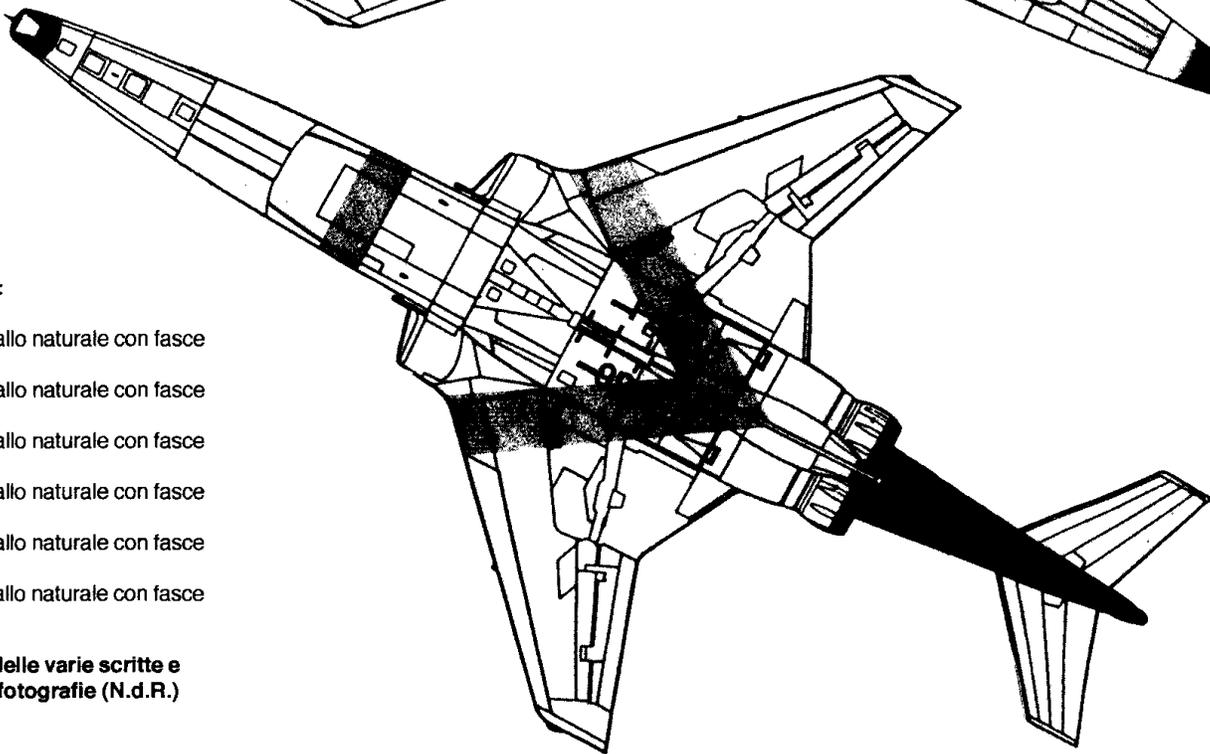
- s/n 560163 (Sun-Run 1) i in giallo lucido.
- s/n 560164 (Sun-Run 2) i in blu lucido.
- s/n 560165 (Sun-Run 3) i in rosso lucido.
- s/n 560166 (Sun-Run 4) i in giallo lucido.
- s/n 560167 (Sun-Run 5) i in blu lucido.
- s/n 560168 (Sun-Run 6) i in rosso lucido.

Per l'esatta forma e pc numeri di serie, fare r





/Blu FS 15044
/Rosso FS 11136
/Giallo FS 13655

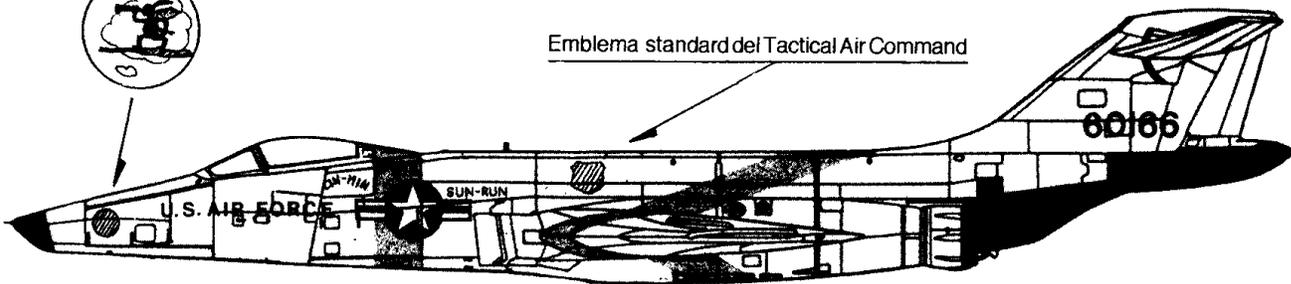


...erano:
...ente metallo naturale con fasce
...ente metallo naturale con fasce

...amento delle varie scritte e
...nto alle fotografie (N.d.R.)



Emblema standard del Tactical Air Command



T 64 B

di Gian Luca Cocchi

In questa pagina:
Il T 64B visto frontalmente; la parte anteriore del modello è ricoperta di fango realizzato miscelando tra loro sabbia molto fine e collante vinilico. (Tutte le fotografie del modello sono di R.Vacirca).
(foto R.Vacirca)

Kit AEF-Designs 1/35

■ **Due anni** sono trascorsi ormai da quel giorno in cui dopo mesi di paziente attesa, mi arrivò il pacco sdoganato a caro prezzo, contenente alcuni kit dell'americana AEF Designs. Dopo tanto tempo, speravo di essere soddisfatto dell'acquisto, al contrario, mi ritrovai tra le mani un T 64B dimezzato. Come spesso capita, ma questo lo imparai solo più tardi, con questa ditta, il modello arrivò privo di molte stampate, prime fra tutte quelle relative al treno di rotolamento ed i cingoli!!! Trattandosi di un "complete kit", immaginatevi la mia reazione. Scrisi una lettera a Denver, e vi assicuro che il contenuto non era dei più diplomatici. Trascorsero alcune settimane, ed infine un giorno, senza neanche un foglio di scuse, arrivarono le stampate mancanti. Inizia così la storia del modello descritto in questo articolo. Cercherò con parole semplici di descrivere le fasi di costruzione di un modello in resina.

La storia

Il T 64, considerato dagli esperti militari occidentali all'epoca della sua comparsa, singolare per gli standard di progettazione sovietici, era facilmente identificabile per le dimensioni contenute che riducevano a soli tre gli uomini dell'equipaggio. Il tutto grazie ad un rivoluzionario sistema di ricaricamento ed espulsione dei bossoli automatico, e del nuovo scafo dotato di sei piccoli rulli di rotolamento completamente metallici e reggicingolo. Diverse anche le prestazioni, un T 62 raggiungeva un massimo di 50 km/h, un T 64B ne faceva 80.

Alcune autorevoli fonti riferiscono che l'eccessiva sofisticazione di alcune componenti, e quindi una più elevata spesa di costruzione e manutenzione, ne fermarono la produzione, favorendo lo sviluppo del futuro T 72, più spartano e meno all'avanguardia, ma più in sintonia con l'allora dottrina militare russa, la massiccia produzione di carri armati per disporre di grandi unità corazzate.



IL KIT IN RESINA DELL'AEF DESIGNS

Il T 64 venne prodotto in due versioni differenti fra loro, denominate in occidente A e B. Il modello in questione riproduce in scala questa ultima serie. Per coloro i quali hanno già avuto il coraggio di comprare i modelli del vastissimo catalogo di questa ditta, non sarà una novità, ma ci tengo comunque a puntualizzare che al 90% dei casi questi kit vengono dati come "basi di partenza" da completare con piccoli o grandi lavori di trasformazione o autocostruzione. Per cui non spaventatevi, se aprendo le buste che li contengono, vi ritroverete davanti ad ammassi di resina colata ed uscita dagli stampi ... è normale!!! Ricordatevi comunque che in mezzo a quelle croste il pezzo prima o poi salta fuori. La resina inoltre non è delle migliori, e neanche delle più solide. Non dimenticatevi infine di lavare il modello prima di iniziarne la costruzione.

Lo scafo

Ho iniziato dallo scafo, stuccando tutti i forellini presenti sulle superfici delle parti. per fare ciò ho adoperato lo stucco della Tamiya per i ritiri più grandi, mentre per quelli più piccoli, estesi su gran parte dello scafo superiore, ho ricoperto prima le superfici di collante cianoacrilico, asciugandone l'eccesso con uno straccetto, successivamente carteggiandole con carta abrasiva molto fine. In questo modo la polvere della resina va a riempire i fori saldandosi alla colla penetrata in questi ultimi precedentemente.

Consiglio di controllare bene ogni singola parte del kit prima di iniziarne il montaggio, confrontandola sempre con foto dell'originale, questo per evitare di dover ricorrere poi a fastidiosi "interventi" riparatori a lavoro ultimato. E' bene non prendere mai per "oro colato" tutto ciò che

viene riproposto in questi modelli, anche loro possono nascondere grossolane invenzioni.

Ho unito alla fine lo scafo superiore a quello inferiore. Con tondini di sprue dell'Evergreen in varie misure ho ricostruito tutti i bulloni. Purtroppo anche questi dettagli risultavano minati da difetti di stampo. Prima di montare la benna sul frontale ho sutocostituito tutte le predisposizioni per il sistema sminatore KMT. Queste parti venivano date nel kit ma solo parzialmente, per cui ho provveduto con plasticard e sprue a costruire le mancanti da incollare a fianco della lama frangiacqua.

