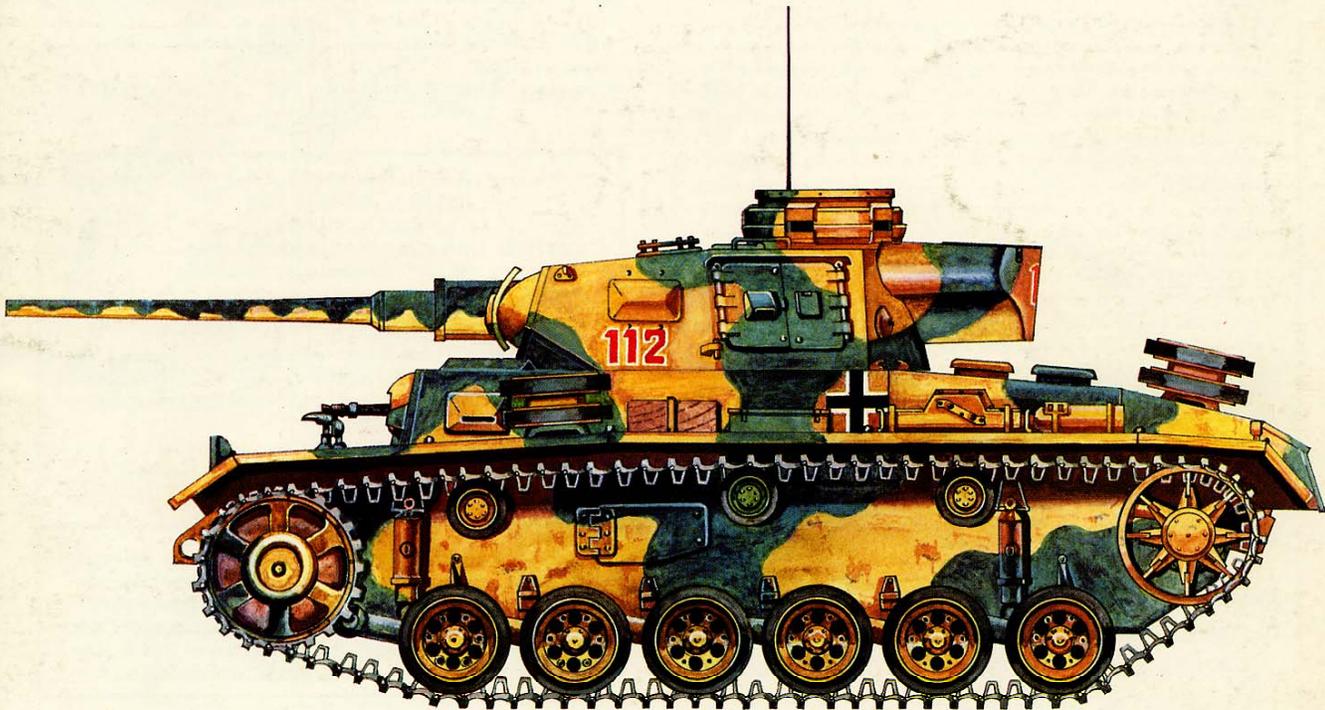


# IL NOTIZIARIO

---

VOL. 13 NO. 2 - 1982

---



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch

# OSPREY NEWS

**BRITISH TANKS IN NORTH AFRICA 1940-42**, B. PERRETT, OSPREY VANGUARD N°23, **SOVIET HEAVY TANKS**, S. ZALOGA & J. GRANDSEN, OSPREY VANGUARD N°24, **GERMAN ARMORED CARS AND RECONNAISSANCE HALF-TRACK 1939-45**, B. PERRETT, OSPREY VANGUARD N°25, **THE 6th PANZER DIVISION 1937-45**, H. RITGEN, OSPREY VANGUARD N°28, **M.47 & M.48 PATTON TANKS**, S. ZALOGA, OSPREY VANGUARD N°29, **POLISH ARMOUR 1939-45**, K. BARBARSKI, OSPREY VANGUARD N°30 - Est. 3,50 cadauno -

La Osprey inglese ci ha inviato alcuni degli ultimi titoli pubblicati nella sua rinomata serie Vanguard. Procediamo in ordine alla breve recensione: **British Tanks in North Africa 1940-42** tratta dei mezzi utilizzati dagli inglesi nella lunga campagna africana. Breve cronologia delle maggiori battaglie, descrizione dei carri e del loro armamento, studio dell'organizzazione e dei metodi di impiego delle divisioni corazzate nel deserto. Buone le tavole e le foto, come sempre ottimi spunti per modelli originali. Un appunto: come nella maggior parte dei libri inglesi, gli italiani rimediano sempre figuracce e scompaiono addirittura non appena la "Volpe del Deserto" arriva sul suolo africano. Mah!!

**Soviet Heavy Tanks** per la penna del solito Zaloga, coadiuvato questa volta da Grandsen, ci parla dei "mostri" russi, partendo dal multitorretta T35, per giungere al JS-3. Purtroppo poche le foto, anche se di buona qualità. Ottime le tavole a colori, dello stesso Zaloga, mentre delizioso è uno spaccato del KV-I mod. 1941. Il testo oltre a descrivere i mezzi, fornisce brevi ragguagli sull'Operazione Barbarossa e sulla nascita in seno all'Armata Rossa della necessità di tali carri pesanti.

**German armored cars and reconnaissance half-tracks 1939-45**, come dire "niente di nuovo sul fronte occidentale". Senza voler aggiungere nulla a quanto già scritto su altri testi, in questo volume Perrett descrive brevemente i mezzi, fornendo accanto a tabelle ed organigrammi, foto notissime e meno conosciute. Le tavole a colori sono l'opera prima di Culver, noto IPMSer e scrittore. Non convincono molto nel colore, ma hanno il pregio di essere simpatiche.

**The 6th Panzer Division 1937-45** è un piccolo gioiello scritto da un ex-maggiore tedesco comandante di compagnia della citata divisione. Il maggiore Ritgen ha fornito tutte le foto del libro oltre al testo. Veramente di prima mano, interessante e spesso ironico nei giudizi. Particolarità di questa divisione corazzata tedesca era il fatto di essere l'unica equipaggiata da Skoda 35(t) cecoslovacchi. Nel testo si traccia la storia dell'unità, dalle pianure polacche, attraverso la Francia, per chiudere la propria epopea in Austria, dove si arrese ai Russi, dopo un vano tentativo di cadere in mani americane. Al posto dei disegni, le otto pagine centrali ospitano fotografie a colori originali fatte dal maggiore fino al 1944, quando cadde prigioniero. Veramente fantastiche e sicuramente inedite!!

**M47 & M48 PATTON TANKS** mi ha invece leggermente deluso. Il soggetto è troppo vasto per liquidarlo in 40 pagine. Fra l'altro, pur essendo presente una tavola a colori di un esemplare di M47 italiano (poco convincente il colore, a mio avviso) nessuna, dico nessuna, foto appare di mezzi del nostro Esercito. Il noto Zaloga, fra l'altro ardente IPMSer, avrebbe almeno potuto interpellarci in merito. Il volume si salva per l'ottima selezione dei soggetti nei profili a colori che spaziano dal portoghese, al pakistano, al sud-coreano. Tutto sommato anche questo da non mancare quale base per futuri modelli "inusualmente esotici".

## IN REDAZIONE

MARCO MAI  
CARLO PECCHI  
ARMANDO ROSSI  
GIANLUCA VARONE  
ALBERTO ZANFI  
ALDO ZANFI

## IN COPERTINA

Un PzKpfw III "J" della 16a P.Div., 2° Carro, 1a Compagnia, 1° Battaglione - Primavera 1944 - Nord Ucraina (Russia). (Per gentile concessione della Casa Editrice STEM-MUCCHI di Modena. Tratto dal volume PANZER III di B. Pafi nella Collana "Le macchine e la storia" diretta da Giorgio Pini. Tavola realizzata da Giorgio Marchini, socio IPMS).

## THE M47 & M48 PATTON TANKS



Text and colour plates by  
Steven J. Zaloga

## POLISH ARMOUR 1939-45



Text by Krzysztof Barbariski  
Colour plates by Terry Hadler

**Polish Armour 1939-45** scritto dal Curatore Onorario del Museo Sikorski di Londra, tale Barbariski, il cui padre ha combattuto nelle fila del 2nd Polish Armored Regiment, inquadrato nella 16th Armored Brigade, formata in Gran Bretagna all'indomani della sconfitta nel settembre 1939 dell'Esercito Polacco da parte dei tedeschi, i cui resti furono evacuati in Francia e Regno Unito, dove seguirono la sorte di questi eserciti nel prosieguo del conflitto. Ricordo che anche i Russi, dopo l'iniziale aggressione contemporanea a quella nazista formarono, per i propri scopi un Esercito Polacco in esilio, sul quale maggiori notizie si trovano nel Volume 14 della serie Vanguard e sul N°117 della serie Men at Arms, sempre Osprey. Il libro in questione tratta di tutte queste vicende, includendo anche la rivolta del 1944 a Varsavia, dove gli insorti improvvisarono una autoblinda denominata Kubus, che ancora sopravvive ai giorni nostri nel Museo della Guerra Polacca e di cui il Notiziario pubblica anche un articolo con piani in scala in questo numero. Ottime le tavole a colori, veramente ricche e ben spiegate in tutti i dettagli. Belle le foto, spesso inedite di cui molte ambientate in Italia, dove i Polacchi si distinsero nella logorante battaglia per Cassino. Quindi, volume raccomandabilissimo.

Review samples kindly supplied by OSPREY Ltd.

AR

Pubblicazione ufficiale dell'I.P.M.S.-ITALY ad uso esclusivo dei soci IPMS

VENDITA VIETATA

DIRETTORE RESPONSABILE: GIORGIO PINI  
AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI MODENA:  
N° 681 DEL 10/11/1981

All contents strictly copyright.

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

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

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

## INDICE

|   |         |
|---|---------|
| KUBUS.....  | PAG. 1  |
| UNIFORMI DELLA CAVALLERIA PIEMONTESE<br>1833-1848 1a PARTE..... | PAG. 3  |
| BEETHOVEN GERAT.....  | PAG. 6  |
| PANZER KAMPFWAGEN III AUSF. J DETTAGLI.....                     | PAG. 16 |
| LIGHTNING.....  | PAG. 19 |
| VIGNA DI VALLE 1982.....  | PAG. 27 |

# kubus

La storia di questo mezzo corazzato nasce e si sviluppa durante la insurrezione armata polacca a Varsavia nel 1944. Mentre le truppe tedesche (per la maggior parte SS) erano ben armate ed equipaggiate, gli insorti mancavano di tutto. Durante alcuni attacchi portati alle posizioni nemiche i ri voltosi si resero conto della necessità di possedere un mezzo blindato che permettesse loro di raggiungere il campo di battaglia con minor rischio possibile. Il quartier generale degli insorti decise di dotarsene seguendo la politica del "do it yourself". L'incombenza della progettazione e costruzione del mezzo fu affidata all'ing. Bielecki, comandante del gruppo "Krybar" operante nel quartiere di Powisle. L'incarico non era dei più semplici poichè, oltre a non essere un esperto di mezzi corazzati, l'unica documentazione di cui disponeva era il libretto istruzioni del carro francese Renault FT-17. Bielecki propose una piccola blinda ruotata capace di trasportare al suo interno sei uomini e armata di PIAT (The Projectile Infantry Anti-Tank). Dopo due settimane di lavoro durissimo, e grazie soprattutto al sacrificio di coloro impegnati nella costruzione, il veicolo fu finalmente approntato. Il battesimo del fuoco lo ebbe il 23 settembre 1944 quando prese parte con uno Sd.Kfz.251 catturato e denominato "Szary Wilk" (Lupo Grigio) ad un attacco contro posizioni fortificate tedesche nella cittadella universitaria. L'attacco fu un successo e le postazioni furono conquistate.

## Brevi note tecniche

Come base per il Kubus fu utilizzato un vecchio chassis Chevrolet. Il problema maggiore fu il reperimento della corazzatura, merce rara nella Varsavia spazzata dalla guerra. I costruttori per aumentare lo spessore della corazzatura abbinarono piastre d'acciaio dello spessore di sei mm. a distanza di 60 mm. fra loro. La prima piastra sopportava l'impatto dei proiettili, la seconda doveva fermarli. L'idea di Bielecki si rivelò molto buona nonostante alcuni proiettili riuscissero a perforare entrambe le piastre spaziate causa la scarsa inclinazione. Alla luce di ciò si decise di inclinare maggiormente la corazzatura, portandola a 30°. Grazie a questo accorgimento i successivi danni subiti dal mezzo furono nettamente minori.

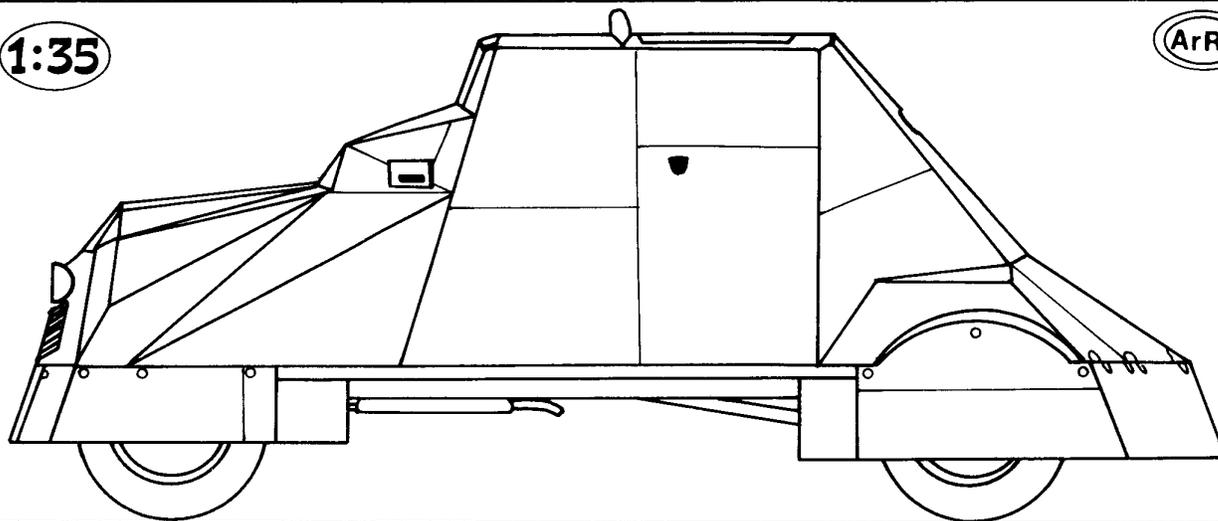
## Colorazione

Il veicolo era verniciato in grigio con chiazze irregolari in grigio-marrone; le vernici usate erano semi-opache. Il nome Kubus portato sulla copertura del motore era dipinto in bianco. Il veicolo è attualmente conservato al Museo dell'Esercito a Varsavia.

ARMANDO ROSSI                      MODENA  
&  
STAN SZARKOWSKI                  KRAKOW

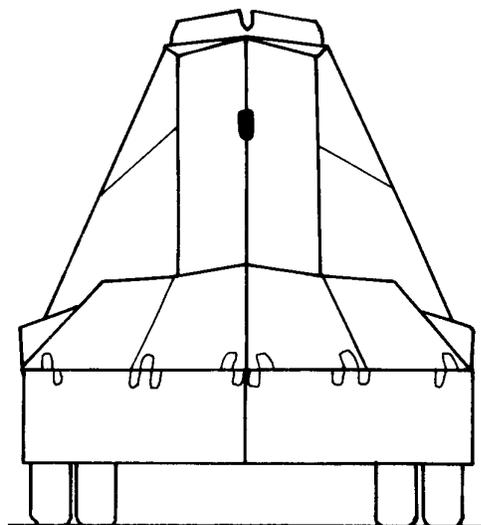
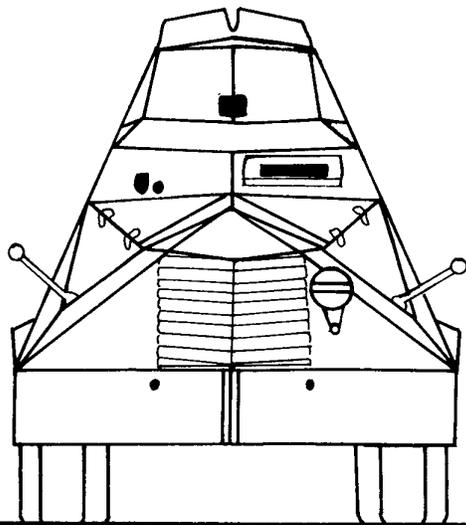
1:35

ArRo



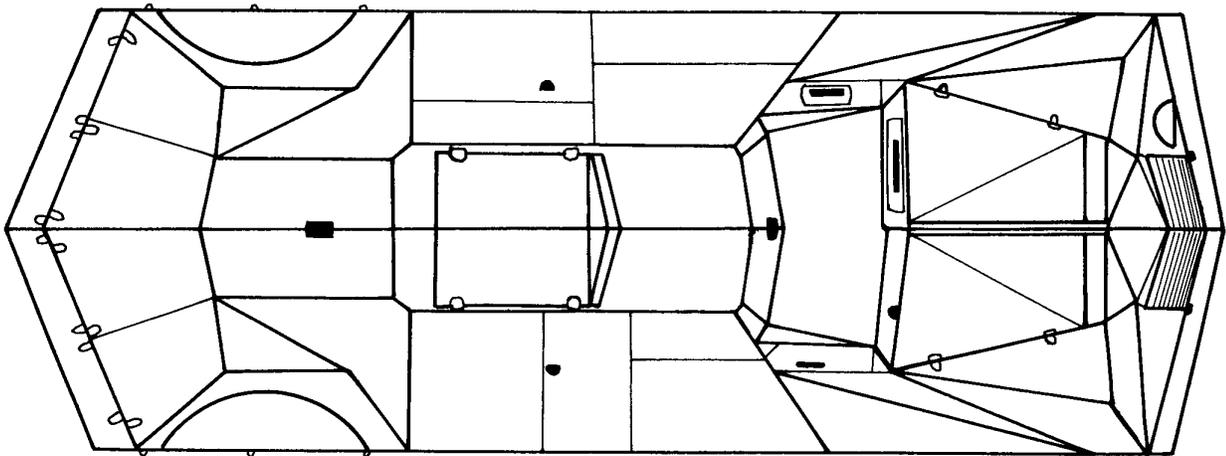
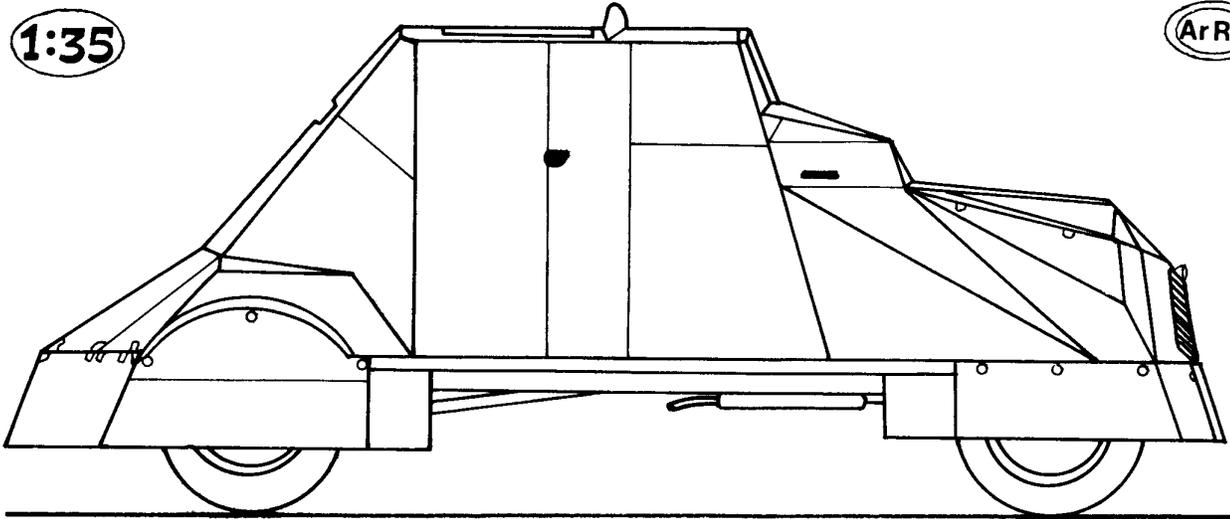
©IPMS-ITALY

