



# IL NOTIZIARIO

VOL. 12 NO.1 - 1981



---

international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

## EDITORIALE

Con questo numero incominciamo il nuovo anno. Come sempre si spera che i rinnovi delle iscrizioni avvengano regolarmente e che si possa arrivare ai fatidici quattro fascicoli. Nel precedente Notiziario 3/4 - 1980 abbiamo messo otto pagine in più del solito per compensare in parte la mancanza di un numero in più e siamo andati oltre il.....seminato e infatti la "botta" sulla fattura della tipografia si è sentita. Attualmente abbiamo la copertura finanziaria per due numeri e pensiamo quindi a questi. Sino ad autunno, come al solito, non riusciremo ad avere tutte le quote.

Ma veniamo al contenuto, questa volta più equilibrato per i vari gusti. Abbiamo un servizio sul Mustang nelle versioni post-belliche e sino ai giorni nostri. Dai North American ai Cavalier, al Piper Enforcer PA-48 Enforcer. Tutte estrapolazioni del famoso velivolo approntate per l'addestramento, l'antiguerriglia ed altri impieghi. Riteniamo che l'articolo possa offrire a tutti gli appassionati possibilità notevoli per modifiche di scatole base.

Abbiamo quindi il Deacon inglese. Un cannone da 6 libbre tra i migliori nel 1942. Armando Rossi ci spiega come autocostruirlo. Segue il carro italiano L 6/40. L'autore Fernando Tempo dell'IPMS di Padova dà una esauriente spiegazione sulla storia del mezzo e come si può costruire. A corredo fotografie esplicative e molto interessanti. Poi il Brewster Buffalo con insegne insolite. Assomigliava più a una botte volante che ad un velivolo. Ne caddero alcuni in mani giapponesi e Leonardo Ferrazzi dell'IPMS di Alessandria ne illustra appunto due. Fotografie di G.59 e F-51 italiani, non comuni, inviate dal socio Tarquinio Prisco di Ciampino (Roma) completano il tutto.

La nostra pubblicazione ha raggiunto in questi ultimi tempi un livello grafico notevole sia per il contenuto che per la qualità e nonostante le difficoltà della lingua è apprezzata presso le branche IPMS di tutto il mondo. Lettere in questo senso ci sono giunte ultimamente. Ora non rimane che riuscire a raggiungere la meta prefissata. Per quello che ci riguarda lo staff redazionale lavora continuamente per documentarsi ed approntare articoli e notizie inedite per accogliere anche i più esigenti. Sollecitiamo comunque e sempre la collaborazione di tutti i soci.

GIORGIO PINI

## Dalla Redazione

Lo scorso Notiziario è arrivato dopo mesi d'attesa (purtroppo ha avuto una lunga e travagliata gestazione tipografica - oltre 4 mesi - che speriamo costituisca un'eccezione e non la regola per il futuro) i "centoquattresimi" lo avranno sfogliato con impazienza. Immagino il loro stupore quando non hanno trovato traccia dell'articolo annunciato di imminente pubblicazione nel "N°" 2/1980, mentre c'era un commento di Giorgio sull'assenza di articoli sull'F-104! Ma allora come stanno le cose? L'articolo è davvero in un avanzato stadio di preparazione, ma siamo stati bloccati dal solito dilemma: o pubblicare subito un articolo "all'italiana" o aspettare in attesa di ulteriore documentazione. Sull'F-104 c'è una montagna di documentazione disponibile ma certi dettagli (che per i modelli in 1/48 e 1/32 sono rilevanti) nessuno si è mai preso la briga di andarli a controllare di persona per vedere se sono proprio come magari erano stati descritti anni fa sui depliant della ditta costruttrice. Discorso analogo vale per i disegni. Gli autori del nostro articolo stanno invece lavorando a qualcosa di più preciso, andando anche a misurare materialmente le parti su cui esistono incertezze. Causa i noti problemi legali, già lo scorso fascicolo portava una testata diversa dal solito e nei prossimi saranno probabili ulteriori piccoli cambiamenti: non cambia però l'impostazione di base del nostro Notiziario. Venendo al solito discorso sugli "orrori" dell'ultimo numero non mi sembra che ce ne siano stati di particolarmente rilevanti nel testo e nelle didascalie mentre sono purtroppo evidenti alcuni inconvenienti tecnici come il retino delle foto sgranato (cfr. a.e. pag. 15) od altre fotografie perfettamente "leggibili" nell'originale, ma che, a causa delle particolari condizioni del contrasto, sono risultate mal riprodotte. I tecnici della tipografia ci hanno assicurato che faranno del loro meglio per evitare cose simili in futuro.

Per prevenire poi le critiche circa la impostazione "troppo esterofila" del presente numero (del resto abbiamo preferito pubblicare l'articolo sui Mustang tutto in un colpo, anche se molto corposo, per evitare le lunghe attese connesse alla divisione in puntate) anticipo poi che nel prossimo "N°" vi sarà un ottimo articolo su un famoso bimotore della R.A.. Concludendo faccio notare come, contrariamente alla prassi, sono state pubblicate molte foto del modello dell'1.6/40: quando si tratta di realizzazioni di così alto livello lo spazio non è certo spreco, se non altro per far vedere alle altre sezioni IPMS estere che anche in Italia c'è gente che i modelli li sa davvero costruire!

GV

### in redazione

GIORGIO PINI            ARMANDO ROSSI  
MAURIZIO GUERRI    GIANLUCA VARONE

## IN COPERTINA

Il prodotto finale della evoluzione del celebre North American P/F-51 Mustang è il Piper PA-48 Enforcer, il cui primo prototipo compare in questa immagine. Questo velivolo è il risultato dell'accoppiamento della cellula del P/F-51, adeguatamente rinforzata, con un turboelica Avco-Lycoming I55-L-9: come si può ben vedere, questa radicale rimotorizzazione ha contribuito non poco (insieme all'adozione di serbatoi alari d'estremità, la rimozione del caratteristico radiatore ventrale e la sostituzione della capottina con un'altra di maggiori dimensioni) ad alterare la tipica linea del caccia da cui, peraltro, l'Enforcer deriva.

L'aereo è dipinto a larghe bande in due toni di verde (Green FS-34079 e Green FS-34102) ed uno di marrone (tan FS-30219), con le superfici inferiori in grigio chiaro (Grey FS-36622), secondo lo schema che venne adottato dai velivoli dell'U.S.A.F. nel teatro vietnamita. L'immatricolazione civile N20-IPE e le scritte PIPER ENFORCER sui lati esterni dei serbatoi d'estremità sono in bianco; nello stesso colore è anche la piccola scritta EXPERIMENTAL riportata davanti al parabrezza, trasversalmente rispetto alla fusoliera. L'ogiva dell'elica ed il bordo d'attacco della presa d'aria della turboelica sono in metallo naturale, così come le pale, che hanno le estremità gialle. Da notare la walkway sulla radice alare ed il triangolo (forse giallo bordato di bianco) che indica la posizione dell'apertura a cui aggrapparsi per salire a bordo. (foto Piper Aircraft Corporation via C.S.A.)

Publicazione ad uso esclusivo dei soci IPMS.  
Vendita vietata. Riproduzione vietata.

All contents strictly copyright.

Gli articoli firmati rispecchiano le idee personali dell'autore e non necessariamente quelle della Direzione e Redazione Nazionale de l'IPMS  
Opinions expressed in signed articles are those of the Author and not IPMS.

I.P.M.S. - ITALY  
CASELLA POSTALE 182-41100 MODENA FERROVIA  
ITALIA

## INDICE

GLI ULTIMI MUSTANG.....	PAG. 1
DEACON.....	PAG. 15
L.6/40.....	PAG. 20
BUFFALO CATTURATI.....	PAG. 26
TARGHE IPMS-ITALY 1980.....	PAG. 26

# GLI ULTIMI MUSTANG

Nel 1957 una piccola ditta della Florida, la Trans Florida Aviation, iniziò a revisionare cellule e motori dei numerosi P/F-51 ancora in circolazione negli Stati Uniti con immatricolazioni civili, giungendo a realizzare una variante "executive" del celebre caccia, denominata Executive Mustang 2000. Questo velivolo ebbe l'abitacolo biposto in tandem, bagagliai nelle ali al posto delle mitragliatrici e dei relativi vani delle munizioni e fu inoltre dotato di serbatoi alari d'estremità. Mutato il proprio nome in Cavalier Aircraft Corp. la ditta ottenne dall'USAF un contratto per lo sviluppo di una versione del Mustang da utilizzarsi per l'attacco al suolo e la controguerriglia: è appunto da questo contratto che hanno origine quelli che possiamo senz'altro definire come gli "ultimi Mustang".

## CAVALIER TF/F51D MUSTANG (Tavola 1)

Dovuti al contratto con l'USAF, questi velivoli non furono frutto di un semplice programma di ricostruzione, ma vennero assemblati con componenti in parte costruiti ex-novo ed in parte prelevate da stock esistenti. Si presentano esternamente uguali ai Mustangs classici, ma con il piano verticale più alto, simile a quello degli F-51H, e con la capottina tipica dei Mustangs realizzati durante la II<sup>a</sup> Guerra Mondiale a Dallas (cioè leggermente bombata alla estremità posteriore). La struttura è stata rinforzata e l'avionica completamente sostituita da materiale moderno (tra l'altro sono stati utilizzati gli stessi collimatori installati sugli Hawker Hunter, acquistati come surplus); il motore è un Packard V-1650-7 (equivalente al Merlin 69) da 1480 hp. L'armamento è costituito dalle solite sei mitragliatrici alari da 12,7mm più un totale di otto punti di attacco subalari, di cui i due interni per bombe fino a 454 Kg, serbatoi sganciabili e lanciarazzi, ed i rimanenti sei per razzi aria-terra HVAR da 127mm. L'abitacolo è biposto in tandem (a doppio comando nei TF-51D, dove è chiuso da una capottina simile a quella realizzata durante la II<sup>a</sup> Guerra Mondiale dalla Temco per i Mustangs biposto) ed il secondo posto è per un osservatore od un navigatore. Sono stati realizzati 12 F-51D più 2 TF-51D per l'USAF.

## CAVALIER MUSTANG II (Tavola 1)

Sviluppato dalla Cavalier come "private venture" per ottenere una versione biposto del Mustang per l'impiego come COIN, ha la struttura irrobustita, il che ha permesso un aumento del carico bellico trasportabile: infatti, oltre alle sei mitragliatrici standard, vi sono un totale di 6 punti d'attac-

co che possono tutti portare bombe, lanciarazzi e serbatoi. Questi ultimi, comunque, non sono normalmente utilizzati, sostituiti da due serbatoi alari d'estremità (che rendono il Mustang II esternamente identico, a parte la capottina e, ovviamente, le installazioni dell'armamento, allo Executive Mustang 2000), che danno all'aereo una autonomia di oltre sette ore e mezzo. Il motore è il più potente Merlin 620 da 1760 hp, che permette il decollo fino al peso di 6215 kg; l'abitacolo (biposto in tandem) è dotato di seggiolini eiettabili leggeri. Il primo prototipo ha volato per la prima volta il 7 Dicembre 1967, con l'immatricolazione civile N4222A.

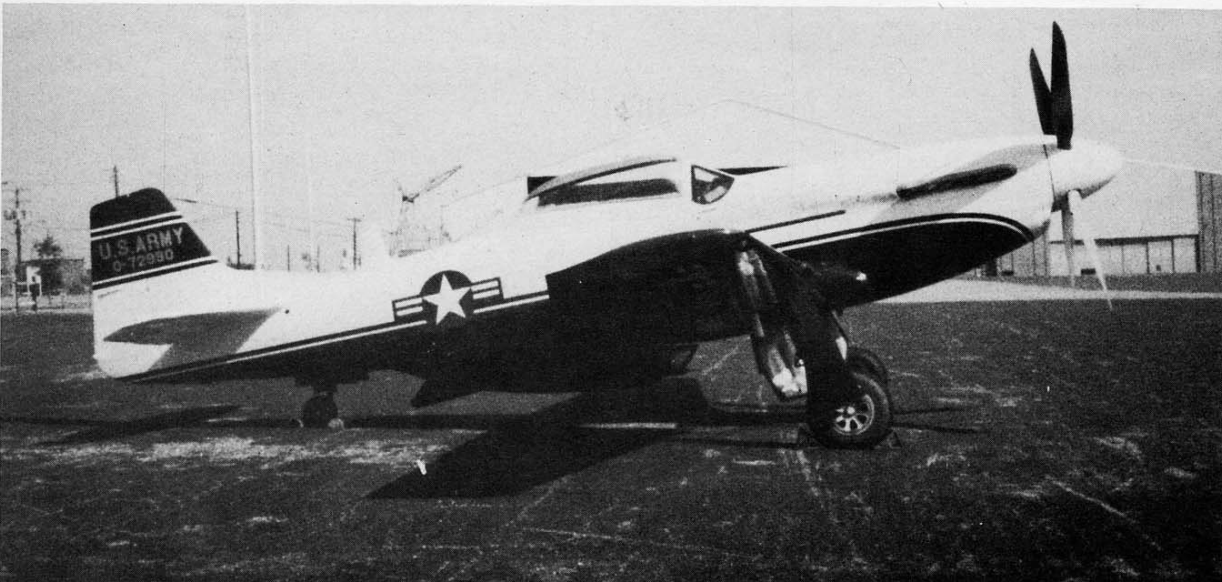
## CAVALIER TURBO MUSTANG III (Tavola 2)

Costruito anch'esso come "private venture", il Turbo Mustang III utilizza la cellula standard dello F-51, adeguatamente rinforzata, unita ad una turboelica Rolls-Royce Dart Mk. 510 da 1740 hp al decollo, accoppiata ad una elica quadripala della Dowty Rotol. Questa radicale rimotorizzazione ha comportato l'allungamento della fusoliera e la rimozione del caratteristico radiatore ventrale del Mustang; l'ala è sostanzialmente quella del Mustang II (con i serbatoi di estremità) anch'essa rinforzata con l'inserimento di nuovi longheroni e centine. L'armamento pure è lo stesso trasportabile dal Mustang II, mentre le prestazioni, per la maggiore potenza disponibile, subiscono un radicale incremento. Il prototipo (ed anche unico esemplare costruito) è immatricolato N6167U; questo velivolo è stato proposto come A-X ad interim (sostituto del Douglas Skyraider) all'USAF ed ai paesi che ancora utilizzano il Mustang in una configurazione di serie con turboelica Dart Mk. 529 e seggiolini eiettabili North American LW-3B, ma nessun ordine si è concretato.

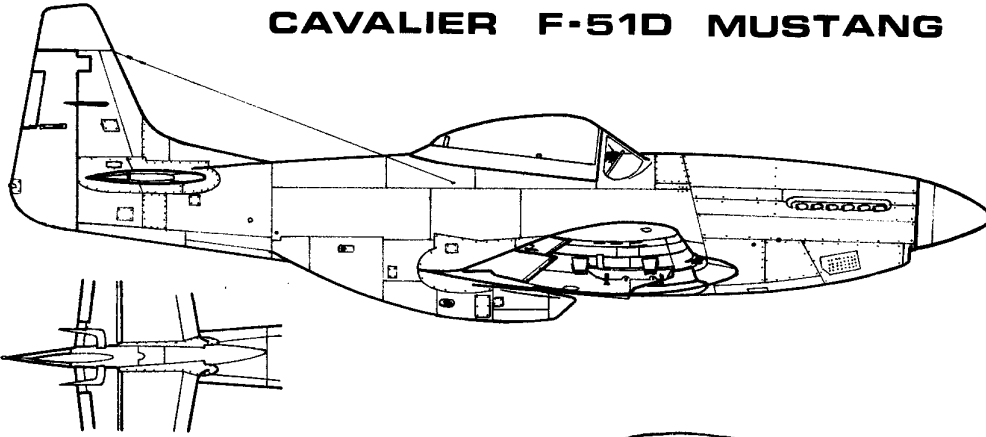
## PIPER PA-48 Enforcer (Tavola 3)

Nonostante il fallimento del Turbo Mustang III dal punto di vista commerciale, la Cavalier ha persistito nella realizzazione di derivati del Mustang con motore a turbina, progettando l'Enforcer ottenuto dall'accoppiamento della cellula dello F-51 con una turboelica Avco-Lycoming T55-L-9 da 1445 eshp. Il progetto completo è stato venduto nel 1971 alla Piper Aircraft Corporation e la Lockheed-Georgia ha acquistato da quest'ultima una opzione per la produzione in serie del velivolo in caso di ordini. A parte l'installazione del nuovo impianto propulsivo, nell'Enforcer è stata adottata una grossa pinna ventrale (modifica, questa, e-

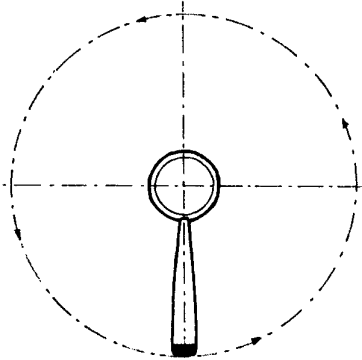
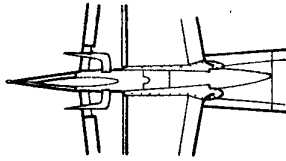
Uno dei Mustang revisionati dalla Cavalier nel primo periodo della sua attività è questo splendido F-51D (un vero e proprio F-51) ora conservato presso l'U.S. Army Aviation Museum di Fort Rucker, Alabama. Come si può vedere, la capottina è stata modificata nella parte posteriore della bolla (ingrandita) ed è dotata internamente, nella parte superiore, di uno schermo, probabilmente per la protezione dei raggi solari. (foto U.S. Army Aviation Museum via C.S.A.)



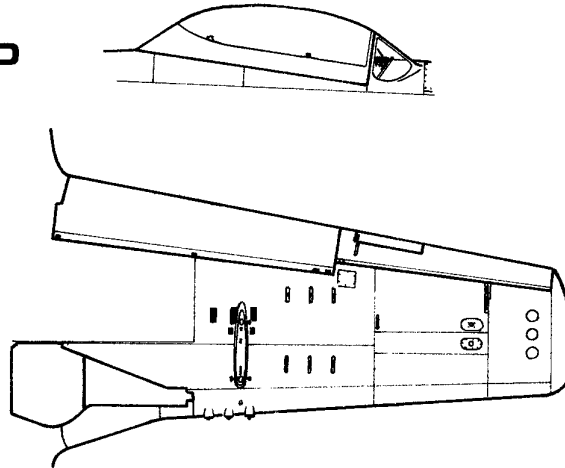
# CAVALIER F-51D MUSTANG



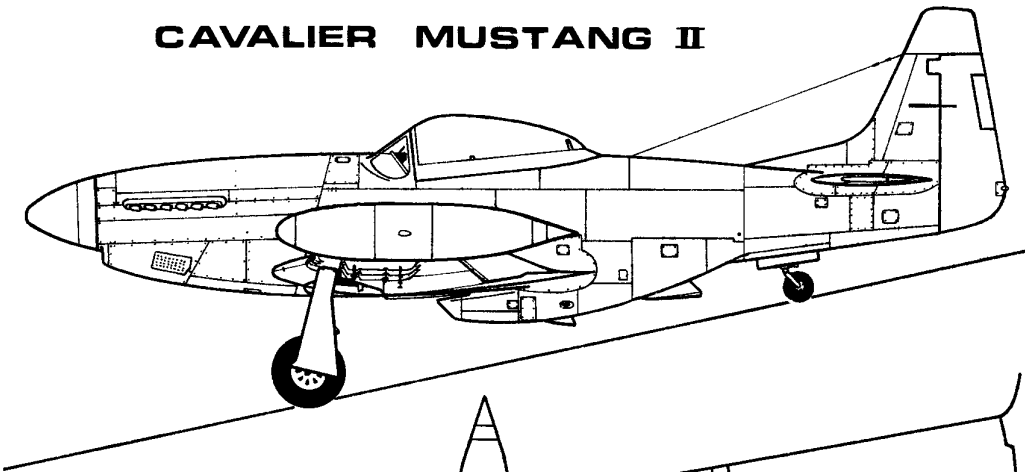
CAPOTTINA DEL / CANOPY OF **TF-51D**



PALE DELL' ELICA CON ESTREMITÀ GIALLE  
PROPELLER BLADES WITH YELLOW TIPS

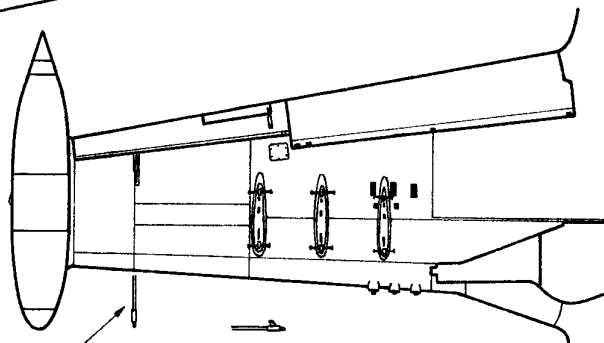


# CAVALIER MUSTANG II

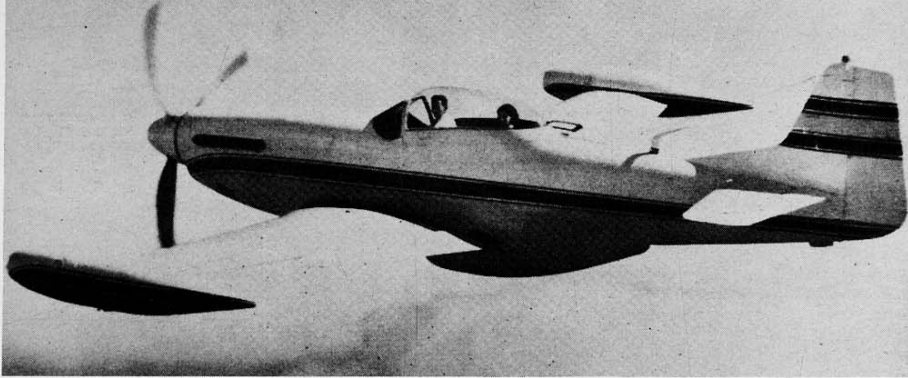


**Aldo Zanfi**  
**I.P.M.S. Modena**

POSIZIONE DEL TUBO DI PITOT SUL BORDO DI  
ATTACCO DELLA SEMIALA DESTRA  
PITOT TUBE LOCATION ON THE RIGHT WING  
LEADING EDGE



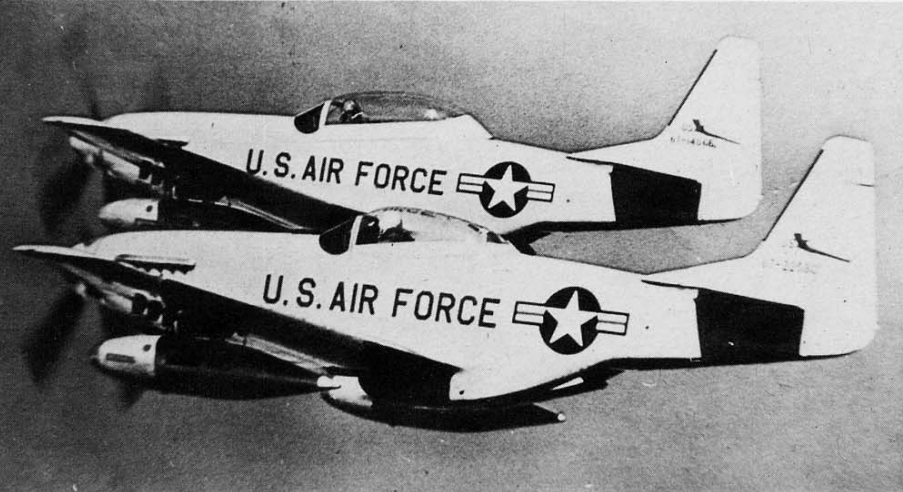
VISTA LATERALE DEL TUBO DI  
PITOT / PITOT TUBE SIDE VIEW



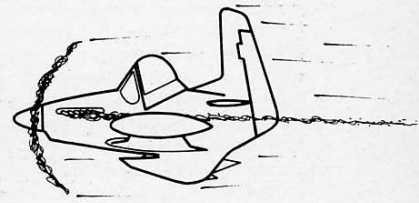
Un esemplare di Trans-Florida Mustang 2000, primo esempio del lavoro di elaborazione eseguito da quella che diventerà la Cavalier Aircraft Corporation sul celebre caccia. Le modifiche più vistose consistono nella adozione di serbatoi alari d'estremità e la trasformazione dell'abitacolo in biposto, con l'adozione di una capottina mobile a bolla ingrandita.



Alcuni Cavalier F-51D Mustang parcheggiati davanti agli hangars della casa costruttrice. L'aereo visibile nella foto (immatricolato 67-14 863) porta la colorazione in grigio chiaro uniforme tipica di questi velivoli; da notare l'elica, avente le pale (con estremità squadrate gialle) nere sulla faccia posteriore ed in metallo naturale su quella anteriore. Il poggiatesta visibile attraverso la capottina è quello del secondo posto dell'abitacolo.



