

ARCHIVIO FEDCH II



IL NOTIZIARIO

VOL. 13 NO.3/4-1982



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

Grosseto, 24/5/1981: Il Macchi C.205 Veltro perfettamente restaurato che tanta ammirazione ha destato all'estero avvia il suo DB.605 in occasione del 50° anniversario della costituzione del 4° Stormo. Si possono notare interessanti particolari della capottatura e del carrello di questo illustre progenitore dell'odierno Veltro 2 dell'Aeronautica Macchi. Gli unici dettagli che "tradiscono" la ricostruzione del velivolo sono le carenature delle armi da 20 mm. non originali, l'antenna a frusta dietro la gobba per l'apparato rice-trasmittente moderno e le connessioni elettriche che escono da sotto la fusoliera (l'avviamento era ad inerzia con manovella). (foto P. Francois - IPMS Roma).



DALLA REDAZIONE

Nel numero scorso del Notiziario siamo purtroppo incorsi in un errore nell'articolo di PAOLO BOLOGNA sulle Uniformi della Cavalleria Piemontese 1833-1848, per una svista a pag. 4 sono state invertite le due colonne di testo. Ce ne scusiamo con l'autore e con tutti i lettori.

IN REDAZIONE

ANDREA CHIAPPONI
 LORENZO LAZZARINI
 MARCO MAI
 CARLO PECCHI
 ARMANDO ROSSI
 ALBERTO ZANFI
 ALDO ZANFI

IN COPERTINA

Una bella immagine del primo prototipo del FIAT CR.30, immatricolato MM.164. (foto A.M.I. via P. Francois)

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S. - ITALY PER I PROPRI
 ISCRITTI - IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA
 - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT -
 DIRETTORE RESPONSABILE: GIORGIO PINI
 AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI MODENA: N° 681 DEL 10/11/81

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni dell'autore e non necessariamente quelle della Redazione. Opinion expressed in signed articles are those of the author and not of IPMS-ITALY.

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

Foreign modellers, members of their own IPMS National branches (please quote your membership number) can obtain available issues of "IL NOTIZIARIO" at 3.000 Italian Lire, or 3.00 U.S.\$ per copy (surface mail). Make the payment, by cash or bank draft (not I.M.O.), to GIORGIO PINI, C.P. 182, 41100 MODENA FERROVIA-ITALY -

INDICE

UN INTERESSANTE ROSATELLI: FIAT CR.30.....PAG. 1
 SCANIA T142H ITALERI 1/24.....PAG. 6
 AUTOCANNONI DA 90/53.....PAG. 9
 MB-339K "VELTRO 2", BY AERMACCHI.....PAG.16
 UNIFORMI DELLA CAVALLERIA PIEMONTESE
 1833-1848, IIa PARTE.....PAG.23
 SM.79 POSTBELLICI.....PAG.27
 SION 1982.....PAG.28

UN INTERESSANTE ROSATELLI: IL CR.30

Nato dalla fervida mente del capo progettista del neo costituito complesso produttivo aeronautico della FIAT, sorto nel 1926 dopo l'assorbimento della Società Aeronautica d'Italia, il CR 30 fu il primo della fortunata serie di velivoli che Celestino Rosatelli progettò durante la sua collaborazione con l'industria torinese.

Quando nel 1930 Rosatelli mise allo studio, su richiesta del Ministero, quello che divenne poi il CR 30, poté servirsi della propria quasi decennale esperienza nello sviluppo e l'impiego dei caccia tipo CR, CR 1, CR 10, CR 20 e CR ASSO, nonché dell'ottimo motore "A 30 RA". Quest'ultimo, derivante dalla serie AS2, AS3, AS5 realizzati dalla FIAT su progetto dell'ing. Zerbi per gli idrocorsa italiani destinati alla coppa Schneider, erogava 550-600 CV continuativi e circa 700 massimi al decollo, fornendo un buon rapporto peso-potenza, consumi ridotti, limitato ingombro frontale e relativa sicurezza di buon funzionamento. Attorno a questo motore nasceva il progetto del CR 30, completato a tempo di record per il Meeting Internazionale di Zurigo del 1931, dove due dei prototipi magistralmente pilotati dal Magg. Cassinelli (MM.166, media 343 Km/h.) e dal Ten. Scapinelli (MM.164, media 336 Km/h.), si aggiudicavano la prestigiosa Coppa Dal Molin, precedendo i più quotati velivoli stranieri, alcuni dei quali a carrello retrattile. Dopo la parentesi sportiva e conclusasi la serie di prove valutative per la messa a punto definitiva, nel 1933 prendeva forma gradualmente la produzione di serie. Nello stesso anno un esemplare veniva inviato in Cina, paese interessato all'acquisto senza tuttavia ottenere esito favorevole, causa l'avversione delle locali autorità militari all'adozione di velivoli impieganti motori in linea. Nella primavera del 1934 iniziava la consegna dei primi esemplari ai reparti della caccia italiana, principalmente al 1° Stormo di Campoformido ed al 2° Stormo a Mirafiori. Acquisita la nuova macchina, i piloti di Campoformido, guidati dal Col. Da Barberino e dal Cap. Moscatelli, comandante la sezione acrobatica, effettuarono un raid di 2400 chilometri, facendo tappa ad Udine, Stoccarda, Bruxelles, Parigi, Tours, Lione, Torino e ritorno ad Udine, suscitando nel loro viaggio notevole ammirazione per il grado di preparazione raggiunto dai valenti piloti italiani.

Oltre che sul territorio nazionale il CR 30 operò anche nelle colonie: nel 1935 l'8° Gruppo del 2° Stormo C.T. si trasferiva a Bengasi, seguito nel 1936 dal Comando di Stormo e dal 13° Gruppo, compiendo missioni operative. Causa l'entrata in servizio del CR 32, la produzione cessò nel 1935 alla quota

di 124 esemplari di serie (a partire dalla MM.2412). Di questi alcuni furono poi convertiti in CR 30B, altri vennero ceduti all'Austria assieme ai CR 32 Bis. Gli esemplari italiani, dopo essere stati rimpiazzati nei reparti, vennero utilizzati sino al 1943 presso le scuole di addestramento caccia e bombardieri.

DESCRIZIONE TECNICA

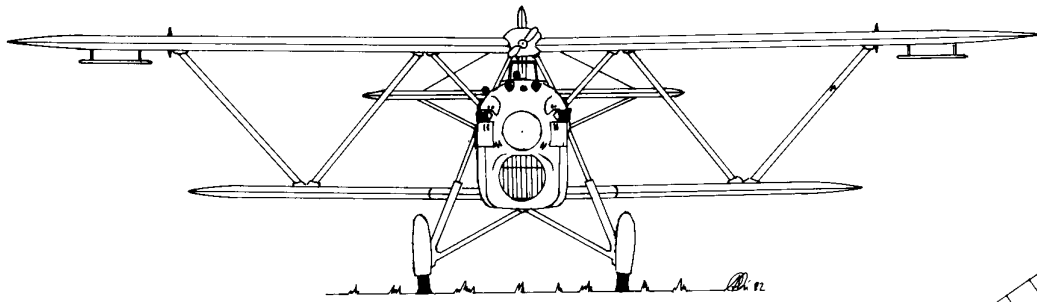
Ala biplana con il solo piano superiore dotato di alettoni; Struttura formata da due longheroni in tubo trafilato in duralluminio; Centine e false centine in tubetto quadro di duralluminio con struttura triangolare; Attacchi in acciaio e rivestimento in tela. Fusoliera con struttura in tubi di duralluminio e collegamenti in acciaio, rivestimento in lamiera per la parte anteriore fino all'abitacolo, parte dorsale e in corrispondenza del ruotino di coda; parti rimanenti in tela. Impennaggi con struttura in duralluminio e rivestimento in tela, stabilizzatore regolabile in volo. Carrello a triciclo posteriore; ruotino di coda orientabile, gambe di forza di tipo oleo-elastico e ruote con freni ad aria compressa. Motore FIAT A 30 RA, 12 cilindri a V in linea, sviluppatore 600 CV a 2660 giri a bassa quota, azionante una elica bipala con passo variabile a terra. Installazioni possibili: Apparato rice-trasmittente del tipo RA 80-1, macchina foto-planimetrica 13 x 18 tipo AP 10 oppure AGR61, cassetta lancia bombette in luogo della macchina foto-planimetrica. Armamento normalmente costituito da due mitragliatrici SAFAT cal.12,7 in fusoliera, davanti al posto di pilotaggio, dotate ciascuna di mille colpi; in alternativa potevano essere montate due SAFAT cal.7,7.

CARATTERISTICHE

Apertura alare.....	10,50 m.
Lunghezza.....	7,88 m.
Altezza.....	2,78 m.
Superficie alare.....	27,05 mq.
Peso a vuoto.....	1.345 kg.
Carico utile.....	550 kg.
Peso totale.....	1.895 kg.
Velocità max. sul l.m.....	322 km/h.
a 1.000 m.....	319 km/h.
a 3.000 m.....	351 km/h.
a 5.000 m.....	330 km/h.
Velocità minima.....	110 km/h.
Salita a 1.000 m.....	in 1'25"
Salita a 3.000 m.....	in 5'40"
Salita a 5.000 m.....	in 11'40"
Autonomia a 310 km/h. (con carico massimo di combustibile pari a 1.430).....	2h45'

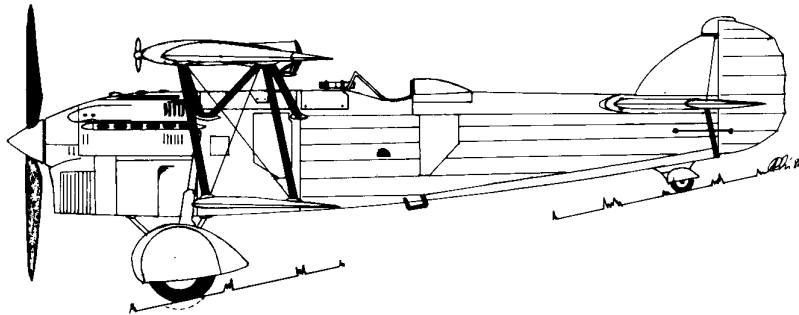
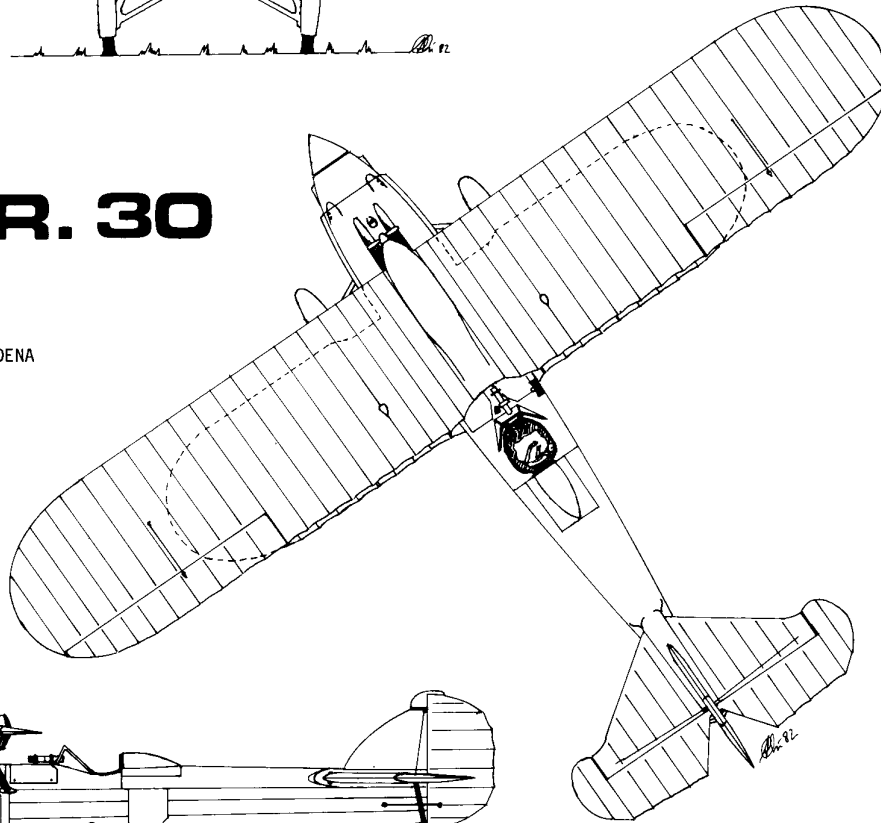
In questa foto del secondo prototipo, MM.165, presa quasi dalla stessa angolazione della precedente, è possibile notare la mancanza del tubo Venturi sul montante anteriore esterno dell'ala destra, la mancanza delle alette compensatrici degli alettoni e un minor numero di fessure di ventilazione sulla parte sinistra della fusoliera, sotto gli scarichi del motore. (foto A.M.I. via P. Francois).





FIAT CR. 30

DISEGNO DI/DRAWINGS BY:
ANDREA CHIAPPONI I.P.M.S.-MODENA



1-72

IL MODELLO

La base di partenza è il kit Supermodel 1/72 del CR 32. Il lavoro consiste nell'eseguire all'inverso la riduzione generale delle dimensioni che ha segnato l'evoluzione dal CR 30 al 32. Il tutto è un po' complesso, per cui mi limito a dare delle indicazioni di massima: starà alla fantasia e abilità dei singoli fare delle scelte, confrontando kit e disegni.

FUSOLIERA

Va allungata in totale di 5 mm. scarsi (il kit è già un po' lungo) per un CR 32) incrementata di 1 mm. in altezza e larghezza alla sezione maggiore; questo mm. si può serenamente trascurare, ma, a chi vuole togliersi lo sfizio, suggerisco di asportare il dorso, dalle scanalature delle armi alla gobba compresa, e realizzare così a parte cofano e copertura abitacolo (a quest'ultima si potranno comodamente "appendere", un po' di dettagli interni). Sulla fusoliera (ridotta ad una "vasca") si potrà così intervenire più comodamente, modificando la sezione e inserendo il tassello d'allungamento subito dietro il

bordo d'uscita alare (questa procedura è la più idonea per ottenere un biposto) più i dettagli della zona abitacolo. Se ci si risparmia la fatica, la fetta extra va invece aggiunta prima dei piani di coda per non alterare il posizionamento dell'abitacolo; oppure si può scegliere un taglio a zig-zag: inferiormente dietro l'ala e superiormente dietro la gobba, uniti orizzontalmente da un taglio sotto l'abitacolo poi sfalsando il tutto di 3 mm. In tutti i casi l'allungamento è di 3 mm.; un'altra fettina da 1,5 mm. serve a spostare in avanti il blocco riduttore-serbatoio olio (la zona alettata, per capirci) rispetto al sottostante radiatore; le alette citate vanno eliminate per gli esemplari delle prime serie. A questo punto si possono creare con lo stucco le gobbe sopra gli scarichi (1 mm. di spessore max.) che "sfumano" verso le griglie di sfianto (da stuccare e reincidere).

PIANI DI CODA

Da modificare secondo i disegni; per incrementarne l'apertura, conviene ispessire un po' con del plasticard il raccordo in

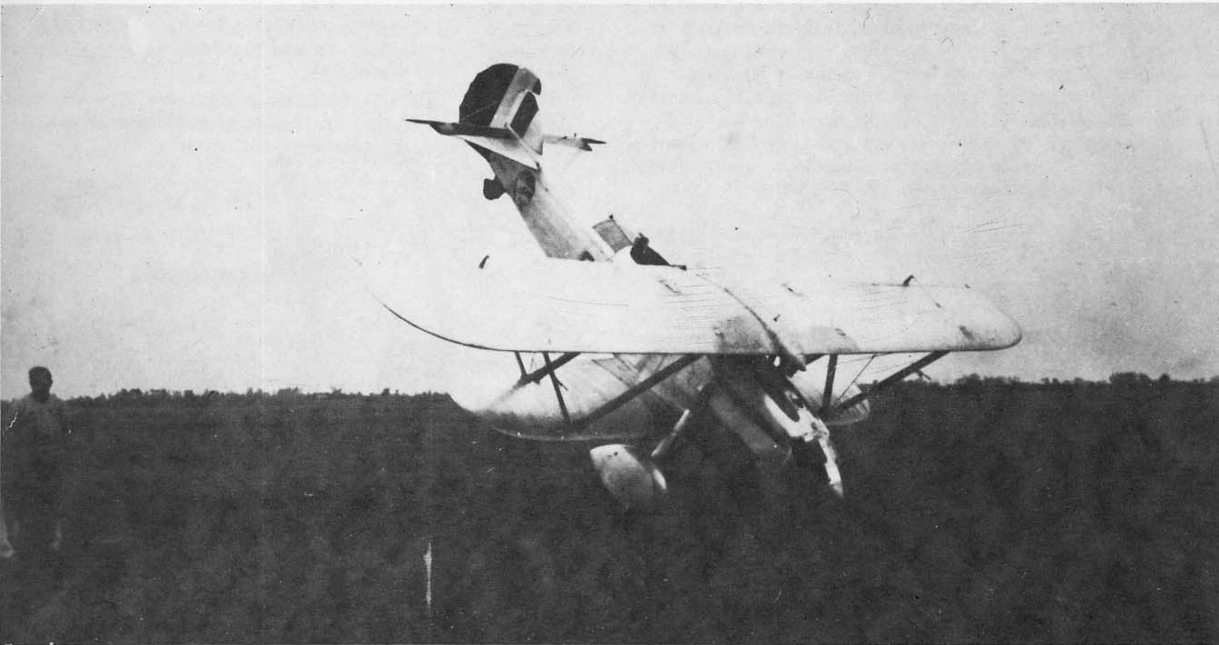


DALL'ALTO IN BASSO

Sulla foto originale il pilota del CR.30 MM.2451, 2° St., 8° Gr., 92a Sq. sorride al collega che lo sta immortalando dall'aereo la cui ala si vede in primo piano, fornendoci qualche interessante dettaglio in sovrappiù. Qui siamo sopra Mirafiori nella prima metà del 1935. (foto A.M.I. via A.Zanfi).

Un CR.30 del 1° Stormo, MM.2475, si venne a trovare in una posizione imbarazzante per il pilota, ma utile per noi che possiamo così dare un'occhiata alla parte superiore dell'aereo. Osservate i leveraggi degli alettoni con i loro tiranti. La foto è stata scattata a Campoformido nel 1936. (foto A.M.I. via P.Francois).

Fiat CR.30B, terzo prototipo (MM.166) trasformato in biposto per la Coppa Bibescu. Sul lato destro della fusoliera, subito dietro al posto di pilotaggio anteriore e leggermente spostato in basso, si vede il tubo Venturi. (foto A.M.I. via P.Francois).



fusoliera,rendendolo più simile al reale.Convienne comunque sempre giocare nelle zone di unione,anche per le parti mobili,(dopo averle staccate)inserendo o asportando gli opportuni spessori.Assottigliare quindi i bordi d'uscita.Abbiamo notato che la deriva presenta variazioni di forma tra prototipi,prima ed ultima serie(sospettiamo fosse così anche per gli equilibratori):occhio alle foto !

ALI

Vanno aumentate in corda ed apertura inserendo delle sezioni di plasticard(o riciclando ali di un altro kit):l'ala superiore va allargata di 14 mm.ed approfondita di 2,quella inferiore di 12(6 per semiala) e 2 rispettivamente.Suggerisco di modificare per prima la corda alare,inserendo un listello longitudinale di plasticard e dare una prima rifinitura con stucco e carta abrasiva(le centine vanno comunque rifatte)ap profitandone per assottigliare il bordo d'uscita e correggere le estremità.Poi si può passare ad allungare le ali inserendo le sezioni aggiuntive(curando di mantenere l'allineamento):7 mm.per le semiali superiori all'interno della V dei montanti esterni e 6 mm.per le inferiori,tra i montanti e la fusoliera;così facendo si possono mantenere come utile riferimento gli incastri del kit:l'allineamento risulterà abbastanza fedele.Attenzione:per i montanti ala-fusoliera usare una sezione più sottile di quella fornita nel kit(tutti i montanti,essendo più lunghi,vanno rifatti in plasticard).Per il montaggio finale può servire,usando la vista frontale come riscontro,farsi un piccolo scalo(con cartoncino,plastilina,scotch od altro).Convienne montare prima le due coppie di montanti esterni per irrigidire il tutto,poi quelli centrali tra ala e fusoliera(i più "antipatici")ed infine quelli intermedi.Ricordarsi di correggere in pianta gli alettoni;i compensatori sono poi un pò grossolani:anche se risulteranno poco visibili,una sgrossatura non gli farà male.

CARRELLO

E' un pò sovradimensionato nelle carenature ed una passata di cartavetro ridurrà a dimensioni accettabili le bullonature megalitiche.

DETTAGLI

Approfondire le scanalature delle armi(se presenti):ricordo che a differenza del CR 32,queste non erano sporgenti.Nel kit lo sfogo d'aria del radiatore si prolunga all'indietro in una scanalatura;in realtà si trattava di due distinti sfoghi d'aria,male interpretati dalle foto.Tubo di Pitot sul montante alare esterno sinistro.

I PROFILI

1 CR 30 MM.166 - Coppa Dal Molin,Zurigo 1931:aereo in "alluminato",montanti e scarichi neri,elica ed ogiva alluminio lucido.Fiamme forse rosse,più probabilmente nere.(MM.164 simile,senza fiamma sotto il muso e con radiatore color bronzo).Venturi su 1° montante ala-fusoliera esterno destro.Disarmato.

2 CR 30 MM.2455 notturnizzato;in "alluminato",scarichi bruni, montanti alari e bocche armi in nero.Insegne alari a fondo bianco solo inferiormente.

3 CR 30 MM.2461 92a Sq.,8° Gr.,2° St.;Libia,1937.In "alluminato",con scarichi,montanti alari e codici in nero.Insegne alari a fondo bianco,incerto se anche superiormente.

