

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

SPECIALE  
OTTO PAGINE IN PIU'

# *il* NOTIZIARIO



ANNO XXVII, N.3/4-1996



*In questo numero:*

- Agusta-Bell AB 204 B • Cannoni d'assalto tedeschi
- Fiat BR 20 • Musei americani
- Mercedes 300 SLR • Fiat G.46 (3<sup>a</sup> parte)

## Editoriale

### IPMS ITALY ONLINE

Dopo alcuni 'pasticcini' pionieristici, condotti in sordina dallo scrivente con altri soci, e grazie all'appoggio tecnico offerto dal socio Franco Poloni, il 2 maggio scorso è iniziata una nuova epoca nei rapporti tra la nostra Associazione e le sue molte consorelle straniere ed il resto del mondo modellistico.

A partire da quella data, infatti, è entrato in funzione il sito Internet ufficiale dell'IPMS Italy, un nuovo e moderno strumento nato appositamente per far conoscere nel mondo l'IPMS Italy e pubblicizzarne le iniziative sociali.

Da qualsiasi parte del nostro pianeta (purché ci sia una presa del telefono) è ora possibile consultare la versione telematica del nostro 'Chi Siamo' e comunicare con l'IPMS Italy tramite la posta elettronica. Mediante un collegamento con il sito dell'IPMS Belgio c'è modo anche di consultare l'elenco dei recapiti dell'IPMS nel mondo, con l'eventuale indirizzo elettronico, o altre interessanti fonti d'informazione anch'esse raggiungibili tramite la rete. Si spazia così dall'archivio fotografico della NASA al sito della rivista Fine Scale Modeler, passando per quello dell'Aberdeen Proving Ground Museum.

Tutto ciò è possibile a chiunque disponga di un computer (IBM compatibile, Macintosh o UNIX), un modem ed un abbonamento per l'accesso alla rete Internet.

A questo proposito, è doveroso segnalare che per disporre di questi strumenti, peraltro utili a molti altri scopi, non occorrono grossi investimenti. Se non si smania per avere un computer all'ultimo grido (destinato di solito a rivelarsi obsoleto nell'arco di qualche mese) il materiale davvero necessario non costa più di un paio di milioni di lire.

E' bene comunque sapere che questa iniziativa ha per ora il solo scopo di pubblicizzare l'Associazione, in Italia ed all'Estero, e consolidare i rapporti con le branche straniere.

L'attenzione principale di IPMS Italy Online sarà perciò rivolta a chi ancora non è socio, offrendo i recapiti dei Centri e dei G.I.S. oltre naturalmente alle quote di iscrizione vigenti.

Gli indirizzi elettronici a cui fare riferimento sono i seguenti:

per la Home Page: <http://www.ito.it/ci/ipmsmi>

per la casella di posta elettronica: [ipmsmi@ito.it](mailto:ipmsmi@ito.it).

Qualcuno noterà che essi differiscono da quelli indicati sui comunicati relativi alla mostra-concorso di Milano.

Si tratta di una variazione imposta al fornitore dell'accesso alla rete a cui ci appoggiamo, ma non è previsto che tale modifica deva ripetersi in futuro.

Invito comunque tutti a segnalare eventuali refusi o inesattezze che sarà mia cura correggere periodicamente.

Luca Beato ([lbeato@iol.it](mailto:lbeato@iol.it))

## Sommario

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| Uno strano "204" _____               | pag. 3  |
| di E.Bai, L.Gonella                  |         |
| Sturmgeschütze _____                 | pag. 7  |
| di D.Guglielmi                       |         |
| FIAT BR 20 _____                     | pag. 14 |
| di F.Bortolato, F.Bianchi            |         |
| Appunti disordinati di viaggio _____ | pag. 24 |
| di M.Mai                             |         |
| Mercedes 300 SLR _____               | pag. 30 |
| di C.Pennino                         |         |
| FIAT G.46 (terza parte) _____        | pag. 36 |
| a cura della redazione               |         |
| Il ritorno di «Aerofan» _____        | pag. 40 |
| di R.Iemmi                           |         |

## in Copertina

In questa chiarissima immagine l'americano Victor Poirier ispeziona cautamente uno StuG. IV distrutto a Periers (Francia) nel Luglio del 1944.  
(foto U.S. Army, archivio D.Guglielmi)

# 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:**  
Francesco Gasparoni  
Daniele Guglielmi  
Gianfranco Munerotto

Hanno collaborato a questo numero:  
Enrico Bai, Fabio Bianchi, Francesco Bortolato,  
Marco D'Intino, Livio Gonella, Rudy Iemmi,  
Marco Mai, Carmelo Pennino, Tarquinio Prisco,  
Carlo Sabatino

Elaborazione testi e grafica:  
Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:  
10/11/1996

**Pellicole offset**  
Litografia QUATTROFOGLIO  
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<sup>1/2</sup>, 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 1996:

|                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 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)          |             |

### 1996 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     |                    |

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000

## UNO STRANO "204"

di Enrico Bai e Livio Gonella

■ Il classico Agusta-Bell AB.204B italiano differiva dal fratello americano Bell UH-1B per l'adozione delle turbine Bristol Siddeley Gnome H.1000 o H.1200 (invece della Lycoming T.53) aventi una particolare configurazione: lo scarico era posto sul lato destro della fusoliera (configurazione che ritroviamo solo sull'AB.204AS e sull'americano UH.1F equipaggiati entrambi con la General Electric T.58).

Le turbine Gnome H.1000/H.1200 erano controllate da un computer molto delicato e per questo, in alcuni casi, vennero loro preferite la G.E. T.58 (Marina Militare) e la T.53 (A.M.I. per trasporto VIP) ritenute più affidabili; a quanto è possibile sapere, con la T.53 furono anche esportati dall'Agusta alcuni esemplari in Austria, Turchia ed Arabia Saudita.

In questo articolo tratteremo un particolare 204 che negli anni '60 era in servizio presso il Centro Addestramento Aviazione Leggera dell'Esercito di Viterbo che pone alcuni dubbi per la presenza della sopra citata T.53: da notizie raccolte sembrerebbe trattarsi di un unico velivolo momentaneamente modificato per provare la turbina e il rotore (?) che sarebbero stati poi montati sul derivato AB.205, supposizione basata sull'esistenza di foto dello stesso velivolo configurato nei due modi diversi. Il mezzo in questione porta i codici EI 223 e la matricola MM 80323.

La colorazione è quella NATO: superfici latero-superiori in verde FS 34079 e Grigio FS 36118 o FS 36081, superfici inferiori in Alluminio, zona



anteriore antiriflesso in nero; per l'andamento vedere il disegno a pag.6.

### Particolari esterni.

Con riferimento al disegno di pag.5, sono presenti le antenne VHF (4) e (6); l'antenna (7) dell'ADF; l'antenna a frusta (12) sulla coda; il tubo di Pitot (5); un predellino d'accesso (1) sui due lati; un pod rettangolare (2) sotto la fusoliera; la presa d'aria (3); un radiatore sul lato sinistro (8) e delle feritoie sul lato destro (9); il bocchettone del carburante sul lato destro (10); una maniglia per l'apertura d'emergenza (11) sui due portelloni; il portello del

Qui sopra:

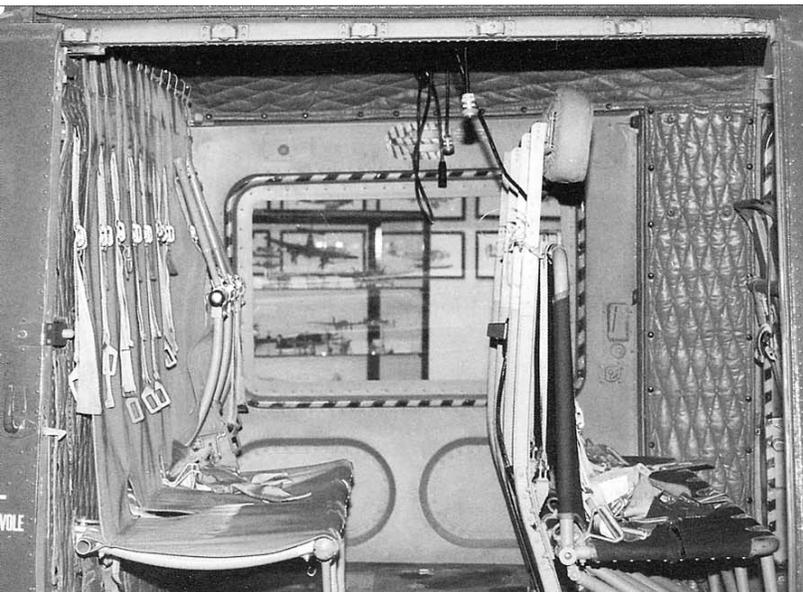
La sola foto conosciuta dell'AB.204B E.I.223, oggetto del presente articolo; evidente lo scarico della turbina diverso dagli altri 204B italiani.

(riprod. fotografica di Livio Gonella da "Rivista Militare" n.2-1976).

Di lato:

lo stesso esemplare, configurato invece nello standard degli altri 204B, come testimoniato dallo scarico laterale; la presenza di fotografi, cineoperatori ed autorità politiche e militari indica che la foto è stata ripresa durante una cerimonia ufficiale. (riprod. fotografica di E. Bai dall'archivio del Gruppo Lavoratori Anziani Agusta).





bagagliaio sulla destra (13); le luci anticollisione (14); le luci di navigazione (22); non mancano il classico gancio baricentrico ed il faro sotto la fusoliera.

N.B. il finestrino dei portelloni laterali della versione italiana è più piccolo rispetto a quello della versione americana.

### Coccarde, numeri e stencils.

Sempre con riferimento al disegno 2, sono qui di seguito riportate le misure per la scala 1:72 (per le altre scale basterà fare le giuste proporzioni). Coccarde tricolori (15) diametro 6 mm in 5 posizioni (anche sotto ai piani di coda); freccia (rossa) e scritta "PERICOLO - STARE LONTANO" (nera) su fondo bianco (16) con cornice 9x4 mm; scritta (21) "AB 204 B MM.80323" in nero, appena sopra alla (16) alta 0.7 mm; scritta (17) sulla trave di coda: lettere e numeri alti 4 mm, in bianco, e coccarde diametro 6 mm; simbolo estintore (18) in rosso, alto 5 mm; cornice rossa (19) 3.5x2.5 mm; anello (20) diametro 2 mm con scritta in bianco; rettangolo (11) per evidenziare le maniglie di emergenza sui portelloni, color rosso 3x1.5 mm.

Non è presente il codice in posizione frontale (14) e non si notano le cornici rosse dei predellini a scomparsa sui due lati. le scritte 11, 16, 17, 18, 21 si trovano su ambedue i lati dell'aeromobile.

Vi sono inoltre, in corrispondenza delle maniglie di apertura dei portelloni e delle portiere per i piloti, le scritte indicanti le modalità di apertura delle stesse (comando apertura - scorrevole, girare - tirare, girare) in bianco.

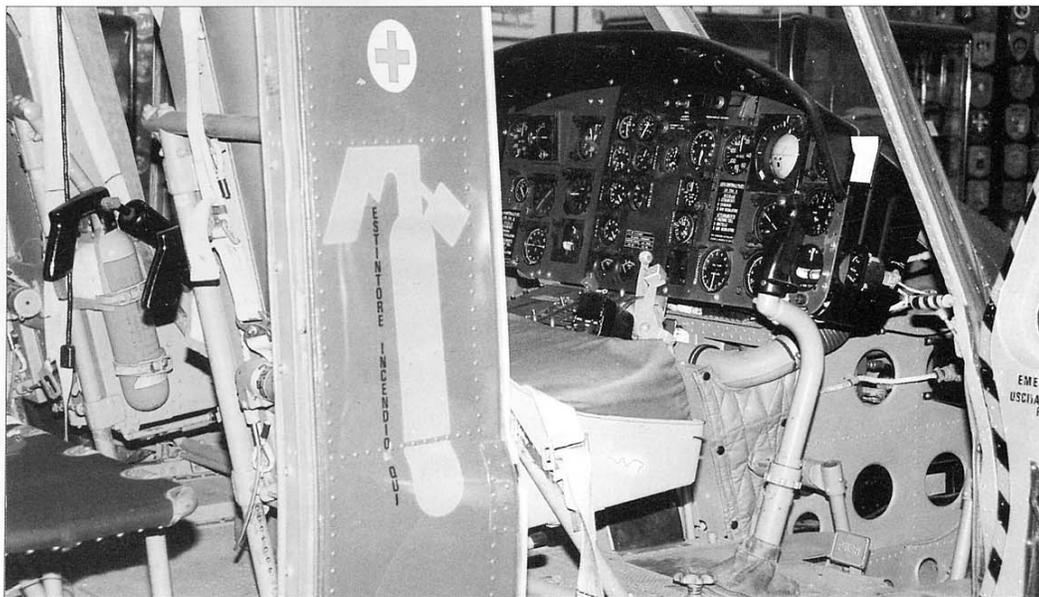
Le decals di cui sopra sono recuperabili dai fogli della Tauromodel e da vari kit Esci ed Italeri dedicati ad elicotteri italiani.

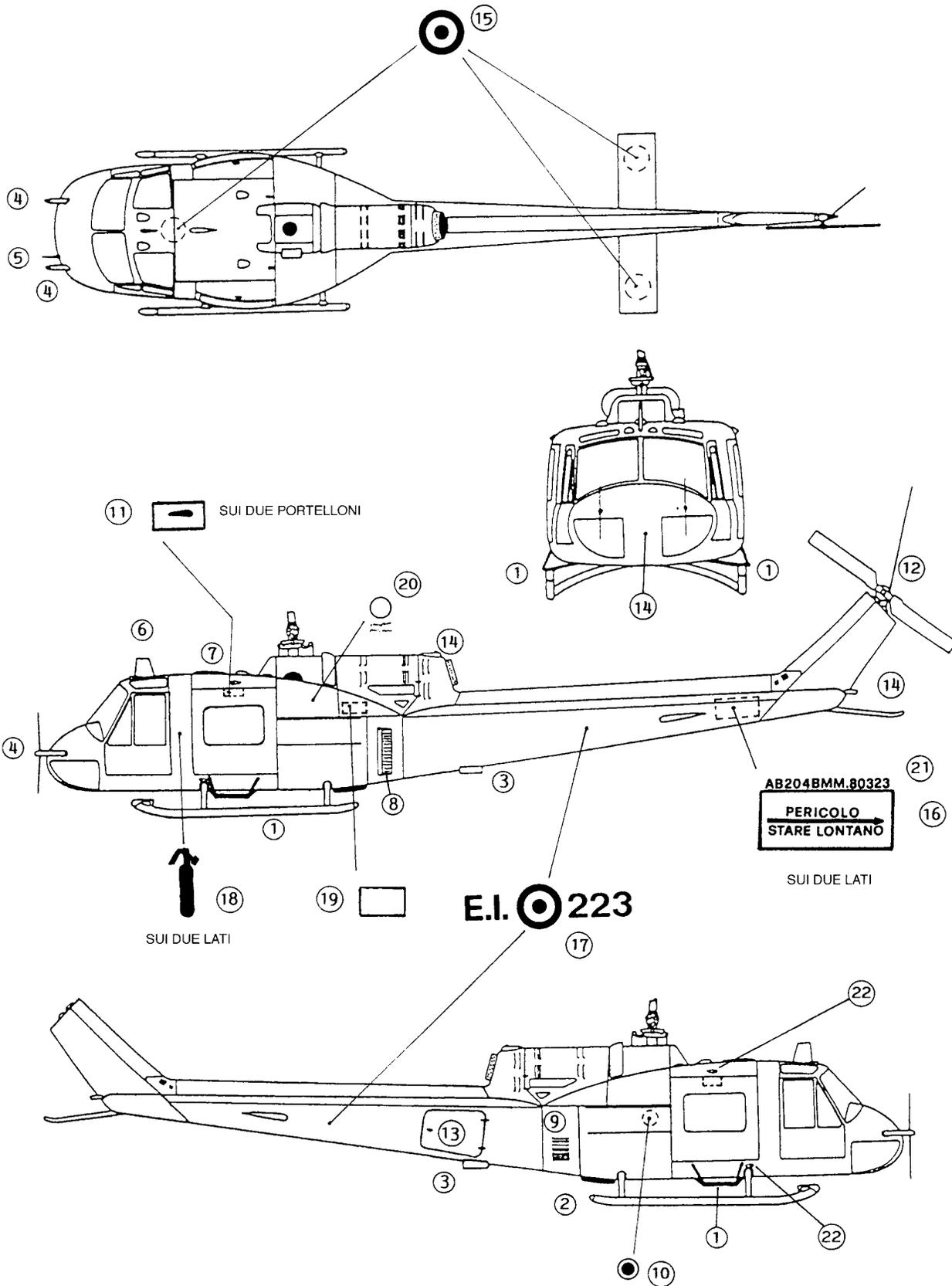
Vediamo ora con quali kit è possibile riprodurre il nostro "strano" 204. Nella scala 1:72 l'Italeri ha messo in commercio, nel 1994, l'articolo no.040 UH-1B "Huey"; in 1:48 possiamo scegliere fra un kit Fujimi, uno Academy ed uno della Seminar Plastic Model; in 1:35 il kit è della Seminar.

Esiste anche una scatola in 1:100 della Tamiya che non è facilmente reperibile perchè non più in pro-

In alto e in basso:  
Gli interni dell'AB.204B  
esposto al Museo  
"L'Aeroplano".  
(foto E. Bai)

Al centro:  
Questo 204B presenta  
allestimenti interni leg-  
germente differenti  
dalla foto precedente:  
infatti l'A.L.E. ha avuto  
un totale di 48 AB.204B  
(classificati come EM-1  
e codificati da EI-201 a  
EI-248) che, durante il  
loro periodo di impiego  
iniziato nel 1963, sono  
stati sottoposti a diver-  
si successivi aggiorna-  
menti.  
(riprod. fotografica di  
E.Bai dall'archivio del  
Gruppo Lavoratori  
Anziani Agusta)





Disegno di Enrico Bai



# Sturmgeschütze

di Daniele Guglielmi

■ **Visto** l'interesse suscitato da precedenti articoli sui mezzi corazzati tedeschi, ho pensato di ripubblicare, ampliato e aggiornato, il mio articolo apparso sul Flash n. 6/1992.

I volumi della serie 'Militärfahrzeuge' occupano un importante posto nel panorama librario riguardante i veicoli militari tedeschi della Seconda Guerra Mondiale.

Quindici sono sinora i tomi pubblicati; questi i titoli: 1) *Leopard 1 und 2* (ora ristampato con aggiornamenti);

2) *Pz Kpfw I und II*;

3) *Pz Kpfw III*

4) *Gepanzerte Radfahrzeuge 1905-1945* (blindati ruotati);

5) *Pz Kpfw IV*;

6) *Halbkettenfahrzeuge 1909-1945* (semicingolati);

7) *Tiger I und II*

8) *Spezialpanzerfahrzeuge* (corazzati speciali);

9) *Panther*;

10) *Rad-und Vollkettenzugmaschinen 1871/1945* (trattori ruotati e cingolati);

11) *Pz Kpfw 35(t) und 38(t)*;

12) *Beute-Kraftfahrzeuge und Panzer* (veicoli di preda bellica);

13) *Sturmgeschütze* (cannoni d'assalto);

14) *Leichte Jagdpanzer* (cacciacarri leggeri);

15) *Schwere Jagdpanzer* (cacciacarri pesanti).

Degno di nota il fatto che ogni volume tratti anche di modelli derivati, mezzi di supporto, equipaggia-

menti in dotazione, altri veicoli realizzati dalle stesse fabbriche, reparti di impiego. Molto utili si dimostrano i precisi disegni in scala 1:35 di Hilary L. Doyle.

La collana è curata dallo scrittore Walter J. Spielberger, già ufficiale dell'esercito tedesco e comandante di un distaccamento di Jagdpanther nel 1945.

La serie è disponibile in Italia a prezzi variabili tra le 70.000 e le 100.000 Lire a numero. A parte il costo, sicuramente elevato, l'ostacolo principale all'acquisto è dato dall'esclusivo uso della lingua tedesca per i testi; visto l'enorme successo ottenuto nei paesi anglosassoni da questa serie, stanno uscendo edizioni in lingua inglese (a prezzi ancora superiori); peccato che da noi la conoscenza di una lingua straniera non sia considerata una cosa importante e che quindi siano poche le persone che possano apprezzare in pieno l'utilità dei 'Militärfahrzeuge'.

Personalmente ritengo più interessanti gli ultimi numeri della serie a partire dal n.9. Dopo aver esaminato i volumi 14 (Il Notiziario n.1/1994) e 15 (Il Notiziario n.ri 1 e 2/1995), desidero parlare del libro dedicato ai cannoni d'assalto tedeschi; l'opera permette di chiarire alcuni punti oscuri della storia di questi mezzi e dei reparti che li hanno utilizzati. Ho riassunto in uno schema le principali modifiche introdotte nelle produzioni e i dati tecnici più importanti.

E' meglio precisare che le date indicate sono quelle

In basso:  
Due StuG. III Ausf G messi fuori combattimento da caccia bombardieri americani, vicino a Colonia; notare l'assenza di Zimmerit e le caratteristiche tipiche dei mezzi di produzione tarda. Curioso infine il cilindro con cui sta salutando un soldato. (foto USAF, arch. D.Guglielmi)





In alto:  
Due statunitensi esaminano uno StuG. III Ausf G abbandonato in Olanda il 19/9/1944; si notano il freno di bocca danneggiato, le 23 linee sulla canna e il foro della MG coassiale.  
(foto archivio D.Guglielmi)

In basso:  
StuG. III Ausf G del museo di Thun in Svizzera; il mezzo possiede la mitragliatrice coassiale.  
(foto D.Guglielmi)

di inizio fabbricazione; poteva passare qualche tempo, da pochi giorni a qualche mese, prima che i modelli con le modifiche illustrate apparissero sul campo di battaglia; inoltre le varie fabbriche impegnate nella produzione degli StuG (Alkett, MIAG, MAN e altre) non adottarono contemporaneamente le modifiche alla produzione o addirittura mantennero delle differenze nell'assemblaggio dei mezzi. Valga per tutti l'esempio della Saukopfblende (corazzatura profilata a "testa di scrofa" del cannone), adottata sugli StuG III solo dalla Alkett.

Naturalmente durante la produzione furono di continuo adottati anche tanti miglioramenti di piccola entità oppure interni al mezzo, da me tralasciati in questo studio.

Un'annotazione linguistica: in tedesco tutti i sostantivi, non solo i nomi propri, vogliono la prima lettera in maiuscolo (ad esempio Panzer e non panzer).

### Lo Sturmgeschütz III

Penso che sia inutile presentare in dettaglio questo famoso mezzo corazzato tedesco. Dirò solo che il cannone d'assalto su scafo del carro Pz Kpff III fu il logico sviluppo delle esperienze avute dalla Germania nella Prima Guerra Mondiale e degli studi intrapresi negli anni successivi; la fanteria potenziava notevolmente le proprie capacità di combattimento, sia nell'offensiva che in difensiva, quando veniva appoggiata da vicino da artiglierie protette.

I carri armati rappresentavano (e rappresentano) l'arma terrestre più potente e polivalente, ma sono costosi da produrre e da mantenere; per accompagnare le fanterie niente di meglio allora di un mezzo cingolato semplice, economico, leggero, di dimensioni ridotte, ma ben protetto e armato: lo *Sturmgeschütz* (cannone d'assalto).

L'unico suo handicap rispetto al carro armato, la mancanza di una torretta girevole, poteva essere annullato da particolari tattiche di impiego e dall'abilità degli equipaggi.

Dopo le prove positive avute con la nuova arma nelle Campagne di Francia e dei Balcani, gli StuG III vennero prodotti in gran numero, distribuendone sempre di più a reparti appositamente costituiti: le *StuG Batterien* prima, gli *StuG Abteilungen* poi e infine le *StuG Brigaden* (1).

I cannoni d'assalto, prodotti in varie versioni via via migliorate in prestazioni, protezione e armamento, generalmente erano inquadrati nell'Arma dell'Artiglieria e si dimostrarono insostituibili nel tiro diretto e indiretto contro ogni tipo di bersaglio terrestre; contrariamente alle previsioni, i migliori risultati si ebbero nei combattimenti controcarro e alcuni equipaggi divennero famosi per l'elevato numero di carri avversari distrutti.

