

CRUSADER Mark I

By Antonio Oldani

Kit Tamiya – Scala 1:35



Cenni storici

Fra il 1920 e il 1930 il Ministero della guerra britannico modificò la sua concezione del carro da battaglia originariamente concepito per accompagnare la fanteria come durante il primo conflitto mondiale.

Si configurarono quindi 2 progetti :

Il carro da battaglia "**infantry**" e il carro "**cruiser**" veloce, manovrabile e in grado di aggirare e attaccare linee nemiche con rapide puntate .

Questi carri dovevano avere abbastanza potenza di fuoco da poter competere con la maggior parte dei corazzati avversari dell'epoca e a metà degli anni 30 il cannone da 40 mm (2 libbre) era considerato sufficiente.

La prima serie fu la **A9** con le sospensioni Vickers successivamente utilizzate sul carro Valentine .

La serie A9 aveva una protezione massima di 14 mm che fu portata a 30 mm nella successiva serie **A 10**.

Nel 1937 lo stato maggiore inglese, influenzato da quanto la delegazione del generale Wavell aveva visto in Russia, decise di adottare il tipo di sospensioni progettate dall'eccentrico americano Walter Christie adottate dai carri sovietici **BT**, portando così alla specifica di un nuova famiglia della serie cruiser **A 13**.

Nel 1938 La Nuffield Mechanization & Aero Limited progettò il carro pesante **cruiser A16** che fu però considerato troppo costoso.

Nel febbraio 1939 si passò quindi ad un modello più economico denominato **A13 MKIII cruiser** o anche cruiser **MK V** entrato in servizio come **COVENANTER** che fu poi considerato inadatto per il servizio oltremare e utilizzato dalle forze territoriali .

La ditta Nuffield preferì progettare una propria versione del carro A13 con molte parti in comune con il Covenanter come la torretta e che fu disponibile 6 settimane prima del primo Covenanter .

Questo carro entrò in servizio come **A15 Tank Cruiser MkVI** che successivamente divenne famoso come **Crusader**

Il **Crusader Mark I** aveva una protezione massima di 40 mm come il Covenanter, che fu incrementata a 49 mm nella versione **Mark II** e a 51 mm nel modello **Mark III**

A differenza del Covenanter, per una miglior distribuzione del peso (circa 20 tonnellate) rispetto alle 14 dei primi carri cruiser, il treno di rotolamento era costituito da 5 ruote di acciaio pressato rivestite da gomma sul bordo esterno.

Le sospensioni erano il vero punto di forza del carro, grazie alle quali era in grado di superare i 43 km/h.

Il **Crusader** utilizzava un motore differente dal Covenanter (Nuffield Liberty II) e un diverso sistema di

raffreddamento ma la torretta era identica, poligonale, spiovente verso l'esterno per ottimizzare lo spazio interno disponendo di una torretta di diametro limitato .

Lo scafo era suddiviso nei tre compartimenti

Quello anteriore era occupato dal pilota e dal mitragliere nella torretta ausiliaria.

La versione **Mark I** del **Crusader** aveva anteriormente a sinistra, nello spazio occupato sul carro Covenanter dal sistema di raffreddamento del motore, una torretta ausiliaria con una mitragliatrice Besa. .

Tale soluzione si rivelò pericolosa per l'equipaggio e poco pratica in combattimento tanto da essere eliminata sul campo e non più installata nella successiva versione Mark II.

Anche lo scudo protettivo del cannone fu modificato nelle versioni successive presentando tre fessure verticali per il cannone, per la mitragliatrice coassiale e per il telescopio.

La versione **Mark II** aveva dei pannelli aggiuntivi per migliorare la protezione contro il 50 mm del panzer III e i Pak 40; disponeva di una versione migliorata del motore Nuffield liberty MK III .

Alcuni furono convertiti in carri da supporto alla fanteria (CS – Close Support) dotati di un Howitzer da 3inch con granate fumogene.

Successivamente, in attesa che fossero disponibili il successore **MK VII Cavalier**, divenne operativa la successiva **versione Mark III** con una torretta ridisegnata frontalmente e superiormente, un nuovo cannone da 6 libbre e l'equipaggio ridotto a tre elementi.

Circa 100 carri **Crusader Mark III** furono utilizzati per la prima volta durante la seconda battaglia di El Alamein nell'ottobre del 1942

CARATTERISTICHE TECNICHE

	Crusader Mk.I-II-III
Dimensioni:	5,97 x 2,77 x 2,24 m
Peso (in ordine di combattimento):	18,8-19,7 tonnellate
Equipaggio:	4/5 (Mk.I/II) 3 (Mk.III)
Propulsore:	Nuffield Liberty Mk.II/III/V V12 27L petrol 340bhp/1500rpm
Velocità fuoristrada/strada):	26/19 mph (42/254 kph)
Autonomia (fuoristrada/strada):	146/200 mi (235/322km)
Armamento	Principale: QF 2pdr (40mm) Secondario: QF 6pdr (57mm) Mk.III 1/2 Besa Mgs.
Corazzatura (Mk.I/II/III):	40/49/51mm
Produzione totale	5300 unità dal 1940 al 1943

Servizio operativo

Mentre le forze dell'asse respingevano le truppe britanniche equipaggiate con vecchi carri e pochi Matilda, verso i confini dell'Egitto, i carri **Crusader** vennero imbarcati e raggiunsero il fronte nel maggio 1941.

