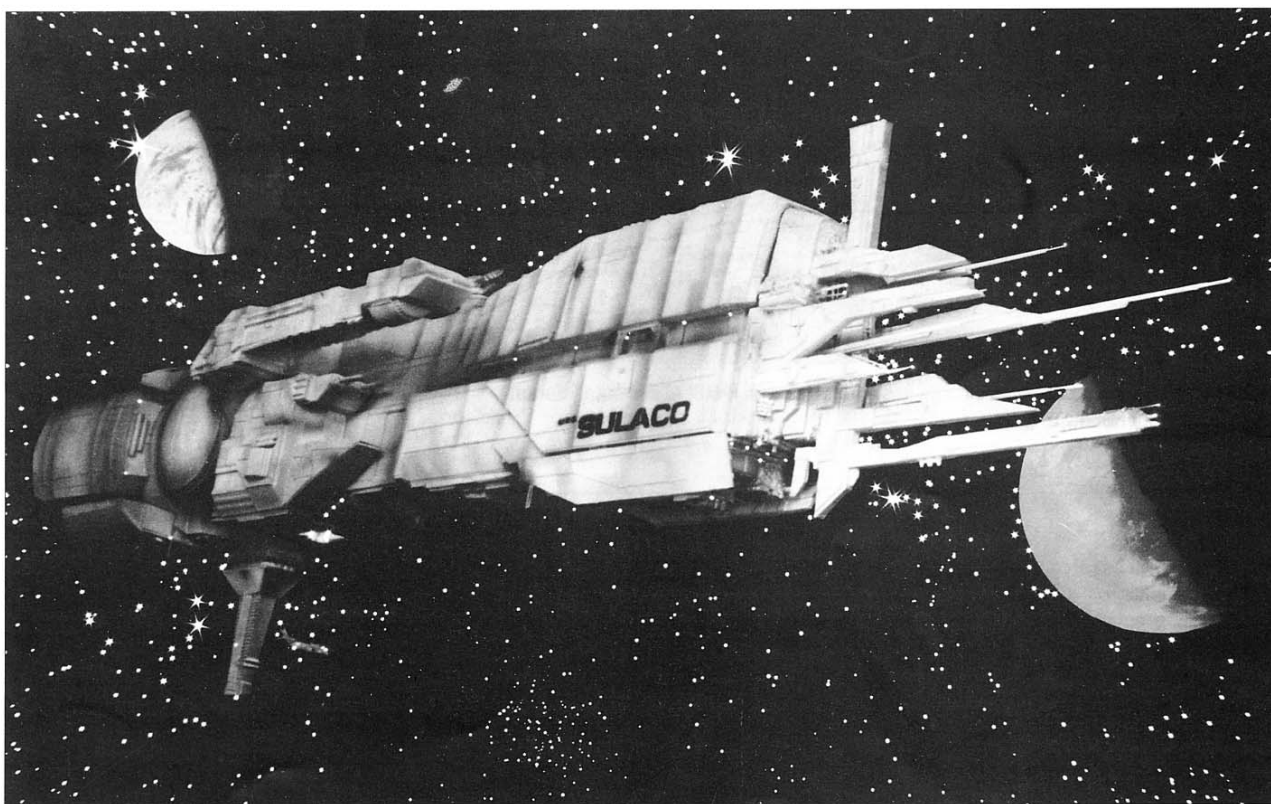


il NOTIZIARIO

IPMS

ANNO XXVI, N.3/4-1995



In questo numero:

- *Aerei jugoslavi nella Regia • blindo "Centauro"*
- *U-boot tipo VII b • VTT M.113 • Italcon '95 • Fiat G.46*
- *Semoventi tedeschi su scafi francesi*

Editoriale

Ricordo di un Amico

Maurizio Zen, titolare della P.D.MODELS di Vicenza e socio IPMS, non è più fra noi. Un sinistro autostradale ha reciso improvvisamente la sua ancor giovane vita, lasciando nella più nera disperazione non solo i suoi familiari ma anche chi come me ha avuto la possibilità di conoscerlo ed apprezzarne le eccelse doti umane, cui si aggiungeva un genuino entusiasmo per il nostro hobby.

Fu proprio grazie alla sua passione che circa due anni fa diede vita all'avventura della P.D.Models offrendo, con lusinghieri successi e finalmente, ai tanti modellisti appassionati della nostra aviazione militare l'opportunità di riprodurre in scala molti fra i più rappresentativi velivoli, con kit in resina rimasti unici.

Era di indole instancabile tanto è vero che proprio la sera prima della sua morte mi aveva telefonato per annunciarmi l'uscita di altre sue novità... era così felice tanto da riuscire a trasmettermi la sua gioia coinvolgendomi al punto che mi sembra tutt'ora incredibile che sia venuto a mancare così repentinamente...

Ora potrà sembrare scontato dire che Maurizio mancherà a molte persone e che il suo ricordo non sbiadirà nel tempo: in realtà è ciò che sento insieme a tanto dolore per aver perso un Amico... Ciao Maurizio, non ti dimenticheremo.

Gabriele Luciani



La foto ritrae Maurizio Zen, sulla sinistra assieme a due soci IPMS, al suo stand durante un recente Model Show di Bologna.

Sommario

Aerei jugoslavi nella Regia Aeronautica di R. Lemmi	pag. 3
Autoblindo «Centauro» di G. Venier	pag.10
«U-99», u-boot tipo VII b di A. Lugli	pag.14
VTT M.113 di G. Luciani	pag.18
Italcon '95 di M. Ferrari e F. Gasparoni	pag.24
Fiat G.46 (prima parte) di T. Prisco, M. Ciampi e G. Casari	pag.28
Semoventi su scafi francesi, nella 21ª panzer di N. Domino	pag.36

In Copertina

U.S.S. Sulaco, nave da battaglia interstellare che nel film «Aliens-Scontro Finale» riporta Ripley sul pianeta Acheron, insieme ad una squadra di marines spaziali. Modello interamente autocostituito (130 cm di lunghezza!) da German Impache di Torino, vincitore nella categoria «astronavi da film» alla Terza Mostra Nazionale di Modellismo Aerospaziale, Fantastico e di Fantascienza di San Marino, il cui resoconto è pubblicato in questo stesso numero. (foto ed ambientazione scenica di Marco Ferrari)

il NOTIZIARIO IPMS

Pubblicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti.

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

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

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

Gian Luca Cocchi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:

Gianni Casari, Maurizio Ciampi,
Nino Domino, Marco Ferrari, Rudy Lemmi,
Gabriele Luciani, Andrea Lugli,
Tarquinio Prisco, Giuseppe Venier

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:

29/10/1995

Stampa:

GRAPHOTECNICA
Maranello (Mo) - Italy -

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

Quote sociali per l'anno 1995:

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

1995 Membership Dues:

Europe	Italian Lire 50.000
Overseas	US \$ 50,00

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

(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •

c/o Giorgio Pini

Casella Postale (P.O. Box) 36

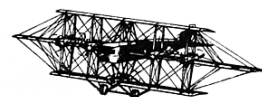
41010 Fossoli (Modena)

- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1987, N.ri 1-2-3/4	1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4	1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1994, N.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000



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

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

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

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

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

AEREI JUGOSLAVI NELLA REGIA AERONAUTICA

testo e disegni di Rudy Lemmi

■ **Continuando** il discorso (iniziato sul Notiziario 1/1993 con gli Aerei Alleati) sui velivoli nemici catturati ed utilizzati dalla R.A. nel periodo della Seconda Guerra Mondiale tra la dichiarazione di guerra del 10/6/40 e l'armistizio dell'8/9/43, ci si ritrova a parlare degli aerei ex Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo (J.K.R.V. o aeronautica reale jugoslava) che portarono i distintivi della R.A.

A seguito delle operazioni contro l'allora Regno di Jugoslavia (dal 6/4/41 al 17/4/41) la R.A. entrò in possesso di una discreta quantità di aerei (fra cui alcuni S.79 e Ca 310 a cui erano stati da poco venduti) di cui diversi esemplari servirono principalmente per collegamento o per valutazioni al Centro Sperimentale di Guidonia mentre molti altri furono poi passati alla neonata aviazione Croata.

Uno studio su questo argomento apparve, ad opera di Giancarlo Garello, sul no. 1/77 della rivista della IARB (Italian Aviation Research Branch, poi Aerofan) e sui numeri 4, 5 e 7/8 del 1977 della rivista Aerei. Dalle foto che corredevano detti servizi e da altre pubblicate su "Regia Aeronautica, Colori e Insegne" - Ed. Intergest 1974, ho ricavato i profili illustrati che dovranno comunque essere considerati con il massimo "beneficio di inventario" in quanto non sono riuscito a reperire notizie sicure sulle mimetizzazioni degli aerei jugoslavi (neanche sull'IPMS Color Cross Guide !) e qualsiasi

riferimento al Federal Standard sarebbe puramente casuale.

Si può ipotizzare, vista la limitata capacità industriale del Regno di Jugoslavia, che le vernici utilizzate sugli aerei importati fossero quelle dello stato costruttore e che le vernici utilizzate per gli aerei costruiti sul posto dovessero, in qualche modo, adeguarsi a quelle esistenti. Per sostenere questa tesi mi appoggio alle foto pubblicate su Aerei no.4/77 in cui si vedono le forniture di Ca 310 e Ca 310 bis ancora da consegnare ma già con le insegne jugoslave. Anche in questa occasione saranno gradite osservazioni, magari anche fotograficamente documentabili (da parte di soci e non) che possano aggiungere qualcosa di più concreto alle varie ipotesi che mi troverò a formulare.

Come la volta precedente parlerò degli aerei modellisticamente più raggiungibili attraverso i più tradizionali kit ad iniezione presenti sul mercato. Se qualcuno vorrà e riuscirà a realizzare un Rogozarsky Fizr o un SIM XIV susciterà la mia più profonda ammirazione (e un pò di invidia).

Profilo no.1:

DORNIER Do 17 Ka. La foto da cui è tratto questo profilo, pubblicata anche su Dimensione Cielo Immagini H6, è evidentemente stampata "a rovescio" in quanto si nota il tubo di pitot sull'ala destra mentre in

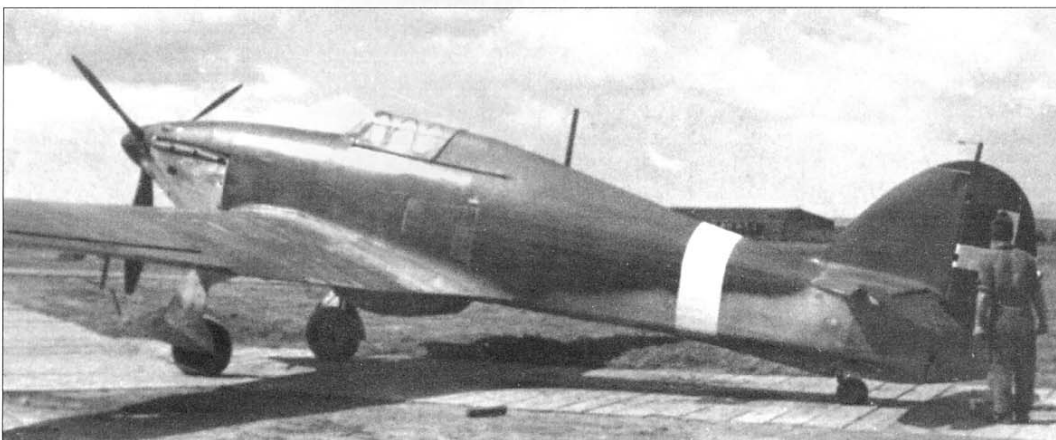


Qui a lato:
Particolare di uno dei due "Hurricane" catturati nel campo di Mostar ed in seguito ridipinti con le insegne italiane, come si vede nelle foto delle pagine seguenti; l'esemplare in questione aveva in origine la matricola Jugoslava N.2337.
(foto arch. N.Arena via G.Pini)

Qui a lato e sotto:
Ancora l'Hurricane
della foto precedente,
però inquadrato
in modo più ampio;
sotto la semiala
sinistra si scorge
l'insegna jugoslava,
mentre sono già
state applicate la
banda bianca in
fusoliera e la croce
sabauda sul timone,
come si vede bene
nella foto inferiore.
(foto arch. N.Arena
via G.Pini)



*Nota: le due foto
sono state elabora-
te al computer, a
causa della quasi
inintelligibilità de-
gli originali, oltre-
tutto pesantemente
tagliati negli sfondi;
si assicura però di
non essere interve-
nuti all'interno della
sagoma del velivolo,
se non nell'accen-
tuazione generale
del contrasto.*
(N.d.R.)



realtà si trovava sull'ala sinistra ed anche la sfinestratura sul muso è quella esistente sul lato sinistro (un bel primo piano del lato destro del muso dell'aereo si trova sul citato "Regia Aeronautica - Colori e Insegne" della Intergest). Il confronto fra queste due foto evidenzia la mancanza della linea di mimetizzazione sulla capottatura motore della foto rovescia; per analogia con gli aerei dell'Asse che operavano nei Balcani ho supposto che siano state verniciate in Giallo Cromo; la croce di Savoia era ripetuta anche sulla faccia interna dei timoni di direzione mentre i fasci alari (che non si notano nella foto) avrebbero potuto essere su fondo bianco.

Questo tipo di Do 17, costruito anche su licenza dalla Fabbrica di Stato di Kraljevo, aveva la cellula di concezione tedesca, i motori Gnome-Rhone 14K (particolare E) di origine francese mentre l'armamento di difesa era costituito da mitragliatrici FN belghe; inoltre l'eventuale equipaggiamento fotografico era cecoslovacco e la strumentazione jugoslava! Non esiste il modello specifico in scatola di montaggio ma è necessario partire dal Do 17 E dell'Airfix utilizzando ed adattando quindi i motori e le relative gondole del Do 17 Z Frog/Revell mentre il lungo muso sfinestrato deve essere autocostruito (vedi particolare C); bisognerà inoltre sistemare la postazione difensiva dorsale e ruotare verso l'interno (secondo l'asse verticale) di 3.5 gradi l'impennaggio verticale destro.

Profilo no.2:

HAWKER HURRICANE Mk I, come si presentava sul campo di Mostar poco dopo l'occupazione da parte dei reparti italiani; nelle foto si vedono bene le coccarde jugoslave nella parte inferiore dell'ala mentre la parte

superiore ne sembra sprovvista; non è però escluso che siano già state cancellate con un colore molto simile al colore di fondo. Successivamente l'aereo fu trasferito a Guidonia dove ricevette una mimetizzazione a fitte chiazze nei colori cosiddetti "mimetici" giallo/marrone/verde con il muso interamente in giallo cromo, come riportato sul profilo pubblicato da "Regia Aeronautica - Colori e Insegne" della Intergest, le coccarde alari avevano i fasci su fondo bianco.

Nella foto fornita dal socio Lucchini si vede l'aereo in una probabile fase successiva di mimetizzazione in quanto il muso giallo è ricoperto quasi interamente di un reticolato che potrebbe essere in verde oliva scuro.

Profilo no.3:

HAWKER FURY Mk II del 5° Puk (Stormo) sul campo di Niksic (?); questo tipo di aereo costruito anche su licenza dalla jugoslava Ikarus si diversifica dall'MK I proposto dalla Matchbox per il carrello uguale a quello del Gladiator e per il radiatore ventrale simile di forma ma ridotto nella larghezza a quello dell'Hurricane (particolare B). Da questi due ultimi modelli si dovranno ricavare i pezzi necessari alla trasformazione dell'MK I. Le superfici inferiori dovrebbero essere in alluminio opaco; l'asta verticale del 4 potrebbe essere chiusa mentre sul timone di direzione la croce di Savoia appare sullo sfondo di una vernice scura (grigio ?) utilizzata per obliterare il distintivo jugoslavo a bande orizzontali.

Profilo no.4:

MESSERSCHMITT Bf 109 E-3 fotografato a Tirana nel 1941; nella didascalia della foto Giancarlo Garelli

dice che non è chiaro se si tratti di un esemplare ex-J.K.R.V. o piuttosto un ex-Luftwaffe. La seconda ipotesi dovrebbe essere la più corretta; infatti confrontando questa foto con quelle degli E-3 jugoslavi pubblicate sul libro di Shores, Cull e Malizia "Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 40-41" (Grub Street Publ., 1987) i velivoli jugoslavi appaiono di un uniforme colore scuro che fa pensare al verde/nero tedesco (schwarzgrün 70) mentre sul nostro si vedono i segni della mimesi "splinter" nonché le tracce di croci bianche. D'Amico e Valentini, nel loro "The Messerschmitt 109 in Italian service 1943-45" (Monogram Publ., 1985) parlano di un aereo ottenuto dai nostri specialisti (che notoriamente in fatto di arrangiarsi non erano secondi a nessuno) mediante parti ricavate dalla cannibalizzazione di 109 jugoslavi danneggiati unite ad una cellula ex-Luftwaffe ... ad ogni modo un velivolo in più faceva sempre comodo.

Profilo no.5:

BÜCKER Bu 131 JUNGMANN da una foto scattata a Tirana nell'Aprile del 1941 e pubblicata su Dimensione Cielo n°11 Scuola e collegamento (Ed.dell'Ateneo e Bizzari, 1977) e riferita ad un esemplare completamente in alluminio opaco ed in cui, molto velocemente, la croce di Savoia è stata realizzata utilizzando la banda trasversale bianca dell'insegna di coda jugoslava. L'aereo porta ancora le insegne originarie sulle superfici superiori e quindi sicuramente anche su quelle inferiori. La ripresa è molto angolata e non si vede il grosso numero nero posto sulla capottatura del motore che pure si nota in diverse altre foto di Bu 131 jugoslavi, probabilmente perchè ricoperto dal solito giallo cromo.

Profilo no.6:

MESSERSCHMITT Bf 108 TAIFUN; di questo aereo non ho trovato foto ma solo notizie sull'articolo di Garello che lo indicano in carico alla R.A. in Albania con compiti di collegamento. Per analogia, anche di funzioni con il Fi 156, l'ho ipotizzato completamente riverniciato secondo lo schema "Continente" della R.A. e con fasci alari su fondo neutro (poteva esserci un numero in rosso sulla fascia bianca). Un bel servizio sul Bf 108 e sulle modifiche da apportare al modello Heller è apparso sul Notiziario IPMS n°1/91 a firma di Tarquinio Prisco.

Profilo no.7:

FIESELER Fi 156 C STORCH fotografato a Mostar nel 1942; si nota l'assenza della colorazione gialla del muso, suppongo inutile in un teatro di operazioni ormai esente dalla presenza di aerei nemici; le insegne alari sono su fondo neutro. Nella foto non si vede molto bene ma dovrebbe essere una delle versioni senza postazione difensiva posteriore.

La coccarda alare jugoslava (D) per le superfici inferiori risultava sempre di grandi dimensioni; per le superfici superiori rimaneva delle medesime dimensioni negli aerei non mimetizzati mentre era di dimensioni ridotte sugli aerei mimetizzati. Non è di facile reperibilità e tantomeno di facile realizzazione (il Fury della Matchbox ha le decals incluse ma, almeno nel mio esemplare, il blu era sostituito da un verde) ma tra le decals Superscale ci sono almeno nel foglio 72-140 riguardante un Hurricane. L'insegna di coda copriva interamente il

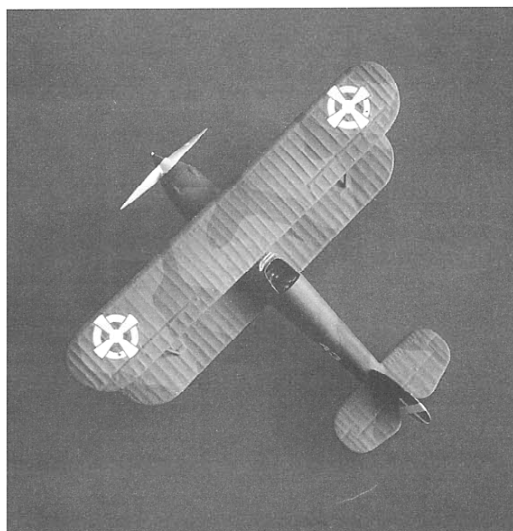





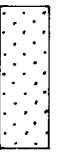
timone verticale con tre bande orizzontali (A) mentre negli aerei mimetizzati poteva essere successivamente ridotta ad una sottile "striscia" sempre a bande orizzontali che a volte, come sull'Hurricane, arrivava fin sulla deriva fissa.

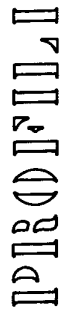


In alto:
Lo stesso Hurricane della pagina precedente, dopo la riverniciatura effettuata a Guidonia, con apposizione delle insegne regolamentari. (foto C.Lucchini)





Al centro:
Il Rogozarsky "Fizir 122", piccolo biplano con motore Walter da 120 HP. (foto arch. N.Arena via G.Pini)


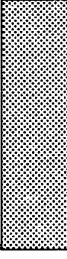
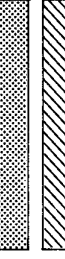


Qui a lato:
Il modello dell'Hawker Fury Mk.II, realizzato dall'autore su base del kit Matchbox 1:72 relativo al Fury Mk.I. (foto R.Iemmi)






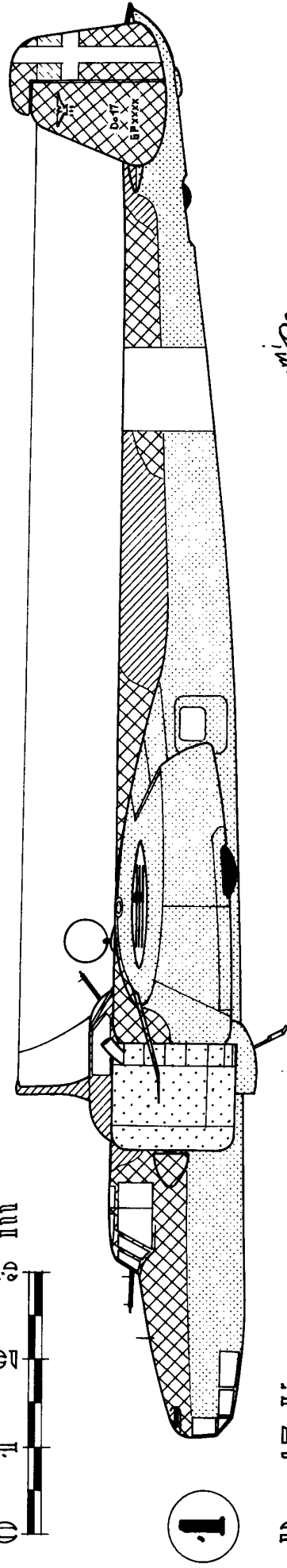
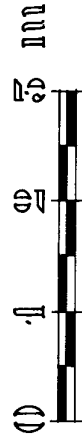
	Overpainted original insignia
	White
	Black
	Yellow

	Insignia red
	" blue
	Natural metal

	No. 1, 4
	Schwarzgrün
	Dunkelgrün
	Hellblau

	No. 2, 3, 5
	Dark green
	Dark brown
	Sky blue (2)
	Aluminium (3, 3)

	No. 6, 7
	Verde oliva scuro
	Grigio-azzurro chiaro

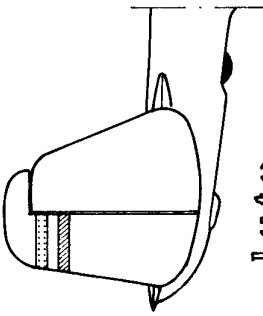
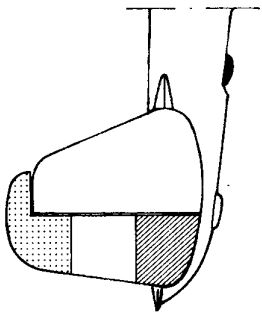


