

International Plastic Modellers Society - Sezione Italiana

Il Notiziario

IPMS

ANNO XXVIII, N.1-1997



In questo numero:

- SPAD XIII • Panther ausf D • Junkers F 13
- Veicoli italiani prodotti per i tedeschi
- Aermacchi MB 326 • Campionato IPMS-Italy 1996



Una presentazione: LITOGRAFIE DI AEREI ITALIANI

Segnaliamo con piacere una interessante e coraggiosa iniziativa dal parte della ditta del dott. Marco Lucchetti di Legnano. Dopo aver prodotto l'ottimo kit del Re.2005 in 1:48 e la monografia sullo stesso (recensiti da Rudy lemmi sul Flash 145), la Soldiers propone una serie di litografie dedicate a velivoli italiani della Seconda Guerra Mondiale. Prodotte in non più di 500 copie numerate e con certificato di autenticità rilasciato a norma di legge, misurano cm.40x30 e sono realizzate da Eliano Del Nero della Air Gallery. Chi avesse letto l'articolo pubblicato a pag.116 del no.3/96 della Rivista Aeronautica ha già capito di che tipo di realizzazioni si tratta. Si tratta di vere e proprie opere artistiche; per restare ad un campo a noi più vicino si possono ricordare le gradevoli sensazioni che ci suscitano le più belle copertine delle scatole dei kits realizzate da Shigeo Koike o da Enzo Maio. Le prime due opere disponibili: sono dedicate al Re.2005 e ad un S.79 della 278ª Sq.; il prezzo è di 30.000 Lire cadauna. Il recapito per informazioni ed ordinazioni è: Soldiers, Via Madonnina del Grappa 13, 20025 Legnano (MI).

In conclusione, sono stampe certo da non lasciare chiuse in un cassetto ma da incorniciare e porre accanto ai modelli montati, di certo uguali se non superiori come fattura e qualità artistica ad analoghe realizzazioni, attualmente ritenute il non plus ultra in questo campo.

Gabriele Luciani

Sommario

SPAD XIII _____	pag. 3
di P.Moncalvo	
"Panther" ausf. D _____	pag. 9
di D.Guglielmi	
Junkers F 13 _____	pag. 19
di R.Lemmi	
Veicoli prodotti in Italia per i tedeschi, dopo l'armistizio _____	pag. 23
di D.Guglielmi	
Aermacchi MB 326 C _____	pag. 26
di E.Bai	
Campionato IPMS-Italy 1996 _____	pag. 28
di M.De Bortoli e L.Beato	
Disegni di John Rue _____	pag. 31
a cura della redazione	

in Copertina

Bella foto di uno SPAD XIII, aereo al quale è dedicato l'articolo di apertura di questo Notiziario, a firma di P.Moncalvo; questo velivolo è ripreso probabilmente nel dopoguerra poiché, pur appartenendo alla 1ª Serie, le ali sono del tipo squadrato ad apertura ridotta. ben visibile la mimetica Bleriot e l'assenza delle coccarde alari sulle superfici superiori. La matricola è S 2970. (foto S.M.A. via Moncalvo)

Il Notiziario



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

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

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

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

*Daniele Guglielmi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto*

Hanno collaborato a questo numero:

*Enrico Bai, Luca Beato, Marino De Bortoli,
Daniele Guglielmi, Rudy Lemmi,
Pierluigi Moncalvo, John Rue*

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo numero è stato chiuso il:
15/03/1997

Pellicole offset

Litografia QUATTRIFOGLIO
Spinea (Ve) - Italy -

Stampa:

GRAPHOTECNICA
Maranello (Mo) - Italy -

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

Note per i collaboratori:

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

Quote sociali per l'anno 1997:

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)	

1997 Membership Dues:

Europe	Italian Lire 50.000
Overseas	US \$ 50,00

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

(Payment by bank draft or IMO to:)

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

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

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

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

SPAD XIII

di Pierluigi Moncalvo

■ Con i Notiziari no.3/4 vol.12/1981 e no.2 vol.15/1984 iniziavo la trattazione dei velivoli utilizzati da Francesco Baracca e specificatamente il Nieuport 17, il Nieuport 11 e lo Spad VII. Da allora il tempo è trascorso ben oltre ogni previsione, ma come dice il proverbio: non tutti i mali vengono per nuocere. L'articolo conclusivo, completato in quel periodo, avrebbe riportato delle inesattezze alle quali solo oggi, attraverso riscontri documentali, è possibile ovviare.

Comincerò innanzitutto con le correzioni: il Nieuport Ni 11 personale di Baracca non aveva la matricola 1431 come indicato, ma dai riscontri effettuati, va corretta in Ni 1451. Nessun dubbio sulla matricola del Nieuport 17 che era N 2614. Riguardo agli Spad VII bisogna fare una premessa: sebbene possa sembrare strano, i primi velivoli di questo tipo consegnati alla Squadriglia degli Assi (poi 91ª) avevano le matricole con i numeri appartenenti al gruppo 4.000 e solo successivamente al 1.000 e 2.000.

Il primo Spad VII di Baracca, distrutto da un incendio la sera del 7 Luglio '17, era caratterizzato dalla matricola S.4702, l'apertura frontale del motore di tipo maggiorato (tipica della produzione standardizzata) e l'anello del radiatore dipinto in bianco. A tal proposito Baracca, Tacchini ed Olivari erano stati soprannominati "la pattuglia tricolore", proprio per aver dipinto gli anelli dei radiatori nei tre colori nazionali; i velivoli di questi ultimi avevano l'apertura frontale ridotta, caratteristica della prima serie di produzione.

Lo Spad VII che appare nel profilo e nella fotografia pubblicati sul Notiziario 2/84, pur essendo cronologicamente successivo a quello sopra citato, aveva l'apertura frontale ridotta e, contrariamente a quanto scritto nell'articolo, sotto le semiali inferiori comparivano le bande formanti i colori nazionali, verde a destra e rosso a sinistra. Nel caso specifico, la zona di delimitazione era compresa dalla

centina corrispondente ai montanti alari centrali, fino alle estremità; per la verità vi trasparivano anche delle coccarde, ma si trattava quasi sicuramente dei pre-esistenti contrassegni francesi. Non sono purtroppo in grado di fornire una matricola precisa per questo velivolo in quanto, dai diari storici, non si riesce a stabilire in quel periodo l'uso continuativo di un determinato esemplare da parte del nostro Asso. Ad esempio: il giorno 15/07/17, Baracca ritira lo Spad S.4697, ma il giorno precedente aveva volato su un altro Spad VII.

Dopo queste premesse eccomi finalmente allo Spad XIII: Baracca, il 21 Ottobre 1917, dice di avere un nuovo Spad a due mitragliatrici (quindi un XIII), ma dai resoconti dei combattimenti, la disponibilità fisica di questo aereo termina sicuramente entro il 27 dello stesso mese; appena un assaggio col nuovo tipo di velivolo. Il successivo Spad XIII si rende disponibile soltanto in data 14/2/18 ed è quello che compare nella famosa foto a fianco del nostro Asso; la matricola di questo velivolo è S.2445. A bordo di questo esemplare, Baracca coglierà le sue ultime quattro vittorie, ma non è su questo Spad che perderà la vita poiché risulta versato al 3º Magazzino Avanzato, in data 21/5/18, cioè due giorni dopo l'abbattimento. Stando a

In basso:
Questa è l'immagine fotografica ufficiale, raffigurante Francesco Baracca a fianco del proprio Spad XIII; la data è 14/04/1918. In tutte le copie è rilevabile un ritocco più o meno evidente nella parte superiore dell'ala; è comunque distinguibile la tipica mimetica Bleriot.
(foto via Moncalvo)



quanto scritto all'epoca sulla rivista "Il Mondo", Baracca sarebbe stato abbattuto mentre volava sullo Spad S.5382, quasi sicuramente un VII con motore da 180 Hp. La cosa non deve stupire poiché gli Spad XIII usati dagli italiani durante il Primo Conflitto Mondiale (circa una trentina) appartenevano tutti alla 1ª serie costruttiva, facilmente identificabile per le estremità alari arrotondate e dalla mancanza della cabina anteriore che sostituirà il tirante nelle serie successive. Rispetto agli Spad VII, questi velivoli si rivelarono più instabili e meno maneggevoli, come descritto anche in una relazione del Maggiore Piccio, in data 18/9/17.

L'ormai inesistente attività aerea avversaria, contapposta ad una certa pressione sul fronte terrestre, fece sì che il 19/6/18, al Maggiore Francesco Baracca, in coppia col tenente Franco Osnago, fosse affidata la missione di mitragliare le truppe nemiche sul Montello. Forse chi aveva dato quell'ordine avrà pensato ad un incarico quasi banale, in realtà si trattava di un intervento ad alto rischio, ordinato ad uno dei migliori aviatori italiani, per ottenere dei risultati sul nemico più morali che pratici. E' stato infatti calcolato, in base alla consistenza delle difese antiaeree austro-ungariche, che i due velivoli si trovarono a volare in una zona sotto il tiro incrociato di circa cinquecento pallottole al secondo! La scelta dello Spad VII per tale missione fu quindi imposta dal fatto che si trattava di un velivolo più stabile nel tiro e da possibili noie allo Spad XIII.

Dalla succitata missione il Maggiore Francesco Baracca non avrebbe più fatto ritorno.

In base ai fatti sopra descritti ed in considerazione che una ventina di vittorie vennero ottenute ai comandi di Spad VII, si desume chiaramente che il nome di Baracca andrebbe abbinato a tale tipo di velivolo; tuttavia la sua foto ufficiale e la tradizione popolare hanno creato un connubio con lo Spad XIII ormai indissolubile.

I Modelli

Non si può dire che le riproduzioni dello Spad XIII scarseggino, visto che abbiamo dei kits praticamente in tutte le scale. Ma vediamone le caratteristiche: nella scala 1:72 abbiamo il modello Revell che, nonostante risalgia agli anni sessanta e sia leggermente sovradimensionato, con un po' di lavoro di affinamento e dettaglio regge bene il confronto con gli standard attuali. Tuttavia, pur riproducendo la prima serie costruttiva, occorre arrotondare maggiormente le estremità alari. Sempre in 1:72 vi è il kit della Esci, il cui stampo è apparso anche sotto altri marchi; si tratta di un modello sottodimensionato e decisamente carente. Il pregio maggiore è costituito dalle decals che permettono di realizzare l'esemplare di Baracca e fra l'altro sono le uniche con la riproduzione del Cavallino stilisticamente conforme all'originale.

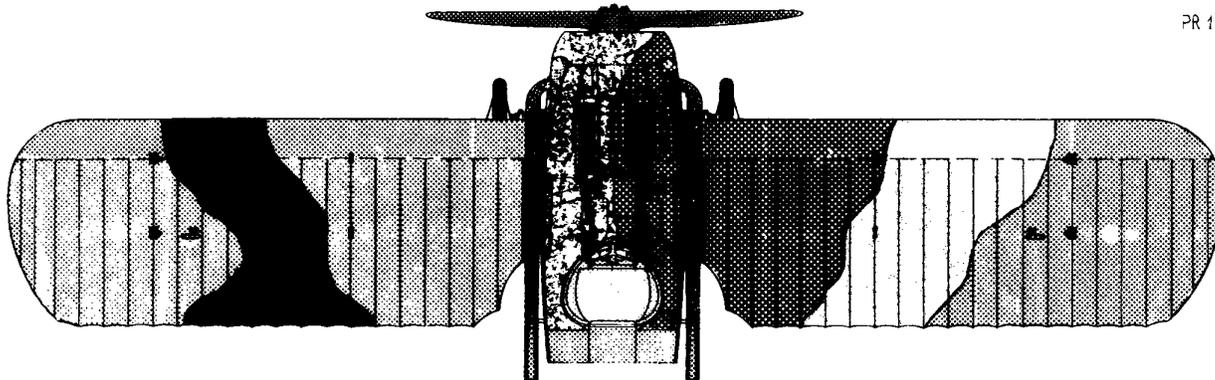
Nella scala 1:48, il primo modello disponibile fu quello della Hawk-Testors: con forti carenze ed approssimazioni, poteva dare un risultato soddisfacente solo in mano a modellisti di livello superiore; il suo pregio era la relativa disponibilità sul mercato italiano. Quasi contemporaneo, sovradimensionato ma con un livello leggermente superiore, vi era poi il kit dell'Aurora; riproducendo un esemplare ad estremità alari squadrate, il difetto maggiore consisteva nella simulazione poco realistica dell'intelaiatura delle ali, totalmente assente nelle superfici inferiori. Questo modello è attualmente di nuovo disponibile sotto il marchio Glencoe Models che l'ha corredato con un foglio decals che dal solo ne giustificerebbe quasi l'acquisto: è infatti dedicato ai maggiori Assi Francesi con l'aggiunta di Francesco Baracca.

Se invece si cerca la qualità, l'unico kit veramente valido in scala 1:48 è quello Dragon che riproduce un esemplare della produzione di serie con l'apertura alare di m 8.08 ed estremità squadrate; volendo ottenere un esemplare modellistico della 1ª

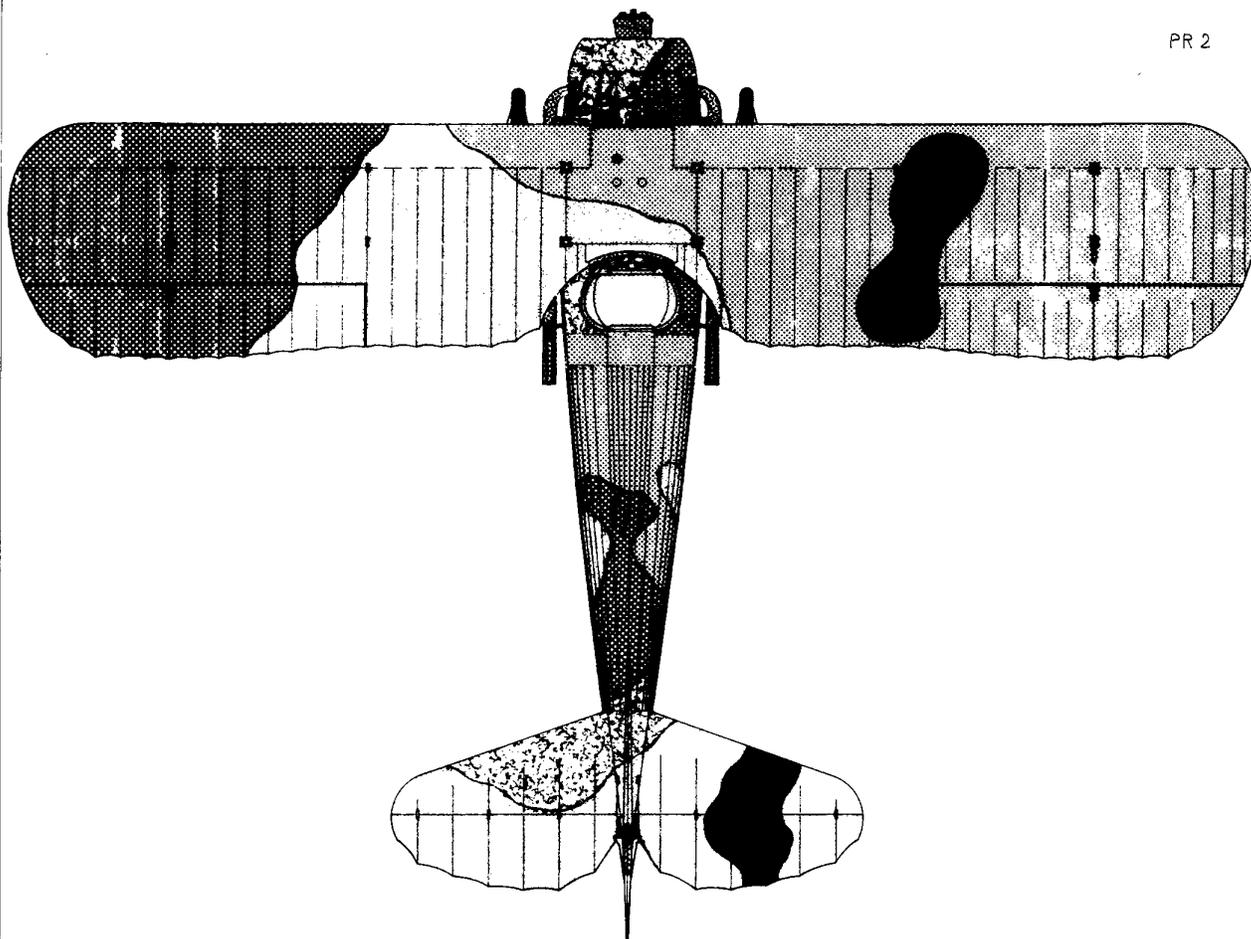
Qui a lato:
Nonostante questa foto si possa considerare la migliore di Baracca accanto al proprio velivolo, è stranamente poco conosciuta. Oltre la mimetica, in questo caso è perfettamente visibile il Cavallino, troppe volte raffigurato in modo caricaturale; notare poi il guidone di Comandante, il congegno di mira e la carenatura dei tubi di collegamento col serbatoio alare.
(foto via P.Moncalvo)

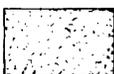
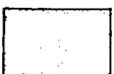
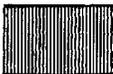
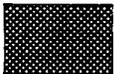
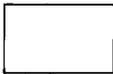
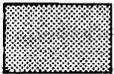
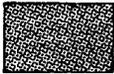


