

Gli appunti di...

Modellismo
Più

Le autoblinde AB 40, 41 e 43



**di Nicola Pignato
e
Fabio d'Inzéo**

Premessa

Lo scritto che segue, non ha alcuna pretesa né di essere una disamina esaustiva sulla famiglia delle autoblinde AB 40 e derivate, né di porre la parola fine a qualsivoglia successiva ricerca sull'argomento.

L'unico scopo che ci siamo prefissi è quello di fornire in maniera chiara e sintetica una base storica che possa consentire una più agevole e per quanto più possibile accurata fonte per la realizzazione di uno dei modelli in scala disponibili commercialmente dedicati a questa famiglia di veicoli.

Tutto questo attraverso la riproposizione mediata della documentazione esistente al riguardo integrata da materiale iconografico ove disponibile inedito.

Proprio in considerazione di quanto sia ormai diventato difficile, oltre che costoso approvvigionare tale materiale, noterete che alcune immagini recano in maniera visibile l'indicazione della fonte che le ha cortesemente concesse. Questo al fine di cercare di tutelare gli investimenti fatti ed evitare di vedere quanto qui pubblicato, come purtroppo assai spesso è accaduto, preso dai nostri contenuti e riproposto su altri siti, libri o altri media commerciali e non, senza che venisse riconosciuto alcun credito e neppure citata la fonte.

Nella speranza di aver fatto cosa gradita non ci resta che augurarvi una buona lettura.

Nel periodo compreso fra il primo ed il secondo conflitto mondiale, nonostante gli ottimi risultati conseguiti durante la riconquista della Libia e nella guerra dell'Impero con autoblinde residue della Grande Guerra, nel nostro Paese lo sviluppo di tale tipo di veicoli fu accantonato in favore di quello dei cari armati leggeri. Questa impostazione si iniziò però a rivedere in considerazione di due fattori principali:

- le esigenze di pattugliamento a lungo raggio createsi da parte della Polizia dell'Africa Italiana in seguito della nostra espansione coloniale
- la stesura sulla dottrina d'impiego delle costituende grandi unità corazzate che non poteva prescindere dall'adozione di veicoli dalle adeguate caratteristiche che dovevano andarne ad equipaggiare i reparti esploranti

Vista la similitudine delle specifiche stese sia dall'Arma di Cavalleria che dalla P.A.I., nel corso del 1937 il Ministero della Guerra ritenne opportuno avviare una richiesta per la fornitura di un unico modello di "autoblindomitragliatrice" dalle prestazioni elevate sia in termini di protezione, sia di mobilità su ogni terreno che di autonomia, il cui prototipo avrebbe dovuto essere disponibile entro il 1939.

In risposta al bando, la SPA Ansaldo Fossati realizzò un veicolo con:

- trazione sulle quattro ruote
- motore posteriore
- armamento principale: due mitragliatrici da 8mm alloggiare in una torretta girevole
- armamento secondario: una mitragliatrice da 8mm installata nella parte posteriore del vano di combattimento
- possibilità di guida sia anteriore che e posteriore

I due prototipi, uno per l'Esercito e l'altro per la P.A.I., vennero presentati ufficialmente nel maggio del 1939 in occasione dell'inaugurazione dello stabilimento Fiat di Mirafiori. La nuova autoblinda fu omologata nel marzo del 1940 come "Autoblindo 40" e ne fu ordinato un primo lotto di 176 esemplari. I primi cinque veicoli di produzione vennero consegnati nel marzo del 1941 al Centro di Addestramento Autoblindo della Scuola di Cavalleria di Pinerolo.

Precedentemente alla consegna del mezzo venne comunque deciso di sostituire l'armamento principale, consistente in due mitragliatrici abbinate Breda Mod. 38 da 8mm di calibro, con un pezzo dal calibro di 20mm M35 sempre di produzione Breda in grado di sparare sia munizionamento perforante che ad alto esplosivo. A questo era abbinata una sola mitragliatrice Breda Mod. 38, mentre l'armamento secondario rimaneva invariato. A seguito di alcune migliorie apportate nel corso del 1941 venne ridenominata AB 41.

Le uniche sicuramente consegnate con la torre di tipo iniziale con armamento binato di mitragliatrici Breda da 8mm furono i primi cinque esemplari che andarono alla Scuola di Cavalleria di Pinerolo e, più tardi sul primo lotto di autoblinda ferroviarie.

L'AB 41, a differenza della quasi totalità dei mezzi da noi sviluppati durante il conflitto, fu un mezzo molto ben riuscito che adottava soluzioni innovative quali la doppia guida e l'utilizzo delle due ruote di scorta montate esternamente come "ruote folli" assai preziose in fase di superamento degli ostacoli. Anche l'autonomia era notevole (più che doppia rispetto a quella degli altri veicoli corazzati di produzione italiana) ed il sistema di sospensioni era di assoluta avanguardia. Le uniche pecche della blinda, a detta di alcuni reduci, erano rappresentate dall'adozione di una corazzatura a piastre imbullonate che, assommata ai materiali scadenti spesso impiegati nella produzione dei nostri mezzi (e non solo in periodi di oggettiva difficoltà come quelli di belligeranza), portava alla frattura (o fessurazione) delle piastre, ad esempio, a seguito dell'entrata a velocità troppo alta in una buca ed alcuni problemi non gravi relativi all'impianto sterzante che però non furono mai del tutto eliminati.

Fra tutte le versioni (AB 40, AB 41 ed AB 43) ne furono costruite con certezza ben oltre 700 unità (comprese le oltre 100 tra AB41 e 43 che vennero costruite durante l'occupazione tedesca), alcune delle quali rimasero in servizio anche dopo il termine del conflitto..

Varianti

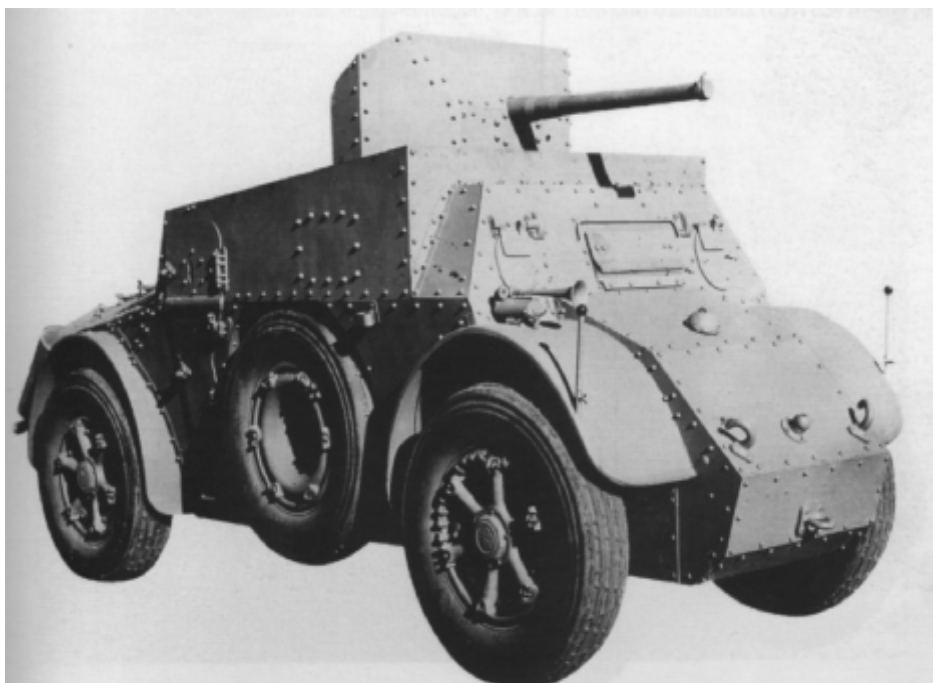
Alcune varianti della AB 40/41 furono approntate per far fronte a specifiche esigenze e sono riportate di seguito:

- **Autoblinda 42 comando:** senza torretta, mitragliatrice in ritirata e doppia guida adibita a posto comando (ordinata in 50 esemplari ma sembra mai consegnata)



Prototipo della blindo comando. Archivio Ansaldo (via Pignato)

- **Autoblinda con cannone da 47/32:** ipotizzata per poter affrontare le unità esploranti nemiche più pesantemente armate montava il pezzo da 47/32 e non disponeva di armamento secondario. Non fu mai adottata e rimase allo stadio di prototipo



Prototipo della blindo cannone con pezzo da 47/32 in barbetta. Archivio Ansaldo (via Pignato)

- **Autoblinda 42:** equipaggiata con una nuova torre ma con armamento invariato, vedeva la rimozione della doppia guida e di altri organi superflui per aumentare la protezione senza influire sul peso totale del veicolo. Anche questa versione rimase allo stadio prototipale



Il prototipo dell'AB 42 fotografato a fianco ad una AB 41 di serie. Archivio Ansaldo (via Pignato)

- **Autoblinda 43:** evoluzione migliorata della AB 42
- **Autoblinda 43 cannone:** potenziata nel propulsore ed equipaggiata con un pezzo semi automatico da 47/40, presentava una sagoma più bassa e disponeva di maggiore autonomia



Autoblinda 43 cannone. Interessante la mimetica a fondo verdastro con sovrapposizione di chiazze marrone e sabbia. Archivio Ansaldo (via Pignato)

- **Autoblinda ferroviaria:** per l'impiego su rotaia da parte del genio ferroviario

Impiego

Pensata originariamente per l'impiego da parte della polizia e delle unità esploranti in ambiente coloniale, la AB era un veicolo versatile, affidabile e caratterizzata da buona mobilità ed autonomia. Dotata di alcuni accorgimenti unici quali la doppia guida e l'avanzato sistema di sospensioni dimostrò di essere un mezzo all'altezza della situazione.

Le AB 40 e 41 agivano di norma di concerto con pattuglie di motociclisti e moto mitraglieri e cooperavano con

altre unità corazzate sia con reparti di artiglieria semovente o auto portata. In caso di necessità potevano anche effettuare puntate offensive di portata minore o agire come protezione sui fianchi delle grandi unità. Nell'immediato dopoguerra fu impiegata, in numeri assai ridotti, da unità della Polizia, dei Carabinieri e del Genio Ferroviario sul territorio nazionale.

Distribuzione ai reparti

I reparti che hanno avuto in dotazione questi mezzi sono stati molteplici sia durante che dopo la Seconda Guerra Mondiale dei quali di seguito cercheremo di dare una visione sintetica indicando ove possibile reparto, teatro operativo, numero, tipo di blindo e note "a latere".

Reparto	Teatro	Anno	Note
Regio Esercito (fino all'8 Settembre 1943)			
1°, 2°, 3° e 4° plotone autonomo "Nizza"	A.S.	1942	16 fra AB 40 e 41.
III Gruppo Corazzato "Nizza"	A.S.	1941-43	42 fra AB 40 e 41. Già 132° Btg. Autoblindo e CXXXII Battaglione esplorante corazzato per la Divisione corazzata Ariete, "Nizza" venne impiegato come punta esplorante di diverse unità dell'Afrika Korps e ricevette diverse attestazioni di apprezzamento anche da Rommel
III Gruppo Corazzato "Monferrato"	A.S.	1942-43	42 fra AB 40 e 41. Parteciparono alla cattura di David Stirling,
IV Gruppo Corazzato "Nizza"	Balcani	1942-43	36 fra AB 40 e 41
V Gruppo Corazzato "Nizza"			36 AB 41
III Gruppo Corazzato "Novara"	A.S.	1942-43	2 AB 41. "Novara" ricevette solo due esemplari di AB 41 in sostituzione dei carri armati leggeri L6/40 in dotazione e, a parità di armamento, si dimostrarono molto più versatili ed atte all'impiego
R.E.Co. "Milano"		1942-43	8 AB 41
R.E.Co. "Montebello"	Italia	1943	34 fra AB 40 e 41. Già III Gruppo Corazzato "Firenze". Le blindo di "Montebello" parteciparono alla difesa di Roma nei giorni immediatamente successivi all'8 settembre 1943. Durante il trasferimento da Ferrara a Roma nello scalo alla stazione di Castelnuovo di Porto i mezzi ricevettero una mimetizzazione di circostanza con striature marrone e, sembra, verde
R.E.Co. "Lodi"	A.S.	1942-43	36 fra AB 40 e 41
NEC della Scuola di Cavalleria	Italia	1942-43	9 fra AB 40 e 41
Pl. autonomo Autoblindo 9° NEC Div. Pasubio		1943	8 fra AB 40 e 41
Pl. autonomo Autoblindo 12° NEC Div. Sassari		1943	8 fra AB 40 e 41
Pl. autonomo Autoblindo 30° NEC Div. Sabauda		1943	8 fra AB 40 e 41
Pl. autonomo Autoblindo 28° NEC Div. Aosta		1943	8 fra AB 40 e 41
Pl. autonomo Autoblindo Div. Vicenza	Russia	1942-43	
Cp. autonoma autoblindo ferroviarie	Jugoslavia	1942-43	10 fra AB 40 e 41
VIII Btg. Bersaglieri	A.S.	1941-43	Già 133° Btg. Autoblindo e CXXXIII Battaglione esplorante corazzato per la Divisione motorizzata Trieste
XL Btg. Bersaglieri Corazzato		1942	
7a Cp. Autonoma Bersaglieri	Corsica	1942-43	Già compagnia del R.E.Co 18° Bersaglieri
8a Cp. Autonoma Bersaglieri			

Reparto	Teatro	Anno	Note
Pl. autonomo Autoblindo 9° NEC Div. Pasubio		1943	8 fra AB 40 e 41

Altre unità

Milizia Confinaria	1942-43	1942-43	2AB 41
P.A.I.	A.S.	1941-43	4 compagnie in Libia ed una a Tripoli

Regio Esercito (dopo l'8 Settembre 1943)

Sqd di Cavalleria IX Reparto d'Assalto CIL	Italia	1944-45	3 fra AB 40 e 41 cui se ne aggiunsero altre
--	--------	---------	---

Esercito Repubblicano

Sqd. Esplorante Div. Monterosa	Italia	1943-45	6 fra AB 40 e 41
Sqd. Esplorante del R.A.P.	Italia	1943-45	6 fra AB 40 e 41
Gr. Corazzato San Giusto	Italia	1943-45	6 fra AB 40 e 41
Gr. Corazzato Leoncello	Italia	1943-45	6 fra AB 40 e 41

Inoltre sezioni o autoblinde singole vennero assegnate a varie unità.

La tabella precedente, non è da considerarsi completa, ma riporta tutti i dati sin qui accertati dagli autori sulla base delle fonti che sin qui sono stati in grado di reperire..

Le mimetiche

Si tratta di uno degli argomenti a nostro parere più interessanti riguardanti l'operatività e l'evoluzione dell'impiego tecnico/tattico di un mezzo.



Il prototipo approntato per la Polizia dell'Africa Italiana che verrà dapprima immatricolato con targa Polizia Coloniale (in azzurro) e il numero 0501 (in nero); venne poi aggiornato allo standard di serie e re-immatricolata con la nuova sigla Polizia Africa Italiana (sempre in azzurro con gli stessi numeri neri) ed inviata in Africa col btg Romolo Gessi, dove venne distrutta. Dal '42 in poi ebbero targa PAI in rosso

I prototipi erano dipinti in fabbrica con una livrea cosiddetta “imperiale” che consisteva in una serie di striature relativamente sottili di colore verde scuro e marrone scuro applicate su di un fondo di kaki sahariano chiaro (denominazione ufficiale del color sabbia italiano) che però non venne mai adottata per gli esemplari di produzione, che venivano invece verniciati con una tonalità di kaki sahariano leggermente più chiara di quello

utilizzato per i mezzi corazzati.

Tutti i mezzi destinati all'Africa settentrionale, incluso quelli della Polizia dell'Africa Italiana (PAI) sembrano essere rimasti nella loro colorazione o riverniciati in teatro con colori simili, mentre in Europa continentale spesso portavano schemi mimetici applicati in fabbrica o di circostanza.

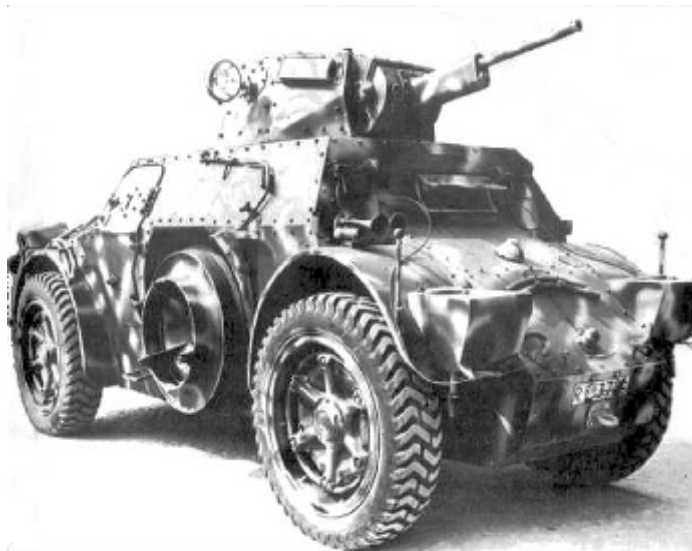
Ad esempio una mimetica somigliante a quella del prototipo della PAI, anche se a chiazze invece che a striature, venne applicata con materiali e mezzi di circostanza, sulle AB 41 del R.E.Co. "Montebello", inquadrato nella Divisione di Cavalleria *Ariete II*, allo scalo di Castelnuovo di Porto durante il trasferimento dell'unità da Ferrara a Roma di cui era una delle unità destinate a difenderla. Era il Luglio del 1943.