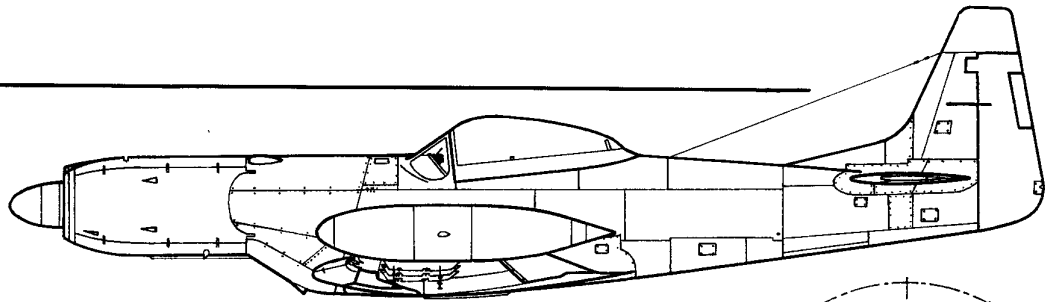
Un F-51D (67-22580) ed un TF-51D (67-14866) volano in formazione. La capottina del TF-51 è praticamente identica a quella elaborata dalla Temco durante la 2a Guerra Mondiale per i Mustang convertiti in biposto. Da notare gli attacchi per i razzi aria-terra HVAR sotto alle ali ed il piano verticale, simile a quello degli F-51H. I serbatoi subalari portati dai due velivoli sono nello stesso colore degli aerei, con l'estremità anteriore in metallo naturale ed i vari stencils rossi con scritte bianche.



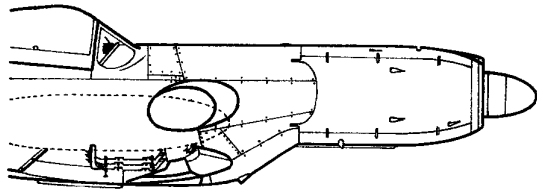
R.A. 21



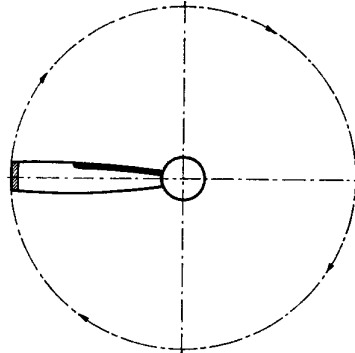
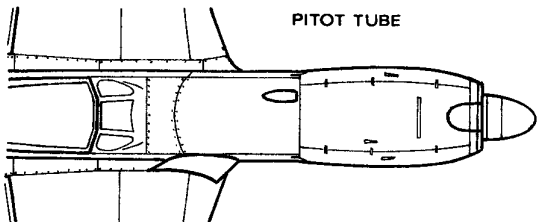
Ancora un F-51D in volo. Questi velivoli vengono consegnati all'U.S.A.F. con le insegne di nazionalità statunitensi, ma sono destinati ad essere usati dalle Aviazioni di paesi sudamericani. In questa immagine si vede chiaramente come gli F-51 (qui l'esemplare 67-14863) abbiano, così come i TF-51, l'abitacolo biposto.



## CAVALIER TURBO MUSTANG III



TUBO DI PITOT  
PITOT TUBE



PALE DELL'ELICA IN METALLO NATURALE  
CON ESTREMITÀ GIALLE E PARTE DEL  
BORDO D'ATTACCO IN NERO  
NATURAL METAL PROPELLER BLADES  
WITH YELLOW TIPS AND PARTLY BLACK  
LEADING EDGE

**Aldo Zanfi**  
**I.P.M.S. Modena**

ZNFLD1980

**Scala 1/72**

**Tav.2**

seguita dopo i primi voli del prototipo), è stata cambiata la capottina (diventa più grande e con il parabrezza in unico pezzo) ed i punti d'attacco subalari sono stati portati a dieci, consentendo un aumento del carico bellico trasportabile (tra l'altro l'Enforcer è stato certificato dallo Armament Development and Test Center dell'USAF per lo uso di fino a sei missili a guida televisiva Hughes AGM-56A Maverick, previo adattamento dell'avionica dell'aereo ai sistemi di guida del missile). Vi sono, naturalmente, anche le solite sei mitragliatrici da 12,7mm, con 2000 colpi complessivi. Una novità in questo velivolo è stata la introduzione di corazzatura per l'abitacolo (che torna ad essere monoposto, mantenendo tuttavia la possibilità di installare un secondo posto, eventualmente anche con doppio comando) e per il motore realizzate in materiali compositi, che, a parità di protezione, sono più leggere delle corazzature convenzionali in acciaio ed in leghe di alluminio o di titanio: l'Enforcer, nelle parole del progettista, nella versione di serie, dovrebbe avere più corazzatura per Kg di peso di qualunque altro velivolo statunitense; inoltre, uno studio completato dal Joint Test Coordination Group ha determinato che l'Enforcer è uno dei velivoli meno vulnerabili al mondo, secondo all'A-10. Il prototipo ha compiuto il primo volo il 29 Aprile 1971 con l'immatricolazione civile N201PE ed è stato valutato dall'USAF nel Maggio dello stesso anno presso la Eglin AFB, nel quadro del programma Oave COIN. Anche se l'interesse dell'Aeronautica per questo aereo è stato piuttosto scarso, il Congresso ha stanziato, per uno studio sull'Enforcer, 6 milioni di \$ nel Fiscal Year 1980 ed altrettanti nel FY 1981; l'USAF dovrebbe quindi inviare alla Piper una Request For Proposal riguardante questo aereo ed eseguire una nuova valutazione di volo non più tardi dell'Aprile 1982.

### I PROFILI

#### 1) North American F-51D Mustang

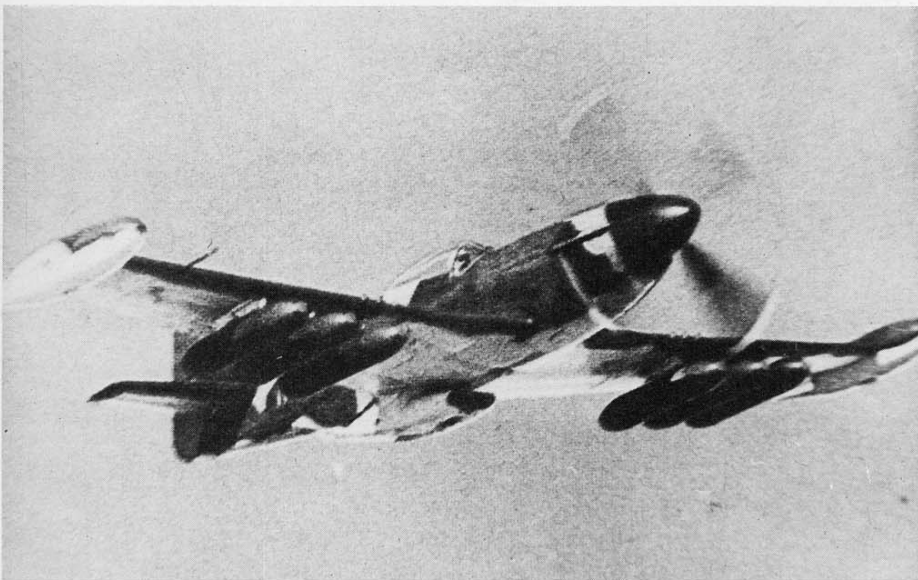
Si tratta di uno dei Mustang revisionati dalla Cavalier. Questo velivolo (matricola originale 42-72990) venne acquistato dall'U.S. Army nel 1969 insieme ad altri due aerei simili (matricole 68-15795 e 68-15796, cioè Cavalier F-51D), usato come "chase plane" nel programma di collaudi dell'elicottero da combattimento Lockheed AH-56A Cheyenne e quindi messo meritatamente a riposo presso l'U.S. Army Aviation Museum di Fort Rucker, Alabama. L'aereo è stato modificato per il suo particolare uso rendendolo biposto ed adottando una capottina simile a quella dello Executive Mustang 2000 (capottina che presenta superiormente quello che sembra essere uno schermo di protezione dai raggi solari di colore metallico verso l'esterno e nero internamente) e con la sostituzione del tubo di Pitot dell'intradosso alare destro con due apparati analoghi posti alle estremità alari. Da notare anche la grossa antenna a lama posta sul dorso della fusoliera. La livrea illustrata è quella che il velivolo porta allo stato attuale: la fusoliera è bianca con la parte inferiore nera (la zona nera è delimitata da un sottile bordo bianconero, come si vede anche dalle fotografie); sul piano verticale è presente una ampia fascia nera (anche questa con bordi bianco-neri) che reca le scritte U.S. ARMY e la matricola 0-72990 (la "0" iniziale sta per Obsolete, antiquato, ed indica che l'aereo è stato in servizio per più di 10 anni prima di essere radiato) in giallo su due righe; l'ala è interamente nera, con le estremità (compresi i tubi di Pitot) rosse (in rosso è anche la sommità del piano verticale). L'elica ha l'ogiva bianca e le pale (che non presentano alla loro base i manicotti tipici dei P-51D ed hanno le punte di forma quadrata) in due colori: anteriormente sono in metallo naturale e recano i marchi di fabbrica, posteriormente sono nere; le estremità sono comunque gialle. I gruppi degli scarichi, così come il bordo d'attacco della presa d'aria del radiatore ventrale ed i vani del carrello sono in metallo naturale. Le insegne di nazionalità statunitensi sono nelle usuali 4 posizioni; l'intero velivolo è estremamente lucido,



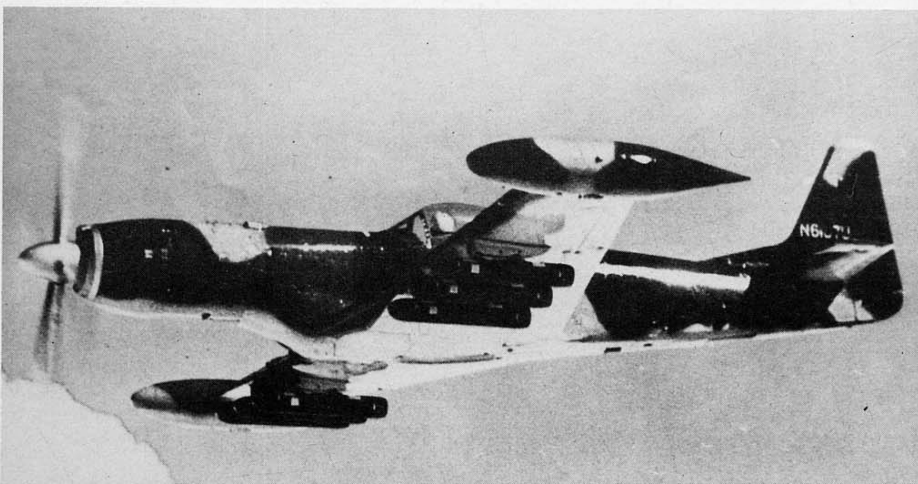
Il primo prototipo del Cavalier Mustang II. L'aereo è mimetizzato con quella che impropriamente viene definita come "colorazione 10-1-1-4", con bande in due toni di verde ed uno di marrone. Ben evidenti le differenze principali rispetto agli F-51D sempre costruiti dalla Cavalier: i serbatoi alari d'estremità (identici a quelli sganciabili utilizzati dai TF/F-51D) ed i punti d'attacco subalari, ridotti a 6, ma tutti uguali.



Sempre il prototipo del Mustang II, questa volta in volo. In una di queste immagini il velivolo è armato con 6 lanciarazzi LAU-3/A, contenenti ciascuno 19 razzi non guidati da 70 mm. Da notare il tubo di Pitot, spostato dall'intradosso della semiala destra al bordo d'attacco della stessa.

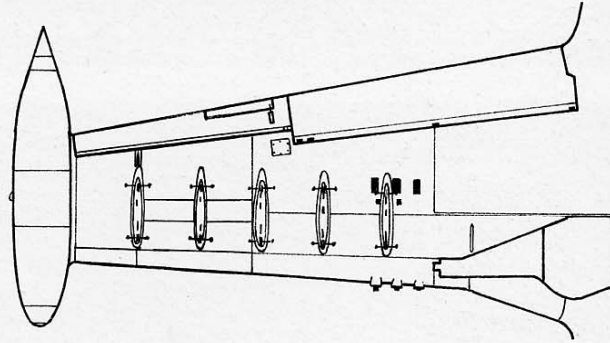
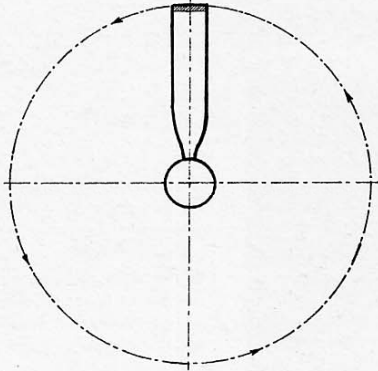
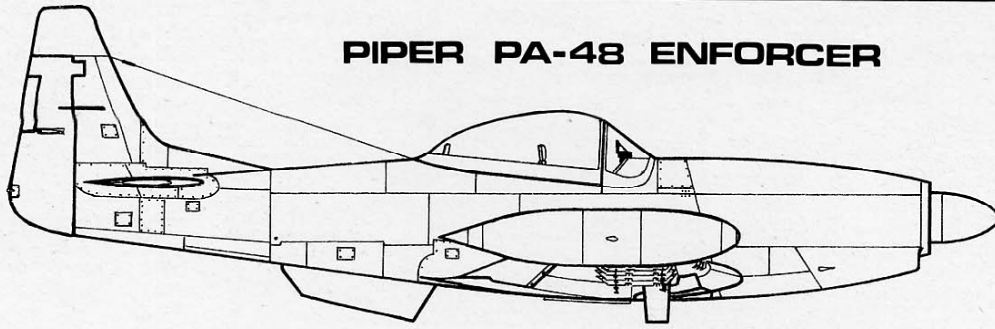


L'unico esemplare costruito del Cavalier Turbo Mustang III. L'adozione della turboelica Rolls-Royce Dart Mk. 510 e la conseguente rimozione del radiatore ventrale alterano totalmente la caratteristica sagoma del caccia da cui questo velivolo deriva.

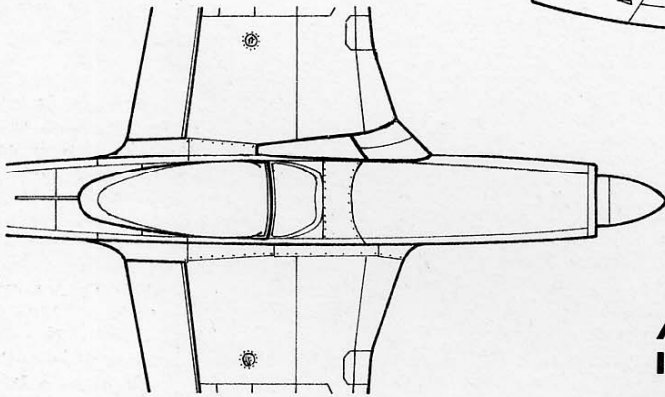
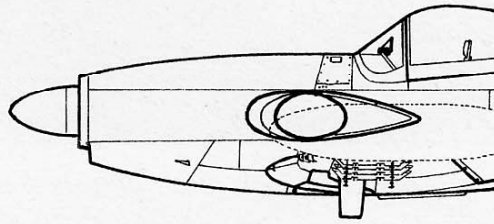


Nella pagina seguente: L'Enforcer dimostra la sua capacità di trasporto di carichi bellici. Appesi ai 10 piloni subalari, partendo dall'interno, troviamo: 2 bombe incendiarie BLU-27B, 2 lanciabengala contenenti ognuno 16 bengala da 2 milioni di candele, 2 lanciarazzi a 19 colpi con razzi non guidati da 70 mm, e, per finire, 4 lanciarazzi a 7 colpi, sempre con razzi da 70 mm. Rispetto alla foto di copertina, nel velivolo si notano le seguenti modifiche: aumento del numero dei punti di attacco subalari (da 6 a 10), adozione di una penna ventrale grossa, inserimento sulle punte dei serbatoi d'estremità di faretti d'atterraggio. Le pale dell'elica sono ora nere, sempre con estremità gialle; in nero sono anche i bordi d'attacco delle ali e dei piani di coda. (Foto Piper Aircraft Corporation via C. S.A.)

# PIPER PA-48 ENFORCER



PALE DELL'ELICA IN NERO  
CON ESTREMITÀ GIALLE  
BLACK PROPELLER BLADES  
WITH YELLOW TIPS



Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena

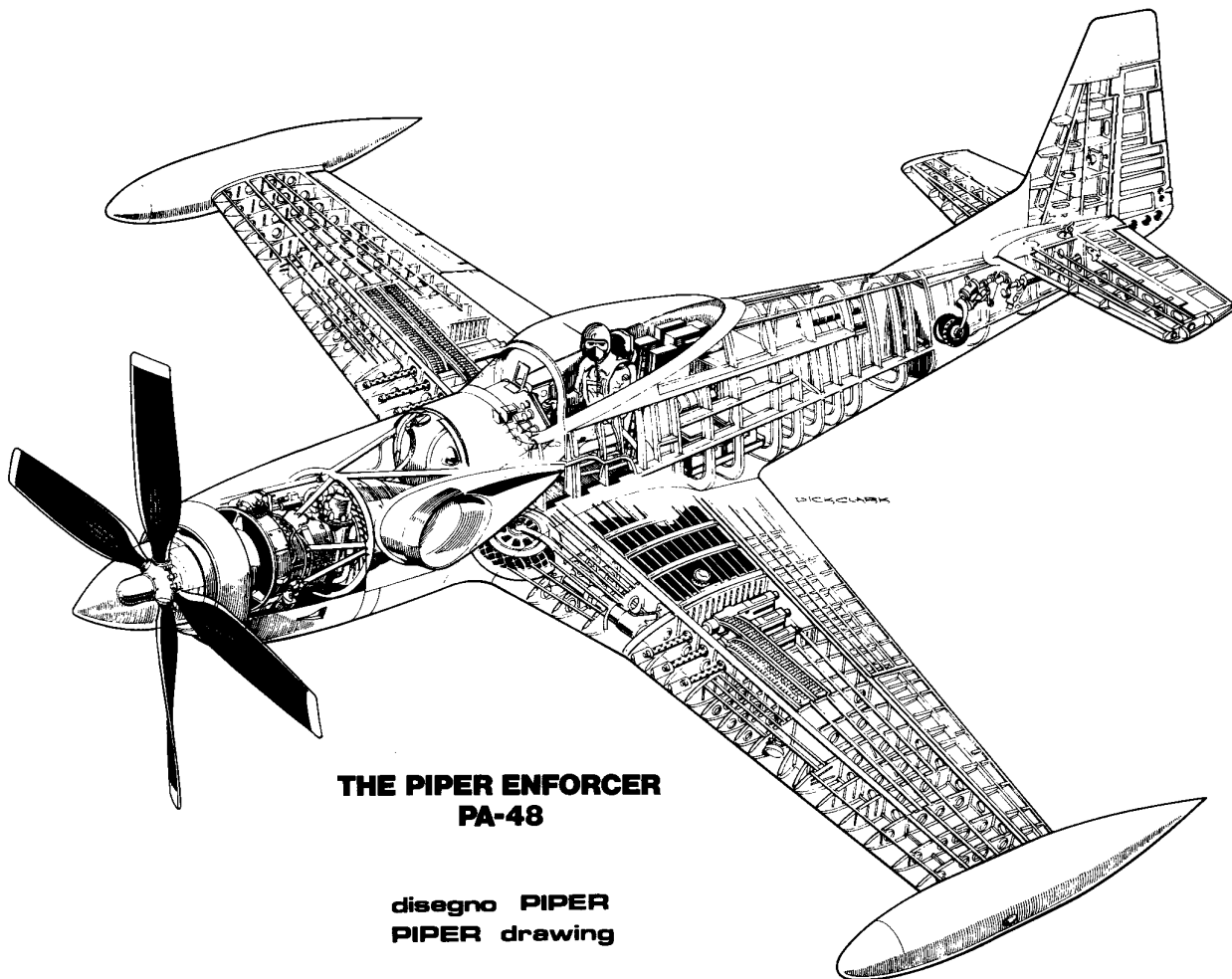
ZNFLD1980

Scala 1/72

Tav.3







**THE PIPER ENFORCER  
PA-48**

**disegno PIPER  
PIPER drawing**

con appena una leggera striscia di deposito dei fumi degli scarichi.

**2) Cavalier F-51D Mustang**

Questo velivolo(67-22580)porta la tipica colorazione monogrigio in Grey FS-16473 tipica degli F-51 e TF-51 costruiti dalla Cavalier.Le uniche zone diversamente colorate sono i bordi d'attacco di ali e piani di coda,che sono neri.L'ogiva dell'elica è dello stesso colore dell'aereo,mentre le pale sono anche in questo caso bicolori:neri posteriormente ed in metallo naturale anteriormente,con le estremità gialle.I gruppi degli scarichi sono in metallo naturale.Le insegne di nazionalità compaiono nelle usuali 4 posizioni;sopra all'ala destra e sotto alla sinistra vi è la scritta USAF in nero;sui fianchi della fusoliera,davanti all'insegna di nazionalità,vi è la scritta U.S.AIR FORCE sempre in nero;nello stesso colore sono pure la scritta USAF e la matricola 67-22580 che compaiono,su due righe,sui lati del piano verticale.

**3) Cavalier TF-51D Mustang**

Questo aereo(67-14866) ha la stessa colorazione del velivolo illustrato nel profilo precedente.L'unica cosa che cambia è,ovviamente,la matricola,che ora è 67-14866.E' mostrato uno dei serbatoi subalari sganciabili,che è nello stesso colore dell'aereo,ma con l'estremità anteriore in metallo naturale e recante alcuni stencils rossi con scritte bianche.

**4) Cavalier Mustang II**

Il velivolo porta una colorazione del tipo di quella adottata dagli aerei dell'U.S.A.F.che operavano nel Sud-Est Asiatico(ed impropriamente chiamata "TO-1-1-4") a larghe bande in Green FS-34079,Green FS-34102 e Tan FS-30219,con le superfici inferiori in Grey FS-36622.Da notare che la mimetiz-

zazione si estende anche alla parte inferiore dei bordi di attacco alari e dei piani orizzontali di coda.L'ogiva dell'elica è in Green FS-34079,mentre le pale sono nere con le estremità gialle;la matricola N4222A appare sui due lati della fusoliera ed è in Tan FS-30219.I tubi di scarico sono in metallo naturale.

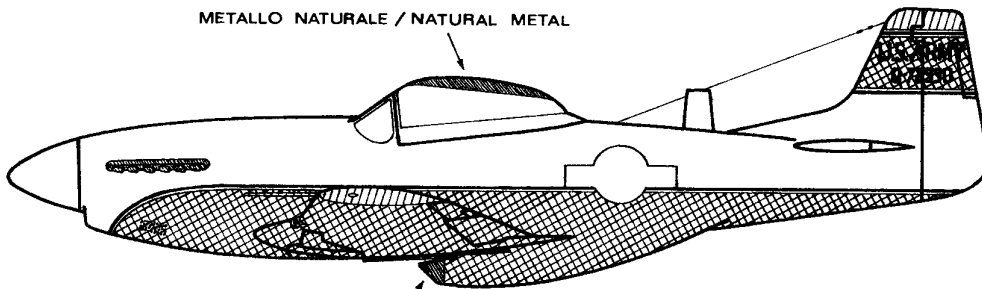
**5) Cavalier Turbo Mustang III**

Questo aereo ha una colorazione simile a quella del precedente Mustang II,a bande in Green FS-34079,Green FS-34102 e Tan FS-30219,con le superfici inferiori in Grey FS-36622. Anche qui la mimetizzazione si estende fino a comprendere anche la parte inferiore dei bordi d'attacco delle ali e dei piani orizzontali di coda;i bordi d'attacco veri e propri(compreso quello del piano verticale)sono,però,in nero. La presa d'aria della turboelica Dart presenta due anelli di colore diverso:il primo(quello anteriore)è color rame scuro ed il secondo è in metallo naturale.Il grosso scarico sul lato destro della fusoliera è color metallo bruciato,in particolare nella parte interna.L'immatricolazione N6167U è in bianco sui due lati del piano verticale.