I mezzi furono utilizzati su ogni fronte sino alla fine della guerra; l'impiego ideale si ebbe nella lotta contro l'U.R.S.S. (2) e gli stessi sovietici produssero



TABELLA A

| <i>caratteristiche</i>  | <i>variante (Ausf.)</i> | <i>periodo</i>            | <i>produzioni</i> |       |
|---|-------------------------|---------------------------|-------------------|-------|
| StuG III (preserie, non blindato)   | 0 (zero)                | 1937                      | Alkett            | 5     |
| StuG III (Sd Kfz 142)   | A                       | 01/40-05/40               | Alkett            | 30    |
| StuG III  | B                       | 06/40-05/41               | Alkett            | 320   |
| nuove ruote motrici, cingoli e parafanghi allargati                               | B                       | 1941                      |                   |       |
| StuG III  | C                       | 05/41-06/41               | Alkett            | 50    |
| StuG III  | D                       | 07/41-09/41               | Alkett            | 150   |
| StuG III  | E                       | 09/41-03/42               | Alkett            | 272   |
| StuG III (Sd Kfz 142/1) con il cannone da 75/43                                   | F                       | 03/42-07/42               | Alkett            | 328   |
| eliminazione lancianebbiogeni posteriore  | F                       | 05/42                     |                   |       |
| adozione del cannone da 75/48   | F                       | 07/42-09/42               | Alkett            | 31    |
| corazzatura da 80 mm imbullonata  | F                       | 07/42                     | Alkett            | 182   |
| Notek spostato al centro della piastra frontale                                   | F                       | 07/42                     |                   |       |
| StuG III  | F/8                     | 09/42-12/42               | Alkett            | 334   |
| adozione freno di bocca standard (non più di forma globulare)                     | F/8                     | 09/42                     |                   |       |
| scudo esterno per il servente (3)   | F/8                     | 12/42 (poi retrofittati)  |                   |       |
| scafi Pz Kpfw III Ausf L, con portelli di prua singoli                            | F/8                     | 11/42                     | Alkett            |       |
| StuG III  | G                       | 12/42-04/45               | Alkett/MIAG       | 7.720 |
| eliminato visore laterale pilota  | G                       | 12/42                     |                   |       |
| ventilatore spostato posteriormente allacasmatta, aggiunta                        |                         |                           |                   |       |
| protezione periscopio puntatore, piastre frontali più inclinate                   | G                       | 01/43                     |                   |       |
| lanciagranate trinati   | G                       | 02/43-05/43               |                   |       |
| utilizzo di scafi di Pz Kpfw III Ausf M   | G                       | 02/43-10/43               | solo MAN          | 142   |
| eliminato visore binoculare pilota (4)  | G                       | 03/43                     |                   |       |
| adozione Schürzen   | G                       | 04/43 (poi retrofittati)  |                   |       |
| freno di bocca migliorato   | G                       | 05/43                     |                   |       |
| corazzatura da 80 mm saldata  | G                       | 05/43 (MIAG da 10/43)     |                   |       |
| adozione Schürzen semplificati e con gli attacchi infilati                        |                         |                           |                   |       |
| su triangoli di lamiera   | G                       | 03/44                     |                   |       |
| corazzatura da 80 mm in unico pezzo   | G                       | 04/44                     |                   |       |
| Zimmerit  | G                       | 06/43-09/44               |                   |       |
| ricostruzione di StuG III su scafi di vecchi Pz Kpfw III                          | G                       | 1944                      |                   | 173   |
| protezione profilata anteriore cupola   | G                       | 10/43 Alkett, 2/44 altri  |                   |       |
| Saukopfblende   | G                       | 11/43                     | solo Alkett       |       |
| reggicingoli metallici (vari tipi)  | G                       | 11/43                     |                   |       |
| freno di bocca tondo  | G                       | 03/44                     |                   |       |
| MG telecomandata e portelli servente di conseguenza variati                       | G                       | 04/44 (non tutti i mezzi) |                   |       |
| nuovi cingoli con ramponi da ghiaccio   | G                       | 05/44                     |                   |       |
| lanciabombe interno (Nahverteidigungswaffe)                                       | G                       | 05/44-10/44 (non tutti)   |                   |       |
| MG coassiale  | G                       | 06/44 (10/44 da Saukopf)  |                   |       |
| attacchi gru da 2 tonnellate  | G                       | 07/44                     |                   |       |
| freno di bocca semplificato   | G                       | 08/44                     |                   |       |
| StuH III (Sd Kfz 142/2 o StuH 42)   | F                       | 09/42                     | Alkett            | 5     |
| StuH III  | F/8                     | 10/42                     | Alkett            | 4     |
| StuH III  | G                       | 03/43-04/45               | Alkett            | 1.290 |
| obice da 10,5cm senza freno di bocca  | G                       | 1945                      | Alkett            |       |
| Saukopfblende per obice da 10,5cm   | G                       | 1945                      | Alkett            |       |
| StuG (F) (lanciafiamme, sperimentale)   | F/8-G                   | 05/43-06/43               |                   | 10    |
| Munitionspanzer auf Fgst StuG III (portamunizioni corazzati, conversione campale) |                         |                           |                   |       |

ro dei semoventi simili ai cannoni d'assalto e ai cacciacarri tedeschi.

Alcuni esemplari delle prime versioni furono rimodernati e mantenuti in servizio o utilizzati per addestramento; qualche StuG con obice da 75/24 era ancora utilizzato nei combattimenti alla fine della guerra.

Altri particolari sono rilevabili nella tabella 'A'.

#### **Alcune note sull'utilizzo degli StuG III:**

Il primo impiego operativo avvenne in Francia nel maggio 1940, con quattro Sturmartillerie Batterien dotate di StuG III Ausf A; alla Campagna dei Balcani parteciparono alcune Batterien e due StuG Abteilungen, saliti a sei nella successiva operazione Barbarossa contro l'U.R.S.S. del giugno 1941. In Africa settentrionale operarono tre StuG III Ausf D col Sonderverband (distaccamento speciale) 288 a partire dall'aprile 1942, e quattro StuG III F/8 della 1. Batterie dello StuG Abteilung 242 (denominata Batterie Afrika) aggregata alla 90. Leichte Division e alla Brigata Ramcke in

Tunisia dalla fine del 1942.

Sempre più reparti furono formati o rinforzati con le nuove versioni disponibili degli StuG; i cannoni lunghi da 75/43 e 75/48 e l'obice da 105/28 permisero di mantenere validi i semoventi sino alla fine della guerra.

A partire dal 1944 gli Sturmgeschütze vennero distribuiti a Battaglioni e Brigate indipendenti, ad alcuni Battaglioni corazzati delle Panzer e Panzergrenadier Division e a Compagnie controcarro indivisionate; da segnalare anche l'uso presso le FKL Kp (Compagnie dotate di cingolati radiocomandati da demolizione Goliath e BIV) con StuG III Ausf G dotati di antenne radio supplementari.

Nelle Ardenne furono utilizzati alcuni StuG III Ausf G mascherati da veicoli statunitensi.

Sul fronte italiano operarono StuG III Ausf F/8, StuH III, StuG III Ausf G di varie serie (raramente con Schurzen o con Saukopfblende); furono in dotazione ad alcune delle Divisioni Panzer e Panzergrenadier che si avvicendarono in Italia dal-



In alto:  
StuG. III Ausf G delle  
prime serie esposto  
ad Aberdeen, negli  
Stati Uniti; in seconda  
fila uno StuH. III  
senza freno di bocca.  
(foto A.Geibel)

Sopra:  
Uno StuH. III del  
museo russo di  
Kubinka; si notano le  
corazzature imbulla-  
nate.  
(foto A.Mies)

Qui a lato:  
Uno StuG. III Ausf G  
restaurato (malamen-  
te) ed esposto nel  
Comune di Castiglion  
Fiorentino dal 1991.  
(foto D.Guglielmi)

l'estate 1943 alla fine della guerra, e alle StuG Brigaden 242, 907 e 914.

La Germania consegnò molti StuG III Ausf G a suoi alleati: 59 andarono alla Finlandia (vedere la scheda preparata da Carlo Sabatino) 55 alla Bulgaria, 10 alla Spagna, 118 alla Romania, 40 all'Ungheria.



L'Italia nella primavera del 1943 ebbe in dotazione 12 StuG III Ausf G delle prime serie; questi semoventi, distribuiti alla Divisione corazzata "M" (dal 31 luglio 1943 denominata Divisione corazzata Centauro), furono ripresi e utilizzati dai tedeschi dopo l'8 settembre 1943.

Gli StuG III si dimostrarono mezzi economici e affidabili, bassi nella sagoma e sufficientemente protetti. Le prestazioni in fuoristrada erano abbastanza buone, anche se le moderne barre di torsione del sistema di rotolamento a volte si spezzavano quando sottoposte a sforzi eccessivi (5).

A parte alcuni modelli costruiti in quantità limitata, alcuni dei quali su scafi di mezzi catturati, oltre allo StuG III fu utilizzato lo Sturmgeschütz IV.

#### Lo Sturmgeschütz IV:

In considerazione degli eccellenti risultati conseguiti in combattimento dagli StuG III, fu deciso di incrementare la produzione di cannoni d'assalto sfruttando lo scafo del Pz Kpfw IV; dopo la realizzazione di un prototipo alla fine del 1943, a partire dal mese di dicembre e fino al marzo 1945 furono prodotti 1.108 StuG IV, oltre ai primi 30 esemplari ottenuti ricostruendo dei Pz Kpfw IV.

La costruzione in serie avvenne nelle fabbriche della Krupp, la quale cessò di produrre carri armati per dedicarsi agli economici ed efficienti cannoni d'assalto.

Per ottenere il nuovo mezzo bastò adattare l'intera sovrastruttura dello StuG III Ausf G allo scafo del Pz Kpfw IV Ausf H (in seguito Ausf J); a parte un leggero decadimento delle prestazioni motoristiche, il nuovo corazzato presentava diversi vantaggi rispetto al modello su scafo del Panzer III: posto di pilotaggio con botola individuale e due periscopi, maggiori scorte a bordo, migliore protezione.

Poche in questo caso le modifiche apportate al mezzo durante la produzione; tra le principali segnalò: solo i primissimi esemplari ebbero i rulli reggicingoli gommati; la corazzatura anteriore destra imbullonata fu sostituita dall'aprile 1944 da una piastra spessa 80 mm; il cofano motore e il cielo della casamatta vennero leggermente cambiati e la casamatta e i due periscopi del pilota venne-

**GLI ORGANIGRAMMI DELLE UNITA'**  
FORMAZIONI TIPO DI REPARTI TEDESCHI DOTATI DI CANNONI D'ASSALTO:

| denominazione unità | (epoca) | materiali              | suddivisione   |
|---------------------|---------|------------------------|--|
| StuG Batterie       | (1941)  | 10 StuG III            | Pl. comando (1 StuG), 3 Pl. (3 StuG ciascuno)  |
| StuG Abteilung      | (1942)  | 31 StuG III o IV       | Batt. comando (1 StuG), 3 Batt. d'assalto (10 StuG ciascuna)                             |
| StuG Brigade        | (1943)  | 45 StuG III            | Batt. comando (3 StuG), 3 Batt. d'assalto (14 StuG ciascuna)                             |
| StuG Abt (FKL)      | (1944)  | 31 StuG III + 108 B IV | idem, con 36 cingolati da demoliz. B IV e 1 SdKfz 251 in ogni Batteria                   |
| Pz Jg Abt           | (1944)  | 21 StuG o Pz Jg        | Compagnia comando (1 mezzo), 2 Compagnie (con 10 mezzi cad.),<br>1 Compagnia (su 12 PaK) |

**n.b.:** Gli StuH III da 105 mm venivano distribuiti in un esemplare ogni tre mezzi della Batteria d'assalto, o venivano concentrati in un unico Plotone o Batteria.

**Legenda:** Rgt. (*Regiment*) = Reggimento, Abt. (*Abteilung*) = Battaglione, Kp. (*Kompanie*) = Compagnia, Zug = Plotone, Batt. (*Batterie*) = Batteria, Gr. (*Gruppe*) = sezione, PaK = cannone controcarro, FlaK = cannone contraereo, FKL = veicolo esplosivo telecomandato.

**DATI TECNICI**

cifre desunte da Encyclopedia of German Tanks (revised edition).

|                                   | StuG III E | StuG III G | StuH III | StuG IV |
|-----------------------------------|------------|------------|----------|---------|
| Equipaggio                        | 4          | 4          | 4        | 4       |
| Peso totale, t.                   | 22,2       | 23,9       | 23,9     | 23,1    |
| Misure:                           |            |            |          |         |
| lunghezza m.                      | 5,40       | 6,77       | 6,14     | 6,70    |
| larghezza m.                      | 2,95       | 3,41 (8)   | 3,33 (9) | 2,95    |
| altezza m.                        | 1,96       | 2,16       | 2,15     | 2,20    |
| Velocità massima su strada, Km/h. | 42         | 40         | 40       | 38      |
| Autonomia su strada, Km.          | 165        | 155        | 155      | 210     |
| Armamento: principale             | 75/24      | 75/48      | 105/28   | 5/48    |
| munizioni (10)                    | 50         | 54         | 36       | 63      |
| secondario                        | --- (11)   | MG 34      | MG 34    | MG 34   |
| munizioni                         | ---        | 600        | 600      | 600     |
| Corazzatura massima in mm.        |            |            |          |         |
| anteriore                         | 50         | 80         | 80       | 80      |
| posteriore                        | 30         | 50         | 80       | 80      |
| laterale                          | 30         | 30         | 30       | 30      |
| scudatura cannone                 | 50         | 80         | 80       | 80      |

Alle pagine seguenti:

**Pag.12, dall'alto:**  
Uno degli StuG. III Ausf G ultima produzione, catturato dagli israeliani ai siriani nel 1967 e oggi esposto nel museo di Latrun.  
(foto M.Carletti)

Lo StuG. III Ausf G con Saukopfblende conservato a Kubinka; si nota l'ultimo tipo di copertura della casamatta, caratterizzato da nuovi portelli servente, attacco per MG telecomandata e apertura del lanciamunizioni.  
(foto A.Mies)

Particolare della casamatta di uno StuG. III Ausf G del museo britannico di Bovington; interessante il disegno della Zimmerit.  
(foto D.Guglielmi)

**Pag. 13, dall'alto:**  
Particolare posteriore dello stesso mezzo ripreso nella foto precedente; i cingoli sono del primo tipo, da 40 cm, ancora senza ramponi da ghiaccio.  
(foto D.Guglielmi)

Infine in basso due immagini di uno degli StuG. III esposti nel museo finlandese di Parola; si possono notare i vari particolari aggiunti.  
(foto C.Sabatino)

ro modificati; a partire dall'estate 1944 furono installati una mitragliatrice telecomandata e il lanciamunizioni interno.

Dall'autunno dello stesso anno apparvero i due tubi di scarico verticali, tipici dei Panzer IV Ausf J di fine serie, vennero adottati ganci posteriore e anteriori per il traino più robusti e fu montato il dispositivo per bloccare il cannone esternamente. Molti StuG IV ebbero delle protezioni supplementari costituite da maglie di cingolo, piastre anteriori e fianco gettate di cemento; come per tutti i corazzati tedeschi, la Zimmerit venne utilizzata solo sino al settembre 1944.

Ricordo che nessuno StuG IV (come d'altra parte nessuno Jagdpanzer IV che, almeno in parte, lo sostituì nella produzione e nessun semovente) aveva la piccola marmitta montata sulla piastra posteriore dello scafo, a lato dello scarico del motore; infatti detta piccola marmitta era collegata al motore a due tempi che nei Pz Kpff IV sino alla versione H compresa serviva a muovere la torretta col propulsore principale fermo; nella versione J del carro il motorino era stato sostituito da un serbatoio supplementare di carburante (6), e in quanto ai semoventi è ovvio che non potevano possedere questo elemento semplicemente perché... erano sprovvisti di torretta da brandeggiare (7).

Gli Sturmgeschütze IV operarono nello stesso modo visto per gli StuG III; molti furono utilizzati sul fronte italiano a partire dal marzo 1944.

**I superstiti:**

Sopravvivono molti esemplari di StuG III nel mondo. A questo proposito rimando alle fotografie che corredano questo articolo.

*Note:*

1) Per gli organici di queste unità rimando alla tabella allegata.

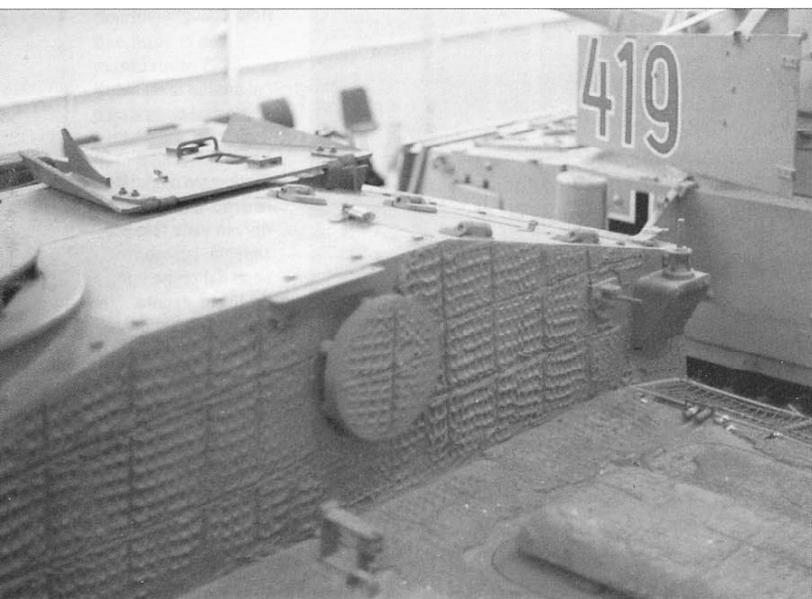
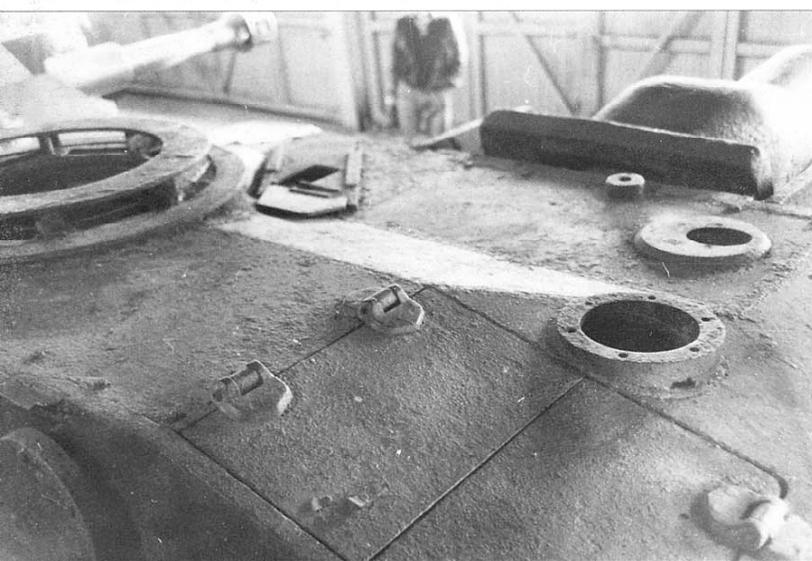
2) I dati ufficiali parlano di 13.000 carri armati (esclusi cioè altri bersagli) messi fuori combattimento tra il giugno 1940 e il dicembre 1943, aumentati di 7.000 unità entro il maggio dell'anno successivo; altre migliaia di carri furono distrutti prima della fine della guerra. Una sola Brigata distrusse 1.000 carri sovietici nel giro di quindici mesi, perdendo nello stesso periodo 20 StuG III.

3) Lo scudo era tenuto in posizione mediante un incastramento nel portello anteriore aperto del servente; una MG 34 o 42 poteva essere infilata in una feritoia per il tiro contro obiettivi terrestri, oppure fissata ad un innesto sopra la scudatura per il tiro contraereo.

4) Per qualche tempo furono prodotti StuG III con una saldatura che tappava le due aperture per il sistema di visione binoculare del pilota.

5) La cosa non deve stupire, anche le barre di torsione dei ben più moderni M 60 A1 israeliani o Leopard 1 italiani hanno sofferto dello stesso problema.

6) Ad esclusione del Pz Kpff IV Auf J Panzer-beo-



bachtungswagen (osservatorio per artiglieria e comandi), che rinunciava al serbatoio supplementare a favore di una maggiore dotazione di apparecchiature.

7) Su molti Panzer IV J e semoventi l'apertura per la piccola marmitta era chiusa da un "tappo" tondo.

8) Larghezza con Schürzen.

9) Larghezza con Ostkette (cingolo invernale, allargato con estensioni laterali)

10) Dotazioni previste; nella pratica, i mezzi iniziavano il combattimento rispettivamente con circa 120, 100, 90 e 110 proiettili.

11) Sulla maggior parte degli StuG III operativi, nel 1942 venne adottata una mitragliatrice MG 34 da utilizzare senza protezione.

### **GLI STUG DELL'ESERCITO FINLANDESE** *di Carlo Sabatino*

Nel 1941 la Finlandia era entrata in guerra a fianco della Germania contro l'Unione Sovietica; sin dai primi combattimenti sostenuti contro l'Armata Rossa l'esercito finlandese riportò grandi successi, a prezzo però di gravi perdite dovute in particolar modo alla potenza dei corazzati avversari.

I veicoli a disposizione erano pochi e antiquati, e il loro potenziamento con nuove armi e corazzature servì a poco; migliori risultati dettero alcuni mezzi corazzati catturati ai sovietici e riutilizzati contro i vecchi proprietari, ma si trattò pur sempre di una soluzione tampone che non poté risolvere i problemi.

Per far fronte all'inferiorità qualitativa e quantitativa, la Finlandia richiese alcune decine di carri armati e di semoventi alla Germania; la cosa si concretizzò con l'arrivo di 30 StuG III nell'estate del 1943 e di 29 StuG III e 15 Pz Kpfw IV Ausf J nell'estate del 1944.

Soffermandoci sugli StuG III, possiamo dire che si trattò della versione G iniziale per quelli forniti nel 1943, e di Ausf G di costruzione intermedia per quelli del 1944; alcuni di questi ultimi possedevano la Saukopfblende.

I cannoni d'assalto combatterono ininterrottamente sino al settembre 1944, quando le trattative con l'U.R.S.S. portarono alla fine delle ostilità tra i due paesi; in pochi mesi gli StuG avevano distrutto 82 carri sovietici e numerosi bunker e artiglierie, contro la perdita di 8 mezzi. Nel 1944 la protezione dei semoventi era stata migliorata con l'installazione di piastre aggiuntive (saldate in particolar modo sulla parte anteriore della sovrastruttura), tronchi d'albero, cemento, elementi di cingolo, contenitori, rulli di ricambio.

Sempre nel 1944, per l'istruzione degli equipaggi furono utilizzati due dei veicoli, dopo aver eliminato il cannone e chiuso la relativa apertura con una piastra; il mezzo da addestramento venne designato Stu-40K.

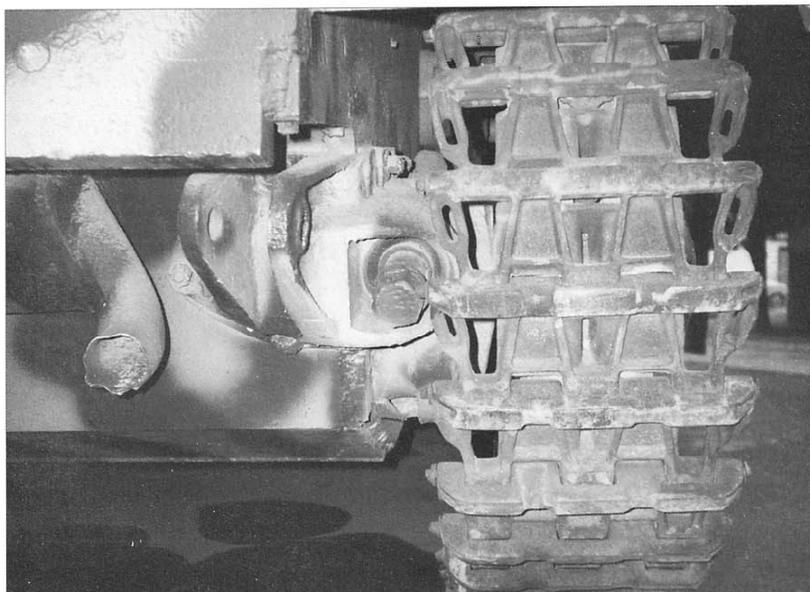
Gli StuG III rimasero in servizio nell'esercito finlandese sino alla fine degli anni '50, a dimostrazione della validità dei mezzi e della fiducia in essi riposta dagli utilizzatori.

Per quanto riguarda le colorazioni, nel 1943 l'esercito finlandese sostituì sulla maggior parte dei pro-

pri mezzi il colore verde scuro con uno schema mimetico basato su larghe strisce in verde muschio, grigio medio e marrone chiaro; i veicoli consegnati dai tedeschi nell'estate del 1944 spesso conservarono la colorazione originale giallo sabbia. Su terreno innevato molti mezzi venivano coperti parzialmente o interamente con tinta bianca.

Nel dopoguerra tutti i corazzati vennero ridipinti in verde scuro. Dall'estate del 1941 all'armistizio con l'Unione Sovietica l'insegna nazionale fu rappresentata dalla "Hakaristi" (una croce uncinata a braccia verticali, non imparentata con la svastica nazista) nera a bordi bianchi; successivamente essa fu sostituita da una coccarda a tre cerchi concentrici, di colore bianco-azzurro-bianco (i colori della bandiera finlandese), tuttora in uso.

