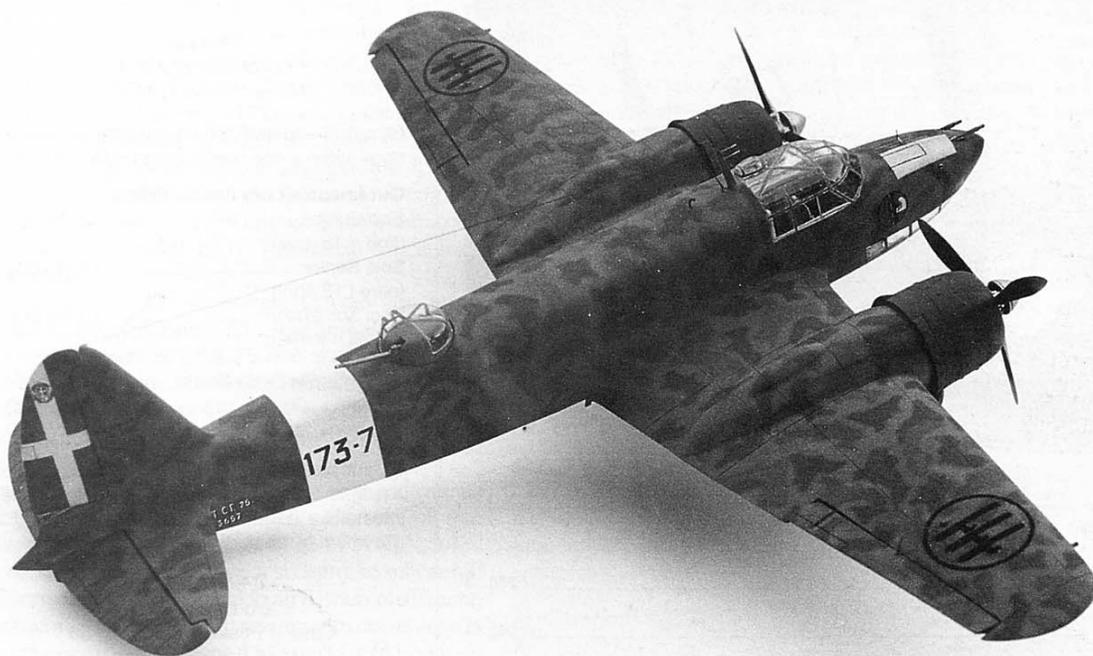


# *il* NOTIZIARIO



ANNO XXVII, N.2-1996

---



*In questo numero:*

- FIAT CR.25 • PzKpfw V "Panther" ausf.G
- FIAT G.46 (2°) • costruire un diorama • "Armoured dozer"
- protezioni antisabbia per Macchi C.202

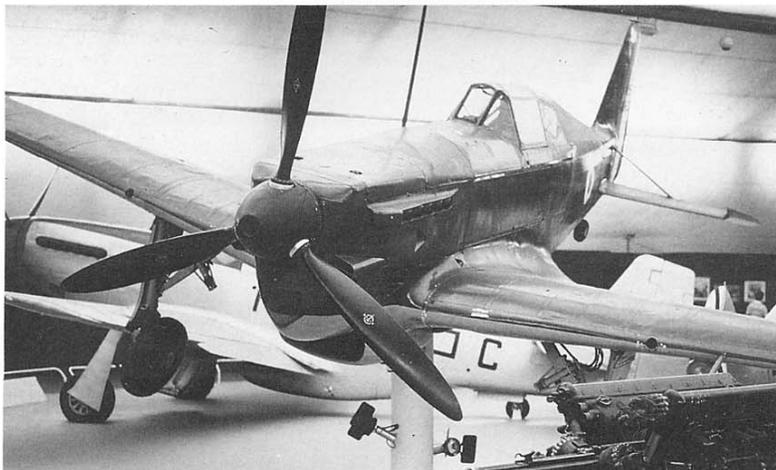
## Dalla redazione

Nello scusarci nuovamente per i problemi occorsi con il precedente Notiziario, pubblichiamo qui sotto una delle foto che avrebbe dovuto trovare spazio in una delle pagine saltate. Si tratta del Morane Saulnier MS 406 ripreso al Museo del Bourget di Parigi, a corredo dell'articolo di R. Lemmi sugli Aerei Francesi nella R.A. Tra l'altro questa foto ci consente di segnalare una svista nel profilo di pag. 12, dove l'aereo è stato erroneamente indicato come MS 460.

Grazie alla disponibilità della Graphotecnica, siamo in grado di utilizzare in questo e nei prossimi numeri anche l'ultima pagina di copertina; questo ci consentirà di recuperare, con gli interessi, le due pagine andate inopinatamente perse.

Informiamo infine che, per pressanti impegni di lavoro, Gianluca Cocchi lascia la Redazione del Notiziario. A partire dal prossimo numero gli subentra, nell'incarico di redattore per la parte mezzi militari terrestri, Daniele Guglielmi, altra firma ben nota a tutti i soci e attuale responsabile del Centro di Firenze nonché attivista del GIS 3. Un sentito grazie a Gianluca per il lavoro svolto e l'augurio che possa finalmente ritrovare un po' di tempo per scrivere qualche articolo per le pubblicazioni sociali! I recapiti aggiornati per l'invio di materiale per il Notiziario sono quindi: Francesco Gasparoni, Dorsoduro 2266/C, 30123 Venezia (tel.041/5246702) e, per gli articoli terrestri, Daniele Guglielmi, Via dei Tigli 41, 50041 Calenzano (FI) (tel.055/8826305).

La Redazione



## Sommario

FIAT CR.25 di G.Verde, F.Bianchi, R.Lemmi	pag. 3
"Normandia 1944" di A.Bertoni	pag.11
FIAT G.46 (seconda parte) di R.Lemmi	pag.16
Idee per un diorama a cura della redazione	pag.20
"Armoured Dozer" di A.Lunetto	pag.24
Dispositivi antisabbia per C.202 di F.D'Amico e F.Bianchi	pag.28
Aggiornamento sugli aerei stranieri nella R.A. di R.Trotta	pag.30
Una presentazione: "Italian Classic" di F.D'Amico	pag.32

## In Copertina

Questa immagine ritrae il modello costruito da G.Verde, riprodotto dal kit RCR e oggetto dell'articolo alla pagina a fronte; tale modello è stato premiato al recente "Model-meeting" di Maranello. (foto G.Verde).

## 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:

Alberto Bertoni, Fabio Bianchi, Giovanni Camatti, Maurizio Ciampi, Francesco D'Amico, Natale De Salvo, Daniele Guglielmi, Rudy Lemmi, Antonello Lunetto, Tarquinio Prisco, Riccardo Trotta, Giuseppe Verde

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

5/7/1996

### Stampa:

GRAPHOTECNICA  
Maranello (Mo) - Italy -

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

### Quote sociali per l'anno 1996:

Soci Junior: ..... Lit. 15.000  
(fino a 18 anni)  
Soci Senior: ..... Lit. 40.000  
(oltre i 18 anni)  
Soci Sostenitori: ..... Lit. 60.000  
(quota minima)

### 1996 Membership Dues:

Europe ..... Italian Lire 50.000  
Overseas ..... US \$ 50,00

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

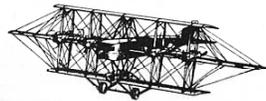
(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •  
c/o 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.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000



### WW1 AERO (1900-1919) and SKYWAYS (1920-1940)

For the restorer, builder, & serious modeller of early aircraft

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings and data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications
- historical research
- workshop notes
- information on paint/color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- your wants and disposals

1 year subscription \$25 Overseas \$30 Sample issues \$4 each

Published by **WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.**  
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601 USA (914) 473-3679

# FIAT CR 25

di Giuseppe Verde,  
note storiche di Fabio Bianchi,  
tavole di Rudy Lemmi

■ **La storia** del Fiat CR 25 può ben rappresentare emblematicamente quanto confuso e contraddittorio fosse il pensiero dei vertici ministeriali della Regia. Questa macchina, progettata nel 1936 dall'Ing. Celestino Rosatelli, era nata come bombardiere veloce e ricognitore in risposta ad una specifica del Ministero emessa nel 1936. Da tale concorso risultò vincitore il Breda BA 88 ma l'interesse suscitato anche dal CR 25 convinse la Fiat ad apportare alcune modifiche al progetto iniziale per adattare il ruolo dell'aereo da bombardiere veloce a quello di combattimento. Per questo era previsto un armamento composto da tre mitragliatrici 12,7 in caccia concentrate nella prua.

Nell'estate del 1937 fu portato in volo con buoni risultati il primo prototipo. Successivamente il Ministero decise di destinare il CR 25 non al Combattimento ma alla Ricognizione Strategica Terrestre, ed inoltre la preventivata commessa Fiat di 40 aeroplani fu annullata e sostituita con l'ordine di approvvigionare solo 8 esemplari più i due prototipi.

Di questi dieci uno, la MM 3651, venne modificata ed assegnata all'addetto aeronautico a Berlino, gli altri andarono a costituire il 15/4/41 la 173ª sq.R.S.T. Successivamente per incidente si distrusse sul campo di Torino la MM 332 riducendo ad 8 il numero di aerei costituenti la squadriglia. Il trasferimento del reparto in zona di operazioni avvenne il 14 Luglio 1941 quando i primi quattro CR 25 atterrarono a Palermo Boccadifalco provenienti da Torino, seguiti dopo pochi giorni dai rimanenti quattro esemplari.

La configurazione definitiva dell'aereo prevedeva:

- apertura alare 16 m
- lunghezza 13.560 m
- 2 motori Fiat A74 (RC38 + RC38D), con eliche tripala Fiat Hamilton a passo variabile in volo
- velocità massima 450 km/h a 4000 m
- armamento 2 mitragliatrici da 12,7 mm in caccia ed una in torretta dorsale più 300 kg di bombe
- equipaggio 3 persone

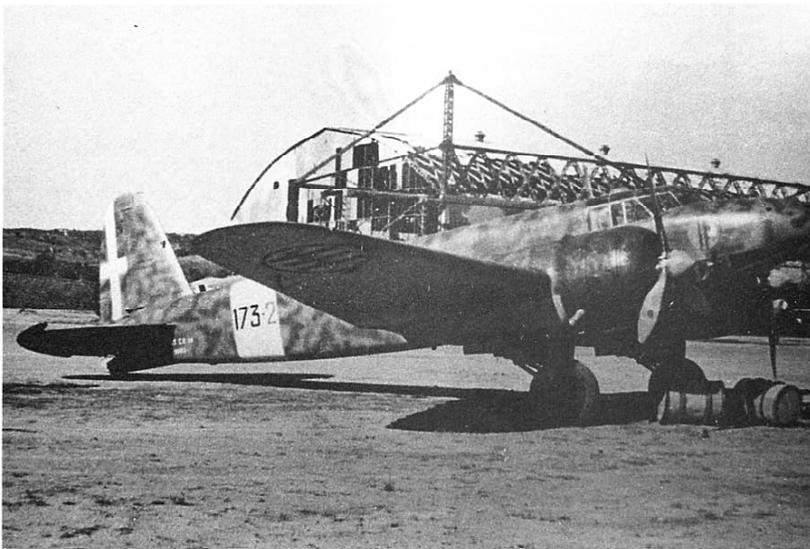
Per quanto riguarda il rivestimento esso si componeva di duralluminio e tela. Il duralluminio interessava tutto il settore anteriore della fusoliera fino al bordo di uscita alare, il cono di coda e la sezione centrale dell'ala compresa la zona dei motori. Il rimanente era di tela.

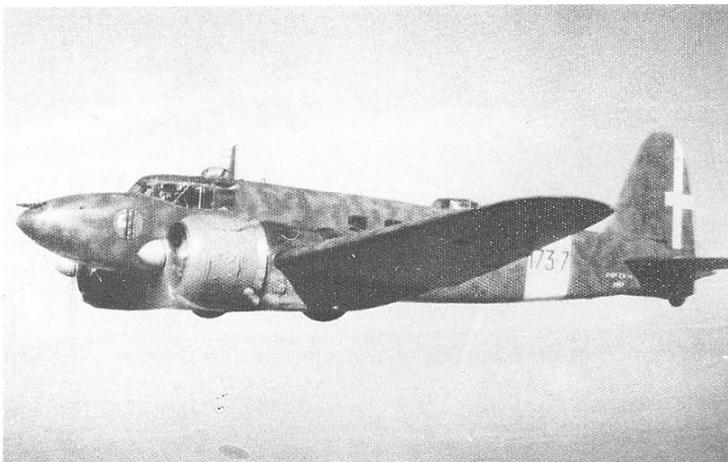


L'impegno operativo fu sicuramente molto intenso, e svolto in un settore "caldo" come quello del Mediterraneo centrale. Le missioni di vario genere comprendevano scorte ai convogli, ricognizioni intorno all'isola di Malta anche per disturbarne le difese e la rete di avvistamento radar, crociere di protezione sui porti siciliani e pattugliamento marittimo. Nonostante il lungo periodo operativo furono piuttosto rari gli scontri con la RAF. essi furono in particolare:

- 06/09/1941 disimpegno da caccia Hurricane che decollati su allarme inseguirono senza successo due CR.25 in ricognizione intorno a Malta;
- 06/02/1942 durante la scorta al piroscafo tedesco Achaja il CR.25 del Ten. Rindone impegna combattimento contro un Bristol Blenheim. L'aereo inglese inseguito e mitragliato viene visto sbandare ed emettere fumo denso tanto da farlo ritenere "probabilmente" abbattuto;
- 18/04/1942 durante una scorta alla motonave N. Bixio viene avvistato un velivolo ritenuto inglese che, inseguito, si allontana velocemente;
- 21/06/1942 due CR 25, un S.79, un CANT Z.506 e cinque JU 88 erano in volo di scorta ad un convoglio italo-tedesco. Una formazione proveniente da Malta e

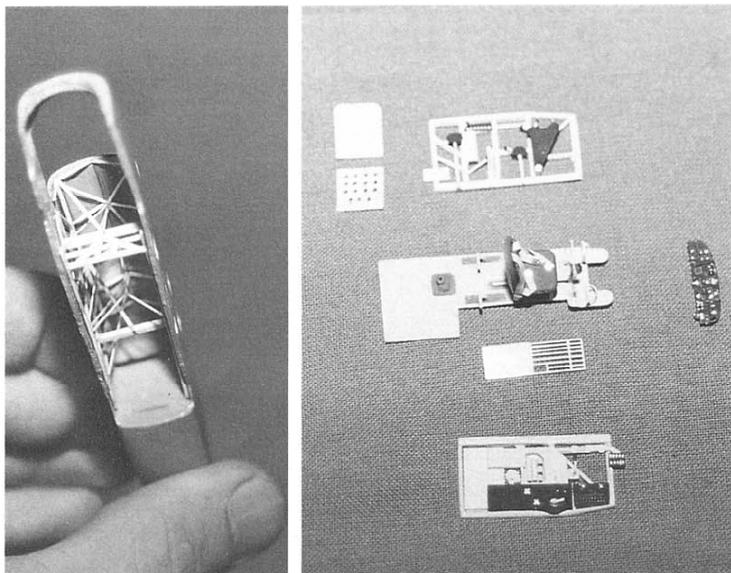
Qui sopra e in basso:  
Due immagini di Fiat  
CR.25 della 173ª  
Squadriglia R.S.T.  
riprese sul campo di  
Palermo-Boccadifalco.  
Oltre alla caratteristica  
livrea mimetica,  
risultano evidenti le  
cappottature motori di  
colore scuro, con  
buona probabilità il  
verde mimetico, come  
ampiamente discusso  
nella nota di pagina 9.  
(foto sopra:  
arch. G.Pini;  
foto in basso:  
arch. F.Bianchi)





qui sopra:  
L'aereo contrassegnato dal codice 173-7, oggetto della riproduzione modellistica del socio G.Verde, qui ripreso in volo; in questa foto l'aereo porta ancora le cappottature motori gialle, poi ridipinte in colore scuro, come risulta evidente dall'esame della foto pubblicata a pag.74 del libro "Colori e Schemi Mimetici della R.A.", Seconda Edizione.  
(foto arch. F.Bianchi)

Qui sotto:  
Due foto che illustrano i lavori di ricostruzione della struttura e degli allestimenti interni di fusoliera eseguiti dall'autore sul kit RCR.  
(foto G.Verde)



composta da 6 aerosiluranti Bristol Beaufort e da tre Beaufighter di scorta attaccarono con decisione e riuscirono a colpire affondandola la motonave tedesca Reichenfels. Durante il disimpegno furono attaccati dai nostri due Fiat pilotati dal Ten.Rindone e dal Maresciallo Dori. Il Ten.Rindone ritenne di aver abbattuto due Beaufort, uno con il tiro delle due mitragliatrici in caccia, l'altro con quello della torretta dorsale. Il Maresciallo Dori invece esaurì le munizioni mitragliando efficacemente altri tre aerei.

Durante l'azione gli inglesi persero effettivamente tre Beaufort del 217<sup>o</sup>sqn., tra i quali quello dello Squadron Leader Lynn. Bisogna comunque dire che la storiografia ufficiale assegna questi abbattimenti al fuoco di sbarramento dell'unica nave scorta presente, il nostro C.T. Da Recco; ciò non esclude che un ruolo importante possano davvero averlo avuto anche i due CR 25, poichè nella confusione che distingueva quel genere di combattimento era veramente difficile stabilire con certezze il merito degli abbattimenti. A completare questo breve resoconto della giornata, vi furono due JU 88 abbattuti dai Beaufighters di scorta appartenenti al 235<sup>o</sup> squadron.

Degli otto CR 25 che costituivano la 173<sup>a</sup> sq. al momento del trasferimento operativo, dopo un anno e mezzo di azioni ne rimanevano quattro, dimostrando una notevole affidabilità e robustezza. le perdite furono

causate tutte da incidenti senza peraltro causare vittime tra gli equipaggi; da mettere in evidenza anche la particolarità del fatto che in tutto l'arco del servizio sui CR 25 non si lamentarono caduti.

Leggendo il bel diario della 173<sup>a</sup> sq. R.S.T. edito da Giorgio Apostolo e scritto da Giancarlo Garelo, si capisce come il CR 25 fosse tutto sommato un buon aeroplano apprezzato dagli equipaggi, peccato che siano stati solo dieci gli esemplari costruiti. In compenso al loro posto furono ordinati e costruiti diverse centinaia di Caproni CA 313/314 vere "preoccupazioni volanti" per gli equipaggi che dovevano portarli in volo.

Dovevano rendersene conto, loro malgrado, anche i componenti della 173<sup>a</sup> sq. che alla fine del mese di Ottobre 1942 si videro assegnare i primi due CA 314 in sostituzione dei fidati CR.25. Infatti già il 20 Novembre due equipaggi in volo con i 314 non rientrarono da una missione di scorta. L'ultima azione compiuta da CR 25 si svolse il 15 Gennaio 1943; si trattò di una ricognizione condotta dal Ten.Parisi ad una quota di 200 metri fino al largo di Philippeville e per una durata di volo di 180 minuti.

Dopo questa azione la squadriglia lasciò l'aeroporto di Palermo diretta a Reggio Emilia. Il 21 Febbraio i superstiti quattro CR 25 furono trasferiti a Cameri e versati alla locale S.R.A.M. Si trattava degli esemplari 173-3 MM 3653, 173-4 MM 3654, 173-6 MM 3656 e 173-7 MM 3657.

### Il modello

Il kit del Fiat CR 25 della RCR, acquistato presso il Soldatino Modellismo di Milano ad un prezzo di 65.000 Lire circa, si compone di 40 parti in resina, 20 parti in fotoincisione ed una stampata in acetato riproducente la vetratura della carlinga, quella della postazione del puntatore e quella della torretta dorsale. Nella scatola vi sono anche due dime che consentono di stampare in proprio la vetratura della cabina di pilotaggio e la torretta dorsale. Il kit presenta diversi errori, e non avendo trovato dei tritici attendibili dai quali desumere le esatte misure dell'aereo per effettuare le necessarie correzioni, mi sono servito del volume "La 173<sup>a</sup> Sq. R.S.T." di G.Garelo edito da Giorgio Apostolo Editore (1981) nel quale vi sono diverse interessanti fotografie che permettono di apprezzare le forme generali e diversi particolari dell'aeroplano.

