



OTTOBRE - DICEMBRE 2014

Bollettino informativo della sezione italiana dell'International Plastic Modeller's Society

Notizie dalle Redazioni

Da pubblicare sul Notiziario:

Photofile del Canadair CL.415 Protezione Civile di Livio Gonella, Canadair CL.415 In Action di Alfredo La Marca

Speciale DC-3 Volandia di Marco Kobau

Photo file dell'Imperial War Museum di Londra di Aldo Zanfi

Fotografie del Nutcracker 1/35 Hasegawa di Vladimiro Sormani

Articolo con foto Ancora sui colori della Regia di Riccardo Trotta

Articolo con foto del Yokosho I-GO di Paolo Ciampelli del G.P.F.

Articolo storico su atterraggio d'urgenza del Viscount 785 AZ di Nanni Pomanti

Photo File velivolo Viscount 785 Alitalia presso Ist. De Pinedo Roma di Livio Gonella

Photo File modello Viscount 785 Alitalia autore Valerio Dorio conservato a Vigna di Valle di Livio Gonella

Photo File divise e caschi Servizio Aereo della Guardia di Finanza con descrizione di Livio Gonella

Articolo con foto del Dornier 335 Pfeil di Carlo Beltramini

Foto modello Viscount 785 LAI di Valerio D'Orio

Articolo con foto sulla Corazzata Colorado di Maurizio Boverio

Descrizione con foto figurino Pilota Elicotterista della Guardia di Finanza

Foto modelli Me.163 di Edoardo Rosso

Articoli con foto dei modelli Ca.133, Ca.113, Ca.161, Cr.32, F4U-1, Mc.200 e Ro.57 di Marino De Bortoli

Special Color elicotteri GdF 60 anni del Servizio Aereo di Maurizio Di Terlizzi

Photo File Caproni Ca.113 Volandia di Paolo Sora e Edoardo Banfi

Photo File Mostra MXP Model Show 2014

Volandia, Stresa 2014, Varse 2014 di Paolo Sora e Edoardo Banfi

Articolo con foto nave porta idrovolanti Europa di Maurizio Boverio

Aggiornamenti sito:

E' stata creata una nuova sezione denominata "IPMS WORLD" è in doppia lingua ed è destinata a contenere articoli o altro che possono provenire dalle branche internazionali dell'IPMS come pure da sezioni e/o soci nazionali che lo desiderano relative alla vita e alle iniziative del mondo IPMS. Se avete materiale da inviare deve essere indirizzato alla casella di posta della Redazione.

Nella sezione Mostre ed Eventi/Annuncio Nuove Mostre sono stati inseriti gli annunci con regolamenti e schede di iscrizione scaricabili delle mostre di Varese e Narni dei mesi di settembre e ottobre.

Dalla Redazione

Notiziario/Flash 4/2014 chiusi il 20/10/2014

Fine spedizione pubblicazioni 3/2014 03/10/2014

**Roberto Bianchi
Carlo Canducci
Livio Gonella**

Notizie dal Comitato Direttivo

Riunione Nazionale 2015

La prossima Riunione Nazionale 2015 si terrà approssimativamente nella prima domenica di marzo. La sede indicata è Imola presso la sala del Centro Sociale La Stalla, Via Serraglio, 20/b

Imola, salvo eventuali vostre proposte da comunicare all'indirizzo di posta elettronica della segreteria segreteria@ipmsitalia.it o Segreteria IPMS Italia c/o Livio Gonella Via Bepi Romagnoni, 152 pal.a/12 00125 Acilia Roma in tempi brevi per poter dare modo di iniziare l'organizzazione. I Soci dei Centri lo comunicano tramite il loro responsabile per evitare intasamenti alla casella.

**Per il Comitato Direttivo il segretario
Livio Gonella**

Dalle Pubbliche Relazioni Estere – Carlo Cervi

L'IPMS Grecia ci ha invitato ai loro Campionati nazionali 2014 (tradotto dall'inglese)

Cari Signori,
Siamo felici di annunciarvi la nostra annuale Mostra Concorso. Troverete in allegato tutte le informazioni richieste. Grazie per la vostra risposta. Vi preghiamo di usare questo indirizzo e-mail per mandare la vostra risposta: ipms-hellas@windowslive.com
Per l'IPMS Grecia
Panos Alexopoulos
Membro del Consiglio Direttivo

Sommario del Volume 26 n.4 Luglio-Agosto del Notiziario IPMS USA

DEM BRUDDERS - ILL-ADVISED CAR MODELLING: ovvero come un bambino poteva costruirsi una Bat-mobile in miniatura negli anni '60 (in legno e a pedali).
HUMP-JUMPER: il modello Platz del C-46 Commando in scala 1/144.
USER-FRIENDLY U-BIRD: come rilassarsi costruendo il modello Tamiya in 1/32 dell'F4U-1 Corsair.
STAR TREK KITBASH: la scatola dei pezzi avanzati diventa un cantiere per costruire la USS Artemis.
MONOGRAM'S MILESTONE MILITARY MODELS: rivisitazione di vecchi veicoli classici in scala 1/32 e 1/35.
FROGMAN FERRY: miglioramenti per il classico kit Revell del mezzo da sbarco LCP in versione guastatori.
BACKDATED BUFF: la conversione del B-52H Minicraft in scala 1/144 nella versione D, epoca Vietnam.