Come accennato in precedenza, questa immagine raffigura il convoglio ferroviario che trasportava il R.E.Co "Montebello" verso la capitale. Archivio Cavalleria Italiana



AB di unità sconosciuta. Foto reperita su Internet



AB 40 ferroviaria. Archivio Fiat (via Pignato)

Le due immagini che precedono ci mostrano altrettante livree mimetiche. La prima apparirebbe a due toni e di circostanza mentre la seconda è a tre toni ed applicata in fabbrica con fondo sabbia e fitta chiazzeria verde e marrone. La prima blindo appartiene ad un'unità non identificata ed è stata probabilmente scattata nei

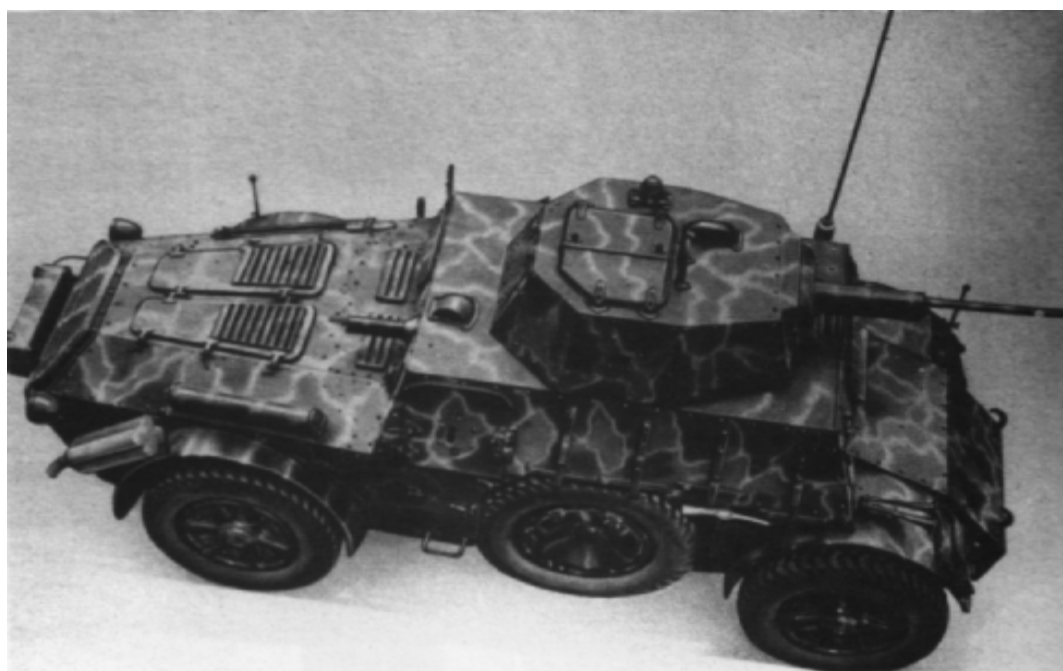
Balcani, la seconda è di una AB 40 ferroviaria ed è stata scattata negli stabilimenti Ansaldo prima della consegna al reparto. Purtroppo l'esatta individuazione dei colori, a parte il kaki sahariano è molto complessa e



Una interessante immagine di un'AB 41 del III Gruppo Squadroni Corazzato "Nizza" che guada un corso d'acqua durante l'addestramento nel comprensorio di Baudenasca prima di raggiungere l'Africa Settentrionale. Archivio G. Grignolo

qualsiasi interpretazione, di conseguenza, azzardata.

Sia le ultime AB 41 che gran parte delle AB 43 uscirono invece di fabbrica con una livrea mimetica a tre toni alquanto complessa che prevedeva delle macchie verdi e marrone rossiccio inframezzate da stratiature color sabbia.



La complessa mimetica a bordi sfumati applicata in fabbrica. Archivio Ansaldo (via Pignato)



Questa immagine ci aiuta meglio a comprendere quali fossero i colori originali ed il loro sistema di applicazione con le strie color sabbia a bordi sfumati e non netti, il che significa che dette striature erano applicate sopra le macchie verde e marrone rossiccio. Archivio N. Pignato

Anche alcune AB 43 sembra che uscirono dagli stabilimenti Ansaldo in livrea monocromatica color sabbia, come apparirebbe dall'immagine che segue.



In secondo piano sono visibili due AB 43 con livrea monocromatica color sabbia e le Balkenkreutz ben evidenti, consegnate agli alleati dopo la resa dei reparti tedeschi nei pressi di Ivrea nell'aprile del 1945. Archivio N. Pignato

Dopo la guerra alcune AB sopravvissute al conflitto vennero assegnate a diversi enti addestrativi del ricostituito Esercito Italiano, ma a quanto sembra non ai reparti operativi veri e propri. Anche i Carabinieri ebbero in dotazione nel dopoguerra sia delle AB 40/41 che delle AB 43 delle quali risulta però esistere una sola immagine. Diverso per il Corpo della delle Guardie di Pubblica Sicurezza che certamente ricevettero qualche AB 43 e diverse AB 41 delle quali, fortunatamente, esiste una discreta evidenza iconografica.



*Una AB 43 sfilava a Roma durante la parata del 2 giugno del 1951.
Archivio N. Pignato*



Una sezione di AB 41 durante una parata svoltasi a Udine nel 1952. Archivio S. Zuliani

L'araldica

L'araldica è senz'altro un altro dei punti che maggiormente interessa al modellista. La circolare 4400 del 1938 venne integrata dalla 4640 che nel 1940 ne estese l'impianto a dove le insegne regolamentari dovessero essere apposte sulle varie tipologie di mezzo.

Inizialmente la 4400 prevedeva un massimo teorico di quattro Squadroni (Compagnie) a livello di Gruppo Squadroni (Battaglione), ognuno identificato da un rettangolo di colore univoco con inscritte da una a tre strisce verticali di colore bianco ad indicare il plotone.

I colori erano:

- Rosso per il primo Squadrone (o Compagnia)
- Azzurro per il secondo Squadrone (o Compagnia)
- Giallo per il terzo Squadrone (o Compagnia)
- Verde per il quarto Squadrone (o Compagnia)
- Nero per la compagnia comando del Gruppo Squadroni (o Battaglione)
- Bianco con strisce di plotone nere per lo Squadrone (o Compagnia) Comando di Reggimento.

	Carro Cdo	1° pl.	2° pl.	3° pl.		Carro Cdo	1° pl.	2° pl.	3° pl.
1° Sqd. (O Cp.)					3° Sqd. (O Cp.)				
2° Sqd. (O Cp.)					4° Sqd. (O Cp.)				
Cdo Rgt..					Carri dello Sqd. cdo di Gr. (O Btg.)				
					Carro comando di Gr. (O Btg.) su 2 Sqd. (O Cp.)				
					Carro comando di Gr. (O Btg.) su 3 Sqd. (O Cp.)				

Legenda: **Sqd.** = Squadrone - **Cp.** = Compagnia - **Pl.** = Plotone
Gr. Sqd. = Gruppo Squadroni - **Btg.** = Battaglione - **Rgt.** = Reggimento

Nota: solo i Gruppi Squadroni di Cavalleria erano da organico su quattro Squadroni.

La circolare 4400 stabiliva che:

- i rettangoli avessero dimensioni di cm 20 x 12 (L x H)
- le bande bianche verticali avessero dimensioni di cm 2 x 12 (L x H)
- che per il carro del comando di Btg. (Gr. Sqd.) "i rettangoli riportano tutti i colori delle dipendenti compagnie (esclusa la compagnia comando) sormontati dal numero romano del Battaglione colorato in

bianco"

- che in ambito plotone tali insegne fossero sovrarstate da un numero arabo (dello stesso colore del rettangolo) "indicativo del carro nella formazione organica del plotone (n. I - carro comandante del plotone)"

Recita inoltre che: "I numeri di romani ed arabi che integrano i distintivi dei carri sono di cm. 10 di altezza e di cm. 1,5 di spessore e posti al centro del lato superiore del rettangolo a cm. 2 di distanza".

In data 8 settembre 1940, la circolare 4400 del 28 marzo 1938 viene integrata dalla 4640 con oggetto, come già accennato, ***Segni distintivi per carri armati***, che ne estende l'impianto indicando, fra l'altro, dove devono essere apposti su varie tipologie di mezzi.

L'evolversi del conflitto, vede anche il modificarsi degli organici e la conseguente necessità di estendere quanto sin qui visto, arrivando ad aggiungere sia sul fronte africano, sia su quello balcanico che su quello russo agli Squadroni (o Compagnie) blindo-corazzate un quarto ed a volte un quinto plotone.

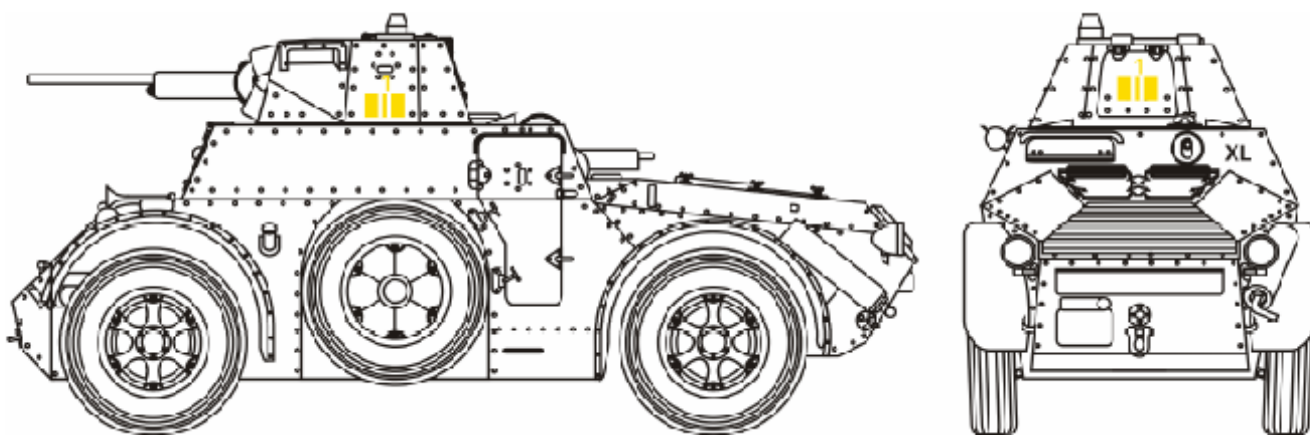
	Carro Cdo	1° pl.	2° pl.	3° pl.	4° pl.	5° pl.		Carro Cdo	1° pl.	2° pl.	3° pl.	4° pl.	5° pl.
1° Sqd. (O Cp.)							3° Sqd. (O Cp.)						
2° Sqd. (O Cp.)							4° Sqd. (O Cp.)						
Cdo Rgt.							Carri dello Sqd. cdo di Gr. (O Btg.)						
							Carro comando di Gr. (O Btg.) su 2 Sqd. (O Cp.)						
							Carro comando di Gr. (O Btg.) su 3 Sqd. (O Cp.)						

Come già accennato, in data 8 settembre 1940, la circolare 4400 del 28 marzo 1938 viene integrata dalla 4640 con oggetto ***Segni distintivi per carri armati***, che ne estende l'impianto indicando, fra l'altro, dove devono essere apposti su varie tipologie di mezzi.

L'evolversi del conflitto, vede anche il modificarsi degli organici e la conseguente necessità di estendere quanto sin qui visto, arrivando ad aggiungere sia sul fronte africano, sia su quello balcanico che su quello russo agli Squadroni (o Compagnie) blindo-corazzate un quarto ed a volte un quinto plotone.

Specificatamente per l'Autoblinda 40 la 4640 riportava che:

- il **segno distintivo** dovesse essere apposto in torretta, al centro di figura della lamiera posteriore e lateralmente – a destra ed a sinistra - al centro di figura delle lamiere adiacenti la lamiera anteriore
- i **numeri romano ed arabo** indicativi del Gr. Sqd (o Btg.) e del Rgt. Dovessero essere apposti sul lato destro della lamiera posteriore della cabina di combattimento, al centro di figura della superficie, rispettivamente a destra ed a sinistra, della mitragliatrice in ritirata



Il posizionamento delli distintivi regolamentari così come previsto dalla circolare 4640 emanata l'8 settembre 1940

Il punto 10° di detta circolare riporta testualmente:

"Altri distintivi (nominativo, gruppo numerico, ecc.) all'esterno dei carri, oltre a quelli tassativamente prescritti da disposizioni regolamentari siano vietati".

Come spesso accade nella realtà dei fatti, sono invece stati ben pochi i mezzi i cui contrassegni rispecchiassero fedelmente le disposizioni sia in termini di dimensioni che di posizionamento, specie in teatro di operazioni. Tali distintivi erano portati sulle fiancate della sovrastruttura ed anteriormente sul parafrangente. In Africa si adottarono fino al 1942 distintivi più grandi per maggiore visibilità.

Oltre a quanto sin qui visto, a partire dal 1941 divenne obbligatoria l'adozione di dispositivi per il riconoscimento aereo che per l'AB, al pari degli altri mezzi blindo-corazzati, era rappresentato da un disco bianco del diametro di 70 cm. dipinto esternamente sul cielo della torre.

Riguardo l'osservanza di tali norme, nelle immagini successive seguiremo la "metamorfosi" dei mezzi del III Gruppo Squadroni Corazzato "Nizza" dalla consegna dei mezzi all'impiego in teatro di operazioni in un *excursus* che ci mostra quanto poco i reparti del nostro esercito siano inclini a seguire di buon grado le regolamentazioni concernenti i distintivi di riconoscimento tattico.

Anche se il periodo è breve. Parliamo infatti di circa due anni, vedremo che la quantità di insegne adottate è abbastanza elevata e di quanta poca attinenza abbiano le une con le altre.



Una delle prime blindo consegnate ripresa mentre guada il torrente Chisone nel comprensorio addestrativo di Baudenasca nei pressi di Pinerolo (TO). Da notare la completa assenza di insegne di qualsivoglia natura su tutto il veicolo. Archivio G. Grignolo



Il Magg. Grignolo comandante del III Gr. Cor. Nizza ripreso davanti alla sua blindo che ha come unica insegna il guidoncino con colori (cremisi) ed il fregio (granata sovrastata dalla fiamma dritta) reggimentali fissato all'indicatore d'ingombro sinistro. Archivio G. Grignolo

Le due immagini che precedono sono entrambe scattate in Italia nel comprensorio addestrativo di Baudenasca di pertinenza della Scuola di Cavalleria di Pinerolo.



Questa blindo ha sullo scudo frontale il motto del Reggimento "Nicea fidelis", il tricolore dipinto sulla piastra frontale col fregio di "Nizza" (a granata con inscritto il numero d'ordine sovrastata dalla fiamma dritta) in alto a sinistra. Foto reperita in Internet



Un'altra vista della stessa blindo, dove compare anche il tricolore sulla parte anteriore della fiancata sinistra. Da notare come il sottotenente che si fa ritrarre prima sopra e poi a fianco del mezzo appartenga al Servizio automobilistico. Foto reperita in Internet

Qui sopra due scatti di una stessa autoblinde ripresa presso un'officina campale. I tricolori furono disegnati dopo che alcune blindo di "Nizza" ed altri mezzi italiani vennero erroneamente attaccati da dei bombardieri dell'asse. Fu in seguito ad episodi come questo che si procedette alla regolamentazione relativa all'adozione di distintivi per il riconoscimento aereo su tutti i nostri veicoli sia ruotati che blindo/corazzati.



Una blindo del plotone sperimentale di "Nizza" in Marmarica. Sulla piastra frontale, in nero, il motto del reggimento nella sua forma arcaica "Nicaea fidelis" ed appena percettibile, stilizzato ed in cremisi (colore del reggimento), il fregio di "Nizza" sull'angolo anteriore destro della sovrastruttura. Archivio Cavalleria Italiana



Ancora una blindo di "Nizza" che oltre alle insegne regolamentari in torre reca posteriormente in bianco la scritta "III Gruppo Corazzato Nizza" sul convogliatore di scarico. Notare invece la mancanza dei contrassegni regolamentari sulla parte posteriore sinistra della casamatta. Archivio Ansaldo (via Pignato)

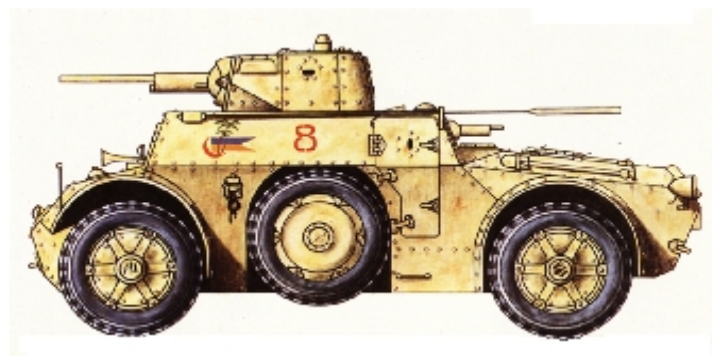


Ancora una variazione sul tema con la granata sovrastata dalla fiamma diritta non più stilizzata ma quasi regolamentare, non in cremisi ma in nero, sempre sulla parte anteriore della sovrastruttura. Archivio Cavalleria Italiana



Un plotone di "Nizza" in movimento in una zona sicura. Da notare il posizionamento e le dimensioni dei distintivi, queste ultime molto maggiori di quelle regolamentari. Archivio Pignato.

Un'ultima curiosità riguardo le insegne dei veicoli del III Corazzato "Nizza" peraltro antecedente a tutte le altre immagini sin qui inserite dello stesso reparto, è rappresentata dal veicolo rappresentato nel disegno riportato di seguito. Attribuito in un numero dalla rivista Sintesi degli inizi degli anni '70 al CXXXII Nucleo Esplorante Corazzato (NEC), è stato in seguito attribuito da varie fonti ai Carpatian Lancers polacchi che lo ricevettero dagli inglesi che lo catturarono e lo utilizzarono, sempre in Africa Settentrionale, ai soli scopi addestrativi. Fu poi inviato in Inghilterra per una serie di prove valutative sulla base delle quali venne redatto un documento molto esaustivo e corredato da una serie di disegni che fu la base da cui vennero poi stilate le specifiche di sviluppo per la blindo pesante T17E1 "Staghound" di progettazione e produzione americana ma distribuita alle sole truppe del Commonwealth. Come precedentemente accennato, molti autori attribuiscono la paternità di tali insegne al summenzionato reparto dell'esercito polacco. Se i colori della banderuola così come riportati nel documento inglese (rosso e blu) fossero esatti, questi coinciderebbero con quelli tradizionali del quarto squadrone di "Nizza". Le palme, di varie fogge e dimensioni, furono anche queste ampiamente utilizzate sui mezzi italiani e non solo su quelli dell'Afrika Korps. Un ultimo elemento che conforterebbe la tesi sostenuta oltre trent'anni fa da *Sintesi*, è il ritrovamento di un filmato in possesso di un collezionista che mostra, anche se



A sinistra in alto: il disegno riportato dalla rivista Sintesi le cui insegne sono state da molti autori attribuite ai Carpathian Lancers.