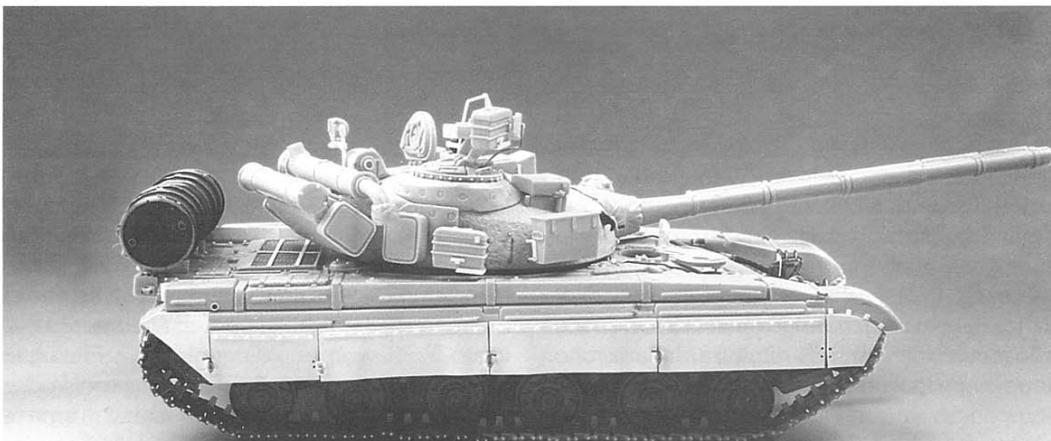
Utilizzando poi un T 72 dell'Italeri costruito da un amico, che non soddisfatto del risultato finale mi permise di "cannibalizzarlo" per riciclare, come ben visibile dalle foto del modello in costruzione vari pezzi, come i bidoni posteriori del carburante, gli indicatori di direzione e la lama a "V" frangiacqua nonché le parti terminali del cavo di traino.

Alcune di queste parti non erano presenti nel

modello dell'AEF Designs, altre come i caratteristici fanalini a forma periscopica erano talmente compromessi da essere completamente inutilizzabili. Varie foto mostrano il pilota del carro protetto da un parabrezza; anche questo è stato autocostruito in plasticard utilizzando un foglio di acetato per riprodurre il vetro. L'insostituibile cavetto di rame è servito per ricostruire alcuni condotti elettrici, ma soprattutto le griglie di protezione della fanaleria anteriore. Nelle foto dell'articolo vi renderete conto che si è trattato di un lavoro certosino ... concedetemele !!! Con un foglio di rame dei più sottili, generalmente adoperato dai costruttori di navi in legno, ho rifatto gli alloggi del cavo di traino con relativo fermo sul frontale. Nel vano motore ho aggiunto per ovvi motivi la griglia di protezione, proveniente da un vecchio colabrodo sottratto più o meno legalmente a mia madre qualche tempo fa, fissandolo con strisce Evergreen di 1 mm. I grossi bidoni di carburante sono stati ripuliti in parte dalla vecchia verniciatura, ed

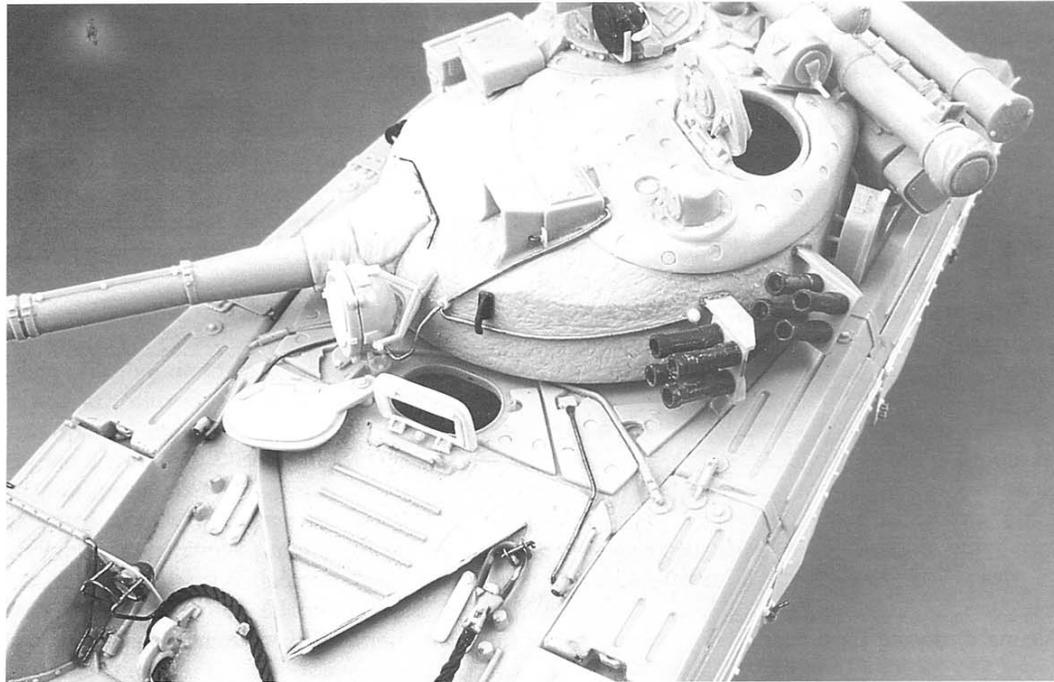


Qui a lato:
Vista del modello in resina dell'AEF-Designs, pronto per essere verniciato.

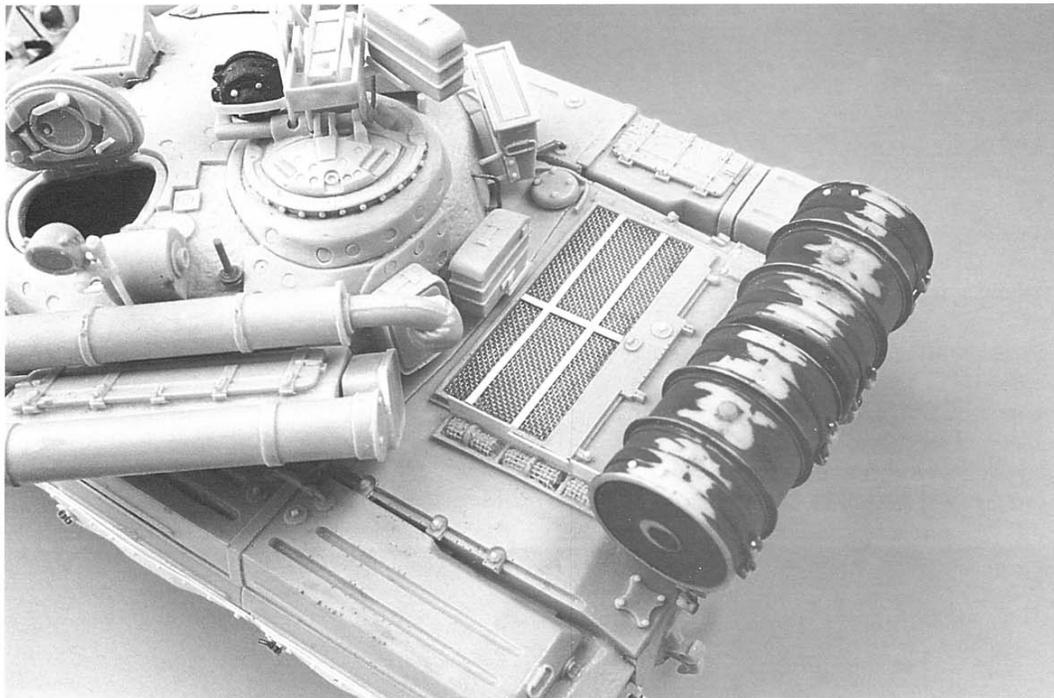


Qui a lato:
Lato sinistro del T 64B realizzato dall'autore; le paratie laterali in resina sono state ricostruite in plasticard per rispettare gli spessori e per ottenere un effetto di maggior realismo. (foto R.Vacirca)

Qui a lato:
La foto permette di osservare i vari dettagli ricostruiti o aggiunti, il parabrezza del pilota, le griglie di protezione dei fari e le predisposizioni per il montaggio del sistema sminatore. (foto R.Vacirca)



Qui a lato:
Vista del vano motore; la griglia è quella descritta dall'autore nell'articolo, i voluminosi bidoni del carburante provengono da un vecchio T 72 Italeri. (foto R.Vacirca)

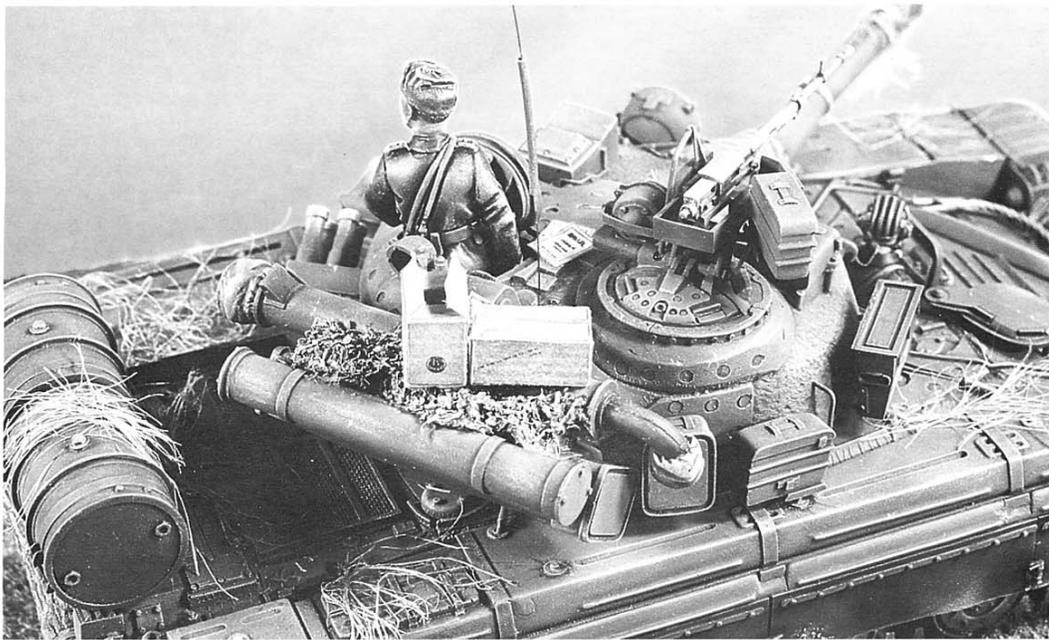


arricchiti con due bulloni provenienti dal set di Verlinden, per riprodurre l'apertura superiore.