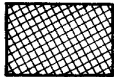
**6) Cavalier (F-51D) Mustang**

E' questo il primo profilo dedicato all'unico Mustang volante presente in Italia fino a qualche anno fa:è qui raffigurata la livrea che tale aereo portava negli Stati Uniti e prima di essere immatricolato in Italia.Il velivolo è interamente bianco con fregi rossi lungo i lati della fusoliera e sui bordi d'attacco delle ali e dei piani orizzontali (la colorazione in pianta per i piani orizzontali è la stessa mostrata per il successivo profilo 7):questi fregi hanno un bordo nero molto sottile.La matricola N6851D è in giallo di tonalità molto chiara.L'ogiva dell'elica è rossa con una "stella" bianca a 4 punte,con un sottile filetto nero tra i due colori;lo stesso motivo,con il bianco ed il rosso scam-

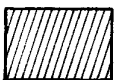
1



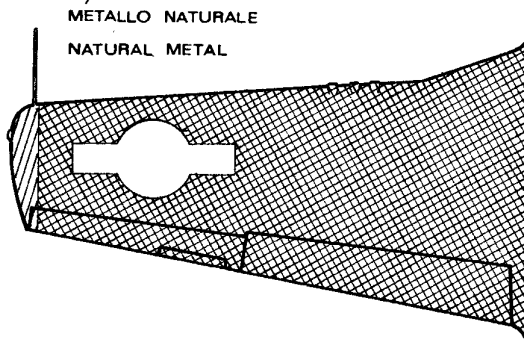
BIANCO / WHITE



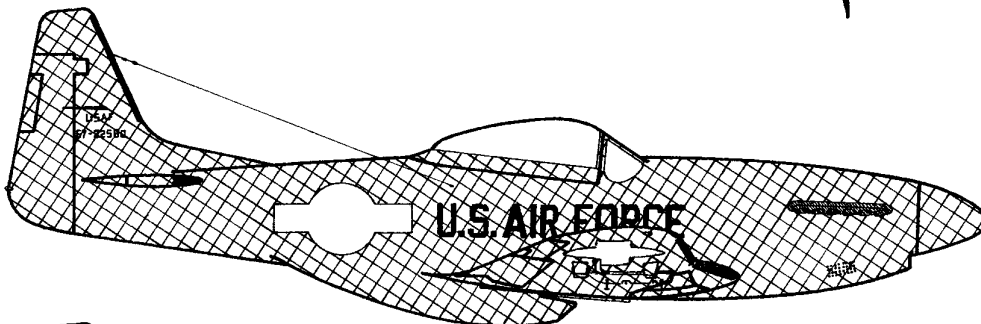
NERO / BLACK



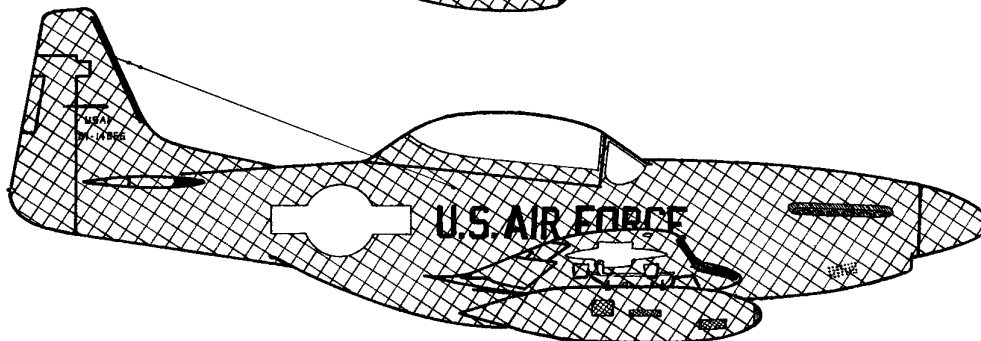
ROSSO / RED



2



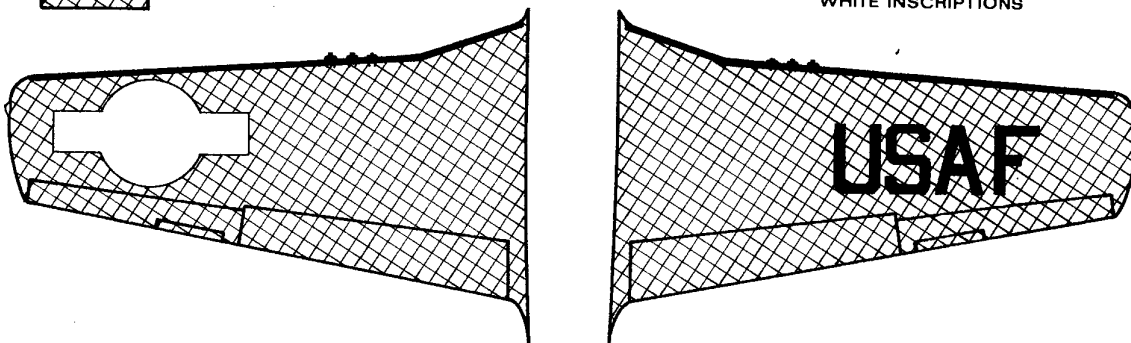
3



GREY FS-16473

STENCILS ROSSI CON SCRITTE

BIANCHE / RED STENCILS WITH  
WHITE INSCRIPTIONS



biati, è ripetuto sulle punte dei serbatoi subalari sganciabili. Le pale dell'elica sono nere posteriormente ed in metallo naturale anteriormente, con (solo anteriormente) estremità rosse ed un doppio filetto nero. Sulle radici alari è presente una walkway nera; i tappi dei serbatoi del carburante sono rossi sia sulle ali che sui serbatoi sganciabili.

Con questo aereo Giorgio Billi (il proprietario) e Gerard Tyler compirono il lungo volo dagli Stati Uniti all'Italia partendo da Sarasota (la sede della Cavalier, in Florida), facendo tappa a Moncton (Canada), Gander (Terranova), Shannon (Irlanda), Nizza (Francia), arrivando all'aeroporto di Firenze-Peiretola il 10 dicembre 1968.

#### 7) Cavalier (F-51D) Mustang

Primo schema di colorazione portato dal Mustang N6851D dopo la reimmatricolazione come I-BILL. Rispetto al profilo precedente, si hanno le seguenti differenze: il fregio rosso alare è stato esteso alle radici ed a parte della fusoliera; il bordo d'attacco delle ali è ora nero (quello dei piani orizzontali rimane invariato); l'ogiva dell'elica è interamente rossa. La nuova immatricolazione I-BILL compare sui lati della fusoliera e sull'estradosso alare sinistro, in rosso. Da notare l'antenna a lama ora presente sul dorso della fusoliera.

#### 8) Cavalier (F-51D) Mustang

Ultima colorazione portata dall'I-BILL è questa in giallo uniforme, con i fregi in fusoliera, il pannello antiriflesso, i bordi d'attacco delle ali e le walkways sulle radici delle stesse in nero. Le estremità delle ali e dei piani di co-

A sinistra: il cruscotto del Mustang I-BILL, abbastanza diverso, come si può vedere, da quello del Mustang II. Le consolle, invece, sono praticamente identiche, così come lo schema generale dei colori.

da (sia gli orizzontali che il verticale) sono in rosso; l'ogiva dell'elica è in due colori: metallo naturale alla base e rosso sulla punta. Le pale hanno le estremità gialle e sono nere posteriormente ed in metallo naturale anteriormente. Da notare la luce rossa installata sul dorso della fusoliera. Comuni ai "tre" velivoli ritratti nei profili 6, 7 ed 8 sono i gruppi degli scarichi in metallo naturale e la capottina mobile azzurrata.

L'I-BILL è purtroppo andato distrutto il 3 luglio 1977 durante una manifestazione aerea in Svizzera, causando la morte del pilota, il famoso "Cavaliere Nero" O. Haydon-Baille (ultimo proprietario del velivolo), e dell'altro passeggero presente a bordo.

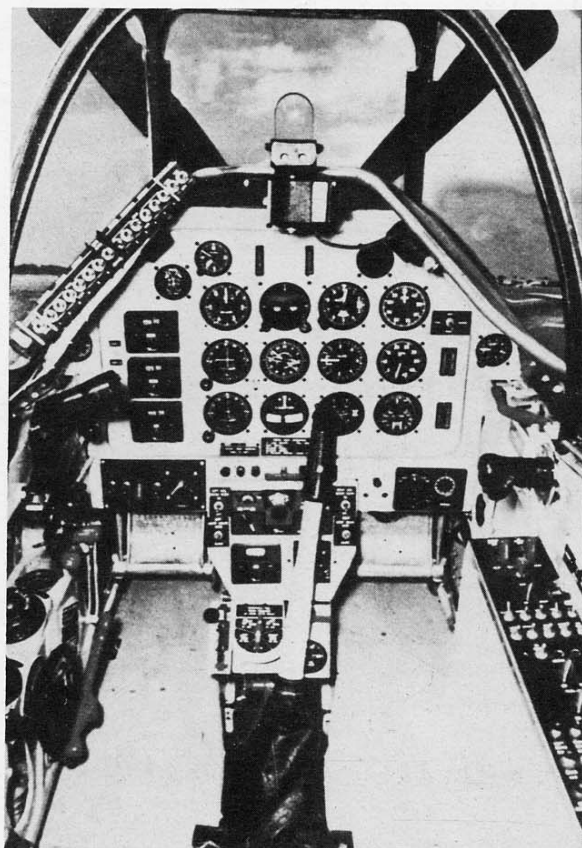
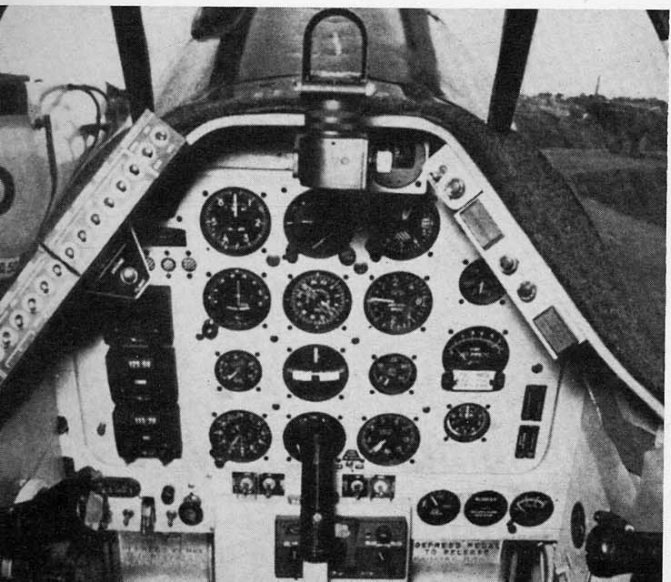
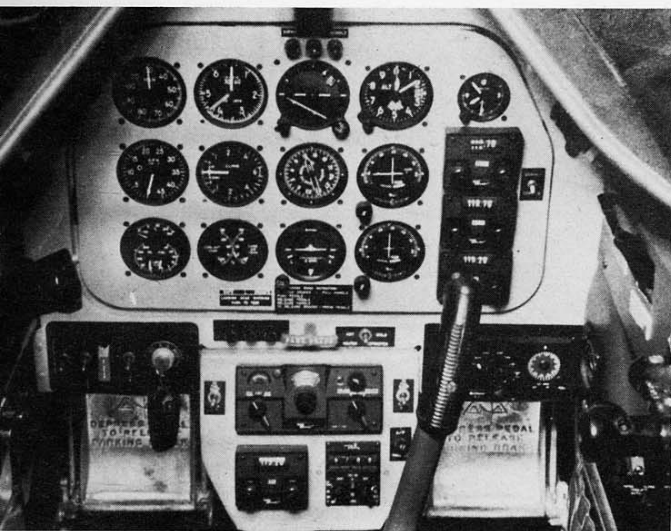
**aldo zanfi ipms-MO**

#### RINGRAZIAMENTI

Thanks to Mr. Douglas D. Gabrielle and Mr. Jan Weaver of Piper Aircraft Corporation for the information about the Enforcer and to Mr. James G. Craig, Exhibits Curator of United States Army Aviation Museum.

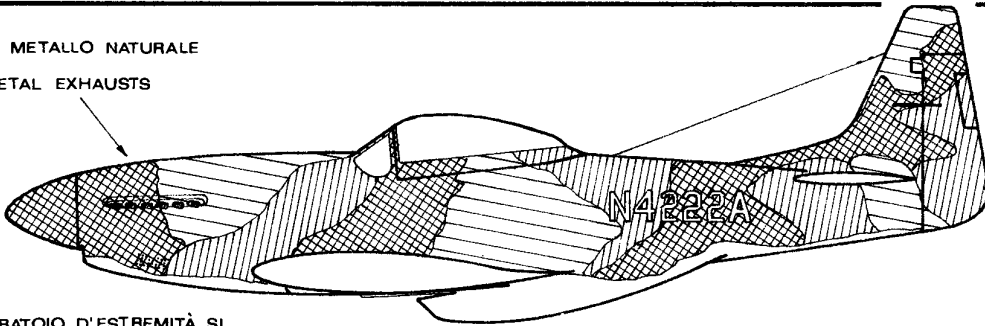
Si ringraziano anche il Sig. Giorgio Billi ed i soci Giorgio Costa e Pierluigi Moncalvo per le fotografie del Mustang N6851D/I-BILL.

Qui sotto: gli interni del Cavalier Mustang II: come si vede sono abbastanza diversi da quelli dei Mustang classici. Il colore generale è il bianco, su cui spicca il nero degli "orologi" e delle consolle laterali; la barra di comando è pure bianca, con l'impugnatura in nero semilucido e la base protetta da una guaina di pelle nera. Gli interruttori sulla consolle di destra sono argentei, tranne i due posti più vicino al cruscotto, che sono rossi; in rosso sono pure un paio di manopole sulla consolle di sinistra ed una leva posta alla sua base, così come alcuni altri particolari sul cruscotto. Sono argentei anche gli interruttori del pannello dei controlli dell'armamento, posto sulla sinistra della "palpebra" del cruscotto e la pedaliera. Foto in basso a sinistra: gli interni del Turbo Mustang III: rispetto al Mustang II sono stati aggiunti alcuni nuovi pannelli ma la colorazione e la sistemazione generale sono molto simili. I modellisti più pignoli non si asterranno però di tener conto di queste modifiche.

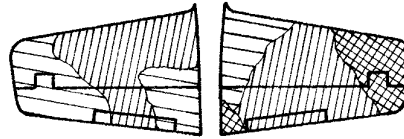
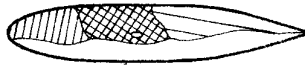


SCARICHI IN METALLO NATURALE  
NATURAL METAL EXHAUSTS

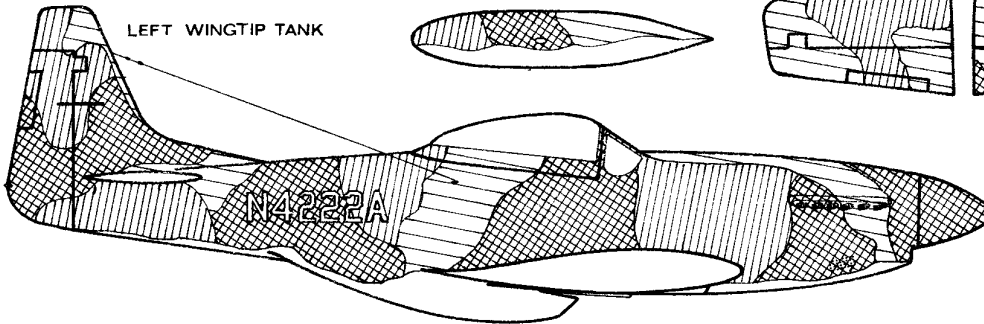
4



SERBATOIO D'ESTREMITÀ SINISTRO  
LEFT WINGTIP TANK

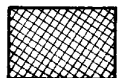
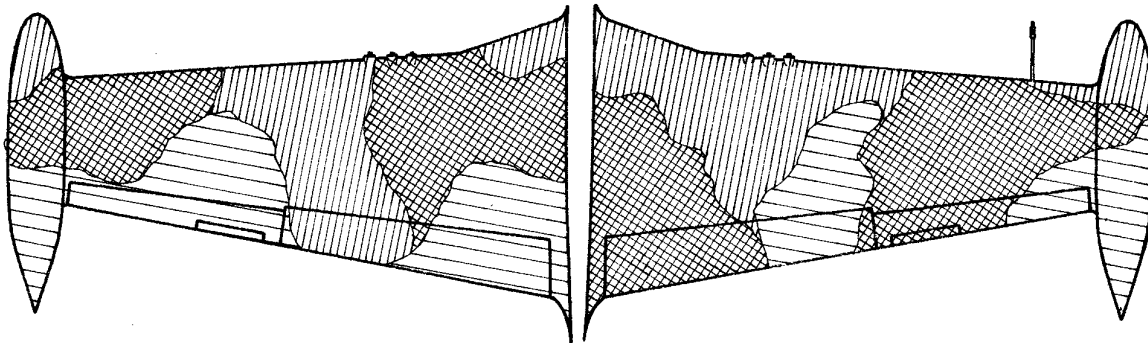


VISTA SUPERIORE  
DEI PIANI ORIZZONTALI  
TAILPLANES UPPER  
SURFACES

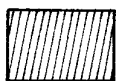


N4222A IN TAN 30219  
TAN 30219 N4222A

SERBATOIO D'ESTREMITÀ DESTRO  
RIGHT WINGTIP TANK



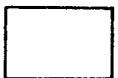
GREEN FS-34079



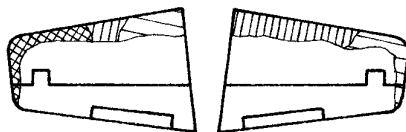
GREEN FS-34102



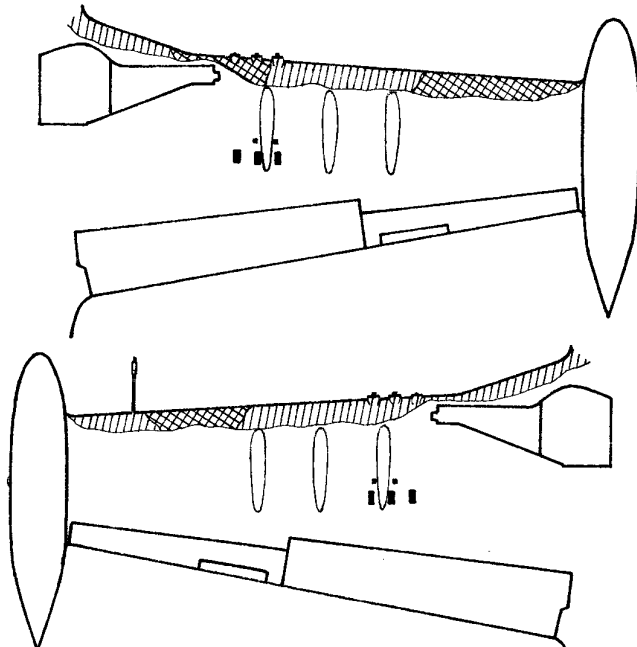
TAN FS-30219



GREY FS-36622



VISTA INFERIORE DEI PIANI ORIZZONTALI  
TAILPLANES UNDERSURFACES

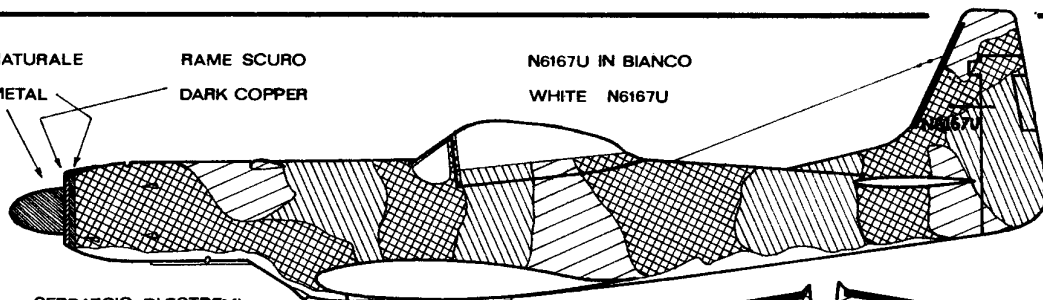


METALLO NATURALE  
NATURAL METAL

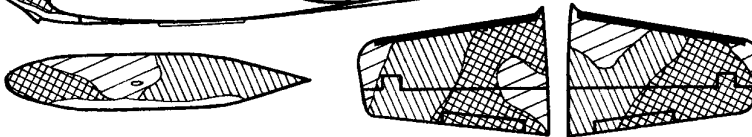
RAME SCURO  
DARK COPPER

N6167U IN BIANCO  
WHITE N6167U

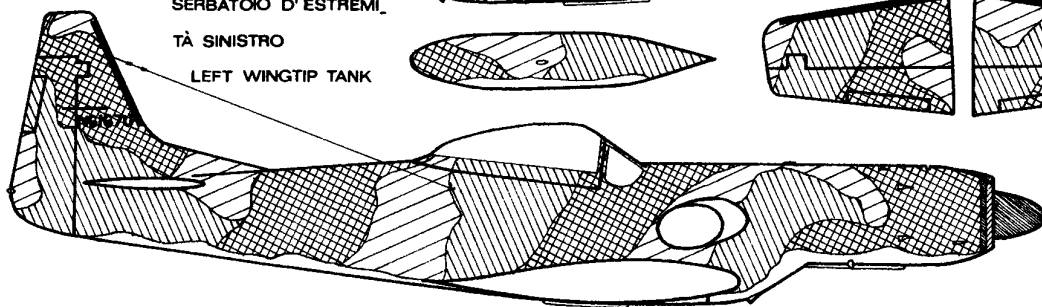
5



SERBATOIO D' ESTREMI  
TÀ SINISTRO  
LEFT WINGTIP TANK



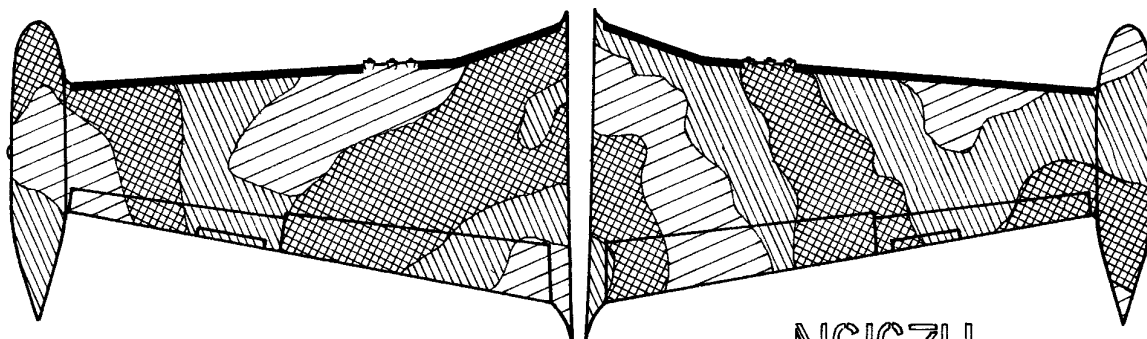
VISTA SUPERIORE  
DEI PIANI ORIZ.  
ZONTALI  
TAILPLANES UP.  
PERSURFACES



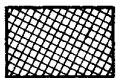
SERBATOIO D' ESTREMITÀ DESTRO  
RIGHT WINGTIP TANK



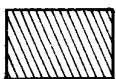
SCARICO IN METALLO BRUCIATO  
BURNT METAL EXHAUST



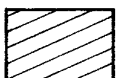
N6167U



GREEN FS-34079



GREEN FS-34102



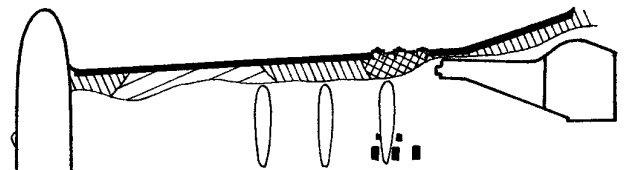
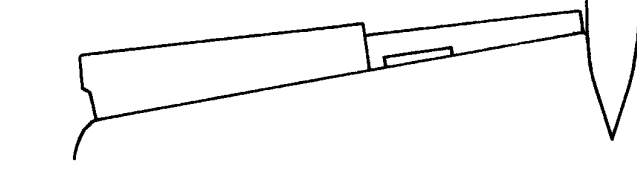
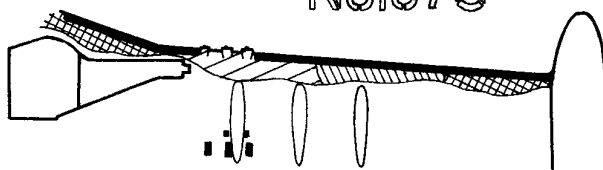
TAN FS-30219