Doc. 17 16 01

R. Tem. 93

I.I.M.S. Italy

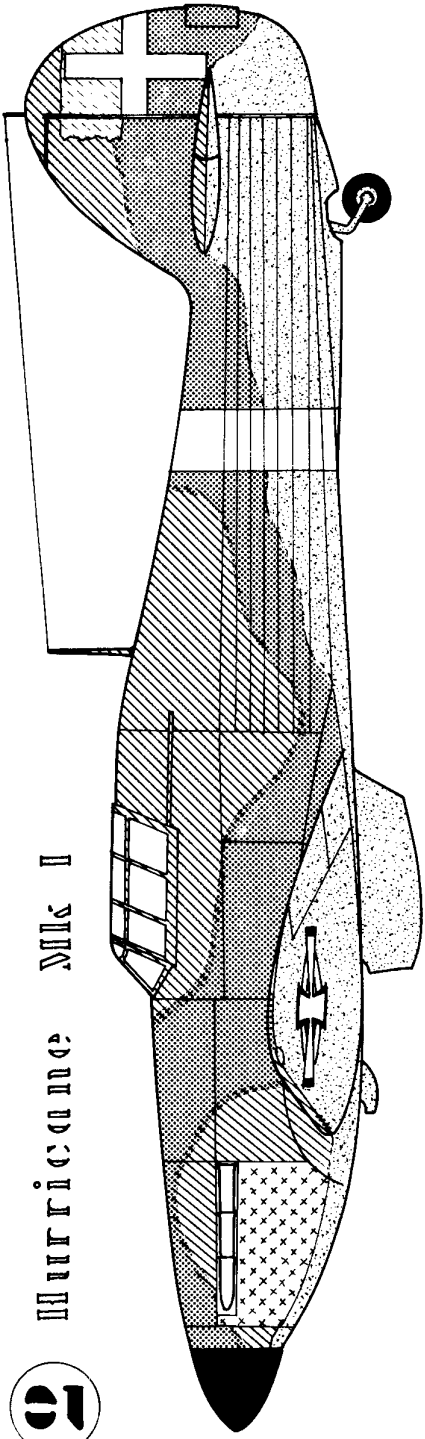
early



later

2

Hurricane Mk I

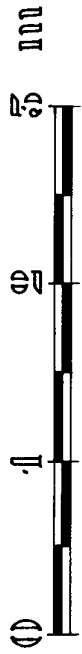
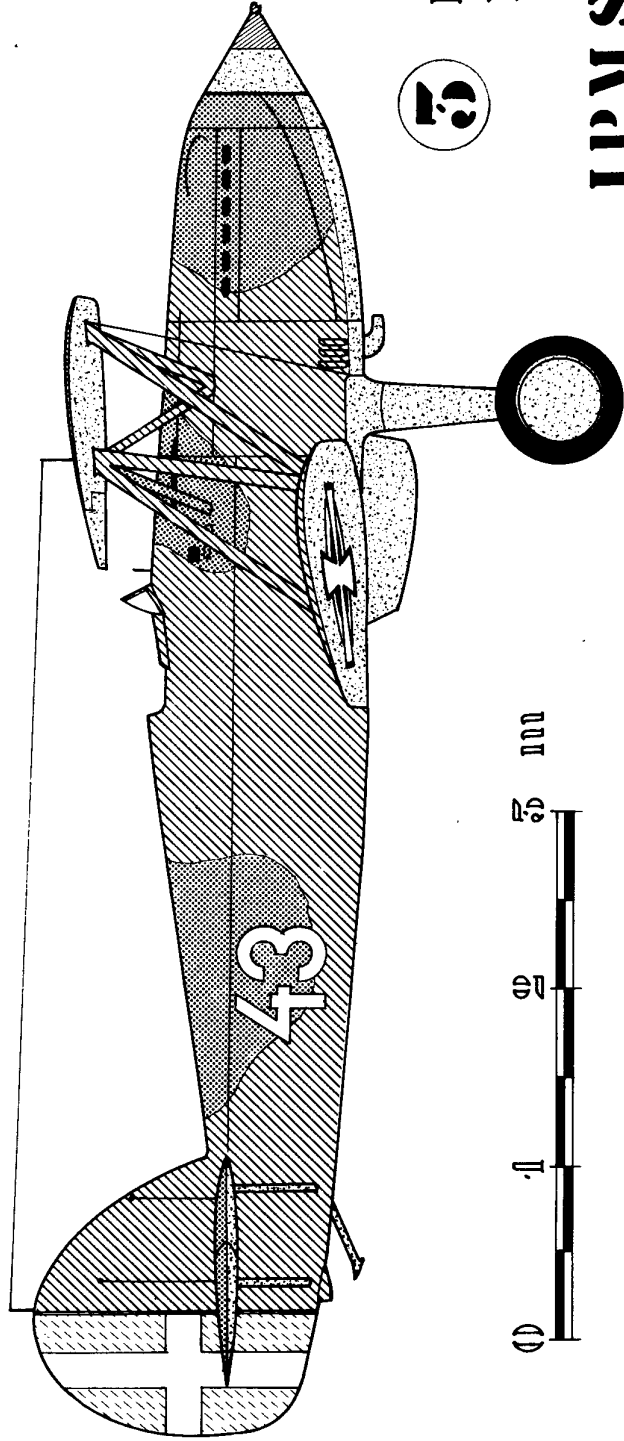


A

J.R.R.V. tail insignia

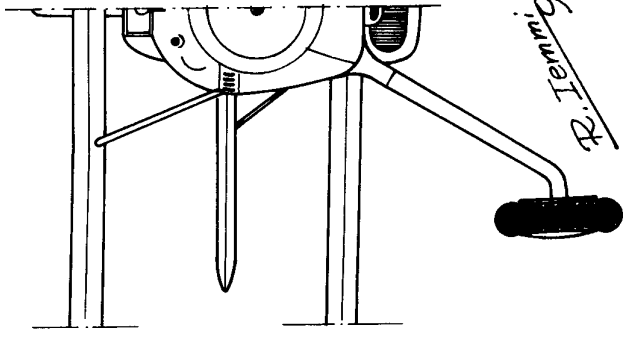


13



5

Fury
Mk III

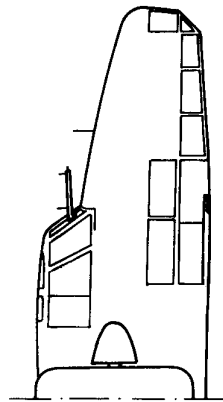
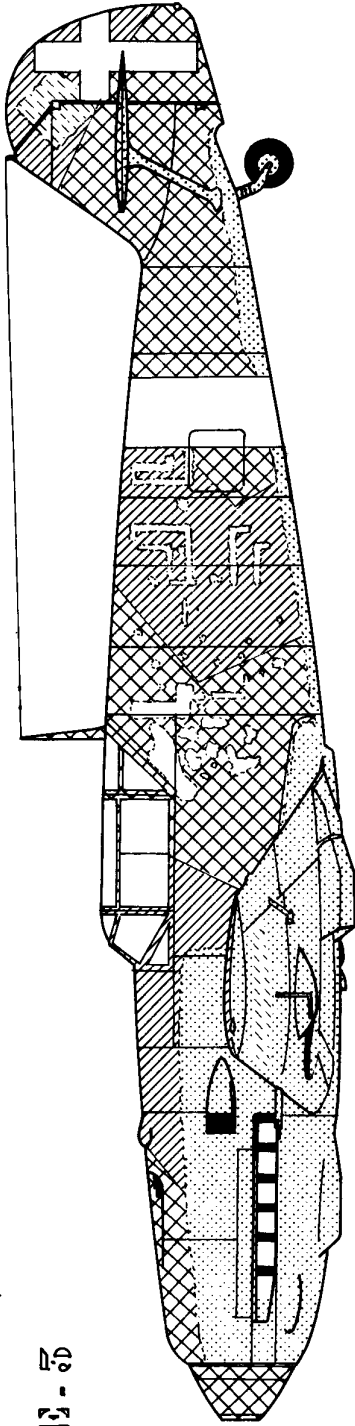


R.I.T. 11/11/33

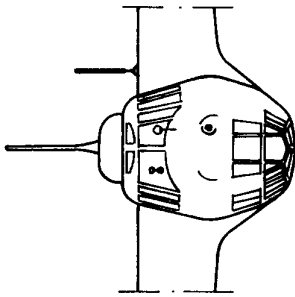
I.I.M.S. Italy



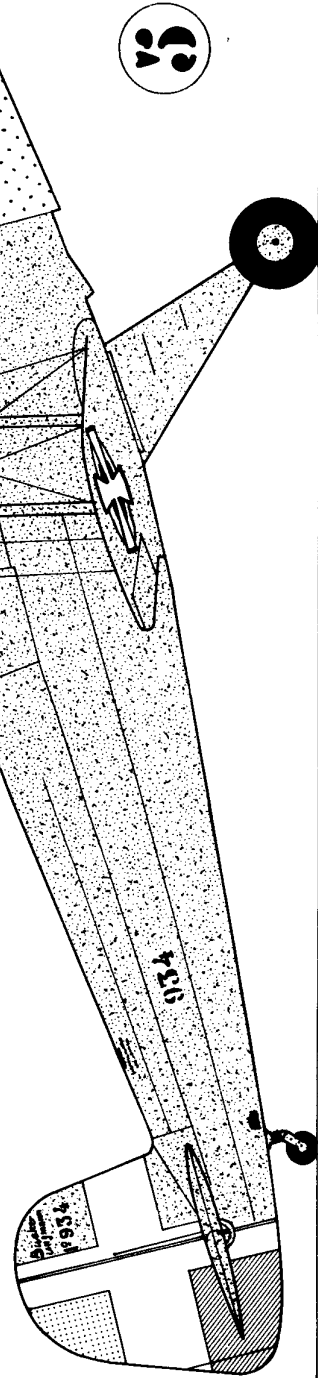
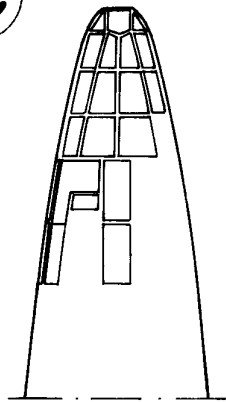
(a) 1000 12-50



(b) 12 1600



(c) 12-1



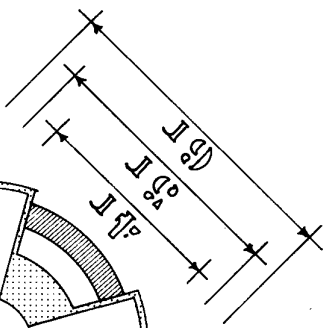
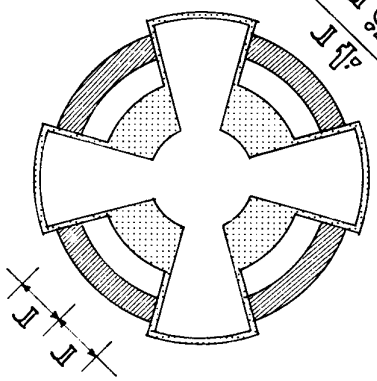
R. Tempi '93

I.P.M.S. Italy

D

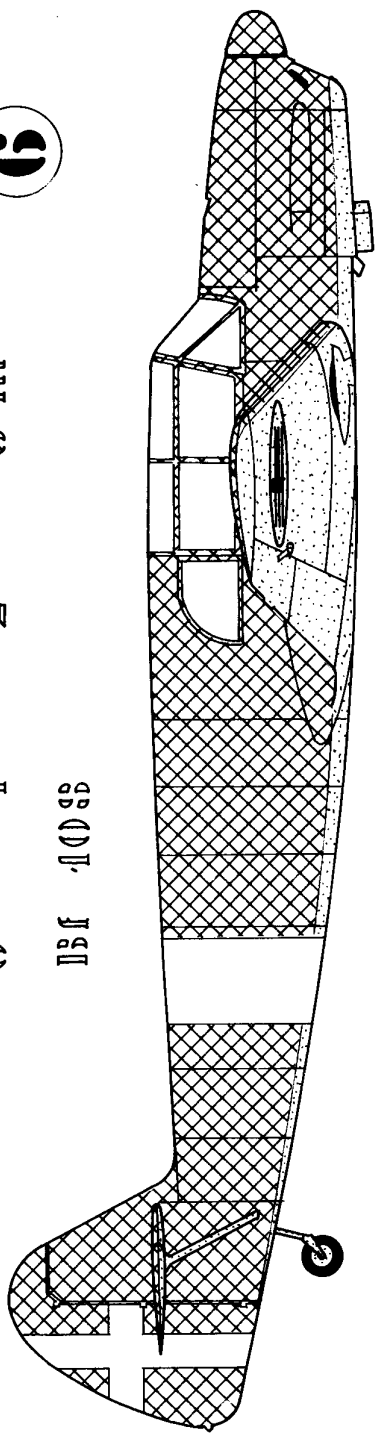
A.K.R.V.

wings insignia



6

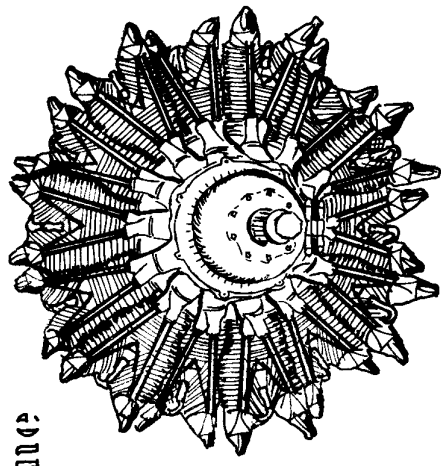
131 1088



120 12 16 engine

E

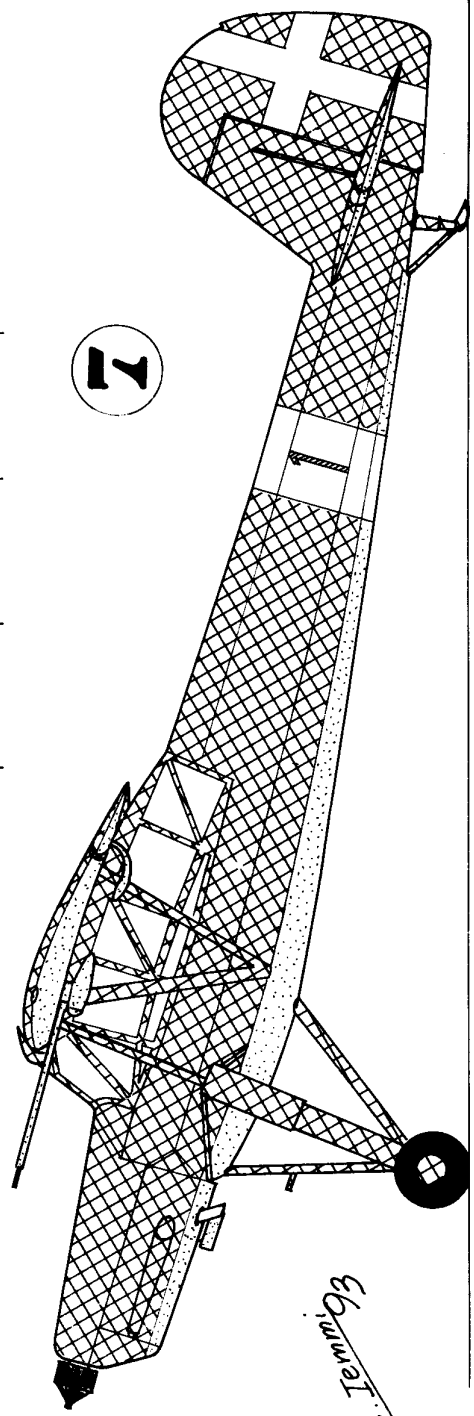
171 1888 07



120 12 16 engine

171 1888 07

F



120 12 16 engine

I.P.M.S. Italy

CENTAURO

di Giuseppe Venier

In basso:
Foto d'ambiente
operativo, che
presenta una
Centauro dotata di
corazzature reattive
in sosta durante
una scorta ad un
convoglio nell'ambi-
to dell'operazione
IBIS.
(foto F.M.Puddu)

■ **Vero** e proprio cacciacarri su ruote, questo mezzo da ricognizione prodotto dalla IVECO-FIAT per lo scafo e le parti meccaniche e dalla OTO-MELARA per la torretta e l'armamento principale, è un'autoblinda pesante a otto ruote indipendenti e controsterzanti armata di cannone da 105 mm a lungo rinculo. Concepita e prodotta per operare con il MBT "ARIE-TE", il VCC-80 e l'APC PUMA, la blinda Centauro è in distribuzione da due anni ai reparti di cavalleria dell'E.I. Pesa circa 24 tonnellate, ha un equipaggio di 4 uomini ed un'autonomia di 800 km e in velocità può superare i 100 km/h. Unica nel suo genere, in quanto al momento, escludendo l'AMX-10RC francese, non esistono negli altri eserciti mezzi analoghi già operativi, la Centauro è stata impiegata in Somalia nel corso della missione "IBIS". Anche se solo allo stadio di prototipo esistono della Centauro la versione semovente con cannone/obice da 155 mm denominata Pegaso e la versione APC/IFV.

Il modello

Di questo particolare e, mi sia consentito, affascinante mezzo, la Model System Trade proseguendo la serie di successi ottenuti con la blinda AB-41, il carro M11/39, il VCC-1, il VCC-2 e la blinda Ansaldo-Lancia AZ-1, ha posto sul mercato un bel kit in resina e vacuform

in scala 1/35. Premetto subito che non si tratta di un kit consigliabile ad un neofita, vuoi per il prezzo, vuoi ancor di più per la laboriosità dell'assemblaggio, che ha richiesto ben 40 ore per il completamento e 20 per l'aggiunta dei dettagli e la verniciatura. Inoltre a chi volesse cimentarsi nell'impresa, consiglio fin d'ora di dotarsi di un minimo di documentazione. Infatti anche i prototipi sono stati inviati ai reparti e quindi fra esemplare ed esemplare possono esservi delle differenze. Inoltre durante l'impiego in Somalia il mezzo è stato sottoposto ad alcune migliorie per quanto riguarda la protezione passiva. Alcune delle foto accluse all'articolo sono state scattate durante una manifestazione in Italia dall'amico Francesco Checuz, mentre le altre riprendono il mezzo in Somalia e sono del noto giornalista Franco Maria Puddu, che qui pubblicamente ringrazio per la collaborazione.

I fogli delle istruzioni sono sei, sufficientemente chiari e ricchi di particolari, contrariamente a quanto accade con ben più quotate ditte straniere.

La prima fase consiste nell'assemblaggio della torretta, il cui fondo è realizzato in vacuform. Siccome gli incastri presenti sulla torre non sono molto accentuati, bisogna essere molto precisi nel ritagliarlo, pena l'utilizzo di stucco e listelli di plasticard per chiudere le fessure. Vi sono poi numerosi particolari da fissare alla

kit Model System Trade 1/35



torretta, per cui l'uso dell'Attak è indispensabile; alcuni sono da aggiungere ma non vi sono grossi problemi in quanto se avremo realizzato almeno una volta un M-113 o un Leopard disporremo di un'insostituibile fonte di parti aggiuntive e/o sostitutive di quelle del kit, in quanto molti particolari sono in resina sottile e si possono rompere. Tra questi soprattutto le guide ad "L" del canestro posteriore che sono alette sottili e fragilissime; in pratica quelle del kit non sono di alcuna utilità per cui conviene usarle come campione ricostruendole con lamierino d'ottone o plasticard, mentre per il canestro conviene usare filo di rame rigido, quello (per intenderci) che si usa nei cavi telefonici. Utilizzando filo di rame e nastro adesivo da carrozzieri si realizzerà il telo che copre l'attaccatura del cannone alla torretta.

Nella seconda fase viene spiegato l'assemblaggio dello scafo, il cui fondo è realizzato in vacuform e se tagliato correttamente si incastra in maniera quasi perfetta, limitando solo a qualche fessura gli spazi da colmare con lo stucco. Il cassone che protegge sul lato destro la griglia di scarico va rifatto; quello fornito dal kit non è corretto né nelle dimensioni né nella forma. Io l'ho rifatto basandomi sulle fotografie, alcuni appunti presi dal vivo e dall'esame dei disegni apparsi su RID e Panorama Difesa. Il kit fornisce anche parte del caricamento esterno che però ho preferito sostituire con altro proveniente dalla banca dei pezzi in quanto la fragilità dei componenti ne impedisce anche in questo caso l'utilizzo.

La terza fase vede l'assemblaggio delle ruote e delle sospensioni; nel realizzare le sospensioni è necessario fissare ad ogni ruota i pezzi nel seguente modo: prima il numero 52, in cui va inserito e fissato il semiasse da realizzare con un tondino di ottone di 2 mm di diametro, poi si utilizza il numero 51 su cui si deve

poggiare l'ammortizzatore, infine la ruota, facendo attenzione che sia quella della fiancata giusta e per ultimo il pezzo no.55 (il triangolo delle sospensioni). Ho lasciato questa parte per ultima perchè fragile; basti pensare che su otto ne ho rotte (e di conseguenza ho dovuto rifarne) quattro.

L'ultima fase prevede l'assemblaggio della parte posteriore dello scafo. Anche qui le foto e le istruzioni sono un'ottima guida per il posizionamento dei particolari che si limitano al gancio di traino, un cassettone ed al gancio di rinvio del cavo di traino. Va infine eseguito l'assemblaggio dei fari e dei retrovisori. Per questi ultimi ho utilizzato quelli del Leopard leggermente modificati, mentre i gruppi ottici li ho rifatti, non usando nemmeno la copertura degli stessi fornita nel kit sotto forma di due pezzi in vacuform.

I contrassegni, visto che quelli specifici non sono ancora disponibili in commercio, sono stati ricavati dalle decalcomanie relative ai reparti italiani prodotte anni addietro dalla CRI.EL. Model. Per quanto riguarda la verniciatura ho utilizzato il Verde Oliva della Lifecolor e per la lustratura l'Olive Green della Tamiya.

Il giudizio definitivo sul modello è complessivamente buono, in quanto permette di riprodurre un mezzo italiano ad un costo paragonabile a quello di molte realizzazioni straniere, elevandosi al di sopra di molte di esse. Esso è tuttavia penalizzato da una certa macchinosità nell'assemblaggio, nonché dalla mancanza di molti particolari e da quella di un adeguato foglio di decals. Nel complesso lo consiglio agli appassionati di carri italiani e moderni in quanto il risultato finale compensa comunque abbondantemente le numerose ore trascorse a tavolino.

