

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

# Il Notiziario

IPMS



ANNO XXVIII, N.3/4 -1998



*In questo numero:*

- FIAT G.46 • Mezzi corazzati tedeschi della II G.M.
- Le "Ali volanti" degli Horten • Autoblinda LINCE
- Breda 88 • 3,7cm PaK 35/36

## A proposito dei numeri scorsi

Tramite il socio Diego Bersanetti, l'amico Giovanni Carlassare di Padova ha avuto modo di leggere l'articolo pubblicato sul Notiziario 3/4 1997, dedicato al Noorduyn UC-64 Norseman.

In tale articolo si faceva in particolare riferimento al serial number dell'esemplare su cui il famoso musicista Glenn Miller perse la vita (470285) ed al fatto che non risultavano esistere fotografie di tale esemplare (*tali elementi ci erano a suo tempo stati confermati per lettera dall'United States Air Force Museum di Wright-Patterson, N.d.R.*).

A tal riguardo Giovanni ci ha segnalato che a pagina 64 del numero 38 di Warbirds Illustrated "US ARMY AIR FORCE - WORLD WAR TWO - Vol.1" (a cura di Jeffrey Ethell) si trova una foto proprio dell'esemplare 470285. La didascalia lo descrive come "del tipo di quello in cui il musicista perse la vita", ma se dobbiamo dare credito a quanto segnalatoci dall'USAF Museum, avremmo (forse per primi) trovato la fotografia dell'aereo di Miller!

Per la cronaca, la livrea dell'aereo risulta del tutto conforme a quella illustrata nel profilo pubblicato nell'articolo. Altri soci possono dire qualcosa in merito?

## Errata Corrige

Come già ormai tutti i soci avranno notato, per imprevisti problemi di impaginazione le ultime due tavole (profili 7,8,9 e 10) dell'articolo "Tipi minori di aerei tedeschi nella Regia Aeronautica" pubblicato nel Notiziario 1/1998 sono saltate. Esse sono state inserite nell'ultima pagina del numero 2/1998, senza però alcun titolo o didascalia che ne spiegasse l'origine... in compenso fra i titoli di copertina appariva un'incomprensibile "Aerei tedeschi nella R.A.: mimetiche e polemiche", articolo del tutto virtuale nel quale si fondevano "Regia Aeronautica: schemi mimetici e false polemiche" e le due tavole di cui sopra. Ci scusiamo di questa confusione con gli autori coinvolti e con i soci.

## Dalla Redazione

Come ormai sapete, a partire dal prossimo numero la Redazione del Notiziario si sposta a Milano. A Marino De Bortoli ed ai suoi collaboratori un grosso "in bocca al lupo" e l'assicurazione di tutto il supporto possibile. Ai soci un grazie per la collaborazione, la fedeltà e la pazienza dimostrateci in questi sei anni di lavoro.

## Sommario

<b>FIAT G.46 (quarta e ultima parte)</b> _____ pag. 3
di P.Moncalvo
<b>Mezzi corazzati tedeschi della seconda Guerra Mondiale</b> _____ pag. 16
di D.Guglielmi
<b>Le "Ali volanti" dei fratelli Horten</b> _____ pag. 22
di R.Lemmi
<b>Autoblinda Lancia "Lince"</b> _____ pag. 25
di G.Luciani
<b>Breda 88</b> _____ pag. 28
di R.Trotta
<b>Disegni di John Rue: 3,7cm PaK 35/36</b> _____ pag. 31
a cura della redazione

## in Copertina

I cinque esemplari del Fiat G.46-5B destinati all'Austria, schierati sul campo adiacente la fabbrica; notare il terzo velivolo privo di antenna radio e, poco visibile sull'esemplare in primo piano, l'asta (bianca a fasce nere) per l'indicazione di carrello estratto. I numeri di codice di questi cinque esemplari, rispettivamente 155, 157, 177, 172, ...?, non seguono alcun ordine logico. (foto archivio T.Prisco)

# Il Notiziario



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:**  
Daniele Guglielmi,  
Francesco Gasparoni,  
Gianfranco Murerotto

**Hanno collaborato a questo numero:**  
Daniele Guglielmi, Rudy Lemmi,  
Gabriele Luciani, Pierluigi Moncalvo,  
John Rue, Riccardo Trotta

**Elaborazione testi e grafica:**  
Gianfranco Murerotto

Questo numero è stato chiuso il:  
10/05/1999

**Pellicole offset**  
Litografia QUATTRIFOGLIO  
Spinea (Ve) - Italy -

**Stampa:**  
GRAPHOTECNICA  
Maranello (Mo) - Italy -

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

### Note per i collaboratori:

- I testi devono essere inviati preferibilmente in dattiloscritto o in dischetto 3"1/2, formato MS-DOS o Macintosh.
- Le foto vanno inviate in quest'ordine di preferenza: B/N, diapositive, stampe a colori; devono poi riportare sul retro il nome dell'autore.
- I disegni (a china su lucido) nel caso si desiderasse la riproduzione 1:1, dovrebbero avere i seguenti formati: A5 orizz.; A4 vert.; A3 orizz.

### Quote sociali per l'anno 1998:

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

### 1998 Membership Dues:

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

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

(Payment by bank draft or IMO to:)

• IPMS - ITALY •  
c/o Giorgio Pini  
Casella Postale (P.O. Box) 36  
41010 Fossoli (Modena)  
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1987, N.ri 1-2-3/4	1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4	1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1994, N.ri 1-2-3/4
1990, N.ri 1-2-3/4	1995, N.ri 1-2-3/4
1996, N.ri 1-2-3/4	1997, N.ri 1-2-3/4
1998, N.ri 1-2	

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

# FIAT G.46

- parte quarta -

di Pierluigi Moncalvo

■ **Con** questa quarta puntata si conclude la serie di articoli dedicati al G.46. Originariamente destinata a contenere le sole tavole in scala 1/72, questa puntata si è via via ampliata con un'ulteriore serie di profili di colorazione, foto e note integrative sulla colorazione ed il kit disponibile.

Per quanto riguarda i profili di colorazione, ho cercato di presentare alcune colorazioni un po' insolite che sicuramente qualcuno di voi non avrà difficoltà a riprodurre realizzando le decals col computer, tuttavia spero che non sia troppo lontano il tempo in cui i soggetti illustrati saranno disponibili anche sulle normali decals commerciali.

Le precedenti puntate sono apparse sui Notiziari 3/4-1995 (descrizione storica e tecnica, tavole con spaccato, sezioni e particolari), 2-1996 (profili di colorazione), 3/4-1996 (tavole tratte dal catalogo nomenclatore); alcune precisazioni sono infine state pubblicate sul Notiziario 1-1996.

## Note aggiuntive alla recensione del kit

Credo utile specificare che il kit del Fiat G.46, di cui è apparsa la recensione sul Notiziario 3/4-1995 a cura di Gianni Casari, è stato realizzato, con la parziale consulenza di un paio di soci del centro IPMS torinese, dalla ditta "SIGN" (Repubblica Ceca) per conto di Berruto Modellismo, Torino. Poiché il produttore si è riservato la commercializzazione al di fuori del nostro paese, se vi capitasse di trovare una scatola del G-46 recante un marchio diverso da quello di

Berruto, sappiate che molto probabilmente il contenuto è identico.

In merito al modello devo dire che il suo punto di forza è nella riproduzione delle linee generali che sono rese con notevole fedeltà. Riguardo le discrepanze sulle misure riscontrate nella precedente recensione, ricordo innanzitutto che l'apertura alare in scala 1/72 deve essere di mm 14.44 e la lunghezza di mm 11.77. Nel mio kit, il complesso ogiva-musetto risulta più lungo di un mm scarso, facilmente correggibile con una limatura. Un mm della maggior lunghezza del modello è dovuto all'allungamento del conetto di coda, facilmente correggibile pure questo. Non mi risulta che la "gobba" abbia un andamento particolarmente errato e consiglio di procedere a correzioni "ad occhio": la cosa migliore per controllarne il profilo è fare una fotocopia di una vista laterale, incollarla su cartoncino e ritagliarla accuratamente, ricavando una dima con tutta la linea superiore del velivolo.

La presa d'aria, posta alla radice dell'ala sinistra, va ridotta e sagomata come da disegni, quindi incollata nella sede ottenuta limando opportunamente il bordo alare. Da assottigliare e portare alle giuste dimensioni le pale dell'elica e da appuntire leggermente l'ogiva. Le pannellature incise sul modello sono sostanzialmente esatte ad eccezione degli alettoni, che nella vista superiore sono scarsi di mezzo mm in profondità (corda), mentre in quella inferiore la linea di cerniera va avanzata di quasi due mm. Andrebbero pure aggiunte alcune linee di



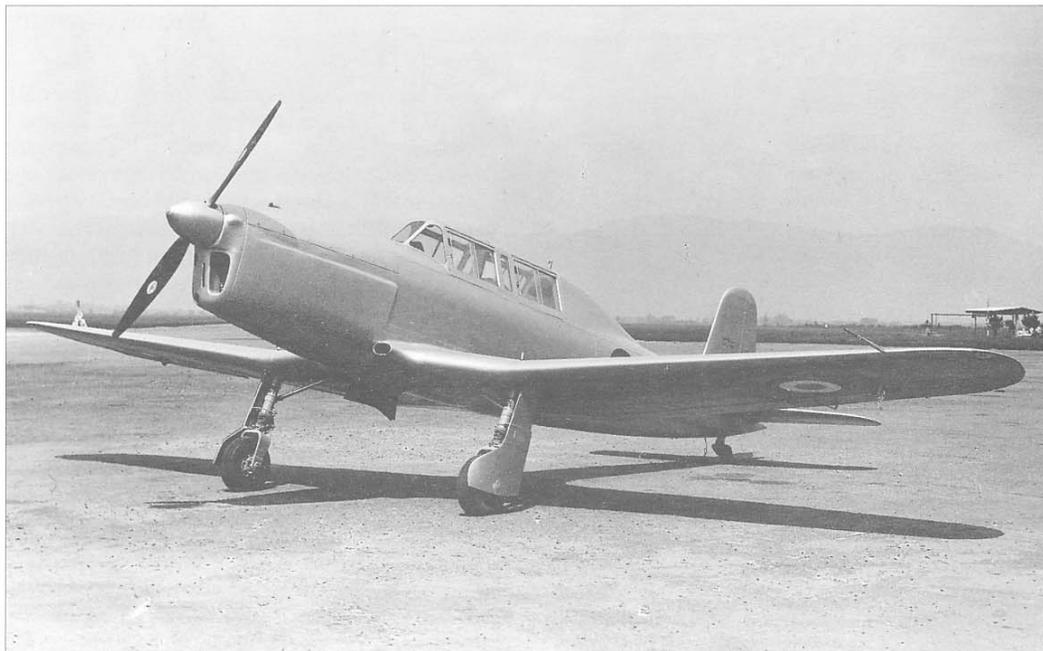
Il Fiat G-46-1B, prima serie, NC.10, immatricolato I-ITAN, partecipante alla 2<sup>a</sup> Settimana Aerea Internazionale di Rimini nel 1949, equipaggio Callieri-Rolandini. (foto Centro Storico Fiat via P.Moncalvo)

In questa pagina:  
 Due viste del G.46-1B  
 prima serie, N.C.20,  
 M.M.52787, riprese nel  
 1947.  
 (foto Centro Storico  
 Fiat via P.Moncalvo)

Foto di pag. 8 e segg.:  
 A - Bella inquadratura  
 del Fiat G.46-4A, 3°  
 Serie, N.C.152, MM.  
 53102, SM-74. Si intravede sull'ala l'astina  
 che indicava l'avvenuta  
 estrazione del carrello;  
 manca il pannello  
 antiriflesso. Un'altra  
 foto dello stesso esem-  
 plare è stata pubblica-  
 ta sul Notiziario 2/1996.  
 (foto arch.T.Prisco)

B - Fiat G.46-4A, 3°  
 Serie, N.C.152, MM.  
 53102, ex SM-74,  
 immatricolato I-AEKG  
 dal 1960. Il velivolo  
 appartiene all'Aero  
 Club di Torino, ma la  
 maggior parte della  
 sua vita operativa in  
 veste civile l'ha tras-  
 scorsa presso l'Aero  
 Club di Vergiate ove  
 era stato dato in presti-  
 to d'uso ad un certo  
 Ing.Ferrari (nulla a che  
 vedere con Maranello).  
 Questa foto lo mostra  
 in piena efficienza a  
 Vergiate, mentre le  
 foto di pagina 9 e  
 seguenti, che ne ritrag-  
 gono vari particolari, si  
 riferiscono agli ultimi  
 momenti di vita opera-  
 tiva e sono state ripre-  
 se a Torino.

(foto P.Moncalvo)  
 C, D - Fiat G.46-4A, 6°  
 Serie, N.C. 216, MM.  
 53491, immatricolato I-  
 AEKT; fotografato  
 all'incirca verso l'anno  
 1980, presso l'aviosu-  
 perficie di Biella-  
 Cerrione, ove, per un  
 certo periodo ebbe la  
 sponsorizzazione  
 dell'Aeritalia. Notare  
 l'asimmetria dei pan-  
 nelli verniciati in nero  
 rispetto le due fianca-  
 te; il piccolo distintivo  
 posto sotto la cabina  
 di pilotaggio è quello  
 del 6° Stormo "Diavoli  
 Rossi". Attualmente il  
 velivolo si trova in per-  
 fetta efficienza presso  
 il Nucleo Acrobatico  
 Parmense, conservan-  
 do sempre la stessa  
 immatricolazione, ma  
 trasformato in configu-  
 razione biposto.  
 (foto P.Moncalvo)



pannellature e portelli di ispezione vari; a tale scopo consiglio l'uso della apposite mascherine della ditta Verlinden, con l'avvertenza di non eccedere nel premere con la punta di incisione, ma effettuare eventualmente più passaggi con uniformità di pressione sull'attrezzo. I vari pannelli presenti nella superficie inferiore delle ali possono essere realizzati con plasticard sottilissimo; un altro sistema, molto usato dai modellisti francesi, è l'uso di alluminio adesivo.

Carrello: le gambe di forza vanno allungate di un paio di mm inserendo un segmento cilindrico sulla loro sommità, simulando il rinforzo del perno di rotazione; consiglio di porle in sede con il relativo pezzo copricarrello in metallo fotoinciso. le ruote sono giuste nelle dimensioni del pneumatico, ma prive di qualsiasi dettaglio; possono essere arricchite, dopo l'opportuno assottigliamento delle parti laterali, con le fotoincisioni per le ruote del Macchi 200 prodotte dalla RCR (S-05) o sostituite con quelle True Details per il Macchi 202 (72-035). Ricordo che le coperture ruote vanno applicate con la parte fotoincisa rivolta verso l'esterno. Se procederete con calma e pazienza, il risultato finale

sarà una riproduzione del velivolo Fiat veramente piacevole ed accattivante.