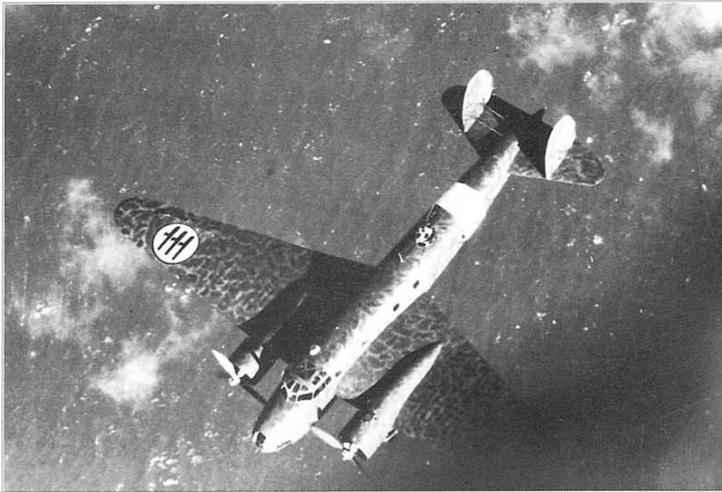
A partire dal 1943 i finlandesi utilizzarono un sistema di identificazione molto semplice: ogni tipo di mezzo blindato o corazzato era contrassegnato con un numero di codice, preceduto dalle lettere Ps (Panssarivaunu, veicolo corazzato); ogni singolo mezzo aveva poi un numero individuale che seguiva la precedente sigla: ad esempio, "Ps 531-29" stava per "veicolo corazzato tipo 531 (cioè uno StuG III) numero 29 (29° veicolo di quel tipo introdotto in servizio)".



#### Bibliografia:

- 1) *Sturmgeschütz III*; Z.Borawski & J.Ledwoch (polacco).
  - 2) *Puolustusvoimien Panssarikalusto 1918-1981*; K.Kuusela & E.Muikku (finlandese).
  - 3) *Puolustusvoimien Panssarikalusto 1918-1989*; K.Kuusela & E.Muikku (finlandese).
  - 4) *German Tanks of World War Two*; G.Forty (inglese).
  - 5) *Sturmgeschütz III (L/24 und L/33) e Sturmgeschütz 40 (L/43 und L/48) - Waffen Arsenal n. 74 e 79* (tedesco).
  - 6) *Panzer III in Action e Sturmgeschütz III in Action - Squadron Signal Armor N. 1 e 14* (inglese).
  - 7) *Encyclopedia of German Tanks of W.W.2* (revised edition); P. Chamberlain & H.L.Doyle (inglese).
  - 8) *Panzer III*; B.Pafi (italiano).
  - 9) *Il Panzerkampfwagen III* (parte seconda); F.Miglia (italiano).
  - 10) *Panzer colours 1, 2, 3 - Arms and Armour Press* (inglese).
  - 11) *StuG III - Sturm und Drang n. 2* (giapponese).
  - 12) *Sturmartillerie*; F.Kurowski & G.Tornau (tedesco).
  - 13) *The Eastern front*; S.Zaloga & J.Grandsen - Arms and Armour Press (inglese).
- oltre a vari numeri delle riviste TANK MAGAZINE, MODEL GRAPHIX, WAF-FEN REVUE, STELL MASTERS e PANZER e del notiziario TANKETTE.

UNA CICOGNA... DISNEYANA!



di Francesco Bortolato e Fabio Bianchi

Sopra:  
BR 20M della 221ª Sq.  
55° Gr.; sulla fiancata  
sinistra si nota l'as-  
senza del generatore  
Pellizzari. (archivio  
F.Bianchi; si ringrazia  
per la pubblicazione il  
Sig. L.Rovatti)

In basso:  
Questa foto mostra la  
differenza fra il carrel-  
lo delle primissime  
serie (oleoelastico) e  
quello oleodinamico  
delle successive  
(anche alcuni BR 20  
normali).  
(arch.G.Pini)

■ **Campo** di aviazione di Barce, Libia, estate del 1941: un velivolo FIAT BR 20 M, matricola 21915, in forza alla 1ª Squadriglia, 11° Gruppo, 13° Stormo Bombardamento Terrestre, veterano della campagna col Corpo Aereo Italiano in Belgio e del fronte balcanico, si gode un po' di riposo durante una sosta nelle incessanti azioni di bombardamento su Tobruch.

Il bombardiere, con ai comandi il Tenente Stanislao Pretto (che cadrà durante una missione notturna il 5/10/41) subisce un incidente per avaria, venendo costretto ad un atterraggio d'emergenza ai limiti del campo: è proprio in quell'occasione insolita che l'occhio della macchina fotografica si posa sul nostro aereo, permettendoci così di ricostruirne la livrea.

Questa è dunque l'ambientazione del nostro modello, ricavato dall'ottimo kit ITALERI in scala 1:72, ancora facilmente reperibile presso i negozi di modellismo nella scatola più recente fornita anche di decals tedesche.

Sono le insegne di squadriglia - raffiguranti dei sim-

patici e "minacciosi" paperini attaccabrighe che roteano bastoni e sbuffano delle narici - a dare uno speciale sapore "disneyano" a questo modello: anzi, devo confessare che proprio da questi "cartoons" è nata la spinta a dedicarmi ad un BR 20 piuttosto che ad altro modello.

Certo, una spinta un po'... atipica per un modellista dirà qualcuno. Ma a me pare che, se è pur vero che costui non osa avanzare di un passo nel suo lavoro senza la necessaria documentazione, è vero anche che il modellismo è fondamentalmente pasatempo e divertimento: la fantasia ed il gusto nel riprodurre devono avere il loro spazio, ed è bene se lo prendano nel momento della scelta delle livree!

Accanto agli accattivanti simboli di squadriglia, l'altro fattore che mi ha portato a realizzare questo particolare velivolo è stato l'imbattermi nel FOTOALBUM del 13° stormo, edito da AEROFAN, il quale riporta tutta una serie di foto "in action", ricche di particolari, comprese a pag.27 e 29 le immagini del suddetto incidente; da qui il



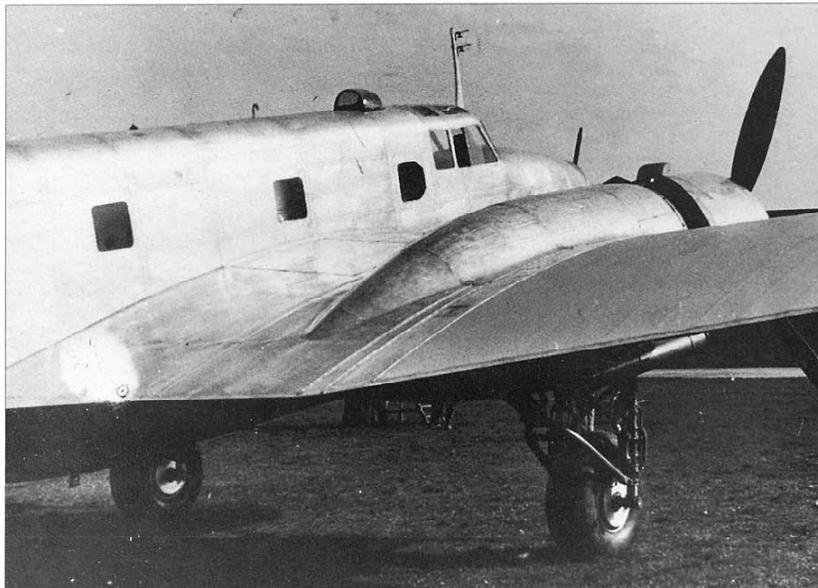
gusto di poter lavorare a riprodurre proprio "quel BR 20".

Il profilo di tale esemplare è stato riportato anche nell'articolo "Il lungo volo delle cicogne" apparso sul Notiziario CMPR a firma di Riccardo Trotta, assai pregevole per il disegno del Paperino sulle derive e le nitide foto di particolari dell'1-9. Di quel profilo vorrei tuttavia segnalare un errore: ad un accurato esame delle foto, l'improbabile finestrino posto sotto la torretta dorsale sul lato destro della fusoliera si rivela essere in realtà lo scudetto del 13° Stormo.

Un altro riferimento bibliografico dove è possibile trovare foto di questo aereo incidentato è il libro di Francesco Romanelli dedicato al 13° Stormo ed edito dallo Stato Maggiore; a pag.122 si trova una foto del muso del BR 20M 1-9 MM 21915. Nel testo alla stessa pagina si legge la storia di questo incidente. A tal proposito è da rilevare la incongruenza fra quanto affermato nel Fotoalbum di Aerofan e dalla didascalia delle sopracitate foto di pag.122 da una parte, ed il testo dello stesso Romanelli dall'altra. Infatti l'autore del libro, nel testo di pag.122, oltre che raccontare come si è svolto l'incidente, elenca i danni subiti dal bombardiere: "...perdita della semiala e del motore sinistro...", inoltre per lo scoppio di una delle bombe a bordo "...sviluppo di un furioso incendio...".

L'esame della foto di pag.29 del fascicolo Aerofan Fotoalbum no.2 (che riporta a pag.27 la stessa immagine del libro di Romanelli) mostra infatti chiaramente che l'aereo 1-9 MM 21915 è tranquillamente adagiato sul terreno e non presenta in alcun modo i segni descritti dal Romanelli nè benchè minima traccia di incendio. Il velivolo protagonista dell'incidente del Ten. Cigerza potrebbe essere in realtà quello illustrato dalla foto allegata a questo articolo. L'immagine si riferisce infatti ad un BR 20M del 13° St., è stata scattata in Africa ed ha i segni caratteristici descritti dal Romanelli.

Per inciso, ricordo la gioia nell'essere avvicinato, ad una mostra organizzata qualche anno fa a Treviso dal locale Centro IPMS, da un anziano signore, l'aviere Pasquale Manti che lì a Barce c'era davvero, il quale commosso mi disse: "... il



nostro BR 20 era proprio così... ma lo conosceva anche lei il povero Tenente Cigerza?"

Ritornando alla descrizione del nostro Cicogna, c'è da notare che il numero di matricola militare (21915) corrisponde alla serie dei BR 20 non modificati (esattamente l'ultima dal no.21866 al 21929 - Luglio 1939-Febbraio 1940) ma l'aereo è di fatto un BR 20M. Certamente in sede di revisione il velivolo originale è stato trasformato in "modificato" mantenendo lo stesso numero matricolare. Questa ipotesi è confermata anche dalla presenza sul lato sinistro della fusoliera del caratteristico generatore elettrico. Tale collocazione fu modificata sui velivoli di serie prodotti già come M e la cui produzione si identifica dalla MM 22236 in poi.

#### Un po' di storia

Progettato dall'ing. Rosatelli, il BR 20 volò per la prima volta nel Febbraio 1936. La struttura era in tubi di acciaio, mentre il rivestimento della parte anteriore, di quella centrale, di quella superiore e

Sopra:

Qui è ben chiara la presenza del secondo finestrino sulla fiancata destra e l'astrodromo subito dietro il tetto della cabina. (arch. G.Pini)

Qui sotto:

Evidenziate le principali differenze fra la versione normale e la M. L'assenza della MM potrebbe spiegarsi trattandosi del prototipo di questa versione non ancora immatricolato; presente anche il generatore Pellizzari (essendo il prototipo ricavato da un aereo di serie normale) e l'assenza dell'astrodromo. (arch.G.Pini)



Qui di lato:

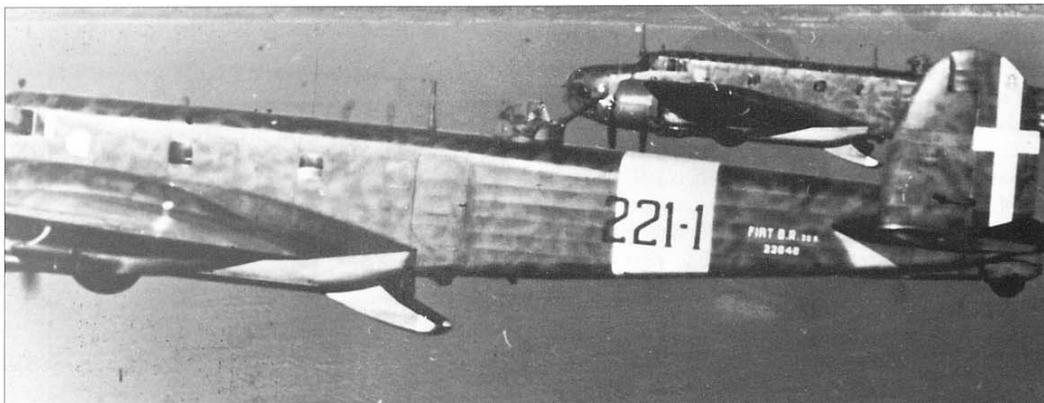
La MM 22648 identifica questo BR20 già come "M"; particolare inedito che si intravede sopra la cabina è la installazione sperimentale "sul campo" di uno specchio retrovisore in luogo della cupoletta vetrata. (arch. F.Bianchi; si ringrazia il Sig. L.Rovatti)

Al centro:

L'aereo del Ten. Cigerza Barce, Agosto 1942. (foto arch. C.Lucchini)

Qui in basso:

Fiat BR 20M, 240<sup>a</sup> Sq. 98<sup>a</sup> Gr. Anche quest'aereo è privo del generatore Pellizzari; questo velivolo era dotato di torretta Lanciani Delta E (foto arch. F.Bianchi; si ringrazia il Generale F.Guazzini)



dell'estremità poppiera era in dural, il rimanente (compresi gli impennaggi) era rivestito in tela. Portava due motori radiali FIAT A.80 RC 41, da 1.000 cv ciascuno, abbastanza potenti ma soggetti a frequenti avarie che si rivelarono il punto debole del velivolo.

Come di consueto in quel periodo, fu approntato anche per voli sportivi e da primato, fu presente nei cieli di Spagna, e venne acquistato dal

Giappone per impiegarlo nel conflitto contro la Cina.

Nel 1940 ebbe inizio la produzione della versione "M" (modificata), che in realtà differiva solo per pochi particolari: zona prodiera completamente ridisegnata per migliorare le prestazioni del velivolo (per questo venne adottata una nuova postazione difensiva. Successivamente venne sostituita la torretta dorsale Breda M1 con la Caproni Lanciani Delta E. Quest'ultima si riscontra generalmente sugli aerei la cui MM appartiene alle serie successive la 22707), poppino allungato, modifica ad alcune installazioni interne tra cui il cruscotto dei piloti. Durante la II Guerra Mondiale fu, insieme al CANT Z.1007 bis, la spina dorsale del bombardamento medio nella Regia Aeronautica, operando su tutti i fronti ad eccezione dell'Africa Orientale, e svolgendo spesso anche compiti di ricognizione e di scorta ai convogli nel Mediterraneo. I BR 20M costruiti espressamente per l'osservazione e la scorta si riconoscono dalla presenza di ampie sfinestrature su ciascuno dei lati della fusoliera in sostituzione degli ultimi due finestrini.

Nel 1943 iniziarono le consegne della versione BIS, con fusoliera ed ali allungate, muso completamente vetrato e nuovi più potenti propulsori A.82 RC 42 da 1.250 cv: solo 15 furono gli esemplari prodotti, prima della definitiva distruzione delle catene di montaggio da parte dell'offesa aerea alleata.

Alcuni velivoli prestarono servizio al nord, dopo l'armistizio.

In conclusione, il BR 20 fu un buon aereo, oscurato però dalla fama ben maggiore del "collega" SM 79; anzi, i velivoli lignei finirono per essergli preferiti anche perchè la stessa struttura metallica così innovativa si trasformò in handicap, a causa della scarsità di materiali strategici col proseguire del conflitto.

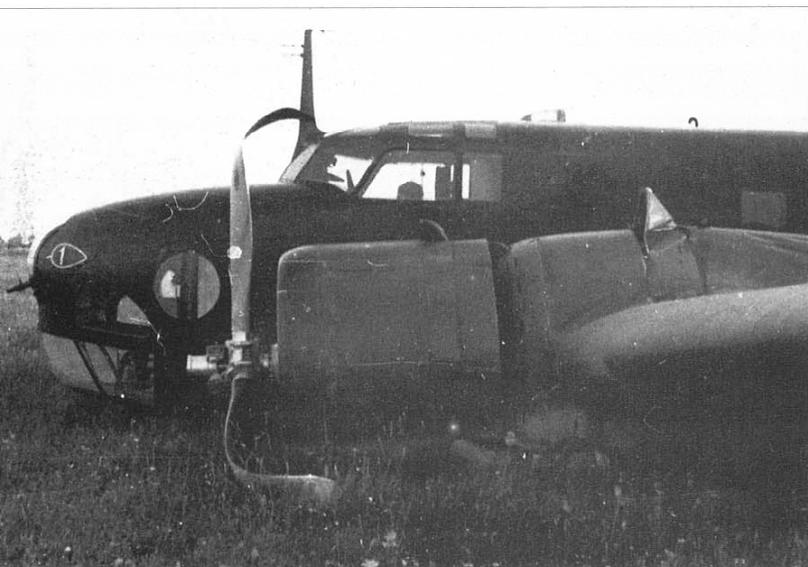
Quanto alle modifiche che potevano farne un ottimo bombardiere medio all'altezza coi tempi, esse giunsero solo troppo tardi con la versione BIS.

Dei circa 600 esemplari prodotti, nessuno è stato conservato.

#### Costruzione del modello

Le semplici modifiche da apportare al modello, necessarie sia per correggere alcune inesattezze sia per adeguarlo alla versione M, sono presto dette:

1) allungare il poppino di coda di 8 mm, risagommando la carenatura del ruotino di coda; io ho preferito eliminare col tagliabalsa il poppino esistente,



incollando al suo posto un pezzo a forma di cono affusolato ottenuto da un vecchio serbatoio supplementare tratto dalla banca pezzi, stuccando poi con attenzione il tutto.

2) spostare indietro di 3 mm l'attacco dei piani di coda orizzontali, secondo quanto si desume dall'esame dei disegni in scala pubblicati nel citato articolo di R.Trotta.

3) chiudere il secondo finestrino sulla fiancata destra, ostruendolo con un quadratino di plasticard e varie passate di stucco. Tale finestrino è documentato solo su esemplari di BR 20 non modificati e probabilmente nella versione M venne eliminato perchè inutile, essendo quella zona di fusoliera riservata all'installazione di due serbatoi di carburante. Il secondo finestrino sulla fiancata sinistra deve essere spostato in avanti di circa 1 cm, e nel caso sia presente il generatore Pellizzari (come nel caso dell'1-9) occorre spostare anch'esso in avanti della stessa misura.

4) consiglio di eliminare tutta la bullonatura presente sul modello, troppo evidente per la scala, grattando con carta abrasiva fine e ben bagnata; al termine di tutti i lavori di stuccatura e carteggio, sarà necessario "lucidare" per bene ogni superficie con un panno imbevuto di prodotto tipo 'Sidol' per argenti, o simile.

5) risagomare la superficie arcuata anteriore delle derive verticali, che dall'esame dei disegni in scala appaiono sovradimensionate; i timoni mobili di direzione sono invece sottodimensionati: andrà perciò aggiunto loro sul dorso un pezzo di plasticard di forma arcuata, da stuccare e carteggiare con santa pazienza.

6) eliminare 2 mm del bordo d'uscita alare.

7) aggiungere 2 mm nella zona dell'estremità alare dove termina l'alettone, che pertanto dovrà essere accorciato di 2 mm per potersi inserire.

8) incidere sul dorso della fusoliera la fessura di rientro della mitragliatrice dorsale, di dimensione 15x2 mm. La canna della mitragliatrice anteriore deve essere accorciata notevolmente, in modo da sporgere fuori dalla torretta di circa 3 mm. In generale è consigliabile ridurre lo spessore delle canne di ognuna delle tre mitragliatrici.

9) rendere curvo il profilo del vano del carrello, che nel modello si presenta invece piatto.

10) incidere le pannellature che si presentano in rilievo.

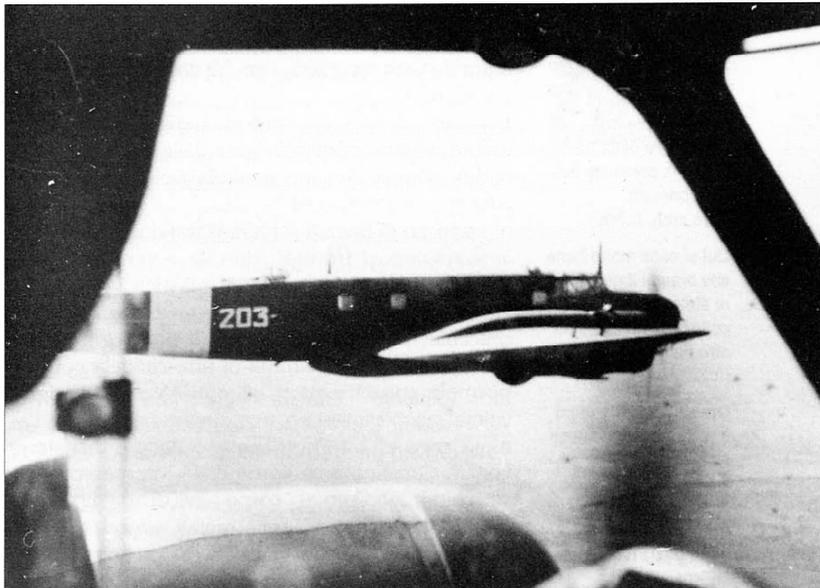
Il lavoro di arricchimento di particolari può essere infinito, soprattutto all'interno; si rimanda ad uno studio della documentazione ed ai gusti personali. Io suggerisco almeno questi interventi:

a) la scaletta di accesso al portello di sinistra in fusoliera.

b) il generatore elettrico, sempre sulla sinistra della fusoliera, dopo la cabina, stuccando invece la rappresentazione in negativo presente sul modello.

c) l'antenna sul dorso, quelle laterali dal dorso alle ali ed il cerchio del radiogoniometro, il tutto con sprue filato a caldo.

d) vari teloni protettivi, che possono ricoprire i motori o qualcuna delle parti vetrate, per realizzare i quali rimando alla descrizione della tenda, ricordando però che sarà bene "sporcarli" con un pennello intinto in nero opaco molto diluito, così da rendere le macchie d'olio e simili.



Per motivi di spazio le didascalie di questa pagina vengono riportate alla pagina seguente.



Nella pagina precedente, dall'alto:

BR 20M; si possono notare la chiusura del secondo finestrino sul lato destro della fusoliera e la presenza dell'astrodromo. (foto arch. G.Pini)

Qui si vede molto bene che oramai il generatore elettrico non è più collocato sul lato sinistro della fusoliera. (foto arch. G.Pini)

Questa foto di gruppo è stata ripresa a Lecce nei primi mesi del '41. Il reparto è la 220<sup>a</sup> Sq. 55<sup>o</sup> Gr. 37<sup>o</sup> St. B.T. (foto arch. F.Bianchi; si ringrazia il generale M.Bruscoli)

In questa pagina: Queste due immagini mostrano il particolare del carrello di tipo oleoelastico riconoscibile dalla diversa foggia della gambe di forza; gli ammortizzatori oleoelastici vennero montati fino alla MM 21252. Tutti gli aerei che seguirono furono dotati di carrelli muniti di ammortizzatori oleopneumatici. (foto arch. G.Pini)

e) staccare e reincollare le superfici mobili, cioè alettoni e timoni di direzione coi loro trims; alettoni e timoni vanno corredati anche dalle relative leve di comando.

f) creare gli ipersostentatori, tagliando semplicemente la parte corrispondente dalle semiali inferiori del modello, ed incollandola poi arricchita dei suoi piccoli longheroni.

g) un tocco di finezza si ha realizzando la canna per le mitragliatrici frontale, dorsale e ventrale, sostituendo al banale tondino di plastica una "vera" canna vuota all'interno. Usare un bastoncino per orecchie, possibilmente privo di rigature all'esterno, stirandolo alla fiamma di una candela come il normale sprue: esso si allungherà a dimensione voluta, anche finissimo, ma...manterrà sempre l'anima cava all'interno! Tagliato della dimensione voluta, ripristinato nella rotondità interna con uno stecchino, incollato al "corpo" dell'arma, dipinto di grigio HUMBROL 53 (gun metal), arricchito di un mirino (ancora sprue stirato a caldo, finissimo), si farà notare all'occhio esperto.

Un salto di qualità (e quantità) nell'autocostruzione degli interni si farà se si decide di realizzare aperti tutti o alcuni dei vari portelli dell'aereo: cielo della cabina, portello piloti, portello dorsale, portello di sinistra, vano bombe, postazione ventrale. In tal caso, bisogna almeno rifare la vetratura della cabina, troppo spessa, e riprodurre lo scheletro metallico della fusoliera (indispensabile a proposito sarà consultare lo spaccato pubblicato dalla Delta Editrice).

#### La colorazione

So qui di muovermi in acque agitate e sempre incerte, anche perchè la documentazione fotografica

diretta non dà grandi lumi. Nel più volte citato articolo pubblicato dal CMPR, Trotta parla per tale profilo di superfici superiori in giallo mimetico (= 4 parti di HT6 + 2 parti di HM2 + 1 parte di HI 4), con chiazze di verde mimetico (= 5 parti di HU8 + 1 parte di HF 2).

Dall'esame delle poche foto allora in mio possesso e senza volermi arrischiare in complesse miscele, ho cercato di rendere la tinta di fondo delle superfici superiori con qualcosa di simile ad un giallo ocra piuttosto scuro (Humbrol HU 9 o 118, molto schiarito con bianco), con macchie verdi irregolari (HI 3) e grigio chiaro Humbrol 64 per le superfici inferiori.