PR 1

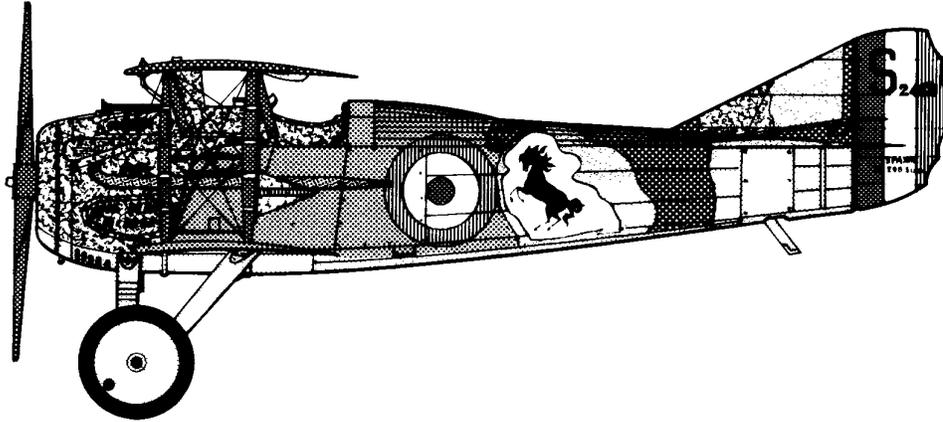


PR 2

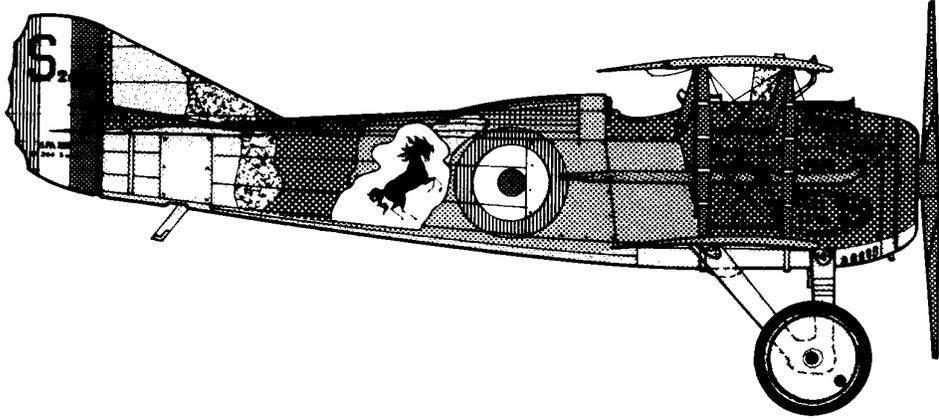


VERDE BANDIERA			NERO	AZZURRO			BEIGE
ROSSO			VERDE SCURO	LEGNO			MARRONE
BIANCO			VERDE CHIARO	METALLO OSSIDATO			GRIGIO CHIARO GIALLASTRO

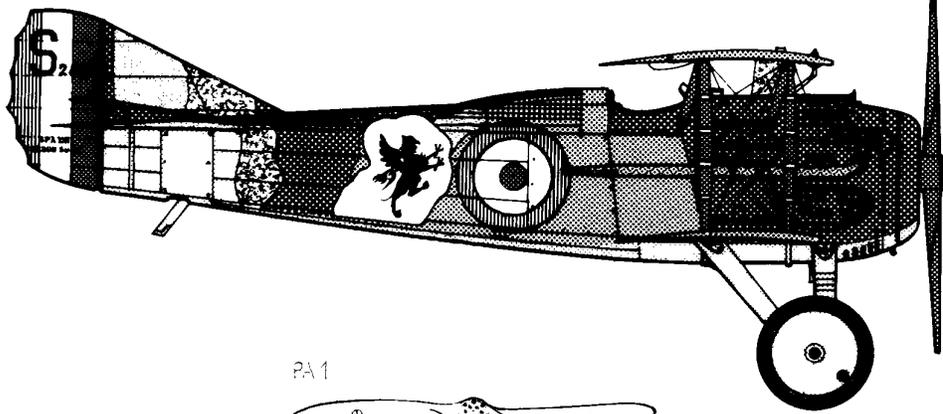
PR 3



PR 4



PR 5



PA 1



DIS 2



PA 2

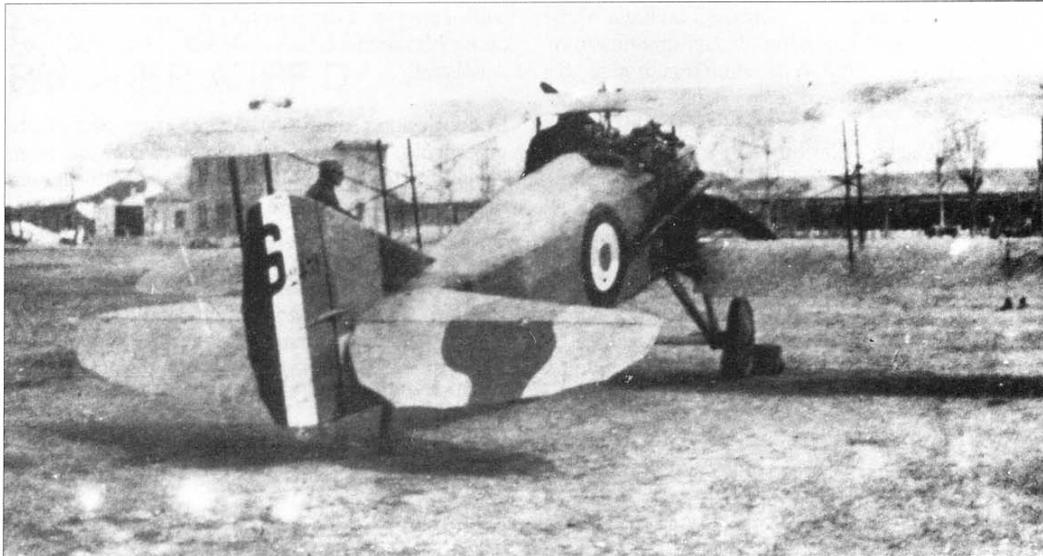


PA 3



DIS 1





Uno Spad XIII di costruzione Bleriot, matricola S 2431, appartenente alla 91^a Sq. e simile a quello di Baracca.

Nonostante la qualità non ottimale, sono distinguibili la mimetica, le estremità alari di tipo arrotondato e l'assenza di contrassegni di nazionalità sulle superfici delle ali, fatto praticamente standardizzato sui XIII bellici italiani. (foto S.M.A. via P.Moncalvo)

serie, come quello di Baracca, si presenta il problema dell'aumento dell'apertura alare e l'arrotondamento delle estremità. Le sezioni aggiuntive potrebbero essere ottenute in resina o plastica fusa con la trielina, utilizzando stampi in silicone ricavati dalle ali del kit come master.

L'ultimo modello da citare è il Revell in scala 1:28: un'ottima base per un'ottima riproduzione; in tempi abbastanza recenti è stato posto in commercio con una confezione contenente decals anche per un esemplare italiano. Ed a proposito di decals, è proprio questo il punto dolente per chi volesse riprodurre i velivoli dei maggiori Assi Italiani; i prodotti finora apparsi sul mercato sono stati approssimativi od errati, speriamo che l'interesse manifestato ultimamente verso i mezzi e la storia della nostra aeronautica porti alla realizzazione di soggetti documentati e qualitativamente all'altezza dei tempi, ricordando che il modellismo dovrebbe essere possibilmente una riproduzione in scala della realtà.

Colorazione

In merito alla colorazione degli Spad XIII, bisogna fare alcune premesse: costruiti da ben nove ditte diverse, essi differivano, secondo i vari produttori, nello schema mimetico, nei contrassegni di identificazione e nelle scritte di servizio. Gli studi fatti in proposito ci permettono di identificare lo Spad di Baracca come un esemplare di costruzione Bleriot. La mimetica era in cinque colori per le superfici superiori (nero, verde scuro, verde chiaro, beige e marrone bruno) ed uno per le inferiori (grigio chiaro).

In merito alle vernici usate, negli U.S.A. è stato fatto uno studio sulle composizioni con analisi microscopiche e spettrografiche. I risultati hanno evidenziato che, ad eccezione del nero, tutti gli altri colori venivano applicati con due diversi tipi di vernice: uno per le superfici metalliche ed uno per le parti ricoperte in tela. Le vernici per la tela contenevano il 42% di polvere di alluminio, ma si differenziavano anche negli altri componenti con variazioni cromatiche notevoli, riscontrabili maggiormente nei colori chiari. La comparazione effettuata sui vari velivoli conservati nei musei ha rivelato

inoltre differenze nelle tinte, sia fra le varie ditte costruttrici, sia nella produzione di una stessa ditta a distanza di un certo tempo (ad esempio: produzione anno 1917, produzione anno 1918).

In base a quanto sopra, pretendere di dare un riferimento coloristico esplicito in un preciso numero di Federal Standard sarebbe ridicolo; fornirò quindi dei riferimenti che debbono essere considerati a titolo orientativo, ma comunque abbastanza indicativi per capire la reale situazione. Comincerò con i colori delle superfici superiori: nero (*noir*): FS 24084; verde scuro (*vert foncé*): 34130; verde chiaro (*vert clair*): 14255 "un po' più verde" per la tela, 24097 "un po' più chiaro" per il metallo; beige: 13523 "un po' più marrone" per la tela, 33446 per il metallo (sulla deriva dei profili, nella zona beige è stata posta una retinatura diversa sulla parte metallica a forma di squadra, solo per evidenziare il contrasto fra le due tonalità, come facilmente riscontrabile nei documenti fotografici); bruno (brun): 20140.

Il colore delle superfici inferiori merita un appunto: definito a volte "gris clair" dai francesi e "light yellow" nei paesi anglofoni, è in realtà un solo colore che al limite sarebbe giusto definire "grigio chiaro giallastro" limitatamente alle parti in tela: rif. FS 26405. Per le parti in metallo è decisamente grigio: 26493.

Vediamo ora gli altri particolari del velivolo del nostro Asso: si tratta di un esemplare appartenente alla prima serie costruttiva, caratterizzato dalla apertura alare di m 8,25 con estremità alari arrotondate; due sole cabane per lato (PA 2) invece delle tre, caratteristiche della produzione successiva (PA 3). L'elica (PA 1) è del tipo ad estremità arrotondate. Fissato ai montanti alari centrali, sul lato sinistro, vi è il guidone di Comandante di Squadriglia, costituito da un triangolo azzurro e probabile barra in rosso.

Le coccarde sono presenti solo in fusoliera e sembrerebbero col rosso esterno. Sotto le semiali inferiori sono presenti le bande con i colori nazionali: verde a destra e rosso a sinistra (nell'unico caso ove ho potuto distinguere tali aree su uno Spad XIII bellico, esse si estendevano dalle estremità fino alla seconda centina dopo i montanti centrali, ma

come su alcuni Spad VII, potevano limitarsi all'altezza dei montanti alari centrali). Sul timone dipinto con i colori nazionali, è presente una grande "S" nera, seguita dal numero di matricola 2445; sotto in basso, su due righe le scritte: "SPA XIII" - "Hp 200 Surc." (diciture Bleriot).

Sul lato sinistro della fusoliera è presente il distintivo personale costituito dal famoso Cavallino Rampante in nuvoletta bianca. Sul colore del distintivo si è scritto molto per supportare la tesi del colore nero, dimenticando totalmente che su Flight Magazine del 27/06/1918, nel riportare la notizia della morte del Maggiore Baracca, si cita "il suo velivolo, sul quale era dipinto il Cavallo Rampante rosso che l'ha reso famoso". Ritengo che Flight Magazine possa considerarsi attendibile. Anche la ditta Blue Rider nel 1988 ha prodotto decals per velivoli italiani della I G.M. fornendo il Cavallino per lo Spad XIII di Baracca nei colori sia rosso che nero, specificando che l'uso di quest'ultimo è da considerarsi postumo. Va comunque considerato che il rosso in uso sui velivoli italiani in quel periodo era in molti casi piuttosto scuro.

Riguardo l'insegna sul lato destro del velivolo vi sono due possibilità: la prima vorrebbe l'uso del Cavallino nel periodo precedente il 14/04/1918; da questa data la 91ª Squadriglia adotta ufficialmente lo stemma del Grifo che viene sicuramente applicato anche sullo Spad di Baracca, come confermato dal Generale Ranza. I punti oscuri in questo caso sono l'esatta forma della nuvola ed il colore del Grifo che sembrerebbe nero, ma in qualche caso potrebbe anche essere stato rosso. A questo proposito Ranza non è di aiuto dicendo che era nero su fondo rosso!

Concludo con una considerazione anche sullo Spad VII su cui Baracca perse la vita: sappiamo che la matricola è S 5382 e, se un frammento del velivolo conservato al Museo del Risorgimento di Milano è originale, le coccarde erano col verde esterno. Poiché tale esemplare venne preso in carico alla 91ª in data 13/05/1918, c'è stato il tempo

sufficiente per dipingervi il Grifo su entrambi i lati, come normalmente avveniva sui velivoli non "personalizzati".

In conclusione, quanto su esposto non vuol essere un articolo "definitivo" sui velivoli di Baracca, anzi, è solo un tentativo, alla luce dei dati attualmente disponibili, di sgombrare il campo da troppe facilonerie viste e sentite in proposito; mi auguro invece che sia il classico sasso in piccionaia!

Desidero ringraziare vivamente per l'aiuto prestato i Signori: Gregory Alegi, Generale Antonio Duma, Roberto Gentili, Ermanno Molteni, Giorgio Pini e Robert C. Mikesh della Smithsonian Institution.

Legenda Disegni Spad XIII (profili in scala 1/48)

PR 1 - Vista superiore Spad XIII 1ª Serie: superfici semiali inferiori con mimetica Bleriot.

PR 2 - Vista superiore Spad XIII 1ª Serie, apertura alare m 8,25, estremità arrotondate: superfici superiori con mimetica Bleriot.

PR 3 - Lato sinistro Spad XIII personale di Baracca (matricola S 2445); notare il guidone di Comandante di Squadriglia, costituito da un triangolo azzurro con probabile barra in colore rosso.

PR 4 - Lato destro Spad XIII personale di Baracca, raffigurato come è possibile si presentasse in data antecedente il 10/4/1918.

PR 5 - Lato destro Spad XIII personale di Baracca come sicuramente era in data successiva al 10/4/1918 (in tale data lo stemma del grifo venne adottato ufficialmente dalla 91ª Squadriglia, in forma non ufficiale era già in uso precedentemente).

PA 1 - Vista ant. elica ad estremità arrotondate.

PA 2 - Cabane Spad XIII 1ª Serie.

PA 3 - Cabane Spad XIII serie successive.

DS 1 - Distintivo personale applicato sul lato sinistro dello Spad XIII di Francesco Baracca. Cavallino probabilmente in rosso scuro su fondo bianco.

DS 2 - Distintivo di Squadriglia applicato sul lato destro dello Spad XIII personale di Baracca. Grifo in probabile colore nero su fondo bianco.

Quinto di Treviso, 12 Giugno 1918. Da sinistra: Ruffo, Bosio, Baruzzi, Baracca. Sullo Spad XIII alle loro spalle, sebbene parzialmente coperto, è identificabile lo stemma del Grifo; anche in questo caso la mimetica è quella della ditta Bleriot. (foto via Gen. A.Duma)



PANZERKAMPFWAGEN PANTHER AUSF D

di Daniele Guglielmi

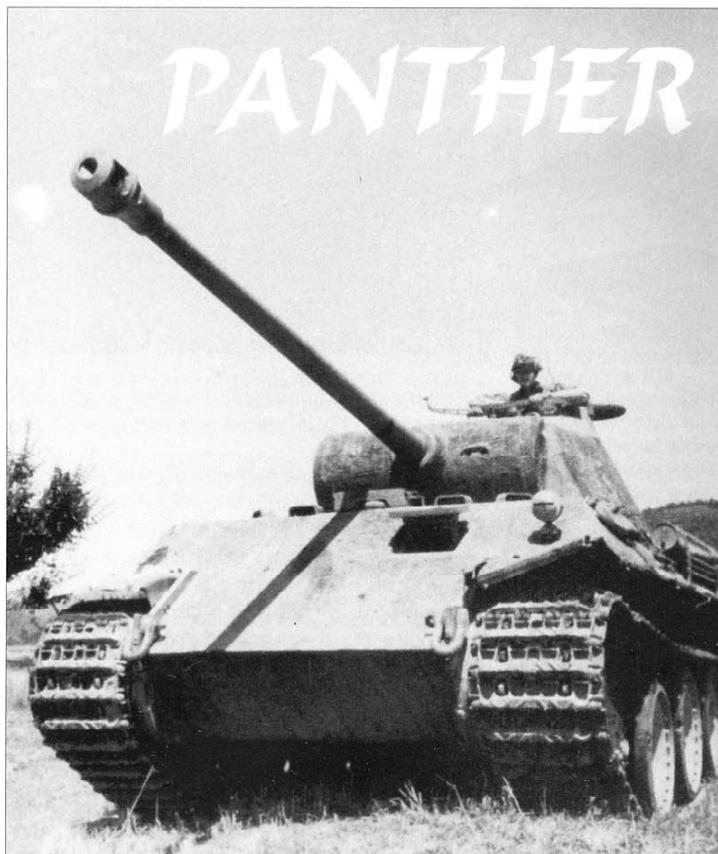
■ Da anni affascinato dai mezzi militari riprodotti nelle scale 1:76/72, generalmente non mi occupo di modelli appartenenti a branche o scale modellistiche a me non congeniali. Ho voluto fare un'eccezione per un particolare modello in scala 1:35, visto che riguarda uno dei mezzi militari della Seconda Guerra Mondiale che più mi interessano. L'Italeri ha deciso di realizzare alcuni kit in 1:35 relativi alla "famiglia" facente capo al Panzerkampfwagen Panther, comprendente varie versioni del carro e i mezzi corazzati da esso derivati.