Sopra: il fermo immagine tratto da un filmato che mostra una blindo in mani italiane che reca un'araldica molto simile a quella del disegno e che quindi rimette in discussione tali tesi. Archivio Cavalleria Italiana.

A destra il mezzo in mano inglese

parzialmente, la stessa insegna che fregia una blindo senz'altro in mani italiane. L'unica cosa che molto probabilmente non è italiana è il numero "8" (in rosso sulla tavola di *Sintesi*, ma in nero secondo il rapporto inglese) che non rientra nella tradizione dei reparti della nostra Cavalleria.

Altra importante unità ad aver utilizzato le autoblinde durante il conflitto in Africa Settentrionale adottando



1942: Le blindo di "Lodi" sostano in formazione lungo una strada di Bricherasio. Archivio Temperino

delle insegne non standard è stato il R.E.Co. Lodi. Ricostituito nel 1942 e destinato al fronte orientale, venne invece inviato in quello nordafricano, dove combattè fino alla resa di Capo Bon del maggio 1943. Come i mezzi di "Nizza" inizialmente non portano alcun contrassegno tattico o si limitano a quelli regolamentari.



Una blindo del primo squadrone di "Lodi" che ha come insegna in torre un rettangolo diviso in due diagonalmente con i colori del reggimento (rosso e nero). Archivio Temperino



Ancora una blindo di "Lodi" questa volta è la numero 5 del secondo squadrone sempre con i colori reggimentali ma invertiti rispetto a quelli del primo. Archivio Temperino

Secondo diversi reduci, alcune AB di "Lodi" in Africa portarono anche come distintivo un cobra stilizzato ed i "sorci verdi" ripresi da quelli del celebre aereo, con l'unica variante che invece di essere tre erano quattro. Tutte le predette insegne erano dipinte in bianco, ma sino ad oggi non siamo riusciti a reperire del materiale iconografico a supporto.



Altre AB di "Lodi" in Tunisia apparentemente senza alcun contrassegno. Archivio Temperino



Amcora AB di "Lodi" in Tunisia. Archivio Temperino

Un altro importante reparto ad utilizzare in maniera estensiva le autoblinde della famiglia 40, e che in concomitanza temporale con l'Arma di Cavalleria ne ha steso le specifiche e che ne ha ricevuto il primo prototipo, è stata la Polizia dell'Africa Italiana (PAI).

Nelle immagini che seguiranno avremo modo di vedere alcuni scatti che mostrano la particolare araldica adottata in Africa Settentrionale dalle blindo di tale reparto.



Le autoblinde della PAI in Africa Settentrionale erano in livrea interamente kaki sahariano. Portavano generalmente sulla fiancata e/o il parafrangente anteriore e posteriore sinistro il numero progressivo della blindo (di solito coincidente con le due ultime cifre della targa) in caratteri abbastanza grandi di colore nero. Spesso recavano il tricolore sulla parte laterale alta della sovrastruttura e/o sulla parte inferiore della scudatura anteriore del mezzo. Tutte le immagini delle blindo della PAI sono state reperite in Internet



E' interessante notare come lo stato di manutenzione delle blindo sia sempre molto buono, a dimostrazione di come gli equipaggi avessero sempre grande cura dei mezzi loro assegnati, indipendentemente dal fatto che appartenessero al Regio Esercito o alla Polizia dell'Africa Italiana. Le uniche eccezioni sin qui viste sono quelle rappresentate dalla blindo vicino alla quale compare il meccanico ripreso in manutenzione dopo essere rimasta coinvolta in un episodio di fuoco amico e dal mezzo distrutto in combattimento.

Molte furono invece quelle in servizio con i reparti tedeschi dopo l'8 settembre catturate e prodotte espressamente per i tedeschi. Riguardo queste ultime una piccola curiosità: dagli stabilimenti Ansaldo non uscirono mai mezzi con le insegne tedesche, che venivano aggiunte una volta giunte alle varie unità.

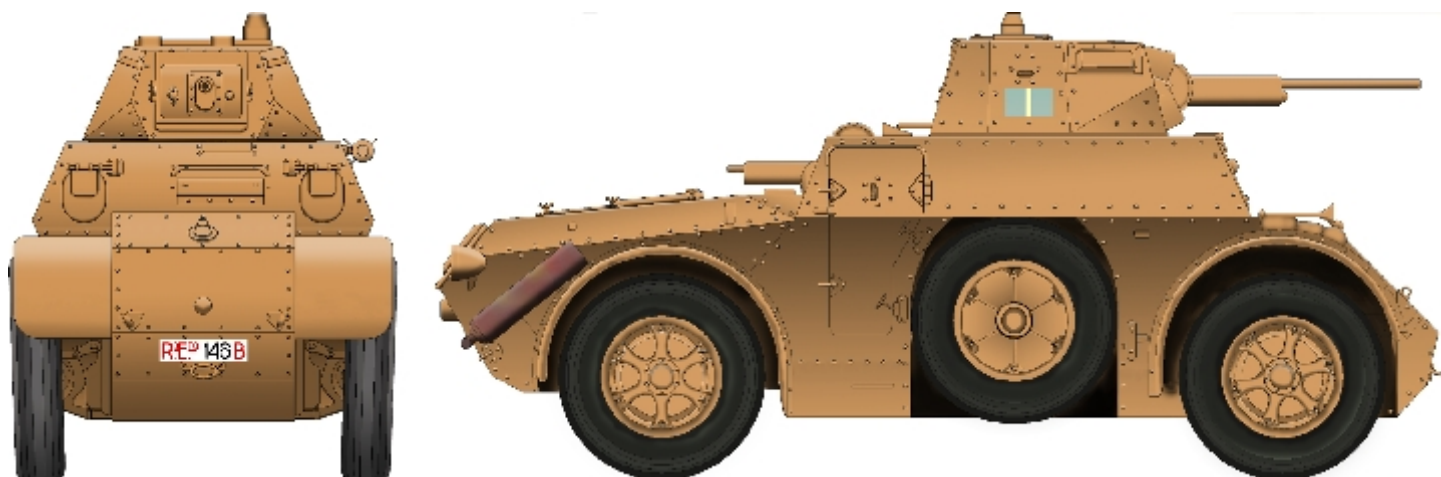


Un'interessante immagine di un'AB 41 in mani tedesche. La macchina mostra la mimetica di fabbrica dell'estate 1943 ed appartiene all'ultima serie. Archivio Bundesarchiv



Ancora delle immagini di autoblinde in mano ai tedeschi. Questa è in sosta davanti ad una caserma di Pinerolo. Archivio Bundesarchiv

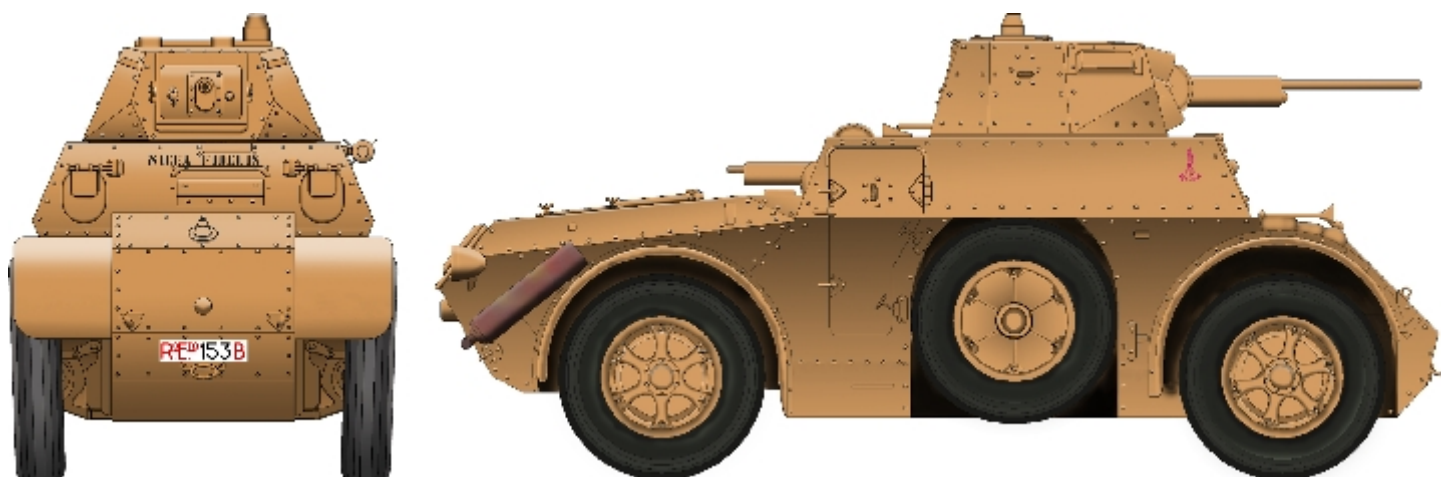
Profili



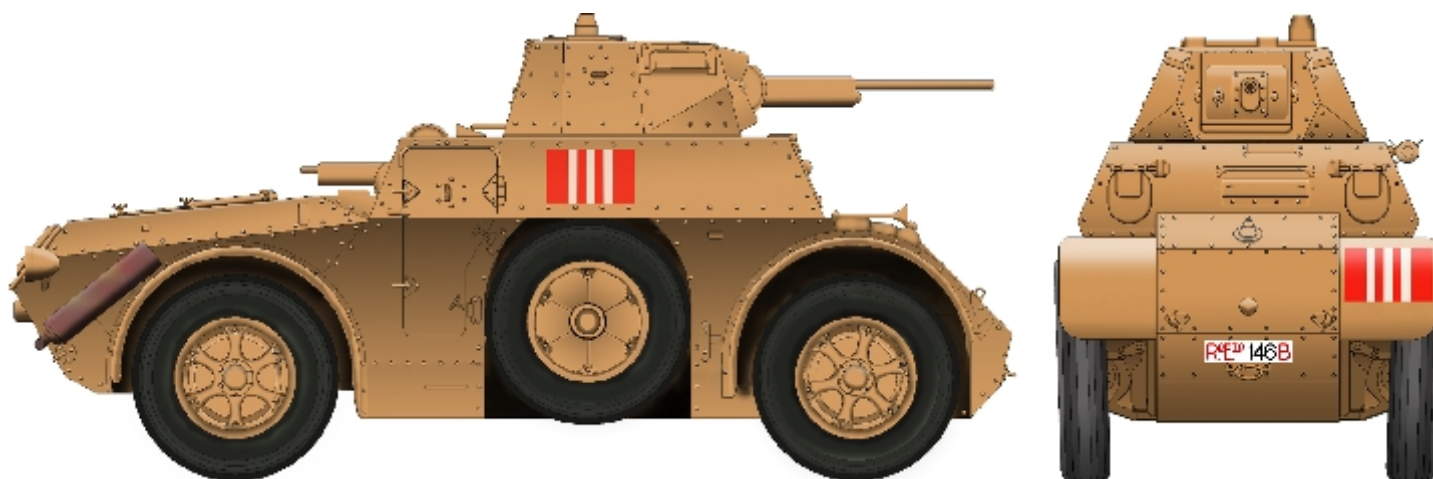
Blando con distintivi regolamentari del 1° plotone del 2° squadrone così come vista in una foto scattata in occasione del passaggio in rassegna del III Gruppo Corazzato "Nizza" in partenza per l'Africa settentrionale da parte di S.A.R. il Principe Umberto di Savoia a Torino



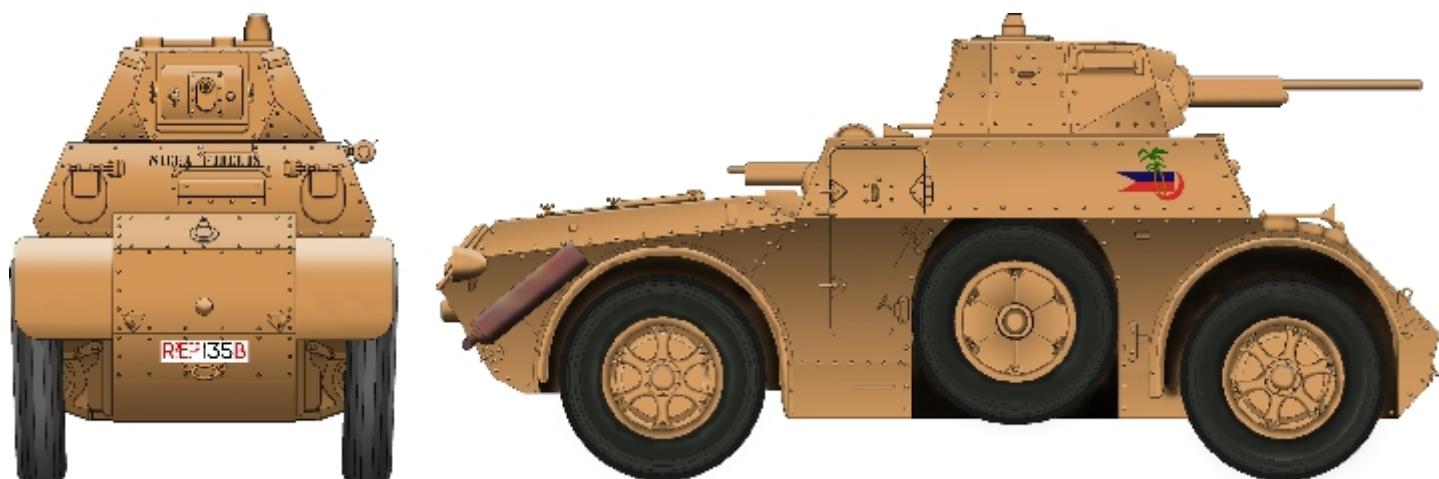
AB 40 del plotone sperimentale "Nizza" in A.S. nel 1942. I sono stati dipinti per migliorare il riconoscimento aereo, dopo che alcuni mezzi erano stati coinvolti in episodi di fuoco amico. Notare fregio motto reggimentali sulla parte frontale con il primo rappresentato dalla granata con numero ordinale del Reggimento di origine inscritto (1 per Nizza Cavalleria) sovrastata dalla fiamma diritta sulla parte in alto a sinistra del tricolore colorata in bianco con profilo nero ed il motto nella forma arcaica ("Nicaea fidelis" invece di "Nicea fidelis") in nero centralmente alla piastra dove c'è lo scasso per il visore del pilota.



Ancora un mezzo del plotone sperimentale di "Nizza" in Marmarica nel 1942. Il motto sulla piastra frontale non appare in forma arcaica ("Nicea fidelis"), il fregio laterale è di foggia diversa, in colore cremisi e sovrasta il nastro con il motto.



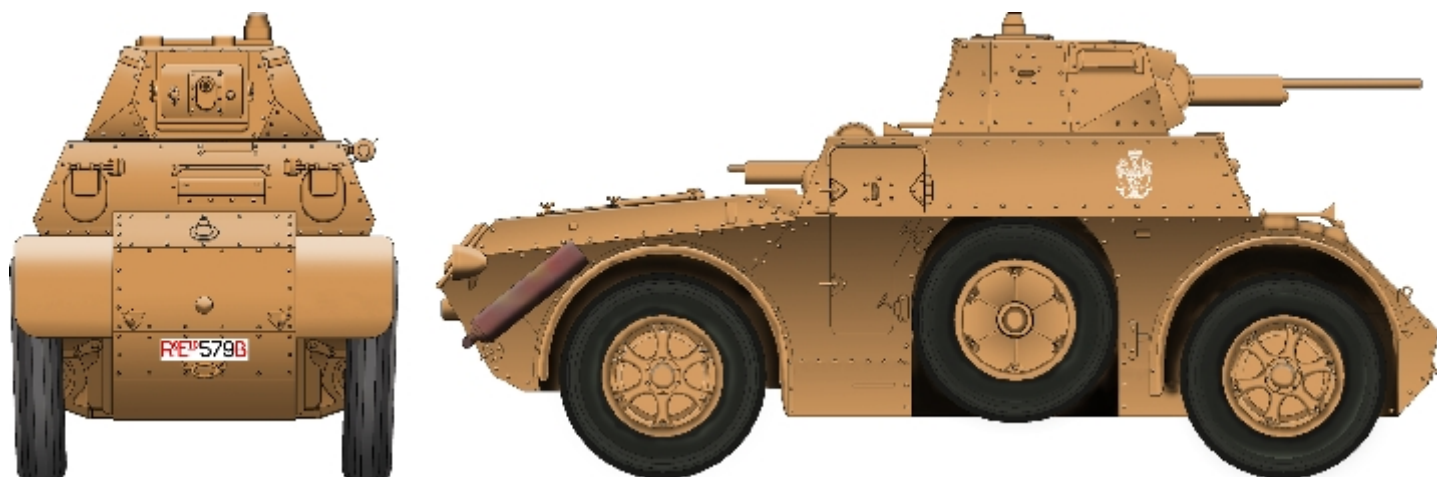
Anche questo veicolo appartiene al III Corazzato “Nizza” e il profilo è stato tratto da una foto scattata in A.S. nella primavera del 1942 durante una parata alla presenza del Gen. Cavallero. Da notare le dimensioni notevolmente superiori a quelle normalizzate rese necessarie dall'aumento delle distanze imposte dall'impiego tattico dei mezzi in ambiente desertico. Ritrae un mezzo del 3° plotone del 1° squadrone