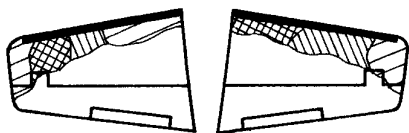
GREY FS-36622

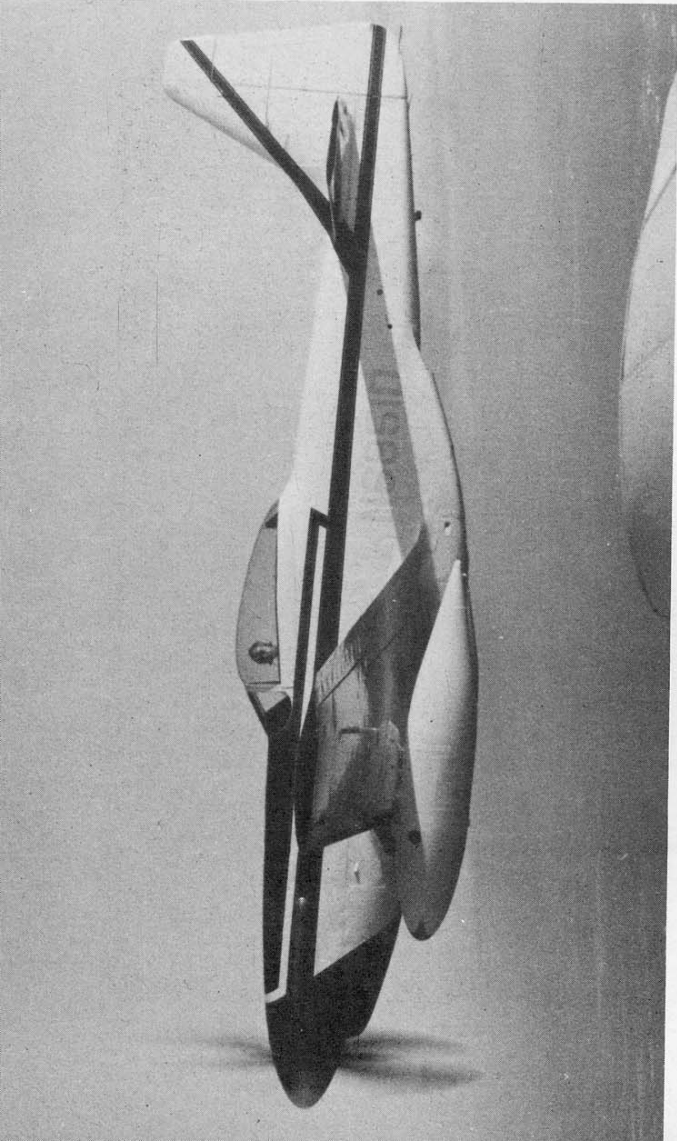


NERO / BLACK



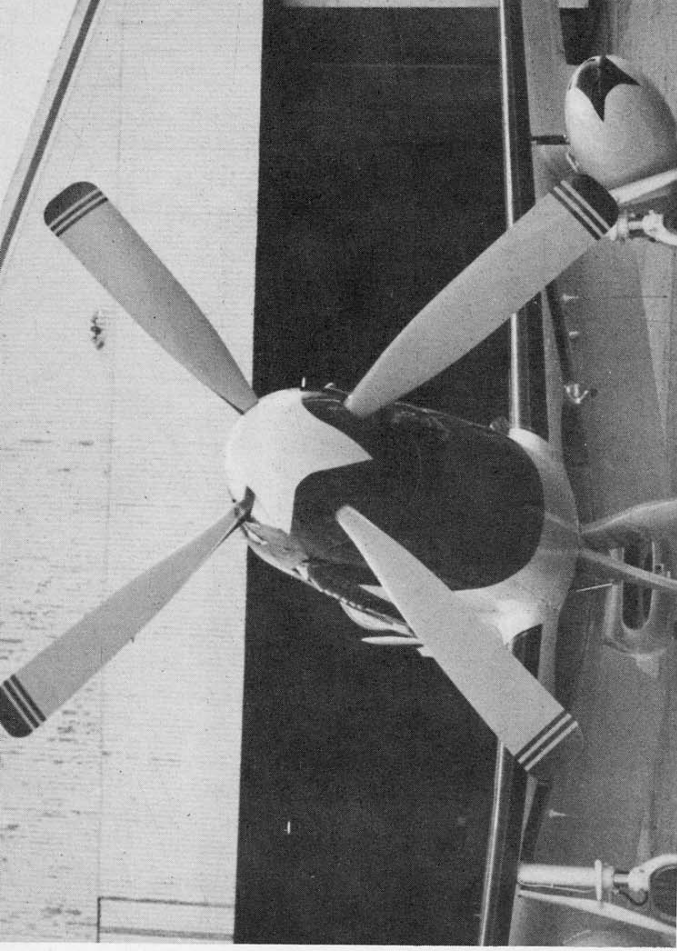
VISTA INFERIORE DEI PIANI ORIZZONTALI  
TAILPLANES UNDERSURFACES



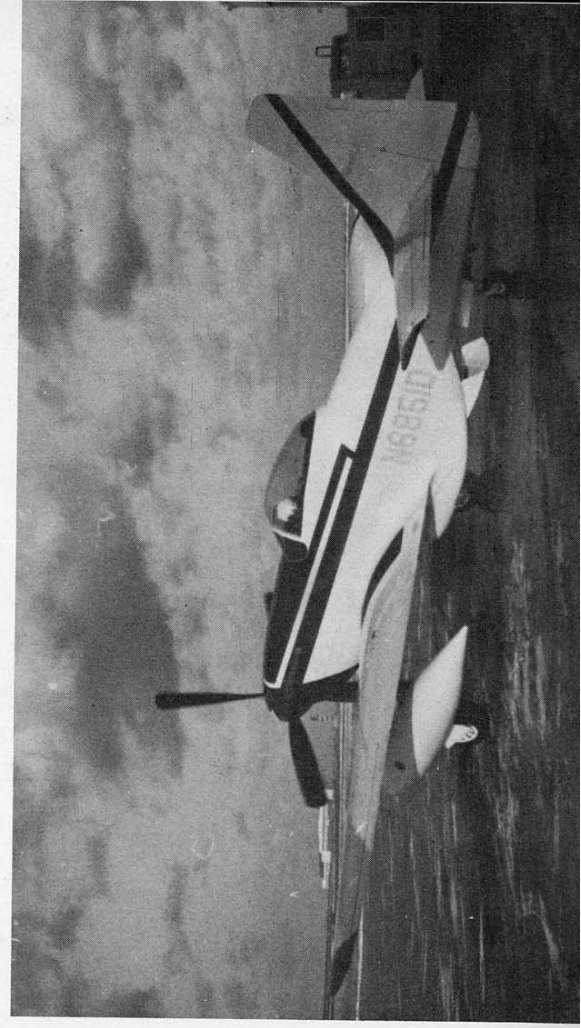
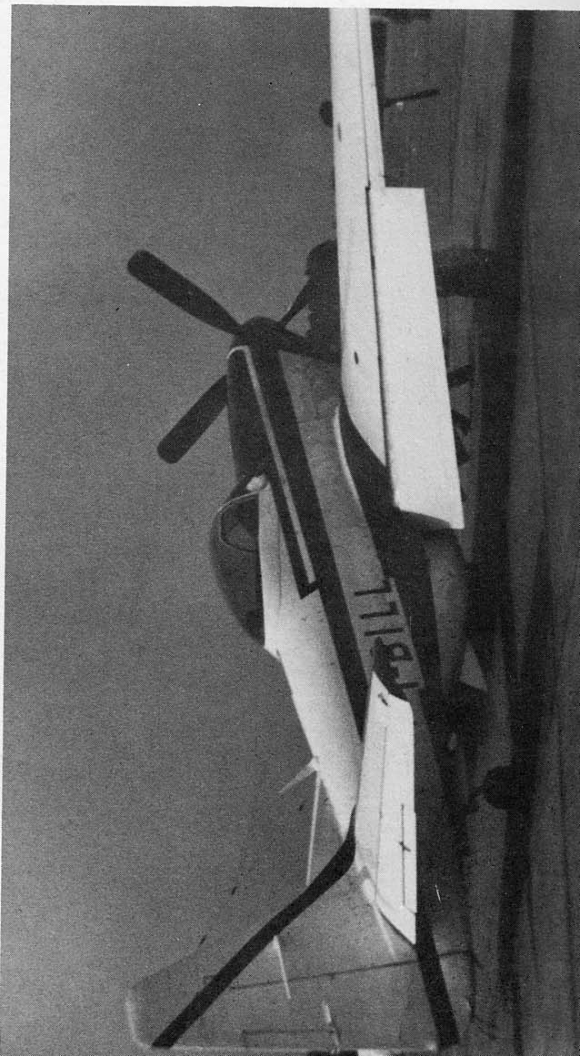


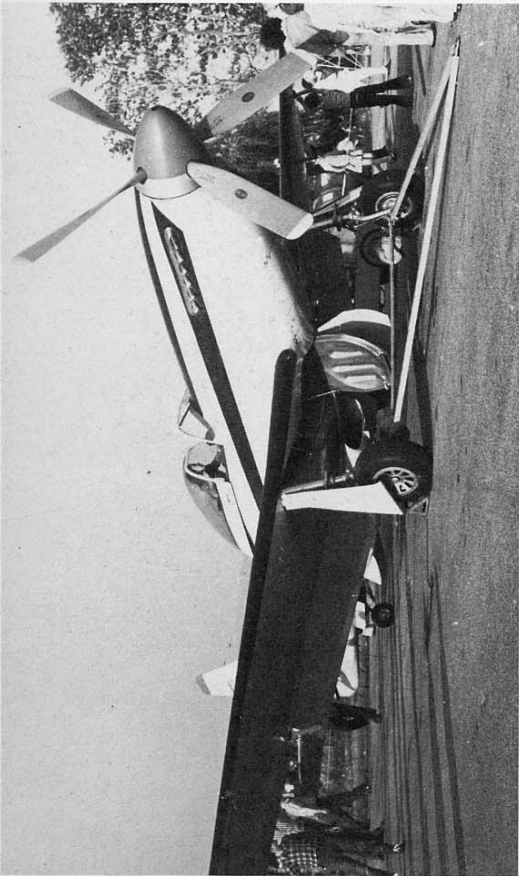
Sopra e sotto: Il Cavalier Mustang N6851D acquistato da Giorgio Billi fotografato quando si trovava ancora negli Stati Uniti. L'immatricolazione, in un giallo molto chiaro, è probabilmente invisibile nelle riproduzioni in B/W. mentre si possono notare altri particolari, quali i tappi dei serbatoi sganciabili (uno su ogni lato di ciascun serbatoio) in rosso, la walkway alare e la luce rossa presente dietro al vano del ruotino di coda. (foto G. Billi via G. Costa)

In basso a destra: La prima colorazione portata dal Mustang N6851D dopo la reimmatricolazione in I-BILL è quella ritratta in questa immagine. La modifica principale alla colorazione è stata l'estensione del fregio rosso alare alla radice dell'ala stessa ed a una porzione di fusoliera. (foto P. Moncalvo)

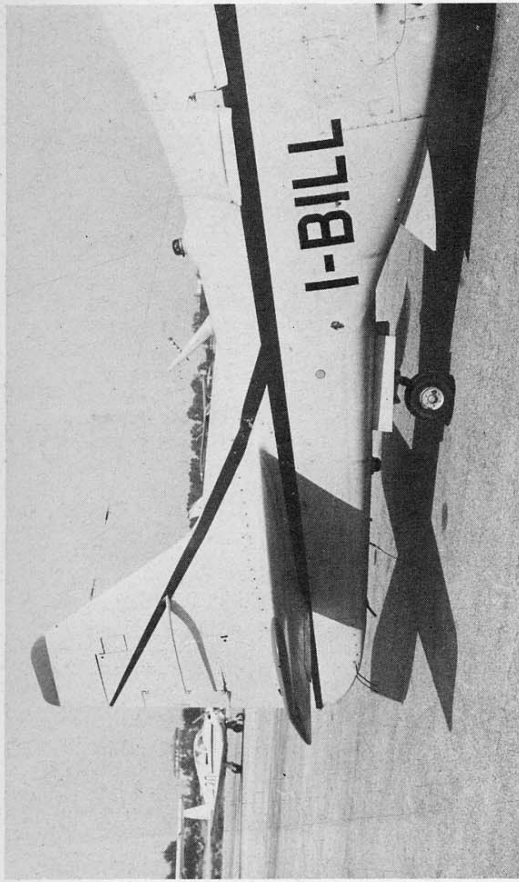
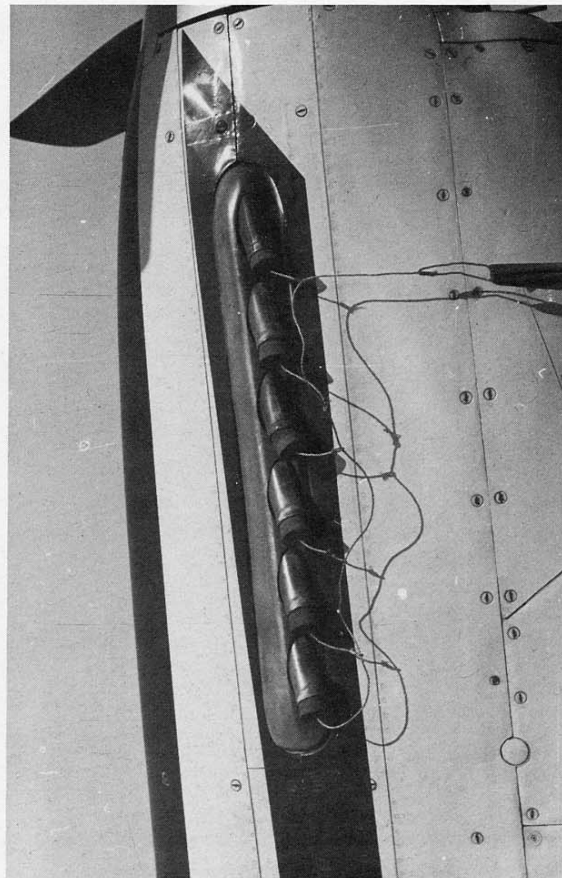


In alto a destra: Buona inquadratura del Mustang N6851D che permette di osservare diversi particolari: la colorazione della faccia anteriore delle pale delle eliche è il più evidente, ma si possono anche vedere le due antenne a frusta (una per serbatoio) presenti dietro ai vani dei carrelli principali. Visibili anche il fano d'atterraggio retrattile nel vano del semicarrello sinistro, uno dei martinetti per la chiusura dei portelli interni, l'andamento del filo del circuito dei freni sulla gamba del semicarrello destro e seminasosto da uno dei portelli interni, l'antenna dello I.L.S. sul labbro inferiore della presa d'aria del radiatore ventrale. (foto G. Billi via G. Costa)

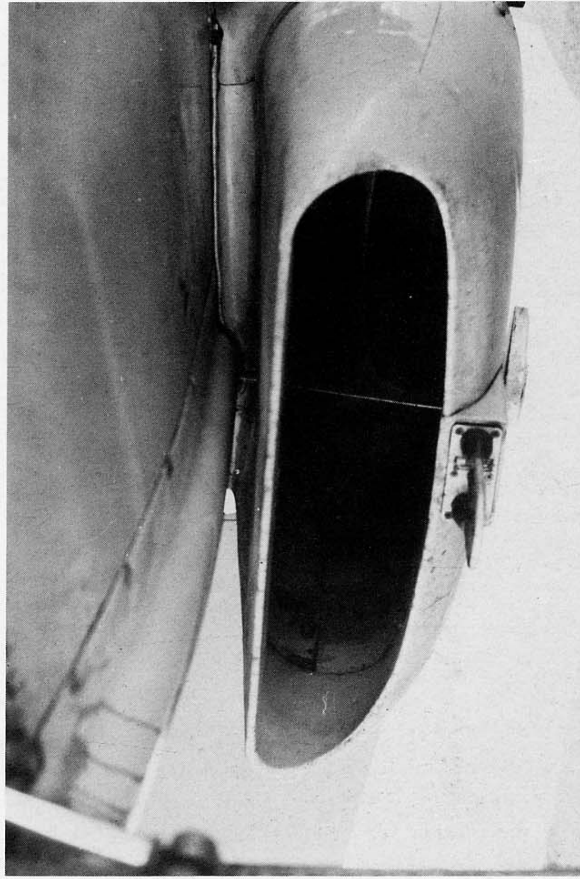


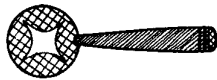


Ed ecco finalmente l'I-BILL con lo schema di colorazione finale, in giallo con fregi neri. Ira i particolari interessanti di questo velivolo si può notare l'assenza delle due "griglie" presenti solitamente nei Mustangs nella parte inferiore del muso, oltre alla presenza dei due tubi di Pitot (uguali, uno sotto ogni semiala). Le antenne a filo situate dietro i vani del carrello principale sono ora inclinate all'indietro (vedi profilo N.°8). Molto simpatica la foto degli scarichi coi "turaccioli", può essere una interessante aggiunta al modello: ricordiamo che vanno

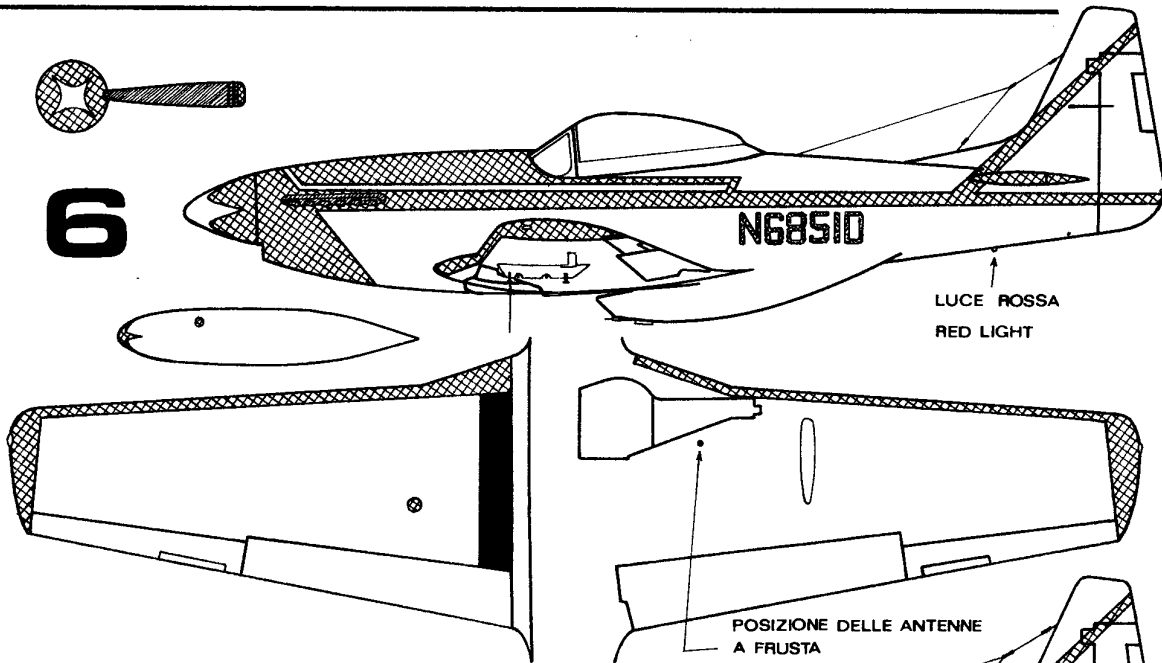


verniciati rossi. Nell'immagine della presa d'aria del radiatore ventrale si nota l'antenna dell'ILS (è chiaro che il supporto è giallo, mentre l'antenna vera e propria è color alluminio). Gli interni dei vani dei carrelli, la faccia interna dei portelli, le gambe di forza sono verniciati in grigio argento semi-matt. (tutte le foto sono di G. Costa)





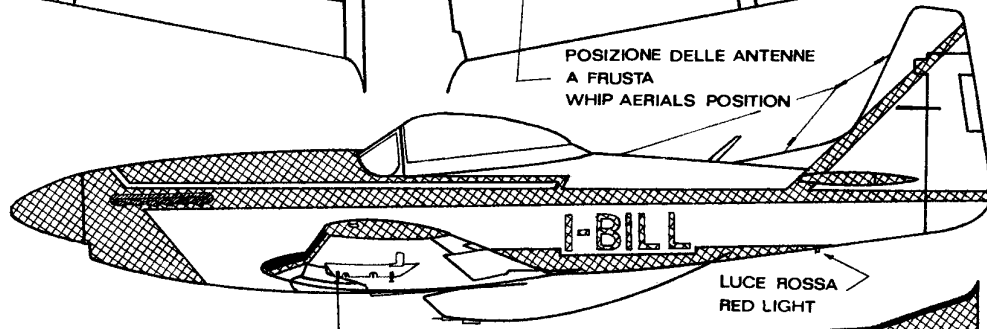
6



LUCE ROSSA  
RED LIGHT

POSIZIONE DELLE ANTENNE  
A FRUSTA  
WHIP AERIALS POSITION

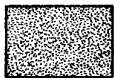
7



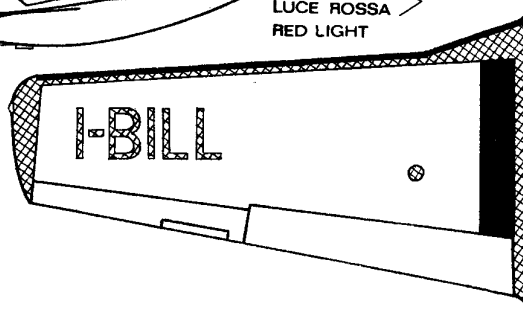
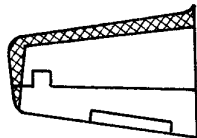
LUCE ROSSA  
RED LIGHT



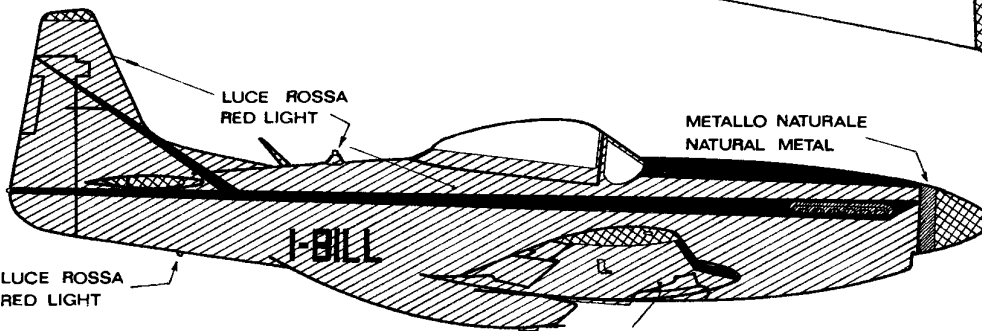
BIANCO/WHITE



GIALLO CHIARO  
PALE YELLOW



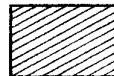
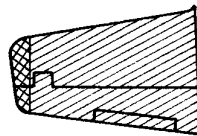
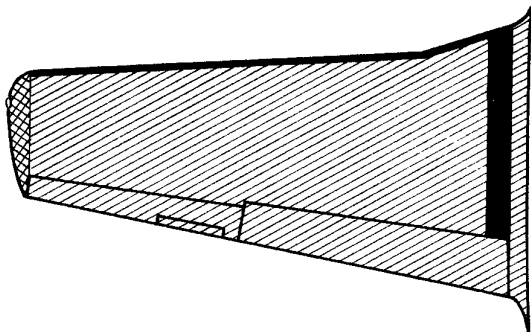
8



LUCE ROSSA  
RED LIGHT

METALLO NATURALE  
NATURAL METAL

LUCE ROSSA  
RED LIGHT



GIALLO/YELLOW



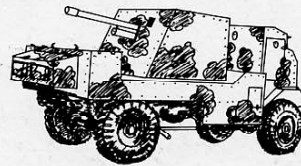
NERO/BLACK



ROSSO/RED



# DEACON



Il cannone da 6 libbre era la migliore arma inglese disponibile nel 1942 per controbattere efficacemente i carri allora impiegati dai tedeschi e il DEACON fu disegnato quale mezzo per incrementare la sua mobilità, principalmente per il teatro di guerra Nord Africano. Il cannone da 6-pr (del tipo campale e non del tipo montato sui carri) era posto su di una torretta girevole, con una leggera corazzatura, aperta soltanto nella parte posteriore e trasportato su di un autocarro AEC Matador con la cabina e il pianale posteriore modificati e corazzati. Il Deacon pesava 12 tons ed era propulso da un motore AEC a sei cilindri diesel con una potenza che raggiungeva i 95 CV ed una velocità massima di sole 19mph. Nonostante la grossa sagoma e la bassa velocità il Deacon diede buona prova di sé durante la campagna Nord Africana, dopo la quale tutti i mezzi disponibili furono rivenduti al governo Turco. Ne furono costruiti in totale 150 durante il 1942. Un ulteriore lotto di 25 esemplari fu trasformato in veicolo portamunizioni con la rimozione della piattaforma e del cannone.