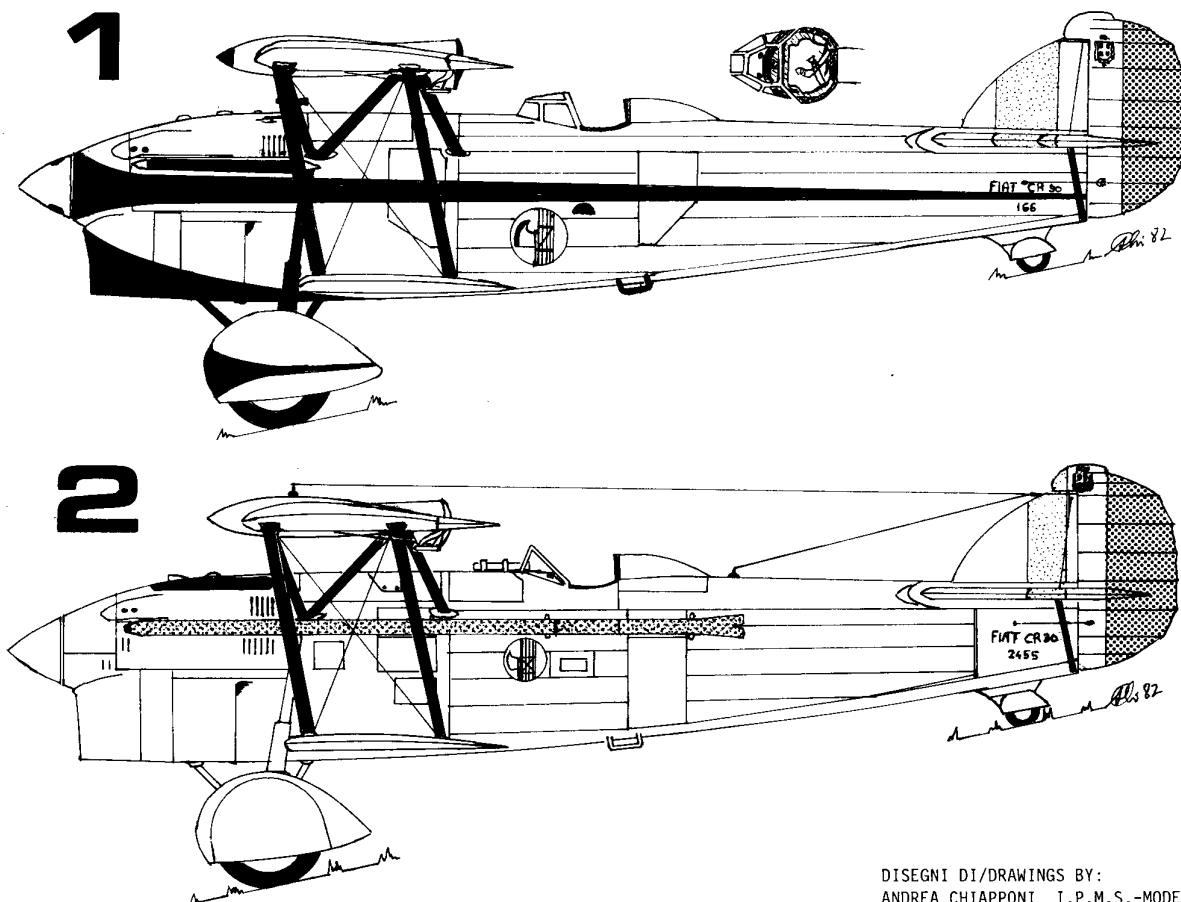
4 CR 30B MM.166(prototipo trasformato),Coppa Bibescu,1933.In "alluminato",montanti e scarichi in nero,punta ogiva rossa,radiatore bronzo,elica in alluminio lucido.

5 CR 30B MM. ??? Tirana,mарzo 1941.Mimetica a due toni(chiazze giallo mimetico su verde mimetico)realizzata sul campo, ventre in "alluminato",muso giallo,fascia e croce bianche. Insegne alari inferiori a fondo bianco(forse anche superiormente ma a fondo neutro ??).

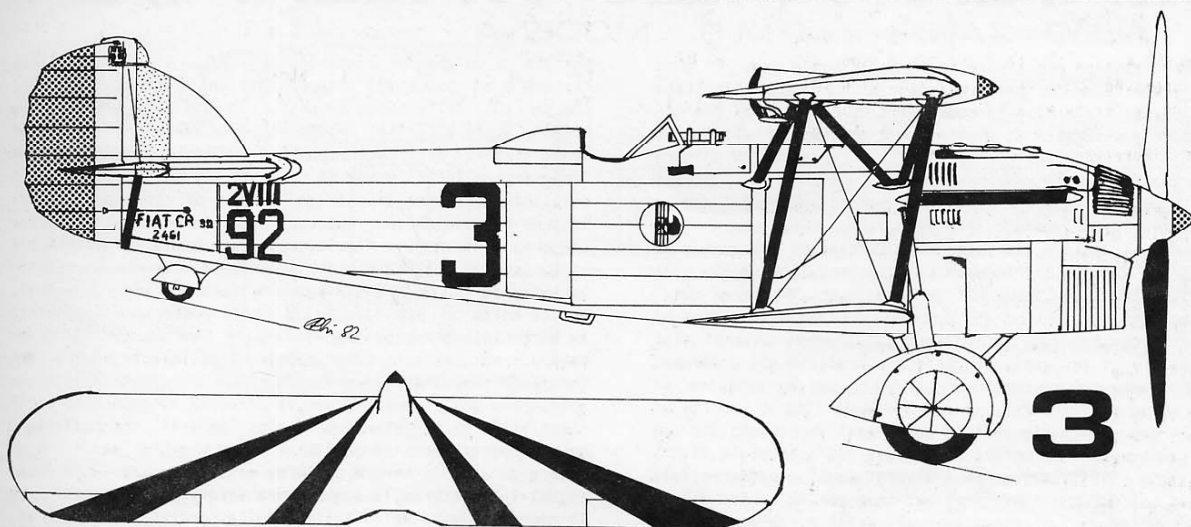
PER TUTTI I SOGGETTI:elica,faccia anteriore alluminio e posteriore nera;tricolori su impennaggi,con rosso verso coda ; sigla e MM in bianco con bordino di rilievo nero.

MASSIMO CAGLIERO IPMS-VC

ANDREA CHIAPPONI IPMS-MO

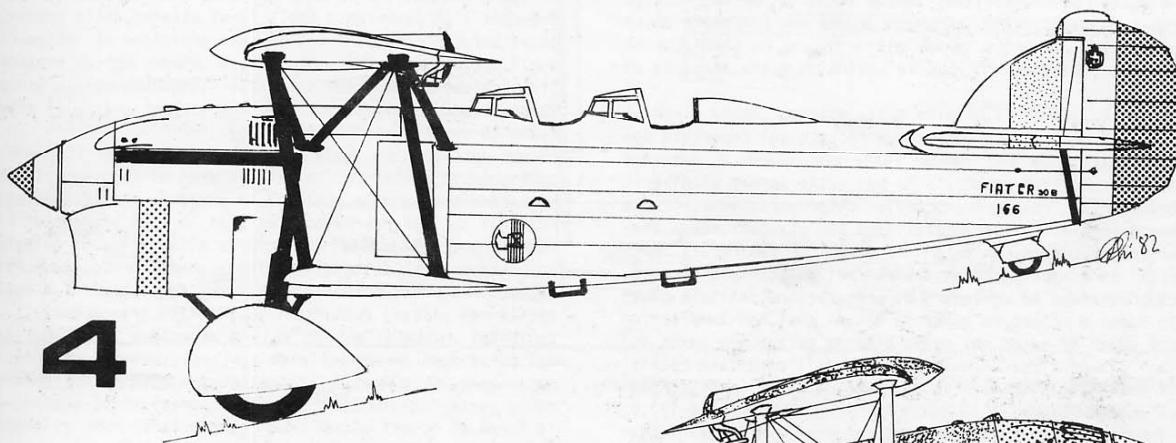


DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ANDREA CHIAPPONI I.P.M.S.-MODENA

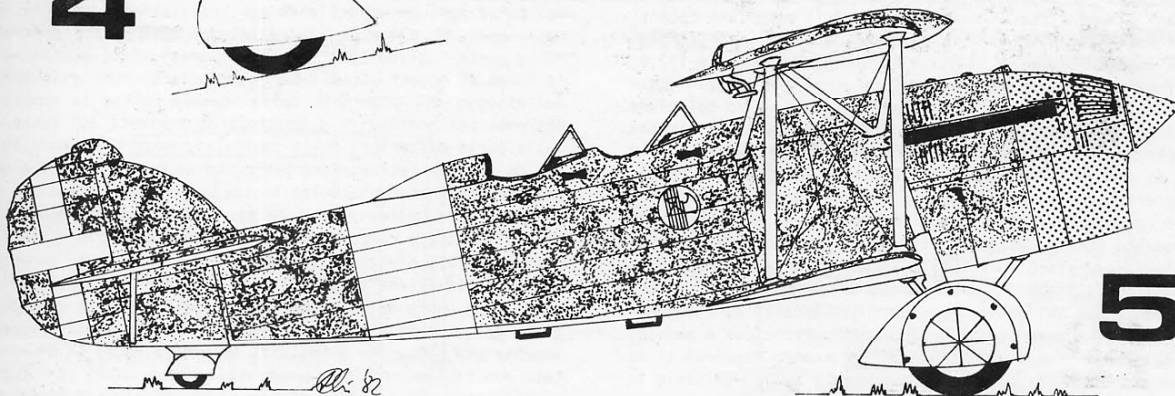


3A

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ANDREA CHIAPPONI I.P.M.S.-MODENA



4



5



Il modello del FIAT CR.30 realizzato da Massimo Cagliero: il colore generale è alluminio, con bande rosse a raggiera sopra e sotto alle ali.

SCANIA T142H ITALERI 1/24

DI ALDO ZANFI I.P.M.S. MODENA

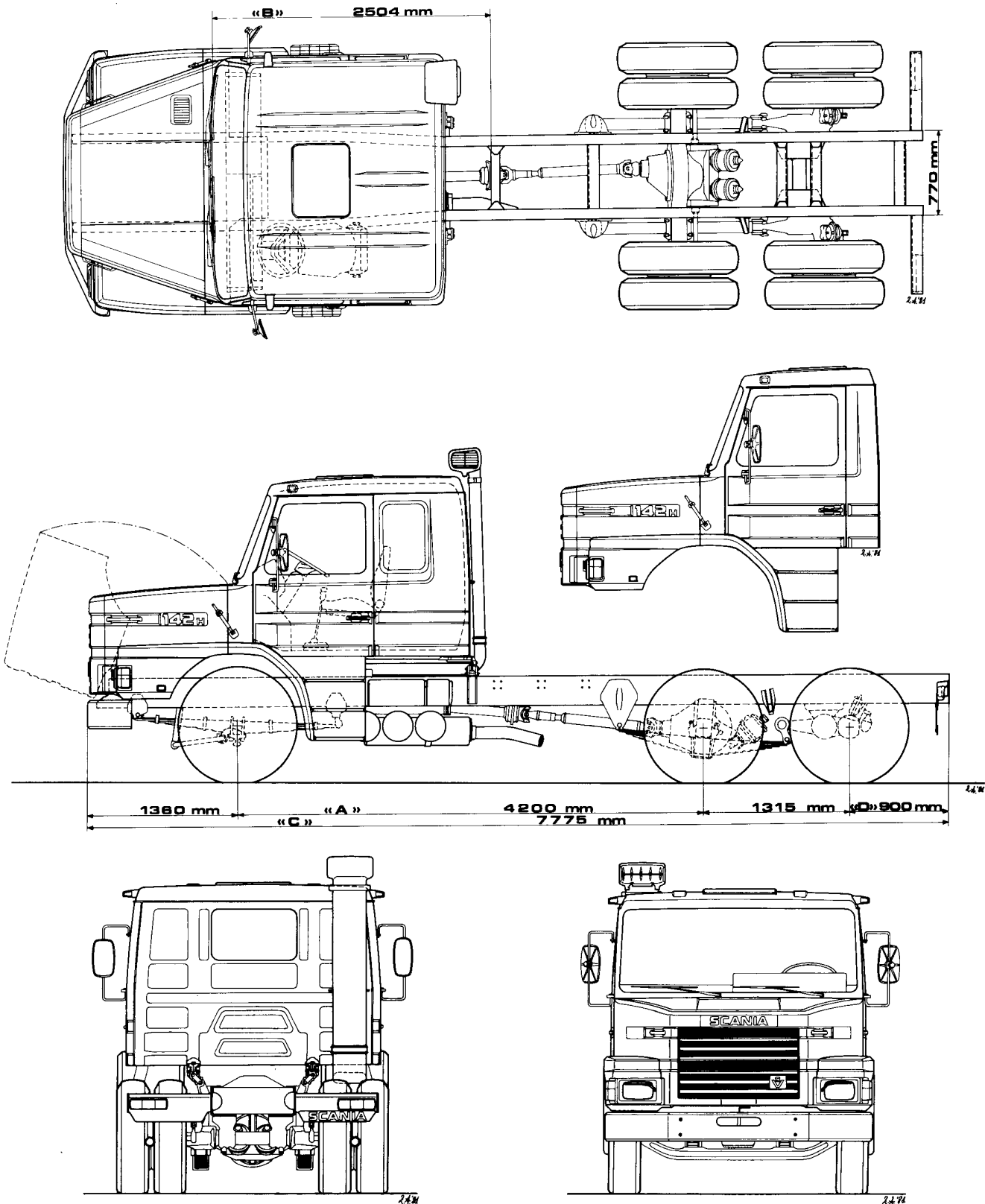
La caratteristica più interessante della nuova gamma di auto carri prodotta dalla svedese Scania (ed abilmente sfruttata dalla stessa Italeri) è la modularità di costruzione, che offre ampie possibilità di scelta per l'adattamento alle varie esigenze di trasporto. Vengono infatti offerte ben 250 diverse versioni di autocarro, realizzate a partire dagli stessi sottoinsiemi di base, variandone gli accoppiamenti.

Gli autotelai, per esempio, sono costituiti dagli stessi longheroni principali, e, adottando diversi tipi di traverse e di longheroni interni di rinforzo, si ottengono telai delle classi "M" (Medium-heavy duty) per impieghi medi, "H" (Heavy duty) per impieghi pesanti, ed "F" (Extra-heavy duty) per impieghi particolarmente gravosi; completano gli chassis diversi tipi di assali e di sospensioni (a balestra tradizionali o paraboliche, oppure sospensioni pneumatiche), con alternative di passo nelle varianti 4x2, 6x2 e 6x4. Possibilità di scelta vi è anche per quanto riguarda le componenti meccaniche, con tre tipi fondamentali di motore, da 8 (sigla "82"), 11 (sigla "112") e 14 (sigla "142") litri, uniti a diversi cambi e differenziali. Vi sono poi quattro configurazioni base per la cabina di guida: "G", "P" ed "R" a cabina avanzata e "T" a cabina normale. Dopo avere così brevemente spiegato il significato dei vari termini della sigla T142H (che dunque indica che si tratta di un autocarro a cabina normale per impieghi pesanti e con motore da 14 litri di cilindrata), passiamo all'esame del modello proposto dalla Italeri nella scala 1/24, terzo rappresentante (dopo i due Volvo a cabina avanzata normale e rialzata nella variante "Globetrotter") della nuova serie lanciata lo scorso anno dalla ditta bolognese e che ora comprende anche motrici M.A.N., Mercedes ed un altro Scania, lo R142H, che si differenzia dal tipo "T" per la cabina di guida avanzata ed il telaio, più corto.

E veniamo al dunque. Il modello della motrice Scania T142H si presenta in una robusta confezione recante sul coperchio una immagine pittorica del mezzo reale: all'interno, i numerosi pezzi (oltre 200) sono raccolti in ben sette sprues di diversi colori (marrone rossiccio, nocciola chiaro, arancione, nero e trasparente). Tutti i vari pezzi sono ben stampati, senza sbavature, ma, purtroppo, con un certo numero di famigerati "cerchietti" di stampata, presenti anche nelle parti più piccole, il che costringe ad un lavoro di preparazione iniziale piuttosto lungo e noioso, ed anche, in alcuni casi, non semplice, come nei pezzi 87 ed 88, nei quali bisogna rifare una parte del dettaglio superficiale. Inoltre, almeno nell'esemplare recensito, vi erano alcuni ritiri nella plastica nelle parti di maggiore spessore, come le balestre anteriori (pezzi 11 e 12), e, nei longheroni principali del telaio (pezzi 1 e 5), dei leggeri "scalini" dovuti ad un piccolo sfasamento nella posizione degli stampi. In ogni caso, comunque, a tutto questo si rimedia abbastanza facilmente, con stucco, carta abrasiva, pazienza ed olio di gomito. Il foglio delle istruzioni, di grande formato, con brevi testi in otto lingue, è ben realizzato ed immediatamente comprensibile, con disegni molto chiari ed immagini di un modello finito, che danno visioni di insieme di alcuni particolari, senz'altro molto utili. Seguendo le istruzioni (cosa consigliabile, visto il gran numero di pezzi), si inizia con l'assemblaggio del telaio con tutti gli annessi ed i connesi: sospensioni anteriori e gruppo dello sterzo (che è possibile realizzare "funzionante", almeno per quanto riguarda il movimento delle ruote, anche se, secondo me, è meglio fissarlo in una posizione qualunque), assi e sospensioni posteriori, paraurti, parafranghi e serbatoi vari; da curare in questa fase sono le stuccature in questi ultimi, mentre operazioni da compiere sono l'aggiunta di un fondo al pezzo 64 e l'inserimento di parti simultanti batterie ed accessori all'interno del contenitore formato dai pezzi 61 e 65. Si passa quindi al montaggio del motore, ed anche qui bisogna porre una certa attenzione nelle stuccature, mentre sarebbe necessario correggere la forma in sezione della parte superiore allettata del pezzo 97-98, che nella realtà è in forma di otto, più sottile al centro che alle estremità. Si uniscono quindi telaio, motore, ruote (i cui pneumatici sono realizzati in plastica dura, soluzione che costringe ad un certo lavoro di rifinitura se si vuole ottenere un buon grado di realismo, lavoro che sarebbe stato possibile evitare se i pneumatici stessi fossero stati prodotti in gomma, fatto questo che, però, avrebbe senz'altro

portato ad un maggior costo del modello) ed il gruppo del radiatore e si passa all'assemblaggio della cabina di guida, che, a causa delle buone dimensioni dovute alla grande scala e delle ampie superfici trasparenti (che permettono una eccellente visione dell'interno), offre notevoli possibilità di "superdettaglio". Il grado di realismo che si può ottenere in questa zona, infatti, dipende dal lavoro di rifinitura che si intende fare, poiché, per quanto i pezzi forniti nel kit diano anche da soli un buon risultato, con una buona verniciatura e l'aggiunta di qualche particolare si può compiere un notevole salto di qualità; certamente migliorabili sono i sedili, mentre molto si può fare nella parte posteriore contenente le cuccette (aggiungendo, per esempio, le tendine per l'oscuramento) e sul cruscotto (dove mancano leve, levettole ed interruptori vari). Abbastanza facilmente, poi, è possibile realizzare aperta una delle portiere, per la presenza di opportune incisioni nella parte interna dei pezzi 166 e 170, che facilitano questa operazione; a proposito di questi ultimi pezzi, c'è da notare un piccolo errore di forma nella carrozzeria, in quanto, sul lato esterno, la scanalatura inferiore deve presentare, in corrispondenza della battuta della portiera, lo stesso andamento di quella superiore (quella, per intenderci, dove c'è la maniglia per l'apertura della portiera stessa); questo dettaglio è comunque efficacemente illustrato nel disegno presente sul coperchio della scatola, a cui si può fare riferimento per la correzione. La cabina viene quindi unita al telaio e, dopo il montaggio del cofano (che è possibile aprire e chiudere in modo da rendere visibile il motore, ma che, però, presenta l'inconveniente che i fermi esterni dello stesso, i pezzi 202, sono stampati per la sola posizione di "chiuso") e degli ultimi dettagli, il modello è pronto per un eventuale "invecchiamento" (questo in quanto ritengo sia meglio procedere con la colorazione dei vari particolari mentre si effettuano le varie fasi del montaggio).

Alcuni dettagli da aggiungere al modello sono: l'albero di collegamento dalla scatola dello sterzo al relativo piantone in cabina (stranamente assente), le manopole per la regolazione degli specchi retrovisori esterni, le luci bianche di illuminazione degli scalini di accesso alla cabina di guida (poste, una per lato, sotto alla battuta inferiore della portiera, verso la parte posteriore del vano degli scalini, e realizzabili con piccoli rettangoli di plastica trasparente), i cadiottri rettangolari di colore arancione posti sui lati dei parafranghi anteriori (anch'essi realizzabili con piccoli rettangoli di plastica trasparente, opportunamente colorati nella parte interna) ed i tergiferi anteriori; la posizione e la forma di questi ultimi due particolari sono rilevabili dal disegno del coperchio della scatola. Chi se la sentisse, potrebbe poi sostituire i gocciolatoi presenti sul tetto e sulla parte posteriore della cabina (riprodotti nel modello con un profilo rettangolare pieno) con un profilo ad L. Le decals sono ben stampate, molto lucide e comprendono uno dei tipi di strisce colorate tipiche per questi autocarri (e nella posa di queste è raccomandabile una certa attenzione, trattando dosi di decals piuttosto lunghe), oltre a targhe che permettono la realizzazione di veicoli di nove differenti nazionalità. Vi sono anche delle sagome color argento per la riproduzione delle parti riflettenti degli specchi retrovisori, certamente una soluzione abbastanza originale, anche se di risultato non troppo realistico; consiglio pertanto di realizzare queste parti con pezzetti di carta stagnola lucida opportunamente stesi. Per quanto riguarda la colorazione, i vari sprues del kit propongono, in effetti, dei colori abbastanza attendibili per i vari sottoinsiemi (telaio, motore, carrozzeria, interno della cabina di guida), per cui ci sarebbe anche la possibilità di finire il modello risparmiandosi la verniciatura, ma, in questo caso, diventerebbe decisamente evidente il fatto che il modello è realizzato in plastica, per cui la verniciatura è comunque consigliabile, anche semplicemente riproducendo i colori dei vari sprues. Avendo comunque la possibilità di esaminare un depliant pubblicitario dei trattori Scania della serie "T" in ns/possezzo (gentilmente inviatici dalla stessa casa costruttrice, insieme agli originali da cui sono stati tratti alcuni dei disegni che accompagnano queste righe), dalle fotografie in esso presenti ho ricavato le note che seguono (che non hanno la pretesa di essere complete, in



A	B	C	D
3800 mm		7375 mm	900 mm
4200 mm	2504 mm	7775 mm	900 mm
4600 mm	2504 mm	8810 mm	1535 mm
5000 mm	2904 mm	9410 mm	1735 mm
5400 mm	2904 mm	10010 mm	1935 mm

SCANIA T142H
6x2 LS 42 KK

DISEGNI DI

Aldo Zanfi
I.P.M.S.-MO
SCANIA
scala 1/48

DA ORIGINALI

quanto la cosa migliore sarebbe l'osservazione diretta di uno di questi veicoli).

TELAIO - Può essere rosso oppure blu, comunque semilucido, con il colore esteso anche, oltre al telaio propriamente detto, anche ai gruppi delle sospensioni, al differenziale, allo sterzo, all'albero di trasmissione, ai vari serbatoi ed ai cerchi; questi ultimi, però, possono anche essere bicolori: mezzi nel colore del telaio e cerchi veri e propri nel colore della carrozzeria. Tra i vari particolari uniti al telaio, di diverso colore sono i contenitori riprodotti con i pezzi 64 e 65, che possono essere verniciati in nero, anche se il 64 sarebbe, nella realtà, in plastica biancastra semitrasparente, per poter agevolmente controllare il livello del liquido contenuto all'interno. I supporti del paraurti anteriore (pezzi 73 e 74 e, forse, anche 76) sono invece in metallo naturale. I parafranghi posteriori (pezzi 83, 84, 85 e 86) hanno, nella realtà, la parte centrale in gomma dura, mentre le estremità sono nello stesso colore del telaio, e di questo bisognerà tenere conto.

