



# IPMS

Sezione italiana dell'International Plastic Modeller's Society

## MB 326D - 339A



H.M.S. HERMES

U.S.S. TARAWA  
LHA-1

Campionato Regionale  
I.P.M.S. U.S.A. Region 2

Willys Jeep



Uniformi di volo AMI

FRECCIE TRICOLORI

Telford 2013  
50th anniversary year



# Notiziario





# Telford 2013 "italiano" in dettaglio



Foto 1- Oro per Carlo Luigi Tamiazzo con Sd.Kfz 142 Sturmgeschütz III G nella categoria B - MILITARY VEHICLES

Foto 2 - Il Fiat G.91R1B di Edoardo Rosso insignito di menzione onorevole (COMMENDED) nella categoria A - AIRCRAFT

Foto 3 - il CAT (completely automated tank) di Carlo Luigi Tamiazzo oro nel SPACE/SCI-FI/FANTASY costruito partendo da un semplice mouse

Foto 4 - La portaerei HMS Victorious 1966 di Maurizio Boverio, altro bronzo nella medesima categoria

Foto 5 - Il MAS 500 IV Serie di Maurizio Mauro cui è stato assegnato il trofeo AIRBRUSH HEAVEN AWARD



ALBUM FOTOGRAFICO: i modelli dei Soci





## Editoriale

Il nuovo anno è arrivato, chissà se sarà meglio di quello passato, speriamo vedremo strada facendo. Intanto, per la stesura di questo numero del Notiziario, ho in parte trasgredito due regole che ho sempre cercato di rispettare, l'ordine cronologico dell'arrivo del materiale da pubblicare e la varietà degli argomenti. Trovate un omaggio ai due velivoli che hanno segnato la storia di tutti i piloti militari italiani contemporanei e due manifestazioni modellistiche che hanno coinvolto la branca italiana dell'Associazione. Tranquilli, c'è anche altro. Per eventuali recriminazioni, alla Riunione Nazionale di Imola.

Livio Gonella

Pubblicazione ufficiale dell'IPMS ITALIA  
per i propri iscritti

Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva  
(All contents strictly copyrigh)

Autorizzazione del Tribunale di Modena  
n° 681, del 10/11/1985.

Direttore Responsabile:  
Andrea Barlotti.

Redazione IPMS ITALIA c/o  
Livio Gonella  
Via Bepi Romagnoni, 152 Pal A/12  
00125 Acilia - Roma  
E-mail: redazione@ipmsitalia.it

Impaginazione: Roberto Bianchi

Stampa: Fotolito Gamba s.r.l.  
Viale G.B. Valente, 161 - 00177 Roma

Gli articoli rispecchiano unicamente  
le opinioni degli autori e non quelle  
dell'IPMS ITALIA.

La redazione si riserva il diritto di adattare  
o ridurre i testi e/o le immagini secondo  
le esigenze di stampa e di obiettività

Quote sociali per l'anno 2014:

Soci Junior: € 5,00 (fino a 18 anni)

Soci senior: € 25,00 (oltre i 18 anni)

Soci sostenitori: € 35,00 (quota minima)

2014 Membership Dues:

Europe € 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

codice IBAN IT 35 Q 07601 01600 001006116915

[www.ipmsitalia.it](http://www.ipmsitalia.it)

direzione@ipmsitalia.it

segreteria@ipmsitalia.it

tesoreria@ipmsitalia.it

pr.estero@ipmsitalia.it

Chiusura della pubblicazione  
19 gennaio 2014

## Sommario

	<b>H.M.S. HERMES</b>	<b>4</b>
	<b>U.S.S. TARAWA LHA-1</b>	<b>5</b>
	<b>Campionato Regionale I.P.M.S. U.S.A. Region 2</b>	<b>6</b>
	<b>Willys Jeep</b>	<b>8</b>
	<b>Uniformi di volo A.M.I.</b>	<b>11</b>
	<b>Vintage MB.326D ALITALIA (Photofile)</b>	<b>13</b>
	<b>MB-326 Sensazioni, nostalgia e... (Storia)</b>	<b>15</b>
	<b>AERMACCHI MB326D ALITALIA</b>	<b>20</b>
	<b>AERMACCHI MB326 A.M.I. ex ALITALIA (Photofile)</b>	<b>23</b>
	<b>AERMACCHI MB339A PAN "Frecce Tricolori"</b>	<b>26</b>
	<b>FRECCE TRICOLORI (Photofile)</b>	<b>30</b>
	<b>Telford 2013 50th anniversary year</b>	<b>32</b>

# H.M.S. HERMES

Modello: Orange Hobby scala 1:700 di Maurizio Boverio # 254/1972 Centro I.P.M.S. di Milano



La portaerei H.M.S. Hermes è una nave che ha avuto una gestione, durante la costruzione e l'allestimento, lunga e altalenante, ed è entrata in servizio nella Royal Navy nel 1959.

Dopo alcuni anni di attività, è stata ceduta alla Royal Australian Navy che l'ha usata per alcuni anni.

In seguito fu restituita alla Royal Navy che, nel 1981, la rimodernò con l'aggiunta di uno SKI-JUMP a prua renden-

dola, quindi occorre una buona esperienza e attenzione all'uso di questi delicati accessori.

Lo scafo, tutte le parti dell'isola, gli aeromobili e i mezzi da sbarco sono in resina, con la piacevole caratteristica di essere splendidamente realizzati sia nelle dimensioni sia nel dettaglio.

Il modello è stato da me ambientato nel maggio 1982, quindi con due/tre mesi di navigazione e servizio in teatro bellico, dunque ho evidenziato lo stato di usura e incuria dello scafo, così come osservato in alcune foto dell'epoca.

Un consiglio a chi desidera cimentarsi nella realizzazione di questo modello, cercare prima di tutto foto su internet, procurarsi i mezzi di servizio del ponte volo della W&M Model, che stranamente non sono compresi nel kit, fare attenzione alla colorazione, il ponte intorno all'isola è verde mentre il resto è di un grigio medio e infine la decal del ponte è in unico pezzo, quindi io, per facilitarne il posizionamento, l'ho tagliata in 5 pezzi.

Buon modellismo a tutti.



dola atta all'impiego dei nuovi Harrier e divenendo così un'Attac Carrier.

Nella primavera del 1982 partecipò come nave ammiraglia della flotta inglese alla riconquista delle isole Falkland, con una forza aerea imbarcata di 24 Harrier FRS1 e Harrier GR3 oltre a 10 elicotteri Sea King MSA5 ASW. Al suo ritorno in Inghilterra fece vita operativa fino al 1984 quando fu messa in riserva e nel 1986 fu infine venduta all'India, dove ancora presta servizio.

Il modello da me realizzato è di produzione Orange Hobby, a mio parere non idoneo ai modellisti principianti, poiché la maggior parte dei dettagli è in fotoincisione, 5





# U.S.S. TARAWA LHA-1

Modello: Dragon Scala 1/700

di Maurizio Boverio #254/1972 I.P.M.S. Centro di Milano



La Tarawa LHA-1 è un'Amphibious Assault Ship entrata in servizio nell'U.S. Navy nel 1976, era equipaggiata con 35 elicotteri di vario tipo e 8 Harrier AV-8, oltre ai mezzi da sbarco, nel bacino allagabile, per portare a terra i Marines imbarcati.

Ha partecipato a varie missioni: nel 1983 era a Beirut, nel 1990 a Desert Storm, nel 1996 a Desert Strike e Southern Watch e infine nel 2006 a Iraqi Freedom.

Nel 2009 è stata radiata presso la sua base di San Diego. Il modello da me realizzato corrisponde al suo aspetto nel 2004, ossia alla fine della sua vita operativa, ma decisamente più accattivante e interessante per un modellista. Sono partito dal vecchio modello della Dragon in scala 1/700, buono come stampi ma con una carenza di dettagli, cosa che ha messo a dura prova la mia ricerca su internet e mi ha costretto all'acquisto dei due set della Gold Medal, 700-26 USS Tarawa/Saipen e 700-29 USS Wasp Class.

Come da mia abitudine, ho iniziato i lavori dallo scafo, dettagliando tutta la parte a poppa e il centro nave, su ambedue i lati, in corrispondenza dell'isola.

Successivamente ho dettagliato e arricchito l'isola, curando e affinando i due tralicci, ricostruendo ed evidenziando poi le due fiancate dell'isola, specialmente quella sul lato ponte volo con balconate e scalette varie.

Sul lato frontale sotto le finestrate della plancia, ho praticamente ricostruito la struttura su cui poggiano i tre radar e la postazione dell'arma di prua.

Tutti gli aeromobili provengono dal kit e da confezioni Pit Road, l'Osprey è dell'Arsenal, i veicoli di servizio del ponte sono della JAG, le decals della Gold Medal 700-4D USN Supercarrier. Per il colore di tutte le navi americane dagli anni '50 in poi ho usato il Model Master 1721E, utilizzabile ad aerografo o pennello. Io che non possiedo l'aerografo, mi sono fatto preparare da un colorificio amico 4 bombolette spray e uso il colore del barattolo solo per i ritocchi. Questi, velocemente, sono i miei consigli per questo modello, ora buon modellismo a tutti voi.

*Ndr. Il modello ha vinto il bronzo nella categoria Navi nell'ultima edizione della mostra Scale Model World di Telford 2013.*



# Campionato Regionale I.P.M.S. U.S.A. Region 2

di Michele Borgarelli #3091/2001 Centro Ipms di Torino

Nel 2013 il gruppo IPMS Roanoke Valley ha compiuto venti anni che ha festeggiato organizzando il campionato regionale IPMS Region 2 nei giorni 18-19 ottobre.

La manifestazione ha visto la partecipazione di 16 club e la presenza di 566 modelli sui tavoli che hanno gareggiato in 85 diverse categorie. Tra le categorie più rappresentate vi erano quella aeronautica, i mezzi militari e le autovetture.

Molto ben rappresentate anche le categorie riservate ai modellisti juniores, segno che il nostro hobby sta iniziando a riscuotere nuovo interesse anche tra i più giovani.



1

Foto 1- Il "Best of Show" Modulo di fuga medio di Tim Mullins

Foto 2 - Alcuni tavoli dell'esposizione

Foto 3 - Il vincitore del premio sponsorizzato dall'Ipms Italia, Scott Bregi

Foto 4 - Il tavolo dei premi



2

Nutrita anche la presenza dei venditori i cui tavoli sono stati come sempre molto frequentati.

