

## UN FIREFLY IN 72

A volte occorre un'occasione, un pretesto per fare qualcosa, qualcosa che normalmente non si farebbe, spesso per partito preso.

Sono sempre stato un 35ista convinto e credo che, se non fosse stato per la decisione di partecipare alla campagna Italeri-Dragon di Modellismo più, non mi sarei mai trovato tra le mani un carro in 1:72.

Una volta presa la decisione di partecipare, innanzi alla mia inesperienza del mercato relativo alla scala minore, decisi di chiedere consiglio agli amici del forum e di iniziare una ricerca sulla rete e, una volta esclusi i mezzi tedeschi, cercai di selezionare quel che rimaneva ed la mia attenzione si soffermò su di una versione prediletta di un mezzo che amo assai: lo Sherman Firefly.

Mi recai quindi a comprare il kit Dragon per iniziare questa nuova avventura.

### **Cenni storici**

Lo Sherman Firefly fu una variante prettamente britannica del carro medio americano M4 (anche se sono emerse recentemente delle evidenze circa un limitato servizio di alcuni Firefly con l'US Army). Cuore della conversione fu l'adattamento del potente cannone anticarro da 17 libbre alla torretta dello Sherman mediante rotazione laterale dello stesso.

Il carro, che presentava un anello di torretta sufficientemente largo per l'adozione del nuovo cannone, dovette tuttavia subire alcune alterazioni, le principali possono essere così riassunte:

Spostamento degli apparati radio in una scatola corazzata saldata sul retro della torre;

Rimozione della postazione del copilota-mitragliere con contestuale eliminazione della mitragliatrice di scafo e sistemazione nello spazio ricavato di ulteriore munizionamento.

Una peculiarità dell'installazione del cannone è costituita dal fatto che questi dovette essere ruotato sul proprio asse per essere adattato all'angusta torretta americana.

Il soprannome "Firefly" è quindi diventato il soprannome non ufficiale di tutti i carri Sherman (quello ufficiale consisteva nel suffisso "c" aggiunto al nominativo britannico della versione<sup>1</sup> che furono equipaggiati con il cannone da 17pdr., anche se, per amor del vero, occorre evidenziare che non tutte le versioni dello Sherman furono ritenute

---

<sup>1</sup> Così l'M4 diventava Sherman Ic e l'M4A4 Sherman Vc

adatte alla conversione, in particolare furono scartate l'M4A1 (Sherman II) e l'M4A2 (Sherman III), così pure non esistono evidenze di conversioni su scafo M4A6.

Di contro è possibile ravvisare l'esistenza di Fireflies su scafo M4A3 anche se detti mezzi non furono mai operativi in campo britannico<sup>2</sup>.

Non siamo quindi lontani dal vero se affermiamo che gli scafi convertiti nella realtà e quindi modellisticamente utili sono quelli dell'M4, dell'M4 Ibrido e dell'M4A4.

I Fireflies furono quindi introdotti in servizio nell'Armored Corp giusto in tempo per il D-Day e assegnati in una proporzione di un carro per ogni troop (1 su 4) diedero buona prova di sé divenendo presto il bersaglio principe del fuoco anticarro nemico.

Il pezzo era munito di eccezionali doti balistiche<sup>3</sup> purtroppo penalizzate da una carente corazzatura, da una cadenza di fuoco bassa, dalla eccessiva vistosità della fiammata di sparo.

## L'ispirazione

L'idea di ambientare il Firefly inglese nelle Ardenne mi è nata leggendo un libro acquistato su internet: "The battle of the Bulge, Britain's untold story" di Charles Whiting.

Questo libro mi ha aperto nuovi orizzonti storici aprendomi uno spiraglio sull'effettivo coinvolgimento del XXX corpo britannico nella Battaglia della Bulge nonché sul ruolo importantissimo giocato sia dalle truppe di sua maestà sia dai comandanti inglesi durante l'ultima offensiva ad ovest.