·KUBUS  
1944·

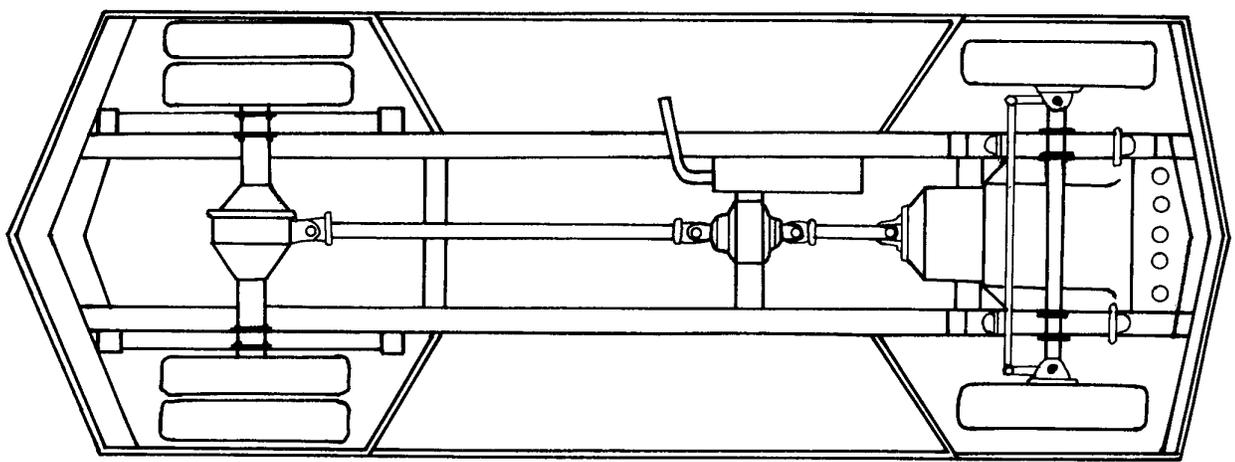


1:35

ArRo



·KUBUS 1944·



©IPMS-ITALY



Esemplare dell'autoblindata Kubus conservata a Varasavia, presso il Museo dell'esercito. Il veicolo ha conservato la colorazione originale, come descritta nel testo. Ben visibile il nome dipinto in bianco sul cofano. (foto A. Rossi via S. Szarkowsky)

# UNIFORMI DELLA CAVALLERIA PIEMONTESE 1833-1848 I<sup>a</sup> PARTE

Con l'ascesa al trono di Sardegna di re Carlo Alberto, inizia l'ammodernamento della burocrazia piemontese, e con essa anche l'Armata Sarda gode dei benefici effetti di tale avvenimento. Infatti il 25 giugno 1833 viene edito il "Regolamento sopra il Corredo, la Montura, e le Divise delle Armate di Terra e di Mare, e delle Amministrazioni, e dei vari Servizi Militari"; che con criteri moderni descrive ed illustra metodicamente le uniformi e gli oggetti di uso militare per l'esercito del piccolo regno. Il periodo storico considerato (1833-'48) è stato scelto in quanto ben delimitato all'inizio del Regolamento citato, ed alla fine della successiva riorganizzazione dell'Arma a seguito delle esperienze maturate nella la Guerra d'indipendenza. In questo lasso di tempo tutti i Reggimenti hanno cavalli ed armamento da dragoni, tranne "Piemonte Reale Cavalleria" che rimane l'unico reparto "pesante" con uomini e quadrupedi di alta statura, ed i "Cavalleggeri di Sardegna", i quali, soggetti a reclutamento locale, restano sull'isola impegnati in operazioni di polizia. Ogni Reggimento è costituito da 6 squadroni, con la forza complessiva di circa 650 uomini e 500 cavalli, tranne "Sardegna" che ha solo 4 squadroni. Nel 1835 la Cavalleria Piemontese è divisa in: la Brigata ("Nizza", "Savoia" e "Novara"), IIa Brigata ("Piemonte Reale", "Genova" e "Aosta"); nell'anno successivo le Brigate diventano tre, così ripartite: la "Nizza" e "Genova", IIa ("Piemonte Reale" e "Novara"), IIIa ("Savoia" e "Aosta"). Fino al 1841 il Regolamento, per ciò che riguarda l'armamento individuale, è disatteso; solo da quell'anno sappiamo con sicurezza quali fossero le armi in dotazione ad ogni cavaliere. I 5 Reggimenti di Cavalleria hanno sciabola curva, 2 pistole e moschetto per 5 squadroni, sostituito dalla lancia per il sesto; solo "Piemonte" ha, oltre alla sciabola diritta, il moschetto per tutti gli squadroni. Nel 1845 vengono abolite le 2 pistole e adottato il pistolino mod. 1843, l'uso della lancia è esteso a tutti gli squadroni, anche per "Piemonte". I "Cavalleggeri di Sardegna" rimangono sempre armati secondo le norme del 1841, in quanto, oltre alla sciabola curva, hanno il moschetto, che tuttavia, è realizzato appositamente per loro, cioè con mirino e baionetta. La descrizione delle uniformi e dell'equipaggiamento della Cavalleria Sarda, che in tal guisa partecipò alle campagne della guerra austro-piemontese, è stata tratta principalmente dal Regolamento suddetto e, pur rischiando una eccessiva schematicità, le note seguenti sono state schematizzate al massimo per rendere comprensibile anche ai non "addetti" tale argomento, già in sé così complesso.

## UNIFORME (truppa e sottufficiali)

**ABITO (mod. 1833)** - Di panno turchino scuro, lungo sino alla vita, con falde posteriori rivoltate, era confezionato a doppio petto di poco sovrapposto con 9 bottoni per fila. Il colletto era alto e diritto, le maniche, lunghe oltre il polso, avevano paramani diritti chiusi da 3 bottoni. Le tasche erano posteriori, all'altezza della vita, finte e chiuse da una patta con 3 bottoni, che, come tutti gli altri, erano emisferici in metallo bianco. Ogni risvolto alle falde portava una granata con fiamma diritta di metallo bianco. Fodera, colletto, paramani e pistagna erano del colore distintivo. ("Nizza" avrà la pistagna solo dopo il 1844).

**TUNICA (mod. 1843)** - L'abito viene sostituito da una giacca, lunga sino a metà coscia. Tutti gli altri particolari restano invariati, tranne, ovviamente, le falde che sono abolite. Vengono aggiunte 2 contropalline rettangolari di stoffa blu e filettate del colore distintivo, perpendicolari alla spalla. Con la tunica "Sardegna" e la "Scuola Militare di Equitazione" introducono l'uso delle foraggere (cordoni del colore distintivo, portati al collo).

**GIUBBA DA FATICA (truppa)** - In panno di lana blu, ad un solo petto con 9 bottoni, era corta sino alla vita e senza falde. Di foggia identica all'abito aveva i colori distintivi solo al colletto, con fiamma a tre punte. Anche sulla giubba, nel '43, vengono applicate le contropalline.

**GIUBBA DA FATICA (sottufficiali)** - Identica all'abito e poi alla tunica, ma ad un solo petto, aveva fodera e paramani turchino scuro, le fiamme al colletto erano identiche a quelle della truppa.

**SPALLINE** - In rame argentato erano formate da un gambo di 10 scaglie e da una piastra ovale, che sorreggeva la frangia lunga 5 cm. in cordellino di lana bianca.

**PASTRANO (con pellegrina)** - Di panno grigio era a doppio petto con 5 bottoni per fila e lungo sino a metà polpaccio, le maniche lunghe, risvoltate, formavano gli alti polsini; il colletto, alto, si chiudeva con una linguetta dello stesso tessuto. Lo spacco posteriore, con 3 bottoni, aperto sino alla vita, era portato sempre slacciato, anche nei servizi a piedi. La pellegrina, ad un petto con 5 bottoni, era lunga sino al polso; tutti i bottoni erano in osso naturale ("Piemonte" portava lo stesso capo, ma di colore bianco). In tempo di pace il pastrano veniva piegato e posto sull'arcione sotto la giubba; in campagna, invece, dopo avergli scucite le maniche era arrotolato e messo a tracolla, in senso opposto alla bandoliera.

**PANTALONI** - Lunghi, con vita alta e taglio alla marinara erano tutti dello stesso modello, differendo solo nel tessuto:

Invernali da parata: di panno grigio-azzurro con sottopiede in cuoio nero, avevano una doppia banda del colore distintivo lungo la cucitura esterna (ogni striscia era larga 3 cm.).

Invernali da fatica: di panno grigio chiaro con sottopiede in tela olona avevano una sola banda laterale blu, sulla quale erano cuciti 14 bottoncini d'osso ("Piemonte" e "Savoia" avevano una sottile filettatura rossa anche alla banda dei pantaloni da fatica).

Estiva da parata - di tela bianca erano indossati solo per i servizi a piedi. Gli stivali venivano allora ricoperti da un paio di ghettoni bianchi.

Estivi da fatica: di tela biancazzurra millerighe.

**CALZATURE** - Stivali da parata: in cuoio nero alti sino al ginocchio con sperone di ferro lucido avvitato nel tacco, venivano portati sotto i pantaloni. Mezzi stivali da fatica: alti sino a metà polpaccio erano chiusi lateralmente da due cinturini di pelle ed avevano speroni normali in ferro brunito con laccioli.

**BERRETTO DA FATICA** - In panno di lana blu, troncoconico (alto cm. 13), floscio sul davanti, aveva alla base una fascia del colore distintivo alta 5 cm. La visiera ed il sottogola, fissato da due bottoncini di metallo bianco, erano in cuoio nero. In fronte sulla fascia colorata, vi era un fregio in metallo bianco con cifre reali e corona.

**UNIFORME (Ufficiali)**

**ABITO(mod.1833)** - Come per la truppa.Cifre reali al centro della granata ai risvolti,che era ricamata in filo d'argento e sottopannata di turchino. Per "Sardegna" e "Scuola" la bottoniera era divaricata verso l'alto .

**TUNICA(mod.1843)** - Come per la truppa.

**GIUBBA DA FATICA** - Non prevista.

**SPENCER(mod.1848)** - Giacca da campagna in panno blu scuro,chiusa da una doppia fila di 5 alamari in seta nera;gli orli,anche alle due tasche anteriori,erano ricoperti di astrakan.Dalla spalla destra pendeva un doppio cordone con fiocchi,in seta nera e lungo cm.125,che permetteva di indossare lo spencer anche "all'ussara".Non vi erano spalline.

**SPALLINE** - Identiche a quelle della truppa,ma in argento e con speciali balze sulla placca a distinguere il grado;la frangia era in filato fine d'argento lunga cm.9,5 per i subalterni,ed in cordellina d'argento lunga cm.8,5 per gli Ufficiali superiori.Nei servizi di caserma veniva portata solo la spallina sinistra.

**PASTRANO(con pellegrina)** - Come per la truppa.

**CAPPOTTO(mod.1833)** - In panno turchino scuro,lungo sino al polpaccio,era a doppio petto con 11 bottoni per fila;aderente sino alla vita si allargava verso il fondo,lo spacco posteriore era privo di bottoni.Sotto due bottoni a lato dello spacco,si aprivano due tasche verticali,con patta a tre bottoni.Colletto e paramani,identici a quelli dell'abito,erano di colore turchino scuro.Il cappotto venne abolito nel 1843.

**PANTALONI** - In stoffa migliore,avevano lo stesso taglio di quelli per la truppa:

Invernali da parata:come per la truppa.

Invernali da fatica:non previsti.

Estivi da parata:come per la truppa.

Estivi da fatica:in tela grigia,consentiti solo per il maneggio.

**CALZATURE** - Stivali alti al ginocchio,in cuoio nero lucido,si dovevano portare sotto i pantaloni,con speroni diritti in argento.

**GUANTI** - Di pelle scanosciata gialla,da portarsi sempre.f.o.(fuori ordinanza)erano concessi in capretto nero.

**GUANTI** - Di pelle scanosciata naturale.

**CRAVATTA** - A forma di collareto,rigida,tessuta di crini neri,non doveva sporgere oltre il colletto dell'abito.

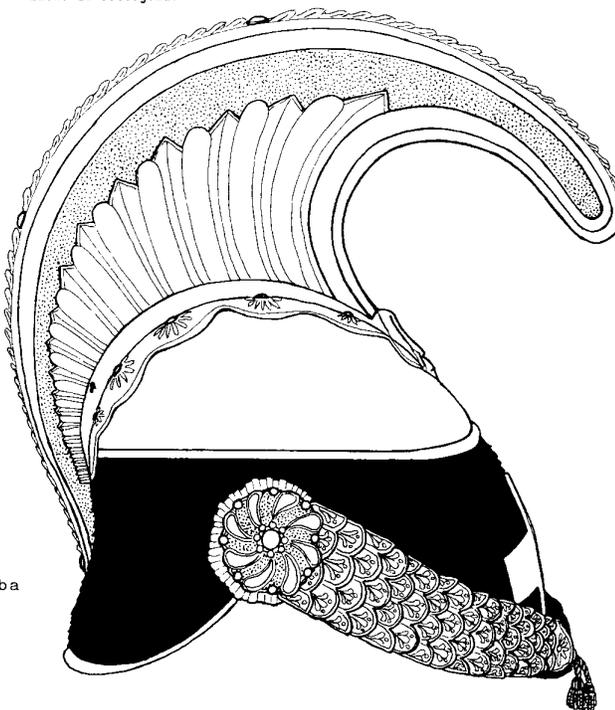
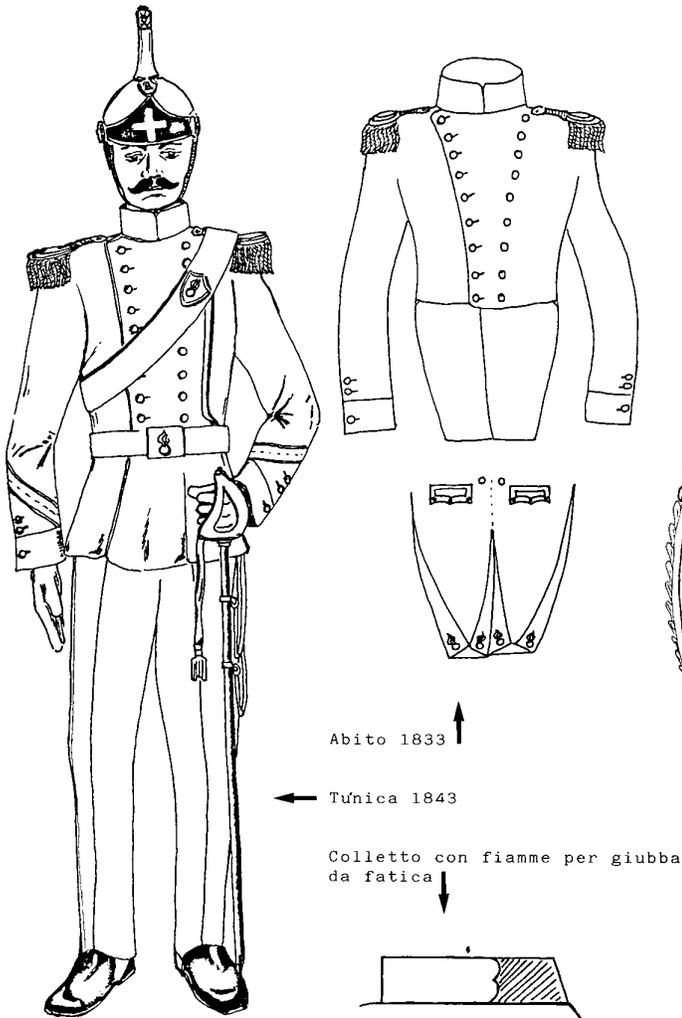
**GRADI** - Galloni bianchi,filettati del colore distintivo,erano in lana per i graduati di truppa e d'argento per i sottufficiali.Venivano portati obliquamente sulle maniche a partire dal paramano,e,se nel caso,anche alle tasche.

**BUFFETERIE** - Erano tutte in cuoio bianco con accessori in metallo lucido.Il cinturone era chiuso da una placca rettangolare dorata con granata e fiamma di metallo bianco;i cinturini reggi-sciabola scorrevano sul cinturone tramite un cappio,formato ripiegando loro la cima e fissandola con un bottoncino a doppio fungo.La bandoliera,portata a tracolla,sopra la spallina,dalla spalla sinistra al fianco destro,aveva all'altezza del cuore uno scudetto di rame dorato con granata e fiamma in metallo bianco;a contatto del suo lato superiore vi era un perno di ottone a ghianda.Un cinturino sottile(larghezza 1,5 cm.)si inseriva sotto la bandoliera tramite un'apposita asola,su tale perno;poi,passatolo sotto il cinturone,a sinistra,vi si agganciava la bacchetta del moschetto.La rangona veniva portata sopra la bandoliera e fissata a quest'ultima con la parte esterna del perno prima descritto.La dragona era lunga circa 50 cm.e larga 2; la truppa portava il fiocco di cuoio bianco mentre i sottufficiali l'avevano frammisto di cordellino dorato.

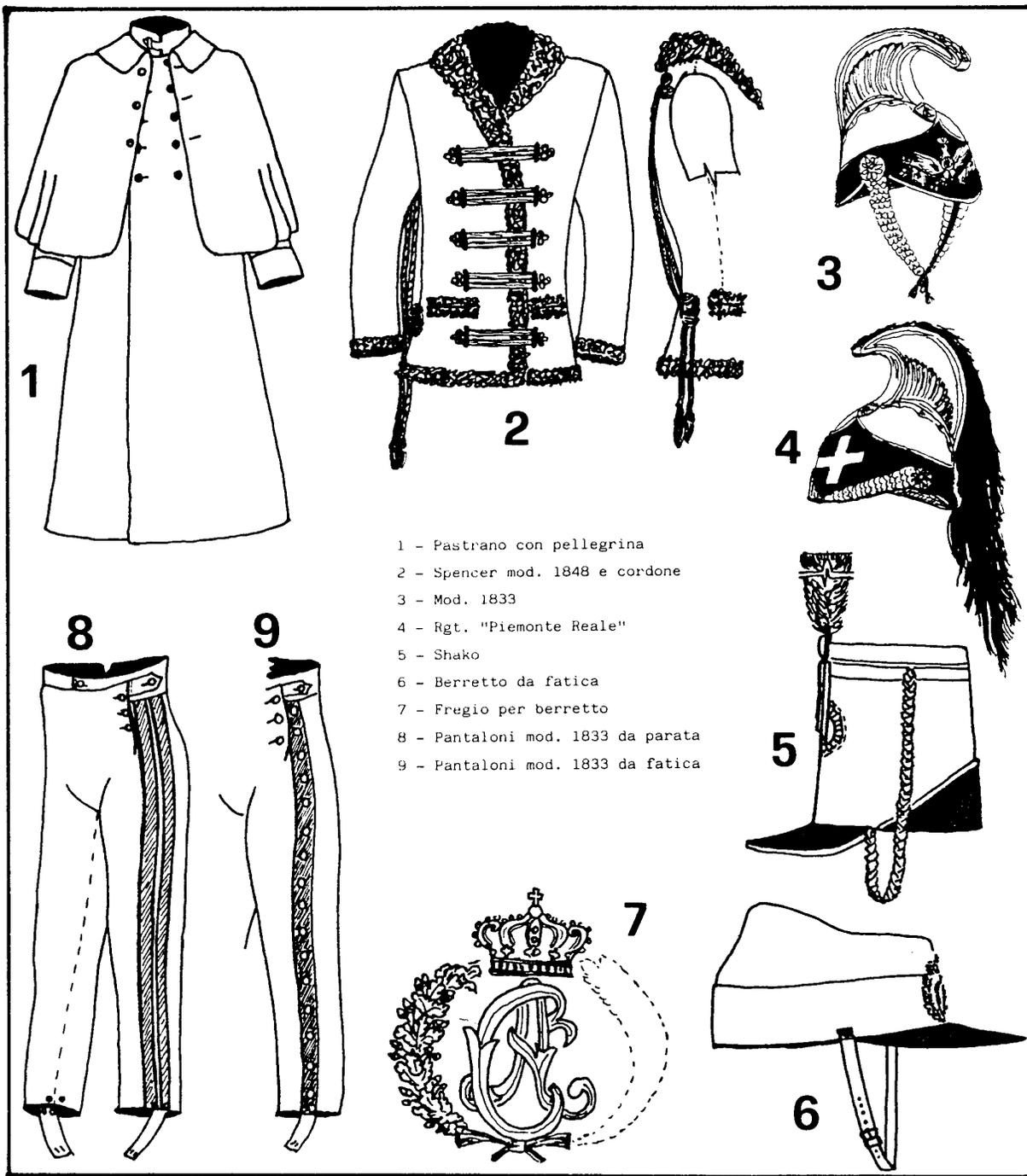
**GIBERNA** - Di cuoio nero lucido era del tipo comune agli eserciti dell'epo ca;fino al 1843 fu portata sempre appesa alla bandoliera.Da allora in poi, nei servizi a piedi fu appesa al cinturone,mentre a cavallo venne fissata sopra la fonda del pistolone mod.1843.Solo "Sardegna" continuò ad averla alla bandoliera.