#### Note sulla colorazione

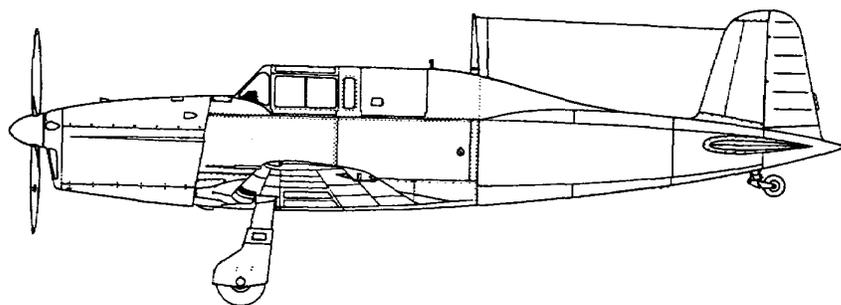
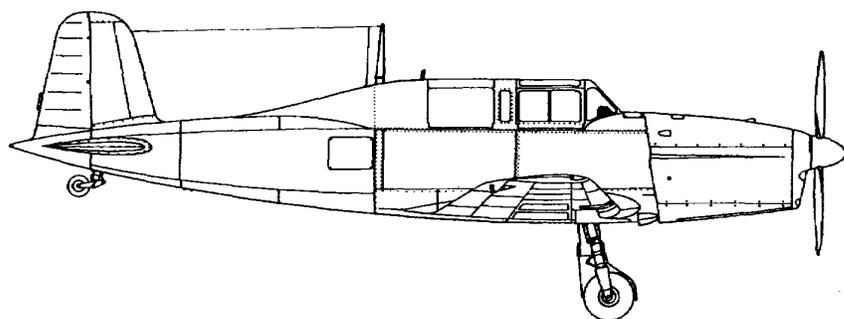
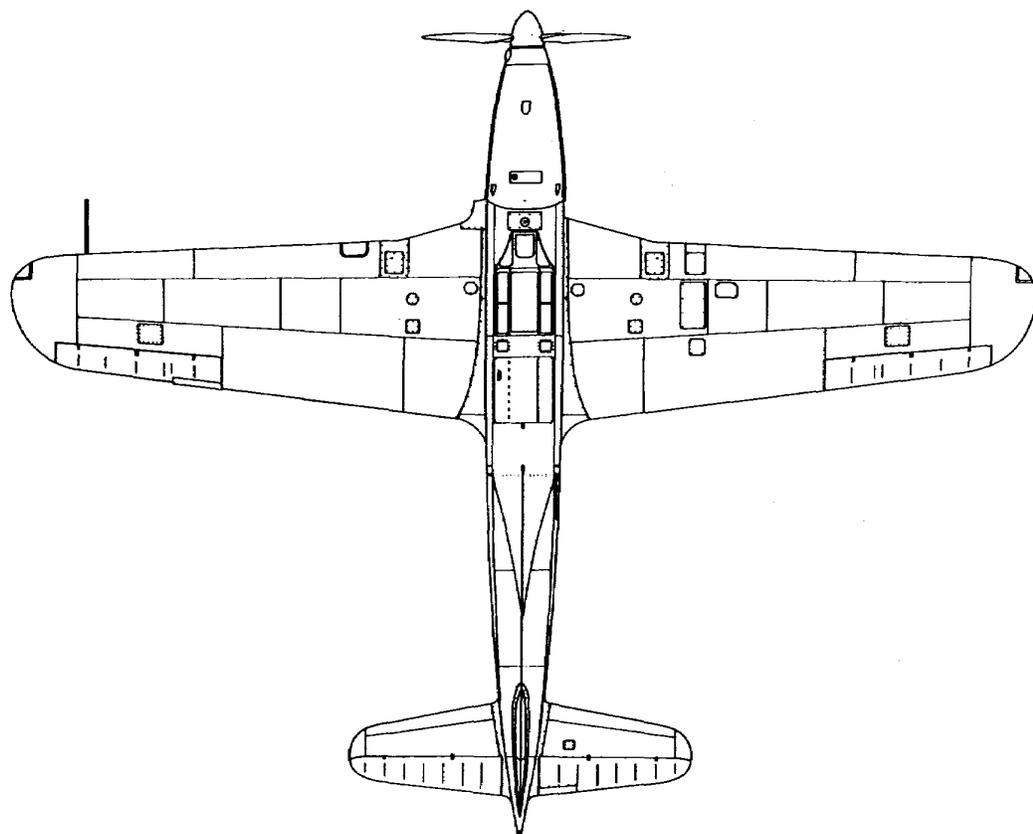
La colorazione dei G.46 era argenteo-azzurrina, modellisticamente riproducibile correggendo il normale argento con un po' di Humbrol 89 ed 87. Gli interni erano nello stesso colore, i pannelli degli strumenti e l'impugnatura della barra di comando in nero zigrinato, le cinture di sicurezza in tessuto beige (HU 93). Il walk-way, presente solo sull'ala sinistra, era in una vernice zigrinata antiscivolo nero opaco. In merito alle scritte dei pesi, apposte sulla deriva, ho potuto osservare le seguenti:

(sui monoposto) P. a V. ....Kg 1110  
 C.U. ....Kg. 300

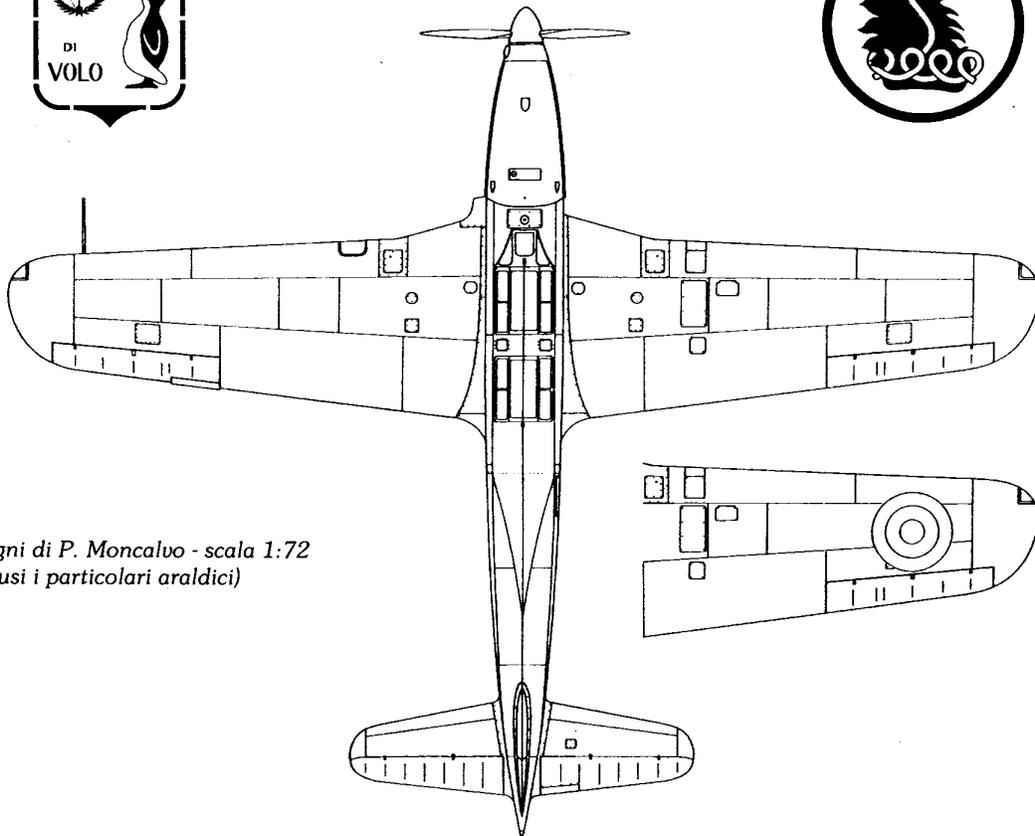
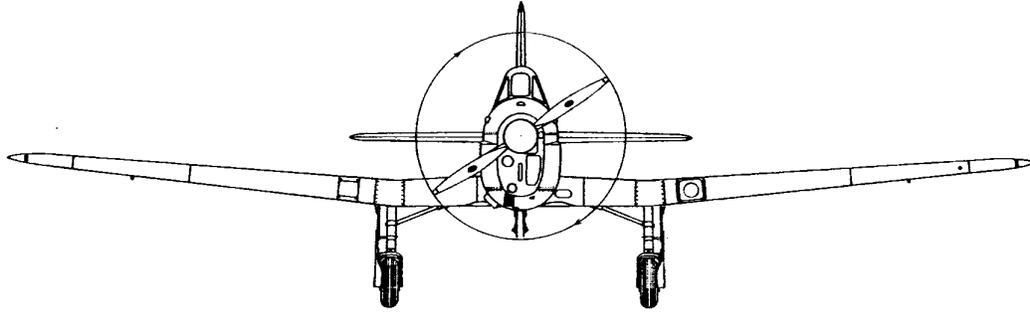
(sui biposto) P. a V. ....Kg 990  
 C.U. ....Kg. 320

In conclusione, desidero esprimere un ringraziamento particolare ai signori Giorgio Pini e Guglielmo Torello per l'aiuto e la disponibilità prestatata.

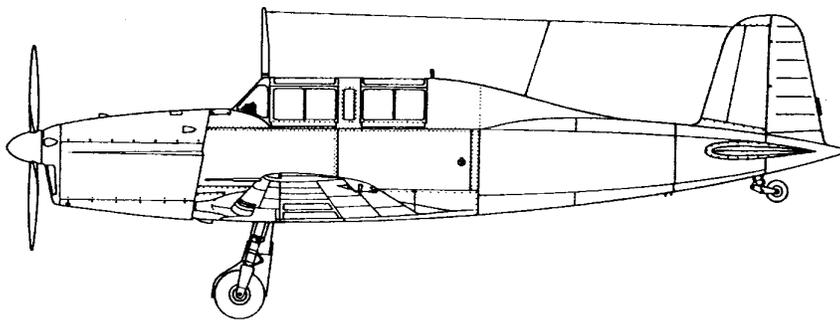


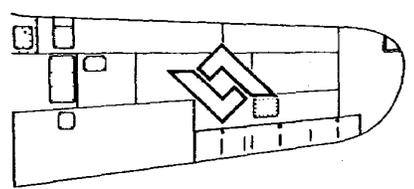
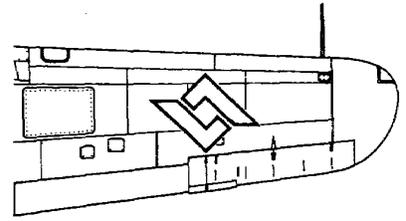
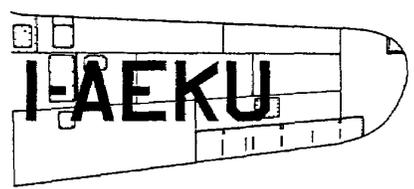
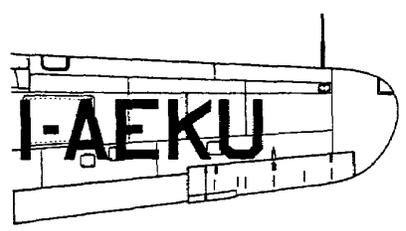
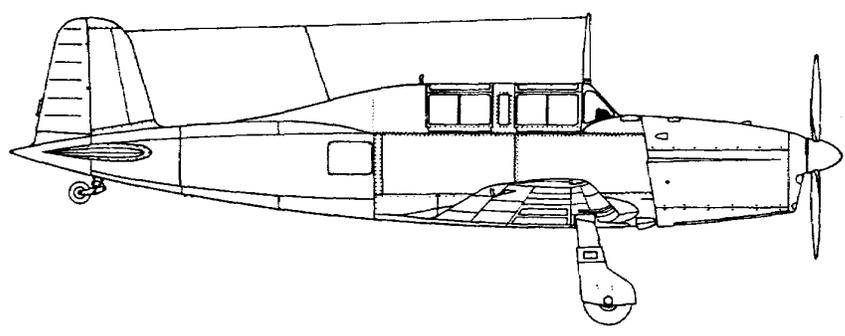
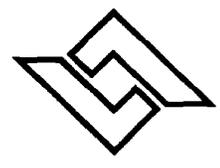
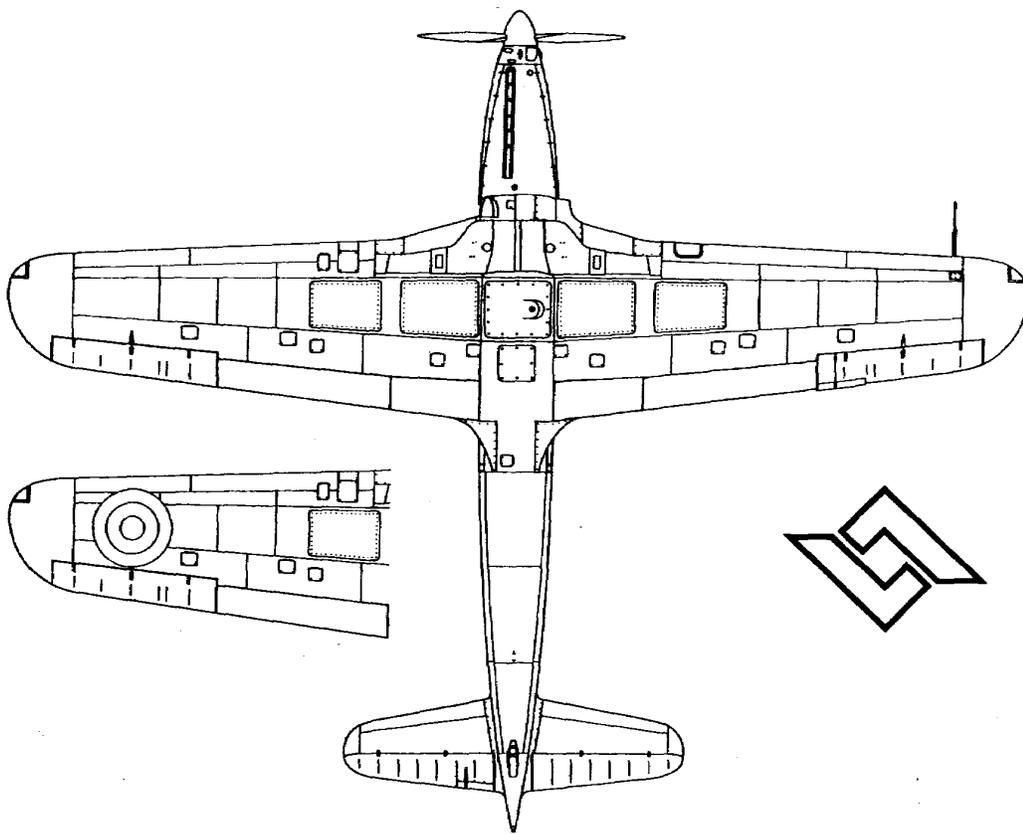