Annunci

SM.1019 dell'ALE (1976-1993) di Giovanni Tonicchi

Informiamo che è in stampa il volume in oggetto, formato 21cm x 29 cm, 112 pagine illustrate in b/ e colori con le informazioni storico-tecniche

riguardanti il velivolo e le foto degli 80 esemplari ricevuti dall'Aviazione dell'Esercito.

Prezzo di copertina 25 euro.

Per eventuali prenotazione e ordini scrivere a:
Giovanni Tonicchi
Via Scorticagatti, 23
01016 Tarquinia (VT)
g.tonicchi@libero.it

Colorazioni Aeronautiche

Il Socio Michele D'Incau chiede aiuto per raccogliere tutte le pubblicazioni che trattino le colorazioni aeronautiche delle varie nazioni e diversi periodi storici, specialmente quelle che contengono chip di colore sia in lingua italiana sia straniera.

La Redazione fornirà l'indirizzo e-mail di Michele ai Soci che si rendono disponibili a collaborare.

Recensioni

La 36^a Aerobrigata Interdizione Strategica "Jupiter" - Il contributo italiano alla Guerra Fredda

Con la fine della Guerra Fredda che si allontana sempre più nel tempo (anche se i nostri tempi non sono per nulla tranquilli) gli archivi militari cominciano ad aprirsi, anche quelli italiani, da sempre molto reticenti sull'argomento "guerra nucleare".

Questo bellissimo volume, edito nel 2012 dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare nasconde, dietro una copertina in semplice cartoncino bianco, tutta la storia segreta di uno dei reparti più misteriosi ed elusivi della nostra Aeronautica: la 36^a Aerobrigata Interdizione Strategica di Gioia del Colle.

L'autore, Antonio Mariani, era uno dei membri di questo reparto, che ebbe una vita brevissima, dal 1960 al '63. In questo lasso di tempo veramente ristretto però, l'Aeronautica mise in piedi una struttura all'avanguardia, schierando in Puglia e Basilicata una trentina di missili balistici nucleari a medio raggio Jupiter. I due reparti di volo dell'Aerobrigata, il 1° e il 2°, contavano cinque gruppi ciascuno, ognuno dotato di tre missili, schierati in basi sparse nel territorio delle due regioni. La guerra fredda in quegli anni era al culmine, e i militari italiani dovettero seguire un percorso di addestramento serrato e soprattutto segreto negli Stati Uniti. Il lancio dei missili avrebbe dovuto avvenire secondo il sistema della doppia chiave, per cui nei posti di controllo c'erano sempre un militare italiano e uno americano, armati entrambi e che si sorvegliavano a vicenda. I missili Jupiter, diretta evoluzione delle V2 (il progettista era lo stesso, Wernher Von Braun) erano montati permanentemente sulle rampe di lancio, protetti

da un curioso sistema a petali d'alluminio, che permetteva ai tecnici di accedere ai motori del missile stando al coperto.

Nel 1957/58 il Presidente americano Eisenhower, in applicazione della dottrina della Massive Retaliation (Rappresaglia Massiccia) chiese ai governi di Gran Bretagna, Italia e Turchia di installare sul proprio territorio missili balistici a medio raggio, in grado di colpire l'URSS. L'Inghilterra doveva ospitare i missili Thor, più potenti, mentre all'Italia e alla Turchia toccavano i Jupiter.