In particolare presero parte ai combattimenti la 51st

Highland Division, la 53rd Welsh Division, e due brigate corazzate: la 29th e la 33rd.

La 29th Armoured Brigade fu impegnata negli scontri e contribuì ad evitare l'attraversamento del Meuse da parte delle avanguardie tedesche, mettendo così in stallo l'avanzata germanica, in particolare dal 24 dicembre 1944 il 3rd Royal Tank Regiment, con l'aiuto di unità Americane ed il supporto della RAF riuscì a fermare la 2<sup>a</sup> Panzer Division tedesca., questo blocco portò le truppe tedesche a distogliere la propria attenzione da Anversa per concentrarla su Bastogne.

Le truppe inglesi successivamente parteciparono alla controffensiva che perdurò



---

<sup>2</sup> gli M4A3 non furono oggetto di grosse consegne agli alleati e costituirono il modello da standardizzare per le divisioni corazzate americane dallo sbarco in Normandia in poi.


<sup>3</sup> Il proiettile APC del 17 pounders era in grado di perforare la corazza frontale di un Tiger 1 a 1000 metri, mentre prestazioni di gran lunga migliori potevano essere ottenute con i munizionamenti APCBC e APDS.

sino al 28 gennaio quando i tedeschi furono risospinti sulle posizioni di partenza.

Questa “the story behind”.

E' iniziato quindi uno studio di “fattibilità concreta”, mi sono preoccupato di cercare di capire se poteva essere plausibile un Vc del 3<sup>rd</sup> RTR, posto che l'unità stava effettuando la transizione su altri carri, e recuperò quanto poteva nei magazzini, e che tipo di insegne potevo utilizzare.

Quanto alla prima domanda le mie fonti confermarono la possibilità del Vc anche se le foto che avevo reperito riguardavano Sherman Ic “normali” e ibridi. Quanto alle insegne mi addentrai un attimo nella questione e, dopo aver creato lo schema che segue, decisi di apporre sul mio Firefly oltre al toro che carica, l'arm of service n° 52 e, volendo realizzare un mezzo dello “A” Squadron, un triangolo di colore giallo sul retro della torretta.

<b>11st ARMoured DIVISION</b> <b>29th ARMoured BRIGADE</b> 		
<b>Reggimenti per precedenza</b>		
<u>23th Hussars</u>	senior	rosso
<u>3rd Royal Tank Regiment</u>	second	giallo
<u>2nd Fife and Forfar Yeomanry</u>	junior	blu
<b>Arms of service</b>		
HQ della brigata		<b>50</b>
<u>23th Hussars</u>		<b>51</b>
<u>3rd Royal Tank Regiment</u>		<b>52</b>
<u>2nd Fife and Forfar Yeomanry</u>		<b>53</b>
<b>Simboli tattici Squadroni del colore corrispondente al reggimento.</b>		
<u>Head Quarter</u>		◇
<u>A Sqdr.</u>		△
<u>B Sqdr.</u>		□
<u>C Sqdr.</u>		○

## Il kit

Il kit dragon è veramente notevole, aperta la scatola ci si trova di fronte a diverse stampate nella solita plastica grigia dragon, ad un piccolo foglio di fotoincisioni e alle decal che consentono di realizzare quattro diversi esemplari di Firefly, purtroppo la Dragon, in preda all'adagio commerciale "solo tedesco vende" dimezza le possibili realizzazioni alleate fornendo le decal per realizzare due esemplari di "Beutepanzer", la scelta mi pare francamente opinabile, era possibile inserire esemplari inglesi, polacchi, neozelandesi, italiani post seconda guerra mondiale, ma tant'è, accontentiamoci.