Il tema della manifestazione era le "nose art" e per l'occasione il club, in collaborazione con Starfigther Decals di Mark Tutton, che si è occupato della stampa, ha offerto agli iscritti alla competizione un foglio decal speciale, comprendente insegne sia in 1/72 sia in 1/48, dedicato a un B-17G e a un B-25B. Le decals dedicate al B-17G, "The Roanoke Magician", permettono la costruzione di un velivolo appartenuto al 486 Gruppo bombardiere pesante, pilotato da Henry (Hank) St. Clair, originario di Roanoke.



3



4





Quelle per il B-25B consentono la costruzione di un velivolo che ha partecipato al "Doolittle raid" co-pilotato da Lt. Jacob Rauch, originario di Staunton in Virginia. Il foglio comprende inoltre anche un "art work" di fantasia "Li'l Miss Big Lick" disegnata dai soci James Herdon II e Jay Dennis, celebrante il nome originale della città di Roanoke "Big Lick".



Questo foglio speciale è disponibile ai soci IPMS Italia interessati. Il premio per il modello con la migliore nose art aeronautica è stato assegnato a un Corsair II A-7 greco Tiger Meet con una spettacolare livrea dipinta a mano. La miglior "nose art" militare è invece stata assegnata a uno "Sherman faced tiger". Ben frequentato anche lo stand "costruisci e porta via" dove membri del club si sono alternati per la dimostrazione di tecniche di costruzione e hanno aiutato i più giovani nella costruzione di modelli da portare a casa.

sito della branca IPMS [www.rvipms.com](http://www.rvipms.com)

Foto 5 - Il foglio decals "Special" offerto a tutti i partecipanti

Foto 6 - La Staghoun di Kevin Farris

Foto 7 - Il G4M2 di Scott Bregi vincitore del premio Ipms Italia

Foto 8 - La Duesenbergb 1933 di Rocky Sink



Il premio "best of show" è stato assegnato a Tim Mullins, del club IPMS Roanoke Valley per il suo "modulo di fuga medio" autocostruito. L'IPMS Italia ha sponsorizzato il miglior aeroplano. Il premio è andato a Scott Bregi con un G4M2 Betty catturato dagli alleati. Il contributo dell'IPMS Italia è stato molto apprezzato dai colleghi americani ed è stato posto l'accento più volte come questo tipo di contributo evidenzia il carattere "internazionale" dell'IPMS ed è stato auspicato che sia solo il primo passo verso un'attiva collaborazione futura.

6

7

8





# Willys Jeep

Modello: Bronco Model scala 1/35

di Maurizio Boverio # 254/1972 Centro I.P.M.S. di Milano

Erano molti anni che non costruivo un modello di un mezzo militare in 1:35 essendomi dedicato ai soldatini e alle navi in 1/700. In occasione di una esposizione monografica sulle famose Willys che il nostro Centro ha organizzato nell'ambito dell'ultima manifestazione di Novegro 2013, a ognuno di noi è toccato il "compito a casa" di preparare una versione a nostra scelta.

Dunque ho dovuto rispolverare le mie vecchie tecniche, comprare una Willys e cercare su internet una foto che mi attirasse e facesse rinascere la vecchia passione.

La mia scelta è caduta su una versione ambulanza DJ3A utilizzata dall'US Army in Europa nel dopoguerra, stranissima per la configurazione, le molte scritte e le decorazioni con tutte quelle croci rosse.

Prima di tutto ho dovuto allungare il telaio di un centimetro dietro le balestre posteriori (foto 2), poi ho allungato, sempre di un centimetro la carrozzeria dopo il passaruota (foto 3, 5), ho poi modificato la parte posteriore riproducendo il portellone ribaltabile.

Internamente invece, dietro ai sedili, ho costruito sui due lati le panchette imbottite con schienale abbattibile (il telaio è in tondino di ottone da mm.0,8) e ho

incollato le due paratie laterali (plasticard da mm.0,5) di cui quella di destra finestrata.

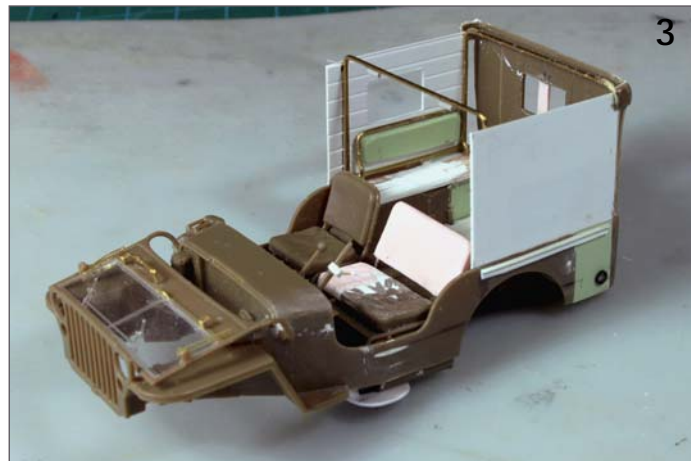
Sempre internamente ho modificato il sedile dell'autista allungandolo tipo divanetto, ho inserito le due centinature che reggono la capottatura (tondino di ottone da mm.0,8) e ho modificato la copertura del kit tenendo solo la parte posteriore, risagomandola come deve essere per il modello, aggiungendo infine dei finti rinforzi che in realtà coprono le cerniere di chiusura (lamierino di piombo da mm.0,02)(foto 4).

Posteriormente ho modificato le scatole delle luci, ho aggiunto i due catarifrangenti e la bocca del serbatoio del carburante (foto 4).

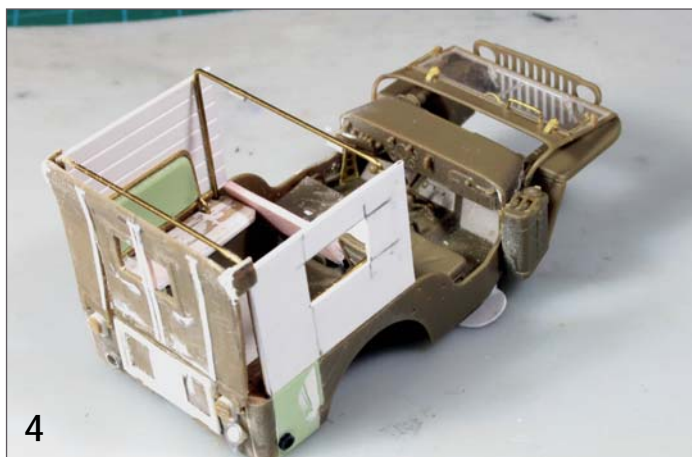


Sul passaruota del lato destro ho messo la sirena rossa (auto costruita), la luce rossa sul parabrezza tipica dei mezzi di soccorso americani, ho riposizionato la ruota di scorta (da montare dopo il montaggio del telo) e infine ho costruito e montato la barella, fissata sotto lo spiovente del telo (foto 11).

Internamente, dopo la verniciatura, occorre dettagliare il cruscotto e il parabrezza (foto 7) e creare la scritta "FIRST AID" sulla cassetta del pronto soccorso (foto 6), mentre esternamente sulla fiancata sinistra, va posto un estintore sul passaruota e sopra di questo la luce oscurabile.







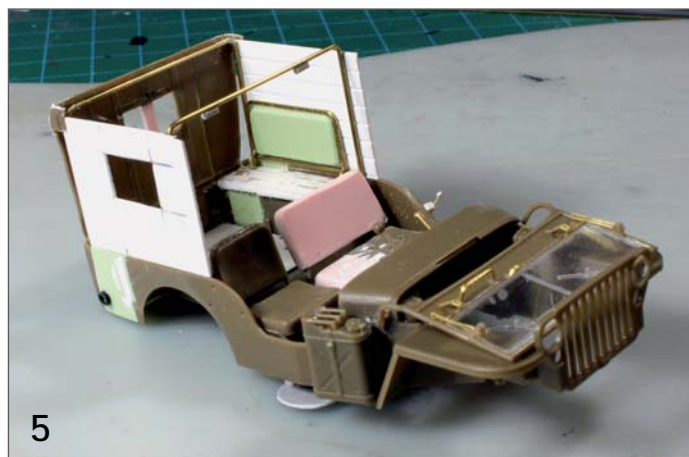
Per finire si deve costruire un telaio con un profilo a L dell'Evergreen cui si fisseranno gli attrezzi come pala, mazzuolo e piccone (foto 9).

Sul radiatore è posto un contenitore rosso con tappo bianco e il simbolo della croce rossa, non so cosa sia, però l'ho riprodotto (foto 10), si devono sostituire i fanali con due sporgenti e non incassati, tipo auto civile (presi dagli accessori per automodelli in 1:43) e così pure le due luci di posizione devono essere sporgenti, quindi ho applicato sul foro preesistente un dischetto di plastica smussato di ugual diametro cui ho applicato i due trasparenti del kit (foto 11). Infine, terminata la carrozzeria e dopo aver aggiunto le ruote già verniciate e applicato il porta ruota per la ruota di scorta, ho dovuto costruire la capottatura e le due fiancate in tela che si sovrappongono a quelle già fatte in lamiera.

Per fare ciò ho usato del lamierino di piombo prodotto dalla ditta Grifo (non più in commercio) da circa mm. 0,5 di spessore, l'ho tagliato e sagomato, quindi ho applicato prima le fiancate e poi il tetto che deve adagiarsi sul fondo di plastica, precedentemente fatto, sui montanti e sul parabrezza, ricadendo appena sui lati e ripiegandolo sul lato di fondo (foto 9, 1, 8).

Ricordate di colorare il lato interno prima del fissaggio definitivo altrimenti poi sarà impossibile farlo.

Tutte le parti metalliche visibili sul modello, escluso l'intelaiatura della capottatura, sono fotoincisioni in dotazione alla confezione.



Ora alcuni indicazioni per la verniciatura.

Prima occorre verniciare il modello montato e modificato, senza le ruote il parabrezza e la capottatura, per poter poi verniciare correttamente gli interni.