**ELMO** - Alla "Minerva",con coppa di ferro ricoperta di pelle d'orso(di foca dal 1840),aveva cimiero in metallo dorato e sottogola di cuoio nero. Gli orecchioni,a scaglie di rame dorato,erano allacciati con nastri di seta nera,portati in servizio normale sulla visiera,in parata scendevano a coprire il sottogola.Sotto le rosette a vite,che fissavano gli orecchioni alla coppa,vi erano due coccarde:quella sinistra azzurra(del 1848 tricolore),quella destra del colore di squadrone;il Comandante di Reggimento portava un pennacchio di aigrettes bianco alla rosetta sinistra.Sulla fronte della coppa vi era una placca di metallo dorato con fregio di aquila e bandiera che,nel 1843,venne sostituito da una croce greca di metallo bianco."Piemonte" aveva tutta la coppa dell'elmo dorata ed una folta criniera nera sulla cresta.

**SHAKO(solo per "Sardegna" e "Scuola")** - Semplificato rispetto al mod.1819, era di forma troncoconica,alto cm.16,e totalmente ricoperto di panno rosso.La visiera ed il coprinuca(normalmente ripiegato)erano di cuoio nero orlati di lamierino d'ottone.In fronte,al centro,una coccarda azzurra era fissata da un cappietto dorato(in parata vi si inseriva un pennacchio azzurro);lateralmente 2 rosette fermavano un cordone di lana gialla in funzione di sottogola.



Elmo da cavalleria mod. 1833/43



- 1 - Pastrano con pellegrina  
 2 - Spencer mod. 1848 e cordone  
 3 - Mod. 1833  
 4 - Rgt. "Piemonte Reale"  
 5 - Shako  
 6 - Berretto da fatica  
 7 - Fregio per berretto  
 8 - Pantaloni mod. 1833 da parata  
 9 - Pantaloni mod. 1833 da fatica

**CRAVATTA** - Come per la truppa, ma in seta nera. F.o. era concesso l'uso di un foulard in seta nera, allacciato dietro il collo e portato sopra la camicia.

**SCIARPA** - Di modello unico, in seta azzurra con fiocchi ai due capi, veniva allacciata in vita con nodo sull'anca sinistra. Dal 1848 la sciarpa viene portata a tracolla dalla spalla destra al fianco sinistro annodata alta, quasi sotto l'ascella e sempre sopra al cinturone, per non intralciare nell'uso della sciabola.

**GRADI** - Erano portati solo alle spalline tramite speciali risalti.

**Distintivi speciali:** Aiutante Maggiore in Ia - gallone a due righe, Aiut. Magg. in IIa - gallone a una riga (alle patte delle tasche).

**BUFFETTERIE** - Bandoliera in tessuto d'argento sottopannata in nero con tre sottili righe azzurre longitudinali. Ornata con Aquila Savoia e scudo con cifre reali; due catenelle collegavano l'Aquila allo scudo tramite due fregette, e sotto di esse passava la sciarpa. Tutti gli accessori erano in argento. Cinturone in tessuto argentato sottopannato in nero con 3 strisce longitudinali azzurre; fibbia identica a quella della truppa. Cintura in cuo-

io nero con fermaglio composto da due mascheroni d'argento raffiguranti due leoni e gancio ad S. I cinturini reggi-sciabola, sempre di cuoio nero, pendevano da apposite fibbie d'argento della cintura ed avevano all'altro capo due piccoli moschettoni da agganciarsi alle campanelle del fodero. La cintura era portata sotto la tunica. F.o. i moschettoni dei cinturini reggi-sciabola vennero subito aboliti per il rumore che provocavano battendo contro il fodero.

**GIBERNA** - Larga cm. 16 era in cuoio lucido nero con il coperchio bordato d'argento ed ornato con un aquila dello stesso materiale.

**ELMO** - Come per la truppa, ma con coppa a croce dorate.

**SHAKO** - Come per la truppa, ma con cordone-sottogola in treccia dorata.

**BERRETTO DA FATICA** - Come per la truppa.

PAOLO BOLOGNA  
 IPMS MILANO

# BEETHOVEN GERÄT

di UGO BIASINI/I.P.M.S. TRIESTE & ALDO ZANFI/I.P.M.S. MODENA

Conosciuto familiarmente sui campi di aviazione tedeschi con il nome di "Vater und Sohn" (Padre e Figlio), e, ufficialmente, con quello più altisonante di "Beethoven Gerät", questo tipo di velivolo composito risultò dall'adattamento di due aerei di produzione standard, dovuto ad esigenze di guerra. La Luftwaffe, infatti, non disponeva di bombardieri strategici (tipo Lancaster) capaci di trasportare carichi bellici di peso superiore alle due tonnellate (vedasi le grosse bombe "Tallboy", da 12000 libbre, e "Grand Slam", da 22000) e, per ovviare a questa carenza, venne sviluppata una soluzione abbastanza originale, realizzando quelli che vennero denominati Mistel. In sostanza si trattava di inserire sul muso di uno Ju-88 (o di uno Ju-287 in un progetto della fine del 1944), al posto della cabina di pilotaggio, una testata bellica a carica cava del peso complessivo di 3500 kg (1275 kg di alto esplosivo, composto dal 70% di Hexogen e dal 30% di TNT; 1000 kg pesava l'acciaio in cui era racchiusa questa carica ed il resto del peso era dato dai quattro detonatori, dal percussore e dall'involucro aerodinamico), trasformando così il bimotore in una bomba volante, che era guidata da un caccia (Bf-109 o FW-190 a seconda delle versioni, sino ad arrivare al Me-262 accoppiato allo Ju-287, o allo He-162 unito ad una vera e propria bomba teleguidata, quale l'Arado EF-377A) sistemato sul dorso del velivolo-bomba con un sistema di montanti, a dir poco, pericoloso.

Il complesso era molto difficile da pilotare, e richiedeva una abilità non comune: non infrequenti furono gli incidenti mortali in decollo, dovuti allo scoppio di uno o più pneumatici dello Ju-88, a causa dell'eccessivo sovraccarico. Successivamente si risolse questo problema con la adozione di una terza ruota per il carrello principale del bimotore, ruota che era sganciabile dopo il decollo e la cui posizione è tuttora molto vaga. Il caccia-guida, durante la fase di avvicinamento all'obiettivo, poteva usufruire del carburante contenuto nel componente inferiore del complesso, riservando il proprio per il volo di ritorno. Il velivolo-bomba veniva guidato dal caccia fino al bersaglio tramite un sistema di servocomandi elettrici; la procedura di sgancio era piuttosto complessa e richiedeva un modesto angolo di picchiata (non superiore ai 20°), per non accelerare troppo la picchiata finale e rendere difficile il controllo e la guida del velivolo-bomba fino al bersaglio. A questo punto il caccia bloccava i comandi della componente inferiore nella posizione voluta e si sganciava da essa, mediante il brillamento di piccoli bulloni esplosivi che avevano la funzione di tranciare i montanti di sostegno.

La carica cava aveva una capacità di penetrazione nelle corazzate di circa sette metri e mezzo ed il suo funzionamento era simile a quello di una bomba per bazooka: la corazza e la

In mancanza di immagini dell'originale, una foto di un buon modello può sempre essere utile, come nel caso di questo Mistel 2, realizzato da Ugo Biasini partendo dallo Ju-88 Revell e dal FW-190 Hasegawa, entrambi ampiamente modificati mediante l'inserimento di parti dello Ju-88 Italeri (coda, motori ed eliche) e dei FW-190 Heller (direzionale mobile e capottina) e Matchbox (anello corazzato anteriore ed elica). Lo Ju-88 è immatricolato 40+TK, mentre il FW-190 porta il numero 544 all'interno della croce di fusoliera. (foto U. Biasini)



casamatta venivano perforate non con la forza viva dell'urto, bensì dall'immane calore prodotto dallo scoppio, rivolto tutto in una sola direzione e verso un solo punto, causando la fusione dei materiali.

Inizialmente si pensò di utilizzare questo mezzo aereo contro bersagli navali o basi navali come Gibilterra, Scapa Flow o Leningrado: l'idea più fattibile era quella di un attacco di sorpresa contro la Royal Navy a Scapa Flow. I Mistel dovevano essere preceduti da uno o più battistrada che, ad intervalli regolari, avrebbero dovuto sganciare delle boe ("Funkboje Schwan"), che emettevano segnali radiogonometrici, che permettevano di guidare gli incursori. Ma, a parte l'addestramento, e, forse, qualche tentativo peraltro abortito, non se ne fece niente; a quell'epoca i Mistel erano basati sul campo di Grove, in Danimarca. Al D-Day questi vennero trasferiti frettolosamente in Francia, a St. Dizier; il reparto era la 2<sup>a</sup> Staffel del KG.101: questo Geschwader era una unità da addestramento riorganizzata per questo speciale impiego, ma, a parte l'affondamento di una vecchia nave da battaglia degaullista, il debutto fu deludente.

In seguito fu disposto dall'Oberkommando der Luftwaffe (OKL) che i Mistel venissero impiegati contro le centrali elettriche e le fonti di energia dell'Unione Sovietica: l'incarico venne affidato al II Gruppe del KG.200, ma il precipitare degli eventi fece sì che l'ultimo patetico impiego dei Mistel fosse la distruzione dei ponti sul fiume Oder, per frenare l'avanzata dell'Armata Rossa. Si ha notizia che furono inviati Mistel pure sui ponti della Vistola e del Neisse; qualche Mistel fu pure impiegato contro il ponte di Remagen sul Reno. Triste fine per un mezzo ideato per colpire bersagli ben più importanti di quelli che in realtà tentò di colpire, e che effettivamente colpì.

## GLI "ALTRI" MISTEL

Oltre ai mezzi trattati nei paragrafi che seguiranno (e che sono quelli che portarono la effettiva designazione di Mistel), l'idea base venne sviluppata progettando una grande serie di aeromobili compositi, che impiegarono i più svariati tipi di velivoli, dei quali solo pochi furono realizzati. Tra questi ultimi ricordiamo i complessi DFS 230 + Bf-109E-1 (realizzato nel quadro di un programma volto alla determinazione di quali fossero i sistemi migliori per il traino di alianti d'assalto, questo complesso era noto come "Huckepack" e, in varianti precedenti, aveva come componente superiore un Klemm Kl-35B o un Focke Wulf FW-56 Stösser), Do-217K V3 + DFS 228 (complesso utilizzato per le prove di volo dell'aliante da ricognizione ad alta quota DFS 228, che era propulso da un motore razzo Walter HWK 109-509 e che aveva il carrello d'atterraggio costituito da un pattino ventrale retrattile in fusoliera) e Do-217E + Me-328 V1 (complesso realizzato per poter provare in volo il minuscolo bombardiere Me-328, che, nelle previste varianti operative, doveva essere lanciato da un aereo madre).

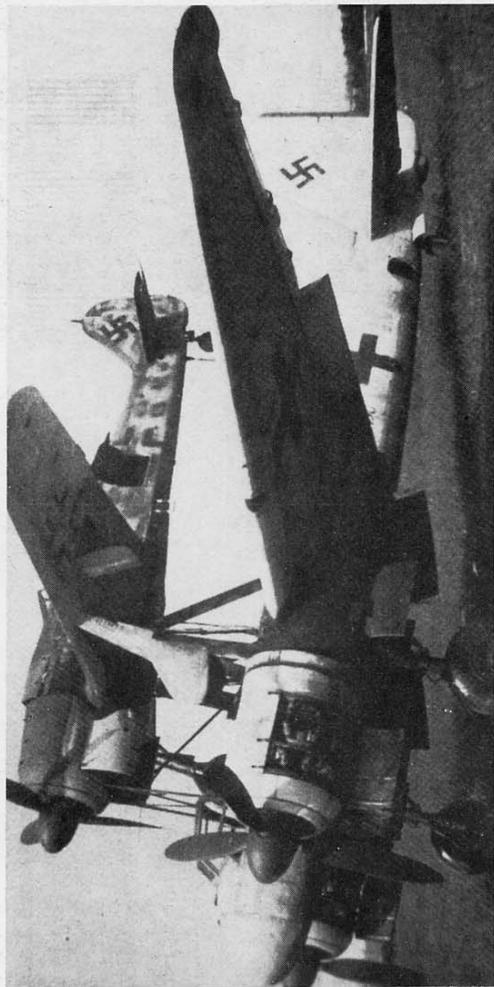
Idealmente simile ai Mistel era il complesso Heinkel He-111H-22 + Fieseler Fi-103 (la famosa V-1), che fu effettivamente impiegato nel corso dell'Operazione Rumpelkammer, nell'estate del 1944; successivamente si sarebbero dovute utilizzare anche le varianti pilotate della V-1 (Fi-103 Reichenberg IV). Per finire con i compositi effettivamente realizzati si può citare il complesso Siebel Si-204 + Lippisch DM-1, anche questo costruito con fini sperimentali, per le prove di volo dell'aliante DM-1, che doveva preludere ad una generazione di velivoli ad alte prestazioni, caratterizzati da formule costruttive non convenzionali.

Tra i complessi rimasti sul tavolo da disegno si possono ricordare i seguenti: Ju-88G-7 + Ta-152, Ta-154 + FW-190, Ta-154 + Ta-152, Me-262 + Me-262A-2a/U2, Ar-234C + Fi-103, Ar-234C + EF-377, a testimonianza della indubbia fantasia dei progettisti tedeschi.

## TAVOLA 1

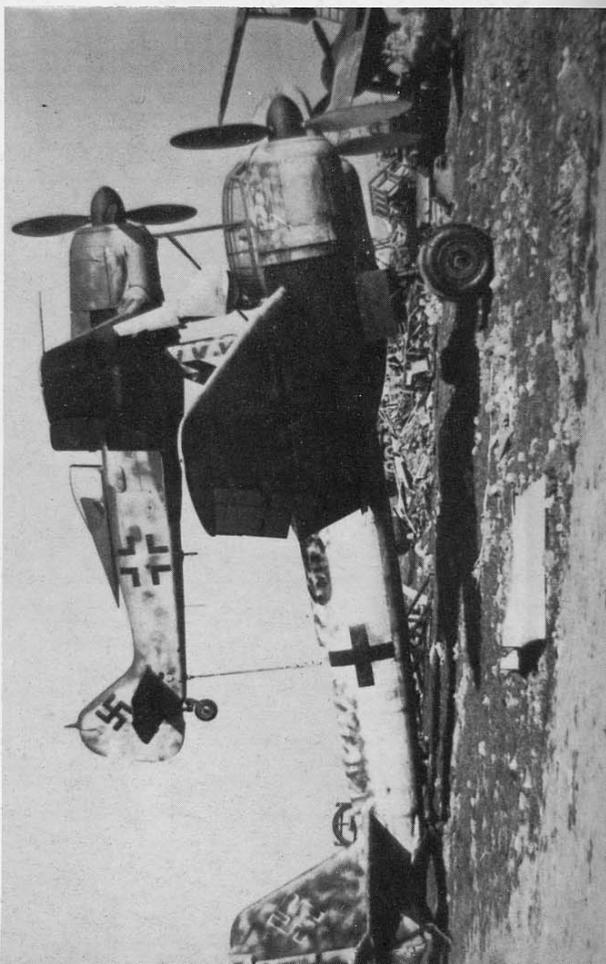
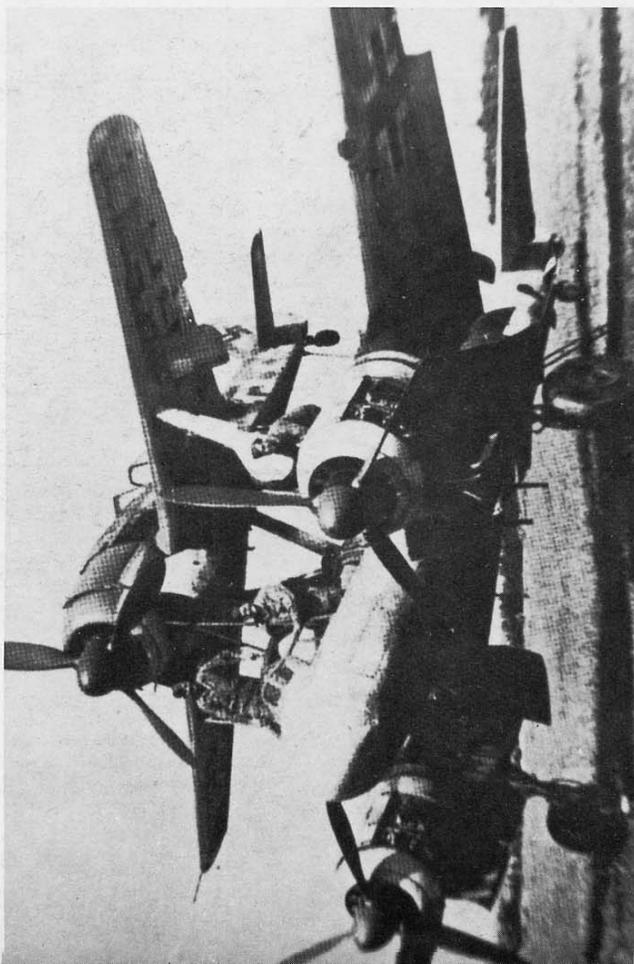
Nella tavola sono rappresentati i Mistel S1 (S per Schule, scuola) e Mistel 1. In entrambi i casi la componente inferiore era un Junkers Ju-88A-4 e la superiore un Messerschmitt





**IN ALTO, ENTRAMBE LE FOTO**

Uno dei Mistel S2 catturati dall'U.S. Army durante l'avanzata in Germania. In queste immagini si può vedere chiaramente il complesso sistema di montanti che collegava la fusoliera dello Ju-88G-1 al muso del FW-190 (in questo caso un F-8) e che serviva ad evitare spiacevoli inconvenienti nel caso di atterraggi troppo duri: questo perché, mentre l'allievo pilota si trovava nell'abitacolo del caccia, l'istruttore era sistemato nella cabina del bimotore, molto vicino al disco dell'elica del velivolo superiore.