La blindo “contesa” fra il CXXXII NEC ed i Carpathian Lancers. I colori della banderuola, se correttamente riportati sono certamente quelli del 4° squadrone di “Nizza”. Mentre il profilo laterale può avvicinarsi molto alla realtà, targa e motto frontale sono da prendere con assoluto beneficio d'inventario



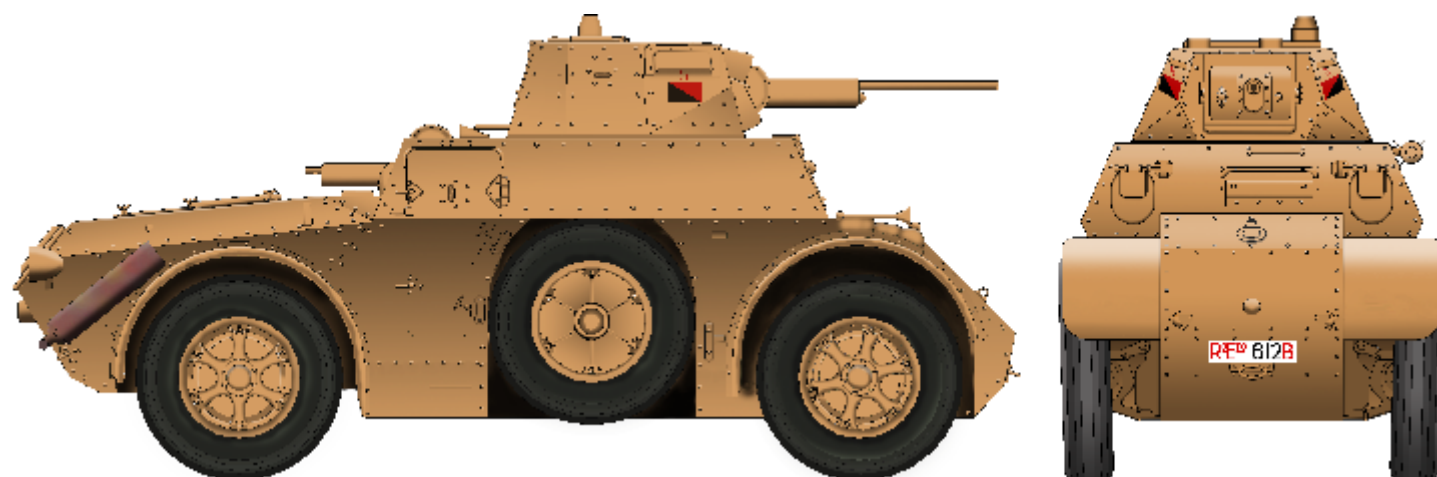
AB 41 del IV Gruppo Corazzato “Nizza” di stanza a Tirana in Albania sino all'armistizio dell'8 settembre 1943. Porta sulla fiancata lo stemma ducale, il primo avuto dal reggimento. Equipaggiato con pneumatici “Artiglio” cadrà in mano ai tedeschi



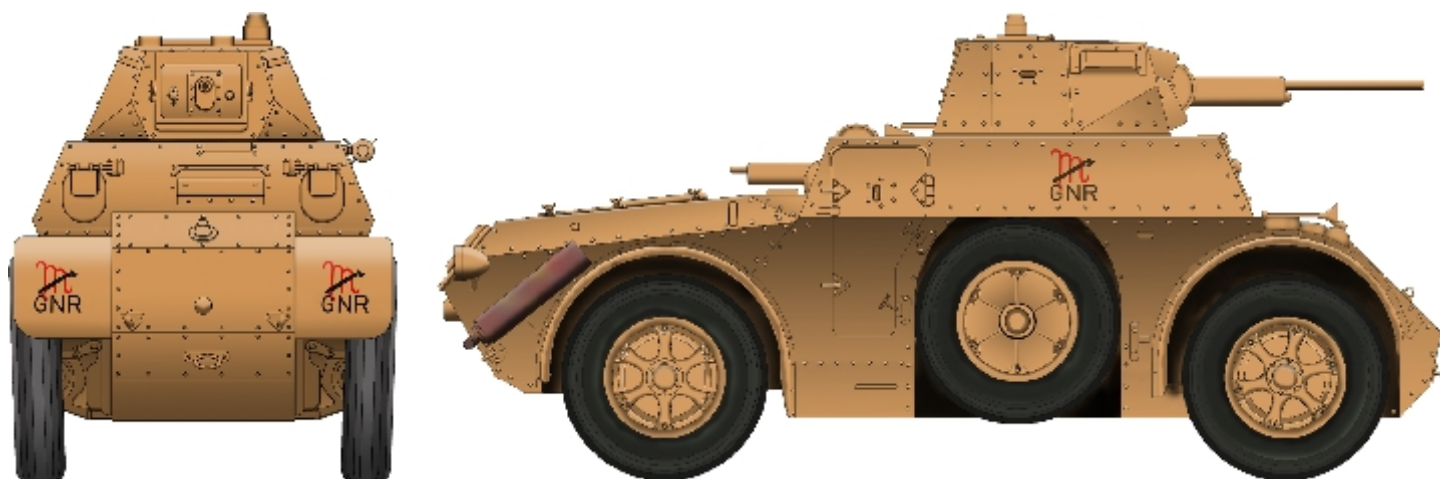
Il III Gruppo Squadrone Corazzato "Novara", anch'esso operante in A.S., ricevette solo due AB 41 in sostituzione degli L6/40 perduti in battaglia o per avaria durante il ciclo operativo. Secondo i reduci al pari dei carri leggeri, anche le AB di "Novara" portavano lo stemma del 1920 stilizzato ma questa volta nella parte anteriore della sovrastruttura



Durante il trasferimento verso Roma nel luglio del 1943 alcune delle blindo del R.E.Co. "Montebello" ricevettero, ancora sui pianali del trasporto ferroviario, una mimetica di circostanza con chiazze di colore verde e marrone sul fondo sabbia durante la sosta alla stazione ferroviaria di Castelnuovo di Porto.



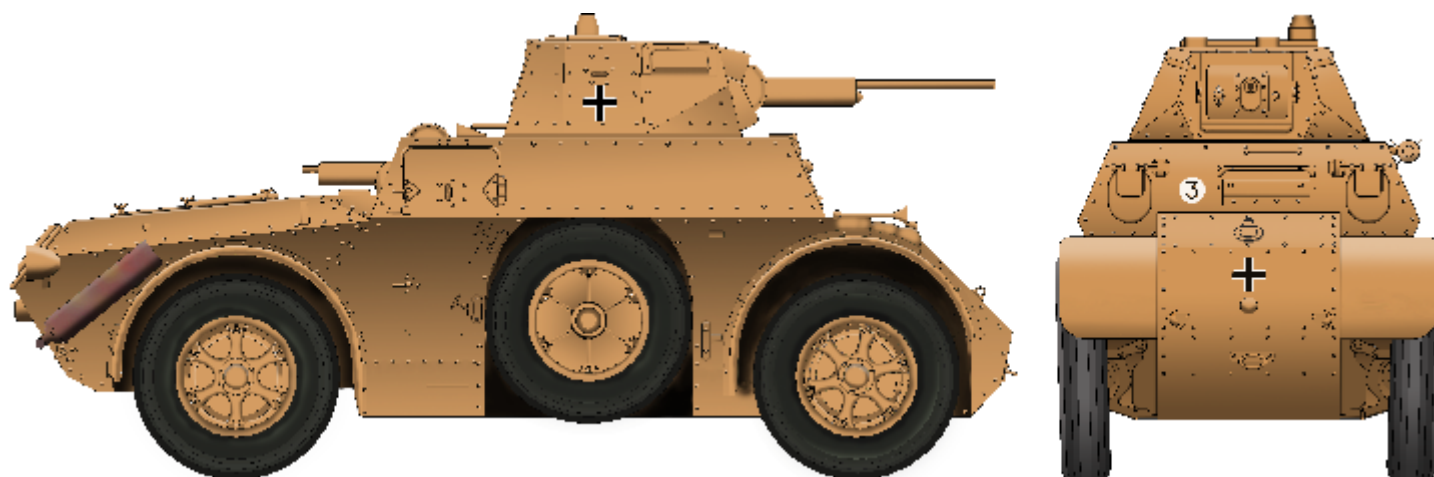
Anche il R.E.Co. "Lodi" utilizzò estesamente AB 40 ed AB 41 sul fronte nordafricano. Questa è la blindo numero 5 del 1° squadrone.



Anche la Guardia Nazionale Repubblicana della Repubblica Sociale ebbe in carico alcune AB



Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, molte AB caddero nelle mani dei tedeschi che le utilizzarono su vari fronti europei. Vista la validità del mezzo ne sancirono la continuazione della produzione. Questa la mimetica a tre toni a bordi sfumati applicata in fabbrica a partire dalla metà del 1943 e comune anche alle AB 43. Nessun mezzo però è mai uscito dagli stabilimenti con le insegne tedesche, che venivano applicate presso i reparti



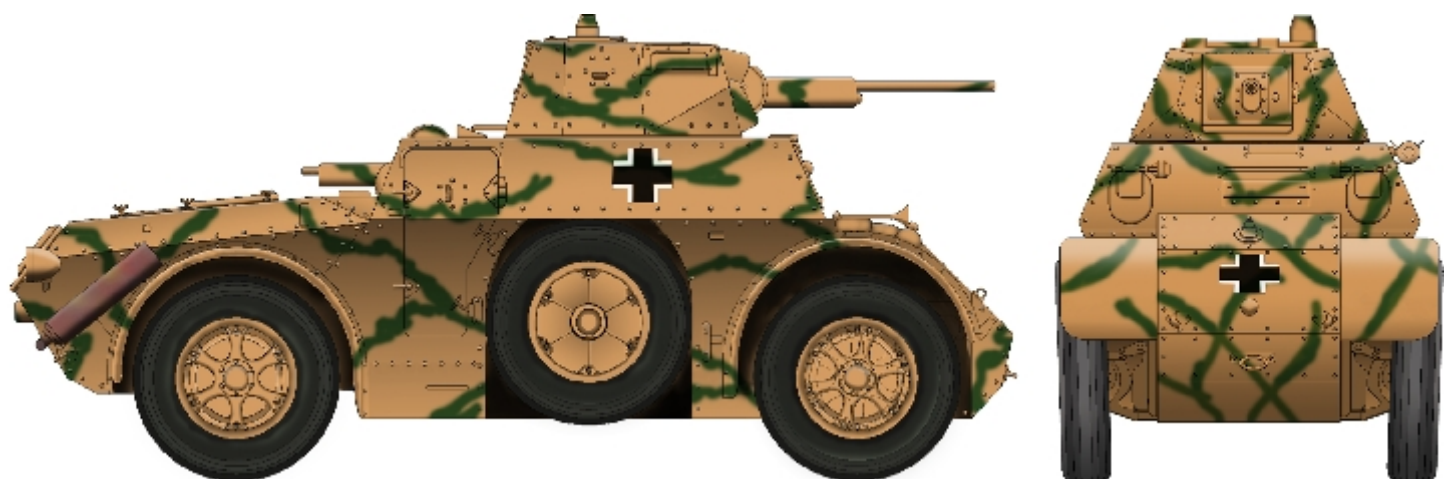
Questo mezzo, anch'esso catturato dai tedeschi, ha servito nella Wehrmacht sul fronte balcanico nel 1944. Anche in questo caso le coperture sono delle "Artiglio"



Autoblinda catturata dai tedeschi in servizio con il I Battaglione del Reggimento di Polizia Bozen in Istria. Le gommature sono del tipo "Artiglio"



AB 41 in mani tedesche operante Italia centrale durante il 1944



AB 40 impiegata in operazioni sul fronte Jugoslavo alla fine del 1943



Nell'immediato dopoguerra diverse unità del Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza ricevettero in dotazione diverse fra AB40, 41, 43 e camionette "metropolitane" che andarono principalmente ad equipaggiare reparti mobili e celeri

Per quanto si sia cercato di interpretare al meglio le immagini in bianco e nero, la documentazione scritta e di mediare il tutto con le testimonianze di numerosi reduci, non possiamo garantire al 100% la correttezza di quanto riportato in termini di fedeltà cromatica. Per quel che concerne l'araldica e le targhe, queste sono state tratte tutte da materiale originale ad eccezione di dove si siano espressamente riportate delle note sulla relativa attendibilità.

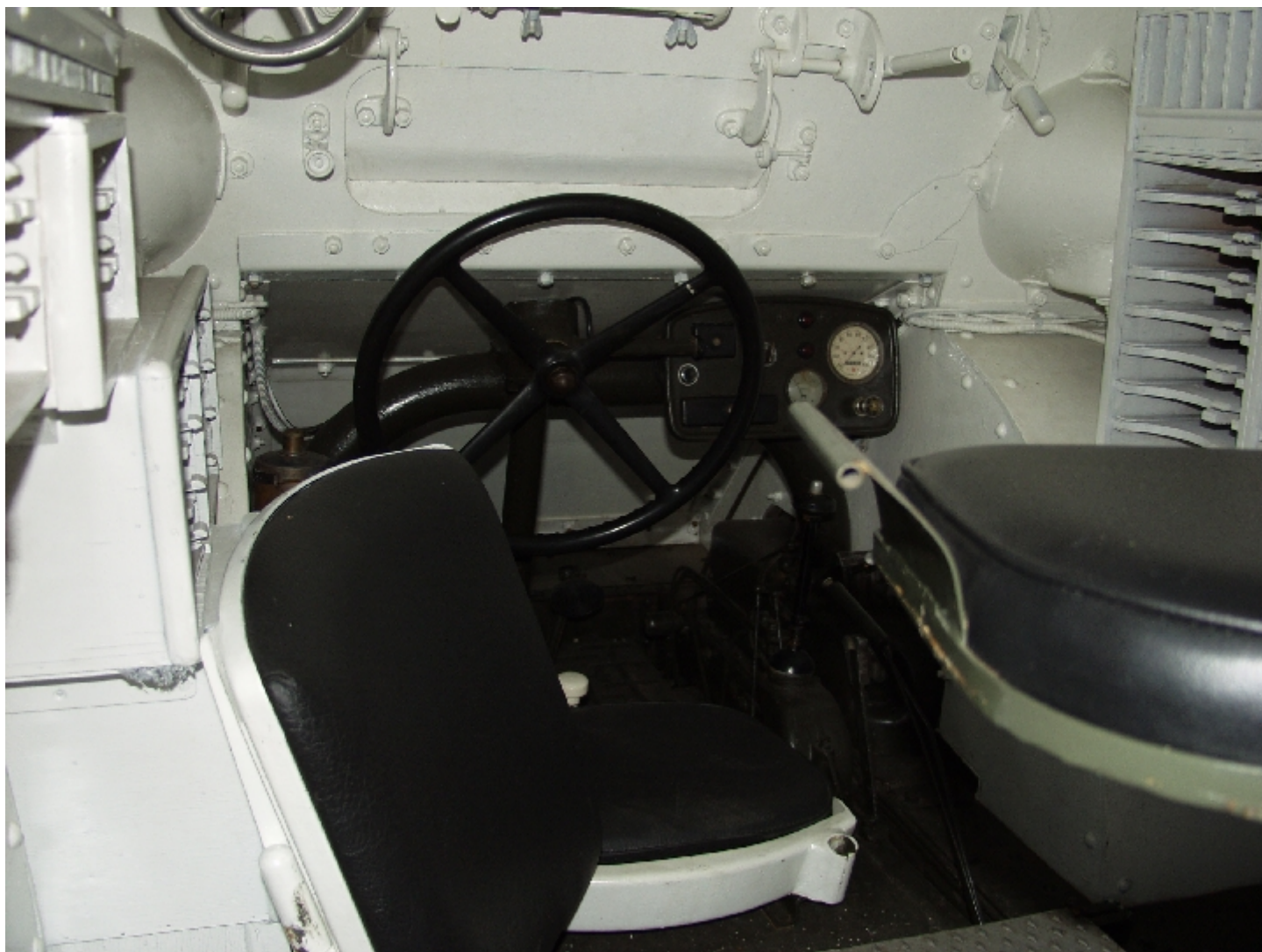
I profili sono stati realizzati da Paolo Giovanni Del Manzo e Fabio d'Inzéo

Gli interni

Questa parte rappresenta una nota dolente comune a tutti i kit di AB 40/41 sin qui realizzati, in quanto a dir poco parziali ed approssimativi.

Al momento in cui scriviamo non risultano ancora disponibili nemmeno dei set di dettaglio destinati a colmare questa lacuna.

Abbiamo quindi deciso di inserire delle immagini da cui si potrà trarre spunto per un eventuale miglioramento dell'esistente o per un'eventuale auto costruzione. Dette immagini provengono da un esemplare restaurato conservato presso il Museo della Motorizzazione Militare della Cecchignola a Roma (immagini cortesia di Cavalleria Italiana) e da una blindo conservata presso il reggimento *Savoia Cavalleria* (3°) di Grosseto.