Come colore ho usato il Dark Green AS-9 di Tamiya spray, mentre per la tela dei sedili ho usato il Green Grey 101 della Model Color acrilico, per il telo della capottatura ho fatto una miscela fra il Dark Sea Grey 163 schiarito con Green Ochre 119 sempre della Model Color.

Ovviamente ad eccezione dello spray Tamiya, io lavoro esclusivamente a pennello, poiché non possiedo l'areografo e quindi non l'ho mai usato per nessun dei miei modelli. Vi assicuro che non ne sento assolutamente la mancanza, anzi il pennello permette effetti che l'areografo non può dare.



Per concludere voglio spiegarvi come ho fatto le scritte e tutte le croci rosse. Ho usato ovviamente le decals U.S.A. e le stelle cerchiato del kit, mentre per tutte le scritte ho usato le decals di lettere e numeri per navi in 1:700, di cui sono ben fornito, per la precisione le lettere rosse vengono da un foglio della Delphis Model per navi italiane della seconda guerra e le bianche da un foglio dell'Hawk Graphics per navi inglesi moderne. La croce rossa sul cofano è realizzata con un riquadro di decal bianco con sovrapposte due strisce di decal rossa, fatte con due fogli della Tauro Model, le altre croci rosse sono ricavate da decals per navi ospedale italiane della Delphis Model, in alcuni casi ho solo

usato la croce dipingendo manualmente il sottostante riquadro bianco.

E' possibile che si possa trovare buona parte di queste decals da fogli per mezzi in 1:35, io purtroppo non facendo più mezzi ho dovuto arrangiarmi in modo più artigianale e se vogliamo più modellistico.

Dopo aver dipinto e decorato una normale basetta di legno, cercando di riprodurre un tratto di strada tedesca pavimentata come usava all'epoca con i classici lastroni in cemento giuntati, ho aggiunto la mia Jeep con un figurino che rappresenta un ufficiale medico americano con la divisa di servizio degli anni 40', mentre l'autista indossa un'uniforme da campo tipica dell'esercito americano in quel periodo.

Con questo il mio modello è terminato, partito come un "compito a casa" si è rivelato una bella parentesi modellistica fra navi e soldatini, vincendo anche questa sfida con le foto d'internet e con la mia sopita attenzione verso il mezzo militare.

Ciao a tutti e Buon Modellismo



(ndr) sito internet di riferimento:  
[http://ipocars.com/vinfo/jeep/willys\\_dj3a\\_ambulance-1961.html](http://ipocars.com/vinfo/jeep/willys_dj3a_ambulance-1961.html)





# UNIFORMI DI VOLO A.M.I.

di Maurizio Boverio # 254/1972 Centro I.P.M.S. di Milano

Prima di iniziare la descrizione dei soggetti, voglio precisare che nei soldatini non ho mai voluto cercare una tecnica pittorica "artistica" da concorso ma ho creato una mia personale tecnica di effetto molto essenziale nel risultato, che però mi permette in modo veloce, di curare i dettagli dell'uniforme e tutti i suoi particolari. Spero di essere stato sufficientemente chiaro ed esaustivo nelle spiegazioni, purtroppo i soldatini da me fatti risalgono a oltre 10 anni fa, non più in commercio e non ricordo di che marca fossero. Per riprodurre le combinazioni di volo ho dovuto fare alcune modifiche perchè nessuno era, ovviamente, italiano. Sto preparando altri due soggetti, uno con la tenuta di volo 2012 della PAN partendo da un pilota americano prodotto da Verlinden, l'altro con la tuta di un pilota da caccia attuale, partendo da un pilota prodotto da Pegaso, quindi a presto.



La prima principale combinazione di volo dei nostri aviatori nell'era dei jet, è quella usata dai piloti nel 1965, quando il 21° Gruppo del 51° stormo ricevette in dotazione i FIAT F86K, i famosi Kapponi. La tuta di volo era del classico verde oliva con grosse tasche sulle gambe sopra al ginocchio, sul petto a destra portava una targhetta in stoffa nera con il nome in bianco e sulla sinistra i gradi in oro e sotto il distintivo di reparto del 21° Gruppo ossia il Centauro che scocca la freccia. Sulla schiena il distintivo in grandi dimensioni del 51° Stormo con il Gatto nero che caccia i Topolini verdi, porta un foulard rosso al collo e ha in mano un cappellino Rosso con dietro il ricamo di un 51 in nero. Infine sulla spalla sinistra ha lo scudetto tricolore, ormai presente su tutte le combinazioni di volo e su tutte le mimetiche dell'esercito.



Il secondo soggetto è un pilota di G91Y dell'8° Stormo del 1970 circa. La combinazione di volo è caratterizzata da una tuta completa, sempre del solito verde oliva medio con tasche chiuse da zip sulla parte anteriore delle gambe in basso, un tascone esterno sul fianco destro e un'altra tasca chiusa da zip sulla coscia sinistra. Sopra alla tuta indossa il paracadute con relative cinghie e ha in mano il casco di volo, sulla spalla destra ha il distintivo di reparto, il braccio alato che scaglia la saetta, e sul lato sinistro lo scudetto nazionale.

(NdR.) Apprezziamo l'impegno dell'Autore e sottolineiamo che non vuol essere una dimostrazione di figurinismo, ma una ricerca storica e una dettagliata descrizione delle tute di volo dei piloti italiani.





Il terzo soldatino rappresenta un pilota intorno al 1980 del 6° Stormo, i famosi Diavoli Rossi, con la combinazione di volo adottata per gli F104G, del solito colore verde oliva ma un po' più chiaro, con giubbotto antiG dello stesso colore e sopra di questo un'imbragatura idonea ad agganciarvi dei contenitori tipo giberne ma in tela. Sopra i pantaloni della tuta era indossata la parte inferiore dell'antig, aperta sia anteriormente sia posteriormente e sulle ginocchia, un po' come i copri pantaloni in cuoio dei cow boy, per agevolare i movimenti, esternamente in basso sui fianchi vi erano due tasconi, un altro chiuso era sul fianco sinistro e nella parte posteriore fuoriesce il tubo dell'ossigeno.

Sulla spalla destra vi è la coccarda tricolore con sovrainposta la silhouette nera del 104, mentre sulla spalla sinistra sotto lo scudetto tricolore c'è una tasca portapenne. Ovviamente il pilota indossa i guanti di volo e ha in mano il casco, decorato sul lato destro del distintivo del Diavolo Rosso e a sinistra il distintivo dell'Aeronautica Militare in color oro.



Con il quarto soggetto ci avviciniamo ai giorni nostri, con un pilota di MRCA TORNADO del 1990. Questa combinazione di volo è composta dalla solita tuta verde oliva con sulle gambe i copri pantaloni antiG di color grigio verde, con due tasche chiuse da zip sotto e sulle cosce due tasche con la parte frontale trasparente per vedere le cartine e i documenti di voli ivi posizionati.

Sopra porta un giubbotto di color cuoio con sulla spalla destra la coccarda con la silhouette nera del Tornado e sulla spalla sinistra lo scudetto nazionale con sotto una tasca per contenere matite e penne.

Sopra al giubbotto, per missioni a lungo raggio e quindi anche sul mare, porta una combinazione auto gonfiante di salvataggio di color verde oliva con linguette rosse, e infine ha in mano il casco di volo equipaggiato di occhiali rientranti e maschera per l'ossigeno.



Per finire, abbiamo un pilota di AMX del 1995 circa del 132° gruppo caccia, questa tenuta di volo è composta di una tuta completa antiG del solito verde oliva più chiaro, sulla coscia sinistra ha una tasca con il frontale trasparente per contenere le mappe e con il tubo dell'ossigeno che spunta da sotto un giubbotto che serve per ancorare il corsetto di salvataggio di colore giallo con linguette rosse e altre dotazioni di emergenza utili in caso di atterraggio forzoso.

Sulla spalla destra vi è il distintivo ora in uso dei 4 gatti e sulla sinistra sotto allo scudetto tricolore ha la tasca portapenne, indossa i guanti di volo e sotto al braccio ha il casco di volo con occhiali e maschera dell'ossigeno.





# MB.326D ALITALIA

di Livio Gonella #1854/1988 Centro Tuttoinscala Roma

Alcuni anni fa mi è stata regalata una cassetta vhs contenente un filmato amatoriale super8 dei velivoli Aermacchi MB.326D in dotazione alla Compagnia per l'addestramento basico dei propri piloti presso la base dell'aeroporto di Brindisi, in vari momenti della vita operativa, compreso il volo. Quando ho ricevuto l'articolo di Carlo Cervi ho pensato che poteva essere utile corredarlo con alcune foto tratte dal filmato. Grazie alla disponibilità del mio fotografo il filmato è stato trasformato in digitale e da questo sono state estrapolate le immagini che vedete. La qualità non è certo eccelsa ma la loro unicità penso giustifichi la loro pubblicazione.



1  
Si ringrazia per la gentile collaborazione il socio Enrico Bai per la realizzazione della scritta e del logo della Compagnia di bandiera.



2

Foto 1 - Il volo di addestramento è terminato. Il personale di terra è pronto ad accogliere il velivolo e l'equipaggio.

Foto 2 - L'attività di volo sull'aeroporto brindisino coinvolge anche velivoli militari. In questo caso un Grumman S-2 Tracker.



3

Foto 3 - L'MB.326 in fase di parcheggio. Si intravede l'antenna ADF sul timone verticale e parte della posizione del telo dell'abitacolo posteriore per simulare il volo strumentale.

Foto 4/5 - In queste immagine si nota oltre alla scaletta per l'accesso agli abitacoli, la posizione del telo dell'abitacolo posteriore per simulare il volo strumentale nella sua posizione aperta ripreso da altra angolazione e visibile ancora nella Foto 5 nella pagina successiva.



4

*Vintage*





5



6



7



8



9

Foto 6 - L'MB.326 in fase di parcheggio. Spenta la turbina, i flap si abbassano in posizione di riposo.

Foto 7 - In fase d'atterraggio il pneumatico del carrello principale destro si è sgonfiato, per fortuna, senza provocare nessun danno al velivolo e all'equipaggio. In evidenza l'antenna ventrale VHF2 destra, la piccola presa d'aria e il colore rosso della parte interna del portello del carrello principale.