MOTORE - Nello stesso colore del telaio, se questo è rosso, oppure nero, con alcuni particolari in metallo naturale: parte superiore delle teste dei cilindri (pezzi 91 e 92), collettori di scarico (pezzi 113, 114 e 115), "conchiglie" del turbocompressore (pezzi 116 e 117) e ventola del radiatore (pezzo 106); la marmitta, invece, è sempre nera, con il tubo di scarico anch'esso in metallo naturale. Naturalmente, se si intende "invecchiare" il modello, bisognerà intervenire in questa zona riproducendo l'aspetto caratteristico del metallo arrugginito ed usurato dalle alte temperature tipico dei collettori e del tubo di scarico, oltre che delle "conchiglie" del turbo.

INTERNO DELLA CABINA DI GUIDA - Come colore generale si può utilizzare un nocciola chiaro, mentre diversi particolari vanno in nero: pavimento (pezzo 145), cruscotto (pezzi 146, 147 e 148), volante e relativo piantone (pezzi 149 e 150), leva del cambio (pezzo 151), intelaiatura inferiore dei sedili (pezzi 152 e 153), pedali vari (pezzi 143 e 144), maniglie (pezzi 155, 159, 160, 161 e 163), alette parasole (pezzi 181 e 182) oltre che altri dettagli sul cielo della cabina e sulla parte interna delle portiere. I bordi laterali dei sedili (con l'esclusione dei poggiatesta) e delle due cuccette sono invece in marrone più scuro.

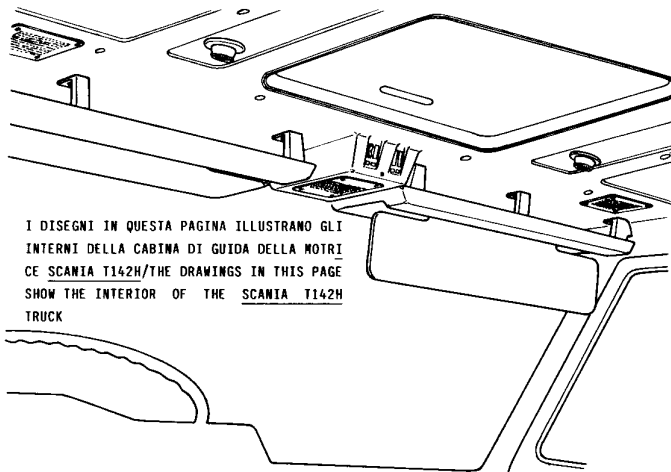
CARROZZERIA - Con le strisce giallo-arancio-rosse proposte dalla Italeri, il colore generale della carrozzeria può essere l'arancione, il giallo scuro, il blu scuro e l'azzurro. Di colore diverso sono invece i seguenti particolari: presa d'aria e relativa tubatura rappresentata dai pezzi 197, 198 (nei quali la griglia va in metallo naturale) 195 e 196, maniglie di apertura delle portiere (pezzi 207) e del cofano (pezzi 203), fermi esterni di quest'ultimo (pezzi 202), specchi retrovisori con i relativi supporti (pezzi 204, 205, 206 e 208), supporti delle luci di ingombro sul tetto (pezzi 191), tergicristalli (pezzi 209), aletta parasole esterna (pezzo 210) e supporti dei gruppi ottici anteriori (pezzi 185 e 188) in nero opaco; scalini esterni di accesso alla cabina (pezzi 199, 200 e 201) in metallo naturale.

L'ALTRO SCANIA ITALERI: LO R142H "TURBO TRUCK"

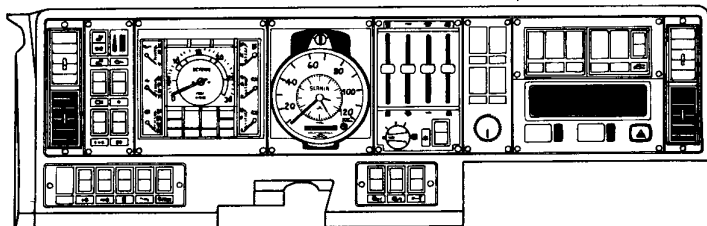
Come detto all'inizio, la Italeri ha abilmente sfruttato la caratteristica di modularità di costruzione tipica dei nuovi autocarri Scania realizzando anche un modello della motrice R142H, che si differenzia dall'"T" essenzialmente per la cabina di guida, che è del tipo avanzato. La maggior parte dei pezzi, infatti, è uguale nei due modelli, e cioè quelli riguardanti il telaio (che, però, nel caso dello R142H, va accorciato, in corrispondenza delle incisioni presenti sui pezzi rappresentanti i longheroni principali) e motore con relativi accessori e parte degli interni della cabina di guida. Ovviamente diverse sono, invece, le parti riguardanti l'esterno della cabina (due telai, per complessivi 45 pezzi, stampati in plastica blu) ed altri particolari, come, ad esempio, il pavimento della cabina stessa. Anche per il modello dello R142H, quindi, si può ripetere quanto già detto per il "T", sui pregi e difetti delle stampe, sempre ben realizzate e con buoni dettagli, ma, purtroppo, sempre con un certo numero di "cricchietti" dovuti agli estrattori e con qualche ritiro nelle parti di maggiore spessore, difetti questi che, peraltro, sono abbastanza facilmente eliminabili. E' sempre consigliabile seguire la sequenza di montaggio proposta nelle istruzioni,

visto il numero elevato di pezzi ed anche il fatto che alcuni di essi non devono essere utilizzati, essendo previsti solo per il T142H e non per l'"R". Come parti mobili abbiamo, oltre alle ruote anteriori sterzanti, anche l'intera cabina di guida, che può essere ribaltata in avanti per mostrare il vano del motore. Particolare aggiuntivo fornito in questo modello e non presente nel kit della versione con cabina normale è un vistoso spoiler, da posizionare, tramite una apposita intelaiatura, sul tetto della cabina e su cui è prevista la posa di una scritta "TURBO", di buone dimensioni, presente nel foglio delle decals, che, anche in questo caso, permette di scegliere l'immatricolazione del veicolo tra quelle di nove autocarri di differenti nazionalità.

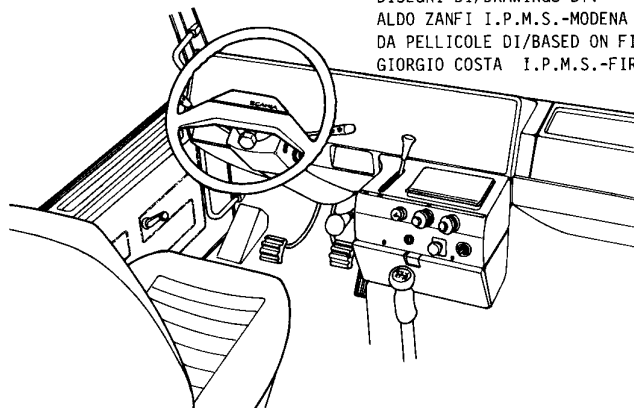
Concludendo, si può senz'altro dire che entrambi i modelli valgono per intero quello che costano, sia dal punto di vista puramente quantitativo (di plastica, nelle scatole, ce n'è davvero molta, ed i modelli, una volta finiti, sono di dimensioni abbastanza notevoli), che, soprattutto, qualitativo (che è poi il punto più importante). Il risultato finale dipende esclusivamente dall'abilità e pazienza del modellista, ed anche i meno esperti possono ricavare da questi kits buone riproduzioni di due interessanti veicoli. ■



I DISEGNI IN QUESTA PAGINA ILLUSTRANO GLI INTERNI DELLA CABINA DI GUIDA DELLA MOTRICE SCANIA T142H/THE DRAWINGS IN THIS PAGE SHOW THE INTERIOR OF THE SCANIA T142H TRUCK



DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
ALDO ZANFI I.P.M.S.-MODENA
DA PELLICOLE DI/BASED ON FILMS BY:
GIORGIO COSTA I.P.M.S.-FIRENZE



I modelli recensiti sono stati gentilmente forniti da RIPA, distributore italiano dell'ITALERI, che vogliamo qui ringraziare. Si ringraziano inoltre, per la collaborazione prestata, i soci Giuliano Venturelli e Carlo Pecchi, del Centro I.P.M.S. di Modena, ed il Dr. Ing. Alessandro Bonati. Many thanks to Mr. Per Fagerholm of SAAB-SCANIA, Scania Division, for the information provided about the T142H truck.

AUTOCANNONI DA 90/53

DI ARMANDO ROSSI

I.P.M.S. MODENA

In seno al Regio Esercito ebbero un notevole sviluppo ed impulso sia durante il primo che il secondo conflitto mondiale, i cosiddetti autocannoni. Fin dallo scoppio nel 1915 della Prima Guerra Mondiale gli italiani apprestarono alcuni veicoli armati di cannoni di vario calibro. Fra questi ricordiamo: l'autocarro SPA 9000C con cannone da 102/35, l'autocarro Itala V° con cannone AA da 76 mm. Nel periodo immediatamente successivo la fine del conflitto e negli anni che precedettero lo scoppio della nuova e ben peggiore guerra che uomo ricordò fu montato su autocarro Ceirano il cannone da 75/27 CK. Quest'ultimo mezzo prese parte al secondo conflitto mondiale inquadrato in reparti antiaerei impiegati nell'Africa Settentrionale Italiana. Alla vigilia della Seconda guerra Mondiale gli organi competenti dell'Esercito cercarono un pezzo antiaereo più potente da affiancare al 75/46 focalizzarono la propria attenzione sul cannone Ansaldo da 90/50 già in produzione per la Marina. In base alle particolari esigenze dell'Esercito furono quindi emanate le norme per una definizione di massima del nuovo pezzo da 90/53. Il cannone risultò essere un arma di primissimo ordine e ne venne quindi ordinata la produzione in grande serie. Chiaramente, come per tutte le cose italiane, la grande serie non fu mai altro che una chimera vanamente perseguita e mai raggiunta per cause già ben descritte altrove e si tristemente famose che non vale la pena riprendere. Il pezzo era originariamente montato su di una propria piazzola con quattro ruote semipneumatiche, in maniera molto simile al più conosciuto 8,8 cm. tedesco. Come per il più famoso cugino alleato si scoprì che oltre ad un ottimo comportamento AA il pezzo italiano aveva eccellenti caratteristiche controcarro. Venne quindi studiato il montaggio su scafo M41 in modo da ottenere un mezzo idoneo al tiro contro carri, che oltre alla potenza richiedeva una notevole mobilità. Purtroppo quest'ultima caratteristica venne a mancare del tutto a causa dello scafo inadatto usato per la installazione. Si procedette quindi al montaggio di soli 30 semoventi in attesa di poter disporre dei nuovi scafi di P.40. I semoventi nati originariamente per l'impiego in Russia furono tuttavia trattenuti in patria a causa dei difetti citati e inviati in Sicilia giusto in tempo per combattere lo sbarco alleato. Tutti i mezzi vennero distrutti, tranne due che catturati dagli Americani vennero valutati e inviati negli States. Un esemplare sopravvive tuttora conservato all'Aberdeen Proving Ground. Oltre alla installazione su mezzi cingolati si provvide anche ad effettuare studi sulla possibilità di montare il cannone su automezzi.

Il Lancia 3/ro a causa delle sue caratteristiche di robustezza e potenza si prestava ottimamente a ricevere la modifica e in totale vennero montati e allestiti circa 50 autocannoni su questo autocarro. La modifica comportava la rimozione del cassone originario e la installazione di una piattaforma di forma circolare, con sponde ribaltabili e stabilizzatori per il tiro. Veniva inoltre installato un nuovo impianto elettrico che forniva energia per la taratura delle spolette. Si provvedeva inoltre a modificare la fanaleria anteriore, i cui fari venivano incassati nei parafranghi mentre le grigliature del cofano motore apparivano di disegno diverso e maggiorate per una migliore aereazione del complesso motrice essendo il suo impiego previsto prevalentemente in Africa. Comunque spesso e volentieri i mezzi appaiono nelle foto d'epoca privi di cofanatura laterale. I sei stabilizzatori permettevano il brandeggio e lo sparo in qualsiasi direzione; pur con tutte le limitazioni dovute alla altezza, alla mancanza di trazione integrale e alla pessima distribuzione dei pesi l'autocannoniere era piuttosto temuto, vista la possibilità del pezzo di fermare qualsiasi mezzo corazzato alleato dell'epoca. Venne inoltre studiata la installazione sul trattore Dovunque 41. Il tipo del Dovunque 41 prodotto dalla Breda vide anche impiego operativo come testimonia una foto scattata in Africa dagli Inglesi che lo catturarono. Un ulteriore studio per la installazione del 90/53 venne realizzata sul Dovunque 41 della FIAT-SPA ma non risulta che neppure un prototipo sia stato allestito. La Breda produsse un semovente ruotato sempre armato del 90/53 denominato Autocannone Blindato 102 di cui rimane soltanto una sequenza fotografica che ritrae il prototipo alle prove di tiro e durante le valutazioni di marcia su strada e terreno vario.

Mentre la pratica di costruire autocannoni cadde in disuso alla fine della guerra il pezzo da 90/53, estesamente modificato nei congegni di alzo e punteria, rimaneva in servizio nel ricostituito Esercito Italiano e nella Marina Italiana per altri lunghi anni. Questo a riprova della ottima impostazione e accurata progettazione profusa nella realizzazione di questo pezzo.

NOTE ALLE TAVOLE

I disegni riportano un Lancia 3/ro modificato per ospitare il cannone da 90/53. I disegni mostrano sia la piattaforma estesa per il tiro sia ribaltata per il movimento del mezzo su strada. Rispetto al Lancia 3/ro di serie si notano le griglie di disegno diverso, i nuovi fanali incassati nei parafranghi (alimentati dall'impianto elettrico supplementare in-



Un autocannone da 90/53 su Lancia 3/ro catturato. Le condizioni del mezzo appaiono piuttosto critiche, segno di un prolungato uso nel particolare clima desertico. La foto permette di apprezzare quei piccoli particolari che distinguono gli autocannoni Lancia dai modelli di serie prodotti dalla ditta torinese. Notiamo il disegno del parabrezza leggermente modificato, la presenza dei nuovi fanali incassati nei parafranghi e alimentati elettricamente. Anche qui il mezzo appare privo di cofanatura laterale. Notevole il particolare della sistemazione della piazzola e delle gambe di forza predisposte per lo spostamento su strada. Caratteristico il massiccio avvitatore ad inerzia che rendeva inequivocabile la identificazione di questo ottimo autocarro italiano, molto apprezzato anche dagli eserciti nostri alleati e non nel secondo conflitto mondiale.

stallato per la taratura delle spolette delle granate del cannone) e il parabrezza leggermente modificato. Nella parte posteriore della cabina era spesso portata una copertura avvolgibile di materiale protettivo che riparava la prima dalle vampate prodotte dallo sparo. Per il resto il mezzo era identico agli autocarri di serie da cui derivava. I restanti disegni riguardano lo studio per la installazione del 90/53 su telaio FIAT-SPA Dovunque 41, sono tratti da quelli di fabbrica senza nessuna modifica da parte mia. Non so se di questo esemplare siano mai stati costruiti prototipi o mock-up. Chiunque avesse maggiori informazioni è pregato di farmele avere. ■

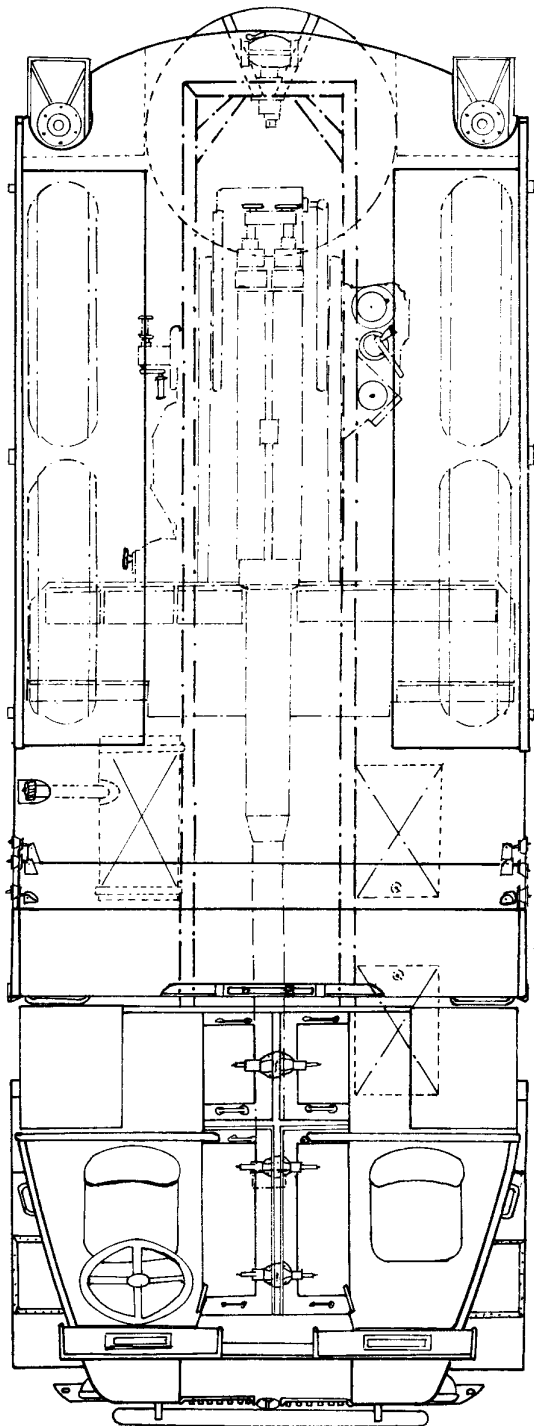
RINGRAZIAMENTI

Questi non possono mai mancare perchè un articolo è sempre la somma dello sforzo di più persone che un singolo poi coordina e rende omogenei. Cito quindi i nomi di coloro che mi

hanno aiutato fornendomi di volta in volta consigli, foto e disegni: Pierluigi Moncalvo, Giorgio Costa, Lorenzo Lazzarini, Carlo Pecchi, Paolo Bologna, Aldo Zanfi, Fulvio Miglia.

BIBLIOGRAFIA

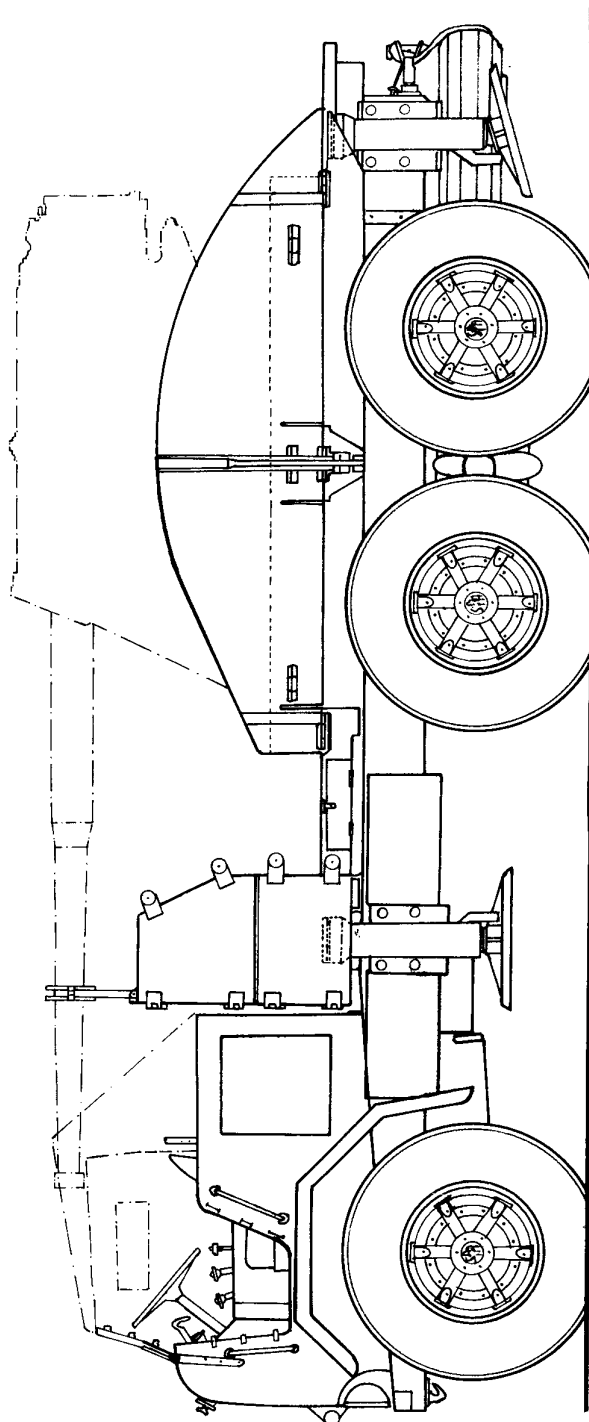
- B.H. Vanderveen-Automezzi della Iia G. Mondiale - Albertelli
- N. Pignato-Artiglierie e automezzi dell'E.I. nella Iia G.M.- Albertelli
- G. Benussi-Semicingolati, motoveicoli e veicoli speciali del Regio E.I. 1919/1943-Intergest
- Benussi -Armi portatili, artiglierie e semoventi del R.E.I. 1940/1943 - Intergest
- R. Riccio-Italian tanks and fighting vehicles of WWII-Pique publications
- I.V. Hogg e J. Weeks-The illustrated encyclopedia of military vehicles - Hamlyn
- B. Benvenuti-Storia Modellismo B1 & B2 - Orion
- A. Pirella-Modelli Militari N°6/1977 -Editoriale Olimpia
- A.C. Harley-Centurion - rivista MAFVA, novembre 1981 N°5.