### Interni:

Ho ricostruito la struttura interna della fusoliera ricavandola dalle foto pubblicate a pag.95 e dai disegni di pag.99 del citato volume, utilizzando sprue stirato a caldo (foto a sinistra), ricoprendo con analoghi tondini la struttura a traliccio che si estende ai lati della cabina di guida, corredandola delle scatole e delle manette del gas.

Ho autocostruito parte delle pedaliera, della tiranteria, le bombole di ossigeno, il seggiolino di emergenza del secondo posto di pilotaggio, la cloche, parte del seggiolino del pilota modificandone uno di provenienza Italeri. Inoltre ho arricchito il pannello degli strumenti riprodotto in fotoincisione con la faccia degli strumenti ricavati da fotocopie dei film inseriti nelle fotoincisioni della Eduard (foto a fianco).

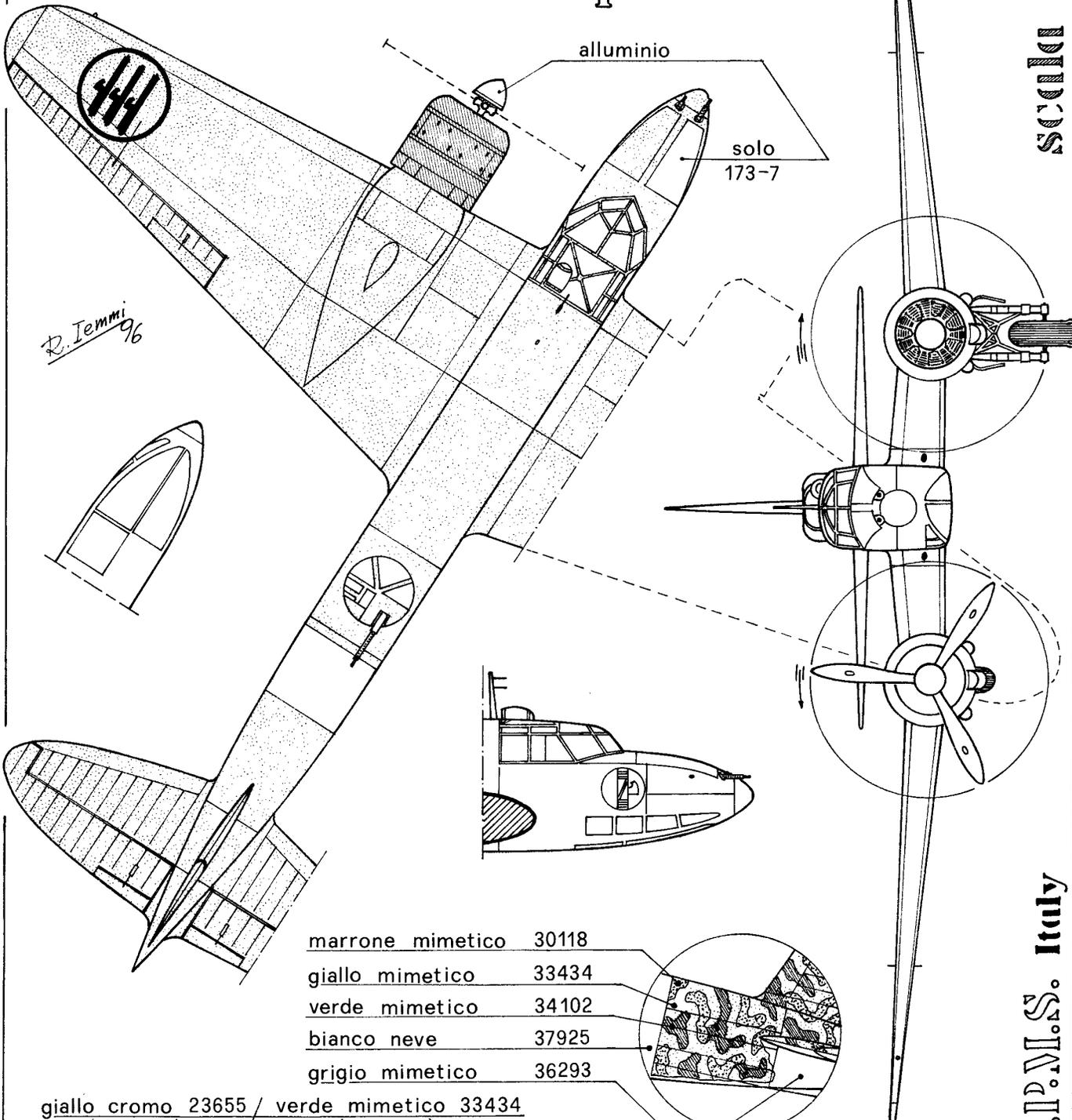
### Fusoliera:

E' in un unico pezzo ad eccezione del muso e della

# FIAT CR 25

## 173<sup>a</sup> Sq. RST

Scudo 173

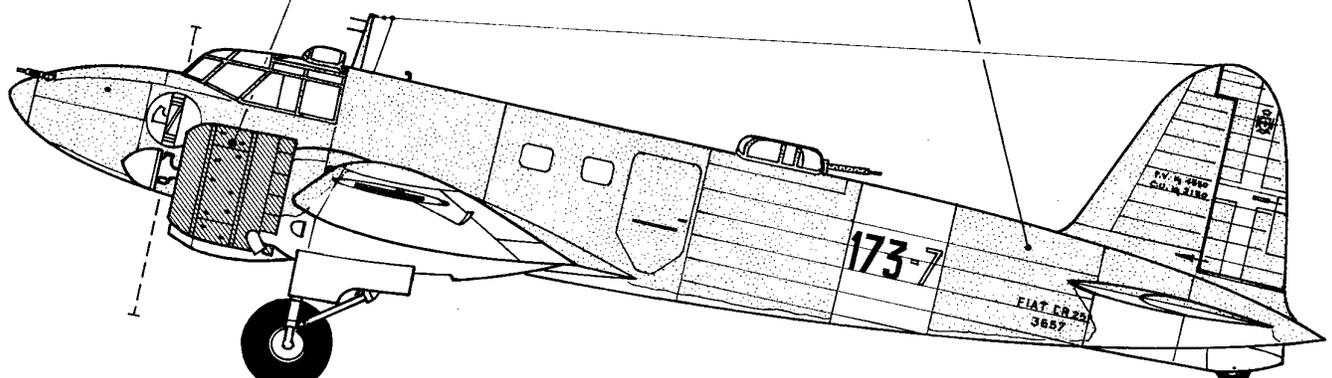


*R. Temmi '96*

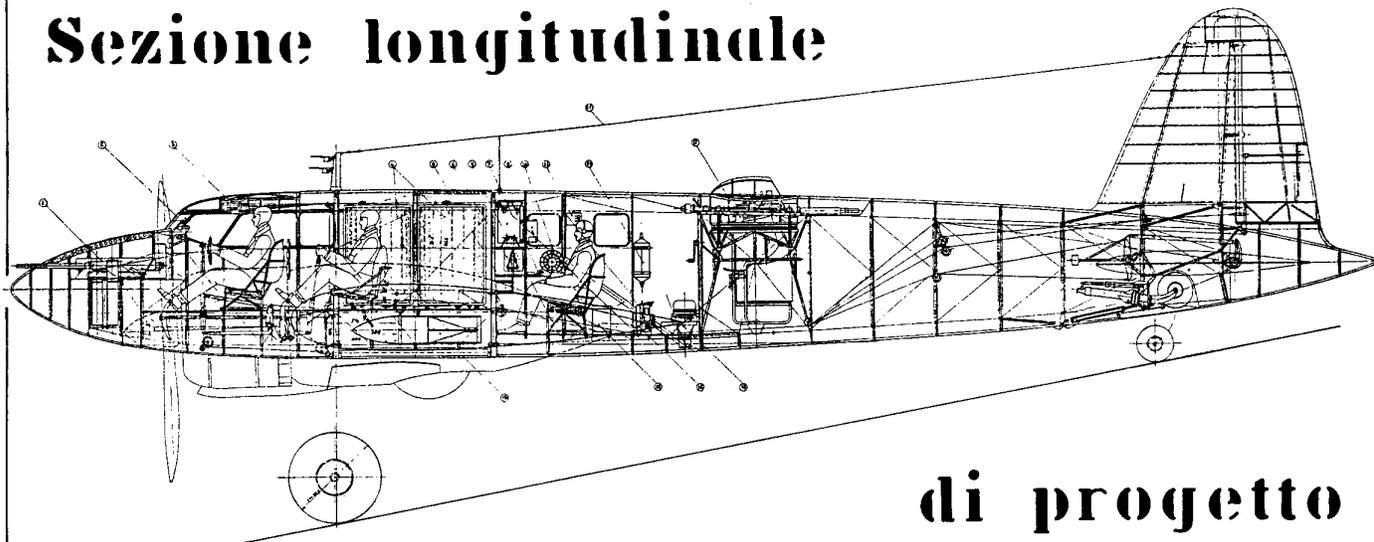
- marrone mimetico 30118
- giallo mimetico 33434
- verde mimetico 34102
- bianco neve 37925
- grigio mimetico 36293

giallo cromo 23655 / verde mimetico 33434  
 (1940-41) (1942-43)

I.I.M.S. Italy



# Sezione longitudinale



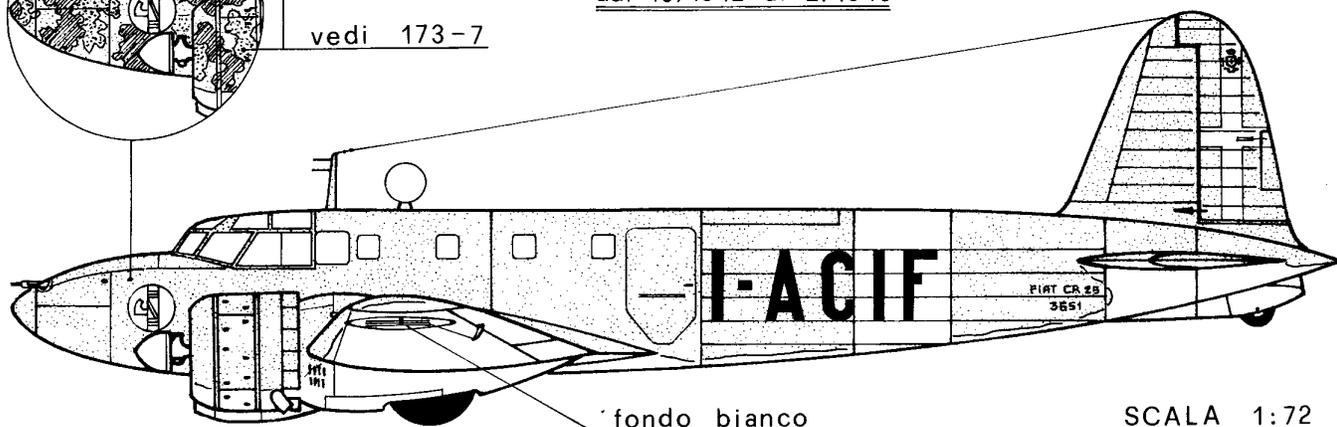
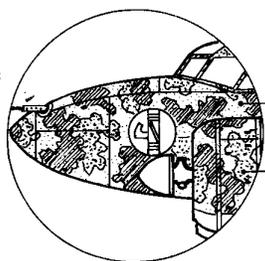
di progetto

## CR 25 dell'Addetto

dal 10/1942 al 2/1943

MM 3651

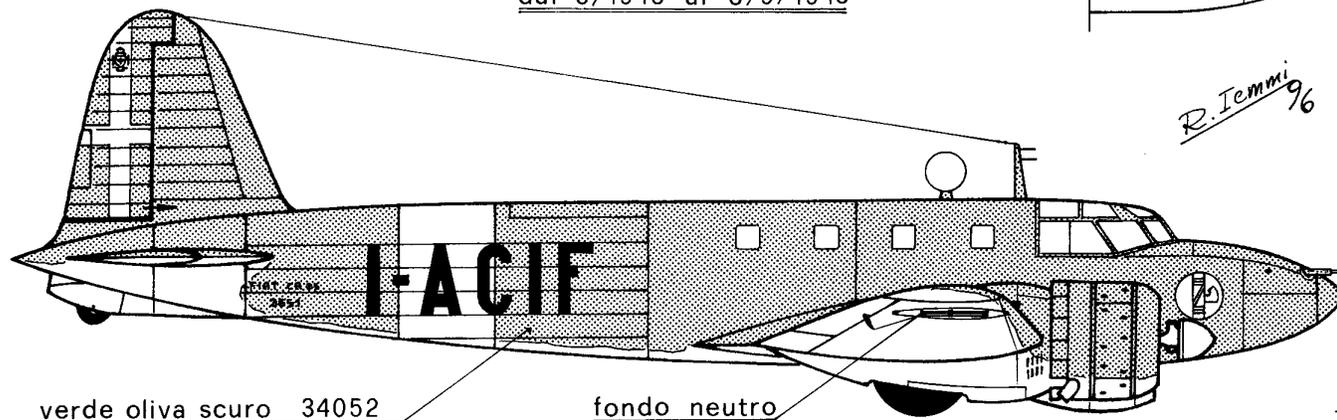
vedi 173-7



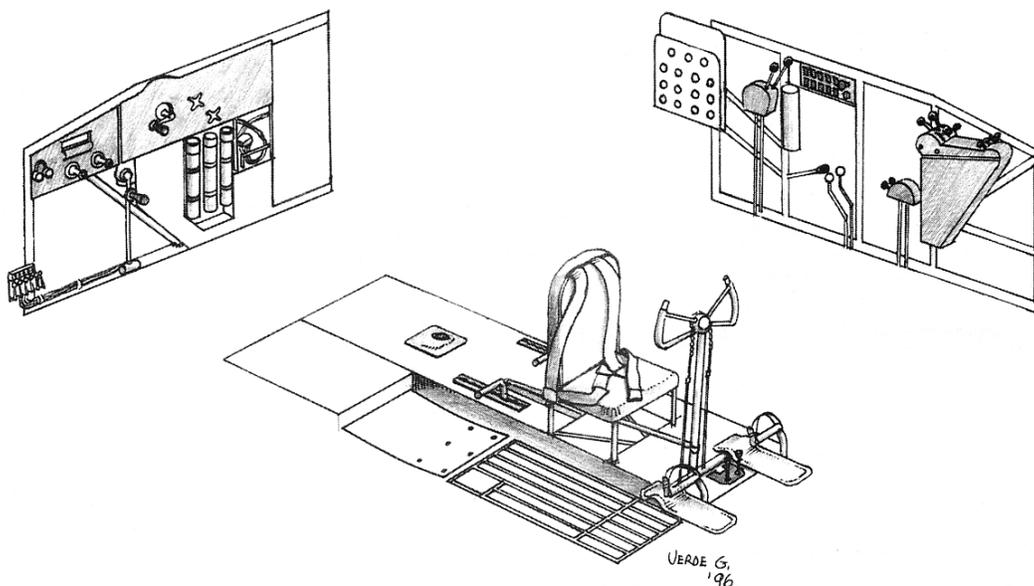
SCALA 1:72

## Aeronautico a Berlino

dal 3/1943 al 8/9/1943



R. Temmi 96



Qui a lato:  
Disegni che illustrano  
gli elementi principali  
dell'abitacolo,  
suddivisi nel  
pavimento e nei due  
fianchi interni.

parte inferiore che comprende il pavimento della cabina di guida, la postazione del puntatore e la zona del vano bombiero.

Guardando le fotografie si nota che i finestrini laterali (uno a destra e due a sinistra) risultano riprodotti in posizione errata, pertanto li ho spostati indietro e verso il basso rispettivamente di due millimetri e di un millimetro, riempiendo parte della vecchia sede con stucco e plasticard (foto qui a lato); ho re-inciso con un punteruolo la porta d'accesso spostandola indietro di tre millimetri e riproponendone la forma utilizzando una dima in plastica modellata ad hoc; ho infine re-inciso le pannellature e le nervature della fusoliera nella parte posteriore (foto qui a lato).

Nel modello il muso risulta leggermente inclinato verso il basso rispetto all'asse del profilo dell'aereo, pertanto per ripristinarne l'esatta inclinazione ho incollato uno spessore di plasticard di due millimetri lungo tutta la circonferenza, portandolo a "zero" nella parte superiore (foto qui a lato).

Ho modificato anche la forma della vetratura inferiore del muso che dovrà essere più ampia ed articolata, dovendosi estendere anche al pezzo che riproduce la pancia del modello; per la parte trasparente ho utilizzato parte della vetratura di un vecchio B-29 Airfix limandola e carteggiandola dopo averla incollata (foto pag. seguente, in alto); prima del montaggio ho assottigliato anteriormente dall'interno il pezzo riprodotto la pancia dell'aereo per permettere l'alloggiamento degli interni.

Dopo aver montato i citati pezzi, li ho raccordati tra loro utilizzando plasticard e stucco e re-incidendo i pannelli della zona; ho re-inciso il vano bombiero e spostato indietro di 2 millimetri il vano della torretta difensiva portandone il diametro a 13 millimetri (foto qui a lato). La capottina trasparente del posto di pilotaggio è stata ristampata in acetato dopo aver corretto la forma della dima fornita dalla RCR.

**Ali:**

Ne ho modificato l'andamento del bordo d'attacco in quanto nella realtà presentava in pianta una forma rettilinea mentre nel modello la linea si spezza all'altezza dei motori. Ho proceduto all'eliminazione del so-

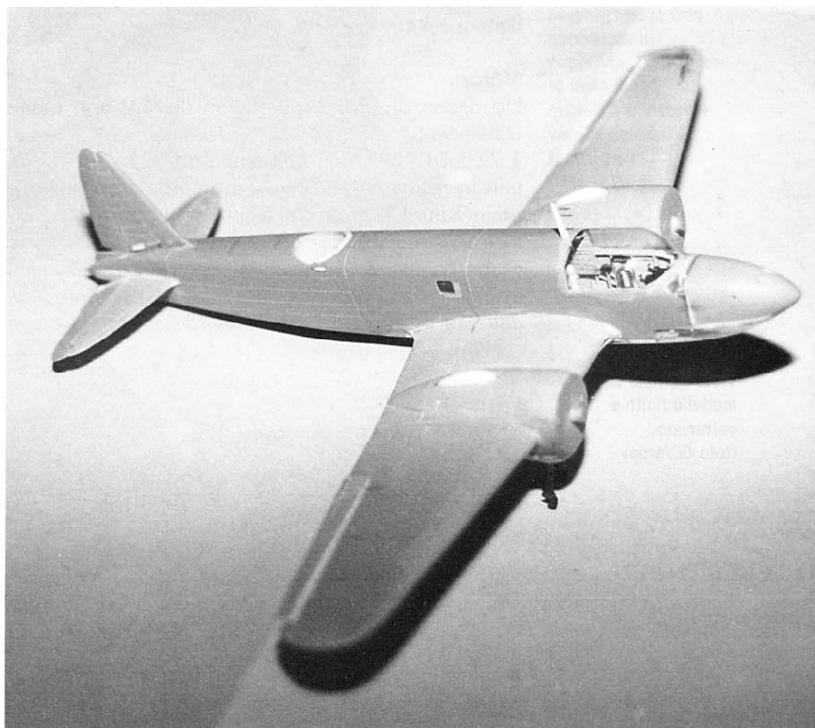
vappiù, ripristinato la curvatura del profilo, modificato la forma degli alettoni che risultano troppo rastremati, incrementato lo spessore alare in prossimità delle estremità in quanto troppo fino (utilizzando adesivo gel cianoacrilico e rifinendo il tutto con stucco).