Foto 8/9 - Due immagini di un volo d'addestramento. I voli in formazione non erano previsti durante il corso ma la macchina fotografica era sempre a portata di mano. In questo caso la cinepresa.

Foto 10/11 - Due immagini per i dioramisti, la Campagnola per il trasporto dei piloti e il trattore per il traino dei velivoli.



10



11



# MB-326 D *Sensazioni, nostalgia e ricordi goliardici di un Comandante Alitalia del 9° Corso Piloti AZ*

di Nanni Pomanti

*Master: On  
 Engine starting: On  
 Fuel Booster Pump: ON  
 Pull: Inverter Standby  
 Manetta: Idle  
 Shut-Off: Abbassata  
 Spia Bassa pressione: Spenta  
 Spia incendio e surriscaldamento: Spenta  
 Starter e contasecondi: Push  
 Milleuno, milleedue, milleetre, milleequattro:  
 rilasciare lo starter..."*

**E**d ecco il classico sibilo del motore a reazione che si mette in moto fino a diventare assordante per il povero Crewchief intento a togliere le spine di sicurezza del Martin Baker. Ricordo ancora tutti i controlli del "Macchino" a memoria.

Non ricordo quelli dei velivoli più recenti ma i suoi sì. Il primo amore non si scorda mai. Anche perché avevamo studiato bene la macchina durante la prima fase istrutturale che si svolgeva a Fiumicino. Durante tre mesi di corso intensissimo ci avevano propinato lezioni teoriche, un link trainer generico che verosimilmente poteva essere quello del T-33, il simulatore del Viscount 785 ed il corso macchina dell'MB-326. Poi tutti a Brindisi per la prima fase della selezione al volo.

Terminati i controlli dopo la messa in moto che comportavano le prove dell'aerofreno e l'escursione completa dei flap per posizionarli poi in posizione T/O, si doveva portare il motore all'80% per far muovere il velivolo dalla sua posizione statica. Si rilasciavano i freni e dopo pochi secondi si portava nuovamente la manetta su idle con frenata di un solo piede per fare una rotazione di 90° e seguire la center line della via di rullaggio. I primi tempi in questa fase ti sentivi alla guida di un mostro di grandezza e di potenza.

In rullaggio aggiustavi il cosciale con le procedure, ripassavi nella tua mente i parametri per le varie manovre che si sarebbero fatte in quota per cercare di non farsi sorprendere impreparati dall'istruttore.

Ripensandoci provo una grande nostalgia anche se all'epoca è stato in realtà un periodo stressante per la forte selezione e la mancanza di precedenti esperienze di volo. Ho dovuto far ricorso a tutta la grinta di cui disponevo per poter superare i vari step che man mano si presentavano, il primo dei quali era certamente il decollo da solista.



Tutti gli istruttori provenivano dall'Aeronautica Militare, avevano una grande esperienza istrutturale ed erano molto in gamba. Lo posso dire anche oggi dopo aver passato quasi 40 anni in Compagnia come Comandante Istruttore ed Esaminatore. La prima fase addestrativa si concludeva con la 19<sup>a</sup> missione. Non era un vero e proprio esame fatto da un esaminatore ma era il tuo stesso istruttore che doveva decidere se farti fare la 20<sup>a</sup> missione, che era il primo volo da solista, o rimandarti a casa, cosa questa abbastanza frequente.

Infatti, su 45 allievi del mio corso solo 18 hanno terminato il corso conseguendo il fatidico brevetto di 3° grado. In ogni caso si trattava di una grande responsabilità avendo in mano il destino di una persona.

Ricordo benissimo la mia 19<sup>a</sup> missione.

Prima di salire sull'aereo ero un po' teso poi, appena seduto, non ho più pensato all'esame ma al mio Macchino. Ho sempre avuto la sensazione durante tutti i miei voli su quella macchina, peraltro condivisa da tanti altri, che non ero io che pilotavo ma che lei e io eravamo una cosa unica che volava.

Il mio istruttore era Antonio Usai, una persona splendida e un vero signore. Si comportava duramente quando era necessario essere duri e affabilmente negli altri momenti e mi ha insegnato inconsapevolmente anche a fare l'istruttore.

Durante la prima parte della missione non ha aperto bocca, sentivo solo qualche "grugnito" come se disapprovasse quello che stavo facendo. Poi mi ha chiesto di fare qualche manovra e ...apriti cielo. Ha cominciato a dirmi che non sapevo fare niente, che le mie manovre erano imperfette e alcune sbagliate.



Poi ha preso lui i comandi, è sceso a mille piedi, ha rovesciato l'aereo e mi ha indicato i campi dicendomi : "Vedi quei campi ? Le tue braccia e le tue mani servono lì, non per pilotare un aereo !"



Mi ha lasciato i comandi con l'aereo rovesciato e mi ha detto di riportare l'aereo a terra. A questo punto ho rimesso l'aereo dalla posizione inusuale, sono salito di quota per fare l'ingresso standard in circuito e, pensando che per me il corso fosse finito, sono andato all'atterraggio.

Arrivato al parcheggio in prossimità del nostro hangar, ho spento il motore, ho fatto i controlli e mi sono slacciato le cinture. Mentre stavo per scendere ho sentito la sua voce con un tono molto duro (dal volo rovescio a quel momento non aveva più aperto bocca!) "Dove credi di andare?" mi ha detto. Io ho risposto : "A casa mia a Roma". E lui: "No! Devi ancora fare il tuo primo volo da solista!". Che emozione!

Ho riallacciato le cinture, ho rimesso in moto e via per la 20<sup>a</sup> missione. Non che la 20<sup>a</sup> fosse una grande cosa. Si trattava di fare un semplice volo in zona di lavoro e di un rientro alla base con il solito circuito, però eravamo da soli, con tutto ciò che questo rappresentava in termini di orgoglio e di eccitazione. Ma anche di una certa ansietà.

Tutti i rumorini, infatti, si centuplicavano nella nostra mente e diventavano sospetti.

Anche le manovre più semplici per precauzione venivano fatte con attenzione e una grande delicatezza e raramente ci si avventurava in manovre accentuate.

Al rientro, dopo i controlli in sottovento (leva carrello, giù; aerofreno su; visivi carrello, sirena muta; luce spenta; flaps su T/O) si faceva la virata base e, sotto gli occhi vigili dell'istruttore in biga, si impostava il finale mettendo i "Full flaps" e cercando di correggere bene il vento in modo da presentarsi correttamente in corto e non sbagliare la richiamata. Brindisi fortunatamente aveva, e ha ancora, due piste angolate (la 14-32 e la 05-23), per cui c'era il vantaggio di volare sempre col vento praticamente frontale. La pista principale era la 32 che comportava l'effettuazione della parte finale del circuito quasi tutta sul mare, senza riferimenti visivi sul terreno. Fondamentale era l'uso del contasecondi che veniva scattato al traverso della testata pista. Ma la nostra salvezza era una petroliera ancorata sul porto (ve ne era sempre una ancorata in quel posto) che coincideva perfettamente con l'inizio della virata base per cui se uno dimenticava di scattare il contasecondi riusciva lo stesso a impostare correttamente la virata base. Un giorno la nave scomparve per quattro giorni e qualcuno dovette rifarsi il circuito per aver sbagliato la virata base e, conseguentemente, impostato male il finale.

Il decollo da solista doveva essere assolutamente festeggiato in qualche modo dai colleghi e non poteva passare inosservato. Anziché il bagno forzato nella fontana della base dove di solito si veniva gettati dai colleghi alla Scuola di volo di Lecce dell'Aeronautica Militare, da noi vi era il rito del taglio dei capelli.

I colleghi ti rasavano parzialmente il capo in modo da obbligarti a ricorrere al barbiere per completare l'opera e farti avere un aspetto più ...decoroso, se così si può dire.

A me tagliarono i capelli solo sul di dietro e un po' sulla parte superiore in modo che vedendomi dal davanti sembrava che fosse tutto normale mentre di profilo ero orribile.





Ma era una tosatura che inorgogli-  
va perché significava che avevamo  
superato una fase molto importante  
della nostra vita. Finalmente venne il  
turno di tosare Tony Falcone (anche  
lui futuro Comandante di Alitalia ora  
in pensione), il bello del corso che,  
avendo più successo con le ragaz-  
ze, era molto invidiato. Lo scherzo,  
pertanto, assunse una connotazione  
completamente differente e ci fruttò  
un articolo a cinque colonne sulla  
"Gazzetta del Mezzogiorno", articolo  
che conservo ancora tra i ricordi più  
cari di quel periodo.

Rasato alla moicana, denudato,  
rivestito con un sacco sul quale erano  
stati praticati dei fori per la testa e le  
braccia e scritte frasi oscene di cui vi faccio grazia sia sul  
davanti che sul di dietro, fu portato scalzo e con una cor-  
da al collo nella centralissima Piazza Vittoria di Brindisi  
e lì legato a un palo. Una cinepresa filmava lo stupore dei  
passanti che si fermavano a vedere questo strano indivi-  
duo mentre altri colleghi scattavano foto a tutto spiano.  
Il capannello di gente finì con l'attirare l'attenzione di un  
poliziotto che portò il malcapitato in Questura insieme  
agli altri allievi senza togliergli il laccio dal collo. Chiarita  
la situazione, dimesso il saio "francescano" e indossati  
gli abiti usuali, ce ne tornammo con Tony in aeroporto  
non senza aver subito una ramanzina da parte dei fun-  
zionari di Polizia.

Superata la 20<sup>a</sup> missione il corso procedeva rapidamen-  
te perché tutto il periodo istruzionale doveva essere  
completato entro i 15 mesi e questo grazie anche al-  
l'elevata efficienza dei velivoli la cui manutenzione era  
affidata a valenti tecnici aziendali.

Alla 29<sup>a</sup> missione c'era l'esame pratico per l'acquisizione  
del 1° grado ed alla 58<sup>a</sup> missione quello di 2° grado. A



questo punto si tornava a Fiumicino per un altro periodo  
di addestramento della durata di 5 mesi che consisteva  
ancora una volta in lezioni teoriche, nell'attività al link-  
trainer e al simulatore del Viscount 785 e si concludeva  
con l'esame teorico per il 1° e 2° grado.

Si tornava quindi a Brindisi per poco più di un mese dove  
si effettuavano ancora 23 missioni dedicate soprattutto  
alla navigazione.