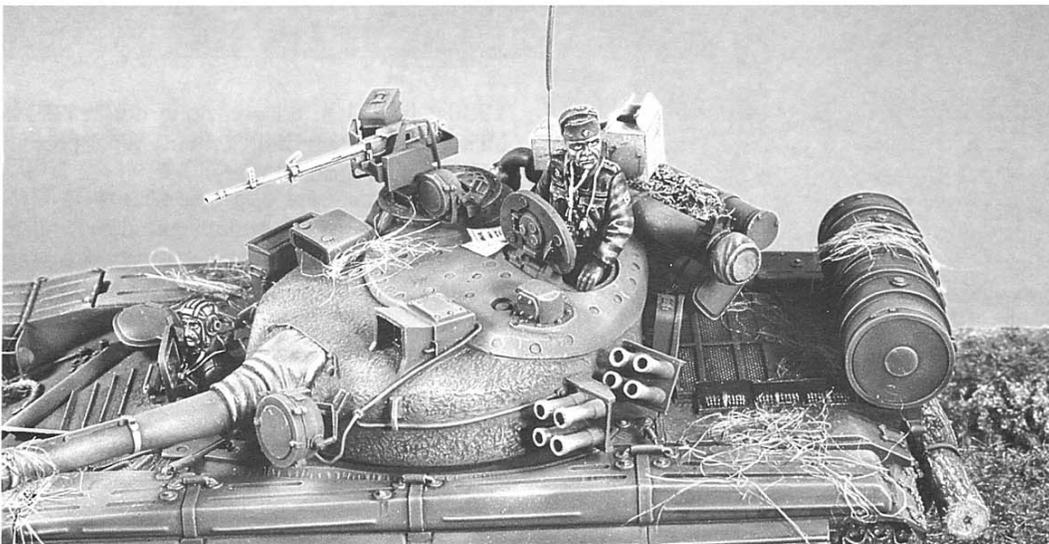
La torre

Senza dubbio il pezzo migliore del kit, ha subito solo alcuni interventi di rifinitura. Innanzitutto dopo aver ripulito dalle sbavature i pezzi che la componevano, con l'ausilio del trapano ed una punta a fresa ho riprodotto l'effetto fusione sulle superfici non coperte dal sistema "Dolly Parton". Il visore sulla sinistra è stato migliorato sul coperchio di protezione e nel sostegno, mentre al periscopio di puntamento ho aggiunto il

tergicristallo. Utilizzando il cavetto di rame ho autocostruito i condotti elettrici del sistema di puntamento. I ganci di sollevamento della torre, i lanciafumogeni, la mitragliatrice AA ed il faro montato sulla sinistra sono stati ancora rubati al citato T 72 sempre più agonizzante. Eliminate all'interno dello sportello del capocarro le due maniglie, le ho ricostruite in ugual forma e misura sempre con il rame, lavorabilissimo grazie alla sua duttilità. Aggiunti anche i bulloni sul collare girevole della cupola con mitragliera. Con un tondino Evergreen di 0.35 mm ho riprodotto i sostegni distanziali di tutte le compo-



Qui a lato:
Bella vista della
zona posteriore del-
la torre; in evidenza
i grossi cilindri dello
"snorkel" utilizzati
per il guado dei
fiumi.
(foto R.Vacirca)



Qui a lato:
In questa fotografia
si notano i dettagli
della torretta,
nonchè la mimetiz-
zazione ottenuta
con canapa da
idraulico fissata
mediante collante
vinilico.
(foto R.Vacirca)

nenti che riguardano le attrezzature del carro, ad esempio i caricatori di scorta ed i contenitori degli effetti personali dell'equipaggio montati tutt'attorno alla torre. Ben lavorabili le parti del vano posteriore ed i cilindri contenenti il sistema Snorkel. Sul cannone infine ho ricostruito le cerniere di chiusura che fissano il manicotto termico. Tutte queste operazioni risultano ben visibili nelle foto dell'articolo.

Treno di rotolamento e cingoli

Il vero tallone d'Achille di questo modello dell'AEF: cingoli, sospensioni e rulli. I primi, stampati in un unico blocco, sono completamente da rifare uno ad uno, aprendo i due fori centrali di ogni maglia con una lima a coda di topo, ricostruendo il dente guida centrale e rifacendo i quattro dadi laterali. Il tutto ovviamente con la massima cura e delicatezza a causa della fragilità di questi pezzi. Inutile dire che riuscire a sistemarli sul treno di

rotolamento ha costituito un vero incubo.

Le sospensioni, completamente inadatte a sostenere il peso del modello, devono essere rinforzate sostituendo il perno da incollare all'interno dello scafo con un tondino pieno di plasticard del diametro di almeno 3 mm. I rulli devono essere ripuliti e risagomati uno alla volta. Molti di questi pezzi si presentano "imbarcati"; immergendoli per alcuni secondi in acqua calda tenderanno ad ammorbidirsi, ed in questo modo si potrà con molta cura risagomarli. Terminato il lavoro di costruzione del treno di rotolamento ho ricostruito le paratie laterali. Quelle originali del modello oltre ad essere molto, troppo spesse, apparivano errate anche nel disegno. Osservando sempre foto del tank originale, sono riuscito a ricostruirle senza grandi difficoltà usando plasticard da 0.25 mm. Con le pinzette, prima di incollarle sul modello, ho forzato i vari fogli per ottenere l'effetto ondulato caratteristico delle gonne parasabbia.

Qui a lato:
Particolare del posto
guida a modello
finito, invecchiato ed
ambientato; notare
l'effetto fusione
ottenuto sulle
superfici arrotondate
della torretta.
(foto R.Vacirca)



Colorazione ed invecchiamento

La mimetizzazione è quella classica dei carri sovietici durante la loro permanenza nei paesi appartenenti a quel tempo all' ex Patto di Varsavia. Ho verniciato il mio T 64B con smalto Humbrol Matt 114. Successivamente dopo aver lasciato ben asciugare la vernice ho applicato sul modello un lavaggio di colore ad olio Terra di Siena Bruciata diluita con trementina.

E' importante dopo il lavaggio asciugare l'eccesso di liquido con un panno, onde evitare spiacevoli inconvenienti di corrosione sulla tinta di base. Dopo questa operazione si attenderà pazientemente l'asciugatura, per ripassare con la ormai collaudata tecnica del drybrushing tutte le superfici del modello, ancora con il Matt 114. Con lo stesso sistema a secco, questa volta solo sulle parti più sporgenti, si schiariranno con il FS 34227 sempre Humbrol.

Essendo ambientato durante le esercitazioni nella ex Germania Orientale, ho riprodotto con canapa da idraulico il fieno e la paglia che i componenti degli equipaggi usano al solito per mimetizzare i propri mezzi. Per fissarla ho adoperato acqua e collante vinilico in egual misura, aiutandomi con le pinzette per sistemarla.

Immatricolazione

Trattandosi di "unità non identificata", ho preferito apporre esclusivamente i numeri riconoscimento, utilizzando decals della Dragon provenienti dal foglio del T 80, molto adatte allo scopo, e soprattutto identiche a quelle richieste dalla "foto di ispirazione".

I figurini

Sono tutti della VP in resina (Russian Tank Crew

1980s, No 319), ad eccezione del bellissimo Military Policeman East Germany WH1 prodotto in piombo dalla Hornet.

Considerazioni finali

Nel catalogo originale di vendita dell' AEF Designs, questo kit viene consigliato a persone dotate di una certa esperienza nel settore delle resine. Il fatto di esservi riuscito, non vuole certo significare che io sia persona esperta, parola tra le altre cose che rifiuto nel gergo modellistico. Semplicemente ho avuto pazienza. Mi sono documentato, ho studiato il modello in tutte le sue parti, pianificando prima gli interventi da eseguire. Ora a lavoro ultimato posso dire di essermi anche divertito, il peggio è sicuramente passato!

Si ringraziano come sempre Natale De Salvo per l'aiuto incondizionato offerto nell' ambientazione del modello, e Roby "Piovra" Vacirca per le foto al modello in costruzione e finito.

AEF DESIGNS:
14413 E. 47th Ave.
DENVER, CO 80230
Tel. (001) 303-3710587
Fax. (001) 303-3739148

Bibliografia:

- "T 64 and T 80" by S.J.Zaloga, CONCORD Publications Company No 1031;
- "T 72 Soviet Main Battle Tank" by S.J.Zaloga, CONCORD Publications Company No 1004;
- "T 80/64/72 The second post-war generation Soviet MBT's", TANK MAGAZINE.

Reggiane RE 2002

di Gilberto Caleri, foto di Sergio Govi

■ **Inizio** dal Re 2002 questa serie di articoli dedicati ai caccia Reggiane per una questione prettamente sentimentale: come socio del Gruppo Aviazione Reggiane, ho collaborato alle primissime fasi della sua ricostruzione e ho avuto pertanto modo di vederlo "molto da vicino". E' mia intenzione entrare nei dettagli storico-produttivi solo per gli aspetti di interesse modellistico, per il resto e per un maggiore approfondimento rimando senz'altro alla serie di volumi sui velivoli REGGIANE-CAPRONI di Sergio Govi (Giorgio Apostolo Editore), che sono senza dubbio indispensabili quanto "definitivi" per il modellista.

Il prototipo

Per la realizzazione del primo prototipo del Re 2002, venne riutilizzato un Re 2000 di serie (MM 454) nella versione intercettatore, come testimonia la finestratura posteriore della cabina, vi fu installato il prototipo del motore Piaggio P.XIX RC45 TURBINE B da 1180 CV con 14 cilindri a doppia stella e dotato di prolunga albero dell'elica. Il velivolo era quindi ancora dotato della famosa ala a tenuta stagna, tanto osteggiata dai vertici ministeriali. Con l'adozione della prolunga albero elica, si contava di affinare la linea del velivolo, riducendo tra l'altro il diametro della cofanatura motore, tale soluzione fece comparire delle "bugne" sulla cofanatura stessa in corrispondenza della distribuzione. Gli scarichi motore sono squadrati, piuttosto corti con all'interno una struttura lamellare. Nell'ottobre 1940, vengono effettuati i primi voli con il comandante De Bernardi ai comandi.