Sapendo questo, non mi ero stupito di leggere sulla stampa specializzata che sarebbe uscito il modello del Panther Ausf D; quello che invece mi ha sorpreso è stata la mia incapacità di resistere al desiderio di acquistarne un esemplare, dato che da tempo non costruisco pezzi in scale così... grandi.

Avendo ceduto a questa debolezza, ho pensato di far conoscere ad altri le impressioni ricavate da un veloce esame del contenuto della confezione e dalle prime operazioni di assemblaggio; approfitto dell'occasione per fornire qualche nota storica e tecnica.

La storia

Il modello rappresenta la prima versione prodotta in serie del Panther. Questo carro medio ⁽¹⁾ derivò da una serie di studi iniziati in Germania nel 1941; l'anno seguente due diverse soluzioni furono proposte dalle fabbriche MAN e DB, e quest'ultima sembrò favorita con il proprio modello simile al T 34 sovietico ⁽²⁾. Dopo alcune prove svolte nel maggio del 1942 venne però scelto il progetto della MAN ⁽³⁾, la quale nel settembre realizzò due prototipi e nei mesi successivi produsse venti esemplari di preserie (denominati Ausf, ovvero modello, "A", da non confondere con il successivo "A" di serie) inviati ai centri addestramento; lavorando a ritmo continuo e cercando di risolvere i problemi tecnici che via via si presentavano, a partire dall'11 gennaio 1943 furono consegnati i primi Panther completi. In gennaio venne creato il Panzer Abteilung 51 (già II/Pz Rgt 33) in febbraio il Panzer Abteilung 52 (in precedenza I/Pz Rgt 15) e in marzo il reparto scuola Panzer-Lehrgaenge Panther, seguiti da Battaglioni di varie Divisioni inviati dal fronte orientale in Germania per l'addestramento. Il nuovissimo e, almeno per certe caratteristiche, rivoluzionario carro armato doveva costituire una sorpresa per le truppe sovietiche e permettere di aumentare il vantaggio qualitativo nei confronti dei T 34 e KV 1 conquistato solo in parte con il carro pesante Tiger.



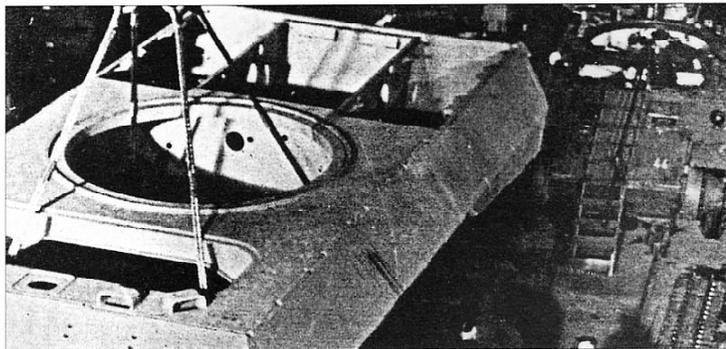
I primi Panther prodotti palesarono però subito gravi problemi che ne limitavano o addirittura ne compromettevano l'utilizzo in combattimento; il completamento dei primi esemplari avvenne con ritardi imputabili alla continua scoperta di difetti nelle parti meccaniche (progettate per un mezzo pesante 35 e non 45 tonnellate) ed elettriche e ai ritardi nelle consegne da parte dei sub-fornitori; i primi test evidenziarono anche problemi di lubrificazione, fragilità nel motore e nella trasmissione, pericolosità delle pompe carburante, debolezze nel sistema di rotolamento e un'insufficiente ventilazione della torretta, cosa questa che costringeva ad aprire i portelli dopo pochi tiri effettuati con le armi. In aprile la produzione fu rallentata e i carri già consegnati vennero riportati in fabbrica e sottoposti a varie modifiche per cercare di ovviare almeno ai più grossi difetti.

Questi "problemi di dentizione" ⁽⁴⁾ non devono stupire data la complessità della nuova macchina e visto che si ritrovano puntualmente nella storia di tutti i mezzi corazzati ⁽⁵⁾; solo che in questo caso un ordine personale di Hitler costrinse a costituire in tutta fretta e senza sufficiente addestramento del personale una Brigata ⁽⁶⁾ equipaggiata con i Panther e pronta per la grandiosa operazione Zitadelle che nel giugno del 1943 si prefiggeva di distruggere le Armate sovietiche comprese nel saliente di Orel-Kursk-Kharkov e costituire il trampolino di lancio delle nuove offensive tedesche verso Mosca e i territori orientali dell'U.R.S.S.

L'operazione venne rimandata anche a causa dei ritardi nelle consegne e nelle modifiche dei Panther e quando il 5 luglio ebbe inizio trovò il nemico pronto e portò solo a successi locali, a limitate conquiste territoriali e alla distruzione di unità sovietiche.

In questa foto si vede un Ausf D ultima serie, qui mostrato in addestramento in Toscana. Si noti la chiusura posta sul foro della mitragliatrice coassiale al cannone, elemento caratteristico dei Panther comando. (foto D.Guglielmi)

Kit Italeri 1:35



Sopra:
Alcuni dei primi Panther in costruzione presso l'azienda MAN; si può notare l'esatta forma del vano posteriore.

Sotto e in basso:
Particolari del vano motore e di alcune componenti; notare l'"imbuto" rialzato sopra al bocchettone del carburante; il tappo a fianco era per il liquido di raffreddamento.
(foto D.Guglielmi)

che facilmente rimpiazzabili, mentre ai tedeschi costò gravi perdite in uomini e mezzi al contrario non rimediabili.

Terminata la grandiosa battaglia il 13 luglio, risultò che ben 58 dei 200 Panther impiegati erano andati persi; molti carri erano stati autodistrutti dopo essere rimasti bloccati da gravi avarie e qualcuno era stato catturato intatto dai sovietici, mentre pochi vennero inabilitati dai cannoni avversari; inoltre, quasi tutti i sopravvissuti avevano bisogno di riparazioni. In particolare i campi minati e gli incendi sui carri a seguito di perdite dai serbatoi di carburante e di surriscaldamenti avevano fermato la Brigata; l'insufficiente numero di mezzi di recupero aveva aggravato la situazione. I carri avevano dimostrato una propensione a prendere fuoco ed esplodere se colpiti perforanti o grosse mine danneggiavano il munizionamento interno; inoltre, sin dai primi combattimenti risultò che proiettili defles-

si dalla parte inferiore della scudatura del cannone potevano penetrare nel sottostante compartimento di guida. Infine, molti piloti e marconisti preferivano tenere aperti i loro portelli, risultati difficili da sollevare in caso di danneggiamenti in combattimento.

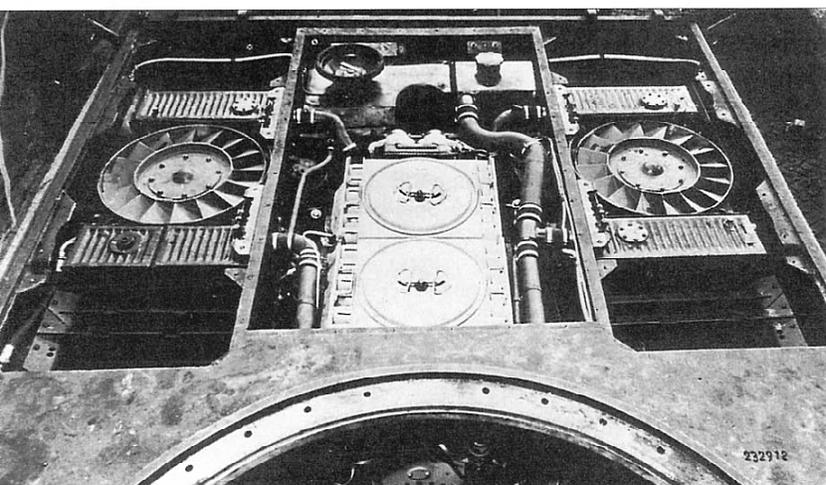
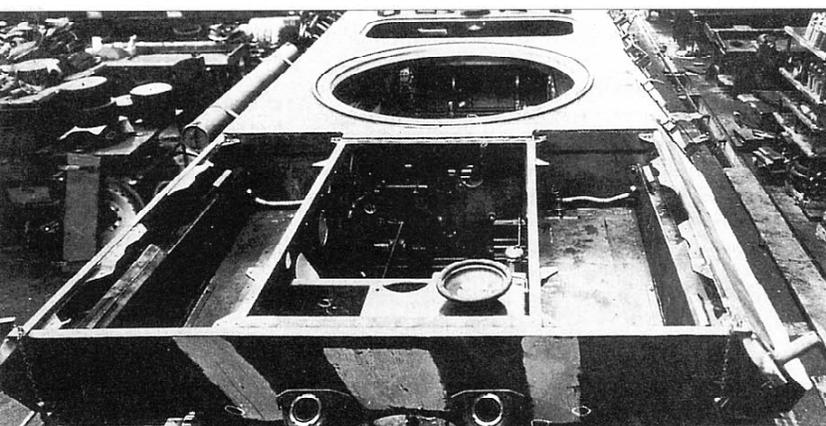
Grazie anche alle negative esperienze avute durante questo battesimo del fuoco, dalla fine di luglio il Panther Ausf D uscì dalle catene di montaggio con una nuova serie di modifiche, mentre i reparti tecnici e le fabbriche attuarono un programma di miglioramento rivolto ai carri già prodotti. A partire dall'agosto 1943 i "D" con cupola cilindrica vennero distribuiti al I/15/11 (?) (derivato dal Panzer Abteilung 52) al II/23/23, al I/26/26 (equipaggiato in Francia e inviato sul fronte orientale e non in Italia dove l'unità madre combatteva) al I/2/16, al II/33/9 (derivato dal Panzer Abteilung 51) e ai I/1 SS/1 SS, I/2 SS/2 SS e I/3 SS/3 SS, anche se alcuni esemplari finirono in altre grandi unità, quali il I/1/1 e il I/4/13.

L'ultimo degli 850 Ausf D ordinati venne consegnato nel settembre del 1943; dal mese precedente era apparso l'Ausf A, frutto degli insegnamenti arrivati dal fronte e che venne prodotto sino al maggio 1944 in 2.000 esemplari; dal marzo dello stesso anno venne costruita la versione "G" del Pz Kpfw Panther (da questo mese non più denominato Panzer V) con migliorie che permisero di mantenere il carro al passo con i tempi e di risparmiare sulla manodopera e sui materiali necessari per la fabbricazione. L'affidabilità migliorò continuamente, grazie all'adozione di organi meccanici rinforzati e di accorgimenti semplici ma efficaci; inoltre un più attento addestramento degli equipaggi e dei meccanici permise di ottenere migliori risultati dalle macchine. Nonostante tutto questo, i Panther rimasero mezzi complessi e richiesero sempre personale capace e motivato; a rendere più difficili le cose contribuì la cronica mancanza di pezzi di ricambio, specialmente quelli riguardanti le parti più facili alle rotture come il gruppo trasmissione, il motore, i rulli di rotolamento e le barre di torsione; inoltre, i cingoli si consumavano in fretta e le canne dei cannoni andavano sostituite dopo aver tirato 3.000 colpi al massimo.

Gli Alleati e i sovietici ebbero sempre il massimo rispetto nei confronti dei Panther e, oltre a condurre accurati test sui carri catturati, ne misero in servizio alcuni esemplari. Nel dopoguerra la Francia ebbe una cinquantina di Panther Ausf D, A e G in forza presso il 503. Battaglione corazzato, oltre ad inviarne uno in Indocina per valutazioni su quel difficile teatro.

Perché vi ho annoiato con tutto questo? Non solo per... sadismo, ma anche per arrivare a dire che il modello Italeri in esame rappresenta un ibrido, un esemplare cioè comprendente caratteristiche dei primi mezzi prodotti insieme ad altre tipiche delle varianti successive se non addirittura della posteriore versione "A".

Per cercare di essere più chiaro, nella pagina a fronte fornisco uno schema che vorrebbe indicare le principali differenze tra le varie versioni, sotto-versioni e sotto-sotto-versioni, precisando che non segnalerò alcune modifiche di poco conto oppure non visibili esternamente sul modello (8); come mio solito, ricordo che le modifiche non vennero adot-



Ausf	periodo	consegne	caratteristiche esterne
D	09/42	2	prototipi completi realizzati dalla MAN.
D	12/42-01/43	20	mezzi di preserie, inizialmente denominati Ausf A e poi Ausf D1; costruiti dalla MAN, possedevano molti caricamenti, due lanciagranate trinati ai lati della torretta, Schürzen laterali, cupola del capocarro spostata verso l'interno (eliminando la bombatura sul lato sinistro della torretta).
D	02-04/43	circa 200	conosciuti anche come D2; inizio della produzione da parte di DB e poi di MNH e Henschel; freno di bocca non più singolo e globulare, adozione del contenitore cilindrico per lo scovolo del cannone e per l'antenna di ricambio, spostamento di alcuni caricamenti, corazzatura frontale passata da 60 a 80 mm, eliminazione degli attacchi per serbatoio supplementare posteriore, cofano motore modificato a seguito dell'adozione di propulsore e organi meccanici potenziati, ruota motrice irrobustita; dopo i primi esemplari la maniglia presente al centro dei portelli del pilota e del marconista venne spostata sul bordo (profili) e venne eliminata la struttura circolare in fondo al cofano motore contenente un tubo telescopico per il guado di corsi d'acqua, sparì anche la grande cassetta montata da almeno una fabbrica sul fianco destro dello scafo.
D	05-07/43	circa 300	(prima dell'operazione Zitadelle, modifiche in fabbrica o sul campo) raddoppio del numero di bulloni sui rulli sottoposti a maggiori sforzi, lanciagranate trinati non più montati, adozione di martinetto più grande e robusto; a volte sulle aperture laterali e posteriori della torretta e sui fori del sistema di mira venivano saldate delle grondaie antipioggia.
D	08/43	circa 150	(dopo l'operazione Zitadelle, modifiche adottate sugli esemplari nuovi di fabbrica e su alcuni carri già al fronte) adozione della Zimmerit (quando era applicata dalle officine campali presentava un aspetto irregolare e spesso ricopriva anche gli Schürzen), estensione del programma di rinforzo dei rulli oppure sostituzione con le nuove ruote a 24 bulloni, eliminazione dal lato sinistro della torretta del portello circolare per l'espulsione dei bossoli, luce posteriore spostata da sotto il portabagagli sinistro al lato del vicino attacco dello scarico motore, piastre para-calore previste su alcuni esemplari a lato dei portabagagli posteriori non più montate; montaggio di un anello di fissaggio di una MG contraerei sopra la cupola cilindrica del capocarro; a volte venivano aggiunti dei fermi agli agganci esterni degli Schürzen per evitare lo sfilamento delle piastre durante la marcia ed era prevista la serratura sul portello posteriore di torretta; eliminazione del faro anteriore destro; quando possibile venivano sostituiti i cingoli con il nuovo tipo dotato di ramponi antighiaccio.
D	08-09/43	circa 180	(definitivo) cingoli con ramponi antighiaccio, iposcopio sul cielo di torretta per il servente, Zimmerit sempre presente, adozione dei nuovi rulli con 24 bulloni; su alcuni venne saldata sul portello posteriore di torretta una maniglia verticale od orizzontale, installata di serie in fabbrica solo sugli "A" di produzione tarda.
Totale Ausf D			850
D/A	08-11/43	circa 200	(più esattamente si trattava dei primi Ausf A costruiti da almeno una delle fabbriche coinvolte nella produzione del Panther, conservavano lo scafo del "D" definitivo ma avevano la nuova torretta dell'"A") stesse modifiche dell'Ausf D, ma torretta senza due (inizialmente rimase quella posteriore) o tre delle aperture per il tiro con le armi portatili; il visore di puntamento del cannoniere era ora monoculare, ma sui primi esemplari continuarono ad apparire due fori di cui uno risultava chiuso da una saldatura, ispessimento delle parti laterali fisse della scudatura cannone.

tate tutte insieme e da ogni fabbrica coinvolta nella produzione. La nota "(*profili*)" che apparirà più volte nel testo indicherà particolari che l'Italeri non ha previsto nel kit ma che ha correttamente illustrato nei disegni che corredano il foglio di istruzioni; "(*figure*)" rimanda a dettagli illustrati nel contesto di questo articolo.

Il modello

E veniamo al modello Italeri. Per quanto riguarda imperfezioni nello stampaggio oppure presenza di parti storte o rotte, non ho niente da segnalare in quanto l'Italeri è giustamente famosa per la qualità dei suoi prodotti. Naturalmente alcuni pezzi sono da ripulire, ma si tratta di lavori facili anche per un modellista inesperto.

Le principali dimensioni, controllate su vari disegni in scala e con comparazioni su mezzi reali, risultano in genere rispettate, con un'unica grossa eccezione: la lunghezza dello scafo in 1:35 risulta più corta di quattro millimetri; dopo un attento esame mi sono accorto che sul cofano motore del modello le griglie anteriori non sopravanzano la parte cen-

trale imbullonata, come invece avveniva nei Panther Ausf D e A. Per spiegarmi meglio rimando ai dettagli illustrati nelle foto della pagina precedente. Consiglio di intervenire accorciando di quattro millimetri la parte rivolta verso la torretta del pezzo n. 50; chiudere poi lo spazio così creatosi sul cielo dello scafo con un listello di plastica accuratamente stuccato, allungare sempre di quattro millimetri il pezzo n. 26 nello spazio compreso tra l'anello di torretta e le griglie anteriori e adattare di conseguenza fondo e lati inferiori dello scafo.