In realtà, considerando il fatto che il 13<sup>o</sup> Stormo compie il ciclo operativo in Africa Settentrionale dal mese di Luglio 1941 al Marzo 1942, appare piuttosto improbabile che nel periodo in cui sono state scattate le foto dell' 1-9 (estate 1941) il colore di fondo potesse essere il Nocciola Chiaro 4 (colore applicato a partire dal 1942 in poi). Osservando con attenzione le foto dell'aeroplano si vede che i colori sono abbastanza tenui e sfumati, per cui si possono ragionevolmente suggerire i due seguenti schemi:

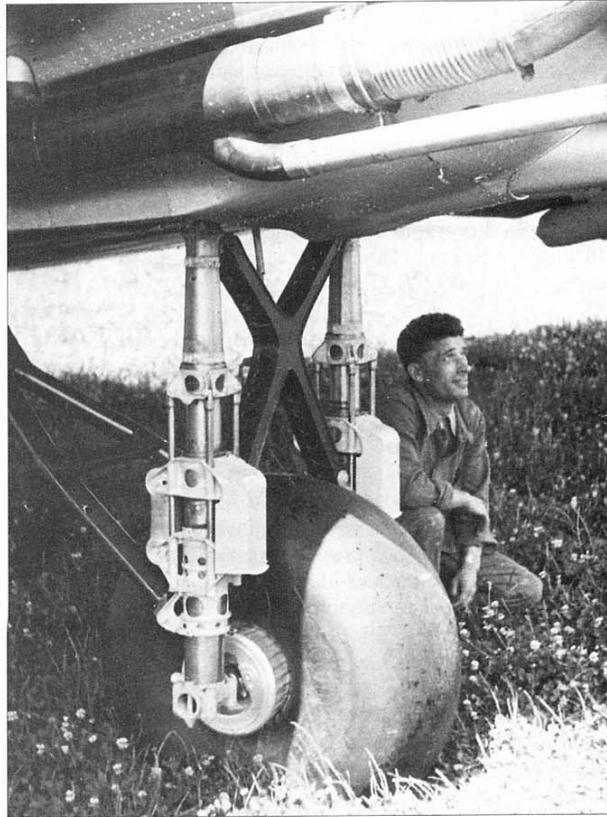
#### Schema 1)

colore di fondo .....Giallo Mimetico 4  
chiazze fitte e sfumate .....Verde Mimetico 3  
superfici inferiori.....Grigio Mimetico

#### Schema 2)

ipotizzando che il BR avesse mantenuto la sua colorazione originale (cosa peraltro abbastanza probabile in quanto erano frequenti i casi di velivoli con mimetiche non adatte all'ambiente operativo)

colore di fondo .....Giallo Mimetico 3



chiazze fitte e sfumate .....Verde Mimetico 3  
e Bruno Mimetico

A questo punto appare opportuno, e forse anche provocatorio ai fini della chiarezza, riportare quanto scrive il Romanelli nel citato libro del 13° Stormo. Scorrendo il testo, a pag.114 si legge che arrivarono in Africa nel mese di Luglio 1941 i velivoli "... vengono dipinti a chiazze assai tenui e sfumate di colore rossiccio e grigiastro, così da confondersi con il colore della sabbia.". Quanto possa essere affidabile questa testimonianza non è dato sapere, ma potrebbe anche essere plausibile osservando proprio le foto del nostro 1-9 mm 21915.

Per quanto riguarda poi le superfici interne ed i vani dei carrelli ho optato per il colore grigio, (Humbrol 64). Secondo manuale di Angelo Falconi, Delta 1979 pag.81, tutti gli interni andrebbero in HD 2, ma tutte le foto che ho potuto vedere lo smentiscono, in favore di qualcosa che pare proprio un grigio chiaro. Inoltre leggendo copie di documenti di fabbrica ho sempre trovato riferimento al grigio anticorrosione. Anche le testimonianze verbali degli ex, pur con tutte le cautele del caso, mi hanno sempre parlato di interni color grigio.

Le superfici delle eliche sono nei seguenti colori:

anteriori .....grigio-celeste molto chiaro  
posteriori .....nero opaco  
mozzo .....metallo naturale

Le gambe dei carrelli sono in color alluminio, sporcato di nero opaco molto diluito (effetto olio). Data l'asprezza delle condizioni climatiche e l'uso senza risparmio che si imponeva ai mezzi, il modello richiede una buona dose di "sporcatura": pennello appena intinto nell'argento, passato più volte su carta di giornale per fargli perdere quasi tutto il colore, quindi strofinato irregolarmente sul bordo alare e sui punti di resistenza all'aria, idem per il calpestio sulle superfici alari presso i motori, simile

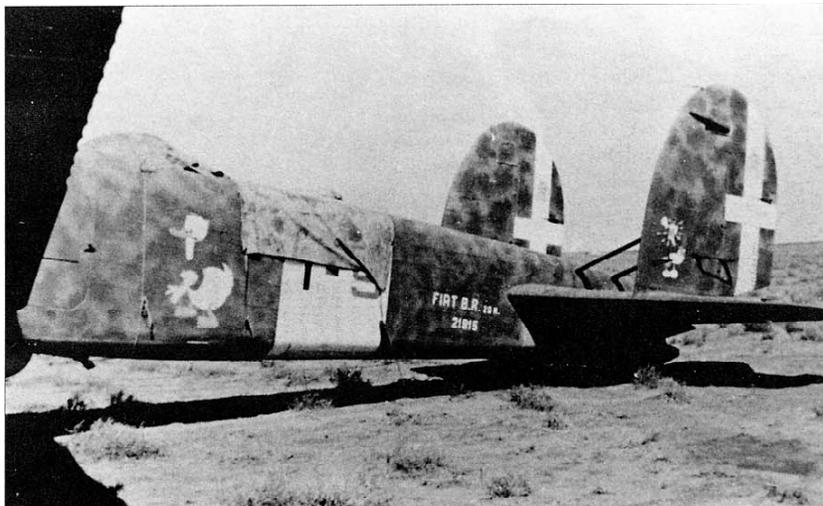
trattamento ma in color sabbia sulle ruote e le parti inferiori come la postazioni a mandibola ventrale. Strisce di nerofumo invece presso gli scarichi, ottenute annerendo alla fiamma un piattino, attingendovi poi col bastoncino per orecchie, e passando quindi con grande moderazione lungo il getto degli scappamenti e secondo la linea di fuga dell'aria durante il volo.

Il segreto della sporcatura sta ovviamente nell'esperienza, che distingue il realismo dal rovinare quello che era un bel modello: conviene quindi prima effettuare varie prove su vecchie carcasse.

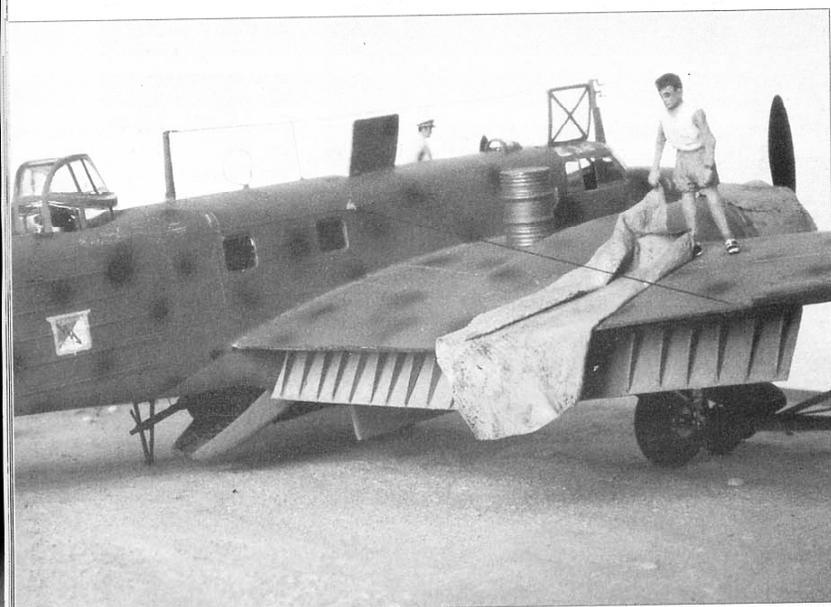
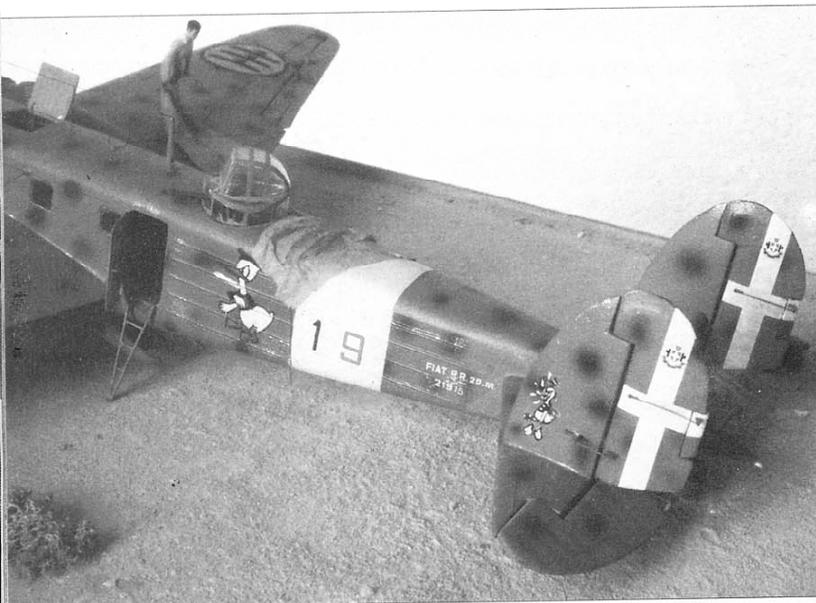
#### Le decals

Al momento in cui ho realizzato il modello, non era ancora disponibile il foglio Tauromodel 72-513, per cui la descrizione di come ho dovuto procedere ha oggi un valore più di testimonianza che di indicazione. Per inciso, il citato foglio ha a mio parere i numeri di matricola sbagliati nella foggia (ombreggiatura nera e per di più troppo marcata) e privi della M dopo i codici Fiat BR 20 (ritengo che

Al centro:  
Foto dell'esemplare  
oggetto del presente  
articolo  
(foto arch. A.Emiliani,  
via F.Bianchi)



Qui a lato e alle pagine seguenti:  
alcune immagini del modello realizzato dal socio Francesco Bortolato, ambientato in un diorama come descritto nel testo; interessante notare il carrello portabombe, posto davanti al muso dell'aereo.  
(foto G.Munerotto)



De Paoli in questo caso possa essere stato fuorviato dal no. di MM appartenente alle prime serie di velivoli).

Le insegne alari sono quelle da scatola; ho invece recuperato altrove, combinando deposito di decals+arte di arrangiarsi, i numeri 1 nero e 9 rosso (6x5 mm) ed il trattino bicolore tra i due. I numeri della Matricola Militare in bianco sono stati recuperati dalle decals del CANT 1007 SUPERMODEL 1:72, che fornivano una utilissima serie da uno a dieci da cui prelevare a piacimento. Ho dovuto invece autocostruire, cioè "autodipingere", le insegne specifiche di sq. e stormo.

- Un Paperino in fusoliera sulla sinistra, che si arrotola le maniche: essendo piuttosto grande, non ho trovato di meglio che dipingerlo con un pennellino minuto direttamente in fusoliera, con molta attenzione e mano ben poggiata ad un sostegno, poichè eventuali sbavature non si possono facilmente ripulire!

- Due Paperini sulle derive verticali, con clava: consiglio di cercare una vecchia decal di dimensioni cospicue e con degli ampi "spazi connettivi" a fondo trasparente, quindi usare tali spazi per dipingere la nostra "nuova" decal; al termine, ritagliare il resto ed utilizzarla nei modi consueti.

Questi i colori per Donald Duck: blu la giacca ed il berretto, bianco il corpo, arancioni le zampe ed il becco, ma con contorno giallo, gialli i bottoni, marrone la clava con bitorzoli gialli, bianchi gli sbuffi. C Scudetto del 13° St.: anche stavolta è comodo utilizzare una vecchia decal, dipingendolo usando come "base" uno scudetto del 4° stormo, molto frequente nei fogli decals della R.A., e che ha le stesse dimensioni. In alternativa, si possono usare fogli di pellicola trasparente (ad esempio i SOLID COLOR, 5x8 decal sheet transparent film: 2,98 \$). Colori: giallo il contorno e le parole (ma chi riesce a miniarle?), azzurra la metà sinistra, bianca la destra, rosso il fulmine ed il rettangolo che sormonta lo scudetto.

Lo scudetto va posizionato secondo il disegno D.

### Il diorama

Per riprodurre il deserto stepposo e pietroso della Marmarica ho usato una polvere giallo-rossiccia in vendita nei negozi di modellismo; la basetta va preparata con piccoli rialzi e irregolarità del terreno ottenuti con colate più o meno abbondanti di colla tipo 'Vinavil', che si lascia asciugare; quindi si "spalma" uniformemente la superficie di colla e vi si sparge la polvere. Dopo pochi minuti, si pone la tavoletta in verticale e si scuote via la polvere in eccesso, e rimarrà uno strato che - a meno di grat-

#### Note relative alla tavola riportata nella pagina a fronte:

La mimetizzazione è volutamente riprodotta in modo indicativo stante la difficoltà nello stabilire con sicurezza se vi sono due o tre colori; è da precisare che il Paperino in alto a sinistra era dipinto sull'impenneggio di un altro BR 20 della 1ª Sq. (Fabio Bianchi suggerisce 1'1-1 come probabile) ed è stato riprodotto per completezza grafica e come ulteriore informazione araldica sugli aerei della squadriglia; i colori sono i medesimi degli altri paperini.

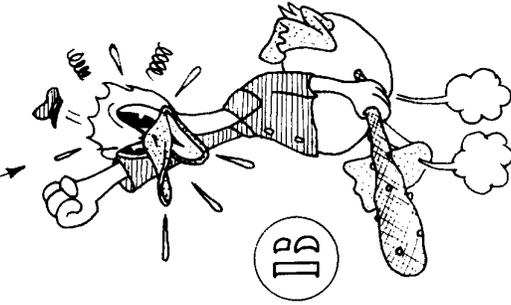
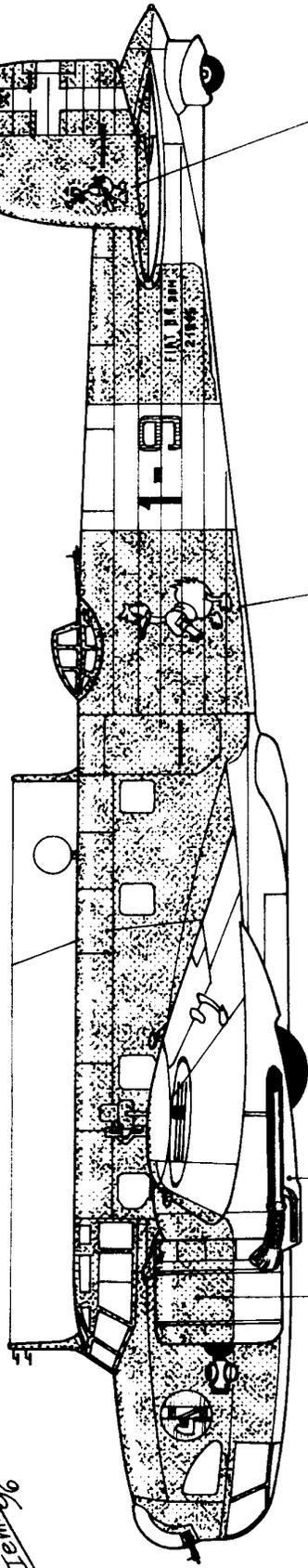


**PLATT  
BR 20M**

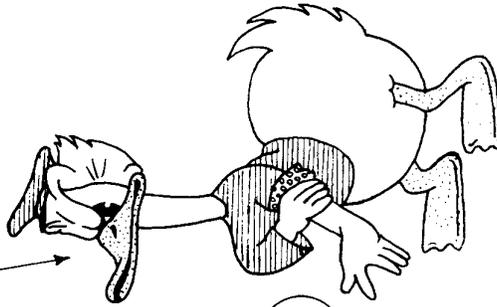
**1<sup>o</sup> Soc. I.P.S. D.T.**



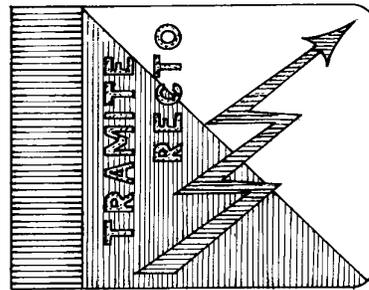
*R. Terzaghi*



**A**

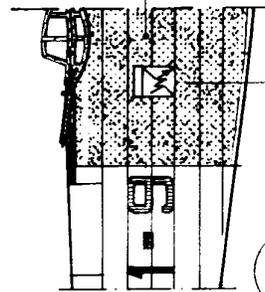


**B**



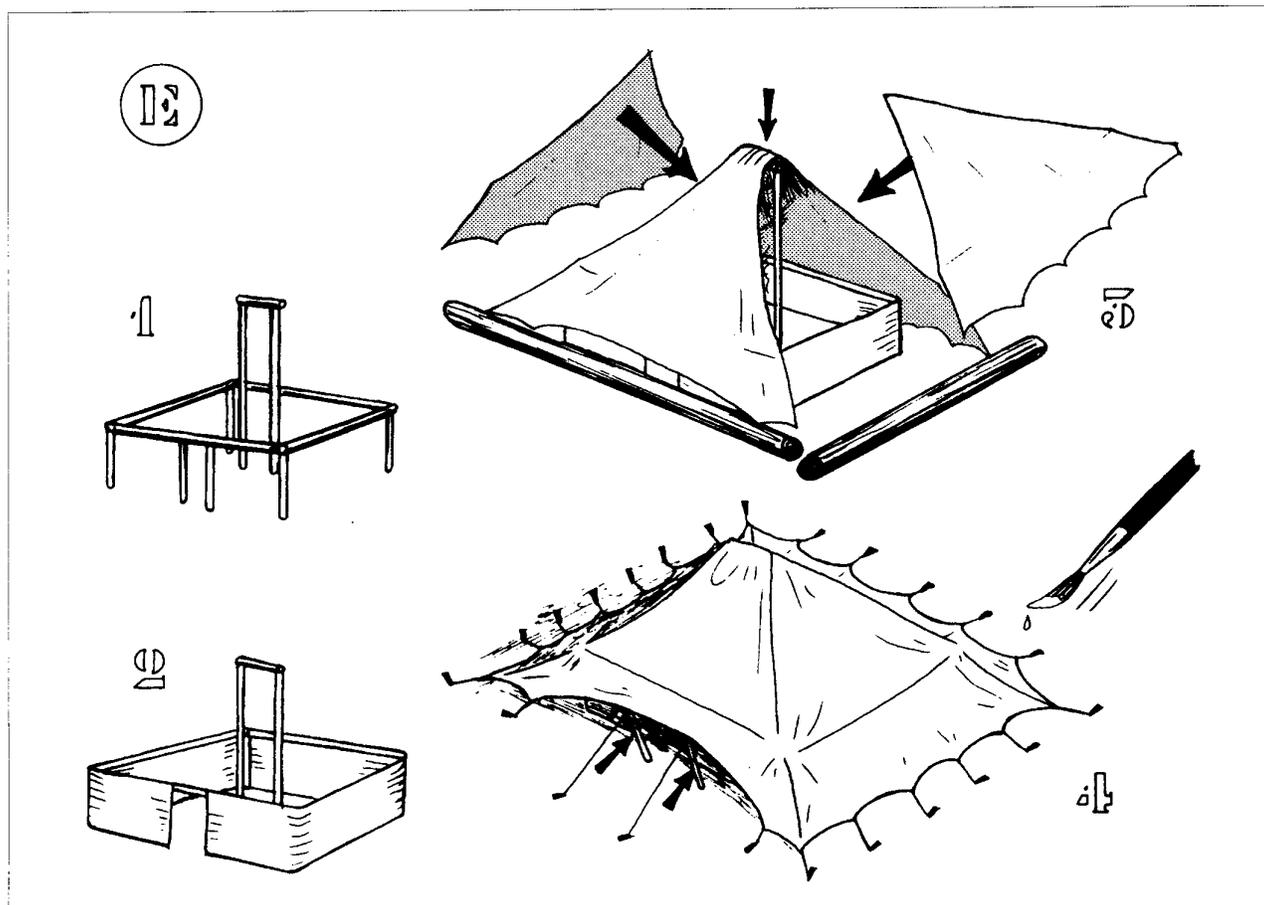
**C**

Per la  
mimetizzazione  
vedi testo



**D**

I.P.M.S. Italy



Qui sopra: rappresentazione schematica delle varie fasi di costruzione della tenda per il diorama, che si può vedere finita nella foto in basso della pagina seguente. (disegno R. Lemmi, da originali di F. Bortolato)

tarlo o soffiarsi in modo esagerato - resterà fisso. Un trucco: subito prima di cospargere di polvere, lasciamo abbondare in certi punti il 'Vinavil', il quale seccandosi farà ritirare e crepare la superficie con un aspetto molto "desertico".

Se la basetta è - come la mia - di materiale molto povero, come normale compensato, occorrerà darle un aspetto più dignitoso, inchiodando ai bordi dei piccoli listelli di legno (tipo battiscopa, si trovano in qualunque ferramenta); tale operazione deve precedere la posa del terreno, altrimenti martellando la polvere si staccherà eccessivamente.

Ho aggiunto alcune pietruzze di ghiaia da presepio, incollate ad una ad una dopo aver raschiato la polvere, altrimenti non c'è aderenza; infine, qui e là dei cespugli di licheni, reperibili nei negozi di modellismo.

### I figurini

I figurini sono tratti in buona parte da una scatola di avieri della Luftwaffe in 1:72, della ditta PREISER, ordinati per posta dal SOLDATINO di Milano, o recuperati da kit vari (ad es: il RAF EMERGENCY SET dell'AIRFIX). Tutti sono stati opportunamente modificati, ad esempio con una "correzione" semplice ed efficace, che consiste nell'"accorciare" i pantaloni e le maniche lunghe, operando con delicatezza col tagliabalsa; consiglio di rendere gli arti piuttosto fini, e di sottolinearne le articolazioni, evitando di ridurre tutto a degli stecchi dritti.

Per la colorazione, ricordo solo che il personale di volo portava in estate una tuta in due pezzi con

cuffia, color avana chiaro (Humbrol 63 Sand + 41 Ivory), tuttavia soprattutto per gli avieri e gli specialisti che a terra si prendevano cura dei velivoli non esiste alcuna regola: basta consultare qualche foto d'epoca per apprezzare quell'uso così variopinto di indumenti civili e militari insieme, tipico dei "nostri" specialmente in Africa.

### La tenda

Inspirandomi a varie foto, ho cercato di riprodurre una delle grandi tende spesso usate come deposito materiali nonché per ricovero del personale.

Per prima cosa, ho costruito una semplice intelaiatura di stuzzicadenti, sulla quale poi applicare la sottile carta di fazzoletti tipo 'Tempo', imbevuti in una soluzione di 'Vinavil' ben stemperato in acqua: attenzione tuttavia a non inzuppare eccessivamente la carta, poichè si strappa facilmente.

Con un po' di esperienza, la cosa riesce facilmente (E). Per simulare la "cameretta" interna ho ricoperto il perimetro di base dell'intelaiatura con una striscia di carta; per il telo esterno, invece, ognuno dei quattro lati della tenda andrà ricoperto con un triangolo di carta ad ampia base, quasi a formare una piramide. Il lato anteriore va tenuto rialzato, corredato da due finissimi paletti (sprue stirato); gli altri tre, tenuti sporgenti verso l'esterno, si tagliano ad "ala di pipistrello", per simulare i punti dove sono applicati i tiranti; questi si possono rendere con sottili fili di sprue stirati, ed incollati a "picchetti", cioè ancora tondini di plastica lunghi pochi millimetri fissati alla basetta tutto intorno alla tenda.

Dopo poche ore dall'applicazione "bagnata", la carta diverrà rigida e potrà facilmente essere dipinta in un colore che - in base alle foto - mi sembra possa essere il solito kaki.

Un consiglio: subito dopo l'applicazione delle parti di copertura, mentre la colla annacquata si asciuga, si può agevolare il mantenimento di una corretta posizione "slanciata" in fuori ponendo dei sostegni sotto le estremità ad ala di pipistrello, evitando che si affloscino verso il basso.

### Il carrello

Completa il diorama un carrello alzabombe, realizzato a Barce con mezzi di fortuna dal Sergente Maggiore Mario Piccinelli della 5ª sq., e da me autocostruito in base all'osservazione delle pur non chiarissime foto, grazie alla banca pezzi ed a toncini della EVERGREEN. Il colore è l'Humbrol 56.

L'ordigno ivi caricato è tratto dal kit ITALERI, con l'autocostruzione del codolo e dell'elichetta caudale.