I velivoli di serie

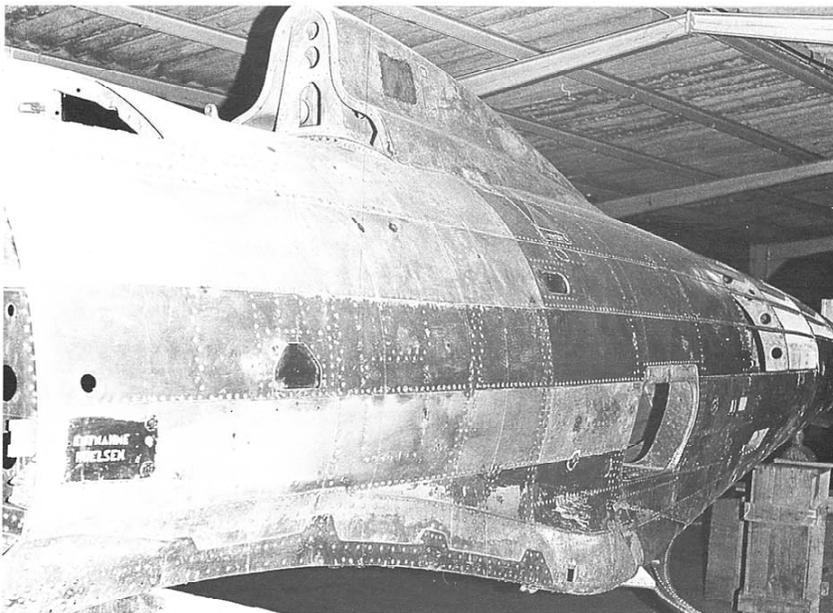
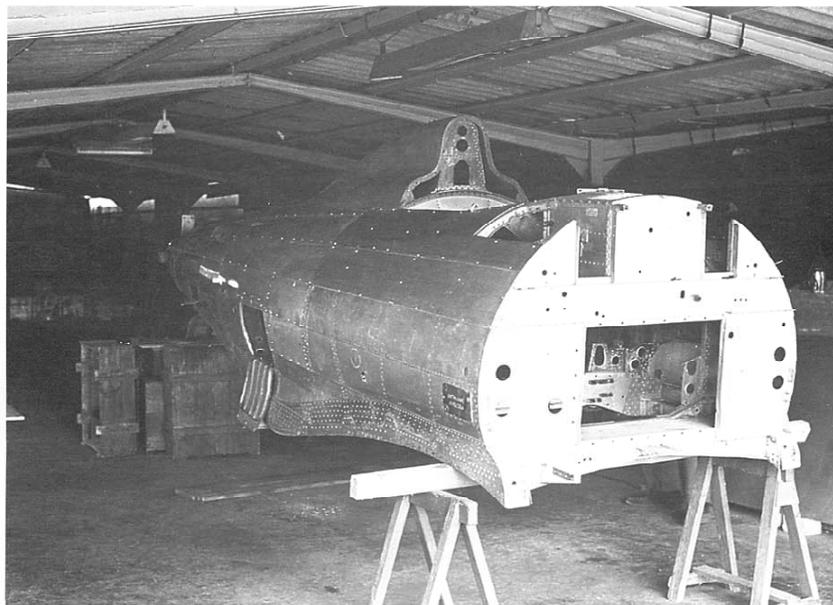
Il secondo prototipo e primo velivolo di serie, fu invece realizzato ex-novo, l'ala stagna lascia il posto a serbatoi di tipo tradizionale, viene tolta la prolunga all'albero motore, la carenatura motore diviene molto simile a quella del Re 2000, spariscono le "bugne", l'elica è di un nuovo tipo con l'ogiva maggiorata, la presa d'aria del motore viene leggermente orientata a destra per un migliore sfruttamento del flusso dell'elica, sono aggiunte due mitragliatrici alari da 7.7, il ruotino di coda diventa fisso, per il tettuccio dell'abitacolo si utilizza quello del Re 2001, gli scarichi motore sono tondi e di nuovo tipo, sotto la fusoliera e le ali sono collocati gli attacchi per bombe o serbatoi supplementari. Il

Re 2002 viene ufficialmente designato "ARIETE II", il velivolo (MM 7309) effettua il primo volo il 18/05/42 con il comandante De Prato.

Modifiche ai velivoli di serie

Gli attacchi alari e ventrali saranno subito "annegati". Allo scopo di migliorare la visibilità, dopo circa venti esemplari prodotti, verrà ulteriormen-

In basso:
Due immagini del
2002 prima del
restauro, al suo
arrivo presso il
laboratorio del
G.A.R.



Nelle immagini della pagina a fronte: Particolare della struttura interna di fusoliera e due viste sulla sezione destra del tronco alare centrale, in cui si nota l'attacco del carrello e l'alloggiamento della ruota.

In basso: Illustrazione del sistema, descritto nell'articolo e utilizzato dall'autore, per ampliare la fusoliera del kit Supermodel relativo al Re 2002. (disegno R. Iemmi)

te abbassato l'asse dell'elica rispetto a quello della fusoliera, portandolo da 40 mm a 90 mm, questa operazione porterà ad una modifica della cofanatura del motore e alla ricomparsa di "bugne" sulla stessa. Contestualmente il ruotino di coda sarà rialzato e rinforzato. Dal 25° esemplare in poi i flap sono modificati in modo da non interferire con l'eventuale carico ventrale, detta modifica potrebbe essere stata apportata anche nei velivoli precedenti presso i reparti di volo.

Il modello

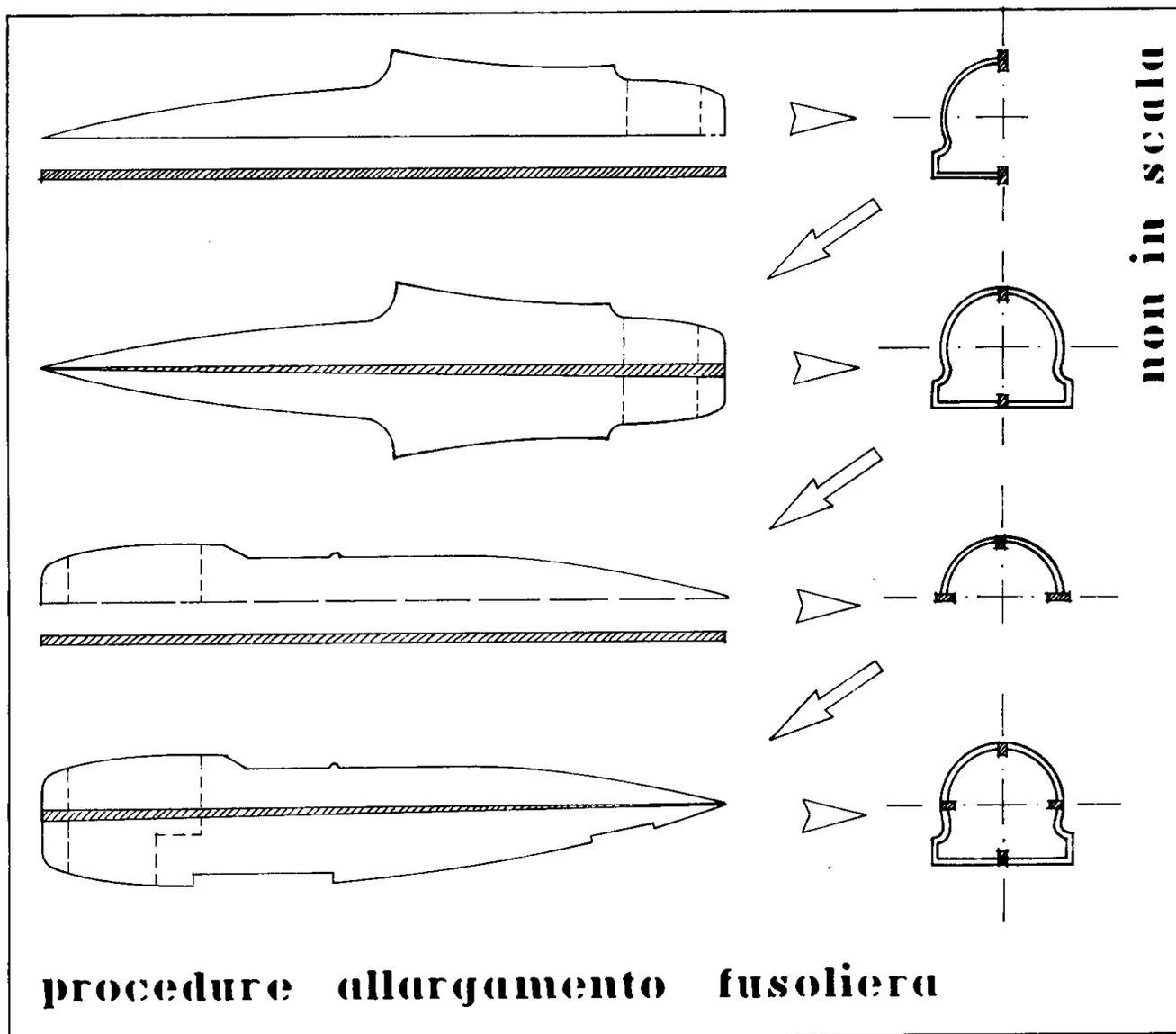
Realizzare una buona riproduzione partendo dal kit Supermodel non è certo impresa semplice, inoltre le modalità operative per intervenire sui punti da modificare possono essere molteplici, in questo si è in parte aiutati della buona lavorabilità della plastica del modello. Lo scopo principale di questo articolo è quello di evidenziare i punti sui quali intervenire. Il metodo proposto di seguito è solamente uno dei procedimenti possibili; immagino che modellisti con maggiore esperienza della mia in autocostruzione, sapranno

elaborare metodi di maggiore efficacia e precisione.