E' da apprezzare la presenza di particolari interni quali il motore e le aperture per i rifornimenti - anche se andrà alzato l'imbuto posto sopra al bocchettone per il carburante -, così come la possibilità di montare alcune parti in alternativa (portello frontale del marconista sia sagomato che liscio, attacchi sui lati della torretta per maglie di cingolo). Fa piacere trovare già presenti su di alcune giunzioni delle piastre i tipici segni delle saldature. Buoni i caricamenti, compresi i cavi di traino pur essendo realizzati in plastica dura.

L'antenna radio, di cui le istruzioni non parlano

Qui a lato:
Panther Ausf D catturato dai sovietici durante l'operazione Zitadelle; davanti al numero si intravede il simbolo della testa di pantera che ruggisce. Il carro apparteneva al Pz Abt 52 della 10. Panzer Brigade. Uno dei rulli esterni ha 16 bulloni, mentre gli altri ne hanno 32; mimetica con due o tre colori, notare la croce tedesca spostata all'indietro rispetto alla norma.
(foto D.Guglielmi)



(*profili*), può essere ottenuta da un pezzetto lungo cinque centimetri di corda di chitarra da 0,18 mm; peccato che nel modello l'attacco sul dielettrico non sia forato per facilitare l'istallazione. Aggiungendo una o due antenne con il relativo sostegno è possibile realizzare un carro comando di Battaglione o Reggimento, una interessante variante ottenibile con poco lavoro e che ho descritto a parte (fig.1).

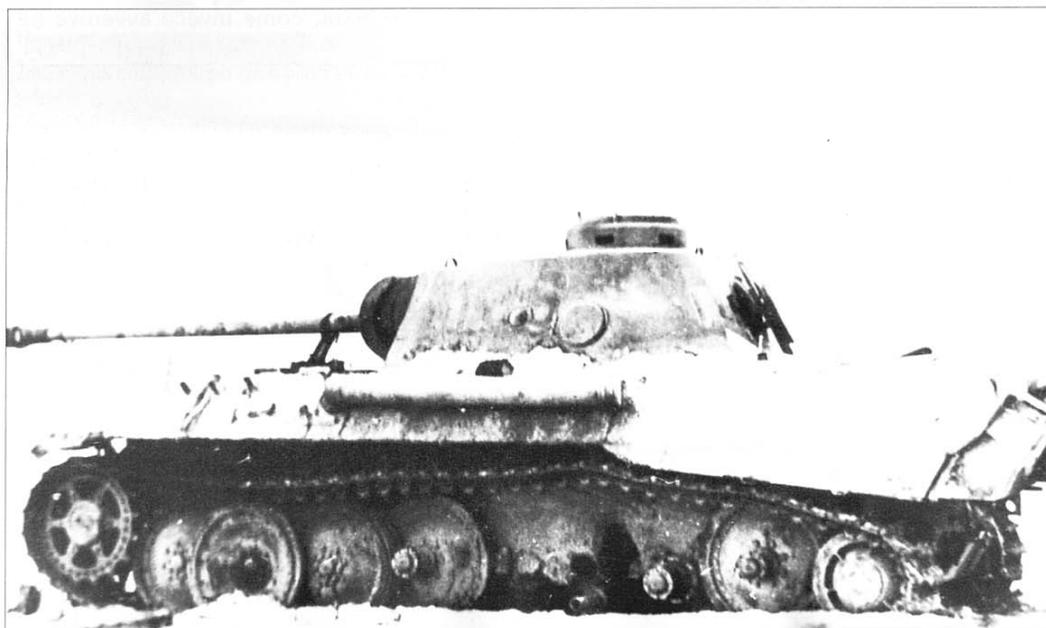
Nella confezione non sono presenti particolari fotoincisi. Alcuni dettagli sono un pò troppo spessi (ganci, maniglie, piastre laterali, portelli) e andrebbero assottigliati o ricostruiti oppure, portafoglio permettendo, sostituiti con quelli previsti dai vari kit di miglioramento che il mercato propone. Per ottenere un buon lavoro occorre ricordarsi di aggiungere le retine di protezione alle grate di areazione del vano motore e le catenelle agli attacchi per le maglie dei cingoli di riserva.

Si dovrebbero anche incidere o disegnare sul carro i segni dei bulloni, delle serrature e di altre saldatu-

re presenti su varie parti dello scafo e della torretta e che risultano mancare sul modello, così come reincidere i bordi delle piastre anteriori di scafo e di torretta per farle raggiungere lo spessore, in scala, dei reali 80 mm (*profili*). Il ventilatore sulla torretta dei "D" era meno stondato e nella realtà presentava delle aperture laterali (senza di esse sarebbe stato impossibile espellere i fumi di sparo). La scudatura del cannone deve presentare due aperture per il visore binoculare del puntatore, come correttamente indicato nelle istruzioni; su alcuni "D" di produzione intermedia e tarda sui questi due fori era posta una grondaiaetta parapiooggia. Sulle aperture dei due terminali di scarico si possono incollare orizzontalmente due striscette di plasticard, per simulare le barre che dovevano impedire l'inserimento di bombe a mano da parte del nemico (*profili*); se si desidera realizzare uno dei contenitori portaoggetti danneggiato o aperto, occorre assottigliarne le pareti e aprire la parte superiore.

Per personalizzare il modello si possono mostrare

Un Panther Ausf D di produzione iniziale distrutto dai sovietici; si intravedono rulli sia a 16 che a 32 bulloni. Notare l'assenza della Zimmerit e degli attacchi per i lancia-granate; i portelli di torretta hanno le grondaiaette.
(foto arch. A.Mies)





Un Panther Ausf D in addestramento in Francia nel 1943; i rulli sono a 16 bulloni ma quello di scorta ne ha 32, la colorazione è giallo-sabbia e verde-medio; notare la Zimmerit stesa grossolanamente e anche sugli Schürzen, i lanciagranate, i listelli orizzontali sui fori degli scarichi motore, la grondaia sul visore binoculare del tiratore, le piastre anti-calore nella parte interna dei portaoggetti posteriori, i cingoli senza ramponi e il portellino per l'avviamento a manovella, sotto lo scarico destro, aperto. (foto D.Guglielmi)

aperti i portelli laterali di torretta, sia i tre più piccoli (che rimanevano appesi all'esterno a mezzo di una catenella) che l'unico più grande per il caricamento e l'espulsione del munizionamento (fig.2); ricordarsi però che in questo caso le grondaie parapioggia (assenti, lo ricordo, sui "D" di produzione iniziale) vanno staccate e poi attaccate sopra ai fori perfettamente circolari da ottenere sulla torretta. E' meglio anche ritoccare i lati della parte anteriore della torretta sulla quale ruota la scudatura del cannone (*profili*). Il freno di bocca del cannone aveva un grosso fermo nella parte superiore (*profili*). Il motore e i lanciagranate trinati di torretta, se montati, vanno completati con i cavi elettrici. Se si desidera mostrare smontate alcune parti (quali rulli, cofano motore, piastra al di sopra del vano del pilotaggio e del marconista), occorre ricordarsi che vanno eliminati i bulloni di fissaggio e realizzati i relativi fori.

Le sottili lamiere che componevano gli Schürzen (le paratie laterali paracolpi) si danneggiavano facil-

mente durante la marcia in fuoristrada; perciò poteva capitare che alcune piastre fossero deformate, qualcuna fosse sostituita con altre di forme e materiali diversi e qualche altra mancasse del tutto. Nel caso in cui si decida di omettere alcuni o tutti gli Schürzen, suggerisco di autocostruire e di inserire negli intagli previsti nello scafo alcuni dei sostegni che servivano a reggere le singole piastre (fig.3); gli Schürzen andavano a sovrapporsi sui bordi uno sull'altro. Occorrerà intagliare leggermente le parti verticali posteriori dei lati scafo (che proteggevano alcuni dei serbatoi del carburante) per riprodurre gli incastri tra le piastre (*profili*). Per mostrare aperti il portello posteriore di torretta, quello del cofano motore e quello del visore del pilota andranno realizzati alcuni dettagli interni (fig.4).

Evitare di realizzare un modello di Panther Ausf D od A con il pilota che guida con la testa fuori dall'abitacolo; ciò era possibile solo dal successivo Ausf G, che disponeva di sedile e comandi alzabili



Qui a lato un Panther Ausf D di produzione tarda, in Italia, estate 1944. Il carro porta la numerazione standard a tre cifre, rosse con bordi bianchi, in torretta e la croce sul bordo anteriore dello scafo, ma stranamente è verniciato nel solo color giallo-sabbia di fabbrica ad eccezione della lunga canna del cannone, mimetizzata in tre colori; ha rulli sia a 16 che a 24 bulloni; questo carro ha due Schürzen non originali, dato che una è di materiale zigrinato e un'altra ha la Zimmerit ed è in posizione rovesciata. (foto D.Guglielmi)

Di lato:
Panther Ausf D/A del
I/4 Panzer Regiment
distrutto in Italia
durante lo sfonda-
mento Alleato della
linea Senger alla fine
del maggio 1944. Il
carro, oltre ad essere
caratterizzato da tutte
le modifiche tipiche
del "D" ultima serie
(faro unico, Zimmerit
data in fabbrica, cin-
goli con ramponi,
maniglie sui bordi dei
portelli anteriori, ipo-
scopio per il serven-
te), ha i rulli definitivi
con 24 bulloni e la
torretta senza apertu-
re laterali tipica
dell'Ausf A.

(foto D.Guglielmi)



e mancava del visore di guida sulla piastra frontale. I due parafranghi anteriori avevano una parte incernierata davanti, ma i due pezzi mancano dal kit (*profili*), forse perchè in molte foto d'epoca questi prolungamenti appaiono ripiegati sopra alle parti fisse. Sulla parte anteriore della torretta andranno realizzati i fermi sopra e ai lati inferiori della scudatura che servivano a limitare il movimento della scudatura del cannone (*profili*); i due angoli anteriori bassi della torretta vanno smussati (*profili*).

La parte latero-inferiore del modello è completa e realistica. Con un pò di lavoro si possono variare gli attacchi per i rulli del sistema di rotolamento, in modo da fagli assumere posizioni "naturali" nel

caso lo si voglia adagiare su di un terreno accidentato.

Direi che avendo a disposizione questa scatola di montaggio convenga realizzare un "D" costruito prima del luglio/agosto 1943, dato che l'Italeri ha già posto in vendita o previsto le varianti e versioni successive. I particolari da tenere maggiormente d'occhio sono vari; di seguito fornisco alcune indicazioni.

Per prima cosa parlo dei cingoli. Nella scatola di montaggio sono forniti in plastica morbida, di buona fattura e suddivisi in vari segmenti; hanno però i ramponi diagonali antighiaccio e perciò non vanno bene per i primi Panther prodotti (*profili*). Per realizzare uno di questi esemplari (tra l'altro proprio quelli previsti dall'Italeri) si potrà provare ad eliminare i sei ramponi su tutte le maglie, comprese quelle di ricambio, e di intagliare i tipici incavi almeno nelle maglie che rimarranno visibili a modello terminato; a dir la verità, bisognerebbe anche forare le parti verticali presenti sulle maglie. Naturalmente per ottenere un maggior realismo nei dettagli più fini e, specialmente, nella forma complessiva della cingolatura è consigliabile ricorrere ai bellissimi (ma, ahimè, costosi) maglia-maglia della Friulmodellismo o della Model Kasten.

Da notare che tra le varie "sviste" avute dall'Italeri nel realizzare il modello del Tiger I prima serie vi è sempre questa dei cingoli. E' da tenere presente che sui Panther i cingoli avevano la corretta tensione quando toccavano la parte superiore del secondo rullo interno. Altra attenzione va rivolta ai rulli di rotolamento; quelli del kit posseggono 24 bulloni, mentre nei primi Panther prodotti ne avevano solo 16 (*profili*), quando possibile portati a 32 per rendere più difficile il loro scardinamento sotto sforzo. I rulli definitivi con 24 bulloni furono montati a partire dagli ultimi Ausf D e quindi è altamente improbabile che tutti i rulli di un D delle prime produzioni fossero di questo tipo. Non volendo sostituire questi rulli suggerisco di sporcarli con fango. Occorre eliminare dal cielo della torretta i leggeri rilievi che segnalano la posizione dell'iposcopio, che comparve solo con la versione finale del "D". Non montare i ganci n. 57 (non previsti sui "D") e cartavetrare i relativi segni sulla plastica (*profili*).

Le istruzioni di montaggio sono chiare e semplici,



Sotto:
Questa immagine,
colta in Normandia,
nel giugno 1944, mos-
tra un Panther Ausf A
di serie, con postazio-
ne tonda per la mitra-
gliatrice di scafo,
dotato di una torretta
tratta da un Panther
Ausf D, portellino
laterale di torretta.
(foto D.Guglielmi)

come d'altra parte è sempre stato nelle scatole Italeri; da eterno pignolo quale io sono, avrei gradito note storiche e indicazioni per le colorazioni più complete e precise.

Decal e codici

Le decal fornite prevedono tre croci di identificazione e due serie di cifre da zero a nove, il tutto in nero a bordi bianchi; centratura e nitidezza sono di ottimo livello e aggiunte o sostituzioni si renderanno necessarie solo per ottenere insegne - invero rare sui Panther -, numeri di diverso colore o particolari combinazioni di cifre che non sia possibile

ottenere con il foglietto a disposizione - ad esempio "111" o "233" oppure con una terza serie di cifre da realizzare sul retro della torretta -.

Consiglio sempre di realizzare un mezzo ispirato a qualche foto d'epoca; avendo a che fare con un carro come il Panther non c'è che da scegliere tra le tante possibilità. Per quanto riguarda le insegne e le numerazioni, accenno solo a queste poche cose fondamentali:

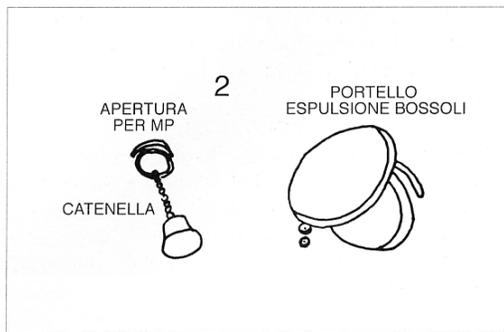
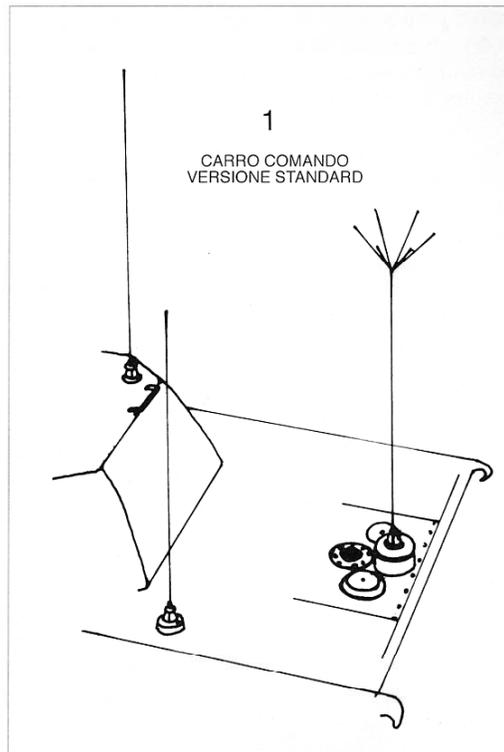
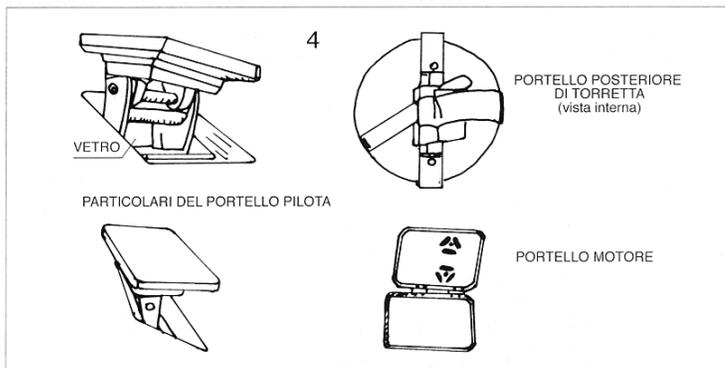
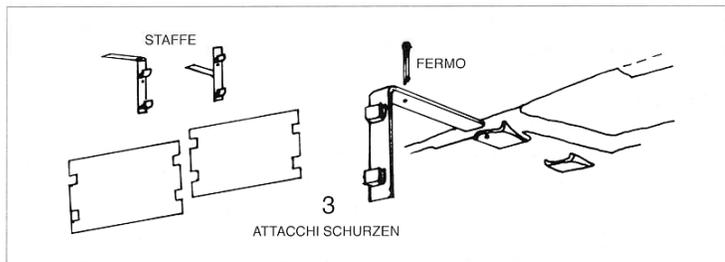
- a) raramente apparvero contrassegni tattici, simboli di reparto (*) o nomi;
- b) la numerazione dei Panther quasi sempre seguiva le regole in vigore dal 1942 nell'Esercito



Qui a lato:
Questo Panther distrutto in Francia nell'estate del 1944 è invece un normale Ausf A; l'apertura che si intravede sul lato della torretta è stata provocata da un proiettile perforante. (foto National Archives Canada)



Un veterano ancora in azione: un Panther Ausf D di produzione intermedia, probabilmente appartenente alla 2ª SS Panzer Division, distrutto in Normandia nel luglio 1944; il carro ha la vecchia cupola e le aperture in torretta per le armi individuali, ma manca del portello laterale per il munizionamento. (foto Imperial War Museum)



Bibliografia suggerita:

- Die Panther Familie* - Waffen Arsenal Band 83;
- Panther Model Fibel* - Model Art Tokyo;
- Panther - Achtung Panzer Series*;
- Encyclopedia of German Tanks of W.W. 2* (revised edition) - Arms & Armour;
- Panzerkampfwagen Panther* - AFV Profiles No.10;
- Panther* - Tank Magazine Special;
- Panther* - Sturm & Drang No. 5;
- Panzers in Saumur* No. 2;
- The Pz Kpfw V Panther* - Osprey Vanguard No. 21;
- Panther in action* - Squadron Signal No. 11;
- Pz Kpfw V Panther* - Wydawnictwo Militaria 3;
- Vehicules Militaires International* - n. 25;
- Model Graphix* - vari numeri;
- Steel Masters* - vari numeri;
- Der Panzerkampfwagen Panther und seine Abarten* - Militaerfahrzeuge Band 9.