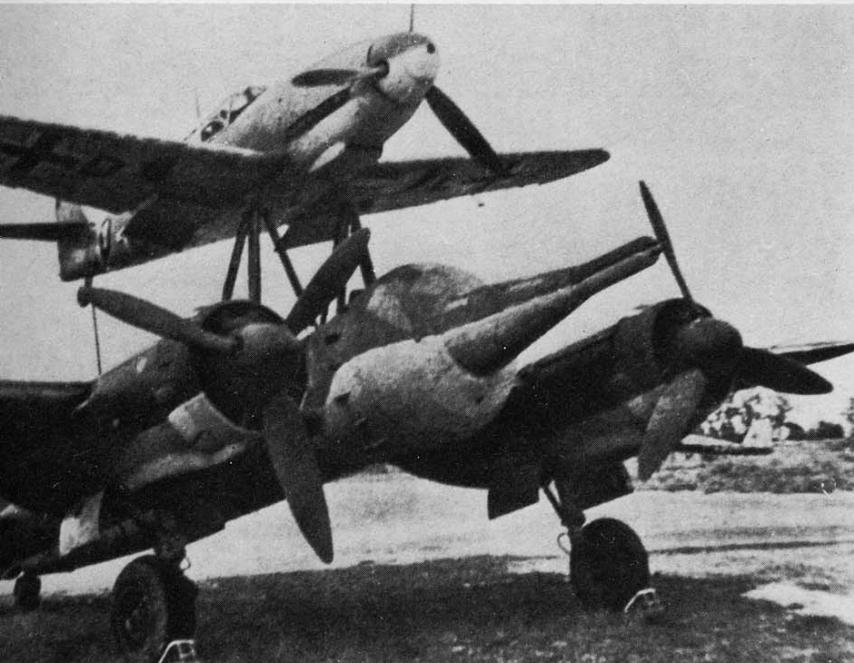
**NELLA PAGINA PRECEDENTE IN BASSO E FOTO A FIANCO**

Alcune immagini di un esemplare di Mistel S2 abbandonato sul campo di Neubiburg, a circa 5 Km. a sud-est di Monaco di Baviera, riprese nell'estate del 1945. Si può vedere il tipico schema di colorazione di questi complessi: lo Ju-88G-1 appare dipinto a chiazze nei verdi 81 ed 82, su fondo in grigio 76 (colore, quest'ultimo, anche delle superfici latero-inferiori); il FW-190F-8, invece, sembra essere nei grigi 74, 75 (superfici superiori) e 76 (superfici latero-inferiori). A parte le insegne di nazionalità (da notare che la svastica caudale dello Ju-88 è, in alcune parti, coperta dalle strisce della mimetica), l'unico accenno di immatricolazione è un piccolo numero 97 bianco, presente sul direzionale del FW-190, dietro alla svastica. (foto via G.Pini)

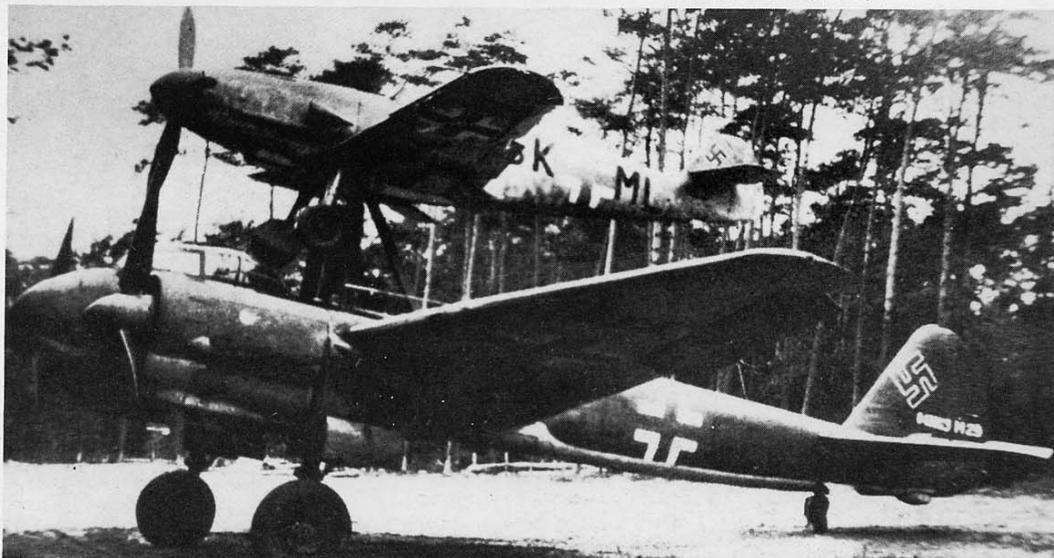


**A SINISTRA**

Immagine di un Mistel 1 di serie. Bene in evidenza la carenatura aerodinamica della testata bellica, con la lunga "proboscide" recante i 4 detonatori. Si possono anche notare le piccole alette, disposte intorno alla parte posteriore della testata, che servivano a stabilizzare il flusso dell'aria nel passaggio dalla sezione circolare di quest'ultima a quella squadrata, con spigoli arrotondati, propria della fusoliera dello Ju-88.

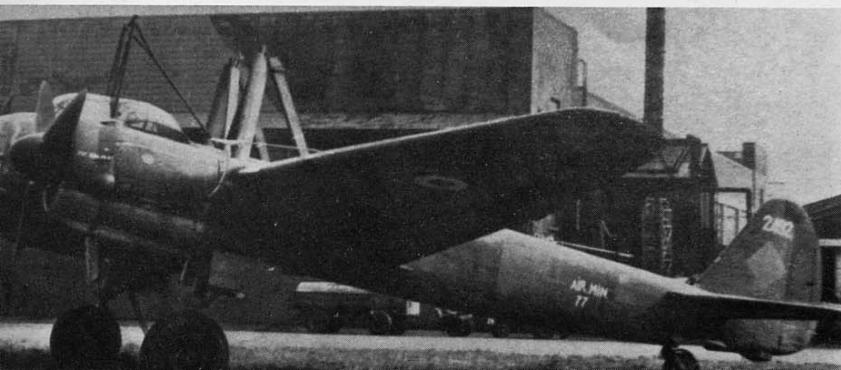


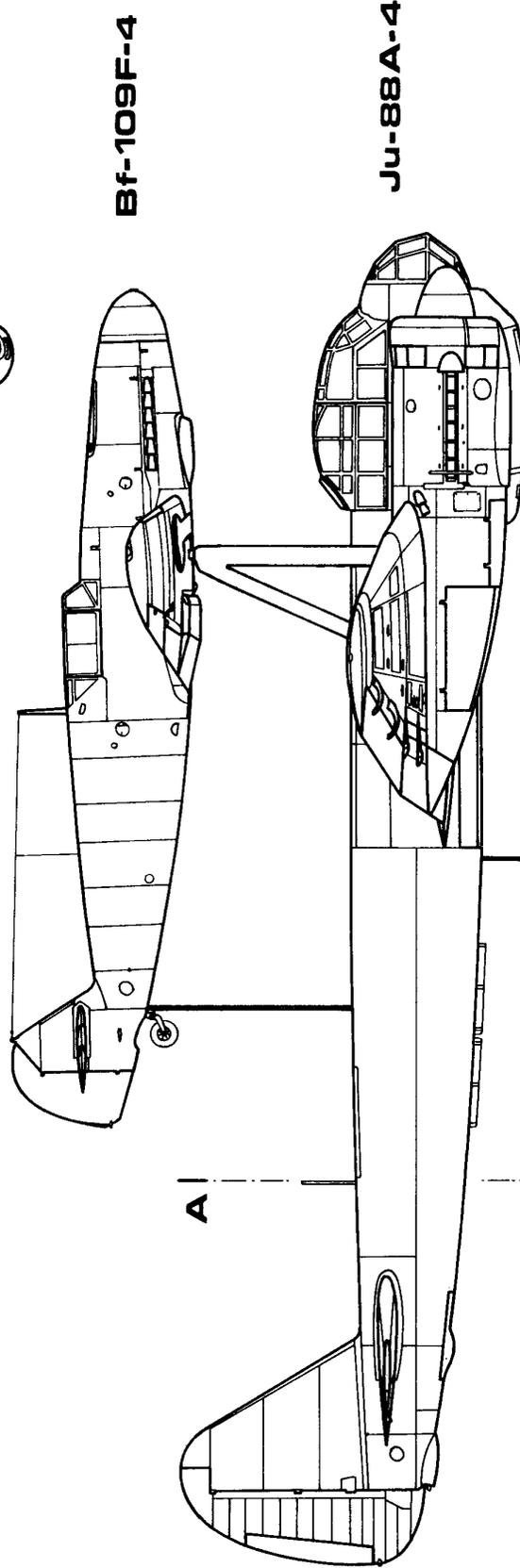
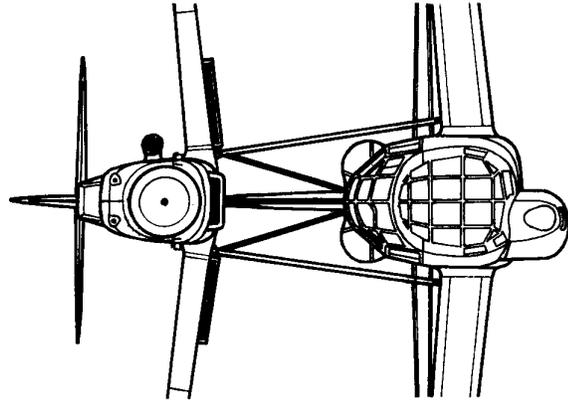
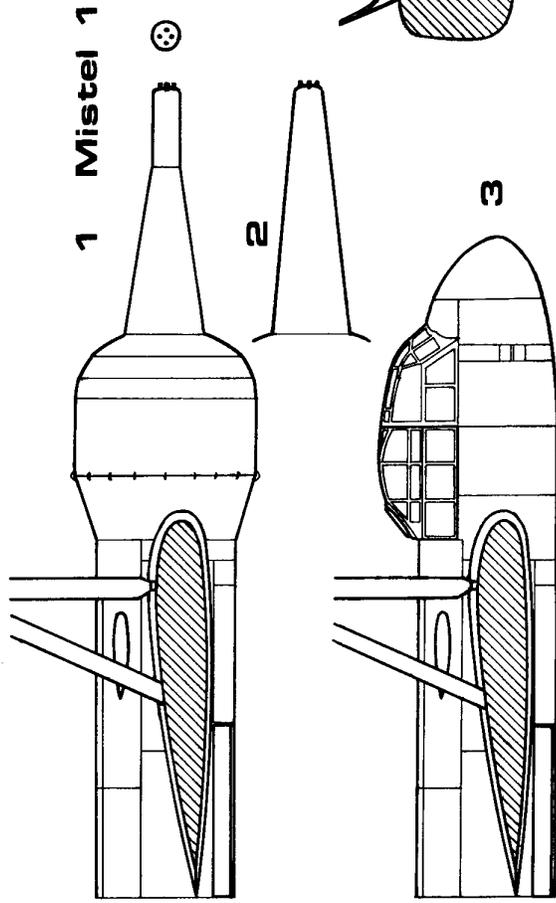
Uno dei complessi utilizzati come prototipi per sperimentare la fattibilità e la operabilità dei Mistel, è questo, costituito da uno Ju-88C-6 (Wk.Nr. 0430123 M29 immatricolato SC+CE) e da un Me-109G-2 (?K+ML); da notare che, sotto alla semiala sinistra, l'immatricolazione è riportata come L+M e non M+L. L'uso di Ju-88 con muso "solido" e di Me-109 delle prime sottoserie della versione G al posto degli Ju-88A-4 e dei Bf-109F-2 ed F-4 utilizzati nei complessi di serie è senz'altro dovuto all'abitudine tedesca di stornare un dato numero di velivoli dalla produzione di serie per poi modificarli ed usarli come prototipi.



**A FIANCO**

La componente inferiore di un Mistel S3A, uno Ju-88A-6 o A-6/U. Si può notare, anche se non molto chiaramente, che la struttura di collegamento posta sul cielo dell'abitacolo del bimotore è differente rispetto alle analoghe degli altri tipi di Mistel scuola.





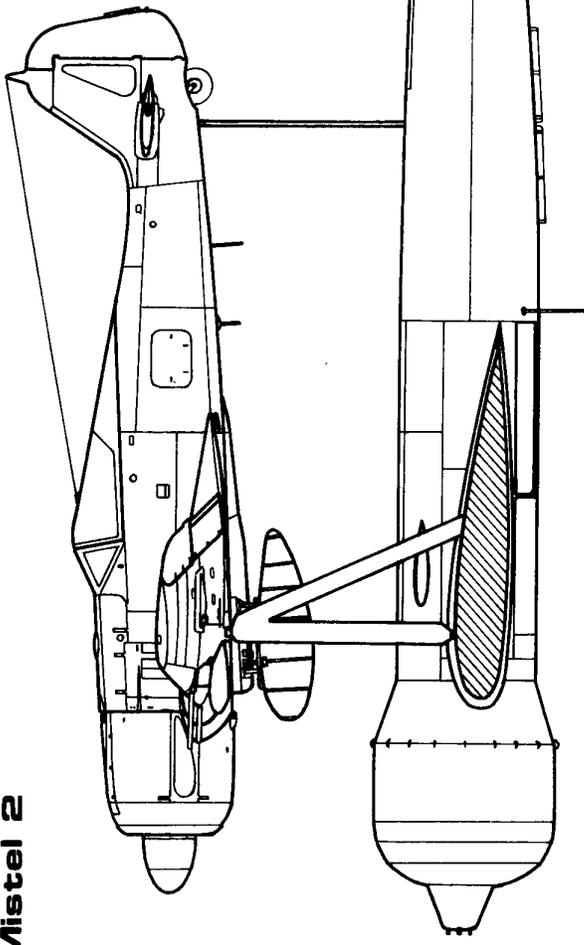
Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena

Mistel S1

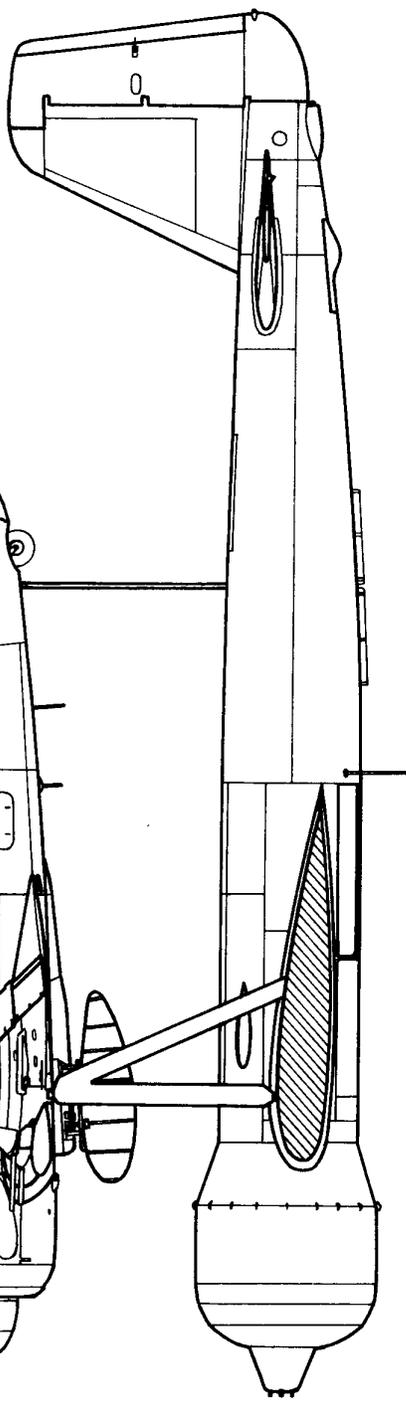
SCALA 1/72

TAV.1

**Mistel 2**

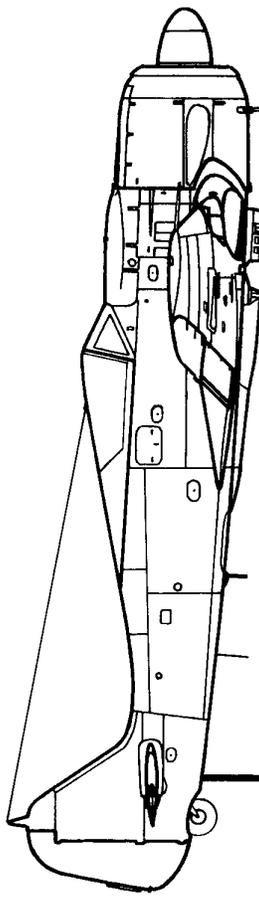


**FW-190A-6**

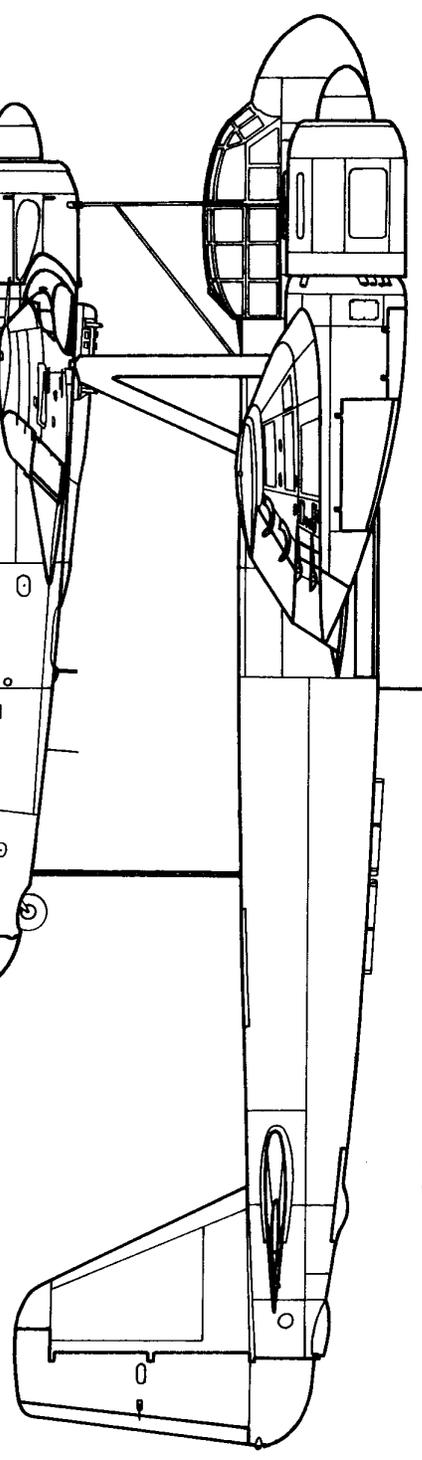


**Ju-88G-1**

**FW-190A-8**



**Ju-88G-1**



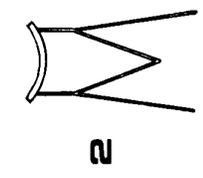
**Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena**

ZNFED.1980

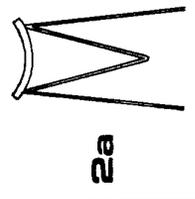
**Mistel S2**

**SCALA 1/72**

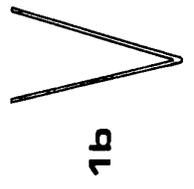
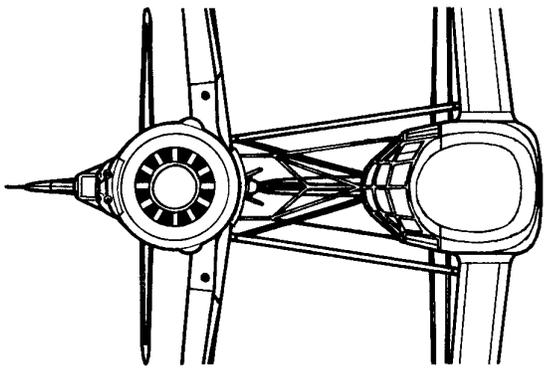
**TAV.2**