Il posto di guida del pilota è caratterizzato da un piantone inclinato posteriormente al cui apice trova posto un volante a quattro razze. Sotto al piantone è sistemata la pedaliera. Alla destra del piantone il cruscotto con una strumentazione tutto sommato semplice. Sopra lo sterzo è ben visibile la feritoia per la vista esterna del pilota completa del meccanismo di apertura e chiusura e sulle pareti di destra e di sinistra gli alloggiamenti per il munizionamento dell'armamento principale e secondario costituito rispettivamente da un cannone da 20 mm mod. 35 di produzione Breda e da due mitragliatrici da 8mm, sempre Breda, una abbinata al pezzo da 20mm e l'altra in posizione cosiddetta "in ritirata" ossia montata posteriormente al vano di combattimento. Il sedile del pilota ha lo schienale incernierato in maniera tale da premetterne la rotazione e consentire al pilota l'accesso al proprio posto di combattimento. Notare come il posto del pilota risulti essere su di un piano ribassato rispetto al resto del pagliolato del veicolo, realizzato con delle piastre in metallo pressofuso dalla caratteristica trama antisdrucchiolo. Il volantino che intravede parzialmente in alto a sinistra è quello per alzare o abbattere l'antenna. Le leve visibili sulla destra di quella per l'apertura del visore e sulla sinistra dietro al volantino sono quelle per l'apertura o la chiusura delle protezioni blindate dei fari anteriori incassati di cui sono anche chiaramente visibili gli alloggiamenti. Archivio F. d'Inzéo



Il posto del secondo pilota visto lateralmente. L'orientamento del piantone dello sterzo è identico a quello del pilota ma il volante ha tre sole razze. Si intravedono anche il blocco della trasmissione ed il propulsore oltre che i due bocchettoni completi di tappi del serbatoio di compensazione ed il cruscotto. Il vano delle batterie è aperto. Archivio F. d'Inzéo



Il lato destro del gruppo motopropulsore con bene in vista la pedaliera e parte del cablaggio



Una vista del traliccio con montata la presa per la messa in moto con il cavo di emergenza



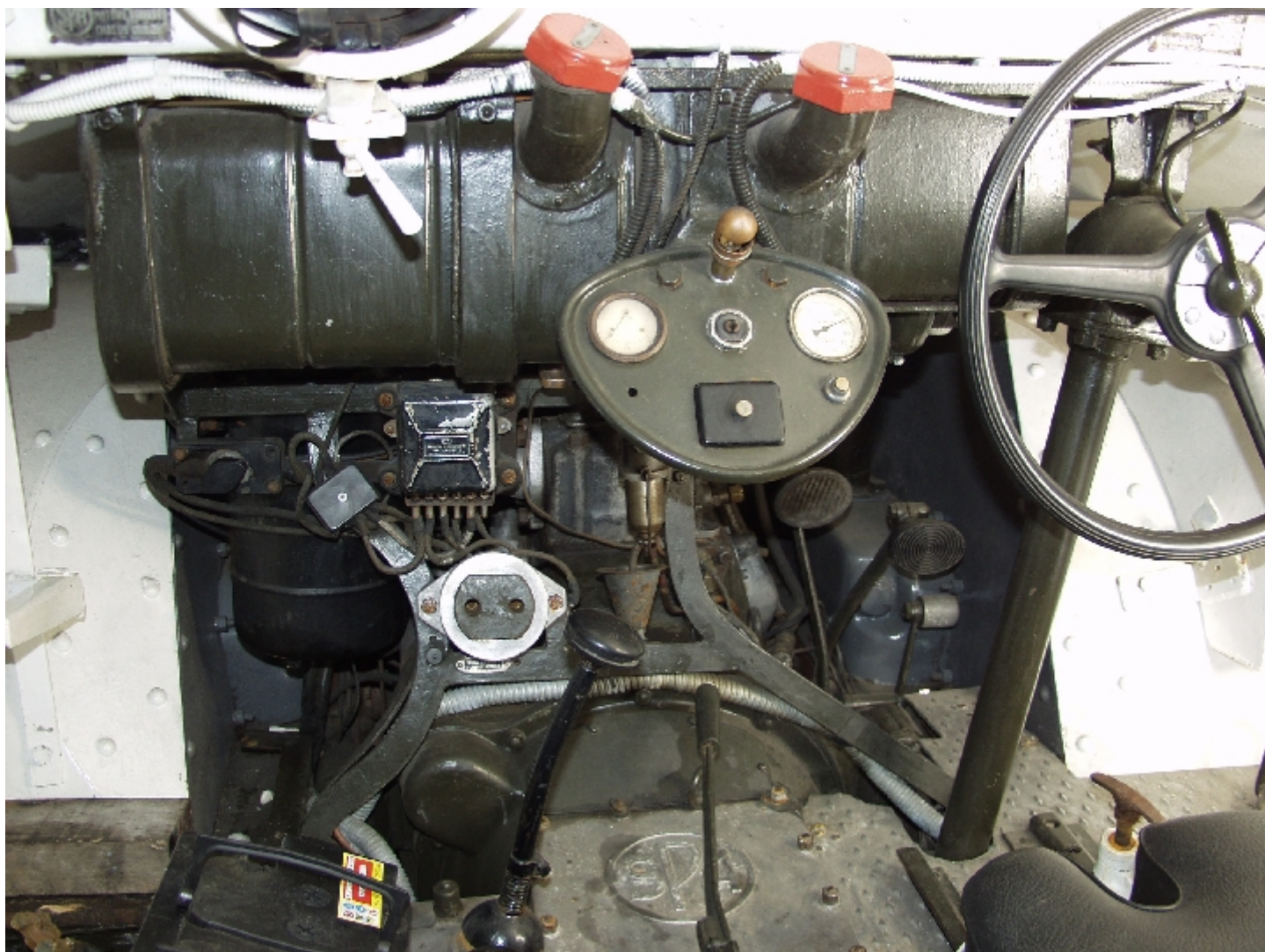
Ancora una vista della posizione del pilota con una migliore visione sugli altri componenti della stessa. Archivio F. d'Inzeo



Un'altra vista posteriore del sedile del pilota, questa volta con lo schienale in posizione di marcia



Mancando su questo mezzo le riserve, si ha una migliore visione dell'alloggiamento del fanale e del mollone di ritegno



Il posto del secondo pilota visto di fronte. Si può apprezzare la forma del cruscotto più semplice di quello del pilota. Ben visibili anche la pedaliera ed il traliccio con la presa già vista in precedenza e buona parte dell'impianto elettrico del veicolo. Archivio F. d'Inzéo



Particolare del comando per l'inversione della guida



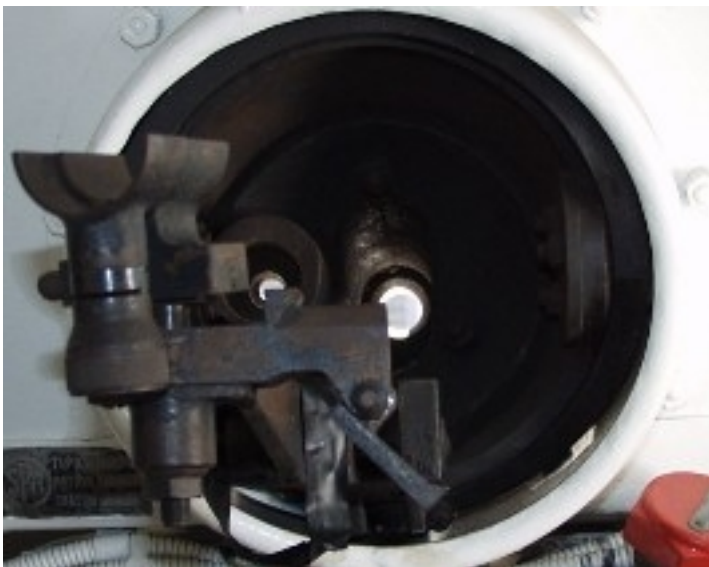
Particolare della farfalla che assicura lo sterzo al piantone



Un'ultima vista d'insieme del posto del secondo pilota che ci mostra con maggiore chiarezza il posizionamento di tutti i comandi a sua disposizione. Ben visibile anche la particolare trama antisdrucchiolo che ricopre le piastre del pagliolo



In questa immagine si vede bene lo strapuntino del mitragliere che aziona la Breda da 8mm cosiddetta "in ritirata" e l'alloggiamento della stessa



Dettaglio dell'alloggiamento della mitragliatrice di scafo posteriore e del cannocchiale per il puntamento



Particolare del sistema di bloccaggio dell'arma posto inferiormente all'alloggiamento



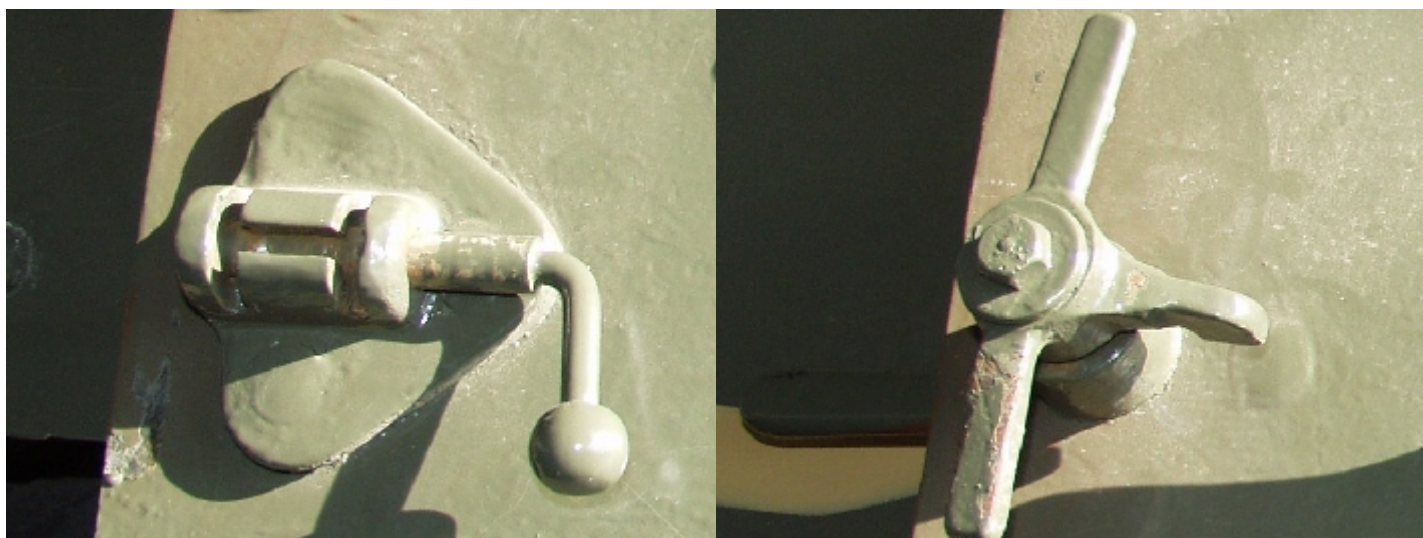
Una vista del del lato interno del passaruota di scorta destro con ben visibile la rivettatura che fissa le varie piastre costituenti la blindatura del veicolo



Una vista delle riserve in legno alloggiate sulle pareti laterali veicolo. Quelle ad andamento verticale sono per i caricatori delle Breda da 8mm mod. 38, mentre quelli orizzontali alloggiavano le lastrine della Breda da 20mm mod. 35

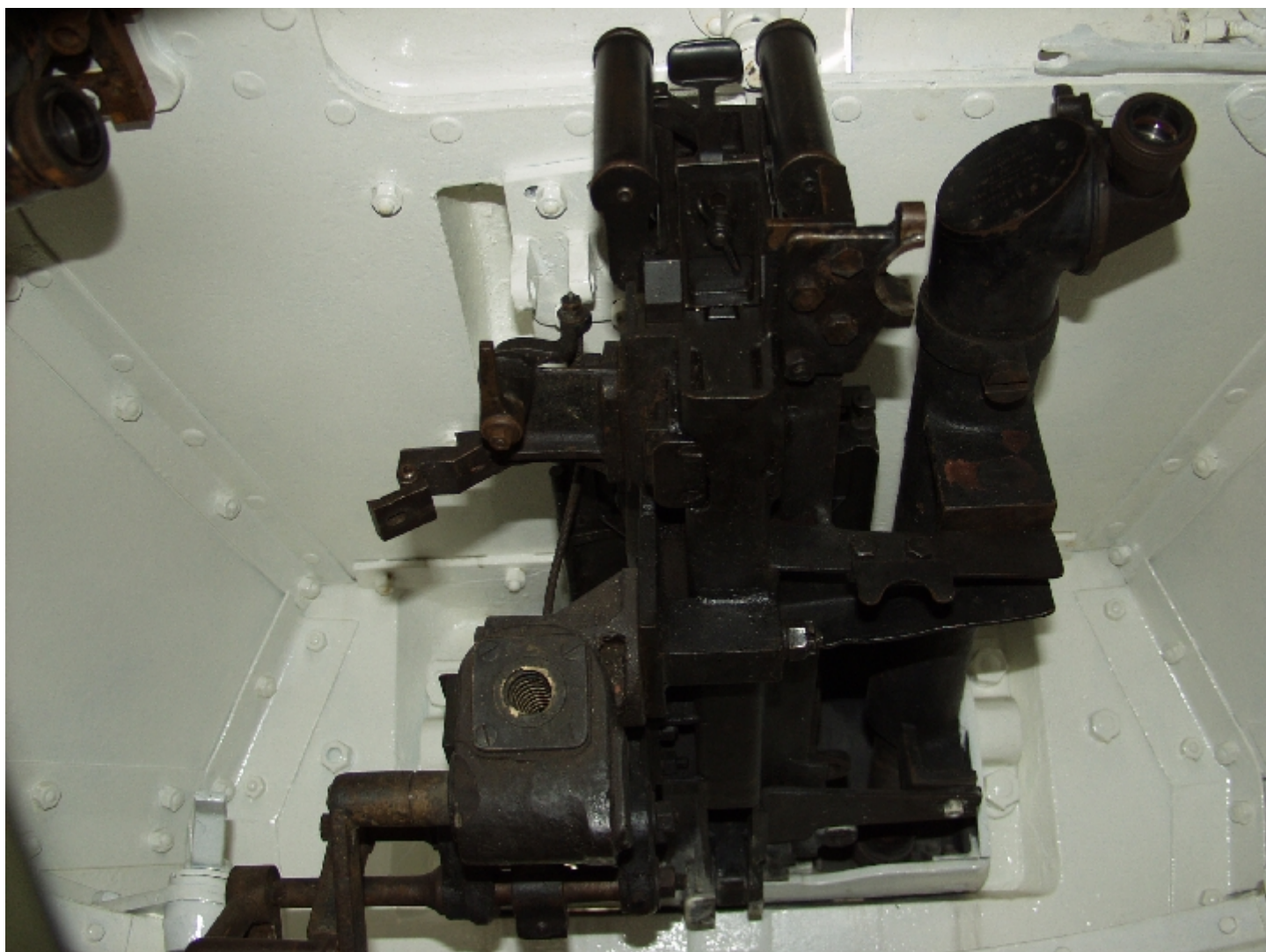


La foto mostra chiaramente sia i meccanismi di chiusura della semi portella superiore sinistra che i leveraggi per l'apertura della feritoia laterale per il tiro con l'armamento individuale o l'osservazione esterna. Sotto due viste di dettaglio

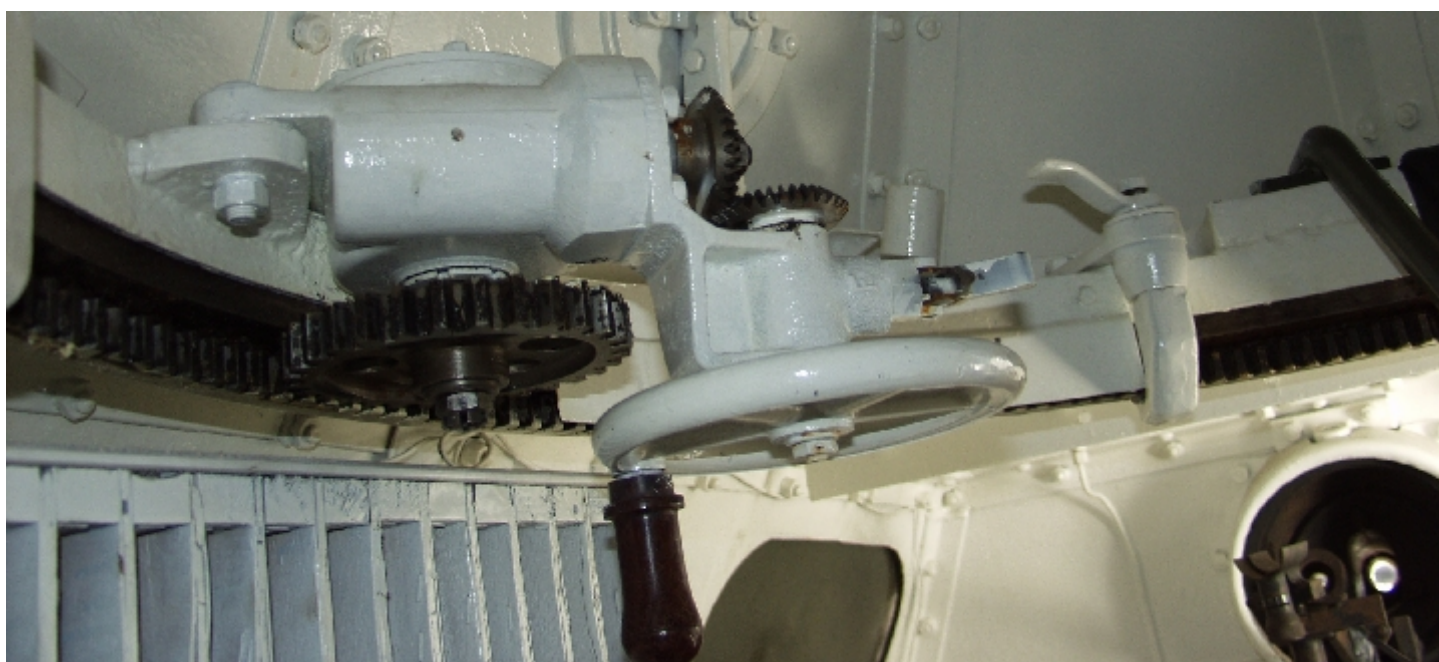




In questa immagine si vede chiaramente e praticamente per intero il sedile del capo blindo imbullonato alla struttura della torretta. Posteriormente in basso il posto del secondo pilota e quello del mitragliere, a sinistra in alto il blocco della torre



La Breda da 20mm mod. 35 nella sua installazione in torre, completa del cannocchiale di puntamento, mentre manca la mitragliatrice coassiale da 8mm. Nella foto sottostante il gruppo di brandeggio della torre, che ricordiamo essere solo manuale e non assistito elettro-idraulicamente