Qui a lato:
 Un Bef Panther Ausf D di una Divisione delle SS operante sul fronte orientale. Da notare: la Zimmerit data in fabbrica, un solo portello laterale a sinistra della torretta - dal quale pende la chiusura appesa alla catenella, le tre antenne, i rulli a 24 bulloni, il contenitore cilindrico laterale aperto, la cupola cilindrica con sostegno per MG 34 antiaerea. Il pilota guida stando all'interno del mezzo; la cosa più strana sembra essere la numerazione, dato che il "155" non dovrebbe corrispondere ad un carro comando.
 (foto D.Guglielmi)



Tedesco: tre cifre ad indicare rispettivamente Compagnia, Plotone e posizione del carro. Attenzione però, perchè la prima cifra andava da 1 a 4 (ad indicare le Compagnie del I battaglione) tranne che in queste poche eccezioni documentate: Panzer Abteilung 52, Panzer Divisionen 9, 20, 21, 23 e 5 SS Wiking⁽¹⁾; i carri comando generalmente portavano le lettere I, II, R, N o un numero cominciante con 9;

c) le croci di identificazione erano comunemente verniciate sullo scafo agli estremi anteriori dei lati e posteriormente tra i tubi di scarico o sui contenitori portabagagli.

Mi sembra superfluo dire che i fori degli scarichi, della mitragliatrice nella scudatura e degli attacchi degli Schürzen andranno scuriti; dietro le aperture del visore pilota (se mostrato aperto), degli iposcopi di pilota e marconista (da riempire con pezzetti di sprue rettangolari) e sulla cupola del capocarro occorrerà simulare con colore verde chiarissimo, reso lucido da una sovrapposizione di vernice trasparente, la presenza del blindovetro.

La Zimmerit, utilizzata su tutti i Panther prodotti tra l'agosto 1943 e il settembre 1944, può essere realizzata in vari modi. Ricordo solo che poteva avere vari disegni e coprire più o meno il carro, a seconda di quando e di come fosse stata stesa.

Per concludere, posso dire che secondo il mio parere ci si trova di fronte ad un buon prodotto, a condizione di scegliere bene l'esatto modello che si vuole realizzare e di attuare le modifiche necessarie.

Le immagini che pubblico dovrebbero mostrare più chiaramente alcuni dei particolari che ho indicato nell'articolo; le foto potranno servire anche come spunto per realizzazioni modellistiche, mentre gli schizzi che ho preparato vogliono solo mostrare alcuni particolari e perciò sono stati realizzati in maniera semplice e incompleta.

Rimando a futuri articoli altre informazioni riguardanti i carri Panther e i loro derivati e i modelli ricavabili dalle scatole di montaggio disponibili. Naturalmente tutto questo se l'argomento interesserà i lettori.

A questo proposito rinvio a quanto da me detto in merito ai semoventi tedeschi nei miei scritti già pubblicati su Il Notiziario.

(2) I tedeschi, dopo i primi scontri avuti con questi carri sovietici e a seguito di prove ed esami eseguiti su mezzi catturati, modificarono i progetti relativi al loro nuovo Panther al fine di poter disporre di un carro superiore in ogni aspetto ai T 34.

(3) Il progetto della MAN permetteva un veloce inizio della produzione di serie, nonché la possibilità di adottare facilmente modifiche al carro, come infatti avvenne nei mesi successivi.

(4) Definiti proprio così dalle fonti tedesche.

(5) Tanto per far paragoni, il carro inglese Churchill si comportò decisamente peggio rispetto al Panther.

(6) Si trattava della 10. Panzer Brigade, detta anche Panther Brigade, composta dai Panzer Abteilungen 51 e 52 con 96 Panther ciascuno, al comando del Pz Rgt 39 dotato di 8 Panther, oltre a 8 Bergpanther prima serie per il recupero e a numerosi veicoli di supporto.

(7) Con queste abbreviazioni si indicano, nell'ordine, Battaglione, Reggimento e Divisione corazzati; nel primo caso abbiamo quindi il 1. Battaglione del 15. Reggimento della 11. Panzer Division.

(8) In totale le modifiche, piccole o grandi, furono centinaia; si andava dai cablaggi elettrici ai bulloni di serraggio degli organi meccanici, dalla nuova sigillatura dei serbatoi carburante, alla sostituzione di parti meccaniche rivelatesi fragili, e così via.

(9) Segnalo comunque alcune delle eccezioni accertate: simboli apparvero su di un limitato numero di Panther appartenenti al Panzer Abteilung 52, alle Panzer Divisionen 3, 5, 22, 24 e 116 e alle SS Panzer Divisionen 1 LSAH, 2 Das Reich, 3 Totenkopf e 5 Wiking.

(10) Normalmente era il I Battaglione che doveva essere dotato di Panther, mentre il II aveva Pz Kpff IV e a volte anche StuG.

Inserita nel testo, in basso:

Bef Panther Ausf D in azione sul fronte di Anzio e Nettuno nel febbraio 1944. Il mezzo è il carro del vicecomandante del I Battaglione del 4. Panzer Regiment; in questo caso la numerazione è regolamentare, "102". L'assenza di Zimmerit, la presenza della presa d'aria telescopica sul cofano motore e i cingoli senza ramponi fanno pensare ad un mezzo prodotto prima del luglio 1943. Da notare che il mezzo portante la stessa numerazione, mostrato in apertura di articolo, deve aver sostituito questo esemplare andato distrutto.

(foto D.Guglielmi)

Qui sotto:

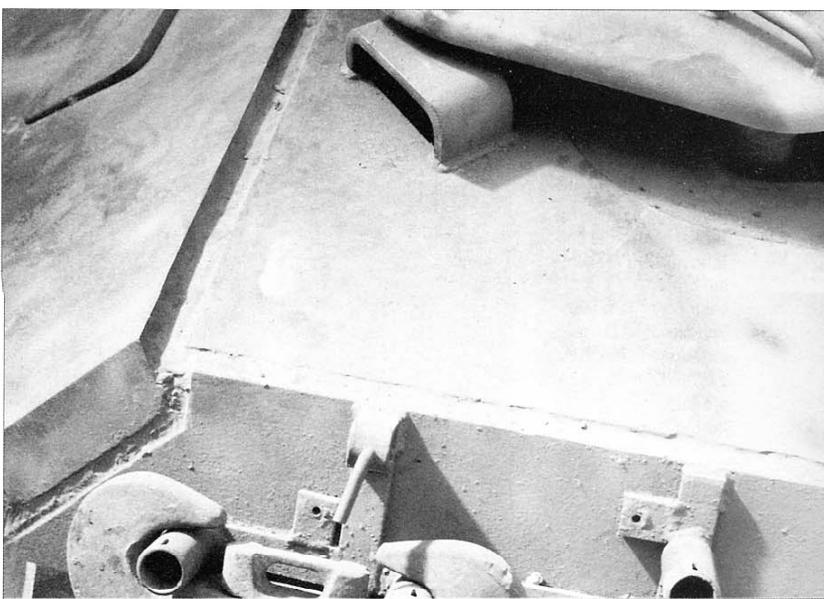
Particolare anteriore di un Panther Ausf A; solo i primi Ausf D prodotti avevano la maniglia al centro e non sul bordo dei portelli del pilota e del marconista.

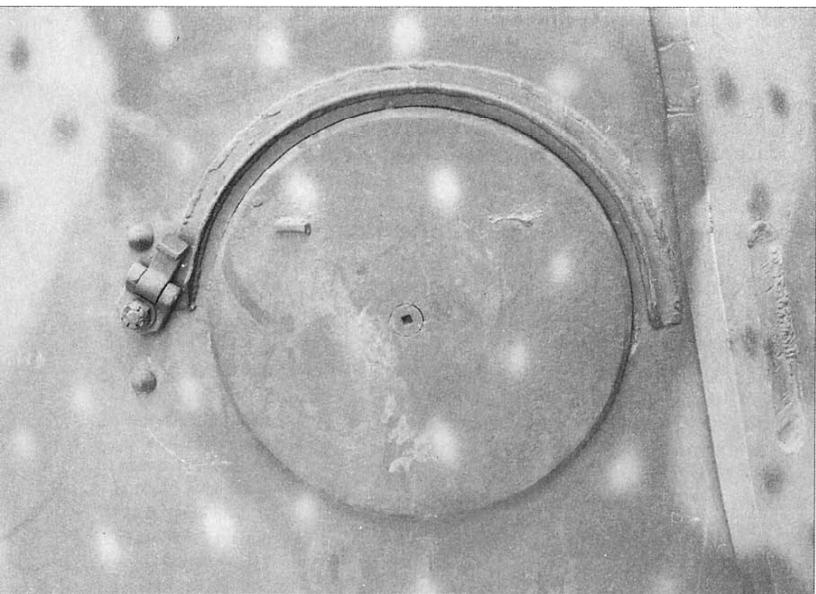
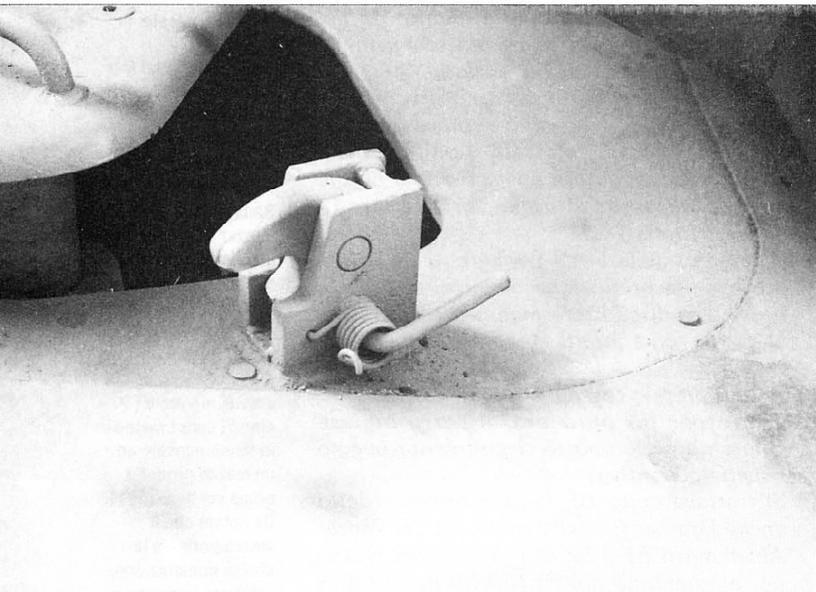
(foto D.Guglielmi)



Note:

(1) Nel contesto dell'articolo parlo di mezzi corazzati "medi"; mi rifaccio in questo caso alla classificazione tedesca dell'epoca, visto che tutti gli altri belligeranti della Seconda Guerra Mondiale, sovietici inclusi, consideravano "pesanti" mezzi di tonnellaggio simile.





I Bef Panther

I Panther comando (Panzer-Befehlswagen, 329 esemplari Ausf D, A e G costruiti tra il maggio 1943 e il febbraio 1945) di Battaglione e di Reggimento si distinguevano esternamente dagli altri carri del reparto per pochi particolari: due o tre antenne al posto di una e chiusura del foro per la mitragliatrice sulla scudatura del cannone. Di solito oltre all'antenna di serie venivano montati due altri attacchi: un sostegno e un'antenna identici a quelli standard erano installati sul bordo della torretta sopra al portello d'emergenza, mentre su di un grosso sostegno cilindrico corazzato e isolato posto sul cofano motore subito sopra agli scarichi veniva fissata una antenna a più punte (per il carro comando Sd Kfz 267) o normale (per il carro trasmissioni Sd Kfz 268, inizialmente previsto per le comunicazioni con aerei da appoggio). La posizione di questa antenna poteva variare, risultando spostata sulla sinistra o sulla destra rispetto al previsto, e a volte non veniva montata l'antenna dell'apparecchio radio base. Alcuni Befehl Panther Ausf D costruiti dopo l'agosto 1943 mantennero il vecchio tipo di torretta (conservando anche la cupola cilindrica), pur disponendo già dei cingoli con ramponi, della Zimmerit e della parte posteriore dello scafo del tipo A (ovvero, con la luce posteriore spostata a lato dello scarico sinistro, il martinetto da 20 tonnellate montato orizzontalmente o tra gli scarichi, nessuna piastra para-calore ai lati dei portabagagli). Le antenne potevano essere rese più alte mediante l'inserimento di prolunghe, solitamente trasportate al di sotto del contenitore per lo scovolo del cannone.

L'apparato radio Fu 5 presente su tutti i Panther aveva una portata massima di 6,5 Km (9,5 in ascolto), il Fu 8 per gli Sd Kfz 267 dei comandi reggimentali e di Battaglione di 24 Km (80 in ascolto) e il Fu 7 per gli Sd Kfz 268 dello stato maggiore del Battaglione di 13 Km (16 in ascolto). Data l'importanza dei carri comando, tutti i Panther prodotti dall'agosto 1944 erano predisposti per il montaggio delle apparecchiature radio potenziate, prelevabili dai Bef Panther persi in combattimento e ricostituendo così le dotazioni dei reparti comando.

Un Battaglione corazzato di una Panzer Division nel 1944 comprendeva una Compagnia Comando con 8 carri (su due Plotoni) e quattro Compagnie di 17 carri (ciascuna composta da un Plotone Comando con 2 carri e tre Plotoni di 5 carri); gli organigrammi, raramente rispettati, prevedevano il I Abteilung su 73 Panther e 3 Bef Panther e il II su 73 Pz Kpff IV e 3 Bef Pz Kpff IV, ai quali si aggiungevano nel Reggimento il Plotone Comando con 3 Bef Panther e il Plotone Ricognizione/Riserva con 5 Pz Kpff IV. Inizialmente erano previste Compagnie di 22 carri, diminuiti a 17 dopo l'estate del 1943, mentre verso la fine della guerra questo numero si ridusse a 14 e poi a 10.

Nelle due foto sopra: Dettaglio del fermo di un portello anteriore. La parte posteriore della torretta di un "A". Si nota il fermo per il portello, tra tre grossi rivetti e la grondaia parapioggia; la serratura al centro del portello non era presente sui primi "D", e la maniglia orizzontale (qui dissaldatasi) fu introdotta in fabbrica a partire dagli ultimi "A" prodotti. (foto D.Guglielmi)

Di lato: Questo Panther in azione sul fronte orientale è uno dei primi Ausf A. (foto D.Guglielmi)



JUNKERS F13

di Rudy Lemmi

■ Dopo tanti aerei militari si può anche parlare di un aereo civile a cui fu applicata una nuova (per gli anni '20) tecnologia aeronautica, quella del rivestimento lavorante in lamiera ondulata, che fu poi utilizzata da Junkers anche per i successivi velivoli commerciali W 33, W 34 e per il celebre Ju 52.

Essendo stato il primo aereo commerciale interamente metallico, lo Junkers F 13 merita un posto di rilievo nella storia dell'aeronautica; poteva trasportare quattro passeggeri con un'autonomia fino a 950 Km e i due piloti disponevano di un'abitacolo semiaperto (o semichiuso); rimase in servizio per circa vent'anni e ne furono realizzate una settantina di versioni.

Dell'F 13 in versione sanitaria si parla in un articolo a firma di Andrea Curami pubblicato sul n. 3/88 di AEROFAN; da quell'articolo, che più in generale descrive "I primi (aerei) italiani con la croce rossa", si ricava che due dei 12 (o 17) velivoli acquistati in Italia furono trasformati, nel 1924, in aereo ambulanza e basati sull'aeroporto di Montecelio (Roma). Dalle foto che corredano l'articolo e da un disegno assonometrico della sistemazione sanitaria (da cui ho ricavato la tavola delle sezioni) ho realizzato il mio modello.

Il modello

La scelta di quest'ultimo non può che cadere sul Revell in scala 1:72 (non mi risulta ne esistano altri ad iniezione) commercializzato già da qualche anno

ma che presenta diverse imperfezioni tra cui alcune di difficile rimedio per via della riproduzione del rivestimento ondulato che impedisce di cartavetrare le superfici dell'aereo senza rovinarle pesantemente.