Vi erano sufficienti **Crusader** per costituire il 6th Royal Tank Regiment che insieme al 2nd RTR (con vecchi carri cruiser) formarono la 7th Armoured brigade che nel giugno successivo fu utilizzata nell'operazione "Battleaxe" durante l'assedio di Tobruk.

Successivamente, in novembre, entrò in azione la 22nd Armoured brigade completamente equipaggiata con carri **Crusader** nell'operazione soprannominata appunto "Crusader".

Dopo che Montgomery prese il comando dell'8th armata, furono disponibili i carri Grant e Sherman più adatti a fronteggiare i carri avversari rimpiazzando i **Crusader** come carri di prima linea che furono quindi utilizzati come squadroni leggeri.

Alla fine del 1941 solo la 2nd Armoured brigade impiegava i carri **Crusader**

Successivamente la 9th Infantry division australiana utilizzò i Crusader come unità di esplorazione e addestramento.

Durante le operazioni alleate in Tunisia a partire dal 24 novembre alcune unità miste di **Crusader IIIs, II CS** e Valentine presero parte ad azioni di combattimento come colonna armata indipendente "Blade Force"

con la 78th Infantry division.

L'ultima operazione di rilevanza dei carri **Crusader** avvenne durante la battaglia del Mareth; dopo di che i **Crusader** supersiti furono ceduti alle forze francesi che rimasero in Nord Africa.

Prima dell'invasione dell'Italia tutti i reggimenti inglesi dotati di Crusader passarono ai carri Sherman.

Nel teatro di operazioni europeo furono create diverse varianti come carro anti-aereo, trattore, sminatore, recupero, semovente, ecc.

Limitazioni del carro durante il servizio in Nord Africa

Sebbene il carro fosse più veloce di qualsiasi corazzato dell'Asse, la sua potenzialità era limitata dall'armamento, scarsa protezione e problemi meccanici.

Una particolare limitazione tattica era la mancanza di proiettili ad alto esplosivo da poter utilizzare contro i cannoni controcarro dell'Asse ben appostati e riparati; per cui gli equipaggi non avevano altra scelta che ritirarsi o cercare di superare lo sbarramento di fuoco senza poterlo contrastare con l'armamento principale.

Il cannone da 2 libbre (40mm) con la sua massima efficacia di 500 yarde era valido quanto il cannone corto da 50 mm del Panzer III, ma inferiore al cannone lungo da 50 mm (1000 yarde) e al 75 mm corto del Panzer IV.

Altre limitazioni erano costituite dalla scarsa protezione e da problemi meccanici connessi al carro in sé e alla scarsa perizia durante le operazioni d'imbarco e stivaggio nelle navi con esposizione delle parti meccaniche alla salsedine marina che danneggiava il motore e le componenti della pompa di raffreddamento.

Il motore Liberty, inoltre, era costituito da set separati di cilindri invece che da un unico blocco, la qual cosa lo rendeva fragile e soggetto a guasti alle condutture dell'olio dopo spostamenti in velocità su terreno irregolare.

Gli "Sherwood rangers" recitavano testualmente *"era un miracolo se il motore di un **Crusader** funzionava per 36 ore senza che si manifestasse un guasto"*.

Il carro **Crusader** era inoltre molto facile a incendiarsi quando colpito, cosa che inorridiva gli equipaggi.

Secondo l'opinione comune ciò era dovuto al fatto che fossero alimentati a benzina, dimenticando che anche i carri tedeschi erano alimentati allo stesso modo.

Lunghi studi sui carri distrutti in combattimento rivelarono che il vero problema risiedeva nella cordite delle munizioni stoccate in modo non adeguatamente protetto.

Nonostante ciò gli equipaggi rimasero scettici ed è notevole il fatto che coloro che avevano esperienza in battaglia tendevano ad usare il serbatoio ausiliario sul retro del carro come contenitore extra di acqua.

Altro problema era costituito dalla particolare conformazione della torretta il cui angolo inferiore costituiva una vera "trappola per colpi" che favoriva inoltre il distacco della medesima dal corpo del carro quando era colpita.

Il modello

Nella scenetta tutti i personaggi osservano il deserto in lontananza lasciando nel dubbio l'osservatore se siano progettando uno schema di attacco o temendo di scorgere il nemico.



Sezione Modellismo Faenza 2013

Colorazione

La mimetica dei carri inglesi nel deserto è alquanto complessa e le successive disposizioni emanate dalla G.O. (General orders) per le forze operanti nel medio oriente sono fonte talora di confusione.

