

AEREI

MODELLISMO

Mensile di Attualità e Tecnica Modellistica - Delta Editrice - Parma - Anno II - N. 9 Settembre 1981

SPED. IN ABBONAMENTO POSTALE GRUPPO III/70 LIRE 2200



È IL MOMENTO DI AGGIORNARSI SUGLI AEREI MILITARI DA TRASPORTO



*È disponibile la
nuova edizione,
aggiornata
nei dati,
nelle
versioni e
nelle illu-
strazioni.*



L. 5.400
ORDINATELO CON
LA SOLITA CEDOLA

In redazione

Corrado Barbieri
Pietro Mazzardi
Luciana Vargas

Hanno collaborato a questo numero:
Marco Manni, Gianpiero Piva, Umberto
Gorena, Giorgio Salerno

PUBBLICITÀ

Ulivi Alberto
P.zza Duca D'Aosta 4 - Milano

© DELTA EDITRICE s.n.c.

DELTA editrice s.n.c.
Casella Postale 409
B.go Regale, 21/5 - 43100 PARMA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.
Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 18.200 - Estero L. 25.000 - Copie arretrate L. 2.300. I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Tipi e veline: «La Linotipo» Parma

Stampato in offset presso
«La Tipografica Parmense»
Parma

A norma dell'articolo 74/c del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 l'IVA pagata dall'Editore sugli abbonamenti nonché, sui fascicoli separati è conglobata nel prezzo di vendita; il cessionario non è tenuto ad alcuna registrazione (art. 25 D.P.R. n. 633/1972) e non può operare alcuna detrazione. Pertanto, non verranno in alcun caso rilasciate fatture.

Indice

Macchi MC.202

di Marco Manni

Pag. 4

Simboli di vittoria sugli aerei tedeschi

di Gianpiero Piva

Pag. 11

Me.262 modificato

di Pietro Tonizzo

Pag. 13

F.102 Delta Dagger

di Umberto Gorena

Pag. 15

Cessna O-2

di Giorgio Salerno

Pag. 33

In copertina, dall'alto:

Macchi C.202 Folgore Serie 1 della 97a Sq. 9° Gruppo, 4° Stormo CT. Sicilia, 1941.

Macchi C.202 del comandante della 151a Sq., 20° Gruppo, 51° Stormo CT. Sardegna, 1942.

Macchi C.202 della 386a Sq., 22° Gruppo Autonomo CT. Russia, primavera 1942.

Macchi C.202 della 168a Sq., 16° Gruppo, 54° Stormo CT. Tunisia, primavera 1943.

abbiamo costruito

Macchi

KIT SUPERMODEL

1ª parte

Il modello Supermodel del Macchi 202 non è certo fra i migliori prodotti dalla ditta. Purtroppo, però, è l'unico reperibile sul mercato riguardante il famoso caccia italiano, ma noi italianofili a ciò siamo abituati e non per questo ci perdiamo d'animo. In passato altre ditte, oggi scomparse, si sono occupate dell'MC 202.

La FROG produceva quello che tutto sommato è forse stata la migliore riproduzione del Macchi; oggi comunque questa scatola è introvabile.

La Delta produceva un'altra scatola (in verità si trattava di un 205) che nonostante l'età presentava alcuni aspetti positivi. Anche questa scatola è oggi introvabile.

In scala maggiore 1:50 vi era un modello Artiplast anch'esso scomparso, ma questa volta senza rimpianto. Infine annunciato all'ultimo Salone abbiamo, o meglio avremo, il modello della Tauro Model che ci auguriamo renda «giustizia modellistica» al Macchi 202.

Occupiamoci comunque del modello Supermodel visto che ormai in 1:72 non ci resta che quello.

Data la prima occhiata al modello il giudizio non può che essere buono; i pezzi sono stampati bene, le decals sono molto buone, le ruote in gomma, tutto lascia pensare ad una fedele riproduzione.

La cosa purtroppo non è esatta; il modello risulta più lungo di circa 2 mm., abitacolo e piani di coda sono entrambi posizionati troppo in avanti e le ali hanno un profilo errato.

L'insieme di questi difetti non è certo cosa da poco e un modello così montato non può reggere il confronto con una fotografia: a colpo d'occhio si intuisce che qualche cosa non va.

Per essere un modello in scala 1:72 l'abitacolo offerto dalla Supermodel risulta essere sufficientemente ricco soprattutto grazie a 2 simpatiche decals che formano il cruscotto e al collimatore di discreta fattura.

Leggermente inesatta la cloche, ma la cosa la ritengo trascurabile date le ridotte dimensioni. Ciò che invece va sostituito è il seggiolino del pilota che dovrà essere autocostruito con della plastica piegata a caldo (vedi Aerei Modellismo...n. 8/80).

Fusoliera

Nel profilo pubblicato in scala 1:72 sono stati evidenziati gli errori del modello Supermodel che

come potete vedere presenta non pochi difetti. Vediamoli uno per uno:

- 1) L'abitacolo è troppo spostato in avanti, occorrerà quindi riportare sulla fusoliera delle striscette di plasticard per portare tutto nella posizione corretta. Una volta incollati, i pezzetti aggiunti saranno da stuccare in modo che non si noti il lavoro fatto.
- 2) Anche lo schienale anti capottata è da ridimensionare asportando le parti in eccesso (vedi profilo in 1:72).
- 3) L'attacco dell'antenna tripolare è da ridimensionare od eliminare a seconda dei casi.
- 4) Per cercare di compensare l'errata posizione dell'abitacolo il modello ha subito alterazioni nelle dimensioni generali: il muso è stato allungato di circa 2 mm. e il piano verticale è stato ingrandito. Anche qui si dovrà eliminare l'eccesso.

Ala

Qui il modello presenta il suo peggiore aspetto. L'ala è errata in tutte le dimensioni (vedi vista in pianta 1:72).

L'ideale sarebbe di sostituirla con quella fornita nella scatola Delta del Macchi 205 ma sinceramente non me la sento di darvi come unico consiglio quello di adottare un pezzo preso da una scatola che è ormai da 4 o 5 anni fuori commercio.

L'alternativa non è comunque semplice e soprattutto si corre il rischio di buttare via tutto.

Il primo errore da correggere è quello riguardante il profilo: la sezione è troppo spessa, occorrerà quindi cercare di diminuirla agendo come segue:

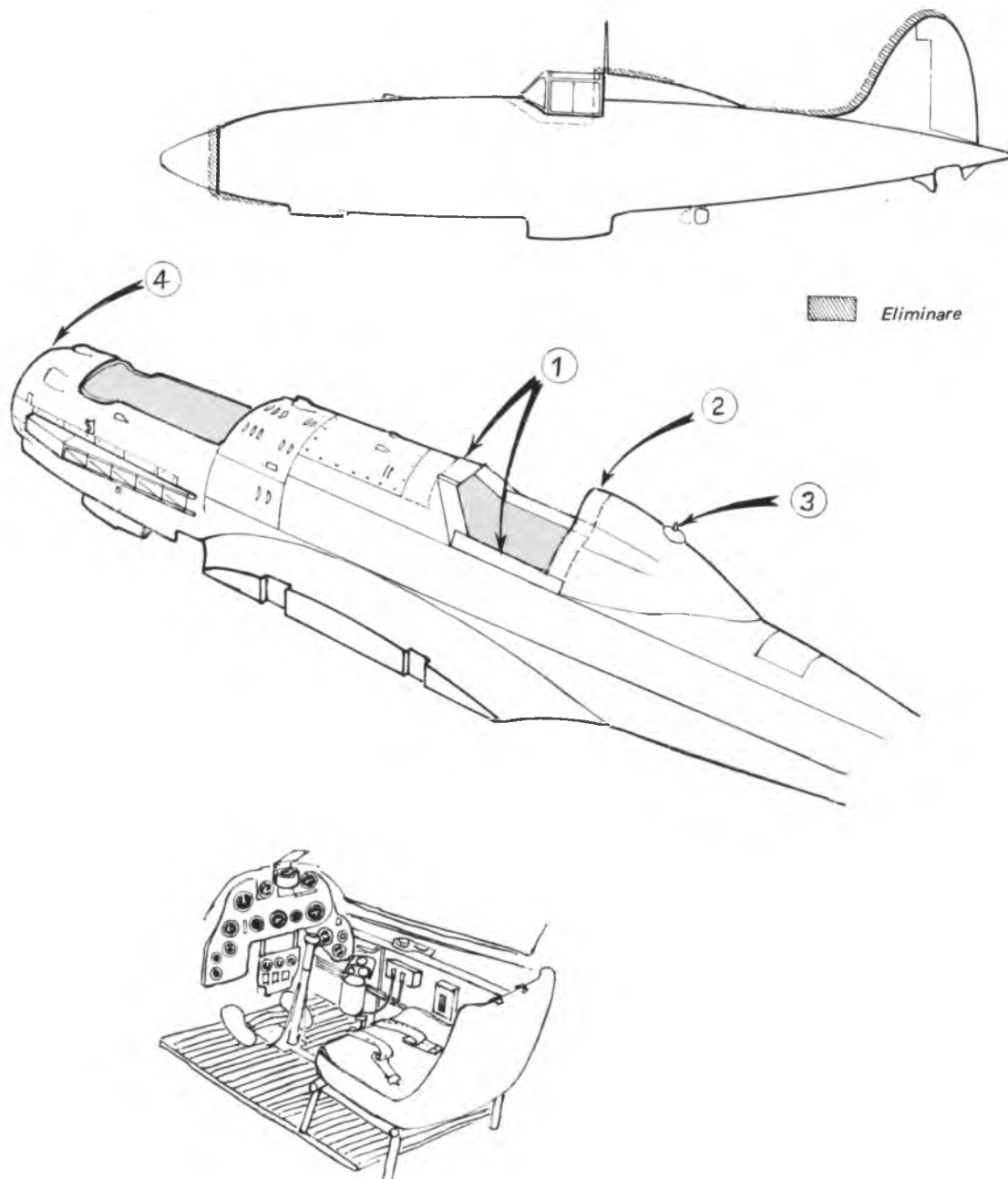
- 1) Praticare con il tagliabalsa parecchie incisioni all'interno delle semiali superiori allo scopo di indebolire la plastica; più le incisioni sono vicine minore sarà il rischio di una deformazione non uniforme. Limate la parte interna dei bordi di uscita per favorire l'accostamento.
- 2) Appoggiare facendo combaciare le due semiali sul bordo di uscita. Incollate e tenete premuta la plastica con delle mollette per panni. Grazie alle incisioni precedentemente fatte la semiala superiore cederà e si disporrà più in avanti rispetto al bordo di entrata di quella inferiore. Una volta asciutta la colla non vi sarà difficile eliminare l'eccesso con una lima.
- 3) Si dovrà inoltre limare il raccordo ala-fusoliera per adattarlo al nuovo spessore.

MC.202 Folgore

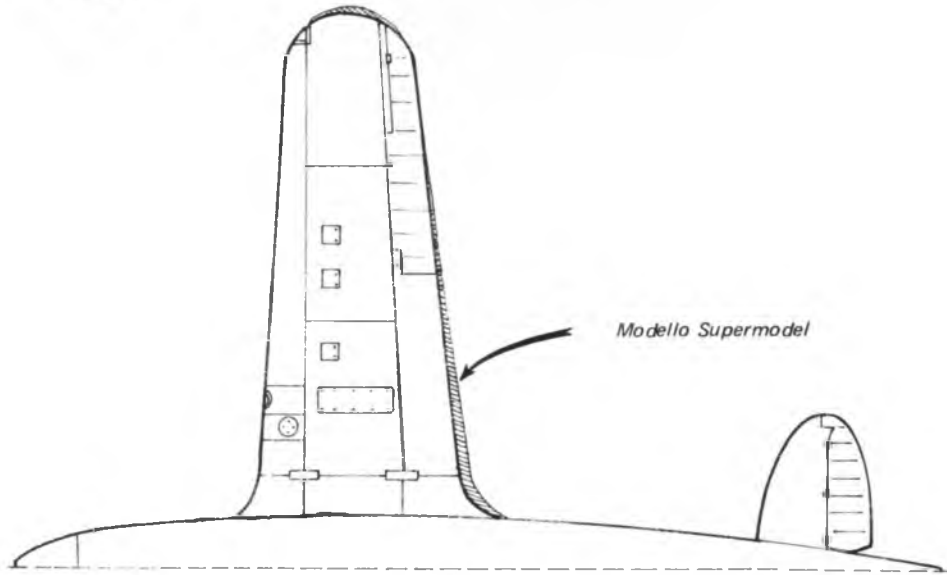
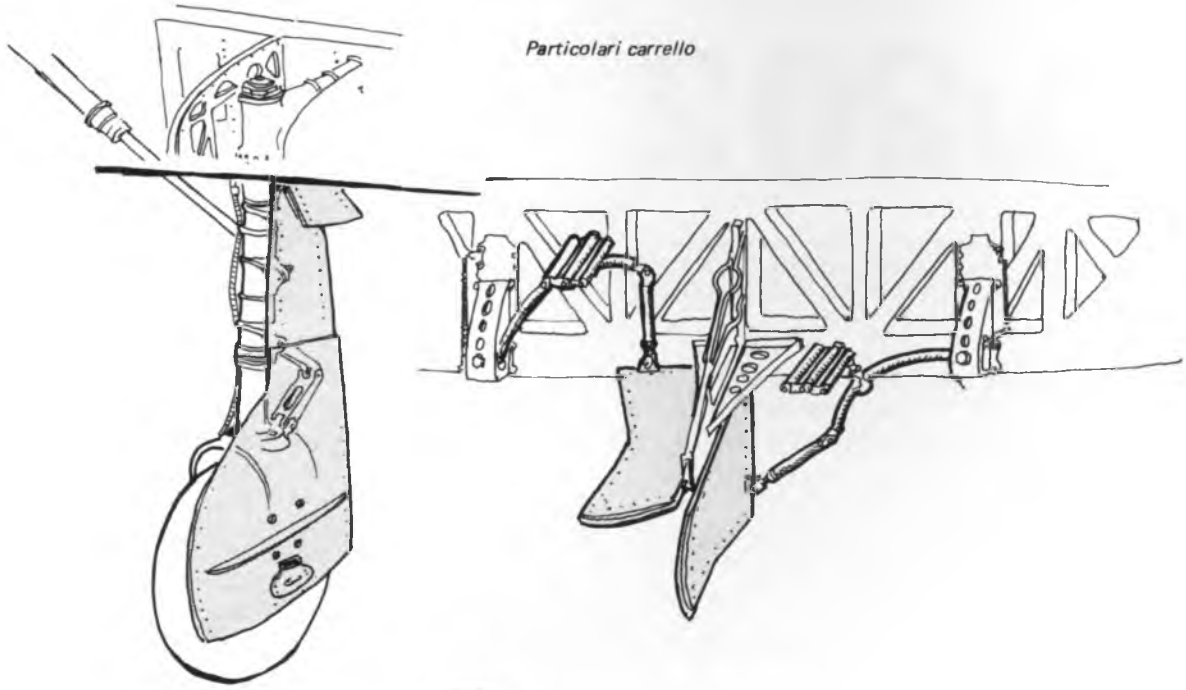
di Marco Manni

Come si potrà capire, questo procedimento non è che un artificio per tentare di rimediare ad un errore di stampa ma, purtroppo, non ci garantisce

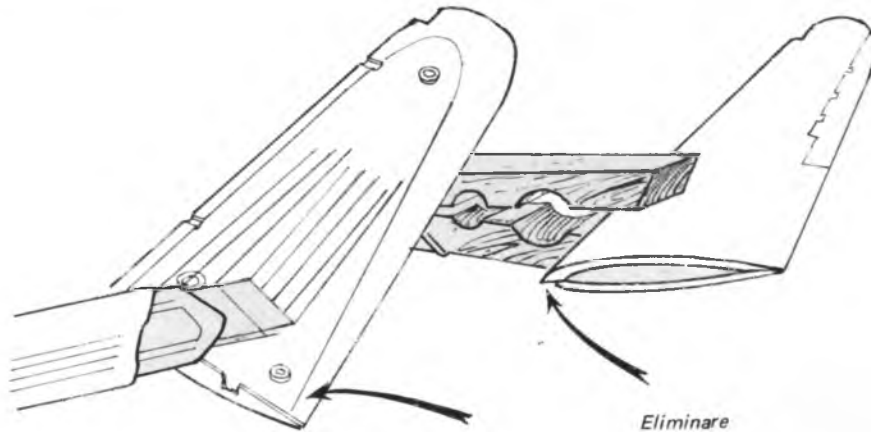
un'esatta riuscita del lavoro. Tuttavia è quanto di meglio si possa fare per tentare di ottenere un Macchi 202 decente.



Particolari carrello



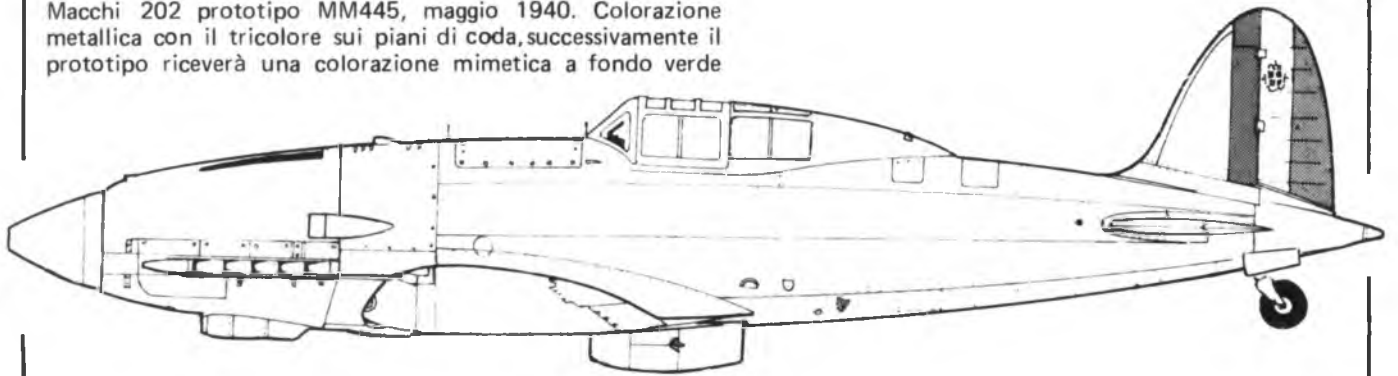
Modello Supermodel



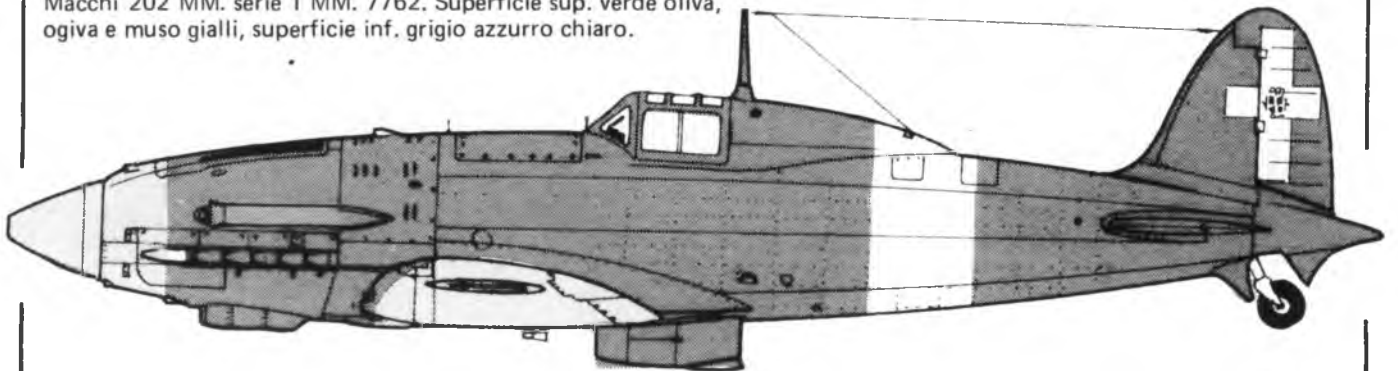
Limare

Eliminare

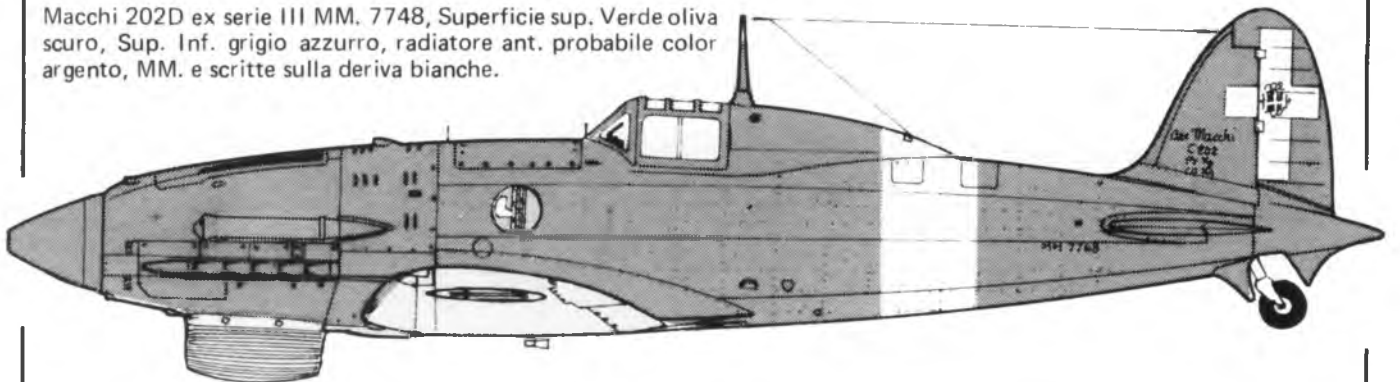
Macchi 202 prototipo MM445, maggio 1940. Colorazione metallica con il tricolore sui piani di coda, successivamente il prototipo riceverà una colorazione mimetica a fondo verde