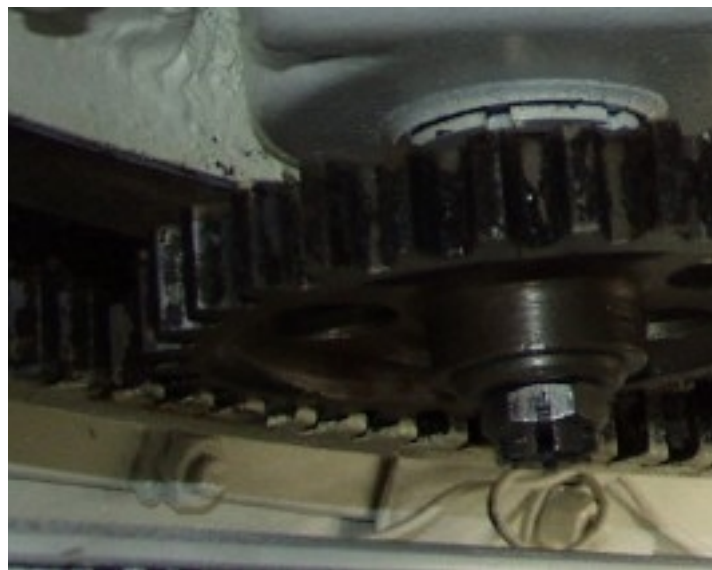




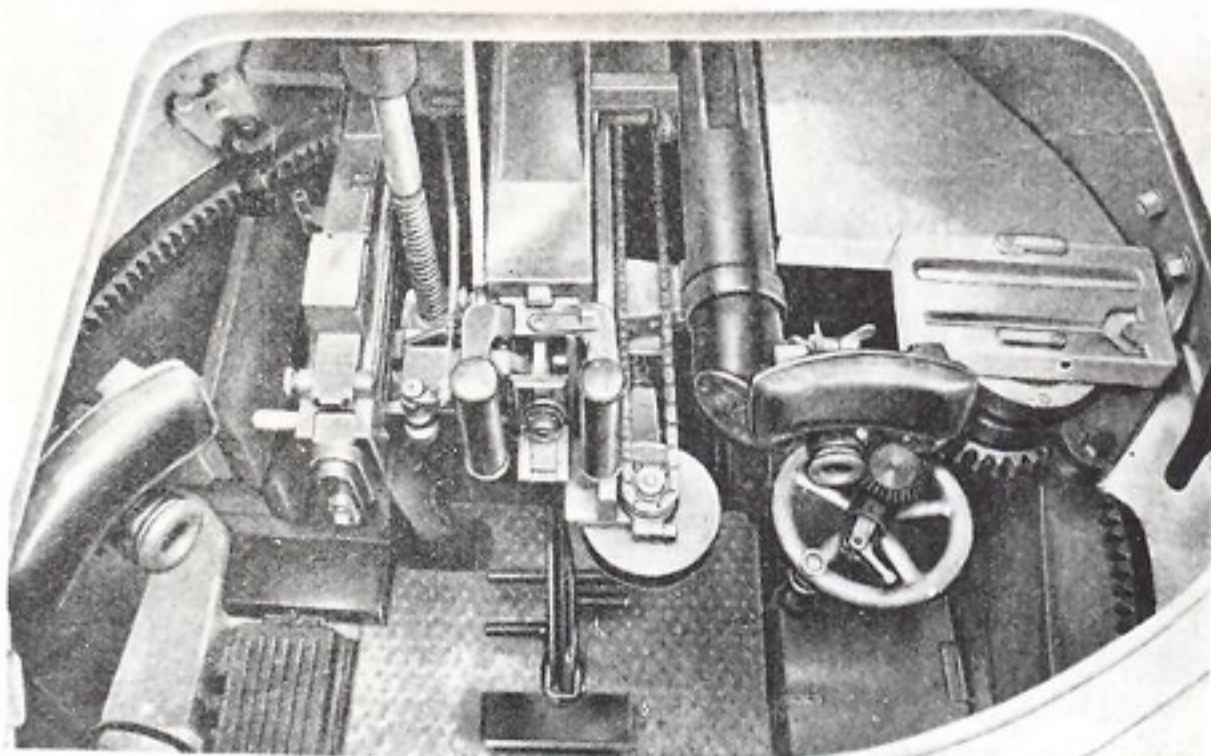
Ancora una vista, questa volta posteriore, dello stesso seggiolino. Si intravede il volantino per il brandeggio della torre in alto a destra.



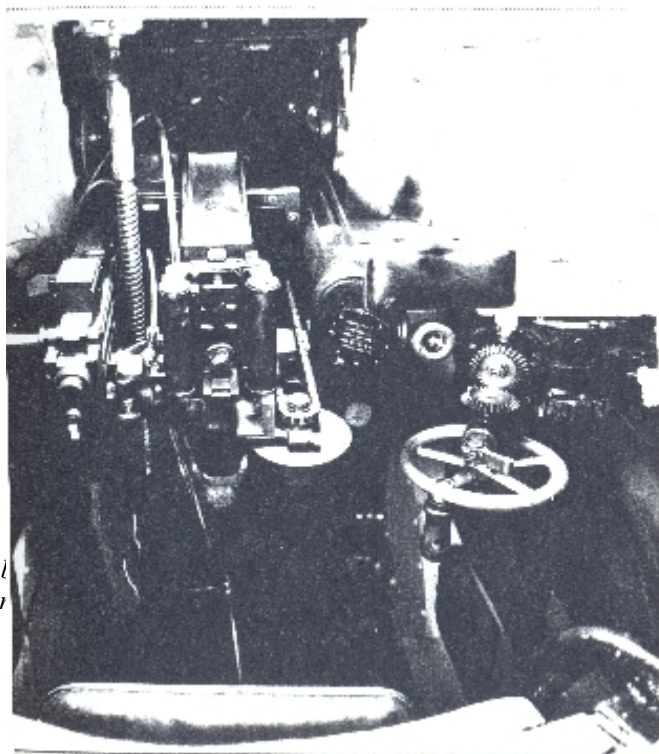
Gli ingranaggi di demoltiplicazione



Il pignone che morde di torre e trasmette il moto



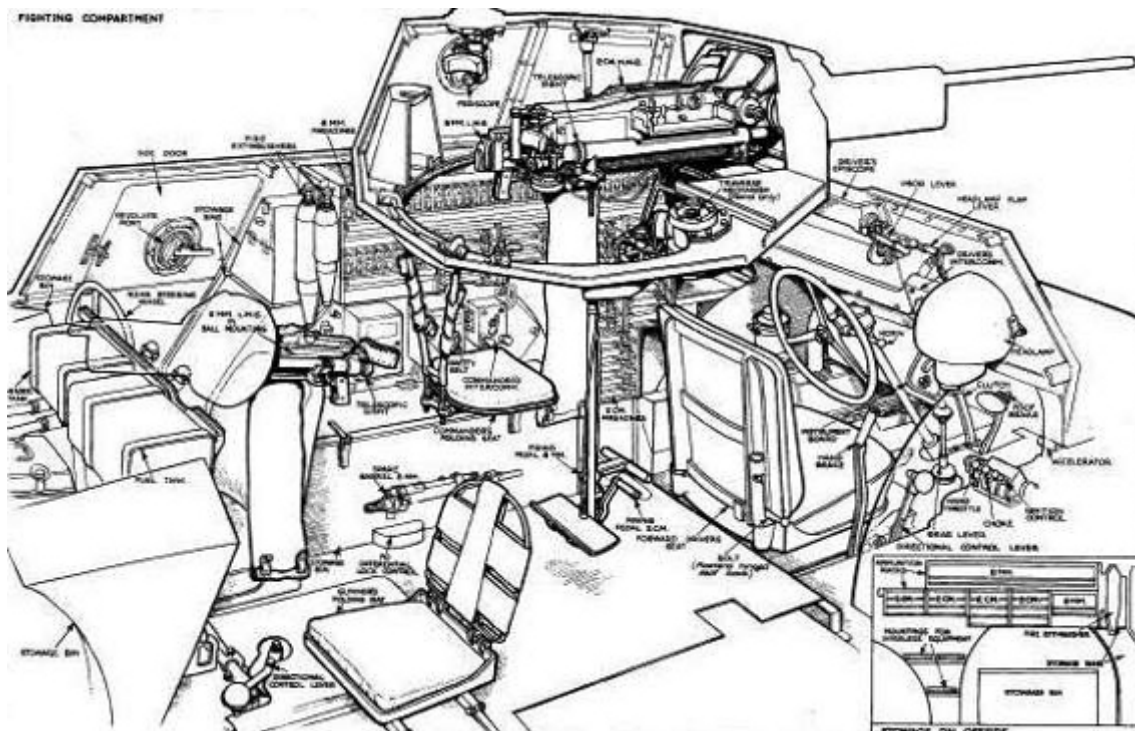
Ancora una vista tratta dalla documentazione tecnica della stessa zona, questa volta ripresa dall'alto. Archivio Ansaldo (via Pignato)
L'immagine sottostante, ancora una volta tratta dalla documentazione tecnica, è datata luglio 1942 e riporta come identificativo "Autoblinda 40/20" issa autoblinda modello 40 armata con pezzo da 20mm. Archivio Ansaldo (via Pignato)



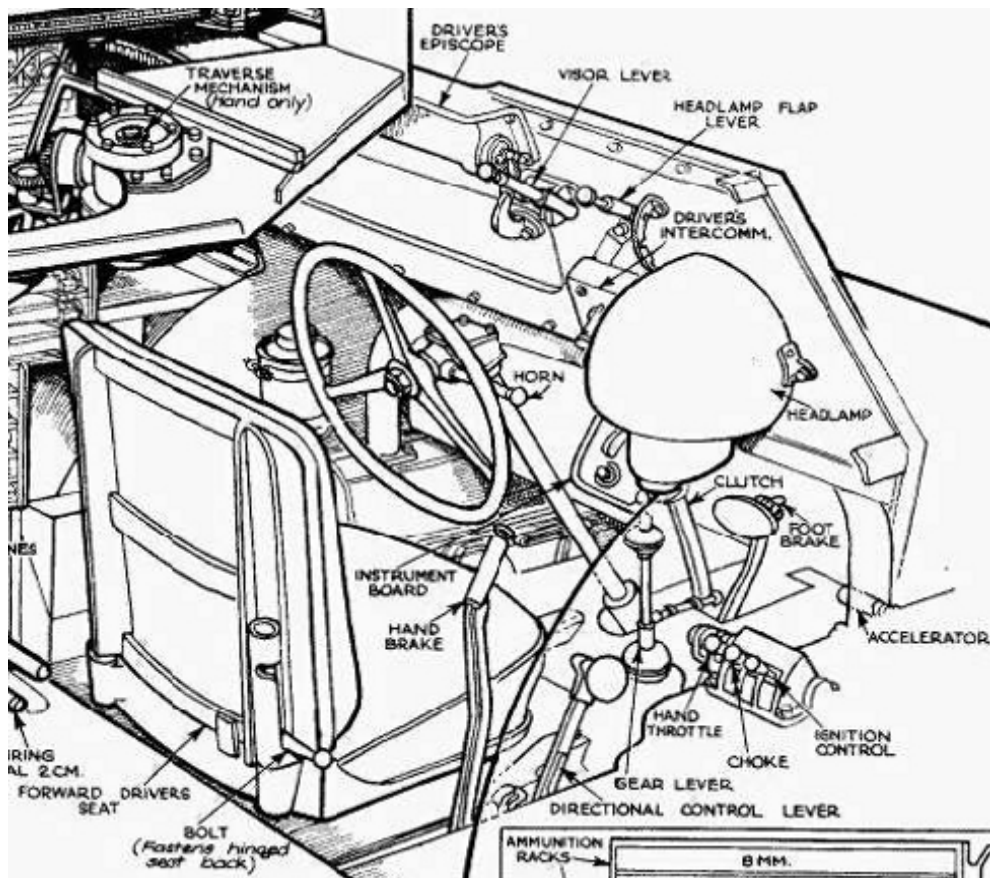
Una l
docur

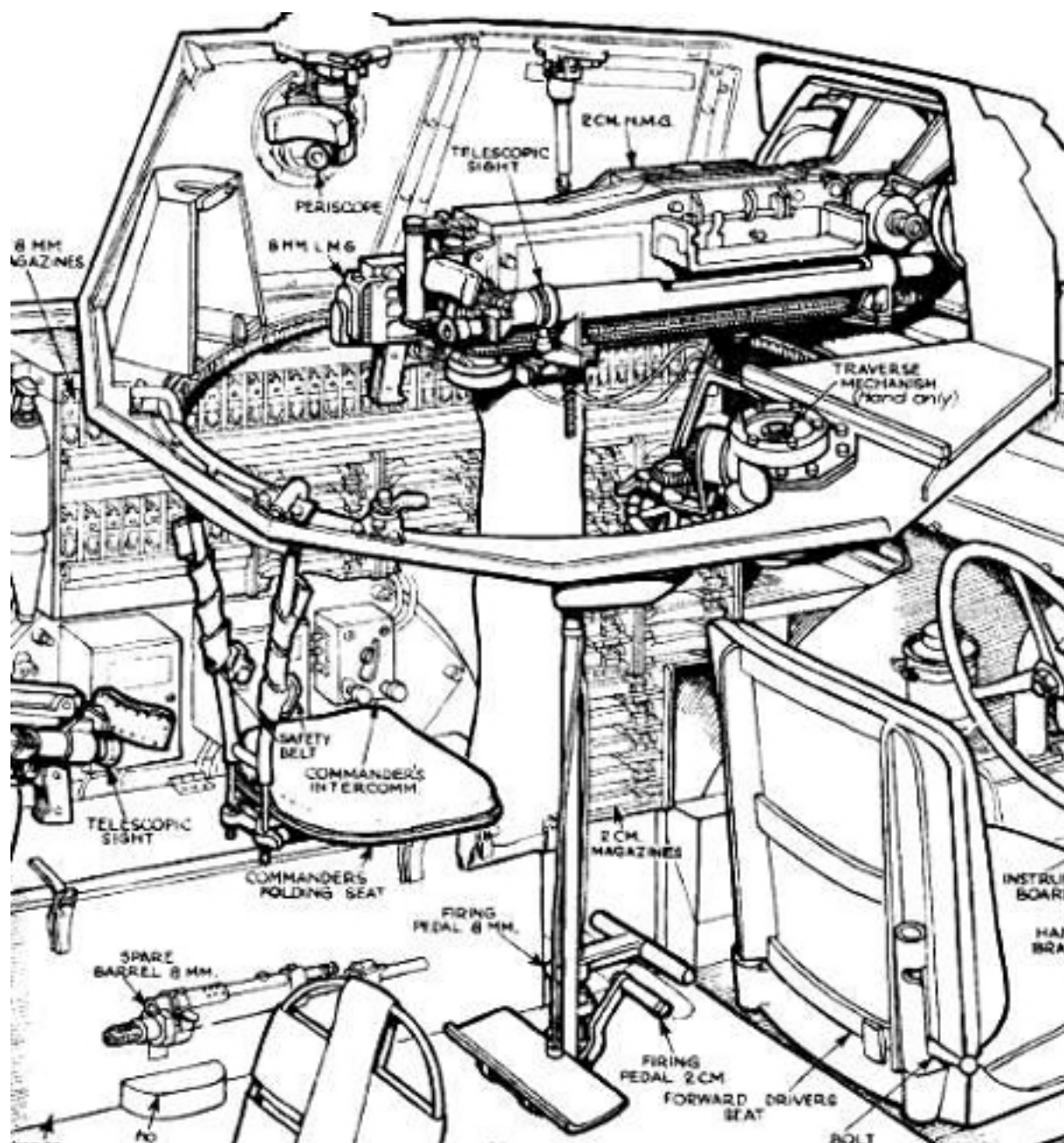
ANSALDO DIO.COM		DESCRIZIONE	Nº
STA	FOS	AUTOBLINDA 40/20 - Interno del = la torretta girevole guardando avanti.	8609
DATA	7/42	OPERAZIONE	
		Piola	
		N. RITOCATA	
		SEGRETA O RISERVATA	
		N. E DATA AUTOG	

Chiudiamo la nostra panoramica sugli interni con una serie di disegni tratti da un rapporto stilato dagli inglesi relativo di una delle AB catturate, mezzo per il quale nutrivano un particolare interesse e che studiarono approfonditamente.

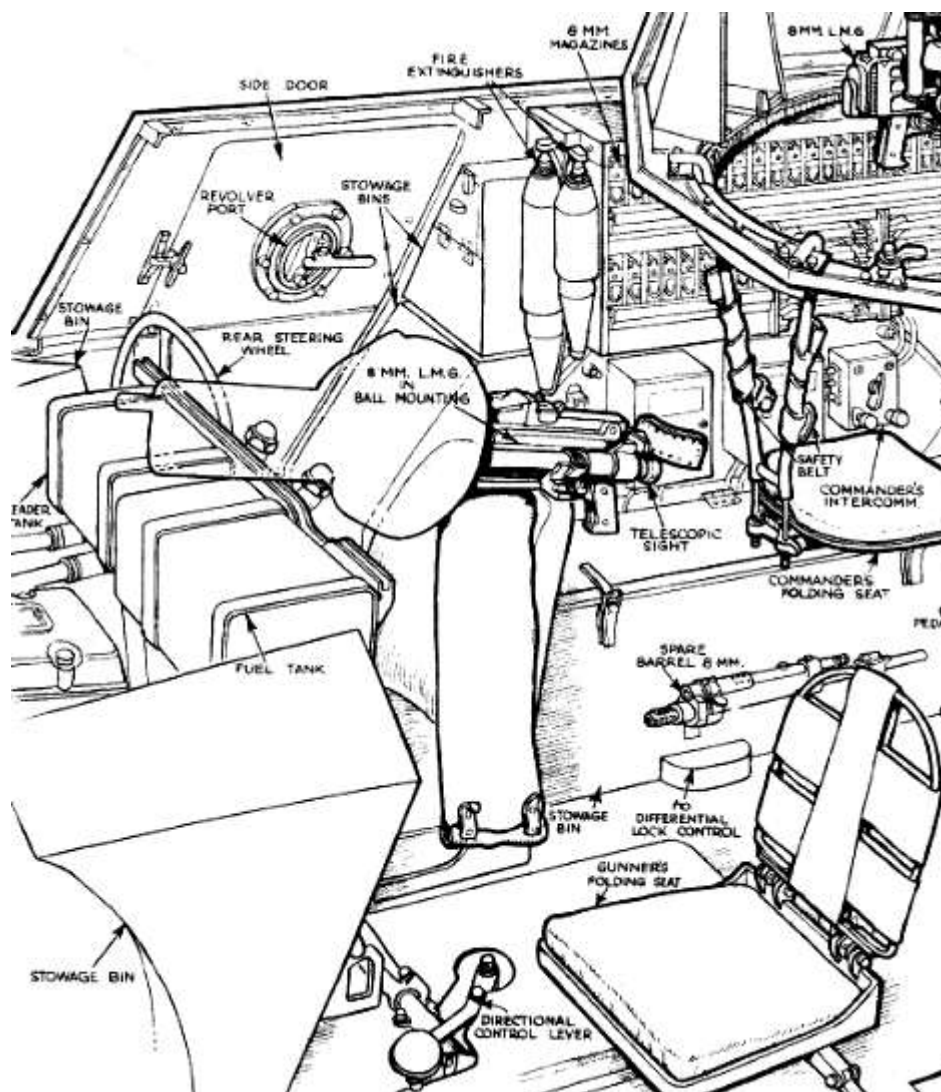


Qui sopra una vista d'insieme del vano di combattimento, mentre in basso è riportato il particolare del posto di guida





Vista del posto di combattimento del capo blindo



I posti di combattimento del mitragliere e del secondo pilota

AB Frequently Asked Questions (FAQ): un ipotetico ed informale botta e risposta con un modellista che intende realizzare un'AB.