*disegni di P. Moncalvo - scala 1:72*



*disegni di P. Moncalvo - scala 1:72  
(esclusi i particolari araldici)*







-A-



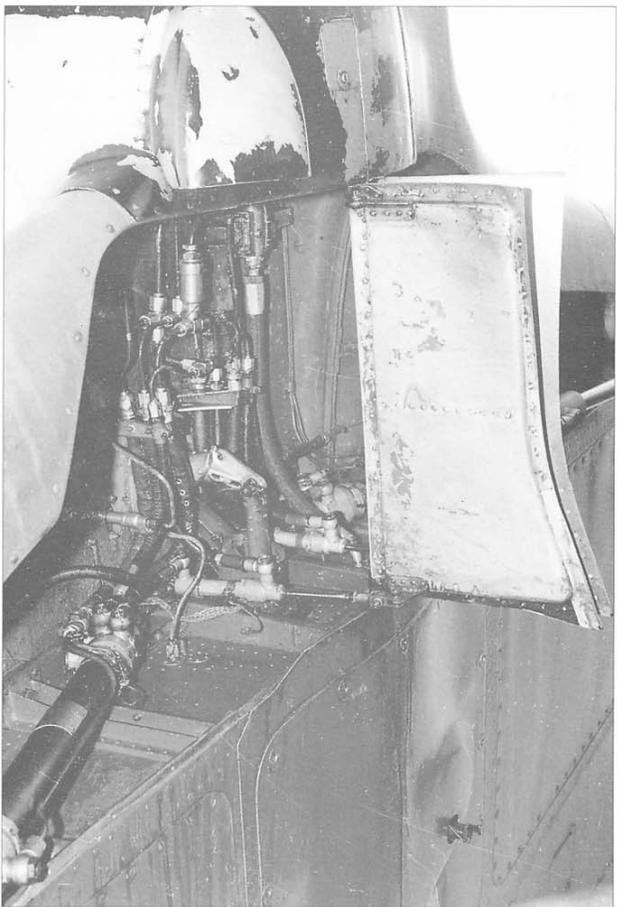
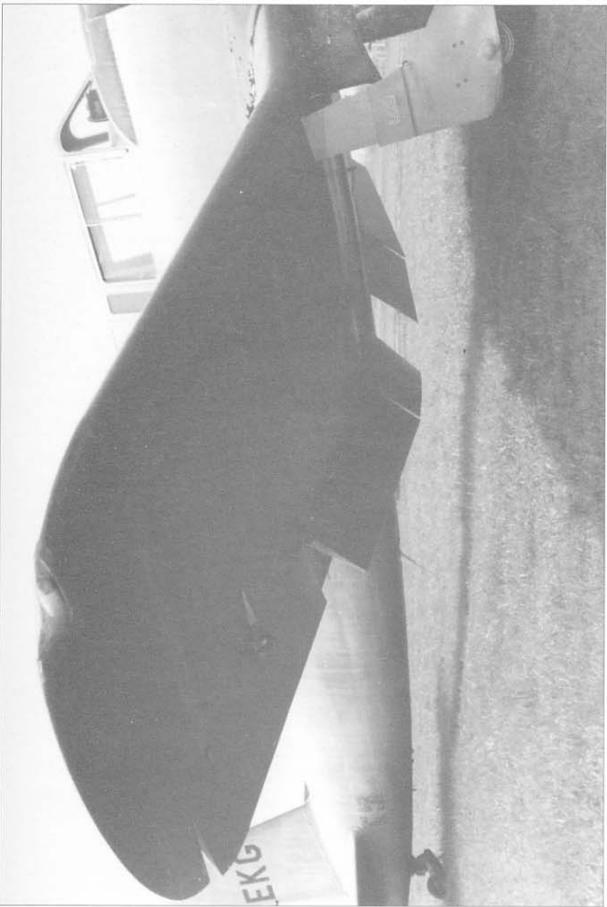
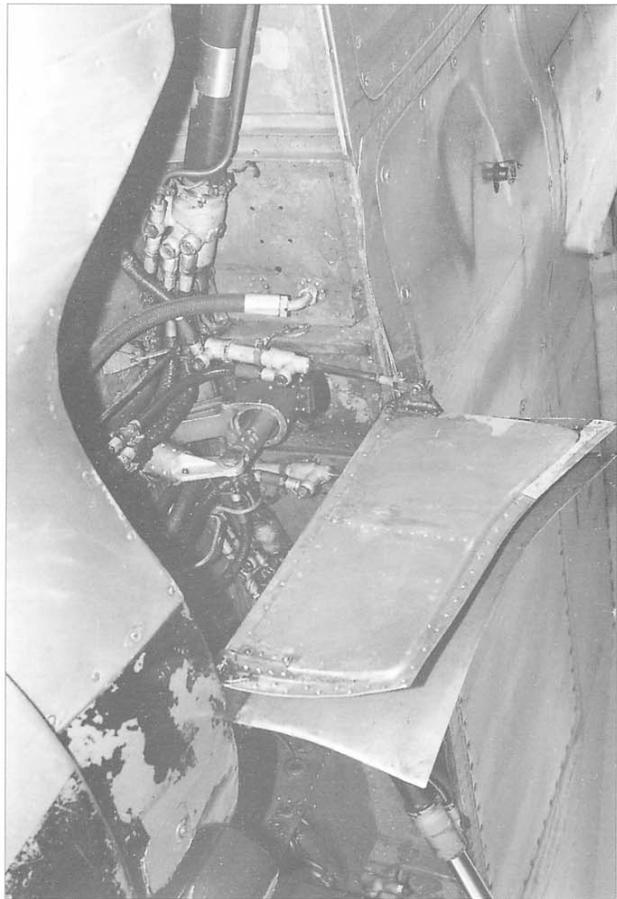
-B-

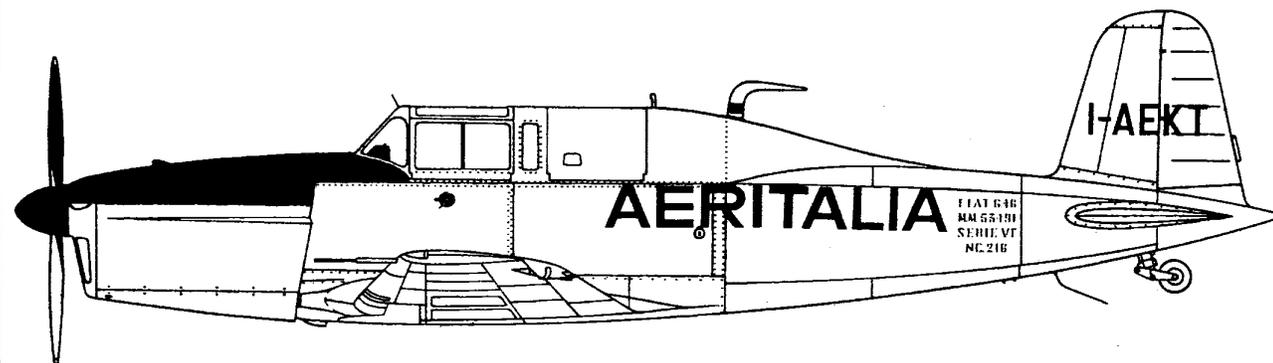
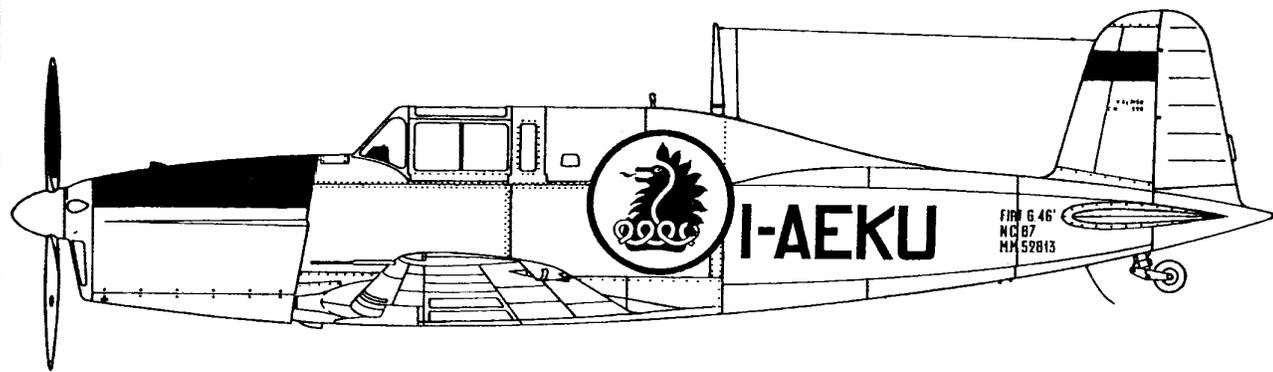
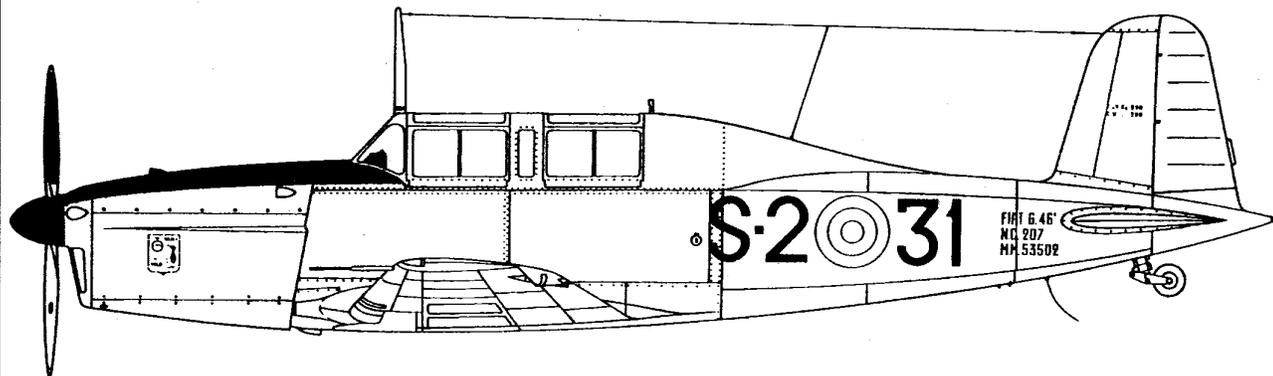
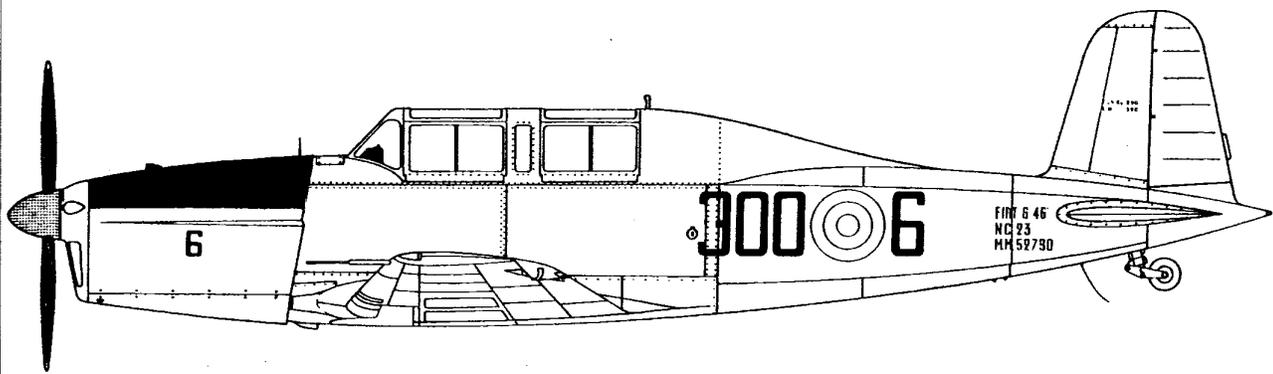


-C-



-D-





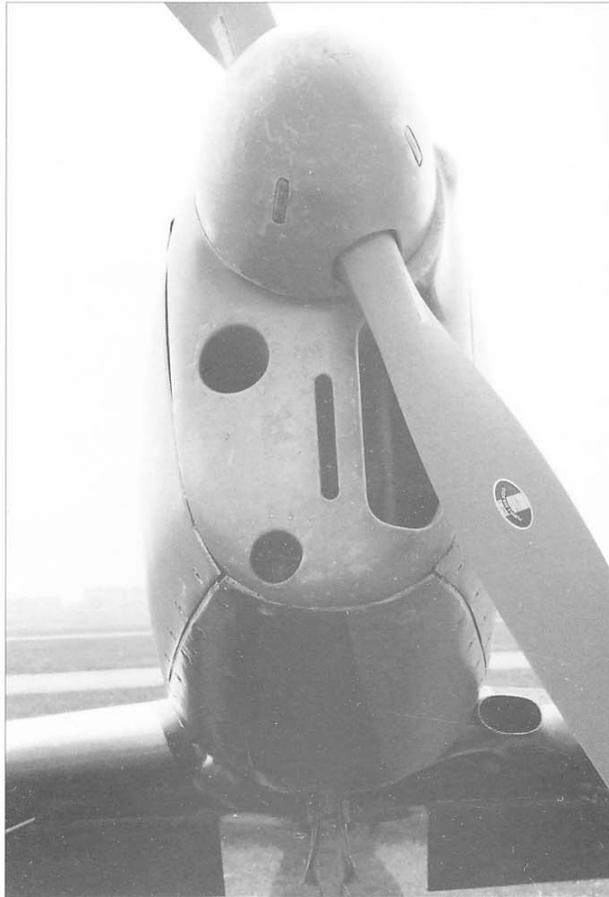
### Didascalie profili della pagina precedente

**1)** - Fiat G.46-1B, 1ª Serie (dati matricolari non accertati), appartenente al 300° Gruppo CAV (Centro Addestramento Volo) della 1° Zona Aerea Territoriale, basato a Milano-Linate negli anni '50. Colorazione velivolo totalmente argenteo-azzurrina; pannello antiriflessi, codici e scritte varie in nero; ogiva in rosso; elica in nero anche nella parte anteriore ove sono presenti i marchi della ditta produttrice (Fiat-Hamilton); coccarde nelle classiche sei posizioni.

**2)** - Fiat G.46-5B (dati matricolari non accertati) appartenente alla Scuola di Volo 2° periodo basata a Brindisi negli anni '50. Velivolo in colorazione argenteo-azzurrina; pannello antiriflessi, codici e scritte varie in nero; ogiva probabilmente in nero; pale dell'elica in nero solo nella parte posteriore; coccarde nelle classiche sei posizioni. Il distintivo, antesignano di quello odierno della Scuola di Volo Basico Iniziale, è ottenuto a spruzzo tramite mascherine; il colore è nero ad eccezione del pinguino che ha il petto bianco ed il becco forse giallo. E' possibile fosse presente su entrambi i lati.

**3)** - Fiat G.46-3A, 2ª Serie, N.C. 87, MM. 52813, immatricolato I-AE KU dal gennaio 1963 al gennaio 1966. Velivolo in colorazione argenteo-azzurrina; pannello antiriflessi, banda in coda, codici e scritte varie in nero; l'elica è alluminio nella parte anteriore e nera in quella posteriore. Lo stemma in fusoliera (la cui riproduzione è opera di Rudy Lemmi), presente su entrambi i lati è il marchio della Ceramica Cerdisa di Sassuolo (MO) che fungeva da sponsor. I colori (stando a quanto dichiarato da uno dei piloti che ebbero occasione di portarlo in volo) sono: disco bianco in cerchio rosso, drago nero con "lingua" rossa; pare che la "serpentina" fosse con bordo rosso. I codici alari, in nero, sono presenti sulla semiala destra e sotto la semiala sinistra.

**4)** - Fiat G.46-4A, 6ª Serie, N.C. 216, MM. 53491, immatricolato I-AEKT, ripreso presso l'aeroporto di Biella-Cerrione, anno 1980 circa. Il velivolo, nonostante la riverniciatura, mantiene la tonalità originale argenteo-azzurrina. Pannelli antiriflessi, matricole ed ogiva sono in colore nero; l'elica è in alluminio con le estremità gialle nella parte anteriore ed è nera in quella posteriore. La scritta AERITALIA, in colore blu, è presente in fusoliera su entrambi i lati, ma, sulla fiancata destra in posizione un po' più avanzata, infatti il vertice dell'ultima "A" viene a coincidere con la mezzeria del pannello di copertura del vano posteriore al posto di pilotaggio. Il logo Aeritalia è bianco con bordi blu ed è presente sulla semiala destra e sotto quella sinistra. Il piccolo distintivo sotto l'abitacolo è lo stemma del 6° Stormo, ovviamente con diavolo rosso su fondo nero.