Visto che considero il modellismo un bel passatempo, la mia scelta è stata quella di non intervenire per rimediare i difetti che riguardassero il rivestimento; un lavoro di tale genere avrebbe comportato in pratica il rifacimento di più del 50% della superficie dell'aereo con forti dubbi sul fatto che ne valesse la pena ma con piena consapevolezza delle possibili conseguenze negative al mio sistema nervoso centrale.

Di seguito ho elencato tutte le inesattezze che sono riuscito ad individuare, anche quelle (punti 1,2,7,14 e 15) sulle quali, per quanto sopra detto, ho ritenuto fosse meglio non intervenire.

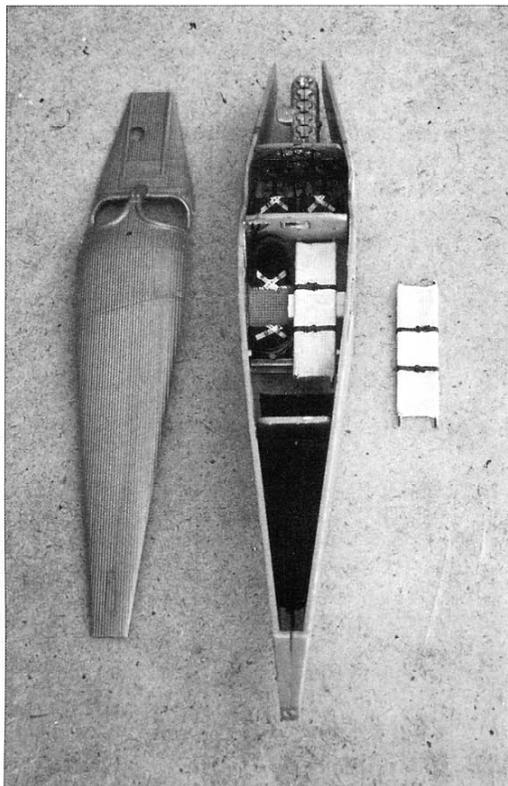
- 1) il bordo d'uscita delle ali e dei piani di coda è troppo spesso;
- 2) nelle foto si vede che i raggi delle ruote sono a vista mentre il modello ha i raggi ricoperti dalla tela (come si vede in quasi tutte le foto dell'F 13); non potendosi escludere a priori che anche il nostro esemplare abbia avuto le ruote chiuse conviene utilizzare le ruote come sono;
- 3) non utilizzare i due pezzi n. 42 mentre i buchi rimasti si riempiranno con una fetta di tondino di plastica del giusto diametro;
- 4) non utilizzare altresì i tre pezzi n. 40 che si tro-



Qui ritratto in partenza un Fokker F 13 della Transadriatica (marche I-BBCA) usato sulla tratta Venezia-Brindisi; differisce dalla versione presa in esame in quest'articolo per la forma degli equilibratori e soprattutto della deriva verticale. (foto coll. C.Pecchi)

- vano sulla parte superiore e ai lati del cofano motore;
- 5) il tubo di scarico del motore è da accorciare, risagomare e forare;
 - 6) i due piccoli parabrezza, causa l'evidente spessore da vetro blindato, devono essere sostituiti con altri due autocostituiti da una lastrina di PVC trasparente;
 - 7) la forma dell'apertura della cabina appare un po' troppo spigolosa e sarebbe bene riformarla ma ci si scontra poi con la necessità di rifare una parte di rivestimento;
 - 8) i due maniglioni (pezzi n. 40) devono essere applicati nel punto indicato da disegno sul lato destro e sul lato sinistro come si vede dalla foto

Qui a lato:
La fusoliera del modello, prima della chiusura, mostra il particolare allestimento interno di questa versione sanitaria; la seconda barella è mostrata all'esterno. (foto R.Iemmi)

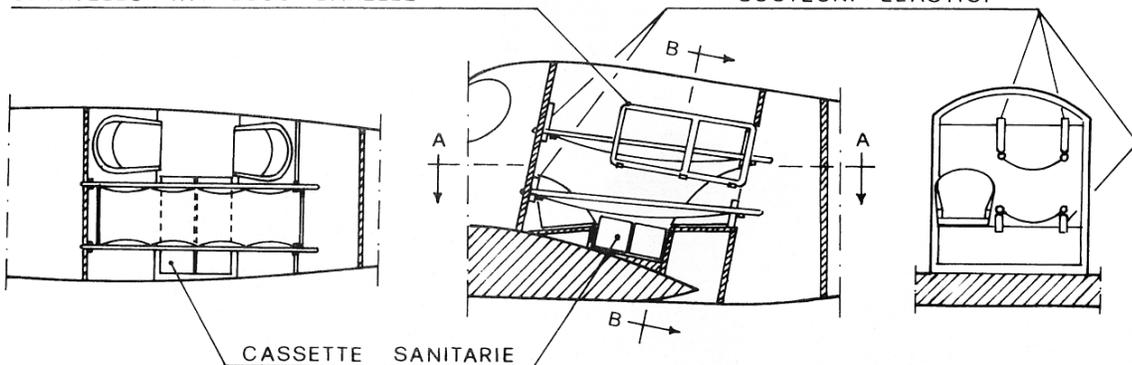


- 9) la deriva verticale dev'essere ridotta come da disegno; facendo questo rimane però in vista il buco d'innesto della deriva stessa che può essere chiuso utilizzando parte della deriva opportunamente sagomata con la forma del buco ed incastrata nel buco stesso avendo cura di curare l'allineamento delle ondulate
- 10) i maniglioni posteriori sono doppi e per realizzarli conviene usare, assottigliandoli, quelli non utilizzati per il muso;
- 11) il bordo d'uscita dei timoni di profondità è rettilineo nel modello ed occorre renderlo curvo;
- 12) è necessario togliere la piccola carenatura anteriore al pattino di coda;
- 13) il piolo d'appoggio per la salita sull'ala è singolo; è bene rifarne due uguali con pezzi di sprue stirato in modo da sistemarli simmetricamente uno per lato;
- 14) l'andamento della lamiera ondulata nella parete laterale della fusoliera dovrebbe essere parallelo alla parte superiore dei pezzi n.1 e n. 6 mentre invece forma con questa un angolo di 12°; è quasi superfluo rimarcare ancora che rimediare a questa imperfezione è un problema di difficile soluzione;
- 15) la parte superiore delle fusoliera (pezzo n. 27) dovrebbe essere più bombata (vedi tavola dei profili) ma anche qui vale quanto detto al punto precedente;
- 16) aggiungere la maniglia della portiera;
- 17) l'elica deve essere dipinta a strisce longitudinali di colore marrone chiaro e marrone rosso scuro per simulare i diversi strati di legno mentre in alluminio si simulerà la banda metallica di protezione del bordo d'entrata;
- 18) occorre dare meno inclinazione al pattino di coda.

Naturalmente prima di tutto questo occorre preparare l'allestimento sanitario e per questo più che le parole ritengo sia utile la tavola delle sezioni; le due barelle sono state ricavate (accorciandole di 1 mm in mezz'ora, perchè negli anni '20 l'altezza media degli italiani era inferiore a quella attuale) dal

SPORTELLO INGRESSO BARELLE

SOSTEGNI ELASTICI



SEZIONE A-A

SEZIONE B-B

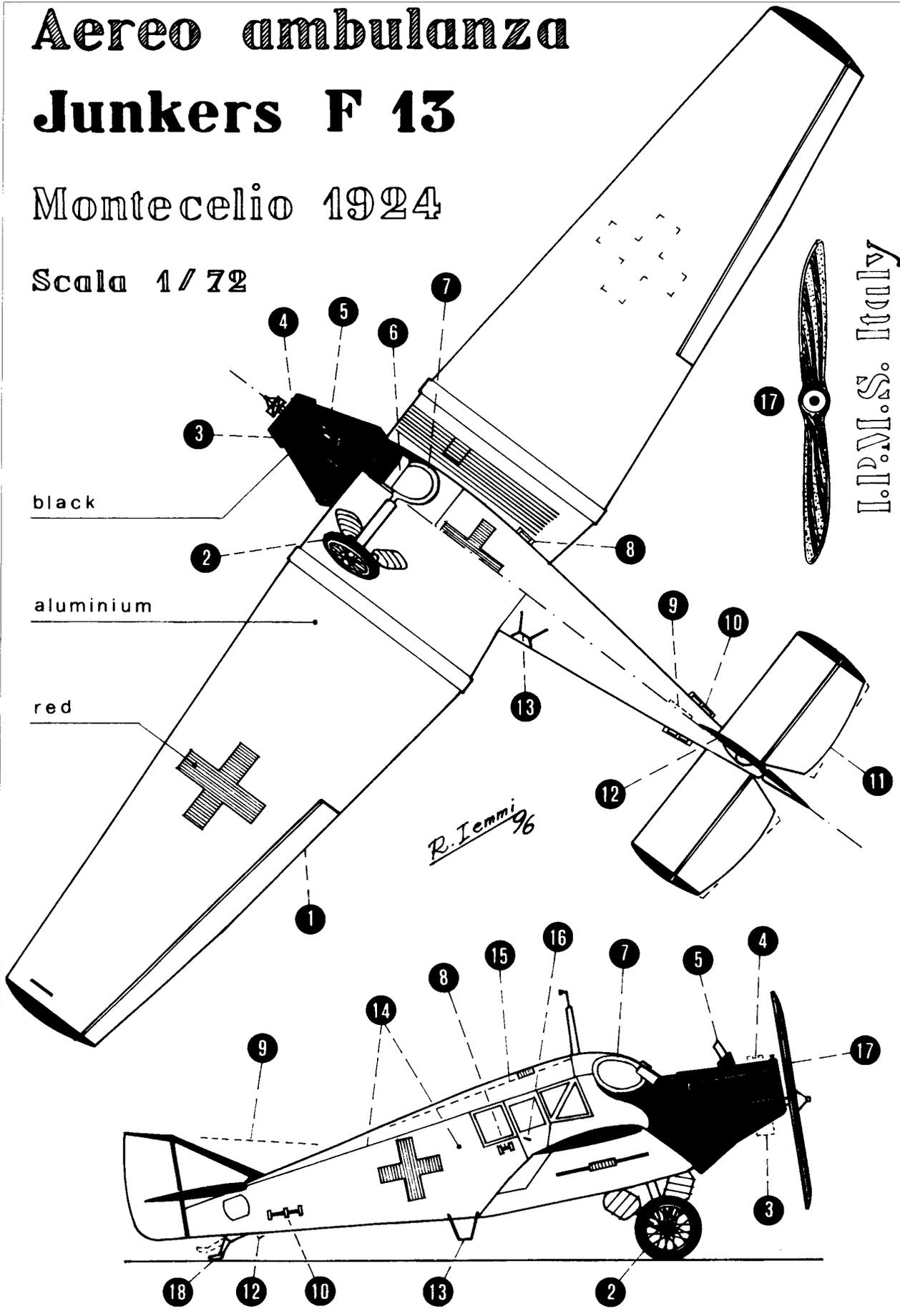
TRATTO DAL DISEGNO ORIGINALE PUBBLICATO SU AEROFAN N. 3/88

Aereo ambulanza

Junkers F 13

Montecelio 1924

Scala 1/72



I.P.M.S. Italy

modello AB 205 ambulanza della ESCI; ho dovuto inoltre arretrare (e quindi risagomare) la paratia posteriore (pezzo n. 14), non ho utilizzato il divanetto (n. 15 e 16) e le due poltroncine le ho sistemate come si vede dai disegni e dalle foto; le due cassette di pronto soccorso sono riprodotte da blocchetti di PVC bianco.

Non bisogna inoltre dimenticare, prima di chiudere la fusoliera di praticare sulla fiancata sinistra (pezzo n. 6) un'apertura rettangolare (corrispondente ai due finestrini squadrati posteriori), dalla quale venivano introdotti i feriti barellati; il portello di chiusura dovrà essere ricavato dalla solita lastrina di PVC trasparente (o acetato).

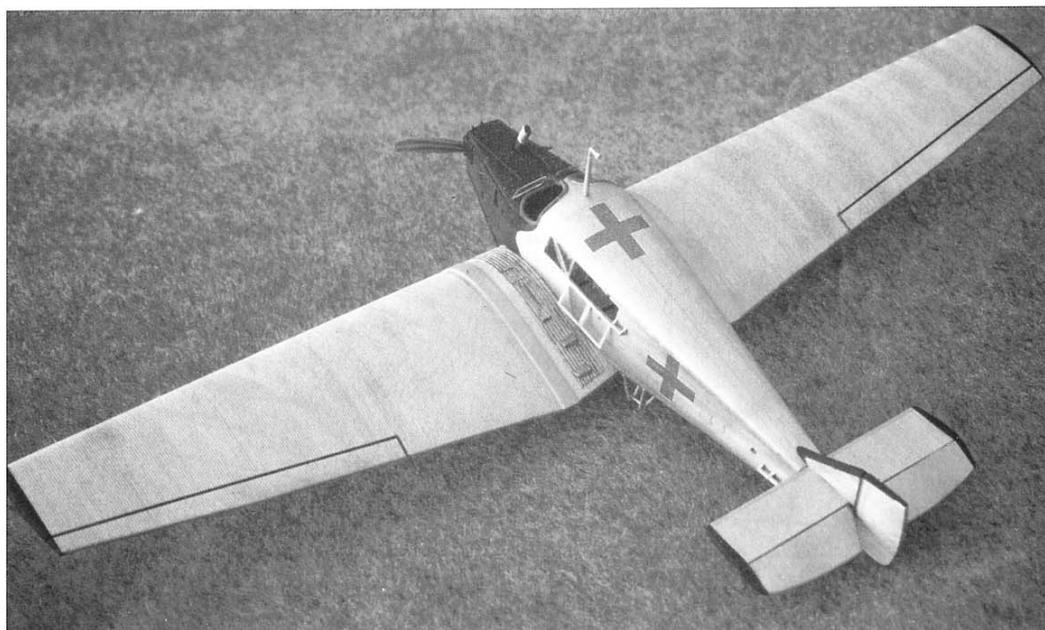
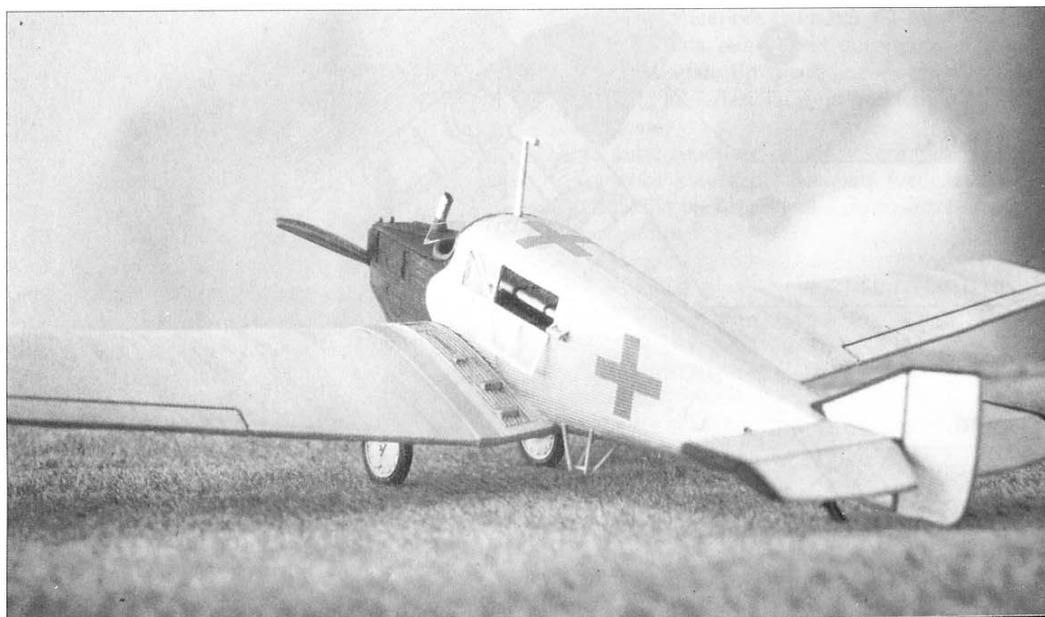
Ho acquistato anche la fotoincisione 72.097 della Eduard di cui però conviene utilizzare solo le parti riproducenti il cruscotto ed il pavimento della cabina di pilotaggio, che alla fine si vede poco e niente, e quindi, tutto sommato se ne può anche fare a meno.

In questa pagina:
In queste due foto il
modello costruito dall'
autore, completo ed
ambientato.
(foto R.lemmi)

La colorazione

Per la colorazione sono partito dal presupposto che le croci fossero rosse (e fin qui credo non vi possano essere contestazioni) mentre il resto dell'aereo, in mancanza di diverse informazioni, è stato verniciato in alluminio opaco con i particolari del muso, delle estremità alari e dei piani di coda ed il bordo d'entrata dell'impennaggio verticale in nero; naturalmente conviene stendere prima il rosso ed il nero e quindi mascherarli per la spruzzata di alluminio.

L'andamento della curva del nero nel muso segue un'andamento diverso dalle altre foto di F 13 che ho potuto vedere e mentre generalmente l'intradosso delle ali di questi aerei era tutto nero in una delle foto di AEROFAN si scorge la croce rossa inferiore in campo chiaro; in effetti un'ambulanza con troppo nero non sarebbe stata di buon augurio!



ELENCO DEI VEICOLI PRODOTTI IN ITALIA PER I TEDESCHI DOPO L'ARMISTIZIO

di Daniele Guglielmi



■ **Questo** elenco è stato pubblicato anni fa su di una rivista; dato che il testo venne stravolto senza mia autorizzazione e considerando le sollecitazioni avute da amici del G.I.S.3, ho pensato di riproporlo sulle pagine del Notiziario.