Come primo passo è necessario eliminare le linee di dettaglio dai pezzi che formeranno la fusoliera e le ali con l'aiuto di una lima molto fine e piatta da metallo che permette di lavorare solo sulla linea da cancellare; a modello terminato le pannellature andranno eventualmente incise. Continuiamo con il montaggio a secco del modello, ora sarà più semplice effettuare misurazioni e tracciare riferimenti per le modifiche. Vediamo allora cosa non va nel modello anche aiutandoci coi disegni in scala.

Un confronto tra la vista in pianta e il modello montato a secco, mette in risalto una notevole differenza tra le sezioni trasversali della fusoliera, in pratica il modello è più "snello" di circa 3 mm all'altezza dell'abitacolo, mentre l'apertura alare inferiore di 1 mm.

Proseguendo nell'analisi troviamo che i due vani del carrello principale sono troppo vicini (2 mm) così come le mitragliatrici alari, gli alettoni sono leggermente fuori posizione, il raccordo ala/

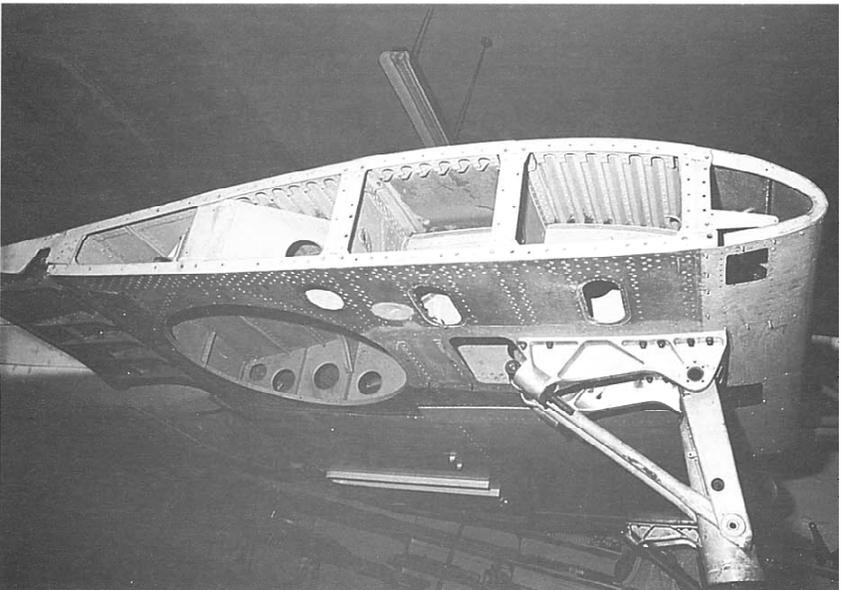
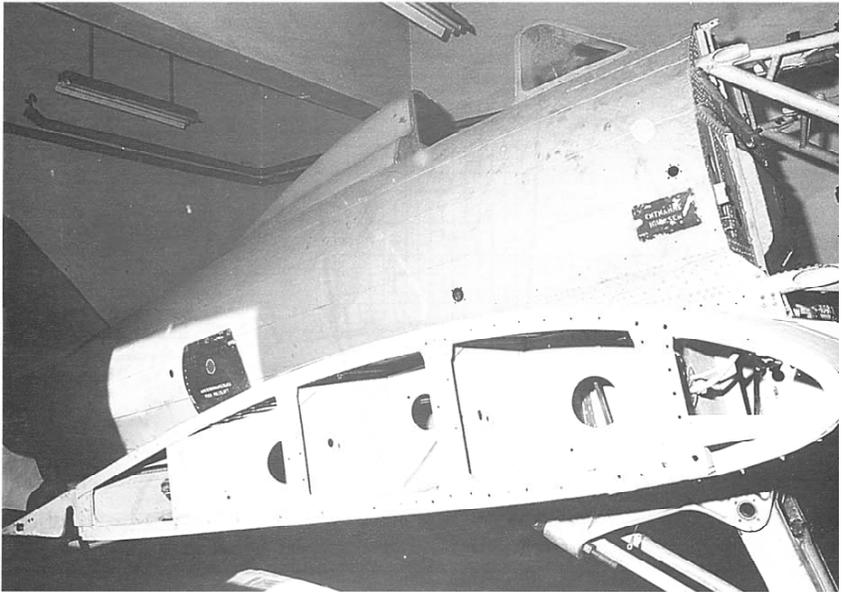
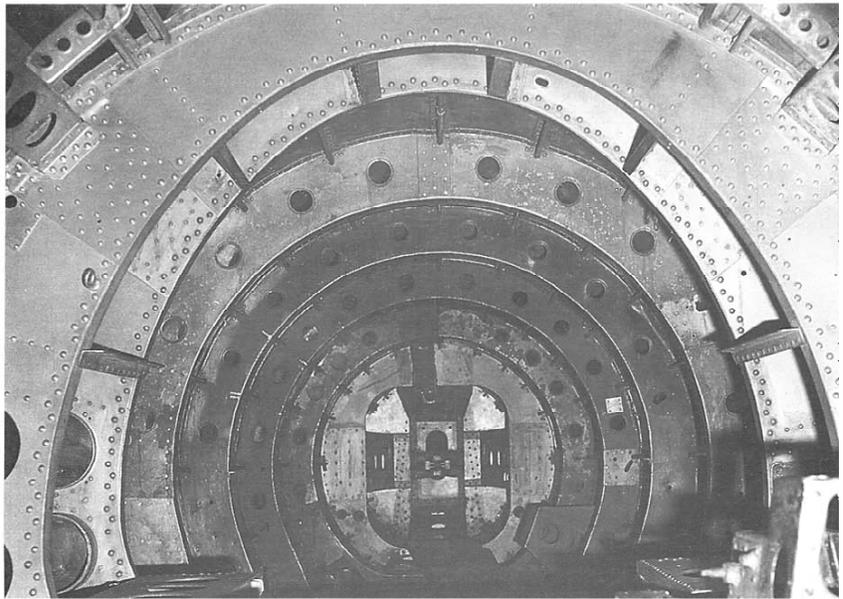


fusoliera sul bordo di uscita è errato e i piani di coda orizzontali sono troppo avanzati. Tutto sommato la forma in pianta dell'ala è ben riprodotta, tuttavia gli alettoni sono eccessivamente raccordati. Dalle viste laterali si rileva che sarà necessario ricollocare i flabelli, gli scarichi del motore, la carenatura della presa d'aria motore e quella del radiatore dell'olio.

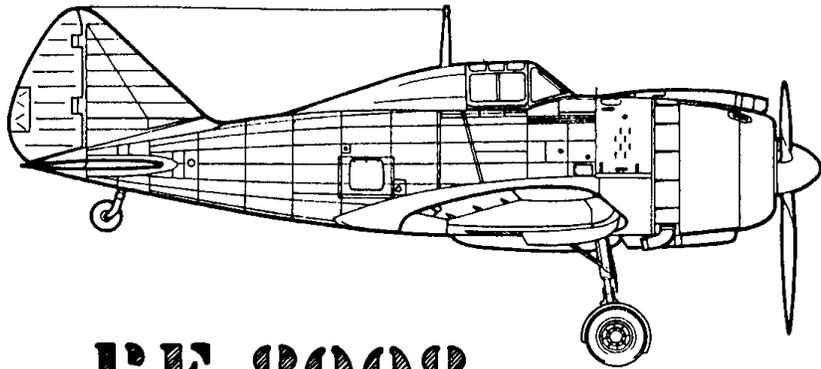
Il problema maggiore risiede quindi nella sezione della fusoliera che va maggiorata di circa 3 mm (all'altezza della cabina), il fatto che la fusoliera sia a sezione circolare, aiuta a rendere meno complicato il lavoro necessario. Unire quindi le cofanature motore interponendo lo spessore opportuno ed incollarle alla fusoliera. Considerato che in prossimità dell'impennaggio verticale lo spessore mancante è molto limitato, e visto che il medesimo è solidale alla fiancata destra della fusoliera sarà necessario rimuovere l'impennaggio stesso. Si incollerà quindi il plasticard di spessore opportuno alla fiancata sinistra controllando, con i disegni in scala, la gradualità dello spessore raggiunto, unendo poi la fiancata destra avendo cura di lasciare materiale sufficiente per la rifinitura della superficie; a questo punto si incollerà l'impennaggio verticale avendo cura di sistemarlo leggermente girato verso destra. Quando la colla sarà perfettamente essiccata, dovremo introdurre uno spessore opportuno per aumentare l'altezza della fusoliera. Per fare questo, sarà necessario sezionare la fusoliera secondo la retta che passa per i piani orizzontali di coda, avendo cura di averli preventivamente asportati. A questo punto con lima e carta abrasiva, andranno rifilate le giunzioni e si cercherà di rendere la superficie della fusoliera il più uniforme possibile.

Passiamo per un attimo all'ala; abbiamo visto che l'apertura è inferiore di 1 mm, che i carrelli sono troppo vicini di 2 mm e che manca una piccolissima parte di alettone, pertanto una buona soluzione per risolvere entrambi i problemi è quella di sezionare la parte centrale inferiore dell'ala inserendo poi uno spessore di 2 mm, in questo modo riportiamo il carrello nella giusta posizione e aumentiamo l'apertura alare di 1 mm oltre il necessario, sarà comunque facile eliminare l'eccesso, con la possibilità di raccordare in modo più corretto i terminali alari e gli alettoni. Un'altro vantaggio di questo intervento sull'ala lo si avverte quando vi si monta la fusoliera (che nel frattempo è aumentata di 3 mm), riducendo l'intervento di adattamento a solo 1 mm.