Come si distingue una AB 40 da una 41?

Alcune fonti riportano che la differenziazione sia in base alla torre ed al relativo armamento: due mitragliatrici abbinate per l'AB 40 altrimenti una da 20mm per la 41. Non è invece così: quelle costruite sono per la stragrande maggioranza AB 40. Le AB 40 furono immatricolate con le targhe da 116B (prototipo poi trasformata nel prototipo della comando) e le AB 41 a partire dal 1942 dall'esemplare con targa a partire da 552B (e non 606B come riportato anche sul secondo volume de "Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano" di Pignato/Cappellano) per finire alla 714B.

Sempre per quanto riguarda il Regio Esercito, di quelle con armamento binato da 8mm ne furono consegnate con certezza cinque alla Scuola di Cavalleria di Pinerolo (dalla targa 117B a 124B, ma alcune erano solo per scuola guida e quindi senza la sovrastruttura blindata) ed altre con la prima commessa di veicoli del tipo ferroviario, mentre per il resto montarono tutte la Breda da 20mm mod. 35 a seguito di una specifica disposizione del committente. Esiste anche una foto di una 40 con armamento Breda binato da 8mm scattata nel 1940 con livrea mimetica, ma non essendone visibile la targa non si può sapere se fosse o meno una di quelle già menzionate.



Una delle blindo modello 40 armata con mitragliatrici Breda da 8mm in configurazione abbinate. Archivio Temperino

Verso la fine della produzione le AB 41 erano equipaggiate dalla fabbrica con lanciatore di artifizi, cassetta per gli artifizi di riserva e due supporti fustini prismatici montati anteriormente al veicolo.



Il contenitore per gli artifizi di scorta



I supporti completi di canistri montati anteriormente



Lo scatolato sotto la griglia posteriore è la cassetta lancia fumogeni. Fra questa e la griglia i supporti per l'alloggiamento della leva ferrata

Di fustini ce n'erano ancora sei: quattro sul lato destro della sovrastruttura e due ai lati del passa ruota sinistro. Un ulteriore elemento potrebbe essere rappresentato dalla forma della marmitta, a quattro elementi sui mezzi di



La marmitta usata per le AB 40 e fino ai lotti intermedi di produzione delle 41



La marmitta adottata per gli ultimi lotti di produzione delle AB 41 e che sarà quella standard per le AB 43

produzione finale. Il condizionale in questo caso è però d'obbligo, in quanto dette marmitte avrebbero potuto essere montate su mezzi più vecchi in fase di manutenzione.

Sull'AB 41 erano presenti anche gli indicatori d'ingombro sui parafranghi posteriori sempre con l'asta del colore di base della mimetica e con all'apice delle sfere di colore rosso.

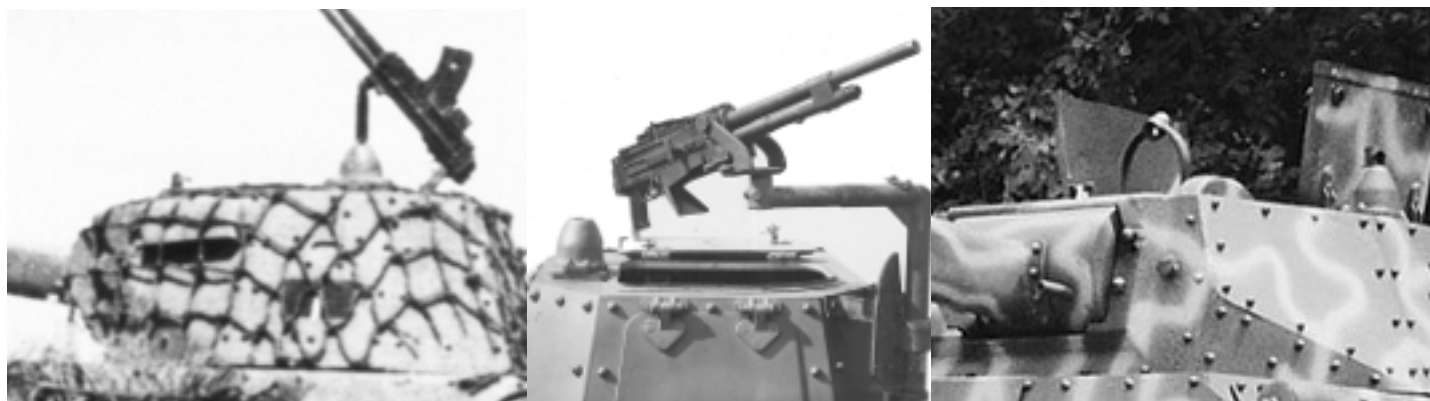
Le altre differenze, alcune delle quali citate da certi autori ma non sempre documentate, erano per lo più non visibili e di scarso interesse modellistico e riguardavano gli organi meccanici (motore leggermente potenziato, servofreno, ecc.) . Le stesse della PAI (9) montavano una radio diversa, il treppiede per la Breda mod. 35 agganciato posteriormente sulla fiancata sinistra e l'antenna dalla parte opposta.

Ed una 40/41 da una 43 entrambe con armamento da 20mm?

La torre 40/41 rispetto a quella 43 (che in realtà è quella del prototipo della 42 e mai entrata in produzione) è più alta ed ha la superficie in piana è sensibilmente inferiore.

Era previsto il supporto per la mitragliatrice per il tiro contraereo?

Il prototipo dell'AB 40 prevedeva la presenza di un supporto sul quale poteva essere montata una delle due mitragliatrici Breda da 9mm presenti sul mezzo (quella abbinata alla 20mm o quelle in ritirata) per l'impiego antiaereo. Non se ne conosce il motivo ma questo non fu mai montato sugli esemplari di serie, anche se vennero realizzate delle installazioni di circostanza (come ad esempio con un supporto infilato nell'alloggiamento del cannocchiale panoramico) e ne vennero studiate altre per l'impiego sulla torretta con armamento da 20mm. Il supporto di serie comparve solo sulle AB 43.



Le tre immagini precedenti mostrano, partendo da sinistra, un supporto di circostanza inserito nell'alloggiamento del cannocchiale panoramico, uno sperimentale installato presso gli stabilimenti Ansaldo e quello definitivo montato poi di serie sull'AB 43

La canna della Breda da 20mm era del colore del mezzo o brunita?

Le canne delle Breda da 20mm venivano generalmente dipinte in fabbrica con la stessa livrea del mezzo. In caso di sostituzione sul campo generalmente venivano rimpiazzate con qualunque altra arma dello stesso tipo fosse disponibile e quindi non necessariamente mimetizzata.

Tutte le AB erano munite del contrappeso posto esternamente in basso sulla parte posteriore della torre?

No, il contrappeso fu introdotto in un secondo tempo per ovviare a dei problemi di brandeggio che si verificavano con il mezzo in particolari assetti di pendenza. Raramente visto in Africa Settentrionale (solo su alcune delle blindo di "Monferrato") mentre era relativamente frequente per i mezzi operanti in Europa e tipicamente sulle 41. E' curioso vedere come su praticamente tutti i kit ed i set di dettaglio venga proposto come parte integrante del modello e non come opzione separata.

Quali tipi di gommature erano disponibili per le AB?

Le coperture standard riportate dall'apposita istruzione in uso nel Regio Esercito erano di tre tipi:

- del tipo "Artiglio" da 9x24 "
- del tipo "Libia rinforzato" 10 Tele da 9,75x24"
- del tipo "Di sicurezza" (scartate dopo l'impiego in Libia)

A queste se ne aggiunse un quarto tipo non documentato ossia:

- del tipo "Artiglio a sezione maggiorata" (probabilmente 11,25x24")

Oltre a ciò ci sono casi documentati di utilizzo su alcuni mezzi di altre gommature che potremmo definire di circostanza, ossia con caratteristiche dimensionali tali da poter essere impiegate in sicurezza, ma di tipo non omologato, come mostra una delle immagini che seguono.

Purtroppo in tutti i kit Italeri sono incluse solo le ultime, di dimensioni sensibilmente inferiori al dovuto. In ogni caso le “Artiglio” in territorio nordafricano sono state utilizzate in maniera molto marginale e principalmente



dalla PAI.

Le coperture in uso per le AB. Da sinistra: Artiglio di sicurezza, Artiglio, Libia (anche se ripresa in movimento si nota ancora la caratteristica trama trasversale del battistrada), Artiglio a sezione maggiorata e nell'immagine più a destra una gomma di dimensioni compatibili col cerchione ma di tipo non previsto (gli altri pneumatici della stesso blindo erano Libia)

Che tipo di radio montavano?

Le blindo del Regio Esercito installavano tipicamente un apparato radio RF3M di produzione Magneti Marelli montata sul fianco destro del mezzo, ma si sono viste immagini di veicoli dotati di una stazione RF2CA montata posteriormente.

E' da notare anche come l'adozione della radio sia successiva all'entrata in servizio delle autoblinde 40 ed è databile intorno alla metà del 1941. Inoltre sino a quel momento non tutti gli esemplari prodotti venivano approntati in fabbrica con la predisposizione all'installazione di tali apparati.

L'illustrazione che appare qui a destra è tratta dall'istruzione sull'apparato Magneti Marelli RF 3M.

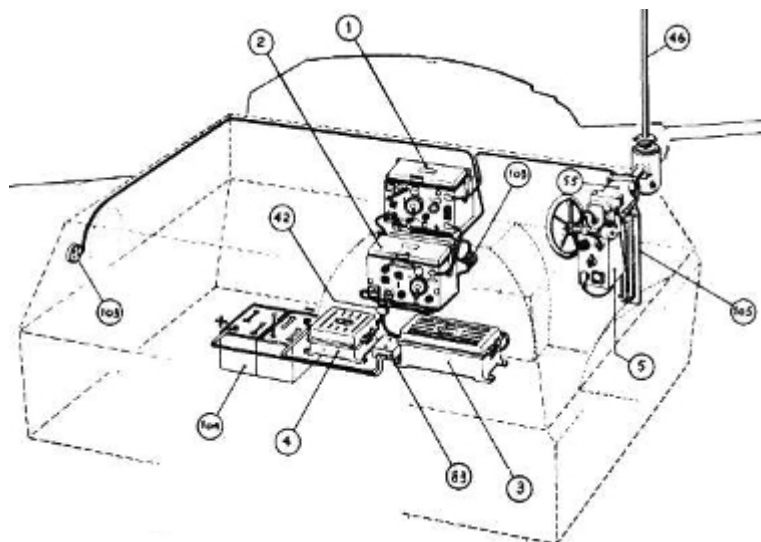
E' interessante notare la disposizione sulle fiancate degli apparati radio veri e propri e quella sul pavimento del mezzo degli alimentatori e dei sistemi di amplificazione del segnale.

E' ben visibile anche il sistema per innalzare ed abbattere l'antenna completo del suo comando costituito da un volantino simile per foggia e dimensioni a quelli impiegato per il brandeggio della torretta. Purtroppo l'immagine manca della legenda originale.

Nella pagina seguente avremo modo di vedere una rara immagine dell'apparato radiomobile Magneti Marelli RF3M, che costituiva appunto l'equipaggiamento standard delle AB, ancora installato nel suo contesto originale all'interno del mezzo.

Purtroppo la non predisposizione o la carenza di apparati radio montati sui nostri mezzi ha troppo spesso compromesso l'efficacia operativa delle nostre unità blindo-corazzate almeno nella fase iniziale del conflitto.

Non siamo purtroppo riusciti a reperire immagini delle altre componenti gli apparati di radio trasmissione.



- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 Trasmettore | 45 Antenna |
| 2 Ricevitore | 53 Cavo d'antenna |
| 3 Alimentatore del trasmettore | 83 Scatole portatili |
| 4 Alimentatore del ricevitore | 103 Base per cuffia e laringofono |
| 5 Sintonizzatore d'antenna | 104 Batterie di alimentazione |
| 42 Scatola di derivazione | 105 Gruppo di bilanciamento dell'antenna |

La disposizione degli apparati radio

Quanti raggi aveva l'antenna del mezzo una volta aperta?

L'antenna dell'AB era in condizioni di normale utilizzo estesa per tre dei sette metri totali ed alla massima estensione consentiva di raggiungere una portata di circa 60 km in fonia ed era dotata di sei steli disposti a raggiera.

Grazie al particolare sistema di elevazione l'antenna poteva essere liberamente orientata su di un settore che andava da 0 a 90 gradi. A quest'ultima angolazione si raggiungeva la posizione di riposo con l'antenna che appoggiava su di un supporto a “forchetta” imbullonato sulla parte posteriore della camera di combattimento.



Particolare della radio e del relativo sistema di fissaggio alla parete destra del mezzo rispetto al seggiolino del capo blindo di cui si intravede il traliccio tubolare a a sua volta fissato alla torre



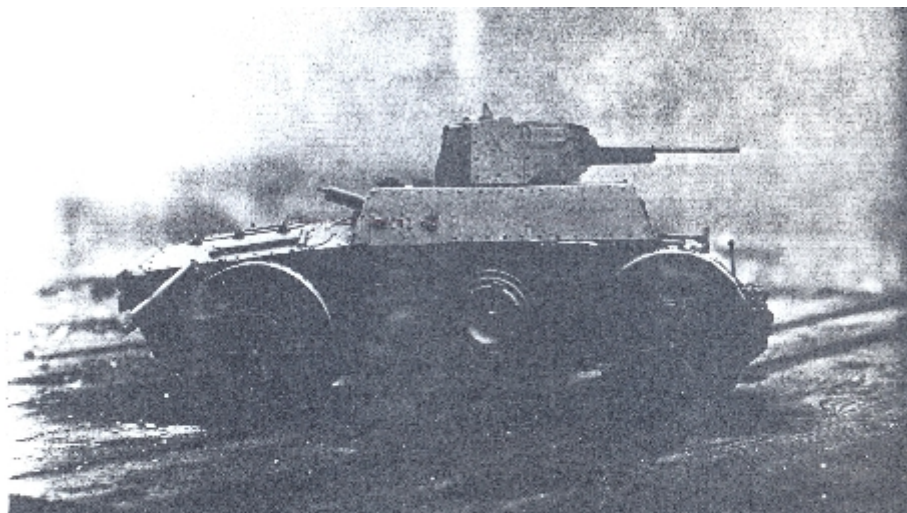
Sezione di blindo del III Gruppo Corazzato "Monferrato" con antenne estese per tre metri. Si possono vedere abbastanza chiaramente i sei steli dell'antenna disposti a raggiera. Archivio Ansaldo (via Pignato)



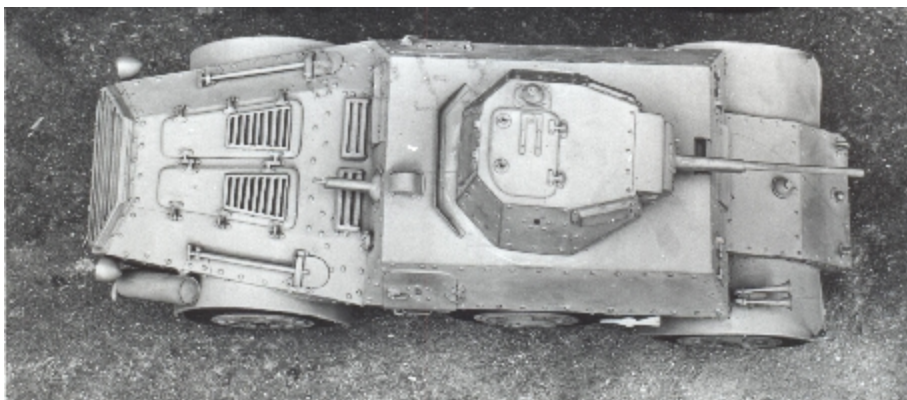
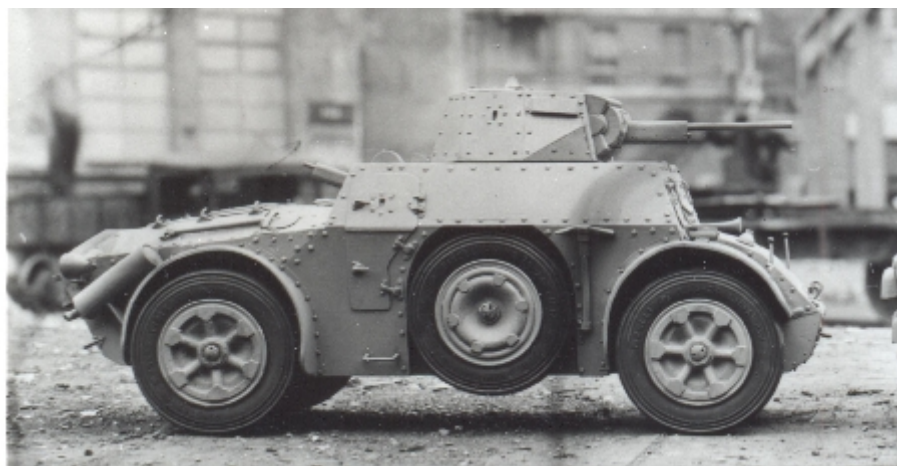
Una colonna di autoblinde 40 di "Nizza" con antenna alla massima estensione (7 metri). In questa configurazione si poteva raggiungere, in fonìa, una copertura di circa 60 km. Archivio Lancia

Le AB ed il Modellismo

Il primo modellino di AB fu realizzato in scala 1/10 dalla stessa Ansaldo, in quanto all'epoca era previsto che un campione in tale scale dovesse essere consegnato al committente come accompagnamento del contratto. Il contratto per 640 AB (più dieci per la polizia coloniale) prevedeva anche la fornitura di cinque di questi modellini.