I dati sono stati desunti da varie fonti, a volte in contrasto tra di loro.

Nel dubbio, sono state utilizzate le informazioni provenienti dalla Germania. Si ringrazia in anticipo chiunque potrà fornire ulteriori informazioni e immagini.

Di lato:
Roma, 1943; para tedeschi dopo aver requisito alcuni L3/38 presidiano le vie della capitale.
(foto coll. C.Pecchi)



Qui in basso:
Già nel 1940 i tedeschi erano equipaggiati con carri italiani; in questo caso trattasi di alcuni L6/40 impiegati da reparti SS della divisione "Polizei".
(foto coll. C.Pecchi)

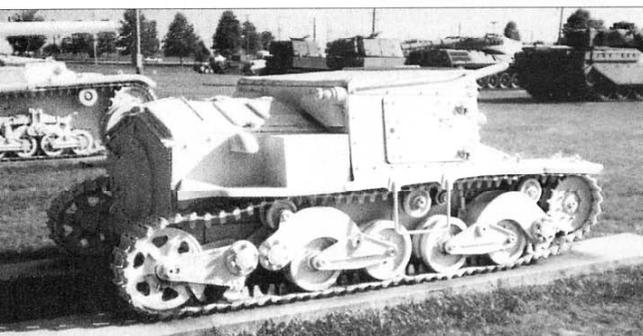
VEICOLI NON PROTETTI ITALIANI PRODOTTI PER I TEDESCHI DOPO L'8/9/1943

marca	modello	tipo	alim. (a)	quantità prodotte
Alfa Romeo	2500	autovettura	B	40 nel 1944, 4 al Gennaio 1945
Alfa Romeo	500 RE 3,2	autocarro	D	176 tra il 1/1/44 e il 31/1/45
Alfa Romeo	430 RE 3,5	autocarro	D	
Bianchi	Miles 3,5	autocarro	D	90 tra il Maggio e il Dicembre 1944
Breda	52 7 t	autocarro	D	29 nel 1944
Breda	40	trattrice	D	100 nel 1944
Breda	61	semicingolato	B	199 nel 1944
FIAT	500	autovettura	B	102 sino al Marzo 1944
FIAT	1100	autovettura	B	1334 nel 1944, 20 nel Gennaio 1945
FIAT	1500	autovettura	B	103 nel 1944
FIAT	1100	furgone, ecc.	B	1640 nel 1944, 37 nel Gennaio 1945
FIAT	626/628 3 t	autocarro	B e D	3323 nel 1944, 23 nel Gennaio 1945
FIAT	38 R 2,5 t	autocarro	B	63 nel 1944
FIAT	665 NM 5 t	autocarro	D	2 nel 1944
FIAT	666 NM 6,5 t	autocarro	D	79 nel 1944
FIAT	OCI 30	trattrice	D	6 nel Luglio 1944
FIAT	OCI 40	trattrice	D	64 nel 1944
FIAT	Bubba 45	trattrice	D	5 nel Giugno 1944, 5 nel Luglio 1944
Isotta Fraschini	D 65 3,5 t	autocarro	B	397 nel 1944
Lancia	3 RO 4,5 t	autocarro	D	772 tra il 1/1/1944 e il 31/1/1945
Lancia	267 3 t	autocarro	B	1228 tra il 1944 ed il Gennaio 1945
OM	Taurus 3 t	autocarro	B e D	2305 tra il 1944 ed il Gennaio 1945
SPA	TL 37 0,8 t	camionetta(b)	B	375 nel 1944, 7 nel Gennaio 1945
SPA	AS 37	autocarro	B	44 nel 1944
SPA	CLF 39 1 t	autocarro	B	198 nel 1944
SPA	Dovunque 35 3 t	autocarro	B	307 tra il 1/1/1944 e il 31/1/1945
SPA	Dovunque 41 5 t	autocarro	D	121 tra il 1/1/1944 e il 31/1/1945
SPA	TM 40 110	trattrice	D	153 nel 1944 (c)

Note:

- (a) B=alimentazione a benzina; D=alimentazione diesel;
- (b) alcune prodotte in versione porta-arma contraerea Flak 38 2cm;
- (c) alcuni furono utilizzati in Germania e il Olanda nel 1944/45.

Per il 1943 e gli ultimi mesi di guerra non esistono dati attendibili. Il totale dei veicoli non protetti italiani catturati intatti dai tedeschi dopo l'8 Settembre 1943 in Italia, Francia e nei Balcani ammontò a più di 15.500 mezzi.



Qui a lato: Semovente L 40 da 47/32 conservato nel Museo di Aberdeen in U.S.A.; i tedeschi utilizzarono alcuni di questi piccoli corazzati, catturati al Regio Esercito o fatti costruire appositamente. (foto D.Guglielmi)
Sopra: Lo stesso semovente, visto lateralmente. Date le limitate caratteristiche, i tedeschi impiegarono i Smv. L 40 in compiti di seconda linea o contro i partigiani italiani o jugoslavi, oppure come trasporti blindati. (foto arch. H.Christie)



ELENCO DEI BLINDATI E CORAZZATI ITALIANI ACQUISITI DAI TEDESCHI DOPO L'8/9/1943

modello	sigla tedesca	tipo	catturati al 1/10/43	cifre 1943	produzione 1944 1945	
AB 41	PzSpWg AB41 201(i)	autoblinda	37	20?	23	
AB 41/43	PzSpWg AB41/43 202(i)	autoblinda			59	43
LINCE	GepVerbFr 250 LINCE(i)	blindato		1	100	28
S 37	GepFr S37(i)	blindato	decine			
L 3/33/35/38	PzKpff CV35 731(i)	tankette	decine (a)		17	
L 6/40	PzKpff L6 733(i)	carro	decine	15		
L 6/40 Radio	PzBefWg L6 733(i)	carro	alcuni	1	1	
M 13/40	PzKpff M40 735(i)	carro	22			
M 14/41	PzKpff M41 736(i)	carro	1			
M 15/42	PzKpff M42 738(i)	carro	92		28	
P 40	PzKpff P40 737(i)	carro	1		24(b)	77(c)
L 6 47/32	StuG L6/47 770(i)	semovente		52	22(d)	
L 6 Com.PI.	PzBefWg L6 630(i)	semovente	78	9	27(d)	
L 6 Com.Cp.	KdoWg L6 770(i)	semovente		7	3	
M 42 75/18	StuG M42 850(i)	semovente	123(e)	8	47	
M 42 75/34	StuG M42 851(i)	semovente	36	50	30	
M 42 Comando	PzBefWg M42 772(i)	semovente	16(f)	1	37	3
M 43 75/34	StuG M43 851(i)	semovente			10	19
M 43 75/46	StuG M43 852(i)	semovente			8	3
M 43 105/25	StuG M43 853(i)	semovente	26	24	67	
M 41 90/53	GepSf M41 801(i)	semovente	2(g)			
Smv. 149/40	GepSf M43 854(i)	semovente	1(h)			

Note:

- (a) in parte ceduti ad altri eserciti, alcuni usati come fortini;
- (b) di cui 11 senza motore, utilizzati come fortini;
- (c) di cui 29 senza motore, utilizzati come fortini;
- (d) forse qualcuno venne dotato di cannone da 47/40;
- (e) compresi alcuni 75/18 delle serie precedenti;
- (f) tra cui alcuni M 41 Comando, per i tedeschi PzBefWg M41 771(i);
- (g) un solo esemplare secondo alcune fonti;
- (h) trasportato in Germania per prove.

I mezzi italiani furono catturati dai tedeschi in Italia, in Francia e nei Balcani.

I mezzi italiani catturati e quelli prodotti dopo l'8 Settembre 1943 furono utilizzati dalle forze armate germaniche in Italia, in Francia, in Germania, nei Balcani e sul fronte orientale.



Qui a lato:
Un'Autoblinda AB 43, versione ferroviaria, che venne largamente utilizzata dalle truppe tedesche, specie nei reparti esploranti delle Divisioni di Fanteria, ma senza troppa soddisfazione. È ufficialmente conosciuta in Italia come AB 41/43, per evitare confusione con il prototipo della AB 43 dotata di cannone da 47/40. (foto arch. R.Cignini)
In alto:
Vista posteriore dello stesso mezzo, utilizzato nel dopoguerra dal Genio Ferroviario Italiano. (foto arch. M.Pieri)

Starfighter!?

di Enrico Bai

■ **Presentiamo** qui una versione poco conosciuta ma effettivamente studiata dell'MB 326, offrendo lo spunto per una conversione fuori dell'ordinario.

Negli anni 1960-61 l'F-104 era prossimo all'entrata in servizio e l'esigenza di un mezzo per l'addestramento all'impiego dei sistemi elettronici e di navigazione del velivolo (radar NASARR, IFF, TACAN) portò l'Aermacchi a studiare una versione del 326 con il muso allungato con il "cono" dello Starfighter. L'arrivo del TF-104 rese inutile la proposta e il "C" non fu mai messo in produzione, restando nella semplice configurazione di simulacro in scala 1:1.

Queste le caratteristiche previste, ricavate dalla bibliografia:

motore Bristol Siddeley Viper 11
 peso 3700 kg
 velocità 765 km/h
 autonomia 1200 km a 11000 m
 tangenza pratica 14500 m

Riproduzione in scala

Il 326 C è riproducibile solo nelle scale 1:72 e 1:48, per la 72 consiglio il kit della Supermodel e per la 48 il vecchio Esci; sarà necessario avere anche a disposizione un kit di F-104 da cui asportare il cono anteriore e relativo tubo di Pitot (in 1:72 ho usato il vecchio Esci, ovvero il nuovo Ertl, mentre sconsiglio il Matchbox che è errato nella sezione).

Per le due scale valgono le stesse procedure: dopo aver unito le due semifusoliere si deve asportare una parte del muso, come da disegno, e incollare sulla sezione ottenuta un dischetto di plasticard del

diametro della base del cono dell'F-104. Con stucco e carta abrasiva sagomare, raccordare e rifinire il tutto fino ad ottenere il nuovo profilo; a questo punto si deve rifare, con tanta pazienza, il vano del carrello anteriore, tenendo conto che il carrello è ora posizionato tutto in avanti (il rientro avviene ruotando in senso antiorario).

L'ultima fase della conversione consisterà nell'applicare il cono dell'F-104 precedentemente assemblato; dopo una ulteriore rifinitura della zona termineremo l'assemblaggio secondo le istruzioni del kit. La colorazione consiste nella classica livrea arancione (FS 32246) con il cono e la zona davanti al parabrezza in nero antiriflesso, mentre il Pitot è in argento.

Stencils e coccarde seguono la disposizione classica e possono essere utilizzate quelle del kit, oppure quelle prodotte dalla Tauromodel (fogli 72-512, 48-513); non saranno presenti il numero del velivolo e la matricola, mentre sotto ai piani di coda la scritta "Aermacchi MB 326" diventa "Aermacchi MB 326 C".

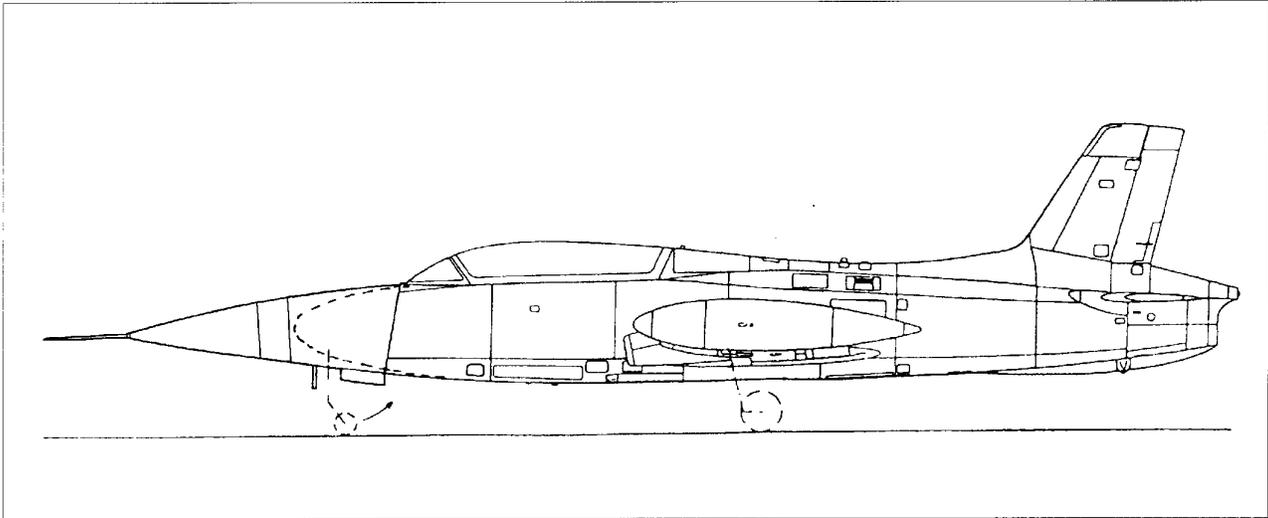
Si ringraziano per la cortese disponibilità l'Ing. Gianni Cattaneo e i fratelli Gualdoni della Cunarmodel.

Bibliografia essenziale

- A. Falzoni, S. Lora-Lamia: *Aermacchi MB.326*, ed. Intergest
- *Aermacchi MB.326*, Monografie Aeronautiche Italiane n°12, C. Tatangelo Editore

Qui a lato:
 Questa è la sola immagine conosciuta relativa al Macchi MB 326 C; probabilmente raffigura il simulacro fotografato su dei supporti (sotto la coda) che simulano una situazione dinamica di atterraggio, infatti esaminando l'originale sembra poco probabile un fotoritocco.
 (foto Aermacchi)



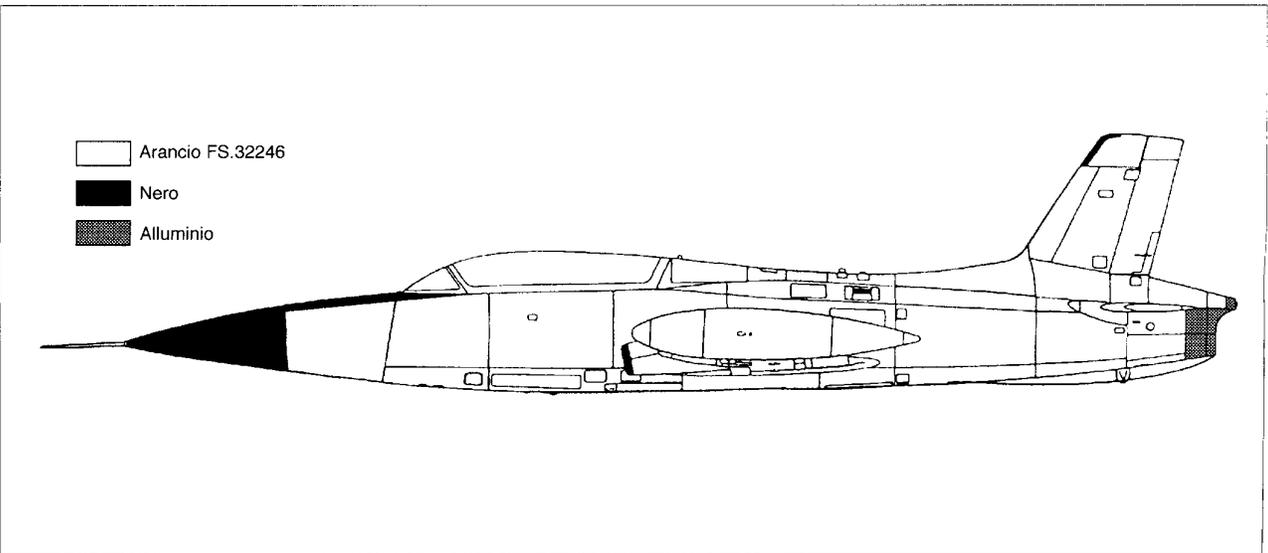


dischetto di plasticard

scala	diam. dischetto	A
1:72	11	15,5
1:48	16,5	23,5

misure in mm

le parti annerite del disegno si intendono colmate di stucco.



CAMPIONATO IPMS-ITALY 1996

19ª MOSTRA CONCORSO NAZIONALE

di Marino De Bortoli e Luca Beato

In questa pagina: Vista dello Stand IPMS-Italy, e in basso il Sig. Agostino Bosetto, responsabile commerciale di Nuova Arti Grafiche Ricordi, sponsor principale della manifestazione, ripreso insieme a Paolo Waldis (a sinistra) e Marino De Bortoli (a destra) del Centro IPMS di Milano.