La base di Gioia del Colle, centro nevralgico del sistema, alla fine degli anni '50 era ancora più o meno come nella seconda guerra mondiale, una grande spianata erbosa e fangosa, con una pista e poco altro. Il compito di mettere su il reparto praticamente dal nulla fu assegnato al Colonnello Edoardo Medaglia. Il colonnello dovette dapprima guadagnarsi la fiducia degli americani, molto scettici sulle capacità tecniche italiane. Poi affrontò e risolse in maniera brillante le questioni logistiche (da sempre tallone d'Achille delle forze armate italiane) permettendo al personale di dormire e lavorare al coperto, e non in tendopoli fredde e provvisorie. Nel giro di un anno, l'aeroporto di Gioia aveva assunto più o meno l'aspetto che ha oggi e il reparto poteva dirsi costituito e soprattutto, operativo. Come insegna di reparto fu scelta la cicogna con in bocca l'atomo di Bohr, a simbolo del ruolo nucleare. La preparazione del personale italiano culminò con una serie di lanci reali a Cape Canaveral, negli Stati Uniti, dove si guadagnò l'encomio dell'USAF per la miglior precisione ottenuta. L'Aerobrigata a questo punto cambiò inaspettatamente comandante, venendo affidata nel '61 al Generale Giulio Cesare Graziani, asso degli aerosiluranti nella 2 G.M. e poi nel '62 al Generale Oreste Genta, fino allo scioglimento nel '63. Infatti, a seguito della crisi dei missili di Cuba, e ai colloqui distensivi successivi, le due superpotenze decisero un passo indietro. L'URSS avrebbe smantellato le rampe di lancio a Cuba e, in cambio, gli USA avrebbero ritirato i missili schierati in Europa. L'Aerobrigata venne rapidamente smantellata nell'estate del 1963, i missili furono riportati negli USA, il personale disperso nei vari reparti, la documentazione fotografica e tecnica in gran parte distrutta, le basi di lancio abbandonate. Gran parte dei tecnici trovarono poi nuova occupazione nel progetto San Marco, che prefigurava il lancio di satelliti militari e civili di concezione italiana da piattaforme galleggianti al largo dell'Africa. Il direttore del progetto, Luigi Broglio, era un ex-ufficiale dell'Aeronautica, e attinse a piene mani dall'esperienza dell'Aerobrigata missili, senza la quale non sarebbe stato possibile realizzare il San Marco e tutti i progetti astronautici ad esso seguiti, fino al lanciatore spaziale Vega dei giorni nostri. Il libro racconta con dovizia di particolari questa

storia fino a oggi pressoché sconosciuta, l'apparato iconografico è ricchissimo, sia di foto che di schemi tecnici. Stupisce oggi leggere, e vedere nelle fotografie, un'Aeronautica militare che in quegli anni difficili non ha paura di confrontarsi con gli americani e riesce persino ad individuare falle tecniche in un sistema che l'USAF riteneva inattaccabile. Un tecnico italiano dimostrò infatti al suo spaventatissimo collega americano com'era facile bypassare la doppia chiave e , potenzialmente, lanciare un missile in totale autonomia. L'autore ci racconta in dettaglio la storia del missile Jupiter, un capitolo è dedicato agli altri paesi dove furono schierati i lanciatori. Una serie di fotografie a colori ci mostra anche cosa resta dell'avventura "atomica". Le basi di lancio pugliesi e lucane sono visibili ancora oggi, formalmente sono proprietà del demanio militare ma ormai abbandonate e fatiscenti. Si vedono ancora le piazzole di cemento dove erano erette le rampe di lancio, i terrapieni protettivi, le basse casematte di alloggiamento del personale militare, le torrette di avvistamento e sorveglianza.

Il volume costa solo 15 € ed è ordinabile presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Lo consiglio caldamente agli appassionati di storia e anche ai modellisti, dato che se non ricordo male la Revell aveva riprodotto il missile Jupiter nella serie dei suoi History Makers.

**Carlo Cervi #1298/1981 Centro Ipms
Alessandria**

HONDA MOTORCYCLE RACING LEGEND – 1976/1990 & Honda DESIGN Motorcycle part 1 1957-1984

Questi interessantissimi e quasi introvabili libri sulle motociclette di produzione e da corsa Honda mi sono stati consigliati nel forum Honda4Fun, di cui faccio parte, da un altro motociclista appassionato come me. Li ho trovati presso il più grosso importatore di ricambi di moto giapponesi sul continente europeo, l'olandese CMSNL (sito web www.cmsnl.com), al modico prezzo di 50 € cadauno. La spesa è ampiamente ripagata dalla qualità delle due pubblicazioni. Sono entrambi volumi di grande formato, interamente a colori e stampati su carta patinata. Avete presenti i KokuFan Illustrated? Ecco, questi due volumi stanno alle moto come i KokuFan agli aeroplani. L'unico inconveniente sono i testi, interamente in giapponese per il volume sulle moto da corsa, in inglese per quello sulle moto di serie, ma stampati con un font di caratteri di dimensioni davvero microscopiche, per lasciare spazio alle immagini. Iniziamo dal libro sulle moto da corsa. Sono esaminate da ogni punto di vista le moto da velocità, endurance, motocross, trial e derivate di serie che hanno gareggiato dal 1976 al '90. E la prima moto trattata è niente di meno che la NR500, la famosa moto a cilindri ovali.