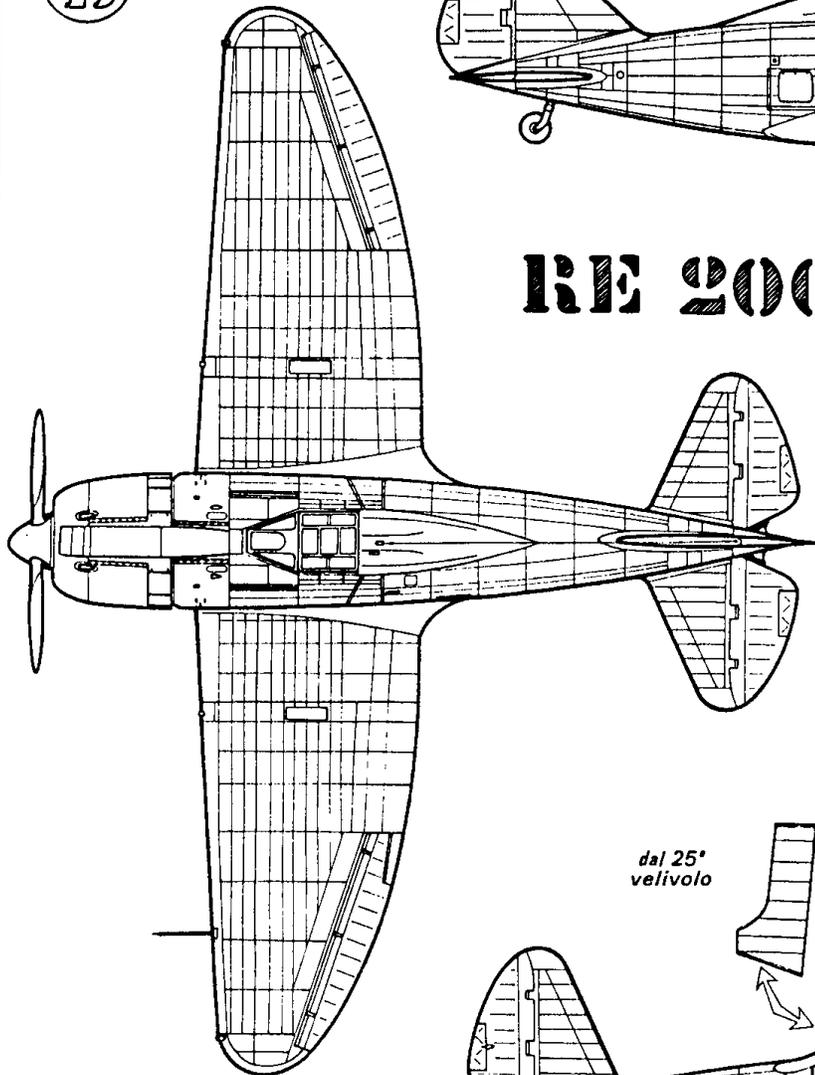
La parte di vano del carrello principale relativa alla gamba va chiusa in quanto non esisteva nella realtà. Tale operazione va effettuata lasciando il foro per il fissaggio della gamba e il passaggio dei tiranti. Il vano della ruota va invece maggiorato e completato con una struttura in plasticard, eventualmente termoformata, che simuli le pa-



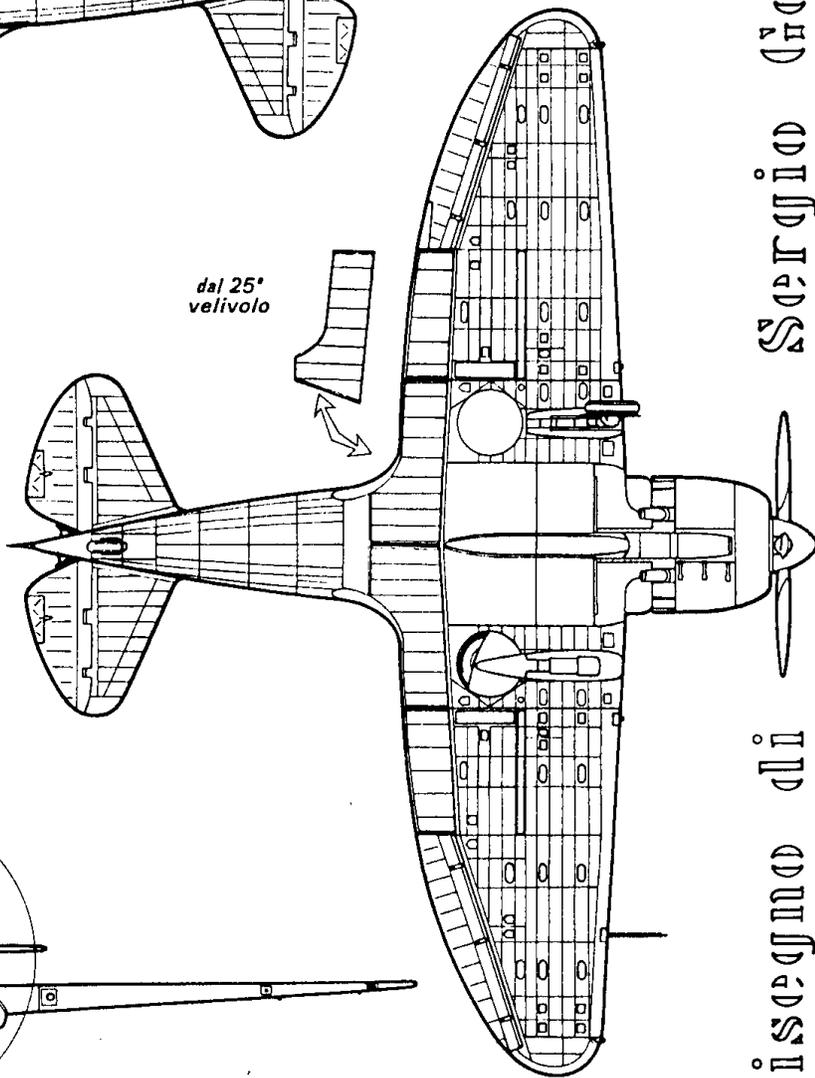
DB



RE 2002



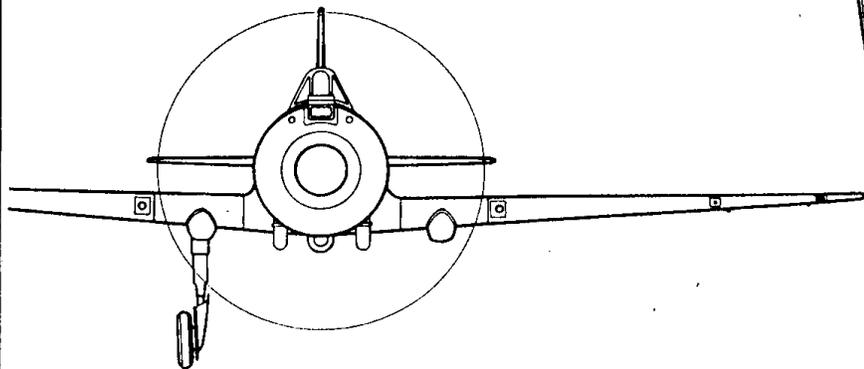
dal 25°
velivolo



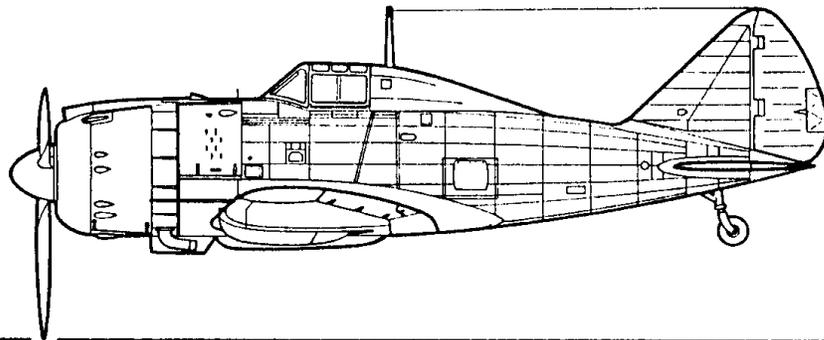
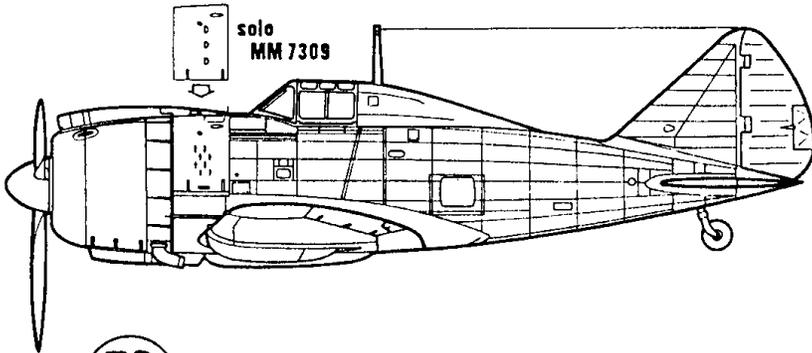
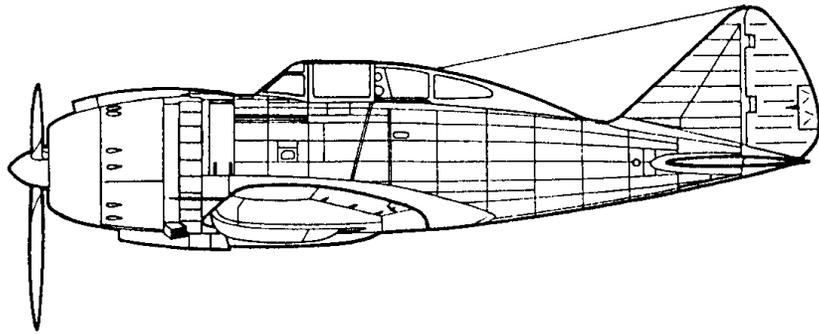
disegnato da Sergio Geronzi

disegnato da

scala
1/72

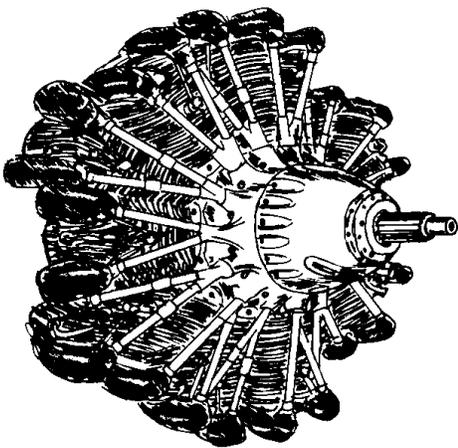


scala
1 / 72



disegno
di
Sergio
Covi

Nei profili qui sopra: A) Prototipo MM 454; B) Velivolo di serie; C) Velivolo di serie con asse motore ribassato.