A differenza del programma della Scuola Volo dell'AM  
non si faceva né volo di coppia né volo in formazione  
e l'acrobazia era limitata alla conoscenza delle figura  
acrobatiche classiche per dimostrare la padronanza del  
velivolo nelle posizioni inusuali. Va da sé che ogni tanto  
qualche incontro ravvicinato si verificava per cui la mis-  
sione veniva conclusa con un po' di acrobazia in coppia  
nella quale i nostri istruttori erano particolarmente  
bravi.

All'81<sup>a</sup> missione si faceva l'esame pratico per il 3° grado.  
Ma il corso non era ancora finito. Si rientrava ancora una  
volta al Centro Addestramento Alitalia di Fiumicino dove  
si facevano altri 3 mesi di lezioni finalizzate all'esame

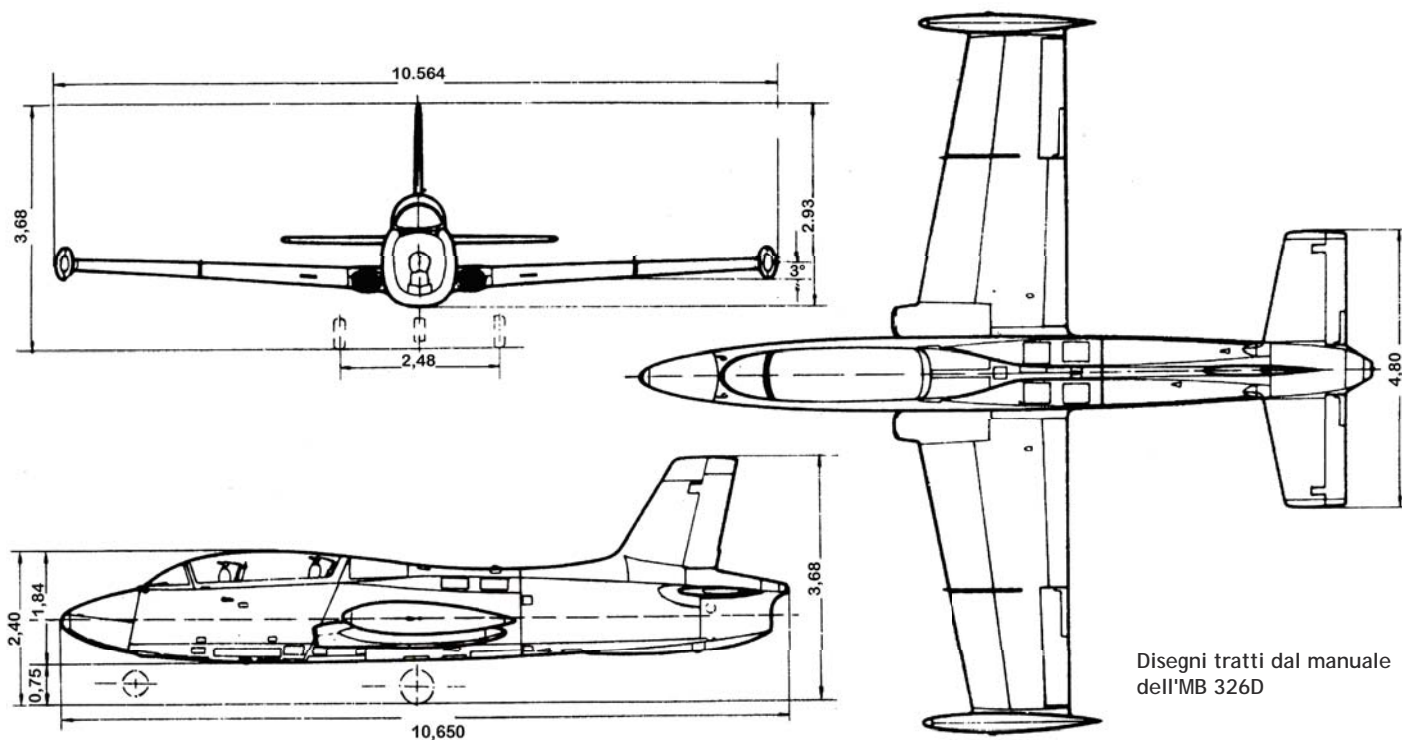
teorico per il 3° grado, l'esame di Uffi-  
ciale di rotta di 2<sup>a</sup> classe e l'esame di  
fonia in inglese.

Il 9° corso iniziò nel gennaio 1966 e  
terminò nel marzo dell'anno succes-  
sivo.

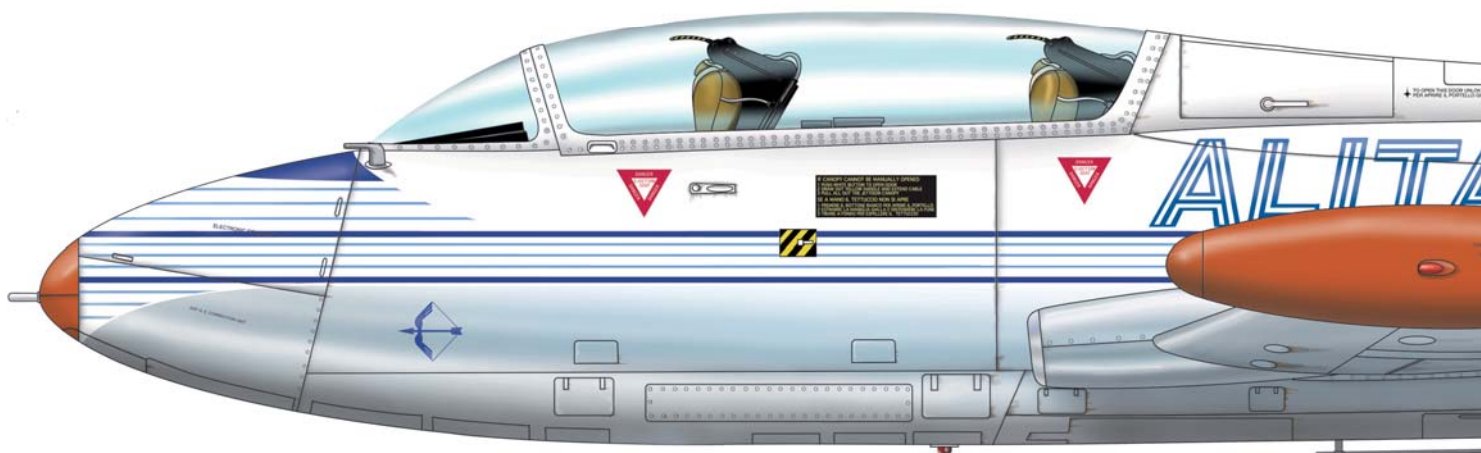
Riguardo il mio libretto di volo di  
quel periodo mentre scrivo e mi ren-  
do conto che si è trattato di un corso  
intensissimo in tutte le sue fasi, una  
grande cavalcata di 15 mesi fortu-  
natamente intervallata da bellissimi  
periodi di volo che alla fine riusci-  
vano a portare a un eccellente livello  
addestrativo anche coloro che, come  
me, non avevano precedenti espe-  
rienze aviatorie.







Disegni tratti dal manuale dell'MB 326D



**Foto 1** - L'allora allievo pilota Nanni Pomanti a sinistra della foto. A destra Marco Pellitteri che diverrà anche lui comandante nella compagnia di bandiera.  
(Ndr. Sulla pancia del velivolo, dietro al carrello anteriore, l'antenna VOR / LOC / MARKER e sul timone verticale l' antenna ADF)

**Foto 2** - L'allievo Pomanti nell'abitacolo dell'MB 326D.  
(Ndr. Sul muso l' antenna GLIDE)

**Foto 3/5** - Il momento tanto atteso, il decollo e l'atterraggio del primo volo da solista.

**Foto 4/6** - Due immagini in volo sul territorio brindisino. Un raro incontro con un altro MB 326D della scuola Alitalia.

**Foto 7** - Il cruscotto dell'MB-326D Alitalia differiva da quello previsto per la versione militare per la presenza di apparati VOR-ILS e radio in VHF.

**Foto 8** - Il volo da solista è terminato.  
(Ndr. Sotto la presa d'aria una delle due antenne parallele, VHF 1 la sinistra e VHF 2 la destra)