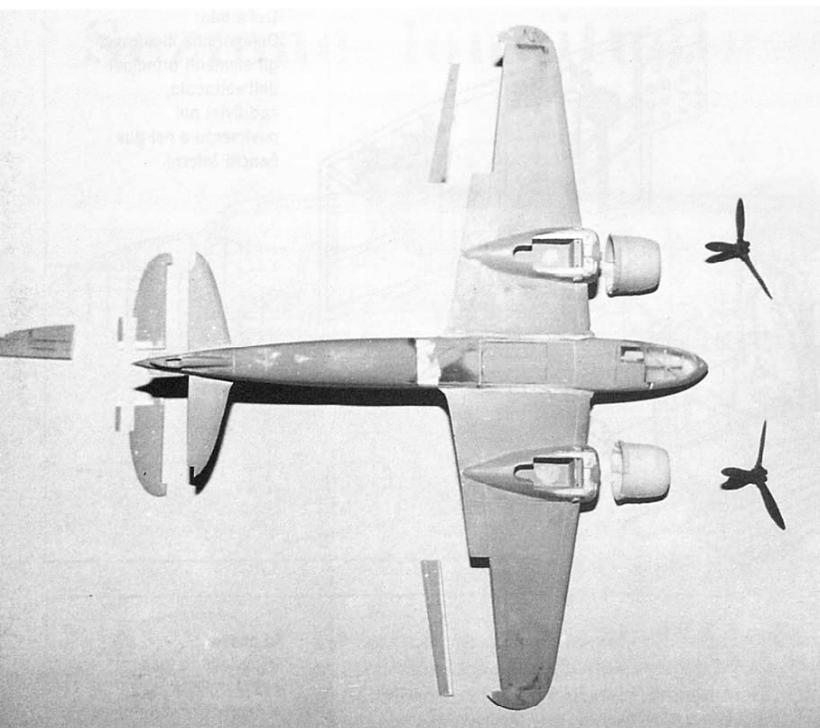
Passando alle gondole dei motori ho eliminato le bugne superiori, ricostruendole con del plasticard e riposizionandole (foto pag. seguente, in alto) ne ho allargato la sezione inferiore in prossimità del vano carrello (sezione che nella realtà risulta piuttosto quadrata anziché tondeggiante come proposto dalla RCR) e ne ho smagrito la parte posteriore che risulta invece troppo gonfia.

Ho praticato un foro per ogni semiala sul bordo d'attacco in prossimità dell'estremità dove successivamente ho incollato un tondino di sprue trasparente

**In basso:**

Il modello in fase avanzata di assemblaggio; si notano in particolar modo le tracce degli interventi operati sul muso, sul vano della torretta, sul finestrino laterale destro, sulle "bugne" superiori delle gondole motori. (foto G.Verde)





**Sopra:**  
Vista inferiore del modello in fase di assemblaggio; evidente il lavoro svolto sulla vetratura del muso; le superfici mobili sono state staccate per poterle rimontare in posizione inclinata. (foto G.Verde)

opportunamente sagomato per simulare le luci di posizione e ho approfondito, correggendone la forma, le prese d'aria in prossimità dell'attaccatura dell'ala alla fusoliera. Ho infine re-inciso, utilizzando il solito punteruolo, i pannelli superiori ed inferiori delle ali.

#### *Stabilizzatori:*

Ho modificato la forma sia di quelli orizzontali che di quello verticale in quanto errata, e ne ho re-inciso i pannelli creando nel contempo i fori e le piccole carenature degli attuatori che, a verniciatura avvenuta, ho completato riproducendone i tiranti con dello sprue filato a caldo.

#### *Motori:*

Ho deciso di sostituire i motori del kit, non molto convincenti, con quelli del modello del Fiat CR 42 in 1:72 della Revell, opportunamente modificati e ristampati in resina. A tal fine ne ho corretto i flabelli, le pannellature, la presa d'aria del carburatore e riprodotto ex-novo le piccole carenature della Naca. Per le eliche ho utilizzato quelle del Fiat BR 20 dell'Italeri avendo cura di accorciarne e rimodellarne le pale e, dato che il motore di destra aveva il senso di rotazione

dell'elica destrorso e quello di sinistra sinistrorso, ho proceduto a tagliare le pale di una delle due, riposizionandole con la svergolatura al contrario. I coprimozzi delle eliche sono stati leggermente arrotondati.

#### *Accessori:*

Per i carrelli ho utilizzato le gambe di forza e le forcelle di retrazione, opportunamente accorciate, provenienti dal modello del Fiat BR 20 dell'Italeri. Le ruote sono state stampate in resina dopo averne costruito il master con quelle del Dakota della Esci, opportunamente modificate. I portelli sono stati modificati ricostruendone la parte mancante con del plasticard. Ho utilizzato il ruotino di coda fornito dal kit, tagliandolo a metà ed incollandolo nel relativo vano.

Per la torretta dorsale, dopo aver modificato la dima fornita dalla RCR e averne stampato la vetratura con l'acetato trasparente, ne ho modellato l'anello di supporto dettagliando il suo interno con il nastro delle munizioni, il relativo serbatoio e l'arma da 12,7. Le intelaiature della torretta, come pure quelle della cabina di pilotaggio, sono state riprodotte con striscioline di carta ricavate da fogli delle Pagine Gialle, dipinte sui due lati rispettivamente in giallo mimetico (lato esterno) e verde anticorrosione (lato interno) ed infine incollate con adesivo vinilico.

Le parti vetrate, seguendo il suggerimento della RCR, sono state ristampate previa correzione dei master in resina. E' stata aggiunta anche la cupoletta di osservazione, stampata sempre in acetato trasparente. Le 12,7 sono state posizionate in caccia ed il mirino collocato in posizione centrale sul muso fra i due pannelli delle armi. Le antenne sono state ricostruite con del plasticard, rame e sprue filato.

#### **Colorazione e decals**

Per la colorazione degli interni ho utilizzato il verde anticorrosione simulato con l'Humbrol 23; per il pannello degli strumenti, quello laterale destro e le scatole delle manette del gas è stato usato il nero opaco, il marrone Humbrol 29 per l'imbottitura del seggiolino del pilota, il grigio chiaro per le cinture di sicurezza ed il bianco lucido per i pomelli delle manette del gas e l'impugnatura della cloche.

Per il carrello, i relativi vani, i cerchi, le eliche ed i mozzi e gli scarichi ho utilizzato l'alluminio codificato "0" della Lumon Products opacizzato con il trasparente Humbrol. La faccia interna delle eliche è stata spruzzata in nero opaco per 3/4 dell'estensione in modo da simularne l'usura, e con il nero diluito sono stati lavati i motori, i cerchi delle ruote e le armi di bordo.

**Qui a lato:**  
Vista frontale del modello finito e verniciato. (foto G.Verde)



I colori utilizzati per la mimetica (acrilici) sono stati:  
 - grigio mimetico           Gunze Sangyo H317  
 - giallo mimetico 3        Tamiya XF59  
 - marrone mimetico 1      Gunze Sangyo H303  
 - verde mimetico 3         Gunze Sangyo H72  
 tutti diluiti con alcol etilico. La banda di identificazione e la croce sabauda in coda sono state dipinte con il bianco Gunze Sangyo e le cappottature dei motori con il medesimo verde della mimetica. Volendo riprodurre l'esemplare 173-7 come da foto a pag.47 del citato volume di Garelli, ho dipinto il pannello della 12,7 in caccia di destra in alluminio (forse una sostituzione sul campo di quello originale?).

Le sporcature sono state riprodotte con polvere di gesso colorato, mescolando alla bisogna i colori nero e marrone e passandoli con un pennello inumidito con acqua, lucidato con colore semilucido in alcuni punti per simulare le tracce d'olio.

Per le insegne ho utilizzato diversi fogli della Tauromodel, sebbene la stessa casa abbia recentemente messo in commercio il foglio 72-534 dedicato al CR 25, in quanto i numeri di identificazione sembrano troppo sviluppati in altezza, i fasci littori alari di disegno troppo fine, quelli di fusoliera troppo piccoli ed i numeri di matricola errati in quanto nella realtà bianchi si ma bordati di nero. Pertanto dal citato foglio ho prelevato solo la scritta "Fiat CR 25", la scritta "P.V.Kg 4550 - C.U. Kg 2150", gli stemmi sabaudi e le marche delle eliche, mentre per i numeri di identificazione ho usato parte dei numeri del BA 65 del foglio 72-519 e dell'MC 202 del foglio 72-553, per la matricola "3657" i numeri delle matricole dei CANT Z.1007 del foglio 72-519, per i fasci alari quelli del CA 314 del foglio 72-

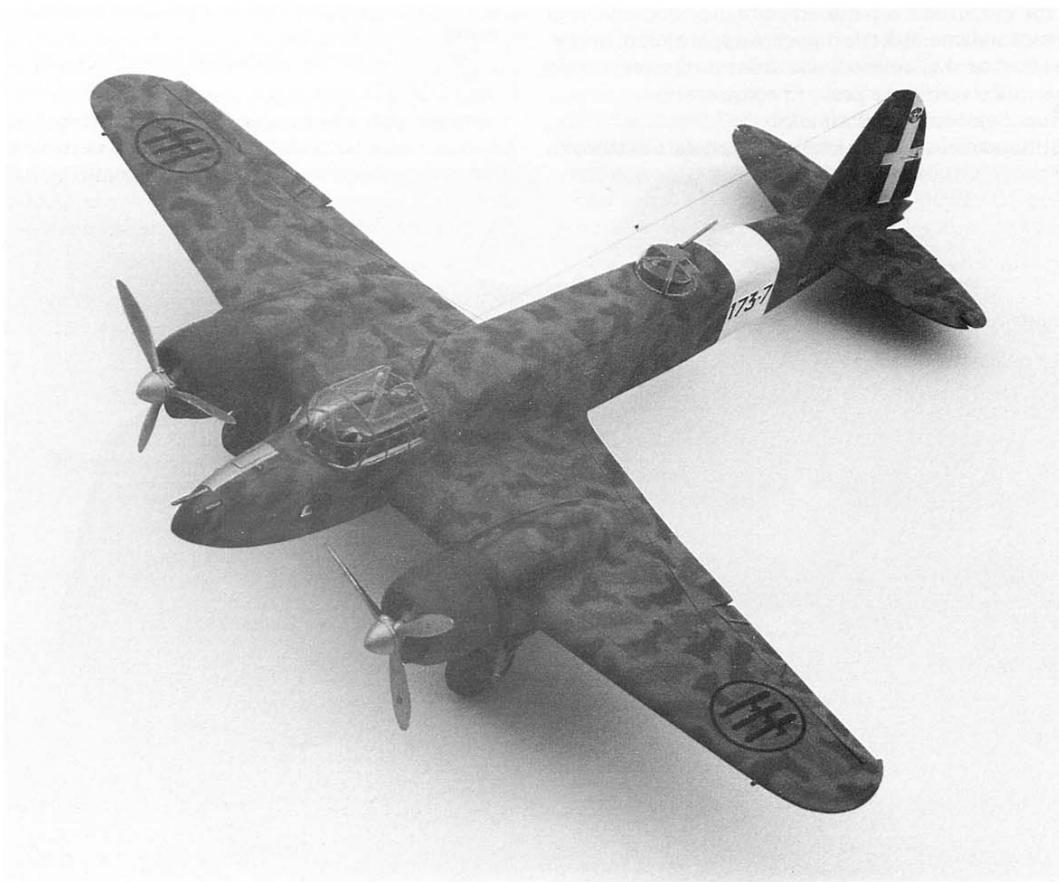
510 ed infine per i fasci littori in fusoliera quelli forniti dal foglio 48-537.

#### **Nota sulla colorazione delle cofanature motori**

Un aspetto singolare da mettere in evidenza è quello del colore delle cappottature dei motori sui Fiat CR 25; risulta infatti che dal momento della consegna dei velivoli agli equipaggi, e fino agli inizi del 1942, tale colore era il giallo, dopo questa data le cappotte vengono verniciate con colore scuro, presumibilmente il verde mimetico, mantenendo però le ogive chiare, forse lo stesso giallo precedente. Il motivo di questo cambiamento non è accertato, si possono solo fare delle ipotesi; noi riteniamo la seguente abbastanza attendibile.

Il giallo sulle cappottature dei motori era distintivo caratteristico oltre che per il fronte Russo ed i Balcani anche per gli aeroplani che operavano sul fronte Mediterraneo almeno per un certo periodo intorno alla metà circa del 1941. Sono note immagini di caccia e di bombardieri ripresi su campi siciliani che mostrano inequivocabilmente questo segno distintivo. Inoltre, prendendo sempre come riferimento fonti fotografiche, tale caratteristico colore si riscontra anche su velivoli in territorio nazionale e non direttamente impiegati sul fronte di guerra.

Nell'arco dell'anno 1941, aeroplani appartenenti a reparti in attesa di trasferimento in zona di operazioni, e quindi in fase addestrativa sul territorio nazionale, mostrano spesso le cappotte colorate in giallo. Pertanto è probabile che i CR 25 consegnati nuovi di fabbrica ad un reparto in addestramento mostrassero il colore giallo tipico dei reparti di 2ª linea e tale segno distintivo



Qui a lato:  
 Vista superiore del modello terminato, che permette di apprezzare, dal lato opposto a quello mostrato nella foto pubblicata in copertina, l'andamento della livrea mimetica a macchie verdi e marroni su fondo giallo. (foto G.Verde)

In basso:  
Il modello completo di  
ambientazione e  
basetta; questa  
riproduzione si è  
aggiudicata  
riconoscimenti in  
occasione delle più  
recenti Mostre  
Modellistiche  
Nazionali, in  
particolare il Terzo  
Premio di categoria al  
Modelmeeting 1996 di  
Maranello.  
(foto G.Verde)

sia stato mantenuto anche per l'impiego operativo fino agli inizi del 1942.

Dopo tale data, forse indicata da una precisa disposizione dello Stato Maggiore, venne la modifica di tale colore. E' interessante notare, a questo proposito, che sul recente volume edito dallo Stato Maggiore e scritto da Orazio Giuffrida, dedicato a C.E. Buscaglia, a pag. 355 è riportata in copia una comunicazione che il comandante del nucleo addestramento aerosiluranti (Ten.Col.Unia) spedisce all'ufficio di Stato Maggiore. In tale comunicazione, datata 28 Maggio 1941, viene fatto riferimento alla colorazione gialla degli anelli Naca sugli apparecchi aerosiluranti, e viene specificato come tale colore, unito alla fascia bianca di fusoliera, renda particolarmente visibili gli aerei anche a grande distanza.

Per questo il comandante Unia propone l'abolizione di tali segni distintivi. Quindi, è lecito supporre che sollecitazioni di questo tipo abbiano indotto lo Stato Maggiore a dare le direttive di modificare il colore della cappotte di tutti gli aeroplani operativi salvo l'unica eccezione di quelli con "speciali destinazioni" (vedi Russia).

Rimane sconosciuto il motivo per cui venne usato il (presunto) verde mimetico, anziché uniformare le cappotte alla mimetica di tutto il velivolo. Altresì sconosciuto il motivo per cui la MM 3651 faccia eccezione a questo discorso, avendo avuto le cappottature dei motori mimetizzate come il resto dell'aereo (come illustrato nel disegno qui allegato).

#### Note ai disegni

Per chiarezza grafica l'andamento e la forma della mimetizzazione sono stati riportati solamente nel cerchio evidenziato a parte. Per la determinazione degli esatti andamenti di tale mimetica appare infatti opportuno riferirsi all'esame diretto delle foto disponibili sullo specifico esemplare preso in considerazione.

*Tav. Sezione Longitudinale:*

Il disegno della sezione longitudinale è stato ricavato da

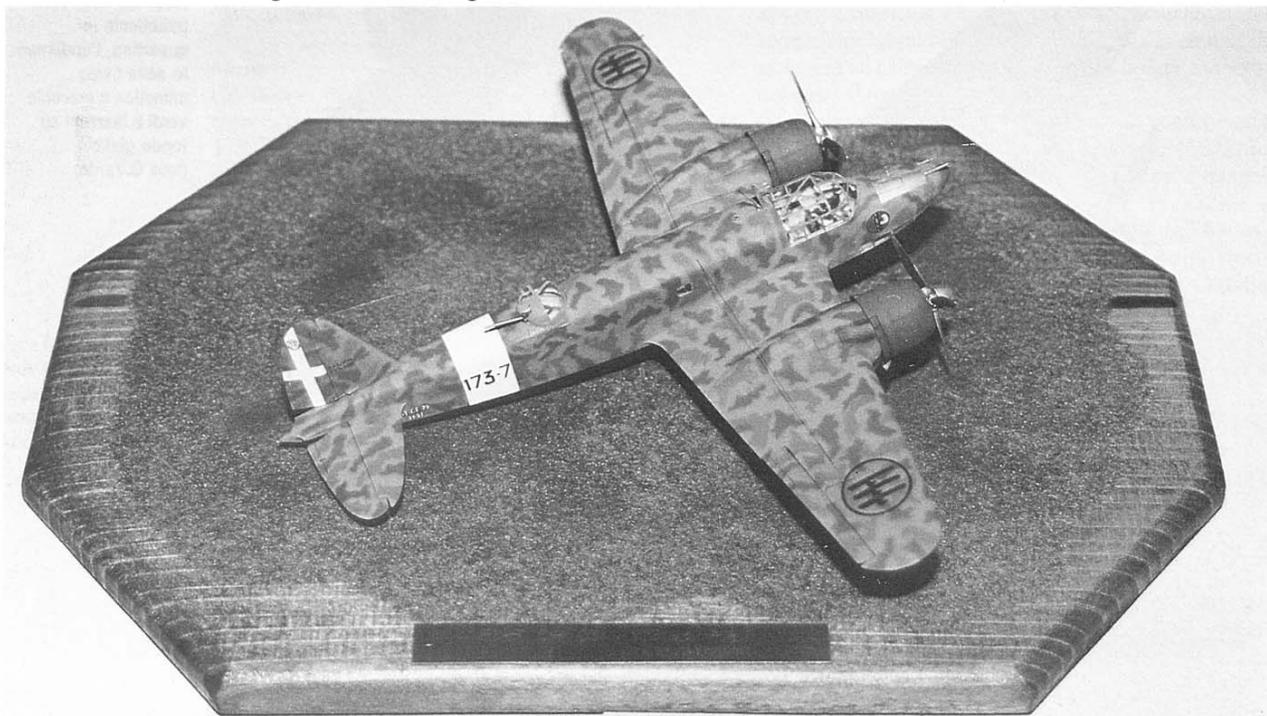
disegni originali Fiat gentilmente messi a disposizione da Riccardo Trotta. Che sia un disegno di progetto è soltanto un'ipotesi ma è suffragata dal fatto che molti particolari differiscono sia dai due prototipi che dagli esemplari di serie; infatti pur presentando la stessa torretta del primo prototipo (simile a quella del BR 20) la lunghezza totale, marcata in cm 1380, è superiore allo standard, oltre alla presenza del rotino di coda retrattile, non riscontrato in alcuna foto disponibile, e la forma dell'impennaggio verticale, diversa da quelli di serie. Si è pensato di inserirlo comunque nell'articolo (e nella scala 1:72) perché si possano apprezzare diversi particolari interni non altrimenti rilevabili.

*Tav. dell'addetto aeronautico a Berlino:*

È forse utile far notare che, contrariamente agli esemplari di serie, lo MM 3651 è uscito di fabbrica ed utilizzato con le cappottature motore mimetizzate a tre colori (seppure apparentemente con un disegno delle macchie leggermente diverso) come il resto dell'aereo; fino al settembre 1942 esso non riportava alcuna sigla d'identificazione (né la I-ACIF civile, né militare).

#### Bibliografia:

- G. Garelli: *La 173ª Sq. R.S.T.*; G. Apostolo Editore (1981)
- *Dimensione Cielo 2*; Ed. Bizzarri
- *Dimensione Cielo - Immagini C2 (Caccia Assalto)*; Ed. Bizzarri
- *Regia Aeronautica - Colori e Insegne* (pag.47); ed. Intergest
- *R.A. - Il Settore Mediterraneo* (pagg.58-59); ed. Intergest
- IARB 2/1977 (Fiat CR.25 nell'impiego operativo)
- IARB 1/1975 (foto)
- Postiglioni, Degl'Innocenti: *Colori e schemi mimetici della Regia Aeronautica 1935-1943*; GMT-CMPR-GAVS 1994 (foto a pag.74 dell'esemplare 173-7 oggetto del presente articolo, con le cappotte verdi ed il pannellino chiaro sul muso)
- Bignozzi, Catalanotto: *Storia degli Aerei d'Italia 1911-1961*; Ed. Cielo
- Flash IPMS 137 (recensione kit RCR)
- JP4 7/8 1984 (autocostruzione in 1/72)



# "NORMANDIA 1944"

## PANTHER AUSF.G



di Alberto Bertoni, foto di Giovanni Camatti

■ **Progettato** con numerose caratteristiche innovative, il carro tedesco PzKpfw V Panther è ancor oggi considerato al top in materia di concezione balistica, armamento e mobilità. Lo sviluppo di questo carro si rese necessario per contrastare i successi dei carri sovietici T 34 sul Fronte Orientale.