1:35

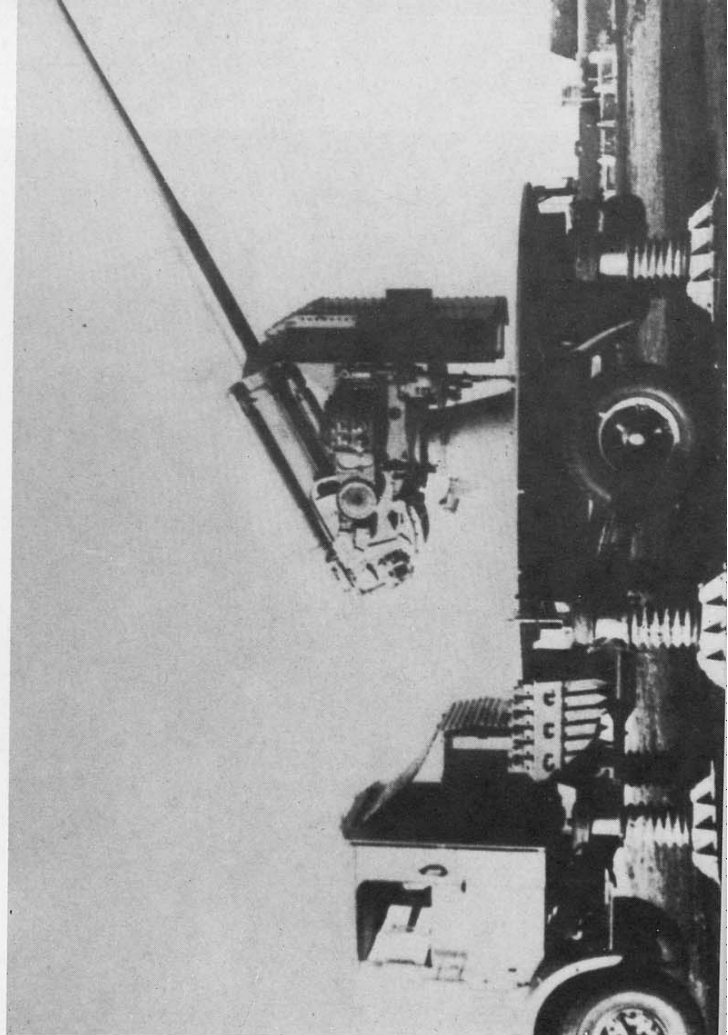
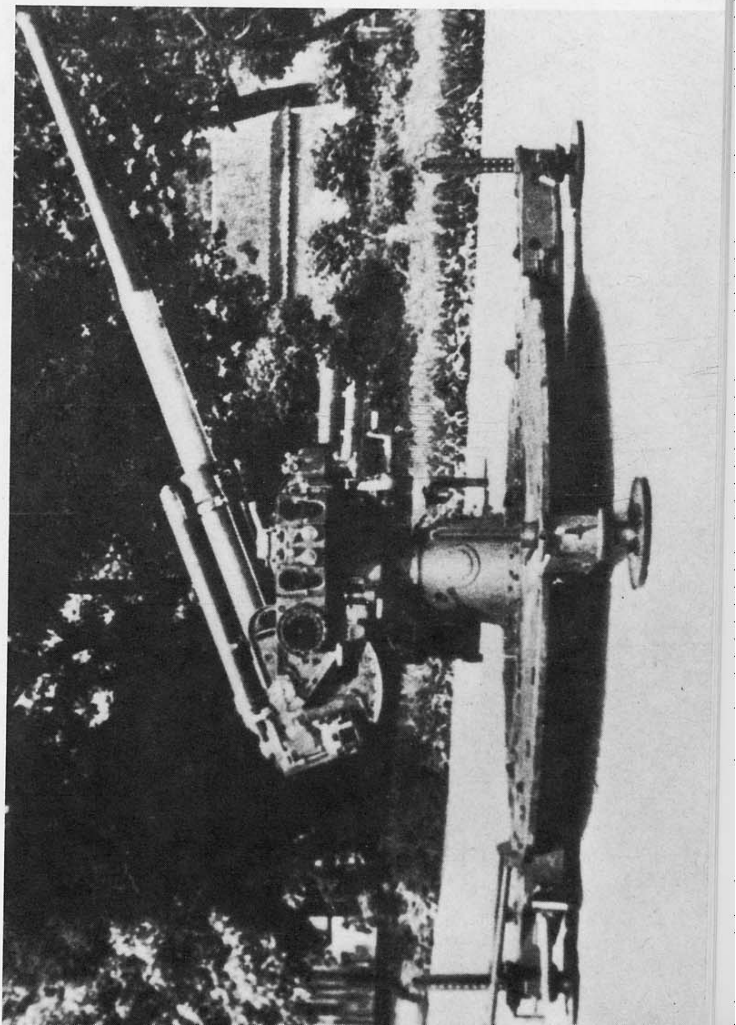
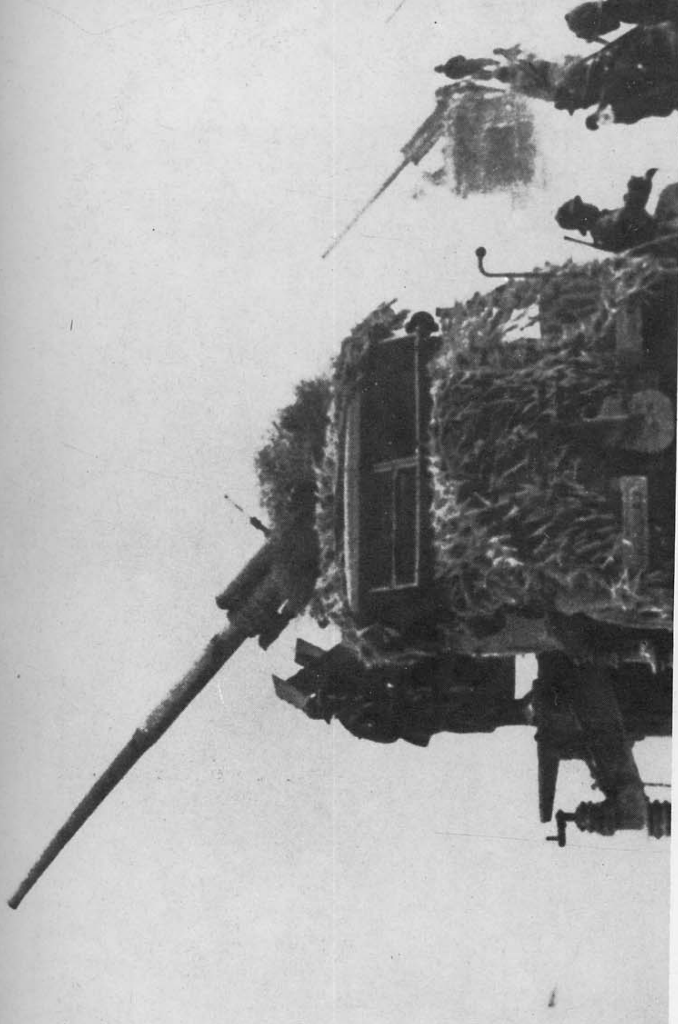
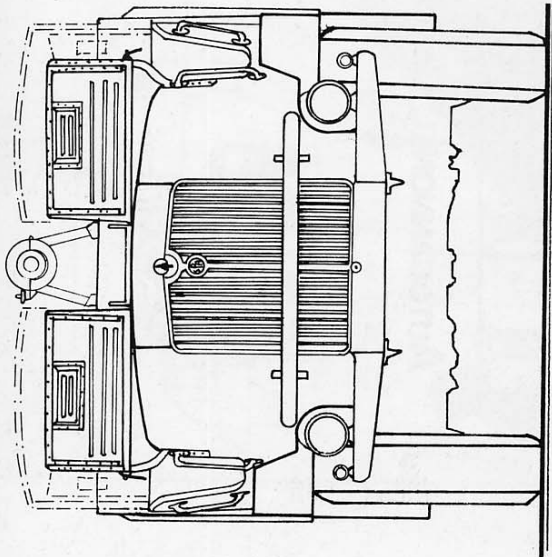
AUTOCANNONE FIAT/SPA DOVUNQUE 51 DA 90/53

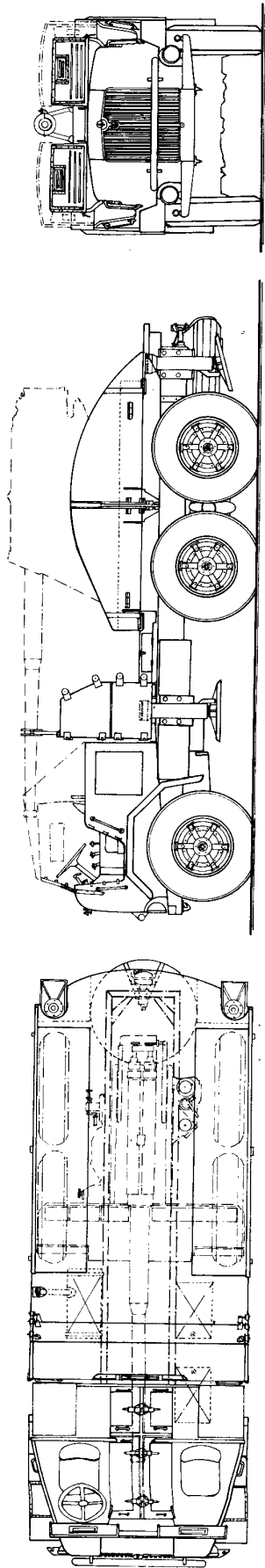
DISEGNI DI/DRAWINGS BY: ARMANDO ROSSI I.P.M.S.-MODENA



QUI A FIANCO:Una immagine suggestiva di una batteria di autocannoni pronta per aprire il fuoco. Il mezzo in primo piano è estesamente metizzato (anche se appare poco credibile come cespugli) così come quello in secondo piano. Di un terzo mezzo si intravede appena la canna. Si nota il parabrezza parzialmente aperto mentre lateralmente a questo compaiono anche dei fanali supplementari regolarmente portati su tutti i Lancia 3/ro di serie. Qualsiasi tentativo di attribuire la appartenenza del mezzo ad una qualsiasi unità appare impossibile.

IN BASSO A DESTRA: Nonostante la non buona qualità questa immagine è interessante per la presenza sulla parte posteriore della cabina di una leggera protezione avvolgibile per il trasporto la cui funzione era appunto quella di proteggere gli occupanti della stessa da eventuali sfococamenti durante il tiro. (foto tratta dal volume di Mino Arena "Air War in North Italy" per gentile concessione delle Casa Editrice STEN-MUCCHI).





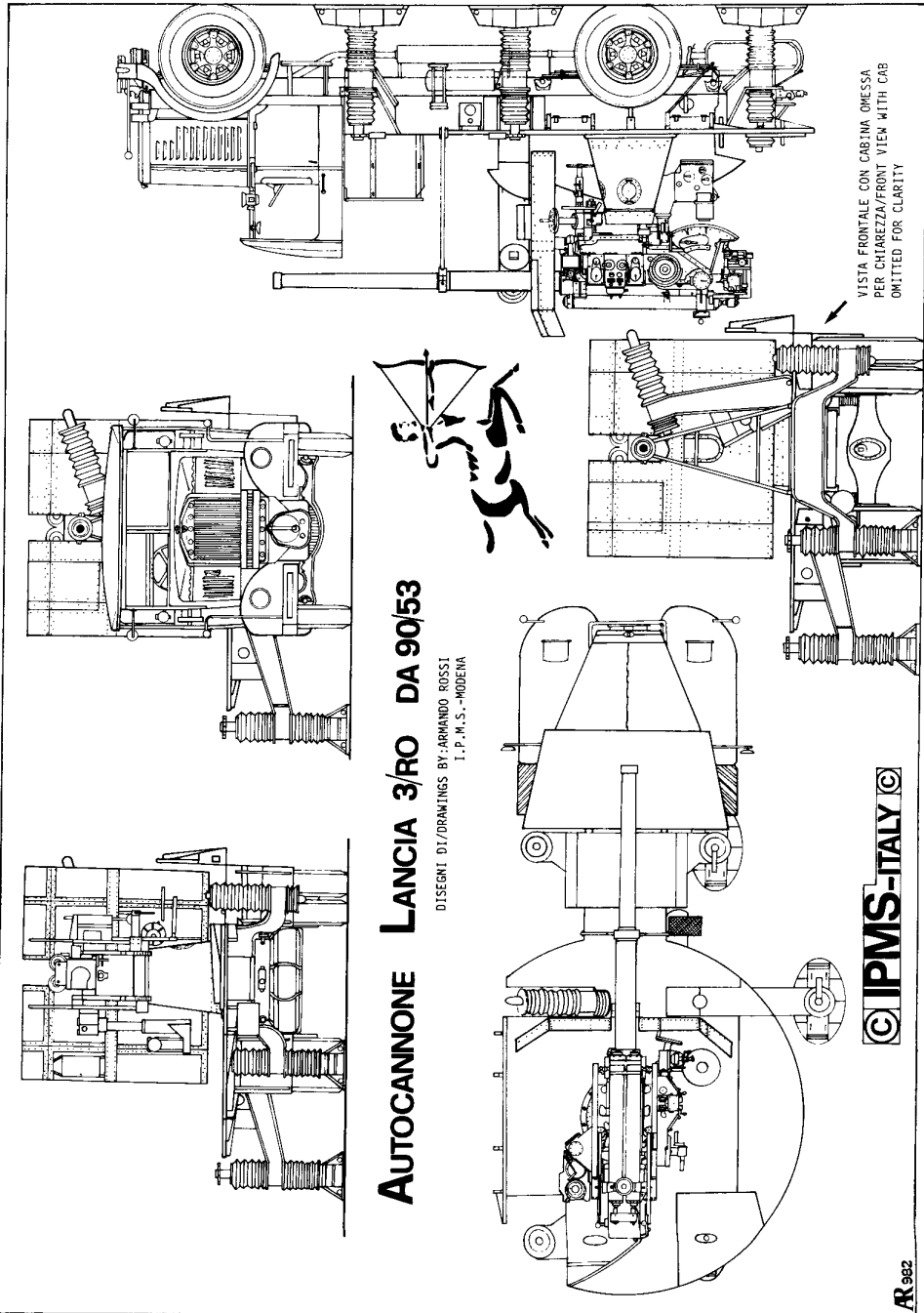
AUTOCANNONE FIAT/SPA
DOVUNQUE 51 DA 90/53

SCALA 1/72

NELLA PAGINA PRECEDENTE IN BASSO A SINISTRA

Una foto, anche se di cattiva qualità, di un pezzo da 90/53 montato sulla propria piazzola circolare per tiro contraereo e privo di scudatura. Il cannone, per il movimento, adottava un sistema simile a quello del cugino tedesco da 8,8 cm. Si potevano infatti installare, per il traino su strada, due carrelli con ruote semi pneumatiche. Il pezzo poteva essere agganciato tanto ad un trattore pesante tipo Breda come al robusto Lancia 3/ro.

Questa foto scattata il 16 aprile del 1943 ad Algeri ritrae un esemplare di autotocannon Lancia 3/ro da 90/53. A differenza della sistemazione a terra il cannone è in questo caso scudato. Il semovente è "in batteria" cioè pronto a sparare. Si nota la disposizione dei robusti bracci d'appoggio e che i piedi di appoggio erano staccabili e trasportabili all'laterale, cosa d'altronde comune a molti autocannoni, mentre sulla portiera appare il simbolo del centauro (alla cui omonima divisione corazzata forse apparteneva). Leggermente più indietro vi è una tabella con le istruzioni per il caricamento e il trasporto ferroviario del mezzo. Si notano anche i nuovi fanali incassati nei parafranghi anteriori e il parabrezza leggermente modificato rispetto a quello montato sugli autocarri di serie. (foto U.S. ARMY via George J. Balin).