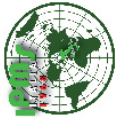




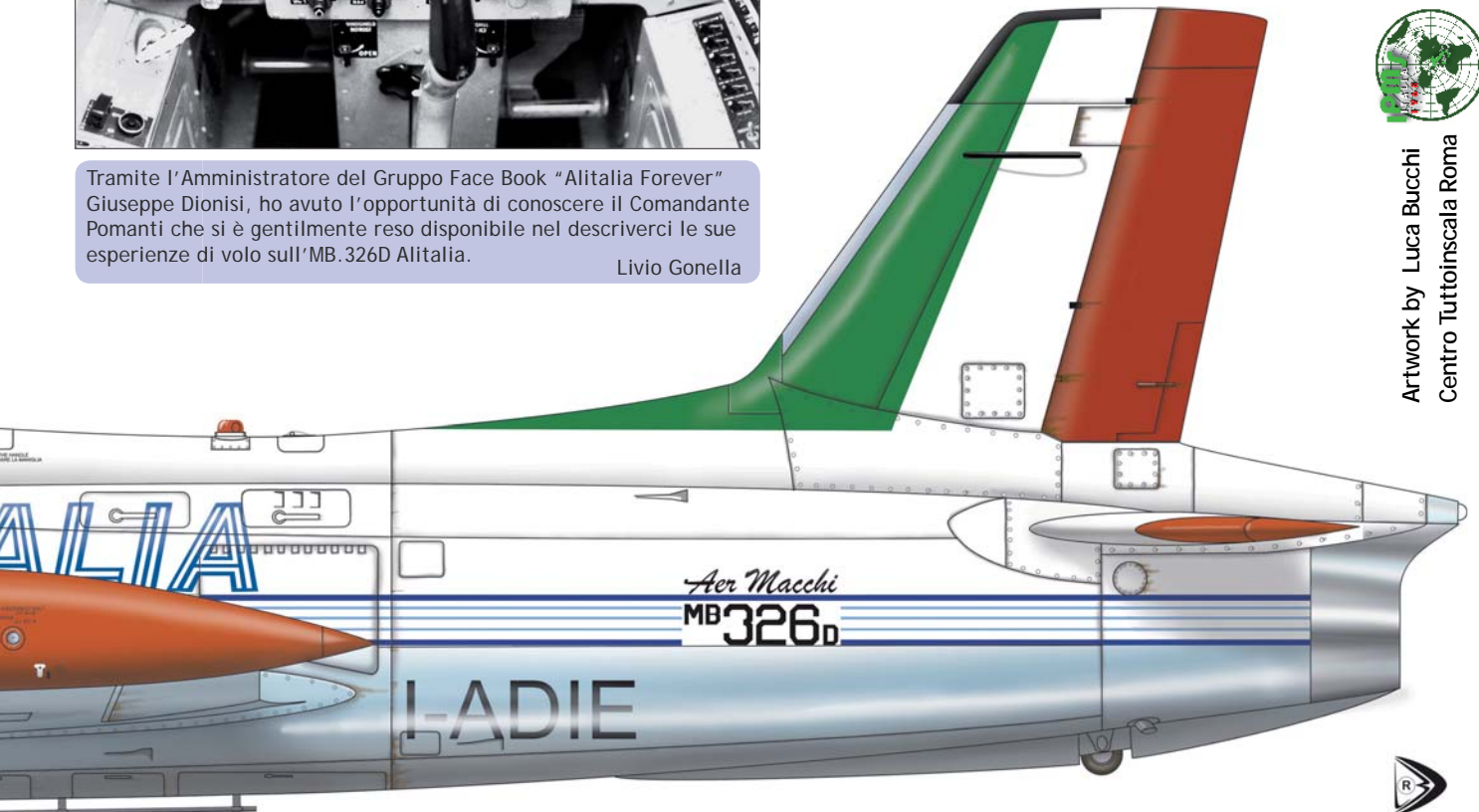
Tramite l'Amministratore del Gruppo Face Book "Alitalia Forever" Giuseppe Dionisi, ho avuto l'opportunità di conoscere il Comandante Pomanti che si è gentilmente reso disponibile nel descriverci le sue esperienze di volo sull'MB.326D Alitalia.

Livio Gonella

La mia vita professionale è stata una vita fortunata. Non sono molti coloro che hanno fatto i piloti di linea formandosi su un aviogetto militare civilizzato. Infatti poco dopo l'Alitalia abbandonò questi corsi preferendo cedere i velivoli all'AM e "ritirare" un prodotto finito. Resta il ricordo di quella che io considero una vera e propria epopea e l'esperienza professionale più bella della mia vita anche se ho volato con questa macchina solo 100 ore e fatto 172 atterraggi, come ben riporta il mio fedele libretto, quello in pelle marrone con le scritte in oro per intenderci, che quelli della mia età conoscono bene.



Artwork by Luca Bucchi  
Centro Tuttoinscala Roma



*Il Comandante Giovanni Pomanti, classe 1945, ha iniziato la sua attività di volo nel 1965 con l'ammissione al 9° Corso di Piloti Alitalia nel dicembre 1965 per terminarla, al comando del B777, nel novembre 2004.*

*Nella sua lunga carriera ha accumulato 20.873,55 ore di volo, la metà come Comandante Istruttore/Esaminatore, con 9.495 atterraggi e 1.122 traversate oceaniche. Inoltre ha svolto 2.673 ore sui simulatori come Comandante Istruttore/Esaminatore.*

*Sul MB.326D ha totalizzato 95,20 ore di volo per 172 atterraggi.*

*Gli altri velivoli che ha pilotato sono il Viscount-785 (Conservato presso l'Istituto aeronautico De Pinedo di Roma), DC8-43 e -62, Caravelle SE-210, DC10-30, DC9-30, MD11 e B777.*





# AERMACCHI MB326D ALITALIA

Modello: Supermodel/Italeri scala 1/72 di Carlo Cervi #1298/1981 Centro Ipms di Alessandria

## Cenni Storici

L'Aermacchi MB326 rappresenta uno dei più grandi successi dell'industria aeronautica italiana di tutti i tempi. Progettato dall'ing. Ermanno Bazzocchi a partire dal 1953, volò per la prima volta il 10 dicembre 1957. Ai comandi del primo prototipo, MM 571 c/n 6152, c'era il famoso pilota collaudatore Guido Carestati, che aveva già portato in volo per la prima volta il Macchi C.202 e il Macchi C.205.

Le modifiche riguardavano soprattutto la parte avionica, con strumentazione e sistemi di comunicazione e radionavigazione di tipo civile, molto simili a quelli che equipaggiavano i Caravelle. Gli MB326D mantenevano però i seggiolini eiettabili.

I quattro velivoli erano i c/n 6291, 6292, 6293 e 6294, le matricole civili erano rispettivamente I-ADIA, I-ADIE, I-ADIO e I-ADIU. L'Alitalia richiedeva livelli di efficienza, supporto logistico e disponibilità operativa

molto superiori a quelli che erano allora gli standard militari italiani, mettendo a dura prova l'assistenza tecnica dell'Aermacchi, che superava brillantemente l'ostacolo.

Il primo velivolo era consegnato a Roma - Fiumicino il 27 maggio 1963, mentre la scuola di volo si trovava a Brindisi. Nei suoi quattro anni di funzionamento, dal 1° luglio 1963 al 1967, la scuola svolse circa 20000 ore di volo, a un tasso annuo di circa 850 ore a velivolo. Sessanta piloti l'anno furono formati sul jet italiano (per un totale di 240) e fino a qualche anno fa, la maggior parte dei comandanti anziani Alitalia aveva ottenuto il brevetto proprio sul 326.



Il nuovo velivolo dimostrò ben presto ottime doti, diventando in breve tempo un vero best seller tra i velivoli addestratori. Prova ne siano i 762 esemplari prodotti, tra Aermacchi in Italia, Embraer in Brasile, Atlas Aircraft Corporation in Sud Africa e Commonwealth Aircraft Corporation in Australia. Moltissimi sono i paesi dove quest'agile velivolo da addestramento ha prestato servizio, sia in pace sia in guerra: Argentina, Australia, Brasile, Dubai, Ghana, Italia, Paraguay, Sud Africa, Togo, Tunisia, Zaire, Zambia, senza contare quelli in cui fu selezionato dalla locale forza aerea ma poi non acquistato per motivi politici. Ancora oggi vola negli Stati Uniti con la National Test Pilot School di Mojave in California. Un esemplare di MB326E è stato appena restaurato e riportato in volo dall'appassionato Renzo Catellani, a Parma. Esiste però anche uno sviluppo civile, in questa storia, che forse non è molto noto. Nei primissimi anni '60 l'Alitalia stava attraversando un serio periodo di difficoltà a causa della scarsità di piloti. Fu presa quindi la decisione di creare una scuola di volo interna alla compagnia e, allo scopo, furono ordinati all'Aermacchi quattro esemplari del nuovo jet da addestramento, nella versione MB326D.

Il corso durava diciotto mesi e portava al brevetto di pilota civile di 3° grado, di ufficiale di rotta di 2ª classe e di radiofonista in lingua inglese.

Il personale di terra della scuola contava solo 19 tecnici, ma riusciva a produrre circa 9 missioni/velivolo al giorno, pari a 145 missioni/mese per velivolo, un rateo



a dir poco eccezionale, considerata la limitatezza dei mezzi a disposizione. La scuola fu chiusa nel 1967, essenzialmente perché l'Alitalia non riuscì a ottenere tariffe agevolate per il combustibile. I tre velivoli superstiti furono riconvertiti all'uso militare, il quarto esemplare, I-ADIA, era andato perso il 12 dicembre 1966 a Brindisi, a causa di acrobazie notturne non autorizzate. Gli altri tre assunsero le matricole militari MM54266 l'I-ADIE, 54267 l'I-ADIO, 54268 l'I-ADIU, strumentazione e avionica furono sostituiti con quelli standard militari ed entrarono in servizio con l'Aeronautica Militare, nella SVBIA (Scuola Volo Basico Iniziale Aviogetti) di Galatina. Uno sopravvive ancora oggi, il 54266 ex I-ADIE, conservato presso l'Istituto Tecnico "Malignani" di Udine, dove è utilizzato per le esercitazioni tecniche degli allievi periti aeronautici.

Il modello Supermodel/Italeri  
Per chi volesse riprodurre l'MB326 in scala 1/72 non c'è molta scelta, il kit da montare è il Supermodel, riproposto recentemente con qualche piccola miglioria dall'Italeri. Si tratta di un kit piuttosto basilico, economico, semplice da montare, con alcuni accessori interessanti e che permette facilmente la realizzazione di un'intera serie di questo velivolo da addestramento. Le migliorie apportate da Italeri al Supermodel si limitano a una maggiore pulizia e nitidezza delle stampe senza alcuna sbavatura, all'aggiunta del condotto di

scarico, che prima doveva essere riprodotto artigianalmente con un tubetto di plastica e a un foglio di decals con una maggiore scelta di soggetti. Ricordiamo, a titolo di cronaca, che in scala 1/72 esistevano anche il kit Aeroclub, dapprima in vacuform poi a iniezione, piuttosto grezzo, e i famosi kit Cunarmodel dei fratelli Gualdoni, che permettevano di realizzare diverse versioni del nostro addestratore, ma dalla plastica vetrosa e fragile. Veniamo al 326 Alitalia.

Ho utilizzato un modello Supermodel per comodità, poiché ne ho circa una decina in casa. Il montaggio è rapido e non riserva sorprese. Consiglio solo, dato

che gli spinotti d'incastro delle ali e dei piani di coda sono molto piccoli, di usare degli spezzi di spilli a mo' di longheroni di rinforzo. L'allineamento delle superfici di controllo ne sarà facilitato. Ho sostituito i seggiolini eiettabili con i Mk.4A dell'Aeroclub in metallo bianco, che oltre ad essere delle dimensioni giuste, va limata solo un po' la base, sono più dettagliati di quelli della scatola e servono anche da zavorra.