La produzione in serie del nuovo tank iniziò nei primi mesi del 1943, e nel Luglio dello stesso anno partecipò alla battaglia del saliente di Kursk evidenziando alcuni problemi di affidabilità, anche se successivamente tali carenze vennero rapidamente risolte. Avevano comunque colpito la potenza di fuoco della sua nuova arma, il cannone L 70/42 da 7,5 cm e la manovrabilità anche su terreni accidentati. Sul modello base Ausf.D, in seguito vennero apportate altre modifiche dando così vita ad altre versioni. Il tipo Ausf.A si riconosceva esteriormente per l'adozione di una mitragliatrice in scafo e per il nuovo disegno della cupola del capocarro. Nei primi mesi del 1944 entrò in produzione la variante Ausf.G, che vedeva l'adozione di importanti migliorie alla trasmissione ed al propulsore, un Maibach HL

230-P30 da 12 cilindri a "V" raffreddato ad acqua, erogante una potenza di 700 cv. Altre migliorie consistevano nella semplificazione dell'assemblaggio per facilitarne la produzione di serie, con l'adozione di nuove protezioni laterali per aumentare la corazzatura. Costruito dalla MAN-Daimler e MNH, la produzione del Panther continuò fino a quando le fabbriche non vennero distrutte dai bombardamenti alleati nei primi mesi del 1945.

### Il modello

Da qualche tempo la Tamiya ha presentato sul mercato il nuovo kit del Panther Ausf.G nelle versioni Early, Middle e Late. Contemporaneamente anche l'Italeri ha proposto una scatola relativa alla versione Ausf.A contenente le stampe per realizzare il modello ricoperto di zimmerit. Purtroppo alcune evidenti inesattezze penalizzano quest'ultimo kit, anche se il prezzo lo rende sicuramente alla portata dei modellisti più giovani non disposti a spendere quasi 80.000 per un kit. Volendo realizzare un modello di Panther Ausf.G

In questa e nelle pagine seguenti, una serie di immagini del modello realizzato ed ambientato dall'autore dell'articolo. Le foto di pagg.14 e 15 illustrano i vari interventi di miglioria ed arricchimento dettagli eseguiti sul kit Tamiya.



Kit  
Tamiya  
1/35

prima versione, ambientato in terra di Francia, la scelta del kit Tamiya si è rivelata quindi praticamente obbligatoria.

Le stampe sono di ottima qualità e non presentano difetti di alcun genere, fatta eccezione per alcune sbavature peraltro facilmente eliminabili. Le istruzioni di montaggio sono chiare e semplici anche per i neofiti. Le barre di torsione del treno di rotolamento possono essere montate flesse, offrendo la possibilità di fare aderire i cingoli su di un terreno accidentato. Anche se sufficientemente ben riprodotti, la Tamiya fornisce ancora i suoi modelli con cingoli in vinile, proponendo a parte confezioni di cingoli maglia per maglia. Personalmente ho preferito adottare i cingoli della Friulmodellismo in metallo bianco. Lo scafo inferiore non necessita di alcun intervento, perchè non sono più presenti i fori per realizzare un "giocattolo motorizzabile". E' altresì ben realizzato, con portelli e relative bullonerie. Ottimo anche il carter della trasmissione completo di rullino tendicingolo.

### La costruzione

*scafo superiore:* Il realismo dello scafo superiore è buono, ma per ottenere un migliore risultato occorrerà dettagliarlo ulteriormente, come vedremo nel seguito. La Tamiya da qualche mese ha realizzato una confezione contenente il propulsore, completo di attrezzi e meccanici di buona fattura. Avendo la possibilità di lasciare il portello del vano motore in posizione aperta, ho adoperato questo kit traendone ispirazione per la scenetta. Per completare l'opera di miglioria, ho aggiunto sulle prese d'aria del cofano posteriore tutte le griglie protettive in lastra fotoincisa sempre della Tamiya. La mia attenzione si è poi rivolta a tutti quei dettagli più piccoli (supporti per maglie di cingolo, maniglie, eccetera) rifatti sagomando del lamierino sottile e del cavetto di rame. Il tocco finale è stato raggiunto aggiungendo, dove occorre, le catenelle in fotoincisione della Royal Model. Usando sempre del foglio di ottone, ho ricostruito le grondaie laterali, deformandole notevolmente per dare al modello

maggiore operatività. Il cilindro contenente gli scovoli per la pulizia del cannone è stato fissato sul fianco sinistro come da istruzioni, anche se in alcuni casi veniva montato all'estremità del vano motore. Sul retro ho migliorato i contenitori di materiali, ammassando evidentemente anche queste parti. Asportando con il cutter lo sportello situato sotto uno di essi ho realizzato l'accesso al vano del sistema di allentamento della ruota di rinvio per consentirne la manutenzione. Gli scarichi sono quelli del kit, senza silenzianti o ventole frangifumo, con le protezioni esterne leggermente ammassate.

Per le protezioni laterali (schürzen), ho adoperato quelle fornite dal kit, anche se il mio consiglio è di rifarli in plasticard od ottone molto sottile. Sull'anteriore ho rifatto il cavetto del faro ed i supporti dei parafanghi aggiungendo le "farfalle" fotoincise della Royal Model.

*La torre:* Buono l'effetto fusione ottenuto sulle varie superfici, anche se personalmente lo avrei evidenziato in alcuni punti con il trapano munito di punta a fresa. Nel mio caso questo lavoro non si è però reso necessario, volendo ricoprire il modello con zimmit.

Ho aggiunto molti particolari all'interno della torre, avendo l'intenzione di lasciare vari portelli in posizione aperta. Con dei listelli di plasticard ho realizzato i visori all'interno degli iposcopi, mancanti nel kit originale. La mitragliatrice AA non è stata fissata all'apposito supporto, e sui fianchi della torretta ho aggiunto le staffe di fissaggio che sostenevano maglie di cingolo supplementari per aumentare la protezione. Sui lati dello scudo del cannone ho aggiunto due perni di sollevamento. La grondaia fissata sul cielo per coprire il fusto brandeggiante è stata anch'essa vistosamente ammassata.

*Lo zimmit:* Dal 1943 quasi tutti i carri armati tedeschi adottarono lo zimmit, che consisteva in una pasta cementizia applicata sui punti più vulnerabili del mezzo, per annullare l'effetto delle mine magnetiche. Nella realtà, dopo essere stata cosparsa sulle corazze



### Bibliografia essenziale

- Panther in action
- Achtung Panzer: Panther
- Panzer Colours No.1/2/3
- Panzers in Samur No.2
- Notiziario IPMS No.3/4 1991

con spatole, veniva disegnata a mano con l'ausilio di appositi rulli. La trama dello zimmerit poteva essere a righe verticali, orizzontali, a rombi o a scacchi. Per ricreare lo stesso dettaglio sul mio modello, ho così deciso di ripetere (in miniatura) lo stesso procedimento utilizzando una base di stucco Milliput bianco. Ho diluito con acqua lo stucco sulle superfici interessate, lasciando evidenti scrostature dove presumibilmente erano più frequenti gli urti, le vibrazioni ed il passaggio dell'equipaggio. Fatto questo ho inciso, con uno stampo da me precedentemente preparato, la trama dello zimmerit. Al termine, ho accentuato in alcuni punti le scrostature per renderle meno geometriche e più corrispondenti alla realtà.

**Colorazione ed invecchiamento:** Il diorama è ambientato in Francia sul fronte della Normandia nel 1944, per cui ho verniciato il modello con la classica livrea di quel periodo. Come tinta di base ho adoperato lo smalto Humbrol Matt 187, e per la mimetizzazione i colori acrilici Tamiya verde scuro e rosso bruno. Sulle superfici non ricoperte dallo zimmerit ho lasciato in evidenza il solo colore di base giallo sabbia chiaro. Dopo aver lasciato asciugare per qualche giorno le tinte di base, ho applicato a tutto il modello un lavaggio color seppia scuro sempre ad acrilico. Successivamente con la tecnica della pennellata a secco ho riprodotto l'usura usando gli stessi colori di base schiariti in due o tre passaggi successivi. Ruggine, macchie d'olio eccetera sono state riprodotte con smalto Humbrol Matt 67. Sempre con la pennellata a secco ho riprodotto un velo di polvere, usando un color terra chiaro miscelato a stucco e fili d'erba per riprodurre depositi di fango e terra essiccata sul treno di rotolamento, nei parafranghi e nei cingoli.

**Immatricolazione:** Non sempre i carri muniti di zimmerit riportavano le insegne regolamentari, così ho dipinto a mano le insegne di nazionalità ed una serie di numeri di reparto sui fianchi della torre. Il tocco finale lo ho ottenuto lasciando intravedere nei punti mancanti di protezione



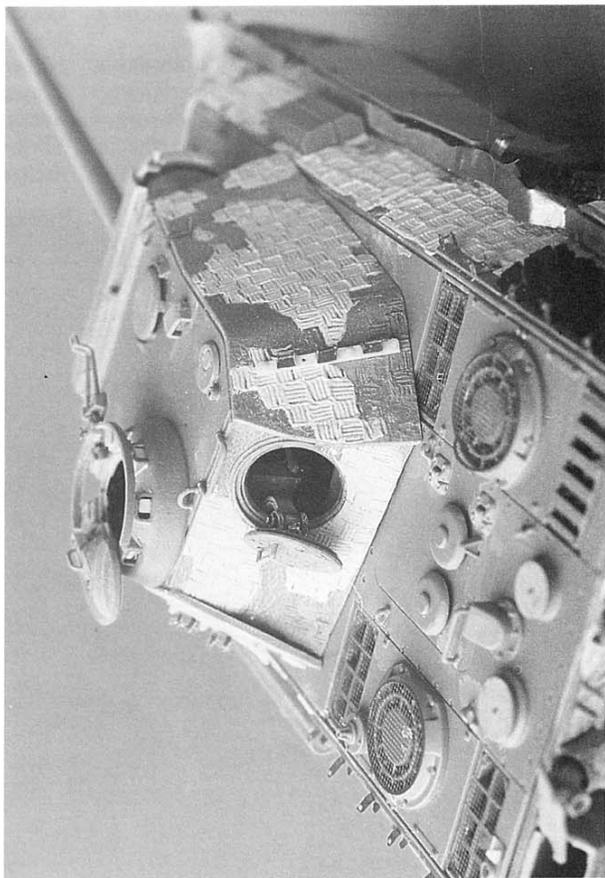
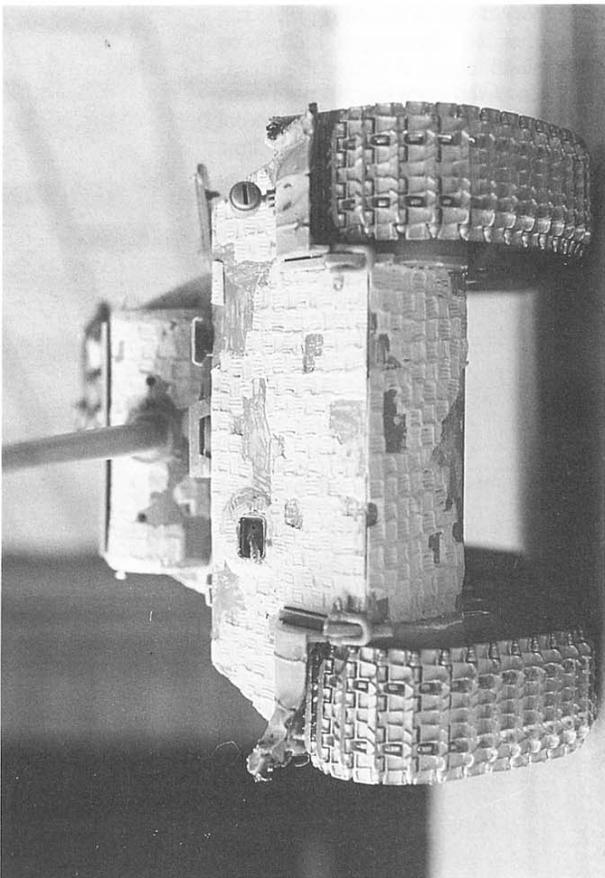
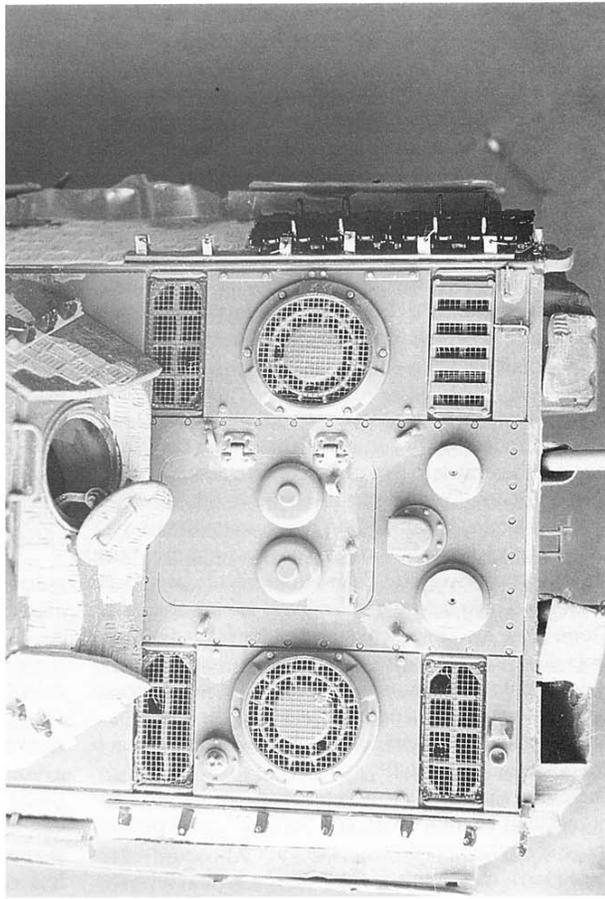
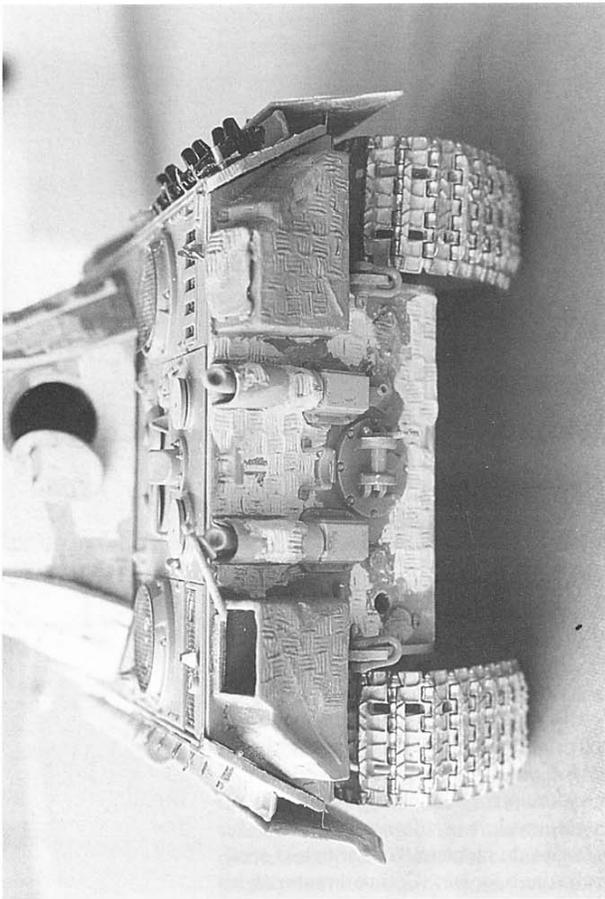
antimine un'altra serie di numeri, segno evidente di una avvenuta seconda immatricolazione del veicolo.

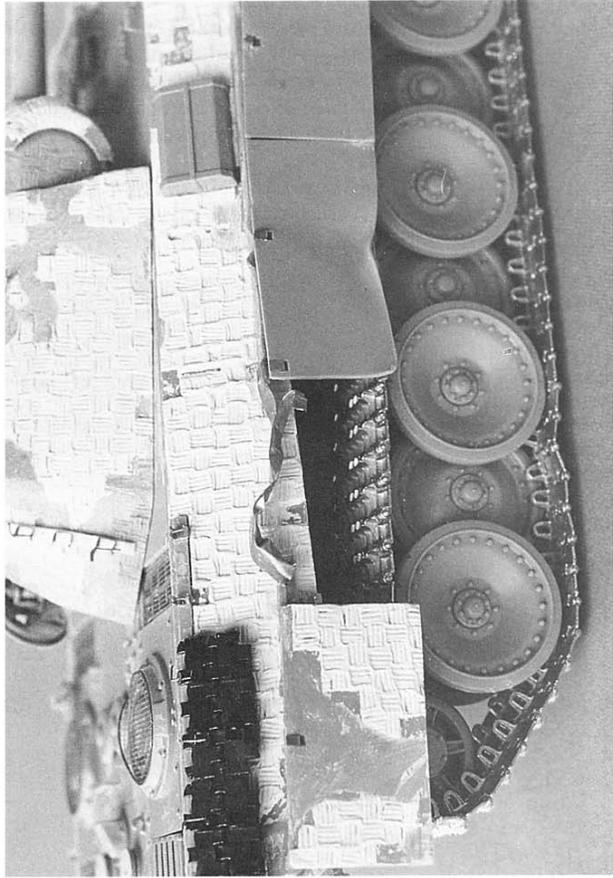
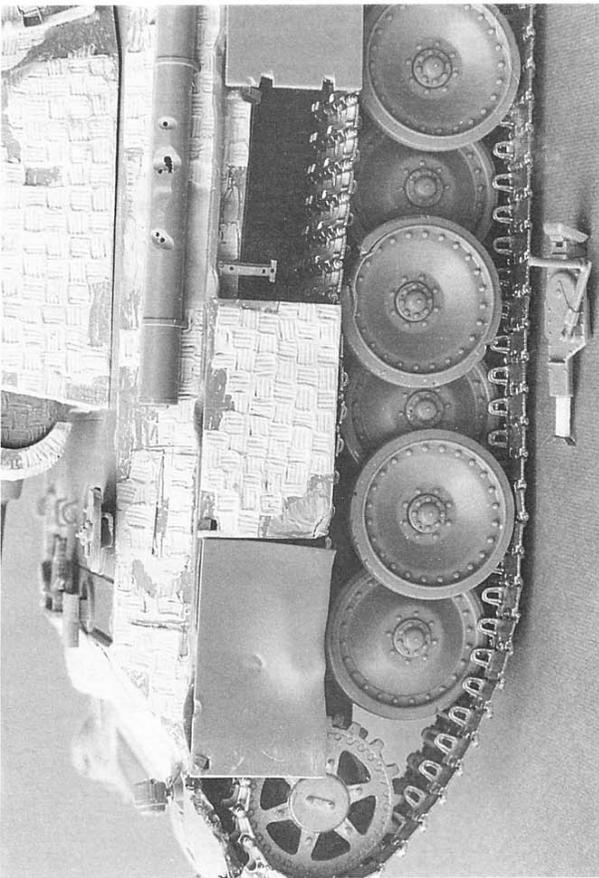
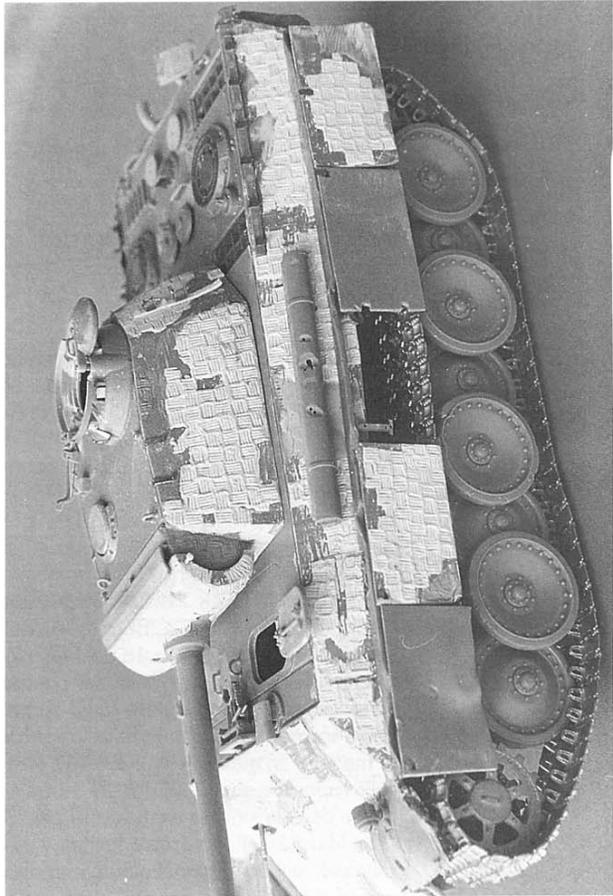
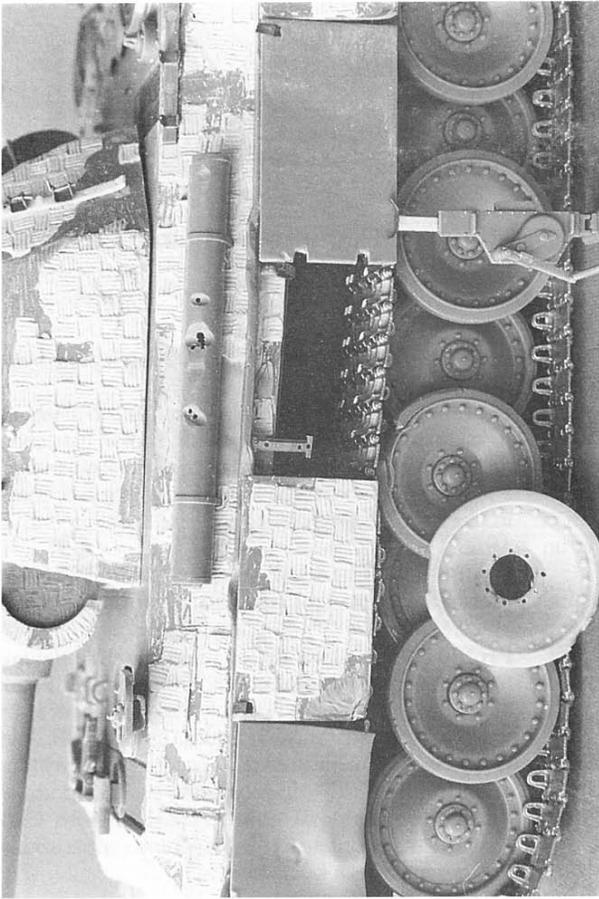
**Il diorama:** Ho ambientato il mio modello di Panther Ausf.G in un momento di riposo. Il carro appare ricoperto da una folta vegetazione, ricreata anche con rami e cespugli veri, per nascondere agli attacchi della aviazione alleata. Come spesso accadeva, durante le pause di combattimento gli equipaggi effettuavano vari lavori di manutenzione e rifornimento. Così ho pensato di realizzare un meccanico intento alla sostituzione di un rullo danneggiato. Con vari materiali ho poi riprodotto l'immane confusione creata dal lavoro di cinque uomini.