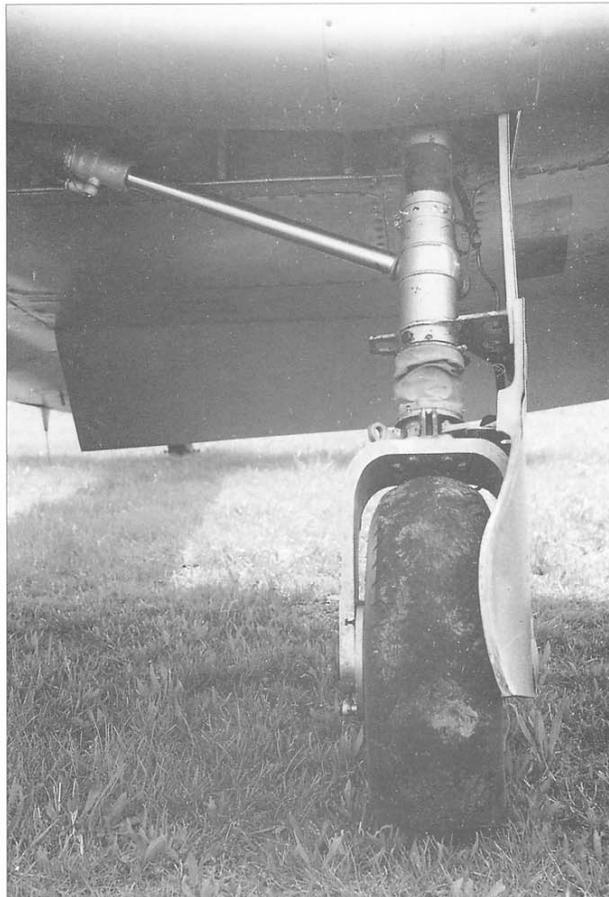
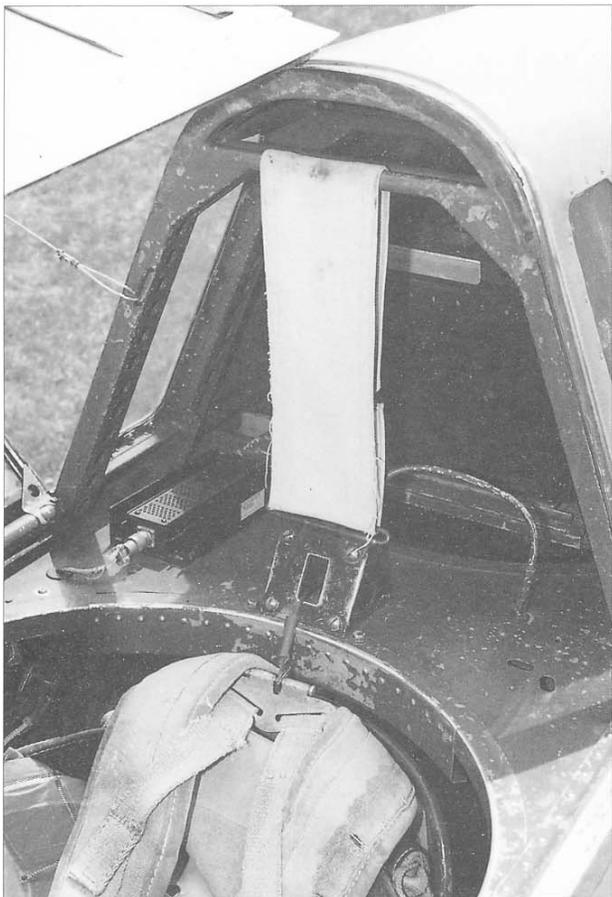


In queste pagine, come nella precedente, ancora altre immagini del G.46-4A, I-AEKG; attualmente esso si trova a Torino con i certificati di navigabilità

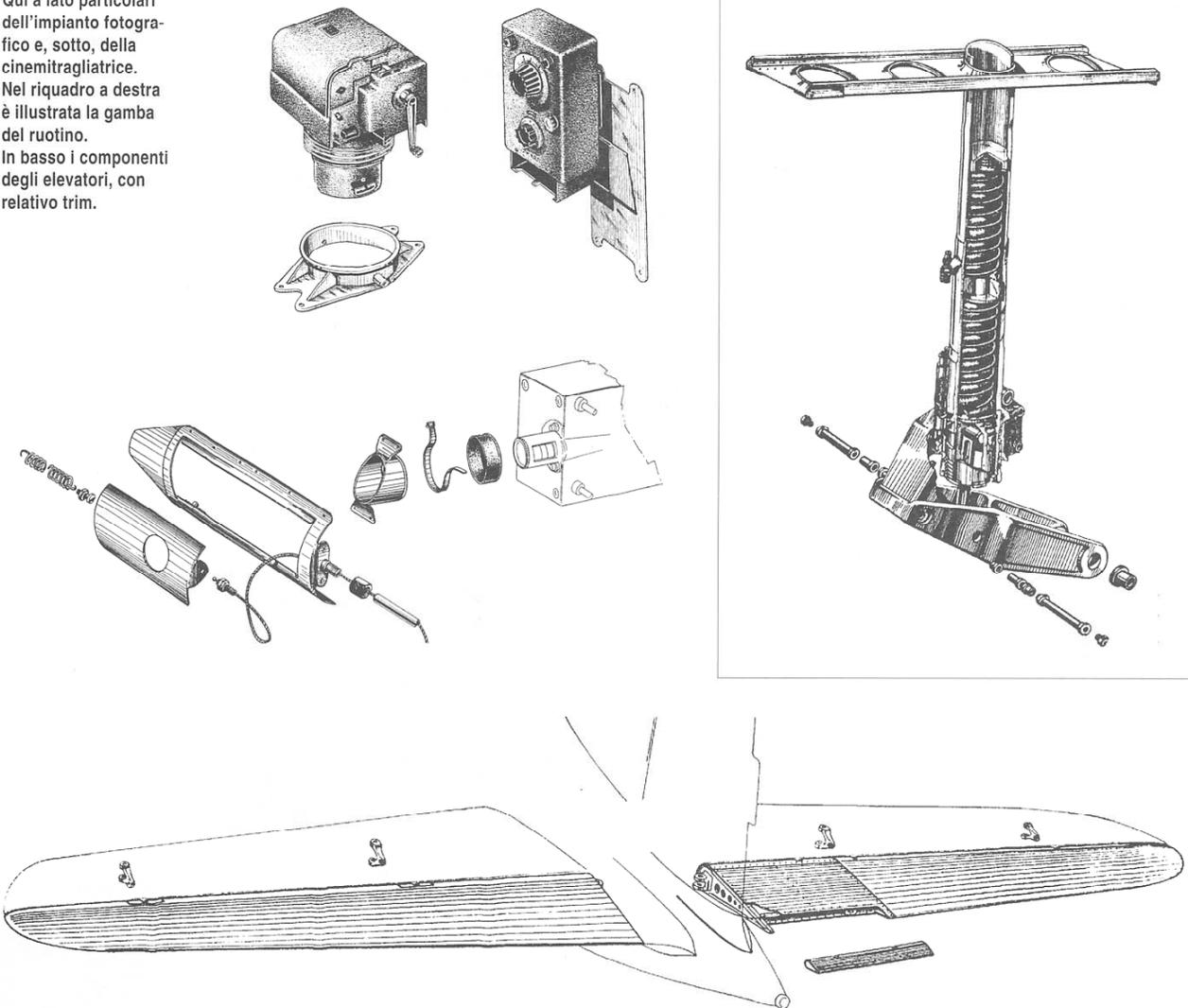
scaduti, in attesa che si reperiscano i fondi ed i pezzi di ricambio e nella speranza di riportarlo nuovamente in condizioni di volo. Si nota infatti la verniciatura notevol-

mente deteriorata, sia all'esterno che all'interno, come testimoniano le due foto qui sopra.



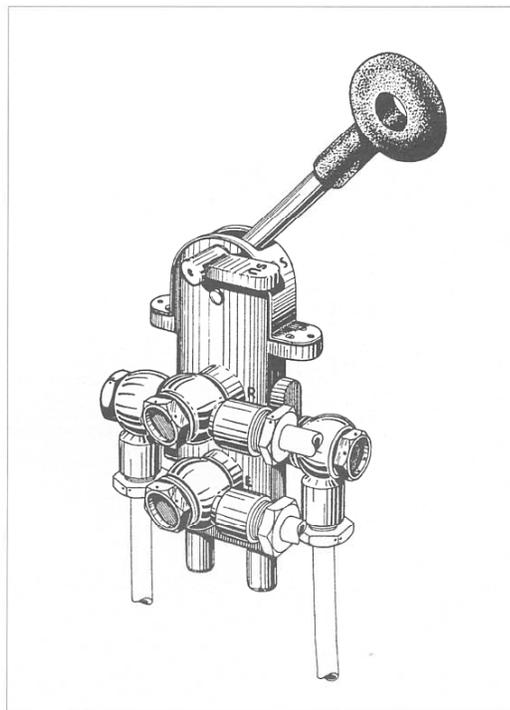
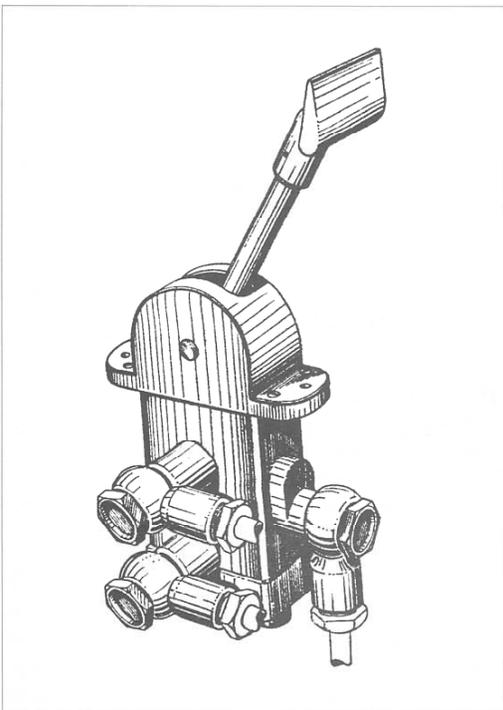
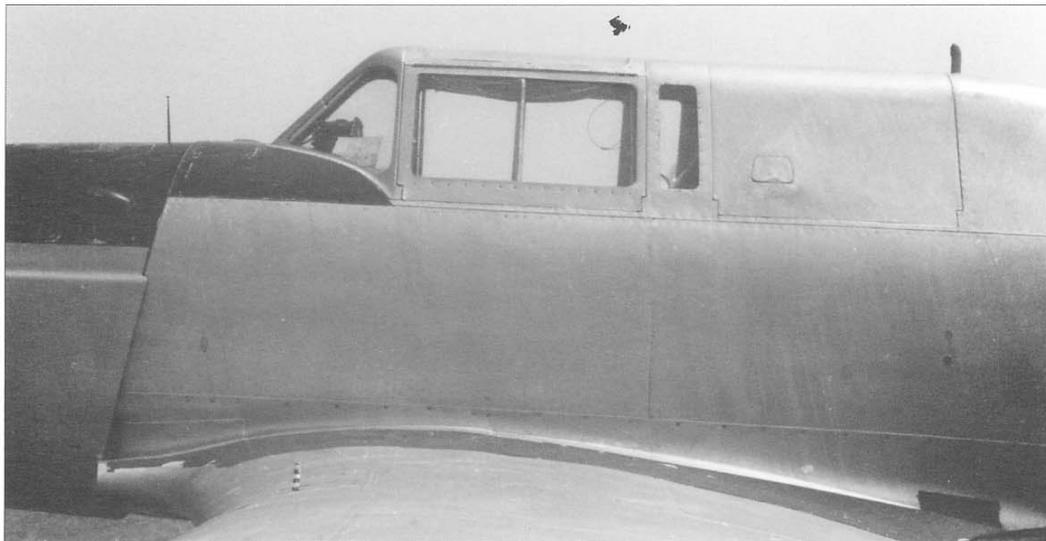


Qui a lato particolari dell'impianto fotografico e, sotto, della cinemitragliatrice. Nel riquadro a destra è illustrata la gamba del ruotino. In basso i componenti degli elevatori, con relativo trim.



In queste pagine ancora immagini dell'I-AEKG, e vari disegni tratti dal libretto nomenclatore, analogamente a quanto era stato fatto negli articoli precedenti su questo velivolo.





In questi due riquadri vediamo i comandi dei flap, a sinistra, e del carrello, a destra.



## MEZZI CORAZZATI TEDESCHI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Daniele Guglielmi

In questo articolo le didascalie sono parte integrante del testo, per cui le foto sono contrassegnate con il relativo numero.

■ **A completamento** degli articoli apparsi sui numeri 1/94, 1/95, 2/95 e 3-4/96 de Il Notiziario IPMS, presentiamo una rassegna fotografica che mostra i vari soggetti trattati.

1) Una panoramica su alcuni mezzi esposti ad Aberdeen; da sinistra a destra possiamo notare: Hetzer delle ultime serie (Saukopf estesa e alleggerita, ruote di rinvio a quattro fori), Panzer IV/70 (V) prodotto alla fine del 1944 (tre reggicingolo per lato), Jagdpanther e Jagdtiger (già descritti sulle pagine de Il Notiziario), StuG III Ausf G. (foto A. Geibel)

2) Un Hetzer conservato nel museo inglese di Bovington. Il nome "Hetzer" era usato dalla truppa tedesca, mentre ufficialmente il mezzo era denominato Jagdpanzer 38(t). L'esemplare mostrato



venne catturato dagli inglesi intatto e completo di dotazioni agli inizi del 1945 in Belgio; possedeva un'interessante mimetica in giallo sabbia, nero, bianco, grigio e rosso antiruggine, realizzata nelle fabbriche cecoslovacche e non sul campo. Il numero di serie "322111" è relativo ad un esemplare prodotto dalla BMM alla fine del novembre 1944. Le caratteristiche della mimetica e due falsi visori dipinti frontalmente sono andati persi in occasione del secondo restauro inglese, che in compenso ha aggiunto scritte e insegne di fantasia. (foto M. Barlesi)

3) Jagdpanzer IV messo fuori combattimento dagli americani nel 1944, probabilmente in Francia. Sul cacciacarri si notano le caratteristiche di produzione dell'aprile 1944: piastra frontale ancora spessa 60 mm, attacco del cannone sagomato, mancanza dell'apertura per la MG accanto al visore del pilota. I cingoli hanno i ramponi diagonali anti-ghiaccio; i portelli di accesso al sistema di frenatura-sterzata sono aperti e i parafanghi anteriori appaiono reclinati all'indietro. Sulla Zimmerit è presente una tenue mimetica a due o tre toni. (Tank Museum Bovington)

4) Un mezzo simile fotografato dagli inglesi nel 1944. Il numero "131" sembra essere in rosso a bordi sottili bianchi; la Balkenkreuz è sulla piastra laterale del cofano motore. E' ancora presente l'avvitatura all'estremità della canna del cannone da 75/48. (attenzione: la foto è speculare rispetto all'originale) (Tank Museum Bovington)

5) I resti di uno Jagdpanzer IV colpito da aerei Alleati il 22 gennaio 1945 vicino al fiume Our, nel Lussemburgo settentrionale. Si tratta di un esemplare ancora dotato di Zimmerit e di cannone da

75/48. L'estremità della canna presenta alcuni cerchi bianchi, ad indicare i carri avversari distrutti. Sui cingoli, che sembrano del tipo senza segmenti diagonali anti-ghiaccio, sono stati montati alcuni ramponi da neve.

(U.S. Air Force)

6) Uno Jagdpanzer IV messo fuori combattimento dai sovietici in una città tedesca verso la fine della guerra. Si possono notare le caratteristiche delle piastre frontali e dell'attaccatura del cannone. Sono presenti la Zimmerit e un numero laterale ("232"?).

(collezione A. Mies)

7) Ardenne, dicembre 1944. Un Panzer IV/70 (V) della 1. SS Panzer Division in movimento verso gli avamposti americani. Mancano Zimmerit e numerazione, mentre la croce tedesca è presente sul lato. Nessuno Schuerzen è agganciato ai relativi supporti, ben visibili; il treno di rotolamento ha su ogni lato tre reggicingolo e due rulli metallici. Nonostante l'impaccio dato dal lungo cannone, la sagoma bassa permetteva un'ottima occultabilità del mezzo.

(Tank Museum Bovington)

8) Un esemplare con le stesse caratteristiche, distrutto dai caccia-bombardieri statunitensi il 22 gennaio 1945 nei pressi di Dasburg, al termine della battaglia delle Ardenne. Si notano bene le caratteristiche della piastra frontale dei Panzer IV/70 (V), nonché l'assenza della Zimmerit su questo esemplare prodotto nell'autunno 1944. Alcuni proiettili da 75 mm sono sparsi attorno al relitto.

(U.S. Air Force)

9) Lo Jagdpanzer IV/70 (V) esposto all'interno del museo di Kubinka, in Russia. La vista permette di osservare le modifiche introdotte in questa versione alla parte frontale.