Ricordiamo brevemente, per chi non la conoscesse, che la Honda tentò a metà degli anni '70 di tornare al campionato mondiale classe 500 con una rivoluzionaria 4 tempi. Dato che il regolamento dell'epoca vietava motori con più di 4 cilindri, la Honda progettò un motore 8 cilindri a V e poi riunì i cilindri a due a due, per ricavarne un 4V. L'esperimento si rivelò fallimentare. Annunciato per una potenza di 130 HP a 20.000 giri al minuto, il motore stentava a erogarne appena 90, per giunta con un'affidabilità praticamente inesistente e una ciclistica deficitaria. I due piloti, il giapponese Takazumi Katayama e l'inglese Mick Grant non potevano fare miracoli. La casa non si diede per vinta e per qualche anno provò varie evoluzioni, cambiando telaio, forcelle, freni, arrivando persino a usare componentistica italiana (freni Brembo e forcelle Marzocchi), fu mutata la geometria del motore a V, la sua posizione nel telaio, ogni strada fu tentata. Il bottino fu misero, una sola vittoria, in Giappone, nel 1981, e sotto la pioggia. Alla fine la Honda dovette arrendersi e passare al due tempi, con la pluricampione del mondo tre cilindri NS500 e l'altrettanto pluricampione americano Freddie Spencer. Dovettero passare molti anni e cambiare radicalmente i regolamenti per rivedere i motori a quattro tempi in pista nel mondiale velocità. Ma questa è un'altra storia. Per gli appassionati di endurance, invece è raccontata (in giapponese purtroppo) una moto altrettanto leggendaria della NR, la RCB900, che diede poi origine alle quattro cilindri bialbero stradali CB750K e CB900F Bol d'Or. Il trial vede la storia della RS360T, plurititolata con il pilota belga Eddy Lejeune. La parte finale del volume raccoglie le classifiche di TUTTE le corse dell'epoca, sia in Europa sia in America e Giappone, dal 1976 al 1990. Un lavoro veramente imponente, di 240 pagine. Peccato, ripeto, per i testi incomprensibili. Non c'è neanche un minimo sommario in inglese. E questo significa perdersi la metà del divertimento.

Il secondo volume, bontà loro, è scritto in inglese e questo permette di apprezzare meglio la qualità del lavoro. Come dice il titolo, l'argomento è il design delle moto Honda stradali, dal 1957 al 1984. Le sorprese però iniziano quasi subito. Il libro non parla di tutte le moto stradali Honda prodotte, ma sceglie quelle che sono, a parere dei redattori, le più significative. Redattori che però non appaiono, ma lasciano la parola direttamente ai progettisti di quelle motociclette. Questo ci permette di capire l'idea originale che stava dietro a certe scelte costruttive, la filosofia della progettazione motociclistica orientale e ci apre uno spaccato anche di costume su quel mondo. Ciclomotori e motine semisconosciute di appena 100 cc sono messe accanto a pietre miliari come la 750 Four, la Gold Wing 1000 o la CBX 1000 a sei cilindri. Sono presentate le varie evoluzioni estetiche dei progetti, attraverso una galleria di bozzetti, disegni preparatori e foto di prototipi mai

entrati in produzione (che a volte sono più belli della moto prescelta per la serie). Piccola finezza, il segnalibro in omaggio con il volume è una cartolina a colori, che riproduce un bozzetto di stile della Honda CB 750 Four, di aspetto molto "british", simile a BSA e Triumph, le due marche inglesi "uccise" da questa motocicletta, apparsa nel 1967. Evidentemente il progettista giapponese, Hitoshi Ikeda, aveva tentato molte strade stilistiche prima di intraprendere quella che avrebbe portato alla 750 di serie che abbiamo conosciuto e apprezzato negli anni. Si scoprono inoltre chicche interessanti, come il significato della N nel nome del modello CB400N. Stava per Normandy, Normandia, perché il progettista di quella moto voleva che la sua creatura sbarcasse sul mercato europeo con lo stesso impatto dello sbarco alleato in Normandia nel '44. Il libro, di 185 pagine, è completato da un DVD di circa un'ora, con le interviste a cinque progettisti di modelli Honda di grande successo: Jozaburo Kimura (Honda Super Cub 100), Hitoshi Ikeda (CB750 Four), Masahiro Sato (CB400 Four), Kiyoshi Ukai (XL250S), Minoru Morioka (CB 750F).

Nel complesso si tratta di due eccellenti opere, che soddisfano sia l'appassionato motociclista sia il modellista e che non possono mancare nella libreria. Attenzione perché sono importate in Europa in quantità estremamente ridotte.

**Carlo Cervi #1298/1981 Centro Ipms
Alessandria**

Quote per l'anno 2014

Socio junior (sotto i 18 anni)	€ 5,00
Socio senior (oltre 18 anni)	€ 25,00
Socio sostenitore (quota minima)	€ 35,00
Quota Europa	€ 35,00
Overseas US	\$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo bollettino postale o bonifico sul conto corrente postale nr.1006116915 intestato a I.P.M.S. ITALIA Via Cavour, 79/E 20030 Senago - Milano