La fonte di riferimento più accreditata sono le pubblicazioni di **Mike Starmer** introvabili in Italia ma disponibili, seppur con qualche difficoltà, su Amazon.

Dobbiamo inoltre tener presente, e l'autore lo ribadisce, che la esatta "tonalità" del colore varia a seconda della miscelazione, contatto con gli agenti atmosferici e che anche le osservazioni ricavate dai reduci peccano di "soggettività" nella descrizione dei colori.

La mia fonte di riferimento per il modello in questione è il fascicolo "**The Caunter scheme**" da cui è possibile risalire ai colori utilizzati secondo le successive disposizioni e poi ricercare i colori tramite tabelle di comparazione scaricabili da internet oppure utilizzando le indicazioni poste dall'autore accanto ad ogni tinta.

"**The Caunter scheme**" non è un termine ufficiale ma è derivato dal **colonnello Caunter** della 4th Armoured brigade che è ritenuto essere l'ideatore di tale schema mimetico.

Il termine è diventato comunemente accettato dai modellisti e dagli storici qualora ci si riferisca allo schema a tre colori usato in Egitto durante il 1940-41.

Secondo la **G.O. del 22 novembre 1940** tutti i veicoli operanti in medio oriente dovevano avere come colore base il **LIGHT STONE B.S.C 61**.

La successiva disposizione **G.O. 63 del 7 febbraio 1941** stabiliva per le unità operanti in Egitto i seguenti tre colori

LIGHT STONE (B.S.C. 61) + SILVER GRAY (B.S.C. 28) + SLATE (B.S.C. 34)

Talora quest'ultimo era sostituito dal **B.S.C. 23** (Middle Bronze Green definito anche Khaki Green No 3).

Il colore base doveva coprire il 56% della superficie mentre la rimanente parte era suddivisa ugualmente fra gli altri due colori.

Una nota del gennaio 1941 stabiliva però che il colore base poteva essere, in base alle disponibilità locali, il **Light stone No 61** o il **Portland stone No 64** che successivamente fu indicato nel Luglio 1941 per il South Africa specificatamente per le autoblindo Marmon Herrington. Per le disposizioni emanate cronologicamente è molto utile consultare anche la versione del 6 gennaio 2008 BRITISH Vehicle Camouflage 1939-1945.



Dopo una ricerca per quanto possibile scrupolosa ho ritenuto di poter usare i seguenti colori:

- Light stone **BSC No 61**: Sand "model master" opaco e molto coprente e tendenzialmente "sbiadito" visto che trattasi di colori esposti al sole, particolarmente adatto a mio avviso per le successive fasi d'invecchiamento.

- Silver grey **BSC no 28**: Medium Grey XF20 Tamiya

- Slate **BSC no 34**: German Grey XF63 Tamiya.

Una volta distribuito il colore di base molto diluito e lasciato asciugare almeno 4 giorni, ho definito i contorni dei colori "distruttive" con nastro adesivo cartaceo che non lascia tracce di colla.

Per i passaggi successivi sono stati utilizzati i pastelli ad olio della serie Vang Gogh distribuiti con numerose sfumature a pennello e pigmenti adatti per conferire al modello il giusto grado di invecchiamento. Infine è stato eseguito un dry-brush non troppo spinto sui rivetti e sulle superfici in rilievo.

I cingoli, da scatola, hanno ricevuto un primo lavaggio con Steel Red H38 Gunze e uno più delicato con Terra di Cassel ad olio; un eccessivo uso di diluente potrebbe danneggiare il vinile; successivamente sono stati trattati con pigmento oca della gamma Abbiati Wargames e le parti in rilievo con gli specifici prodotti Tamiya della linea Weathering Master.

I figurini provengono da una vecchia ma ancora valida scatola Italeri, trattati con colori acrilici Vallejo, mentre per gli incarnati sono stati utilizzati colori ad olio diluiti e sfumati con White spirit.

Per le rifiniture ho fatto ricorso a pennarelli a punta ultrafine 0.38 con inchiostro gel per la migliore aderenza sul materiale plastico, reperibili nei negozi specializzati di cancelleria.

Il terreno è stato preparato con Das Pronto opportunamente testurizzato e trattato con terre di colorificio in varie sfumature, disciolte in acqua; prima che il tutto asciugasse sono stati disposti alcuni sassolini e pressati i figurini. A fondo asciutto è stato eseguito un dry-brush con il colore di fondo schiarito e sono stati disposti alcuni ciuffetti di erba del catalogo Green Line.

Bibliografia

New Vanguard 14 - Crusader Cruiser tank 1939 – 1945

Military Modeling vol. 32 novembre 2002

Tanks Enciclopedia - CARRI ARMATI De Agostini

British and Commonwealth Camouflage Pattern of World War two

The CAUNTER SCHEME by Mike Starmer