## Il modello del semovente DEACON

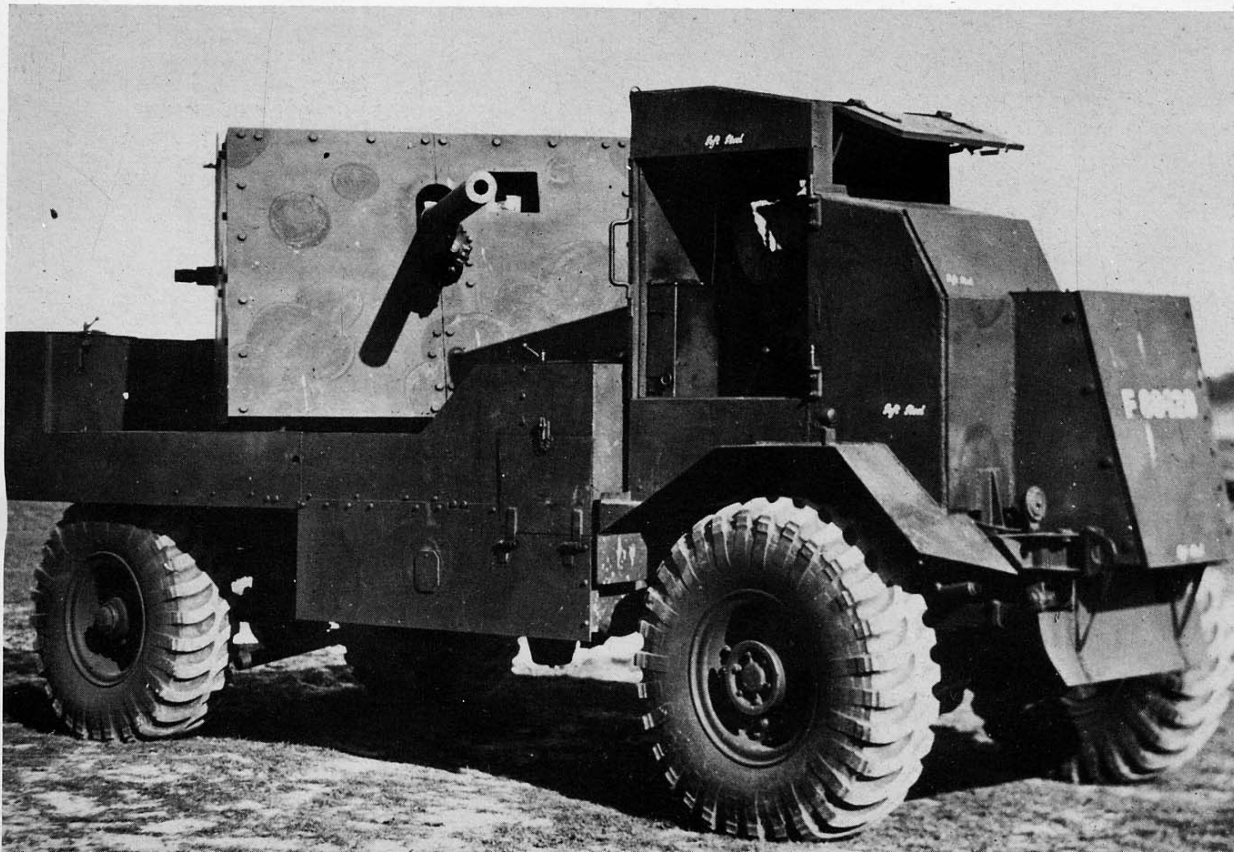
Il modello è da autocostruirsi interamente, tranne il cannone che è reperibile in entrambe le scale. Per il telaio in scala 1:76 si deve utilizzare il modello del Matador dell'Airfix eliminando sia il cassone che la cabina, che andranno entrambi rifatti seguendo i disegni. Dal telaio eliminate anche il verricello e il pezzo N°40, oltre ai ganci di traino anteriore e posteriore. Il cannone da 6-pr è quello preso dalla confezione, sempre dell'Airfix, che contiene anche il Bren Carrier. Per la costruzione si consiglia l'uso di plasticard da 0,5 mm. Passiamo ora alla realizzazione del modello in

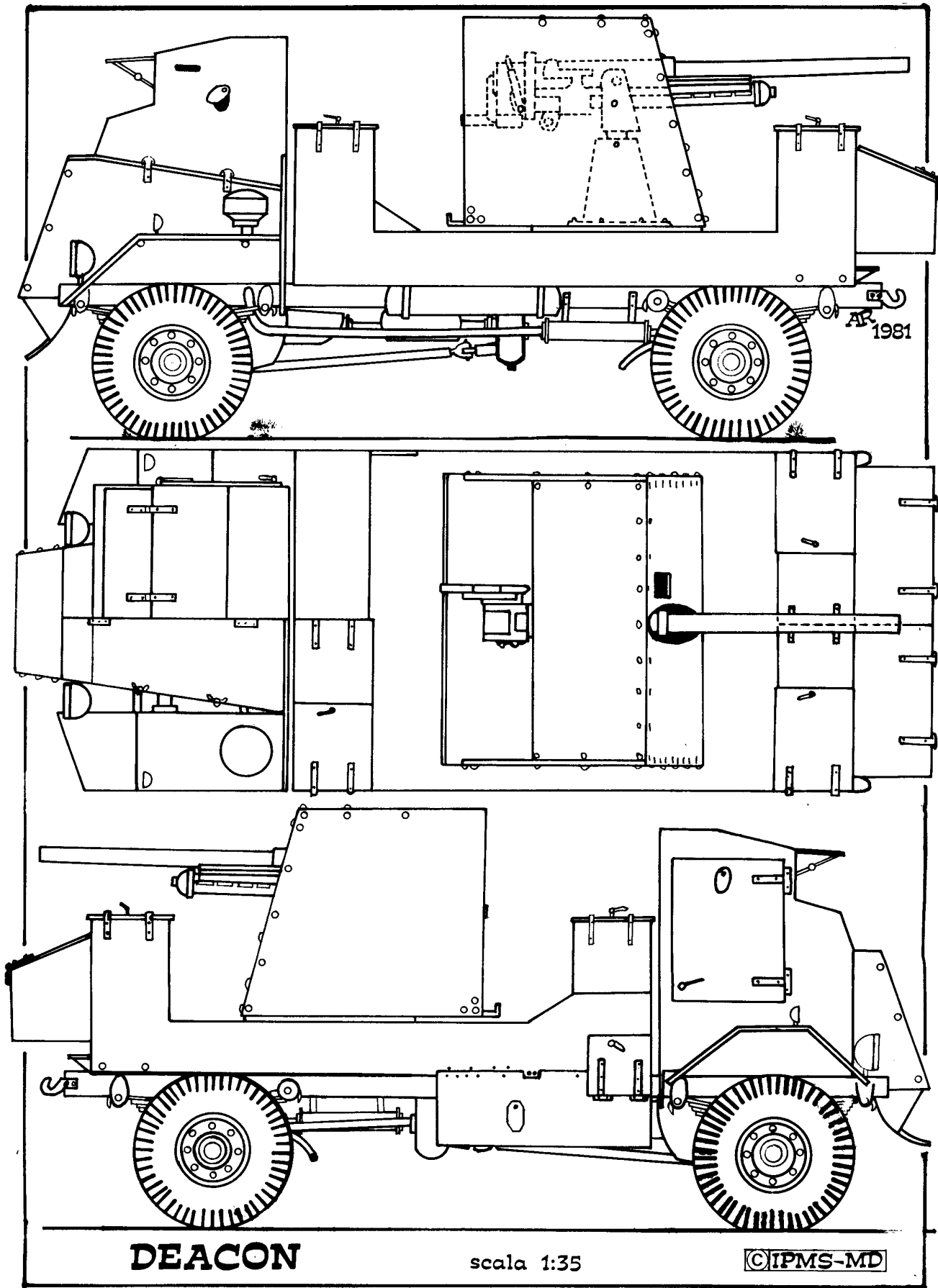
scala 1:35: il Matador non è reperibile in questa scala, quindi occorre autocostruirsi anche il telaio oppure utilizzare, se lo avete in casa, quello, ruote e assali compresi, del Quad Gun Tractor della Tamiya opportunamente allungato di 42mm. Anche in questo modello andrà eliminato il verricello. Il cannone è reperibile in due scatole di diverse ditte: il primo è quello proveniente dalla scatola Tamiya che riproduce il cannone con il freno di bocca, ma lo stampo è piuttosto vecchiotto e risente degli anni, quindi consiglio di utilizzare il cannone già prodotto dalla Max, quindi dall'Airfix e ora dall'Italaerei. Un notevole miglioramento è che la Italaerei vende il kit in scatola singola e non più come le due precedenti firme insieme all'autocarro CMP da 15cwt, rendendo il tutto più interessante soprattutto dal punto di vista economico. Per parlare del modello in sé, questi è decisamente superiore al prodotto giapponese da tutti i punti di vista. Quindi comprate questa scatola e montate il cannone Italaerei, privo anche del freno di bocca come nell'esemplare ritratto dalle foto pubblicate in questo articolo. Per la realizzazione delle parti autocostruite ho utilizzato plasticard da 1mm; la colorazione per entrambi i modelli può essere interamente giallo sabbia (Humbrol HM1, Mo-Lak LM1, Pactra IM65), oppure un fondo giallo sabbia e mimetizzazione a "orecchie di Topolino". Per la colorazione del mezzo fotografato attendo una vostra risposta, rinunciando decisamente a pronunciarmi.

## Il modello dell'autocarro trasporto munizioni

Per realizzare quest'altro modello si deve seguire quanto detto sopra fino alla costruzione della cabina, mentre si realizzerà una nuova piattaforma posteriore. Naturalmente si dovranno seguire i di-

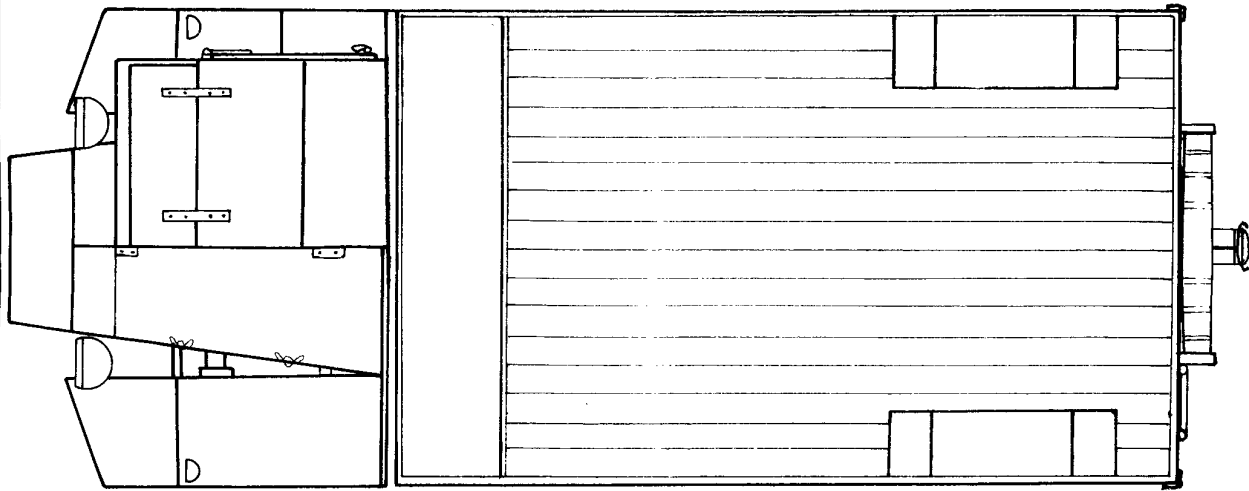
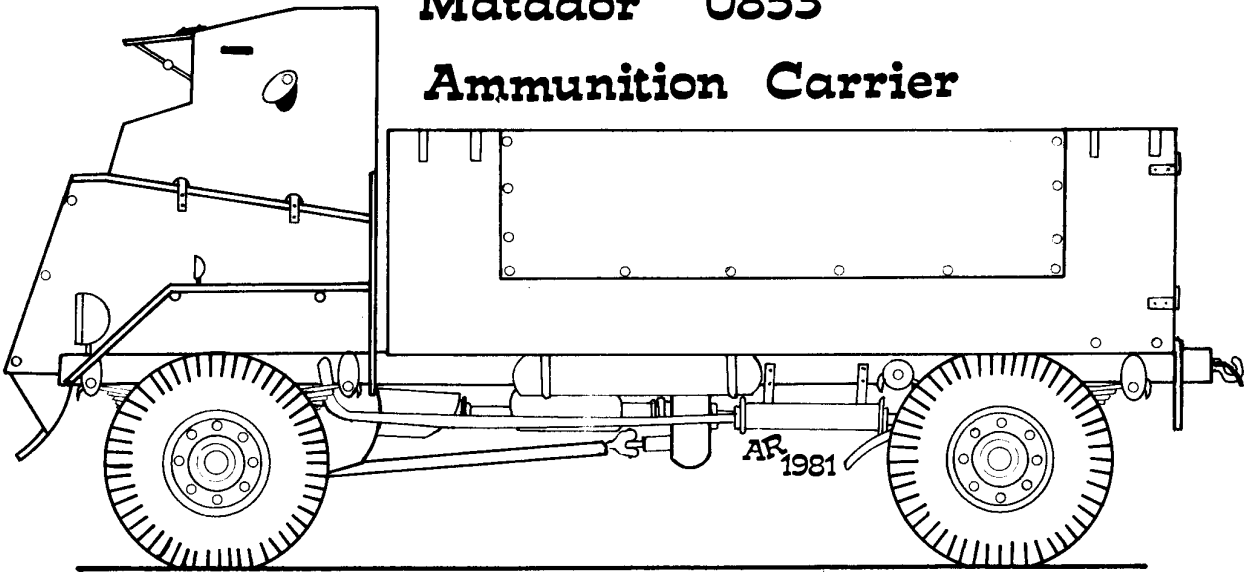
Un'aggressiva immagine di 3/4 anteriore destra di questo semovente controcarro decisamente originale. La cabina è priva del portello corazzato, consentendoci così di osservare qualche dettaglio della dotazione interna. A rigor di verità si vede ben poco, ma meglio che niente. Ben visibile anche la grossa presa d'aria anteriore, la cui funzione era più che indispensabile nell'ambiente in cui il semovente era chiamato ad operare, il Nord Africa. Che il mezzo nonostante tutto fosse efficiente lo dimostra il fatto che i turchi acquistarono tutti i mezzi superstiti utilizzandoli ancora per vario tempo.



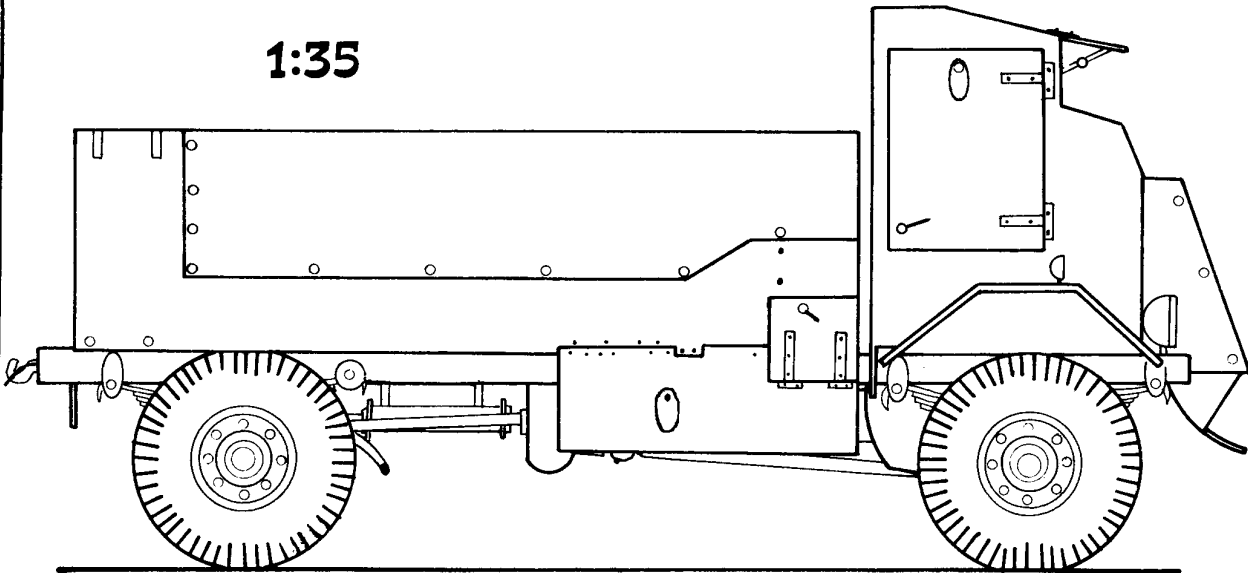


**Matador 0853**

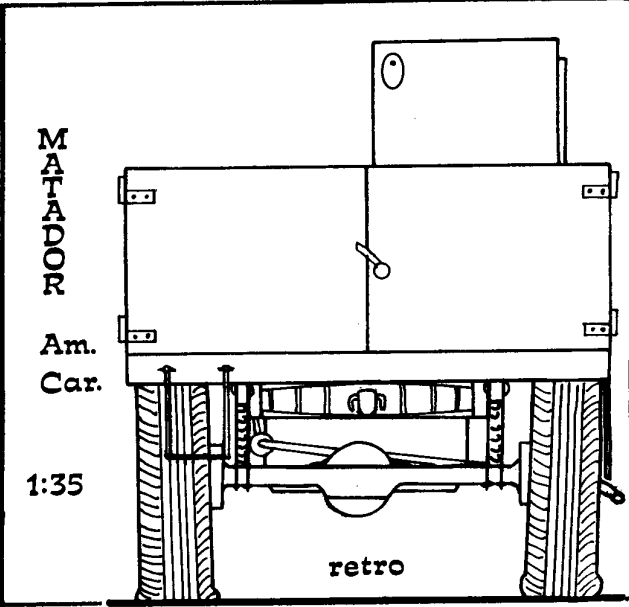
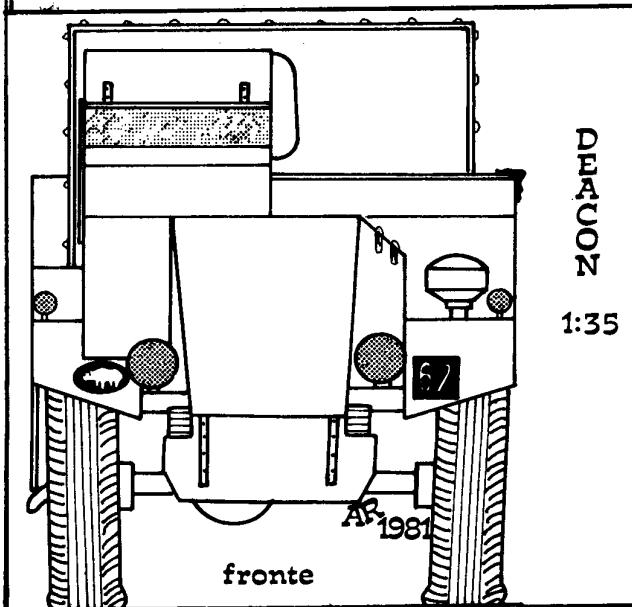
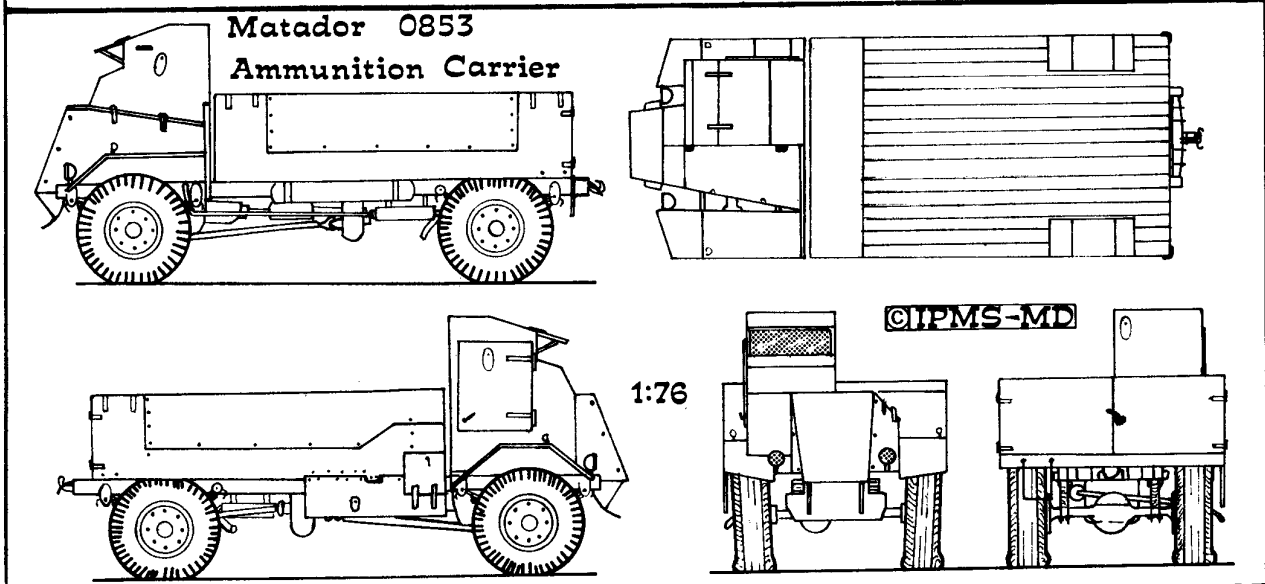
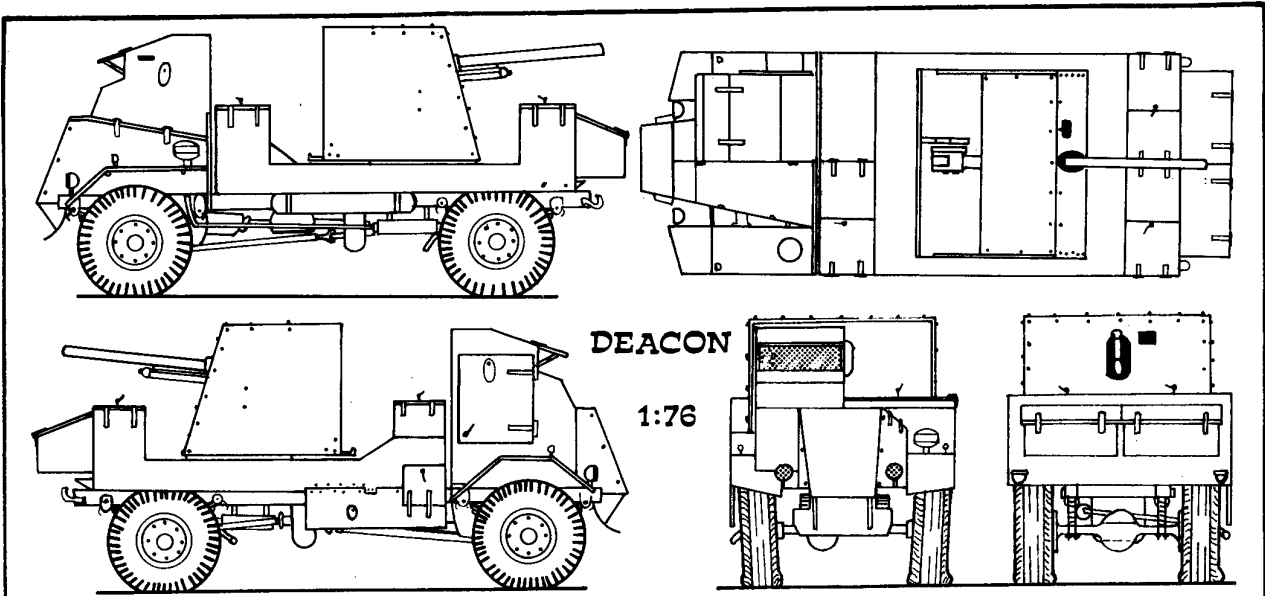
**Ammunition Carrier**