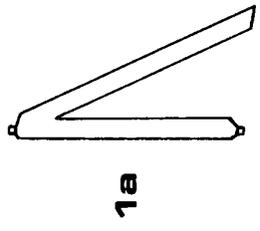
2



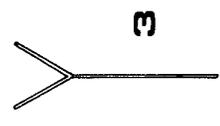
2a



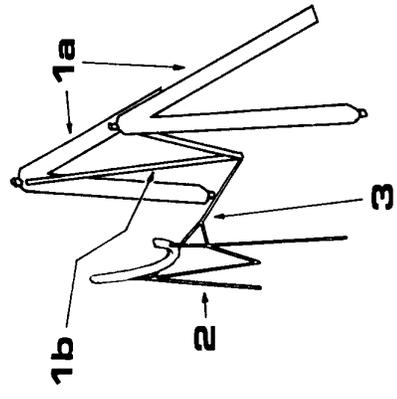
1b



1a



3



1a

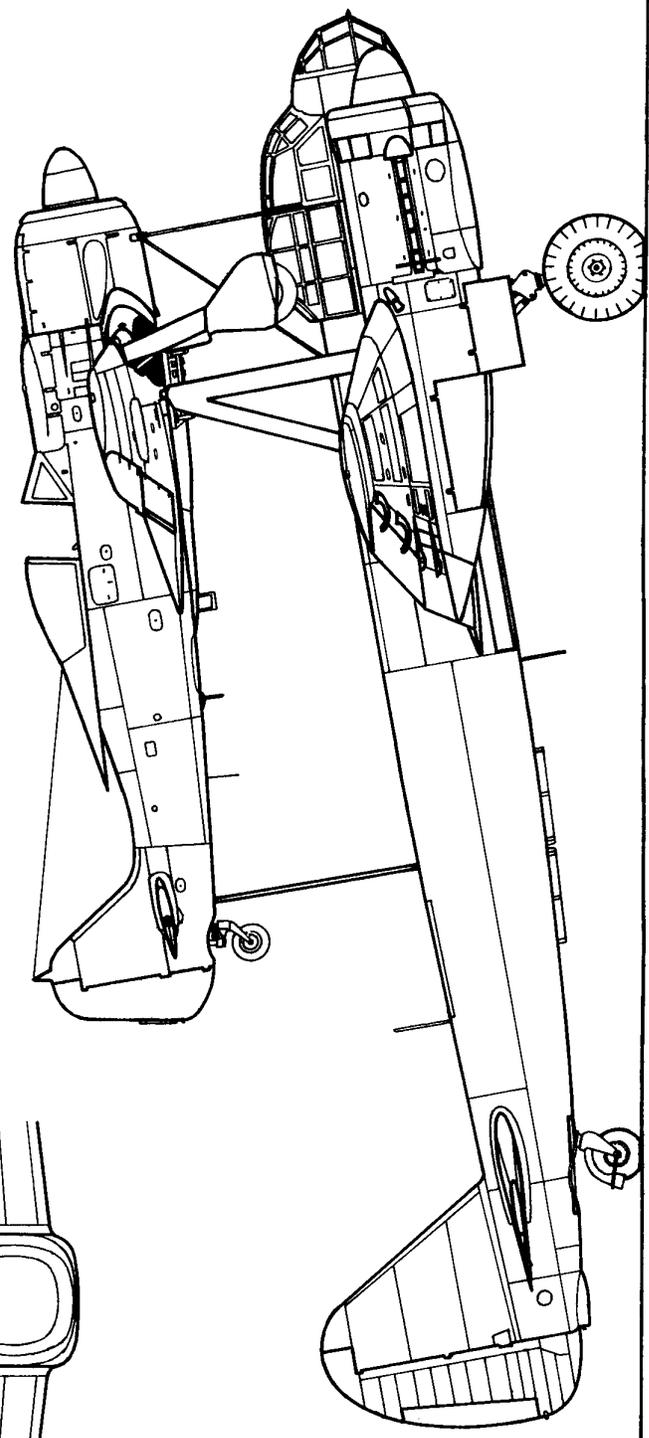
1b

2

3

FW-190F-8

Ju-88A-6/U



Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena

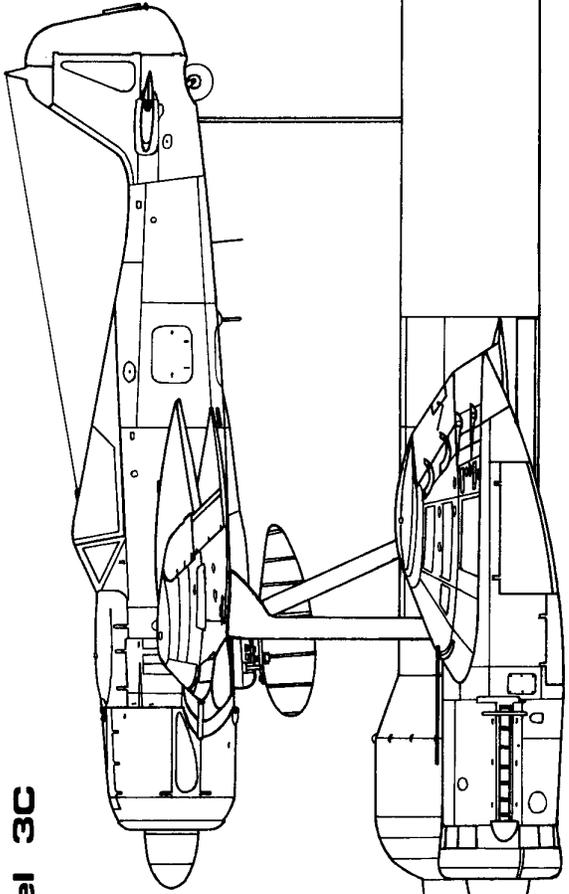
ZNF1980

Mistel S3A

SCALA 1/72

TAV.3

Mistel 3C

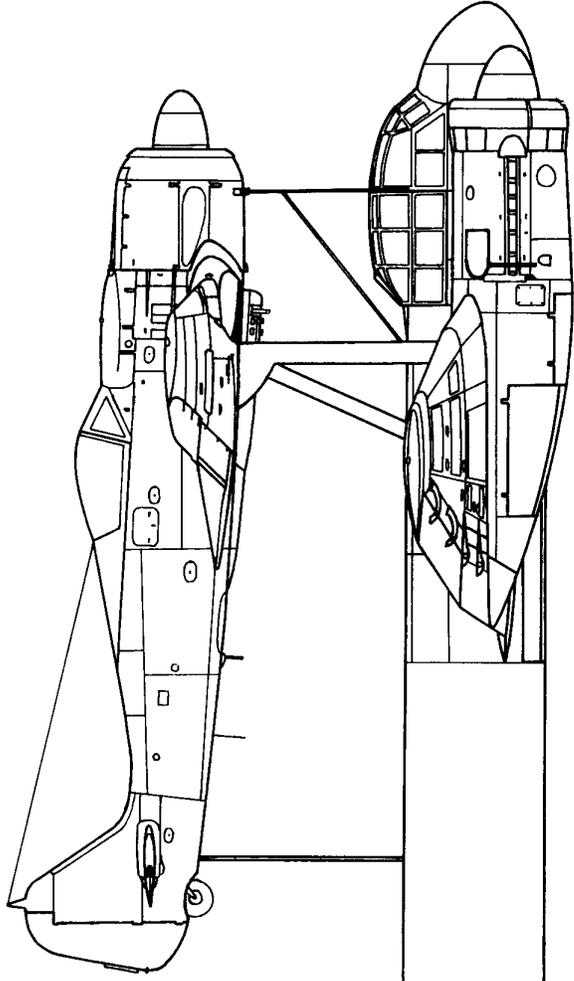


FW-190A-8

Ju-88H-2 (G-10)

FW-190F-8

Ju-88H-2 (G-10)



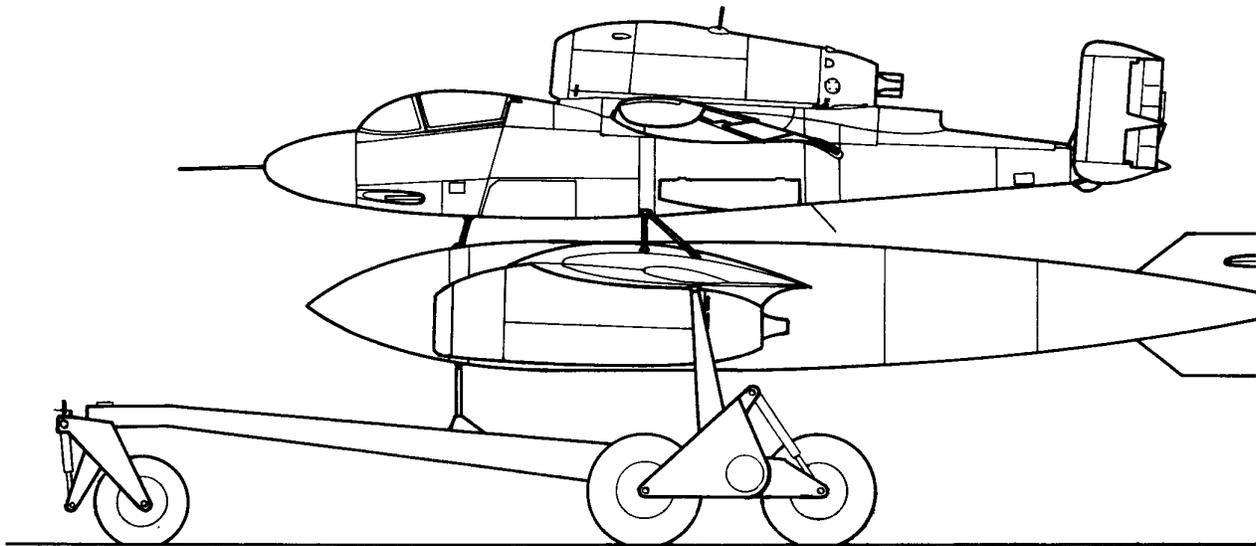
Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena

ZNFID.1980

Mistel S3C

SCALA 1/72

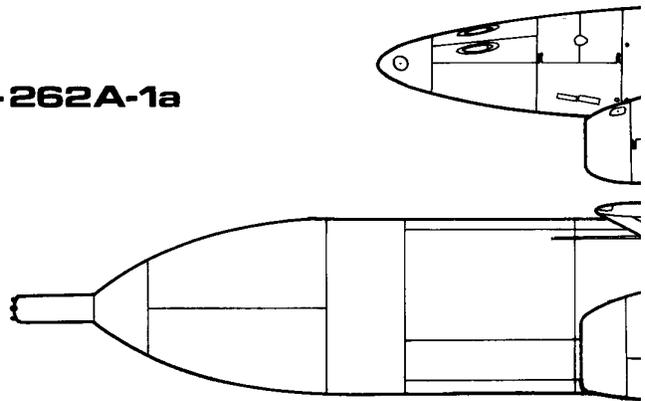
TAV.4



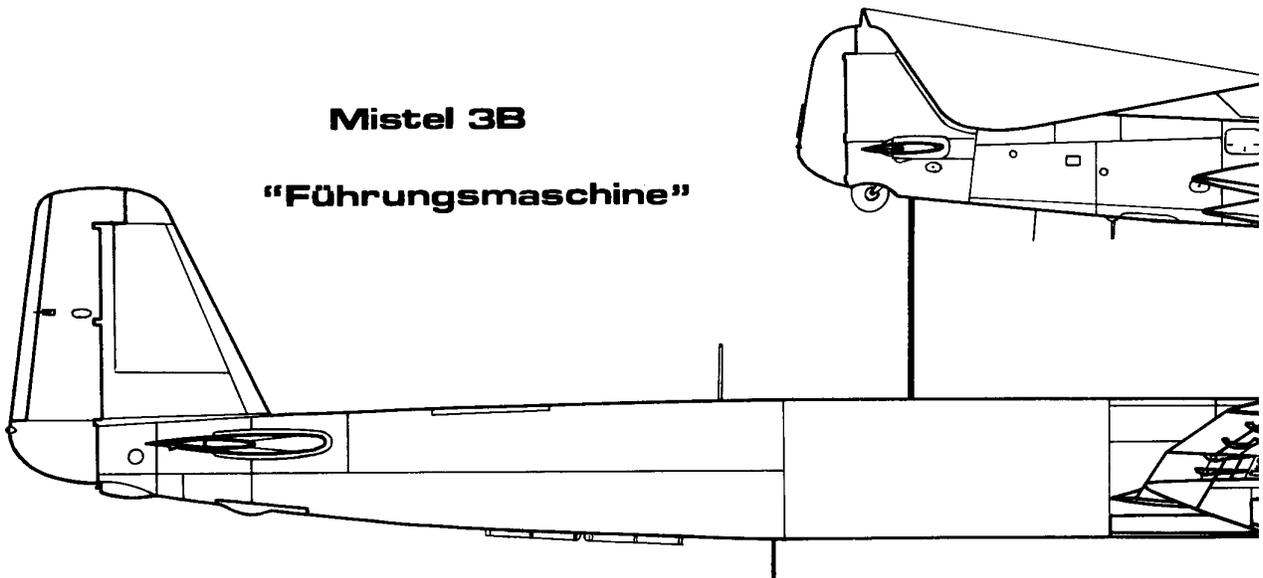
**Me-262A-1a**

**Mistel 4**

**Ju-287B-1**



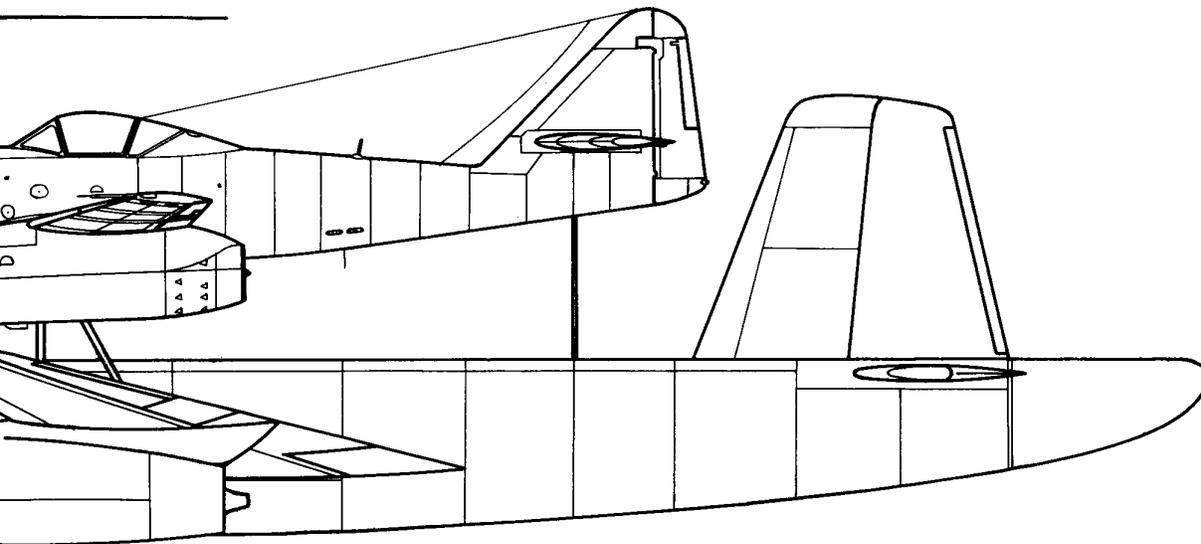
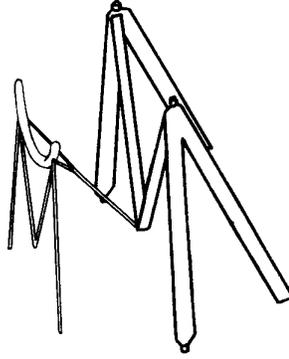
**Mistel 3B**  
**"Führungsmaschine"**



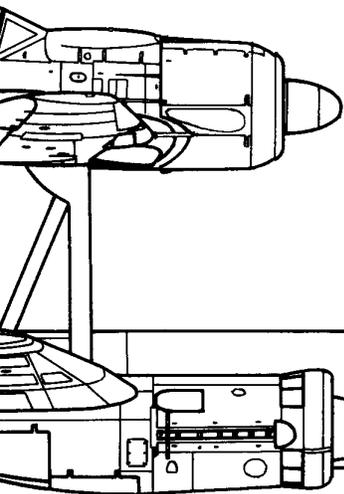
**He-162A**

**Mistel 5**

**EF-377A**



**Aldo Zanfi  
I.P.M.S. Modena**



**FW-190A-8**

**Ju-88H-4**

# Panzer Kampfwagen III ausf. J dettagli

DI PECCHI CARLO IPMS MODENA

Questo articolo, non vuole aggiungere niente di nuovo a tutto quello che già si è detto su questo famoso carro tedesco ma è solo una nota modellistica su come elaborare il carro tedesco sopra citato e portarlo in versione "J" dalla variante - M/N - fornita nella scatola di montaggio immessa sul mercato dalla casa giapponese Tamiya in scala 1:35.

L'articolo procederà mantenendo come traccia le istruzioni di montaggio fornite dalla scatola. Tutte le dimensioni indicate nelle tavole sono in millimetri e riferite alla scala 1:35 (cioè i pezzi per modificare il modello devono avere le dimensioni in millimetri indicate nelle quote).

**SCAFO E TRENO DI ROTOLAMENTO** (vedi istruzioni, punti 1-2-3)  
Non subiscono modifiche ad eccezione di quella da apportare su entrambi i lati dello scafo, dove verrà sistemata una botola per l'uscita del personale di bordo in caso di emergenza. (vedi Tav.1 Fig.T e Tav.4)

**PARTE SUPERIORE DELLO SCAFO** (vedi istruzioni punti 4-5)  
A partire dal davanti del carro e spostandosi verso la coda, durante il montaggio possiamo eliminare i seguenti pezzi: A-29, A-12, A-15, A-30, A-52, A-51, A-55, A-41 e la ruota di scorta. I pezzi A-9 vogliono girati in senso trasversale rispetto alla direzione di marcia; eliminare entrambi i pezzi A-25 (vedi Tav.1 Fig.Q dove le linee tratteggiate stanno ad indicare la posizione dei pezzi sopra citati nella versione da scatola di montaggio).

**LA TORRE** (vedi istruzioni punti 6-7-8-9-10)  
Procedere con il montaggio della parte interna del cannone e della torre dalla quale dovrete eliminare quel bordino rialzato che, se lasciato lì, risulterebbe ai piedi della cupola

del capo carro. (vedi Tav.1 Fig.S dove la livrea nera indica appunto quel bordino rialzato di cui si scrive). Per quanto riguarda la cupola del capo carro, possiamo utilizzare quella fornita nel kit per la versione M; attenzione però: non bisogna montare i pezzi A-42, A-43, A-44. I fumogeni non verranno montati, come pure le scudature aggiuntive sia sulla torre che nello scafo (indicate nei punti 13-14 delle istruzioni) sempre sulla torre, dove erano sistemati i fumogeni vorranno invece collocate le feritoie corazzate ricavate da un pezzetto di plasticard o, se possibile, da altri modelli tedeschi di recupero (vedi Tav.1 Fig.H-S). Tubi di scappamento ed impianto di illuminazione anteriore (vedi istruzioni punti 4-5). Di tutto quello che fornisce la scatola di montaggio NON si utilizza alcunché, per tutte le modifiche ai fari e al clacson vi rimando ai disegni della tavola 1 (Fig.L-M-N-P e la Fig.R dove è illustrata la disposizione dei pezzi da aggiungere sul muso del carro). Per gli scarichi, riferirsi alla Tav.2, dove sono illustrati i vari elementi che compongono la nuova scatola della marmitta e alla tavola N°3 dove si vede come sono disposti i nuovi scarichi sul retro del carro.

## FINITURE E COLORAZIONE

Le istruzioni date in questo articolo fanno riferimento al modello da me costruito: esso rappresenta un carro fermo nel cortile di una fabbrica durante una fase intermedia della produzione. Infatti non ho montato tutti gli "optionals" e ho chiuso il vivo di volata con un manicotto, ricavato da un pezzo di carta igienica imbevuto di vinavil, il carro è verniciato in Panzer Grey, senza aggiungere nessuna croce o altra insegna di reparto. Realizzando invece un carro operativo dovrete scegliere una appropriata mimetizzazione. Il mio consiglio