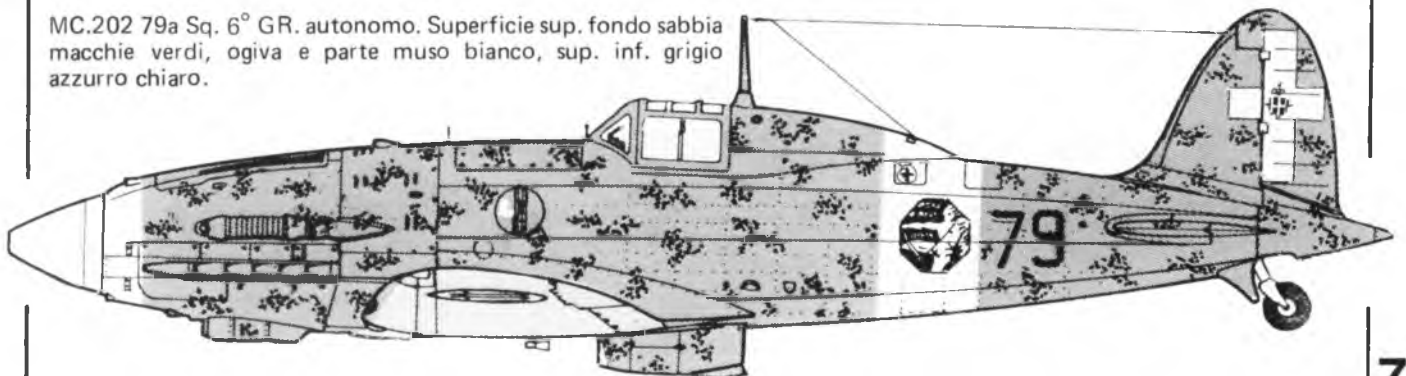
Macchi 202 MM. serie 1 MM. 7762. Superficie sup. verde oliva, ogiva e muso gialli, superficie inf. grigio azzurro chiaro.



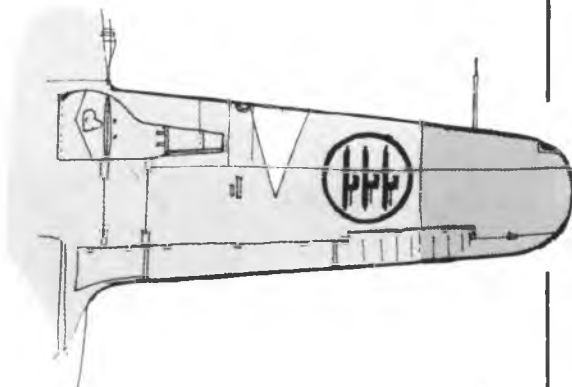
Macchi 202D ex serie III MM. 7748, Superficie sup. Verde oliva scuro, Sup. Inf. grigio azzurro, radiatore ant. probabile color argento, MM. e scritte sulla deriva bianche.



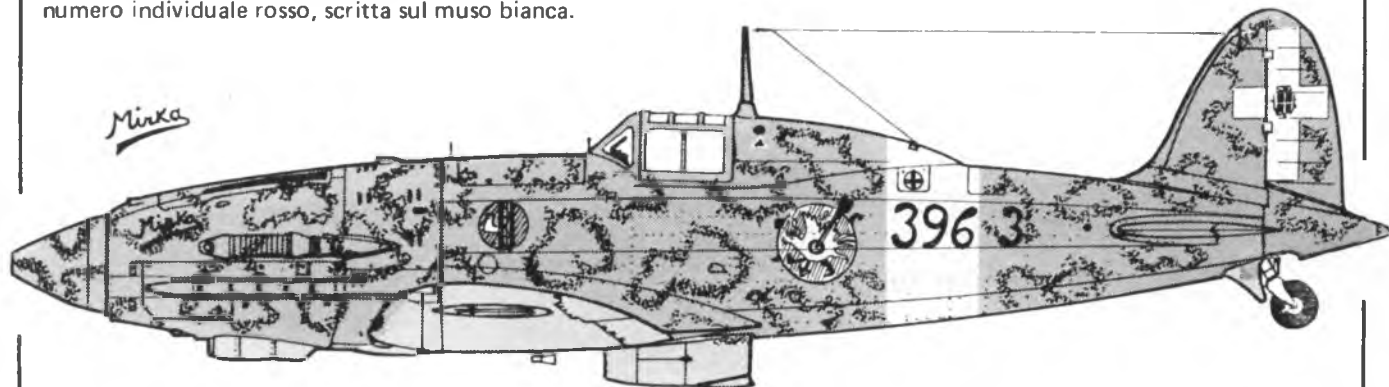
MC.202 79a Sq. 6° GR. autonomo. Superficie sup. fondo sabbia macchie verdi, ogiva e parte muso bianco, sup. inf. grigio azzurro chiaro.



MC.202 382a Sq. 21° GR. 51° St. Russia, estate 1942. Sup. Sup. verde oliva a macchie nocciola, ogiva e parte del muso estremità inferiori alari e fascia in fusoliera gialle, triangoli bianchi sopra e sotto l'ala. Sup. inf. grigio azzurro, numero individuale rosso, iscrizioni sul timone bianco.



396° Sq., 154° Gr. Rodi, estate 1943. Mimetizzazione ad anelli verde oliva su fondo sabbia, numero squadriglia nero, numero individuale rosso, scritta sul muso bianca.



MC.202 serie III, 91 Sq., 4° St. Campofornido, inizio 42. Sup. sabbia a macchie verdi, stella bianca sul muso, ogiva rossa.

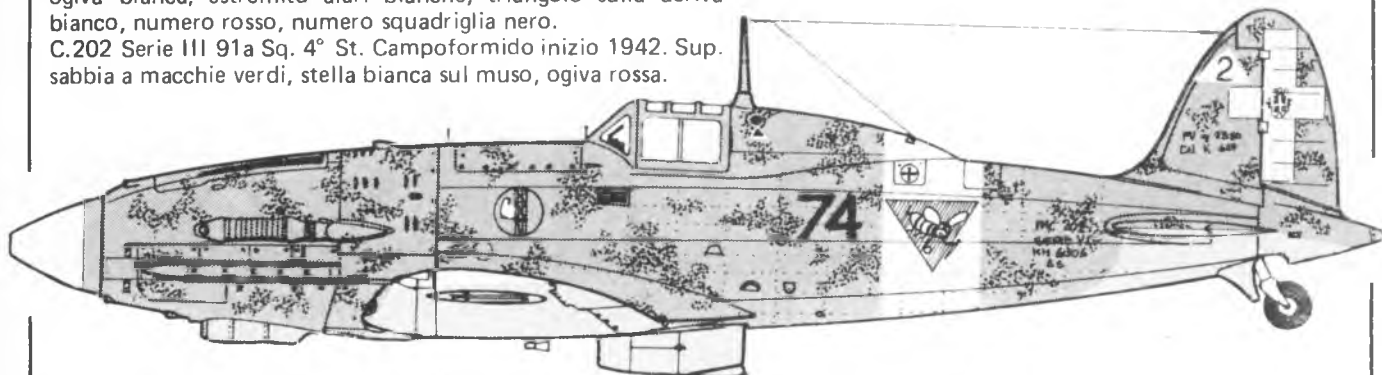


363a Sq. 150° Gr. aut. Bengasi, estate 1942. Superficie sup. sabbia, macchie verdi rade, sup. inf. (ala) grigio, ogiva bianca.



74a Sq. 3° St. Tunisia 1943. Fondo sabbia a macchie verdi, ogiva bianca, estremità alari bianche, triangolo sulla deriva bianco, numero rosso, numero squadriglia nero.

C.202 Serie III 91a Sq. 4° St. Campoformido inizio 1942. Sup. sabbia a macchie verdi, stella bianca sul muso, ogiva rossa.



356a Sq. 21° Gr. Autonomo CT. Veroscilovgrad gennaio 1943.

Superficie sup. sabbia a macchie verdi, parte ant. muso estremità ala fascia in fusoliera gialla, la colorazione grigia è estesa a tutte le superfici inf. fino ad arrivare sotto i piani di coda, triangoli bianchi sulle ali.

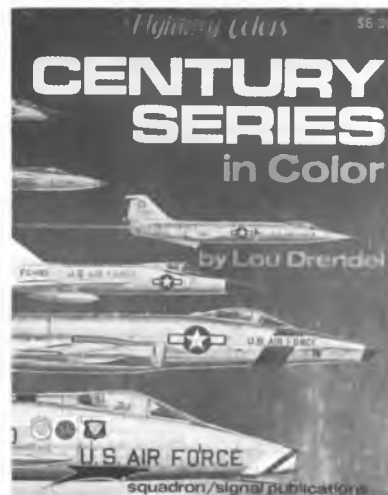


**VI RICORDIAMO
LE DUE
ECCEZIONALI
MONOGRAFIE
«TAC» E
«CENTURY
SERIES»**

*Ordinateli
con la nostra cedola*



L. 8.800



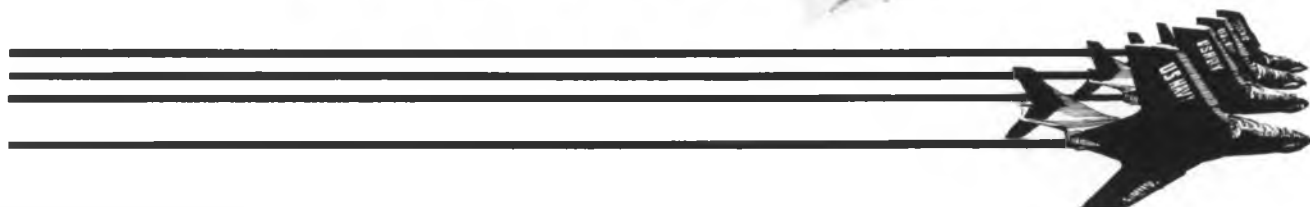
L. 10.600

TUTTO SUI BLUE ANGELS!

*La storia di una tra le più
affascinanti formazioni acrobatiche,
dalla sua fondazione
sino ad oggi
80 pagine
con eccezionali
fotografie e
disegni a colori*



£ 12.500



Simboli particolari

SIMBOLI DI VITTORIA SUGLI AEREI TEDESCHI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Nel corso del secondo conflitto mondiale quasi tutti i belligeranti fecero un uso più o meno ampio di simboli di vittorie, di missioni compiute e così via. Anche l'aviazione tedesca adottò in modo massiccio tale consuetudine e ciò può essere spiegato da un lato con l'elevato numero di vittorie aeree ottenuto da una forte percentuale di piloti, dall'altro da una certa predilezione dei tedeschi per tutto ciò che riguardava l'araldica e l'uso di segni e simboli (basti ricordare tutto il complesso dei simboli di gruppo, di squadriglia e di rango nell'ambito di un reparto da caccia).

Questa pratica era iniziata ancora durante la guerra di Spagna ed in tale teatro operativo è possibile osservare il tipo più semplice e fondamentale di tale simbologia: semplici barrette rettangolari bianche, portate sulla parte fissa o mobile del timone, senza nessuna scritta aggiuntiva o specificazione.

Con l'inizio della seconda guerra mondiale aumenta, almeno per i piloti migliori e più fortunati, il numero delle vittorie conseguite, poi, con l'aprirsi di molti fronti, si afferma la consuetudine di distinguere e specificare sempre meglio i successi conseguiti.

In tal modo si passa dalle semplici barrette bianche (1), a quelle indicanti aereo distrutto al suolo (2), alla specifica della data dell'abbattimento (3), della nazionalità (4), della località (5), del tipo di aereo nemico (6) e così via.

Molti «assi» giungono ad avere un numero tale di vittorie che sarebbe pressoché impossibile segnalarle una per una; in tal caso, poiché in genere ai piloti viene concessa la croce di ferro dopo un certo numero di abbattimenti, essi prendono l'abitudine di far dipingere tale decorazione sul timone del velivolo e sotto di essa, in numero, le vittorie conseguite fino a quel momento, dopo di ciò si riparte sotto tale disegno con le consuete file di barrette.

Quanto detto finora vale essenzialmente per i caccia, sia monomotori che bimotores, diurni e notturni, anche se non mancano esempi, naturalmente abbastanza rari, di bombardieri che riportano in coda e soprattutto sul muso gli abbattimenti ottenuti col loro fuoco difensivo.

Sempre in tema di velivoli non da caccia, si diffonde, soprattutto nel '40-'41, per poi gradata-

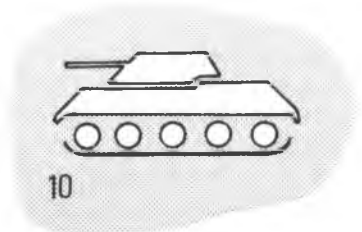
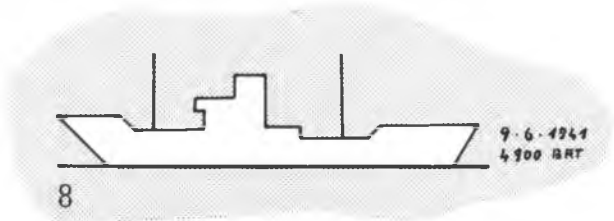
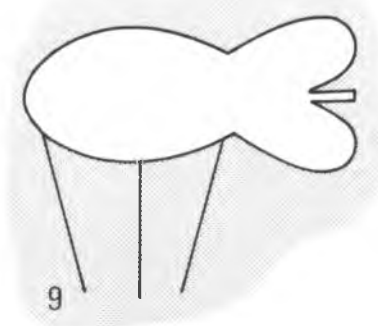
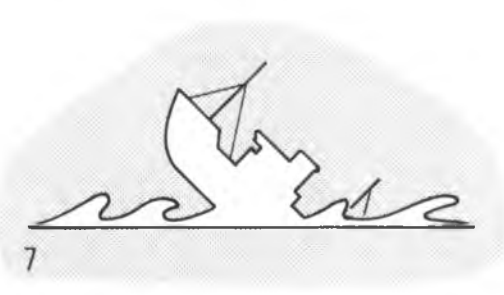
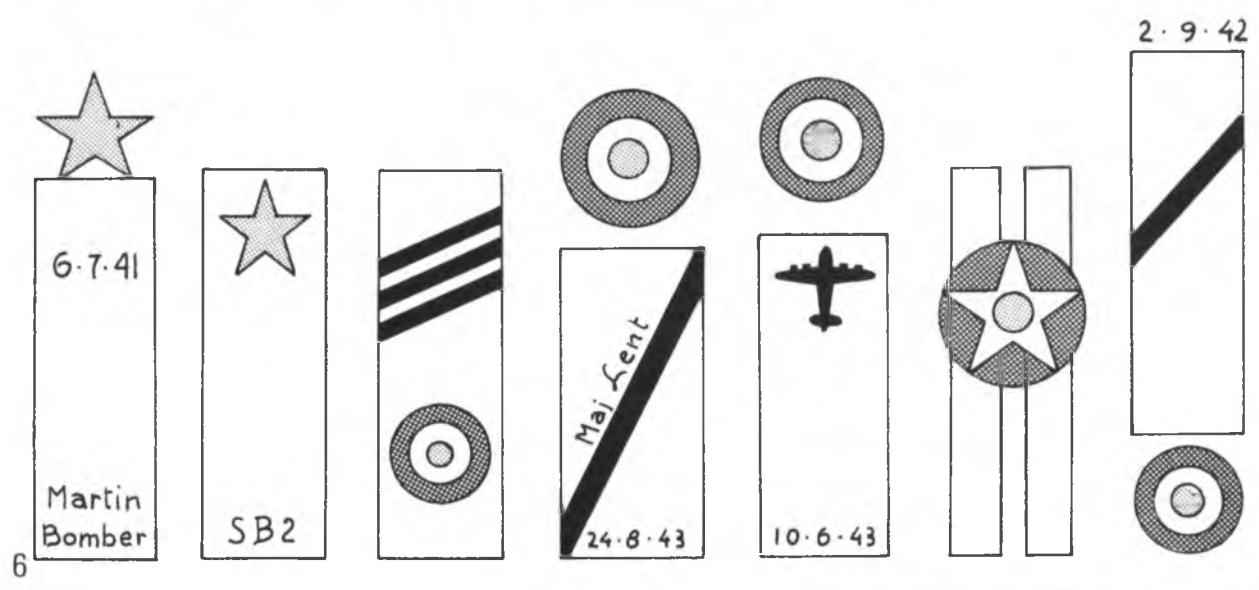
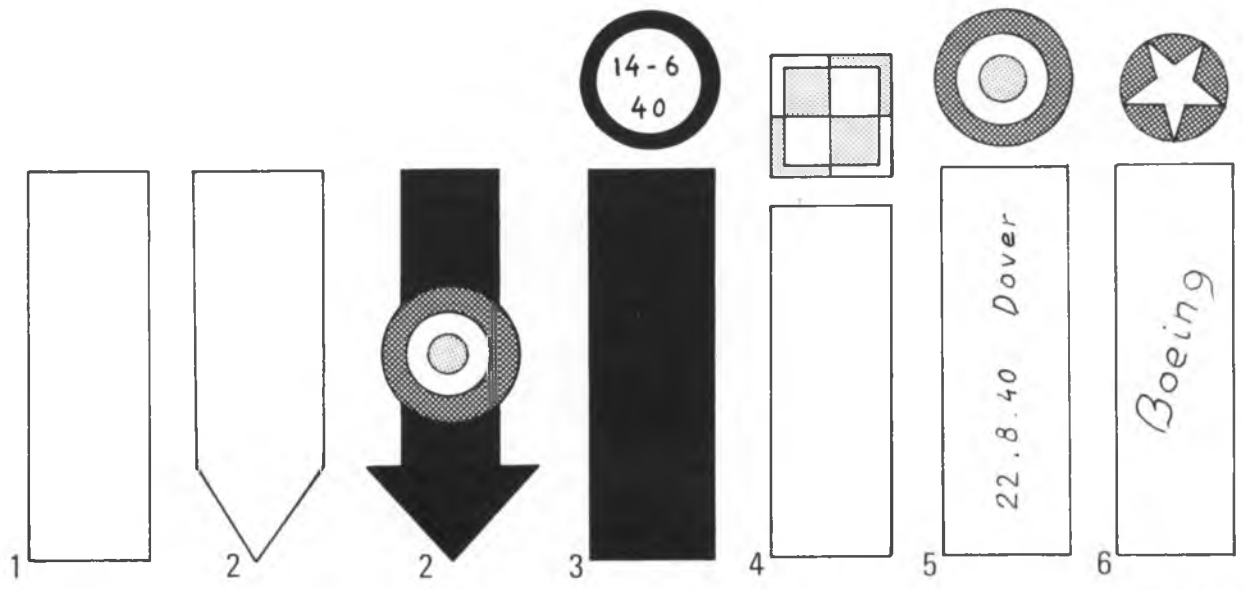
mente scomparire, l'abitudine di segnare con barrette bianche il numero di missioni compiute, sia che si tratti di azioni di bombardamento, come di ricognizione o addirittura di trasporto rifornimenti.