### Il camion

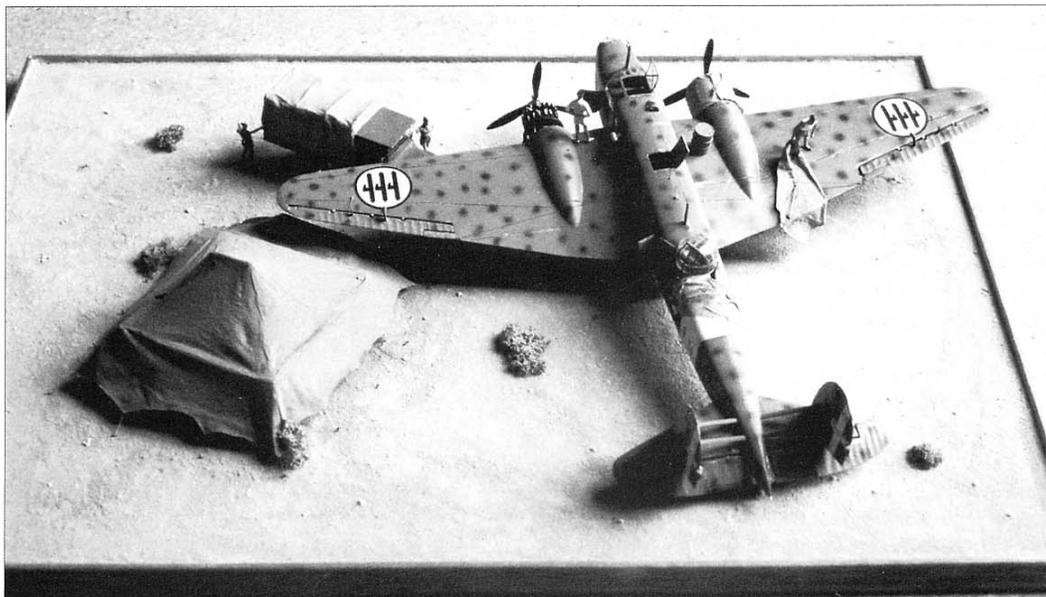
Mi scuseranno gli amici esperti di automezzi, ma ho cercato di arricchire la scena con un FIAT SPA 38 R, basandomi su di un vecchio articolo di STORIA MODELLISMO e su qualche foto, e niente più.

Come base ho utilizzato telaio e ruote dell'ambulanza Austin K2 del già citato kit RAF EMERGENCY SET dell'AIRFIX, autocostruendo il resto con plasticard di spessore 1 e 0,5 mm e ricorrendo come sempre alla banca pezzi. In particolare, il telone è realizzato con la stessa tecnica della tenda, su dei supporti arcuati in plastica, mentre i vetri sono di acetato sottile, semplice... scatola di camicie.

Il colore è verde scuro, che mi sono limitato a rendere con HUMBROL HI 3, aggiungendo però la polvere africana con un pennello un po' maltrattato, appena intinto nel bianco e passato più volte su carta di giornale fino quasi a fargli perdere tutto il colore, quindi sfregato più volte sui punti più esposti (ruote, muso, parafanghi, ecc). La targa è rettangolare bianca, con numeri neri e lettere "R.A." rosse, e va posta sulla sinistra del mezzo.

### BIBLIOGRAFIA

- Brotzu, *Caso, Cosolo*, DIMENSIONE CIELO, n°4, ed. Bizzarri 1972
- Brotzu, *Garello*, DIMENSIONE CIELO IMMAGINI, E4, ed. Bizzarri 1978
- De Marchi - *Dalla Torre*, FIAT BR 20 CICOGNA, coll. QUID NOVI? Profili, n°10, Stem Mucchi 1979.
- Emiliani, *Ghergo, Vigna, R.A.* - I FRONTI AFRICANI, Albertelli 1979.
- Green, *Swanborough*, FLYING COLOURS, Salamander Books, 1981
- Romanelli *Francesco*, 13° Stormo; cronistoria 1924/43, ed. S.M.A., 1978
- *Pagliano Franco*, ARALDICA DEL CIELO, Rizzoli 1978.
- *Sgarlato Nico*, CACCIA E BOMBARDIERI DELLA R.A., Delta Editrice, 1995
- AEREI, n°12/'79 e n°7-8/'88
- AEREI MODELLISMO, n°5/'80 e n°6/'95
- AEROFAN, Fotoalbum 13° Stormo BT.
- AEROFAN, n°1/'78; sketchbook FIAT BR 20.
- MONOGRAFIE AERONAUTICHE ITALIANE, n°55, FIAT BR 20, 1985.
- MONOGRAFIE AERONAUTICHE ITALIANE, n°56, FIAT BR 20 M, 1985.
- Notiziario IPMS Vol.7 No.3, Vol 2 No.3 (1970)
- Notiziario CMPR N°1/1985, 2/1985, articolo "Il lungo volo delle cicogne".
- SINTESI no.1, 2, 3 (1974).
- SPACCATI DI AEREI DELLA II GUERRA MONDIALE, Delta 1981.
- STORIA MODELLISMO, Marzo 1980



Qui a lato: Vista d'insieme del diorama; ricordiamo che il modello trattato in questo articolo si è aggiudicato i premi di categoria alle Mostre nazionali di Bolzano e Pordenone, nel 1989, e il Premio Speciale alla Mostra IPMS di Treviso, nel 1992.

# Appunti disordinati di Viaggio

di Marco Mai

■ **Fino** a qualche mese fa TMC trasmetteva un bel programma intitolato "Appunti disordinati di viaggio": questo sarebbe il titolo più appropriato per questo articolo, che non vuole essere nient'altro che un rapido compendio delle esperienze pratiche maturate durante 15 giorni di vacanza negli Stati Uniti. Con gli amici Aldo, Alberto (altri due aeronautici) e Lorenzo (onnivoro) avevamo deciso di andare da New York City a Washington DC in auto.

Mentre controllavo la carta stradale per decidere il percorso, mi è caduto lo sguardo su di una località dal nome vagamente familiare: "Aberdeen". Un rapido controllo dagli amici carristi ha confermato che si trattava proprio della sede di uno dei più famosi musei militari del mondo. Quello che in origine era stato programmato come un viaggio da turisti "normali" stava cominciando a prendere la solita piega...

Aberdeen (Maryland) è tra Philadelphia e Baltimore, proprio a fianco dell'autostrada Interstate 95 (I95) che va da New York City a Washington DC. Non ci sono assolutamente problemi per raggiungere il museo. Basta uscire dalla I95 ad Aberdeen (exit 85) e seguire le indicazioni per APG (Aberdeen Proving Ground); la distanza è di circa 5 Km.

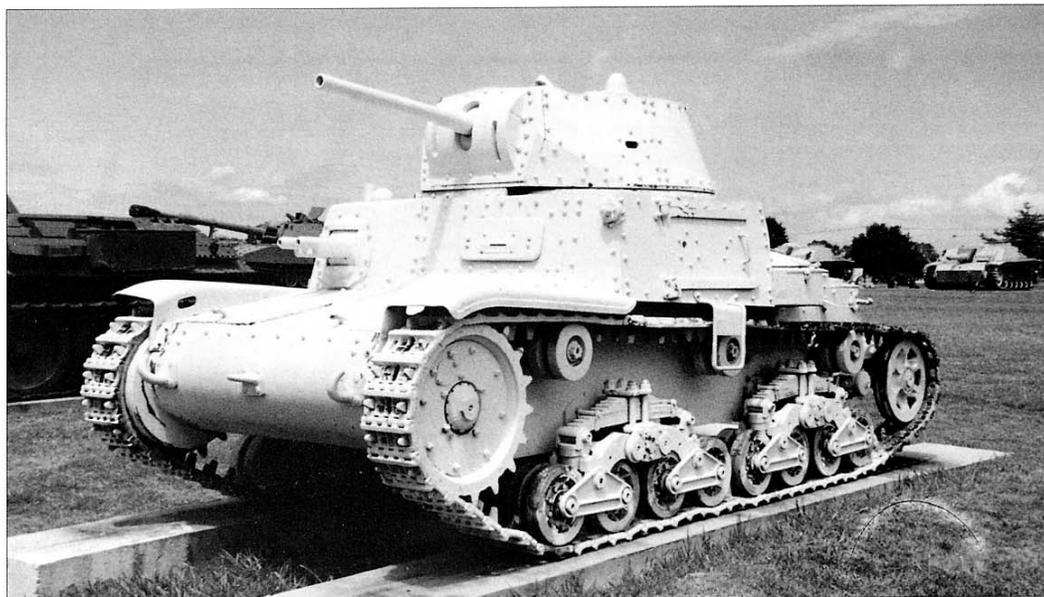
Entrati nell'APG (non so come definirlo, visto che occupa una penisola enorme sulla baia Chesapeake) dopo un paio di minuti appare una distesa di mezzi corazzati e cannoni: è il Museo, lo U.S. Army Ordnance Museum.

Abbiamo calcolato alla perfezione l'ora di arrivo, sono le 10 precise, l'orario di apertura. Prima sorpresa: in effetti la palazzina del museo apre alle 10 ma l'area carri, come noto all'aperto, non è recintata e quindi è possibile arrivare anche prima e si potrà restare anche dopo le 16,45, orario di chiusura.

La vista di questa geometrica distesa di carri è impressionante. Qui si trova la più importante collezione del mondo di carri tedeschi della II GM e ci sono anche 5 mezzi italiani: M13/40, L6 47/32, M40 75/18, Semovente 90/53, Semovente 149 (unico esemplare prodotto). Lo stato di conservazione è accettabile anche se la ruggine sta causando gravi danni, specialmente tra i cannoni. A proposito di cannoni, grande è stata la mia sorpresa nel trovarmi davanti la vera Flakzwilling 12,8cm, l'ultimo modello che ho costruito (Peddinghaus in resina). Per fortuna che è stato finito più di due anni fa, altrimenti dopo aver visto l'originale avrei dovuto buttar via il kit e autocostruirmi il tutto.

Come detto la parte del leone viene fatta dai carri

Qui di lato:  
Carro Armato M  
13/40; questo esem-  
plare catturato in  
Africa settentrionale  
appartiene alle ultime  
serie prodotte del  
carro italiano M 40.  
(foto M.Mai)



tedeschi, con una serie completa di cacciacarri, vari esemplari di versioni diverse di Panzer IV e Panther, cannoni semoventi e tanti altri. Purtroppo mancava il Tiger, probabilmente in corso di manutenzione.

I carri vengono periodicamente riverniciati e non è nemmeno il caso di pensare a una qualsiasi attenzione a schemi o colori originali. Troviamo infatti molto bianco, beige e verde, mentre l'arancione della vernice antiruggine fa spesso capolino sui carri più rovinati. Il fatto che comunque questi mezzi siano sopravvissuti per 50 anni mi fa ben sperare anche per il futuro. Da segnalare che, anche se il museo è all'interno della base militare, si tratta di una fondazione privata - finanziata da appassionati - che non ha a disposizione fondi pubblici e che l'ingresso è gratuito. Questo spiega molte cose.

All'interno della palazzina è presentata una bella collezione di armi leggere provenienti da tutto il mondo, dai primi del secolo ad oggi, e una storia del munizionamento fin dalle origini, con centinaia

di pallottole e proiettili sezionati e annotati in una grande esposizione.

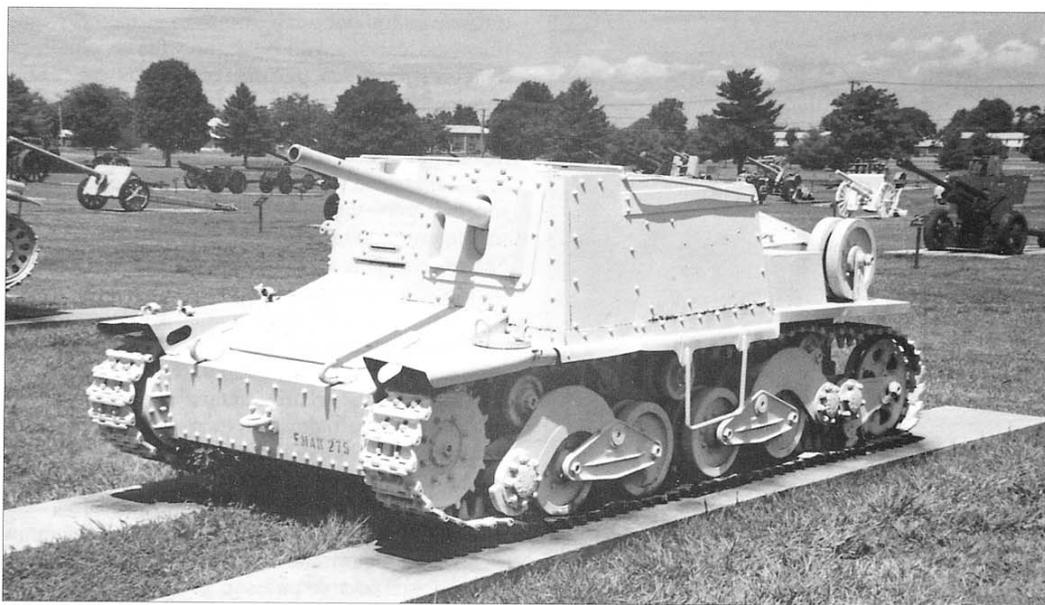
Lo shop è pieno di paccottiglia varia e ha solo una piccola selezione di libri, quasi tutti Squadron.

Purtroppo per mancanza di fondi non è stato preparato un catalogo del museo, che sarebbe stato molto utile a chi, come il sottoscritto, ha una conoscenza superficiale del mondo dei mezzi corazzati.

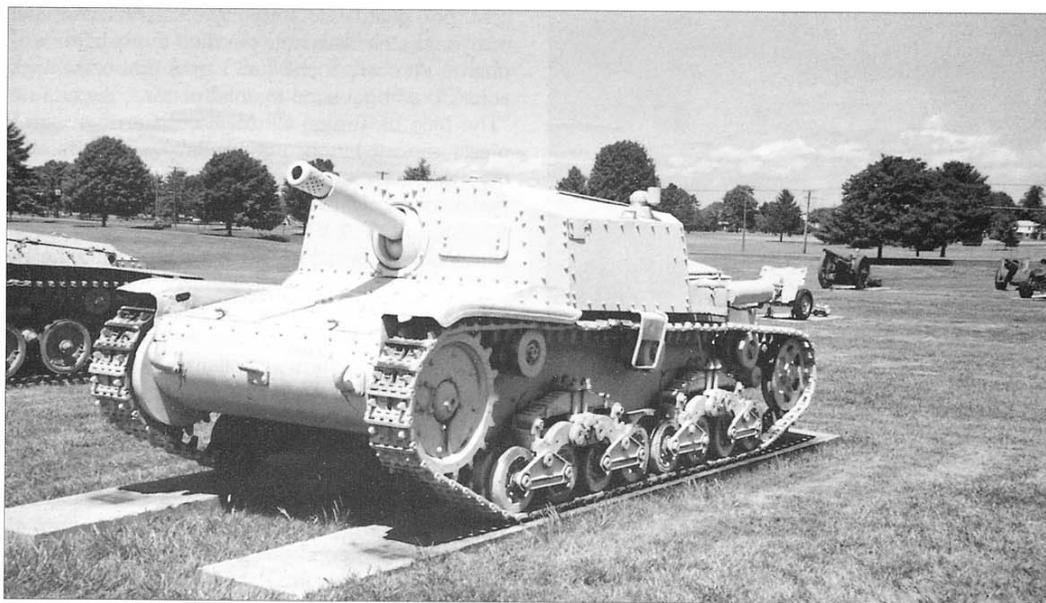
Molto divertente una scoperta che ho fatto sul retro della palazzina; ve lo ricordate il DIVAD, M-247 Sgt York? Bene qui ce n'è uno, parcheggiato fianco al muro, circondato da erbacce e cespugli che arrivano ormai a più di un metro di altezza e che lo stanno inglobando, una sistemazione che ben rappresenta uno dei più grandi fiaschi dell'industria militare americana.

Mentre scrivo non so che foto verranno scelte per accompagnare il testo comunque anziché descrivere passo per passo il museo, penso sia cosa utile dare alcuni consigli pratici a chi vorrà e potrà visitarlo:

1) Prendersela comoda, perché apparentemente le



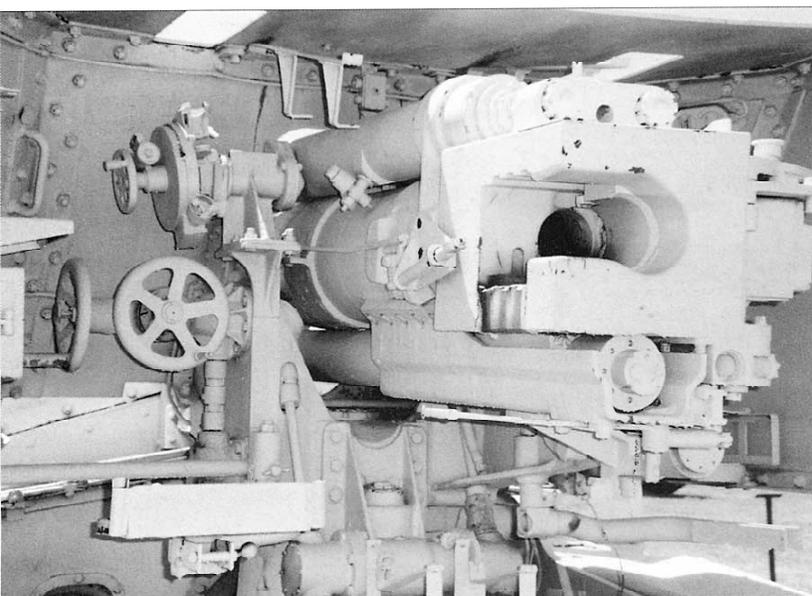
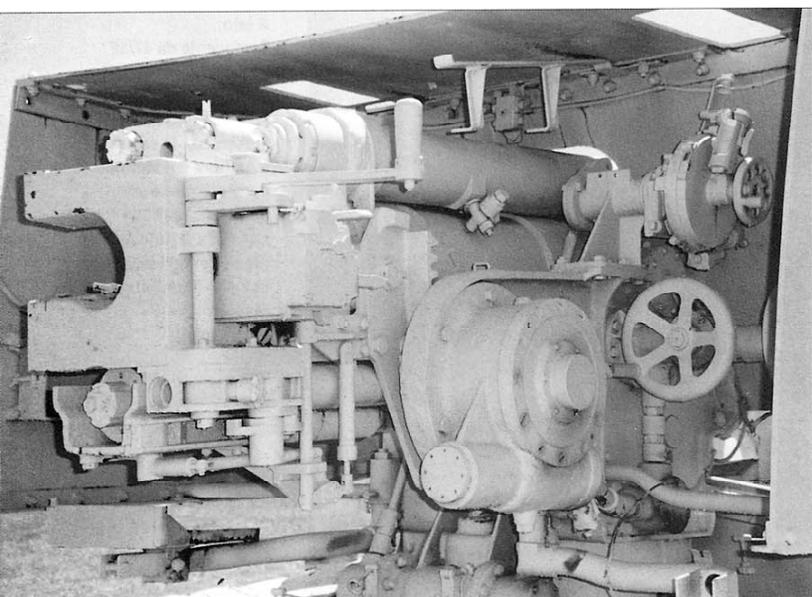
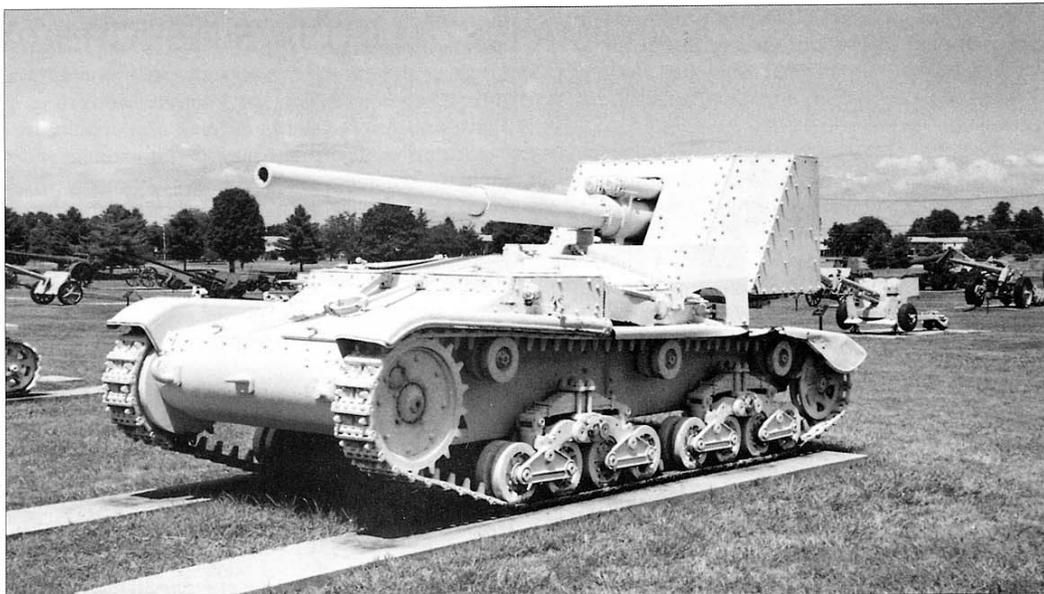
A lato:  
Semovente da 47/32  
su scafo L 40; questo  
piccolo mezzo italia-  
no è esposto nel  
museo con la parte  
superiore del vano di  
combattimento chiu-  
sa da una lastra  
metallica, al fine di  
preservare gli interni  
in vista di un futuro  
restauro.  
(foto M.Mai)



A lato:  
Semovente da 75/18  
su scafo M 40; si trat-  
ta di uno dei primi  
corazzati di questo  
genere utilizzati dagli  
italiani sul fronte afri-  
cano.  
(foto M.Mai)

Qui a lato:  
Una bella vista di tre quarti anteriore di un Semovente da 90/53 su scafo M 41, catturato dagli statunitensi in Sicilia nel luglio 1943; si trattava di un potente mezzo italiano, realizzato in soli 30 esemplari a causa dei gravi difetti riscontrati durante le prove di accettazione. (foto M.Mai)

In basso:  
Due viste posteriori dello stesso mezzo, all'interno della scudatura. (foto M.Mai)



distanze sono ridotte ma quando si inizia a zigzagare tra un carro e l'altro, da una fila all'altra per tutta una giornata si percorre un bel numero di chilometri.

2) Portate molta pellicola, perché in loco non ne troverete.

3) Se andate d'estate non dimenticate la crema solare, perché da quelle parti il sole picchia davvero e fa un caldo terrificante.

4) Siate pronti a sentire le più enormi bestialità da parte dei genitori che illustrano i carri ai loro figli (infatti nel corso della giornata arrivano famiglie in gran numero, cosa che farebbe inorridire i benpensanti di casa nostra).

A questo punto, completamente stremati e orrendamente ustionati, dopo un giorno intero passato a girovagare fra i superstiti di una parte della nostra storia, accompagnati in lontananza da rombi di cannonate e raffiche di mitragliatrice, saliamo sulla nostra Mercury Sable Station Wagon e ci dirigiamo verso Washington.

Chiacchierando del museo ci viene spontaneo notare la mancanza quasi completa di carri americani, poi, guardando il pieghevole pubblicitario del museo, che naturalmente nessuno aveva letto, scopriamo con orrore che tutti i carri americani dagli anni '30 ad oggi sono in un'altra zona, disposti ne "The Mile of Tanks" ("Il Miglio di Carri" ovvero i mezzi esposti lungo una strada per un totale di quasi un chilometro e mezzo!) Una buona ragione per ritornare alla prossima occasione.

Dite Washington ad un appassionato di aerei e lui vi risponderà "NASM". Il National Air and Space Museum è il più grande museo aerospaziale del mondo e viene visitato da oltre 10 milioni di persone all'anno. In effetti l'affollamento del museo è sempre notevole a qualsiasi ora del giorno. Se siete appassionati delle conquiste spaziali il NASM è più o meno il paradiso: c'è semplicemente TUTTO. Un esemplare di tutto quello che è stato portato sulla Luna è presente nelle grandi sale del primo piano, dall'orologio Omega Speedmaster di Armstrong al "ferro" da golf molto particolare utilizzato per qualche tiro dal Mare della Tranquillità,



A lato:  
La foto ritrae l'unico esemplare realizzato in Italia del Semovente M 43 da 149/40, così denominato anche se in realtà derivato dallo scafo del carro P 40. Questo mezzo fu preso dai tedeschi dopo l'8 settembre 1943 e trasportato per prove in Germania; qui catturato dagli americani nel maggio 1945 fu lungamente testato negli Stati Uniti - fornendo idee per future realizzazioni - e infine esposto ad Aberdeen. Da notare l'assenza dei cingoli.  
(foto M.Mai)

passando per manuali, utensili, cibi, la famosa jeep lunare, ecc.ecc. C'è anche il modulo di comando originale dell'Apollo 11, che ha riportato sulla Terra gli astronauti dopo la conquista della Luna. Ho specificato perché spesso sono esposti dei mock-up in legno (vedi X-29) che vengono disinvoltamente spacciati per l'originale, soprattutto per quello che riguarda la sezione aeronautica.