AUTOCANNONE LANCIA 3/RO DA 90/53

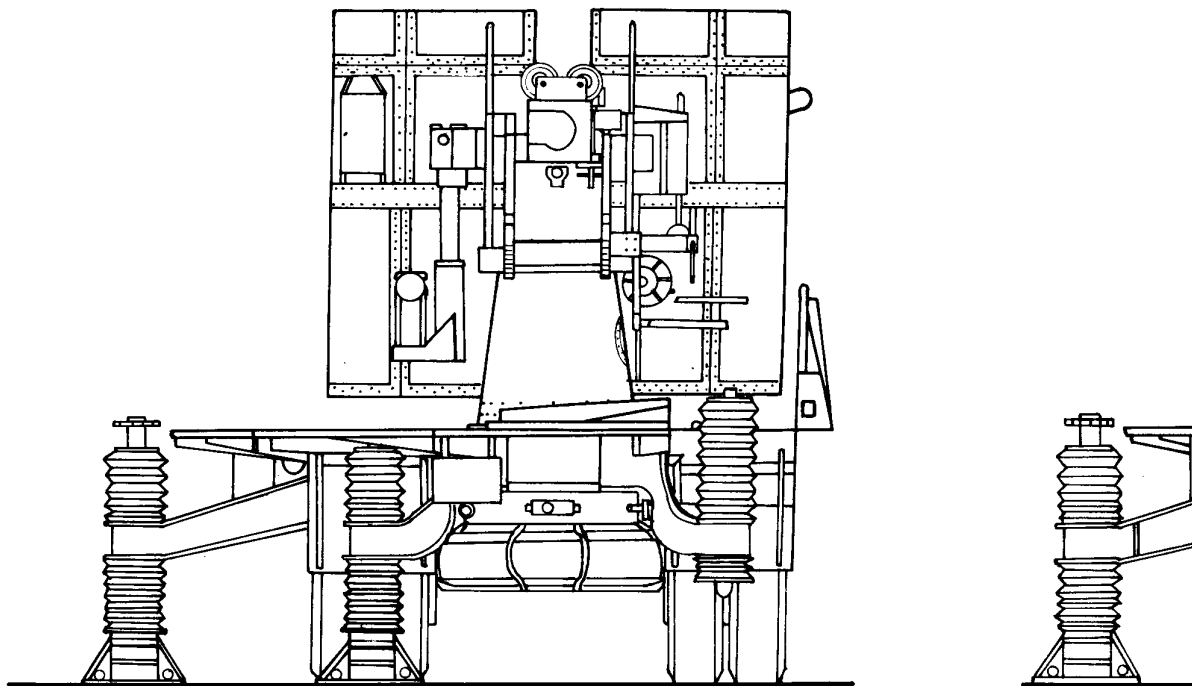
DESIGNI DI/DRAWINGS BY: ARMANDO ROSSI
 I. P. M. S. - MODENA

VISTA FRONTALE CON CASSINA OMESSA
 PER CHIAREZZA/FRONT VIEW WITH CAB
 OMITTED FOR CLARITY

© IPMS-ITALY

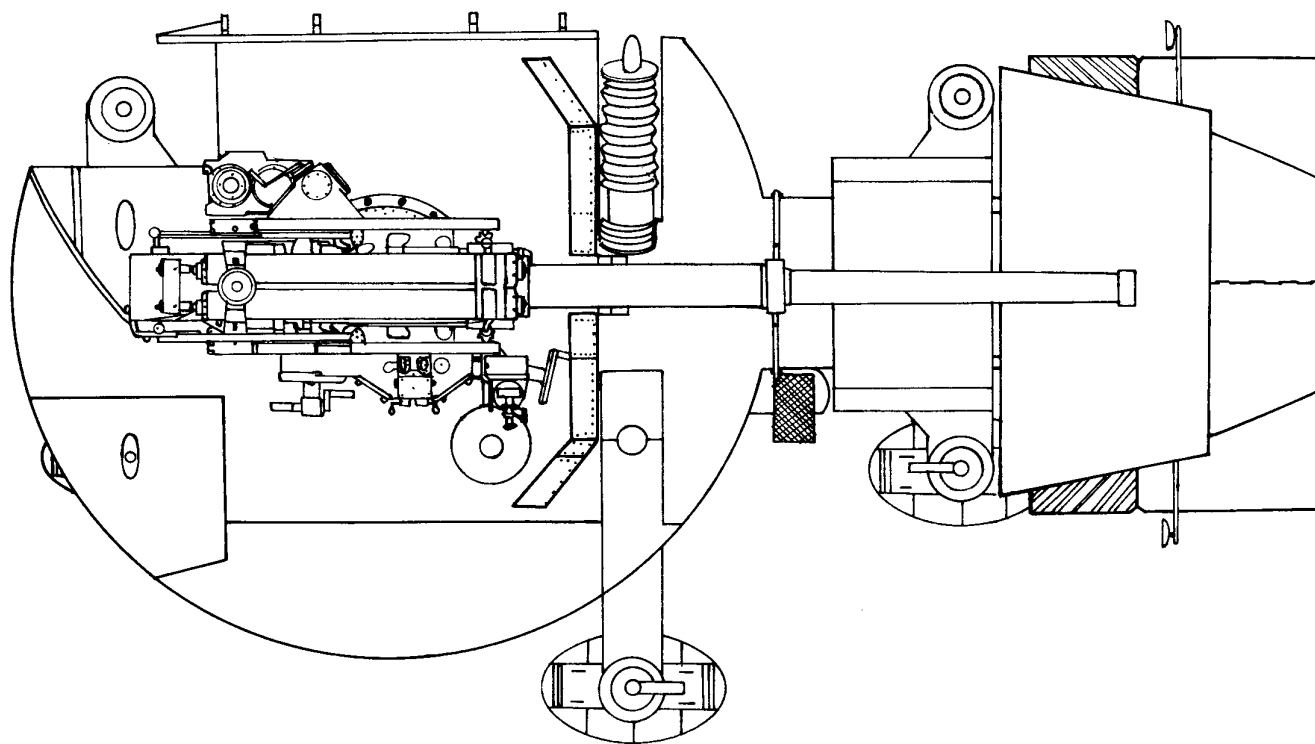
R 982



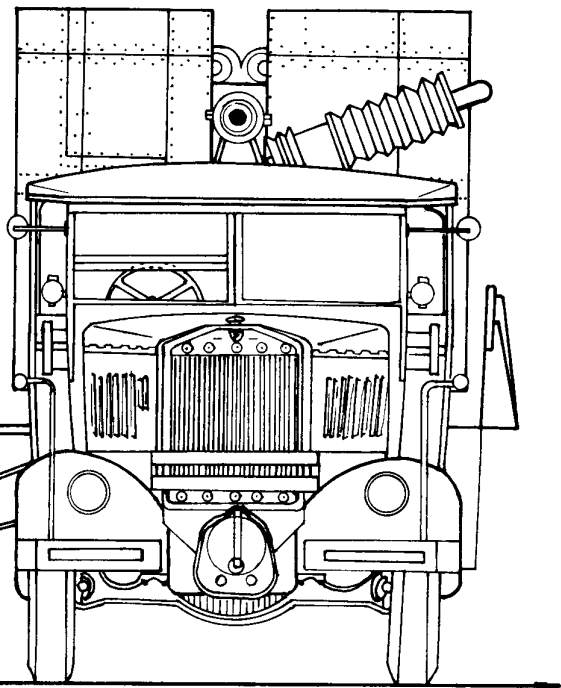


AUTOCANNONE LANCIA 3/RO DA

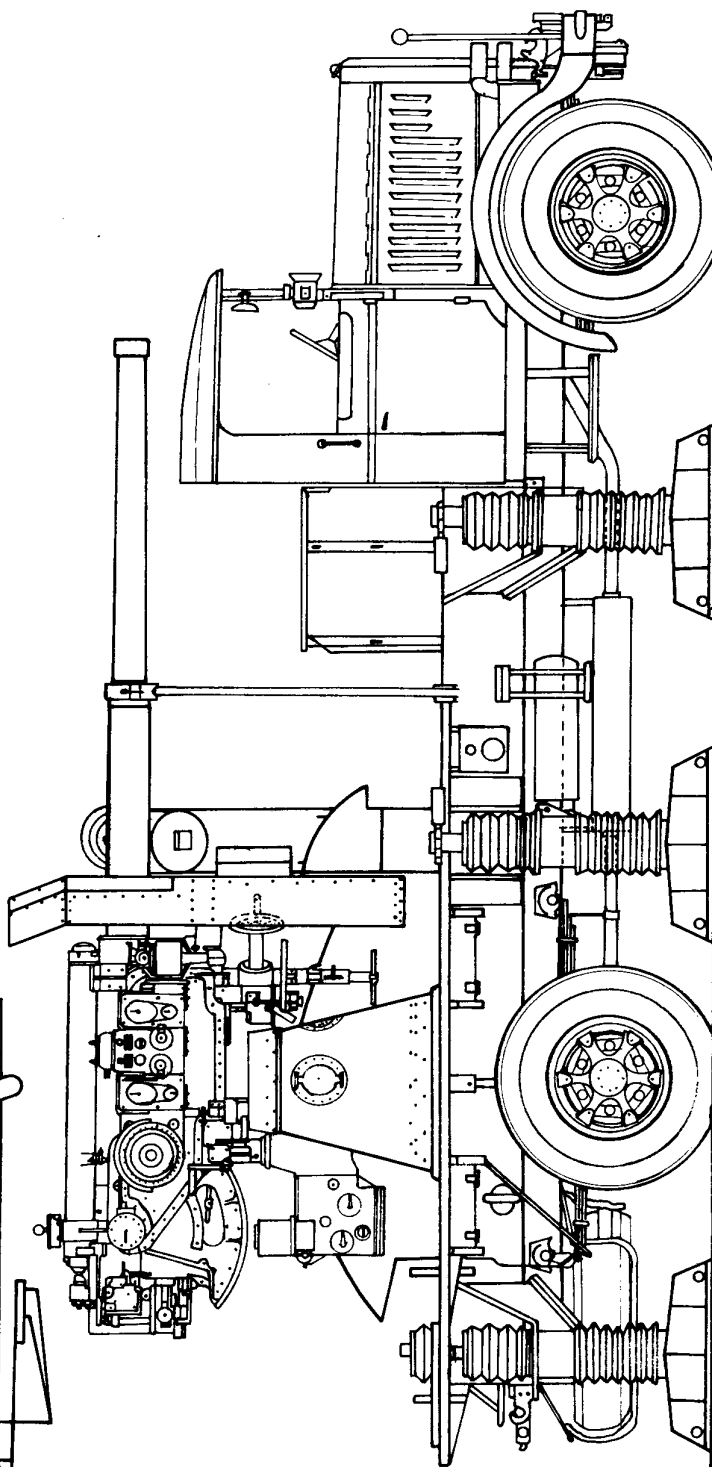
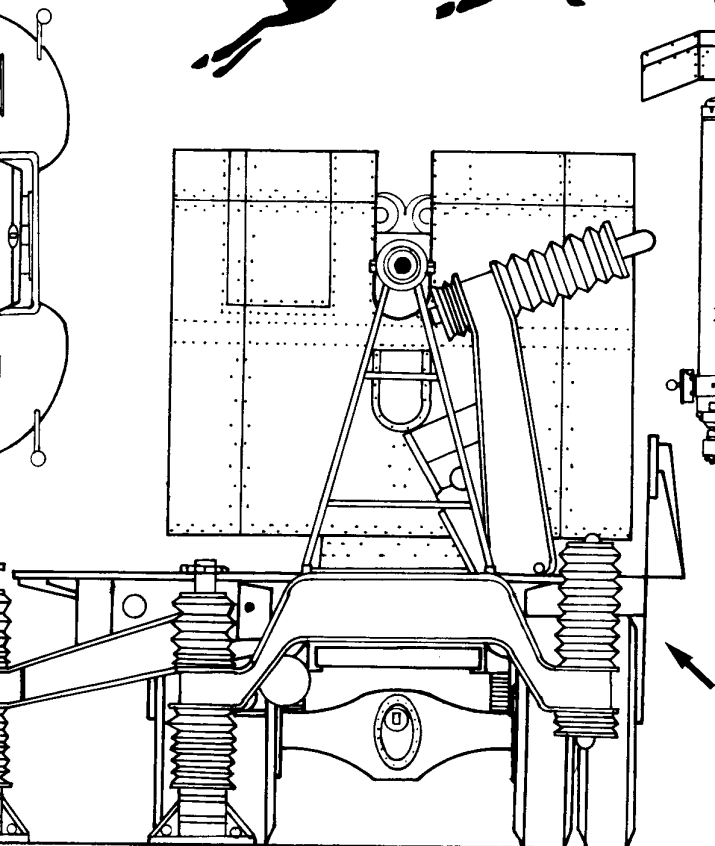
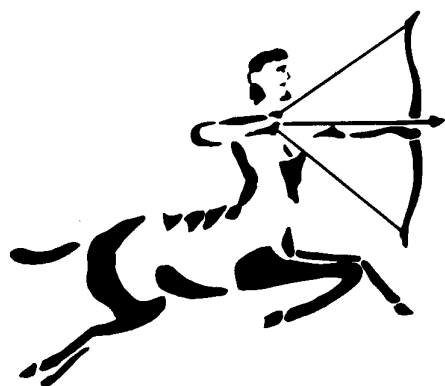
DISEGNI DI/DRAWINGS BY: ARMANDO RO
I.P.M.S.-MODI



© IPMS-ITALY ©



0/53



VISTA FRONTALE CON CABINA OMESSA
PER CHIAREZZA/Front view with cab
omitted for clarity

MB-339K "Veltro 2",

by **AERMACCHI**
DI ROSARIO SAITTA

Durante l'estate del 1980 ho avuto la fortuna di poter seguirlo, e con vivo interesse, i primi collaudi del prototipo della versione da appoggio tattico dell'MB-339, la K.

L'aspetto generale del nuovo velivolo è essenzialmente quello dell'addestratore da cui deriva, con l'esclusione della parte anteriore, totalmente diversa: nuovo è infatti il musetto, più appuntito e leggermente più alto, mentre l'abitacolo è monoposto; inoltre, nella zona latero-inferiore, vi sono le carenature di due cannoni DEFA da 30 mm, che conferiscono all'aereo un aspetto "prepotente", che sfuma poi nell'eleganza delle linee generali. L'Aermacchi ha battezzato lo MB-339K con il nome "Veltro 2".

CARATTERISTICHE DEL VELIVOLO

Impianto propulsivo: un turboreattore a flusso assiale Piaggio (FIAT/Rolls-Royce) Viper Mk. 632-43 da 1960 Kg. di spinta. **Capacità di combustibile:** interna 2031 litri (1031 in fusoliera e 1000 nei due serbatoi d'estremità), più due serbatoi subalari da 425 litri l'uno. La capacità totale è quindi di 2881 litri.

Dimensioni: apertura alare 11,045 m.; lunghezza 10,927 m.; altezza 3,900 m.; superficie alare 19,30 mq.

Pesi: a vuoto 3174 Kg.; massimo al decollo senza carichi esterni 4978 Kg.; massimo al decollo 6150 Kg.; carico alare 257,92 Kg/mq.

Prestazioni: velocità massima 889 Km/h. a quota 0 (Mach 0,726); velocità massima permessa 926 Km/h. (Mach 0,85); velocità di atterraggio 165 Km/h.; velocità ascensionale iniziale 38,1 m/s al peso di 6150 Kg.; salita a 9150 m. in 9 min. e 9 sec.; tangenza pratica 13565 m.; missione tipica da 376 a 842 Km.; autonomia di trasferimento oltre 2400 Km.

Armamento: due cannoni DEFA Type 553 da 30 mm. con 125 colpi per arma fissi in caccia in fusoliera, più sei punti d'attacco subalari per 1815 Kg. di carico bellico.

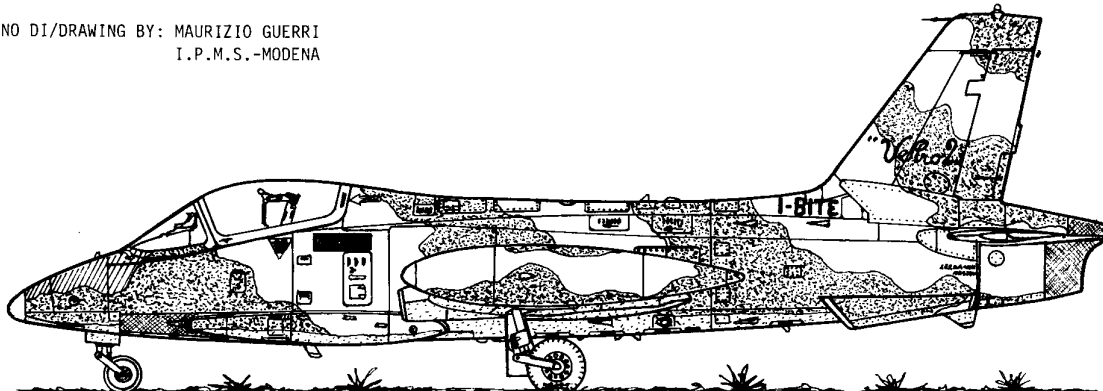
IL MODELLO

Per la realizzazione di un modello del "Veltro 2" bisogna utilizzare il kit dell'addestratore biposto MB-339A prodotto dalla ditta varesina Cunarmodel con mezzi artigianali, per cui, in questo caso, è del tutto superfluo parlare di sbavature, imperfezioni dello stampo, ecc.; gli stessi fratelli Gualdoni, titolari della Cunarmodel, mi hanno infatti precisato che il loro modello è rivolto a modellisti che non siano alle prime armi. Però, se consideriamo che il loro è l'unico modello al mondo dell'MB-339, nella universale scala 1/72, la rarità del pezzo ripaga senza dubbio del lavoro di stuccatura e rifinitura che dovrà essere eseguito.






La prima operazione da compiere, seguendo le istruzioni contenute nel kit, riguarda l'assemblaggio della parte posteriore della fusoliera, a cui andrà aggiunto il tubo di scarico per il reattore: per realizzare questo particolare, consiglio di procurarsi un tubicino di plastica od altro materiale di 6 mm. di diametro e di lunghezza 20 mm., che dovrà essere incollato all'interno della parte terminale della fusoliera, al fine di evitare di lasciare un antiestetico "vuoto", visibile osservando il modello finito da dietro. Segue quindi l'assem-

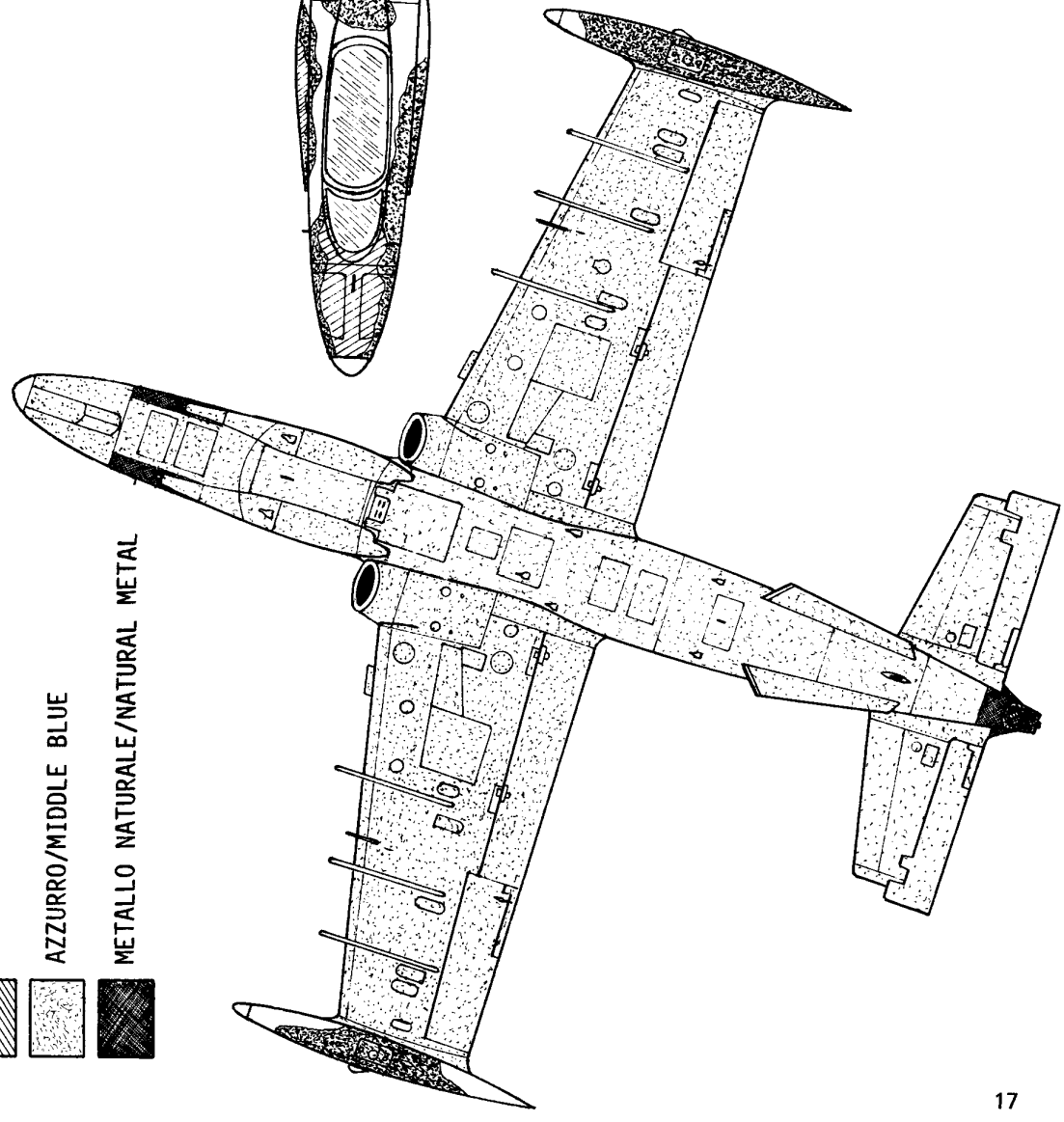
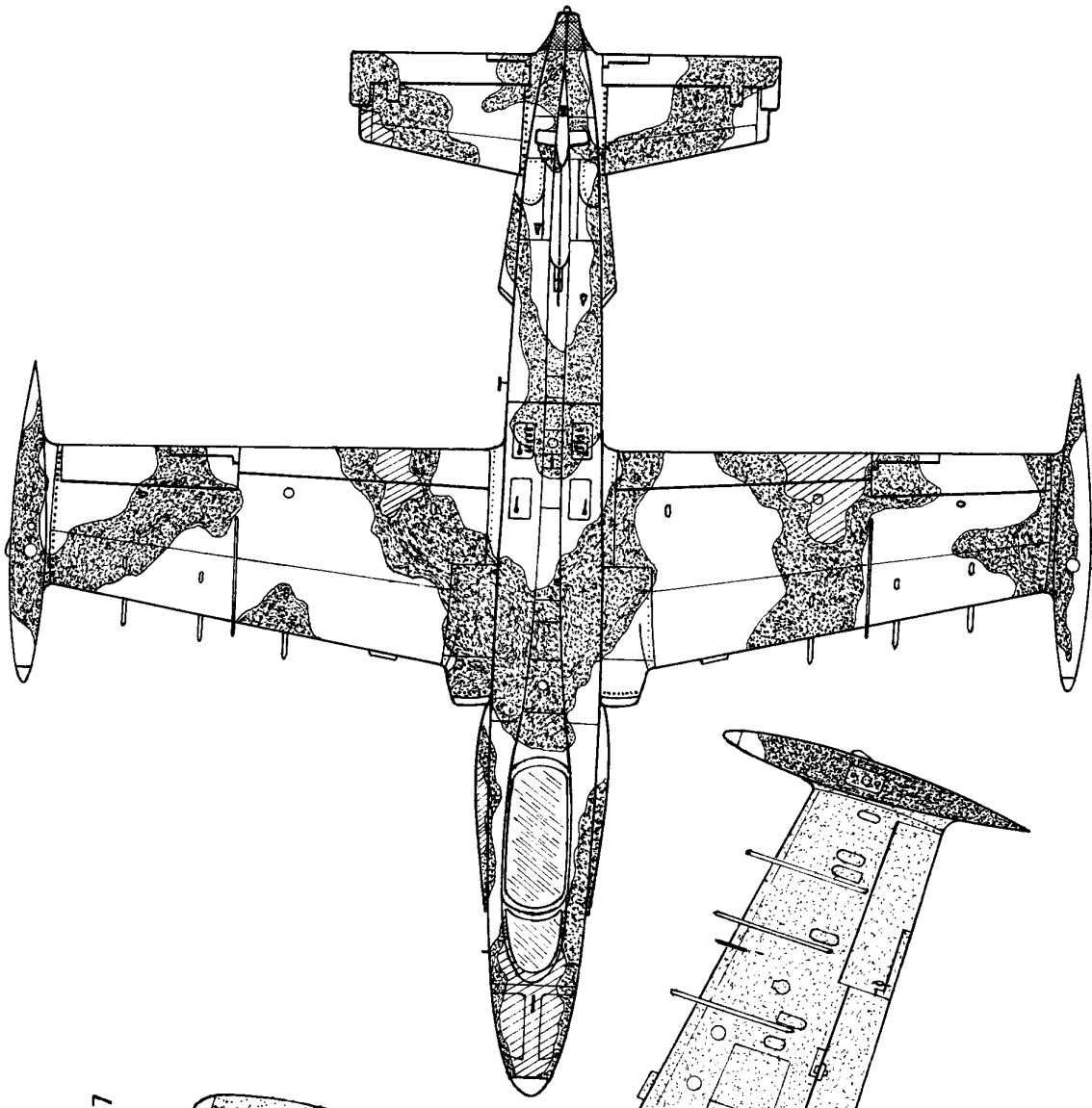
blaggio delle semiali, dopo la preventiva verniciatura dei condotti delle prese d'aria alla radice delle stesse in grigio chiaro lucido Humbrol 40/G14, e dei vani del carrello principale in verde scuro opaco Humbrol 30/M3. Si prosegue poi posizionando nel vano dell'aerofreno il pezzo fornito nel kit e chiudendolo con la parte inferiore della "pancia" della fusoliera. Inizia ora il montaggio della parte anteriore della fusoliera, che andrà poi unita alla restante parte. Particolare molto importante, da non dimenticare, è che il musetto deve essere leggermente rialzato, mediante l'inserimento di una sezione di plasticard da 1 mm. di spessore (vedi foto 1) opportunamente posizionata; quindi si uniranno il pavimento dell'abitacolo, il cruscotto e le consolle laterali, che devono essere autocostuite (vedi foto 2), oltre alla paratia posteriore dell'abitacolo, anch'essa da autocostituire, e da fissare all'interno della fusoliera. Quest'ultima operazione è indispensabile per poter continuare nella modifica della parte anteriore, in quanto servirà da appoggio per un pezzo di plasticard che andrà a chiudere il "buco" corrispondente al posto di pilotaggio posteriore dell'MB-339A; su questo pezzo di plasticard verrà quindi incollata la carenatura posteriore della capottina dello stesso. La fusoliera ed il musetto verranno poi sagomati con l'uso di tanto stucco e moltissima pazienza (vedi foto 3). Si procede ora con l'unione della fusoliera con le ali, completate dei serbatoi d'estremità e dalle paretine antiscorrimento e con il fissaggio dei piani orizzontali di coda. Anche in questa operazione è indispensabile l'uso dello stucco, per eliminare sgradevoli "protuberanze" e "gradini". Una certa quantità di stucco è da applicare anche alla parte infero-anteriore della fusoliera, per riprodurre la giusta curvatura del profilo dell'MB-339K, maggiormente convesso di quello della versione A. Si applicano quindi le carenature dei due cannoni DEFA: questi due pezzi possono essere ricavati dal modello MB-326K prodotto dalla stessa Cunarmodel, oppure realizzati sagomando pezzi di sprue di forma allungata (vedi foto 4). Prima di fare questo, però, bisognerà incidere, per esempio con un minitrapano, gli alloggiamenti da cui spuntano le estremità delle due bocche da fuoco; queste ultime, poi, sono state da me riprodotte utilizzando un ago ipodermico di piccolo diametro che presenta il vantaggio di essere già forato, e che conferisce, a lavoro ultimato, il massimo realismo ai cannoni. L'assemblaggio prosegue con il posizionamento delle pinne ventrali di fusoliera, dei piloni subalari (i cui ganci di fissaggio devono essere autocostuiti) e degli ipersostentatori, abbassati, in fase di apertura. Operazione importante, a questo punto, è quella dell'autocostruzione del tettuccio dell'abitacolo, che può avvenire nel modo descritto qui di seguito. Si realizza in legno la sagoma tridimensionale della capottina, che costituirà il "maschio", e subito dopo la "femmina", riportando su un foglio di compensato la sua forma in pianta, sovradimensionandola leggermente. Basterà fissare un piccolo foglio di acetato trasparente sulla "femmina", scaldarlo con la fiamma di una candela e stampare il tettuccio utilizzando il "maschio". Quindi si dovrà riprodurre tutta la pannellatura, cancellata dalle abbon-

DISEGNO DI/DRAWING BY: MAURIZIO GUERRI
I.P.M.S. - MODENA

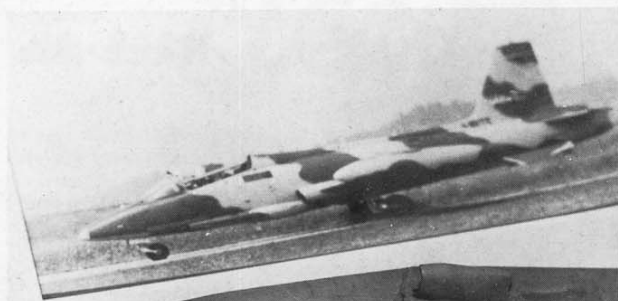


MG 82

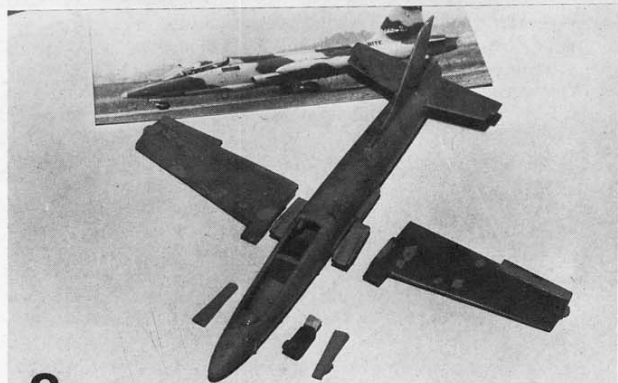
-  GIALLO SABBIA/SAND YELLOW FS-33448
-  VERDE MEDIO/MEDIUM GREEN FS-34086 + 34087
-  VERDE SCURO/DARK GREEN FS-34079
-  AZZURRO/MIDDLE BLUE
-  METALLO NATURALE/NATURAL METAL



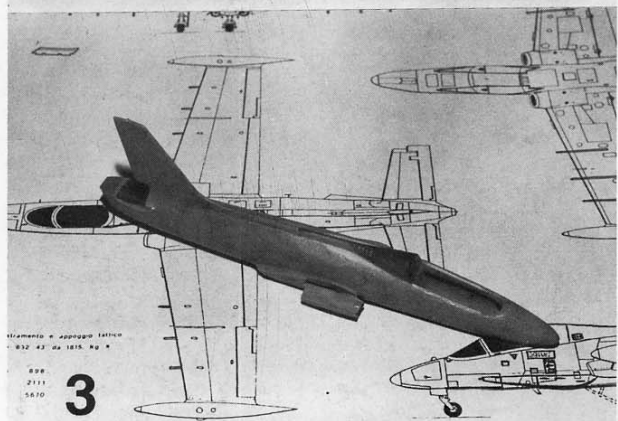
DISEGNI DI/DRAWINGS BY:
 MAURIZIO GUERRI I.P.M.S.-MODENA



1



2



3

1) Assemblaggio della parte anteriore della fusoliera, ed unione con quella posteriore. Notare che il profilo del musetto è stato corretto mediante l'inserimento di una sezione di plasticard di 1 mm. di spessore.