Spesso su tali file di barrette compaiono i nomi delle località in cui sono state svolte tali azioni (ad es. «Scapa Flow», «England», «Narvik», «Krete» e così via). Allo stesso modo, soprattutto durante la battaglia d'Inghilterra e la prima fase della campagna di Russia, si diffondono fra i bombardieri delle rappresentazioni, costituite da veri e propri disegni, di fabbriche, palloni di sbarramento (9), ponti ed installazioni varie distrutti; naturalmente ognuno di questi disegni è seguito dalla sua brava fila di barrette bianche o nere, oppure il disegno stesso viene più semplicemente ripetuto.

I FW 200, i Bf 109 e gli Ju 88 impiegati in missioni antinave sono soliti portare in coda delle silhouettes bianche indicanti il tipo di nave colpita o affondata, accompagnata spesso dal tonnellaggio e dalla data dell'azione (7 e 8).

Infine i velivoli d'assalto Hs 129 ed i Bf 110 degli Sch. G e SKG mostrano spesso sulla parte mobile del timone delle sagomine bianche indicanti i mezzi corazzati nemici distrutti (10).

**ANNUNCIAMO
CHE È IN RISTAMPA
IL VOLUMETTO
SUGLI ASSI DELLA
SECONDA GUERRA
MONDIALE**



RG 81

UN'ECCEZIONALE RACCOLTA DI DISEGNI TECNICI E SPACCATI DEI MODERNI AEREI DA COMBATTIMENTO



UN'OPERA GRAFICA
ORMAI APPREZZATA IN TUTTO
IL MONDO E GIUNTA ALLA
SUA TERZA RISTAMPA



L. 7.800

ORDINATELO CON LA SOLITA CEDOLA

***Sottoscrivi adesso
il tuo abbonamento
ad Aerei Modellismo
per L. 18.200
anziché 22.000
Avrai diritto a
due bellissimi
adesivi
del B-1
e dello Hawkeye!***



SEI ANCORA IN TEMPO!

F-102 Delta Dagger

Vi presentiamo in questo primo numero una serie di profili del Convair F-102A Delta Dagger che, con il suo successore diretto, l'F-106, di cui parleremo in un prossimo articolo, è stato la punta di diamante nella difesa aerea statunitense durante i critici anni della guerra fredda.

Per oltre 20 anni il Convair F-102A rimase uno degli intercettori maggiormente diffuso del parco velivoli statunitensi e il primo caccia supersonico ognitempo del mondo.

Nonostante ciò il «Deuce» (Diavolo), così venne soprannominato l'F-102, agli inizi della sua carriera, fornì una serie di delusioni senza precedenti. Bisogna dire a sua discolpa che, mai prima di allora erano state emesse delle specifiche richiedenti un velivolo ognitempo con una così massiccia dotazione elettronica e con un armamento completamente missilistico alloggiato nel vano di fusoliera.

Naturalmente ci si erano aspettate delle difficoltà, ma non per quanto riguardava la velocità, caratteristica prima ed irrinunciabile. Viceversa il primo prototipo YF-102 alle prime uscite fallì miseramente i tentativi di superare il muro del suono: i Mach 1 furono superati solo dopo estese modifiche, che portarono l'F-102 alle forme che oggi noi conosciamo.

Come ho detto in precedenza, il Deuce nacque da una specifica emessa nel 1950, per un velivolo ampiamente supersonico, ognitempo, con un raggio d'azione di 600 km., tangenza operativa di 18.000 m., con una corsa di decollo e di atterraggio relativamente brevi, nonché essere armato esclusivamente con i nuovi missili guidati ed avere una dotazione elettronica che gli permettesse di agganciare il nemico da qualsiasi direzione e fare fuoco da una maggior distanza. Bisogna tenere presente che all'atto della sua costituzione, nel 1947, l'US Air Force disponeva dei P-61 Black Widow e F-82 Twin Mustang, mentre erano in costruzione l'F-94 Starfire ed il Northrop F-89 Scorpion. Tutti questi aerei erano dotati di un radar da intercettazione AI (Airborne Interception) ma per poter arrivare ad inserire l'avversario nei propri dispositivi di ricerca, dovevano essere guidati fino ad esso dal controllo di terra GCI (Ground Control of Interception) secondo il sistema sperimentato ed usato durante la seconda guerra mondiale. Ma alla nuova aeronautica americana, decisa a mantenere la superiorità nei confronti delle altre aviazioni, questo sistema non andava più bene, e così dalle nuove esigenze nacque il programma MX-1179 con l'intenzione di giungere ad un intercettore operativo, da inserire come primo elemento del nuovo sistema

d'armi SAGE (Semi Automatic Ground Environment), entro il 1954. Cosa strana e forse unica, il primo contraente per il programma MX-1179 non fu una ditta aeronautica bensì una ditta esperta in componenti elettroniche, la Hughes Aircraft, a cui fu demandato il compito di studiare e produrre un sistema capace di individuare gli apparecchi avversari, guidare il velivolo (l'F-102) e lanciare il carico bellico. Parallelamente venne sviluppato il missile guidato XF-98 Falcon (denominato in seguito AIM-4) lasciando per la prima volta in secondo piano lo sviluppo del velivolo medesimo.

Per poter accelerare la progettazione peraltro già iniziata con l'XF-92A Dart (Dardo) che aveva volato con successo nel 1948 e di cui l'F-102 mantenne la configurazione aumentando solo le dimensioni per poter contenere il nuovo motore Pratt & Whitney J57 con postbruciatore e spostando la presa d'aria sui fianchi lasciando così libera l'ogiva di ospitare il radar.

La Convair tralasciò la costruzione di prototipi XF-102 passando direttamente ai preserie YF-102 costruiti direttamente sulle linee di produzione di serie. Naturalmente tutto ciò faceva risparmiare tempo ma obbligava la ditta a cambiare sia il velivolo che le attrezzature man mano che le modifiche si rendevano necessarie in base alle prove di volo.

Il primo modello 8 (come venne siglato negli stabilimenti di San Diego) AF-52-7994 venne portato nel settembre 1953 sulla base di Edwards dove compì il primo volo il 24 ottobre ma dopo il primo successo incominciarono i guai quando si tentò di spingere l'aereo a Mach 1; infatti a Mach 0.9 si ebbero delle vibrazioni che aumentarono pericolosamente a 0.93. Dopo alcune modifiche, il prototipo riprese i voli ma il 2 novembre venne irrimediabilmente danneggiato a causa di una «piantata» del motore durante un decollo. Dopo altre modifiche l'11 gennaio 1954 prendeva il volo il secondo prototipo che raggiunse i Mach 0.99 a 10.000 m. il massimo raggiungibile in quella configurazione. Vennero così apportate modifiche alle ali, alla coda e al muso, che permise all'YF-102 di raggiungere Mach 0.997.

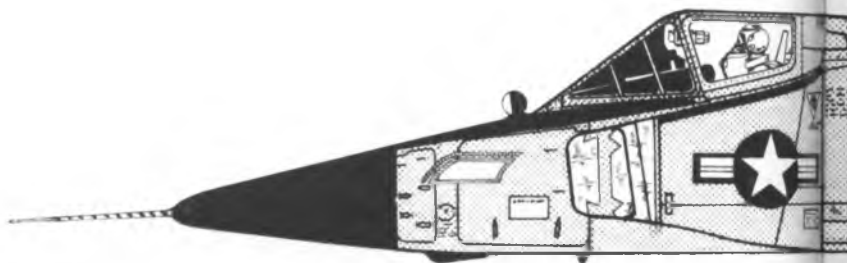
Nel frattempo seguendo il programma vennero approntati gli scali per la produzione di serie che videro l'uscita del primo esemplare di F-102A nel marzo 1954. Proprio in quel periodo il professor R.T. Withcomb pubblicava la sua teoria sulla «regola delle aree» presso la NACA (il National Advisory Committee for Aeronautics, predecessore dell'odierna NASA). Tutto ciò era la perfetta risposta ai problemi della Convair che la applicò al suo aereo.

Si dovette naturalmente ripartire da zero ma il 20 dicembre 1954 dopo solo 117 giorni dalla sua impostazione l'YF-102A con il suo radar Hughes MG-3, sei AIM-4 Falcon, 24 razzi FFAR da 70 mm e il suo motore P & W J57 al completo di carburante e con ai comandi il pilota collaudatore Richard L. Johnson superò senza sforzo Mach 1.2 alla quota di 10.000 m. Era fatta!

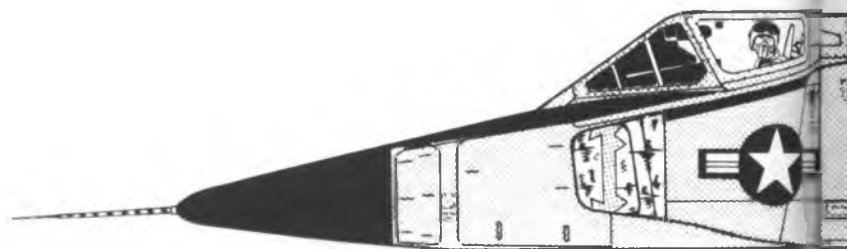
Il primo degli 873 monoposto venne consegnato verso la metà di marzo del 1956 mentre l'ultimo venne consegnato nell'aprile 1958. A fine anno ben 25 Squadrons dell'USAF Air Defense Command ebbero in dotazione il Deuce a cui vanno aggiunti 63 TF-102A biposto da addestramento equipaggiati con due J57-P23 da 7.800 kg/s con postbruciatore. La centrale di tiro MG-10 sostituì

presto la precedente MG-3 oramai non più confacente allo standard raggiunto dal sistema SAGE a cui si affiancherà il NADGE (Nato Air Defense Ground Environment), venne inoltre adottato il missile AIM-26 Super Falcon e AIM-4C a guida infrarosso, successivamente fu montato in una calotta trasparente un sistema di ricerca IR per l'aggancio del bersaglio prima del lancio, mentre vennero soppressi i FFAR i cui tubi di lancio erano sistemati all'interno degli sportelli del vano armi. Per ovviare all'inconveniente della scarsa autonomia si dotò il velivolo di due serbatoi da 870 l. sganciabili in volo. Con i nuovi serbatoi, la velocità decresceva a 1008 km/h (Mach 0.95) a 11.000 m., mentre l'autonomia raggiungeva i 2.175 km. e il raggio di azione era di 800 km.

F-102A del 4750 ADWC (Air Defence Weapons Center) di base a Tyndall in Florida. Per il distintivo sulla deriva e sui serbatoi, vedere i particolari A e B.



F-102A-30-CO del 68th FIS. Il distintivo sulla deriva è rappresentato nel particolare C. Come si può desumere dalla vistosa colorazione della coda e delle estremità alari, questo aereo è impiegato nelle zone artiche dell'Alaska e Islanda.



L'F-102 operò anche in Europa con l'86th Air Division di base a Ramstein e presso la PACAF (Pacific Air Force) sotto le cui insegne fece una breve comparsa in Vietnam.

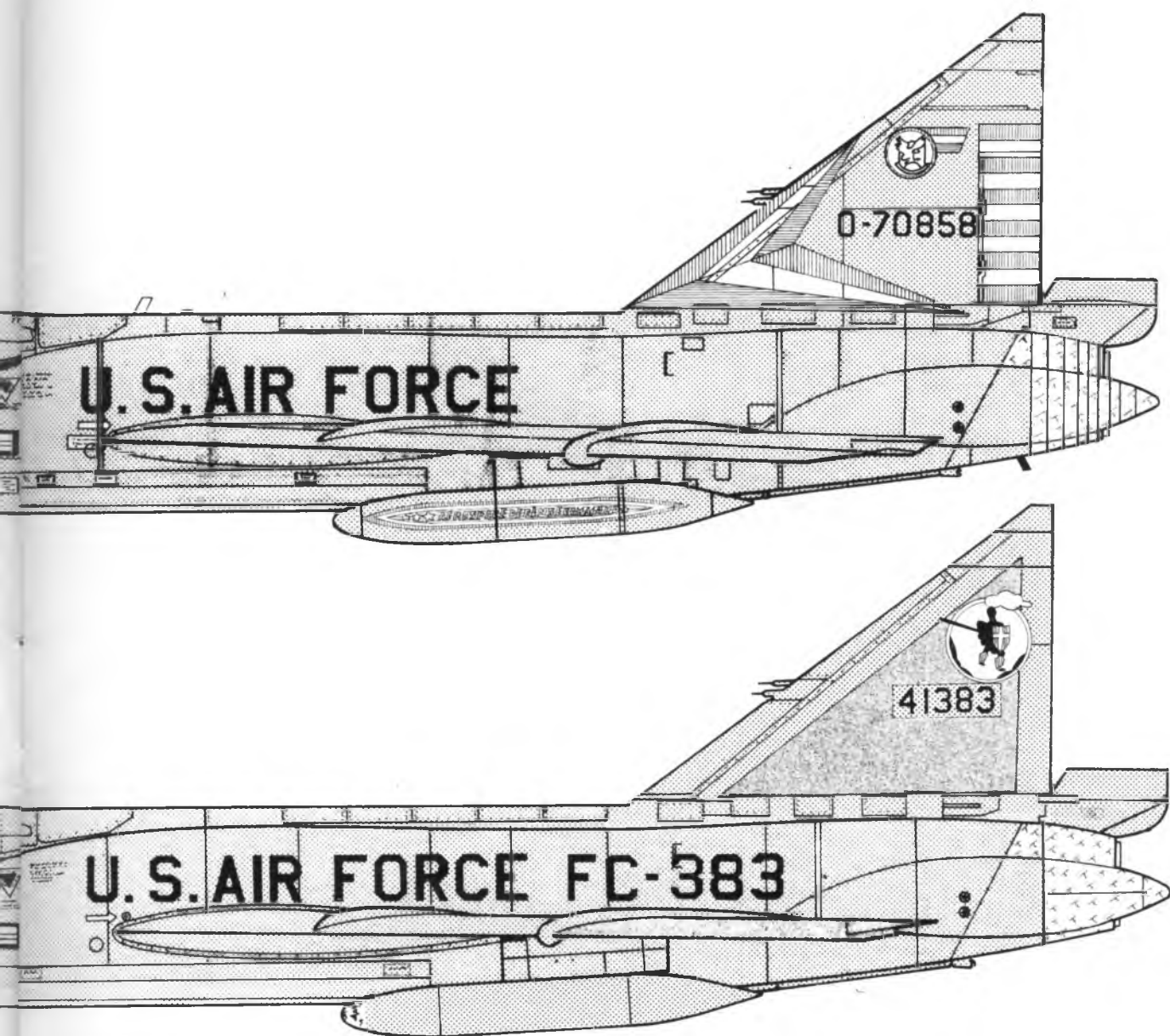
Venne inoltre distribuito all'Air National Guard, all'Aviazione greca (18 monoposto e 6 biposto) e all'Aviazione turca (36 monoposto più 3 biposto). Questi ultimi presero parte a qualche azione durante la guerra greco-turca del 1974 dove secondo voci, vennero usati anche per l'attacco al suolo.

L'F-102 venne radiato negli USA nel tardo 1975, molti di essi finiscono la loro onorata carriera come bersagli radioguidati QF-102 e PQM-102.

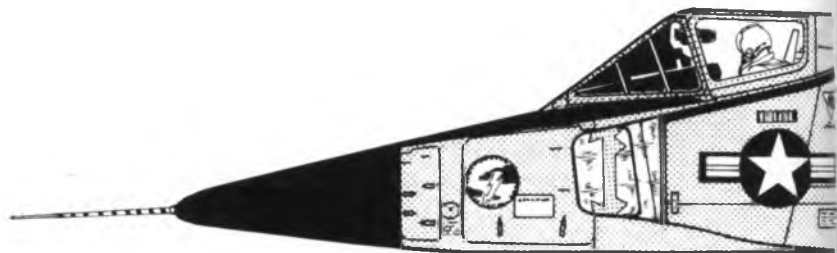
Nel prossimo numero parleremo del suo successore l'F-106 e degli aspetti modellistici di questi due interessanti aerei.

N.B. I seguenti particolari sono comuni a tutti i velivoli, salvo quelli descritti nelle singole didascalie.

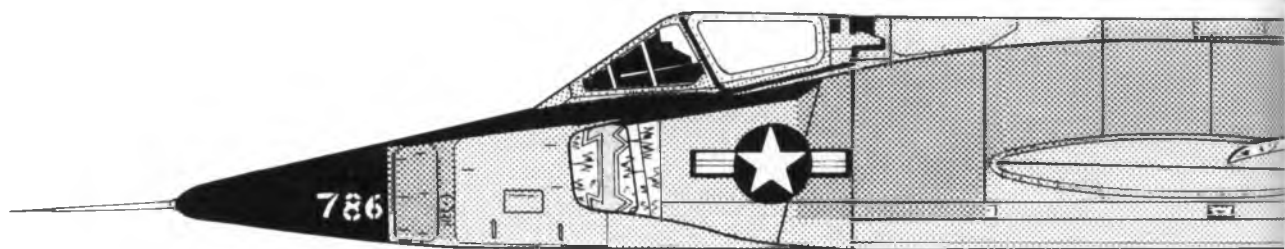
L'estremità e la base del Pitot sono in metallo naturale, mentre il tubo principale è a strisce bianche e rosse. La striscia verticale bianca che compare nella parte posteriore della fusoliera è rossa. L'interno dei vani carrello e relativi sportelli, sono in chromate green FS 34151 così come il vano armi e i suoi sportelli. Anche la parte interna dell'aerofreno presenta la stessa colorazione. L'interno della cabina e il seggiolino eiettabile sono in grigio FS 36231; il poggiatesta è rosso mentre gli strumenti sono neri. Le gambe dei carrelli sono in metallo naturale così come i cerchi (alcuni velivoli hanno i cerchi bianchi, meno il ruotino anteriore). Nei disegni, molti stencils sono stati omissi per comodità ma li potrete trovare specialmente nei fogli di decals della Microscala (reperibili nei migliori negozi di modellismo) dove troverete anche un dettagliato foglio istruzioni.