Il condotto di scarico l'ho simulato con un tratto di cannuccia da bibita, otturato a un'estremità con del plastocard. Una mano di grigio chiaro a pennello Humbrol 64 mi ha permesso di controllare le stuccature e di preparare la successiva verniciatura a spruzzo. Dapprima ho verniciato le ali, i piani di coda e il muso con l'arancione lucido FS 12197 Humbrol HR132. Poi ho mascherato l'arancione e ho verniciato la parte interna delle ali alluminio Humbrol Metalcote Polished Aluminium.

Ho lasciato riposare il tutto una settimana per poi mascherare le ali e il muso, passando alla fusoliera. Dapprima il bianco lucido Humbrol 22 su tutta la superficie, poi dopo quattro o cinque giorni di asciugatura, ho mascherato con il nastro Tamiya e ho completato con l'alluminio del ventre della fusoliera. Poi ho verniciato l'interno dei serbatoi alari in nero opaco Humbrol 33. Una volta seccato bene il tutto, ho proceduto a mascherare e verniciare il tricolore sul timone. Il direzionale è in rosso lucido Humbrol 19 mentre il piano verticale fisso è in verde bandiera lucido Humbrol 3. Ancora una settimana di asciugatura e poi ho tolto tutte le mascherature. Non è stato necessario usare la cera Future per preparare l'applicazione delle decals, vista la verniciatura quasi totalmente lucida.







Questo modello è nato soprattutto per sperimentare le decals prodotte dalla ditta Alps Decals.

Sono decals realizzate con una stampante particolare, a sublimazione, che non si trova facilmente in Europa e che stampa anche il colore bianco, a differenza delle normali stampanti ink-jet.



Il titolare, Luca Beato, mi aveva mandato a suo tempo uno dei primi fogli del 326 Alitalia, caratterizzato dalla livrea "a pentagramma", ossia con tantissime linee blu sottili che attraversano la fusoliera. Il mio consiglio, prima di applicarle, è di spruzzare su queste decals una mano sottile di cera Future per consolidarle, dato che sono molto fini e aderenti. Ho applicato le decals con grande attenzione e cura. L'allineamento della giunzione dei filetti blu sul muso del 326 ha richiesto una mezz'ora di tempo, una grossa dose di Microset e Microsol e tanta tanta pazienza, il tutto sotto la lente d'ingrandimento. Il risultato, secondo me, è valso la pena dello sforzo. Una volta asciutte, sono state ricoperte da una leggera mano di cera Future per sigillarle e proteggerle dalla polvere.

A questo punto il modello è in pratica finito. Ho ripassato le cerniere delle superfici mobili e le prese d'aria

in fusoliera con una leggera mano di china marrone per evidenziarle, ho installato i carrelli e relativi portelli e l'ho montato su una basetta di legno per poterlo maneggiare senza problemi.

L'aspetto finale è molto coreografico e il modello attira gli sguardi di curiosi ed esperti. Nel modello che ho costruito mancano, perché non le avevo notate, alcune antenne di sistemi radio e di navigazione.

Tuttavia, studiando altre fotografie nel frattempo reperite, mi sono fatto l'idea che gli MB326D Alitalia fossero stati consegnati dal costruttore in una configurazione avionica diciamo così "provvisoria" e che alcuni dei sistemi di navigazione civili fossero stati montati in seguito.

Tali differenze esterne mi hanno portato a ritenere che il modello, così come riprodotto, rappresenta correttamente un MB326D Alitalia nei primi tempi di utilizzo da parte della compagnia di bandiera. Se viceversa si volesse rappresentare un 326 in configurazione completa, allora bisogna aggiungere le antenne mancanti, che per fortuna si trovano sulle stampate del kit (pezzi n.7 per l'ADF e pezzi n.19 per le antenne VHF).



#### BIBLIOGRAFIA

A. Falzoni - S. Lora-Lamia AERMACCHI MB326 - Intergest

Ali d'Italia n.13 AERMACCHI MB326 - La Bancarella Aeronautica Torino

Monografie Aeronautiche Italiane n.12

CMPR Notiziario di Plastimodellismo n.2/83

Frank McMeiken ITALIAN MILITARY AVIATION Midland Counties Publications

Mezzanotte - Nerviani NEVER GIVE UP - Francesco Brioschi Editore





# AERMACCHI MB326 A.M.I. ex ALITALIA

Photofile

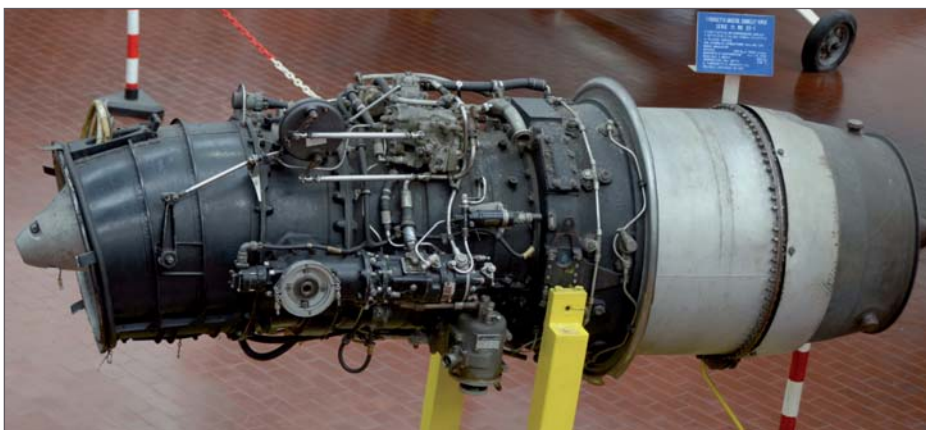
di Paolo G. De Maio

Grazie alla gentile disponibilità del Dirigente Scolastico dell'Istituto I.S.I.S. "A MALIGNANI" di Udine, Dott.ssa Ester Iannis, del Coordinatore della Sezione Aeronautica Prof. Mauro Fasano e dell'autore delle fotografie Paolo G. De Maio, Assistente Tecnico e curatore dell'archivio fotografico e la videocomunicazione dell'Istituto, possiamo presentarvi un photo file del velivolo dell'Aeronautica Militare Italiana MB.326 mm.54266 ex MB.326D Alitalia I-ADIE, utilizzato dagli allievi periti aeronautici dell'Istituto per le esercitazioni pratiche. Il velivolo, fotografato nell'aprile del 2013, si presenta in ottime condizioni.

Livio Gonella 













# AERMACCHI MB339A PAN "Frecce Tricolori"

modello:FREMS scala 1:48

di Carlo Beltramini #3186/2011 Verona

## CENNI STORICI

### LA PATTUGLIA ACROBATICA NAZIONALE

L'acrobazia aerea, in Italia, nacque nel 1930, per volere del colonnello Rino Corso Fougier che costituì la prima pattuglia acrobatica, chiamata "la Pattuglia Folle" che volava su biplani CR.20, basata all'aeroporto di Campoformido (Udine). Dopo anni di successi, la Seconda Guerra Mondiale chiuse per un decennio l'attività acrobatica che riprese nel 1950 con la pattuglia del Cavallino Rampante, costituita con quattro velivoli DH.100 Vampire della 4<sup>a</sup> Aerobrigata. In quegli anni, la ridondanza di velivoli in carico alle Aerobrigate permise la costituzione di una pattuglia acrobatica per l'anno in corso e di una in addestramento per l'anno successivo.

Nell'arco di nove anni si succedettero le pattuglie dei Lancieri Neri, le Tigri Bianche, i Getti Tonanti, i Diavoli Rossi, fino al 1959 quando lo Stato Maggiore decise di costituire



Foto 1 - in alto il pilone del serbatoio ausiliario modificato eliminando i perni predisposti e incidendo i vari recessi, in basso il pilone di sostegno dei serbatoi del fumogeno con foratura e inserimento delle viti di fissaggio



Foto 2 - i piloni dei serbatoi ausiliari in posizione. Si notano i due fori dove verrà inserita la maniglia per il rizzaggio ottenute con sottili fili di rame piegato a U



Foto 3 - il carrello anteriore dove si notano il rifacimento dell'ammortizzatore, il faro di provenienza automobilistica e le spine in metallo

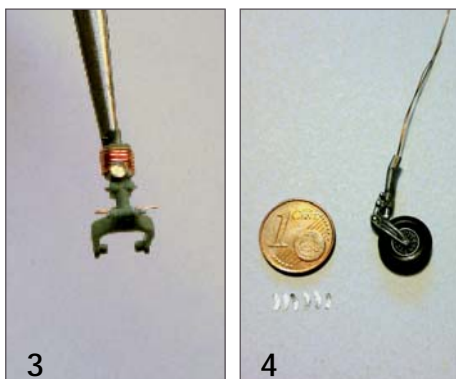


Foto 4 - il carrello principale colorato con i vari tubi dell'impianto frenante, messo a confronto con una moneta da 1 centesimo

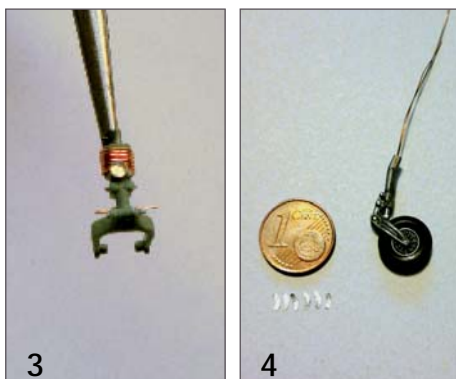


Foto 5 - gli specchietti retrovisori auto costruiti. Costruzione impegnativa viste le dimensioni

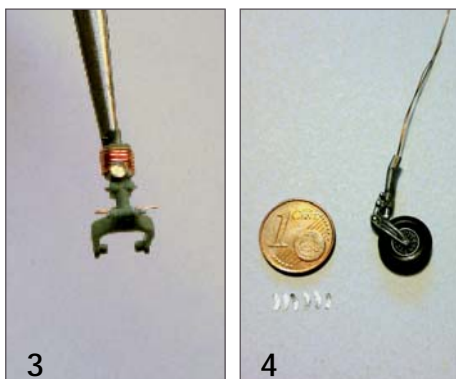
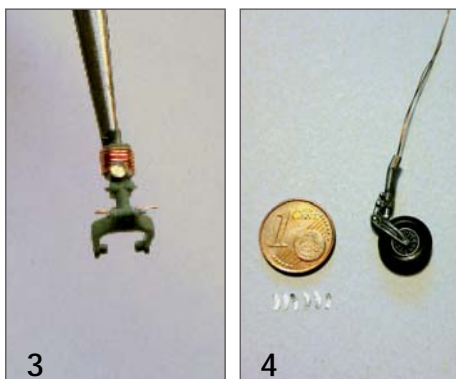


Foto 6 - il seggiolino Pavla prima e dopo la modifica descritta nell'articolo



una pattuglia acrobatica nazionale permanente, le Frecce Tricolori, nell'ambito del 313° Gruppo Acrobatico con sede a Rivolto del Friuli. Da allora le Frecce Tricolori sono state equipaggiate rispettivamente con gli F-86 Sabre, con i FIAT G.91 PAN e ora con gli MB.339PAN.