2) Preparazione dell'abitacolo, delle consolle laterali e del seggiolino eiettabile; la paratia posteriore è già stata inserita.

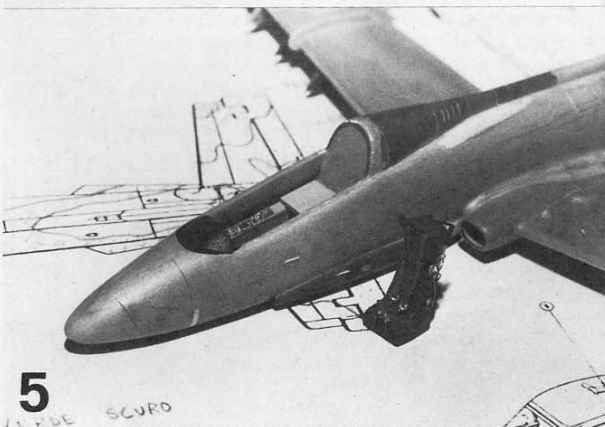
3) Inizia il lavoro più impegnativo: dopo aver chiuso il vuoto lasciato dal secondo posto di pilotaggio ed aver fissato la carenatura posteriore della capottina dell'MB-339A, si risagoma il musetto, per ottenere quello dell'MB-339K. L'abbondante stuccatura cancella praticamente tutta la pannellatura, che verrà in seguito re-incisa.

4) Con l'unione delle semiali e dei piani orizzontali di coda il modello comincia ad assumere il suo aspetto definitivo. Anche nella parte inferiore sono state eseguite delle stuccature, per eliminare tutte le eventuali discontinuità superficiali e modificare la curvatura del musetto.

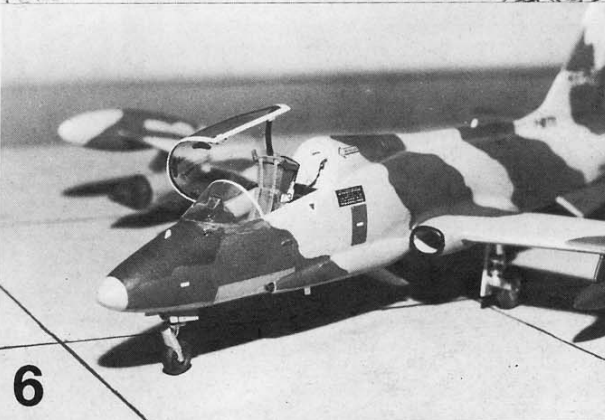
5) Elaborazione del seggiolino eiettabile ed incisione della pannellatura: sono visibili i due portelli di accesso al vano dell'avionica e quelli dei poggiapiedi (uno al centro del muso ed un'altro sulla carenatura del cannone); su questi ultimi si dovrà applicare, in corrispondenza dell'incisione superiore, una strisciolina di plasticard di 0,5 mm. di spessore e 2 mm. di lunghezza.



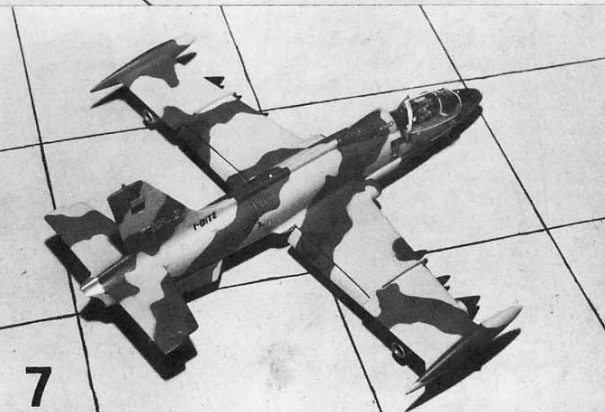
4



5



6



7

6) Questa vista parziale del modello finito permette di notare diversi dettagli: la piccola antenna ed il tubo di Pitot sul muso, davanti al parabrezza, gli specchietti retrovisori posti all'interno della parte mobile della capottina, le "corni" frangetto del seggiolino eiettabile ed i vari cavi che collegano le scatole nere presenti dietro a questo con la paratia posteriore dell'abitacolo.

7) Ed ecco il modello finito. Notare i flaps in posizione abbassata ed il dettaglio della centina alare. La colorazione è stata eseguita ad aeropenna. (Tutte le foto sono dell'autore).

danti stuccature, mediante incisioni praticate con un taglia-balsa finissimo; bisognerà anche correggere la parte del timone di direzione, stuccando l'incisione presente nel modello e tracciandone un'altra 2 mm. più in alto.

Ultimi particolari da aggiungere sono il collimatore, da posizionare sulla parte superiore del cruscotto, le due antenne piane sui lati della deriva e le altre: una sulla parte superiore del muso, una seconda sul dorso della fusoliera ed una terza nella parte infero-anteriore della stessa. Da autocostruire sono anche il tubo di Pitot situato sul lato sinistro del parabrezza e quello sul bordo d'attacco del piano verticale, e le due luci ubicate sul dorso della fusoliera e sulla sommità della deriva. Si fissa infine il parabrezza e si può iniziare la colorazione. Dopo aver dato una prima mano di bianco opaco Humbrol 34, per rilevare eventuali difetti di stuccatura, le superfici superiori devono essere verniciate, meglio se con l'aeropenna, in color sabbia opaco Humbrol M94 schiarito con bianco opaco, nella proporzione 1:1; successivamente, servendosi di una mascherina, si realizzeranno le chiazze verdi con i colori Humbrol HU-7 ed HU-8. Le superfici inferiori andranno verniciate con una miscela di 8 parti di azzurro opaco Humbrol M89 e 2 parti di bianco opaco. Le punte del musetto e dei serbatoi d'estremità sono in grigio Humbrol 40. La fase finale dell'assemblaggio consiste nel posizionare il carrello ed i portelli relativi, il cui spessore va ridotto. Gli interni dell'abitacolo possono poi essere arricchiti con l'aggiunta di quattro scatole nere, collegate con diversi cavi alla paratia posteriore. Segue l'elaborazione del seggiolino eiettabile con l'autocostruzione delle "corni" frangitetto, della struttura posteriore (realizzabile con sprue filato a caldo), delle maniglie di espulsione (una centrale ed una sul lato sinistro) e delle cinture di sicurezza con relative fibbie (vedi foto 5). Dopo aver verniciato la intelaiatura del tettuccio in color sabbia esternamente e nero opaco internamente, si fisseranno tre specchietti retrovisori precedentemente autocostituiti; la capottina può quindi essere fissata in posizione aperta con colla tipo Vinavil (vedi foto 6). I carichi subalari che ho applicato al mio modello sono 4 bombe Mk.82 da 500 lb. (provenienti dal kit dello A-4 Skyhawk dell'Hasegawa) e 2 lanciarazzi Matra LR 155 (provenienti dal kit del Tornado dell'Italeri). Tutte le insegne vanno dipinte a mano (in particolare, la scritta "Veltro 2" può

essere realizzata con inchiostro di china bianco), ad eccezione della immatricolazione civile I-BITE, riproducibile con trasferibili a secco di 2,1 mm. di altezza. A modello finito, per migliorare il fissaggio delle insegne, conviene applicare uno strato di vernice trasparente opaca Letracote Matt 103. La conversione del modello dell'Aermacchi MB-339A in MB-339K è indubbiamente laboriosa ed impegnativa, ma grande sarà la soddisfazione derivante dall'aver realizzato un pezzo unico da aggiungere alla propria collezione.

COLORAZIONE/COLOURS

INTERNI DELL'ABITACOLO/COCKPIT INTERIORS:

Colore generale/General colour: Grigio/Grey Mo-Lak LR4.

Seggiolino eiettabile/Ejection seat: Nero opaco/Matt black Humbrol 33 + Grigio opaco/Matt grey Humbrol 27.

VANI DEL CARRELLO E DEL FRENO AERODINAMICO/UNDERCARRIAGE AND AIRBRAKE WELLS: Verde scuro opaco/Matt dark green Humbrol 30/M3.

SUPERFICI SUPERIORI DI ALI E FUSOLIERA/WINGS AND FUSELAGE UPPERSURFACES: Fondo in giallo sabbia opaco Humbrol 94 + bianco opaco Humbrol 34, chiazze nei verdi medio Humbrol HU-8 e scuro Humbrol HU-7/Background: matt sand yellow Humbrol 94 + matt white Humbrol 34; bands: medium green Humbrol HU-8 and dark green Humbrol HU-7.

SUPERFICI INFERIORI/UNDERSURFACES: 8 parti di azzurro opaco Humbrol M89 + 2 parti di bianco opaco Humbrol 34/8 matt middle blue Humbrol M89 + 2 matt white Humbrol 34.

DETTAGLI/DETAILS: Gambe dei carrelli/Undercarriage legs: Argento opaco/Matt silver. Pannelli parafiamma davanti ai cannoni e parte esterna del cono di scarico/Guns fire-screen panels and exhaust external surface: Metallo naturale/Natural metal. Punta del musetto e dei serbatoi d'estremità/Nose and wing-tip tanks tips: Grigio/Grey Humbrol 40.

Bombe/Bombs: Verde scuro/Dark Green Mo-Lak LBX1.

Lanciarazzi/Rocket launchers: Cono anteriore in nero Humbrol 33 e corpo cilindrico in Chrome Silver Pactra/Black Humbrol 33 front cone and Pactra Chrome Silver body. ■

Interessante immagine delle superfici inferiori del "Veltro 2", che permette di notare numerosi dettagli, quali prese d'aria, antenne, ecc. (foto AER - MACCHI).







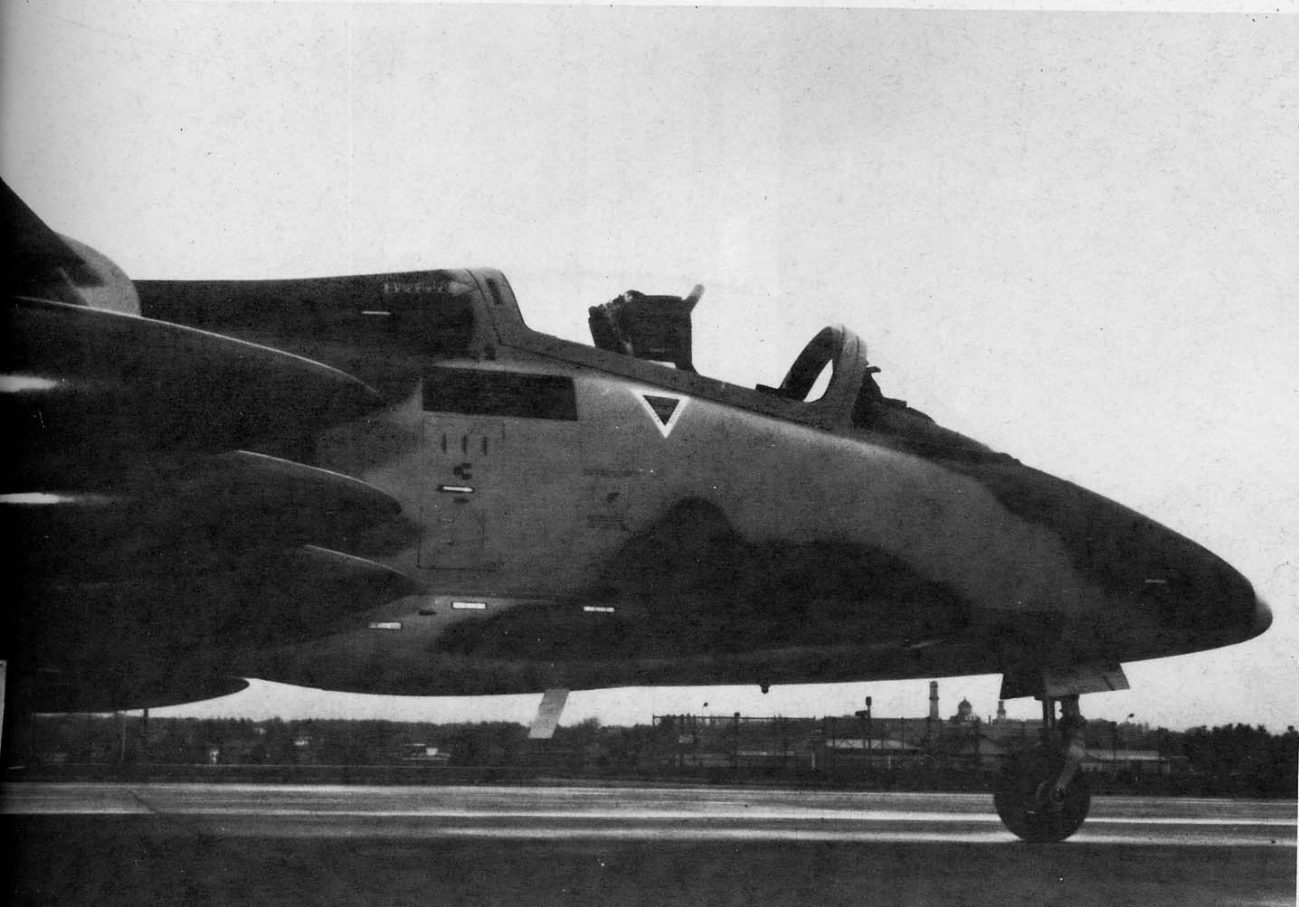
NELLA PAGINA A FIANCO:

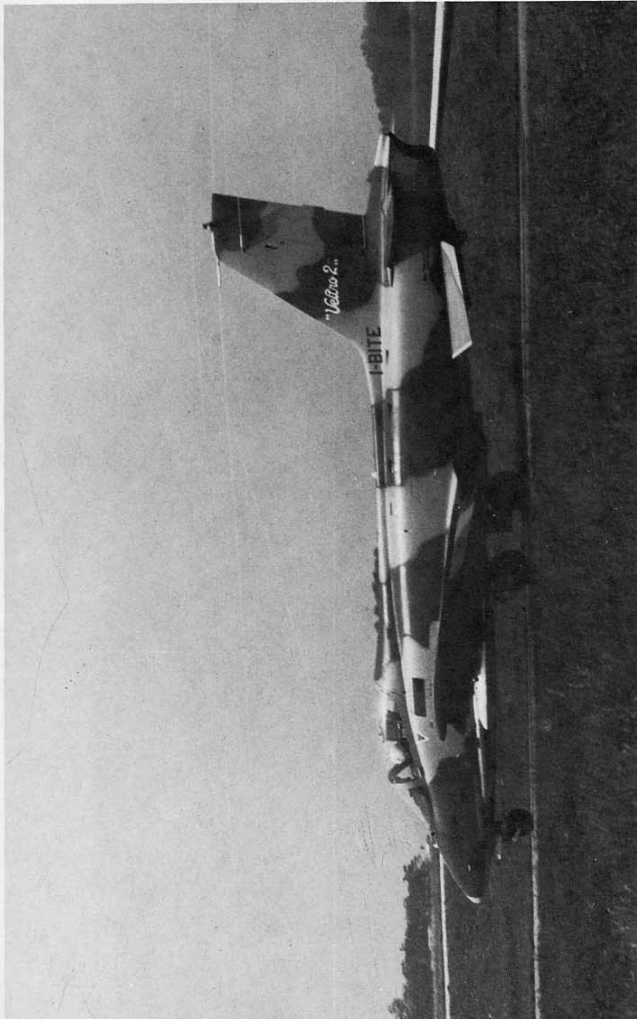
Tre foto che mostrano l'elegante linea dell'ultimo velivolo realizzato dalla Aermacchi, l'MB-339K. Evidente la carenatura del cannone DEFA sul lato sinistro, che costituisce, insieme ad un'altra arma uguale, l'armamento di lancio dell'aereo; nelle immagini al centro ed in basso il "Veltro 2" sfoggia anche alcuni carichi subalari, tipici per missioni di appoggio tattico ravvicinato: bombe a caduta libera e lanciarazzi. Da notare anche i differenti serbatoi d'estremità: nelle prime due foto questi sono praticamente uguali a quelli comunemente portati dagli MB-326, mentre in quella

in basso, invece, appaiono i serbatoi ora standardizzati su questo velivolo, di capacità maggiore dei precedenti. (foto AERMACCHI).

IN QUESTA PAGINA:

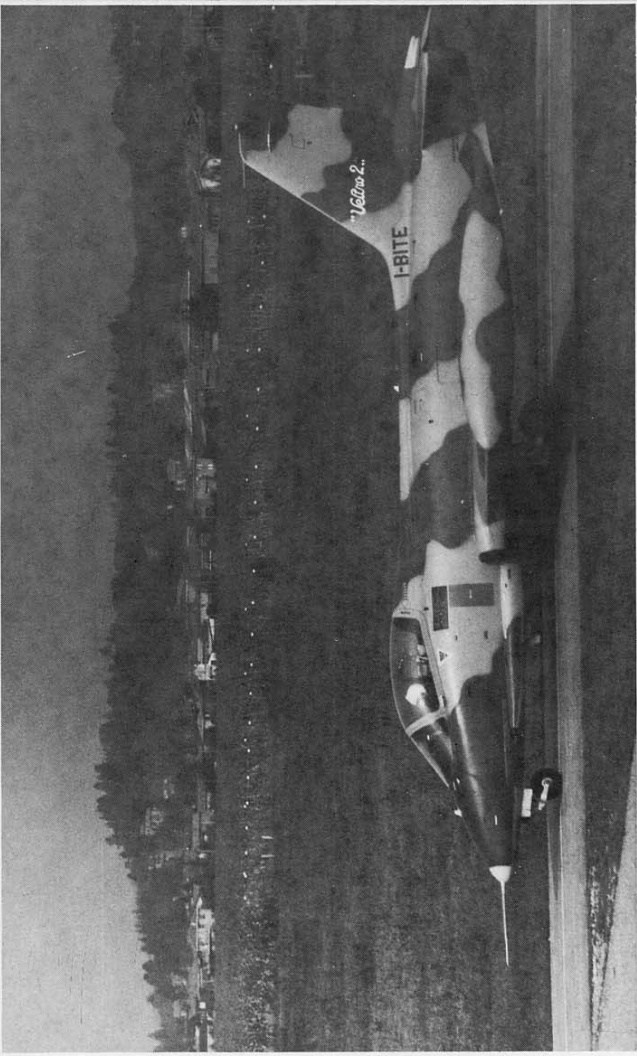
Due immagini del muso del "Veltro 2". Sono ben visibili molti particolari: ad esempio il portello di accesso al vano contenente le munizioni per il cannone destro ed il settore resistente alle vampe dello stesso. Da notare anche diversi dettagli delle gambe del carrello. (foto AERMACCHI).





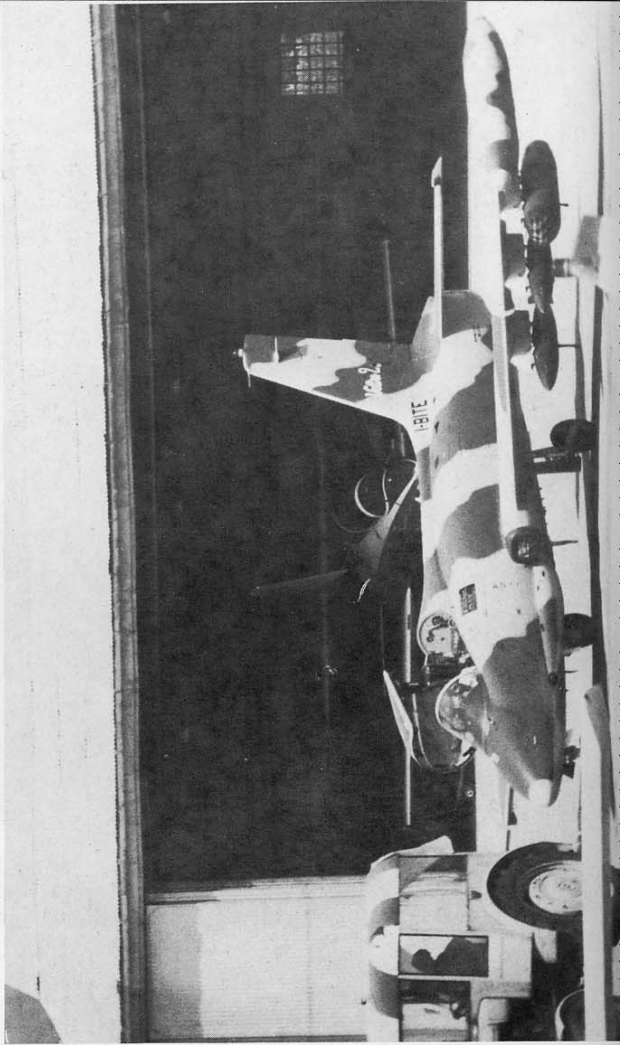
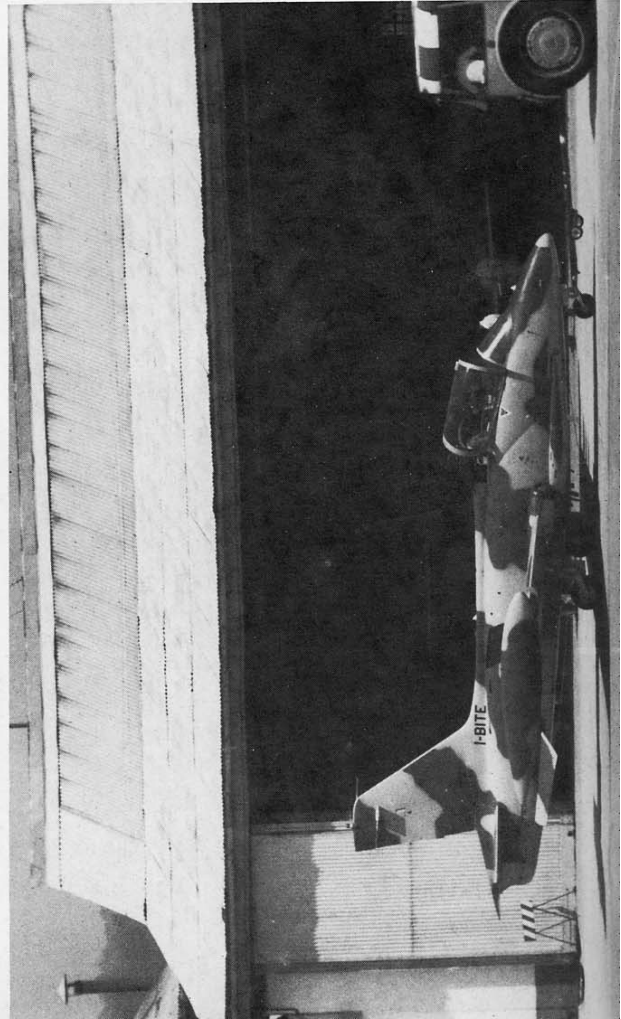
IN ALTO A SINISTRA:
Insolita configurazione del "Veltro 2", ripreso durante un rullaggio: si può infatti notare l'assenza dei serbatoi d'estremità e la presenza di pods fumogeni appesi agli attacchi subalari. (foto R.Saitta).