Gli esemplari proposti sono:

- a. 27th Canadian Armoured Regiment, 2nd Canadian Armoured Brigade, Francia 1944 (carro che dalle risultanze può essere ambientato non più tardi del DDay+1)
- b. Unidentified unit, Germany 1944 Beutepanzer
- c. Unidentified unit, Germany 1945 Beutepanzer.
- d. 3 Troop, "A" Sqdn., Northamptonshire Yeomanry, France 1944. Viene riprodotto un Firefly famosissimo, quello del Sergente Gordon, uno dei maggiori indiziati della morte di Wittmann.

## Treno di rotolamento

Il treno di rotolamento degli Sherman, all'apparenza così elementare è sempre fonte di dubbi e di correzioni modellistiche.

Nel nostro caso le sospensioni mi sono parse ottime e corrette nelle forme rappresentando una versione intermedia delle VVSS, ed addirittura riproducono i marchi di fonderia. Migliorie che sarebbe possibile apportare (io personalmente ho declinato) sono costituite dalla predisposizione dei fori sul corpo principale della struttura ove non compare il ruotino di sostegno e da un eventuale sostituzione della slitta di sostegno con una rifatta in lamierino o in plasticard.

Il montaggio non è del tutto agevole in quanto una volta assemblate le valve che compongono le sospensioni si notano delle asimmetrie e degli scalini. Con un po' di stucco e qualche colpo di lima risolvono il problema

I cingoli molto ben stampati nel nuovo styrene Dragon riproducono in maniera corretta i T62.

Da notare che detti cingoli non sono fungibili per versioni di Sherman diverse dall'M4A4 (Sherman V) in quanto più lunghi e ciò per adattarsi allo scafo che era

stato allungato al fine di ospitare il motore multibank Chrysler A57, motore ottenuto dal montaggio seriale di cinque motori per autovettura.

## **Scafo**

Anche in questo caso mi è parso notevole e, confrontando le misure con i piani contenuti nel libro *The Sherman Firefly* di D. Fletcher, dimensionalmente corretto.

La copertura della trasmissione, come in tutti i V è quella in tra sezioni imbullonate. Occorre prestare una certa attenzione al verso di montaggio delle piastre imbullonate (io ho errato la prima volta) in quanto se le stesse vengono invertite il pezzo non aderisce più in maniera corretta allo scafo.

Lo scafo superiore si presenta corretto e dettagliato, con le bugna fuse delle postazioni di pilota e copilota ben texturizzate.

Durante il montaggio, ho verificato che i supporti laterali dei parafanghi erano palesemente errati, recando invece che i fori di montaggio per i parafanghi dei rivettoni. Ho provveduto quindi a carteggiare e a riprodurre i fori con l'aiuto di una punta di cutter ben affilata.

Altre migliorie e modifiche hanno riguardato la riproduzione delle linee di saldatura della piastra posteriore (uniche assenti) mediante sprue filato a caldo incollato e texturizzato con la colla Tamiya e con la lama del cutter.

La posizione sul cofano motore del supporto del cannone è di modello iniziale, volendo ambientare il mezzo nell'inverno 44-45 ho provveduto a spostarlo in una posizione diversa, più avanzata.

Quanto alle corazzature supplementari ho deciso di utilizzare sia quelle sullo scafo che poi quelle sulla torre, non avevo in mente un esemplare preciso di Sherman ma mi è sembrato verosimile che gli equipaggi preferissero metter un pollice di acciaio in più tra loro e il nemico.

## **Torretta**

Uno spettacolo, la texture è veramente bella, anche se non nascondo di averla appena evidenziata con una bella passata di colla Tamiya e la successiva picchiettatura con un vecchio pennello, il tutto seguito da una carteggiata per eliminare eventuali filamenti.

Ho utilizzato parte delle fotoincisioni in particolar modo la lama e il mirino per il tiro indiretto e le coperture dei visori, maneggiarle si è rivelato assolutamente tedioso e abbastanza complesso, tuttavia dopo una serie di tentativi sono riuscito a posizionarle.