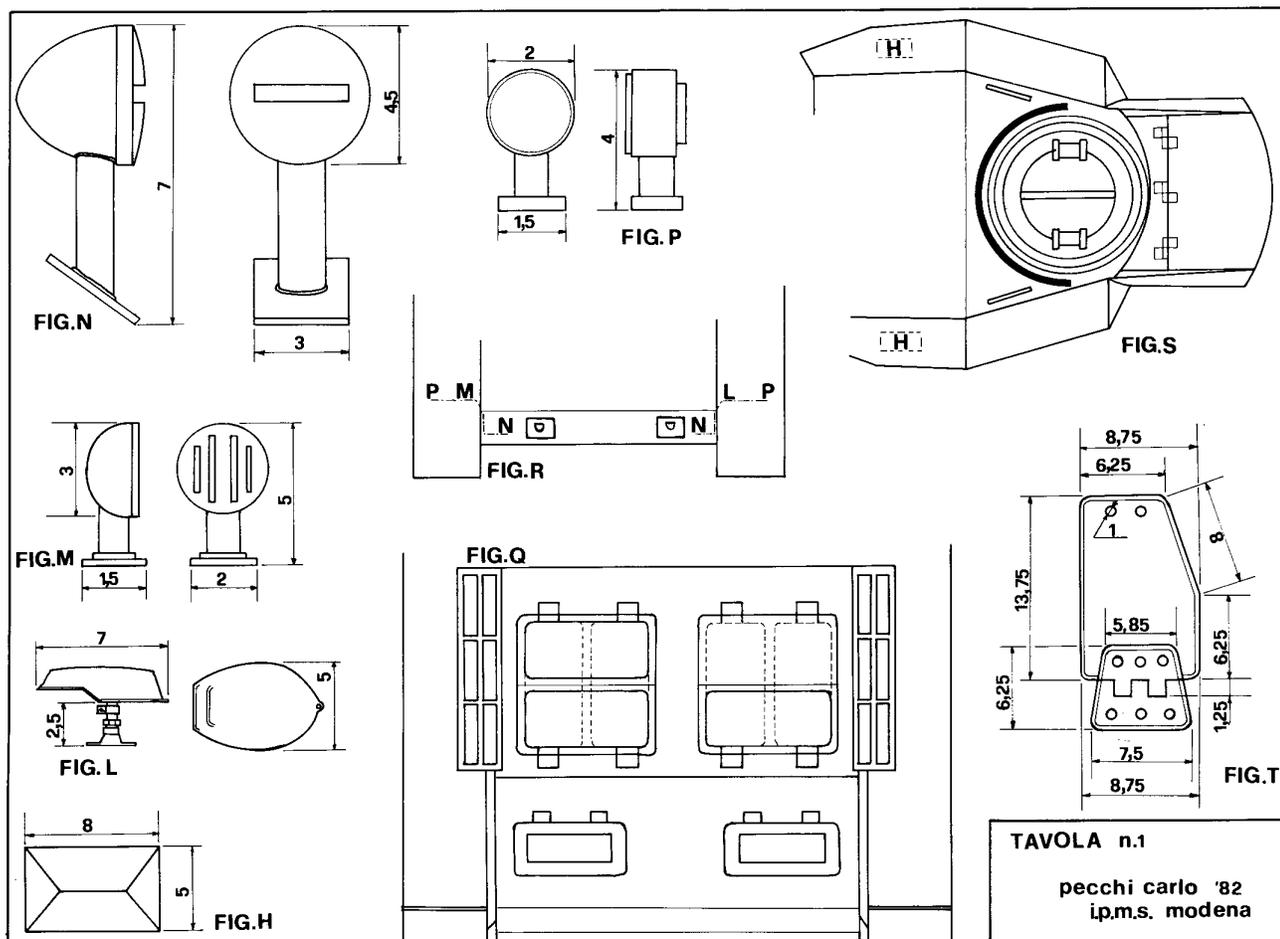


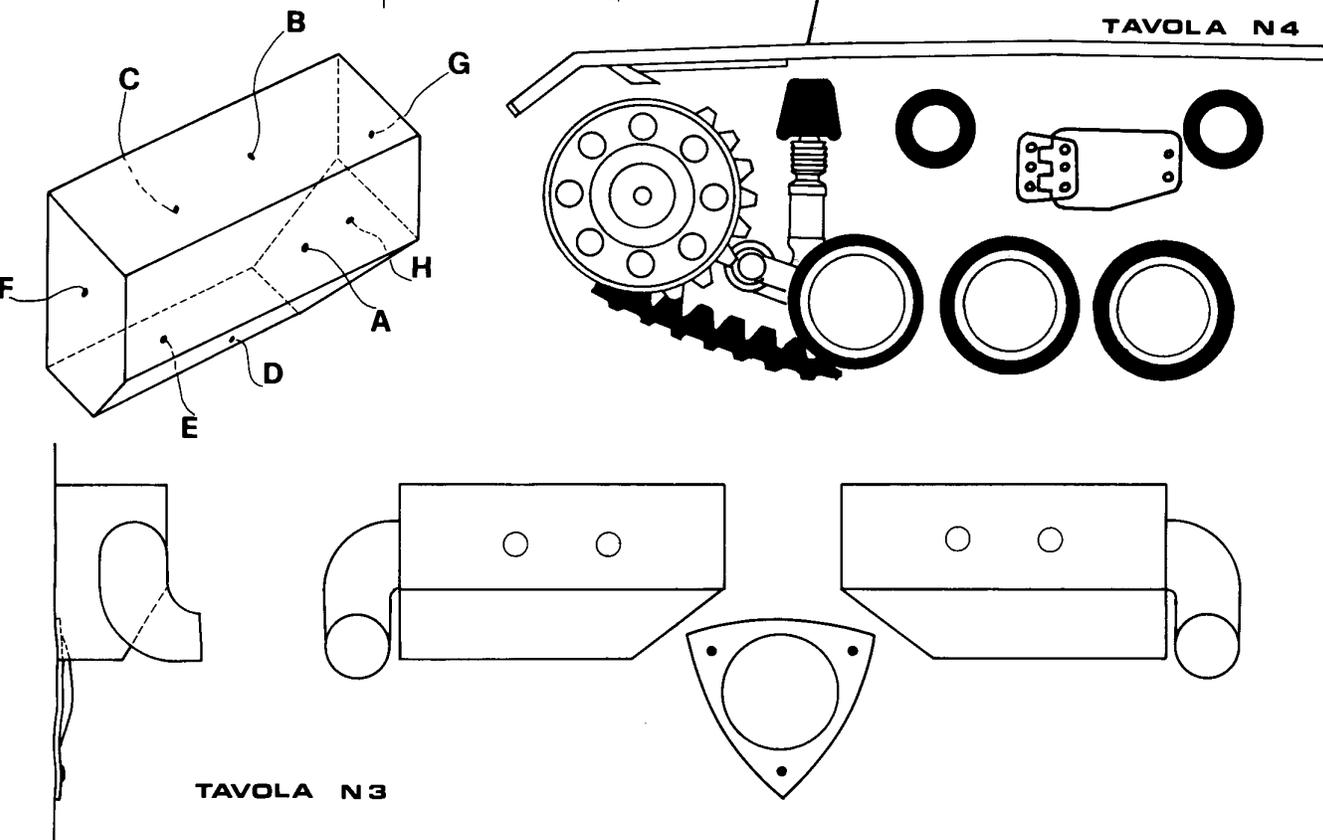
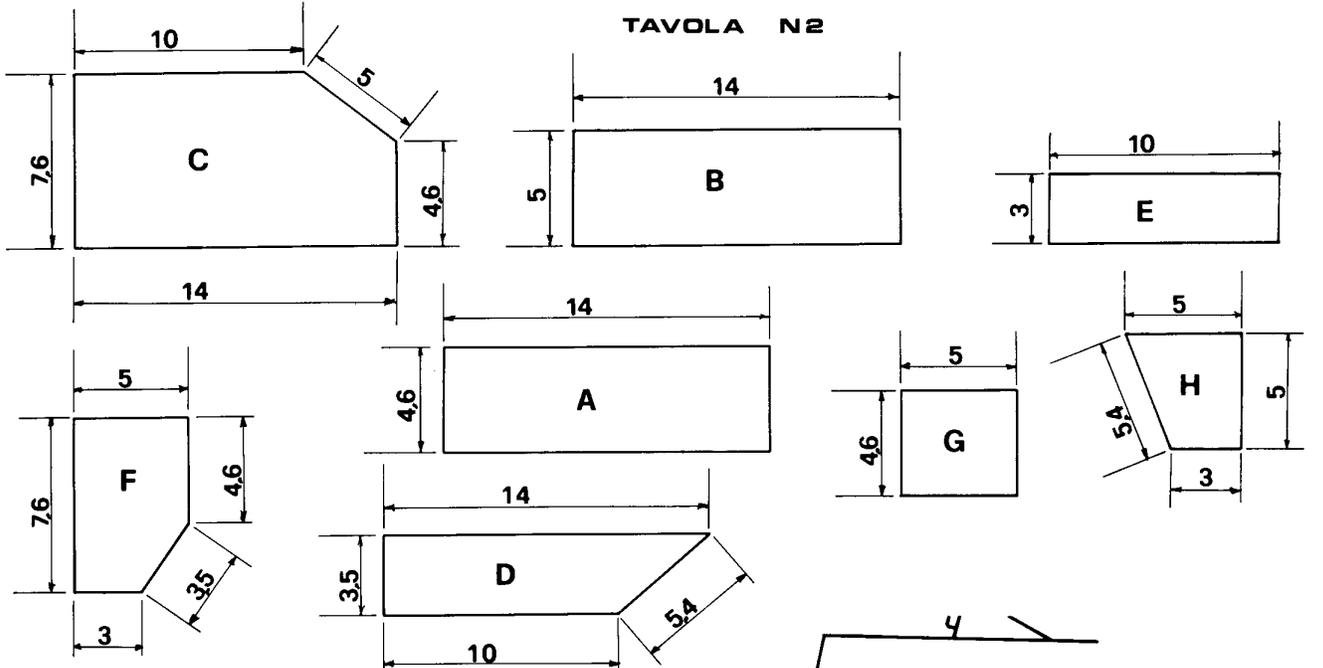
TAVOLA n.1  
pecchi carlo '82  
ip.m.s. modena

è di colorare il carro in due tinte a striature. Una sarà il German Mimetic Medium Green LT-3 della ditta MO-LAK o HP-3 della HUMBROL; l'altro colore sarà il giallo Europa (cioè quello adoperato dai tedeschi dal 1943 per tutti i carri in servizio sul territorio europeo). Di questo fornisco la mia interpretazione personale, sta poi a voi scegliere. Questa la miscela: 13 parti di LMU-2 Yellow Facings (MO-LAK), 1,5 parti di LT-2 Mimetic Red Brown (MO-LAK); 0,5 parti di LT-3 Mimetic Medium Green (MO-LAK) ed 1 parte di M-27 Medium Grey (HUMBROL). Per lo schema di colorazione vi rimando alle tavole a colori pubblicate nel volume "PANZER III" edito dalla STEM-MUCCHI dal quale è stata tratta la copertina di questo Notiziario e che qui vogliamo ringraziare.

Desidero inoltre ringraziare per la collaborazione prestata mi per la realizzazione di questo articolo il Sig. Giorgio Costa di Firenze e il Sig. Aldo Zanfi.

**BIBLIOGRAFIA:**

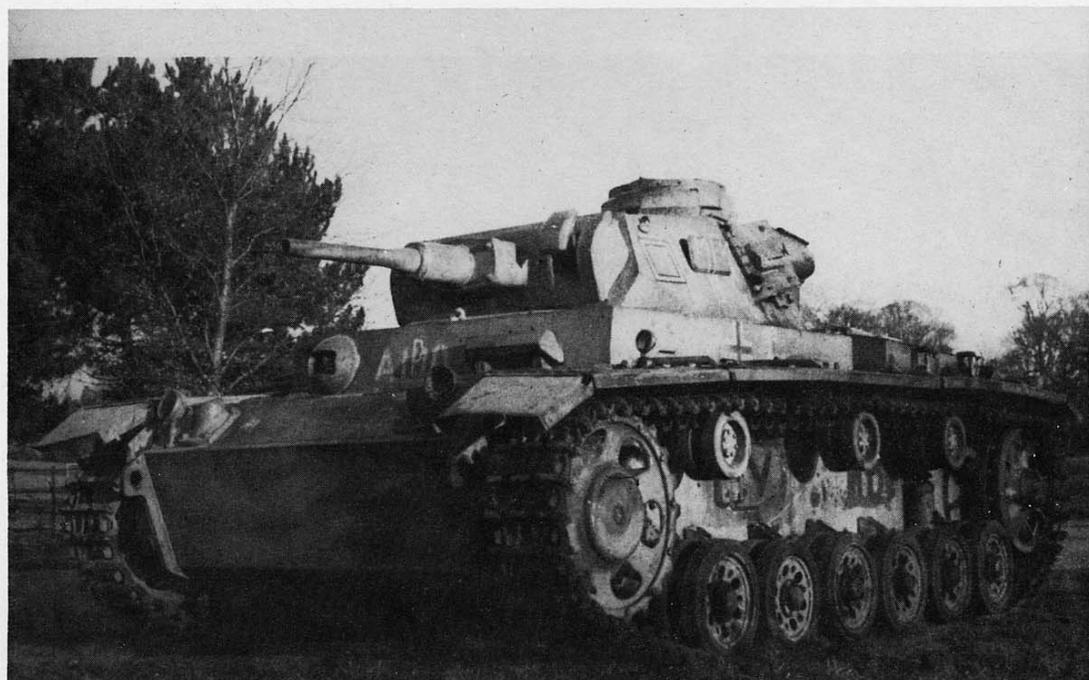
- "Panzer III" di Benedetto Pafi Ed. STEM-MUCCHI;
- "Il Panzerkampfwagen III" di Fulvio Miglia Ed. Bizzarri;
- "AFV News" Volume 7 N°5 settembre 1972;
- "AFV News" Volume 6 N°4 luglio 1971;
- "Panzer III in action" Ed. Squadron/Signal Publications;
- "Der Panzerkampfwagen III" di Walter J. Spielberger Ed. Motor Buch Verlag;
- "Pictorial German Tanks of the World War Two: Panzerkampfwagen III" Ed. Koku-Fan Special.





1) IN ALTO: Bella foto, decisamente d'atmosfera, di un PzKpFw III Ausf.G, riconoscibile dal particolare disegno della ruota attrice e dalla presenza del portello di uscita del personale posto anteriormente sia sulla destra che sulla sinistra del mezzo. Dalla foto non è rilevabile se la Balkenkreuz è semplicemente bianca oppure di tipo più complesso. I numeri sulla torretta sono probabilmente in giallo. Un'ultima cosa: il carro non appare ancora molto provato dalla vita di guerra.

2) IN BASSO: Esemplare di PzKpFw IIIJ in attesa della propria sorte. Notare la ruota di trascinamento di disegno diverso da quella del carro della foto precedente. Sulla torretta appare uno strano rettangolo bordato. Si leggono appena due numeri sulla torretta, cioè "11" stilizzati. Ben visibile il portello di uscita per l'equipaggio. Tutto l'armamento leggero di bordo appare rimosso.



# LIGHTNING

## DI DANILO RENZULLI

Nell'ambito del programma di ricostruzione e riorganizzazione dopo le vicende belliche, l'Aeronautica Militare ricevette oltre agli Spitfire Mk.IX ed ai P-47 anche il P-38. Le consegne di questo bel bimotore iniziarono intorno a gennaio-febbraio del 1947 quando l'Amministrazione Aeronautica prese in carico 101 esemplari delle varie versioni, in forma di "Kits". L'opera di assemblaggio fu affidata ai Reparti Tecnici (R.T.U.) di Brindisi nel corso di alcuni anni.

Il 4° Stormo fu il primo Reparto operativo a schierare il Lightning i cui primi esemplari giunsero in linea intorno ad aprile; ricordiamo che allora sede operativa del Reparto era Lecce-Galatina sul cui campo si affollavano il 51° ed il 5° Stormo, le Scuole di Volo ed altri Reparti operativi. A maggio i velivoli in carico al 4° erano 14 di cui 11 efficienti e salirono poi a 31 sul finire dell'anno. Durante lo stesso periodo si registrò un solo incidente mortale ma dobbiamo considerare che l'attività era ridotta non solo dalle difficoltà tecniche ma anche dal sovraffollamento del campo di Lecce. Comunque nel corso dell'anno gli altri Reparti iniziarono a muovere verso le loro nuove sedi al Nord e di conseguenza aumentò l'attività di volo con tutto il personale teso ad approfondire le proprie conoscenze su questo particolare aereo. Contemporaneamente iniziarono anche le consegne del P-51 ed in previsione del definitivo passaggio su questo caccia, il 4° Stormo trasferì il suo X° Gruppo con le Squadriglie 84a, 90a, e 91a, sul campo di Napoli-Capodichino che con l'inizio del 1948 sarebbe divenuto sede dello Stormo. Nello stesso periodo una sezione di P-38 è schierata a Bari-Palese. Sul finire del 1947 il bimotore entrò in linea anche con la Scuola di Volo di Lecce con la versione bicomando realizzata in Italia dalla IMAM, considerate le particolari necessità di addestramento del personale destinato al velivolo americano.

Cinque esemplari di questa versione erano in carico alla Scuola ma non sappiamo dire se in seguito altri siano stati trasformati in biposto. Con gli inizi del 1948 il 4° Stormo termina il passaggio sul Mustang e cede tutti i suoi P-38 al 3° Stormo costituitosi il 1° febbraio sul campo di Bari-Palese Le Macchie con il 132° e 28° Gruppo.

Si verificano subito due incidenti mortali la cui conseguenza è la proibizione, da parte del Comando della 4a Z.A.T., a compiere acrobazie con il Lightning anche a seguito del verificarsi di deformazioni sulle ali dei velivoli.

Tuttavia accurate indagini riescono a stabilire che gli incidenti sono dovuti alla poca esperienza dei due piloti (uno con meno di duecento ore di volo) e che le deformazioni sono causate dalle alte velocità. E' comunque sulla base di tali fatti che il Comando di Zona studia la possibilità di trasformare il reparto da caccia in stormo da ricognizione. La reazione presso lo Stormo è violenta e la proposta viene accantonata ma ciò non toglierà al 3° la naturale tendenza a scivolare verso la nuova specialità: troppi infatti sono i P-38 in linea disarmati ed in versione fotografica. In ogni caso il 1948 e 1949 impegnano a fondo lo stormo con un notevole e pressante ciclo di operazioni aeronavali, aerocooperazione, e ricognizione dove il velivolo viene impiegato come caccia, ricognitore, silurante e caccia-bombardiere. Nel periodo interessato l'apparecchi vanno perduti principalmente per noie ai motori segno di una perfetta messa a punto e di una ancora scarsa conoscenza del materiale di volo. Il Reparto paga quindi in vite umane e mezzi la propria inesperienza e la complessità della macchina il cui livello tecnologico è ben diverso da quello a cui erano abituati i nostri piloti e tecnici.

Durante il primo trimestre del 1949 si segnalò una scarsa attività della linea di volo costretta a terra da maltempo e scarsità di carburante. Si trovò, nel frattempo, la sistemazione del battellino di salvataggio che, per le operazioni molto frequenti sul mare, viene accomodato dorsalmente nella navicella centrale. Ad aprile iniziarono le prime attività di volo notturno e strumentale. A proposito delle tecniche di volo è interessante notare come in quel periodo i nostri piloti iniziarono a familiarizzarsi con una tecnica che era stata introdotta in Italia sul finire del conflitto mondiale ma limitatamente all'Aviazione della R.S.I.: l'invio, cioè, sul posto di operazioni di formazioni già in volo tramite

la guida-caccia, con la differenza che qualche anno prima questa avveniva da terra mentre ora a guidare le nutrite formazioni di P-38 del 3° e P-51 e G.59 del Comando di Zona sono i lenti C-45 in volo appositamente dotati di radar. Con gli inizi del 1950 si registrò un calo dell'efficienza media del materiale in linea (sino al 48%) a causa dell'intenso ciclo di operazioni, molte delle quali sul mare, mentre per un intero mese ben 10 aerei su 30 sono messi a terra per la sostituzione dei cavi di comando presso il 3° R.T.A. di Gioia del Colle. Comunque, superato il periodo critico il Reparto tornò ai normali valori di efficienza e alle sue esercitazioni con 29 velivoli efficienti alla fine dell'anno. Nel frattempo, presso la Scuola di Lecce, che ad agosto aveva in linea 7 macchine, se ne iniziò la radiazione e a gennaio 1951 ne rimanevano 5; alla fine dello stesso anno ve ne erano sempre 5 in carico ma tutti inefficienti ed accantonati: da allora in avanti il passaggio sui Lightning si effettuò direttamente al Reparto.

Ma anche al 3° Stormo la situazione cominciò ad essere pesante: la nuova crisi era dovuta alla mancanza di motori Allison di ricambio; si propose pertanto un approvvigionamento di 50 unità motrici di tale tipo. A maggio, tuttavia, l'idea di nuove forniture per il P-38 viene scartata, comprese le cellule ancora da assemblare, ed inizia un programma ridotto di approvvigionamento di parti di ricambio mentre gli F.38 (è nel frattempo cambiata la sigla come per gli F.51) vengono ridotti alla consistenza di un solo Gruppo, il 28° cioè, con 20 macchine efficienti a fine dicembre. Il 132° invece, ceduti i suoi F.38 all'altro gruppo, viene riarmato con F.51 e alla fine del 1951 ne ha in carico 21. Nello stesso periodo una sezione di 3 F.38 si è trasferita sulla base di Treviso. L'anno seguente, invece, quattro F.38 e tre F.51 andarono a costituire una "Sez. Aerofotografica" a disposizione della 5a T.A.F. sul campo di Vicenza. Il 1953 in sostanza segnò l'inizio della fine per il "diavolo a due code": pur con il continuo della sua attività di ricognitore, lo stitilicidio di macchine che venivano dichiarate fuori-ore diventò a questo punto, una emorragia irreversibile; ma anche se non fosse per il motivo precedente, il destino di una intera generazione di caccia era segnato: già il Thunderjet bussava alle porte e per il bel "due code" era giunta l'ora di andare in pensione: l'era dei velivoli ad elica era finita. E fu per questo che il 132° Gruppo si trasferì a Verona-Villafranca, dove effettuò il passaggio sugli F.84G, cedendo i suoi P-51 al 28° Gruppo; quest'ultimo, con i rimanenti quattordici F.38 era ancora schierato, sino alla fine dell'anno, sulla base di Bari-Palese. Ma con il primo gennaio 1954 il 28° Gruppo passa in "posizione quadro" ponendo così automaticamente fine alla vita operativa di questo interessante aereo in Italia.