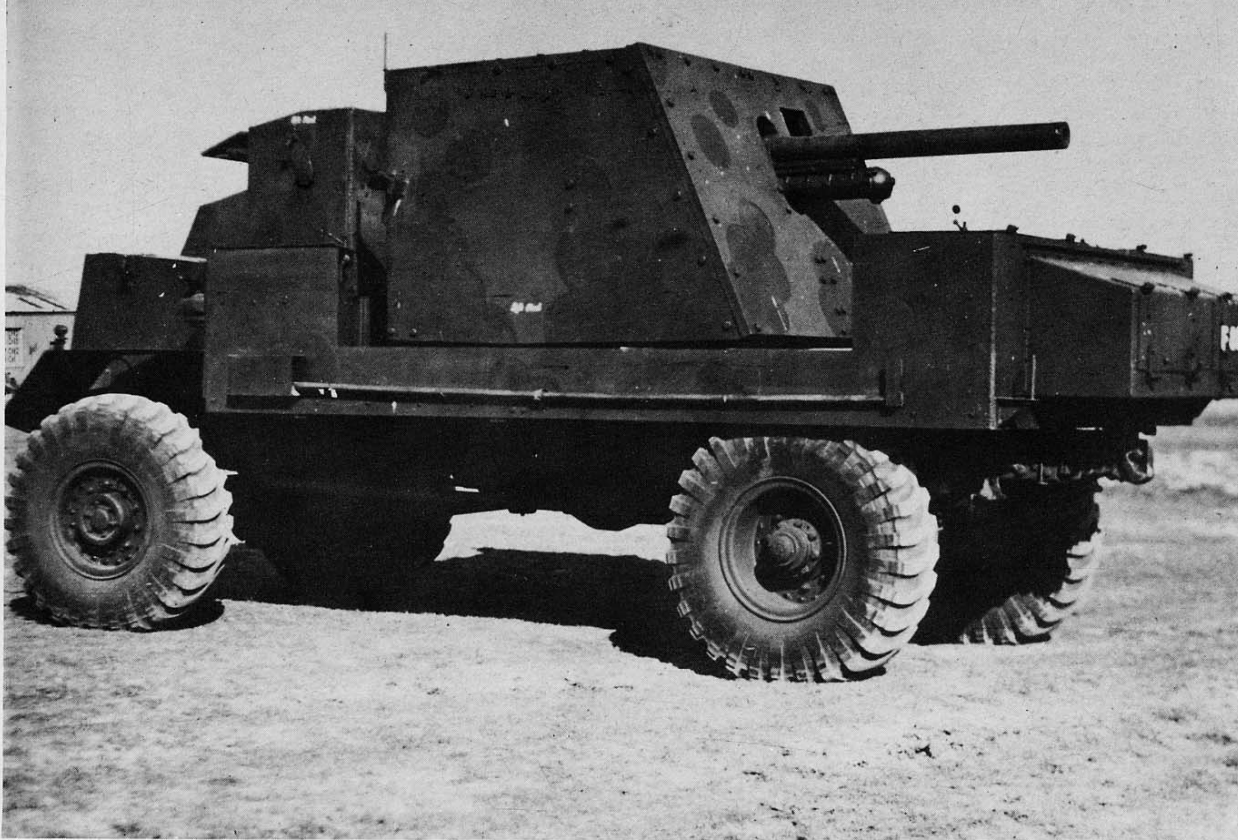


**1:35**



**©IPMS-ITALY©**





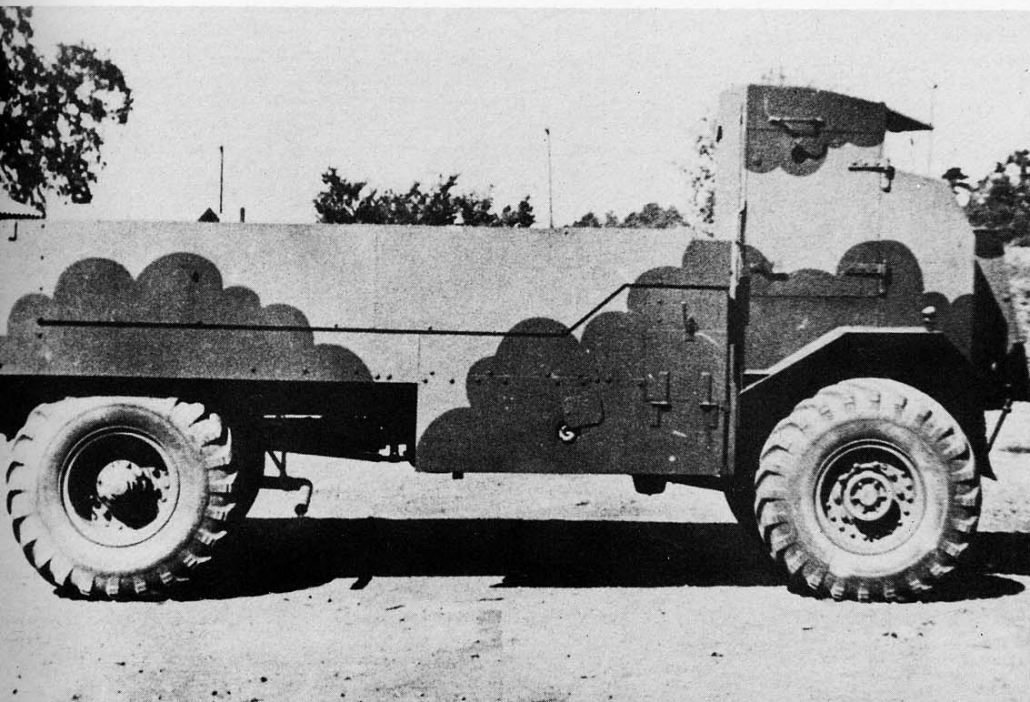
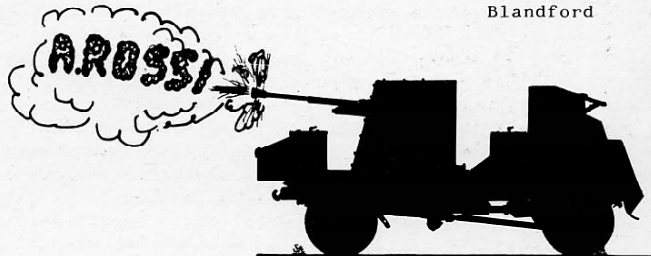
La massiccia mole del Deacon appare in modo abbastanza evidente in questa foto. Si nota anche la costruzione piuttosto rustica del mezzo, chiara dimostrazione della transitorietà della soluzione adottata in attesa di poter venire in possesso di mezzi più moderni e potenti. Si tratta, probabilmente, di un prototipo fotografato poco dopo il suo allestimento. Come si nota il 6 libbre è senza freno di bocca, mentre è ancora presente il gancio di traino da me omesso nei disegni.

segni pubblicati. Ricordo che il cassone era leggermente corazzato. Un solo dubbio mi è rimasto: fra la cabina e il cassone vi è uno spazio vuoto, con una paratia che lo divide dal pianale di carico e non so esattamente che scopo avesse. Per farvi un'idea di ciò che vi dico consultate il libro di Vanderveen sugli automezzi del secondo conflitto mondiale dove vi è una foto di questo mezzo. Secondo la mia documentazione il tutto si riconduce al fatto che il porta munizioni era ricavato SEMPLICEMENTE rimuovendo le rustica torretta con il 6 libbre. Rimanendo inalterato il cassone originale il "buco" anteriore è semplicemente dovuto alla particolare forma della sovrastruttura del semovente. La divisoria delimita solamente la parte utile del cassone e non racchiude quindi nessun segreto. Forse sono stato un po' nebuloso, ma spero che consultando foto e disegni tutto vi si chiarirà.

sca. In questo modello non va rimosso il gancio di traino posteriore. La colorazione è giallo sabbia oppure a orecchie di Topolino.

#### BIBLIOGRAFIA

B.H. Vanderveen - Automezzi della II<sup>o</sup> G.M. - Albertelli  
 B.T. White - Tanks and other AFVs 1942-1945 - Blandford



Una buona fotografia (anche se leggermente tagliata) dell'auto-carro 0853 trasporto munizioni ricavato dal semovente Deacon. Si vede chiaramente come il mezzo altro non sia che un semovente con la torretta rimossa e i fianchi chiusi da paratie adatte alla meglio al cassone originale. Notare la maniglia supplementare sul portello della cabina corazzata, non presente sul Deacon. Per tutto quello che riguarda il resto il mezzo è del tutto identico al tipo da cui deriva.

# L 6/40

## LA STORIA

### Lo sviluppo

Nel 1938, a conclusione di una lunga serie di studi sui carri leggeri, nell'ambito del programma di ammodernamento del parco corazzati del Regio Esercito, la FIAT, congiuntamente alla Ansaldo di Genova, mise a punto due prototipi di un nuovo veicolo che avrebbe dovuto sostituire i vecchi CV 33 o L3 come furono classificati a partire dalla fine del 1936. Tali mezzi, che presero forma da un progenitore comune rimasto allo stadio sperimentale e noto con la sigla di M 6, erano perfettamente identici nello scafo e nella sua disposizione interna che rimaneva la classica a tre vani (camera di combattimento completa degli apparati di guida e del complesso cambio-differenziale, vano motore e settore del sistema di raffreddamento) ma differivano per quanto concerneva l'armamento: il primo era dotato di un cannone da 37/26 e di una mitragliatrice Breda cal. 8mm mod. 35 ad esso coassiale, mentre il secondo prototipo, al posto del pezzo 37/26 presentava una seconda mitragliatrice Breda cal. 20mm mod. 38. Sia nella prima che nella seconda combinazione, l'armamento era posto in una torretta girevole che costituiva in sé una grossa innovazione in quanto permetteva a questi carri, a differenza degli L 3, di coprire tutti i 360° gradi dell'orizzonte e di conseguenza di impegnare prontamente qualsiasi bersaglio in qualsiasi direzione si presentasse. Per le prove valutative presso il C.S.E.M. (Centro Studi ed Esperienze della Motorizzazione) di Roma fu scelto il secondo veicolo, cioè quello con le due Breda di calibro diverso, che nei pressi di S. Polo dei Cavalieri, sulla collina di Monte Mario, accidentalmente, data l'eccessiva severità del terreno e delle prove, si ribaltò e prese fuoco. Ad ogni modo, a conclusione delle valutazioni condotte a termine più tardi con lo stesso mezzo rimesso in piena operabilità, il veicolo fu omologato e ricevette la denominazione ufficiale di "Carro Armato Leggero da 6 tonnellate, modello 1940" abbreviato poi, seguendo la consueta formula del R.E. in vigore a quel tempo, in L6/40.

Nel 1940 infine il nuovo corazzato, dopo accettazione formale da parte delle autorità militari competenti, venne avviato alle catene di montaggio per la produzione in serie e la FIAT ricevette la commessa iniziale di quasi 600 esemplari che aumentò, nel corso della guerra, sino a raggiungere il migliaio che comprendeva però anche tutti i mezzi da esso derivati e cioè: semovente da 47/32, semovente da 47/32 per comando plotone, carro comando per compagnia semoventi da 47/32, carro centro radio, carro lanciafiamme, veicolo cingolato da ricognizione L 40 (sperimentale) e veicolo portamunizioni per semovente da 90/53.

### LE OPERAZIONI

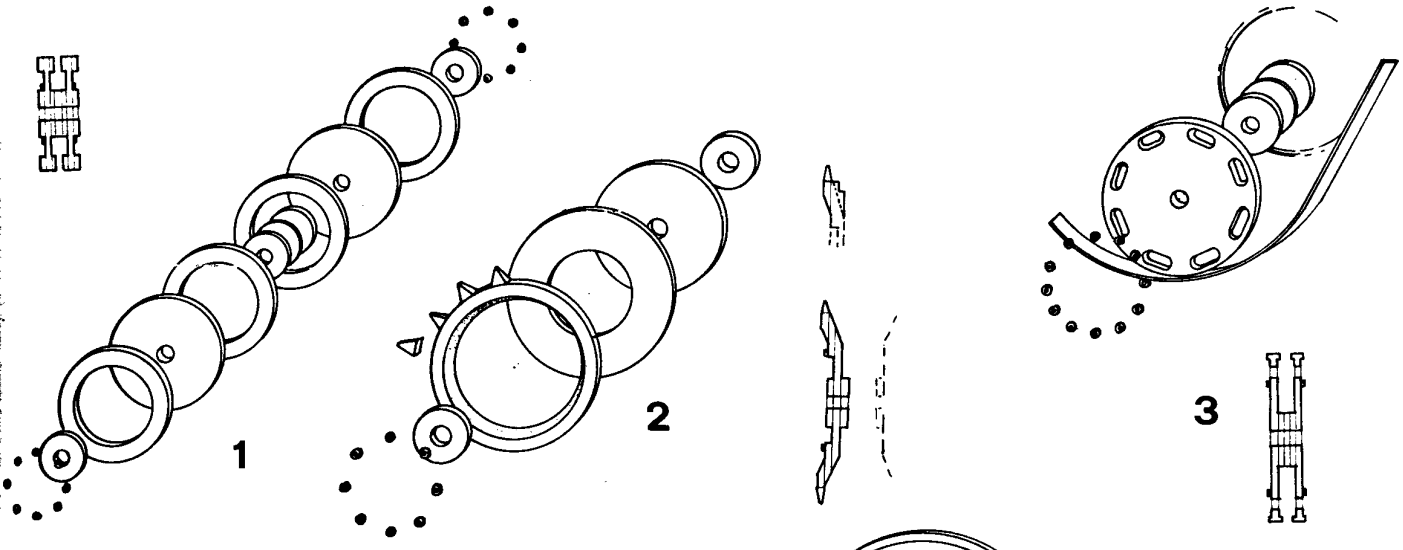
La vita operativa degli L6 fu piuttosto breve e frazionata; assegnati alle truppe celeri, cioè Bersaglieri ed alla Cavalleria, furono presenti su tutti i fronti a partire dalla fine del '41 all'8 settembre '43 ed oltre, in mano ai tedeschi ed all'R.S.I. In Africa Settentrionale, inquadrati nel III Gruppo Corazzato "Lancieri di Novara" della divisione corazzata "Littorio" e in uno squadrone corazzato del Reggimento "Cavalleggeri di Lodi" parteciparono alle vicende legate alla controffensiva dell'Asse per raggiungere El Alamein; in Russia, con l'ARMIR furono presenti con il LXVII Battaglione Bersaglieri Motocorazzato ed ancora nella occupazione della Francia Meridionale con un Gruppo del Reggimento "Piemonte Reale" e con il 18° Reggimento Bersaglieri Corazzato, poi in quella dei

Balcani con il IV Gruppo Corazzato del 1° Reggimento "Nizza Cavalleria" e con il 19° Reggimento "Cavalleggeri Guide", e in Grecia con un plotone autonomo costituito presso la XI Armata ed infine in Italia, durante l'Armistizio, nella difesa di Roma con i "Lancieri di Montebello" ed altri reparti minori. I risultati, tuttavia, furono piuttosto modesti: pur prescindendo da tutte le considerazioni di ordine pratico, logistico e tattico, l'L6 fu un mezzo non brillantissimo e le sue carenze più gravi erano la mancanza di una adeguata corazzatura e di un armamento più potente e furono proprio queste lacune che lo resero facile preda anche delle armi nemiche di medio calibro. Ad ogni modo i nostri carristi diedero più volte prova di autentica abnegazione combattendo con questi mezzi anche quando le possibilità di vittoria erano delle esili speranze. Una frase, scritta nel dopoguerra dal Maggiore Generale Von Mellenthin, che a suo tempo fece parte dello Stato Maggiore della "Panzerarmee Afrika", meglio di ogni altra sottolinea questa triste realtà: "Non ho simpatia per coloro che parlano con disprezzo del soldato italiano senza soffermarsi a considerare gli svantaggi nei quali egli operava. L'armamento dell'Esercito Italiano non rispondeva affatto ai moderni requisiti i carri erano troppo leggeri e molto poco affidabili sotto il profilo meccanico e gli apparati radio erano del tutto inadatti ad una guerra di movimento (...). Durante la Campagna del Nord Africa le truppe italiane diedero numerose prove di coraggio e di slancio: ciò vale in modo particolare per coloro che provenivano dai vecchi Reggimenti di Cavalleria (...)."

### IL MODELLO

E dopo questo sintetico quadro storico vengo finalmente all'autocostruzione del modello in scala 1:20; un'ultima precisazione: quanto sto per esporre è solo una descrizione di massima perchè la maggioranza dei particolari esterni e dei dettagli in generale si possono facilmente ricavare da buoni disegni in scala e da fotografie.

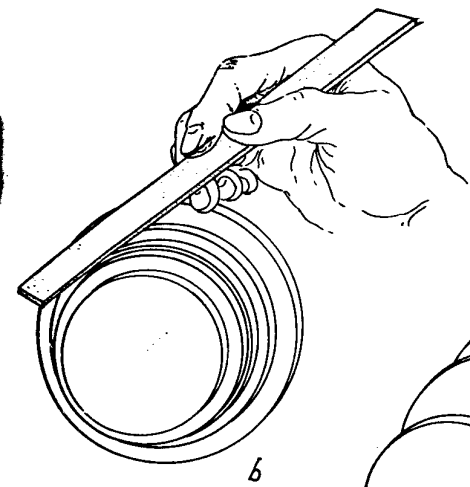
Si comincia, dunque, con l'incollare le parti componenti lo scafo realizzate in plastic card piuttosto spesso facendo particolare attenzione alle loro misure: questa è una precauzione davvero importantissima se non indispensabile per una buona riuscita del modello. Subito dopo si passa alla casamatta ed alla sovrastruttura dotata, nella sua parte posteriore, di due ampi portelloni grigliati che davano accesso al vano motore e che erano fissati esternamente con dadi a galletto. Tornando poi ai lati dello scafo, vanno aggiunte le quattro guide curvilinee o binari, due per lato, che nel veicolo reale avevano la funzione di preservare i mozzoni dei bracci anche dalle sollecitazioni laterali che si verificavano durante le sterzate. La piastra circolare, fissata posteriormente all'ultimo vano contenente, nella realtà, il gruppo radiatore ventilatore e che dava accesso a quest'ultimo, si ricava sagomando un blocchetto di plastica del giusto spessore formato da più dischi sovrapposti. Ed ora il treno di rotolamento: per i vari bracci si adopera il solito materiale opportunamente tagliato e lavorato e così pure per i rulli portanti e quelli piccoli, reggicingolo che si possono ottenere con il medesimo procedimento sino ad arrivare alla circonferenza necessaria. Le cose cambiano leggermente per le ruote motrici e quelle di rinvio: per le prime, doppie come tutte le altre si tenga presente che la loro faccia interna è pressochè liscia e quindi non presenta alcuna



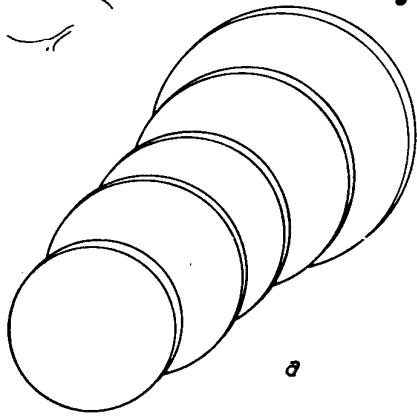
1

2

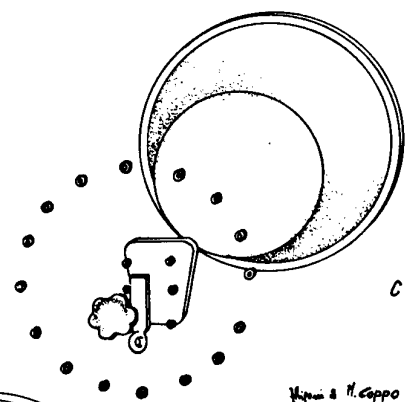
3



b

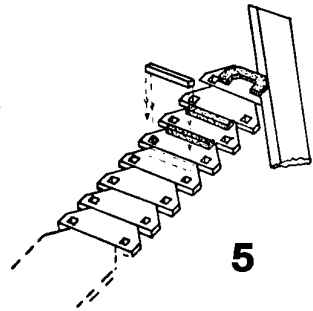


a



c

Fig. 3 H. Coppo



5

NON IN SCALA  
NOT TO SCALE

abc = 4

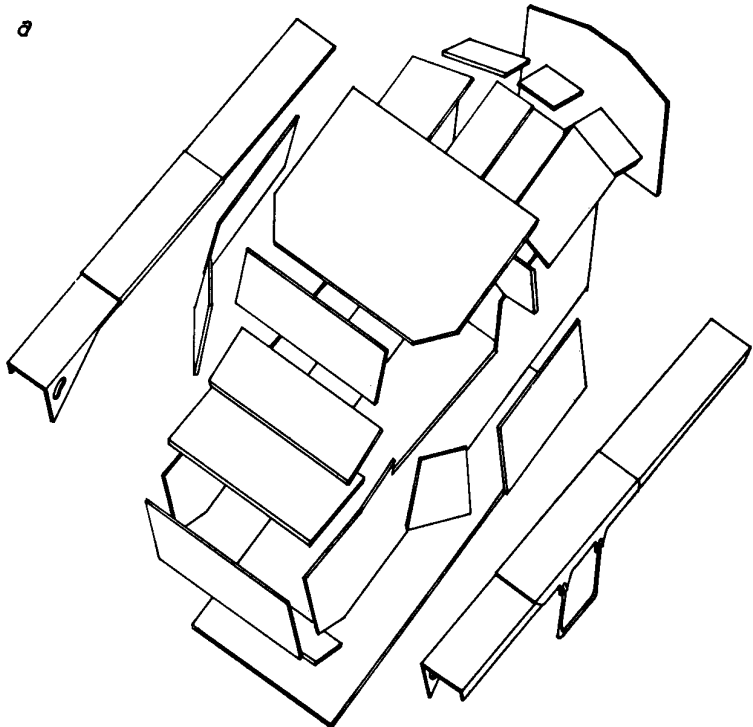
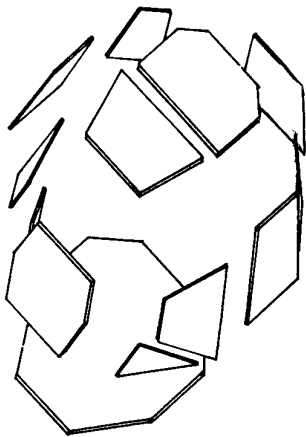
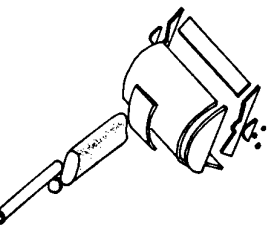
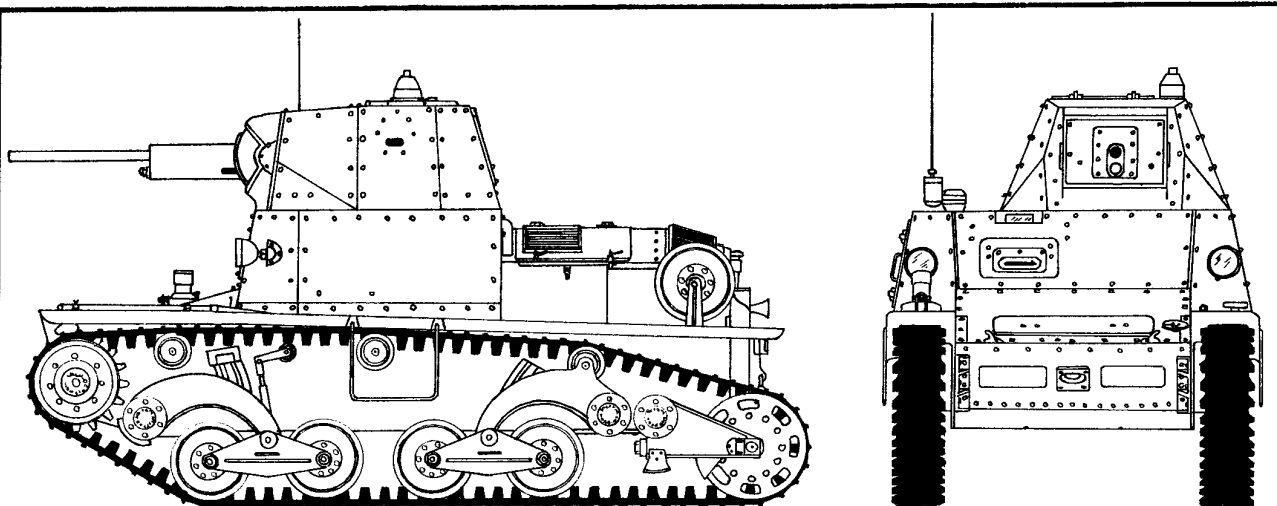


Fig. 4 H. Coppo

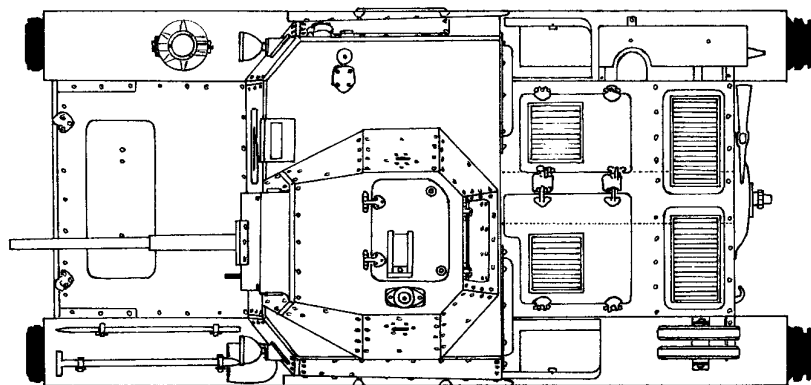




**Carro Armato**

**L 6/40**

**SCALA 1/35**



ZNFLD1981

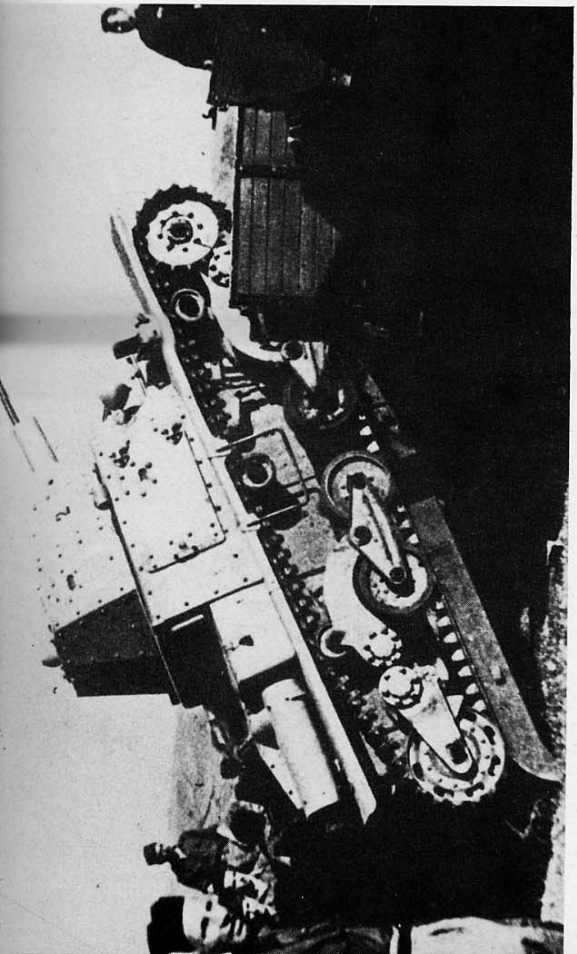
**Aldo Zanfi** DA ORIGINALI DI **Nicola Pignato**

difficoltà mentre quella esterna è più complessa: si devono incollare cinque corone di diametro diverso, sovrapponendole secondo un preciso ordine (un'occhiata ai disegni che accompagnano il testo aggiungerà chiarezza alla mia descrizione); a questo punto si cercano in un angolo buio di qualche vecchia scatola di montaggio dimenticata delle ruote dentate, ovviamente compatibili con la scala del modello: si tagliano i denti, si rimodellano e si riportano con cura su quelle nuove (nel caso le prime non fossero disponibili, i denti si possono ugualmente ricavare sagomando dei piccoli pezzi di plastic card oppure di plastica). Ed ora quelle di rinvio: sono anch'esse doppie, ma con una struttura assai più semplice delle precedenti; dopo aver raggiunto il diametro esatto si praticano gli otto fori tipici e quindi si incolla intorno al bordo della ruota una sottile e stretta striscia di plastic card ed il gioco, pardon, la ruota è fatta. E si arriva così ai cingoli: è questo un problema davvero grosso e costituisce a mio parere, la difficoltà maggiore nel campo dell'autocostruito perchè sono veramente molto difficili da riprodurre con esattezza. A modo mio comunque l'ho risolto sfruttando quelli dell'M41 in 1:35 della Tamiya, che poi sono stati modificati con cura: con questo il discorso sul treno di rotolamento si può ritenere concluso. I parafranghi sono invece formati da una striscia orizzontale ai cui bordi ne sono state applicate altre due in modo che le tre parti messe assieme abbiano la forma di "U" rovesciata a spigoli leggermente smussati; a questo proposito è importante ricordare che entrambi i parafranghi presentavano anteriormente, dal lato inter-

no, una piccola feritoia che permetteva al pilota di controllare durante la marcia, attraverso il portellino di guida, lo stato dei cingoli e cioè che nessun perno si fosse sfilato dalla relativa maglia. La torretta: si comincia a tagliare la base e la parte orizzontale del cielo, escludendo cioè la parte inclinata, e poi la si chiude tutta intorno: consiglio di non compiere subito questa operazione con le parti in plastic card, ma di farlo prima con gli stessi pezzi ritagliati in cartoncini: questo consente di correggere eventuali imperfezioni risparmiando così tempo, plastica e..... orrendi impropri! La mitragliera Breda cal. 20mm non è altro che un tondino in ottone, ma si presta benissimo anche il tubicino in plastica od in metallo che contiene l'inchiostro in una comunissima penna a sfera. La scudatura del pezzo è stata realizzata con una tecnica da me escogitata e che può andare sotto il termine anglossassone di "vacuum formed", ma la sua costruzione secondo il metodo classico non dovrebbe presentare alcun problema. Per finire, tutte le rivettature sono state realizzate con capocchie di spillo di vario genere mentre le bullonature, le cerniere e le serrature, gli attrezzi e tutte quelle parti che completa il carro sono state realizzate, in minima parte ricavandole da scatole di montaggio e per il resto parzialmente od interamente autocostruite, con pazienza e, come dice un mio amico in questi casi, "con tanta manina santa".