Alla pagina seguente:

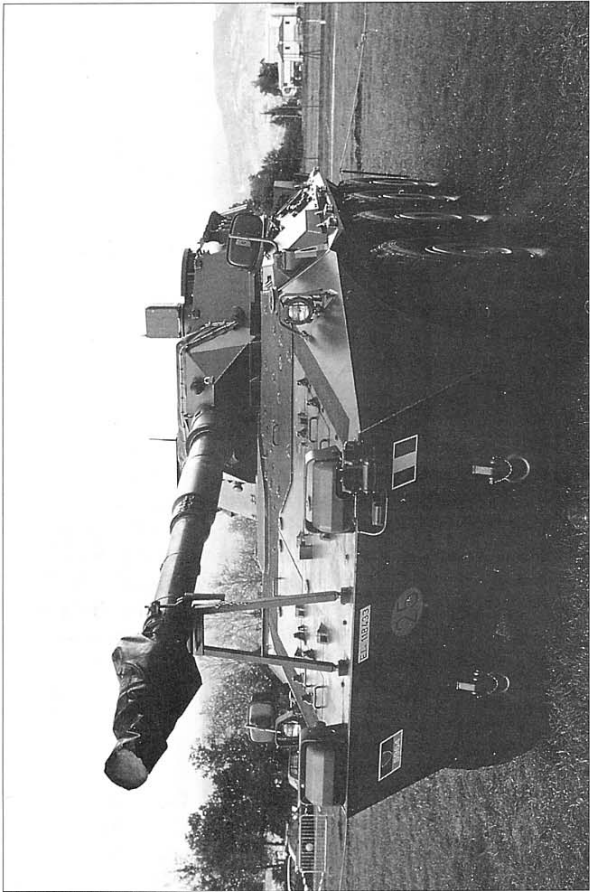
- A) Vista laterale destra; oltre al caricamento laterale è possibile notare la presenza di un cassone portaoggetti non sempre presente su altri esemplari.**
B) Vista anteriore in cui si notano le corazzature dei gruppi ottici anteriori abbassate.
C) Vista posteriore utile soprattutto per la realizzazione del canestro.
D) Vista laterale sinistra; notare la forma e le dimensioni del cassone che protegge la griglia di scarico.
 (foto F.Checuz)

Qui in basso:
 Utilissima immagine che raffigura una fase della revisione del propulsore della Centauro.
 (foto F.M.Puddu)

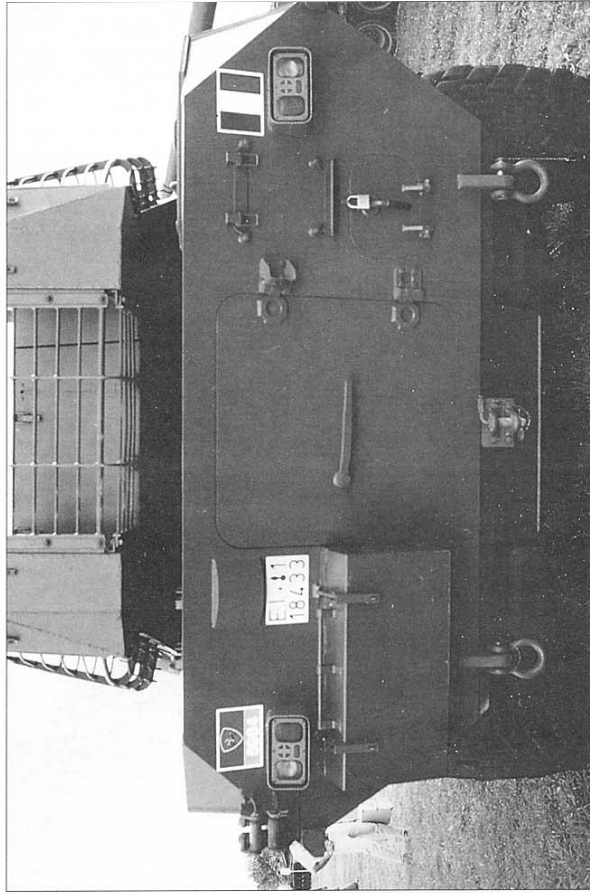




-A-



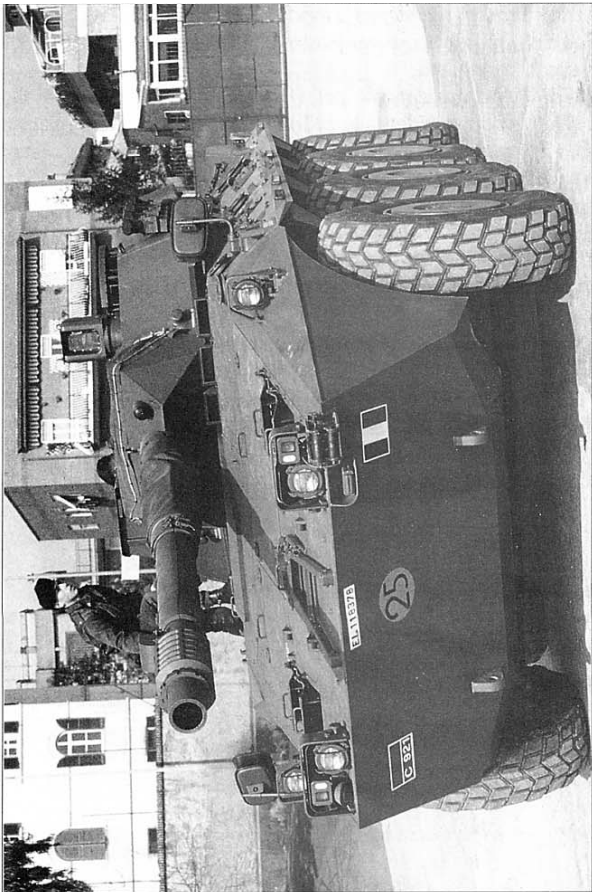
-B-



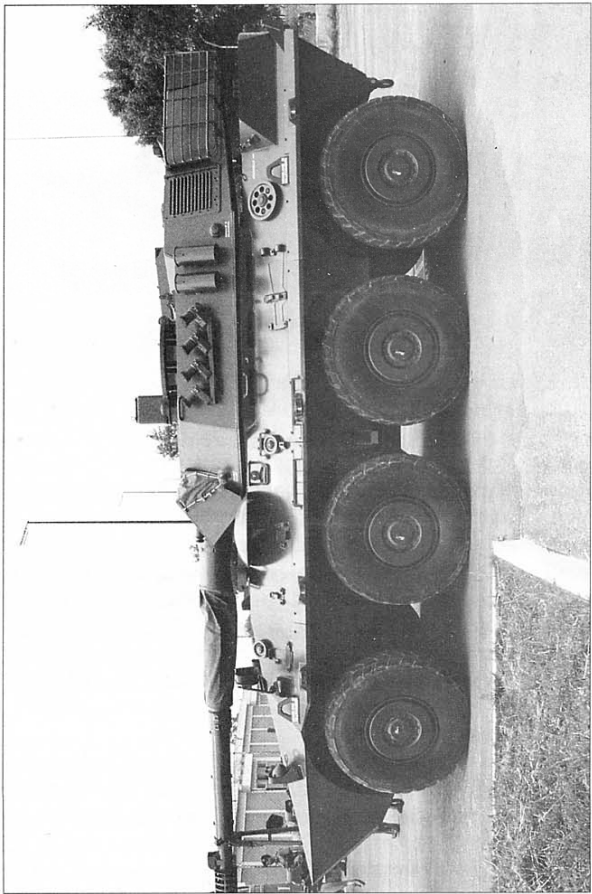
-C-



-D-



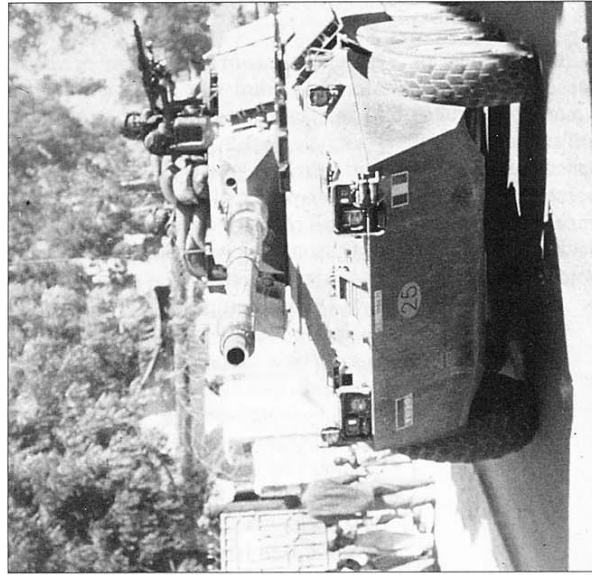
- E -



- F -



- G -



- H -

E) Vista di 3/4 anteriore della blindo Centauro; sul cofano sono visibili gli sportelli per l'aerazione del motore in posizione aperta.
 (arch. G.L.Cocchi)
 F) Vista laterale sinistra della Centauro. In questo esemplare mancano gli attrezzi di dotazione sullo scafo.
 (foto G.Luciani)
 G) Vista del modello realizzato dall'autore dell'articolo.
 (foto G.Venier)
 H) Foto operativa che mostra come alle moderne corazzature si preferisca sempre associare qualcosa di tradizionale: in questo caso sacchetti di sabbia posti a protezione del mitragliere.
 (foto F.M.Puddu)

UNTERSEEBOOT tipo VIIb

U-99

di Andrea Lugli

In questa pagina, in basso: Il modello costruito dall'autore, visto dal fianco destro; si possono notare le linee caratteristiche della classe VII. (foto A.Zanfi)

■ **Nonostante** un lungo preavviso, la II Guerra Mondiale colse alla sprovvista la Kriegsmarine. Le forze subacquee tedesche, unica arma strategica dell'arsenale nazista, con solo 23 sommergibili oceanici non erano in grado di portare a termine il proprio compito principale: assediare l'Inghilterra, costringendola al collasso economico e militare attraverso la distruzione sistematica delle comunicazioni con i vasti possedimenti coloniali e soprattutto con l'America. Karl Dönitz, compresa la situazione, chiese una forza di almeno 300 U-Boot ma i suoi superiori subivano il fascino delle grandi navi da battaglia e pertanto la sua domanda non venne ritenuta prioritaria.

Sorprendentemente, grazie a una intelligente regia, l'arma sommergibilistica mancò solo di un soffio il suo obiettivo: nel solo 1940 vennero annientate 2.300.000 tonnellate di naviglio alleato. Winston Churchill ammise successivamente che le sue preoccupazioni maggiori vennero proprio dagli U-Boot di Dönitz.

Dal canto suo la Royal Navy si presentò ingenuamente impreparata alla lotta sottomarina, a causa di una grave sottovalutazione delle forze tedesche. La Reale Marina Britannica aveva già usato l'"asdic" con ampio successo nella Grande Guerra, ma la maggior parte di questi dispositivi era ora montata sui pescherecci e comunque lo sviluppo era stato sospeso nel 1918.

L'elemento che spostò la situazione a netto vantaggio dei tedeschi fu così la Rudeltaktik elaborata dallo stesso Dönitz. In sintesi: una flottiglia di sommergibili si disponeva in una lunga e aperta linea che rastrellava l'Oceano; quando un sommergibile avvistava un convoglio nemico mandava un messaggio direttamente al B.d.U. in Germania che a sua volta, eseguiti i calcoli di rotta, autonomia e stato operativo delle diverse unità disponibili, dirigeva quanti più U-Boot possibile verso il convoglio nemico; una volta formata la muta, l'attac-

co iniziava al calare della sera quando i sommergibili, in superficie, siluravano le navi nemiche protetti dall'oscurità.

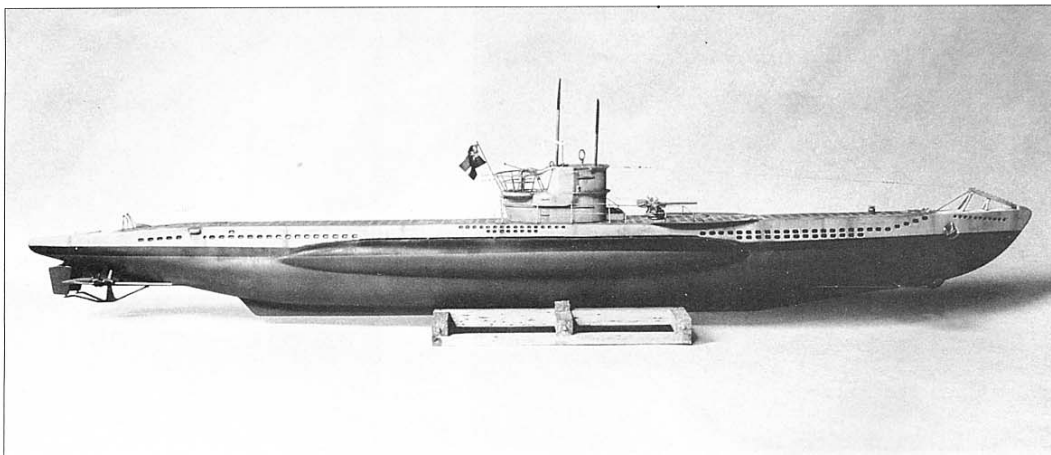
Poiché l'assalto congiunto ricordava quello di un branco di lupi, gli U-boot divennero universalmente conosciuti come il wolfpack. Le caratteristiche di astuzia, di aggressività e soprattutto di coraggio mostrate dai lupi grigi di Dönitz furono esaltate sia dalla propaganda nazista che alleata così che in breve tempo tre nomi divennero familiari sui bollettini di guerra: Gunther Prien, Otto Kretschmer e Joachim Schepke, i grandi Assi dell'arma e punta di diamante della Kriegsmarine.

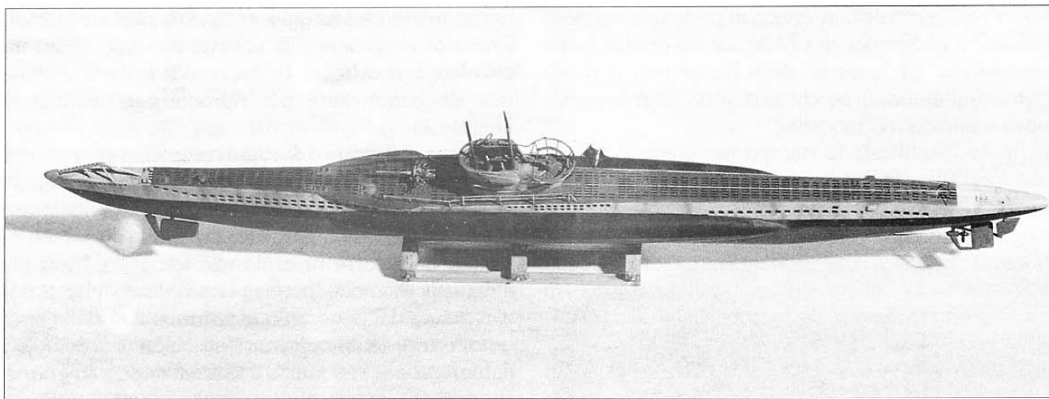
Lorient, 1940

Tra gli aneddoti riguardanti le imprese di Kretschmer e del suo sommergibile U-99 si ricorda l'affondamento dell'incrociatore ausiliario HMS Patroclus, un vero die hard che incassò sei "anguille" e quattro colpi da 88 prima di affondare perché, come si scoprì poi, carico di barili vuoti. Pochi minuti prima era stato sufficiente molto meno per affondare una nave ben più grande, l'incrociatore ausiliario HMS Laurentic da 18.724 tonnellate.

Alla mezzanotte del 18 ottobre 1940 di fronte alle coste occidentali dell'Irlanda inizia una vera e propria mattanza ai danni del convoglio Canada-Inghilterra SC-7: in un attacco della durata di tre giorni condotto da sei U-Boot tra cui U-99, vengono affondate 20 navi per 84.946 tonnellate complessive. Anche il convoglio MX-79 che casualmente transita nella zona viene coinvolto nella caccia perdendo 8 navi.

Il 13 dicembre 1940 il comandante Kretschmer rientra a Lorient dopo aver compiuto la missione numero sei. Il sommergibile entra in bacino per una revisione generale e quindi si passa il Natale a casa. Otto Kretschmer, gran fumatore di sigari ma solo fuori





Qui a lato:
Da questa inquadratura superiore si vede l'andamento dello schema mimetico del ponte; notare che i due lati della torre non sono simmetrici, per la presenza sul fianco destro del condotto di aspirazione. (foto A.Lugli)

servizio, è il perfetto comandante di U-Boot: piccolo di statura, sempre lucido, di poche ma chiare parole e dalle decisioni fulminee, sembra uscito dal copione di un film. Complessivamente gli vennero accreditate 266.629 tonnellate il che lo rese il principale asso della storia della guerra sottomarina e fu il primo ad essere insignito della croce con spade e fronde di quercia. Il 22 febbraio 1941 si riprende il mare per la settima fatale missione con U-99 pitturato a nuovo. Già il 7 marzo viene ricevuto l'ordine di unirsi a U-47 (Prien), U-70 (Matz), U-95 (Schreiber) e U-100 (Schepke) per formare una muta, un grande convoglio è stato infatti avvistato al largo della Scozia.

L'attacco non tarda e subito Prien, in collaborazione con Kretschmer, affonda la baleniera-officina Terje Viken da 20.600 T; poco dopo di nuovo Kretschmer affonda la petroliera Athelbeach da 6.500 tonnellate. Improvvisamente entrambi vengono presi sotto il tiro di un cacciatorpediniere e si separano. Si cerca di coordinare nuovamente l'azione e U-99 sta ricevendo una trasmissione dal sommergibile di Prien quando all'improvviso la comunicazione si interrompe: der stier von Scapa Flow scompare con tutto l'equipaggio del più celebre sommergibile della seconda guerra mondiale.

La caccia continua: nella notte del 16 marzo viene rintracciato in pieno Atlantico il convoglio Halifax-Halifilterra HX-112 composto da 41 navi da carico in duplice colonna scortate da 5 cacciatorpediniere e 2 corvette. Seguendo gli idrofoni che avvertono il rumore di molte eliche U-99 si avvicina. Kretschmer come al solito non esita e, certo della situazione, ordina l'emersione senza nemmeno controllare il campo al periscopio! Emerge così al centro della vasta schiera e mentre attende il ricostituirsi del branco accompagna tranquillamente il convoglio con i Diesel a pieno regime, beffando le indaffarate navi di scorta che pattugliano l'esterno della formazione.

Qualche ora dopo U-99 si disimpegna indisturbato con 4 petroliere e 2 mercantili in più nel proprio cantiere. La Royal Navy però non ha ancora detto la sua.

Tutto sembra finito quando le cacciatorpediniere HMS Walker e HMS Vanoc localizzano U-99 e, senza saperlo, anche l'U-100 di Schepke che si trova nelle immediate vicinanze. Vengono condotti 7 attacchi di profondità consecutivi guidati con l'ascid del Vanoc che provocano a U-99 una estesa falla a prora e numerose vie d'acqua in diversi locali.

L'acqua invade il battello che inizia ad affondare fuori controllo. A 187 metri di profondità la struttura dell'U-Boot, ormai perduto, inizia a gemere sotto la pressione dell'acqua.

Kretschmer può fare un unico tentativo di raggiungere la superficie e ordina di immettere nei doppi fondi ciò che resta dell'aria compressa: nel migliore dei casi ciò significa arrendersi a un nemico ignaro dell'entità dei danni causati e quindi molto prudente. I "tommies" infatti non capiscono e mentre il Walker apre il fuoco su U-99, il Vanoc si lancia a tutta forza sul malconco U-100 che tentava una manovra analoga e lo sperona: per Schepke, in quel momento nella torre, e per il suo equipaggio non c'è niente da fare e solo cinque superstiti vengono raccolti. Kretschmer e i suoi uomini trovano invece il tempo di gettarsi in mare anche se il Direttore di Macchina Schröder e due marinai non saranno mai ritrovati.

Nel 1968 Otto Kretschmer ricevette dal Capitano di Fregata Donald MacIntyre, ex comandante del Walker, il suo binocolo Zeiss e la rivoltella d'ordinanza in memoria dei "good old times".

Nonostante il clamore sollevato dalle loro imprese, le unità appartenenti alla classe VIIb furono costruite in un numero limitatissimo (24 esemplari appena) in confronto ai 700 e più della successiva e migliorata classe VIIc.

U-99 si distingueva per certe caratteristiche. L'arma da 20 mm era stata rimossa dalla posizione originaria sul ponte posteriore e collocata in torre al posto della MG; il wintergarten era più largo del solito e anche la piazzetta del pezzo da 88 mm mostrava i flap paraschizzi di solito smontati dopo i primi mesi di guerra (ricordo che il cannone 8.8 cm Schiffskanone C/35 in Unterseebootslafette C/35 non aveva nessuna parentela col più noto Flak 36, usando tra l'altro munizioni differenti).

Il modello

Qualche tempo fa ho ricevuto una scatola Revell che mi ha impressionato notevolmente (colgo l'occasione per ringraziare ancora una volta l'amico Marco Mai) perché era dedicata al famoso U-505, un grande tipo IXc comandato dal T.V. Axel Olaf Löwe e prima preda marittima americana dal 1812. Frenetico per la doppia sorpresa mi sono immerso tra i miei libriccini per emergerne deluso subito dopo. Infatti il modello contenuto nella scatola e ritratto sulla spettacolare copertina (con il modello in bella mostra accanto a una Ritterkreuz, allo U-BootsKriegsabzeichen - cioè lo stemma da combattimento - e a una foto di U-505) riproduce un sommergibile VIIb, una cosa completamente diversa! Come se la Revell avesse scambiato un B-29 per un B17 mettendo nella scatola della Superfortress le decal per il "Memphis Belle".

Nella pagina a fronte, dall'alto in basso:

Da questa vista superiore del ponte si osservano l'interno della torre e le armi di bordo.

Dettaglio sulla torre e sulle armi da fuoco, parti tutte modificate e arricchite se non autocostruite, così come le ringhiere.

Il complesso di propulsione e governo del battello è stato accuratamente ripulito; sul ponte i treppiedi dei cavi, autocostruiti. (foto A.Zanfi)

U-505 è attualmente conservato in perfette condizioni al Museum of Science di Chicago e mi chiedo se sia possibile che gli "esperti" della Revell non abbiano notato la differenza... perchè non approfittarne per un nuovo e attesissimo modello?

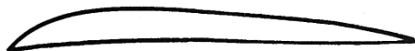
Una volta identificato lo stampo per quello del buon vecchio U-99, alla prima occasione mi sono messo all'opera. L'età dello stampo risulta evidente dalle bave, dai ritiri nelle parti più spesse e da un generale appesantimento del dettaglio. Anche i fori di scolo sullo scafo sono piatti. Tuttavia il modello nel suo complesso non è affatto male e se ne può ricavare qualcosa di valido.

Il montaggio è iniziato dallo scafo, come al solito stuccando tutte le giunzioni tra le metà dello scafo e le due parti del ponte, eliminando il fantasioso rostro inferiore con un colpo di cutter e due di lima. Bisogna fare attenzione al pezzo n°49 (il tubo lanciasiluri di poppa) che va inserito dall'interno e poi cautamente stuccato; data la posizione e la forma dei pezzi l'operazione non è delle più agevoli. Ancora in questa fase si devono eliminare, con una semplice carteggiatura, le piastre sui fianchi della prua su cui secondo le intenzioni della Revell andrebbero poste le decal col numero dell'U-boot.

Una volta lisciate le stuccature dello scafo si possono riprodurre gli schermi paraschizzi della piazzola dell'88mm usando plasticard sottile e il disegno qui sotto riportato, ricavato da varie foto e disegni. Naturalmente l'inserimento in posizione non è perfetto, ma la piccola fessura che rimane può essere perfettamente eliminata con il Kristal Klear.

scala 1:125

verso prua ►



A questo punto seguono le battagliaiole, con i candelabri in filo di ottone da 0.5 mm e i corrimano in plastica stirata. Vista la scala relativamente elevata (1/125) queste costruzioni risultano abbastanza robuste. Ben diversa per difficoltà la corrispondente fase sulla torre: prima viene il passamano circolare (recuperato da quello originale del kit, opportunamente ripulito e assottigliato) poi l'asta della bandiera, quindi i candelabri sempre in ottone; infine l'elemento orizzontale a mezza altezza su cui vanno poste le sezioni ad arco (che nella realtà servono come panchina e come piano

rialzato da osservazione) anch'esse ricavate dal kit. Prima di procedere alla costruzione della balaustra circolare ho pavimentato il fondo della torre con fine rete da bomboniera per riprodurre la zigrinatura antiscivolo.

L'interno della torre è da rifare completamente perchè la disposizione dei periscopi è diversa e la posizione del portello è in realtà asimmetrica; inoltre lo stesso portello deve essere rimpicciolito. Per la nuova disposizione della torre rimando alle fotografie assai più eloquenti di molte parole; ricordo solo che tra la carenatura del periscopio anteriore e il portello bisogna inserire (e autocostruire) la colonnina dell'UZO (Unterseeboot Zieloptick, il sistema di puntamento in superficie).

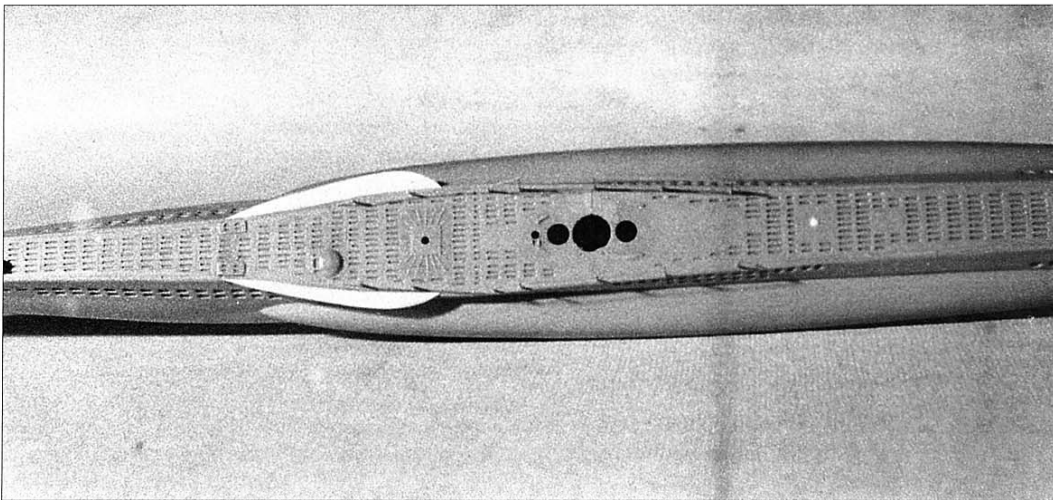
Anche la forma dei periscopi va modificata: il periscopio da ricerca proposto nel kit è a dir poco bizzarro e il suo posto può egregiamente essere preso dal periscopio da attacco. Bisognerà provvedere in altro modo per quest'ultimo, riaggiustando alla meglio il pezzo n°58. Ritornando allo scafo, la protezione dei timoni di direzione può essere usata come da scatola purchè adeguatamente ripulita e lisciata, anche se l'impressione nel vederla attaccata all'albero di stampaggio è tutt'altro che positiva.