#### Ringraziamenti

Ringrazio il caro amico Gian Luca Cocchi per l'aiuto nella preparazione dell'articolo, nonché tutti i soci del 93rd Independent Brigade di Modena per la loro disponibilità. ▶







# FIAT G.46

testi e disegni di Rudy Lemmi (da originali di Maurizio Ciampi e Tarquinio Prisco)

## Didascalie profili G.46

**Profilo no.1:** G.46 4A dell'Accademia Aeronautica con MM 53295 poi ceduto per attività didattica all'Istituto Tecnico Industriale "G.Galilei" di Roma.

**Profilo no.2:** G.46 4A MM 53492 della 1° Zona Aerea; notare il prolungamento del pannello antiriflesso e l'ogiva in rosso.

**Profilo no.3:** G.46 2B civile I-ITAL poi esportato in Siria; il numero 7 è di colore nero ed iscritto in un cerchio bianco.

**Profilo no.4:** G.46 1 della Fuerza Aerea Argentina, da una foto scattata a Buenos Aires nel 1957 e riprodotta su Aerofan no.48 del Marzo/Aprile 1989; i colori delle coccarde (nelle sei posizioni classiche) sono celeste/bianco/celeste così come il timone di coda, sormontato al centro della fascia bianca dal "sole di maggio" in giallo; la sigla Ea-461 è riportata diritta sulla superficie superiore dell'ala destra e rovesciata su quella dell'ala sinistra (vedi foto a pag.98 del libro di I.De Marchi, Gli Aeroplani Italiani 1945-1991, IBN Editore), si può ragionevolmente supporre che sulle superfici inferiori avvenisse il contrario ma non sono riuscito a vedere foto che avvallino questa ipotesi.

**Profilo no.5:** G.46 3B appena uscito di fabbrica MM 52802; prenderà in seguito la matricola civile I-AEHM.

**Profilo no.6:** G.46 4B civile I-AEHZ ex MM 53308; la spirale sull'ogiva dovrebbe essere in rosso mentre la matricola civile è riportata sopra l'ala destra e sotto l'ala sinistra.

**Profilo no.7:** G.46 4A MM 53286; esemplare del Museo dell'AMI di Vigna di Valle, ex matricola civile I-AELM; il lampo laterale è rosso.

**Profilo no.8:** G.46 4A, MM 53102 del Reparto Volo dello Stato Maggiore.

**Profilo no.9:** G.46 2 probabilmente nuovo di fabbrica e già con le insegne siriane, con i colori (partendo dal centro per la coccarda e dal basso per il guidone di coda) nero/bianco/verde e le tre stelle in rosso, come in uso dalla Al Quwwat Al jawwiya al-Suriya fino al 1958.

**Profilo no.10:** G.46 4B austriaco ex MM 53412; la coccarda è un triangolo rovesciato bianco iscritto in un cerchio rosso.

**Profilo no.11:** G.46 4B con matricola civile statunitense N46FM rimesso in condizioni di volo da Mr. Frank Marici, e ridipinto con notevole "licenza poetica" in una colorazione assimilabile a quella usata dalla R.A. in Africa Settentrionale durante la Seconda Guerra Mondiale; ex MM 53091, fu recuperato sull'Aeroporto di Padova con matricola civile I-AEAX e l'Aero Club locale è stato ricordato da Mr. Marici con l'applicazione dello stemma sulla fascia bianca.

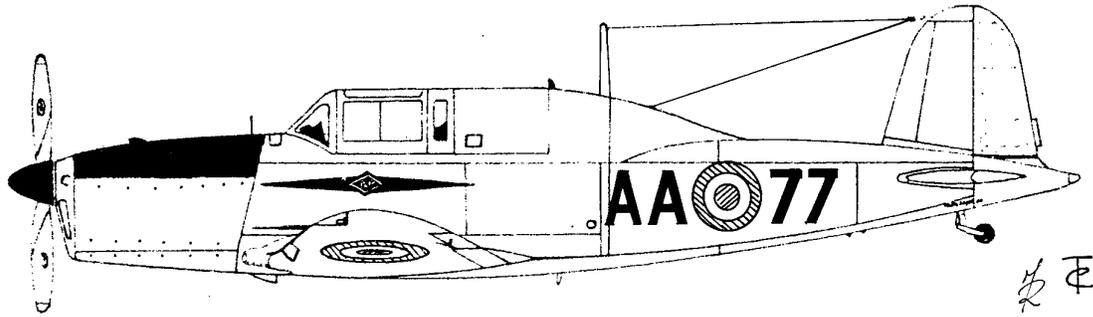
### Nota:

Per una serie di "disguidi tecnici" di difficoltosa risoluzione, la forma dei profili e delle viste in pianta presenta qualche imprecisione: pertanto, per le verifiche di costruzione del modello, si consiglia di riferirsi esclusivamente ai disegni in scala 1:72 che verranno pubblicati in una delle prossime puntate. Per le corrispondenze tra tipi, matricole militari e civili sono stati consultati due articoli di Enrico Leproni pubblicati su Aerofan no.47 e 48 editi nel 1989. ■

Qui a lato:  
Chiara immagine del G.46 "SM-74" ripreso a Centocelle; si possono forse notare l'antenna sotto la fusoliera e la tacca di mira sul cofano motore, davanti al parabrezza.  
(foto arch. T.Prisco)