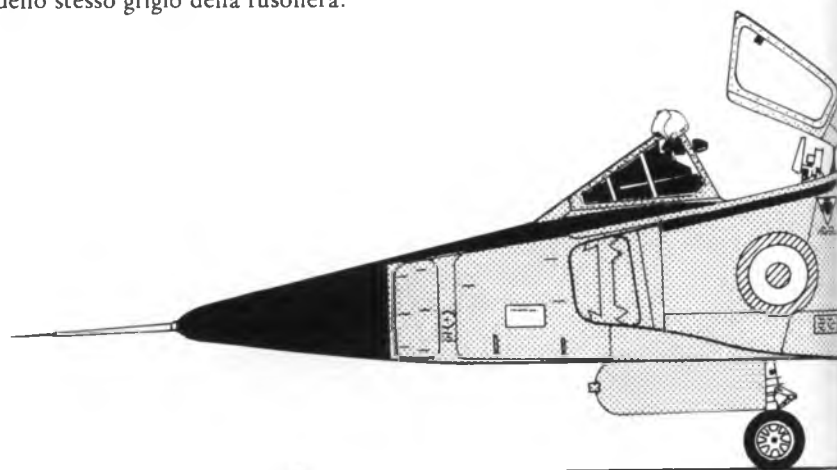
F-102A-70-CO del 317th FIS basato a Elmendorf, Alaska nel 1968. Questo velivolo fa parte dell'AAC (Alaskan Air Command) il cui distintivo (particolare D) compare sulla parte destra della deriva; mentre sulla sinistra compare (particolare E) lo stemma del 21st Composite Wing. Il distintivo del 317th FIS invece è dipinto su ambo i lati del muso (particolare F). Notare la riproduzione del nastrino (particolare G) della DUC (Distinguished Unit Citation); decorazione che viene data a quei reparti che raggiungono particolari standard di efficienza. E' presente su ambo i lati della fusoliera sopra la stella.

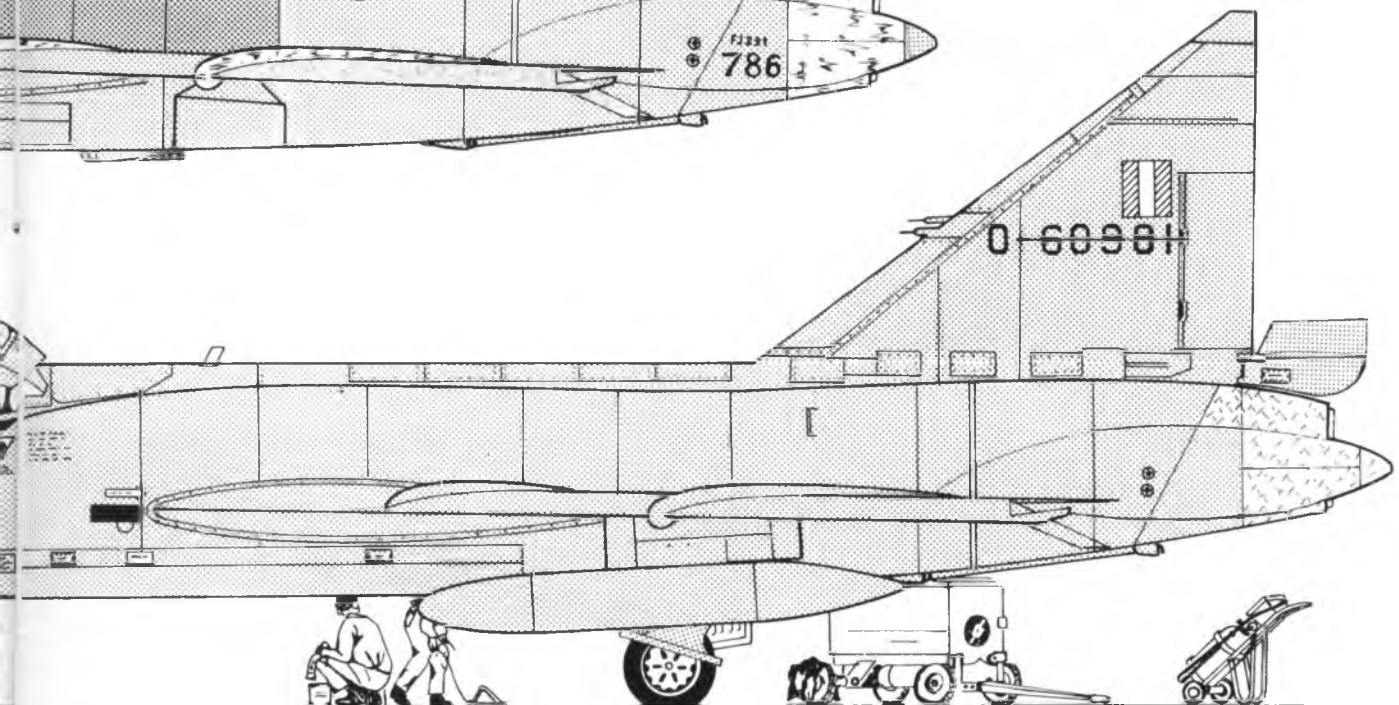
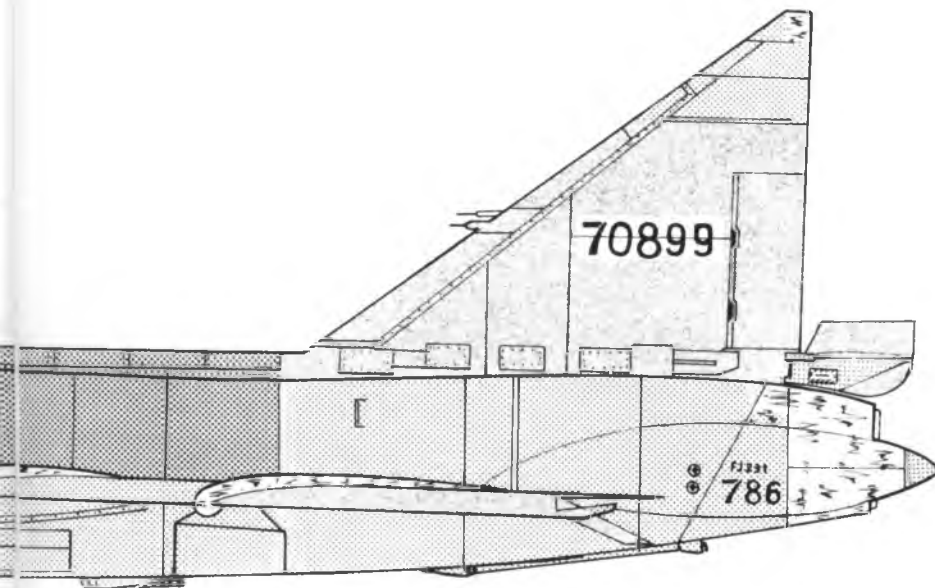
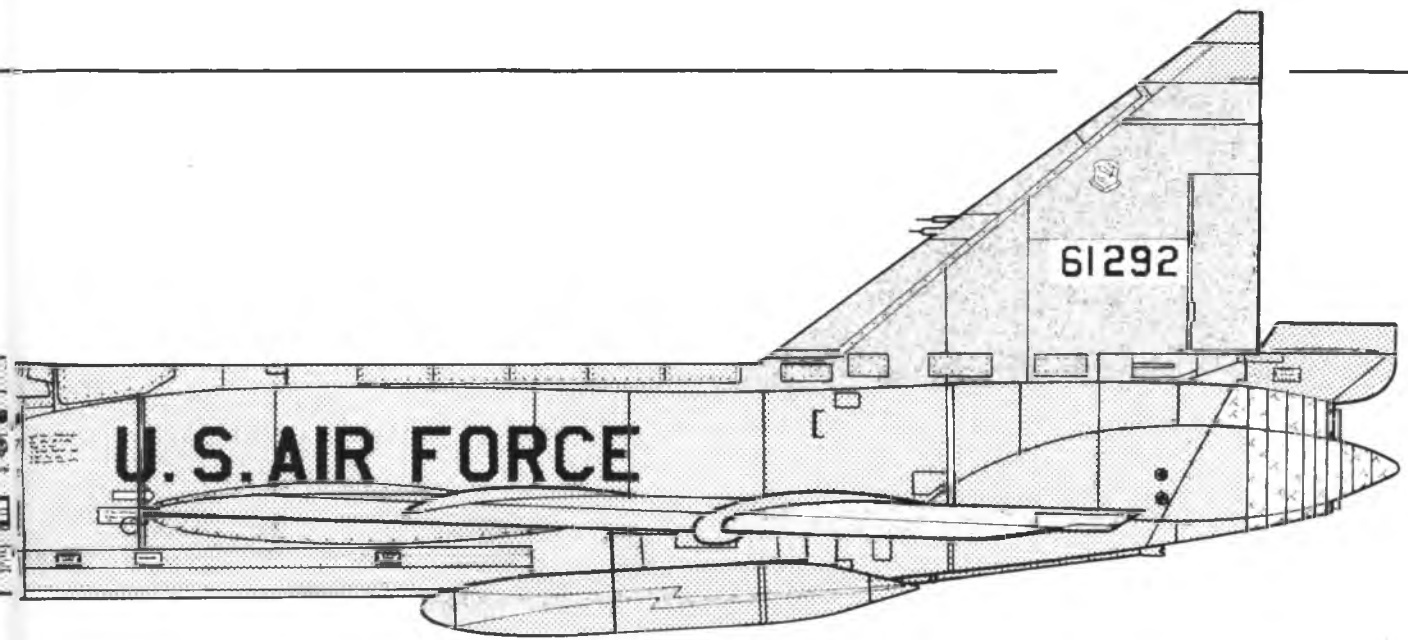


PQM-102. Questo drone venne usato durante la competizione William Tell 1980. Il numero FJ231 posto in coda sopra il numero 786 è dipinto in rosso. Anche in questo aereo il Pitot è in grigio FS.36622.

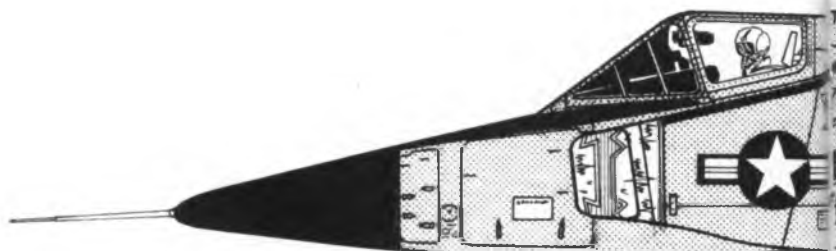


F-102A appartenente al 114th Combat Wing della Helleniki Aeroporia (Aeronautica Militare Greca). Le insegne di nazionalità sono azzurro-bianco-azzurro mentre il tubo di Pitot è dello stesso grigio della fusoliera.

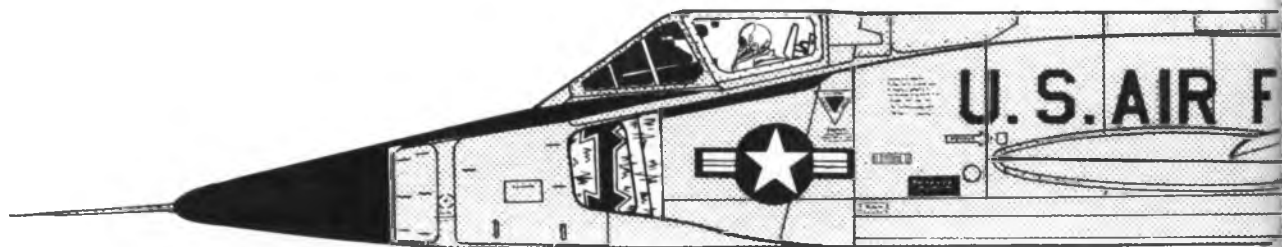




F-102A-A5-CO del 186th FIS della Montana Air National Guard di base a Great Falls nel 1968. Lo stemma dell'ANG è riportato nel particolare H, mentre il particolare I presenta il distintivo del reparto, che però non è presente su questi velivoli. Il Pitot è in grigio FS.36622.

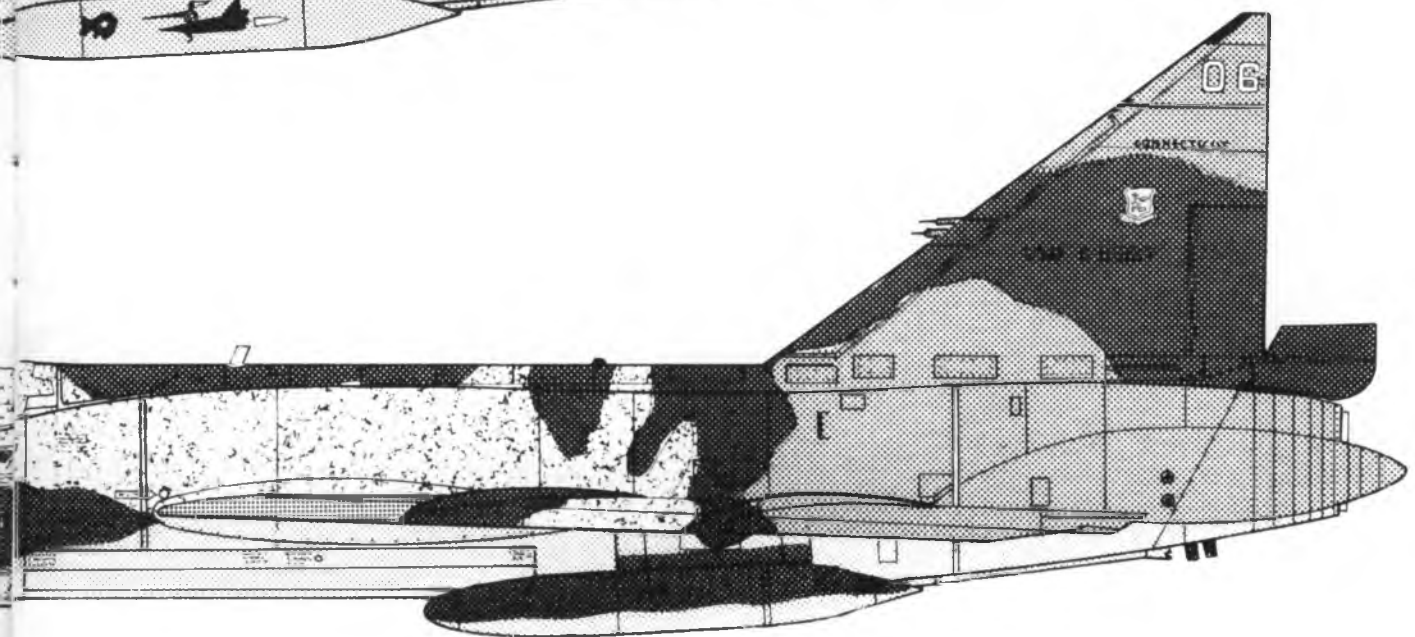
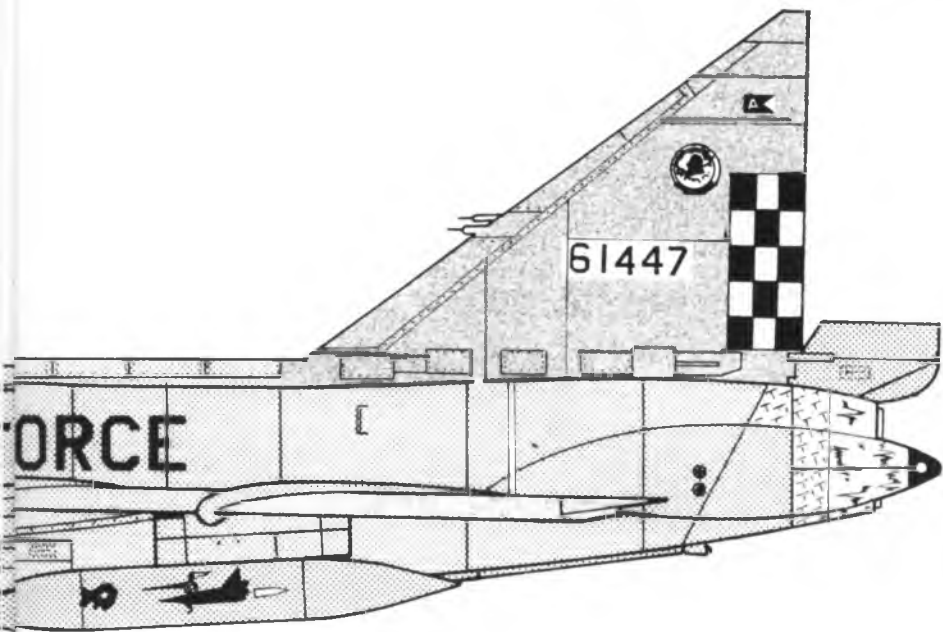
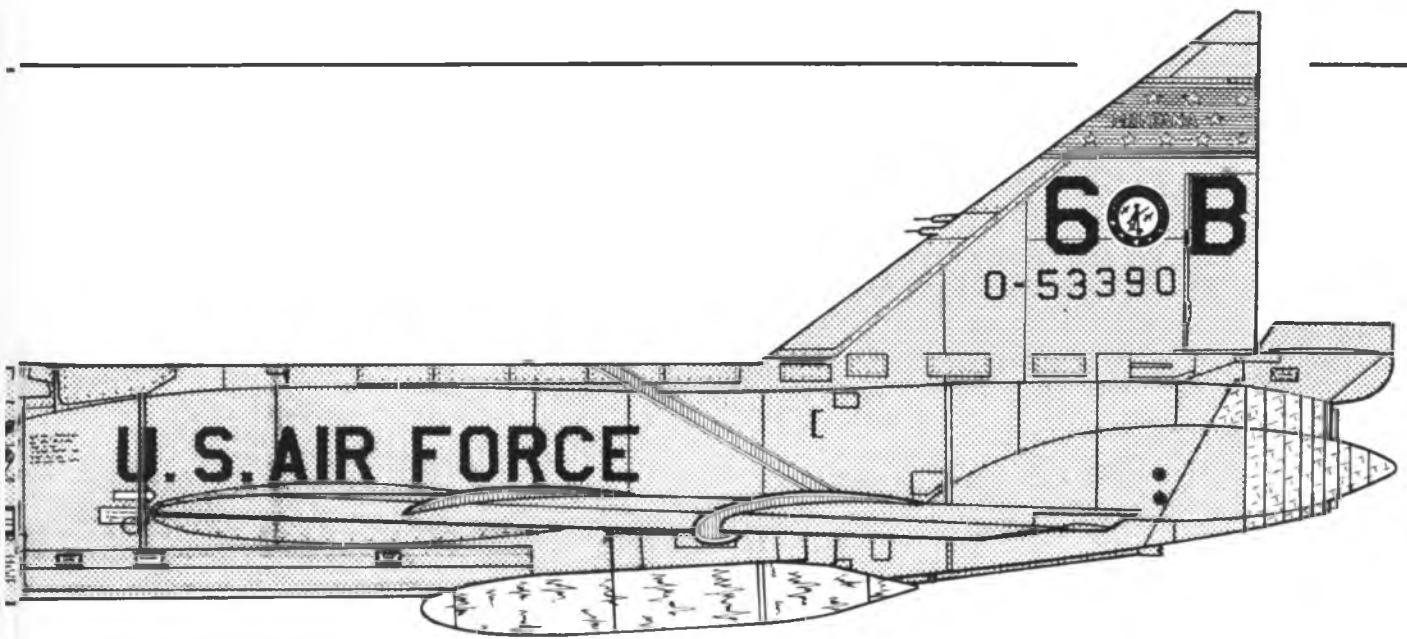


F-102A appartenente al 57th FIS «Cavalieri Neri» basato in Islanda. Notare il curioso distintivo dipinto sui serbatoi alari riprodotto appunto il cavaliere nero in «sella» al suo F-102 mentre sta cacciando un orso, simbolizzante un bombardiere sovietico «Bear» (orso appunto) riprodotto nel particolare L. Sulla parte sinistra della coda compare lo stemma del reparto raffigurato nel particolare M, mentre sulla parte destra vi è il distintivo dell'ADC (Aerospace Defense Command) dato dal particolare N. Il gagliardetto dell'ADC compare su tutte e due le parti della coda. Notare che in questo aereo il Pitot è bianco e nero.