(collezione A. Mies)

10) Jagdpanzer IV/70 (A) (si ricorda che la denominazione "Zwischenlosung" fu adottata ufficiosamente e solo nel dopoguerra) colpito lateralmente da un carro della 78th U.S. Infantry Division. Uekerath (Germania), 28 marzo 1945. Il mezzo ha una mimetica a tre colori stesi in larghe strisce e possiede tre rulli reggicingolo e quattro ruote metalliche per lato. Le coperte sulla canna potrebbero costituire un sistema per nascondere la lunga sagoma.

(U.S. Signal Corps)

11) Jagdpanther mentre viene mimetizzato con una pistola a spruzzi da un membro dell'equipaggio durante l'addestramento nel maggio 1944 in Francia, a Mailly le Camp. Da notare la Zimmerit e gli attacchi (muniti di catenelle) per i cingoli di ricambio.

(collezione D. Guglielmi)

12) Uno Jagdpanther dello s Pz Jg Abt 559 colpito lateralmente da uno Sherman inglese il 13 settembre 1944 vicino al canale Alberto, in Olanda. Si tratta di un veicolo comando, dato che porta due antenne sul retro della sovrastruttura. Ha la





Zimmerit e i due tubi di adduzione aria accanto allo scarico sinistro. Il vano motore e il treno di rotolamento hanno preso fuoco.  
(Imperial War Museum)

13) Due Ferdinand durante l'addestramento in Austria prima dell'invio sul fronte orientale. Si tratta di esemplari usciti da poco tempo dalle catene di montaggio e ancora sprovvisti della piastra corazzata a protezione dello snodo del cannone.  
(collezione D. Guglielmi)

14) Il terzo esemplare prodotto dello Jagdtiger, il secondo dotato di sospensioni Porsche e il primo inviato ai reparti scuola. Il mezzo era stato aggiornato con nuovi cingoli, Zimmerit e maglie di cingolo agganciate alle pareti della casamatta.  
(collezione D. Guglielmi)

15) Lo Jagdtiger con sospensione Porsche esposto al museo di Bovington, in Gran Bretagna. I cingoli sono quelli stretti, per il trasporto su treno.  
(foto M. Barlesi)

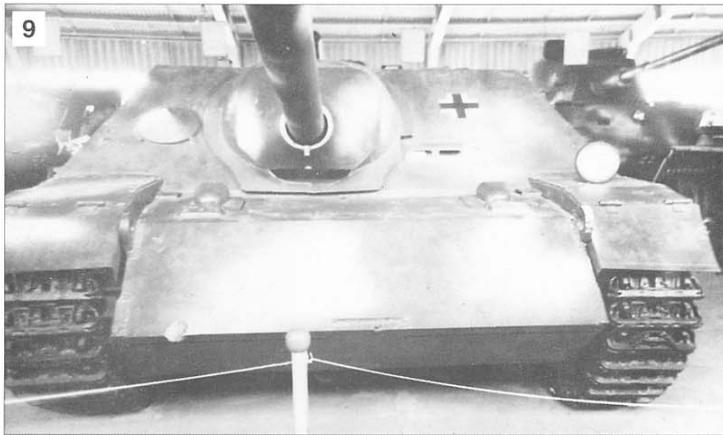
16) Uno dei pochi esemplari di StuH III (con obice da 105 mm) prodotti su scafo Ausf F. E' oggi conservato nel museo tedesco di Sinsheim. I due Notek, i lanciagranate trinati e i parafanghi anteriori sono stati sistemati "a fantasia" dai restauratori; il cingolo di destra ha i ramponi diagonali. Notare come si presenta la piastra davanti alla postazione del pilota quando manchi la corazzatura imbullonata.  
(foto J. Tetard)

17) Il 28 novembre 1944 due soldati americani della 36th "Texas" Infantry Division (impiegata



sino a pochi mesi prima in Italia) esaminano uno StuG III Ausf G colpito dal 76 mm di uno Sherman nella zona di St. Croix aux Mines (Francia). Il cannone d'assalto è stato costruito dalla Alkett verso il novembre 1943, dato che ha la Saukopfblende (denominata ufficialmente dai tedeschi Topfblende), la Zimmerit (che si nota anche sulla piastra laterale bassa) e i rulli reggicingolo gommati; la cosa strana è che il cielo della camera di combattimento è dell'ultimo tipo, dotato di lanciagranate, attacco per la mitragliatrice telecomandata e portelli per il servente apribili lateralmente. Sembra quindi che questa parte provenga da un altro StuG. Da notare la cesta portabagagli montata sopra il cofano motore e l'attacco scoperto per la ruota motrice.

(U.S. Signal Corps)



18) StuG III Ausf G prodotto dalla Alkett, colpito durante un bombardamento a tappeto attuato dai bombardieri americani della 9th Air Force; Lussemburgo, gennaio 1945. La Zimmerit è assente; mancano gli Schuerzen sugli agganci triangolari laterali.

(U.S. Air Force)



19) Il 15 gennaio 1945 alcuni genieri statunitensi stanno bonificando uno StuG III Ausf G abbandonato dai tedeschi a Geromont, in Belgio. Si tratta di uno degli StuG e dei Panther "mascherati" da corazzati Alleati per sorprendere gli americani durante la battaglia delle Ardenne. La mancanza di Zimmerit e la presenza del freno di bocca tondo e del fermo per il cannone sono relativi ad uno Sturmgeschuetz di produzione tarda.

(U.S. Army)





11

20) Una colonna di StuG IV appartenenti alla prime serie, visti poco dopo essere sbarcati nel porto di Salonicco. Grecia, primavera del 1944. (collezione D. Guglielmi)

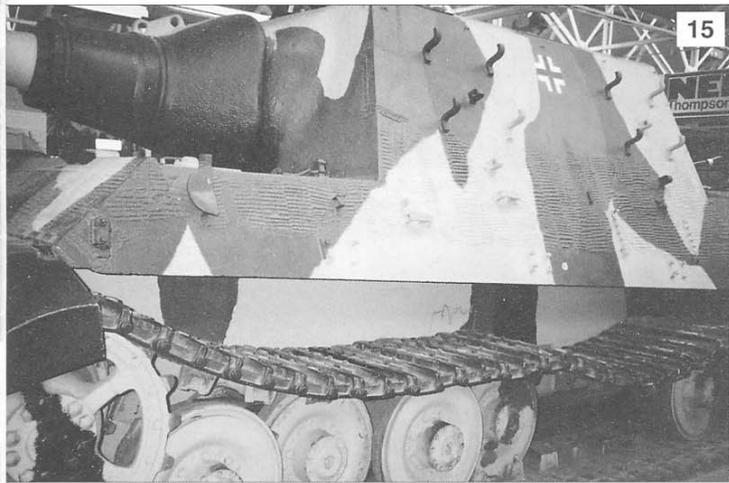
21) StuG IV distrutto in Francia, vicino a Carentan. Il 19 giugno 1944 un cannone controcarri da 57 mm delle truppe aviotrasportate statunitensi ha preso posizione sul lato della strada. Il mezzo appartiene alle prime serie, dato che possiede ancora la piastra imbullonata davanti alla postazione del servente; notare sul paracingoli sinistro (destra per chi guarda) il simbolo tattico relativo ad una 1. Kompanie di un reparto di cannoni d'assalto. Nel fossato a lato è celata una Jeep. (U.S. Signal Corps)



13



14



15



20



16



18

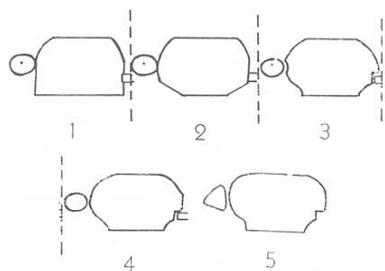


17

**Nel disegno qui sotto:**

Evoluzione della piastra frontale dei cacciacarri da 75 mm su scafo Pz Kpfw IV: 1) primi esemplari di Jgd Pz IV; 2) modifica dell'aprile 1944; 3) esemplari con corazzatura anteriore da 80 mm, introdotta alla fine di maggio del 1944; 4) Pz IV/70 (V); 5) Pz IV/70 (A).

*disegno non in scala*



19



21

# LE "ALI VOLANTI"

## DEI FRATELLI HORTEN

di Rudi Lemmi

In basso:  
Ho 229 V3 a  
Friedrichsroda  
nell'Aprile 1945  
(foto Smithsonian  
Institution via R.Lemmi)

■ **Avete** presente la *legge del contrappasso* quella secondo cui, dice Dante, la condanna nell'aldilà è in funzione del peccato commesso? Avendo evidentemente commesso un delitto di lesa maestà per aver parlato male degli aerei di carta della Luftwaffe (vedi il Flash n. 150), ho ricevuto dal nostro sarcastico Direttore l'incarico (per altro non obbligatorio) di recensire il modello dell'Ho 229 V7 commercializzato dalla PM Turca.

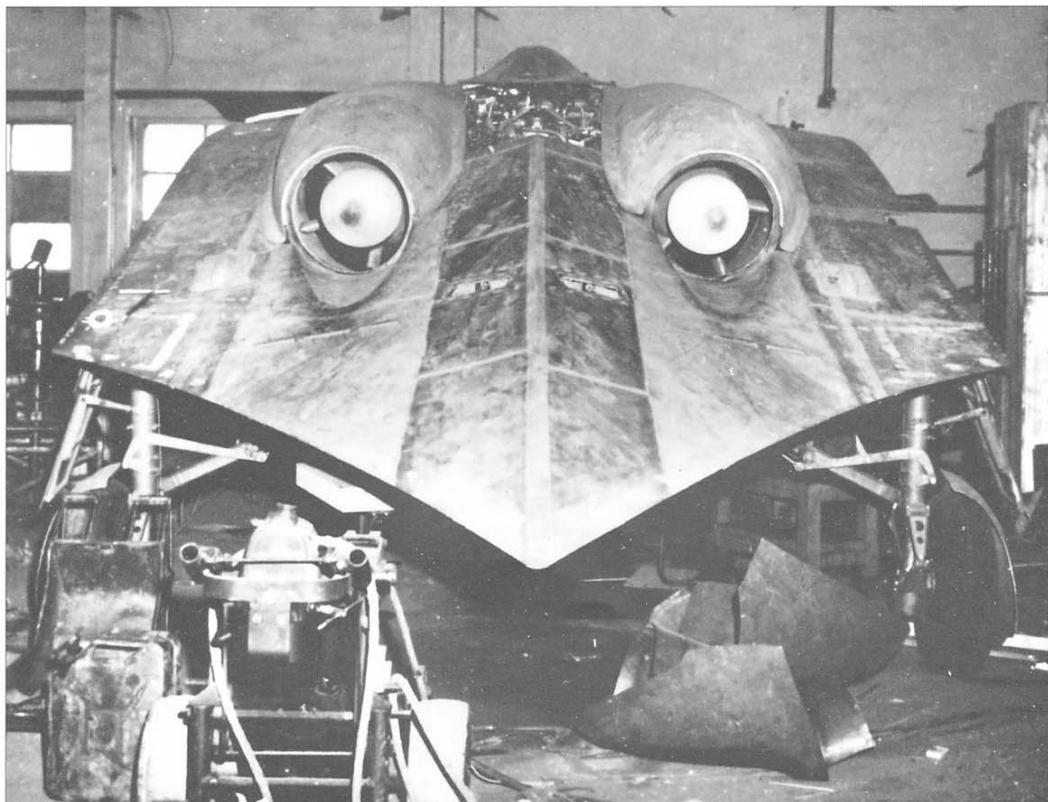
Il prototipo 7 dell'Ho 229 risulta però di difficile identificazione anche sui libri specializzati perché in alcune pubblicazioni è citato mentre in altre è semplicemente ignorato; nonostante la mia precedente "tirata" contro i "paper aircraft" tedeschi ho comunque accettato in quanto avevo già costruito il modello dell'Ho 229 V3 della Pioneer2 (vecchia denominazione della PM).

Ho potuto così fare una sorta di confronto all'americana tra i due analoghi modelli della Pioneer2 e della PM mentre il modello Revell, anche senza montare le ali, può tranquillamente guardare dall'alto gli altri due.

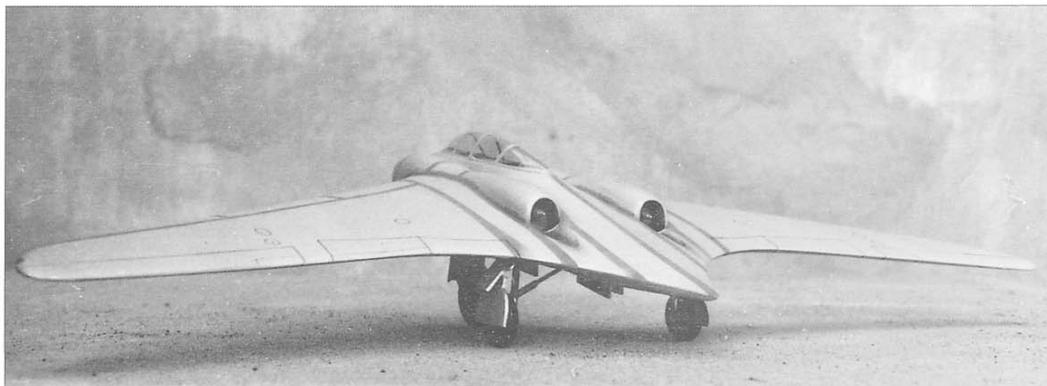
Quando uscì il modello Pioneer2 non c'era molta scelta e quindi dovetti lavorare non poco per sistemarlo aggiungendo diversi particolari come tutto l'abitacolo (autocostruendo seggiolino, pannelli degli strumenti, cloche, pedaliera) e poi simulando la parte terminale dei tubi di scarico perché altrimenti i coni di uscita sarebbero rimasti misteriosamente sospesi a mezz'aria; anche le ventole frontali dei compressori dovettero essere simulate come il pozzetto del carrello principale mentre avevo dovuto rifare il cerchione del "ruotone" anteriore e soprattutto tutto il dispositivo di retrazione del carrello anteriore alquanto complesso ma semplicemente ignorato da chi aveva preparato gli stampi.

Un intervento di aggiustamento deciso, a colpi di lima e carta vetrata, era stato inoltre necessario nel raccordo prese d'aria-muso mentre nulla avevo potuto contro l'eccessiva bombatura della copertura dei motori rispetto alla superficie alare; avevo poi dovuto approfondire ed evidenziare gli elevoni e ricostruire i portelli dei carrelli con plasticard.

Il recente modello PM mantiene sostanzialmente gli



Kit PM scala 1:72



A lato:  
Vista di tre quarti  
posteriore del model-  
lo PM.  
(foto R.lemmi)

stessi errori di fondo del vecchio stampo ed in particolare conserva tutta la stampata dei pezzi più piccoli (carrelli, coni dei turbogetti, portelli, antenne) mentre variano solo le due semiali superiore ed inferiore e ovviamente la capottina perché questo modello è biposto (avrebbe dovuto essere o un addestratore o un caccia notturno, non vi sono notizie sicure).

I problemi quindi sono quelli del vecchio modello ma si raddoppiano per la cabina che risulta desolatamente vuota.

Quando assemblai il modello Pioneer2 non avevo molta documentazione, poche righe in italiano e molte righe in giapponese (Model Art n. 348) per cui mi risultava ostico distinguere le varie versioni di un aereo che, tra l'altro, sembrava avere cambiato denominazione (Ho o Go?) e poi non avevo nulla che mi facesse distinguere le varie versioni.