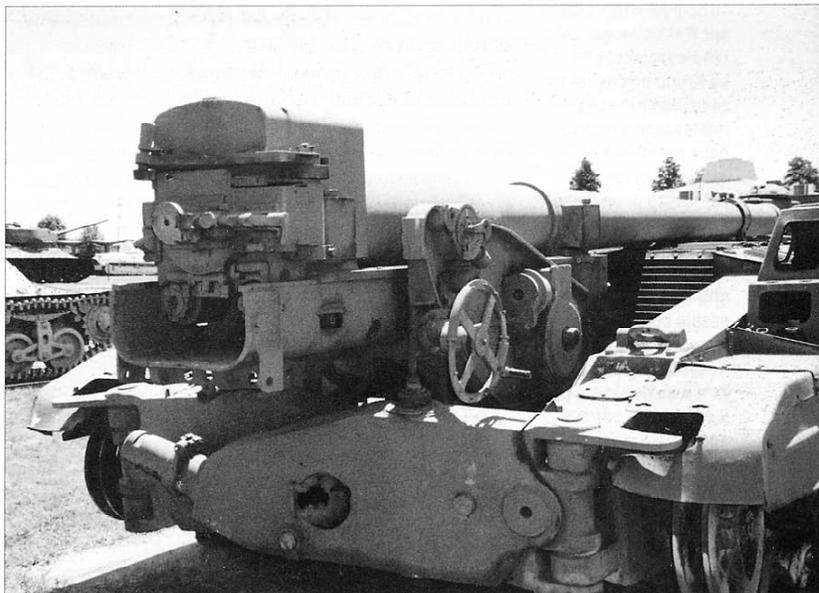
Con grande disappunto non sono riuscito a trovare la maggior parte degli aerei che speravo di vedere (Arado 234, FW-190F, Me-163, Caproni Ca.3 ed altri); forte dell'esperienza dell'APG ho comprato il catalogo del museo e ho scoperto con ancor maggiore disappunto che questi pezzi sono stati trasferiti presso la "Paul E. Garber Preservation, Restoration and Storage Facility" già conosciuta nell'ambiente come "Silver Hill" sede dei magazzini del NASM, contenenti tra gli altri l'He-219 e l'ala volante Horten. Il problema è che si può accedere a questa "dependance" solo tramite visite guidate che necessitano di una prenotazione con almeno quindici giorni di anticipo. Vi potete immaginare la serie di imprecazioni (per non dire altro) che questa notizia ha causato nel gruppo.

Grande spazio è dedicato anche all'aviazione civile americana degli anni '20-'30, con pezzi molto belli ma che necessitano del vero amatore di quel periodo per essere completamente apprezzati.

Non vorrei aver dato l'impressione che non ci sia niente d'interessante per l'appassionato aeronautico tradizionale. Tutt'altro. La sala dei caccia della II GM è piccola e buia (portatevi il flash più potente che riuscite a trovare) ma contiene uno Zero, un Macchi 202, un Mustang, uno Spitfire e un Me-109, con il bellissimo murale di Keith Ferris che rappresenta una formazione di B-17 visti frontalmente.

Ci sono sale dedicate agli aerei imbarcati, alla I GM, agli anni '50 e molte altre ancora, tanto da sfornare il visitatore.

Un consiglio valido per tutti i musei americani, e per questo in particolare: siate sempre in prima fila al momento dell'apertura per poter godere di almeno un'oretta di relativa calma prima dell'arrivo dell'orda dei visitatori.



Un pregio non secondario del NASM, oltre al fatto di essere ad ingresso gratuito (come tutti i musei della Smithsonian Institution di Washington) è rappresentato dallo shop, che oltre ad una quantità enorme di souvenirs e riproduzioni per tutti i gusti e tutte le tasche, ha una grande scelta di libri aeronautici. E' però necessario dedicare molto tempo alla visita della libreria perché se al mattino tutto ha una parvenza di ordine, l'opera combinata di migliaia di clienti riduce rapidamente gli scaffali in uno stato pietoso e quindi bisogna ispezionarli centimetro per centimetro per trovare quello che si cerca. Una sorpresa molto gradita è giunta al momento di pagare: probabilmente perché istituzione statale senza fini di lucro con sede nella capitale, allo Smithsonian non vengono applicate le tasse statali (l'IVA). E' sempre da tenere presente che i prezzi esposti in qualsiasi esercizio pubblico americano sono al netto delle tasse (che variano da Stato a Stato dal 4 al 13%). Sarà stata l'attrazione per il museo, la mancanza delle tasse e l'assortimento, ma in tre giorni di soggiorno a Washington

Qui sopra:  
Particolare della postazione del cannone, sotto la quale si intravedono i due vomeri ripiegati, da dispiegare e conficcare nel terreno prima del tiro.  
(foto M.Mai)

A lato:  
La poderosa postazione binata del 12,8cm Flakzwilling 40/2; il carrello sottostante non fa parte del complesso, che generalmente era posizionato in cima a torri contraeree costruite a protezione delle più importanti città tedesche durante la Seconda Guerra Mondiale. (foto M.Mai)



Sotto:  
Tra i tanti prototipi di mezzi corazzati costruiti in Germania durante il secondo conflitto mondiale vi fu questo semovente campale da 105/28, per la precisione un 10,5cm leFH18/1 L/28 auf Waffentraeger GW IVb Heuschrecke 10. La Krupp ne costruì tre esemplari nel 1943, interessanti a motivo della possibilità di smontare la torretta per mezzo di un dispositivo a pantografo, che si intravede nella foto sopra i parafanghi; l'obice poteva essere così posizionato sopra una postazione protetta già realizzata o su due ruote che il semovente portava agganciate al retro dello scafo. Difficile spiegare al giorno d'oggi il perché di queste macchinose operazioni. (foto M.Mai)

siamo tornati allo Shop del NASM tre volte, spendendo sempre cifre ignobili. Visto che eravamo a Washington abbiamo fatto anche una rapida capatina all'American History Museum, che ha una piccola sezione militare con una collezione di uniformi e equipaggiamenti e una serie di modelloni di navi da battaglia, dalla Guerra Civile alla II GM. Molto interessante una "Special Exhibition" sui reparti nippo-americani in servizio con l'US Army durante la II GM. Abbiamo scoperto che il reparto più decorato della guerra era nippo-americano e che ha prestato servizio sul fronte italiano. Vale senz'altro la pena di dedicare un paio d'ore alla visita di questa sezione, sempre che non vi interessi visitare tutto il museo.

Lasciata Washington la prossima meta è Gettysburg, sede di una delle più sanguinose battaglie della Guerra Civile (1-3 luglio 1863). Siamo andati un po' alla cieca, soprattutto per la curiosità di vedere come gli americani conservano uno dei loro innumerevoli campi di battaglia.

Gettysburg è a circa 100 Km a nord di Washington, raggiungibile facilmente con le autostrade Interstate 279 e Federal 15.

Anche in questo caso non ci sono problemi per trovare il posto, una volta giunti a Gettysburg basta seguire le indicazioni per il "Visitor Center". Visitor Center che si è rivelato come una vera miniera d'oro: è infatti uno dei più bei musei militari che mi sia mai capitato di visitare. L'esposizione è quasi tutta nel seminterrato della palazzina, che ospita anche una libreria specializzata fornitissima e il centro di coordinamento per i visitatori, che organizza visite guidate in autobus o che mette a disposizione anche guide che salgono in macchina con voi e vi portano a visitare il campo di battaglia.

Essendo tutto sommato fuori dai soliti itinerari turistici mi dilungherò un po' su questo museo. E' ovvio che vi deve interessare il periodo storico, ma la collezione di uniformi, armi, equipaggiamenti e oggetti di uso quotidiano non può lasciare indifferente l'appassionato di storia. C'è una lieve prevalenza di reperti Unionisti, il grado di conservazione è eccellente e la presentazione molto chiara con didascalie stringate ma pertinenti. Ci sono alcuni filmati che illustrano il funzionamento delle armi e la ricostruzione delle tecniche di combattimento dell'epoca. L'amico Alberto, appassionato tiratore, è rimasto molto impressionato dalla collezione di armi leggere: a suo dire nelle decine di vetrine zeppe di pistole, carabine, moschetti e diavolerie varie è rappresentato tutto l'inventario di armi utilizzate dalle parti durante la Guerra di Secessione. Io devo confessare di aver trovato questa parte interessante ma un po' noiosa, non distinguendo un fucile dall'altro (sarà un moschetto o una carabina? Mah).

Stupenda l'ambientazione di



una tenda con brande, coperte, viveri e armi, tutto materiale originale. Sfortunatamente anche in questo caso non esiste il catalogo del museo.

Lasciato il Visitor Center abbiamo iniziato il giro del campo di battaglia, utilizzando la bella cartina messa gratuitamente a disposizione dal National Park Service. E' indispensabile avere la macchina perché il tour è lungo 29 chilometri e la temperatura d'estate è sempre sui 35 gradi con il 90% di umidità. Il nostro pensiero è immediatamente corso ai combattenti che in luglio (quindi con un clima analogo) andavano all'attacco proprio nelle ore più calde del pomeriggio.

Il campo di battaglia è rimasto sostanzialmente intatto dal 1863, essendo stato dichiarato nel novembre dello stesso anno National Military Park. Fermandosi nei punti principali ci si può rendere agevolmente conto dell'andamento della battaglia e delle posizioni occupate dai contendenti.

La cittadina di Gettysburg è invece assolutamente ridicola, tipico esempio del cattivo gusto americano; probabilmente, dal punto di vista storico, Disneyland è più fedele. Fermarsi solo se non se ne può fare a meno.

La portaerei USS Intrepid (CV 11) ormeggiata nei vecchi moli di Manhattan (New York) è da non perdere. L'amico Marco Kobau ha già trattato l'argomento sul numero 1/94 del Notiziario. Vi rimando quindi a questo articolo per tutti i particolari su questo inconsueto ma affascinante museo.

Vi consiglio ancora una volta di arrivare presto, per potervi mettere immediatamente in fila e visitare il sommergibile lanciamissili Growler, ormeggiato a fianco della Intrepid, uno dei primi sommergibili attrezzati per il lancio dei missili Regulus. La visita è molto interessante e ci si potrà rendere conto di quanto sia claustrofobica la vita di bordo.

Essendo il 1995, cinquantenario della fine della II GM, a bordo della portaerei erano allestite diverse mostre speciali a questo proposito. Fantastica quella intitolata "La guerra aerea in Europa 1939-45" dove la parte che mi ha entusiasmato non era quella espositiva, pur bella, contenendo uniformi, tute di volo e strumenti, soprattutto americani (per l'Italia una bacheca con un modello Tauro Model del Macchi 202 e un ritratto del Duce! - no comment) ma quella audiovisiva, con filmati mai visti, tra i quali quelli dell'attacco dei B-24 alla raffineria di Ploesti. Tutte le foto apparse su libri e riviste non sono altro che fotogrammi di questo filmato.

Notevolissimo il diorama di un attacco aereo alla Germania con 15 B-17 in perfetta formazione a "Box" attaccati da FW-190, il tutto in scala 1:72.

Anche in questo museo, come in tutti i precedenti, è possibile fotografare liberamente con il flash, ma è vietato l'uso del cavalletto.

E' annunciato per l'inizio del 1997 il "raddoppio" del museo: infatti l'US Navy ha donato la portaelicotteri Guadalcanal, che ormeggiata a fianco della Intrepid verrà utilizzata come eliporto pubblico e museo.

*Approfitto di queste pagine per segnalare che il negozio Sky Books International Inc. di New York ha chiuso i battenti e non ne è prevista la sua riapertura.*

## INFORMAZIONI UTILI

### **US. Army Ordnance Museum**

Aberdeen Proving Ground - Aberdeen - Maryland 21005 - U.S.A.

tel. (410) 278-3602

fax (410) 278-7473

*Aperto tutti i giorni dalle 10 alle 16,45; chiuso durante le feste nazionali.*

*Ingresso gratuito.*

### **National Air and Space Museum**

Smithsonian Institution

Washington DC Jefferson Drive/6th St. SW

Entrata principale sul National Mall - metropolitana fermata Smithsonian - Mall Exit (più lontana)

Independence Avenue/6th St, SW

Entrata posteriore - metropolitana fermata

L'Enfant Plaza (più vicina)

Washington DC - 20560

tel. (202) 357-2700

*Aperto tutti i giorni dalle 10 alle 17,30; chiuso il giorno di Natale.*

*Ingresso gratuito.*

### **National Air and Space Museum**

Paul E. Garber Facility

*Visite guidate dal lunedì al venerdì alle ore 10, sabato e domenica ore 10 e 13.*

Prenotazioni con almeno 15 giorni di anticipo telefonando al numero (202) 357-1440 o scrivendo a:

Tour Scheduler - Office of Volunteer Services, National Air and Space Museum

Washington DC 20560 - U.S.A.

### **National Museum of American History**

Smithsonian Institution

Madison Drive/14th St. NW

Entrata principale sul National Mall - metropolitana fermata Smithsonian - Mall Exit (più vicina)

Constitution Avenue/1 4th St. NW Entrata posteriore - metropolitana fermata Federal

Triangle (più lontana)

*Orari e recapito come NASM.*

### **Gettysburg National Military Park**

Gettysburg - Pennsylvania

Visitor Center

Emmitsburg Road / Taneytown Road

Gettysburg PA 17325 - U.S.A.

*Aperto tutti i giorni dalle 10 alle 17; chiuso durante le feste nazionali.*

*Ingresso gratuito.*

### **Intrepid Sea Air Space Museum**

New York City

West 46th Street and the Hudson River

New York NY10036-U.S.A.

tel. (212) 245-0072

Autobus linee 16 e 42 (capolinea davanti alla nave)

Metropolitana linee A-C-E fermata 42th Street (poi passeggiata di circa 1 Km)

*Aperto tutti i giorni dalle 10 alle 17,30; chiuso durante le feste nazionali Controllare gli orari perché soggetti a variazioni*

*Ingresso 10 \$.*



# MERCEDES 300 SLR



67169

di Carmelo Pennino

Qui sopra:  
Vista di 3/4 da destra. La vettura è allestita alla stessa maniera della 722 oggetto della riproduzione modellistica descritta nell'articolo. La vettura è estesa anche ai lati, mentre sull'esemplare di Fangio essa era limitata al solo parabrezza. La stessa foto è stata pubblicata su [4] a pag.48. (foto Arch. Mercedes-Benz)

■ Nel 1950 la Mercedes Benz decide di rientrare ufficialmente nelle competizioni e, dopo qualche anno di tentativi con vari modelli derivati dalle vetture di serie, imposta il progetto della monoposto W196 che debutta nel 1954. La vettura vince con Manuel Fangio il mondiale piloti vincendo quasi tutte le gare alle quali partecipa sia nella versione a ruote coperte che in quella a ruote scoperte [5].

Nel 1955 nasce la versione biposto della W196 che è la 300 SLR descritta in questo articolo che debutta alla Mille Miglia. La vettura prende parte alle gare della categoria sport vincendo nello stesso anno anche la 24 ore di Le Mans, il Tourist Trophy e la Targa Florio e ovviamente il mondiale. Alla fine della stagione le 300 SLR vennero ritirate dalle gare.

La vettura è spinta da un motore 8 cilindri in linea di 2982 cc (alesaggio e corsa 78x78), capace di 300 Cv a 7400 giri/min e di una coppia di 30 Kgm a 5600 giri/min. Telaio tubolare in acciaio e carrozzeria in lega di alluminio e magnesio. Lunghezza 4,35 m, larghezza 1,75 m, altezza 1,11 m. Peso a vuoto 850 Kg che diventano 1130 in ordine di marcia. Velocità da 262 a 290 Km/h a seconda dei rapporti.

Di questa vettura sono stati costruiti 10 esemplari di cui 9 ancora esistenti.

## Costruzione del modello

Il kit riproduce la 300 SLR con il numero di gara "722" cioè quello vincitore della Mille Miglia del 1955 con Stirling Moss in compagnia di Denis Jenkinson, giornalista sportivo, alla media di 157,65 Km/h.

722 indica l'ora di partenza ossia le 7 e 22 secon-

do l'assegnazione dei numeri di gara della Mille Miglia fatta in questo modo per facilitare il lavoro dei cronometristi.

La vettura è proposta dal kit nello stato in cui si trova oggi presso il Daimler Benz Museum di Stoccarda o almeno è quello che io ho dedotto confrontando il kit con le foto a corredo dell'articolo del numero della rivista Legend Car riportato in bibliografia [1]. Infatti il modello è dotato di lampeggiatori anteriori (assenti sulla vettura di Moss-Jenkinson) e di cornici cromate dei fari anteriori (neri sulla vettura di Moss-Jenkinson).

Nel 1988 Moss ha partecipato alla Mille Miglia storica con la stessa 300 SLR (telaio 004) [2] privata del poggiatesta del passeggero. Anche nel 1988 il passeggero è stato un giornalista, il tedesco Dirk-Michael Conradt. Per la cronaca il poggiatesta non era destinato ad aumentare il comfort ma a migliorare l'aerodinamica.

Il kit fornisce il corpo vettura intero separato dai poggiatesta. Il modellista può quindi scegliere se riprodurre il modello "722" oppure uno di quelli impiegati nelle altre gare del campionato vetture sport del 1955 dove sono state utilizzate carrozzerie con uno e talvolta nessun poggiatesta. Alcune foto si possono trovare su [1], [4] assieme ad un disegno in trasparenza, e su [6] e [7] (Targa Florio 1955, una foto per ciascun libro).

Infatti il corpo vettura è fornito intero ed in funzione della scelta saranno da praticare i fori per due o un poggiatesta nelle zone evidenziate all'interno del cofano posteriore.

Oltre a questa caratterizzazione, alcuni modelli possedevano anche dei fari supplementari inseriti nella presa d'aria del radiatore (Targa Florio). Quindi se si desidera introdurre queste varianti bisogna pro-

curarsi i fari e nuove decals. Il kit fornisce infatti solo il 722 di colore rosso-arancio mentre dalle foto delle altre gare cui la vettura ha partecipato, sembra di capire che i numeri talvolta erano scritti con carattere e colore diverso.

Il modello viene realizzato assemblando insieme il complesso del telaio tubolare, motore, abitacolo e ruote con la carrozzeria dotata cofano anteriore apribile. I poggiatesta ed il cofano posteriore invece sono chiusi.

#### *Il motore ed il telaio*

Il gruppo motore-cambio è una delle prime parti da assemblare, verniciare e sistemare sulla piattaforma che riproduce la parte inferiore del telaio tubolare. La piattaforma integra il complesso delle sospensioni posteriori piuttosto grossolano.

Il motore è posto in posizione longitudinale ruotato verso destra di 60° gradi per consentire di realizzare un cofano motore più basso. La conseguenza di questa disposizione è che l'accesso alle 16 candele dell'otto cilindri avveniva tramite il portello visibile nella parte anteriore destra del corpo vettura.

Il motore del kit, tuttavia, necessita di essere migliorato con una serie di dettagli mancanti. Per la documentazione si può fare riferimento al citato articolo [1] ed alla foto della vettura senza carrozzeria riportata su [3]. In particolare mancano molte tubazioni del circuito di raffreddamento che possono essere riprodotte in parte con lo sprue e/o con filo di rame. Ogni tubazione inoltre è fissata alle estremità con fascette metalliche che possono essere riprodotte con sottili strisce di fogli di alluminio incollate. I cavi elettrici possono essere invece riprodotti con sprue nero molto tirato. Tra i cavi mancanti, ci sono tutti i fili delle candele con il loro tubo di convogliamento (vedere fig. 1 ricavata da una foto su [1]).

L'altro elemento che caratterizza il cofano motore è il complesso di tubazioni dell'iniezione di carburante che nel kit è riprodotto in maniera errata. Il complesso è ben visibile su una foto riportata sull'articolo [1] e sullo spaccato riportato su [3] dal quale ho ricavato la fig. 2. Per la modifica ho elimi-

nato il pezzo n. 26 e con filo di rame ho realizzato i condotti del carburante che vanno a terminare tra il motore e la parete che lo separa dall'abitacolo. A mio avviso, avendo aggiunto le tubazioni dell'acqua, i cavi delle candele con relativo convogliatore ed i principali cavi elettrici, che vengono fuori dall'abitacolo, non è necessario spingere oltre il dettaglio in quanto il cofano motore è molto "pieno" e si rischia di nascondere molto lavoro.

Altre due lacune del kit sono costituite dalla tiranteria dello sterzo e dai triangoli delle sospensioni davvero molto grossolani. E' vero che sono pezzi poco visibili ma è almeno necessario migliorare le teste dei fuselli delle sospensioni che si riescono ad intravedere. Un'altro dettaglio completamente mancante è la scatola dello sterzo che occorre creare. A questo scopo consiglio di riferirsi alla foto su [3].

Questi particolari molto "tirati via" contrastano con la buona realizzazione del serbatoio del carburante che non è più visibile, se non parzialmente da sotto, una volta completato il modello.

#### *Abitacolo*

Consiste in una vasca a forma di parallelepipedo da inserire nel telaio. Il pilota siede a cavallo del cambio, ossia a destra del cambio c'è l'acceleratore, mentre a sinistra ci sono i pedali di freno e frizione. A guardarlo viene da pensare a come abbia fatto Moss a stare 10 ore in quella posizione realizzando quella media che è rimasta imbattuta.

Il kit richiede il montaggio dei pannelli che delimitano le zone di pilota e passeggero e le nicchie destinate ad accogliere i sedili. Il cruscotto è realizzato in un solo pezzo per il quale è necessario forare le sedi degli strumenti per ricrearne la profondità. Un piccolo dettaglio da aggiungere è la chiave di avviamento posta in centro plancia che può essere realizzata con plasticard oppure con un pezzetto di alluminio [1].

I sedili hanno la classica tappezzeria a scacchi fornita come decal da attaccare sui gusci in plastica. Le decal dopo l'installazione vanno spruzzate con trasparente opaco e sporcate con nero ad olio per renderle "meno decal". Da notare la buona fattura

Le foto di queste pagine, cortesemente fornite dal Mercedes-Benz Museum di Stoccarda, sono presumibilmente foto ufficiali di presentazione delle vetture. Gli esemplari ritratti infatti non hanno numero di gara e sono fotografati sullo sfondo di un telone.



Qui a lato: Vista posteriore del modello realizzato dall'autore dell'articolo. Questo modello si è aggiudicato un Premio Speciale nella categoria Auto, in occasione del "Modelmeeting '96" di Maranello. (foto G.Munerotto)



In alto e al centro: Viste anteriore e posteriore dell'esemplare raffigurato a pag. 30; si noti l'imponenza dei due poggiatesta aerodinamici e, su quello sinistro, il portello per accedere al tappo del serbatoio carburante. (foto Arch. Mercedes-Benz)

Qui di lato: Questo esemplare è allestito in versione monoposto con un solo poggiatesta, utilizzato quando in gara non era ospitato il passeggero, come ad esempio nella Targa Florio. (foto Arch. Mercedes-Benz)



del selettore del cambio che sporcato con nero ad olio rende molto bene.

L'unico appunto che si può muovere all'abitacolo è la presenza di impronte molto pronunciate di estrattori sul fondo lato strada che richiede un po' di lavoro per la loro eliminazione.

#### *Carrozzeria, ruote e decals*

Se si sceglie di riprodurre la 722 di Moss, bisogna eliminare i fori dei lampeggiatori. Il lavoro è piuttosto delicato in quanto l'alluminio Model Master che ho usato è poco coprente e, nella fase di lucidatura, anche se la zona è stata ben carteggiata le tracce originali si vedono in sottofondo. Bisogna quindi spruzzare e carteggiare con la carta abrasiva per le cappottine trasparenti degli aerei, ripetendo il ciclo molte volte, fino a rendere la traccia circolare non distinguibile ancora prima di spruzzare la vernice.

Altro punto della carrozzeria che necessita di cure è il cofano motore dal lato interno: deve essere ripulito dalle tracce degli estrattori.

Le ruote a raggi sono invece molto ben realizzate e molto realistiche.

Le decals sono buone ma vanno rifilate molto bene prima di essere applicate. La più critica è quella sul cofano posteriore. Nel modello reale infatti, il numero è al di sotto del fregio con la stella a 3 punte e con il nome del modello. La decal va quindi applicata sui fregi con il liquido apposito della Model Master che consente una ottima adesione alle forti curvature impresse e, successivamente, la parte a rilievo viene verniciata con argento cromo come il resto del fregio.

Le modanature cromate sulle feritoie e sulle fiancate le ho utilizzate come da scatola.

Mancano le bandiere del Regno Unito da posizionare sui due poggiatesta. Io le ho ricavate da un foglio decal di un aereo, messo a disposizione dall'amico Francesco Gasparoni: questa piccola carenza potrebbe essere facilmente colmata dal costruttore.

#### **Colorazione**

I principali colori che ho usato sono i seguenti:

|             |                      |                              |
|-------------|----------------------|------------------------------|
| Carrozzeria | ...Alluminio         | .....Model Master n.1401     |
| Sigillante  | .....                | .....Model Master n.1469     |
| Abitacolo   | .....Nero opaco      | .....Model Master n.1747     |
| Sedili      | .....Nero semilucido | .....Model Master n.1597     |
| Vano motore | .....Acciaio         | .....Model Master n.1780     |
| .....       | .....Alluminio       | .....Model Master n.1781     |
| .....       | .....Nerofumo        | .....Model Master n.1592     |
| .....       | .....Magnesio        | .....Model Master n.1403     |
|             |                      | (in miscela con l'alluminio) |

Per lavaggi ed ombreggiature, vari colori ad olio.

### Note sul montaggio

Per il montaggio consiglio di tener presente che:

- Tutti gli assemblaggi del telaio vanno provati prima perchè il telaio stesso è piuttosto complesso e sono necessari numerosi aggiustamenti nelle zone di innesto dei tubi. L'accoppiamento non è molto preciso.

- Un altro accoppiamento critico è quello telaio-carrozzeria. Va curato bene per evitare che si vedano parti sporgenti del telaio in prossimità dell'abitacolo difficilmente rimediabili quando le due parti sono già state assemblate e verniciate.