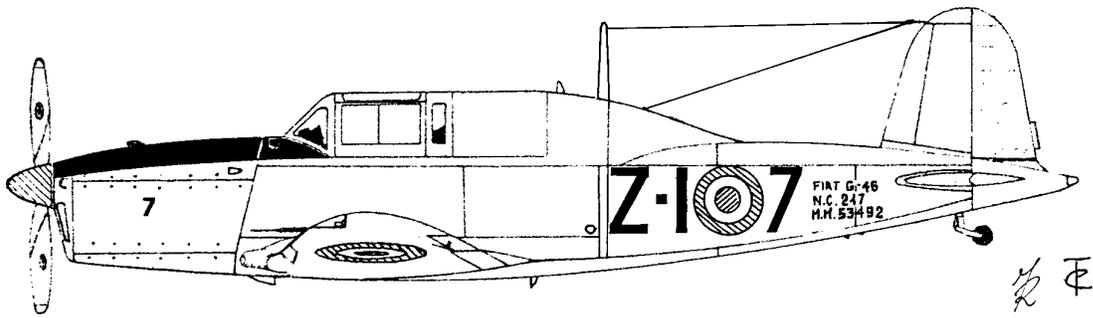


1



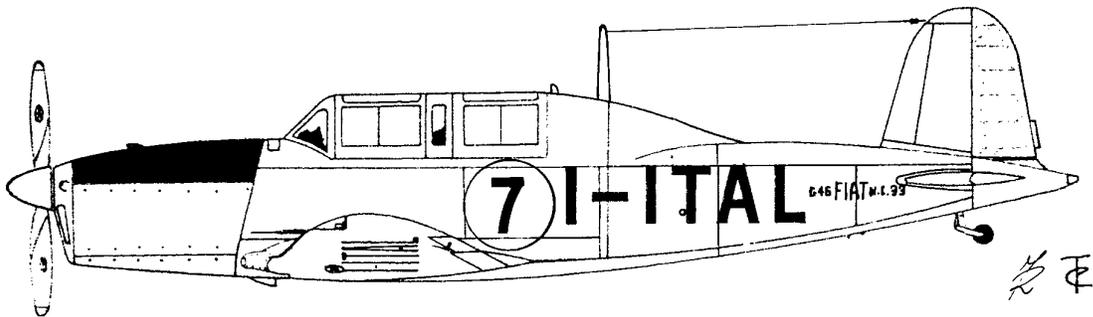
✍ ㊦

2



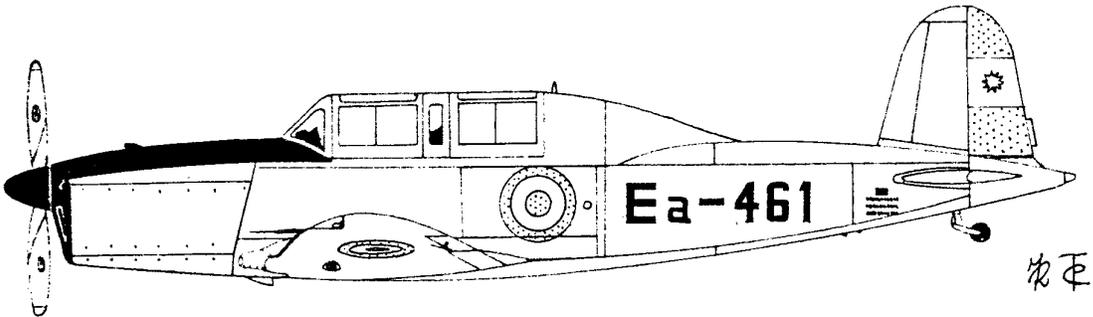
✍ ㊦

3



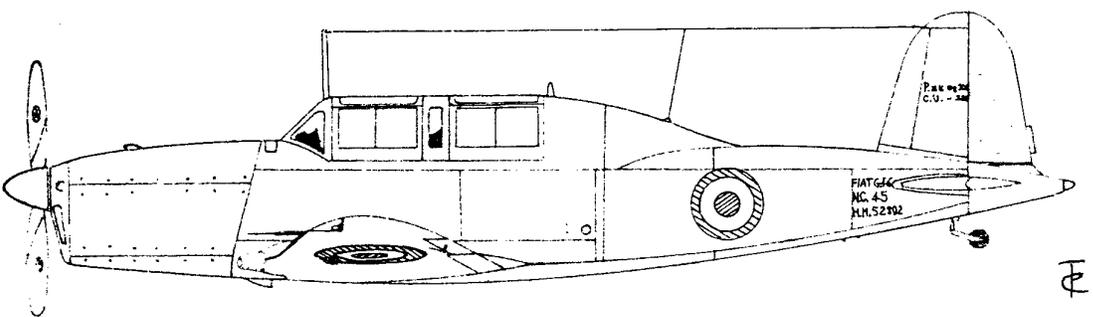
✍ ㊦

4



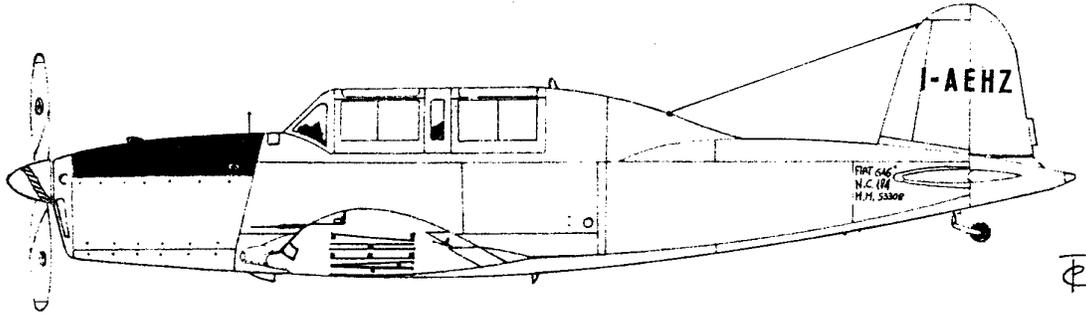
✍ ㊦

5

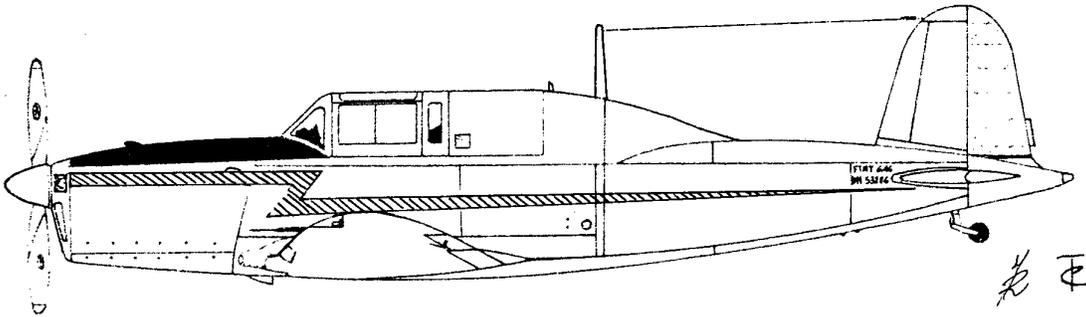


㊦

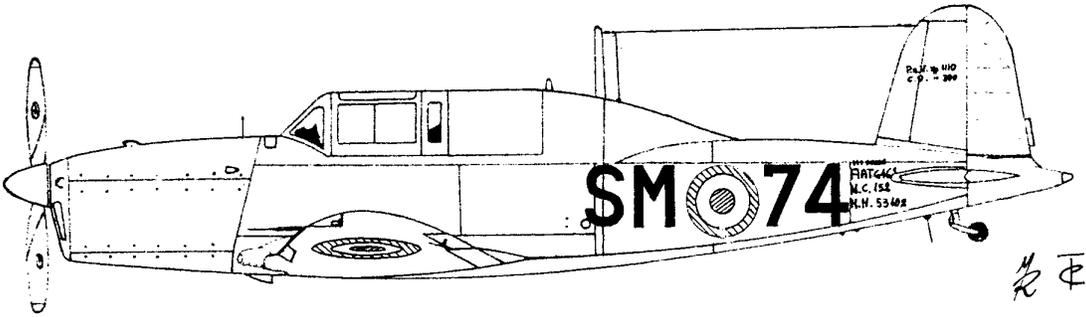
6



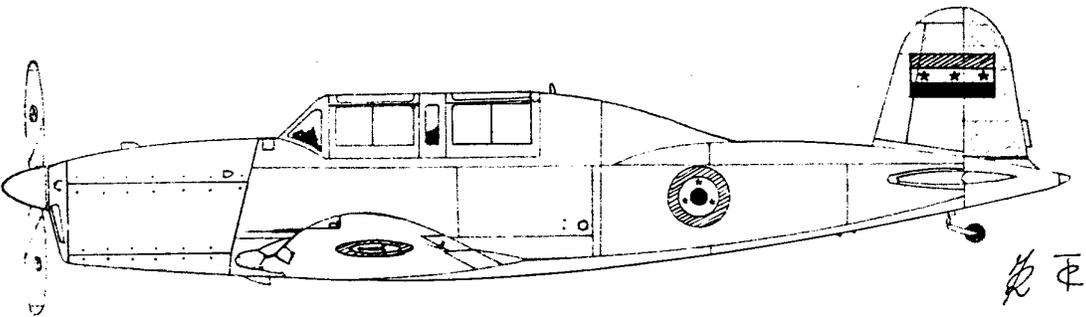
7



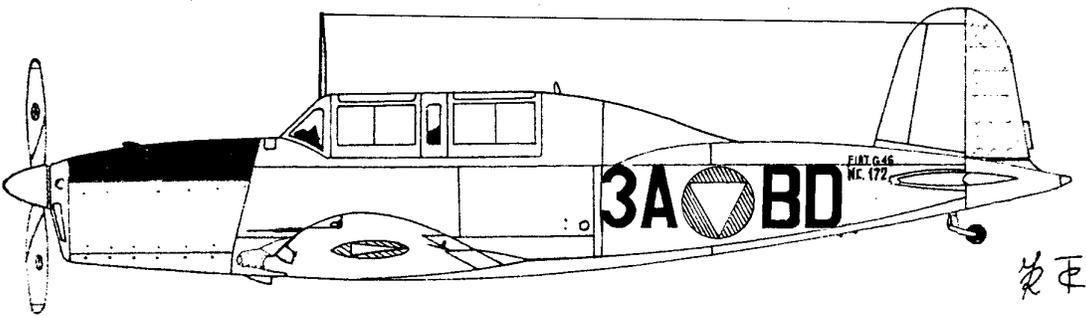
8



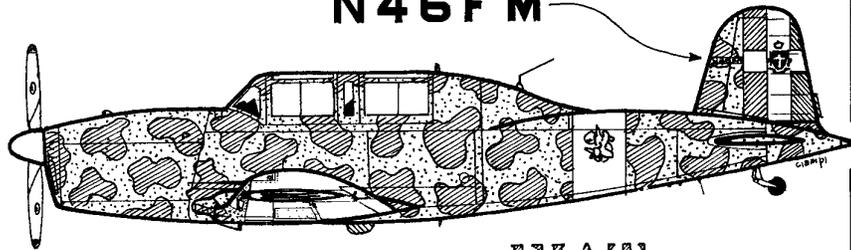
9



10

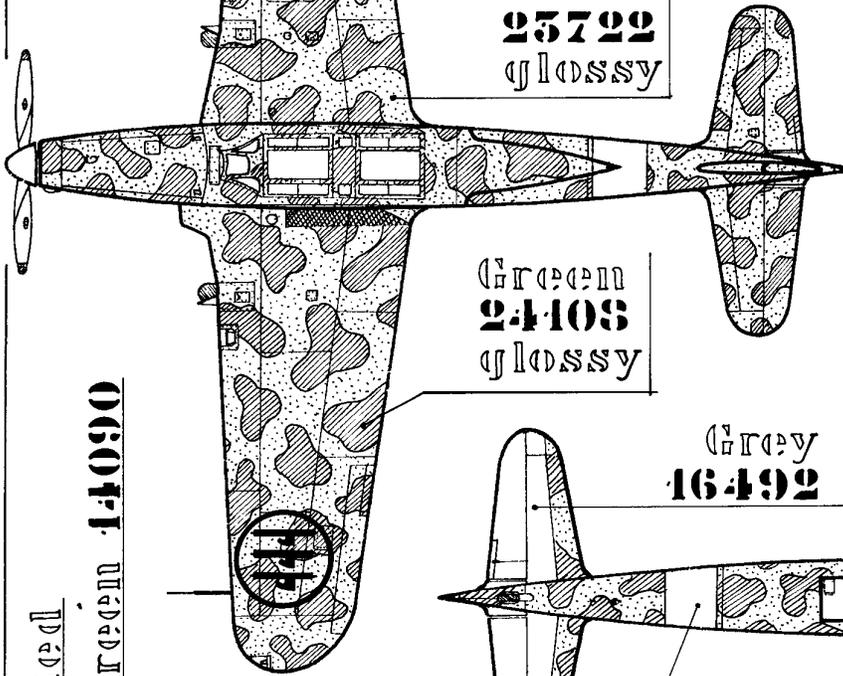


N46FM



Sand  
25722  
glossy

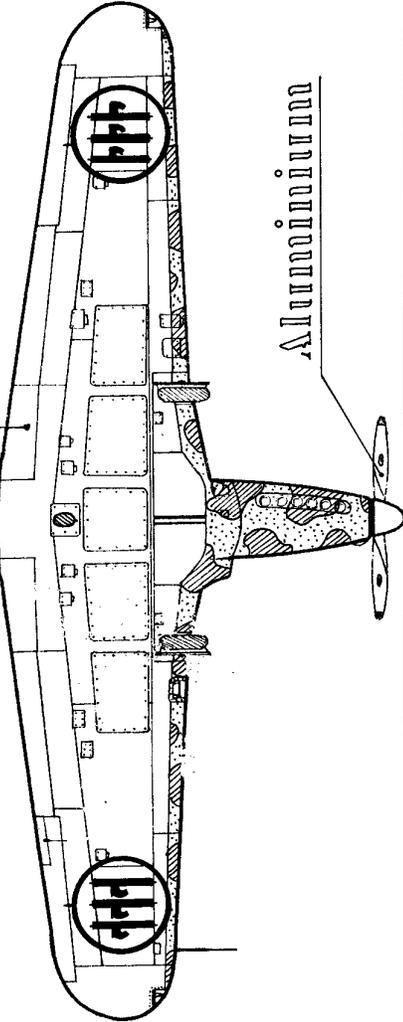
PLAT  
G.46 4E



Green  
24108  
glossy

Red  
Green  
14090

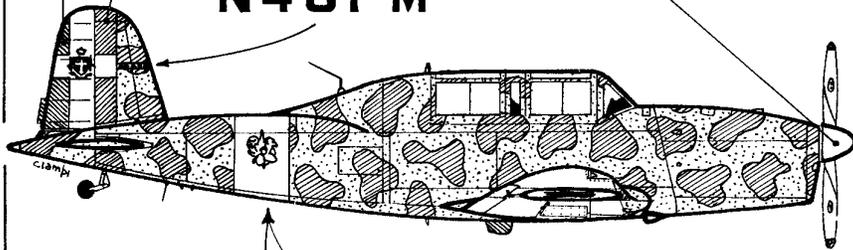
Grey  
16492



Aluminium

White

N46FM

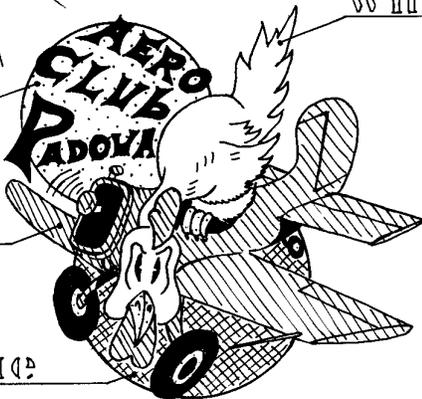


White

Yellow

Red

Blue



disegno di  
Maurizio Ciampi  
Gianni Casari  
Rudy Lemmi

I.P.M.S. Italy

# IDEE PER UN DIORAMA

a cura della Redazione

Nelle due foto in basso sono illustrati i vari materiali reperibili nei negozi di modellismo o nei colorifici, e alcuni degli attrezzi di base per la realizzazione di ambientazioni: un recipiente per amalgamare sabbia e vinavil, un bastoncino per mescolare tra loro i vari materiali, un tagliabalsa, pinze da modellismo e collante vinilico. (foto G.L.Cocchi)

■ **Vari** sono i metodi per realizzare un diorama e svariati i materiali usati. Quelli che seguono sono alcuni consigli basati su esperienze di vari soci raccolte dalla Redazione. Come sempre, saremo lieti di pubblicare ulteriori interventi dei soci per illustrare tecniche alternative, "trucchi del mestiere" e suggerimenti utili, meglio ancora se accompagnati da qualche fotografia dei loro lavori.

## Preliminari.

Prima di passare alla realizzazione di un diorama si consiglia di realizzare su carta una pianta in scala 1:1 del diorama stesso e di posizionare su di essa il modello e tutti gli altri elementi che intendiamo inserire. Questo ci permette di valutare preventivamente quello che vogliamo costruire, di introdurre tutte le inevitabili variazioni prima di entrare nella fase di costruzione vera e propria e di scegliere le dimensioni adatte per la

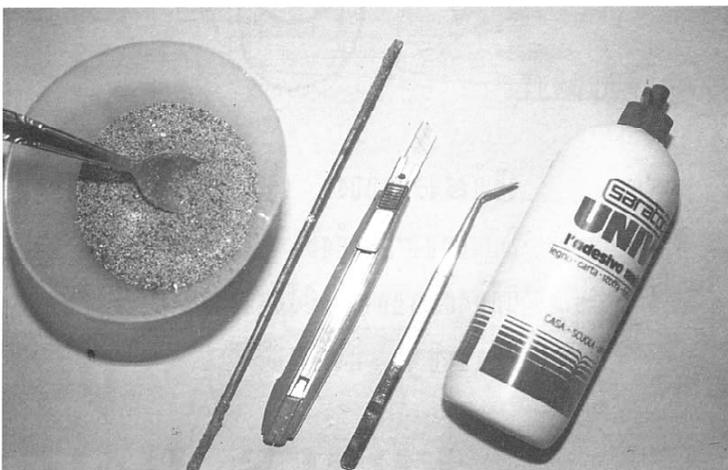
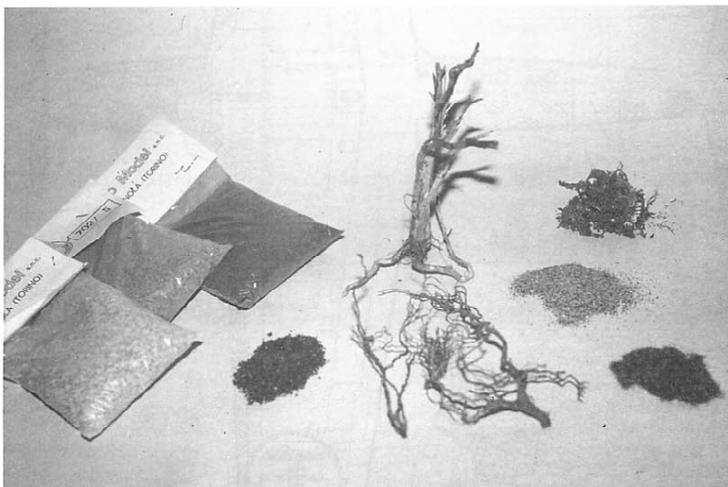
basetta. In linea generale è consigliabile non "affollare" eccessivamente la scena che intendiamo rappresentare (con veicoli, figurini e altro materiale); meglio piuttosto realizzare due diorami.

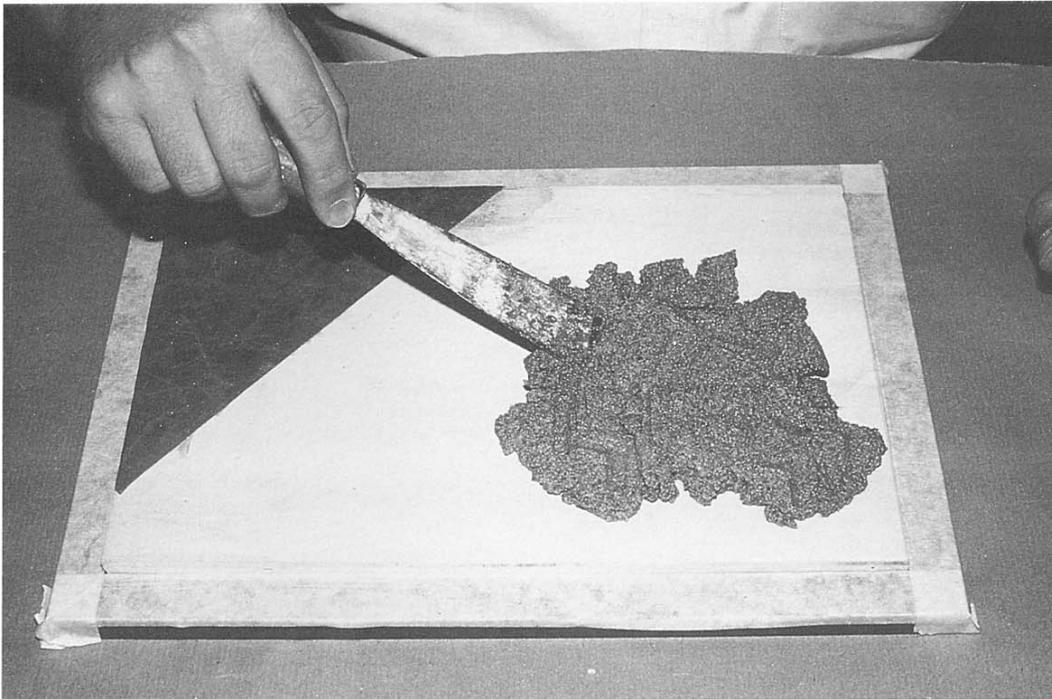
## Basetta.

E' consigliabile il truciolato per la sua rigidità (vanno bene anche compensato, purchè spesso, ed ogni altra base sufficientemente rigida). La basetta va sempre incorniciata. La cornice deve essere in sintonia con il soggetto del diorama (una cornice dorata si adatterebbe ben poco ad un mezzo militare, mentre è più consona, per esempio, ad una scena con cavalieri antichi in armatura); il consiglio generale è di usare cornici semplici e non troppo vistose. E' utile applicare qualche feltrino alla base: dà stabilità e non rovina i mobili sui quali potrebbe essere collocato il lavoro. Prima di passare alle fasi successive, è opportuno ricoprire accuratamente la cornice con carta adesiva onde evitare che si rovini.

## Morfologia del terreno.

La superficie del terreno non è mai perfettamente piana, sia esso un campo arato o una strada in centro città. Uno dei metodi per rappresentare tali irregolarità consiste nell'utilizzare il gesso da presa. Esso va mescolato a parte con acqua in un piccolo recipiente e spianato con una normale spatola da stucco. Si prestano bene allo stesso scopo il Das - del quale non possiamo evitare la consistenza e che è senz'altro più costoso - e una miscela di acqua, Vinavil e sabbia. I risultati migliori si ottengono senza dubbio con il gesso. Prima della colata bisognerà però "armare" la basetta piantando alcuni chiodi che andranno collegati con filo di ferro. Eviteremo in questo modo che al primo urto la base di gesso si stacchi dal truciolato con conseguenze spiacevoli. Il gesso va colato poco per volta. Ricordiamoci che è a presa rapida e che pertanto l'esecuzione del lavoro deve essere sufficientemente veloce. Basta comunque rendere la miscela più fluida aggiungendo acqua e il tempo di essiccazione aumenterà. In questa fase del lavoro non dobbiamo dimenticare nessuno degli aspetti morfologici che intendiamo rappresentare: piccoli rilievi, dunette, pozzanghere, tracce di cingoli, sentieri, crateri, etc. Inoltre, se il nostro diorama prevede l'infissione di steccati, paletti o altro è bene farlo prima che il gesso si sia indurito. Fare dei fori a gesso essiccato o tentare qualche altro intervento può creare problemi. Rappresentando il rilievo si può dare al diorama un aspetto più "plastico" e più vivace e in genere l'effetto generale è migliore rispetto ad un diorama totalmente piatto. Il polistirolo è il materiale più adatto per costruire la struttura di base che rappresenta il rilievo. Esso è facilmente reperibile, leggero, si taglia con un





Qui a lato:  
Sulla base già pronta,  
e precedentemente  
inumidita, si applica la  
miscela di sabbia,  
acqua e vinavil,  
usando una spatolina  
per spalmare il futuro  
terreno.  
(foto G.L.Cocchi)

seghetto o un coltello affilato; eventualmente può essere lavorato a caldo con il pirografo. Il sostegno così preparato andrà successivamente coperto con una colata di gesso.

#### Tracce di cingoli

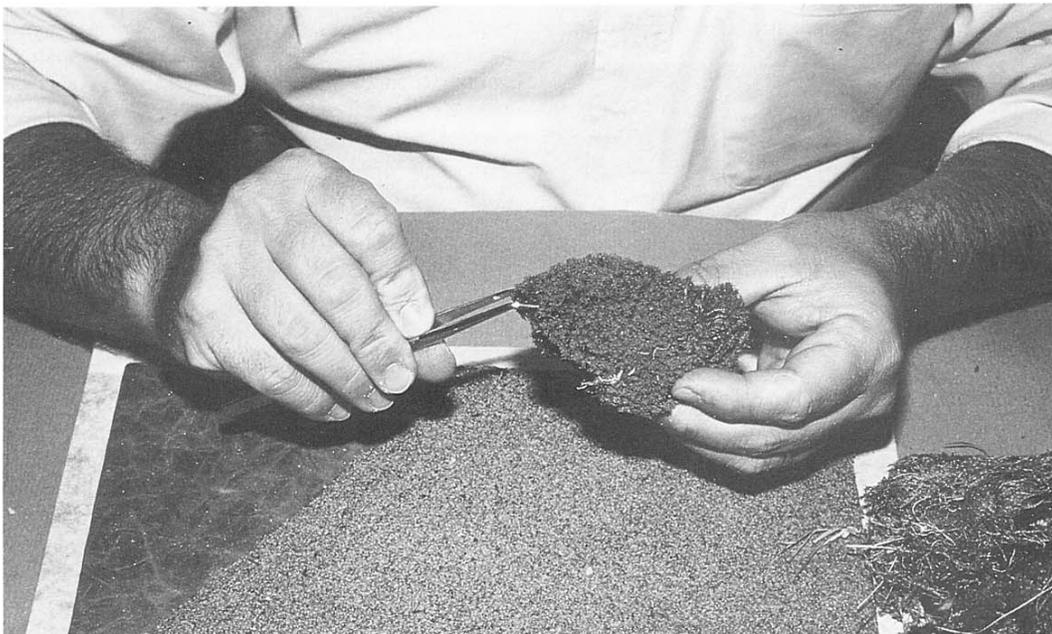
Nel caso di terreni desertici, spogli o innevati si preme il cingolo sulla base mentre la miscela non è ancora asciutta. Nel caso di terreni erbosi dovremo invece spargere l'erba evitando le tracce del cingolo sulle quali spargeremo invece terre di colorificio in tonalità più cupe di quelle usate per l'ambiente circostante (vedi più avanti).

#### Terreno.

Passiamo ora a riprodurre il terreno. Sceglieremo a

questo scopo terre di colorificio (rosse, gialle, marrone a seconda del tipo di ambiente) le quali vanno opportunamente miscelate con sabbia fine e asciutta e con gesso da presa (con funzione di legante). Variando i rapporti di gesso e terre otterremo tonalità più chiare o più scure; più o meno ghiaiosi si ottengono variando la quantità di sabbia.

Stendiamo prima sul diorama dell'acqua miscelata con poca colla (Vinavil) e servendoci poi di un colino, spargiamo sul piano la miscela prima preparata. Impregnandosi d'acqua il colore della mistura diverrà notevolmente più cupo: niente paura. Nel giro di qualche ora (o anche di qualche giorno) ritornerà il colore che la miscela aveva in precedenza. Esercitiamo ora una leggera pressione nei punti in cui il terreno deve essere più compatto (camminamenti, sentieri).



Qui a lato:  
Si selezionano ora i  
cespugli più grandi;  
per evitare di rovinare  
il muschio originale, è  
consigliabile l'utilizzo  
di una pinzetta  
sfogliando delicata-  
mente il "ciuffo"  
originale.  
(foto G.L.Cocchi)

Qui a lato:  
Sulla sabbia ancora bagnata si cosparge l'erba, pressandola poi con un pennello di grande dimensione per amalgamare il terreno di base con l'erbetta.

In basso:  
La scenetta comincia a prendere forma, la siepe vicino al ciglio della strada è stata fissata con collante vinilico.  
(foto G.L.Cocchi)



Potremo aggiungere anche del pietrisco sparso per creare un ambiente montano o pedemontano, o anche dei pezzi di roccia (purchè sia sufficientemente spigolosa e risulti, alla scala del diorama, abbastanza realistica). Ricordiamoci di tenere una buona scorta di miscela. Servirà a fare eventuali correzioni sul diorama, ma soprattutto a sporcare i mezzi che entreranno a far parte della scena.

Il fango si rappresenta con una mistura data dalla solita miscela e Vinavil con poca acqua e preparata a parte. Deve risultare pastosa, ma non troppo liquida. Una volta stesa ed essiccata assumerà un aspetto "bagnato", anche se il Vinavil la rende un pò opaca. Potremo allora stendere in alcuni punti della normale vernice lucida, la quale, specie nei piccoli avvallamenti riproduce bene le pozze d'acqua.

Il fango asciutto si rappresenta diminuendo la percentuale di colla e aggiungendo molta terra di colorificio. Ad essiccazione avvenuta riproduce l'effetto dei suoli aridi.

#### **Vegetazione - Erba.**

Usiamo erbe per modellismo in materiale sintetico (ottime quelle della Heky), molto sottili e abbastanza realistiche. Risultano tuttavia troppo lucenti e di colore uniforme. Andranno quindi mescolate in un piccolo contenitore assieme a terre di colorificio (gialle o marron) avendo cura di introdurre poca terra, eventualmente aumentandone successivamente la quantità se necessario. Spargiamo quindi l'erba con un colino sul piano del diorama dove avremo precedentemente steso una miscela di acqua e Vinavil al 50%. L'erba va adesso sparsa a macchie, soprattutto nei punti più rialzati e dove non vi sia passaggio di mezzi e uomini.

#### **Vegetazione bassa.**

Utilizziamo allo scopo del muschio che possiamo raccogliere personalmente (meglio non usare licheni per ferromodellismo, che risultano un pò troppo artificiali). Possiamo trovarne in una quantità di forme e colori, in fibre più o meno lunghe o raggruppato in fioriture tondeggianti o piatte. Viene fissato alla base erbosa con il collante vinilico. I colori possono essere eventualmente smorzati o variati con le solite terre.

Si possono utilizzare anche dei rametti sottili sufficientemente contorti sui quali incolliamo frammenti di spugna (ottimi i "Floken Fein" della Heky) dipinti in varie tonalità di verde: sono facilmente reperibili e il costo è limitato. Lo stesso si può fare con la paglietta di ferro la quale deve però essere prima dipinta di verde (il che non possedendo una aeropenna può essere difficoltoso). Ancora si possono utilizzare pezzi di sprue e pezzi di legno dolce opportunamente incisi per rappresentare piante grasse (climi aridi).

Alle scale più piccole si può ricorrere a riproduzioni in plastica e resina acquistabili in qualsiasi negozio di modellismo. Ne esistono di veramente buone e, con qualche lieve ritocco, danno un risultato molto realistico. Un cespuglio può essere inoltre autocostruito raggruppando e torcendo alla base dei fili di rame. Essi potranno poi essere semplicemente dipinti per simulare arbusti secchi, oppure ricoperti da "Floken Fein"





Qui a lato:  
Ogni arbusto viene accuratamente posizionato con l'ausilio delle pinzette; per ottenere ambientazioni efficaci e realistiche, è consigliabile adoperare anche arbusti e radici vere, oltre al solito e insostituibile muschio.  
(foto G.L.Cocchi)

come visto sopra. Colture a cereali possono essere riprodotte infiggendo le setole di un grosso pennello nel gesso prima che sia asciugato. La vegetazione desertica, mai troppo abbondante, potrà essere rappresentata con qualche ciuffo d'erba e qualche cespuglio basso, rinsecchito e impolverato.