IN ALTO A DESTRA
Altra foto del prototipo dell'MB-339K in rullaggio. Si possono notare la sonda sul muso ed il portello del vano



munizioni sinistro, di colore non standard (arancione), che racchiude strumentazione per le prove di volo. (foto R. Saitta).

IN BASSO:
Due immagini del "Veltro 2" mentre viene trainato davanti ad un hangar che ospita un MB-339A. Da notare l'insolita configurazione, con i carichi subalari (2 bombe a caduta libera ed un pod lanciarazzi) appesi sotto ad una sola ala. (foto R.Saitta).



UNIFORMI DELLA CAVALLERIA PIEMONTESE 1833-1848 II PARTE

MONTURA (truppa ed Ufficiali)

SELLA - "All'ungara" in cuoio grasso naturale; le 2 fosse per pistola con bordo metallico, appese all'arcione sotto la gualdrappa, vennero sostituite nel 1843 dalla fonda per il pistolone, posta sul lato destro. Coperta in pelle rossa e groppiera in cuoio nero; martingala falsa al pettorale in cuoio nero e accessori in ferro lucidato. Gli Ufficiali portavano alla martingala un rosone d'argento sbalzato con testa di Medusa, contornata da fasci di raggi. La sella descritta era quella in uso per la truppa; il Regolamento prevedeva la sua adozione anche da parte degli Ufficiali, ma questi ultimi la usavano solo in campagna, preferendole, nell'uso quotidiano, selle più comode e leggere, di tipo inglese.

BRIGLIE - Erano doppie, in cuoio nero, con anelli, barbozzole e fibbie in ferro lucido. Il morso era a cannone vuoto e senza libertà di lingua, con branca superiore triangolare ed inferiore ad S rovescia. Gli Ufficiali avevano gli accessori in argento cesellato ed il frontale ornato con 5 borchie. **REDINI** - In cuoio nero con fibbia in ferro lucido.

GUALDRAPPA - In panno turchino scuro, ampia a coprire sella e fonde, aveva i vertici anteriori semicircolari e posteriori arrotondati; bordata con gallore del colore distintivo largo 5 cm. portava, agli angoli posteriori, le cifre reali con corona, ricamate in bianco per la truppa ed in argento per gli Ufficiali. Veniva fissata con un fascione in lana turchina e correggione nere di ritegno all'arcione. Durante le operazioni in campagna veniva addottato un savrassella di pelo di montone, nero, che veniva stretto sopra la gualdrappa con lo stesso fascione; esso rendeva più confortevoli i trasferimenti a cavallo e permetteva, con i suoi tasconi, di aumentare lo spazio disponibile alle "impedimenta" del cavaliere.

VALIGIA - Di cuoio bollito, cilindrica, ricoperta in panno turchino scuro aveva un gallone del colore distintivo che ne ornava i lati circolari; era fissata alla paletta della sella ed il coperchio si chiudeva con 3 cinghiette di pelle nera con fibbie metalliche.

ARMAMENTO (truppa ed Ufficiali)

PISTOLA da Cavalleria mod. 1829/'33 - Arma ad avancarica con canna in ferro fucinato lunga cm. 20, senza mirino e ad anima liscia di mm. 17 di calibro, addottava piastra a pietra focaia derivata da quella delle armi francesi di inizio secolo. Aveva cassa in nove lunga sino a metà canna, fornimenti in ferro lucido e bacchetta in cassa (poi abolita nel mod. 1833); veniva anche utilizzato il precedente mod. 1814, che si distingueva da quello descritto per avere il fusto che giungeva sino al vivo di volata.

MOSCHETTO da Cavalleria mod. 1833 - Ad avancarica, calibro 17,5 mm. ad anima liscia, aveva la canna lunga cm. 47 in ferro fucinato con culatta quadra, pri-

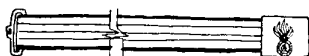
va di mirino. La cassa era in noce e lasciava scoperta metà canna; non aveva la sede per la bacchetta, che veniva agganciata all'apposito cinturino. L'asola con la campanella per il gancio della rangona era in ferro, come tutti gli altri accessori, ed avvitata sul lato sinistro della cassa all'altezza del ponticello. Ai "Cavallegeri di Sardegna" venne dato in dotazione il moschetto mod. 1833 modificato con l'adozione del sistema di sparo a percussione, del congegno di mira e della baionetta (con lama della lunghezza di cm. 45).

PISTOLONE da Cavalleria mod. 1843 - Arma moderna, aveva la canna rigata, lunga cm. 34 con 8 spire e calibro 17 mm., con culatta ottagonale, mirino a riguardo di mira. L'acciarino era incassato e fissato da due viti; in alcuni modelli la cartella era ridotta sul tipo delle analoghe armi inglesi. Il fusto, in noce, non aveva la sede per la bacchetta e giungeva sino a mezza canna; sulla faccia destra del calcio un apposito gancio a paletta fissava l'arma alla rangona. Un caratteristico dente, posto dietro al ponticello, permetteva al militare di impugnare più saldamente il pistolone con la sola mano destra.

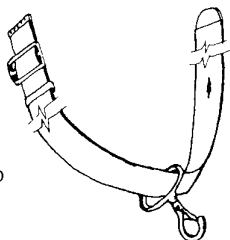
SCIABOLA da Cavalleria leggera mod. 1834 (truppa) - Era lunga, senza fodero, cm. 104 ed aveva la lama curva in acciaio, della lunghezza di cm. 89,5 e larga al tallone cm. 3; ad un solo filo presentava un largo sguscio lungo 3/4 del totale sul lato del filo falso. L'ultimo quarto era a sezione romboidale con doppio filo a punta mediana. La guardia era in ferro brunito con intaglio a goccia, l'impugnatura in legno ricoperta di pelle nera ed avvolta da filo di ottone; il codolo filettato era stretto alla guardia da un bulloncino tondo. Cravatta ovale in cuoio naturale (la cravatta della sciabola è un dischetto di pelle che cinge la lama sotto la guardia per non rovinare quest'ultima quando l'arma è riposta nel fodero). Il fodero, in lamiera ripiegata e saldata, aveva la cresta asimmetrica, con l'ala anteriore di cm. 11 e posteriore di cm. 7,5. Le due fascette con le campanelle distavano fra di loro di cm. 25; l'imbutto era fissato al fodero da due viti che bloccavano anche le molle di ritegno della lama.

SCIABOLA da Cavalleria grossa mod. 1834 (truppa) - Identica al modello precedente nei particolari, ne differiva solo perchè aveva la lama dritta, della lunghezza di cm. 94,5. Tale arma era in uso soltanto presso il Reggimento "Piemonte Reale Cavalleria".

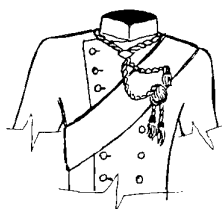
SCIABOLA da Ufficiale di Cavalleria mod. 1833 - Era identica al mod. 1834 per la truppa ma con guardia a tre intagli (più tardi - 1848/49 - addirittura quattro) e lunghezza proporzionata al proprietario (completa di elsa e fodero doveva giungere sino all'ombelico). La lama era istoriata e la punta mediana era raccordata al filo posteriore con una linea curva. Anche per gli Ufficiali di "Piemonte" la sciabola differiva da quella degli altri Reggi-



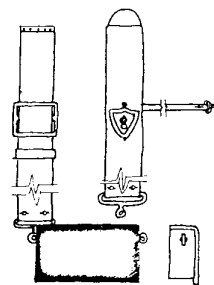
CINTURONE DA UFFICIALE



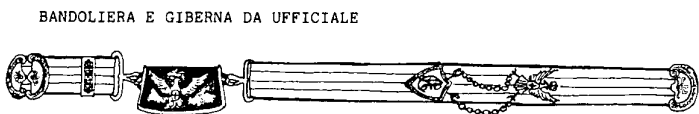
RANGONA E GANCIO



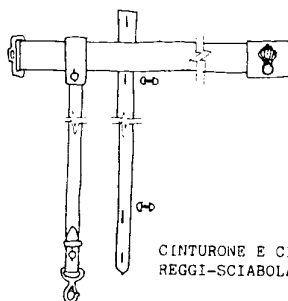
FORAGGERE



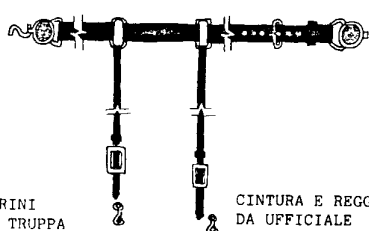
BANDOLIERA-GIBERNA E CINTURINO REGGI-BACCHETTA DA TRUPPA



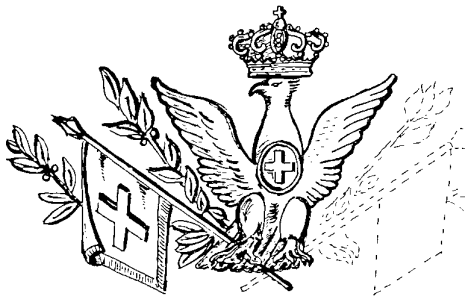
BANDOLIERA E GIBERNA DA UFFICIALE



CINTURONE E CINTURINI REGGI-SCIABOLA DA TRUPPA

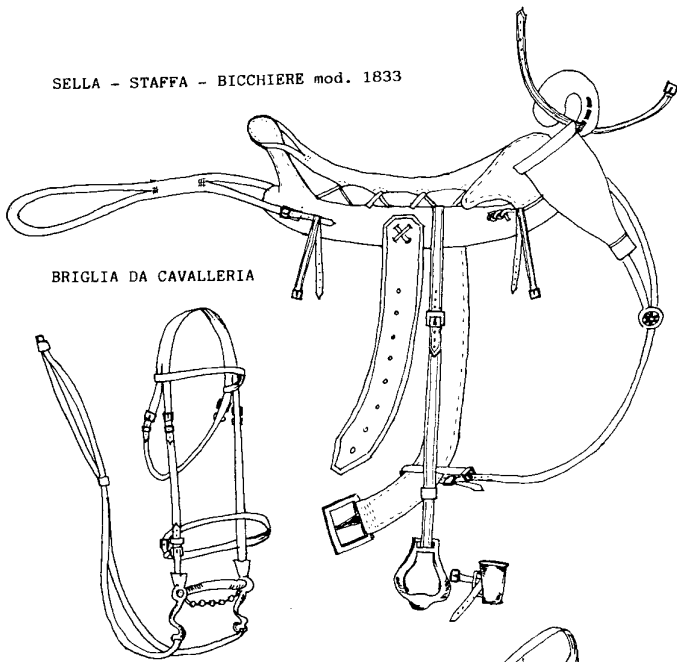


CINTURA E REGGI-SCIABOLA DA UFFICIALE

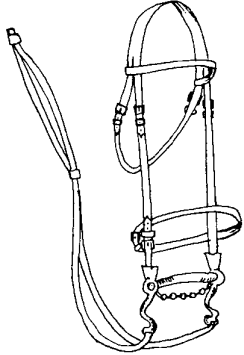


FREGIO DA ELMO mod. 1833

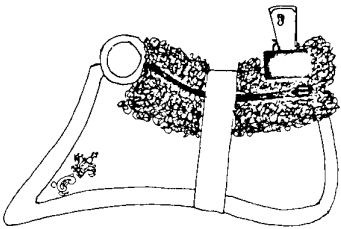
SELLA - STAFFA - BICCHIERE mod. 1833



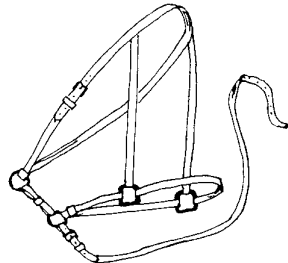
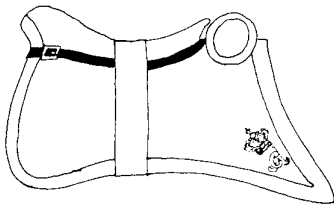
BRIGLIA DA CAVALLERIA



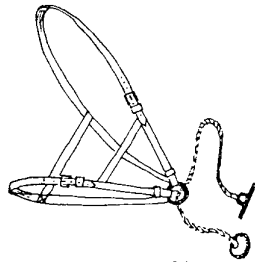
GUALDRAPPA CON SOVRASELLA



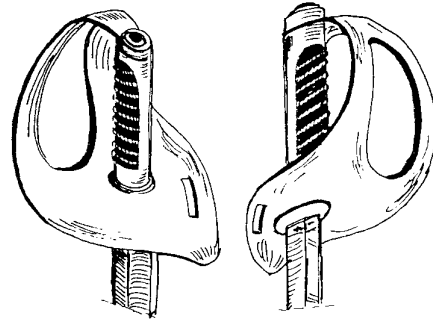
GUALDRAPPA mod. 1833



FILETTO COMUNE

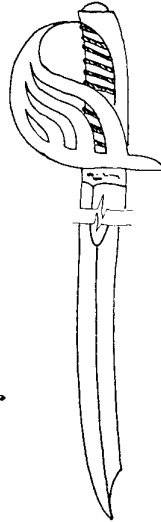


CAVEZZA DA STALLA

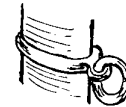


ELSA DA TRUPPA mod. 1834

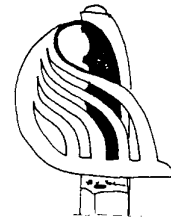
ELSA E PUNTA DA UFFICIALE mod. 1833



ELSA DA UFFICIALE mod. 1848



CAMPANELLA

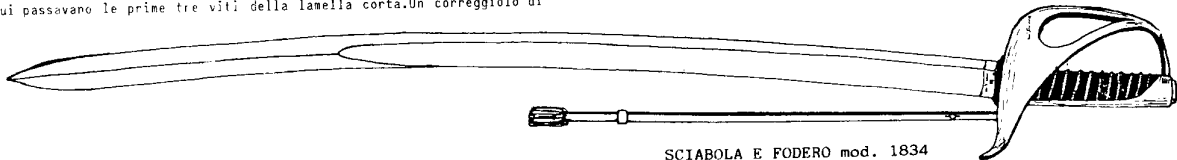


SEZ. DELLA LAMA

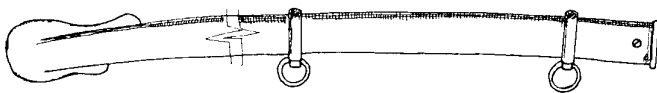
menti solo per la lama diritta. F.o. "Piemonte" e "Novara" avevano (ed hanno ancor oggi) la cravatta alla sciabola del colore distintivo, è quindi probabile che tale usanza fosse estesa anche agli altri reparti.
 LANCIA mod. 1833 - (lunghezza totale cm. 295) Aveva l'asta in legno a sezione ottagonale o tonda di colore nero. La lama, in ferro forgiato, presentava una punta piramidale a base quadra lunga cm. 14, inserita su un supporto conico dotato di 2 lamelle metalliche, che fissavano il tutto all'asta. Le lamelle erano di diversa lunghezza (cm. 121 e cm. 45) e recavano, rispettivamente, 9 e 4 fori per le viti. La banderuola, a coda di rondine (cm. 29 x 37,5 - cm. 29 al vertice interno), era a fondo rosso con croce greca bianca sino al 1836, dopodiché diventò completamente azzurra; si fissava alla lancia con 3 asole, in cui passavano le prime tre viti della lamella corta. Un correggiolo di

cuoio nero attorcigliato a metà dell'asta veniva utilizzato quale dragona. Quando, per usare comodamente la sciabola o le armi da fuoco, la lancia passava sul lato sinistro, nel correggiolo si infilava il braccio sinistro che lo stringeva nell'incavo del gomito. Nel normale uso a cavallo, la lancia era portata alla destra della sella, inserita in un apposito bicchiere metallico legato alla staffa. A causa dello smarrimento di molte lance nella campagna del 1848, venne introdotto l'uso di un fermo sferico posto alla base della lama, con lo scopo di fermare la penetrazione dell'arma nel corpo del nemico per poterla recuperare più facilmente. (Tale modifica dette origine al mod. 1849). Gli Ufficiali di tutti i Reggimenti dell'Arma ebbero in dotazione, per tutto il periodo considerato, solamente le pistole e la sciabola.
 VESSILLI - I drappi reggimentali precedenti al Regolamento considerato vennero mantenuti sovente in uso, soprattutto per motivi sentimentali; così non era infrequente vedere, al fianco dello Stendardo, sfilare i vecchi vessilli.
 STENDARDO - Nel 1833 venne unificato per tutti i reparti. Era composto da un drappo di cm. 60 x 52 a fondo rosso con croce bianca, i cui bracci, larghi cm. 8, giungevano sino ai bordi. L'asta cilindrica, in legno, era ricoperta in velluto azzurro al drappo e rosso al resto. Una spirale di chiodi di ottone fissava il drappo all'asta. La cravatta era in nastro azzurro con frangia argento misto d'azzurro e portava ricamato in bianco il nome del Reggimento. I cordoni ed i fiocchi erano in filo d'argento e azzurro. Il punto tale a lancia, in ottone lucido, era traforato da un motivo rappresentante un giglio sovrastato da corona.

PAOLO BOLOGNA
 IPMS MILANO



SCIABOLA E FODERO mod. 1834



LAMA PER RGT. "PIEMONTE REALE"



BIBLIOGRAFIA

- Gasparinetti A. "L'UNIFORME ITALIANA NELLA STORIA E NELL'ARTE"
Ed.Universali,Roma 1961
- Del Giudice E.V. "UNIFORMI MILITARI ITALIANE DAL 1861 AI NOSTRI GIORNI"
Ed.Brawante,Milano 1964
- Grimaldi E. "DA DRAGONI DI PIEMONTE A NIZZA CAVALLERIA"
Bollett.Acc.S.Marciano,Armi Antiche,Torino 1965
- Puletti R. "CARICAT"
Ed.Capitol,Bologna 1973
- Puletti R. "I LANCIERI DI AOSTA"
Stem.Mucchi,Modena 1975
- Pugliaro G. "I LANCIERI DI NOVARA"
Ed.Mursia,Milano 1978
- Bartocchi A. "L'ARMAMENTO INDIVIDUALE DELL'ESERCITO PIEMONTESE ED ITALIANO 1814-1914"
Edibase,Firenze 1978

ARCHIVIO UFFICIO STORICO S.M.E. - Roma
MUSEO NAZIONALE DELL'ARMA DI CAVALLERIA - Pinerolo
MUSEO STORICO NAZIONALE D'ARTIGLIERIA - Torino
MUSEO STORICO DEL 4° GRUPPO SQUADRONI "GENOVA CAVALLERIA" - Palmanova
MUSEO STORICO DEL 5° GRUPPO SQUADRONI "LANCIERI DI NOVARA" - Codroipo

QUADRI SINOTTICI

COLORI DISTINTIVI DI REGGIMENTO

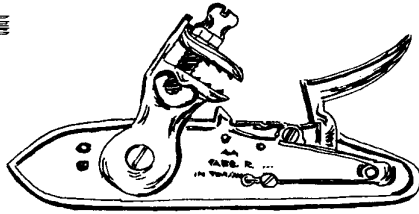
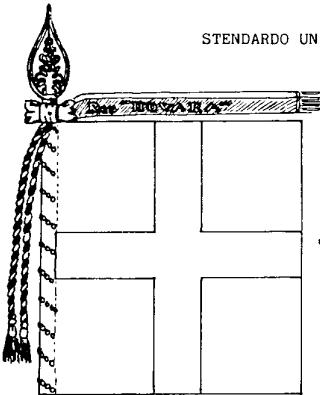
NIZZA Cavalleria	cremisi
PIEMONTE REALE Cavalleria	rosso
SAVOIA Cavalleria	nero filettato di rosso
GENOVA Cavalleria	giallo
NOVARA Cavalleria	arancio,bianco dal 1839
AOSTA Cavalleria	rosso
Cavalleria di SARDEGNA	celeste
SCUOLA Militare di Equitazione	rosso

COLORI DISTINTIVI DI SQUADRONE

Divisione di destra - 1° Sqd.	rosso chiaro
- 2° Sqd.	rosso scuro
Divisione di centro - 3° Sqd.	azzurro chiaro
- 4° Sqd.	azzurro scuro
Div. di sinistra - 5° Sqd.	giallo chiaro
- 6° Sqd.	giallo scuro



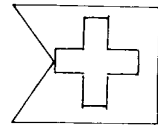
STENDARDO UNIFICATO mod. 1832



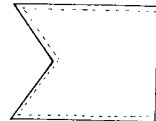
PIASTRA A PIETRA FOCAIA
IN USO DAL 1814



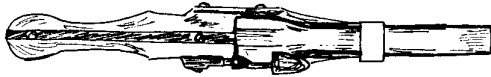
LAMA PER LANCIA mod. 1833



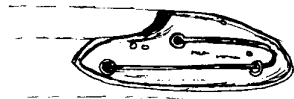
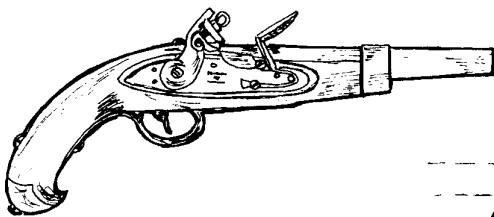
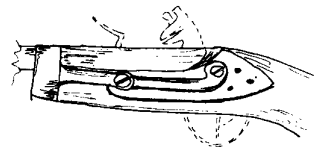
BANDERUOLA mod. 1833
BANDERUOLA mod. 1836