DIC - COM			
ATA	FOS	Modellino di Autoblindo	
REP.			
GOO			
DATA	OPERATORE	N. RITOCATA	SEGRETA O RISERVATA
3/42	DVhe		
N. E DATA AUTOTR.			



Tre viste del modello in scala 1/10 realizzato dall'Ansaldo. Archivio Pignato

Curiosamente, nonostante fosse un mezzo molto rappresentativo, è stato ignorato da tutti i produttori di kit in plastica ad iniezione anche negli anni di “boom” del nostro hobby.

Successivamente, ma parliamo di un periodo a cavallo fra gli anni '80 e '90, le uscite di scatole di montaggio dedicate alle AB si sono succedute fino ad arrivare, fra kit completi e conversioni, ad oltre trenta (fra le sole scale 1/35, 1:48 ed 1/72), ma per averne una in plastica si sono dovuti attendere i primi anni del XXI secolo.

La tabella che segue ne riporta le principali uscite in ordine per quanto possibile cronologico.

Modelli in scala 1/35

Modello	Produttore	Materiale	Note
AB 40	Hobbymodellbau	Vacuform	Codice: 2065 Pro: ● ottimo livello di dettaglio (considerando il materiale in cui è realizzato) ● montaggio semplice (considerando il materiale in cui è realizzato) Contro: ● pneumatici errati come sezione e come battistrada
AB 40	Schmidt	Multimedia	Pro: ● buona rivettatura Contro: ● pneumatici con battistrada errato ● interno cavo ● sospensioni mancanti Non più disponibile
AB 41	Crielmodel	Metallo	Non più disponibile
AB 41	Azimut	Multimedia	Codice: 35040 Pro: ● rivettatura molto buona ● sospensioni discrete Contro: ● cerchi dal diametro sottodimensionato ● spalla degli pneumatici troppo stretta ● battistrada approssimativo (Libia) ● priva di interni ● i badili sono tedeschi ● l'alloggiamento del cannocchiale panoramico del capo blindo è stato posto sul contrappeso ● decalcomanie inaccurate

Modello	Produttore	Materiale	Note
AB 41	Crielmodel	Resina	Codice: R071 Pro: - cerchi corretti sia come diametro che come sezione - pneumatici corretti (Libia) sia come diametro che come sezione Contro: - ponte posteriore storto in corrispondenza della griglia - interni parziali - sospensioni assenti
AB 41	Model System Trade	Resina	Contro: - vari errori dimensionali - rivettatura sovradimensionata - pneumatici approssimativi - passaruota da ampliare
AB 41	Warrior	Multimedia	Codice: BTS01 Contro: - problemi dimensionali - problemi di incastro delle parti - pneumatici con battistrada errato (Artiglio?) - cerchi sottodimensionati
AB 43	Warrior	Multimedia	Codice: BTS02 Contro: - problemi dimensionali - problemi di incastro delle parti - pneumatici con battistrada errato (Artiglio?) - cerchi sottodimensionati
AB 43	Crielmodel	Resina	Codice: R093 Pro: - cerchi corretti sia come diametro che come sezione - pneumatici corretti (Artiglio) sia come diametro che come sezione Contro: - ponte posteriore storto in corrispondenza della griglia

Modello	Produttore	Materiale	Note
			- interni parziali - sospensioni assenti
AB 41	Italeri	Plastica	Codice: 6442 Pro: - dimensioni corrette - ottime sospensioni Contro: - torretta con rivettatura notevolmente sottodimensionata - scomposizione della sovrastruttura discutibile - pneumatici in vinile - gli pneumatici forniti sono solo quelli di sicurezza scartati dopo i primi test in AS - assenza degli interni - griglie motore sbagliate sui primi esemplari (poi corrette)
AB41 Solo Criel	Crielmodel	Resina	Codice: R071 Pro: - cerchi corretti sia come diametro che come sezione - pneumatici corretti (Libia) sia come diametro che come sezione - decalcomanie - include un figurino Contro: - ponte posteriore storto in corrispondenza della griglia - interni parziali - sospensioni assenti
AB 43	Italeri	Plastica	Codice: 6451 Pro: - dimensioni sostanzialmente corrette - ottime sospensioni Contro: - scomposizione delle parti della sovrastruttura discutibile - pneumatici in vinile

Modello	Produttore	Materiale	Note
			● gli pneumatici forniti sono solo quelli di sicurezza scartati dopo i primi test in AS ● assenza degli interni
AB 40 Ferroviaria	Italeri	Plastica	Codice: 6456 Pro: ● dimensioni corrette ● ottime sospensioni ● fornita con sezione di binario Contro: ● scomposizione della parti della sovrastruttura discutibile ● pneumatici in vinile ● gli pneumatici forniti sono solo quelli di sicurezza scartati dopo i primi test in AS ● assenza degli interni
AB 40	Italeri	Plastica	Pro: ● dimensioni corrette ● ottime sospensioni Contro: ● scomposizione delle parti della sovrastruttura discutibile ● pneumatici in vinile ● assenza degli interni

Set di dettaglio in scala 1/35

Modello base	Produttore	Materiale	Note
AB 41 MST	Model System Trade	Resina	Set ruote ferroviarie Contro: ● riproduzione piuttosto approssimativa
Italeri AB 41	Eduard	Fotoincision e	Set di miglioramento Codice: 35829 Pro: ● buoni gli attacchi per gli attrezzi Contro:

Modello base	Produttore	Materiale	Note
			● alcuni particolari sono errati ● molti particolari sostituiscono parti più valide del kit ● non sono inclusi alcuni dettagli mancanti nel kit (es. targhe posteriori, insegna dello Stato, ecc.)
Italeri AB 41	Historica	Resina	Set di miglioramento Pro: ● cofani motore con griglie con il giusto numero di lamelle ● cerchi di dimensioni corrette Contro: ● torretta dimensionalmente errata ● pneumatici Artiglio di sicurezza (utilizzabili solo con le prime AB 40)
Italeri AB 41/43	<u>Voyager</u>	Multimedia	Set di miglioramento Codice: 35128 Pro: ● canna in alluminio tornito ● buoni gli attacchi per gli attrezzi Contro: ● molti particolari sostituiscono parti più valide del kit ● non sono inclusi alcuni dettagli mancanti nel kit (es. targhe posteriori, insegna dello Stato, ecc.)
Italeri AB 41	Hussar		Ruote tipo Libia Pro: ● la migliore riproduzione del battistrada
Italeri AB 41	Hussar		Ruote tipo Artiglio
Italeri AB 41	<u>Criemodel</u>	Resina	Ruote tipo Libia Pro: ● cerchi corretti ● pneumatici corretti
Italeri AB 41	<u>Italian Kits</u>		Ruote tipo Libia

Modello base	Produttore	Materiale	Note
			Pro: ● si montano sui cerchi Italeri ● cerchi corretti ● fornito anche un pneumatico con copertone scavato all'interno e consumato Contro: ● battistrada un po' piatto
Italeri AB 41	<u>MR Modellbau</u>	Resina	Set di conversione in AB 40 con armamento abbinato da 8mm Codice: MR-35318 Pro: ● discreta replica della torretta ● buona replica del pneumatico tipo Libia

Modelli in scala 1/48

Modello	Produttore	Materiale	Note
AB 41	<u>Gaso.Line</u>		Codice: 5007
AB 41	<u>Wespe Models</u>	Resina	Codice: WES 48021 Contro: ● riproduzione abbastanza approssimativa
AB41	Supermodel	Plastica	Codice: 10501 Pro: ● buone le coperture tipo libia ● buon livello di dettaglio Contro: ● disponibilità di insegne solo tedesche ● vendita solo in abbinamento ad un aereo

Modelli in scala 1/72

Modello	Produttore	Materiale	Note
AB 41	<u>Extra Tech</u>	Multimedia	Codice: M07

Modello	Produttore	Materiale	Note
			Contro: ● parafanghi in fotoincisione da modellare ● portelli solo chiusi
AB 41	<u>Il Principe Nero</u>	Multimedia	Pro: ● buon livello di dettaglio ● pneumatici ben scolpiti ● portello capocarro apribile
AB 41	<u>Il Principe Nero</u>	Multimedia	Pro: ● buon livello di dettaglio ● pneumatici ben scolpiti ● portello capocarro apribile Contro: ● mancano diversi particolari
AB 41	<u>Armo</u>	Resina	Codice: 72121 Pro: ● buona rivettatura ● dimensioni corrette Contro: ● disponibile solo con pneumatici “Artiglio” ● portelli non apribili
AB 43	<u>Armo</u>	Resina	Codice: 72122 Pro: ● buona rivettatura ● dimensioni corrette ● cerchi e pneumatici (Artiglio) corretti Contro: ● portelli non apribili
AB 41	<u>Italeri</u>		Codice: 7051 Pro: ● dimensioni corrette Contro: ● rivettatura riprodotta in maniera incompleta ● pneumatici con il battistrada reso in maniera

Modello	Produttore	Materiale	Note
			approssimativa
AB 43	<u>Italeri</u>		Codice: 7051 Pro: ● dimensioni corrette Contro: ● rivettatura riprodotta in maniera incompleta ● pneumatici con il battistrada che non ha nulla a che vedere con gli “Artiglio” che vorrebbero rappresentare ● mancano tutti i porta taniche ● le taniche (solo 6 invece di 8) hanno tutte i supporti errati ● manca la cassetta lancia fumogeni

Qualche spunto per l'ambientazione

Di seguito alcune immagini d'epoca da cui si può magari prendere spunto per realizzare qualche modello fuori dai consueti canoni.



Una blindo, probabilmente di "Nizza", fotografata in Tunisia con un supporto per la Breda anti aerea di circostanza e con un'inconsueta mimetizzazione con rete. Archivio Cavalleria Italiana



Un'AB di "Nizza" colpita ed abbandonata in Libia. Archivio Australian War Museum



AB 40 con ancora gli indicatori d'ingombro anteriori e con supporti di circostanza per l'alloggiamento di quattro canistri anteriormente. Immagine reperita su Internet



Colonna di blindo di "Lodi" nei pressi di Pinerolo preceduta da un motociclista ed in attesa degli ordini di un moviere. Archivio Temperino



Un tipico impiego delle blindo era la pattuglie mista con dei motociclisti. Particolare la sistemazione fustino sul frontale dell'AB e la torretta curiosamente protetta da un telone, probabilmente per spezzarne la sagoma. Archivio Cavalleria Italiana



Forse non proponibile per un diorama in 1/35, questo cambio di formazione delle autoblinde di "Monferrato" potrebbe esserlo in 1/72. Da notare la disposizione dei canistri sulla parte posteriore delle due blindo di testa. Archivio Cavalleria Italiana



Ancora un'immagine difficilmente proponibile per un lavoro in 1/35 ma che rende bene l'idea delle distanze alle quali lavoravano le blindo durante l'azione



Due blindo di "Montebello" in fiamme dopo essere state colpite dal fuoco controcarri tedesco sulla via Laurentina a Roma durante la difesa della città dopo la dichiarazione dell'armistizio dell'8 settembre 1943



Un veicolo recupero catturato agli inglesi viene utilizzato durante la riparazione di questa autoblinda di "Lodi". Archivio Temperino



Un'altra Blindo di "Lodi" in manutenzione. Archivio Temperino

Aguzzate la vista, ossia il “falso storico” è sempre in agguato...

Molto spesso nelle nostre caserme si trovano dei veicoli storici restaurati nel tempo. Purtroppo spesso questo è avvenuto senza prestare troppa attenzione all'aspetto storico durante le fasi del ripristino. Segnalando delle blindo “improbabili” non vogliamo apparire come degli integralisti, ma desideriamo solo segnalare come alcuni soggetti non siano stati restaurati storicamente corretti. Rimaniamo comunque dell'idea che è senz'altro infinite volte meglio imbattersi un mezzo con una livrea o delle insegne inappropriate ma oggetto di una regolare manutenzione di uno lasciato marcire senza cure sotto le intemperie.

Questa AB 43 reca il giglio di "Firenze" nella parte alta della sovrastruttura e sulla piastra frontale nei colori reggimentali (arancio).



Pro:

- Sono stati mantenuti gli indicatori d'ingombro nella corretta inclinazione e colorazione
- la targa sia R.E. 160557 è comunque plausibile per un mezzo in servizio dal 1946 a fine vita operativa
- monta ancora il supporto per la Breda contraerea originale
- monta ancora la marmitta originale

Contro:

- “Firenze” ebbe solo AB 40/41 (che cedette in toto al neo costituito R.E.Co. “Montebello”)

- *tale simbolo fu portato solo sui Leopard quando l'allora 9° Gruppo Squadroni Lancieri di Firenze era a Sgonico (TS)*
- *monta con tutta probabilità le gomme di un trattore*
- *ha gli indicatori d'ingombro posteriori con colorazione improbabile*
- *i copri mozzo sono stati colorati di nero*
- *sono stati rimossi i supporti regolamentari per le taniche si lateralmente che anteriormente*
- *è stato aggiunto un supporto laterale per il badile*
- *è stato aggiunto un supporto per il martinetto sulla fiastra frontale*

Archivio G. Gobbi



Questa AB 40 era conservata presso la caserma del Savoia Cavalleria (3°) quando questo era di stanza a Merano.

Pro:

- *la targa RE 360B è plausibile per un'AB 40*
- *le gomme sono delle Artiglio in buono stato di conservazione*

Contro:

- *“Savoia” non ha mai avuto in dotazione AB di questa famiglia. Oltre a questo durante la seconda guerra mondiale il reggimento era solo a cavallo e sui mezzi portava il solo stemma del 1920 stilizzato ed completamente di colore bianco*
- *blindo di questo colore non sono mai uscite dagli stabilimenti Ansaldo*
- *essendo la targa plausibile per un'AB 40, non lo sono gli indicatori d'ingombro posteriori quindi o sono posticci questi ultimi o lo è la prima (propenderemmo comunque per una AB 40)*
- *sempre riguardo gli indicatori d'ingombro, questi sono stati montati all'inverso e mancano delle sfere rosse al vertice*
- *mancano entrambe le guardie blindate delle prese d'aria*
- *c'è il supporto per il martinetto (post bellico) montato sulla piastra anteriore*
- *manca l'avvisatore acustico*



Dopo il trasferimento a Grosseto:

Pro:

- *la volata della Breda da 8mm in ritirata di lunghezza adeguata*

Contro:

- *la blinda ha ricevuto una mano di verde NATO*
- *dei dischi al posto delle sfere regolamentari su tutti gli indicatori di ingombro*
- *una nuova targa non congruente (RE 1270)*
- *un nuovo avvisatore acustico su supporto di circostanza*
- *una marmitta un po' fantasioso*
- *una Breda da 8mm abbinata che sporge troppo anteriormente dal suo alloggiamento*
- *sono stati rimossi i supporti per gli attrezzi da zappatore dal ponte motore posteriore*
- *è rimasta solo uno dei "denti" (quello inferiore) della forchetta che costituiva il supporto dell'antenna montato posteriormente sul lato destro della sovrastruttura. E' stato inoltre "arricciato" in modo da poter alloggiare un'antenna post bellica*



Vediamo pregi e difetti di questa AB 43 oggi conservata presso il museo De Enriquez di Trieste.

Pro:

- *il supporto per l'antenna originale*
- *i supporti per le taniche anteriori parzialmente originali*
- *buone le gomme Artiglio*
- *gli indicatori di direzione sono regolamentari*
- *l'avvisatore acustico è originale*
- *il supporto per la Breda anti aerea è originale*
- *ci sono ancora gli attrezzi da zappatore sul ponte posteriore*
- *il mezzo è in generele in buono stato di conservazione*

Contro:

- *le insegne sulla piastra anteriore e su quelle laterali superiori della sovrastruttura sono quelle da lanciere regolarmente in uso sugli elmetti per la specialità Lancieri. Peccato che i Lancieri siano quelli di Aosta che durante la seconda guerra mondiale erano solo a cavallo*
- *la targa (RE 1056) è anch'essa posticcia*
- *l'antenna è un simulacro*
- *il colore non è il nostro "kaki sahariano"*



*Una AB 41 conservata presso il Reggimento Nizza Cavalleria (1°) a Pinerolo in due fasi della sua esistenza.
Sopra a metà degli anni '70 e sotto come appariva nel 2007.*

Nel caso delle ultime due immagini proposte non esprimiamo nessuna valutazione su cosa ci sia o meno di corretto, in quanto siamo certi che a questo punto siate senz'altro diventati più bravi di noi e di conseguenza non incontrerete alcuna difficoltà nel risolvere l'enigma.

Grazie per averci seguito fin qui ed arrivarci alla prossima puntata de “***Gli appunti di Modellismo Più***”

Bibliografia

- Documentazione originale delle case produttrici
- Istruzioni varie sui mezzi e degli apparati provenienti dalla Forza Armata
- Pignato – Cappellano: Gli autoveicoli da combattimento dell'Esercito Italiano – Editore dall'USSME