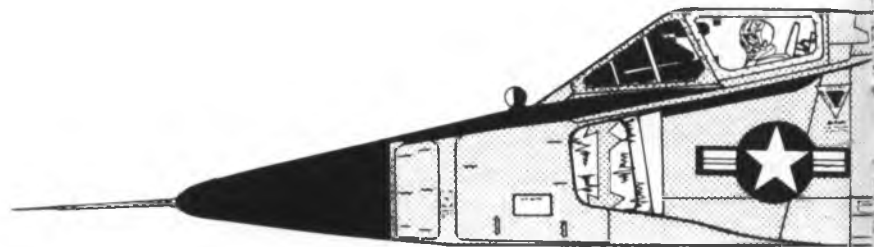


F-102A-65-CO appartenente al 118th FIS, 103 FG della Guardia Nazionale del Connecticut, basato a Windsor Lock nel 1970. Il distintivo del 103 FG (particolare O) compare su entrambi i lati della deriva. Sul Pitot a strisce bianche e rosse è applicata una striscia di nastro adesivo fluorescente bianco per parte. (Particolare H per il distintivo ANG).

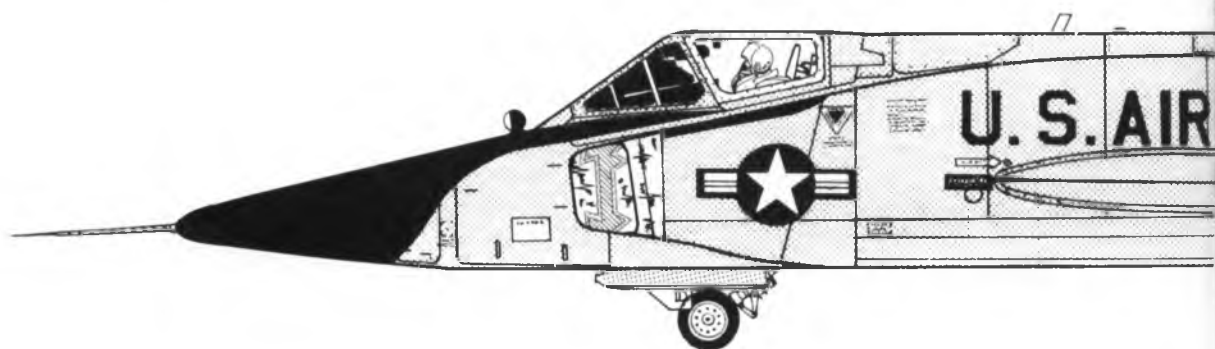




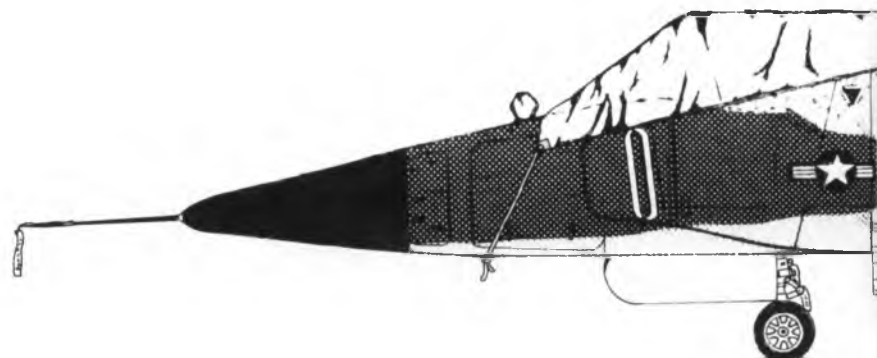
F-102A-45-CO del 116th FIS della Guardia Nazionale dello Stato di Washington basato a Spokane nel 1968. Sulla fusoliera è riportato lo stemma del reparto (particolare P); notare anche in questo caso l'insolita posizione del numero individuale (H).

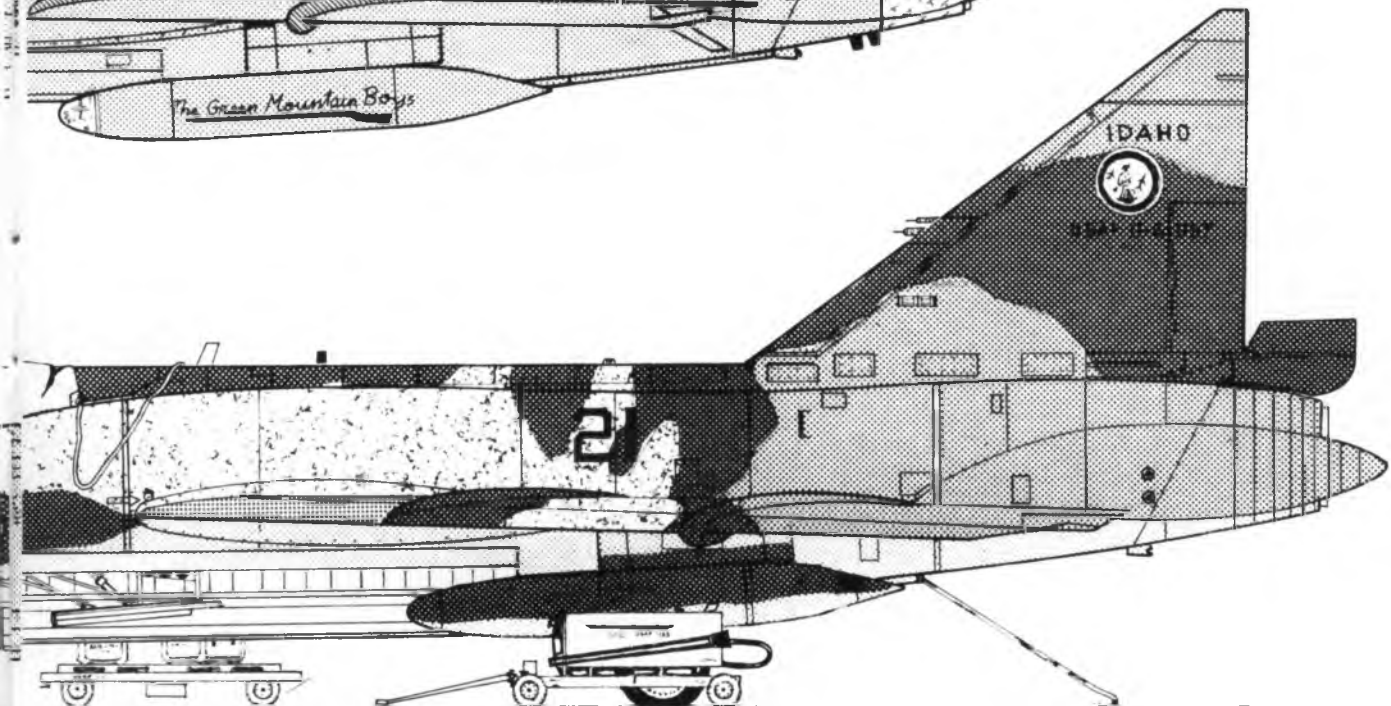
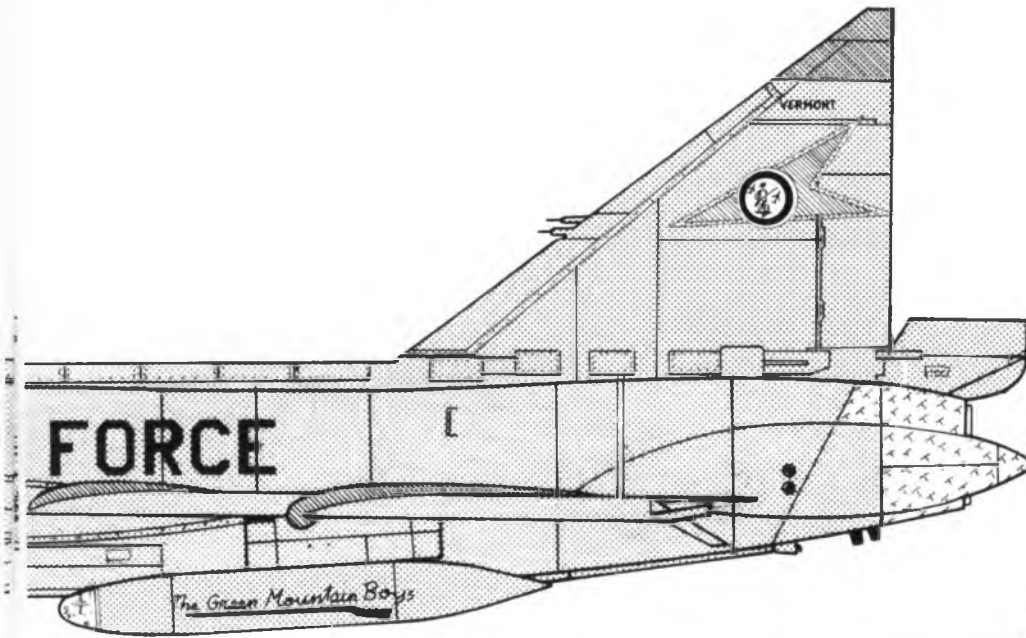
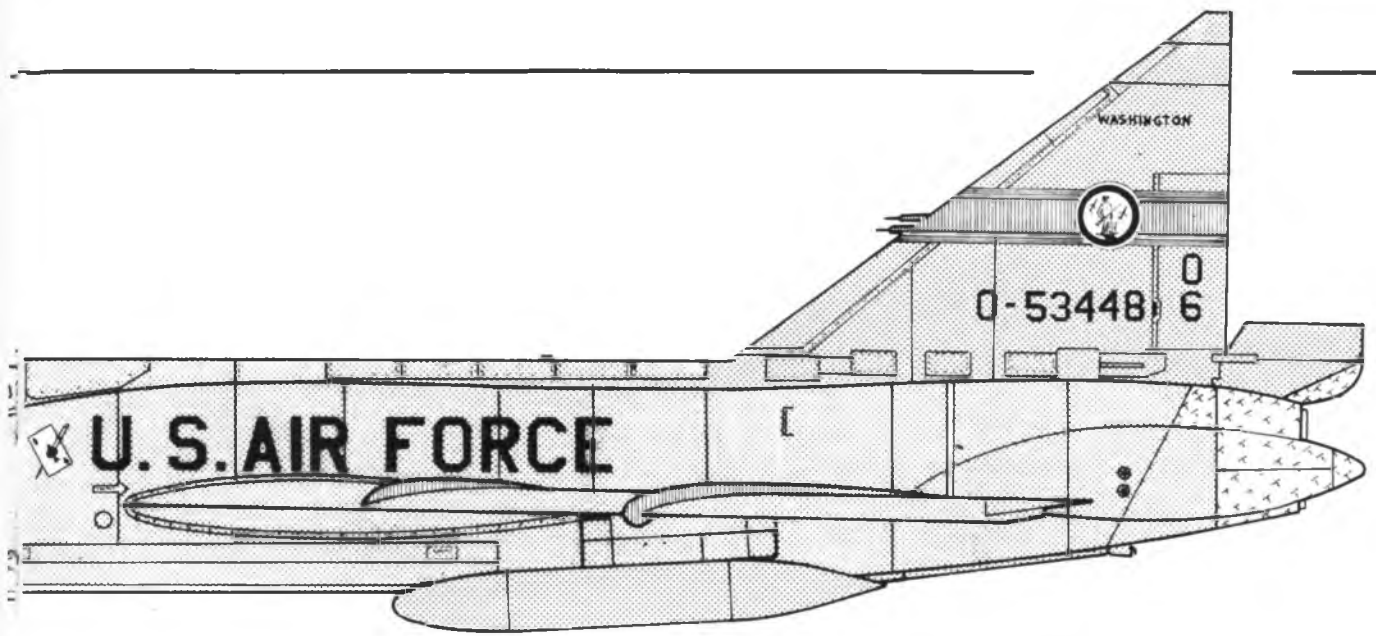


F-102A-95-CO del 134th FIS denominato i «Green Mountain Boys» della Vermont ANG di base a Burlington. Il caratteristico motivo dipinto sui serbatoi ausiliari è riportato nel particolare Q. Il Pitot è giallo a strisce verdi.

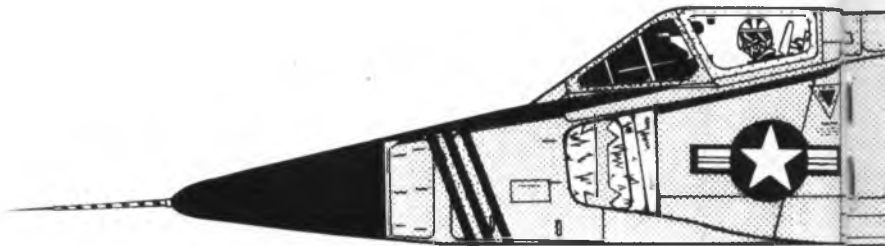


F-102A facente parte della Guardia Nazionale dell'Idaho di base a Boise. Notare il numero individuale sulla fusoliera. Il profilo bianco sulla presa d'aria è da intendersi dipinto in rosso mentre il Pitot è nero. Il distintivo dell'ANG è rappresentato nel particolare H.

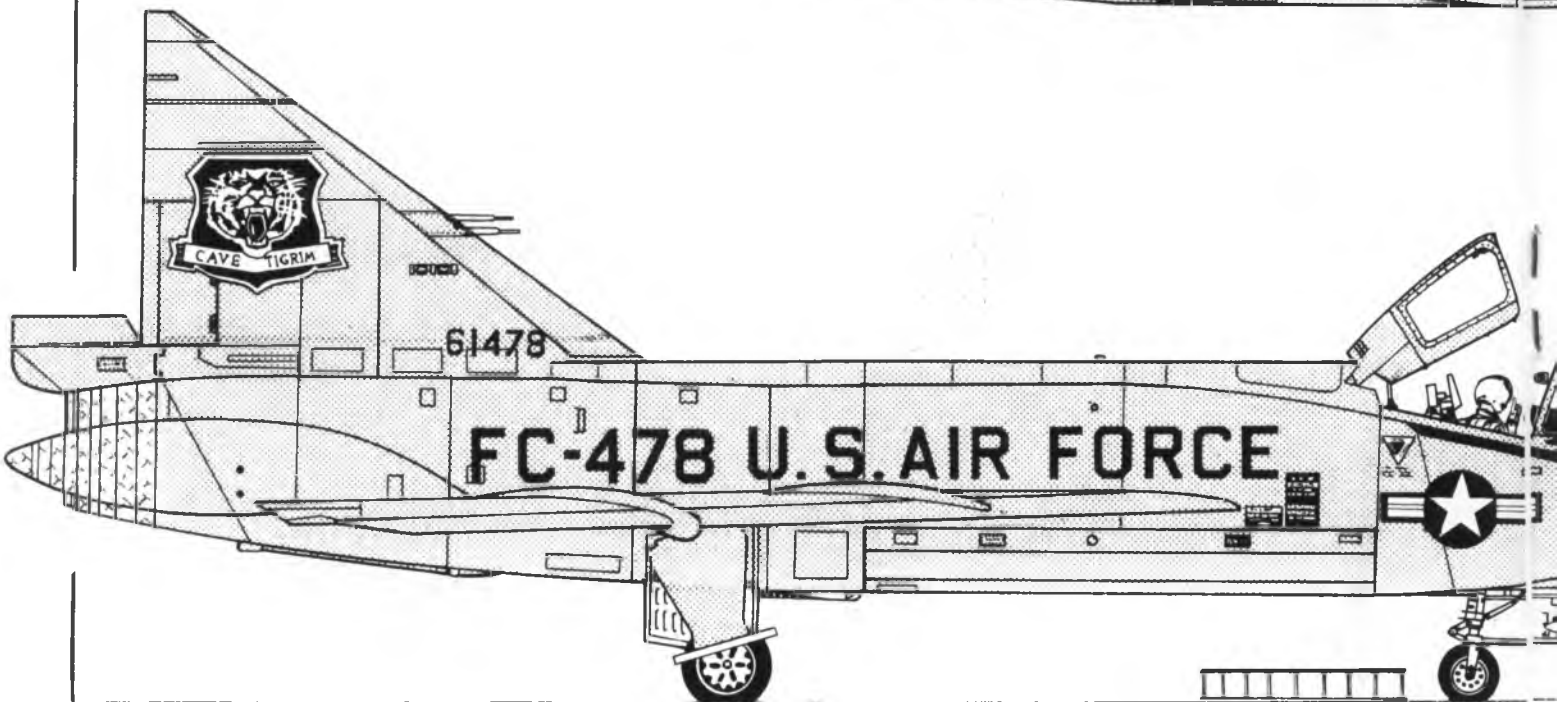
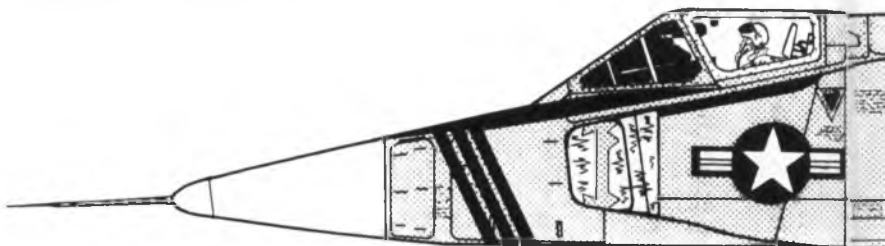


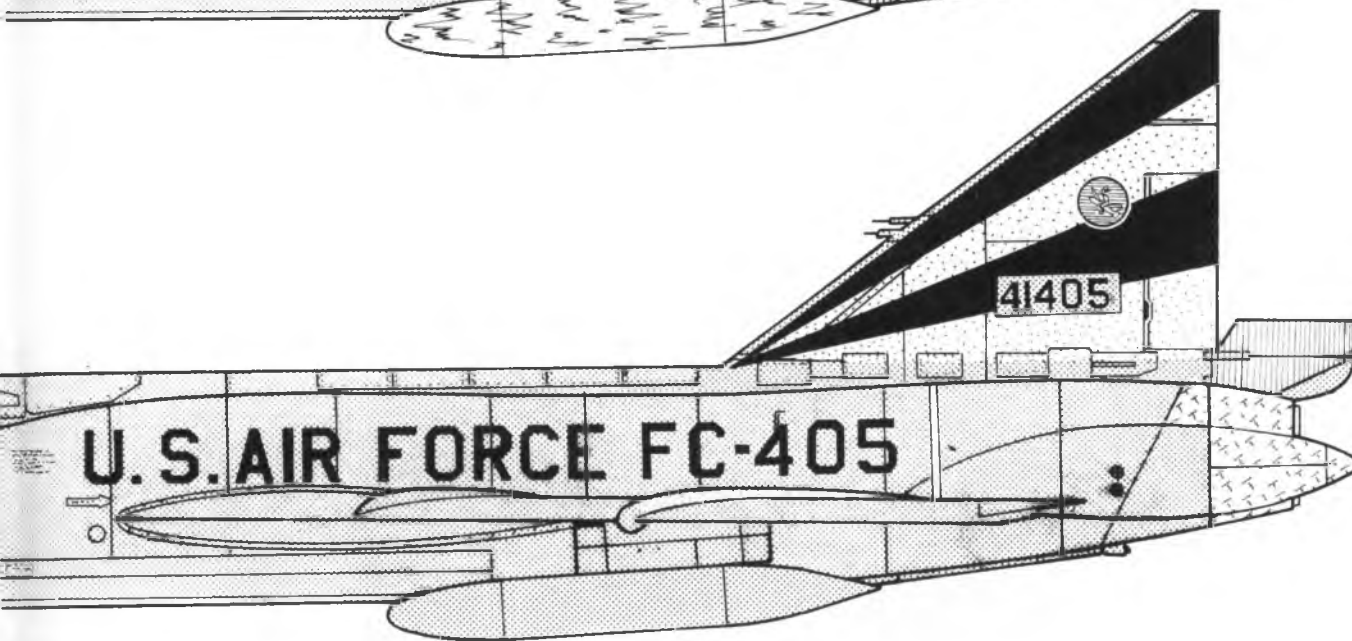
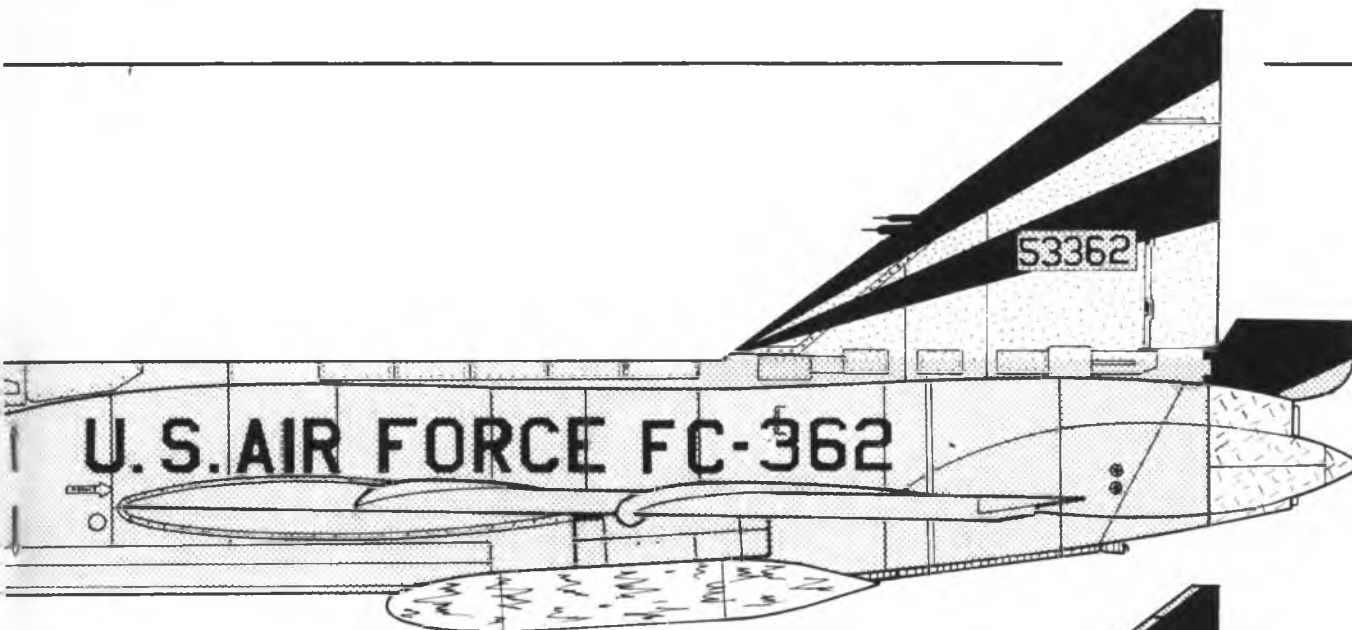


F-102A appartenente al 496th FIS basato ad Hahn (RFT). Questo rappresentato, è il primo schema di colorazione usato da questo reparto.