LANCIA mod. 1833 - 48



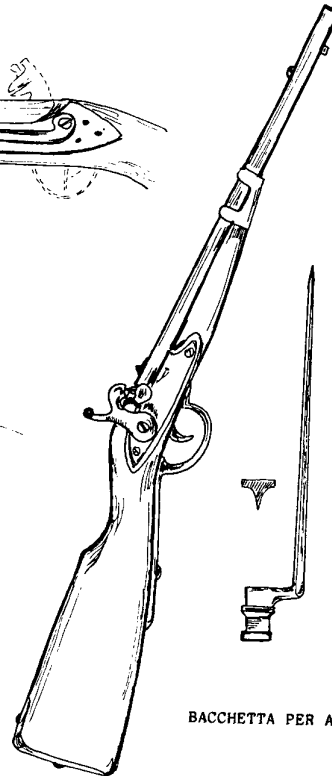
PISTOLA DA CAVALLERIA mod. 1833



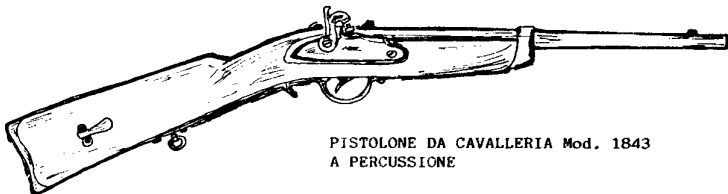
ASOLA CON CAMPANELLA PER mod. 1833



GANCIO A PALETTA



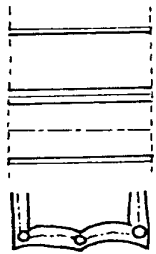
BACCHETTA PER ARMI DA FUOCO



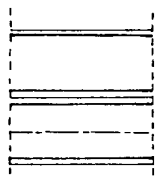
PISTOLONE DA CAVALLERIA Mod. 1843
A PERCUSSIONE

MOSCHETTO E BAIONETTA mod. 1833 - 44
A PERCUSSIONE PER "CAVALLEGGERI DI SARDEGNA"

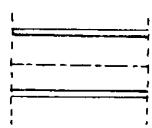
GRADI (ALLE MANICHE) PER TRUPPA



BRIGADIERE
MAGGIORE



BRIGADIERE
FURIERE



BRIGADIERE

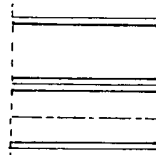


VICE -
BRIGADIERE

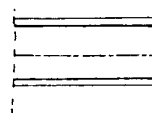
GRADUATI DI TRUPPA



FURIERE
MAGGIORE



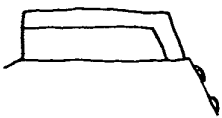
FURIERE



MARESCIALLO
D'ALLOGGIO

SOTTUFFICIALI

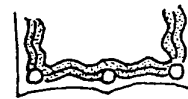
DISTINTIVI DI QUALITA'



APPUNTATI
in lana bianca
al colletto

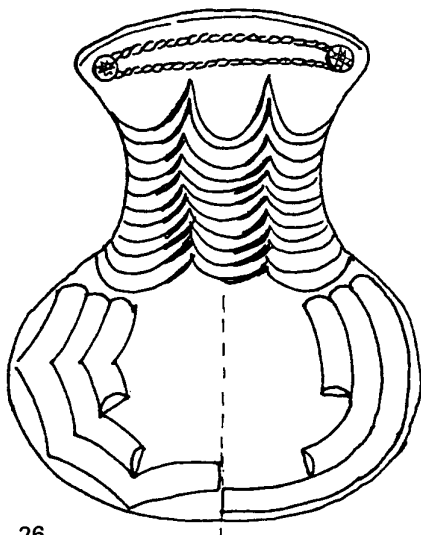


ANZIANITA'
in lana bianca
al braccio sinistro



TROMBETTIERI
in lana bianca
con filetto azzurro

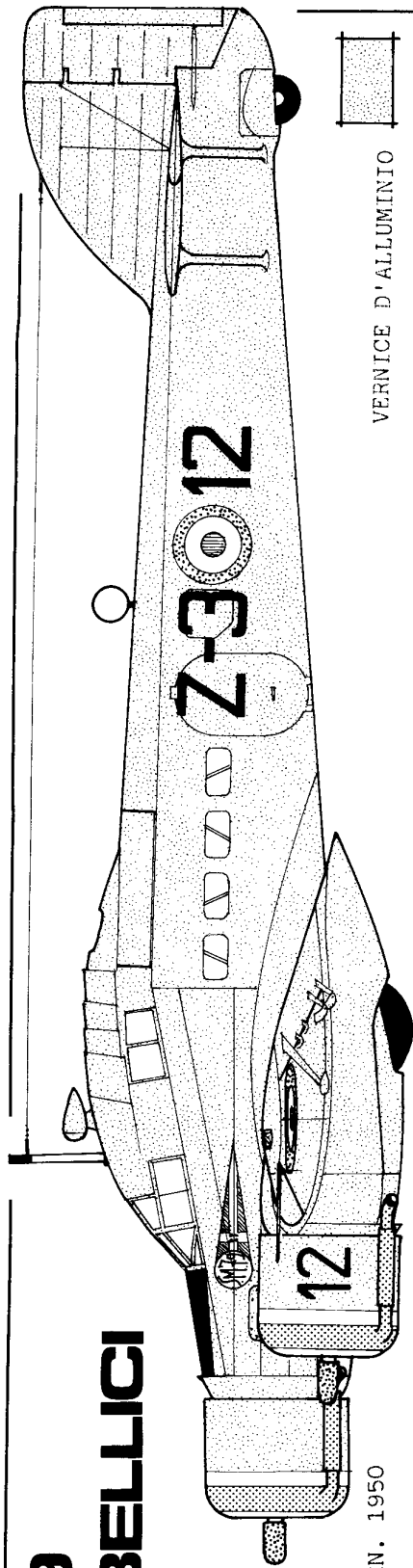
GRADI (ALLE SPALLINE) PER UFFICIALI



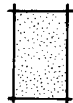
SOTTOTENENTE	1	BALZA TONDA
LUOGOTENENTE	2	" "
CAPITANO	3	" "
MAGGIORE	1	BALZA EPTAGONALE
LUOGOTENENTE COL.	2	" "
COLONNELLO	3	" "

S.M.79 POSTBELLICI

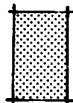
3^a ZONA AEREA
ROMA GUIDONIA, GEN. 1950



VERNICE D'ALLUMINIO

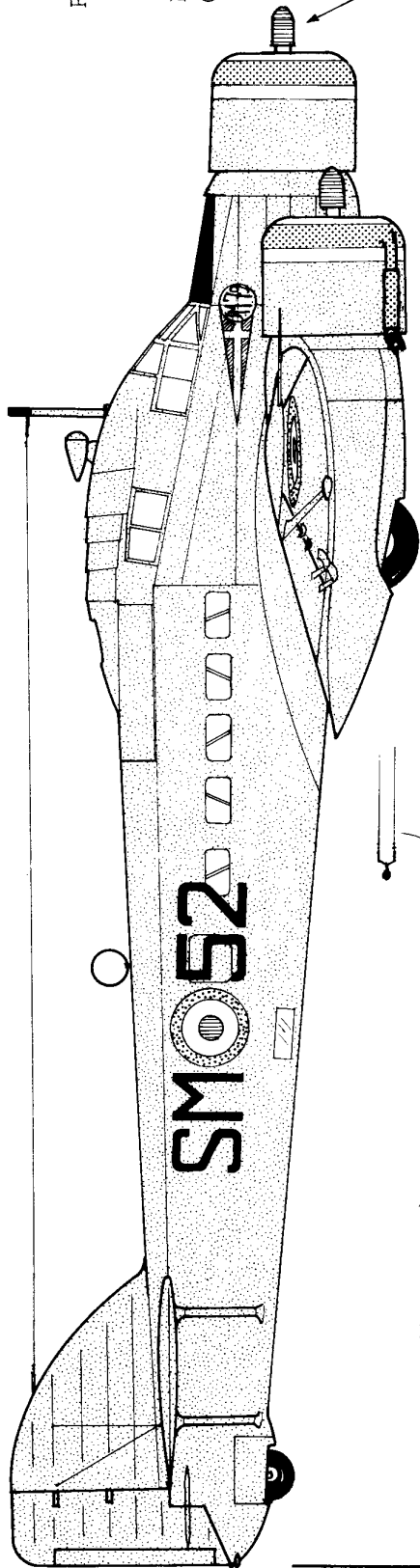


RAME



REPARTO VOLO S.M.
GUIDONIA, 1950

OGIVE VERDI

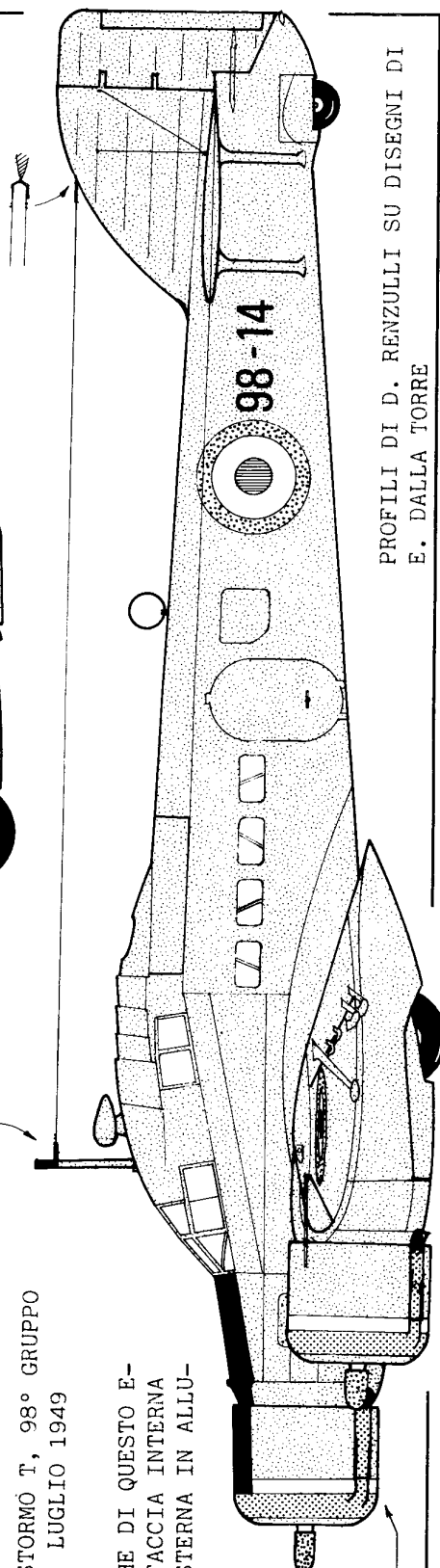


46° STORMO T, 98° GRUPPO
PISA, LUGLIO 1949

LE PALE DELLE ELICHE DI QUESTO E-
SEMPLARE HANNO LA FACCIA INTERNA
IN NERO E QUELLA ESTERNA IN ALLU-
MINIO.

OGIVE ROSSE

METALLO NATURALE



PROFILI DI D. RENZULLI SU DISEGNI DI
E. DALLA TORRE

SION 1982

Sion, capoluogo del Valais, in una cornice di montagna con le cime ancora innevate ed illuminate da uno splendido sole estivo, nei giorni 5-6 giugno '82 ci ha offerto un entusiasmante AIR SHOW internazionale con larga partecipazione di velivoli ad ala fissa e rotante civili, storici e militari. Nell'arco dei due giorni si sono potuti ammirare le evoluzioni dei velivoli pilotati da veri "Manici". Oltre che in statica abbiamo ammirato in volo, fra gli altri, un B-17 Flying Fortress scortato dal P-51 Mustang; Bearcat F8F, i più moderni F-15, F-16, A-10 oltre ad addestratori come MB-339, Alfa Jet, Casa 101. L'aeronautica svizzera ha schierato tutto il suo parco velivoli dai vecchi DH-100 Vampire ai più aggressivi F-5 Tiger. I civili hanno presentato un nutrito programma imperniato sul lavoro aereo svolto da elicotteri, fra l'altro ci hanno fatto vedere come volano le mucche! (appese

al gancio baricentrico di un Lama). Tutto il programma era intervallato da esibizioni di pattuglie acrobatiche tra le quali cito la "Patrouille de France" (Alfa Jet), "Patrouille de Suisse" (Hawker Hunter MK 58), "Patrouille Oldtimer Flyer" di Basilea (Bucker 131 e 133). Cogliamo l'occasione per complimentarci con gli organizzatori e ringraziarli dell'accoglienza ed ospitalità dimostrata nei nostri confronti. Sperando che il successo ottenuto quest'anno invogli gli organizzatori a ripetere l'AIR SHOW nei prossimi anni, si consiglia (se ciò avverrà) a tutti i patiti che non hanno potuto partecipare quest'anno di non perdere la prossima occasione.

LORENZO ZAMBELLI
EDOARDO ROSSO
I.P.M.S.-TORINO

Un nuovissimo F-16A (serial HR 80-604) del 50th T.F.W. dell'U.S.A.F.E., basato presso la Hahn A.B., in Germania; la fascia alla sommità del piano verticale è di colore blu e qualifica l'aereo come appartenente al 10th T.F.S. La mimetizzazione è quella standard a tre toni di grigio: su superfici superiori in Gunship Grey FS-36118 e Medium Grey FS-36270, con le superfici inferiori in Light Compass Ghost Grey FS-36375. Si tratta del 672° esemplare prodotto del caccia texano. (foto Lorenzo Zambelli, IPMS-Torino).



Uno degli Alpha Jet della Patrouille de France con il numero individuale sul timone introdotta di recente. Il velivolo è il 58° biposto da scuola costruito e porta l'immatricolazione F-TERH; appartiene probabilmente al gregario posteriore sinistro. Come si vede tutti i velivoli della formazione portano sul lato destro del muso l'insegna dell'École de l'Air e sul lato sinistro lo stemma della Patrouille. (foto Edoardo Rosso, IPMS-Torino).



Il Grumman F8F-2P Bearcat (matricola civile NX700H) di Stephen Grey ripreso durante la sua esibizione a Sion. Il velivolo è dipinto con i colori del VF-11 "The Red Rippers" imbarcato tempo fa sulla USS Saipan (lettera S). Questa variante del caccia americano si diversifica dalla precedente F8F-1 per l'impennaggio verticale più alto e modifiche alla capottatura motore. (foto Lorenzo Zambelli, IPMS Torino).





Un incontro poco frequente negli aeroporti svizzeri: un Phantom FG.Mk.1 del 43° Squadron RAF di base a Leuchars in Scozia. L'aereo porta la nuova mimetica, che contraddistingue tutti gli intercettori della RAF, nei colori Barley Grey, Medium Sea Grey e Light Aircraft Grey; si notano le insegne di nazionalità "sbiadite" mentre quelle di reparto conservano colori normali (scacchi bianco/nero e gallina molto variopinta sulla deriva). Il 43° Squadron è l'unico, insieme con il 111°, che utilizza la variante FG.Mk.1(F-4K) del Phantom concepita per l'impiego da portaerei: in fatti dopo il disastro dell'Ark Royal tutti i Phantoms navali sono stati versati ai due reparti summenzionati. (foto Edoardo Rosso, IPMS-10).

MORE OSPREY NEWS

VIETNAM TRACKS: ARMOR IN BATTLE 1945-75

AUTORE: S. DUNSTAN, FORMATO: 269 mm. x 198 mm., rilegato, 192 pp., 225 fotografie in bianco e nero, prezzo Est. 9.95. EDITO DA OSPREY PUBLICATIONS, U.KINGDOM

Dopo anni di forzata rimozione del "complesso Vietnam" ecco che lentamente cominciano ad apparire nella pubblicistica specializzata libri che trattano di questo sanguinoso, trentennale conflitto.

Oltre alla pubblicazione di testi sulla guerra aerea ed aeronavale ecco che anche il settore mezzi corazzati, per anni considerato di secondo piano in un teatro d'operazioni quale quello Vietnamita, viene ora preso in considerazione e rivalutato. Per prima la Squadron-Signal Pub. ha immesso sul mercato un classico, e ottimo, libro fotografico del genere "in action", corredato dagli immancabili profili a colori di Don Greer. Appare ora, per i tipi della Osprey inglese (fra l'altro distributrice per l'Inghilterra delle pubblicazioni Squadron), il volume di Simon Dunstan. L'autore tratta con estrema competenza e chiarezza di tutti gli scontri del conflitto nel sud-est asiatico che videro come protagonisti i mezzi corazzati. Il libro è suddiviso in sei parti fondamentali:

- 1) Corazzati Francesi in Indocina
- 2) Corazzati dell'Esercito Sud-Vietnamita
- 3) Corazzati dell'U.S. Army
- 4) Corazzati dell'U.S. Marine Corp
- 5) Corazzati Australiani
- 6) Corazzati dell'Esercito Nord-Vietnamita

Particolare accento è posto alla continua e stressante lotta di uomini e mezzi contro le mine, causa prima di molte perdite in questo teatro d'operazioni. Se ne mostrano i progressi ottenuti e gli insegnamenti futuri, pur riconoscendo che ben poco si è fatto od ottenuto nel debellare questo antico quanto efficace flagello della guerra convenzionale. A supportare l'agile e ben comprensibile testo sono qualcosa come 225 foto in bianco e nero. La scelta iconografica è stata accuratissima, avendo l'autore potuto accedere sia alle fonti private che a quelle ufficiali. Incredibile o quasi il fatto che sia riuscito a racimolare foto ufficiali della Repubblica Sociale del Vietnam, mentre assolutamente inedite sono le foto dei mezzi corazzati Nord-Vietnamiti. Dopo un breve confronto da me effettuato fra i libri sinora pubblicati su questo tema ho constatato che le foto in comune non superano la ventina e che quindi molto materiale è ancora disponibile. Naturalmente l'autore non ha fatto tutto da solo, ma è stato coadiuvato ed agevolato nel suo compito da molte persone fra le quali ricordo il Generale George S. Patton, ora a riposo, comandante di unità carriste in Vietnam e autore dell'introduzione al libro. Come sempre Steven Zaloga, già collaboratore dell'IPMS USA Update e Quarterly, ha fornito la propria conoscenza sull'argomento. Fra gli altri grossi nomi che contribuiscono all'ottimo bilanciamento fra scritto e visivo di questo "in depth" studio ricordo: P. Touzin, M. Windrow, George J. Balin. Tutti personaggi questi, che pur agendo spesso dietro le quinte, forniscono quell'enorme ammontare di materiale iconografico che rendono un libro di storia vivo e non un semplice susseguirsi di parole, per quanto ben scritte. A completamento dell'opera appaiono anche cartine indicanti le zone dove si ebbero i maggiori scontri che videro coinvolti i mezzi corazzati dell'una e dell'altra parte. Per concludere l'amarrezza di cui sono spesso velate le parole dei reduci del Vietnam: ancora oggi essi sopportano il peso di colpe sicuramente non loro, ma che molti politici e alti gradi militari hanno abilmente dirottato sulle tombe dei 50.000 caduti americani. In definitiva un'ottimo libro per storici o modellisti che desiderino approfondire questo capitolo di storia recente. Il prezzo richiesto, anche se non economico, è ben proporzionato alla mole di questo la-

voro e alla lussuosa veste grafica. Il volume in questione è stato gentilmente fornito per la recensione dalla OSPREY PUB. che intendiamo in questa sede ringraziare.

Review sample kindly supplied by Osprey Publications Ltd.

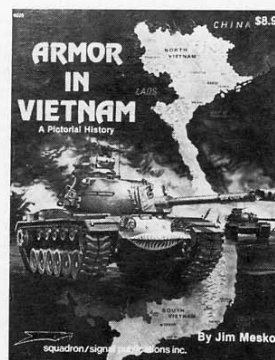
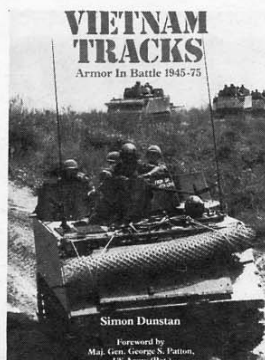
ARMANDO ROSSI IPMS-MO

ARMOR IN VIETNAM - AUTORE: JIM MESKO, FORMATO 275 mm. x 215 mm., BROSSURA 80 pp., CIRCA 200 FOTO B/N. 9 PAGINE DI PROFILI A COLORI, \$ 8.95, EDITO DA SQUADRON SIGNAL PUB., DISTRIBUITO DA OSPREY PUB. LTD.

Ultima novità della Squadron/Signal, questo bel volume incontrerà sicuramente i favori di tutti gli appassionati di veicoli corazzati impiegati nel Vietnam. Il libro è formato da 80 pagine con moltissime foto in bianco e nero (circa 200) e tavole a colori, di cui sono particolarmente entusiasta per il disegno e la colorazione da cui poter ricavare eventuali variazioni sugli schemi standard di mimetica per la realizzazione di modelli ambientati in quel periodo. Le foto, tutte in B/N, illustrano con notevole perizia i protagonisti della guerra, dal M5 Stuart, alla cinghietta M29 usata dai francesi; dal M42, ai più moderni M113 adattati sul campo per le più svariate esigenze: dal trasporto truppe convenzionale con l'adozione di corazzate addizionali per la protezione dei piloti, all'utilizzo del cannone M60 Vulcan (M163). Ugualmente interessanti sono le immagini riguardanti veicoli meno famosi ma sempre curiosi come l'autoblindo V100 e l'incredibile ONTOS con i sei cannoni senza rinculo. Ma la parte del leone la fa sicuramente l'onnipresente M48, realizzato come carro da battaglia in campo aperto, e adattato anche esso a carro sminatore, carro recupero (M728), bull-dozzer e carro lanciabile. Un capitolo del libro è riservato all'apporto militare degli alleati degli americani: cioè truppe australiane, neozelandesi e coreane, questi ultimi riconoscibili per il caratteristico emblema della tigre.

L'unica obiezione che si può sollevare riguarda la scarsa documentazione fotografica e descrittiva dei corazzati nord-vietnamiti, questi, infatti, vengono trattati brevemente e solo nelle ultime due pagine e in un bel disegno a colori di un T34/85 con treno di rotolamento della serie 154/55. Facendo il rapporto prezzo-qualità, ritengo senz'altro che il volume meriti la spesa, perchè consente di entrare in possesso di un volume ricchissimo di foto, molte delle quali inedite, e perciò unico nel suo genere.

GIANLUCA GIUGNI IPMS-MO



IMMINENTE PUBBLICAZIONE

GIUSEPPE PESCE

I DIRIGIBILI ITALIANI

Elegante volume con oltre 200 fotografie. L. 40.000

PREZZO DI PRENOTAZIONE I.P.M.S. L. 30.000

NINO ARENA

MIMETIZZAZIONE DEI VELIVOLI DELL' AERONAUTICA ITALIANA

Il volume, con oltre 200 fotografie,
tratta della mimetizzazione dei velivoli dell'aeronautica italiana fino al 1945.

Prezzo L. 15.000

PREZZO DI PRENOTAZIONE I.P.M.S. L. 10.000

RICHIESTE A: CARTOLIBRI MUCCHI
Casella postale 64 centro - 41100 MODENA