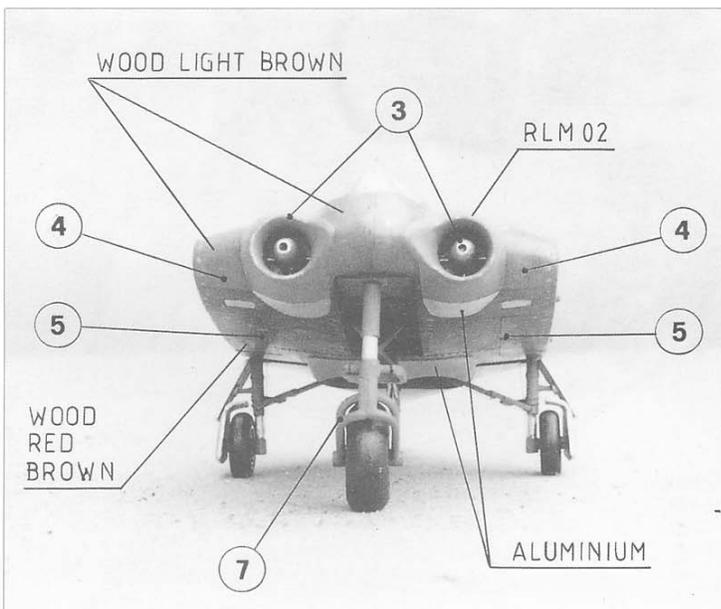
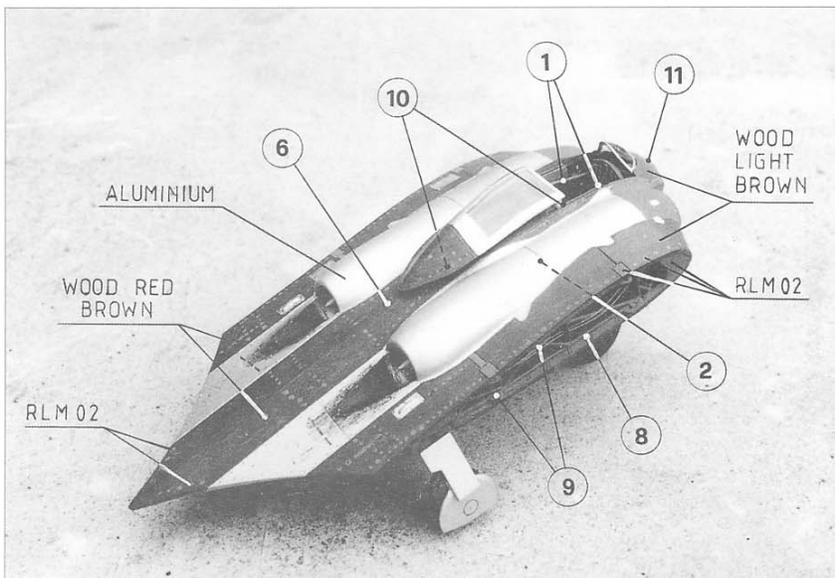
Dopo aver acquistato i due volumi della Shiffer Military, ed il tanto atteso (per chi, come me, l'aveva prenotato) German Aircraft Interior, sono finalmente riuscito a riordinare le idee e, non essendo riuscito a resistere alla tentazione di comprare il modello Revell (per inciso ho seguito lo stesso "processo mentale" illustrato da Tarquinio Prisco nella sua recensione sul Flash n. 149) ho deciso di realizzarlo come si presentava appena prima (o appena dopo) il suo arrivo negli USA, dopo la cattura sul campo di Friedrichsroda, cioè senza ali (del resto è ancora così nei magazzini della Smithsonian Institution).

Anche il modello Revell, pur essendo decisamente migliore degli altri due non è esente da problemi ai quali è necessario tentare di rimediare per avere un soggetto accettabile:

1. invertire i pezzi n. 5 e 6 e aggiungere manetta del gas, qualche leva, i cavetti degli strumenti e le cinghie nell'abitacolo; si dovrebbe inoltre accorciare anche la "vasca" dell'abitacolo di circa 2 mm, ma me ne sono accorto quando ormai avevo realizzato tutto l'abitacolo e chiuso le due semifusoliere, ho quindi deciso di soprassedere;
2. realizzare i due motori per chiudere i buchi dello scarico, anche perché non montando le ali si vedono attraverso la sezione alare; per poter fare questo però, contrariamente alle istruzioni, ho precedentemente attaccato il pezzo frontale n. 23 al pezzo superiore n. 4;
3. colorare le alette del compressore, assemblare i due coni frontali dei motori e forarne la parte

4. chiudere i buchi dei cannoni (io ho inoltre aggiunto i due affusti come se fossero due simulacri necessari per verificare lo spazio disponibile, ma soprattutto per "riempire" gli interni);
5. chiudere i due buchi per lo scarico dei bossoli;

Qui in basso:  
Viste superiore ed  
anteriore del modello  
Revell, con indicazio-  
ni sui colori e i punti  
su cui intervenire,  
riferiti al testo.  
(foto R.lemmi)



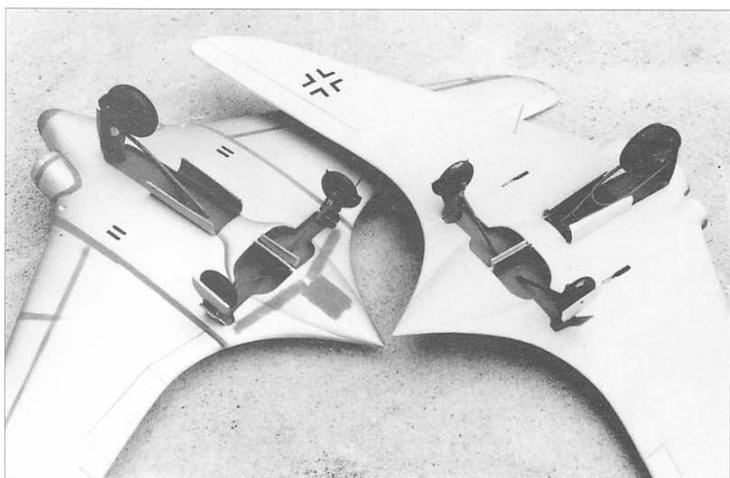
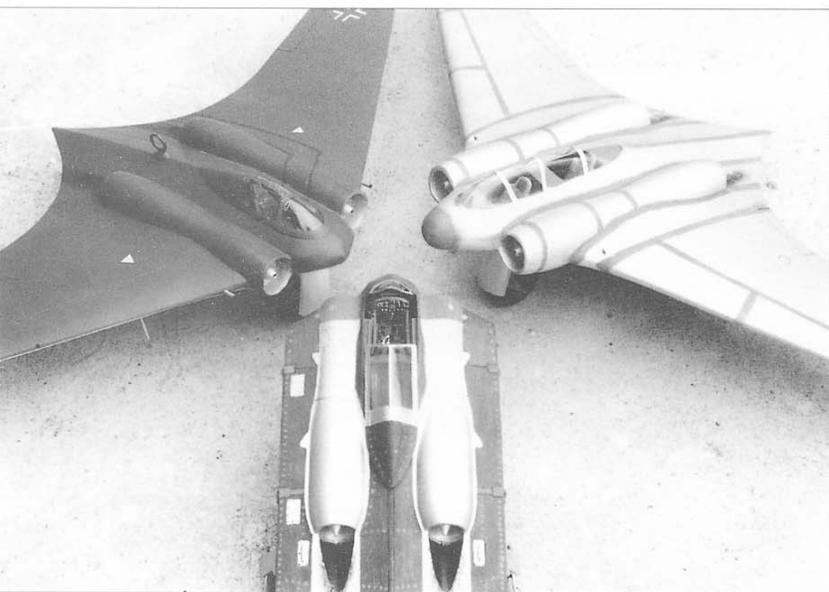


Qui sopra:  
Vista del modello Revell.

Nelle due foto sotto:  
Dal basso in senso orario:  
V3 Revell, V3  
Pioneer2, V7 PM.  
Il carrello "da scatola" a  
sinistra e quello autoco-  
struito a destra  
(tutte le foto R.lemmi)



HO 229 : PROFILO CORRETTO  
SEZIONE ALARE - 1:72



6. togliere il supporto per l'antenna del radiogoniometro;
7. togliere il parafrangente al carrello anteriore (pezzi n. 32 e 33) nonché i perni per fissare il portello anteriore presenti sul pezzo 33;
8. rifare i pezzi n. 24 e 25 e risistemare le parti laterali dei pezzi n. 4 e 20 come da disegno esplicativo;
9. aggiungere particolari alle due fiancate, perni per aggancio semiali e alcuni cavetti che si vedono nelle foto (probabilmente i cavi di trasmissione degli elevoni);
10. ho inoltre realizzato con un pezzo di plasticard il piano di supporto posteriore per la cappottina e i due perni di supporto anteriori della stessa;
11. arrotondamento del muso in modo che di profilo non sia così rettilineo come nel modello;

Per la colorazione ho provato a riprodurre l'aereo prima della verniciatura come appare nelle foto disponibili; le parti che dovrebbero essere in legno le ho riprodotte con due tonalità, più scura e rossastra per le parti sul retro e più chiara per il muso e la parte del bordo d'entrata, in alluminio le coperture dei motori e la parte posteriore agli stessi nonché la parte intorno ai carrelli principali, in metallo verniciato con il "primer" tedesco (RLM 02) la parte anteriore della carenatura dei motori e vari particolari minori come indicato sugli schemi fotografici.

Contrariamente alle mie aspettative però l'RLM 02 della parte anteriore dei motori, pur essendo logico, è diventato (nelle foto in B. e N.) più chiaro delle circostanti parti in legno chiaro, mentre dalle foto del vero aereo risulta più scuro; quindi o il legno era ancora più chiaro o l'RLM 02 era più scuro (o forse era un verde mimetico disponibile sul posto?) o forse ancora i giochi di luce e le emulsioni fotografiche del tempo giocano strani scherzi? oppure tutta la mia tesi di partenza è errata? Se qualcuno dispone di un'ipotesi migliore può scrivere alla redazione del Flash.

*Many thanks to PM (Türkiye) for the Ho 229 V7 kindly supplied.*

#### Bibliografia

- D. Myhra - Horten 229 - Close up 12 - Monogram 1983;
- German Jets in WW II - Model Art n. 348 - 1990;
- H. P. Dabrowski - Horten flying wing in WW II - Shiffer Military History 1991;
- H. P. Dabrowski - Flying wing of the Horten brothers - Shiffer Military History 1995;
- K. A. Merrick - German Interior Aircraft 1935-45 Vol. 1 - Monogram 1996;
- Scale Aircraft Modelling - Vol 20 no.3 (December 1998).

AUTOBLINDA LANCIA

# “LINCE”

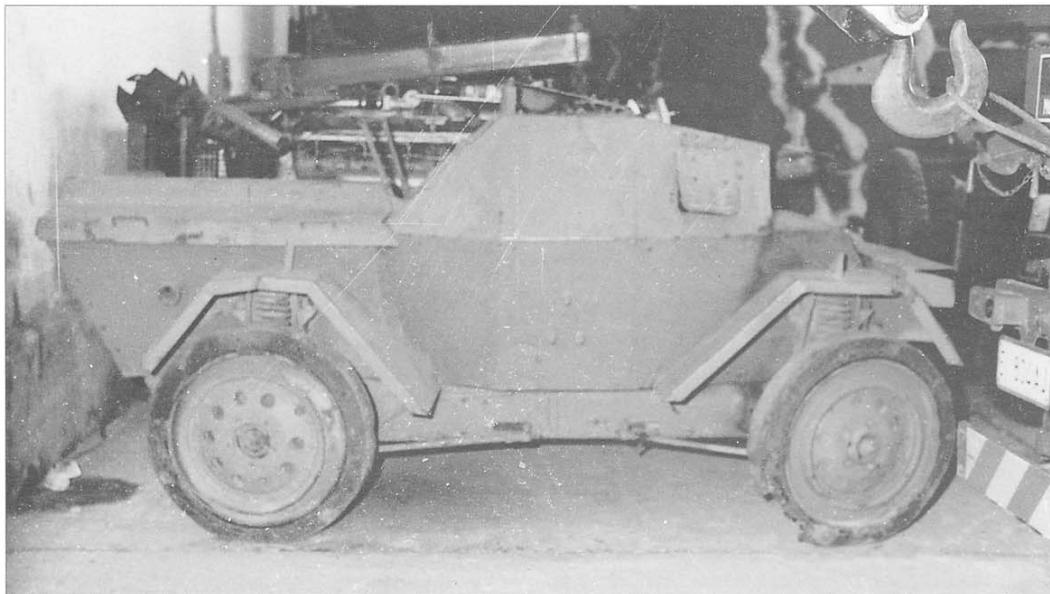
testo e foto di Gabriele Luciani

■ Molti modellisti della mia generazione ricorderanno certamente l'articolo apparso sulla rivista Storia Modellismo no.C5 del maggio 1979 relativo alla conversione del kit Tamiya della Daimler Mk.II “Dingo” in un modello riproducente la Lancia “Lince” (analogamente a quanto fatto dai tecnici della industria italiana nel 1942/43). Il lavoro non era da poco tanto che l'articolo in questione era di ben sette pagine corredate con foto e un trittico in scala 1:35; a tutto ciò si era aggiunta la difficoltà di reperire il kit giapponese (fra l'altro di qualità non proprio eccellente) ormai da anni fuori catalogo. Da un punto di vista modellistico il mezzo italiano non è un prodotto di secondo piano: esso infatti fu costruito in un congruo numero di esemplari (impiegati dalla Forze Armate della R.S.I. e tedesche e forse nel dopoguerra anche dall'Esercito Italiano) e la sua riduzione in scala si appalesa peraltro molto interessante. Alcune di queste autovetture da ricognizione sono sopravvissute fino ai giorni nostri: ad esempio una di queste era a Caserta ed è stata poi trasportata a Lecce presso la Scuola di Carrismo dell'E.I., in attesa di un restauro che purtroppo non è ancora iniziato. In occasione della mia visita per realizzare un articolo sui mezzi storici della Scuola poi apparso su Storia Militare, ho scattato alcune fotografie di questo mezzo poi inoltrate alla Cri.El. Model che ha così realizzato il suo kit no.RO 28. Ormai lo standard qualitativo raggiunto dalla ditta romana è



Le foto di questa pagina si riferiscono, come le successive, all'esemplare conservato nella Caserma “Trizio” della Scuola di Carrismo di Lecce; sono illustrate la vista laterale completa e un dettaglio della sospensione anteriore.

(foto G.Luciani)



Kit Cri.El.Model 1:35



In questa pagina:  
Ancora varie immagini dell'esemplare conservato, che riprendono la parte frontale, il cofano motore e gli interni in cattivo stato.  
(foto G.Luciani)

notevole: la resina utilizzata è fra le migliori attualmente disponibili, esente da ritiri sulla quasi totalità dei pezzi e con pochissime sbavature per lo più concentrate sulle ruote, le due marmitte ed i fanali anteriori.

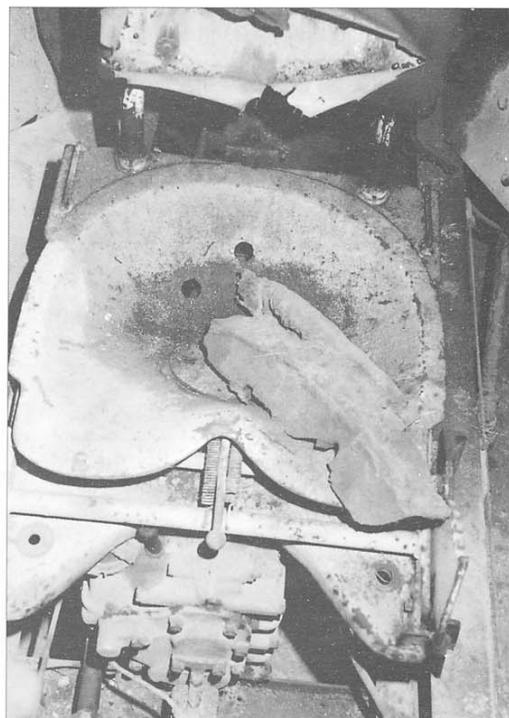
Esaminando in dettaglio il kit si nota che questo non è il risultato di una semplice clonazione del "Dingo" della Tamiya, pur se qualche pezzo appare del tutto identico. A questo si aggiunge una notevole facilità di montaggio dei vari pezzi con un uso molto ridotto dello stucco e la ottima riproduzione in scala 1:35 di forme e misure del veicolo reale, come risulta dai profili apparsi su Storia Modellismo. I difetti più evidenti sono il battistrada delle ruote, alcune bullonature troppo marcate e lo

spessore eccessivo dei portelli superiori del vano equipaggio.