# Modellismo *Più*

La pistol port, non sempre presente, ed a volte saldata, è stata riprodotta correttamente ed ho deciso di lasciarla così com'era.

Ulteriore scelta circa la cassa aggiuntiva da fissare sul retro della torre, fissabile sul retro dell'alloggiamento radio sulla torre, a me non piaceva e quindi l'ho omessa.



## La colorazione

Le scelte operate per la colorazione sono in parte personali, in parte derivate dai risultati di una ricerca sulla documentazione in mio possesso, sulla rete e da ultimo,



solo in ordine cronologico, da una discussione veramente interessante sul sito Modellismo più.

Il risultato di questa ricerca mi ha portato a ritenere che in maniera del tutto plausibile tutti gli Sherman consegnati dagli stati uniti alle forza alleate conservassero, salvo ritinteggiature eccezionali l'Olive Drab di fabbrica.

Tale cosa sarebbe vera anche per i Firefly, che tranne in pochi casi, sarebbero stati ottenuti dalla conversione di carri di nuova produzione.

Pertanto la base che avrei dovuto usare per il mio modelle avrebbe dovuto essere quello che, a mio parere, è il miglior olive drab in commercio, il Tamiya XF 62, schiarito, al fine di tener conto della scala con del giallo.

Ho usato il condizionale perchè dopo tutta questa ricerca ho deciso di tentare qualcosa di totalmente diverso e di ipotizzare anche che il mio Firefly non fosse in OD ma in SCC 15, il colore inglese "corrispondente". Presa questa prima decisione ho anche deciso di tentare qualcosa di completamente nuovo, e cioè di usare i Vallejo al posto dei tamia e di iniziare il lavoro di pitturazione con una base nera anziché neutra.

Ho quindi steso ad aerografo più mani diluitissime di nero opaco Andrea sul carro, sino ad ottenere una finitura uniforme. Ho quindi iniziato a dare sempre ad aerografo il colore di base utilizzando il Vallejo 988 cercando di restare più leggero sugli spigoli e sulle saldature per fare trasparire il colore nero.

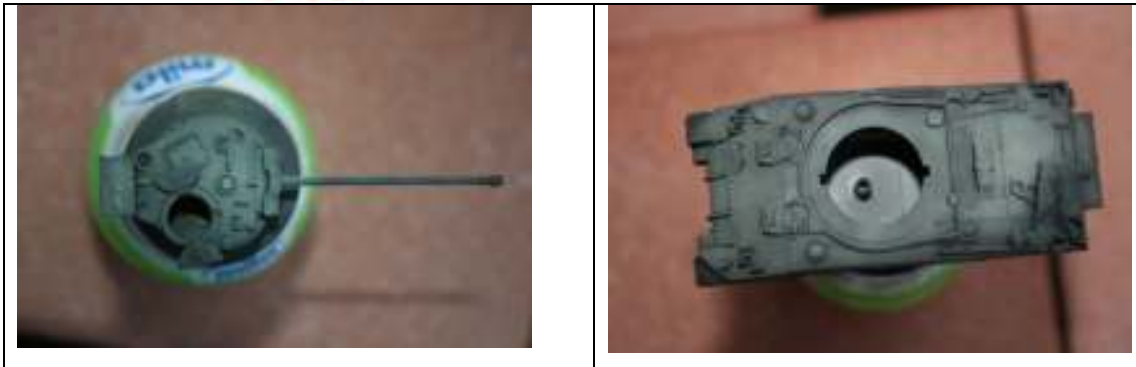




Progressivamente, aggiungendo al colore base del dunkelgelb Vallejo air e poi del beige dell'Andrea ho schiarito e mosso il colore di base che già presentava delle discrete ombre enfatizzando ulteriormente le luci con un drybrush con l'Humbrol 72 e con un carnicino (ottenuto mischiando bianco, rosso e giallo).