### P-38 "REVELL" 1/72: NOTE SULLA COSTRUZIONE

Confrontando il diedro delle semiali esterne del modello con la vista frontale si nota come non siano allineate con le semiali interne. Pertanto una volta incollate gondole e semiali quest'ultime sarà bene vengano segate nella parte inferiore all'altezza dell'attacco esterno con la gondola motrice. Nella fessura che se ne ricava si potrà inserire uno spessore tale da riportare le semiali esterne allineate con quelle interne e pertanto con il giusto diedro. Per maggiore realismo ho, nel mio modello, accorciato le gambe di forza del carrello posteriore per conferire un aspetto più "seduto" tipico dei velivoli in servizio. Anche il profilo del tritico (disegni A) si rifà a questo principio. Il modello necessita di molta cura nelle rifiniture (p.es. gli spigoli dei vari pezzi sono molto arrotondati). Tutte le superfici del P-38 erano in metallo naturale, escluse le travi di coda ed i piani orizzontali (vedi tritico): il mio modello è stato rifinito seguendo tale principio, incollando cioè sulle superfici interessate carta stagnola con il verso opaco a vista e dipingendo d'alluminio le restanti zone.

NOTA: I profili allegati riproducono le cinque versioni che furono in dotazione all'A.M.I.

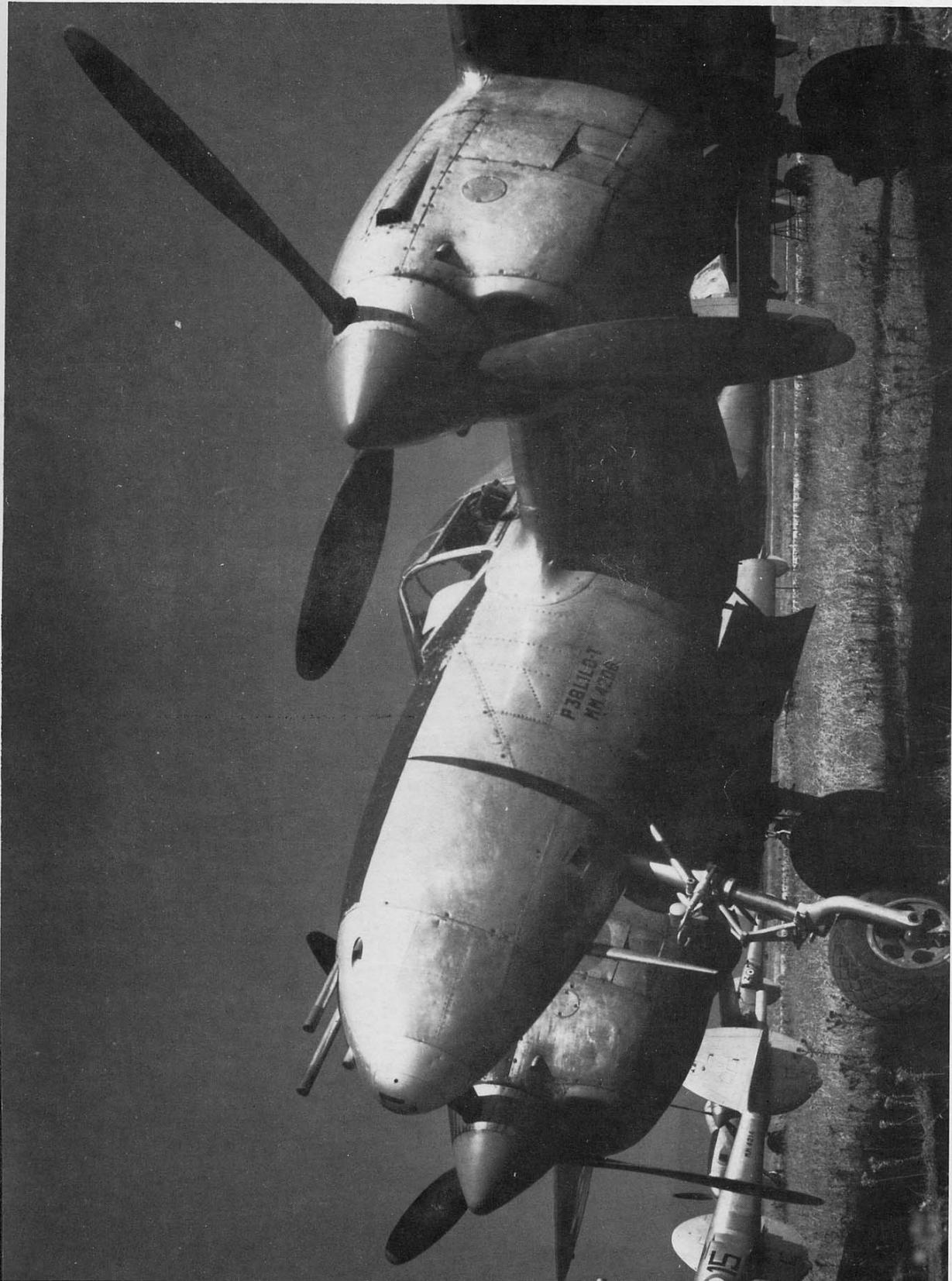


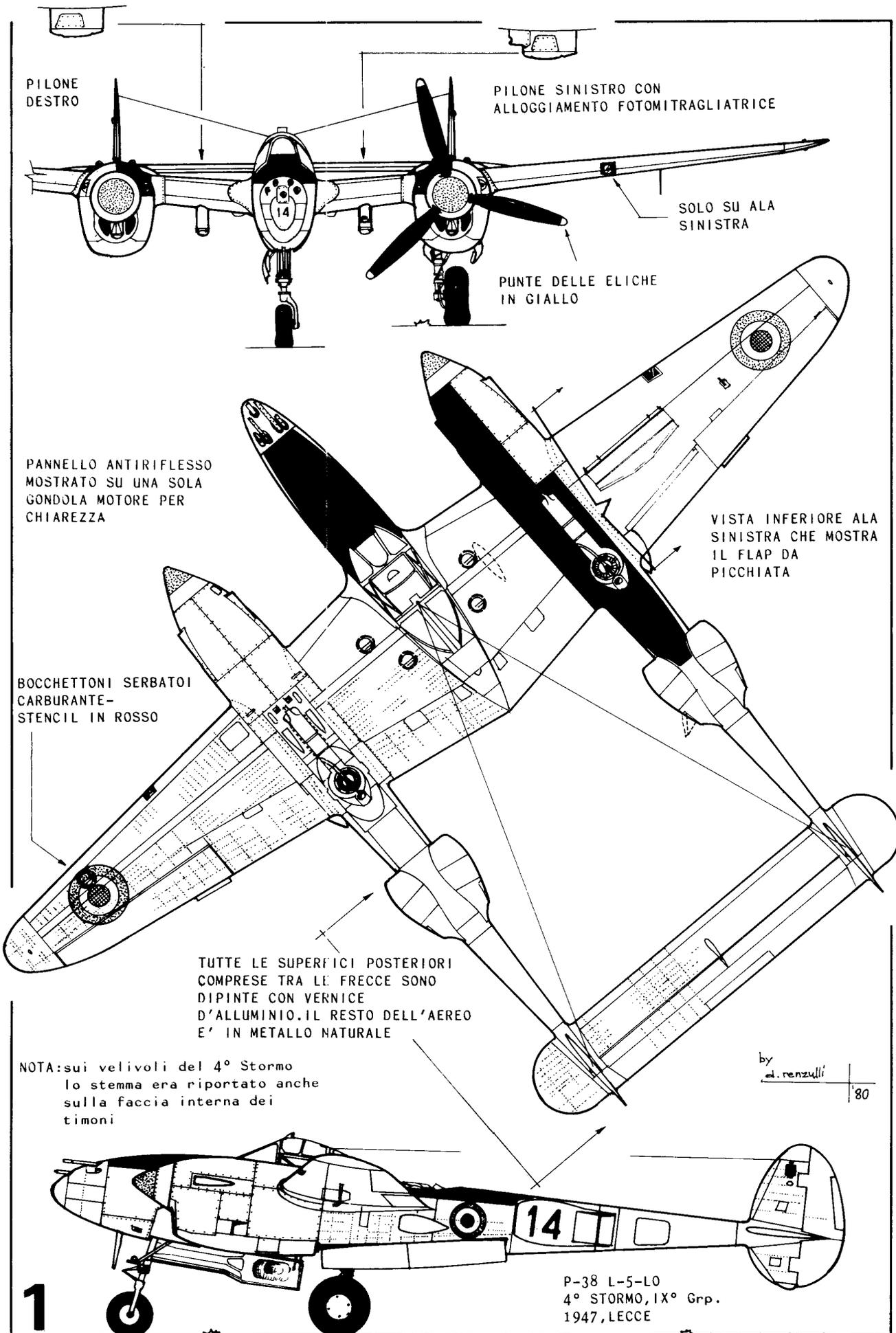
**IN BASSO** - F-5E-4LO, M.M.4214 codice 3-15 parcheggiato a Bari-Palese, notare le ogive rosso-natural metal, il radiogonometro non carenato, la scaletta d'accesso estesa e la matricola italiana riportata sul muso e in coda. L'ovale scuro sulla gondola motore destra è un settore lucidato a specchio che permette al pilota di controllare visivamente il funzionamento del carrello anteriore. (foto A.M.I.via Francois)

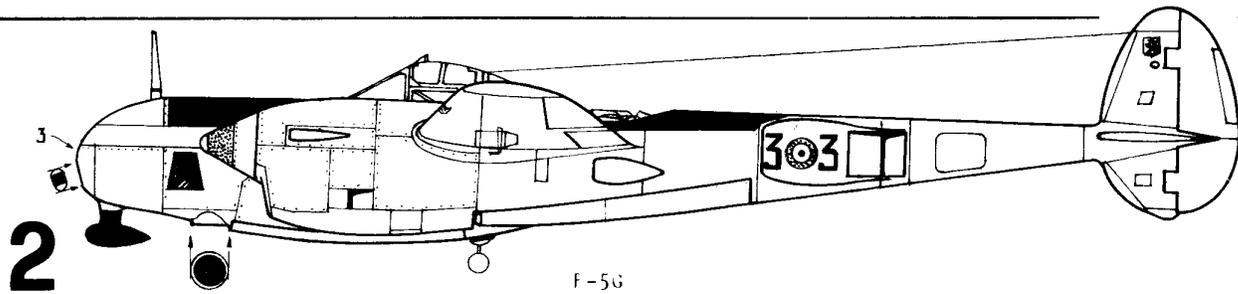
**IN ALTO** - Un P-38L-10-1, M.M.4206 del 3° Stormo a Bari-Palese. Sono evidenti le caratteristiche tracce dei gas di scarico dei turbocompressori sui travi di coda e gli impennaggi. (foto A.M.I.via Francois)

**NELLA PAGINA SEGUENTE** - Un'altra inquadratura del velivolo precedente che mette in evidenza interessanti dettagli dell'armamento e del carrello anteriore; l'estremità delle ogive è sempre rossa.

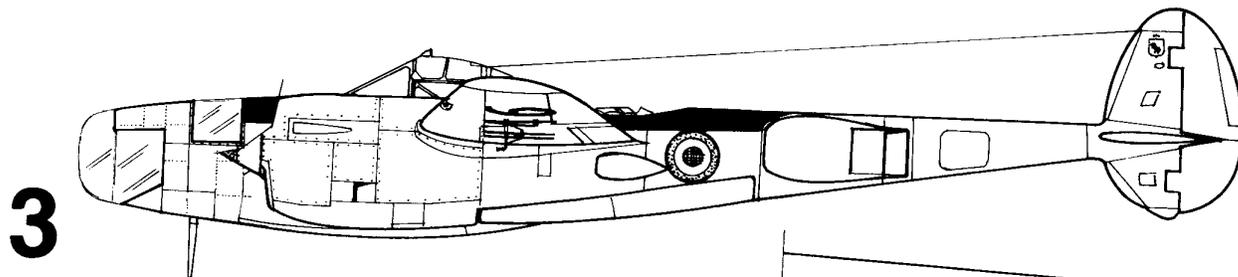






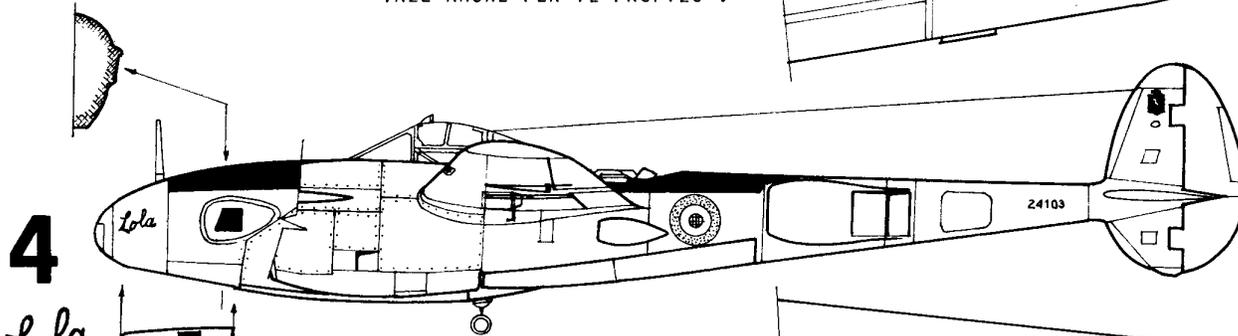
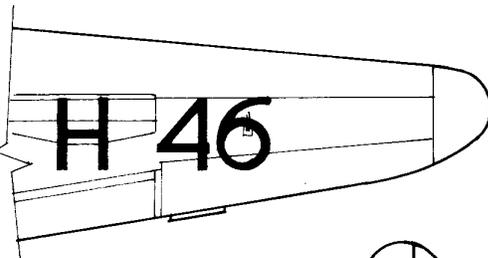


F-5G  
3° Stormo, 28° Grp.  
1950, Bari-Palese

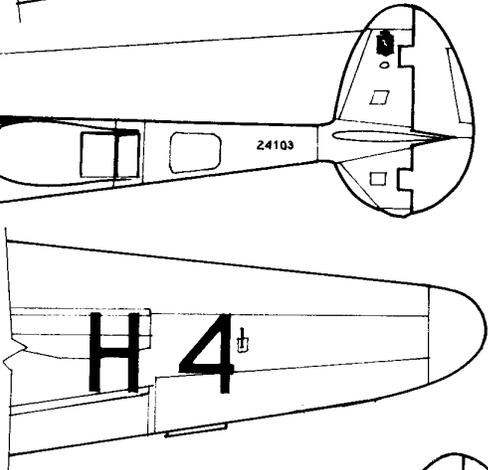


P-38 J-15-LO  
4° Stormo, X° Grp.  
1947, Lecce

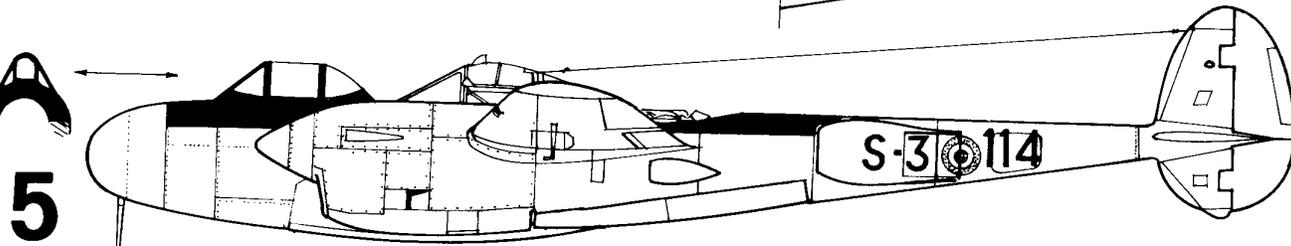
IL CODICE SULL'ALA DESTRA  
ERA DIPINTO NEL SENSO  
CONTRARIO A QUELLO DI MARCIA.  
VALE ANCHE PER IL PROFILO 4



F-5E-4-LO  
4° Stormo, IX° Grp.  
1947, Lecce

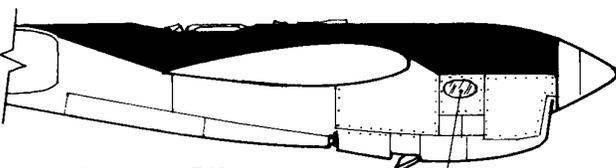


NOTA:ogive metallo  
naturale lucido.  
"Lola in rosso".



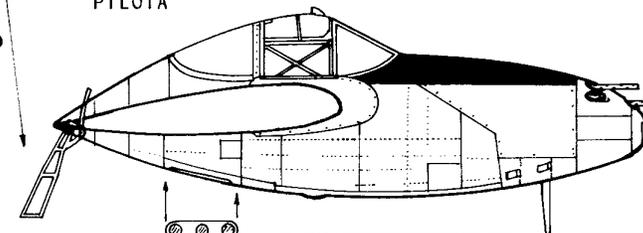
P-38L biposto  
(I.M.A.M.)  
Scuola di Volò  
di Lecce, 1950