Al contrario i timoni sembrano soddisfacenti mentre invece l'incastro con lo scafo è pessimo; per risolvere questo problema ho forato sia la base dei timoni che lo scafo e inserito nei fori dei tondini di plastica che garantiscono una maggiore solidità e anche un effetto estetico decisamente migliore. Anche l'incastro dei pezzi n°63 (piani di profondità anteriori) è difettoso; i piani di profondità di poppa sono molto migliori e possono essere usati dopo l'usuale pulizia. È utile a questo punto inserire i mozzoni delle eliche dopo avere eliminato gli assi di trasmissione che a loro volta devono essere ricostruiti, possibilmente con tondini metallici montati a verniciatura ultimata.

Il tagliacavi di prua è accettabile e può essere usato; non ho trovato prove dirette (solo indizi piuttosto chiari) della sua presenza su U-99 e comunque tale elemento era molto comune tra i battelli delle prime serie.

Le armi sono da ricostruire interamente sfruttando come base le misere parti del kit. Il pezzo da 88 ha la canna sostituita con un tondino di plastica e le manovelle, i supporti della punteria e altri dettagli in filo di rame e ottone. L'arma da 20 mm invece ha la canna

**Qui a lato:
Lo scafo ormai prossimo alla verniciatura. Si vedono i paraschizzi autocostruiti in plasticard sottile. (foto A.Lugli)**



in ottone e i restanti dettagli, tra cui supporto e sistema di puntamento, in rame.

Come già osservato riguardo al mio precedente U-124 (Il Notiziario n°1 - 1994) conviene suddividere il modello in varie sezioni per evitare il più possibile le mascherature. In questo caso la colorazione è avvenuta con il sommergibile così scomposto: scafo, torre, armi e dettagli vari (antenne, periscopi, supporti degli stessi e delle armi, portelli, timoni di direzione e di profondità anteriori, ecc.).

Lo schema mimetico è quello classico dell'inizio della guerra: superfici verticali in grigio chiaro e superfici orizzontali in grigio scuro, carena in rosso mattone e linea di galleggiamento in nero opaco. Facendo riferimento agli acrilici Tamiya le tinte utilizzate sono: grigio chiaro - XF 19; grigio scuro - XF 24; rosso - XF 7.

Una caratteristica di tutta la classe VII è la spessa banda nera che separa il rosso dal grigio e che si allarga fino ad avvolgere le tipiche bugne delle casse di zavorra: di conseguenza è inevitabile la mascheratura con nastro adesivo. Ricordo che molto spesso durante la Battaglia dell'Atlantico gli U-Boot ricevettero mimetizzazioni a bande, macchie o anche tipo splinter in vari toni di grigio.

Subito dopo la colorazione ho provveduto al pesante weathering e alla fase di ombreggiatura e lumeggiatura: prima un lavaggio in terra d'ombra e terra di Siena, poi il drybrush in vari toni di grigio. Tra le due fasi ho colorato di nero con il Rapidograph (punte da 0.2 e 0.4 mm) i fori di scolo sui fianchi e sul ponte. Qua e là ho applicato il drybrush in argento per simulare le scrostature. Il montaggio delle parti accessorie non si limita all'inserimento di qualche elemento secondario, ma costituisce la fase più laboriosa sia perché preceduta da una lunga documentazione sia perché gli elementi da costruire sono numerosi, si va dai tappi di chiusura degli alloggiamenti dei periscopi alla bussola sulla plancia della torre.

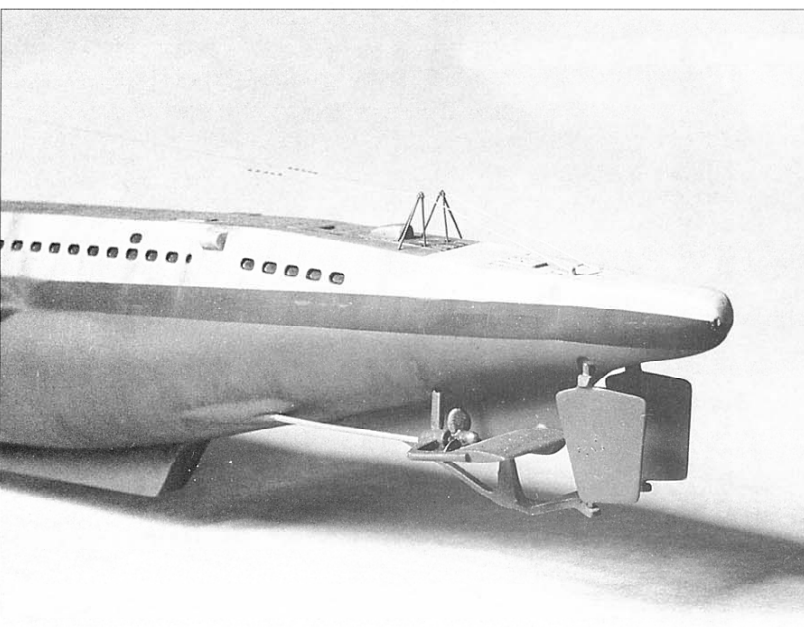
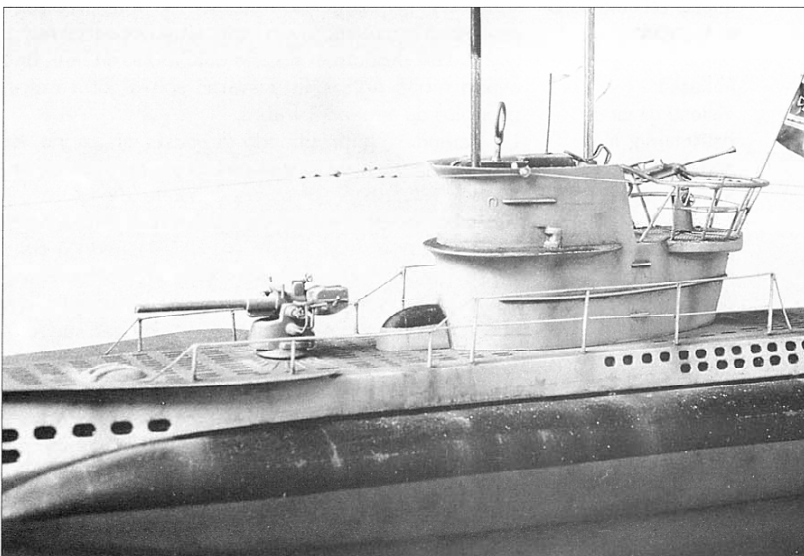
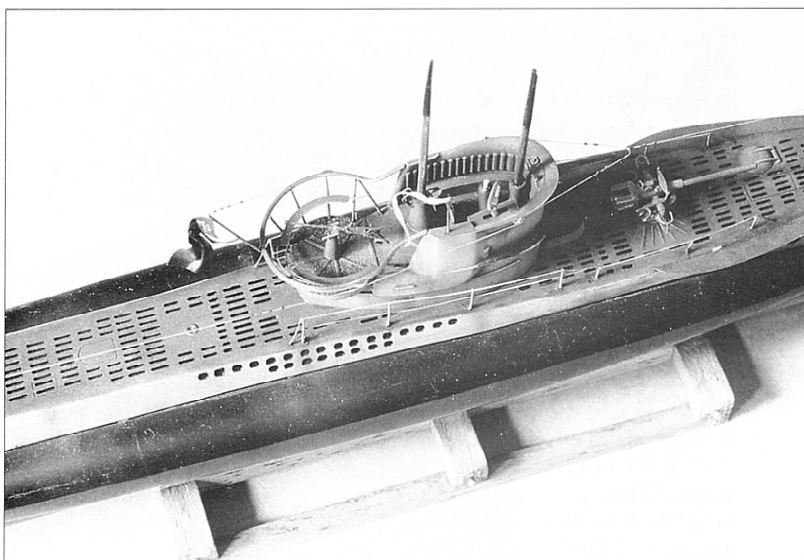
Per concludere una leggera mano di pennellata a secco con polvere di pastello per dare gli ultimi colpi di luce e soprattutto per riprodurre le striature di ruggine.

Per quanto riguarda lo stemma di U-99 ho raccolto informazioni contrastanti. Mentre in alcune foto si intravede il minuscolo ferro di cavallo, simbolo dell'unità comandata da Kretschmer, in altre non appare nulla. Per non correre rischi ho preferito eliminare il ferro di cavallo stampato in rilievo sul modello (anche perché in realtà era dipinto) e tralasciarlo, magari in attesa di informazioni più precise.

Bibliografia:

- Fritz Köhl, Axel Niestle: *Vom Original zum Modell: Uboot typVII*; Bernard & Graefe Verlag.
- Eberhard Rössler: *U-Boat - I sommergibili tedeschi, tecnica ed evoluzione*; F.Ili Melita Editori*.
- Robert C. Stern: *U-Boats in Action, Warship No.1*; Squadron/Signal Publ.
- Léonce Peillard: *La Battaglia dell'Atlantico*; Arnoldo Mondadori Editore.

* La versione italiana di questo splendido volume lamenta un testo non sempre all'altezza del materiale iconografico. A chi non avesse problemi suggerisco di procurarsi l'edizione in lingua originale sotto il titolo *Geschichte des deutschen Ubootbaus*, edito dalla J.F. Lehmanns Verlag o altrimenti una successiva edizione inglese sotto il titolo *The U-Boats*, della Arms and Armour Press.



V.T.T. M 113

di Gabriele Luciani

In queste due pagine alcune immagini che si riferiscono ad un V.T.T. M 113 della Scuola Truppe Corazzate di Lecce, esposto il 4/11/1987. (tutte le foto di questo articolo sono di G.Luciani)

In basso:
Visione generale dell'interno; il cartello di avviso sulla paratia del vano motore presenta le scritte in rosso, su fondo bianco.

■ Fra i mezzi corazzati più diffusi si può certamente annoverare questo blindato in produzione ormai da trent'anni; oltre 40.000 esemplari e 40 versioni sono dati che testimoniano un successo industriale e militare di un mezzo onesto ed impiegato in quasi tutti i più recenti conflitti. Vedere un M 113 operativo in Vietnam o in Medio Oriente è quasi come vedere una Panda nel traffico cittadino! E' quindi un soggetto molto interessante che si presta ad innumerevoli interpretazioni modellistiche, ma come in tante altre occasioni non è che le case produttrici si siano date molto da fare: fino a non molto tempo fa avevamo solo il kit Tamiya, prodotto da almeno 14 anni.

La Verlinden, approfittando di questa situazione, ha proposto nel tempo diversi accessori per questo kit ed anche elaborazioni molto impegnative (e costose ...). Forse anche i modellisti contribuiscono a provocare certe situazioni: non ricordo che da quando è stato presentato (1992) il kit Academy ci sia stato qualcuno che abbia scritto più di due righe su questo modello, che al contrario merita molta attenzione sia per il soggetto proposto che per la buona fattura. La Academy infatti, dopo aver riciclato vecchi stampi Tamiya, ha incominciato a produrre modelli "autonomi" all'altezza della concorrenza, se non superiori (questo kit è infatti più "fresco" del Tamiya e migliore di quello Italeri).

Il kit come da scatola

E' dedicato alla versione A2, prodotta dal 1979 ed in servizio con le FF.AA. statunitensi. Dalle versioni precedenti si differenzia per il gruppo motore e per l'irrobustimento delle sospensioni ma le differenze esterne sono minime.

Aperto la scatola si rimane colpiti dalle stampate (ben 6) con oltre 300 pezzi ben modellati in un'ottima plastica esenti da sbavature, ma purtroppo in alcuni casi afflitti da fastidiosi segni degli estrattori. Molti di questi sono ubicati in parti di pezzi che una volta montati non saranno più visibili, ma in alcuni casi si rivelano molto fastidiosi da otturare, come quelli sulla rampa posteriore d'accesso. Insieme ai visori del capocarro e del pilota, che dovranno essere scavati con il minitrapano e poi a colorazione ultimata dipinti in argento e ricoperti con Kristal Kleer, sono gli unici veri difetti di questo kit. Tutto il montaggio procede infatti speditamente, senza più usare lo stucco.

Poichè le pareti esterne del mezzo sono lisce, la Academy ha concentrato la sua attenzione sugli interni cercando di offrire quanti più particolari possibile: infatti ben 22 pezzi riproducono il gruppo motore-trasmissione; non posso pronunciarmi sulla loro precisione ma l'insieme una volta inserito nello scafo dà un aspetto molto piacevole. Molto bello anche l'insie-

kit Academy 1/35



me dei pezzi che riproducono il vano equipaggio dove la Academy ha cercato di dare tutto il necessario. Da notare ad esempio il dettaglio superficiale dei molti pezzi forniti dal kit, come il pavimento o il pannello strumenti del pilota. E'opportuno quanto meno aggiungere un altro estintore (foto A, part.1) e qualche filo di rame per riprodurre i cavi elettrici (foto A, part.2).

Con una buona colorazione (qui il colore dominante è lo FS 34672 = Humbrol HB-5 o Mo-Lak LB-5) si può già ottenere un bel risultato; visto il colore chiaro degli interni è necessario un lavoro di invecchiamento (vedi foto B) specie nei punti dove il personale mette più spesso le mani, come i fermi dei pannelli di ispezione del motore.

Nel foglio decals poi troviamo alcuni soggetti che raffigurano decalcomanie applicate sul mezzo reale (peccato che non ci sia niente per raffigurare le analoghe decalcomanie applicate sui mezzi italiani...). Una volta inserito il pianale ed i vari pezzi dell'interno dentro lo scafo si passa agli esterni: anche qui si nota lo sforzo fatto per rendere il più interessante possibile la riproduzione di questo mezzo; abbiamo infatti diverse opzioni di armamento, carichi esterni, serbatoi nafta esterni, due figurini multi-pose. Inoltre c'è la possibilità di lasciare amovibili i vari portelli senza però compromettere il realismo in scala dei vari perni. Non vi sono però i cingoli maglia per maglia: so che si sono fatti avanti diversi produttori di accessori che propongono questi particolari a prezzi indecenti! Se proprio non potete farne a meno comprateli pure (sono venduti allo stesso prezzo del kit ...) ma se si finisce il modello con i grembiuli para-cingoli, farete veramente una spesa inutile, considerando poi che i cingoli in vinile offerti dal kit non sono affatto da buttare, anzi!

Con una appropriata colorazione (nella realtà i cingoli assumono un color crema-grigio chiaro) avranno un aspetto molto realistico. Le ruote dei cingoli non hanno la parte in gomma riprodotta in vinile come in altre realizzazioni Academy: personalmente trovo preferibile questa soluzione, anche se è più noioso e faticoso riprodurre la gomma delle ruote dipingendola, perchè è più facile dare loro un aspetto più vissuto.

Trasformazione in un esemplare italiano

Il nostro Esercito è stato uno dei maggiori utilizzatori di questo blindato; prodotto su licenza dalla OTO-Melara, è presente in molti reparti meccanizzati ancora nella versione originale. Dalla A2 non è difficile "ritornare" alla versione suddetta.

Secondo me le modifiche sono:

- foto C, part. 1: va eliminata una delle basi triangolari, precisamente quella interna;

- foto C, part. 2: eliminare il tappo stampato, limando a piano la superficie; la versione A2 ha un differente sistema di raffreddamento ed è proprio questo tappo il particolare esterno che la differenzia dalle versioni precedenti; incidendo un piccolo cerchietto al suo posto riprodurremo il tappo della versione italiana;

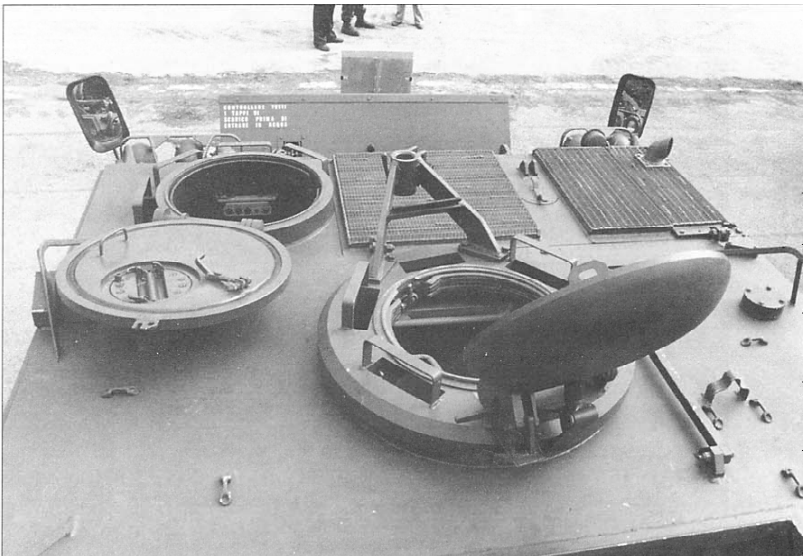
- foto D, part. 1: stuccare il foro presente sulla parte anteriore dei pezzi B2 e B30 limando poi la stessa zona inferiormente conferendole un taglio diagonale (vedi anche foto E, part.2);

- foto D, part. 4: utilizzare il pezzo B3 e non il B17;

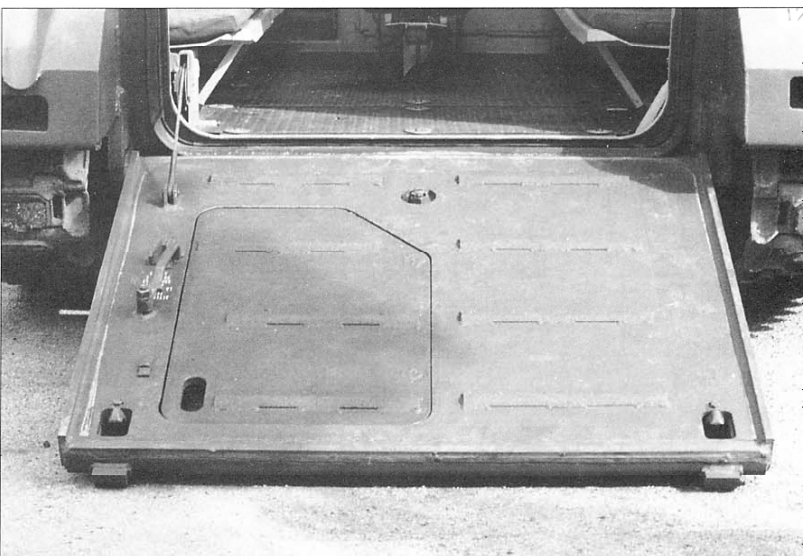
- foto D, part. 2 e 3: come detto sopra è necessario



A lato:
Un particolare del cingolo destro, visto di fronte.

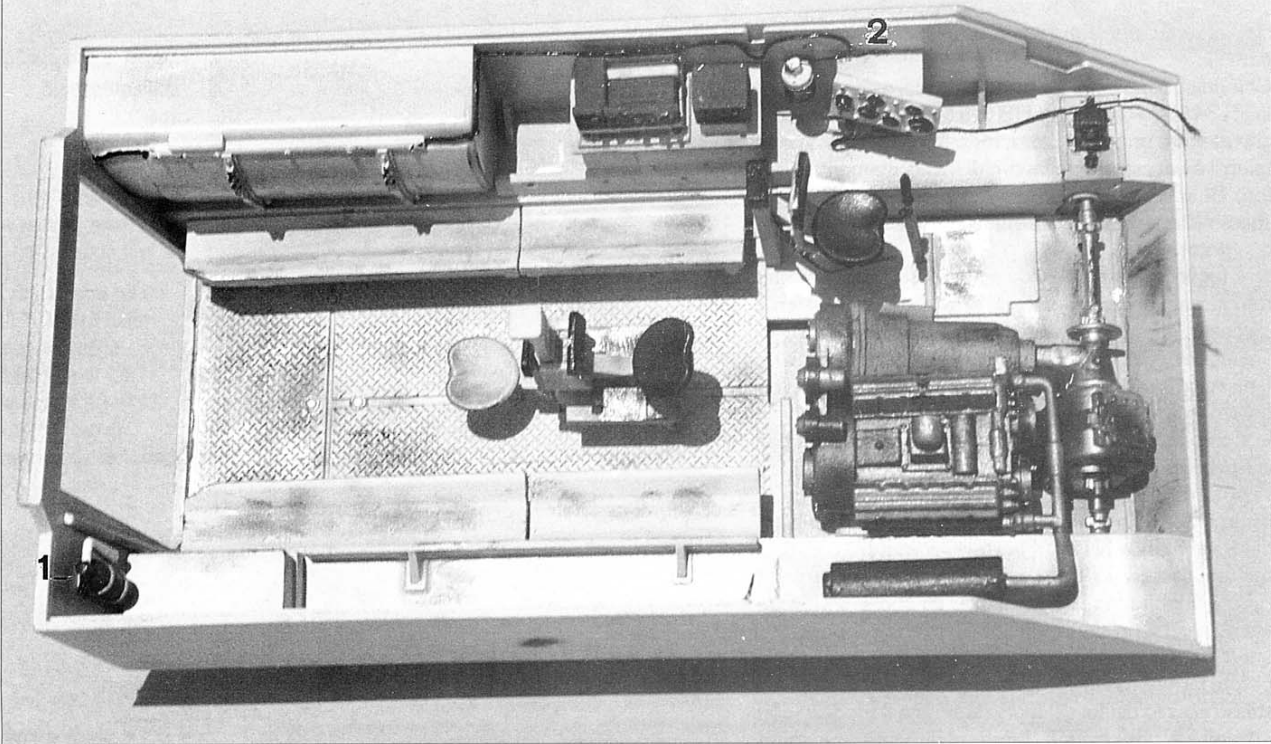


Al centro:
Vista superiore del mezzo, con i portelli dell'equipaggio aperti.