Non sono presenti decals (peraltro inutili visto il soggetto). Il foglio istruzioni va studiato bene prima di iniziare la costruzione: infatti il quadro 3 relativo all'assemblaggio degli interni secondo me doveva essere messo al posto del quadro 2 relativo alle ruote e sospensioni. Gli interni sono abbastanza completi (si vedano le foto del mezzo a pag.50 del volume di N.Pignato "Dalla Libia al Libano"), ma stranamente difettano della pedaliera del pilota che andrebbe doverosamente aggiunta unitamente ad un filo di rame che colleghi dall'interno l'antenna radio, che andrà dipinta in colore alluminio.

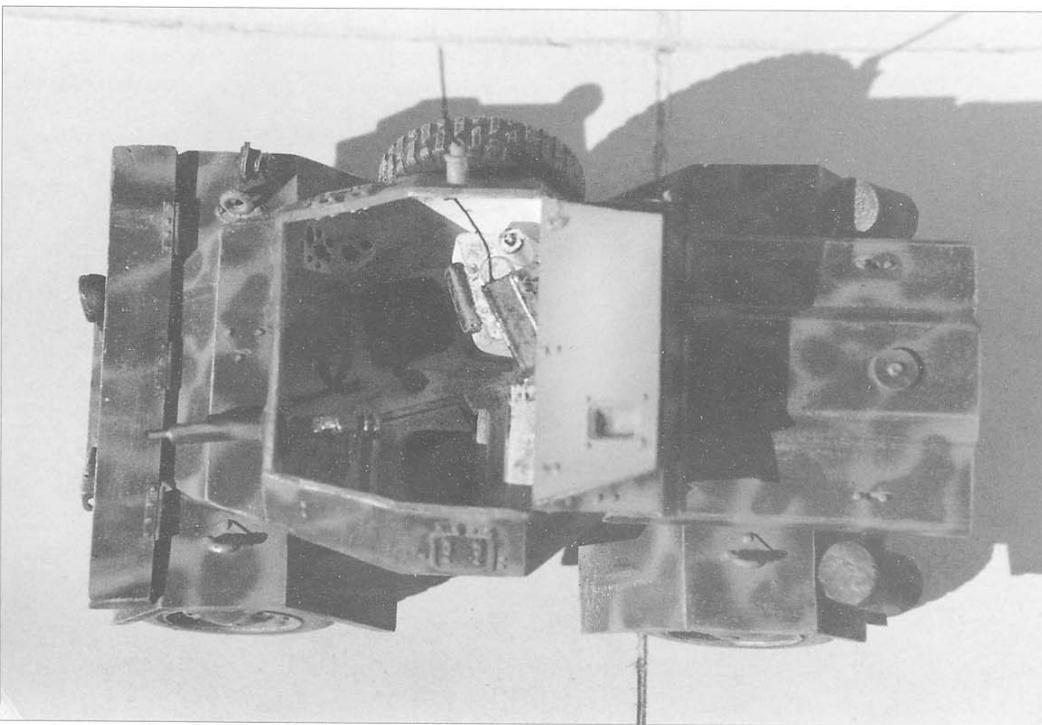
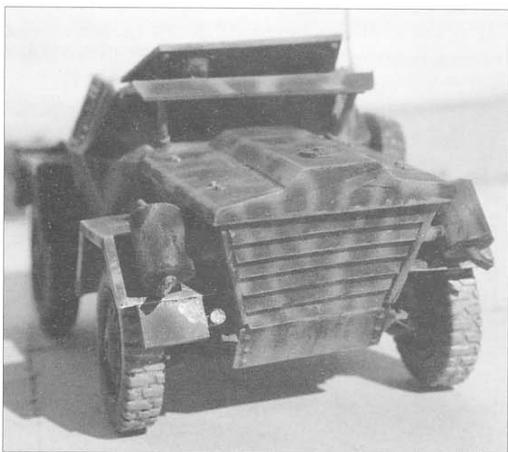
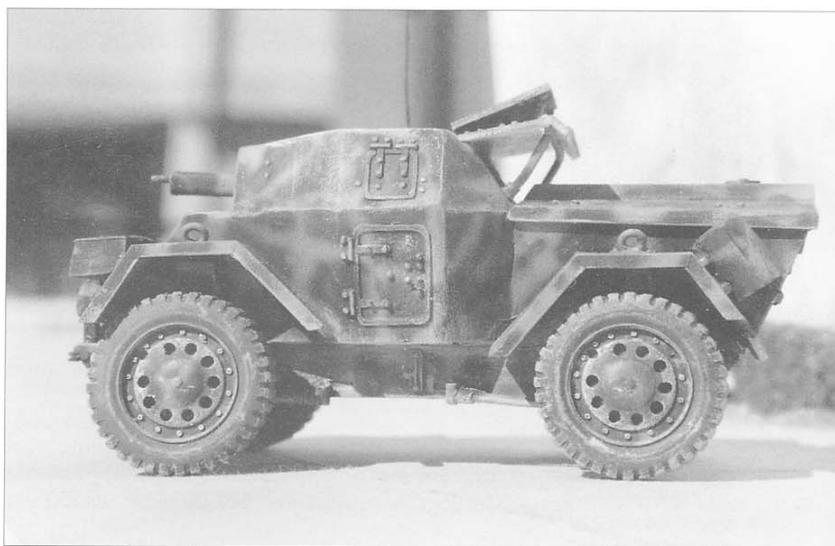
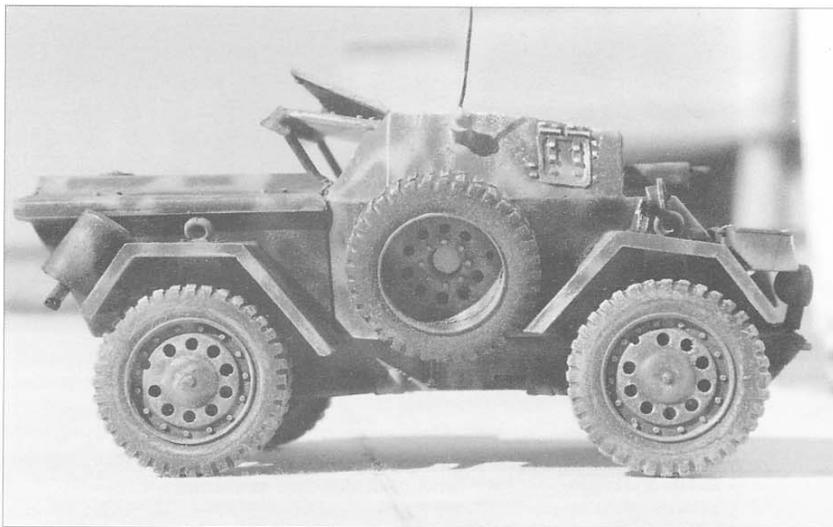
In complesso comunque ritengo che gli interni vadano bene (anche se i più intraprendenti potranno riprodurre le varie molle dei meccanismi di chiusura degli sportelli) e una volta dipinti in bianco opaco potranno essere sporcati per riprodurre l'usura del mezzo reale. Da precisare che lo sportello superiore anteriore non doveva essere dipinto in bianco, ma più verosimilmente in un colore mimetico (forse il giallo sabbia di fondo della mimetica esterna). Come detto la costruzione da scatola è rapida; personalmente ho aggiunto solo l'antenna della radio. Alcuni esemplari avevano anche quattro maniglie sul cofano motore. Il cianoacrilato usato per l'unione dei vari pezzi mi ha consentito di evitare l'impiego dello stucco.

Ho potuto quindi dedicarmi alla colorazione a tre toni tipica dei nostri mezzi post-1943 ispirata agli analoghi mezzi tedeschi e da me riprodotta a spruzzo con gli smalti Humbrol 83 (il sabbia di fondo), 160 (le macchie rosso ruggine) e 114 (quelle verdi), riprodotta usurata e lueggiata con la tecnica del pennello asciutto. Le ruote sono state dipinte con il grigio Tamiya XF-63 con il battistrada lueggiato con il grigio chiaro per simularne il consumo (effetto chiaramente meno accentuato sulla ruota di scorta). Volendo riprodurre un esemplare usato dalla R.S.I. (vedi Storia Militare luglio



1995, pag.58 dove appare un esemplare nella versione centro radio; gli autori dell'articolo non escludono la possibilità che altri esemplari fossero stati utilizzati da queste Forze Armate) non ho aggiunto alcuna insegna né numero di targa (quest'ultima era scarsamente utilizzata sui mezzi della R.S.I.). Esemplari "sicuramente" italiani erano i prototipi realizzati prima dell'armistizio del settembre 1943. Completare il modello è stato quasi più veloce che rileggere l'articolo di Storia Modellismo, che conserva peraltro tutta la sua utilità come fonte di documentazione. A tal proposito credo risulteranno utili le foto da me scattate al mezzo reale.

In ultimo, un suggerimento per coloro che come me dopo estenuanti ricerche avevano finalmente rintracciato il kit Tamiya poco prima dell'uscita di quello della Cri.El. Model: la "Dingo" potrebbe essere utilizzata per riprodurre un altro mezzo impiegato dagli italiani, cioè una Ford "Linx Mk.II" utilizzata dopo il 1945 da "Genova" e da "Novara" (vedi il testo di N.Pignato "Automezzi dell'E.I. 1912-1990", Edizioni G.M.T.).



In questa pagina:  
Il modello realizzato  
dall'autore dell'arti-  
colo, qui ripreso  
nelle quattro viste  
"standard".  
(foto G.Luciani)

# BREDA 88

di Riccardo Trotta

In queste pagine alcune riproduzioni dal libretto di manutenzione del Breda 88, raffiguranti gli interni della cabina. (foto via R.Trotta)

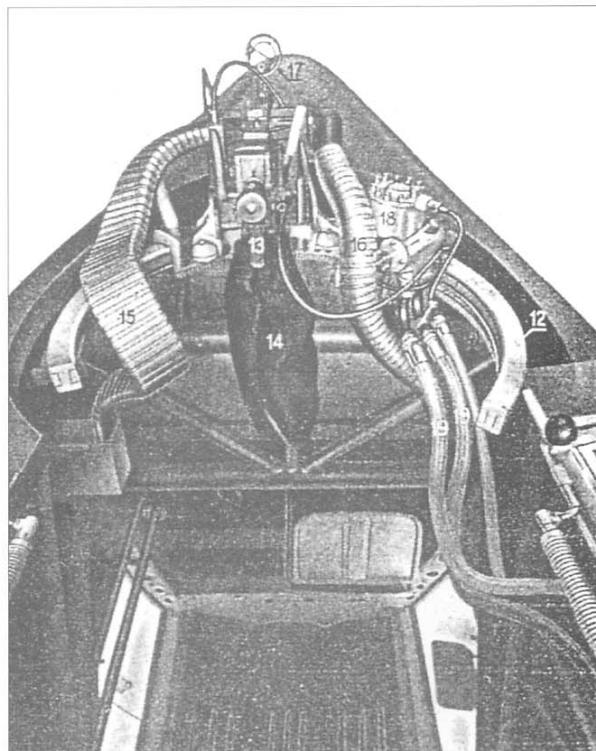
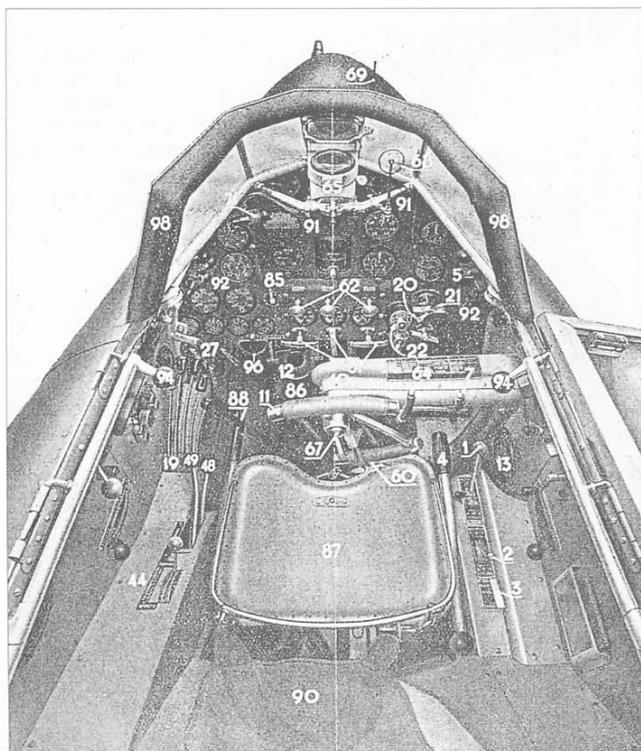
■ Ho recentemente acquistato il kit in resina 1:48 della Warrior relativo al Breda 88 e con queste brevi note desidero presentare il risultato di un primo esame del kit, che ho effettuato avendo usato come riferimento i disegni riportati nell'articolo di Sergio Ricci dell'IPMS di Vigevano pubblicato sul Notiziario IPMS Vol.12 no.2 (1981). I disegni dell'articolo erano in scala 1:72 ed ho quindi provveduto a riportarli in scala 1:48, facendoli ingrandire 1.5 volte da una fotocopiatrice di una copisteria.

A questo punto sono iniziate le dolenti note, quando ho cercato di confrontare le misure del disegno così ottenuto con le dimensioni cosiddette "ufficiali". Ho confrontato infatti le misure principali, lunghezza ed apertura alare, presenti sul Catalogo Nomenclatore e quelle di un disegno quotato, di scala nominale 1:50, provenienti dal Manuale d'uso e manutenzione. Riporto qui di seguito le misure trovate:

	apert. alare	lunghezza
dis. Manuale uso e man.	15400 mm	10750 mm
Catalogo nomenclatore	15600 mm	10600 mm

Queste misure, riportate in scala 1:48, danno un'apertura alare compresa fra 32.08 e 32.5 cm ed una lunghezza compresa fra 22.08 e 22.395 cm; in entrambi i casi lo scarto è di circa 4 mm con un errore percentuale di circa 1.25% per l'apertura alare e 1.8% per la lunghezza. Questa è l'incertezza con cui sono riuscito a stabilire i dati "ufficiali"; ma torniamo un attimo al disegno: la fotocopiatrice mi ha dato un disegno in pianta di apertura alare 32.4 cm e di lunghezza 22.5 cm quindi con un errore massimo di  $((32.4-32.08)/32.08)*100\% = 0.99\%$  per l'apertura alare e  $((22.5-22.08)/22.08)*100\% = 1.9\%$  per la lunghezza. Tenuto conto che, nel peggiore dei casi, l'1.9% nella realtà corrisponderebbe ad un errore di 29.6 cm su una misura di 15.6 metri ho ritenuto che, tutto sommato, il disegno riportato in 1:48 poteva essere considerato accettabile ed ho quindi deciso di utilizzarlo per l'esame del kit.

Ho iniziato l'esame delle fusoliera: quella del mio kit si presenta con molte sbavature, abbastanza facilmente eliminabili, e qualche ritiro; inoltre, ma ritengo sia un fatto casuale, manca un pezzetto finale al poppino di coda di una semifusoliera.



Tuttavia il profilo laterale ed il profilo visto in pianta rispetto ai disegni IPMS citati risultano buoni, come buone appaiono le pannellature incise molto finemente. Accostando però le due semifusoliere sembra evidente che al montaggio definitivo dovrà essere spessorata la parte anteriore del muso ed essere usata una certa dose di stucco. All'interno dell'abitacolo la resina appare molto cribrosa per cui bisognerà applicare stucco ed operare con carta abrasiva per avere superfici lisce: in questo modo non so se sarà possibile salvare la strumentazione stampata in rilievo. La forma dell'abitacolo è buona anche per la parte circolare destinata alla difesa posteriore; l'insieme dell'arcone e della mitragliatrice posteriore sono abbastanza buoni, un po' grossa la parte relativa alla protezione del grilletto.