Uno dei sistemi per ottenere cespugli di ambiente arido consiste nello sfilacciare una corda di canapa. I fili ottenuti si legano in un mazzetto che viene infisso in un foro. Il foro va poi riempito con Vinavil e la solita miscela. Attenzione! Gli arbusti e la vegetazione in genere devono essere inseriti armonicamente nell'ambiente.

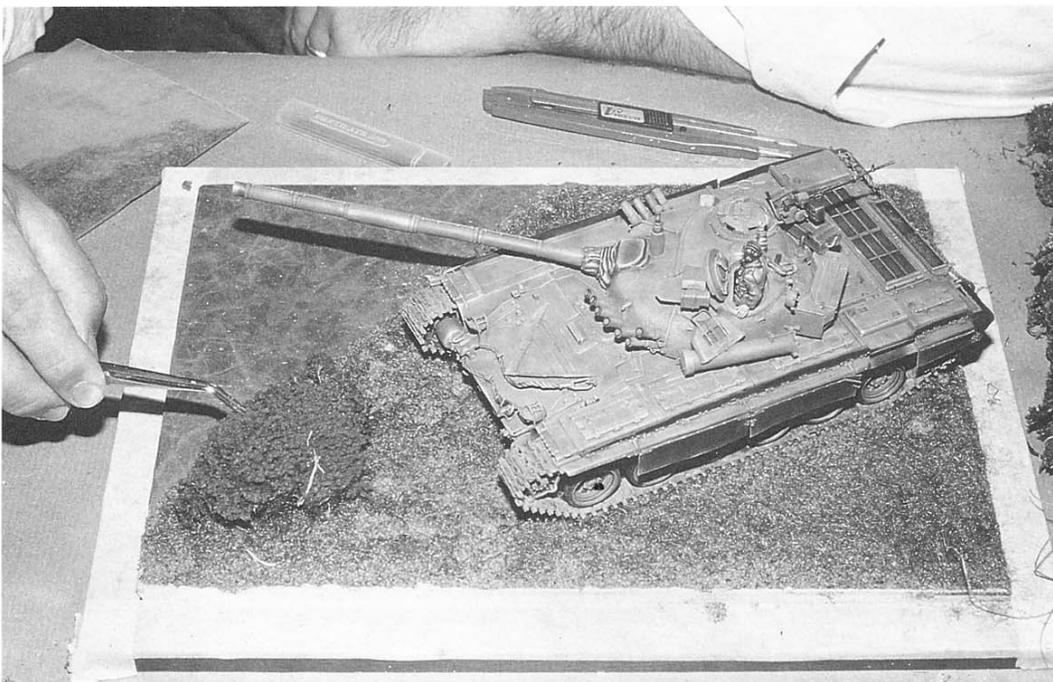
Le piante vanno rappresentate in varie dimensioni e altezze, meglio se in diversi tipi, più fitte in certi punti,

più rade in altri. Se vogliamo rappresentare una giungla, non facciamo un bel giardino con prato all'inglese e alberelli tutti uguali e ben curati.

#### **Alberi.**

Nella scala 1:35 gli alberi risultano sempre piuttosto artificiali. Se proprio non possiamo farne a meno meglio inserire alberi morti o in abito invernale. Essi possono essere rappresentati da piccoli arbusti molto ramificati o meglio ancora da certe radici contorte. Eventualmente si possono rappresentare spezzati dalle esplosioni.

*Desideriamo ringraziare il socio Natale De Salvo per la sua collaborazione.*

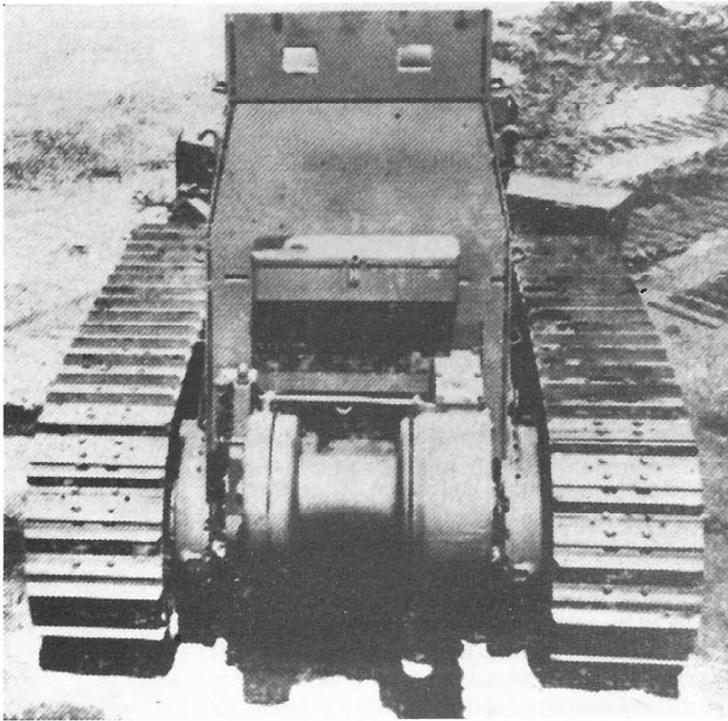


Qui a lato:  
Il modello viene posizionato provvisoriamente sulla base per verificare la giusta collocazione della vegetazione.  
(foto G.L.Cocchi)

UN PARTICOLARE MEZZO MILITARE...

# "ARMoured DOZER"

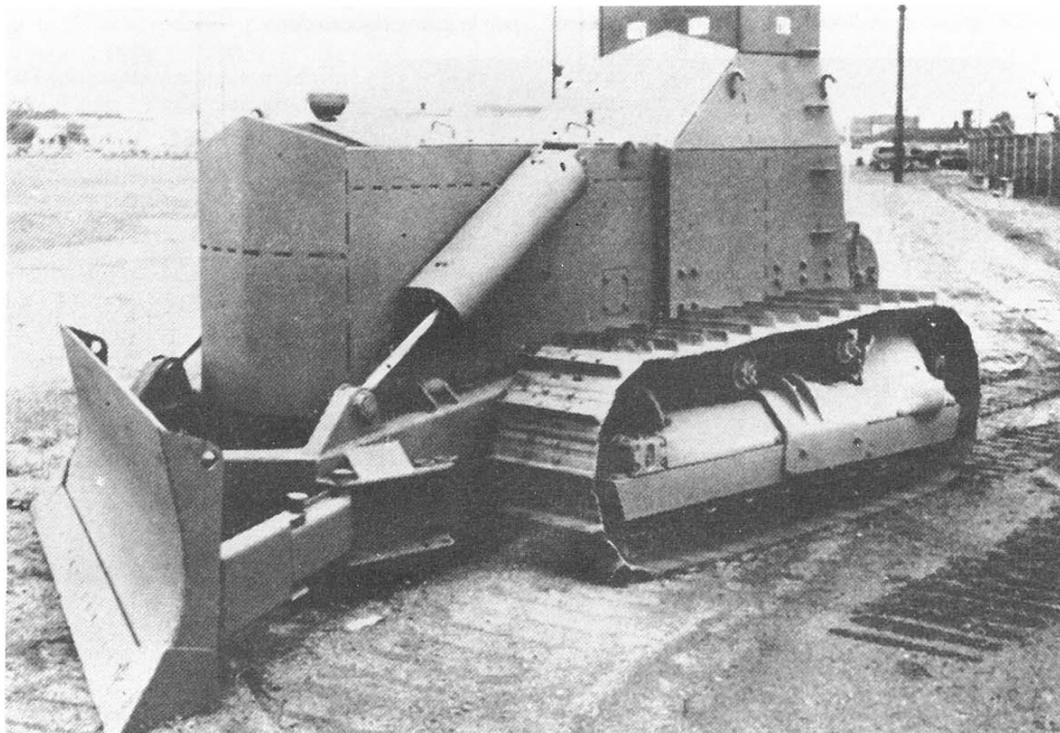
di Antonello Lunetto

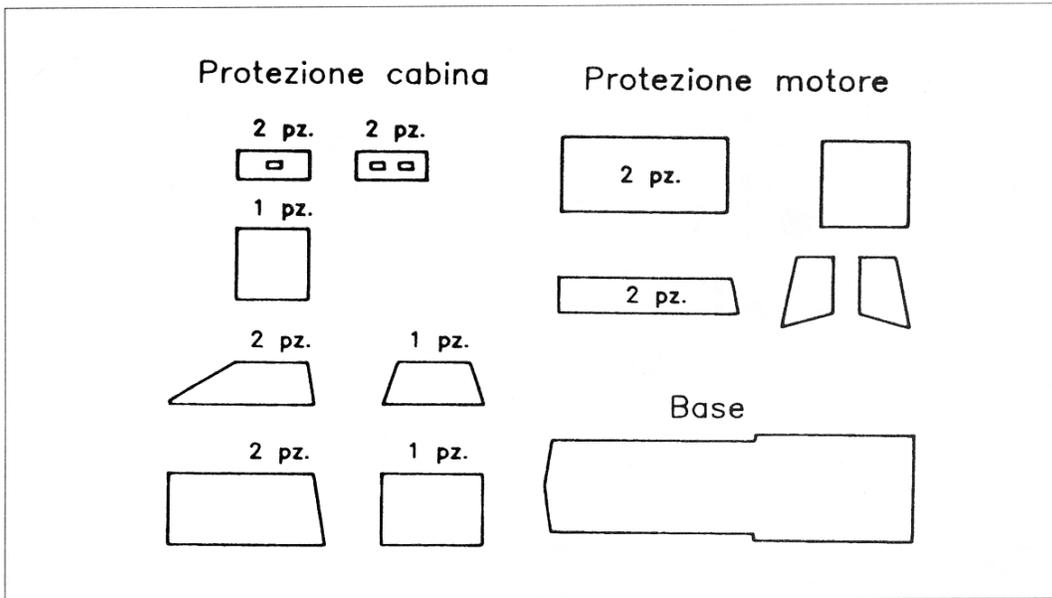


■ L'Armoured Dozer, o trattore corazzato, usato dal British Army durante la Seconda Guerra Mondiale, era generalmente una macchina commerciale che veniva blindata con piastre sagomate per permettere l'uso di questi utilissimi mezzi anche in prima linea. Minori modifiche, come il prolungamento del tubo di scappamento ed i filtri, furono adottate per garantire alla macchina una migliore protezione dall'acqua; per lo stesso motivo vennero anche impermeabilizzati alcuni elementi del motore e dell'impianto elettrico. Il tipo qui illustrato appartiene alla serie CT-CO Model D6, ma venivano anche usati modelli più grandi e potenti della serie D8. Un discreto numero di Armoured Dozers furono preparati in tempo per operare con la 79th Armoured Division nel Beach Group in occasione dello sbarco in Normandia del Giugno 1944; i mezzi, in forza con i Royal Engineers, aprirono varchi negli ostacoli posti sulle spiagge, costruirono accessi e strade per facilitare i movimenti dei veicoli e resero vari altri servizi fra i quali il recupero di materiali pesanti rimasti impantanati sulle spiagge.

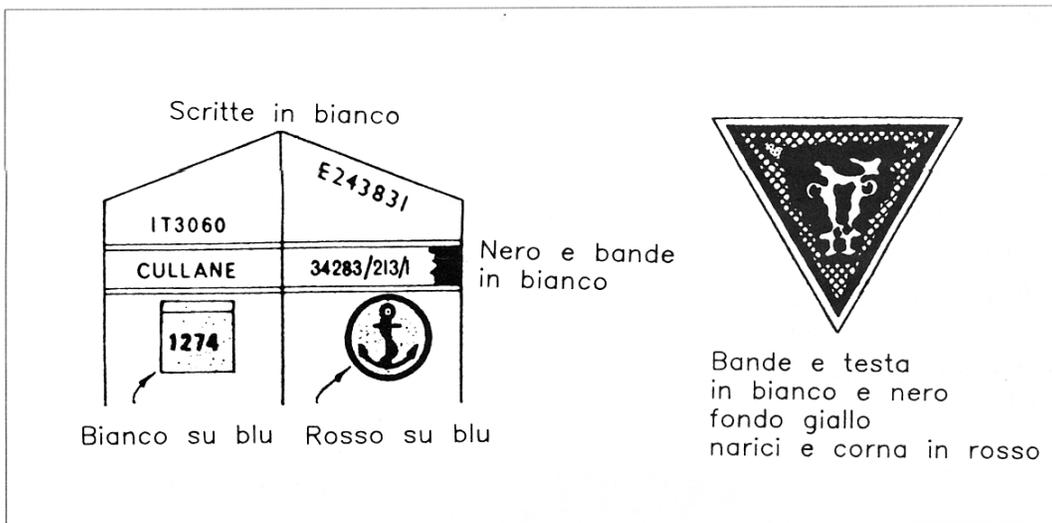
Gli Armoured Dozers, in varie versioni, proseguirono la loro carriera su vari fronti della Seconda Guerra Mondiale e poi in occasione di altri conflitti succedutisi sino ai giorni nostri, operando in particolar modo in Cambogia per la costruzione di piste per aerei e in Vietnam per la costruzione di fortificazioni e di strade.

In questa pagina:  
Due immagini del  
trattore corazzato,  
oggetto di questo  
articolo; si notano le  
piastre blindate poste  
a protezione del  
mezzo.  
(foto arch. A.Lunetto)





Qui a lato:  
Le sagome, in scala  
1:76, dei vari pezzi da  
preparare con  
plasticard per  
costruire le blindature  
del bulldozer.



In basso:  
Immagine operativa  
dell'Armoured Dozer.  
(foto arch. A.Lunetto)

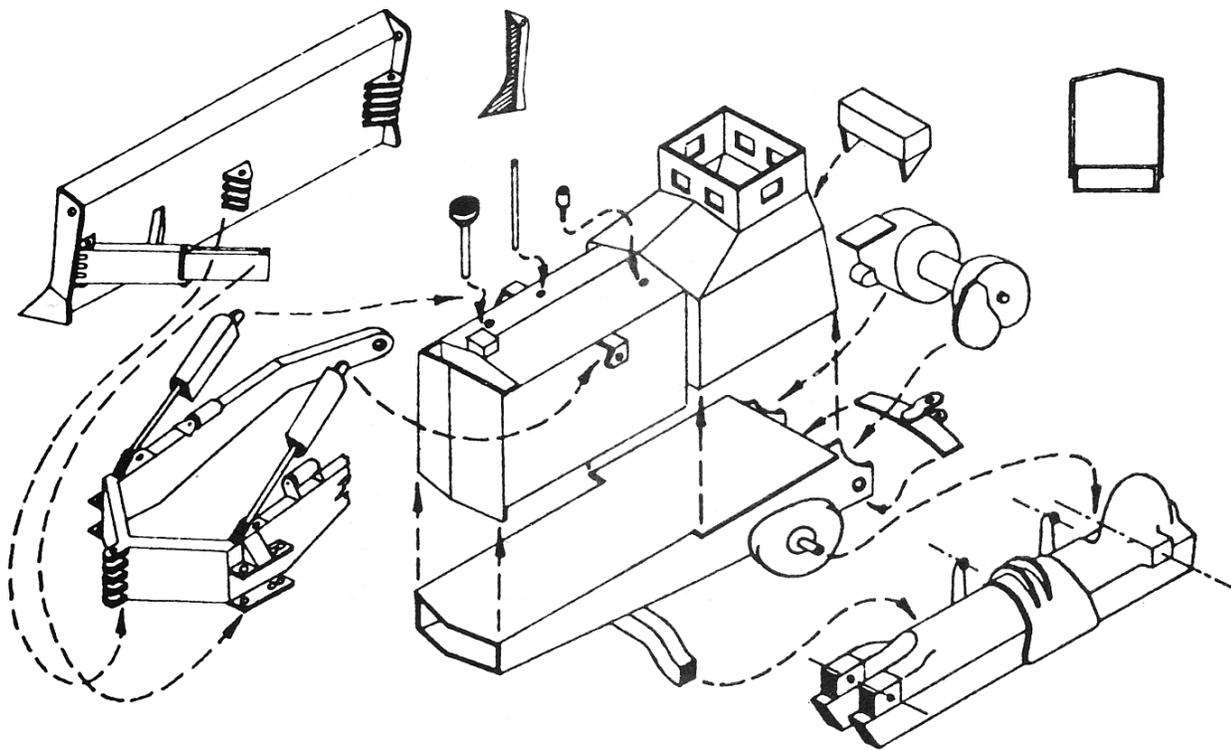
### Il modello in scala 1:76

Il modello dell'Armoured Dozer in scala 1:76 veniva prodotto originariamente dalla britannica S+S Models; sparita questa ditta, oggi il kit può essere acquistato presso la TRUX Models. Il modello, in resina bianca, appare discreto; in particolare, sono utilizzabili le trasmissioni con i cingoli e la lama, mentre il corpo centrale del Dozer deve essere ricostruito.

La parte superiore della struttura, ovvero dove si trova l'alloggio del guidatore, deve essere di forma quadrata anziché rettangolare. Il corpo principale è troppo stretto e quindi deve essere allargato con del plasticard di adeguato spessore, dopo aver cartavetrato le parti laterali e superiori.

La lama è valida, ma la si può migliorare aggiungendo particolari dopo l'esame di fotografie e di disegni. Per i pistoni consiglio di trovare il kit in 1/87 della Roco relativo all' M 110 e di usare queste parti, aggiungendo poi, con plasticard fine e curvato, la relativa protezione. È un lavoro molto minuzioso che comporta misurazioni e correzioni, ma alla fine il modello risulterà realistico. Chi volesse dilettarsi con l'autocostruzione, potrà divertirsi a rendere mobile la lama... La colorazione del modello da me proposto è in Olive Drab.

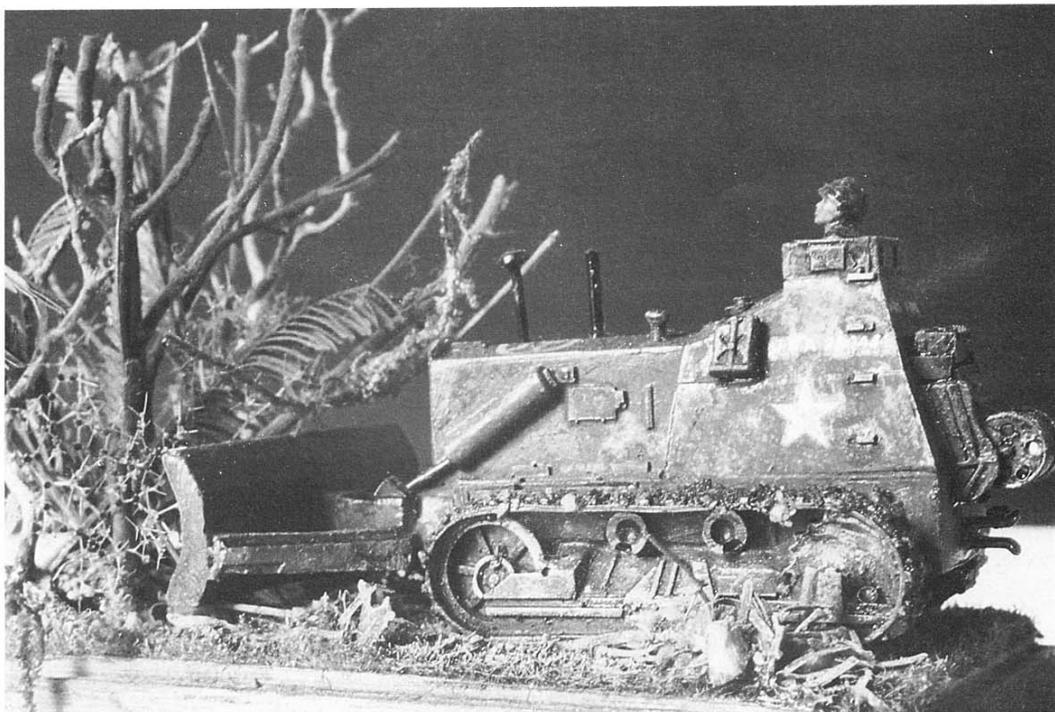


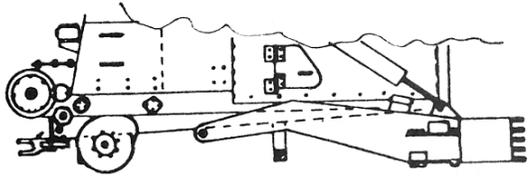
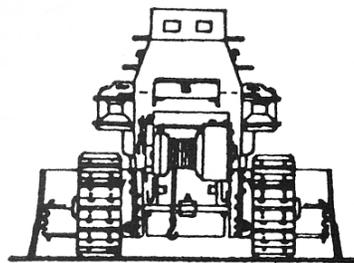
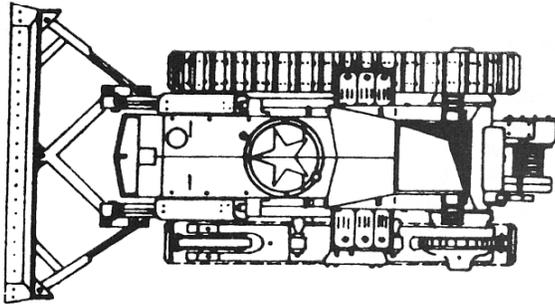
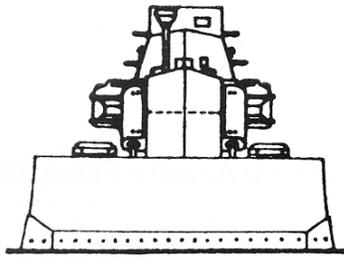
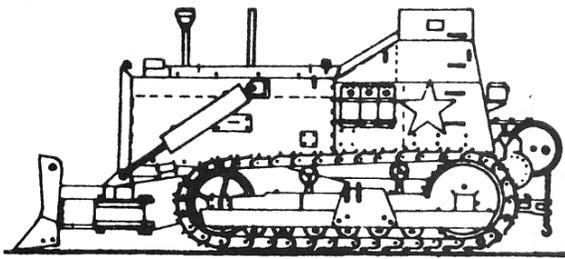


#### Bibliografia

Airfix Magazine (1970) articolo di Futter  
 MAFVA - Rivista Tankette  
 AA.VV. - Storia dei mezzi corazzati  
 H.M.S.O. - The Funnies  
 H.M.S.O. - The 79th Armoured Division

Qui a lato:  
 A metà tra la basetta e il diorama è il luogo di ambientazione del modello di mezzo cingolato, realizzato dall'autore di questo articolo.  
 (foto A.Lunetto)





CATERPILLAR TRACTOR CO. D.6  
ARMoured BULLDOZER  
scala 1:76 - disegno di A. Lunetto



Qui a lato:  
Altra immagine del  
modello finito; si  
apprezzano i partico-  
lari nonostante le  
minuscole dimensioni  
dovute alla scala.  
(foto A.Lunetto)

MACCHI C.202 "FOLGORE"

# DISPOSITIVI ANTISABBIA

di Francesco D'Amico e Fabio Bianchi

Approfittiamo dell'occasione per proporre in queste pagine due foto inedite di MC.202, gentilmente messe a disposizione dal socio Fabio Bianchi.