■ **L'annuale** appuntamento di Hobby Model Expo ha fatto da cornice, dal 4 al 6 ottobre scorsi, alla 19ª Mostra Concorso Nazionale ed al Campionato Italiano IPMS. Manifestazioni organizzate dal Centro di Milano con il sostegno della Nuova Arti Grafiche Ricordi, importatore di Humbrol, Airfix ed Heller, e, in particolare, grazie alla fiducia del suo Direttore Commerciale, Agostino Bosetto. Il titolo di Campione IPMS-Italy 1996 è stato meritatamente assegnato a Luciano Brach Zavini, del Centro IPMS di Murisengo (AL), autore di uno stupendo StuG. III Ausf. B. Questa edizione ha segnato un momento davvero

particolare, trattandosi della ventesima fiera Hobby Model Expo, e nella cerimonia inaugurale il Comis Lombardia, ente organizzatore della fiera, ha donato al Centro IPMS di Milano una prestigiosa targa in argento in segno di riconoscimento "per la costante e determinante presenza fin dalla prima edizione, oltre a sottolineare l'apprezzamento per le numerose iniziative promosse a favore del modellismo". Hobby Model Expo, come è noto, rappresenta la principale rassegna italiana di modellismo, in assoluto. Dopo aver visto adombrarsi il Salone del Giocattolo milanese, a causa di un mercato ormai europeo e decisamente orientato verso la Fiera di Norimberga, l'attenzione dei grandi operatori commerciali italiani si è sempre più rivolta alla fiera che si tiene a Novegro. Così Hobby Model Expo è diventata una mostra matura, che, nonostante i ripetuti ampliamenti dei padiglioni fieristici, ad ogni edizione obbliga gli organizzatori ad erigere all'esterno diverse strutture provvisorie per soddisfare tutti gli espositori. Tra le associazioni, inoltre, fanno la parte del leone i gruppi di modellismo dinamico e soprattutto di fermodellismo, cui non è facile avere testa avendo come unico argomento il plastimodellismo. Ma è motivo di maggiore orgoglio il fatto d'esserci sempre riusciti e che l'IPMS Italy abbia così potuto mostrarsi anche quest'anno ad un pubblico, specializzato di oltre venticinquemila visitatori.

Anche la partecipazione di modellisti e club è stata quest'anno superiore ad ogni attesa, rivelandosi di livello tecnico ragguardevole e ancora una volta di portata internazionale. I chapter di Ginevra e Chiasso/Lugano dell'IPMS Svizzera, non hanno infatti mancato un appuntamento ormai consueto, proponendo lavori davvero eccellenti.

Una graditissima sorpresa ci è giunta persino dal Venezuela, con Enrique Navarro e Mauro Freschi Furlan, rispettivamente direttore e coordinatore del "Grupo Modelismo 2000" di Caracas, ambasciatori di un manipolo di veri maestri modellisti che, dopo aver collezionato riconoscimenti di primissimo livello nelle due Americhe (compresi i Nationals IPMS-USA) con realizzazioni davvero eccezionali, si sono affacciati al vecchio continente cominciando da Milano. Un'occasione di valore impagabile, questa, sia per confrontare opinioni sui diversi modi di fare e divulgare il plastimodellismo nei rispettivi paesi (per concludere affermando che l'importante è farlo per divertirsi) sia per apprendere o insegnare nuove tecniche, e il tutto senza barriere linguistiche. Davvero l'esperienza più positiva



della manifestazione!

Con propri spazi dedicati, ma sempre su espresso invito dell'IPMS, dalla Gran Bretagna sono inoltre intervenuti I.W. Models Enterprises e Reheat Models, proponendo al pubblico della mostra nuovi prodotti e kit di difficile reperibilità. I prezzi erano sempre interessanti, nonostante i problemi valutari, soprattutto per i titolari di carte di credito, ed particolari trattamenti riservati ai soci IPMS rendevano le visite ai loro stand ancora più allettanti.

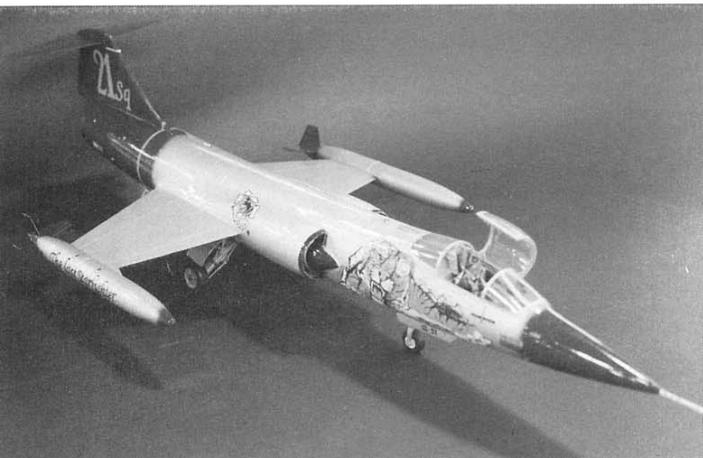
L'IPMS, come d'abitudine, perseguendo uno degli scopi istituzionali, ha fatto da madrina ad operatori emergenti del settore, ospitando nei propri spazi la L.B. Wings, che presentava le nuove conversioni in 1:72 per il Ca.310 e l'S.M.83, oltre alla produzione artigianale già nota ed apprezzata, ed il neonato mail-order MisterKit. Rimanendo sempre in tema di novità, Hobby Model Expo è stata anche l'occasione per vedere le ultime proposte in 1:48 di R.C.R., con il Fiat CR.25, e di EP Original Models, con un imponente SM84.

Tra i soci del Centro di Milano, da sempre estranei alla Mostra-Concorso quali partecipanti, si è disputato il Trofeo Giancarlo Carones, assegnato da giudici esterni al centro e vinto per gli aerei da Claudio Castello con un Westland Wyvern e per i mezzi militari da Flavio Brusco con un carro Centurion Mk. III, mentre a fini didattici e di documentazione storica è stata proposta al pubblico una raccolta di oltre venti modelli di mezzi aerei e terrestri, dedicata alla Crisi di Suez del 1956, della quale si celebra appunto il quarantennale.

Un'ulteriore iniziativa sociale è stata una rassegna fotografica, di soggetto aeronautico, che prelude al concorso fotografico internazionale, riservato ai club ed ai modellisti stranieri, previsto per l'edizione 1997 in collaborazione diretta con primari editori britannici e, probabilmente, statunitensi. Rimandiamo al Flash per un elenco completo dei premiati alla Mostra-Concorso, mentre intendiamo ringraziare tutti i partecipanti di questa manifestazione e rinnoviamo l'appuntamento per il Campionato Nazionale IPMS 1997, ricordando ai Centri ed ai GIS che volessero presenziare con propri spazi gratuiti di contattare il Centro di Milano, agli indirizzi consueti, entro il mese di giugno prossimo.



Per ragioni di spazio le didascalie delle foto di questa pagina sono riportate alla pagina seguente.



Nella pagina precedente, dall'alto:

- Lo stand della I.W. Models, intervenuta appositamente da Luton (GB).
- Lo stand Reheat Models, l'altra ditta inglese anch'essa intervenuta a Novegro.
- Il Fiat SPA "Dovunque 35" autocostruito in scala 1:35 da Fabio Sacchi, della sezione MAFVA di Vigevano (PV).
- CAC Wirraway CA-18 realizzato da Nicolas Poncini con il kit della

Ventura, autocostruendo gli interni, i carrelli, il motore ed i carichi alari. La scala è 1:72. Sempre a pag. 29, sotto al testo: Il titolo di Campione Nazionale, "Best of show" fra i soci IPMS, è stato vinto quest'anno da Luciano Brach Zanino del Centro IPMS di Murisengo, autore dello Sturmgeschütz III Ausf.B in scala 1:35, arricchito di numerosi dettagli e raffigurato nel bel mezzo di

un guado, nel poco spazio di un sottovaso di terracotta! L'autore della foto è Massimo Fiorindo. In questa pagina, dall'alto: - Ultimi ruggiti di una tigre che va... in pensione. Flavio Pregnotato ha riprodotto a mano su una decal i motivi del Tiger Meet '96 e li ha applicati su di un F.104S/ASA in 1:32 estrapolandolo dal 104G della Revell. - Claudio Canton, socio IPMS di Vigevano, è l'au-

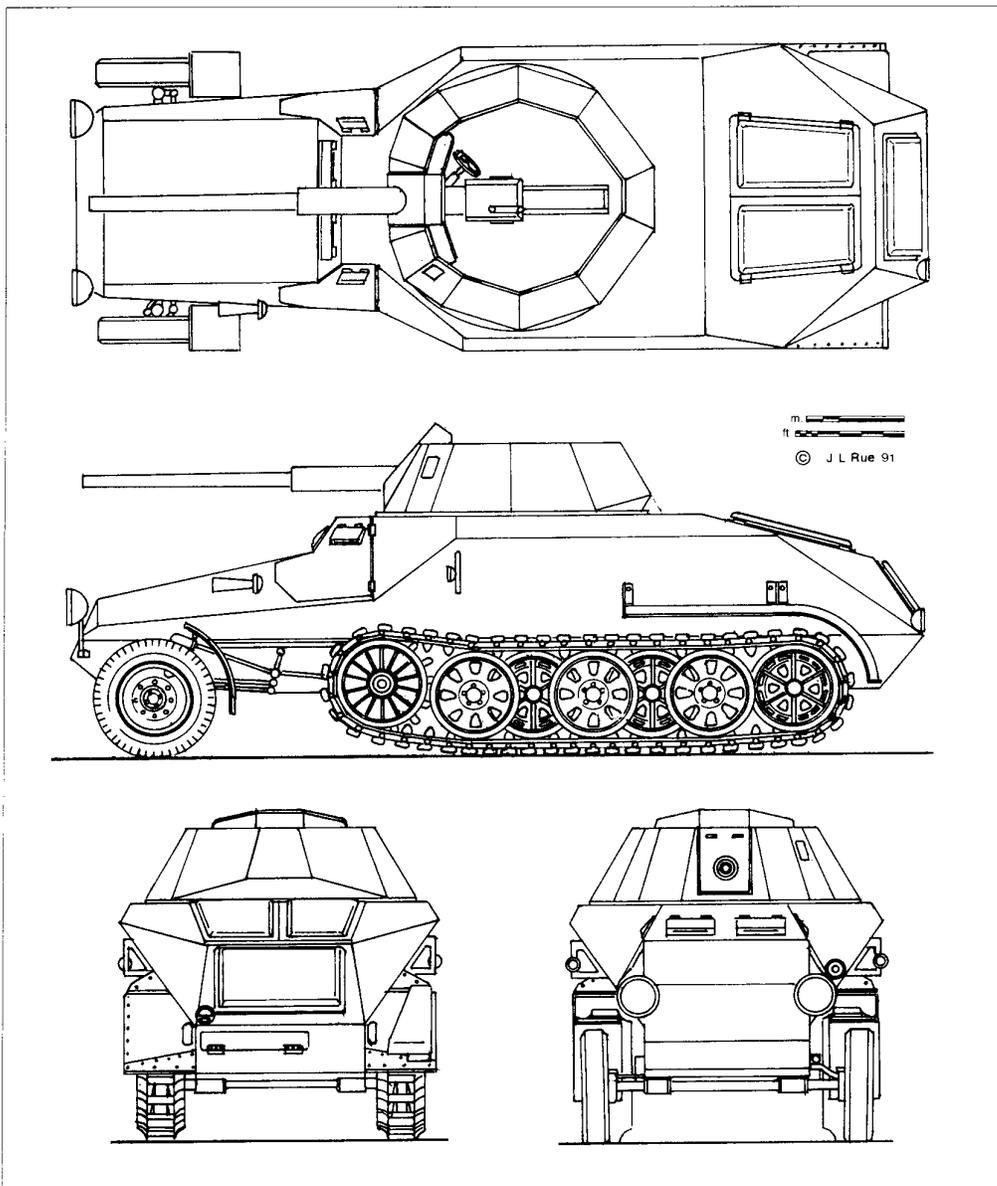
tore di questo Gee Bee Racer in 1:32 (kit William Bros). - Ancora di Nicolas Poncini un altro virtuosismo. L'English Electric Lightning F.6 in scala 1:32 prodotto in vacuform dalla Echelon ma arricchito con centinaia di parti fotoincise su disegno dello stesso autore. - Questo Ju-87D1 dello St.G.3 in 1:72 viene dal Venezuela, come il suo autore, Mauro Freschi Furlan.

- Nissan Skyline in scala 1:24 di Andrea Maigoglio, realizzata con il kit Gunze. - Claudio Pistoia della sezione MAFVA di Vigevano ogni anno stupisce con autocostruzioni in 1:35 che è difficile commentare senza usare i superlativi. Messa da parte la serie degli antiincendio, quest'anno ha proposto fuori concorso questa autobotte Astra BM201MC, usata dalla Brigata Taurinense in Mozambico.

DISEGNI DI JOHN RUE

Da questo numero del Notiziario iniziamo a pubblicare alcuni profili in scala realizzati negli ultimi anni da John Rue, disegnatore e collaboratore di riviste e libri internazionali. Si tratta di tavole generalmente in scala 1:35, spesso riferite a materiali poco conosciuti e ottenute dall'autore sulla base di ricostruzioni attendibili; Rue ha gentilmente messo a disposizione dell'IPMS Italia questi suoi lavori. Approfittiamo dell'occasione per ringraziare pubblicamente John per l'aiuto prestato.

Many thanks to Mr. John Rue for his kind collaboration to IPMS-Italy.



7,5 cm Sfl L/40,8
auf BN 10 H

I tedeschi sin dal 1934 realizzarono alcuni prototipi di semicingolati dotati di pezzi di artiglieria controcarro.

Tra i primi studi si ebbe quello basato sullo scafo protetto BN 10 H; dalla produzione dei semicingolati da 5 tonnellate BN 15 (una delle prime versioni del semicingolato da trasporto Sd Kfz 6) della Buessing-NAG vennero tratti tre telai che la Rheinmetall provvide a modificare e completare come versione blindata porta-arma Modell 1. I dati conosciuti indicano un peso di 6 tonnellate, una blindatura che andava dagli 8 ai 20 mm, una velocità massima di 60 Km/h e un equipaggio di quattro uomini.

Il primo esemplare (quello illustrato nei disegni) aveva lo scafo alto e il cannone da 75/40,8 senza freno di bocca; il secondo veicolo venne migliorato e il terzo, caratterizzato da maggiori modifiche e dallo scafo più basso, sembra che sia stato provato in combattimento in Francia nel 1940. Nel 1936 vennero realizzati altri esemplari denominati Modell 2, ulteriormente migliorati.

La maggior parte delle informazioni provengono dal libro pubblicato dallo stesso Rue nel 1993 col titolo "Sd Kfz 6 5 ton Medium Halftrack" per la serie Super Outlines.

FlaK Pz 38(t) 2cm FlaK 38 (nel disegno alla pagina seguente)

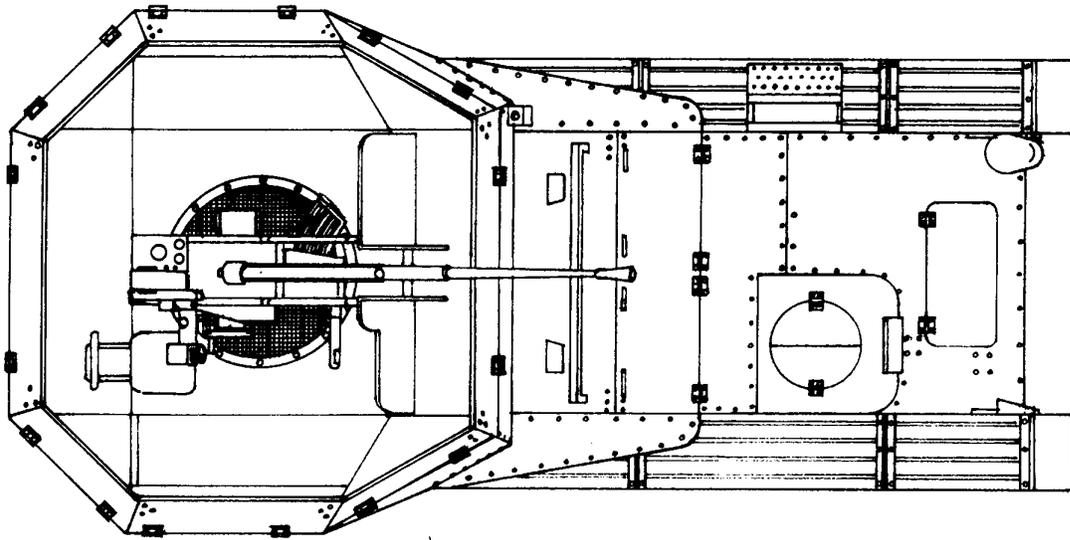
Tra i mezzi corazzati realizzati dai tedeschi durante la Seconda Guerra Mondiale, i carri contraerei assunsero una notevole importanza a partire dal 1943, cioè da il quando dominio dei cieli passò quasi ovunque agli avversari.

Per affiancare i vari modelli di automezzi e di semicingolati contraerei, di cui alcuni prodotti in versione parzialmente protetta, tra il novembre 1943 e il febbraio 1944 furono realizzati 141 esemplari di FlaK Pz 38(t). Sullo scafo dell'obsoleto ma affidabi-

le Panzer 38(t) costruito dalla fabbrica cecoslovacca BMM venne realizzata una piccola piattaforma posteriore munita di scudature ribaltabili e armata con la mitragliera da 20 mm FlaK 38; gli organi di moto e meccanici erano stati spostati anteriormente, come in precedenza era stato fatto per i semoventi Marder III Ausf M e Bison Ausf M. Questo mezzo venne distribuito ai Plotoni contraerei dei Reggimenti corazzati, ma presto risultò evidente che la soluzione scelta presentava vari difetti,

alcuni dei quali erano l'armamento insufficiente e i quattro uomini di equipaggio non protetti da blindature durante il tiro.

Questi piccoli semoventi vennero utilizzati ad esaurimento sino al termine della guerra; il loro posto venne preso dai più efficienti 3,7cm FlaK 43 Möbelwagen dal marzo 1944, 4x2cm FlaKvierling 38 Wirbelwind dal luglio 1944 e 3,7cm FlaK 43 Ostwind dal dicembre 1944.



© J L Rue 91

scala 1:35