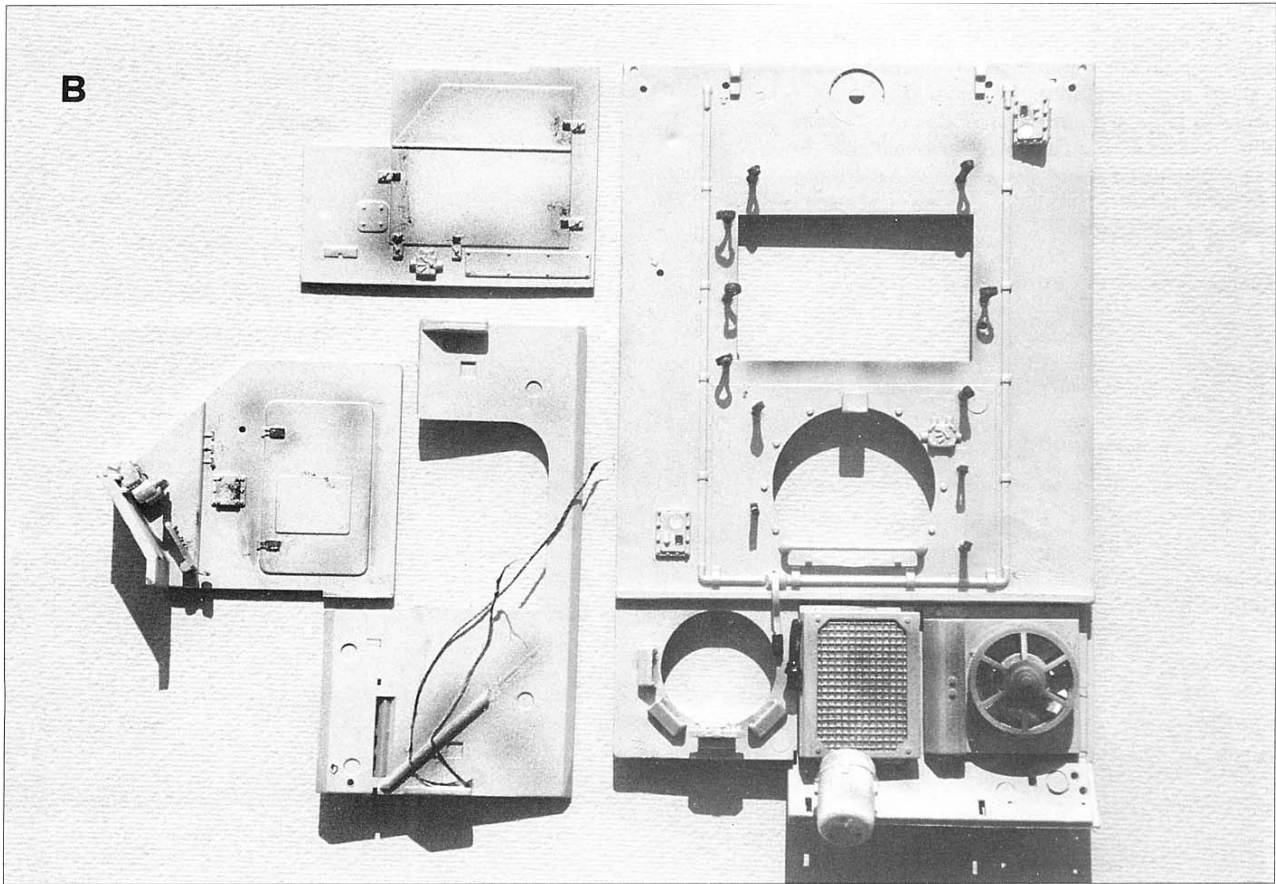


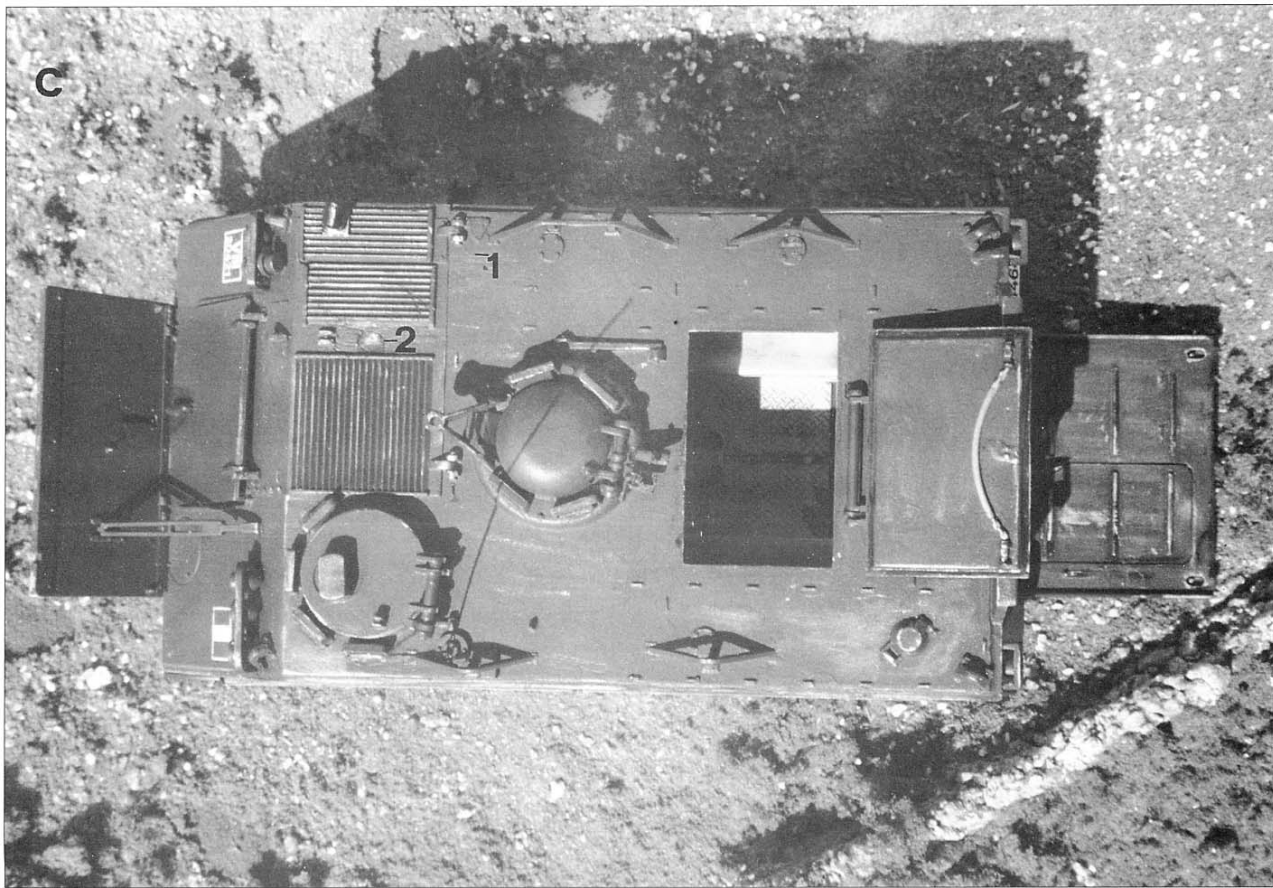
In basso:
Il lato interno del portellone posteriore, qui abbassato.

A



B





E



In queste pagine, come nelle due precedenti, una serie di immagini del modello costruito dall'autore; esse sono contrassegnate da lettere e numeri, cui si fa riferimento nel testo.

Alla pagina di fronte sono rappresentati gli schemi di installazione della dotazione di attrezzi, con relativi stencils.

aprire i visori;

- foto E, part. 1: riprodurre l'argano che fa alzare la rampa di accesso;

- foto E, part. 3: utilizzare i pezzi B31 e B14. Suggerisco di conservare il pezzo B41 che riproduce una protezione che viene portata anche dai V.C.C.1 e che nel kit relativo della Model System Trade non c'è.

Al riguardo mi sia consentita una considerazione: nell'estate del 1989 in Sardegna nel Poligono di Capo Teulada ho personalmente provato come i fumi roventi dello scarico arrivino quasi ad ustionare il capocarro; ho così capito che il motivo per cui gli israeliani hanno aggiunto delle prolunghie (fatte di tubi di stufa!) a questo scarico non era certo quello di diminuire la traccia all'infrarosso lasciata dal mezzo!!!

- foto E, part. 4: utilizzare il pezzo B33 e non il B34; utilizzare i pezzi A3 ed A4 per riprodurre la ruota motrice.

La mimetica

La colorazione esterna dei nostri mezzi per me rimane sempre indefinibile: io ho visto e fotografato un V.C.C.2 verniciato con lo stesso verde pallido usato dalla H.H.A. israeliana ed al contrario mezzi analoghi in grigio scuro! Questo perché a volte si ricorre a miscugli di verde fatti in maniera estemporanea.

Una cosa certamente bisogna dire: e cioè che i nostri mezzi sono fra quelli più puliti della NATO, almeno nelle parti esterne (sono stato ufficiale dell'E.I. e posso riferirvi che uno dei compiti del conduttore di un M 113 è quello di portarlo subito al lavaggio appena si rientra in caserma da un'esercitazione...). Qualche scrostatura

è tollerata ma non oltre un certo punto; questo è ciò che succede spesso nei reparti di cavalleria.

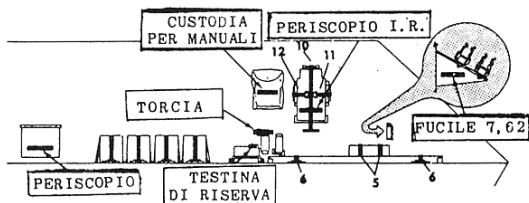
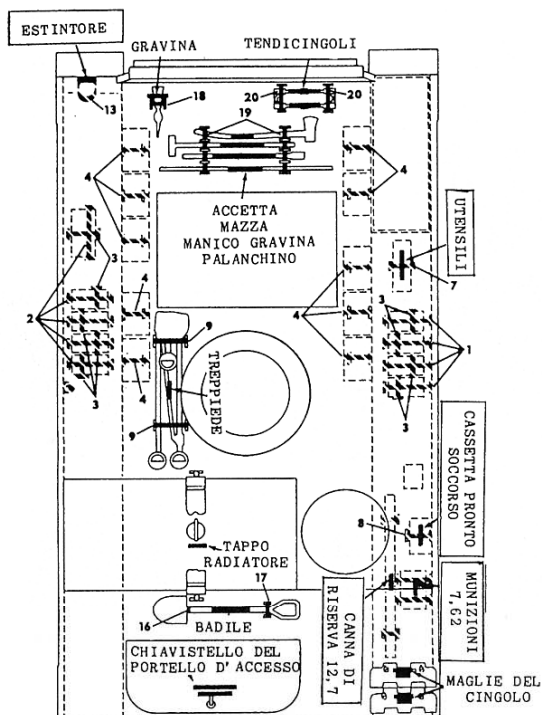
Il mio M 113 rappresenta uno dei mezzi assegnati alla metà degli anni '60 a "Montebello" e raffigurato in una foto pubblicata su Storia dei Mezzi Corazzati della Fabbri. Nelle foto F e G potete vedere come sono piazzati i vari simboli di riconoscimento, le targhe, il disco classe ponte affissi sui nostri M 113; per riprodurli ho utilizzato soggetti tratti dai fogli decals Cri.El. Model. Dimenticavo che il colore da me utilizzato per gli esterni è il Verde Oliva E.I. della confezione Lifecolor dedicata ai corazzati italiani, con una leggera patina di invecchiamento e di scrostature.

Conclusioni

Il kit Academy è un buon prodotto, certamente il migliore fra tutti i kits dedicati all'M 113; da diversi particolari si nota la volontà della ditta di offrire al modellista un kit completo: peccato per i segni degli estrattori e per i visori, oltre che per il prezzo d'acquisto un po' altino. Dimensioni e forme sono ben riprodotte in scala 1/35 e chi vuole sbizzarrirsi per una elaborazione più completa potrà certamente divertirsi. Il kit è distribuito per l'Italia da Mantua Model (S. Maria di Roverbella, Mantova).

Bibliografia

Data la relativa facilità di reperire informazioni su questo diffuso mezzo, ci limitiamo a fornire una nota relativa ad articoli apparsi sul Notiziario IPMS: numeri 3/4 - 1980, 2 - 1981, 3/4 - 1981.



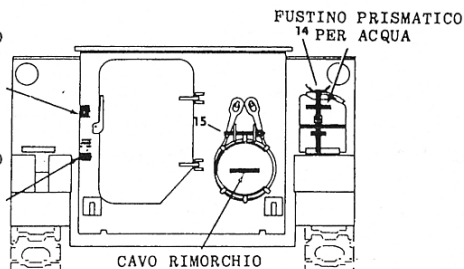
Qui a fianco:
Vista della parete
interna sinistra

STAMPIGLIATO ALL' ESTERNO

ATTENZIONE
Mantenere la maniglia
abbassata quando la
porta e' aperta

STAMPIGLIATO ALL' INTERNO

ATTENZIONE
Mantenere la maniglia
alzata quando la
porta e' aperta

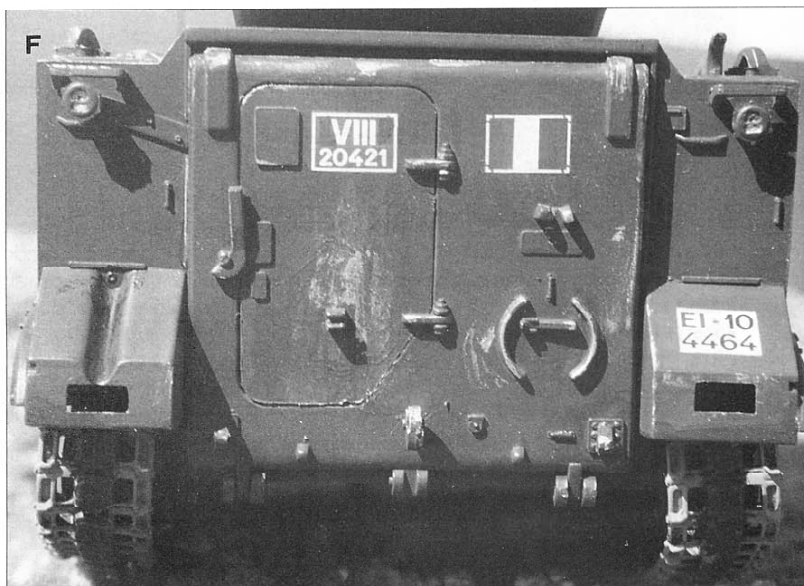


Note relative alle dotazioni:

- Le diciture riportate negli schemi rappresentano le scritte riprodotte sul veicolo con decalcomanie o con stampigliature.
- I numeri si riferiscono al tipo di cinghie descritte nella tabella qui sotto.
- Le parti riportate a tratteggio si riferiscono ad installazioni interne al veicolo.
- I riquadri che racchiudono talune delle diciture della figura contraddistinguono le scritte riprodotte sul veicolo con decalcomanie.
- Le scritte stampigliate devono essere eseguite con caratteri di circa 1/2" d'altezza e 3/32" di larghezza, usando vernice bianca opaca e facendo in modo, ove possibile, che le scritte stesse risultino coperte dall'attrezzo indicato quando questo è fissato al suo posto.

TABELLA DELLE CINGHIE DI FISSAGGIO

n. attrezzo fissato	quant.	mm.
1 Cassetta porta munizioni cal. 12,7	4	1372
2 Cassetta porta munizioni cal. 12,7	5	1524
3 Cassetta porta munizioni cal. 12,7	9	1219
4 Cassetta porta munizioni cal. 12,7	10	991
5 Caricatori da 7,62	2	1143
6 Canna di riserva mitr. cal. 12,7	2	610
7 Borsa porta utensili	1	1219
8 Cassetta pronto soccorso	1	610
9 Trepiede	2	914
10 Periscopio M 19 R.I.	1	1143
11 Periscopio M 19 R.I.	1	610
12 Periscopio M 19 R.I.	1	508
13 Estintore	2	610
14 Fustino prismatico per acqua	2	1829
15 Cavo rimorchio	1	762
16 Badile	1	838
17 Badile	1	508
18 Gravina	1	610
19 Attrezzatura di campagna	2	914
20 Tendicingoli	2	711



28-30 Aprile, a S.MARINO...

ITALCON '95

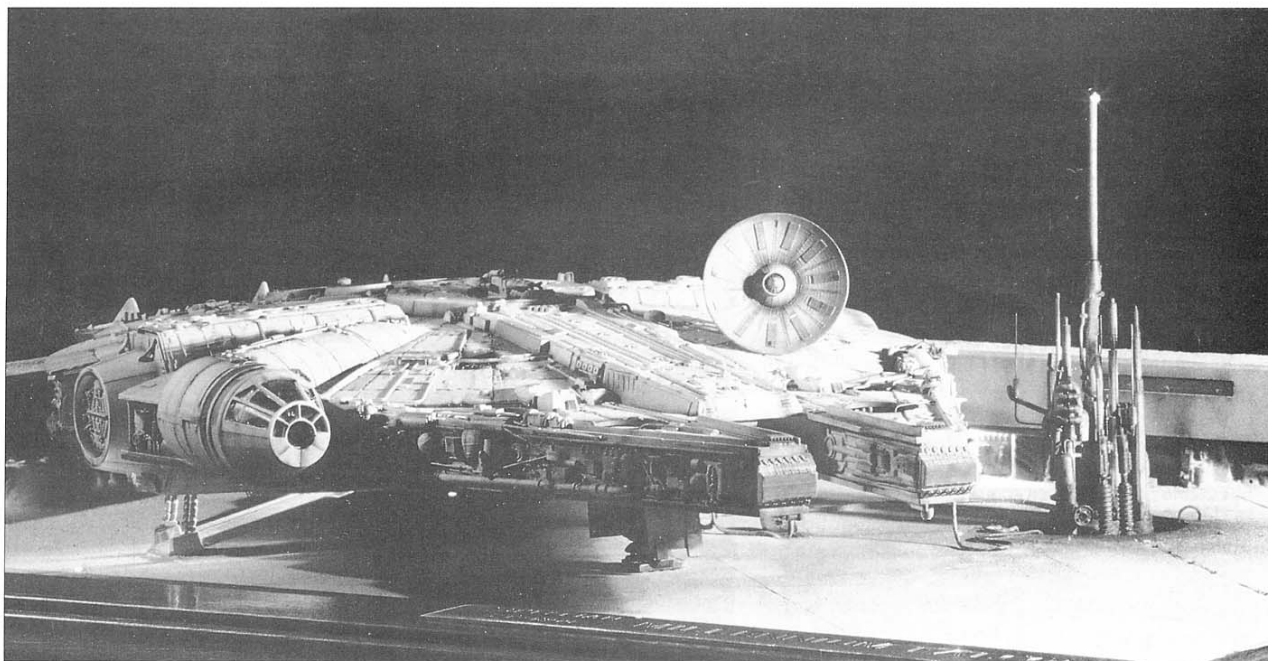
di Marco Ferrari e Francesco Gasparoni

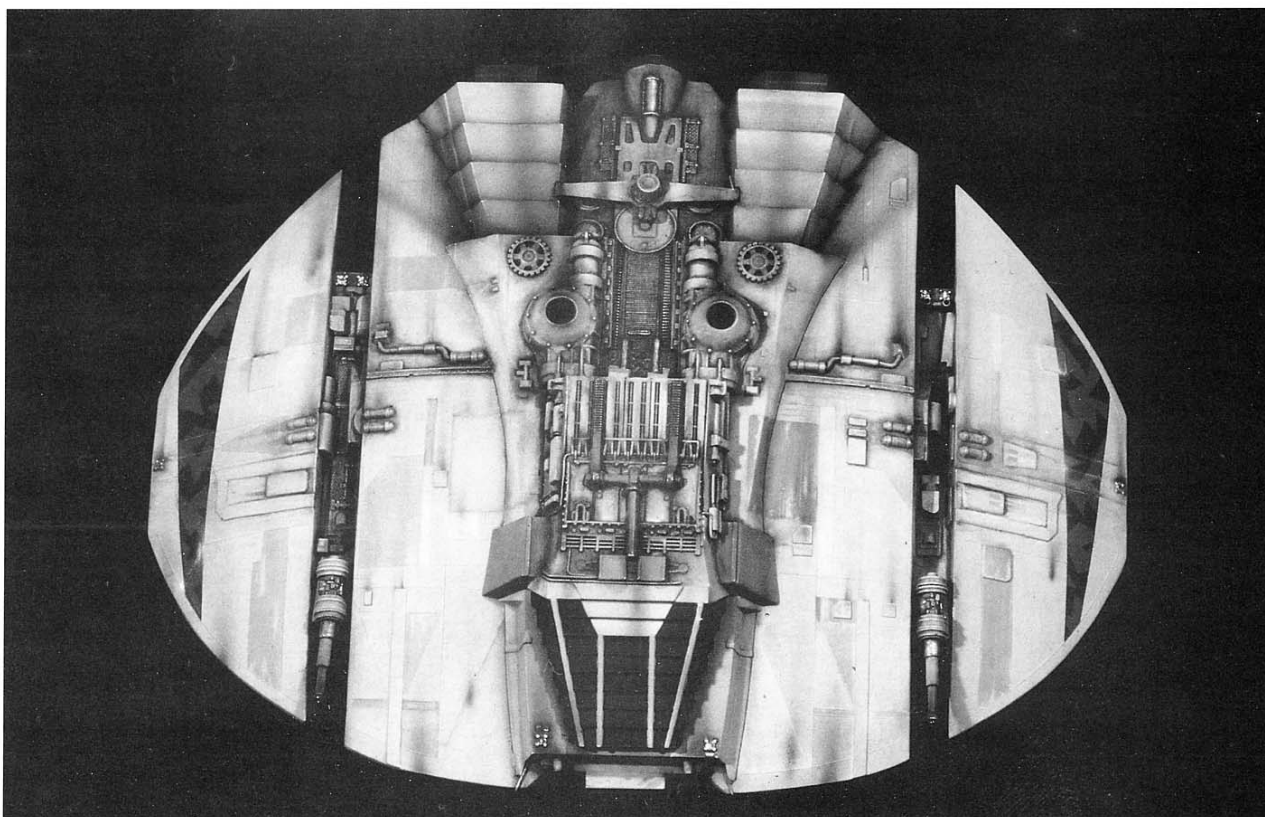
In basso:
Il Millennium Falcon di Francesco e Roberto Lovo, "Best of Show", fotografato con le luci interne ed esterne accese; l'impianto di illuminazione è basato su LED e fibre ottiche. Si possono notare le estese migliorie apportate al kit MPC/ERTL, l'ambientazione nello scalo di uno "spazioporto" (autocostruito) e la realizzazione a livello pittorico. (foto F. e R.Lovo)

■ Dal 28 al 30 Aprile di quest'anno, il modellismo di Fantascienza ha vissuto il suo massimo evento a livello nazionale. Si è infatti svolta, all'interno del contenitore della XXI°ITALCON (la Convention nazionale di letteratura fantastica e dell'immaginario) e della VI° ALLIANCECON (la Convention dei fan della saga di Guerre Stellari), la Terza Edizione della Mostra Nazionale di Modellismo Aerospaziale, Fantastico e di Fantascienza, organizzata dall'IPMS Italia e da Alliance. Come ad ogni edizione, si è trattato di una grande occasione di incontro fra cultura, divertimento e spettacolo, dove il modellismo ha consolidato un suo degno ruolo in un contenitore dove coesistono e si integrano insieme letteratura, cinematografia, collezionismo, musica, giochi di ruolo, arte eccetera. Di questo successo, sempre crescente, va dato merito, oltre che al nostro GIS Fantascienza, ad Alliance e a Gianpaolo Gasperi in particolare.

Quest'anno il modellismo è stato al centro dell'attenzione per la presenza, come ospite d'onore della

manifestazione, di Lorne Peterson, Supervisore modellistico della Industrial Light and Magic di George Lucas, e vincitore del premio Oscar per gli effetti speciali del film "Indiana Jones e il tempio maledetto". Nel corso della convention di Alliance, Mr.Peterson ha tenuto ben tre affollate conferenze in cui ha descritto ed illustrato, con filmati e diapositive assolutamente inedite e spettacolari, le tecniche di realizzazione degli effetti speciali di molti dei film ai quali la ILM è stata chiamata a dare il proprio contributo (oltre ai tre film della saga di Star Wars, alcuni film della serie di Star Trek, Abyss, Terminator 2, Ghostbusters, Indiana Jones, Always-Per Sempre e tanti altri ancora). Un evento unico ed indimenticabile per tutti gli intervenuti. Mr.Peterson ha inoltre inaugurato la nostra Mostra, complimentandosi per la qualità e la quantità dei modelli esposti, fermandosi a lungo a discutere con i modellisti, soffermandosi in particolare su quei soggetti dei quali lui stesso ha realizzato, o visto realizzare da colleghi, l'originale !