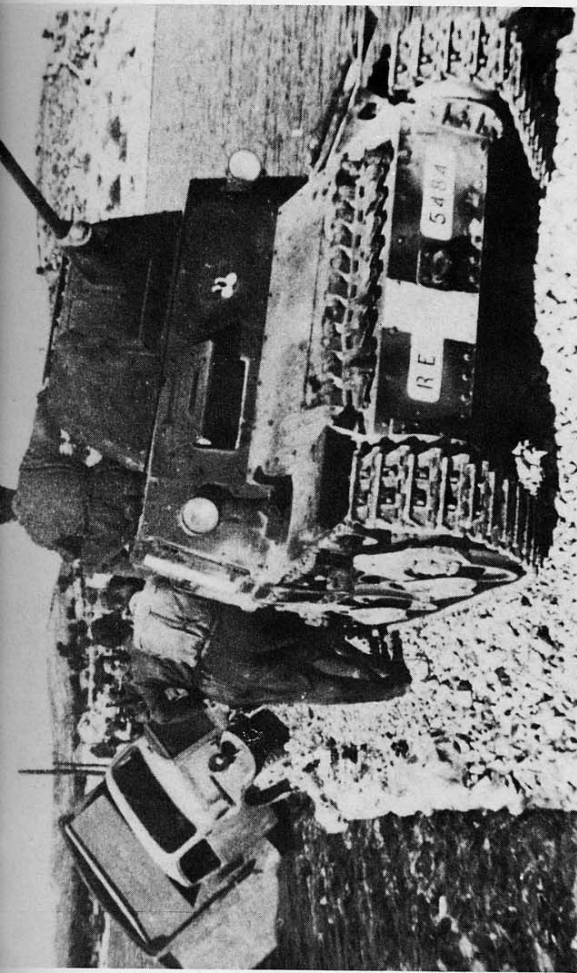
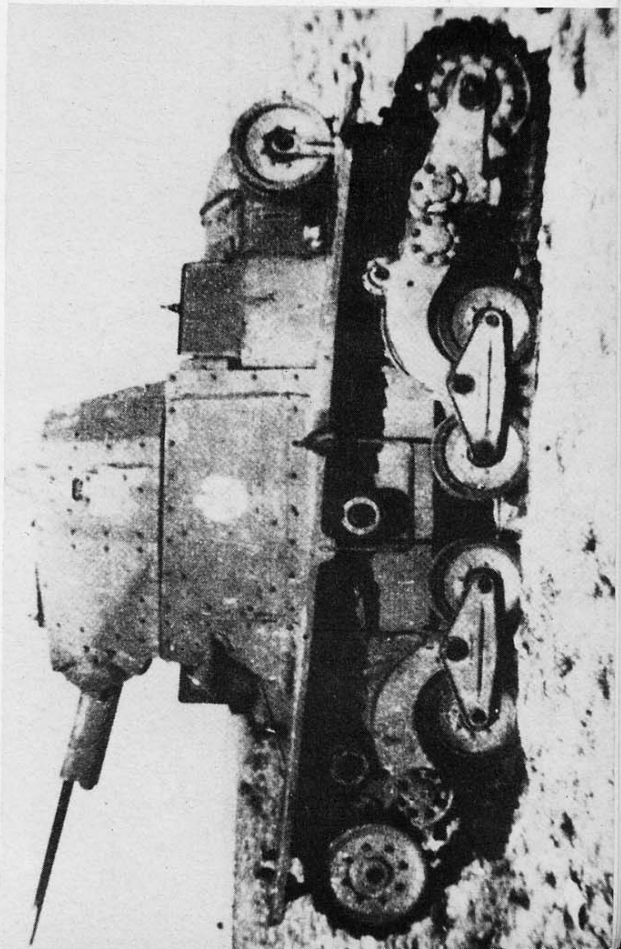
Ho ambientato il mezzo nel deserto Nord Africano nella prima metà del '42 (il colore è il sabbia italiano della Mo-Lak steso ad aeropenna) con le insegne dei "Lancieri di Novara" (tutte dipinte a mano





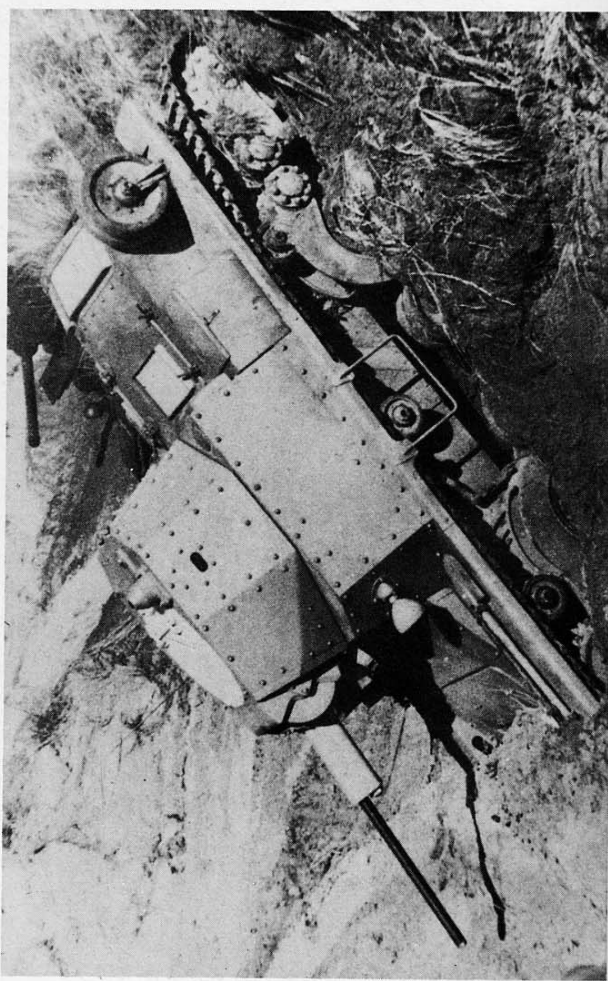
Un L6 nell'atto di salire sull'automezzo che lo trasporterà per i lunghi spostamenti nel deserto. Il piccolo ingombro frontale del carro permetteva il suo trasporto anche su autocarri di medie dimensioni. Dalla folla radunata intorno al mezzo si direbbe che si tratta di uno dei primi esemplari giunti sul suolo africano, oppure tutti vogliono farsi immortalare dal fotografo ufficiale!

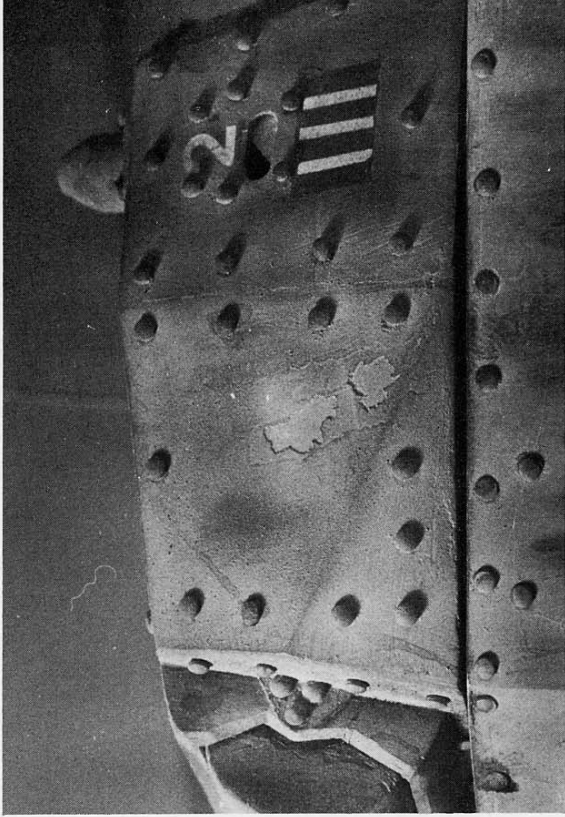
Un triste, solitario e abbandonato L6 dei Lancieri di Novara nel deserto Nord Africano. Il mezzo è stato evidentemente colpito in combattimento e abbandonato dal suo equipaggio (ammesso che sia riuscito a salvarsi). Ben visibile lo stemma dei Lancieri sulla fiancata sinistra del mezzo.



Un L6 italiano nei Balcani. Chiaramente visibili la targa e uno strano disegno sullo scudo frontale, la cui identificazione è piuttosto difficile. Trattasi probabilmente di un fregio disegnato dall'equipaggio a titolo personale. Il carro sta recuperando un autocarro tedesco uscito di strada. La foto è stata scattata dopo l'8 settembre 1943 e mostra un caso di collaborazione fra militari italiani e tedeschi (come risulta dalla larga fascia bianca verniciata lateralmente alla targa).

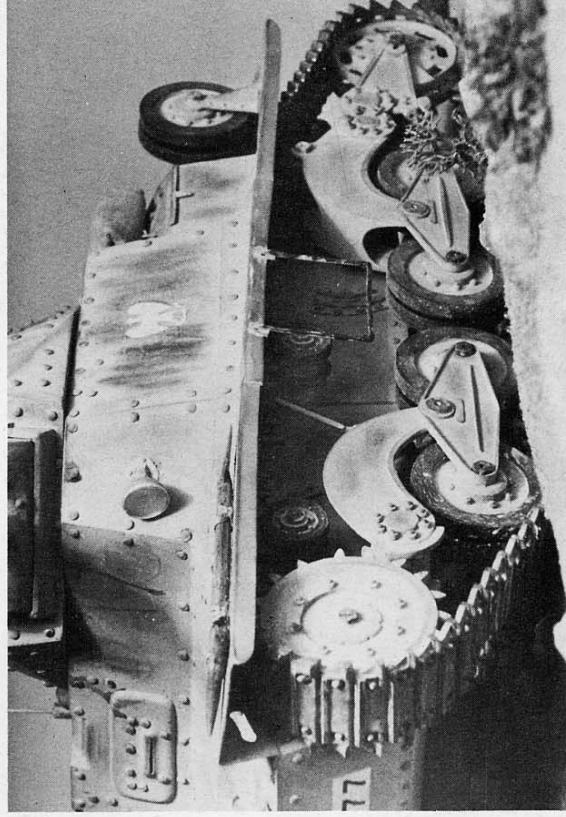
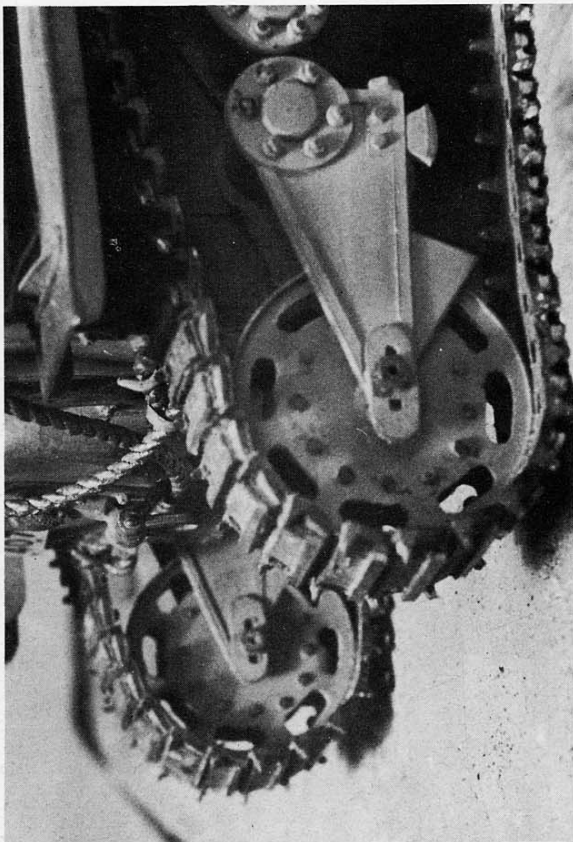
Un L6 impegnato a districarsi dalla melma. Probabilmente il mezzo è su un terreno di prova dell'Esercito. Completamente assente ogni simbolo di identificazione tranne che per il vistoso disco bianco del riconoscimento aereo.





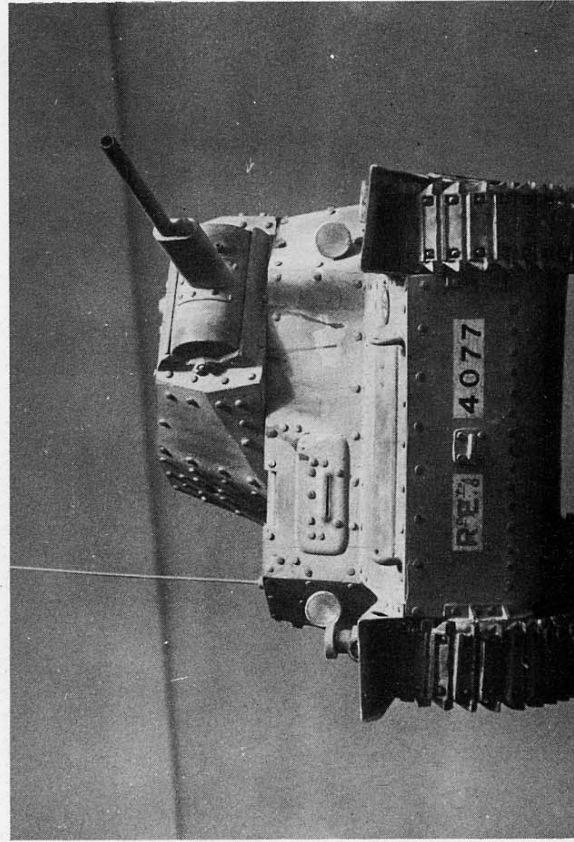
Vista di tre quarti anteriore sinistra della torretta: si può notare la feritoia spia semiaperta, presente anche sull'altro lato della torre e sullo sportello laterale della casamatta, che si poteva occludere dall'interno mediante una piastra girevole. Sono chiaramente visibili anche le insegne di reparto, 2° carro del 3° Plotone della 3ª Compagnia, in posizione regolamentare.

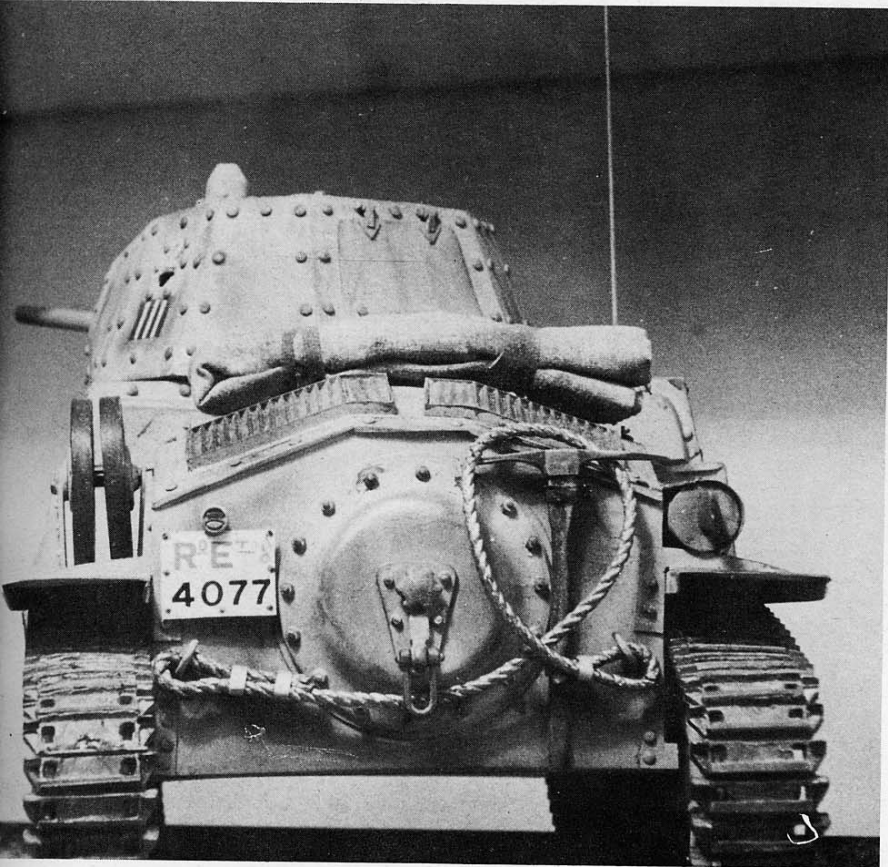
Vista di tre quarti posteriore destra delle ruote di rinvio e del loro braccio oscillante di forma triangolare.



Vista di tre quarti anteriore sinistra: veduta d'insieme del treno di rotolamento completo; si noti che il rullino reggicingolo posteriore, a differenza dei primi due impernati sul lato dello scafo, è solidale con il braccio oscillante del secondo carrello portante. Chiaramente visibile, al lato della camera motore, la cassettona porta attrezzi presente in posizione analoga anche sul lato opposto. Sulla fiancata, infine, l'aquila bianca dei "Lancieri di Novara".

Vista frontale del carro con torre ad ore 10.





Vista posteriore con torretta in identica posizione come appare nelle foto precedenti.

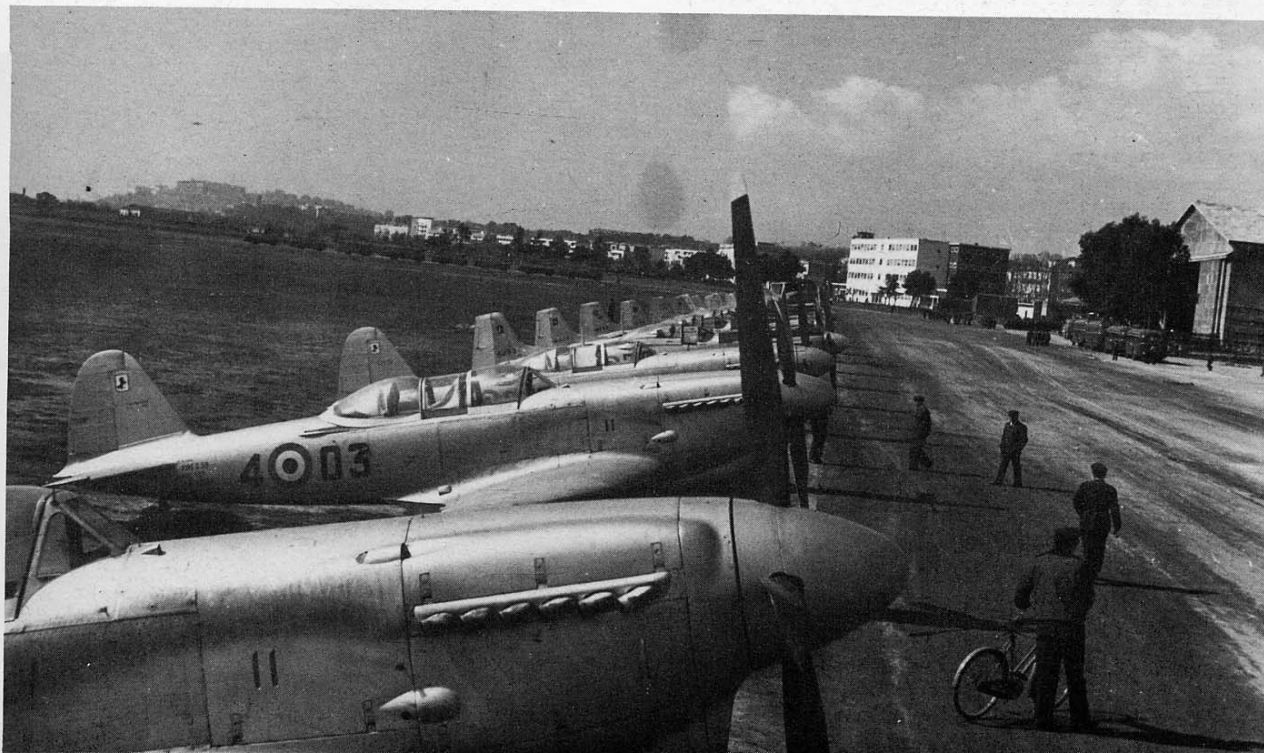
talvolta con l'aiuto dell'aerografo). Per la documentazione tecnica e fotografica, veramente indispensabile in questo genere di lavoro, mi sono valso principalmente dell'ottima monografia di B. Benvenuti ed U. Colonna: "Carri Armati Vol. 2/III, Carri Leggeri, L. 6/40, Sviluppo ed Operazioni" pubblicato dalle Edizioni Bizzarri (ora dell'Ateneo & Bizzarri) di Roma, quarto volume della serie: "Fronte Terra: l'Armamento Italiano nella Seconda Guerra Mondiale". Quest'opera ha saputo risolvere in maniera brillante ed a tutti i livelli i numerosi interrogativi che di volta in volta mi si sono presentati. A conclusione della mia breve esposizione non mi resta che augurare a tutti coloro che vorranno cimentarsi nell'affascinante avventura dell'autocostruito un buon lavoro ricordando però che il peggior nemico loro, come lo è stato per me, è la fretta.

#### RINGRAZIAMENTI

Vorrei ringraziare tutti i soci del Centro di Padova per avermi incoraggiato alla realizzazione di questo articolo ed in modo particolare gli amici C. D'Este per aver scattato le foto al mio modello e M. Coppo e F. Rigoni per gli splendidi disegni.