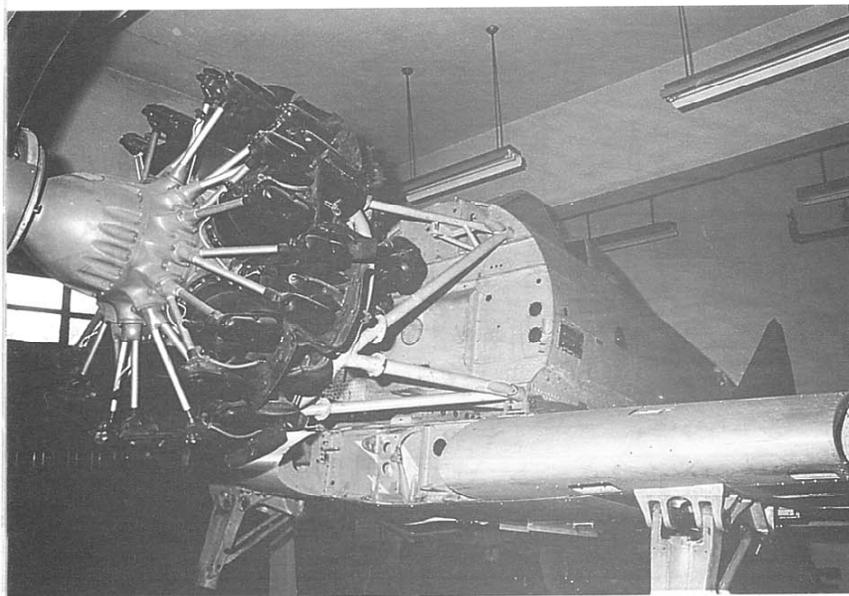
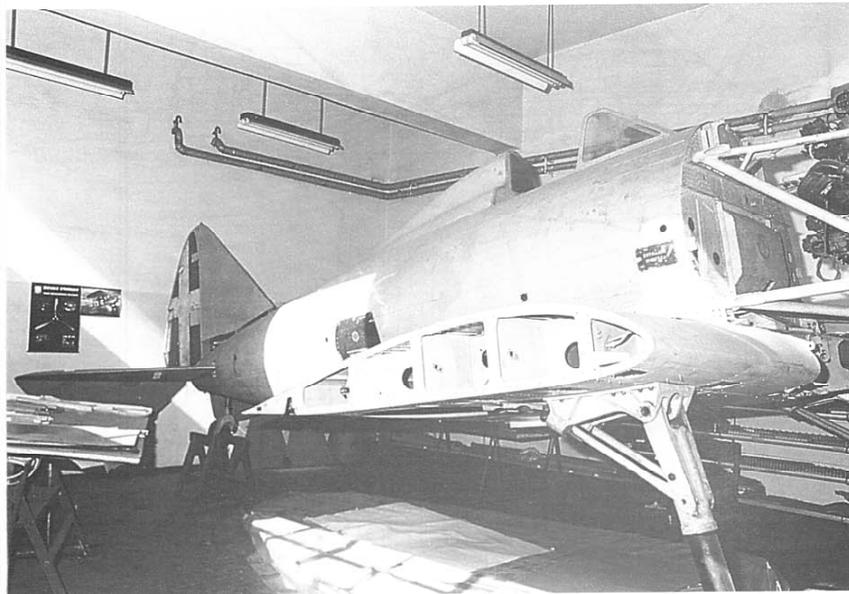


ATTENZIONE!
POSIZIONE GANCIO
CHIUSO 

stencil bianco
posto ai due lati
della fusoliera

Il disegno è di XIX secolo

R. Temmi '94



reti ed il fondo del vano stesso; anche nell'aereo vero questa funzione veniva svolta da un solo pezzo, in pratica una "pentola" di alluminio imbutito. I portelli del carrello andranno assottigliati e portati a misura con il vano ruota, il copertone una volta tolte le sbavature, ha un diametro leggermente inferiore al dovuto, la parte esterna del cerchio è discreta anche se nella realtà le nervature sono in numero doppio e il cerchione è uguale da entrambi i lati. Il ruotino di coda è corretto come lunghezza della gamba di forza, ma inferiore come diametro della ruota. I trasparenti sono forniti per entrambe le versioni, sarà necessario separare la carenatura dal resto, la carenatura di serie, quella come il Re 2001 per intenderci, va leggermente modificata nella parte terminale, come da disegno in pianta, il tettuccio trasparente è molto spesso e leggermente largo, quello del Macchi 202 della Hasegawa sarebbe l'ideale, la capottina frontale è anch'essa più larga del dovuto, andrà modificata nei limiti del possibile e in funzione del tettuccio utilizzato.

Per quanto riguarda la cofanatura del motore, è necessario scegliere la versione che si vuole rappresentare, inserire il motore prima di incollare il tutto, eliminare i flabelli originali e ricostruirne dei nuovi con del plasticard molto sottile, riposizionandoli secondo i disegni. Tenere presente che l'ordinata parafiamma su cui i flabelli chiusi sono appoggiati ha una certa curvatura, pertanto tra i flabelli chiusi e l'ordinata parafiamma esiste una piccola fessura, nel caso di flabelli aperti è visibile il castello motore e parte del motore. Nel caso la versione prescelta lo richieda, modificare o togliere le "bugne". Il motore si presenta sostanzialmente corretto, può essere migliorato arrotondando le guide delle aste dei bilancieri o ancora meglio eliminandole e sostituendole con del tondino di opportuno diametro, ricordando che nella realtà sono disposte a "V" per ogni cilindro e alla base sono sovrapposte, è inoltre importante praticare sul riduttore le scanalature per i bulloni di fissaggio del medesimo. L'ogiva e l'elica sono corrette nella forma e nel diametro.

Il raccordo posteriore ala fusoliera andrà modificato allungandolo in base ai disegni e i piani orizzontali di coda andranno riposizionati arretrati, in modo tale che le loro cerniere si trovino sullo stesso piano di quella del timone di direzione (il problema dell'esatto posizionamento reciproco degli impennaggi è comune a tutti i Reggiane della Supermodel - N.d.R.-). Si dovranno infine aggiungere le luci di posizione alari e posteriori, l'antenna radio, il tubo di pitot, le mitragliatrici alari e gli scarichi del motore. Da tenere presente che dalle foto risulta che il velivolo percheggiato non ha i flap estesi, i flabelli motore sono aperti, la parte mobile dei piani di coda orizzontali è piegata verso il basso e gli alettoni sono fuori

centro.

Per quanto riguarda gli interni sarà necessario, visto la lavorazione che deve subire la fusoliera, pianificarne attentamente la costruzione, aiutandosi con foto e altro materiale illustrativo. Per quanto riguarda la colorazione, il Re2002 non presenta particolari difficoltà, ma come per l'araldica, sarà solo necessario individuare bene il velivolo che si vuole riprodurre, raccogliendo il maggiore numero di informazioni e illustrazioni al riguardo. In conclusione, spero che queste "riflessioni" su come realizzare un Re 2002 possano essere raccolte da qualche produttore di parti aggiuntive, in quanto una fusoliera di giuste dimensioni, servirebbe non solo per questo modello, ma anche per il Re 2000 ed il Re 2003.

Fotografie

A corredo dell'articolo approfittiamo dell'occasione per pubblicare alcune interessantissime foto scattate da Sergio Govi al Re 2002 restaurato presso il Gruppo Aviazione Reggiane, e che costituiscono un documento pressochè unico.

La storia del velivolo oggetto delle foto non è conosciuta. Gli unici dati certi sono che fu prodotto presso le Reggiane (parte della produzione dei Re 2002 proveniva anche da altri stabilimenti del gruppo Caproni di cui le Reggiane erano parte) e che faceva parte di un lotto destinato alla Luftwaffe. Il relitto smontato e privo di motore rimase fino alla fine degli anni settanta presso il Museo Caproni di Vizzola Ticino, per poi essere affidato al G.A.R. per il restauro al fine di essere collocato al Museo di Vigna di Valle. Le operazioni di restauro si sono protratte senza arrivare a compimento fino all'estate del 1992, quando il velivolo venne trasferito a Vigna di Valle ed affidato alle cure del GAVS per il completamento definitivo.

Per ulteriori notizie sul restauro di questo esemplare si veda "Ali antiche", trimestrale del GAVS, n.ri 8, 15, 16, 24, 26, 27, 28.

Ringraziamenti

Colgo l'occasione per ringraziare ancora una volta l'amico Sergio Govi per la collaborazione, il tempo e l'attenzione che mi ha dedicato, il Sig. Franco Bartoli che mi ha permesso di consultare il manuale di volo del Re 2002, e il nostro direttore nazionale Giorgio Pini per l'opportunità che mi ha concesso.