QUESTO VELIVOLO ERA  
INTERAMENTE DIPINTO  
CON VERNICE ALLUMINIO

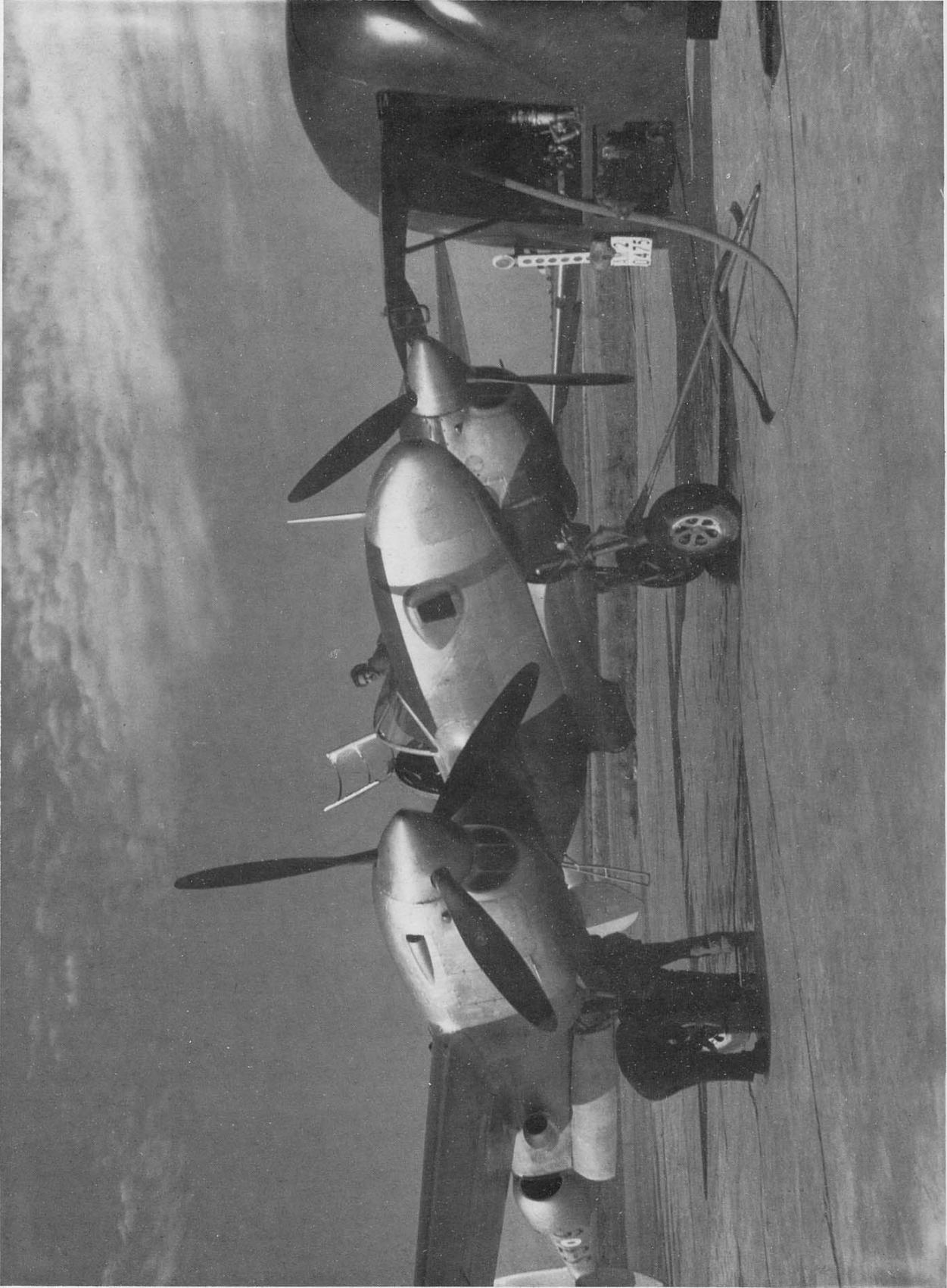


VISTA FACCIA INTERNA  
GONDOLE MOTORI

SCALETTA  
PILOTA



PANNELLO LUCIDATO  
A SPECCHIO



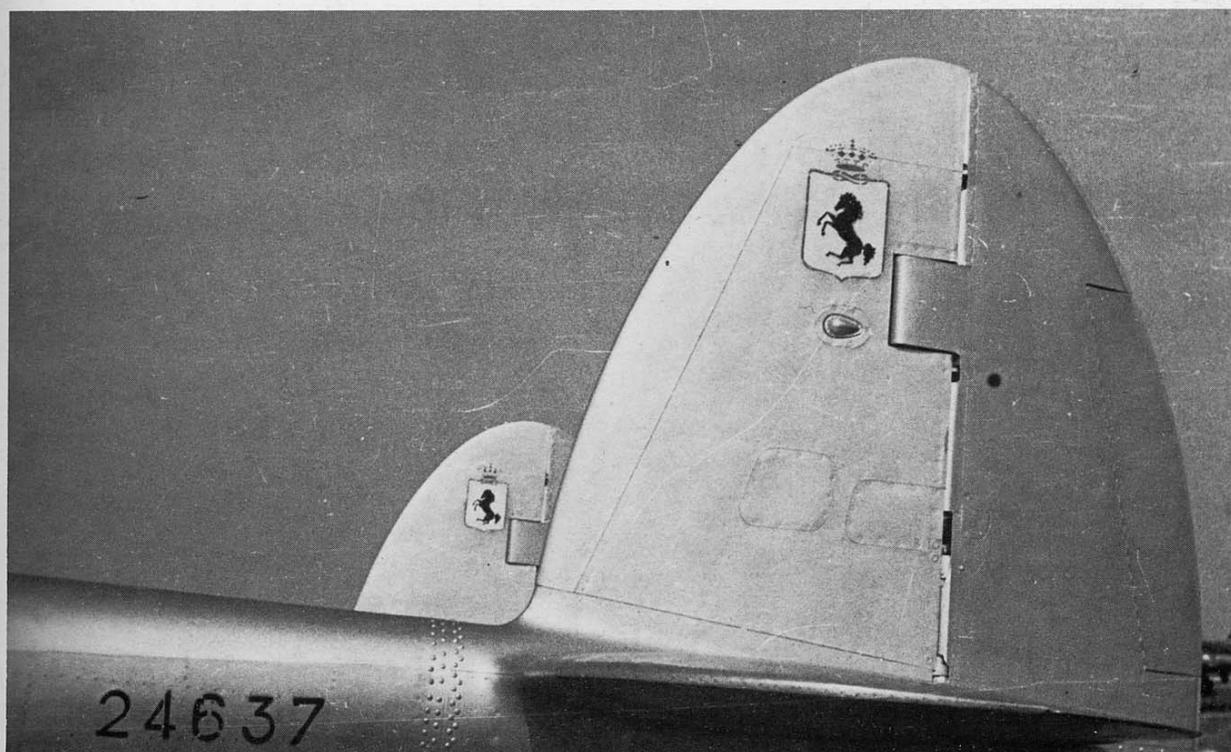


NELLA PAGINA PRECEDENTE-Bella immagine di un F-5F della Scuola di Volo di Lecce durante il rifornimento. (Foto A.M.I. via Francois)

IN ALTO-Una fotografia di cattiva qualità che illustra un interessante F-5E del 4° Stormo, IX Gruppo a Lecce nel 1947. Da notare il nome dipinto a

prua, i codici sotto la semiala sinistra H4 e il serial 24102. (Foto A.M.I. via Francois)

IN BASSO-Gli impennaggi di un Lightning del X Gruppo, 4° Stormo con lo stemma di reparto applicato anche alle facce interne delle derive. La matricola comprende le ultime cinque cifre del serial americano. (Foto A.M.I. via Renzulli)



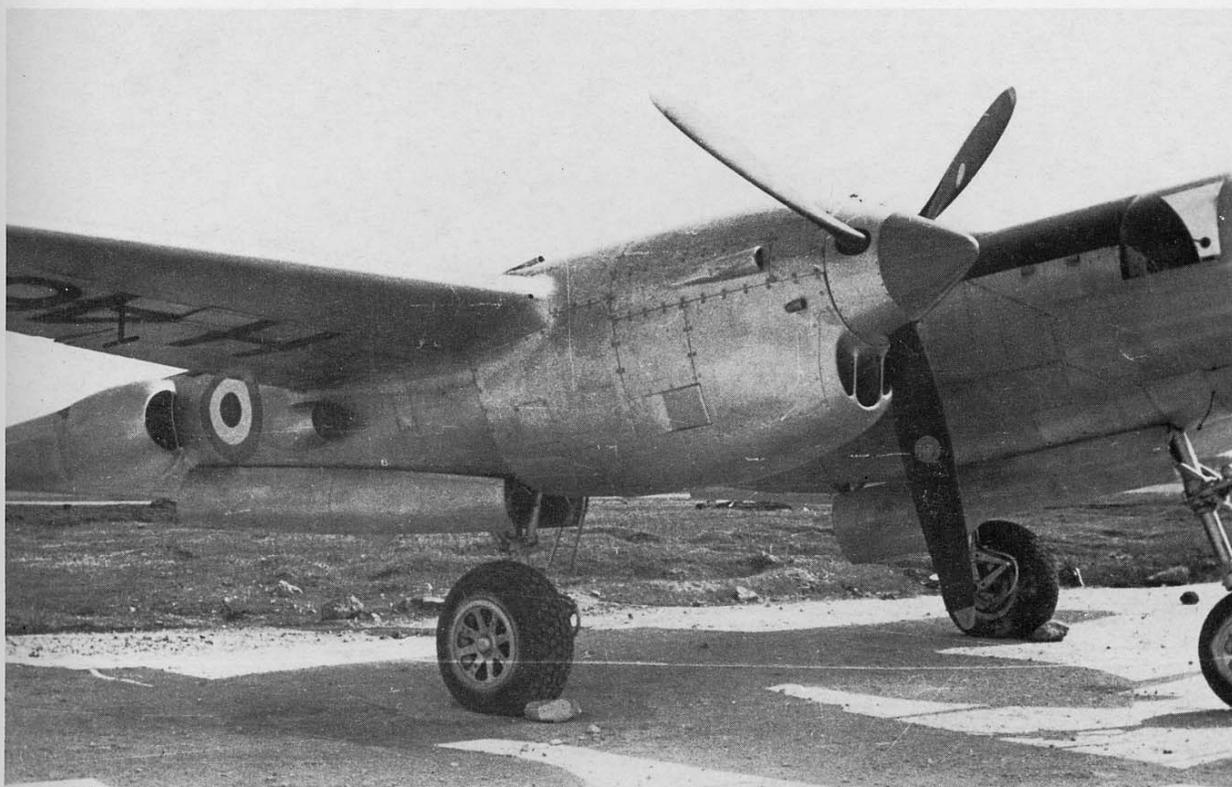


**IN ALTO** - I Lightning del 3° Stormo in rullaggio a Bari-Palese nel 1950; in primo piano un F-56, dalla matricola illeggibile, con codici 3-3. Il settore intermedio delle ogive è verniciato in rosso; è interessante la configurazione del muso del velivolo di testa, con una apertura fotografica centrale di forma inusuale e una antenna radiogoniometrica carenata. (foto A. M.I. via Renzulli)

**AL CENTRO** - Immagine scattata nella stessa occasione della precedente; ritrae un F-56 con codici 3-18, ma purtroppo la matricola sotto il muso è ancora illeggibile. Tutti i Lightning appaiono equipaggiati con travetti subalari. (foto A.M.I. via Renzulli)

**IN BASSO** - La linea di volo del 3° Stormo a Bari-Palese nel 1950 sorvolata da un P-51D; si notano F-5E e G e un P-38L all'estrema destra. (foto A. M.I. via Renzulli)





**IN ALTO** - Un Lightning del 4° Stormo. X Gruppo di una variante non bene identificata. (foto A.M.I.via Renzulli)



**A FIANCO** - Alcuni esemplari di P-38 furono trasformati in biposto da addestramento dalla IMAM e assegnati alla Scuola di Volo di Lecce: ecco uno di tali velivoli in atterraggio a Lecce-Galatina; sulla deriva si intravede il distintivo del 3° Stormo. (foto A.M.I.via Francois)

## VIGNA DI VALLE 1982

DI PAOLO FRANCOIS

Anche quest'anno a Vigna di Valle, sotto il patrocinio del Ministero Difesa Aeronautica e del Comando della IIa Regione Aerea, si è svolta la Manifestazione Aeromodellistica Museo Storico Aeronautica Militare, giunta così alla sua IVa edizione.

Notevole è stato il successo di pubblico: centinaia di giovani e meno giovani sono intervenuti per ammirare le evoluzioni aeree (per qualcuno purtroppo anche subacquee) di decine di aeromodelli condotti da quelli che nei soci IPMS di Roma vengono scherzosamente definiti come "volontari o falegnami". Parallelamente alle evoluzioni di: jet, idrovolanti, ferri da stiro, cucce per cani ed altre piacevolezze del genere, si è tenuta anche una seria mostra a carattere storico di modelli in scala degli aerei dell'Aeronautica Militare dalle origini ai giorni nostri, organizzata (faticosamente) dai soci del centro IPMS di Roma, che si sono prodigati al massimo, nonostante la concomitanza con il Trofeo "G.Licitra" (massima manifesta-

zione di plastimodellismo a Roma).

Presenti circa 200 modelli, quasi tutti in scala 1/72 e "quasi tutti" eseguiti in modo magistrale dai loro autori (la rimanenza dei "quasi tutti" è costituita da vere e proprie opere d'arte che portano i nomi di alcuni dei soci romani più conosciuti). Si sono viste delle autentiche rarità, fra le quali un bellissimo Cant. Z.506 da scatola Supermodel (futura uscita sul mercato, WOW!!!), numerosi autocostruiti tra i quali abbiamo potuto vedere delle cose notevoli come una riproduzione in scala 1/144 del famoso dirigibile Italia, perfetto in tutti i suoi particolari.

Altri "pezzi rari" tipo: Fiat RS-14, S-84, BA-88, Ro-57, Ro-1, Ro-10, Ro-37, Re-2005, CR-25, S-64, S-16 ecc., facevano bella mostra di sé nelle splendide vetrine messe a disposizione dal Comando del Museo.

Molte anche le "conversioni" tra le quali spiccavano un interessante C-47 "Pinocchio", alcuni Fiat G-59 in tutte le ver-

sioni, un simpatico G-91 prototipo (finalmente "seduto"). Bellissimi, luccicanti nella loro livrea argentea (stagnola), una nutrita schiera di velivoli di fornitura alleata (Spit IX, P-47, P-38, P-51) riempiva un intero piano di una vetrina dedicata alla ricostruzione ed alla storia dell'A.M. degli ultimi trent'anni. Sull'ultimo ripiano gli F-104, gli MB-326 ed il Tornado spadroneggiavano concludendo la "minicarrellata" di oltre 60 anni di storia di ali tricolori.

Gironzolando poi per i saloni del Museo abbiamo potuto ammirare gli ultimi arrivi, sono giunti alla loro definitiva collocazione un Grumman "Tracker", un Fiat/Aeritalia G-91-Y e finalmente il Macchi C-202.

Purtroppo quest'ultimo ha sollevato alcune perplessità sulla colorazione: inizialmente a "virgole" di tipo africano poi sostituita con una discutibile livrea "continentale" a chiazze nocciola su fondo verde, le insegne sono comunque quelle del 4° Stormo CT. Altri dubbi ci sono venuti guardando l'ogiva, l'elica e la cofanatura superiore che sembrano proprio quelle di un C-205, giudicate voi!

Tornando alla manifestazione, essa si è conclusa con una mirabile esercitazione di salvataggio in "mare" (o meglio in "lago") portata a termine in modo impeccabile dall'ottimo "manico" qual'è il col.pil. Zardo che ha concluso l'esibizione con un piccolo intermezzo acrobatico, pilotando il suo HH-3-F alla stregua di un cavallo di scuola viennese.

Le autorità hanno infine presenziato alla premiazione che ha ricompensato con coppe e targhe messe a disposizione dall'A-

gusta, dalla Piaggio, dall'Aeritalia, dal Registro Aeronautico e dal Comune di Roma, oltre che dall'Aeronautica Militare, i modellisti più meritevoli sia tra i "falegnami" che tra i "plasticari". Vi sono stati poi diplomi per tutti i partecipanti che con la loro presenza hanno contribuito al successo dell'iniziativa.

Arrivederci al prossimo anno!

#### IVa Manifestazione Aeromodellistica Museo Storico Aeronautica Militare - Vigna di Valle

##### Classifica

##### Categoria Autocostruiti:

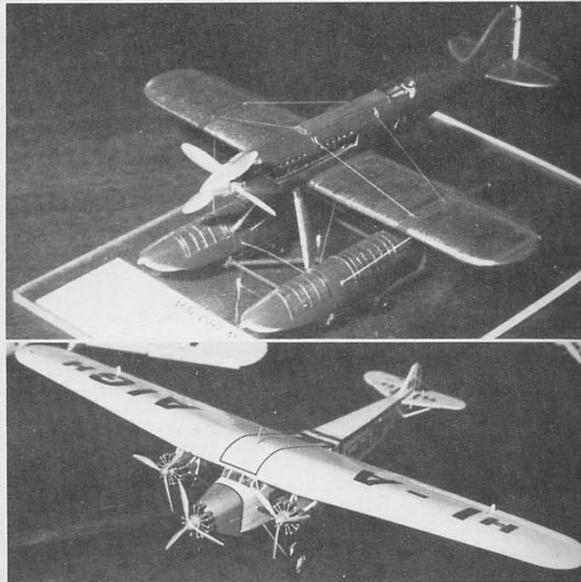
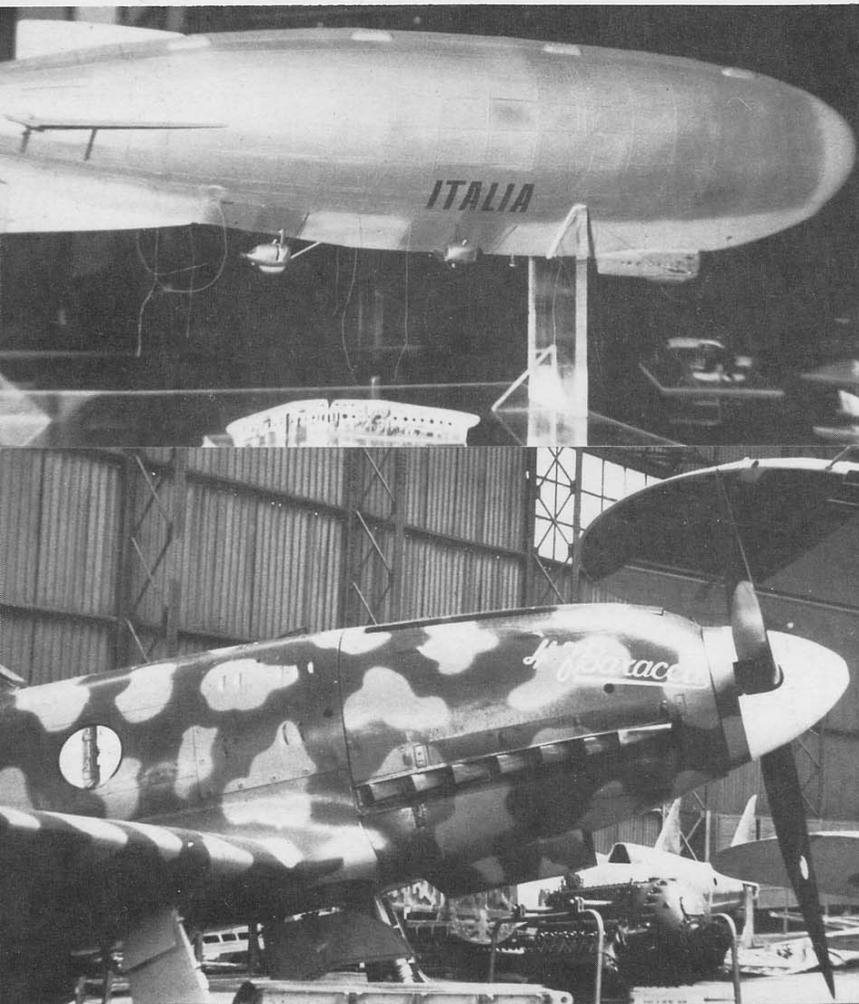
- 1° Mauro Tomassi modello del dirigibile Italia scala 1/144
- 2° Sergio Pietruccioli modello di SM-82 in scala 1/72
- 3° Roberto Vecchi modello di Re-2005 in scala 1/72

##### Categoria Vacuform - Sperdettaglio:

- 1° Bruno Marredda con un modello di C-45
- 2° Valerio D'Orio con un modello di S-55
- 3° Paolo Francois con un modello di G-91 prototipo

##### Categoria come da scatola:

- 1° Corrado Ludovici con un modello di HH-3-F
- 2° Romano Poggelli con un modello di Re-2001
- 3° Giovanni Cavarocchi con un modello di SM-84-S



##### IN ALTO A SINISTRA

Vincitore nella categoria autocostruiti, lo splendido modello del dirigibile Italia in scala 1/144 realizzato da Mauro Tomassi; sotto allo scafo si nota la navicella realizzaya staccata e aperta per mostrare il dettagliatissimo interno. (Foto Eaglet A.I.F.)

##### IN ALTO A DESTRA

Presentato fuori concorso da Alfredo Angerilli, questo modello in scala 1/72 del famosissimo idrocorsa Macchi MC-72 aveva già collezionato premi nelle passate edizioni della Manifestazione. (Foto Eaglet A.I.F.)

##### AL CENTRO A DESTRA

Anch'esso mostrato "fuori concorso" questo modello di IMAM Ro-10 è stato perfettamente realizzato da Manuele Villa (Foto Eaglet A.I.F.)

##### AL CENTRO A SINISTRA

Il "museo" del nuovo Macchi C-202 ospitato nel Museo di Vigna di Valle; come si può notare nella foto le perplessità destate dalla forma dell'ogiva e della parte superiore del cofano motore sembrano pienamente giustificate. (Foto Eaglet A.I.F.)

##### QUI A FIANCO

Un momento della splendida esibizione dell'HH-3F del 15° Stormo, qui ripreso mentre sta flottando nelle acque del Lago di Bracciano. (Foto Eaglet A.I.F.)



Panzer III fotografato in Tunisia nel 1943, durante il movimento che precede l'azione. Questo modello potrebbe essere (quasi sicuramente) uno degli ultimi esemplari della serie J. La ragione è abbastanza semplice: il cannone montato è già di quelli a canna lunga, mentre il canna corta fu installato solo nelle prime serie del Panzer III J. Il dubbio sulla versione potrebbe nascere dal fatto che attorno alla mitragliatrice di scafo ed alla feritoia del pilota è presente una piastra aggiuntiva che venne montata solo dalla serie L in avanti; ad ogni modo possiamo affermare che il soggetto qui ripreso appartiene alla 15<sup>a</sup> Panzer Division operante in Africa Settentrionale durante il crepuscolo dell'Afrika Korps.

(Foto F.Miglia via C.Pecchi)

Bella foto di RSO-Steyr durante una sosta effettuata probabilmente durante l'invio di rifornimenti all'unità di appartenenza, la quale rimane purtroppo ignota, come le targhe del resto, perché cancellate dall'intervento del censore. Dal tipo di terreno direi che siamo in mezzo alle grandi pianure Russe; a giudicare poi dalla forma del copricapo e dalla divisa del soldato in piedi (probabilmente un caporal-maggiore) il periodo del conflitto durante il quale questa foto reputo scattata sia l'autunno del 1943.

(Foto F.Miglia via C.Pecchi)



**IMMINENTE PUBBLICAZIONE**

**GIUSEPPE PESCE**

## **I DIRIGIBILI ITALIANI**

Elegante volume con oltre 200 fotografie. L. 40.000

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

**NINO ARENA**

## **MIMETIZZAZIONE DEI VELIVOLI DELL' AERONAUTICA ITALIANA**

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

Prezzo L. 15.000

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

**RICHIESTE A: CARTOLIBRI MUCCHI**

Casella postale 64 centro - 41100 MODENA