**fernando tempo**  
**ipms-PD**

Schieramento di Fiat G.59 4-B e N.A.F-51D del 4° Stormo a Capodichino (Napoli). Piuttosto insolita è la forma dei codici dei G.59, assegnati allo Stormo per collegamento (notate le tendine, parzialmente alzate sotto il tettuccio, per l'addestramento al volo cieco). Il velivolo in secondo piano (4-03) appartiene alle ultime serie costruttive (NC 137, MM. 53594) ed è ovviamente dipinto in alluminio. Ben evidenti davanti al parabrezza e all'altezza dell'ultimo tubo di scarico le due stanghette del dispositivo di mira mentre sul terzo ed ultimo G.59 visibile sembra stranamente assente la corta antenna (circa 20 cm.) di solito presente all'incrocio dei primi due montanti, partendo da destra, del parabrezza. Inoltre sul terzo G.59 non è applicata la piccola scritta usualmente presente sul timone verticale, subito sopra l'alletta compensatrice. Notiamo infine che sui G.59 lo stemma di reparto ha il cavallino rampante nero su fondo bianco mentre sugli F-51 i colori sono invertiti. Nella foto originale sono leggibili le matricole di alcuni velivoli: andando verso l'orizzonte sono nell'ordine: 4393, 4348, 4269, 4398 e 4249 (quest'ultimo ha di nuovo il cavallino nero su fondo bianco). (foto via T. Prisco)



# BUFFALO CATTURATI

Tra i numerosi velivoli catturati dai Giapponesi durante la loro veloce avanzata nell'inverno 1941-42 vi sono, oltre a alcuni B-17, P-51C, caccia della Curtiss e bombardieri Martin, dei Brewster Buffalo tanto inglesi quanto olandesi. Tramite cannibalizzazione dei relitti almeno otto Buffalo furono messi in condizione di volare e, come gli altri velivoli di preda bellica, furono portati in Giappone per prove di valutazione e propaganda bellica. A due di questi Buffalo è possibile attribuire uno schema mimetico; gli altri ricevettero probabilmente schemi simili, ma ne manca la conferma fotografica.

Primo velivolo: È un Brewster 339, ex olandese. Lo armamento e il collimatore sono stati rimossi. Lo schema mimetico è il seguente: Verde Oliva A3 per le superfici latero-superiori (ogiva compresa); Grigio chiaro A2 per le superfici inferiori. Hinomaru in sei posizioni, bordate di bianco se su fondo Verde Oliva A2. Striscia di riconoscimento bianca in fusoliera. Una piccola linea (o un numero 1?) è dipinta proprio davanti allo stabilizzatore. Le strisce bianche per gli scalini appaiono su entrambi i lati della fusoliera.

Secondo velivolo: L'aereo in esame sembra essere ex inglese e differisce dall'esemplare olandese per avere una piastra blindata dietro al pilota. Lo schema mimetico è di poco diverso da quello visto prima: superfici superiori e fusoliera (ventre e ogiva compresa) in Verde Oliva A3, superficie inferiore ali e stabilizzatori Grigio Chiaro A2. La banda bianca in fusoliera è più larga della precedente e gli Hinomaru non hanno bordo bianco. Colorazione interni (comune a tutti i Buffalo):

Nero: pannello strumenti e palpebra cruscotto.  
US Interior Green (FS 34151): pareti abitacolo, "piano" dietro l'abitacolo, complessivo carrello.  
Metallo Naturale: vani carrello, struttura anticappottata, pavimento abitacolo e seggiolino.

## IL MODELLO

Per costruire un Buffalo giapponese (o qualsiasi altro Model 339) sono necessari i kit Airfix e Revell. Dal Kit Airfix si scartano: capottatura motore, collimatori, parabrezza per la versione imbarcata, pilota, seggiolino e ruotino di coda. L'unica parte utilizzabile del Kit Revell è la capottatura motore. Iniziando la costruzione del modello si rende necessaria l'autocostruzione degli interni, si ricordi che l'abitacolo era attraversato dal longherone dell'ala. La cloche era collegata a un sistema tubolare che correva lungo la mezzeria, dai piedi del pilota fin sotto il seggiolino. L'utilizzo della capottatura Revell comporta l'adattamento della fusoliera Airfix, tramite l'inserimento di due spessori di 1,6mm nella posizione indicata dal disegno. È inoltre necessario modificare la coda, chiudendo il foro per il gancio d'arresto e rimodellandola con lo stucco. Le ali sono poco rastremate all'estremità, si consiglia di ridurre la corda di estremità di circa 1,5mm. La linea di cerniera dell'alettone (sulle superfici superiori) deve essere arretrata di 1,6mm. Il ruotino di coda è piccolo e dovrebbe essere sostituito con uno adatto. Si può così completare l'assemblaggio rimuovendo tutti i rivetti e reincidendo le pannellature.

leonardo ferrazzi ipms-AL

## TARGHE IPMS-italy 1980

Anche quest'anno, in occasione del Salone del Giocattolo tenutosi a Milano, l'Associazione ha voluto ringraziare ufficialmente quelle ditte che si sono distinte per la loro collaborazione con l'IPMS e che, in generale, sono andate incontro alle esigenze di tutti i modellisti fornendo prodotti di qualità. L'ITALERI ha meritatamente guadagnato il riconoscimento di miglior produttore italiano di scatole di montaggio: del resto è comunemente accettato che ITALERI sia sinonimo, nel 99% dei casi, di ottimo modello. Ma quello che più ci piace della ditta di cui è socio il Sig. Malservisi è che per quanto è reso possibile dalle necessità commerciali (ricordiamoci sempre che noi modellisti "entusiasti e maturi" - o maniaci secondo molte mogli e madri! - non costituiamo che una piccola parte del mercato), sia nell'impostare i programmi futuri che nel produrre materialmente i modelli, cerca di soddisfare le esigenze e le preferenze di noi appassionati. Questo è ad esempio il motivo per cui l'ITALERI punta

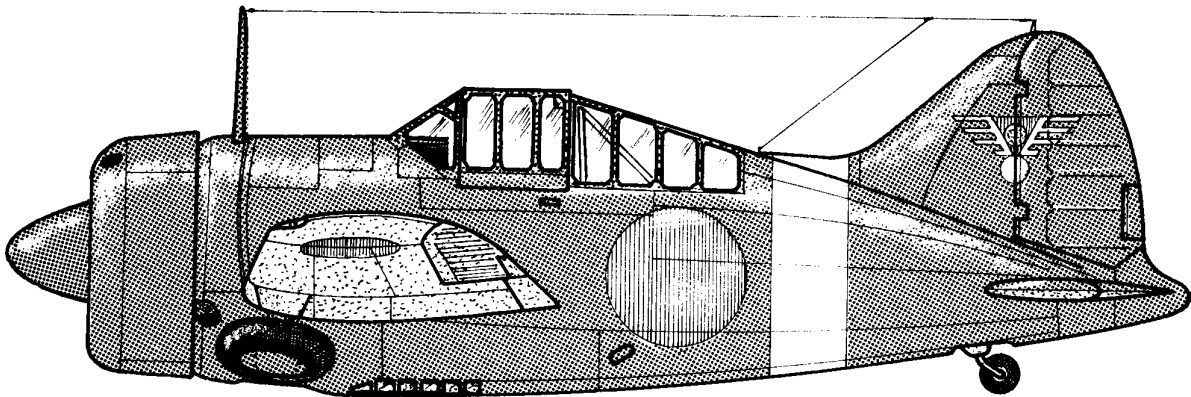
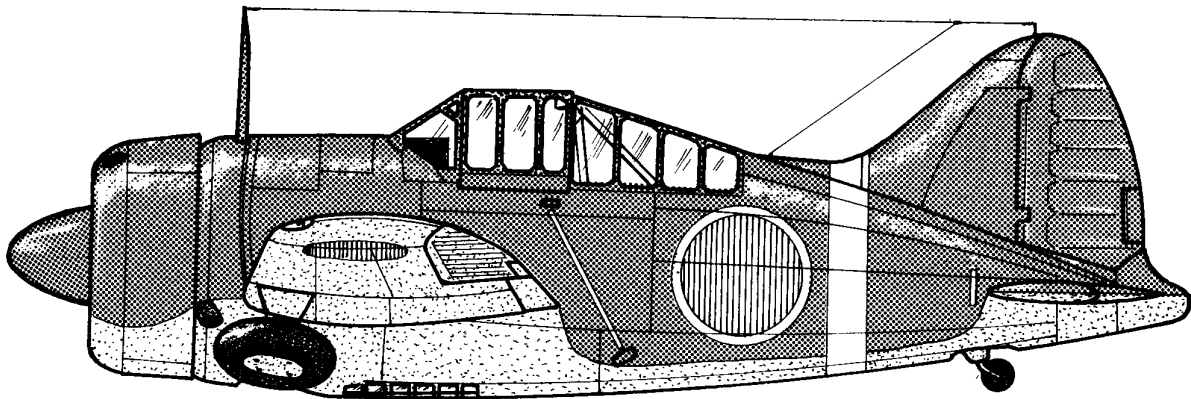
Nella foto sopra il Sig. MALSERVISI dell'ITALERI ritira la targa IPMS dalle mani di Giorgio Pini. (foto M. Guerri)

ta su un numero medio di novità, ma di alta qualità, ogni anno: certi "super spadoni" o riproduzioni scadenti non sono cose tollerate in casa ITALERI.

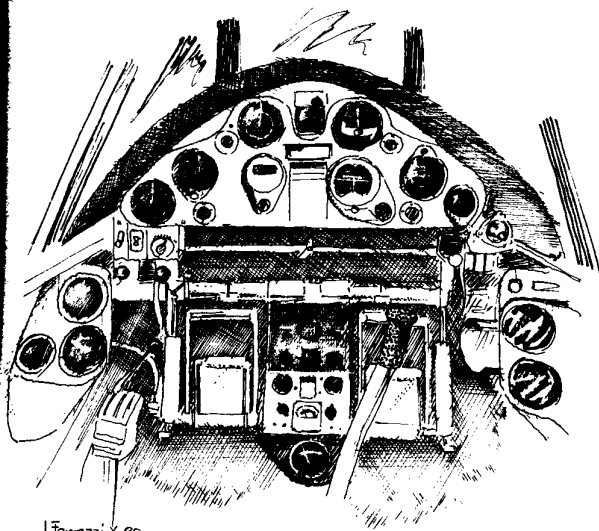
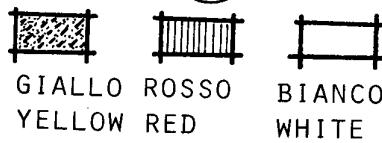
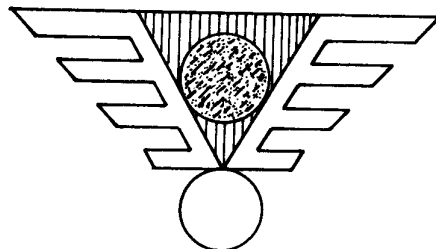
Ugualmente ben meritato ci sembra il riconoscimento per il miglior produttore straniero di scatole di montaggio andato alla francese HELLER (la targa è stata ovviamente consegnata alla KOSMOS che ne cura l'importazione nel nostro paese). Si è voluto con ciò testimoniare la soddisfazione dei modellisti prima per la qualità delle recenti produzioni, acquisita con un grosso salto in avanti (ve li ricordate i kits HELLER di 5 o 6 anni fa?!), che ha richiesto un grosso sforzo sia economico che di volontà, e poi anche, e forse soprattutto, per l'interessantissima, almeno per noi modellisti in servizio permanente effettivo, gamma di soggetti riprodotti: sfogliatevi il catalogo e dovrete ammettere che se non ci pensava la ditta francese i kits di molti velivoli sarebbero rimasti a tempo indefinito nei sogni dei modellisti!

Ecco il nostro Direttore Nazionale che in occasione del Salone del Giocattolo 1981 consegna al Sig. GIONA, responsabile del Settore Commerciale della KOSMOS la targa IPMS assegnata alla HELLER come migliore ditta modellistica non italiana. (foto M. Guerri)

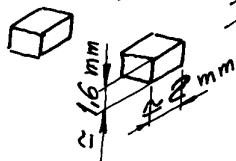
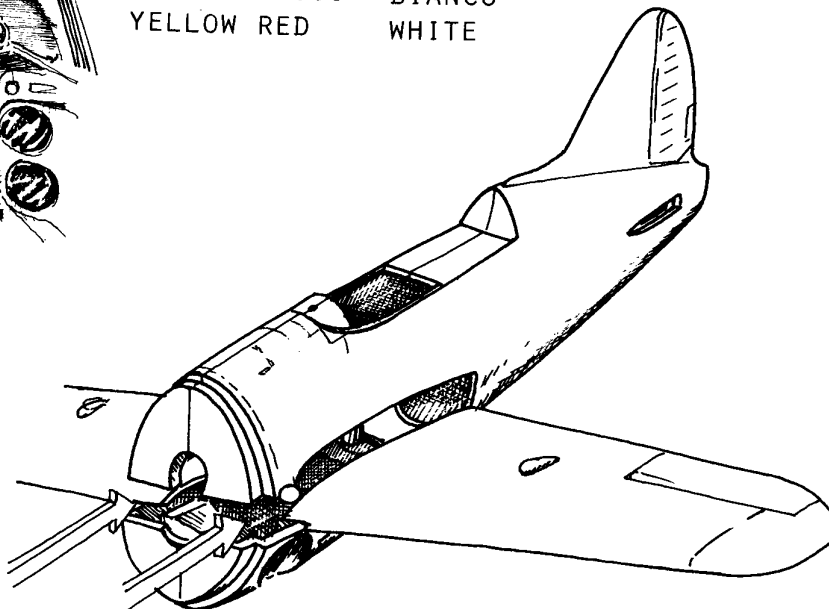




NON IN SCALA  
NOT TO SCALE



L'Enza '80



L'Enza '80/x

# MODELLI MILITARI

MODELLISMO STATICO, WARGAME, UNIFORMOLOGIA E STORIA MILITARE



## LA STORIA CON LA LENTE DI INGRANDIMENTO

Uniformi, bandiere, mezzi, armi e battaglie, rivivono sul tuo tavolo. Modelli Militari ti dice come.

Per la richiesta di abbonamento inviare l'acclusa cedola a Ed. Olimpia S.p.A. Viale Milton, 7 - 50100 Firenze

Desidero abbonarmi alla rivista Modelli Militari per l'anno 1981 (6 numeri)  
 Pagherò L. 10.000 + L. 800 per rimborso spese al portalettore al ricevimento del primo fascicolo.

Mittente .....

Via .....

Città .....

CAP .....

NOT.



# english summary

**GLI ULTIMI MUSTANGS** - Another article on the Mustang?! Yes, but don't worry, because it deals with unusual subjects: the aircraft that are late versions or derivatives of the famous WWII fighter, built for the military or private market. The last P-51 derivative is only few years old, but we are already waiting for the maiden flight of the new "son" (it will probably fly in 1982) of the prolific Mustang. The text is very good from the historical point of view because it collects information that is result of accurate research. Most of the strictly modelling information is in the drawings and in the pictures. The article gives interesting suggestions to all the modellers: starting from an easy modification on a standard P-51D kit (in particular there is to work on the fin and rudder and in the cockpit area) to reproduce a Cavalier F-51 D, to end up with an advanced conversion for the most experienced modellers such as the PIPER Enforcer (incidentally, if you want to reproduce the plane at its first flight, omit the ventral fin).

**L.6 - 40** : The L.6-40 derives from one of the two prototypes of light tank that the Regio Esercito evaluated in 1938. This tank, which have been designed 8 versions of, was built during the war in a series of about 1000; it was used by cavalry units and by the Bersaglieri from late '41 till September '43 and, later, also by the Germans. Even if the performances of the L.6 were low, it was used in North Africa (by the 3rd Armoured Group "Lancieri di Novara"), in Russia, in Southern France, in the Balkans and, at last, during the defense of Rome. The beautiful model shown in the photos has been completely scratchbuilt by the Author in 1/20th scale. All the main structures are in thick plasticard: the round rear plate (that gives access to the fan and the radiator) has been shaped from many plastic discs piled and glued. A delicate point: the track rolling mill. The Author advises to look for some cog-wheels of the right dimensions and tracks easy to adapt: he has used the Tamiya 1/35 M-41's ones. A useful tip: all the rivets have been reproduced by means of metallic pins of various sizes. Tempo's model depicts a L.6 in A.S.I. (summer 1942); and of course it has been sprayed all over with "sand" paint (MO-LAK).

**DEACON** - This time Rossi tells us how it is possible to build 1/35 th & 1/76th models of this antitank vehicle, of which about 150 were built (25

later modified in ammunition carrier) during WWII: - 1/76th scale. This is an easy task also for the average modellers because the Matador kit by AIRFIX can be easily modified (remove and then rebuild the dump box, the cabin, the winch, the towing hook and part N° 40). The gun can be obtained from an AIRFIX kit, too. - 1/35th scale. We have to scratchbuild almost everything, starting from wheels, axles and a chassis (lengthened 42 mm) of the Tamiya Quad Gun Tractor. The gun can be obtained from an old Tamiya kit or, it is better, from the new kit ITALERI (former MAX: incidentally, we have recently seen these moulds: they have been rearranged and repaired where wore out: now they look like brand new). All the data one needs to build a models can be obtained from the drawings.

**BUFFALO CATTURATI** : A short article on the Brewster Buffalos (at least 8 different planes) that were captured and used by the Japanese. The two camouflage schemes proposed by the Author have been obtained from photographic references. The first is for a former-Dutch plane (with gunsight and armament removed) and the second for a former-British one (Notice the armour plate behind the pilot seat). To build a good model we can start from the AIRFIX kit, removing engine cowling, windshield, gunsight, seat and the tail-wheel. Then we take the good engine cowling from the REVELL kit fitting it to our model after having rebuilt the cockpit interior (remember that the wing spar passes through the cockpit). Most of the remaining work concerns the wings (in particular the cord at the wing tips must be reduced and the ailerons contours must be rescribed).

**TARGHE IPMS-ITALY 1980** - Also this year we have awarded a prize to the modelling companies that distinguished themselves in 1980 for their excellent products and their cooperation with IPMS. ITALERI has won the prize for the best Italian company: we have liked its policy of high quality production, aimed to fulfil the serious modellers' desires. The winner among foreign companies has been the French HELLER: we have been in particular impressed by the higher and higher standard of its products and by the wide range of kits (often reproducing very unusual subjects) that satisfies even the most demanding enthusiast.

## Monografie Aeronautiche Italiane

LA STORIA DELL'AVIAZIONE ITALIANA  
ATTRAVERSO LE SUE « MACCHINE »

LA RACCOLTA DEI FASCICOLI FORMERÀ  
LA PRIMA ENCICLOPEDIA ORGANICA  
SUI MEZZI DELL'AVIAZIONE ITALIANA



N.A.F-51 Mustangs del 4° Stormo fotografati a Capodichino. L'esemplare in primo piano (4-010 matricola 4361, del 10° Gruppo) ha ripetuto il numero individuale sul portello del carrello principale verniciato col solito carattere tipo stencils. Procedendo lungo la pista sono leggibili nell'ordine altri numeri individuali: 3, 4, 0, 10, 1, 14. Da notare che l'esemplare numero 40 invece di avere come gli altri l'ogiva alluminio, l'ha dipinta in un colore scuro, forse verde confrontando con le tonalità assunte dai colori delle coccarde. (A proposito di Mustang italiani, ricordo che vorremmo poter pubblicare una foto di F-51 durante la breve parentesi al 3° Stormo: non è ancora riuscito nessuno a procurarsi qualche immagine ?). (foto via T. Prisco)



COLLEZIONI STORICHE

1009	BORGIOTTI - GORI - LA GUERRA AEREA IN AFRICA SETTENTRIONALE V. I°	15.000
1010	BORGIOTTI - GORI - LA GUERRA AEREA IN AFRICA SETTENTRIONALE V. II°	15.000
1011	ARENA - L'AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA VOL. I°	25.000
1012	ARENA - L'AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA VOL. II°	15.000
1013	ARENA - L'ULTIMO CONFRONTO brossura	8.000
1014	ARENA - L'ULTIMO CONFRONTO rilegato	15.000
1015	ARENA - AIR WAR IN NORTH ITALY	4.000
1016	MARINI - IL TRENO OSPEDALE	4.500
1017	CAPITANI - LA DIFESA DI ROMA	
1018	ARENA - LA REGIA AERONAUTICA VOLUME I°	15.000
1019	ARENA - LA REGIA AERONAUTICA VOLUME II°	15.000
1020	SANTONI - STORIA GENERALE DELLA GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO I°	15.000
1021	SANTONI - STORIA GENERALE DELLA GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO II°	15.000
1022	SANTONI - STORIA GENERALE DELLA GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO III°	15.000
1023	MUZZIOLI - L'ECONOMIA E LA SOCIETA' MODENESE FRA LE DUE GUERRE	14.000
1024	RICCI - LA GUERRA AEREA IN AFRICA ORIENTALE	10.000

LE MACCHINE E LA STORIA

1050	AA.VV - NORTH AMERICAN P 51 MUSTANG	5.000
1051	PAFI - PANZER III	5.000
1052	AA.VV - JU 87 S T U K A	5.000
1053	BORGIOTTI - GORI - GLI STUKA DELLA REGIA AERONAUTICA	5.000
1054	ARENA - I CACCIA DELLA SERIE 5 estrema difesa	25.000
1055	ARENA - I CACCIA DELLA SERIE 5 Reggiane 2005 - v. I°	10.000
1056	ARENA - I CACCIA DELLA SERIE 5 Fiat G 55 - vol. II°	10.000
1057	ARENA - I CACCIA DELLA SERIE 5 Macchi 205 - vol. III°	10.000
1058	ARENA - IL RADAR - La guerra sui mari - I°	15.000
1059	ARENA - IL RADAR - La guerra aerea - II°	10.000
1060	ARENA - IL RADAR - La caccia notturna - III°	10.000
1061	ZIZZI - STORIA ED EVOLUZIONE DELLA PROPULSIONE AEREA	10.000
1062	PESCE - GUERRA ATTRAVERSO L'ETERE nel teatro mediterraneo	19.000
1063	VIGNA - IMAM RD 37	10.000
1064	ARENA - I CACCIA A MOTORE RADIALE	40.000

1065	BORGIOTTI - GORI - IL SAVOIA MARCHETTI SM 79 SPARVIERO	30.000
1066	PESCE - STORIA DELLA RADIO IN AVIAZIONE	10.000

PROFILI - LE MACCHINE E LA STORIA

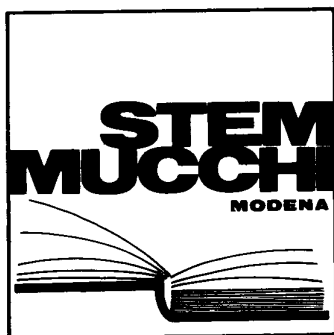
1100	I° MACCHI MC 200	2.000
1101	II° CAPRONI REGGIANE 2001	2.000
1102	III° SM 79 SPARVIERO	2.000
1103	IV° SCHEMI E COLORI MIMETICI DELL'AERONAUTICA	2.000
1104	V° SM 82 MARSUPIALE	2.000
1105	VI° I PARACADUTISTI AEREI ARMI UNIFORMI	2.000
1106	VII° LE BOMBE DELLA LUFTWAFFE	2.000
1107	VIII° FIAT CR 42 FALCO	2.000
1108	IX° FIAT G 50 FRECCIA	2.000
1109	X° BR 20 CICOGNA	2.000
1110	XI° BREDA 65	2.000
1111-1112	- XII/XIII IL BOMBARDAMENTO IN PICCHIATA	3.000
1113-1114	- XIV/XV° CANT Z 506 CANT Z 1007	3.000
1115-1116	- XVI/XVII° MACCHI MC 200 FIAT CR 32	3.000
1117	RACCOLTA DEI SU CITATI PROFILI	15.000

LE FORZE ARMATE ITALIANE

1150	GASPARINETTI - GLI USSARI DI PIACENZA	5.000
1151	PULETTI - I LANCIERI DI AOSTA	-----
1152	GIACHI - 41° ARTIGLIERIA	5.000
1153	PESCE - L'8° GRUPPO CACCIA	5.000
1154	STRADA - II° STORMO CACCIA	10.000
1155	AA. VV - IL SOCCORSO AEREO DELLA AERONAUTICA	10.000
1156	PESCE - 101° GRUPPO TUFFATORI	8.000
1157	PETILLO - IL 6° STORMO CACCIA	9.000
1158	PESCE - WALZER DEL 102° GRUPPO	15.000
1159	BORGIOTTI - GORI - 96° GRUPPO BOMBAR A TUFFO	6.000
1160	ARENA - IL 50° STORMO D'ASSALTO	15.000

UOMINI - IDEE - FATTI

1206	CAGOSSI - DA PICCOLA ITALIANA A PARTIGIANA COMBATTENTE	4.000
1207	MANFREDI - VESPA 2 - 85° SQUADRIGLIA	9.000
1208	CLOSE - L'EUROPA SENZA DIFESA?	9.000
1209	VERNA - OPERAZIONE BAOR	15.000
1210	PIEROTTI - L'ARIA DELLE MIE COLLINE	14.000
1211	LUCIANO - GUERRA DEI CORAZZATI IN AFRICA SETTENTRIONALE	12.000



Le edizioni STEM MUCCHI sono in vendita presso le migliori librerie. Possono essere richieste a: CARTOLIBRI - VENDITA PER CORRISPONDENZA. CASELLA POSTALE 64 CENTRO 41100 MODENA