La partecipazione è stata più massiccia delle edizioni precedenti (17 partecipanti con 99 modelli), tanto che lo spazio espositivo ha occupato due sale intere della Biblioteca anziché una sola. Accanto ai fedelissimi di tante battaglie, nuovi modellisti sono intervenuti, con realizzazioni di un livello qualitativo elevatissimo ed inatteso, e che ci auguriamo possano inserirsi nel gruppo che opera nell'ambito del GIS Fantascienza e contribuire a fare crescere ancora di più questo genere modellistico che San Marino, l'IPMS ed Alliance hanno fatto uscire dal ghetto dell'anonimato e lanciato a

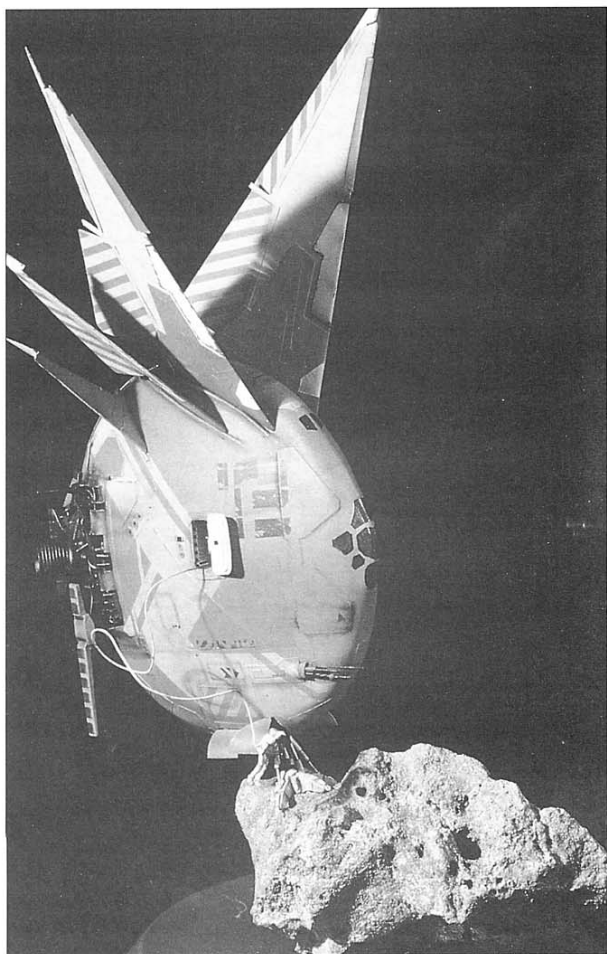
livello nazionale ed internazionale. Si pensi solo che un resoconto di questa mostra è stato pubblicato su di una rivista australiana (Science Fiction Modeler, la sola al mondo interamente dedicata al modellismo di fantascienza)! Chi avrebbe solo pensato una cosa simile sei anni fa?

Per concludere, ricordiamo che i resoconti delle precedenti edizioni della Mostra di San Marino sono stati pubblicati sul Notiziario IPMS 1/1992 e 3-4/1993, nonché su ModelTime 6 e 16 e su Alliance 14 e 17.

Sopra:
Cylon Raider, astronave protagonista della serie di telefilm "Battlestar Galactica"; si tratta del raro kit Monogram, qui migliorato nei dettagli esterni ed accuratamente dipinto.
(modello e foto F. e R.Lovo)

Categoria	Vincitore	Soggetto
Astronavi da Film	<i>German Impache</i> (Torino)	U.S.S.Sulaco (da Aliens), interamente autocostruito
Astronavi di fantasia	<i>Davide Salvi</i> (Brugherio, Milano)	Caccia W-Wing (ispirato a Star Wars), autocostruito
Diorami	<i>Roberto Manini</i> (Ancona)	Serie di scenette con mezzi spaziali e robot
Fantasy	<i>Osvaldo Belli</i> (Torino)	diorami: San Giorgio e il Drago, Nightwinds (autocostruiti)
Personaggi da fumetti	<i>Fabrizio Modina</i> (S.Damiano, Asti)	Serie di Supereroi (Thor, Wolverine, Punisher, Venom)
Premio Speciale IPMS	<i>Guido Bianco</i> (Torino)	Biotech (con realizzazione bozzetti, modello autocostruito e studio particolari)
"Best of Show"	<i>Francesco e Roberto Lovo</i> (Buttigliera Alta, Torino)	Millennium Falcon (con interno illuminato, ambientazione, estese modifiche e dettagli)

Qui a fianco:
L'elenco dei premiati, e delle loro realizzazioni, durante la Terza Mostra-Concorso Nazionale di San Marino che si è svolta nei giorni 28-30 Aprile 1995.



In questa pagina:
 In alto a sinistra "Soapship", astronave di fantasia autocostruita utilizzando pezzi di recupero di varia provenienza, e come elemento base un contenitore di doccia-schiuma! (modello e foto F. e R.Lovo).

In alto a destra "Jack Skellington", personaggio del film "Nightmare before Christmas" di Tim Burton, interamente autocostruito in Cernit da Marco Ferrari. (foto M.Ferrari).

Qui a lato:
 "Biotech" studio per una creatura biomeccanica, interamente autocostruito da Guido Bianco di Torino, vincitore del Premio Speciale IPMS. (foto M.Ferrari).

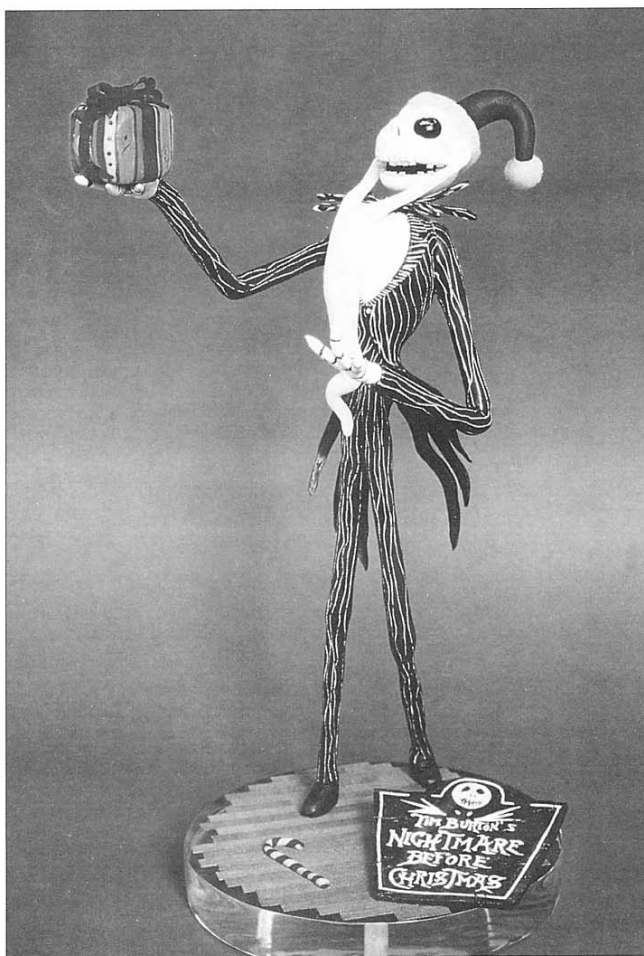
Alla pagina seguente:
 A) Colonial Viper, altra astronave della serie "Battlestar Galactica", sempre

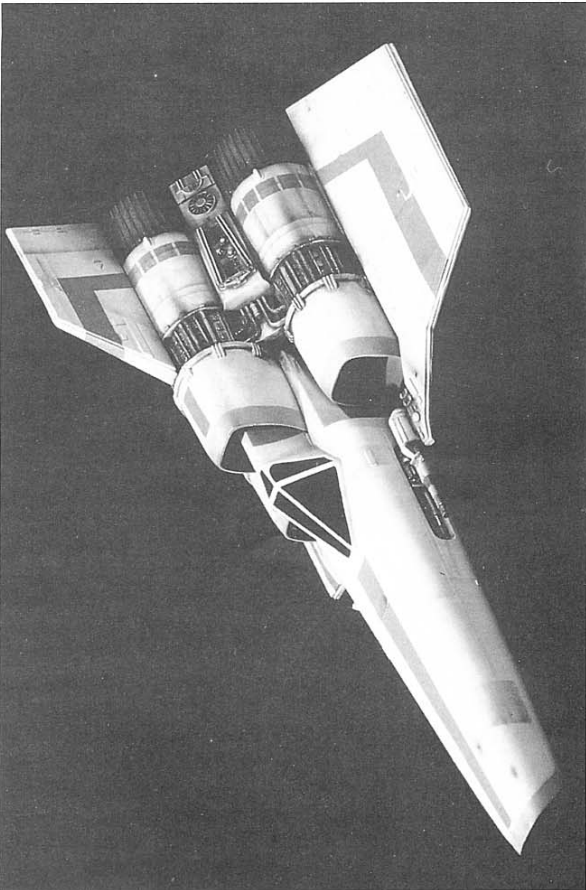
realizzata da un kit Monogram. (modello e foto F. e R.Lovo).

B) PK40 Fledermaus, aeromobile delle Shutorial Forces nella serie SF3D prodotta in scala 1/20 dalla Nitto; con questo ed altre scenette di fantasia Roberto Manini di Ancona si è imposto nella categoria Diorami. (foto R.Manini).

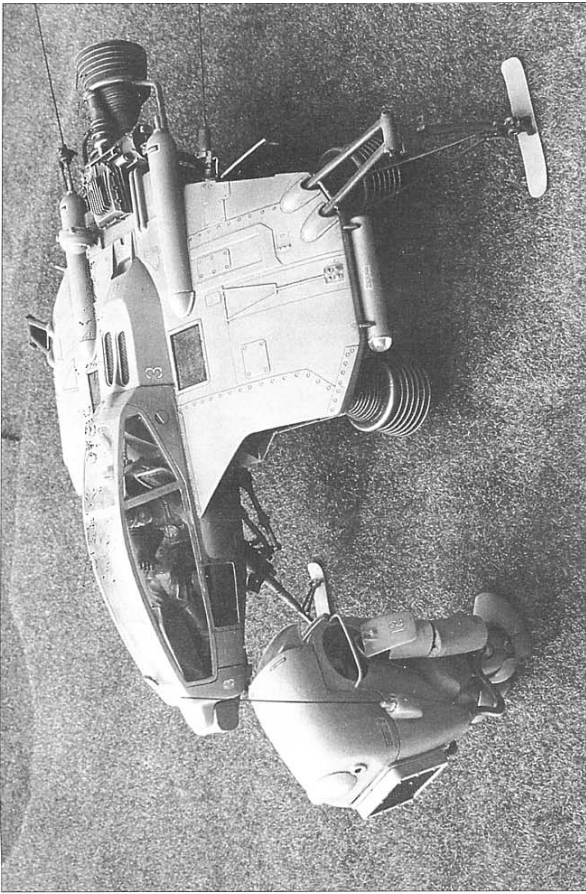
C) "... e non correre, papà!", scenetta di fantasia in scala 1/20 ottenuta con pezzi di diversa provenienza. (modello e foto di R.Manini).

D) Foto di gruppo della Terza Mostra di San Marino e dei suoi protagonisti; in piedi, da sinistra: Giampaolo Gasperi, Roberto e Francesco Lovo, Tarquinio Prisco, Roberto Manini, Fabrizio Modena, Davide Salvi. Sotto, da sinistra: Francesco Gasparoni, Lorne Peterson, Osvaldo Belli, Marco Ferrari, Claudio Croci.

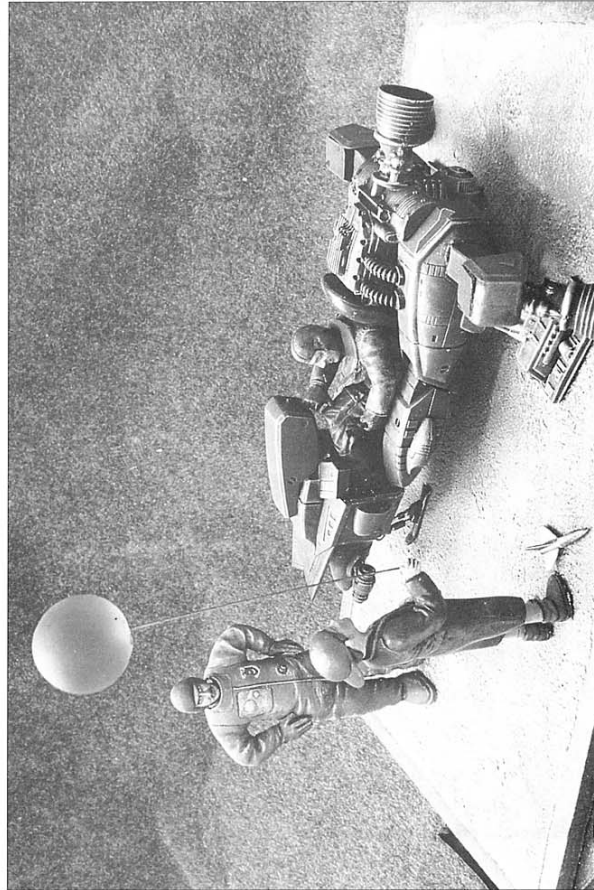




-A-



-B-



-C-



-D-

FIAT G.46

di Tarquinio Prisco e Maurizio Ciampi (recensione del kit di Gianni Casari)

In basso:
Bella foto in volo di un G.46 4B, di base a Pomigliano d'Arco, durante un volo di addestramento per allievi sottufficiali; si riescono forse a notare il dipolo superiore e la piccola antennina sul ventre della fusoliera, davanti al ruotino posteriore. (foto arch. T.Prisco)

■ **Prima** di inoltrarci nella descrizione di questo piccolo, interessante velivolo del primo dopoguerra, non possiamo esimerci dal dedicare un minimo spazio al suo ideatore, l'ing. Giuseppe Gabrielli, recentemente scomparso.

Nato a Caltanissetta nel 1903 e laureatosi presso il Politecnico di Torino in ingegneria meccanica, ottenne una borsa di studio che gli consentì di frequentare un corso di specializzazione in Germania con il celebre Von Karman e di conseguire il dottorato in ingegneria aerodinamica. Proseguì la carriera universitaria e contemporaneamente, nel 1927 entrò nella Piaggio dove iniziò la sua carriera di progettista come aiuto dell'ing. Pegna occupandosi dello sviluppo della versione metallica del Savoia Marchetti S 55; su interessamento del Prof. Valletta nel 1931 fu alla FIAT ove assunse la direzione di un proprio ufficio tecnico dedicandosi alla progettazione di velivoli civili fra cui il trimotore G 2, mentre Rosatelli manteneva la sua attività nel settore militare.

Convinto assertore dell'efficacia della formula monoplana e per la diversa formazione scientifica e professionale rispetto al Rosatelli, condusse da subito un'indipendente lavoro progettuale. Ordinario della cattedra di "Progetto di aeromobili" al Politecnico di Torino, titolare di numerosi brevetti, ha firmato circa centoquaranta progetti di velivoli militari e civili, una sessantina dei quali realizzati: dai caccia G 50/55 ai trasporti G 12 e 212. Sue ultime realizzazioni il G 91 Y, sviluppo del precedente R monomotore e l'ottimo G 222.

Il velivolo

Primo monomotore ad elica da addestramento della risorta FIAT, discendeva dal G 44, monomotore triposto da turismo (mai realizzato) con propulsore Alfa 115 bis avente struttura simile a quella che fu poi del G 46. L'estetica del G 46, pur senza raggiungere la purezza ed equilibrio stilistico dei coevi velivoli SIAI, ci richiama un altro predecessore, il FIAT G 55 biposto con cui condivide numerose soluzioni tecniche e stilistiche.

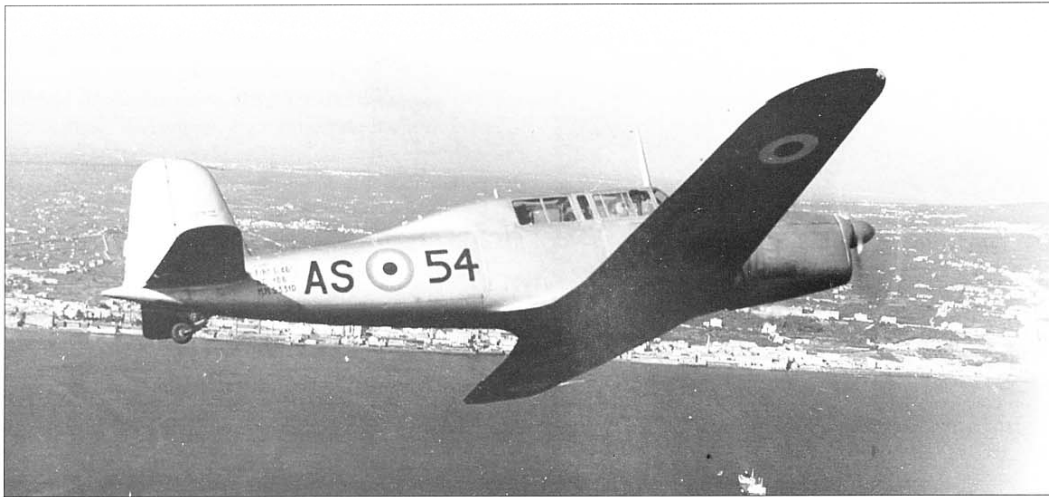
Nato su specifiche dell'AMI che necessitava di un velivolo in grado di preparare gli allievi delle scuole di primo e secondo periodo ad affrontare macchine da addestramento più complesse, fu uno degli artefici della rinascita della industria aeronautica italiana, stremata dallo sforzo bellico e dai bombardamenti.

Il G 46 nacque nel 1946 e la costruzione del primo velivolo, denominato G 46-1B (B indicava biposto), iniziò alla fine di quell'anno; il primo volo avvenne il 25 Giugno del 1947. La macchina destò presto l'interesse dei governi argentino e austriaco i quali richiesero apposite versioni in base alle loro necessità. Tali versioni pur non avendo alterazioni visibili, incorporavano numerose innovazioni fra le quali un motore inglese per l'Argentina (un De Havilland Gipsy Queen 30 in sostituzione dell'Alfa), e un più potente Alfa 115/1 Ter (mod. 1951) per l'Austria; variavano altresì alcuni impianti di bordo e la strumentazione radioelettrica era più complessa. Per l'Argentina le consegne iniziarono nel 1948 proseguendo sino al 1950 per un totale di 70 macchine nella versione 2B.

Per l'Austria vennero costruiti 5 esemplari nella versione 5B (massimo sviluppo del G 46, derivata dal 4B, era dotata di una perfezionata strumentazione) che vennero utilizzati dalle scuole di secondo periodo sino al 1965. Un ulteriore successo nell'esportazione si ebbe nel 1949 quando il velivolo, nella versione 2B con motore De Havilland, fu ordinato dalla Siria (undici esemplari venduti). Parallela alla produzione "Esteria" venne dato il via alla prima serie di macchine tipo 1B per l'AMI, che entrarono in servizio presso le scuole di volo nel 1949. La nostra aeronautica ricevette un totale di 150 velivoli nelle versioni 1B, 3B, 4A, e 4B (dove A = monoposto e B = Biposto) in 6 serie.

Soltanto con il G 46 fu possibile, in virtù delle molteplici varianti





Qui di lato:
Ulteriore inquadratura dell'aereo ripreso nella foto precedente, in un altro momento dello stesso volo.
(foto arch. T. Prisco)

sempre più complete e perfezionate, formare allievi con un ciclo addestrativo completo di volo notturno, esercitazioni radio, volo senza visibilità. La struttura interamente metallica del velivolo, novità in Italia per velivoli da addestramento, basata su un'ala bilongherone con centine in tre parti, flaps, fusoliera a guscio e carrello retrattile, gli conferiva particolari doti acrobatiche, che prescindendo dalla sua utilizzazione nel campo militare, faceva del G 46 un ottimo velivolo da turismo sportivo ed acrobatico. Tra i vari onorevoli piazzamenti del G 46 ricordiamo il II° posto ottenuto dal 2B nella settimana aerea internazionale di Rimini nel 1949. L'incalzare di sempre più perfezionati addestratori a reazione relegò il G 46 a compiti di secondo piano sino alla completa radiazione dall'AMI (fu sostituito dal T 6). Distribuito ai vari Aero-Clubs, finì generosamente i suoi giorni particolarmente apprezzato per le sue prestazioni e la linea aggressiva che lo faceva assomigliare ad un piccolo caccia.

Mai realizzata fu una versione bis con motore De Havilland Gipsy Queen 70; rimasto allo stadio delle intenzioni anche il progetto del G 47, variante del G 46 con motore Pratt & Whitney. La sua produzione cessò definitivamente nel 1952. Un ulteriore tentativo di inserirsi tra i produttori di velivoli da addestramento fu effettuato dalla FIAT con il G 49, macchina più grande e prestante del G 46, coeva e concorrente del North American T 6, che partecipò con il Piaggio 150 ed il Macchi 323 ad un concorso per la sua sostituzione. Ragioni di mercato e le prestazioni non troppo superiori fecero sì che la produzione del G 49 si fermasse con la produzione di due prototipi, uno dei quali con il nome di "Arcobaleno" e pilotato da Maner Lualdi effettuò un volo di oltre 45.000 km.

Dati tecnici

Di seguito sono riportati i dati tecnici comuni a tutte le versioni

Apertura alare	m 10.40
Lunghezza (in linea di volo)	m 8.48
Altezza (coda a terra)	m 2.40
Superficie alare	mq 16
Carreggiata	m 2.60
Dimensioni della ruota	mm 510 x 170
Dimensioni del ruotino di coda	mm 210 x 80
Peso a vuoto	kg 1055
Carico utile normale	kg 302
Peso totale	kg 1357

Versioni e caratteristiche

G 46 1B - prototipo (MM 52000) e prima serie di biposto per l'AMI (MM 52775-52779), montava un motore Alfa 115-1 bis da 205 CV, elica bipala metallica a passo variabile a giri costanti del tipo FIAT-Hamilton tipo 5006.

G 46 2B - secondo prototipo (MM 52001) e serie di esemplari biposto venduti all'Argentina ed alla Siria, montava un motore inglese: il De Havilland Gipsy Queen 30 da 250 CV. Anche l'elica era una De Havilland. Sul secondo prototipo furono eseguite prove con pattini da neve al posto dei carrelli (furono effettuate a Dobbiaco, in Alto Adige), ma nonostante l'esito positivo la soluzione non ebbe pratica applicazione.

G 46 3A / G 46 3B - seconda serie di 5 biposto (MM 52800-52804) e 20 monoposto (MM 52805-52824) simili al G 46 1, dal quale differenziavano per miglioramenti e novità: motore Alfa 115-1 ter da 225 CV, predisposizione per la mitragliatrice, fotomitragliatrice e macchina fotografica (nella versione monoposto). L'antenna radio, nella versione biposto, venne installata al di sopra della parte fissa nel tettuccio anteriormente al velivolo. La versione monoposto differiva da quella testé menzionata per la soppressione

Qui sotto:
Un'immagine di profilo, prima della consegna, del G.46 5B, quarto esemplare tra quelli ordinati dall'Aereonautica austriaca.
(fotoarch.T.Prisco)



Qui a lato:
Bella immagine di
uno dei primi
esemplari del G.46
1B (N.C. 25, M.M.
52792) ripreso
senza la cofanatura
del muso; purtrop-
po sono sconosciu-
ti l'aeroporto e il
significato della
sigla Z-3.
(foto arch. T.Prisco)



dell'abitacolo dell'istruttore. La vetratura del tettuccio posteriore venne sostituita da pannelli in alluminio, mentre l'antenna radio fu spostata dietro l'abitacolo soppresso.

G 46 4A / G 46 4B - terza, quarta, quinta e sesta serie per l'AMI di monoposto (MM 53093-53102, 53283-53297, 53489-53498) e biposto (MM 53083-53092, 53393-53412, 53052, 53298-53312, 53499-53508); versioni simili alla 3, che si differenziavano da queste in alcuni impianti sostitutivi e per il motore Alfa 115-1 ter modello 1950 (modello 1951 per la sesta serie) con avviamento elettrico.

G 46 5B - alcuni esemplari (numero e matricole non note) della versione 4B furono modificati installando un più completo insieme di apparecchiature radio-elettriche, quali: radiogoniometro (indicatore automatico di direzione), bussola giromagnetica vincolata, bussola elettromagnetica ed una migliore ricetrasmittente. Il motore era un Alfa 115-1 ter da 225 CV (modello 1951) al decollo che azionava la solita elica bipala. Fra questi i cinque esemplari venduti all'Austria.