A questo punto ho iniziato a sporcare il treno di rotolamento utilizzando l'aerografo. In questa fase ho usato dei toni terrosi dal più chiaro al più scuro rimpicciolendo la zona di spruzzo, in particolare ho utilizzato: beige, terra US, raw umber e una miscela di raw umber e nero.

Urgeva dare profondità e la soluzione più ovvia è stata quella del lavaggio, ma il tutto presentava un'incognita: come avrebbero reagito gli acrilici vinilici al white spirit?

Ho deciso di non tentare la sorte e quindi ho provato a sperimentare un'altro materiale: la mitica future!

Una volta stesa a pennello la cera, con il carro caramellato, ho steso un lavaggio selettivo con una miscela di nero e rosso ad olio e quindi messo le decal.

Anche con riferimento alle decal ho utilizzato la future, stendendola sulle zone interessate e, una volta applicate le decal (con l'ausilio di microsol e microset) utilizzandola per sigillare.



## Modellismo *Più*

A questo punto occorre opacizzare il tutto e proseguire con le sporcature anche conferendo tridimensionalità al fango.

Ho riopacizzato il carro con il trasparente opaco Gunze e quindi, utilizzando i tre colori della "scuola Marini" (il sand, il white e il dark earth Molak), ho rifinito a dry brush le sporcature (in parte anche sulla parte superiore del mezzo).

E' giunto il momento delle terre da colorificio che, inumidite con acqua ragia mi sono servite per simulare gli accumuli di fango sul treno di rotolamento, accumuli che, una volta essiccati sono stati oggetto di un lavaggio per evidenziare i contrasti.



Giunti a questo punto ho iniziato la basetta, il cui completamento era assolutamente necessario per armonizzare terreno e carro.

### **La basetta**

La basetta è assolutamente essenziale.

L'ho realizzata partendo da un quadrato da 10x10cm che ho sagomato con un archetto a caldo.



Ho ricoperto il tutto con del das che è stato testurizzato con una spazzola di ferro e, previa spennellata con vinavil, ricoperto con diversi tipi di sabbia. A das ancora morbido ho inserito dei pezzetti di radice, l'alberello e le impronte dei cingoli.

Per la colorazione sono partito da una base nera a tempera, sulla quale ho applicato diversi lavaggi con colori acrilici molto diluiti.

Una volta completata l'operazione ho schiarito il terreno con il dry brush utilizzando toni terrosi sempre più chiari oltre al rosso.

Terminata questa fase ho provveduto ad inserire qualche ciuffo d'erba sintetica che ha poi ricevuto un colore di base e diversi dry brush.







Data l'ambientazione nel freddo inverno 1944-1945 ho voluto innevare l'ambientazione, a tal fine mi sono procurato l'effetto neve della Prochima, un prodotto che mi ha soddisfatto e che conto di riutilizzare in futuro.

Da ultimo con del trasparente satinato Vallejo ho riprodotto le zone di fanghiglia umida sia sul mezzo che sul terreno, in modo da raccordare tutti gli elementi del diorama.





Ho quindi montato e colorato il figurino, un'ottima riproduzione in resina di un Carrista inglese con la Pixie Suit della Mig Production. Il figurino è stato colorato ad acrilico con le normali tecniche adattate alla scala (non ho tentato di colorare gli occhi...).

Ed ecco il Firefly finito!





## **Conclusioni**

E' stato un grande divertimento anche perchè ho finito il modello in un paio di mesi, con uno spirito che a volte, quando affronto modelli in scala maggiore, ho stentato ad avere.

## **Ringraziamenti**

Vorrei ringraziare tutti gli amici dell'AMB e quelli del Forum di Modellismo Più, per i consigli e gli incoraggiamenti.

Un grazie particolare a Luigi Manes aka gigitank le cui informazioni storico-tecniche sugli Sherman sono assolutamente inestimabili.

Vittorio Arena