■ **Fin** dal primo apparire dei Macchi C.202 in Africa Settentrionale, nel Novembre 1941, si rese necessaria l'adozione di un dispositivo che limitasse i danni dovuti all'infiltrazione della sabbia, soprattutto a bassa quota e nelle fasi di decollo ed atterraggio, quando alla sabbia già presente nell'aria si aggiungeva quella sollevata in grandi quantità dal moto dell'elica. Vennero pertanto introdotti alcuni accorgimenti, il principale e più evidente dei quali fu il filtro applicato alla presa d'aria del compressore, dalla caratteristica foggia a lamelle, che da allora divenne standard per tutti i C.202 nonché per i successivi C.205, nonostante questi ultimi non operarono in Africa.

**Di seguito** riproduciamo la Tavola 26 "Installazione antisabbia" tratta del manuale di manutenzione ed impiego del velivolo C.202, recentemente ristampato dalla ditta AMX: degne di nota, e finora ignorate dalle pubblicazioni specializzate, sono le cappottature di protezione dei vani carrello. Si noti che, diversamente da aerei come il G.50 o i Reggiane, i velivoli delle serie C.202/205 non avevano i vani del carrello delimitati, ma attraverso essi si accedeva direttamente al motore, con i vari ingranaggi, tubature eccetera perfettamente visibili, nonché esposti all'azione della sabbia.

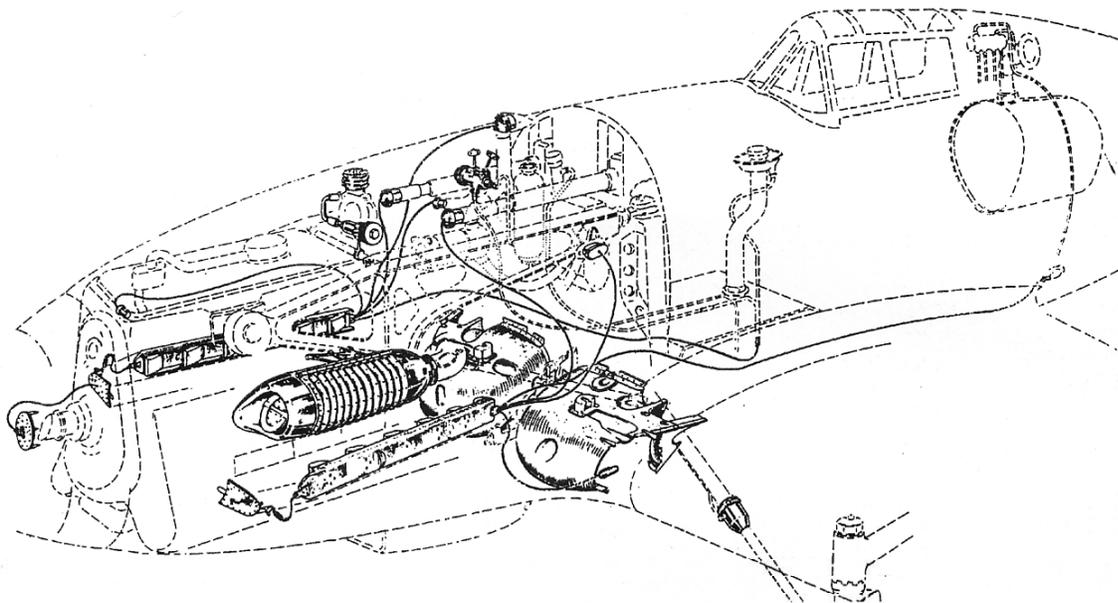
L'installazione di questo importante accessorio (per l'aereo e per noi modellisti) è documentata da due foto relative ad aerei diversi e non appartenenti alla stessa serie. Queste foto sono state pubblicate nell'ormai introvabile Profile no.28 dedicato appunto al Folgore

(vedere alle pag.8 e 9). Anche nel più recente Volume 2 della serie Ali d'Italia edito da Giorgio Apostolo, a pag.45 in alto compare la stessa foto di pag.8 del Profile. Personalmente siamo propensi a credere ad un utilizzo di tale accessorio quanto meno in Africa, dove avrebbe certamente evitato agli specialisti lunghi e tediosi lavori di ripulitura del motore dall'impasto di sabbia e grasso che si sarebbe inevitabilmente formato. Del resto qual è la fonte ufficiale, anche fotografica, da cui è stata documentata l'assenza di tale accessorio? Forse perchè a Vigna di Valle gli esemplari mostrano i loro condotti, tubi e quant'altro? Se così fosse, siamo sicuri che la fonte è ben poco attendibile! Quindi ben venga, finalmente, il comprovato uso delle coperture del vano carrelli dei velivoli tropicalizzati MC.202/205 e, perchè no, anche del MC.200!!!

Prendendo lo spunto da quanto detto, e tenendo presenti i disegni qui pubblicati, si può cercare di autocostruirsi queste coperture, magari stampandole in vacuform, evitando così di dover riprodurre tutto quel groviglio di condutture di cui si diceva prima. Non diciamo che sia una cosa facile, anche considerando la foggia particolare e le varie aperture che le caratterizzavano, necessarie per il passaggio dei tubi del liquido di raffreddamento nonché per il sistema di aggancio del carrello. Può comunque essere uno stimolo per completare in modo diverso i kits Hasegawa, sia quello in 1:72 che il più recente in 1:48, dedicati al Folgore.

Qui a lato: Immagine ripresa a Palermo Boccadifalco; il Folgore è un prima serie, sconosciuto il reparto di appartenenza ed il periodo, ma è probabile che si tratti dei primi mesi del 1943, pur senza alcuna conferma; il periodo è stato riportato dalla fonte. (Si ringrazia la famiglia Roberto Lisa)





#### INSTALLAZIONE ANTISABBIA :

Nella versione A.S. il velivolo è stato particolarmente curato nell'allestimento protettivo contro l'azione della sabbia sugli organi più delicati: la protezione antisabbia consta negli apparati di protezione a terra atti ad interdire l'ingresso della sabbia nei vani e negli orifici che accedono al motore e nei dispositivi di protezione in volo che costituiscono parte integrante del velivolo stesso.

##### Dispositivi di protezione a terra

Agli apparati di protezione a terra appartengono i tappi degli sfiati olio e benzina, i tappi dei tubi di scarico, capottine, ecc. che debbono essere tolti nella loro totalità all'atto dell'involo. Detti tappi sono stati collegati assieme con cavetti metallici onde impedire che qualcuno di essi venga inavvertitamente lasciato in sede.

Durante il loro montaggio sarà bene assicurarsi della loro efficacia per una buona tenuta. Inoltre fa parte della protezione a terra la capottatura metallica vano carrello; detta capottatura, che rimane sempre montata. Pur non essendo integrale, copre in gran parte la zona fra il motore e la paratia riducendo l'azione insabbiante sulle tubazioni e comandi che generalmente sono cosparsi di olio e di grasso.

##### Dispositivi di protezione in volo

1. - Presa dinamica antisabbia: Differisce dalla presa dinamica

normale per la cella filtrante e la farfalla di chiusura a comando idraulico. A terra ed al decollo ed attraversando zone con sabbia in sospensione detta farfalla 1a dovrà essere tenuta chiusa per garantire al motore un'aspirazione di aria filtrata. Lo specialista di assistenza curi il lavaggio del filtro in benzina ogni volta che si presenta saturato di sabbia.

2. - Filtro «Fama» per compressorino Zenit e filtro «Magnaghi» sullo sfiato del serbatoio circuito oleodinamico: E' bene lavare ogni 20 ore di volo la cella filtrante in alcole o benzina: immergerla in olio che viene usato per impianti idraulici e rimontarla dopo averla fatta scolare accuratamente.

3. - Protezione steli martinetti di sollevamento carrello: Consta di un bicchiere fissato sulla testata del martinetto che contiene una guarnizione di cuoio che a guisa di premistoppa arresta la sabbia durante il rientro dello selo stesso; non abbisogna di particolare manutenzione. Analoga protezione è prevista per l'ammortizzatore del carrellino di coda. Concludendo, come accorgimento da non trascurare nella manutenzione, si consiglia di ingrassare tutti gli snodi su cuscinetti dei comandi velivolo nonché le cerniere, per modo che il grasso stesso oltre ad esercitare la funzione lubrificante impedisca l'insinuarsi della sabbia trattenendola invischiata sul suo strato superficiale.

Ecco lo schema delle installazioni antisabbia e, al centro, la relativa descrizione; il tutto è ripreso dal libretto di manutenzione del velivolo.



Qui a lato:  
Foto ripresa a Napoli-Capodichino nei primi mesi del 1943.  
(Si ringrazia la Sezione Arma Aeronautica di Frosinone ed in particolare il M.Ilo Giorgio Fabi)

Del Macchi C.202 il Notiziario IPMS si è occupato nei seguenti numeri:  
Vol. 4 n.4 (1972)  
Vol. 5 n.4 (1973)  
Vol. 17 n.2 (1986)  
Vol. 23 n.3/4 (1992)

## A proposito dei numeri scorsi:



■ **Ad integrazione** dei due recenti articoli sugli aerei jugoslavi e francesi nella Regia Aeronautica (rispettivamente pubblicati sui Notiziari 3-4/1995 e 1/1996), ritengo utile proporre ai soci ulteriori fotografie sull'argomento e qualche considerazione sui colori degli aerei francesi.

*Foto A:* Altra foto dell'Hurricane ex jugoslavo con le insegne italiane (foto archivio C.Lucchini)

*Foto B:* Stesso aereo con insegne pseudo inglesi (?) applicate per le riprese del film "Un pilota ritorna" (foto archivio C.Lucchini)

*Foto C:* Dewoitine D.520 ancora con le insegne francesi. È interessante notare come la linea di separazione fra mimetica superiore e Gris Bleu Clair risulti a volte alta (come in questo caso) ed altre volte bassa (come ad esempio nel caso dell'aereo no.14 descritto da G.Luciani nello scorso numero).

Un altro interessante esempio è rappresentato dall'aereo no.6 della 164 sq. (il 6 dovrebbe essere in rosso visto che nella foto a colori del "Settore Mediterraneo" ed. Intergest il C.202 in copertina ha sia il numero di sq. che quello individuale in rosso) che appare a pag. 173 del libro "Regia Aeronautica e Armée de l'Air" (ed. Bizzari) e che compare anche in uno spezzone del videotape "La caccia" allegato ad un recente numero della Rivista Aeronautica.

Da tutte queste immagini appare che l'aereo ha soltanto l'obliterazione delle strisce giallo/rosse francesi sul muso e sulla coda. Tenuto conto che gli aerei sono stati rilevati dai piloti italiani sull'aeroporto di Istres in mano germanica, è probabile che i colori usati per le oblitterazioni siano il RLM 75 per le superfici superiori e RLM 76 per le inferiori. Dall'esame del videotape si rileva inoltre la presenza di insegne alari superiori di dimensioni ridotte, poste in prossimità delle estremità alari. Per quanto riguarda la presenza del numero di squadriglia 164 sulla deriva, le immagini non permettono di dire niente; forse era presente (in tal caso verosimilmente in piccoli caratteri rossi) come per il C.202 164-1. (foto archivio CMPR via R.Trotta)

*Foto D:* Interessante notare la disposizione delle strisce giallo/rosse sulla deriva (solo superiormente agli alettoni) e sugli alettoni (foto archivio CMPR via R.Trotta)

*Foto E:* In questa foto è possibile vedere la distribuzione della mimetica alla tedesca (vedi articolo pubblicato dal Notiziario IPMS 2/1979) sulle superfici superiori dei D.520 (foto archivio CMPR via R.Trotta)

*Foto F:* Cancellazione delle insegne francesi completa. Il rettangolo in fusoliera cancella l'insegna della morte con la falce (foto archivio CMPR via R.Trotta)

### **Note sui colori degli aerei francesi**

Per l'individuazione dei colori francesi scrissi a suo





Le foto di queste pagine sono disposte, dall'alto in basso, nella stessa sequenza con cui vengono trattate nel testo.

tempo all'IPMS Francia che gentilmente mi inviò i risultati delle loro ricerche relativamente al D.520, qui di seguito riportati (tutti i riferimenti sono al Federal Standard).

Kaki ..... 2/3 34087 + 1/3 34086  
 Sienna ..... 3/4 30117 + 1/4 30108  
 Gris Bleu Foncè ..... 26132 (opaco)  
 Gris Bleu Clair ..... 36270

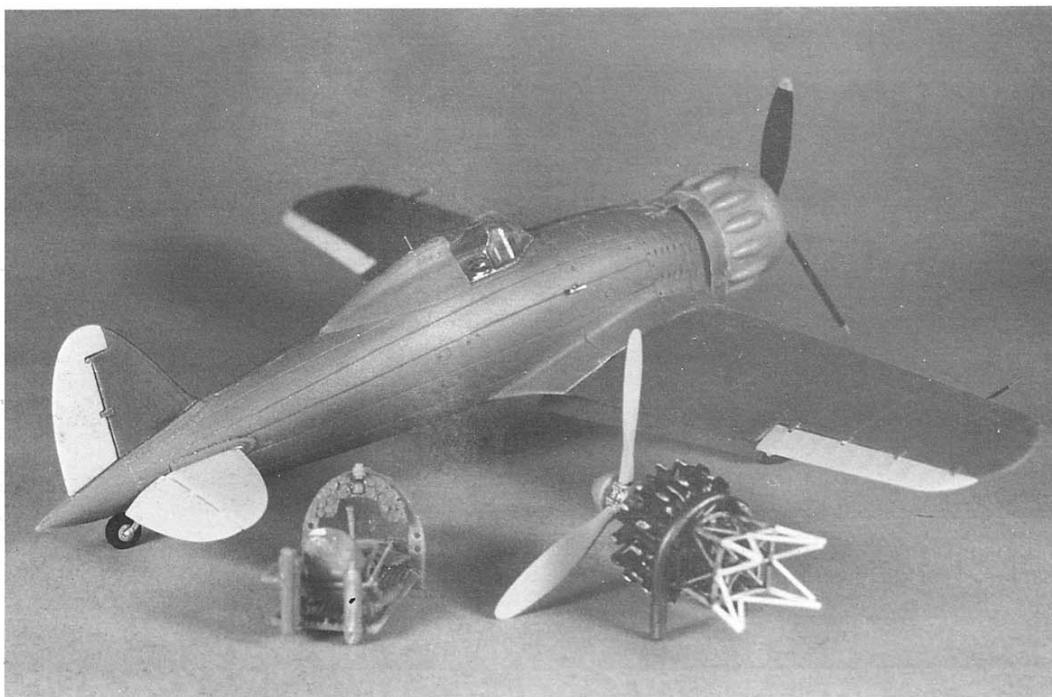
Segnalo infine di non prendere in considerazione il profilo comparso su Aerei 11/1994 alle pagg.40-41, raffigurante il 164-6, per i seguenti motivi:

- a) l'aereo non presenta le oblitterazioni sul muso e sulla coda visibili invece nella foto del libro citato sopra;
- b) presenta il numero di squadriglia sulla deriva di colore bianco, non visibile nello spezzone del videotape citato;
- c) presenta fasci alari su fondo bianco non certo più in uso nel 1943 e non presenti nel suddetto spezzone;
- d) non era presente su questo aereo lo stemma di stato all'incrocio dei bracci della croce di coda.

*Riccardo Trotta*



Nelle foto di questa pagina sono presentati due esempi dei kits prodotti dalla Italian Classic. (foto N.Crosa)



UNA PRESENTAZIONE:

# ITALIAN CLASSIC

Aerei Italiani in resina nella scala 1/48

di Francesco D'Amico

■ **Fra** le ditte recentemente apparse sul mercato dei kits in resina c'è la Italian Classic, neonata "firma" del modellismo nostrano, che ci propone alcuni soggetti italiani in scala 1:48. Realizzati molto bene, questi kits sono completi dei più piccoli dettagli, e diversamente dai modelli in resina "pieni" a cui ci hanno abituati altre

ditte, i prodotti della Italian Classic hanno un "look" da modello ad iniezione: infatti i semigusci delle fusoliere sono vuoti, con stampati, nella parte interna, i dettagli della struttura e delle fiancate dell'abitacolo. Non ci sono decals, per le quali bisognerà arrangiarsi con i fogli Tauromodel, che ormai sono in grado di offrire un'ottima scelta di soggetti.

Attualmente sono disponibili i kits completi del Macchi C.200 ed alcuni kits di conversione. Sui Flash 141 e 142 abbiamo pubblicato una breve presentazione di M. De Bortoli e due recensioni di G. Luciani; riteniamo opportuno offrire ai soci anche qualche fotografia, gentilmente forniteci dal titolare della I.C., Sig. Nino Crosa, perchè tutti si possano più direttamente rendere conto dell'estrema qualità di queste realizzazioni.

Il C.200 è venduto in tre scatole, la prima dedicata alle versioni con capottina chiusa (I-VI serie), la seconda con capottina aperta (VII-XII serie) e la terza alle ultime serie, con l'ala tipo 202, i travetti per le bombe e la possibilità di realizzare un esemplare fotografico.

Ci sono poi i set di conversione per il G.50 Sector/Hasegawa (motore, Naca, elica, mozzo, superfici mobili separate, interni, ecc.), che permettono di realizzare le varie serie del caccia Fiat, fra cui il biposto da addestramento, ed il set di miglioramento per il deludente CR.42 della Classic Airframes: in quest'ultima scatola, a parte la fusoliera ed i montanti, sono contenute tutte le altre parti del kit rifatte, nonché ulteriori parti per le versioni caccia bombardiere e caccia notturno!

Di prossima uscita un kit completo dedicato al Reggiane Re 2000.

I modelli Italian Classic, per coloro che fossero interessati, sono reperibili presso il negozio "Il Pentagono", Via D. Alighieri 48, SORA (FR), tel. 0776/825568.