Colorazione del velivolo

La colorazione del G 46 è quella tipica dell'epoca del dopoguerra, quando la mimetizzazione passò di moda (salvo poi riprenderla in tempi più recenti), e gli aerei venivano ad assumere una livrea alluminio-argento; per evitare l'abbagliamento dei piloti erano dipinte in nero opaco la parte superiore della capottina motore (da notare che nelle prime serie questa verniciatura era sulla parte fissa del cofano motore, mentre in quelle successive partiva da dietro l'elica e arrivava fino al tettuccio) e il retro delle pale dell'elica fino quasi al mozzo. L'estremità delle stesse era naturalmente in giallo da ambo le parti, mentre al centro della pala anteriormente c'era lo stemma della fabbrica. L'ogiva era in genere argento, qualche volta invece rossa, azzurra, bianca (anche con una spirale nera), ecc.. Le barrette dell'indicatore ottico di posizione del carrello sono rosse oppure rosso-bianco-rosso.

Su tutte le parti non dipinte successivamente, risaltava la vernice anticorrosione gialla di cromato di zinco, che fungeva anche da fondo tinta. Il "walk-way" sulla

Qui a lato:
G.46 2B (N.C. 35)
uno dei due che
parteciparono alla
settimana aerea
internazionale di
Rimini, nel 1948;
notare la presa
d'aria supplementa-
re per il raffred-
damento del motore.
(foto arch. T.Prisco)



semiala sinistra era nero. Per la manutenzione del carrello vi erano le targhette sui portelli esterni, sulla gamba di forza e sul martinetto di retrazione, che era in rosso (!). In fusoliera, dopo i codici e accanto ai piani orizzontali, vi erano le seguenti scritte in nero: la serie, il tipo di velivolo con la relativa versione, il numero di costruzione e la matricola militare. Inoltre sulla deriva vi era l'indicazione del peso a vuoto (P.a V. Kg) e del carico utile (C.U.Kg). Le coccarde in fusoliera erano di 500 mm di diametro mentre quelle sulle ali erano di 820 mm. L'interno della cabina era anch'esso in argento; gli strumenti, manopole, leve, centralina elettrica, trim erano in nero mentre sulla destra la leva del flap era in giallo con impugnatura nera. L'estintore era naturalmente in rosso e le bombole di ossigeno in verde pallido.

Colorazione impianti di bordo

Conformemente alle prescrizioni della Tabella UNI 287 ed alla pubblicazione del Ministero dell'Aeronautica C. A. 490, gli impianti di bordo del G.46 erano dipinti nei seguenti colori:

- impianto benzina (colore giallo)
- impianto lubrificazione (colore bruno)
- impianto idraulico per comando carrello (colore bruno con strisce bianche ad elica)
- impianto idraulico per comando ipersostentatori (colore bruno con strisce verdi ad anello)
- impianto idraulico per comando freni (colore bruno con strisce bianche ad anello)
- impianto a depressione per azionare strumenti giroscopici (colore azzurro con strisce verdi ad elica)
- impianto estintore (colore rosso)

Velivoli rimasti a tutt'oggi

Molti G 46 giunti al termine della carriera operativa nelle file dell'AMI furono ceduti agli Aero Club d'Italia. Molti di questi esemplari sono quindi ancora in circolazione, alcuni volanti, alcuni presso privati, altri come "gate guardian", altri conservati nei vari istituti aeronautici di tutta Italia, citiamo tra gli altri gli ITI "Galilei" e "De Pinedo" di Roma, l'ITI "Malignani" di Udine. A Vigna di Valle abbiamo ben tre esemplari, di cui uno è in trattativa per uno scambio. I loro codici sono i seguenti:

G 46 4B 3° serie N.C.140 M.M.53090 poi I-AEHF
 G 46 4A 5° serie N.C.192 M.M.53286 poi I-AELM
 G 46 4A 5° serie N.C.198 M.M.53292 ZR-2.

Recensione del kit Berruto/Sign Resin

scala 1/72, in resina con fotoincisioni

Sono rimasto abbastanza sorpreso quando, su un catalogo di Hannants, ho letto dell'imminente uscita di questo modello; fafto un rapido esame di coscienza e deciso che potevo permettermi l'acquisto di un ennesimo kit, mi sono trovato in breve tempo felice possessore di un esemplare di quella che è, probabilmente, l'unica riproduzione in commercio del piccolo addestratore di Gabrielli.

Il modello, commercializzato in Italia con il marchio Berruto, è contenuto in una robusta scatoletta di cartone riportante in copertina un profilo del velivolo nella configurazione monoposto.

Aprendo la confezione si ha l'impressione di trovarsi

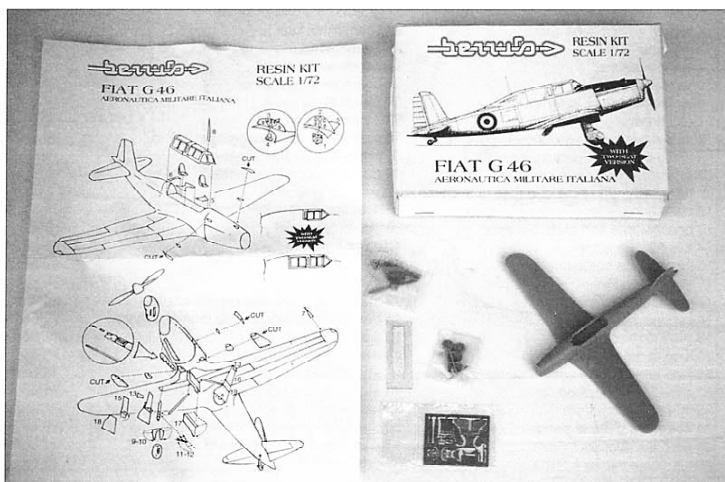


davanti ad un modello già fatto in quanto il kit, completo di ali, fusoliera e impennaggi, è stampato in un unico pezzo; oltre a questo sono forniti una capottina in acetato, un piccolo set di fotoincisioni in ottone e 16 parti ancora in resina relative ai piccoli particolari. Il tutto è completato da un foglio di istruzioni estremamente sintetico mentre sono totalmente assenti sia decals che istruzioni per la colorazione tanto degli esterni quanto dei particolari interni. La resina utilizzata è di buona qualità e priva di bolle d'aria, il modello è ben stampato, privo di bave e di ritiri e presenta un dettaglio superficiale di tipo inciso molto ben realizzato. L'esame dimensionale ha rivelato le seguenti discordanze:

- Apertura alare inferiore di 1.5 mm;
 - Lunghezza maggiore di 2 mm;
 - Apertura impennaggio orizzontale superiore di 1 mm;
 - Complesso ogiva-musetto più lungo di 1.5 mm;
 - Diametro elica maggiore di 3 mm;
 - Profilo superiore di fusoliera fra abitacolo posteriore e deriva di andamento meno concavo del necessario e "gobba" troppo poco accentuata.
- Come si può facilmente vedere tali discordanze sono di lieve entità e facilmente correggibili; possiamo pertanto dire che, dal punto di vista dimensionale e delle proporzioni, il modello è sostanzialmente corretto.

Sotto:
G.46 (M.M. 52790)
"Gate Guardian"
fotografato nel 1989
all'aeroporto di
Forlì.
(foto R.Iemmi)

Qui sotto:
La confezione e il
contenuto del kit in
resina della
Berruto, di cui si
parla in questa
pagina.
(foto G.Casari)



Nei prossimi Numeri seguiranno:

- Profili di colorazione;
- foto e disegni di dettagli;
- disegni in scala;
- Note per l'auto-costruzione.

Gli interni sono costituiti da: 2 seggiolini, di dimensioni corrette ma di forma errata per gli esemplari AMI; 4 cruscotti di ottone fotoinciso, ben realizzati anche se i due posteriori destano qualche perplessità nella posizione degli strumenti e nella forma; 3 elementi sempre in fotoincisione da posizionare davanti, dietro ed al centro del vano abitacolo; peccato che il pezzo no.6 in realtà debba essere inserito all'interno della "gobba" posteriore e non all'esterno. Assente ogni tipo di dettaglio relativo alle fiancate e ugualmente latitanti pedaliera e barre di comando.

I carrelli sono probabilmente la parte meno riuscita del modello in quanto le ruote sono decisamente brutte anche se di diametro corretto, le gambe del carrello sono più corte di 2.5 mm e danno al modello un aspetto troppo "seduto", i martinetti di retrazione sono inutilizzabili ed il ruotino di coda è di dimensioni corrette ma di foggia errata. Ben realizzati, invece, i portelli ed i compassi antitorsione, in ottone fotoinciso così come le forcelle delle ruote principali. La presa d'aria posta alla radice dell'ala sinistra risulta di difficile applicazione, inoltre le istruzioni non ne illustrano chiaramente il posizionamento. Altra fonte di perplessità risulta essere la presunta possibilità di realizzare sia la variante monoposto che quella biposto in quanto la capottina inclusa è relativa unicamente alla seconda versione; pertanto chi volesse realizzare la prima opzione dovrà stuccare le pannellature della capottina posteriore o autocostruirsi il pannello incernierato che, nella realtà, la sostituiva.

In definitiva si tratta di un modello di buona fattura, anche considerando i summenzionati difetti, dal "montaggio" estremamente rapido e semplice e quindi consigliabile anche a modellisti di media esperienza. Purtroppo tali note positive sono contrastate da un prezzo d'acquisto decisamente elevato (35.000 Lire) e da una certa approssimazione nella riproduzione dei particolari, inoltre, pur tenendo presente che si tratta di un modello destinato a modellisti esperti e probabilmente forniti di una adeguata documentazione, la mancanza di note coloristiche e almeno di un profilo si fa negativamente sentire.

Concludendo, il giudizio non può che essere positivo anche se con qualche riserva; considerando il prezzo forse si poteva fare qualcosa di più.

BIBLIOGRAFIA

- *Aerofan* no.47, 48, 49 (1989)
- *IARB* no.1/76
- *Alr Classics* Vol.12 No.5 (May 1976)
- *Air Enthusiast* No.56 (Winter 1994)
- *Ali Antiche* No. 31, 33
- Italo De Marchi - *Gli Aeroplani Italiani 1945/1991* - IBN Editore
- Museo Storico dell'Aeronautica Militare - Catalogo Velivoli - Patron Editore
- Catalogo nomenclatore C.A.741/1

TABELLA UNI 287

Riteniamo di fare cosa utile riportando qui di seguito la citata tabella UNI 287 del 26 Maggio 1934 intitolata "Colorazioni distintive delle tubazioni per impieghi aeronautici", indicando le corrispondenze dei colori con il Federal Standard 595:

Colorazione	Applicazione	F.S.595 (**)
Rosso	Apparecchiature di protezione contro l'incendio (*)	12199
Verde	Acqua	34230
Azzurro	Aria	15090
Giallo	Combustibile	33665
Bruno	Lubrificante	10075
Nero	Gas di scarico	17038
Bianco	Ossigeno	17778

(*) le bombole contenenti anidride carbonica devono portare una fascia gialla alta almeno 10 cm, oltre alla colorazione distintiva rossa.

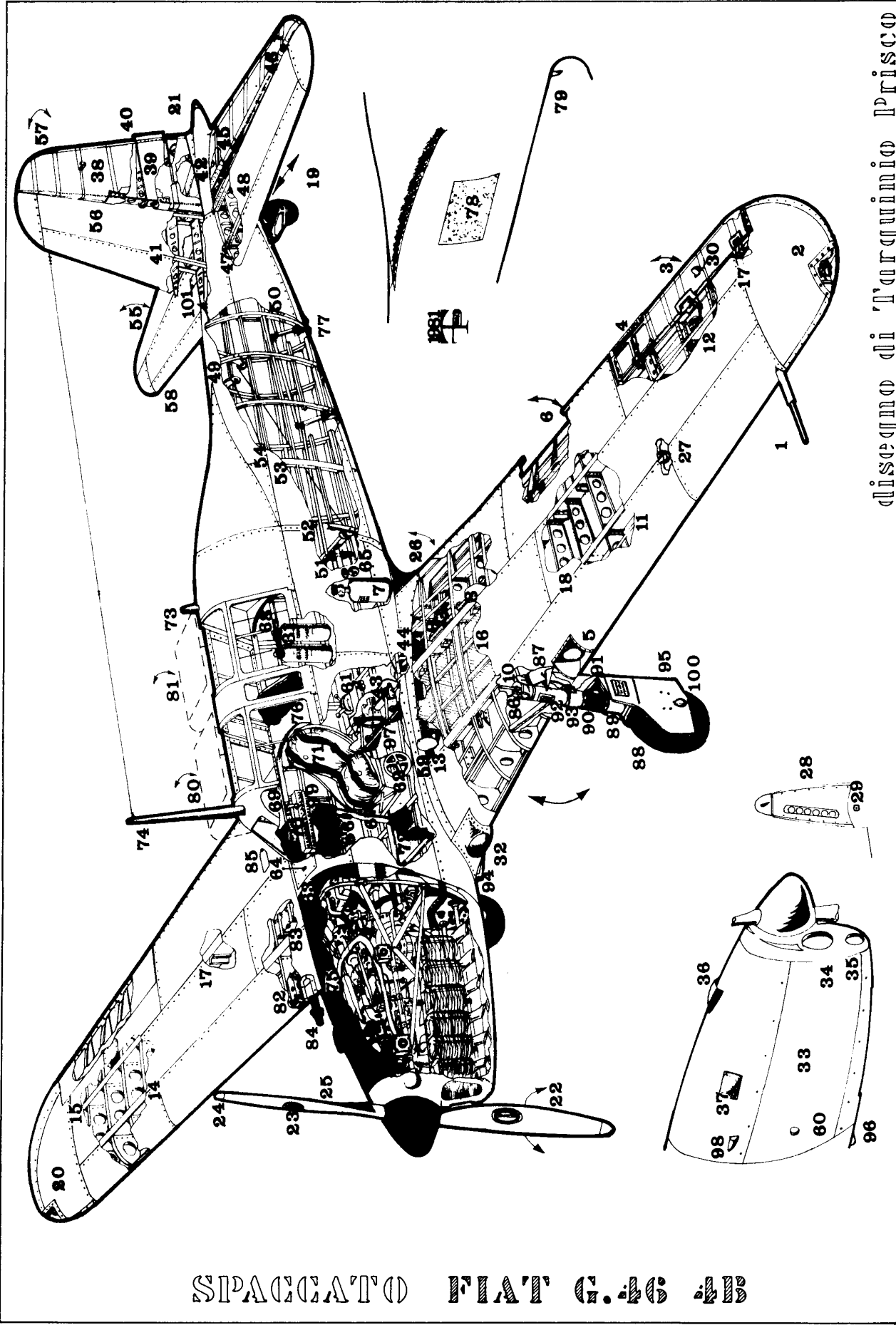
(**) tutti i colori sono lucidi anche se qualche corrispondenza è opaca.

Note:

1. Le colorazioni della presente unificazione devono essere impiegate per contrassegnare le tubazioni, come pure le imboccature dei serbatoi, le estremità dei tubi di rifornimento, ecc. negli aeromobili e negli aerodromi.
2. Il senso di flusso del fluido deve essere indicato sulle tubazioni degli aeromobili mediante frecce. Queste frecce devono essere poste in prossimità dei raccordi.
3. Quando si rendano necessarie distinzioni più particolareggiate per ciascuna colorazione considerata (p.es.: acqua potabile, acqua di raffreddamento del motore), la distinzione deve essere fatta in aggiunta alla colorazione fondamentale, mediante appositi contrassegni (colorazione ad anelli, diciture, ecc.); il significato di tali contrassegni di dettaglio deve essere specificato tanto sui disegni, quanto sugli aeromobili.

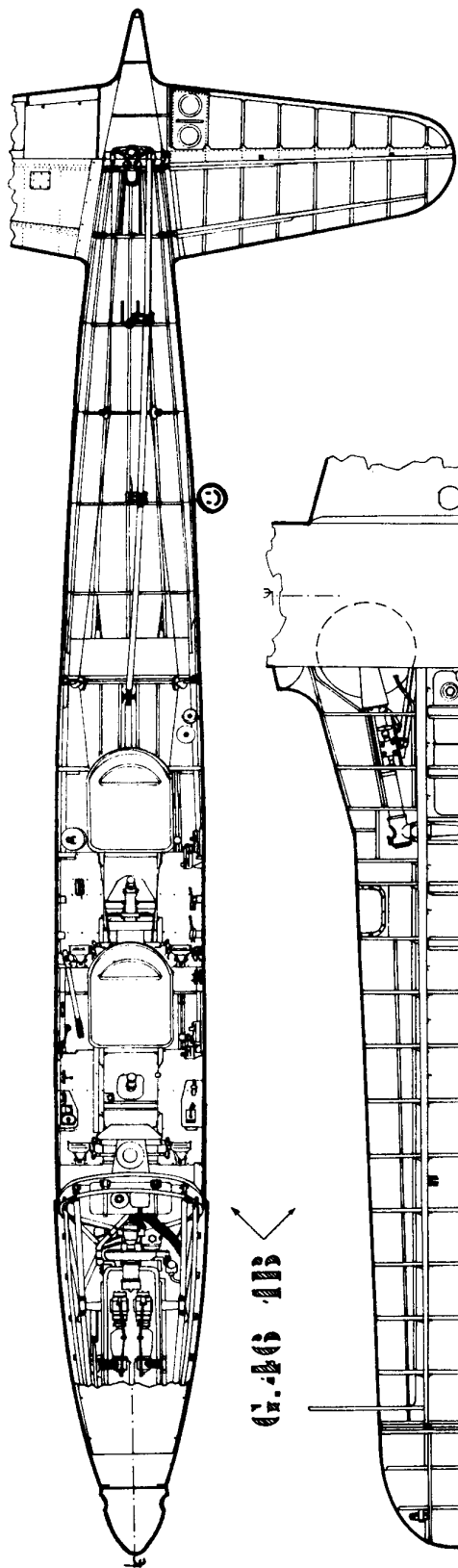
LEGENDA DELLO SPACCATO RIPRODOTTO NELLA PAGINA A FRONTE
(nel disegno il secondo posto è stato omissso per chiarezza)

- | | | | |
|--|--|--------------------------------------|--|
| 1 tubo di Pitot | 27 gancio fissaggio al suolo | 53 struttura fusoliera | 79 presa condizionamento |
| 2 luce di navigazione rossa | 28 scarichi motore | 54 comando timone di direzione | 80 tettuccio anteriore |
| 3 alettone | 29 rifornimento olio | 55 timone di profondità | 81 tettuccio posteriore |
| 4 compensatore | 30 rivestimento in tela | 56 deriva | 82 cinemitagliatrice |
| 5 faro di atterraggio | 31 bombole di ossigeno | 57 timone di direzione | 83 cassetta di alimentazione |
| 6 ipersostentatore esterno | 32 presa d'aria alare | 58 stabilizzatore | 84 mitragliatrice SAFAT 7.7 |
| 7 estintore | 33 pannello motore | 59 walk-way | 85 portello riarmo a terra |
| 8 asta rinvio comando ipersostentatore | 34 presa d'aria raffreddamento colindri | 60 avviamento motore | 86 martinetto retrazione carrello |
| 9 rinvio comando ipersostentatore | 35 presa d'aria raffreddamento scarichi | 61 comando riscaldamento | 87 portello incernierato all'ala |
| 10 indicatore posizione carrello | 36 presa d'aria raffreddamento testata | 62 comando correttore | 88 ruota Magnaghi |
| 11 trasmissione indicazione pitot | 37 portello ispezione | 63 pannello ispezione strumenti | 89 tubicino olio freni |
| 12 comando alettone | 38 rivestimento in tela | 64 tacca di mira | 90 guaina parapolvere di gomma |
| 13 bocchettone serbatoio benzina | 39 struttura timone | 65 presa elettrica di terra | 91 compasso antitorsione |
| 14 longherone anteriore | 40 compensatore fisso | 66 strumenti allievo | 92 note di manutenzione |
| 15 longherone posteriore | 41 struttura deriva | 67 barra di comando | 93 ammortizzatore oleopneumatico |
| 16 serbatoio alare | 42 correttore | 68 vetri scorrevoli | 94 portello centrale |
| 17 montantino di irrigidimento | 43 martinetto comando ipersostentatori | 69 leva sgancio tettuccio | 95 portello solidale alla forcella |
| 18 centina | 44 trasmissione indicazione ipersostentatori | 70 centralina elettrica | 96 scarico olio |
| 19 ruotino di coda | 45 supporto | 71 sedile anteriore | 97 comando alettoni |
| 20 luce di navigazione verde | 46 rivestimento in tela | 72 pedaliera | 98 presa d'aria radiatore olio |
| 21 luce di posizione posteriore bianca | 47 attacco alla fusoliera | 73 presa condizionamento | 99 comando di sparo |
| 22 elica FIAT-Hamilton | 48 struttura stabilizzatore | 74 antenna radio | 100 sportello d'accesso per tappo esterno assale ruota |
| 23 stemma costruttore | 49 carrucole | 75 motore Alfa Romeo 115-1 ter | 101 portello ispezione comando correttore |
| 24 estremità gialla di pericolo | 50 comando timone di profondità | 76 strumenti istruttore | |
| 25 nero antiriflesso | 51 leva trasmissione comando barra | 77 punto di sollevamento | |
| 26 ipersostentatore interno | 52 ordinata XIII | 78 portello accesso ricetrasmittente | |