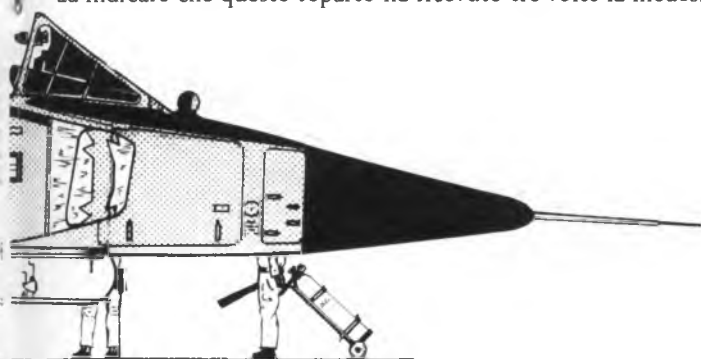


F-102A sempre del 496th FIS. Questo velivolo a differenza del precedente, presenta in coda lo stemma del reparto (R) mentre il radome è colorato in «Buff» (camoscio) come il radome dell'F-14 per intenderci.

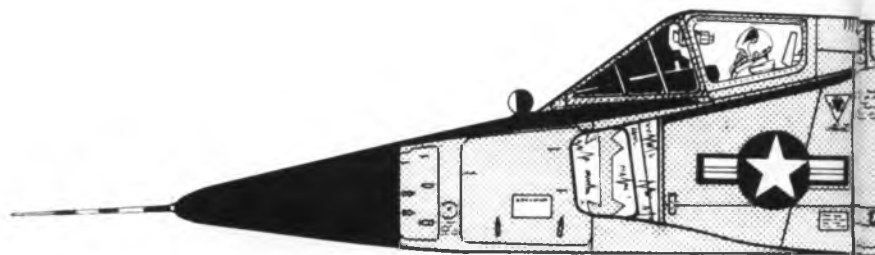




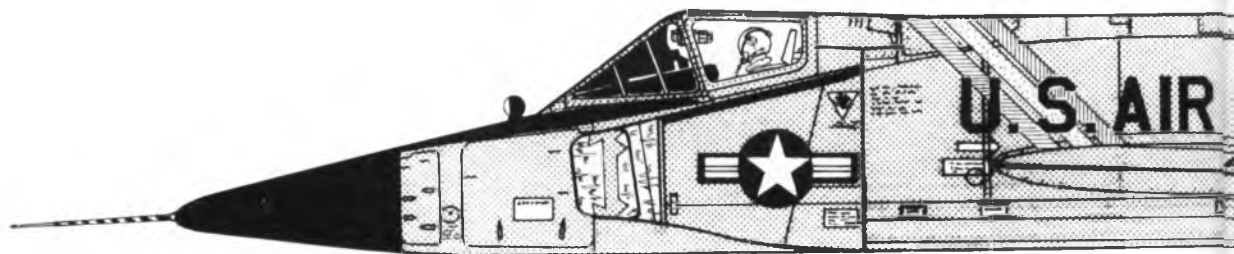
F-102A-80-CO del 460th FIS dell'ADC di base sul Portland International Airport a Portland, Oregon nel 1965. Lo stemma in coda porta la testa di tigre nei colori naturali; il bordo dello scudo e il cartiglio con il motto in latino, sono in arancio, il nastrino della DUC (G), dipinto sulla coda, porta due piccole foglie di quercia sulla parte blu, queste, colorate in giallo, stanno ad indicare che questo reparto ha ricevuto tre volte la medesima decorazione.



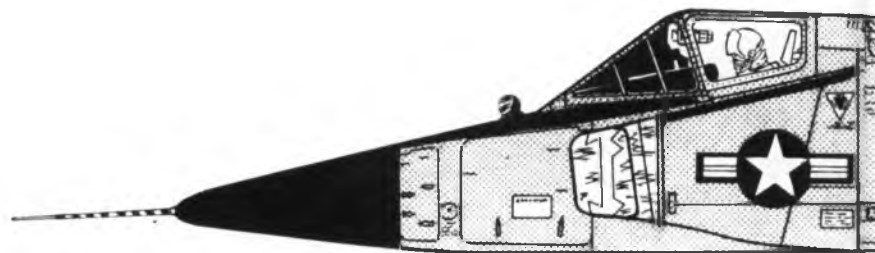
F-102A nuova colorazione per il velivolo del 496th FIS, sempre di base ad Hahn (RFT). Sulla banda è riportato l'emblema della 86th Air Division (S).

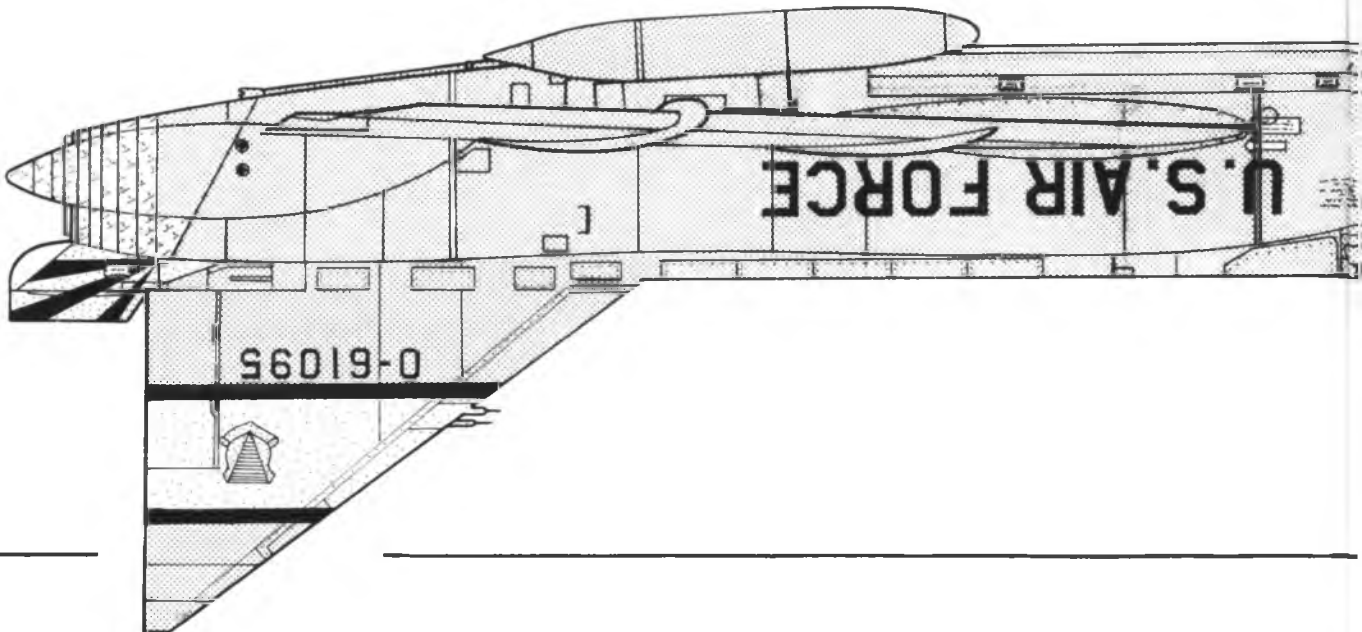
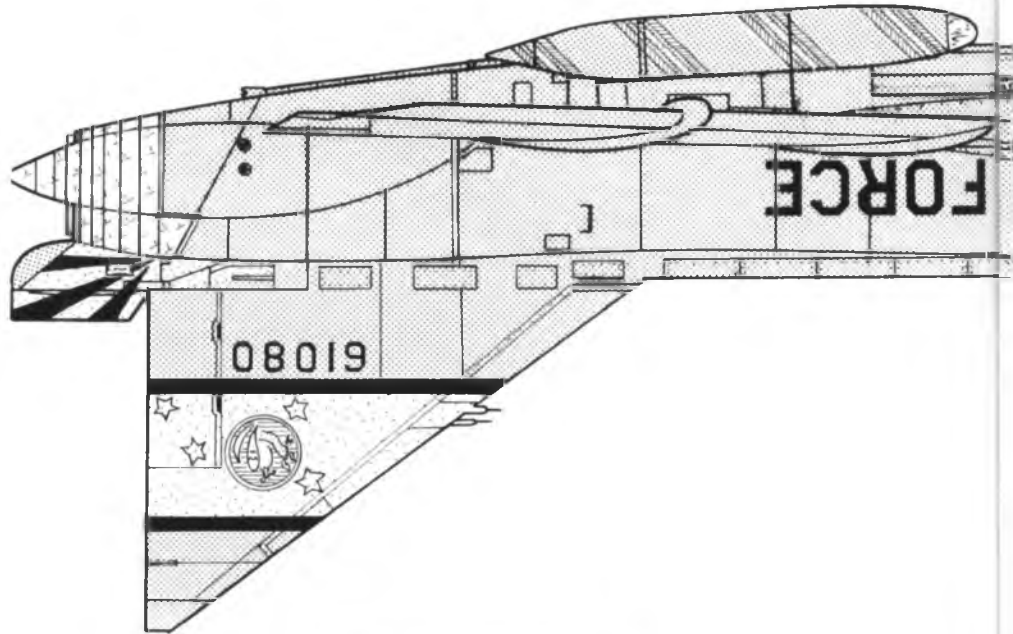
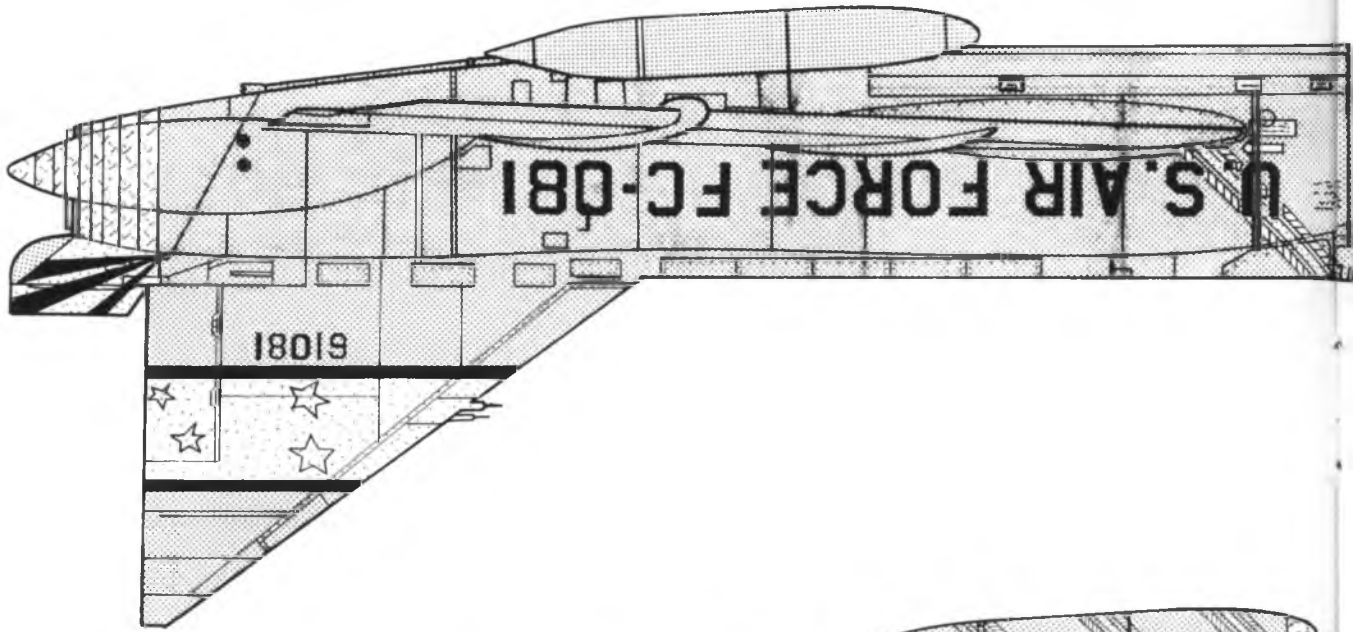


F-102A sempre del 496th con la colorazione usata nel 1965. In coda il nuovo distintivo del reparto (T).

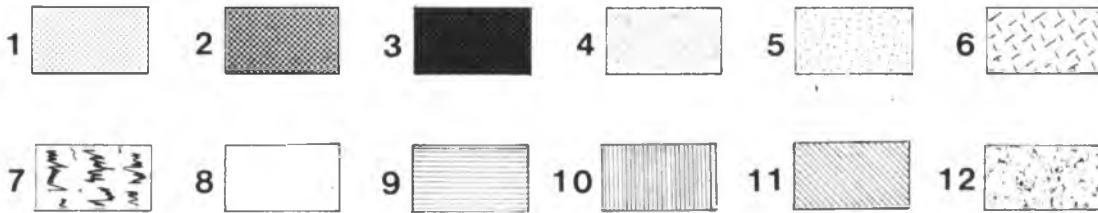


F-102A variante alla nuova colorazione di questo aereo del 496th FIS (1961). La striscia multicolore riportata in fusoliera, indica l'aereo dello Squadron Commander.





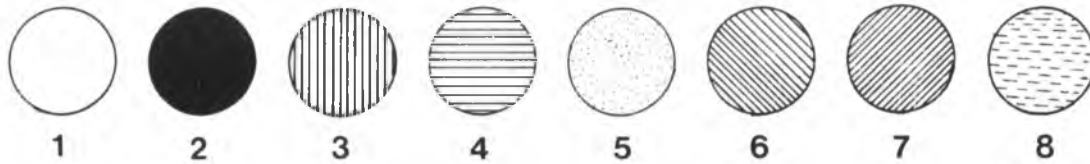
A₁



CHIAVE DEI COLORI PER GLI AEREI FS-595a

1) Undersurface Grey	36622	7) Metallo naturale lucido	
2) Green O.D.	34102	8) Insignia White	17875
3) Dark Green	34079	9) Insignia Blue	15044
4) International Orange	12197	10) Insignia Red	11136
5) Giallo		11) Verde bottiglia scuro	
6) Metallo naturale scuro		12) Tan	30219

A₂



CHIAVE DEI COLORI PER I DISTINTIVI

1) Bianco	5) Giallo
2) Nero	6) Verde
3) Rosso	7) Azzurro
4) Blu	8) Marrone

**SUL PROSSIMO NUMERO
F-105 THUNDERCHIEF CON
32 PROFILI E 5 TAVOLE
DI DETTAGLI**

F-102 - *Distintivi*

Le sigle di riferimento hanno riscontro nelle didascalie relative ai profili delle pagine precedenti

S



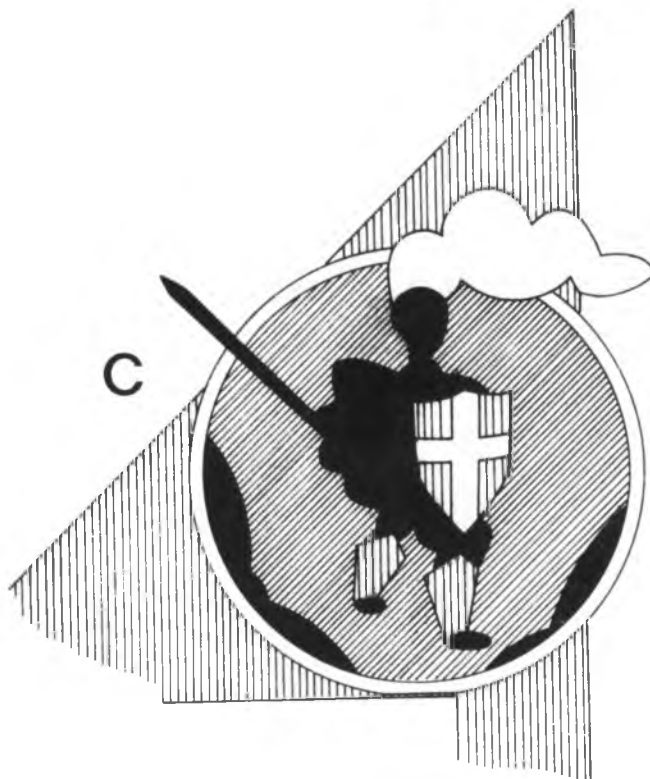
D



N



C



A



ARMAMENT

H



FLYING YANKEES



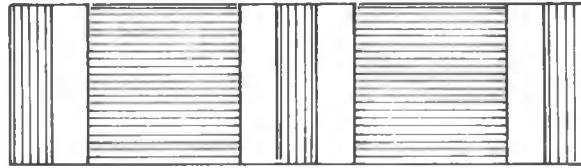
O

T



R





G



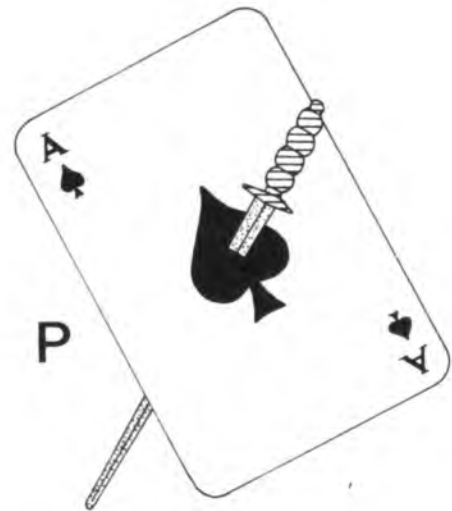
E



I



F



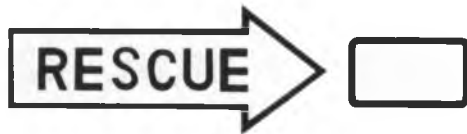
P



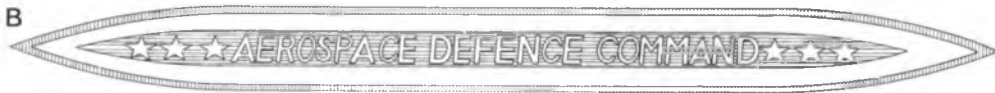
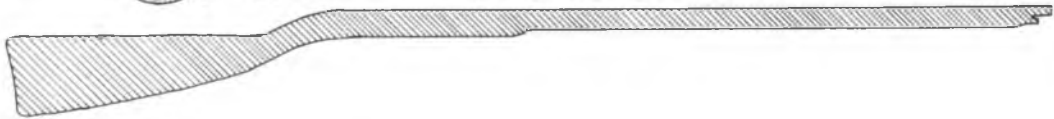
Z



M



The Green Mountain Boys Q



Cessna O-2 Super Skymaster

di Giorgio Salerno

Il 28-2-61 volava il primo Cessna 336 Skymaster, potenziato da due Continental 10-360A da 195 hp, situati, insolitamente, uno a prua, e l'altro, in tandem, in coda alla corta fusoliera quadriposta, e con il primo motore azionante, quindi, un'elica traente, e l'altro una spingente e indipendente dal primo propulsore.