- Chiusura del cofano motore per evitare interferenze tra il condotto di aspirazione ed il rigonfiamento corrispondente sul cofano stesso.

Le foto di queste pagine, cortesemente fornite dal Mercedes-Benz Museum di Stoccarda, sono presumibilmente foto ufficiali di presentazione delle vetture. Gli esemplari ritratti infatti non hanno numero di gara e sono fotografati sullo sfondo di un telone.

Author wish to thank Mercedes-Benz Museum for the photos and informations kindly provided.

## RISULTATI SPORTIVI DELLA 300 SRL NEL 1955

N°telaio.....N°gara ....Pilota .....Note

### Mille Miglia (Brescia, Italia) 1 Maggio 1955

|         |          |                         |                                     |
|---------|----------|-------------------------|-------------------------------------|
| 0004/55 | .....722 | .....Stirling Moss      | .....1°posto (partner: D.Jenkinson) |
| 0003/55 | .....658 | .....Juan Manuel Fangio | .....2°posto                        |
| 0006/55 | .....704 | .....Hans Herrmann      | .....ritirata (partner: H.Eger)     |
| 0005/55 | .....701 | .....Karl Kling         | .....ritirata                       |

### Circuito del Eifel (Nurburgring, Germania) 29 Maggio 1955

|         |        |                         |              |
|---------|--------|-------------------------|--------------|
| 0003/55 | .....1 | .....Juan Manuel Fangio | .....1°posto |
| 0004/55 | .....3 | .....Stirling Moss      | .....2°posto |
| 0006/55 | .....2 | .....Karl Kling         | .....4°posto |
|         |        | .....T                  | .....muletto |

### Le Mans (Francia) 11 Giugno 1955

|         |         |                   |                                  |
|---------|---------|-------------------|----------------------------------|
| 0003/55 | .....19 | .....Fangio/Moss  | .....ritirato in segno di lutto  |
| 0004/55 | .....21 | .....Kling/Simon  | .....ritirato in segno di lutto  |
| 0006/55 | .....20 | .....Levegh/Fitch | .....incidente, telaio distrutto |

### Gran Premio di Svezia (Kristianstad) 1 Agosto 1955

|         |        |                         |              |
|---------|--------|-------------------------|--------------|
| 0003/55 | .....1 | .....Juan Manuel Fangio | .....1°posto |
| 0004/55 | .....2 | .....Stirling Moss      | .....2°posto |

### Tourist Trophy (Dundrod, Gran Bretagna) 17 Settembre 1955

|         |         |                      |              |
|---------|---------|----------------------|--------------|
| 0004/55 | .....10 | .....Moss/Fitch      | .....1°posto |
| 0003/55 | .....9  | .....Fangio/Kling    | .....2°posto |
| 0005/55 | .....11 | .....Von Trips/Simon | .....3°posto |

### Targa Florio (Sicilia, Italia) 16 Ottobre 1955

|         |          |                         |              |
|---------|----------|-------------------------|--------------|
| 0004/55 | .....104 | .....Moss/Collins       | .....1°posto |
| 0005/55 | .....106 | .....Fangio/Kling       | .....2°posto |
| 0003/55 | .....112 | .....Fitch/Titterington | .....4°posto |

Fig. 1

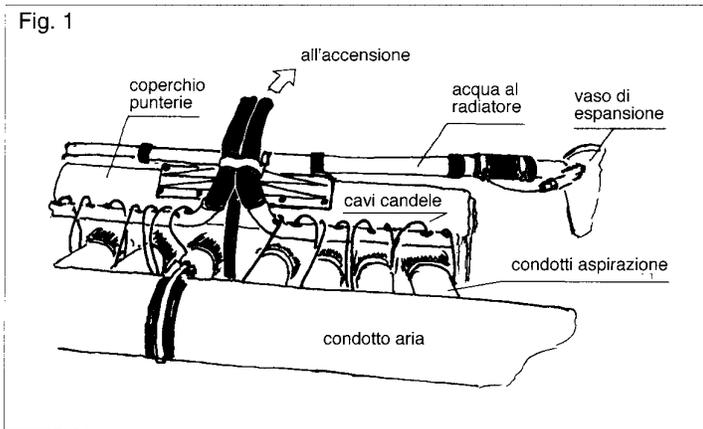
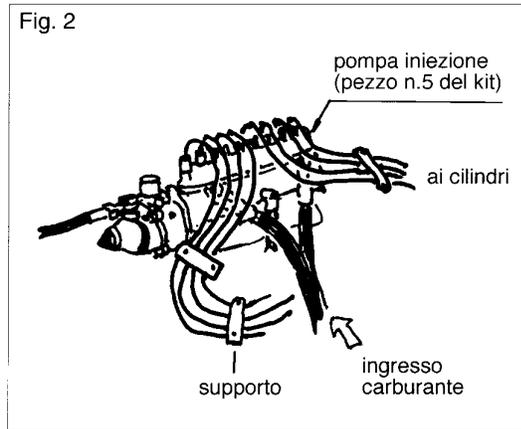


Fig. 2

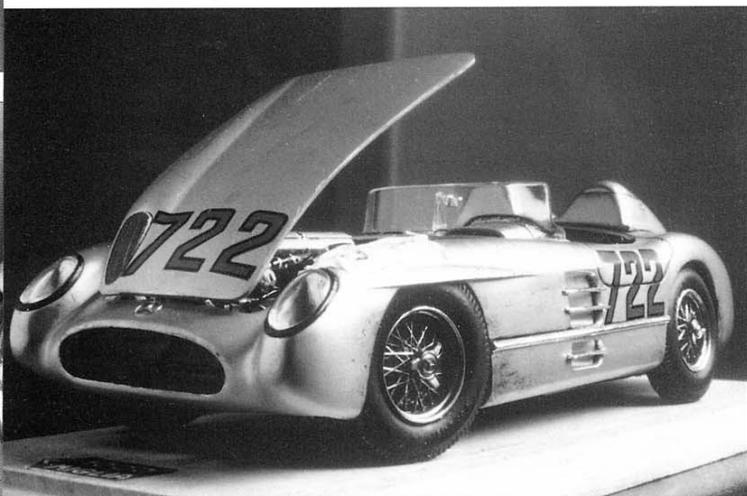
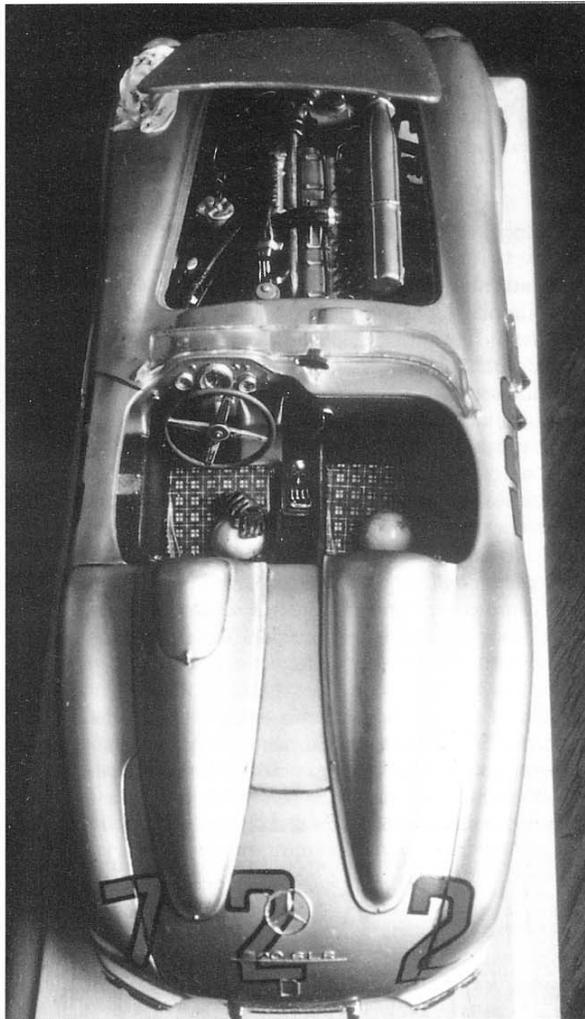
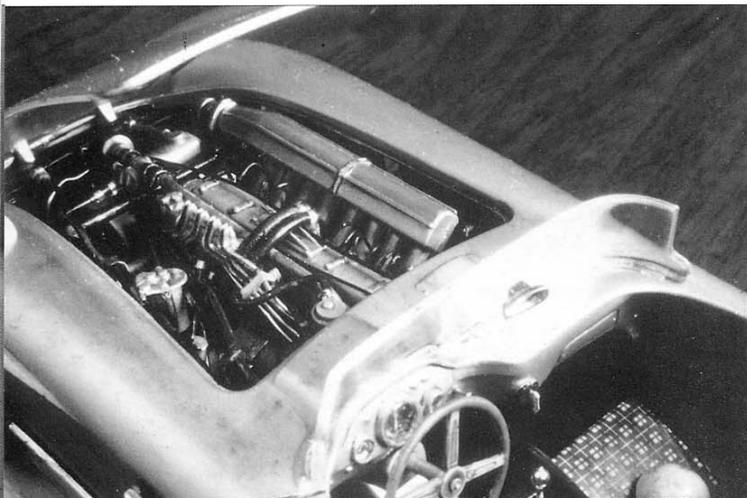


## I DIECI TELAI COSTRUITI NEL 1955

| N°telaio | .....N°motore | .....N°Matricola | .....Note  |
|----------|---------------|------------------|--|
| 0001/55  | .....00059/55 | .....AW-83-6261  | .....Donazione: Ford-Museum Dearborn, USA (1959)   |
| 0002/55  | .....00060/55 | .....AW-84-7984  | .....Daimler-Benz Museum                           |
| 0003/55  | .....00062/55 | .....W-21-6169   | .....Donazione: Deutsches Museum Monaco (1957)     |
| 0004/55  | .....00065/55 | .....W-21-6170   | .....Daimler-Benz Museum                           |
| 0005/55  | .....00069/55 | .....W-21-6171   | .....Scambio: Schlumpff-Museum Malmerspach (1966)  |
| 0006/55  | .....         | .....W-21-6172   | .....Distrutta nell'incidente di Le Mans 1955      |
| 0007/55  | .....00066/55 | .....W-21-6962   | .....Coupè: Daimler-Benz Museum (Friederichshafen) |
| 0008/55  | .....00056/55 | .....            | .....Coupè: Daimler-Benz Museum (Langenburg)       |
| 0009/55  | .....         | .....            | .....Vettura incompleta                            |
| 00010/55 | .....00070/55 | .....            | .....Daimler-Benz Museum, tipo extra-leggero       |

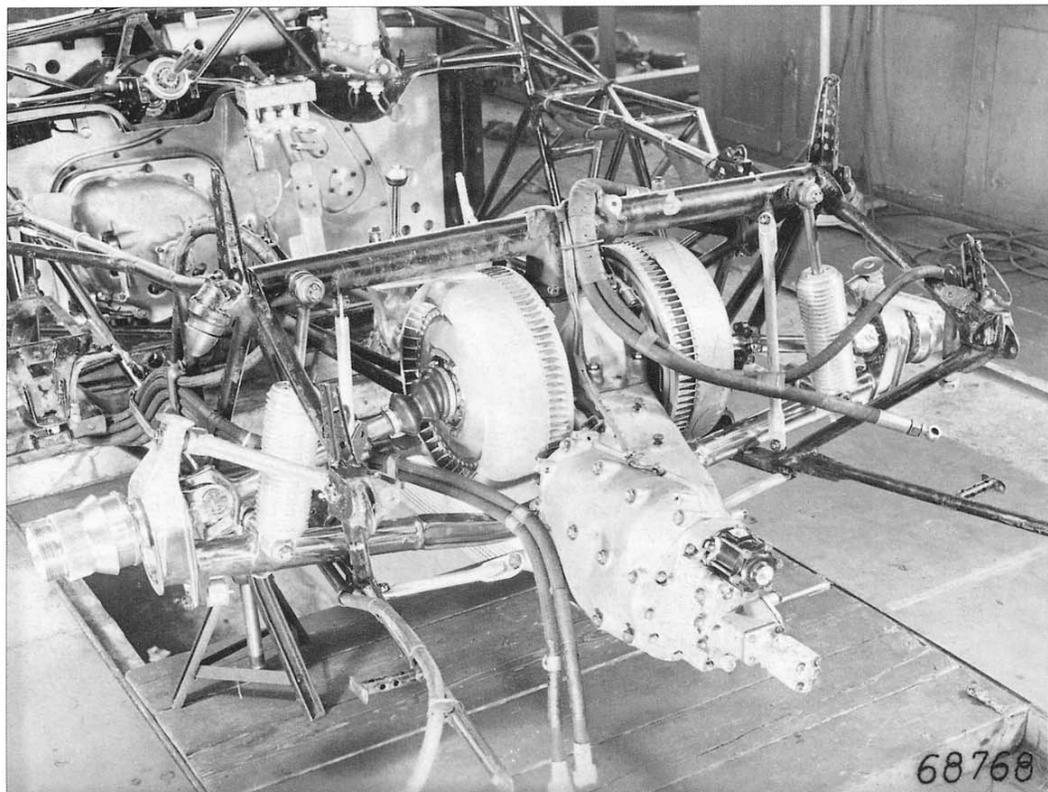
Al centro:

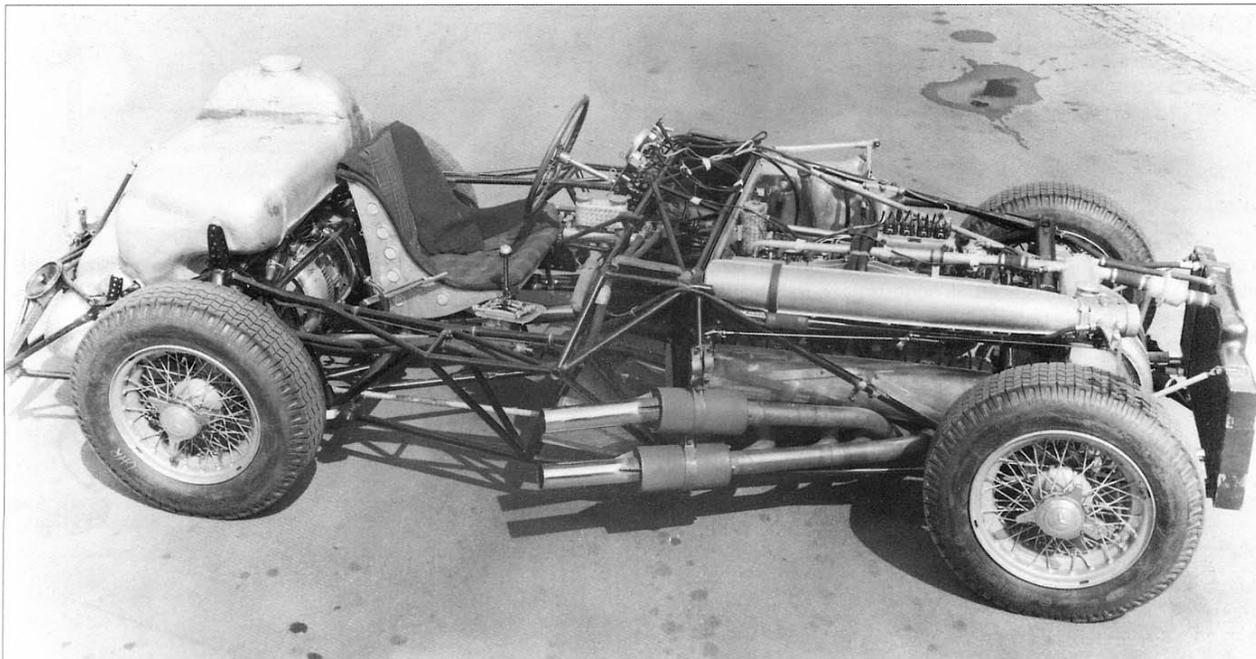
Due schizzi dell'auto-re per illustrare alcuni particolari utili al completamento del gruppo motore, come i tubi dell'iniezione carburante che partono dalla pompa e le tubazioni dell'olio e dell'acqua che vanno ai radiatori; tali particolari si possono ben vedere nelle foto di pag 35.



Sopra:  
Ancora alcune immagini del modello. Notare i dettagli dell'abitacolo e del motore, come il convogliatore che comunica con la presa d'aria grigliata sul cofano anteriore, visibile anche nelle foto della pagina a fronte. (foto G.Munerotto)

Quia lato:  
Vista posteriore della meccanica. La vettura è ritratta senza serbatoio della benzina, che era posto dietro i due sedili; si notano in primo piano il cambio ed i due poderosi tamburi entrobordo dei freni posteriori. Visibile anche il tunnel della trasmissione, a destra del quale ci sono i pedali di freno ed acceleratore ed a sinistra quello della frizione. (foto Arch. Mercedes-Benz)



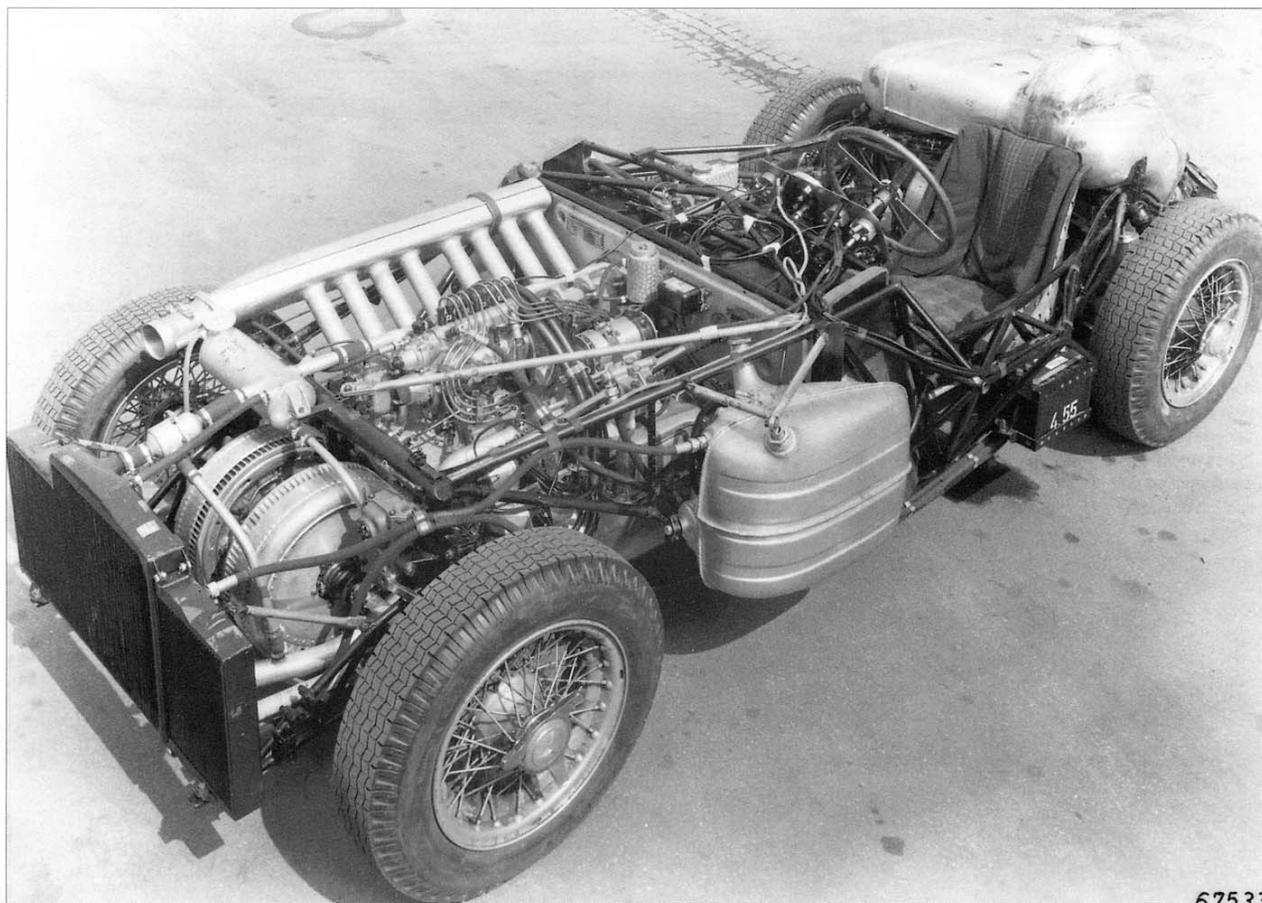


### Bibliografia

- [1] Legend Car anno I n°1, Ottobre 1995
- [2] Ruote Classiche n°8, Giugno 1988
- [3] Ruote Classiche n°56, Novembre 1992
- [4] F. Bernabò: Auto da corsa, collana "I documentari", Istituto Geografico De Agostini 1970

- [5] Ruote Classiche n°51, Maggio 1992
- [6] P. Fondi: La leggendaria Targa Florio, Giorgio Nada Editore 1989
- [7] A.F. Bradley: Il romanzo della Targa Florio, Edizioni Calderini 1965

Sopra e sotto:  
La 300 SRL senza carrozzeria; si può apprezzare il telaio tubolare i cui tubi principali sono da 30 mm, mentre i secondari sono da 20 mm. (foto Arch. Mercedes-Benz)



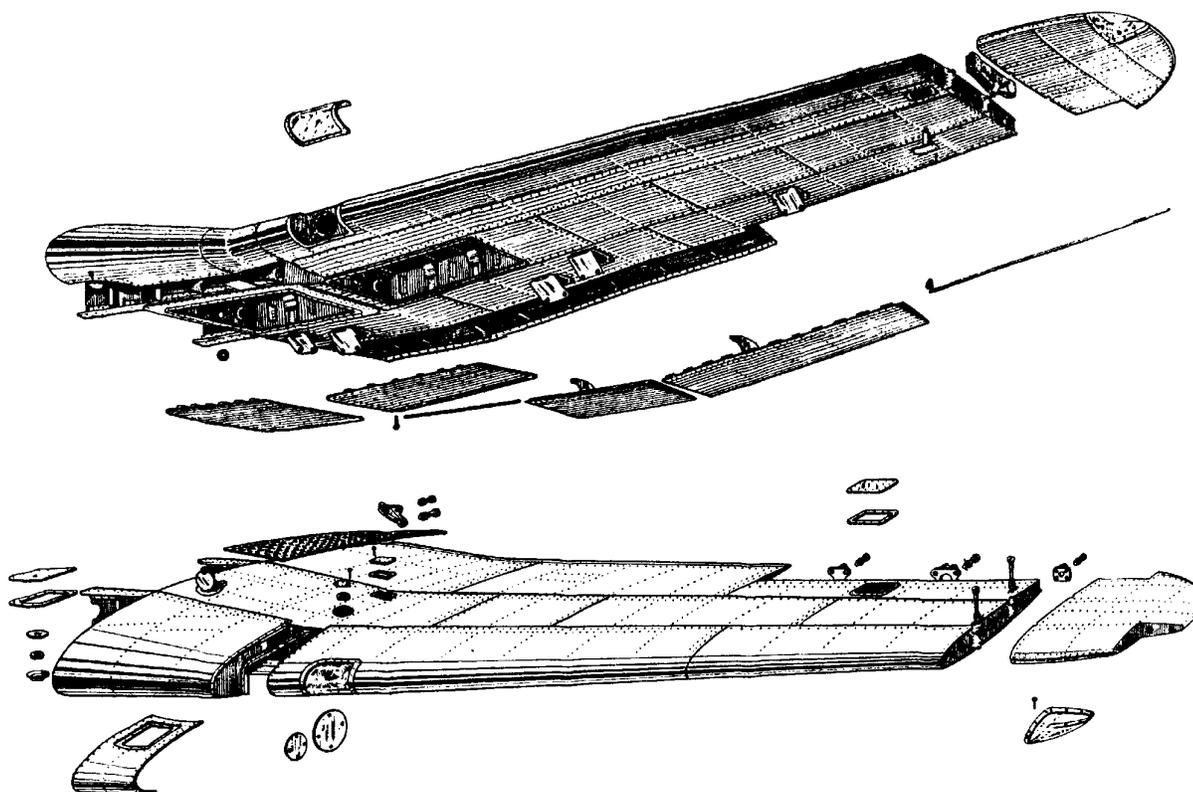
67533

# FIAT G.46

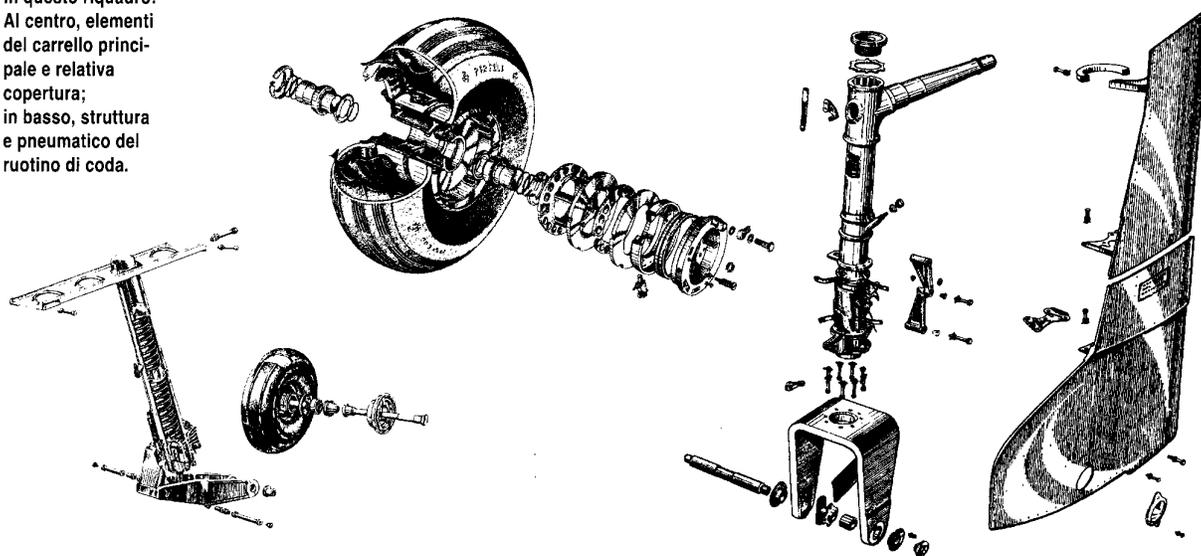
Al centro:  
struttura e pannellature della semiala sinistra.