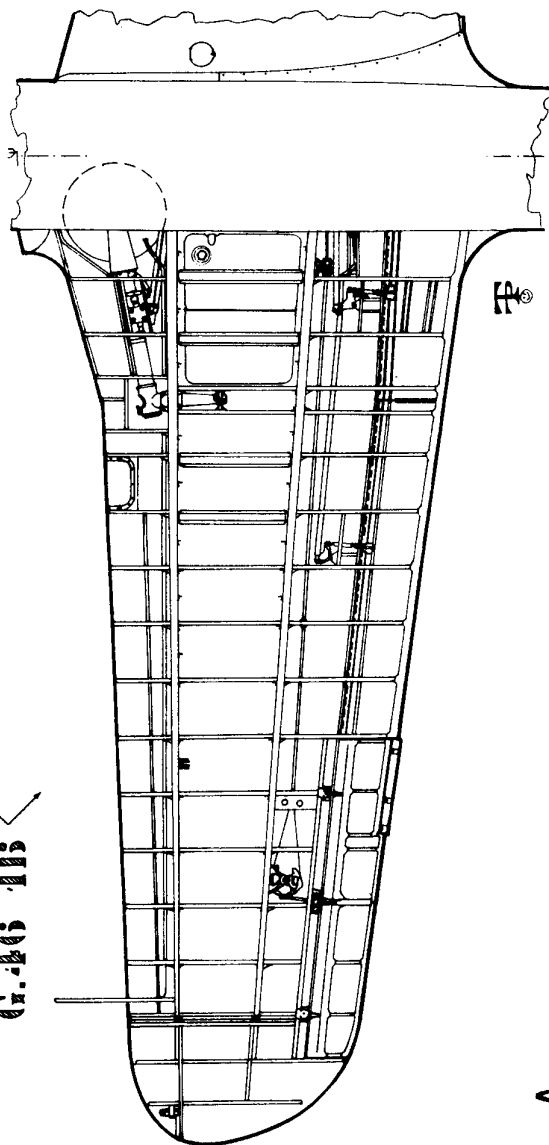
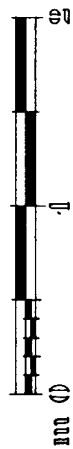


disegno di Torquino Prisco

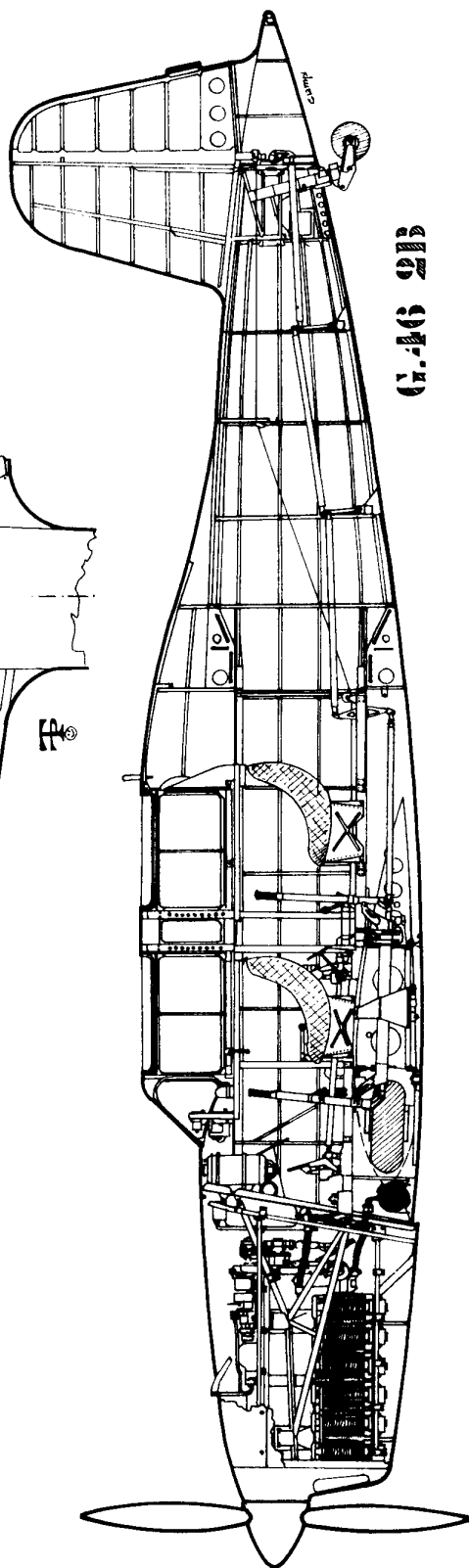
SPACCATO FIAT G.46 4B



C.46 AB

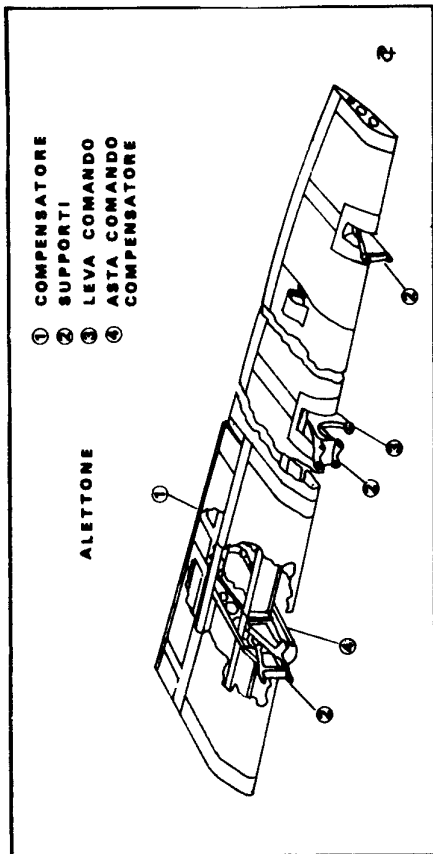


AB



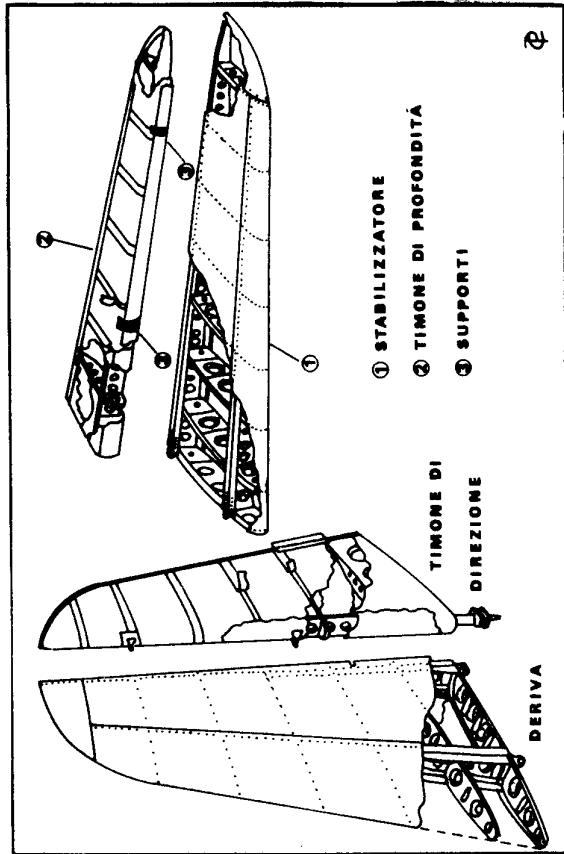
C.46 BB

SEZIONI LONGITUDINALI



- ① COMPENSATORE
- ② SUPPORTI
- ③ LEVA COMANDO
- ④ ASTA COMANDO COMPENSATORE

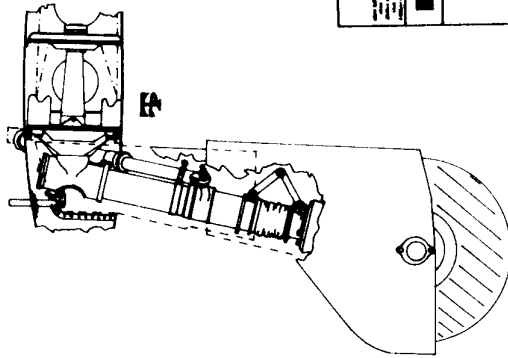
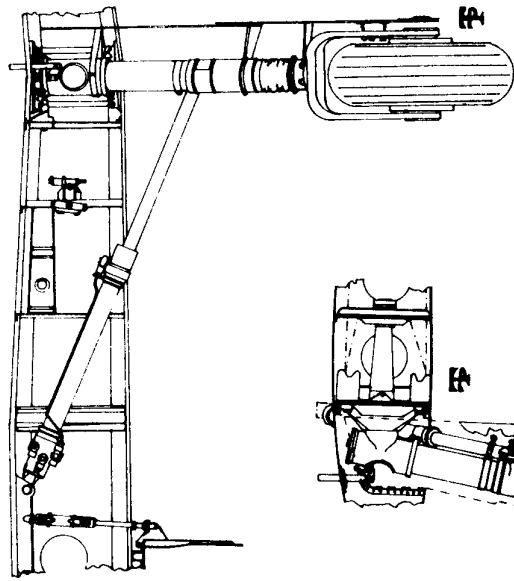
ALETTONE



- ① STABILIZZATORE
- ② TIMONE DI PROFONDITÀ
- ③ SUPPORTI

TIMONE DI DIREZIONE

DERIVA



PRESSIONE ANTIESTERIORI
Kg/cm² 37
PRESSIONE PNEUMATICO
Kg/cm² 2,5
(A LIVELLO SOLLAVATO)

ATTENZIONE - CON LE
SUOTE MARRAGHI LE
CAMERE D'ARIA CON
VALVOLA NON VULCA
RIZZATA DEVONO ESSERE
MONTATE CON TACCHETTO
PER PARTIZIONE DELLA
VALVOLA DI ALTEZZA
RIDDOTTA A MM 9



carrello principale

PARTICOLARI

SEMOVENTI SU SCAFI FRANCESI NELLA 21ª PANZER

di Nino Domino

Qui in basso:
Rara fotografia che mostra un esemplare di semovente controcarrri 7,5 cm Pak 40 auf GW FCM (f) montato su scafo francese FCM 36 di preda bellica, operativo sul fronte francese nel 1944 e appartenente alla 21ª Panzer; il carro è mimetizzato con la classica livrea a tre toni di colore: fondo giallo sabbia chiaro, con bande di verde medio e rosso bruno.

■ La 21ª Panzer-Division, dissolta in Tunisia nel 1944, e ricostituita in Francia, fu equipaggiata con molto materiale francese di preda bellica. Così il Pz.Reg.100 ebbe diverse compagnie su carri Somua S-35 e Hotchkiss H-39, supportati da un pugno di Panzer IV; in seguito, dopo le pesanti perdite dell'estate '44, avrebbe avuto due esili compagnie di Panzer IV e Panther ed una brigata di StuG. Il Pz.Jg.Abt.200 ed il Pz.Art.Rgt.155 ebbero, rispettivamente, PAK 40 da 75 e cannoni da 105 e da 150 montati su scafi Hotchkiss e Lorraine Schlepper. Il primo era lo scafo del carro H-39 modificato, il secondo era il cingolato da rifornimento usato a suo tempo dalle unità blindate francesi; su ambedue erano piazzate le bocche da fuoco protette da leggere pareti ed a cielo aperto. Rimando alle pubblicazioni specializzate la trattazione delle caratteristiche tecniche di questi mezzi e mi occupo dell'aspetto modellistico. Esistono i modelli di questi semoventi? Sì.

Il primo è stato il cacciacarri sullo scafo Lorraine, prodotto in USA dalla MB Models. La denominazione esatta e completa è: SdKfz 135 7,5cm Pak 40/1 auf Geschützenwagen Lorraine Schlepper (f). Il modello si compone di parti in resina (scafo, b.d.f., altre parti), metallo bianco (ruote, sospensioni), fotoincisioni e pezzi in ottone (scudatura e pareti camera combattimento, altri particolari), cingoli in plastica (Italeri). Un buon modello, a parte il prezzo un po' elevato e foglio

di istruzioni carente in certi passaggi vitali. È seguita tutta la serie prodotta in resina dalla Airmodel e di cui fornisco, tra parentesi, anche il numero di catalogo: (AM-1041) - 15cm sFH 13/1 auf GW Lorraine (SdKfz 135/1).

(AM-1045) - 7,5cm Pak 40 auf GW Lorraine (SdKfz 135) Panzerjäger "Marder I".

(AM-1050) - 10,5cm leichte Feldhaubitze 18/4 auf GW Lorraine-Schlepper (f); questa confezione contiene tutti i componenti necessari alla realizzazione della versione Alkett o della versione Becker.

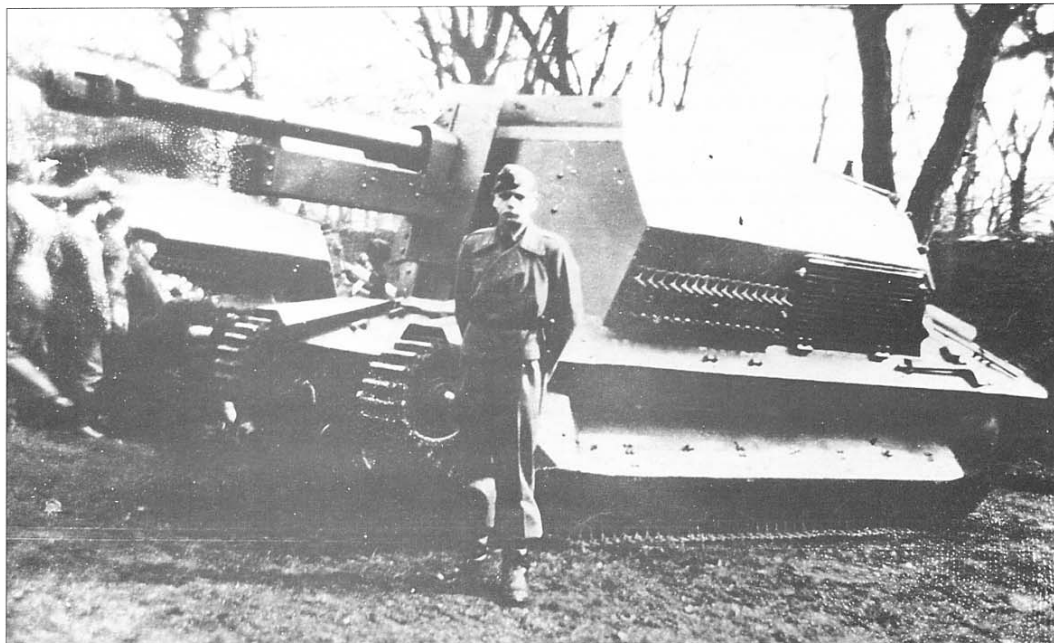
(AM-1059) - 10,5cm le FH 18/40 auf GW 38 Hotchkiss (f).

Su quest'ultimo scafo dovrebbe essere già uscita la versione con il Pak 40 e, sempre mentre scrivo queste note, almeno un altro modello di semovente su scafo francese. Il mio informatore, che non si intende di mezzi blindati, parla di "uno strano scafo". Adopero il condizionale perchè questi modelli sono usciti nel 1993 ed io ho potuto averli all'inizio del 1994, meno il primo e le ulteriori novità che ancora non ho potuto vedere.

La Airmodel, una volta realizzato uno scafo e taluni elementi comuni, ha la buona abitudine di produrre tutti (o quasi tutti) i derivati dal modello base. Come ha fatto, per esempio, con i derivati dal Panzer 38(t). Stranamente la produzione di questa ditta tedesca viene un po' snobbata e, con una certa superficialità, classificata non buona. In passato vi erano delle pecche: una resina di cattiva qualità, dura e vetrosa, molte bolle d'aria e qualche brutta svergolatura su qualche modello, cingoli impossibili. Qualcuno ricorderà che in una recensione sul Flash parlai della necessità di una lancia termica per ripulire quei cingoli e della opportunità di adattare i cingoli in plastica cannibalizzati da modelli Tamiya o Italeri.

Tutto questo oggi è un ricordo. Questi modelli di cui parlo sono realizzati ormai con accuratezza e qualità almeno pari a quella di Azimut. Con la resina di buona qualità troviamo particolari ben riprodotti, anche se di piccole dimensioni; le bolle d'aria sono sparite quasi del tutto, i vari pezzi si uniscono senza difficoltà e senza il ricorso a pratiche d'ingegneria. I cingoli, poi, sono finalmente utilizzabili. Resina morbida che assume la curvatura voluta dopo 15-20 secondi d'immersione in acqua bollente e successivo raffreddamento in frigorifero. Inoltre non sono realizzati in un unico pezzo: abbiamo delle sezioni di diversa lunghezza, e, alcune volte, singole maglie. E, infine, una particolarità non trascurabile: i disegni. Quelli per il montaggio sono chiari e dettagliati, come dalle marche più conosciute; poi vi sono dei grandi disegni perfetti e dettagliati delle quattro viste e, se necessario, di qualche dettaglio,





Qui a lato:
Foto ricordo per questo artigiere in posa davanti al suo obice semovente FCM 36 denominato 10,5 auf GW FCM (f); il mezzo appare in ottime condizioni, per cui riteniamo che la foto sia stata scattata durante le fasi di riorganizzazione della 21ª Panzer in Francia nel 1944.

sicché è impossibile sbagliare un montaggio ed è anche consentito un ulteriore lavoro di miglioria.

Infine, non ho la pretesa di stendere una bibliografia, ma semplicemente desidero segnalare dove si trovano delle buone fotografie di questi semoventi:

- McNair, 1944 les Panzers. Les divisions de Panzers du Heer. Editions Heimdal;

- Engelmann, Vespe 105 Guns, Alkett Weapons Carrier & Captured Vehicles. Schiffer Military History Vol.61;

- Panzer in Saumur no.3 (per i particolari interni ed esterni fotografati in quel museo).

Tutti i volumi citati sono reperibili presso Tuttostoria. Ultima informazione: dove acquistare questi modelli?

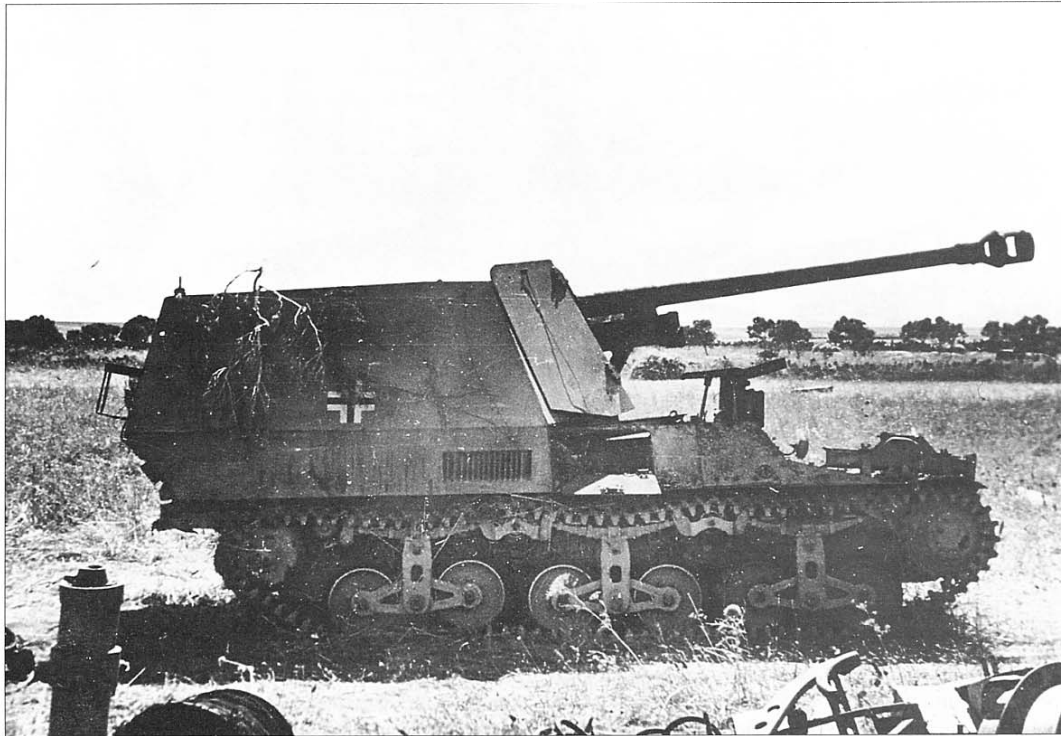
Al momento non c'è un importatore-distributore per l'Italia. I negozianti sono restii ad ordinarli, ma, stranamente, ammettono senza difficoltà che sono andati a ruba i modesti quantitativi che hanno fatto venire in seguito ai pressanti inviti dei clienti. Allora: o insistere o ordinarli direttamente in Germania da Frank-Modellbau/Airmodel, Obere Vorstadt 21, D-72458 Albstadt. telefono (07431)4442+71736, fax (07431) 74248.

Tutte le foto che illustrano questo articolo provengono dall'Archivio di Carlo Pecchi, che qui desideriamo ringraziare per il materiale gentilmente messo a disposizione. (N.d.R.)



Abbandonato frettolosamente dal proprio equipaggio, questo semovente controcarri 7,5 cm Pak auf GW 39H (f), catturato dalle truppe alleate durante la loro avanzata in Francia, mostra una singolare mimetizzazione formata da sottili bande irregolari di colore verde medio su fondo giallo sabbia chiaro.

Qui a lato:
Questo 7,5 cm PAK
40/1 auf GW Lorrain-
ne Schlepper (f)
SdKfz 135 Marder I,
fuori combattimen-
to, è uno dei 184
esemplari utilizzati
nelle unità tedesche
sul fronte francese
nel 1944.



A proposito dei numeri scorsi...

PRECISAZIONI SULLO JU 188 E-1

Come spesso accade, dopo la pubblicazione del mio articolo sullo Ju 188 nel Notiziario 2/1995, si rendono necessarie alcune correzioni e precisazioni, nonché la trattazione di due punti che per motivi di spazio sono "saltati".

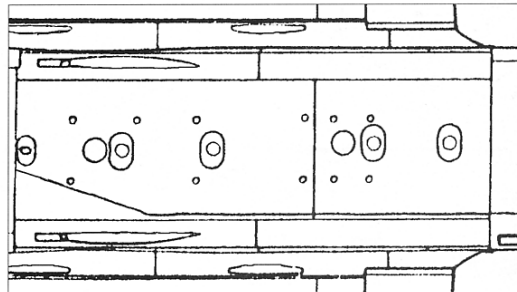
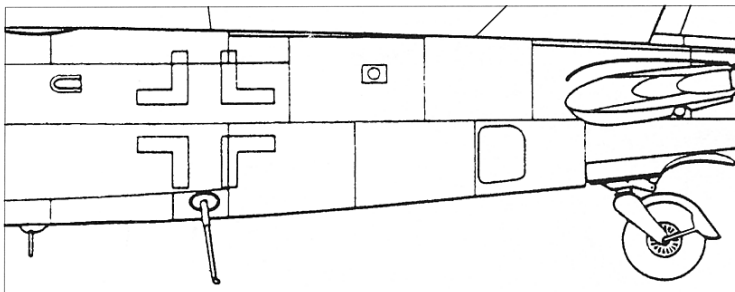
- 1) Il codice radio del velivolo di copertina è CB+CE e non G13+CE come, per un errore di stampa, è riportato.
- 2) Altro refuso circa il terzo esemplare proposto dalla Dragon, che si trova a pag. 193 e non 198 del vol. 11 di bibliografia.
- 3) Il secondo aereo (T9+LH) potrebbe essere verosimilmente un ricognitore F1. Infatti l'Ob.K.Lw era basato su tre staffel: il primo per la ricognizione lontana e i restanti allo studio e test del materiale aeronautico nemico. Va da sé che il nostro fosse in carico alla prima squadriglia! L'allestimento da ricognizione prevedeva allora due oblò in fusoliera disposti come sullo JU 88 D-1 (vedi pag. 48 del vol. 3 di bibliografia) e a volte un terzo. Diventa inoltre plausibile l'uso dei serbatoi supplementari subalari.
- 4) Dall'esame di alcune foto ho verificato che il canopy poteva avere quel gradino che invitavo a sopprimere (vedi sez. "cockpit" fig. 9), in rari casi venivano montate, nello spessore, armi supplementari di piccolo calibro. Si tratta comunque di una particolarità molto rara e che non interessa almeno i due

esemplari Dragon documentati.

- 5) Le linee di pannellatura sui fianchi della fusoliera davanti ai piani di coda sono troppe; l'andamento corretto è quello del disegno riprodotto in basso a sinistra: Si tratta di un intervento comune al kit dello JU 88G della stessa ditta, anzi più in generale tutti gli interventi, tranne naturalmente quelli specifici, sono direttamente trasferibili all'88 c.n.
 - 6) Altro elemento importante è la serie di piccoli pannelli, posti sul dorso della fusoliera, che la Dragon la completamente ignorato (vedere il disegno a destra).
 - 7) Posso confermare l'uso dell'allestimento B-1 di cui parlo al paragrafo "radio ed armamento".
 - 8) Forse non sono stato molto chiaro nell'indicare la collocazione dell'antenna "Y gerat" (fig. 4 bis). Essa è posta a destra della sede della torretta superiore.
 - 9) Il dis. 15 si riferisce al supporto motore-carrelli sinistro, il destro è simile ma ad immagine speculare.
- Scusandomi con i lettori per l'ulteriore spazio occupato, concludo inviando un doveroso ringraziamento ad Alberto Innocente, autore dei due profili e dimenticato al momento dovuto!

Riccardo Vestuto

Qui sotto:
A completamento
dell'articolo sullo
JU 188, trattato nel
numero scorso, due
disegni (scala 1/48)
che illustrano la
posizione corretta
delle pannellature
di fusoliera.
(Vedi qui a fianco le
note 5 e 6).



DUE FOTO INTERESSANTI SULL'AB 41/43

A fine aprile di quest'anno si sono tenute a Bologna alcune manifestazioni per ricordare il cinquantenario della liberazione della città.

Durante il raduno di mezzi militari che è stato organizzato ho potuto fotografare decine di interessanti veicoli storici di varie nazionalità. Alcuni dei mezzi erano stati ben restaurati, altri lo erano un po' meno; tra i pezzi esposti in mostra statica ma non funzionanti vi erano alcuni relitti.

Le fotografie che qui presento sono riferite ai resti di due esemplari particolari: si tratta di autoblindo AB 41/43 fatte costruire dai tedeschi nel 1944/45, migliorando il progetto

delle preesistenti AB 41.

Ancor più interessante è vedere che queste due AB appartengono alla versione Ferroviaria, caratterizzata dalla presenza dei contenitori anteriori e posteriori per la sabbia (utilizzata per aumentare l'attrito sulle rotaie durante le frenate d'emergenza) e dalla possibilità di montare sia ruote metalliche che da strada.

Questi blindati ferroviari sono stati utilizzati anche dal nostro Esercito nel dopoguerra e probabilmente è da qualche caserma italiana che provengono i relitti.

Daniele Guglielmi



Qui a lato e in basso: Queste due foto, purtroppo riprese in condizioni non ottimali, testimoniano gli interessanti esemplari di AB 41/43 esposti a Bologna. (foto D.Guglielmi)



Graphotecnica

Lavorazioni tipolitografiche

Manuali uso e manutenzione

Cataloghi ricambi

**Realizzazione e riproduzione di disegni
meccanici ed esplosi**

Modulistica commerciale

Modulistica tecnica e fiscale