Gli impennaggi bideriva a freccia erano sostenuti da due travi partenti dall'ala alta controventata. Il carrello era tricycle fisso con ruote carenate. Nell'agosto del '62 appariva il primo 336 di serie, con un nuovo profilo alare, cabina per sei persone, piani di coda maggiorati e con un migliorato impianto di raffreddamento del motore posteriore, che, come tutti gli aerei con propulsori in tandem, tendeva a surriscaldarsi.

Tale formula garantiva la sicurezza di un bimotore con in più la facile governabilità del mezzo con il timone orizzontale, in caso di caduta di potenza di uno dei Continental, poiché questi avevano i loro assi di spinta molto ravvicinati; inoltre, essendo le eliche controrotanti, la coppia di reazione veniva a essere praticamente nulla, così come nulli erano gli effetti giroscopici.

Nel 1965 il 336 è sostituito in produzione dal Model 337 Super Skymaster, con carrello tricycle retrattile, nuova capottatura del motore anteriore (che, come quello posteriore, diviene un Continental 10-360 C/D da 210 hp), corda della coppia di stabilizzatori verticali aumentata, prese d'aria laterali supplementari per il motore di dietro, e angolo d'incidenza alare accresciuto. Generosi flaps ed eliche bipala a passo variabile conferiscono all'aereo una velocità di stallo di 106 km/h e una massima di 322 km/h. Un anno dopo l'U.S. Air Force, già impegnata nel conflitto sud-vietnamita, ordina i primi 145 Super Skymaster per il ruolo di FAC (Forward Air Control), designandoli O-2A.

Questa variante militare ha doppi comandi, pannelli vetra- ti sul tetto e sul lato destro, sedili posteriori asportabili, e 4 piloni sub-alari destinati a sostenere Miniguns da 7,62 mm, ma soprattutto lanciarazzi con 7 missili ciascuno, che servono a marcare, con esplosioni luminose e/o fumogeni colorati, i bersagli rilevati a vista volando a 400/450 metri di quota. Come è noto tale tattica del FAC prevede poi l'intervento dei caccia-bombardieri volanti a quota più sicura. Naturalmente come «observer» l'O-2A è dotato di una efficiente avionica per comunicazioni, denotata da varie (e variabili) antenne. L'impiego degli Skymaster fu un successo e l'USAF richiese altri O-2, ma questi delle nuove e ultime serie, con Serial Numbers superiori al 68-11122, ebbero il finestrino anteriore sinistro ingrandito verso il tetto e altre migliorie interne. L'Air Force ricevette, tra gli altri, anche 31 O-2B, che dotati di 3 altoparlanti direzionali da 600 W di potenza, e di botola per il lancio di manifestini, vennero usati per la guerra psicologica, diffondendo sulle aree di presumibile influenza Vietcong messaggi sonori o stampati invitanti i rivoluzionari alla resa, e diffondendo dichiarazioni di guerriglieri «pentiti» che magnificavano i grandi vantaggi, per lo più finanziari, che il regime sud-vietnamita riservava loro. Alcuni O-2B rimasero negli USA, dove svolsero compiti speciali, ad esempio presso l'Air Defense Weapons Center dell'Aerospace Defense Command. Esclusivamente per collegamento, invece, vennero usati pochi Super Skymaster commerciali, acquistati dall'USAF sempre con designazione O-2A, e recanti un bagagliaio esterno in plastica agganciato sotto la cabina; essi e gli O-2B, privi di finestrini supplementari e

O-2A USAF 68-6896. Tactical Air Command; in Aircraft Gray ed estremità piani verticali in Insignia Red. 1979.





0-2A USAF 69-7620, del 23 TASS/602 TACW del T.A.C.; in Aircraft Gray ed estremità piani verticali in Insignia Red. L'ala superiormente è interamente in Insignia White. 1979.

piloni alari, erano dotati di ogive sui mozzi delle eliche.

Nel 1975, dopo il ritiro degli americani dall'Indocina, gli 0-2 superstiti (dei circa 346 ricevuti) erano così distribuiti presso l'USAF: 95 0-2A (tutti delle ultime serie) presso il Tactical Air Command, e 149 nelle Air National Guards; 5 0-2B soltanto erano con l'A.N.G. ma vennero presto radiati. Però un piccolo ma imprecisato numero di 0-2 era stato passato alla aviazione sud-vietnamita, e alla caduta del regime filoamericano alcuni ripararono in Thailandia, mentre gli altri probabilmente volano ancora, con i colori del Vietnam comunista.

Successivamente l'USAF ha venduto i Cessna surplus a privati, o all'U.S. Forest Service che li usa per sorveglianza antincendio e fitosanitaria delle foreste.

Attualmente, nel 1981, gli 0-2A servono con il 25 Tactical Air Support Squadron dell'Alaskan Air Command, e con il 15 Air Base Wing delle Pacific Air Forces alle Hawaii. Un grosso utilizzatore (oltre 60 esemplari) è il Tactical Air Command, che li inquadra nel 24 Composite Wing a Panama (dove vengono addestrati alla controguerriglia i piloti sudamericani), nel 1 Special Operations Wing, nel 507 e 602 Tactical Air Control Wing, e nel 549 Tactical Air Support Training Group. Anche l'Usaf Europe ne annoverava alcuni, nel 601 Tactical Control Wing a Sembach, Germania. Le Air National Guards di alcuni States sono tuttora dotate di 0-2A, e precisamente il 128 Tactical Air Support Wing della Wisconsin ANG, il 105 TASW della New York ANG, il 110 Tactical Air Support Group della Michigan ANG, il 111 TASG (Pennsylvania), il 163 TASG (California), e infine il 128 TASG dell'Illinois. Gli 0-2A sono particolarmente congeniali all'ANG in quanto tra i compiti istituzionali delle Guardie Nazionali Aeree c'è l'impiego «anti-riots», cioè il controllo e la soppressione di rivolte e manifestazioni sediziose, mediante il lancio dagli aerei di lacrimogeni e simili artifizi.

Cessna 0-2A sono stati consegnati, nuovi, o, più spesso, ex USAF, a vari paesi: 8 ad Haiti, 12 all'Iran, 4 allo Sri-Lanka, 12 all'Air Force della Corea del Sud, e 9 al Nicaragua del dittatore Somoza, che li ha utilizzati, nella recente guerra civile, per attaccare gli insorti sandinisti e i quartieri di Managua da loro controllati, come si è visto in alcuni filmati televisivi, provocando enormi danni ma non impedendo la disfatta del suo regime. Infine un Cessna 337TG

è stato consegnato alla Marina dell'Ecuador, e almeno un altro alla Fuerza Aerea.

Nel frattempo il Super Skymaster proseguiva nella carriera civile, in sottoversioni con varie innovazioni, come i turbocompressori ai motori, e la pressurizzazione della cabina. Esso viene costruito anche in Francia dalla Rheims, che ne ha tratta anche una versione COIN analoga all'0-2A, denominata «Milirole».

La ditta francese ha quindi venduto Super Skymaster per uso militare a parecchi paesi, e cioè tre F337 alla Costa d'Avorio, un 337AG all'Alto Volta, un F337 e un C337 al Togo, un F337 al Benin, quattro C337 al Chad, 2 al Niger, un C337 al Gabon, 3 al Madagascar, 24 FTB337G al Pakistan, un F337 al Senegal e alcuni alla Liberia; tutti sono adoperati soprattutto per collegamento e soccorso sanitario.

Invece, dei 32 avuti dal Portogallo, 16 sono Milirole standard, 8 sono fotoricognitori, e 10 addestratori. I quattro Rheims F337 che la Mauritania possiede, combattono i guerriglieri indipendentisti del Polisario nell'ex Sahara spagnolo, mentre analogo ruolo COIN hanno svolto i 20 F-337 della Rhodesia contro i nazionalisti africani, che poi hanno raggiunto i loro obiettivi nel 1980. Infine 20 Milirole consegnati alla Force Aérienne Zairoise sono stati impegnati contro i ribelli di alcune province, che anche recentemente si sono mossi contro il regime di Mobutu. Aggiungiamo che la Cessna elaborò una versione a turboeliche Allison 250-B15 dell'0-2, l'0-2T, con superficie alare ingrandita e migliori ipersostentatori, un banco prova volante, civile, per un successivo 0-2TT con cabina allungata e vetratura più estesa. La Conroy, invece, con il suo Stolifter, ha trasformato un Super Skymaster in monomotore a carrello fisso, sostituendo il propulsore posteriore con un lungo vano merci, e quello anteriore con una turboelica Garrett. Tutte queste varianti non sono entrate in produzione di serie.

Colorazioni e Modelli

Gli 0-2 dell'USAF hanno seguito nelle loro colorazioni il mutare delle filosofie d'impiego. Infatti i primi 0-2A, destinati come F.A.C. al teatro di guerra vietnamita, dove gli americani non avevano opposizione aerea, erano in Aircraft Gray F.S. 16473, in genere con una stretta banda in Insignia White F.S. 37875 superiormente all'ala, da una punta all'altra; ciò per essere molto visibili dall'alto ed evitare collisioni con i caccia-bombardieri che attaccavano i bersagli seguendo le direttive dei Cessna volanti più in basso. D'altra parte il grigio chiaro conferiva un adeguato



camouflage contro il cielo, visto da terra nella fase di avvicinamento alla zona di operazione. Tale schema è finora il più comune, per i modelli prodotti.

In seguito l'esperienza consigliò di verniciare tutta l'ala superiormente in Insignia White, per ancora maggiore visibilità (vedere disegno del 67-21416). Comunque in queste, come in tutte le altre colorazioni degli O-2, non ci sono le scritte alari USAF, ma solo le ministars nelle posizioni regolamentari.

Invece gli O-2A adibiti al collegamento, così come i 337 «militarizzati», erano interamente in Aircraft Gray, non correndo il rischio di collisioni.

Gli O-2B in Vietnam, nelle pochissime foto esistenti, appaiono mimetizzati con zone di Light Olive Green F.S. 34102 e Tan F.S. 30219, con le ali superiormente e inferiormente in Insignia White, che si estende sulla zona mediana dei fianchi della cabina. Tutto ciò contrasta con un inspiegabile nero apposto al solo fondo della stessa cabina.

Attualmente gli O-2A nel T.A.C. sono in maggioranza con

O-2A USAF 67-21416, del 196 TASS del 163 TASG della California A.N.G.; in Aircraft Gray con tips dell'ala e dei timoni in Identification Yellow, e con l'ala superiore interamente in Insignia White. «Alii Nui» sul cofano anteriore. 1980.

la seconda colorazione, ma nell'ambito di uno stesso reparto ve ne possono essere alcuni interamente spruzzati, incluse le ministars, di grigio scurissimo, il Gunship Gray F.S. 36118; probabilmente tali esemplari sono destinati a volare di notte sul territorio nemico per lanciare o recupe-

O-2A USAF 69-7631, del 103 TASS del 111 TASG della Pennsylvania A.N.G.. In Aircraft Gray con tips timoni in International Orange FS 22246, e con l'ala superiormente interamente in Insignia White. Notare finestrino anteriore sinistro ingrandito. Stemma circolare dell'ANG su poligono in Artic Red. 1977.





Sopra: CESSNA Model 337F/0-2A USAF 67-21462, 462 del 182 TASSG (169 TASS) dell'Illinois Air National Guard. Interamente in Aircraft Gray, con punte piani verticali in Insignia Blue/White/Red; ogive in metallo naturale. La scritta HV142 è solo un codice di deposito. 1980. Sotto: 0-2A USAF 67-21324, 324 del 172 TASS del 110 TASSG della Michigan A.N.G.; in Aircraft Gray, con estradosso alare interamente in Insignia White. Scudo dell'A.N.G. in bianco. 1978.



Denominazioni colori	Federal	Vernici corrispondenti in commercio		
USAF	Standard 595a	Humbrol	Airfix	Mo-Lak
Black	37038	33/M 6/HM 11	M 6	
Insignia White	37875	HUSN 6/HU 22		1
Insignia Blue	35044	HU 15	G 13	14
Insignia Red	31136	HU 60	19M	
Identification Yellow	33538	HU 24	M15	7M
Aircraft Gray	16473	3 parti HG-3 + 2 di HX-5		
Gunship Gray	36118	USN 1		FSC 5
Arctic Red	12197	H.19/G1	G1	4
Dark Green	3A092	HU1		LU1
Light Olive Green	34102	HU8		LU8
Dark Gray	36081	HG4		LG4
Interior Green	34151	HD5		LD5
Sup. Desothane Gray				
Reflecting Mask 10A 30%		HC4		FSC12
Sup. Deshotane Gray				
Reflecting Mask 10A 50%		HT3		LR3
Tan	30219	HU9		LU9

rare infiltrati o sensori sismo-acustici, e si è preferito adoperare questo colore (invece del nero matto) in quanto è risultato essere meno visibile alla luce lunare (si veda il disegno del 69-7651).

Va ora diffondendosi, accanto alle altre, la nuova colorazione «lizard» (disegno del 69-7620) a zone, con bordi sfumati, di Dark Gray F.S. 36081, Dark Green F.S. 34092, e Light Olive Green F.S. 34102 su tutte le superfici, con disposizione grosso modo simmetrica rispetto al piano verticale longitudinale dell'O-2A.

Lo schema lascia pensare ad una quota di volo molto più bassa dei consueti 400/450m, magari in valli e in zone boschive, senza la sicurezza della superiorità aerea, e comunque più nel ruolo di ricognitore a vista che in quello di FAC, data l'assenza di vividi colori anticollisione.

Si è visto anche un O-2A nel solito Aircraft Gray ma con muso e coda in Arctic Red F.S. 12197, forse perché in servizio in Alaska o perché addetto al «refresher training». Infine almeno un O-2A, il 97603, è apparso con uno schema analogo a quello vecchio degli A-10, cioè con le superfici superiori e laterali esterne in Gray 30% Mask 10A, e quelle inferiori e le facce interne degli stabilizzatori in Gray 50% Mask 10A, con le ministars in nero con la stella in negativo. Il riquadro Armament è bordato in nero, a volte in rosso, come sul 21416.

Il pannello antiriflesso degli O-2A, presente solo su quelli in Aircraft Gray, è in nero matto F.S. 37038. Le eliche sono, dalla parte rivolta verso il motore, in nero opaco, mentre dalla parte opposta le pale sono in metallo naturale; le loro estremità sono in Identification Yellow F.S. 33538, così come le eventuali scritte Rescue, ecc. Queste ultime, tuttavia, sugli aerei mimetizzati sono in nero. L'Interior Green F.S. 34151 caratterizza in tutti gli schemi l'interno dei portelli del carrello e i suoi vani. La gamba del carrello anteriore, i cerchi di tutte le ruote e i mozzi delle eliche sono sempre in metallo naturale.

Le antenne di qualsiasi forma, il pannello strumenti e le punte dei mozzi delle eliche sono in nero matto. Infine l'interno cabina e i sedili sono in Dark Gull Gray F.S. 36321, mentre i cerchi attorno ai punti di rifornimento sull'ala sono in Arctic red.

I modelli prodotti del Super Skymaster civile, resi in scala 1/72, e a iniezione, sono quelli dell'Aurora, molto vecchio, e dell'Eidai, del 1973, costituito da 37 pezzi in

plastica bianca, di buona fattura ma con le decals errate. Ormai praticamente introvabile è quello 1/48 dell'Hawk. L'O-2A militare è stato commercializzato sia dall'Airfix che dalla stessa Eidai, ambedue con lanciarazzi subalari e gunpod SUU-11/A; quello più facilmente reperibile in Italia è il modello dell'Airfix, che è tuttora in catalogo, mentre il migliore in assoluto è invece, finora, il kit giapponese. Diciamo finora poiché attendiamo di esaminare l'O-2A in scala 1/48 che l'Italeri dovrebbe produrre nel 1981, su licenza della Testor. Tornando al kit Airfix, esso è fornito con decals per un O-2A dell'USAF in Aircraft Gray, e rappresenta, così come quello dell'Eidai, un aereo delle prime serie, cioè con finestrino sinistro piccolo e rettangolare, ma facilmente trasformabile in quello più grande delle ultime serie. Facile è anche un'eventuale conversione di un Super Skymaster civile in O-2A militare o viceversa, considerando che le differenze maggiori consistono nei pannelli trasparenti laterali dello O-2A, e nei bordi d'attacco dei piani verticali, più ricordati alle travi di coda. A tale proposito chiudiamo il discorso sul Super Skymaster con la notizia che recentemente la Heller ha messo in produzione un Reims F337, in scala 1/50, in 51 pezzi e con decals per una registrazione civile; anche se il carrello non è perfetto, il modello nel complesso rende bene l'aspetto di questo originale aeroplano.

Serial degli O-2 dell'USAF

O-2A: 67-21295/21439; 68-6857/6903; 68-10828-10872; 68-10962/11070; 68-11122/11173; 69-7601/7669; 70-1409/1442 forse non consegnati.

O-2B: 67-21440/21470.

Model 337F (O-2A): 72-1460/1463.