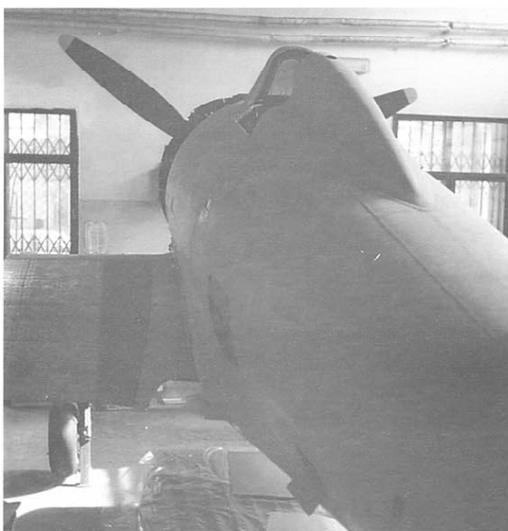
Bibliografia:

- Brotzu, Caso, Cosolo: "Dimensione Cielo" n°2 (Caccia Assalto) Bizzarri 1971.
- Brotzu, Cosolo: "Dimensione Cielo Immagini" C.2, Bizzarri 1973.
- Malizia, Pesce: "Il 5° Stormo 1934-84", STEM Mucchi 1984.
- Prato: "I caccia Caproni Reggiane 1938-1945", Collana Intyrama n°5, 1968.



Pagina precedente: Altre immagini del velivolo prima del suo trasferimento a Vigna di Valle; si possono osservare la struttura del castello motore e l'articolazione del carrello principale.

In questa pagina, in alto: Vista complessiva del gruppo moto-propulsore e relativo supporto.



Al centro: Inquadratura posteriore che fa ben vedere la caratteristica forma della struttura anticappottata.

In basso: L'autore dell'articolo a fianco di Sergio Govi.



"Gate Guardian" a Rivolto

testo, foto e disegni di Rudy Lemmi

In basso:
Tre immagini dell'F-84F riprese nel 1977; nell'abitacolo l'aviere A. Feneri. (foto R. Lemmi)

■ **L'esemplare** riprodotto nel disegno si trovava negli anni 1976/1977 sul piazzale antistante il Circolo Ufficiali dell'Aerobase di Rivolto, meglio nota come sede del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico "Frecce Tricolori".

La sua particolarità consiste nel fatto che mentre il fianco destro presenta una decorazione ispirata a quella esistente sugli F-84F della Pattuglia Acrobatica "Diavoli Rossi" formata da aerei dell'allora 6ª Aerobrigata negli anni 1957/58, il fianco sinistro porta i distintivi ispirati a quelli della Pattuglia Acrobatica "Getti Tonanti" che si è esibita, con i velivoli della 5ª Aerobrigata, durante l'anno delle Olimpiadi di Roma, il 1960. Ovviamente la matricola di coda è la stessa anche sulla sinistra; secondo il McMeiken, nel suo libro Italian Military Aviation, questo esemplare volò con l'8° ed il 50° Stormo.

Come nota di colore aggiungo che durante le festività Natalizie del 1975, dalla punta della coda lungo tutta la parte superiore dell'aereo fino al muso e lungo i bordi d'entrata delle ali e degli impennaggi orizzontali, fu posizionata una serie di lampadine, del tipo di quelle usate per le luminarie, che lo fecero diventare un ... "Aereo di Natale" (nella foto dell'intero velivolo si vedono ancora alcune lampadine ed alcuni pezzi di nastro adesivo utilizzato per fissare il filo elettrico all'aereo).



Bibliografia essenziale sull'F-84F:

- Il Notiziario IPMS Vol.3 No.4 (1971) (Articolo con foto e profili).
- Il Notiziario IPMS Vol.4 No.1/2 (1972) (Precisioni).
- Il Notiziario IPMS Vol.4 No.4 (1972) (Articolo con foto e profili).
- Il Notiziario IPMS Vol.6 No.1 (1974) (Articolo con foto e profili).
- Il Notiziario IPMS Vol.9 No.1 (1978) (Profilo).
- Il Notiziario IPMS Vol.15 No.3/4 (1984) (Recensione kit Monogram 1/48, con foto).
- Monografie Aeronautiche Italiane No.34.
- Aerei Modellismo 5/1981 (Profili di colorazione) e 6/1981 (Recens. kit Heller 1/48, con disegni).
- Aircam Vol.14 (Republic F/RF-84F).
- Famous Aircraft of the World (Burin-do) No.61.
- Squadron Signal In Action No.61.
- Scale Aircraft Modelling 11/1980 (Recensione kit Heller 1/48).
- Scale Aircraft Modelling 9/1984 (Recensione kit Monogram 1/48).
- Scale Aircraft Modelling 3/1985 (Articolo con foto e profili).
- Scale Aircraft Modelling 3/1992 (Recensione kit Aeroclub 1/144).

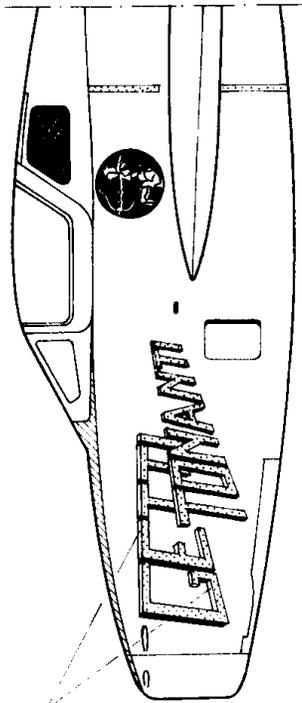
diavoli pessi

ombre, indaco
shadows, indigo

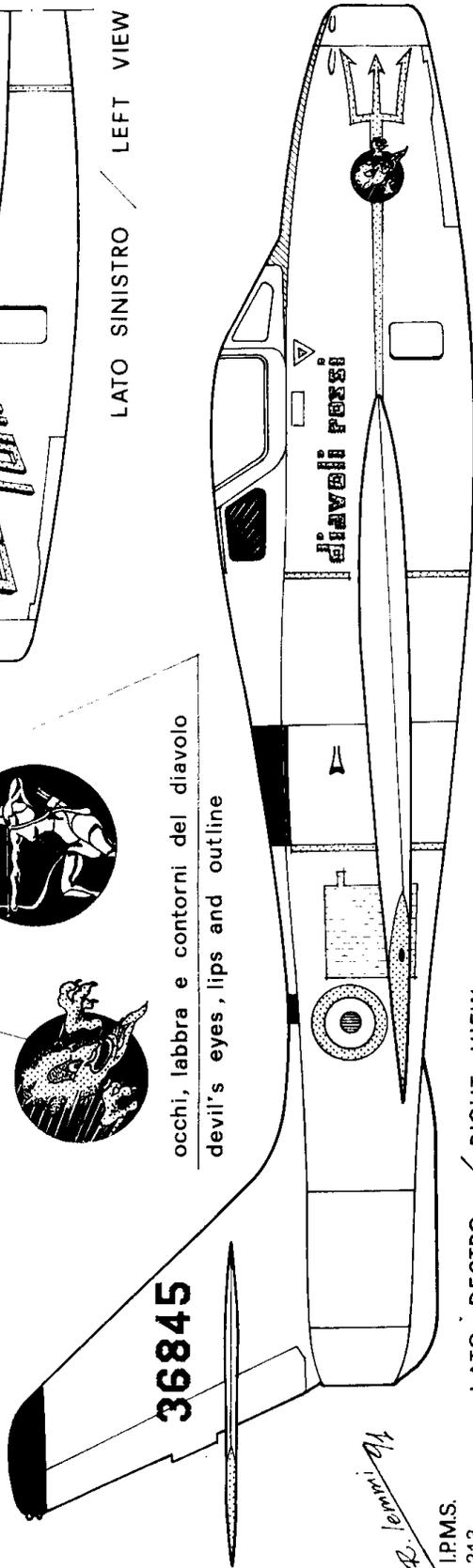


occhi, labbra e contorni del diavolo
devil's eyes, lips and outline

bianco
white



LATO SINISTRO / LEFT VIEW



LATO DESTRO / RIGHT VIEW

36845

diavoli pessi

R. Lemini

I.P.M.S.
313

Il "Gente Guerciliana" - Rivolto 1977



alluminio
aluminium



rosso
red



verde oliva
olive drab

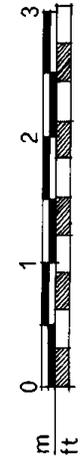


metallo naturale
natural metal

MANCANO STRUMENTI E MOTORE
THEY ARE NOT INSTRUMENTS AND ENGINE



nero
black



OSCAR



PREMIAZIONI - TROFEI
TARGHE - MEDAGLIE
INCISIONI PERSONALIZZATE
OGGETTISTICA PROMOZIONALE

di PINELLI MONICA & C. s.n.c.

Sconti alle associazioni modellistiche
Per ulteriori informazioni Cocchi Gian Luca - 059 - 34.16.82

41043 FORMIGINE (Mo) Via G. Pascoli, 76 - Tel.e Fax 059 - 55.28.78

Grapho tec nica

Lavorazioni tipolitografiche

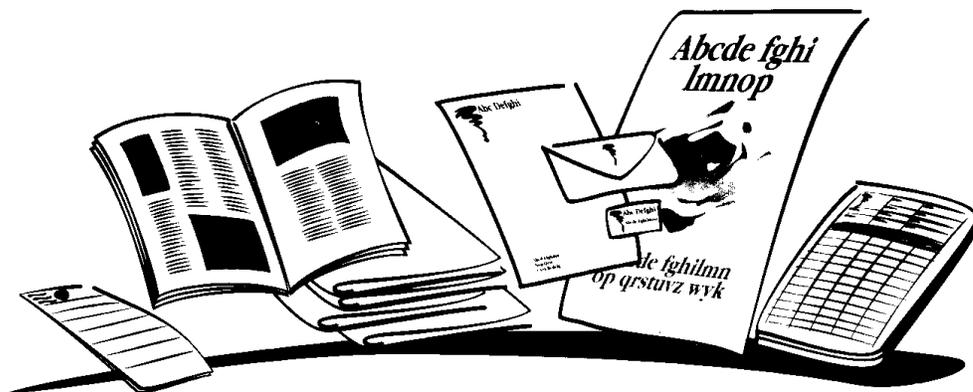
Manuali uso e manutenzione

Cataloghi ricambi

Realizzazione e riproduzione di disegni
meccanici ed esplosi

Modulistica commerciale

Modulistica tecnica e fiscale



Graphotecnica s.n.c. 41053 Maranello (Mo). Via Canaletto 11/5.
Tel. e Fax 0536 / 94 10 75