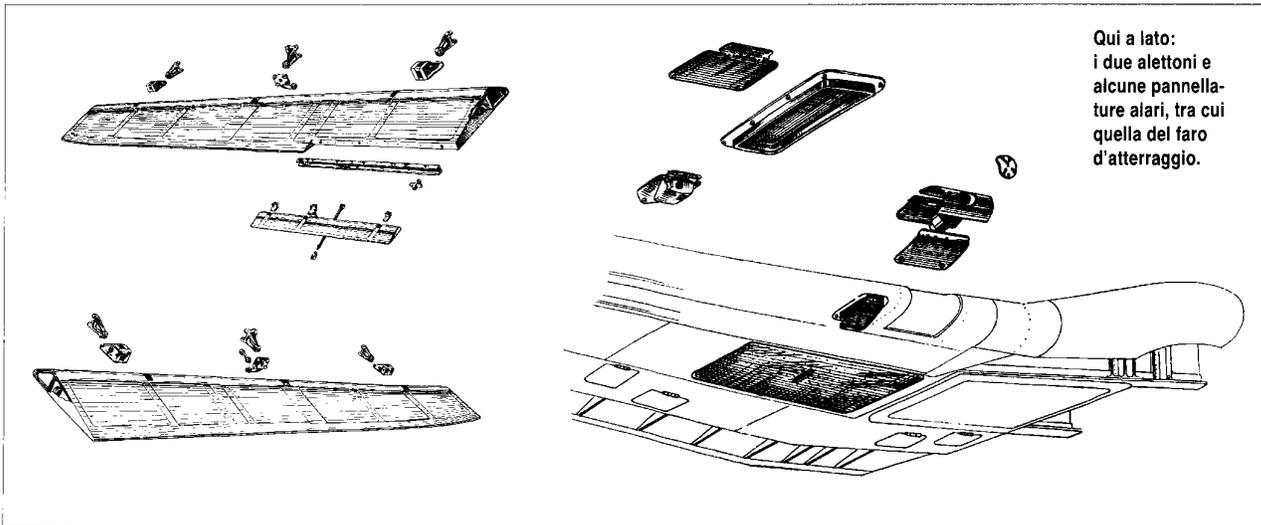
■ In questa terza puntata, della serie di articoli dedicati all'addestratore italiano Fiat G.46, presentiamo una selezione di disegni tratti dal catalogo nomenclatore, gentilmente forniti dal socio Marco

D'Intino e rappresentanti alcune parti della struttura e delle pannellature, oltre a particolari di interesse modellistico quali i carrelli e i cruscotti.

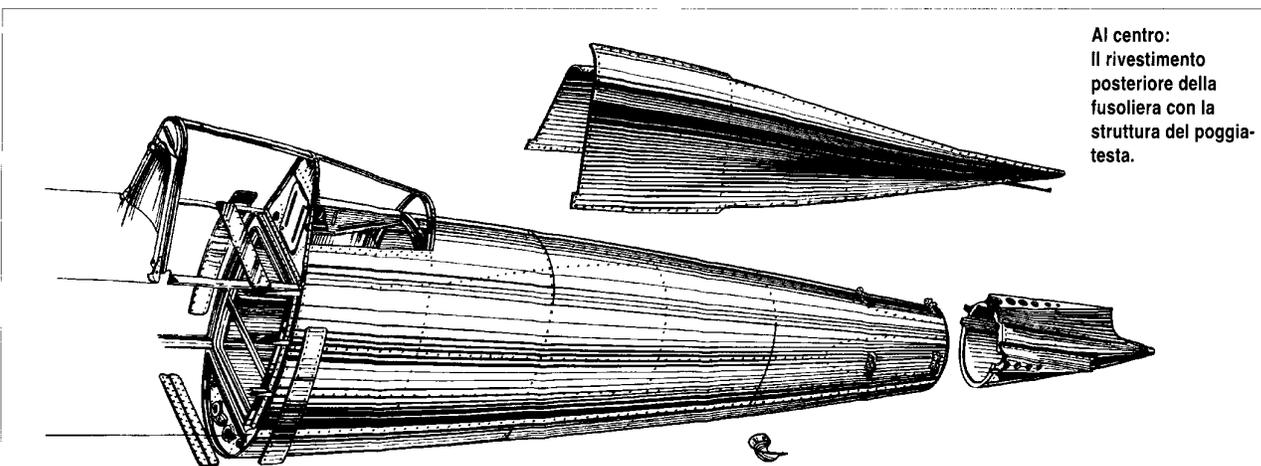


In questo riquadro:  
Al centro, elementi del carrello principale e relativa copertura;  
in basso, struttura e pneumatico del ruotino di coda.

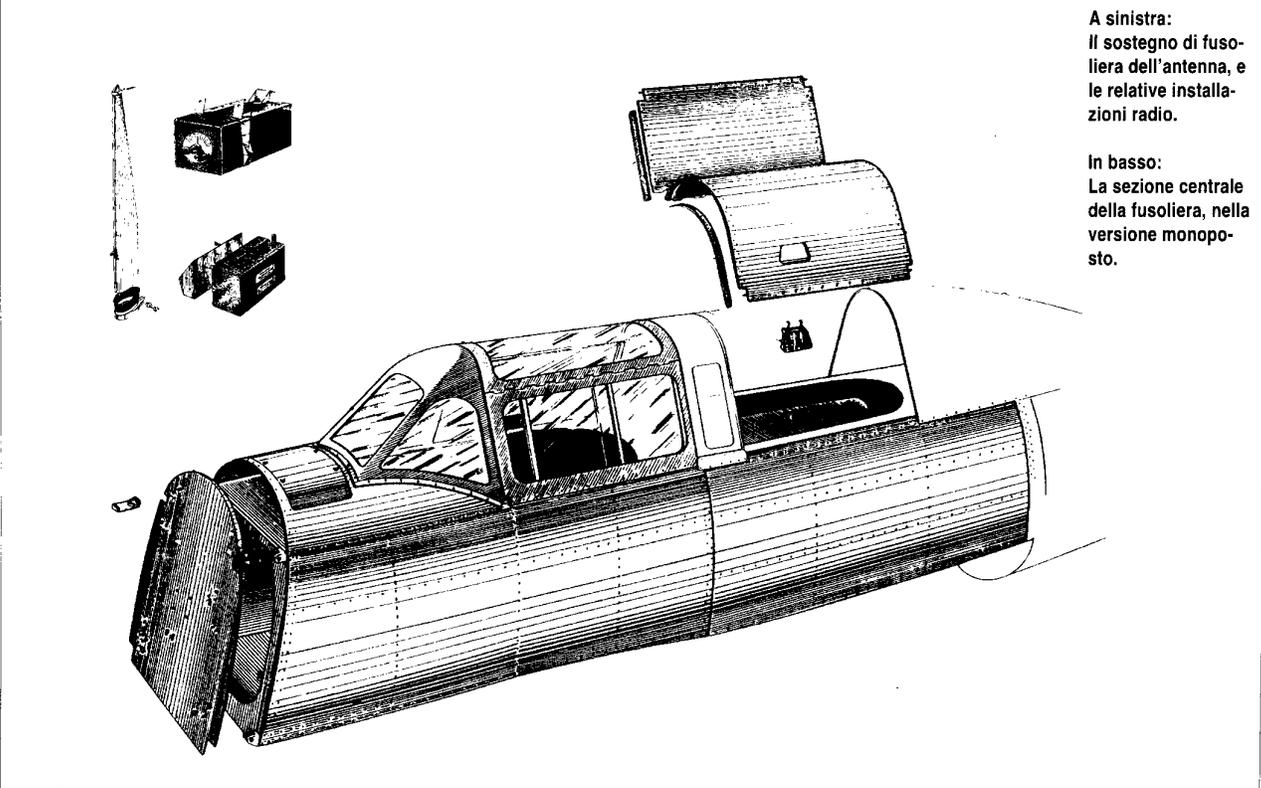




Qui a lato:  
i due alettoni e  
alcune pannella-  
ture alari, tra cui  
quella del faro  
d'atterraggio.

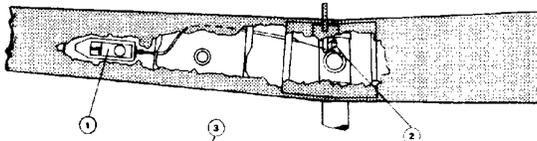
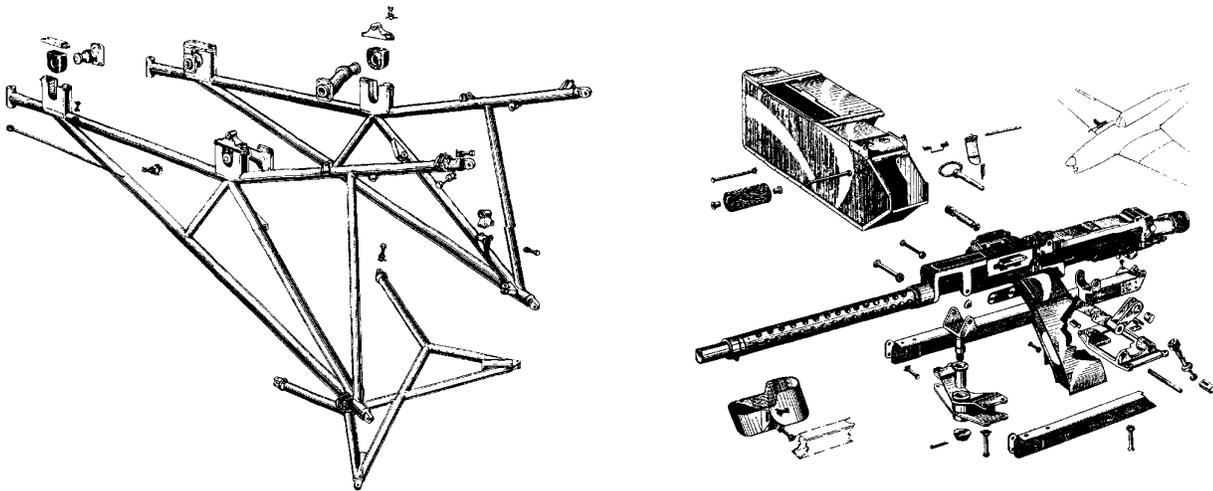
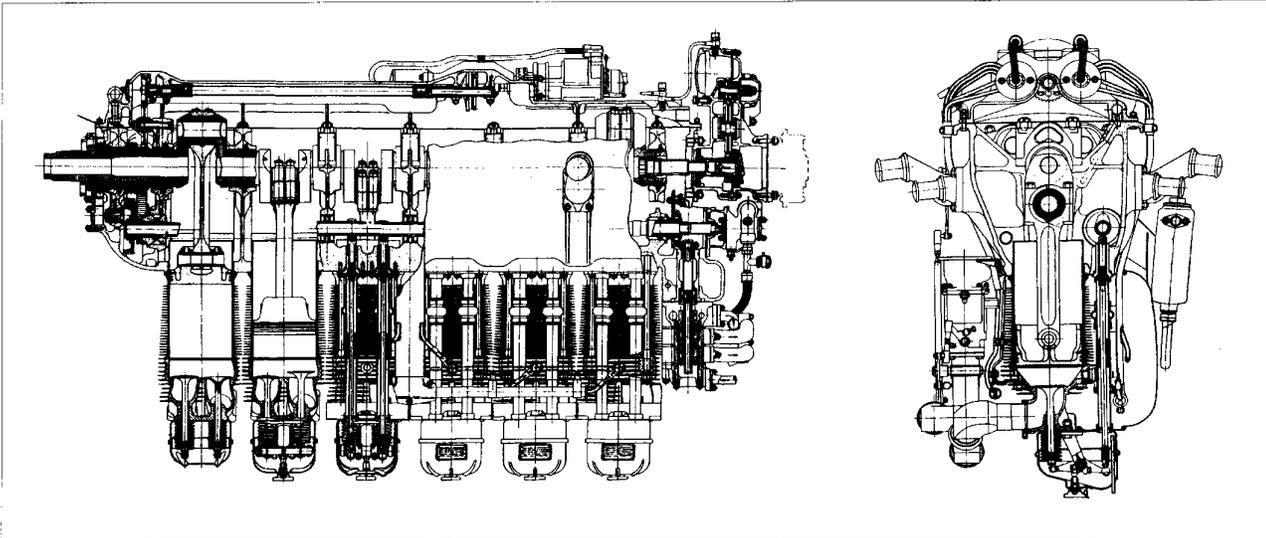


Al centro:  
Il rivestimento  
posteriore della  
fusoliera con la  
struttura del poggia-  
testa.



A sinistra:  
Il sostegno di fusoliera dell'antenna, e  
le relative installa-  
zioni radio.

In basso:  
La sezione centrale  
della fusoliera, nella  
versione monopo-  
sto.

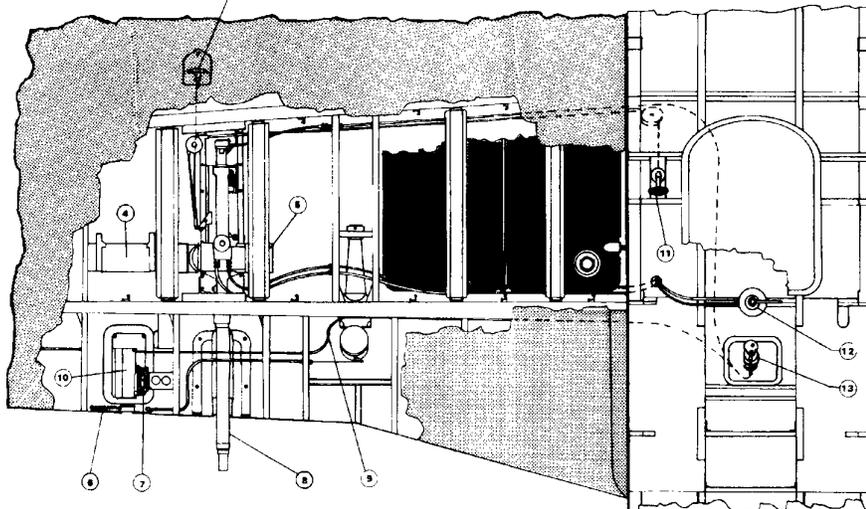


- 1 SPORTELLINO SCORREVOLE DELLA CINEMITRAGLIATRICE
- 2 LEVA COMANDO CHIUSURA SPORTELLINO
- 3 MANIGLIA COMANDO RIARMO A TERRA
- 4 CASSETTA DI ALIMENTAZIONE
- 5 SCARICO TRAMOGGIA MAGLIONI
- 6 MOLLA APERTURA SPORTELLINO
- 7 SUPPORTO ORIENTABILE PER CINEMITRAGLIATRICE
- 8 MITRAGLIATRICE "SAFAT" CALIBRO 7.7
- 9 CAVO ELETTRICO
- 10 CINEMITRAGLIATRICE
- 11 MANIGLIA RIARMO IN FUSOLIERA
- 12 LEVA COMANDO SICURA
- 13 BARRA DI COMANDO

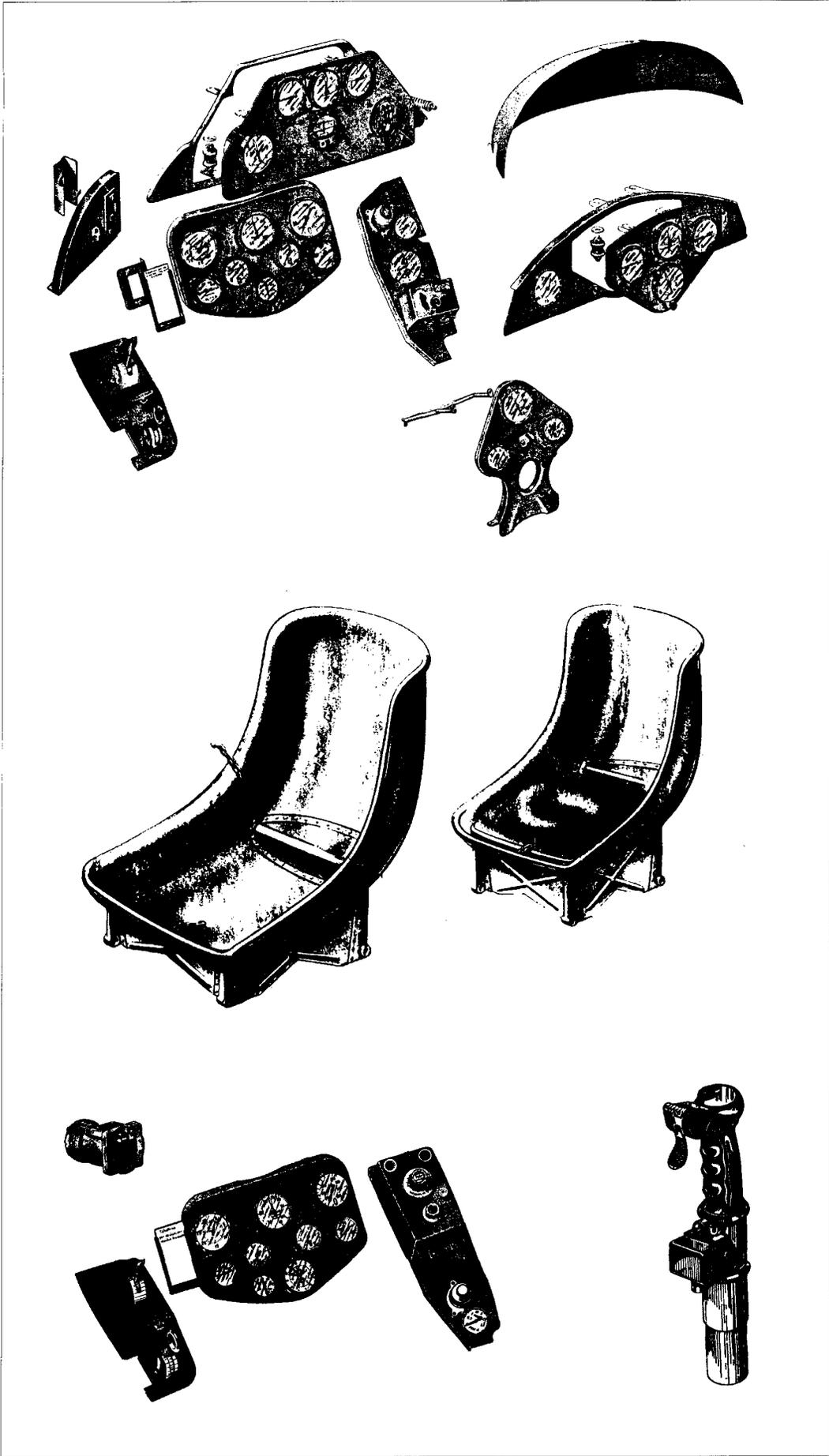
In alto:  
Due viste in trasparenza del motore.

Al centro:  
A destra, il castello motore;  
a sinistra, i componenti della mitragliatrice SAFAT.

In basso:  
Schema d'installazione alare della stessa mitragliatrice.  
(dis. di T. Prisco)



FP 50



Qui a lato:  
L'insieme dei cruscotti della versione biposto.

Al centro:  
I due seggiolini; si notino i supporti e i traversi interni.

Qui in basso:  
Il cruscotto della versione monoposto e l'impugnatura della barra di comando.

# il ritorno di "AEROFAN"

di Rudy Lemmi

Di lato:  
Nel disegno di  
R.Lemmi il Beaufighter  
di cui si parla in que-  
sta pagina.

■ Come già anticipato in uno dei primi Flash di quest'anno, AEROFAN ha ripreso le pubblicazioni anche se soltanto (credo giustamente) in abbonamento per tutti quegli appassionati di storia aeronautica italiana che ritrovano così una vecchia amica che si era perduta.

Il primo numero della nuova serie ha la stessa impaginazione di copertina dell'ultimo numero del 1990 e porta il n.57 a conferma della continuità della rivista.

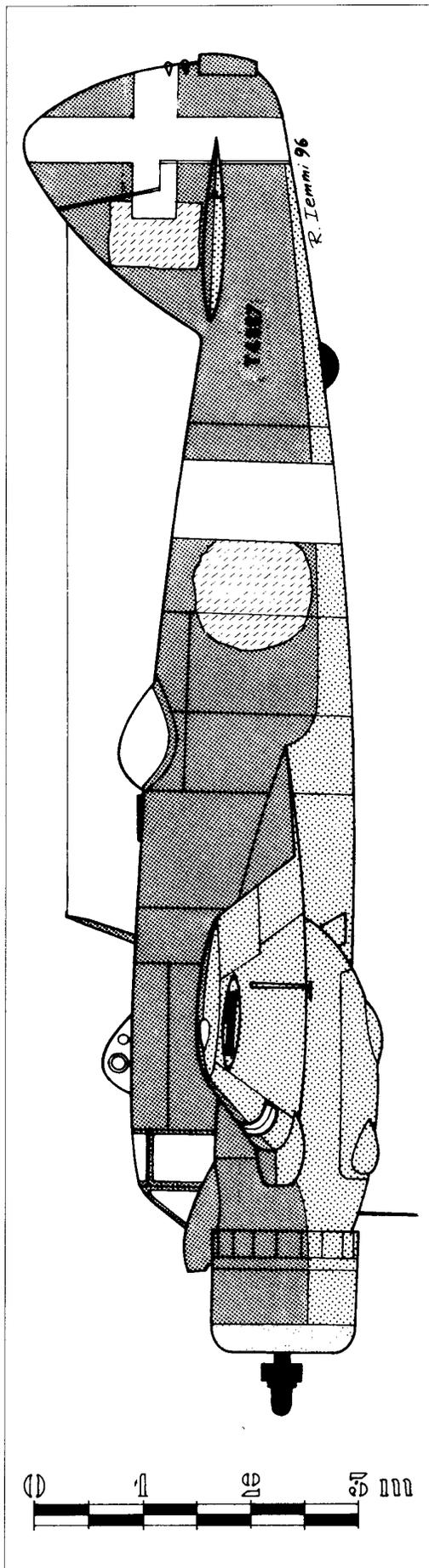
Il contenuto è quanto mai interessante, con tre articoli principali: uno sulla caccia notturna italiana nella II G.M. (con cinque profili a colori), un'altro su di un episodio della guerra di Spagna, ed infine una completa monografia (con disegni in 1:72) del Dornier Wal (per il modello vedi l'articolo di Fabrizio Arletti sul Notiziario IPMS n.1/93); seguono le consuete rubriche: le marche civili italiane, l'album di Aerofan, stemmi e decorazioni, recensioni di libri e riviste.

Otto pagine interne a colori, più le due di copertina, arricchiscono una veste grafica di primordine in cui - come eravamo abituati - le foto in bianco e nero sono ben riprodotte; tra queste sono da segnalare uno dei Me.110 C e uno dei Do.217 J italiani da caccia notturna e quella che, credo, sia la ciliegina sulla torta e cioè una tre quarti anteriore con scorcio della coda del BEAUFIGHTER italiano probabilmente già in carico al 41° Stormo. Da tale foto ho ricavato il profilo riprodotto qui a lato, che rettifica quello pubblicato nell'articolo «Aerei Alleati nella Regia Aeronautica» del già citato Notiziario IPMS 1/93.

La croce di coda è notevolmente maggiorata rispetto all'ipotesi che avevo fatto nel profilo precedente mentre l'intradosso dell'ala porta regolari fasci alari che dovrebbero essere stati applicati (ma con quale diametro?) anche sulle superfici superiori mentre la matricola RAF non è oscurata; non si notano i segni di obliterazione della coccarda in fusoliera e del "fin flash" in coda ma visto che la colorazione superiore e laterale dell'aereo era probabilmente Extra Dark Sea Grey (in Sky le superfici inferiori) un'obliterazione in grigio scuro è di difficile individuazione in una foto in bianco e nero; le scrostature della vernice, analoghe a quelle portate dall'aereo al momento della sua cattura indicano che al momento della foto non si era ancora provveduto alla riverniciatura.

Tutto bene quindi? No. Esiste un vero e proprio punto debole (almeno nella mia copia) ed è la rilegatura che tende a lasciare indipendenti copertina e pagine dopo qualche ripetuta apertura, ma speriamo che l'editore provveda a rimediare.

In conclusione, come dice Giorgio Apostolo nell'editoriale, Bentornato Aerofan!



**AEROFAN**  
via Ampère 49  
20131 Milano  
tel. 02-70600732  
fax. 02-2663854