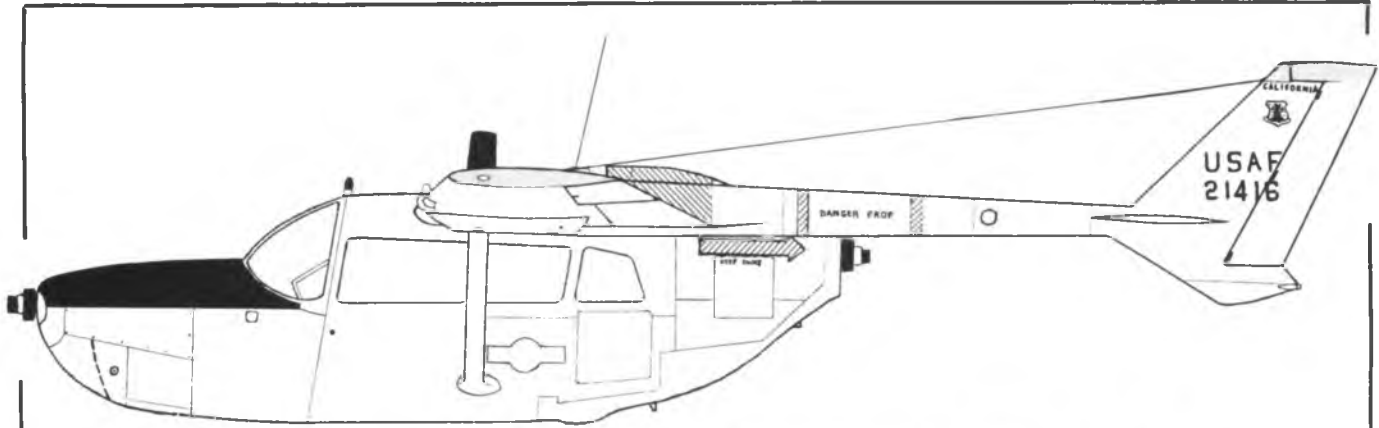
ATTORNO ALLA DATA DEL 20 SETTEMBRE SI SVOLGERA' A LUCCA LA PRIMA MOSTRA DI MODELLISMO RICOSTRUTTIVO IN SCALA

Club Modellismo Statico, C/O Paolo Navarrini
Viale Pacini 31/A, 55100 Lucca

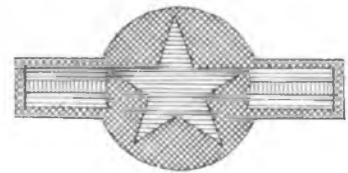
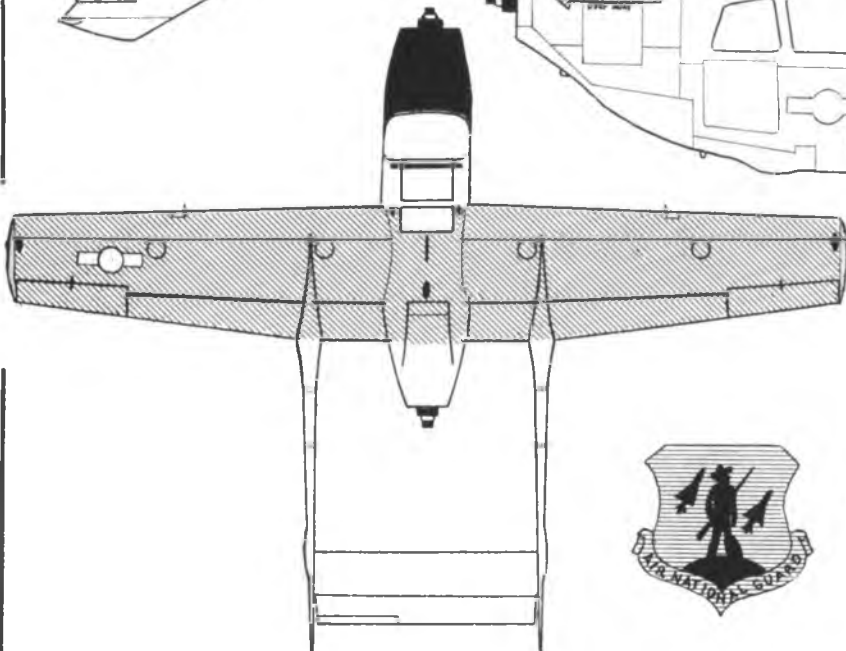
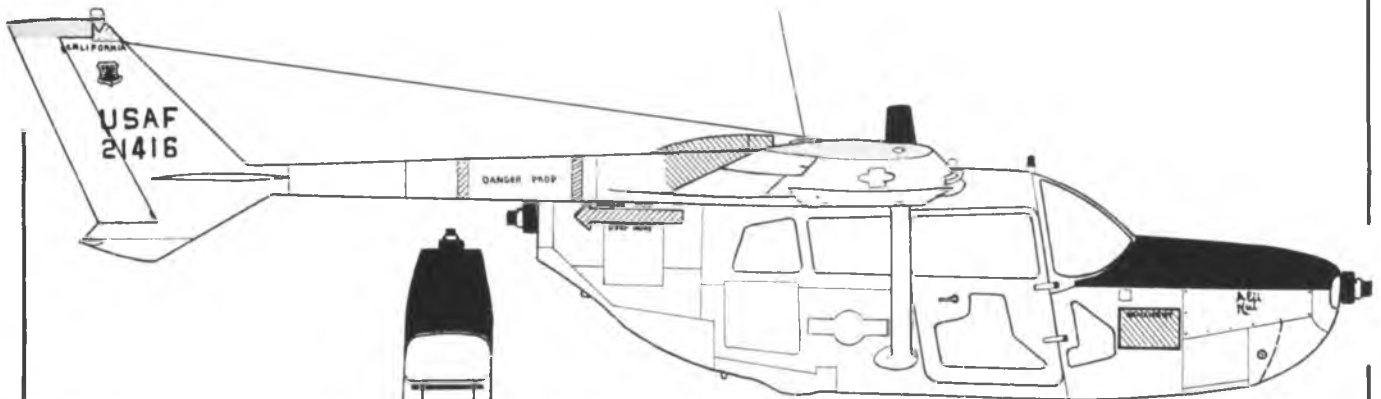


Sopra: O-2A USAF 69-7603, camuffato in zone di Super Desothane Gray Reflecting Mask 10A 30% e Mask 10A 50%; scritte, insegna e avvisi di pericolo in nero opaco. 1979. Sotto: O-2A USAF 69-7620, mimetizzato «lizard» in Dark Gray/Dark Green/Light Olive Green. Del 22 TASS del T.A.C.. 1980.





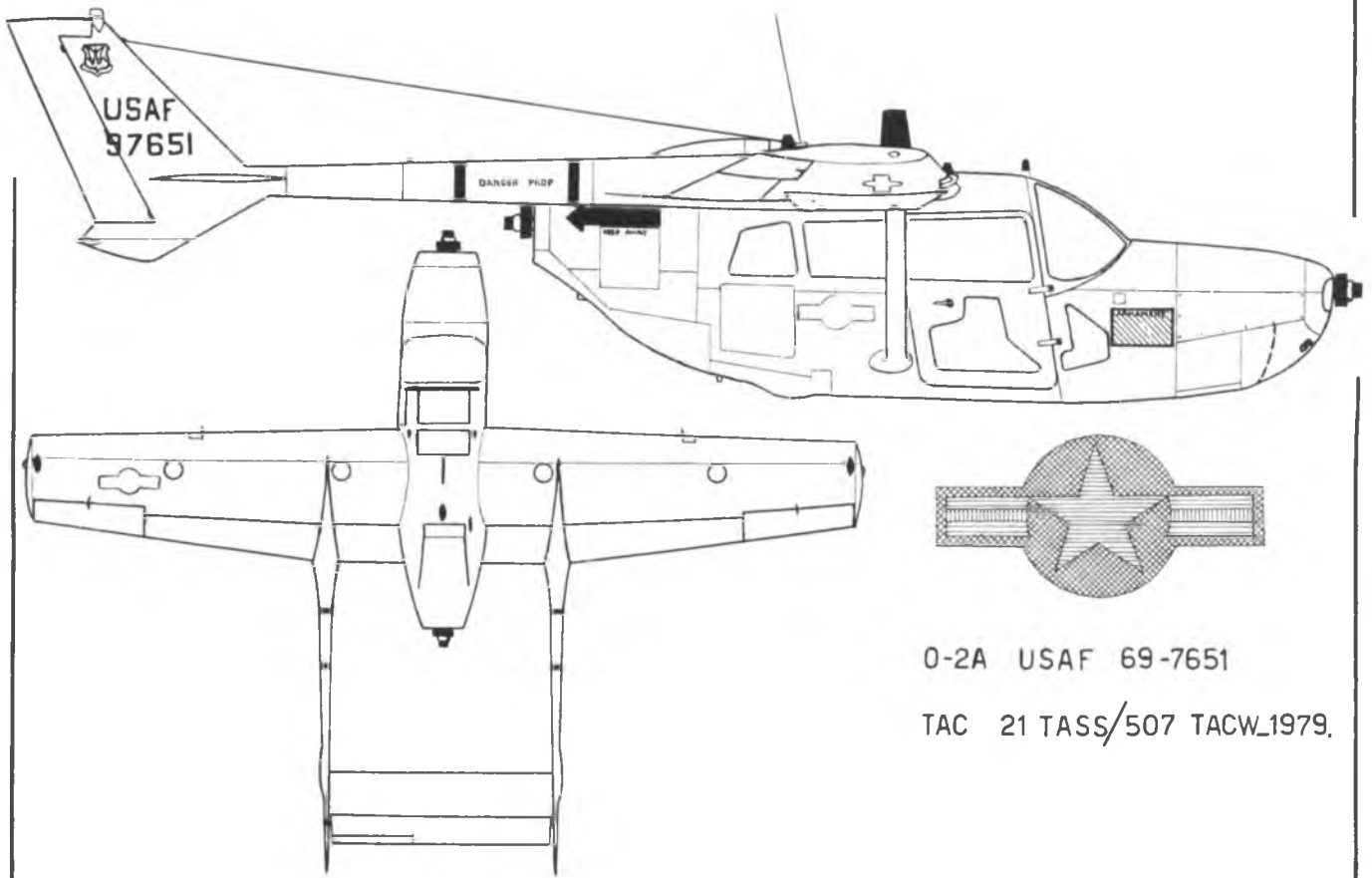
FS 17875 16473 12197 37036 35044 33538 31136 37875



O-2A USAF 67-21416

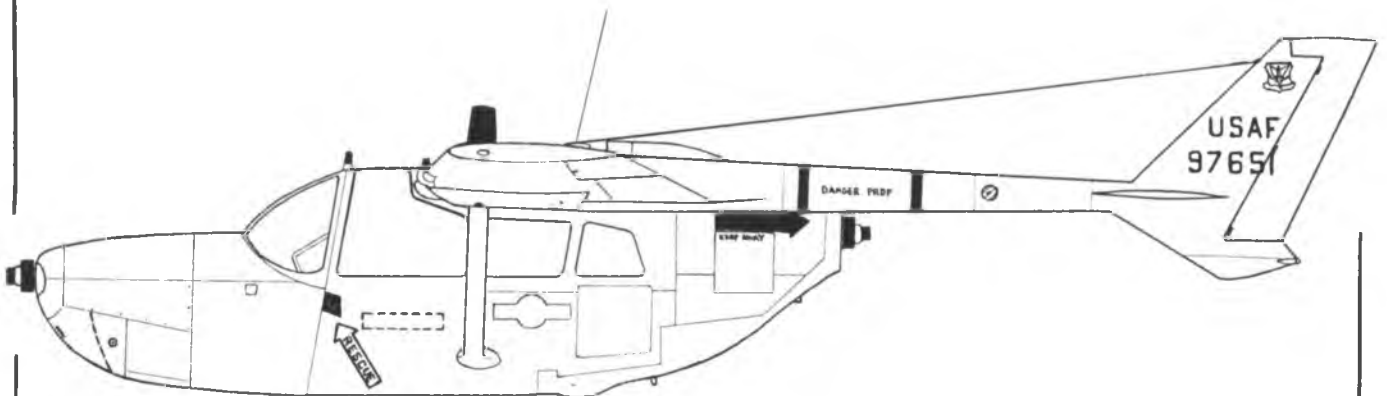
CALIFORNIA ANG. 163 TASC _1980





O-2A USAF 69-7651

TAC 21 TASS/507 TACW.1979.

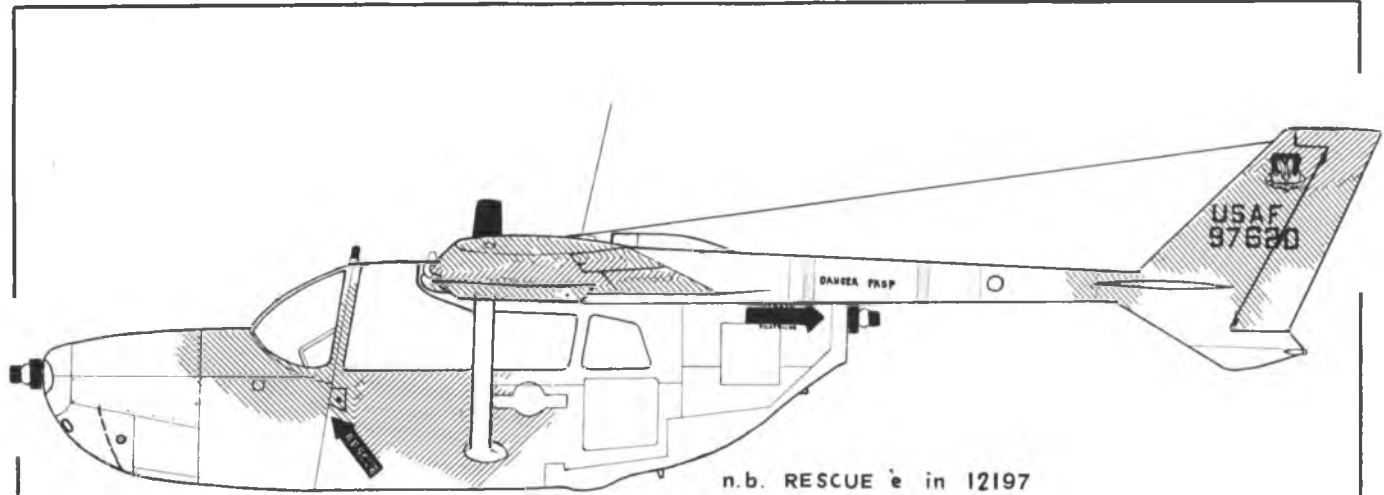


FS 36118

37038

37875

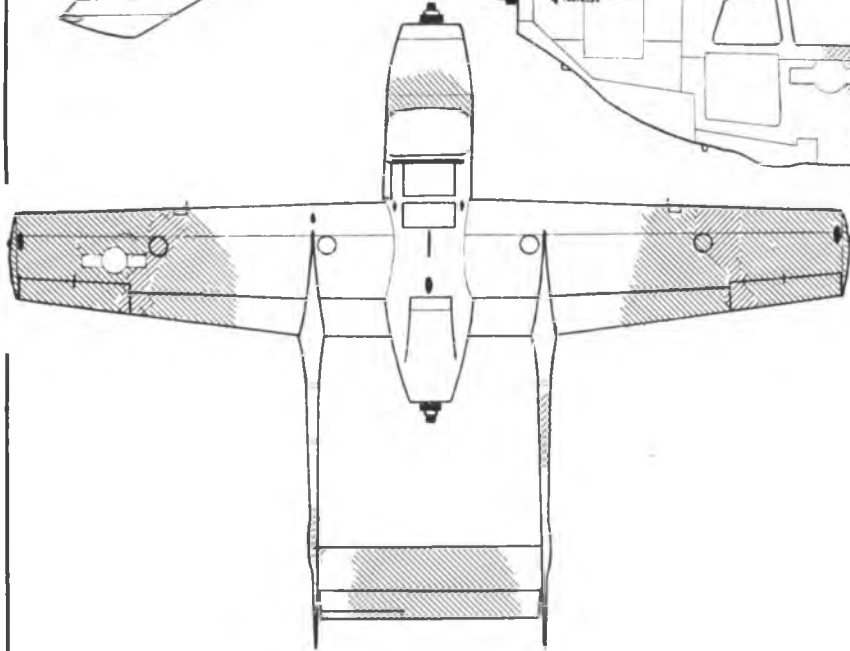
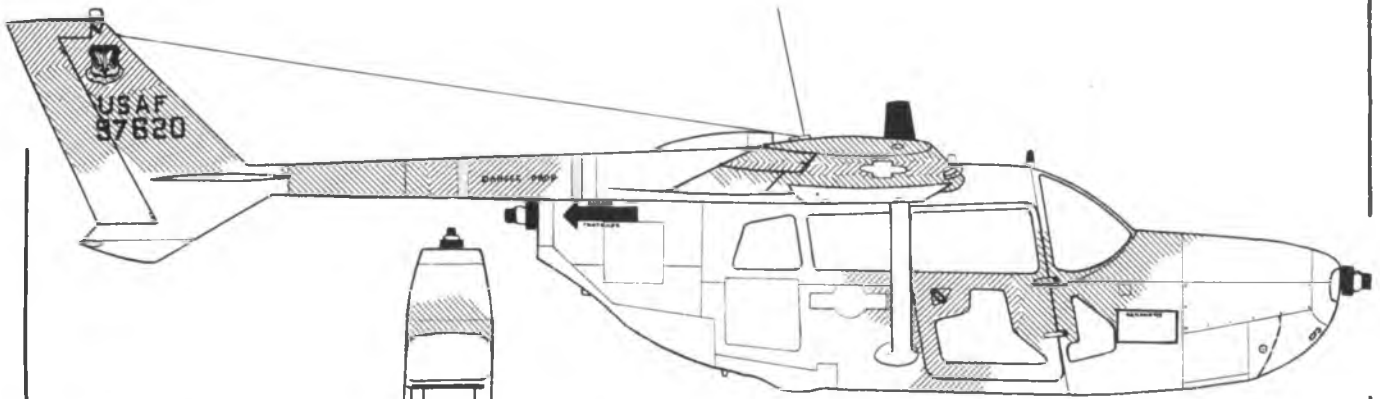
35044



n.b. RESCUE è in 12197



FS 34102 36081 34092 12197 37038



O-2A USAF 69-7620

TAC 22 TASS_1979.

LA STORIA ILLUSTRATA
DEL CONFLITTO
NEL SUD EST ASIATICO

CENTINAIA DI FOTO
A COLORI
E IN BIANCO E NERO
SCHEMI-CARTINE

- 250 pagine
- grande formato
- L. 28.600 (in lingua inglese)

(ordinatela con la solita cedola a fianco)



MO-LAK

Colori lucidi, opachi e metallici in 210 tinte diverse, collanti per plastica, per balsa, per legno, collanti epossidici per tutti i materiali, stucco per plastica e legno, diluenti per smalti.



PIÙ QUALITÀ
PIÙ PRODOTTO
MINOR PREZZO



VASTO
ASSORTIMENTO
DI PRODOTTI PER
IL MODELLISMO
E IL FAI DA TE

DISTRIBUITI IN ESCLUSIVA DA:

Gieffeci s.a.s.

Via F. Baracca, 9 20053 MUGGIÒ (MI) ITALY

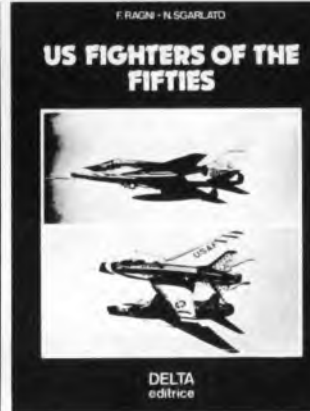
Volumi Delta



104 pagine
di cui 20 a colori,
disegni a tre viste,
spaccati,
100 fotografie
L. 7.600 (in lingua inglese)



80 pagine
95 illustrazioni di cui 6 a colori
17 profili a colori
7 spaccati
26 disegni tecnici
L. 7.600 (in lingua inglese)



100 fotografie in bianco e nero
70 disegni
4 tavole a colori
4 spaccati
L. 7.600 (in lingua inglese)



80 pagine
112 fotografie di cui 9 a colori
22 disegni
8 tavole a colori
9 spaccati
L. 7.600 (in lingua inglese)



80 pagine
100 fotografie e disegni
6 spaccati
L. 7.600 (in lingua inglese)



formato cm. 42 x 28
(in lingua italiana) L. 7.800



100 illustrazioni tra
foto e disegni
112 pagine in broccura
L. 7.500
(in lingua italiana)



64 pagine
60 illustrazioni
L. 4.200



80 pagine
70 fotografie
26 tritici e disegni
L. 4.800

PREGO INVIARMI CONTRASSEGNO I SEGUENTI ARTICOLI:

N. Copie titolo a L.

N. Copie titolo a L.

N. Copie titolo a L.

N. Copie titolo a L.

NOME E COGNOME _____

VIA _____

CITTA' _____ C.A.P. _____

--M--

FIRMA _____

PER FAVORE SCRIVERE IN STAMPATELLO

**Modellismo.
Tutte le volte che esce qualcosa di nuovo
è ESCI.**



**La differenza tra attaccare dei pezzi
e fare del modellismo.**



SERIE "IN ACTION"

FOTOGRAFIE - DISEGNI
TAVOLE A COLORI DI
AEREI DA COMBATTIMENTO
MODERNI E DELLA II GUERRA
MONDIALE

pubblicati
dalla
Squadron
Signal

CIASCUN VOLUME
CONTIENE
100 ILLUSTRAZIONI