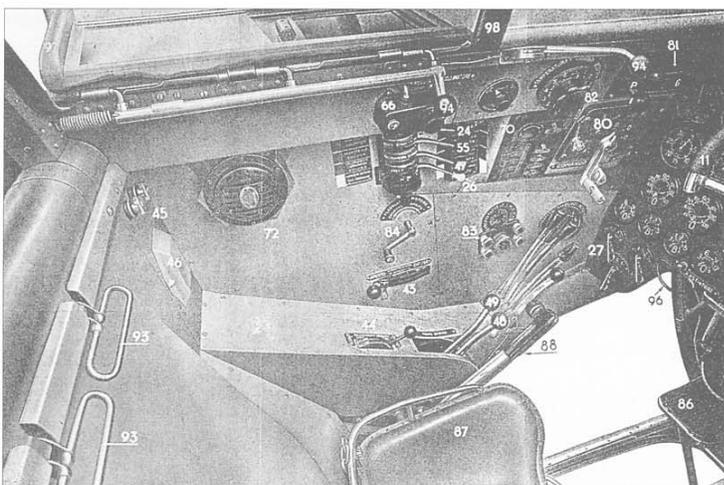
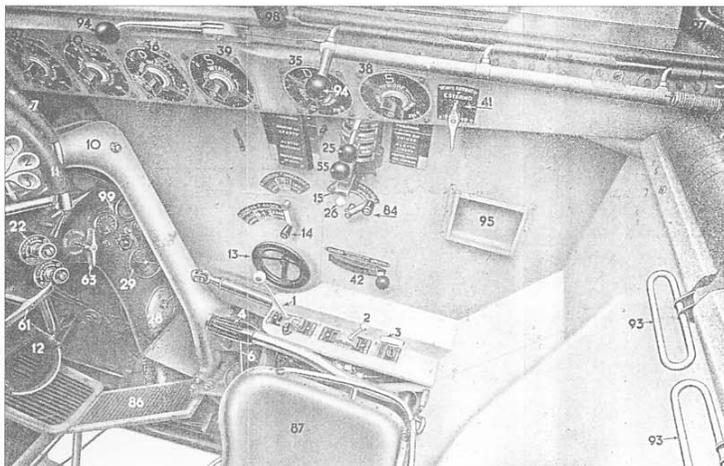
Buona e ben trasparente la cappottina. La cloche ed il relativo volantino appaiono soddisfacentemente fedeli ed anche la pedaliera ed i relativi pedali; il cruscotto necessiterà di un po' di elaborazione dopo aver forato gli alloggi degli strumenti. Il kit fornisce dei buoni sedili ed anche dei discreti dettagli dell'abitacolo: il tutto potrà essere ulteriormente arricchito anche facendo riferimento alla documentazione riportata in questo articolo.

Sempre tenendo come riferimento il citato disegno IPMS, le ali sono praticamente perfette in forma e dimensioni e con una buona e corretta pannellatura. Abbastanza soddisfacenti le gondole dei motori, anche se lo spessore della resina dell'alloggio dei carrelli potrà essere un po' ridotto.

Buoni gli alettoni di coda e le derive; nel mio kit manca uno dei sostegni, riprodotti in metallo, che sorreggono gli alettoni. I carrelli sono piuttosto soddisfacenti, sia per quanto riguarda le ruote, sia per la struttura del carrello stesso; inoltre è fornito del filo metallico per particolareggiare il carrello stesso. Accettabili le cappottature motore, anche se sarà bene rivedere o autocostruire i flabelli.

Purtroppo non belli i motori che dovrebbero riprodurre il Piaggio P XI RC40, per i quali potrebbe rendersi necessario un impegno di autocostruzione. Da ricordare nel montaggio che l'elica destra aveva senso di rotazione sinistro e che la sinistra aveva senso di rotazione destro.

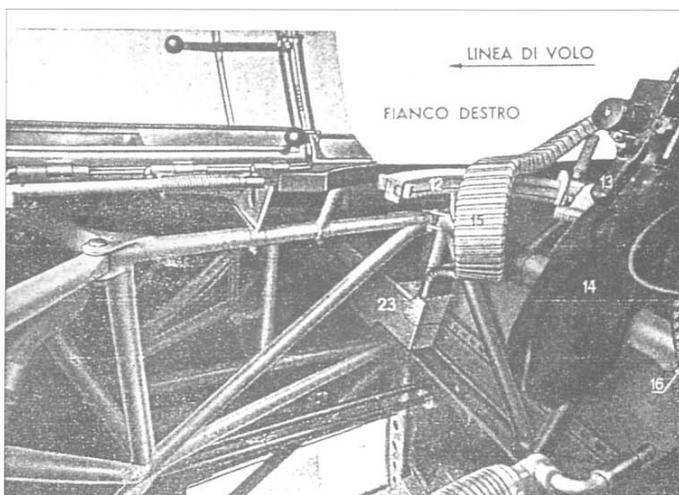
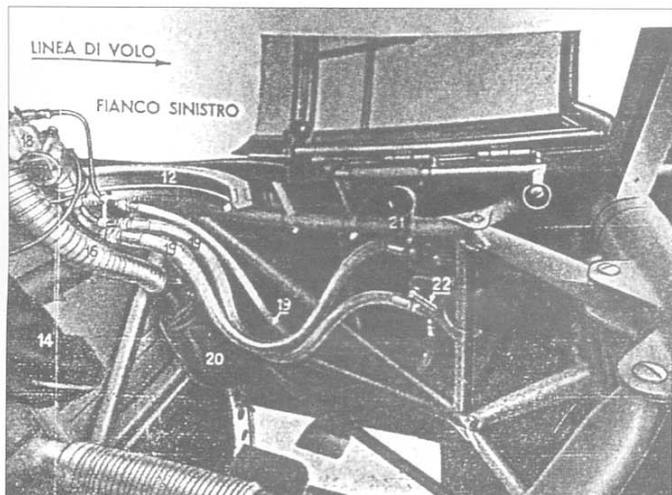
Il foglio decals mi sembra accettabile; è lo stesso che era inserito nel precedente kit del Breda 65 A80 della stessa casa.

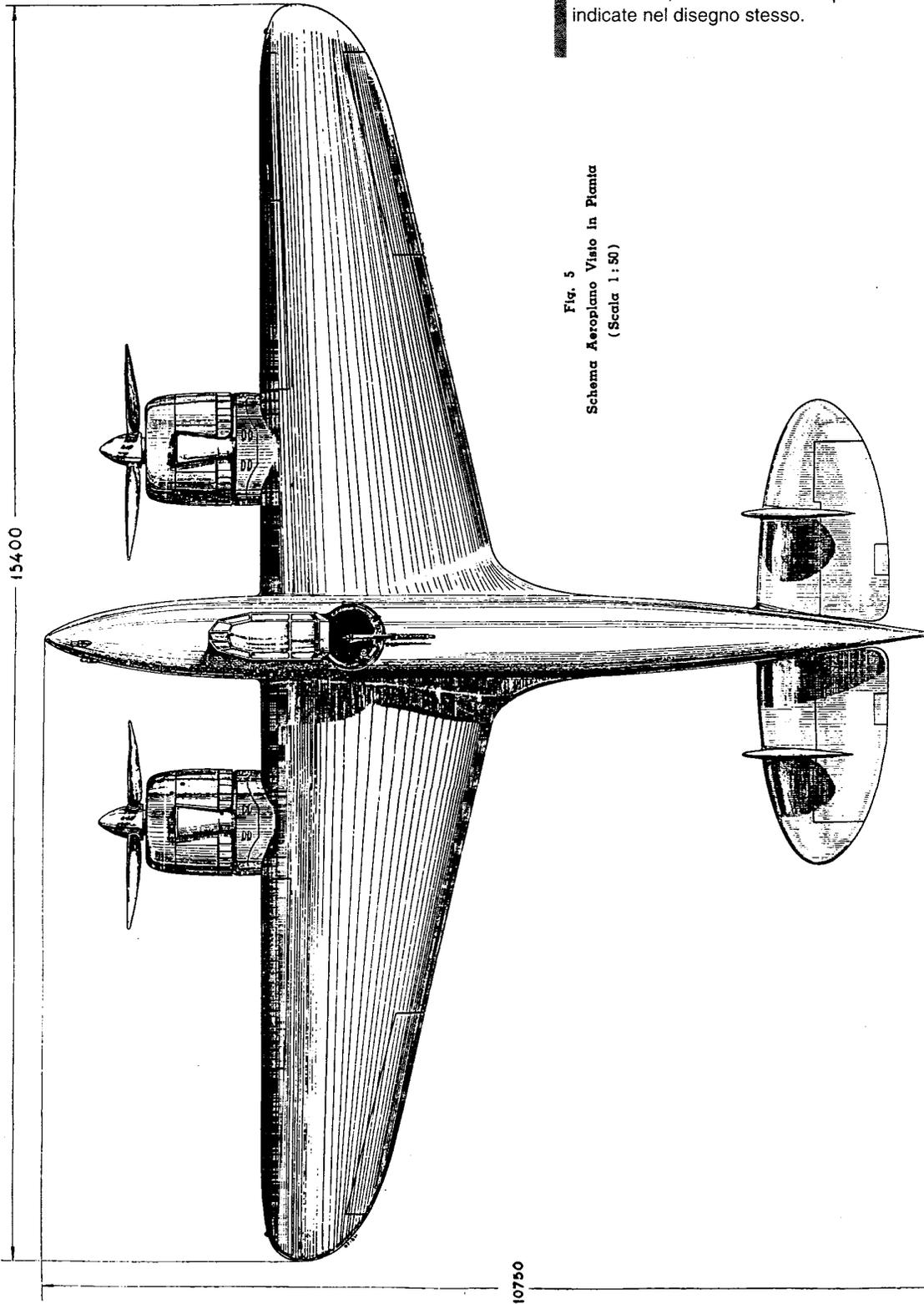


Le istruzioni sono spartane ma abbastanza chiare e includono anche la riproduzione di disegni relativi all'interno dell'abitacolo.

Per quanto riguarda i cenni storici, questi sono stati ripresi dall'articolo di Sergio Ricci, riportato nel già citato Notiziario IPMS. Colgo l'occasione per dire che è un vero peccato che l'autore non abbia proseguito l'articolo con altri relativi al Breda 88 M con foto e profili di colorazione, come promesso nella didascalia della foto centrale a pag.18 del suddetto Notiziario, e spero che questo appello non rimanga inascoltato.

Alla pagina seguente: il disegno originale del Breda 88 (originariamente nella scala 1:50) viene qui riprodotto in 1:72.





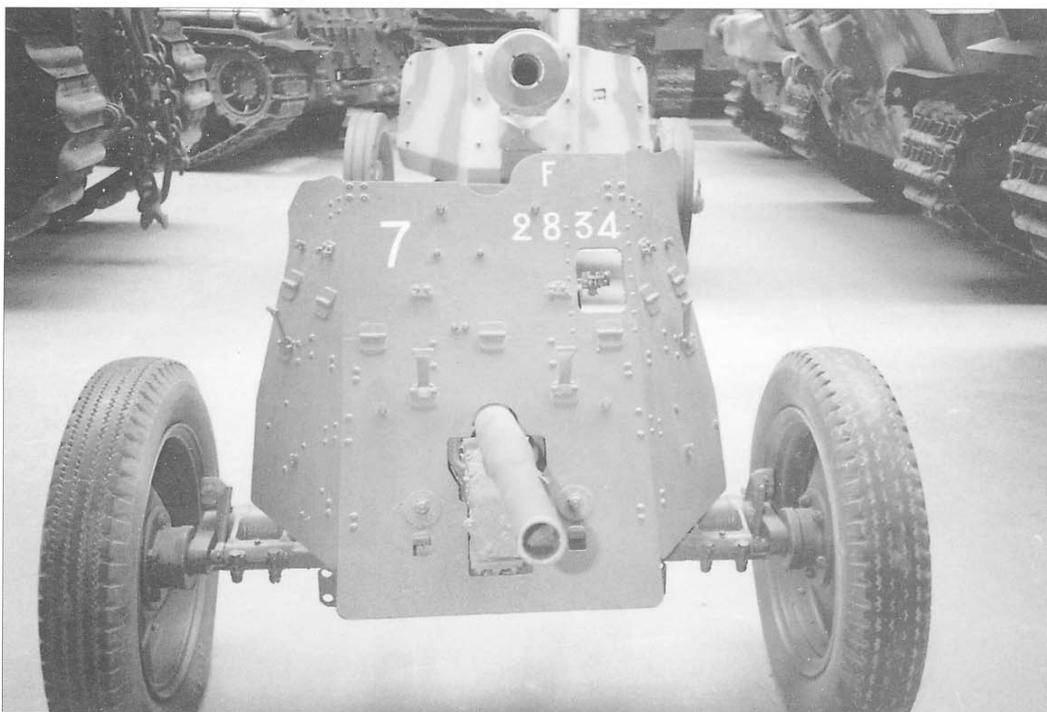
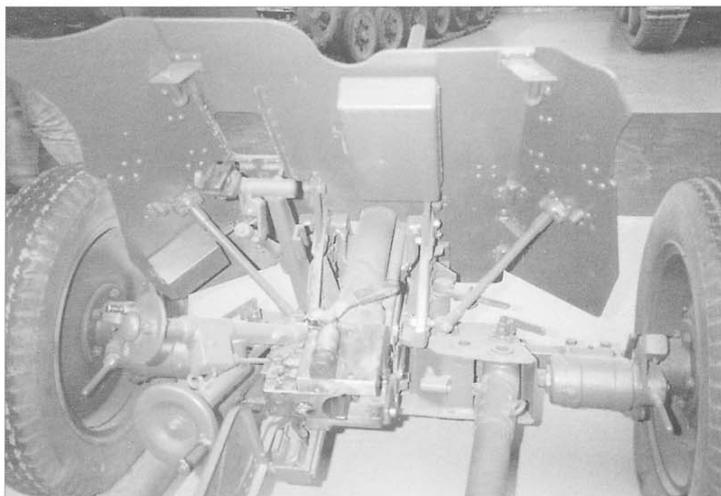
Questo disegno viene qui riprodotto in scala 1:72, riferendosi alle quote reali indicate nel disegno stesso.

Fig. 5  
Schema Aeroplano Visio In Pianta  
(Scala 1:50)

# 3,7cm PaK 35/36

■ **L'Esercito Tedesco** entrò in guerra nel settembre 1939 dotato di questo cannone come arma standard delle proprie Compagnie controcarri. Questo piccolo ma preciso pezzo di artiglieria era stato provato con successo nelle guerre di Etiopia e di Spagna; le prime versioni erano apparse nel 1928, ma il modello definitivo Panzer-abwehr-Kanone (ovvero cannone contro carri) 35/36 venne realizzato nel 1934.

L'impiego risultò positivo, tranne che contro i più pesanti carri utilizzati dagli avversari in Francia nel 1940 e in Africa nel 1941; l'inizio della Campagna contro l'Unione Sovietica confermò però che il calibro di 37 mm non era più sufficiente per sconfiggere le corazzature dei nuovi mezzi che sempre più spesso venivano incontrati. L'arma fu perciò passata a reparti di seconda linea oppure venne montata su veicoli per fornire fuoco di appoggio; per il tiro controcarri a breve distanza vennero adottati dei particolari proiettili a carica cava denominati Stielgranate, che dovevano essere infilati nella canna sporgendo da essa con la larga testata. Il PaK 35/36 venne anche esportato prima della Seconda Guerra Mondiale; servì inoltre a U.R.S.S., Giappone e Stati Uniti come base di partenza per ottenere loro cannoni controcarri.



In questa pagina:  
Tre immagini del cannone soggetto della tavola di J. Rue, riprodotta alla pagina seguente.  
(foto D.Guglielmi)