L'MB.339PAN entra in servizio nel 1982, è un ottimo velivolo frutto dell'industria nazionale e già utilizzato per l'attività di addestramento al volo basico degli allievi piloti.

Il primo esemplare viene consegnato al 313° Gruppo il 6 gennaio 1982. Con l'entrata in linea del nuovo velivolo, la PAN torna ad esibirsi nella formazione completa di nove più uno e si aprono ampie possibilità di miglioramento del programma acrobatico. Infatti, poiché l'MB.339 è una macchina docile e agile, permette di avere sempre la formazione nelle vicinanze del pubblico, con i tempi morti colmati dal solista. Nel corso degli anni il programma delle Frecce Tricolori viene perfezionato e arricchito di nuove figure.

Dal 1982 le Frecce Tricolori hanno raggiunto paesi e genti lontane compiendo lunghe e impegnative tournèe, che hanno evidenziato ancora una volta la professionalità e la preparazione del reparto, vero simbolo dell'Aeronautica Militare e ambasciatore di tutta l'Italia nel mondo.

## IL SOGGETTO

L'esemplare che ho realizzato, è il velivolo 7 (Pony 7) del capitano Paolo Tarantino, in configurazione da display cioè corredato dei serbatoi sub alari per i fumogeni ma non dei serbatoi supplementari per il carburante.



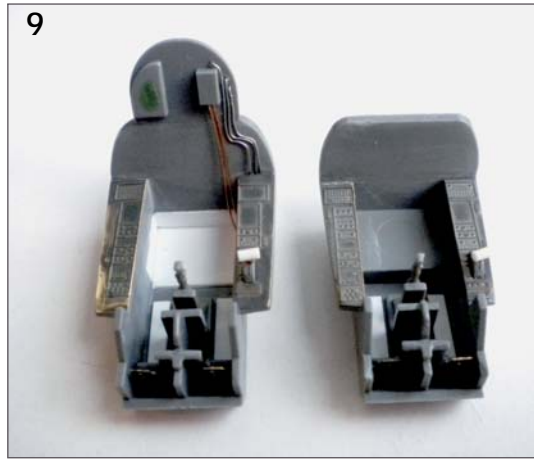


Foto 7/8 - i seggiolini con i particolari evidenziati da un'attenta verniciatura

Foto 9 - i due abitacoli modificati. Si notano i dettagli delle manette motore, le slitte delle pedaliera, i cavi e il rifacimento del fondo per quello posteriore

Foto 10/11 - gli abitacoli verniciati. In quello anteriore si intravede il pannello strumenti in foto incisione Eduard

Voglio sottolineare che il kit è nato nel 1999 e quindi non riproduce l'ultimo aggiornamento del MB339 come appare dalle foto del 50° anniversario della pattuglia, dove quest'ultimo è corredato di pannelli rifrangenti in fusoliera e differisce anche per le antenne in fusoliera e sulla deriva.

Essenziale il volume della De Agostini dedicato alle "Frecce Tricolori" che pubblica delle foto veramente superlative, di altissimo interesse sia per i soli appassionati sia per i modellisti.

**Il modello** - Il kit utilizzato è in plastica ad iniezione prodotta dall'italiana FREMS, buon modello non c'è che dire, plastica lavorabile, incisioni in fusoliera un po' pesanti, migliori quelle sulle ali, dimensioni corrette rispetto ai disegni in scala, soprattutto buona base di partenza per chi vuole successivamente accessoriare l'esemplare prescelto.

Ho assemblato il modello, suddividendo il montaggio in tre fasi: la fusoliera, le ali, i carrelli.

Nonostante fosse mia intenzione realizzare un modello "da scatola" che conservasse la propria linea,

senza per questo mettere in vista motore e vani avionici, ho comunque ritenuto opportuno apportare qualche correzione/miglioria e aggiungere dei particolari "aftermarket" come il kit Eduard 48320 e i seggiolini in resina MB Mk 10 della PAVLA (art.S48018);

**Fusoliera** - Ho iniziato togliendo dalle due semifusoliera tutte le antenne esterne, forando la grande presa d'aria a destra. Dopo varie prove di montaggio a secco delle due vasche dei cockpit, ho individuato vari punti dove posizionare dei piccoli pesi di piombo da pesca, tenuti assieme da pasta DAS e colla cianoacrilica. Dopo aver unito le due semifuso-

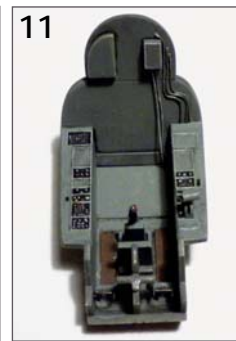
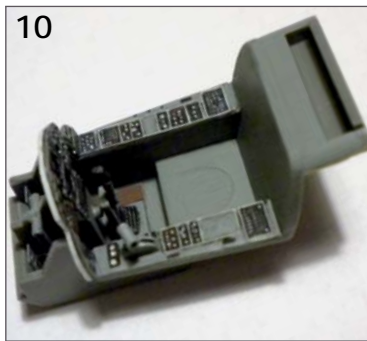


Foto 12 - prove a secco per il posizionamento degli abitacoli con modello assemblato e pronto per verniciatura

Foto 13 - la sostituzione dei pannelli inferiori con quelli foto incisi più i tubi di sfianto in tubetti di rame. In alto si nota il dischetto bianco del bocchettone del serbatoio e il rettangolo posto davanti all'antenna

riere ho sostituito i due pannelli inferiori con prese d'aria, con altrettanti fotoincisi, ho aggiunto il bocchettone del serbatoio ottenuto da un piccolo dischetto di plasticard e, davanti all'antenna trapezoidale, un rettangolo in plasticard da 5x2 mm che ho poi verniciato in marrone scuro. Nel vano aerofreno ho inserito due piccoli tubetti in rame, ovalizzati con una pinza, a simulare i due scarichi. A questo punto ho riposizionato tutte le antenne esterne utilizzando quelle in fotoincisione del set Eduard.



Sulla sommità della deriva ho posto un dischetto di plasticard, come base del faro anticollisione, ho aggiunto l'attuatore del trim e le due sonde laterali in filo di rame di vari diametri.

Ho autocostruito la luce di coda e il tubo per l'uscita dei fumi colorati.

Prima di installare le luci di posizione trasparenti fornite dal kit, ho fatto su ciascuna un piccolo forellino dalla parte interna, riempiendolo con una goccia del relativo colore e dopo le ho incollate nelle rispettive sedi.

**Cockpit** - Il dettaglio del cockpit fornito dal kit è discreto, tuttavia per ottenere una fedele riproduzione ho optato per sostituire i due seggiolini MB.10k con altrettanti in resina opportunamente modificati e accessoriati di cinture fotoincise e cavi vari, mantenendo però la parte superiore originale del kit in quanto più corretta.







Il pavimento del cockpit posteriore è stato abbassato di 0,8 mm. Entrambi i pavimenti sono stati dettagliati con due strisce di plasticard davanti a ciascun comando della pedaliera. I pannelli strumenti sono in fotoincisione Eduard. Basandomi sulle immagini che si possono reperire in rete, ho autocostruito le manette, le luci di lettura e relativi cavi. La parte mobile del tettuccio è stata dettagliata con gli specchietti retrovisori, ottenuti da lamierino di alluminio e relativi braccetti in filo di rame, delle maniglie e dei dispositivi di apertura interni ed esterni.

Ho modificato i piloni di sostegno dei serbatoi del fumogeno e dei serbatoi ausiliari: i primi con foratura e inserimento delle viti di fissaggio, i secondi eliminando i perni predisposti e incidendo i vari recessi. Ho aggiunto le due maniglie per il rizzaggio ottenute con sottili fili di rame piegato a U. Ai due serbatoi ho aggiunto il condotto del fumogeno in filo di rame e il tappo di riempimento con decal rossa. Dopo aver posto le decal superiori e inferiori, ho ripassato le pannellature con una matita a mina morbida da 0,5mm e con lavaggi a olio.



**Ali, superfici mobili** - Ho assottigliato lo spessore delle alette antiscorrimento, ho modificato i piani di coda, incidendo due pannelli quadrati nella parte inferiore e aggiungendo gli attuatori dei trim in filo di rame.

Da ricordare che quest'ultimi vanno posizionati solo dopo le decal.

**Carrelli** - Le gambe del carrello principale sono state accessoriate dei cavi dell'impianto frenante, i vani carrelli con i martinetti di retrazione e dei relativi cavi e accentuato l'effetto profondità con mirati lavaggi di colore nero a olio. Sul carrello anteriore ho invece ritenuto opportuno inserire tutte le spine in filo di rame, l'ammortizzatore e un nuovo faro di atterraggio di provenienza automobilistica, che da un tocco di realismo in più. Alle ruote è stato conferito l'effetto peso con una decisa carteggiatura.

Foto 14 - la colorazione inizia con una base bianca Alclad con la duplice funzione di evidenziare eventuali imperfezioni di costruzione e di costituire un fondo chiaro alle decal, a seguire l'esteso e complesso lavoro di mascheratura in carta adesiva stampata per l'occasione



Foto 15 - la colorazione inizia con le superfici inferiori in duralluminio Alclad



Foto 16 - le superfici superiori in Blu PAN tolte le maschere si inizia la posa delle decal, previa mano di trasparente lucido e cera Future.

**Colorazione** - Ritengo che la caratteristica peculiare di un modello che rappresenta un velivolo della PAN sia la verniciatura e la finitura delle decal. Ho quindi scelto di legare fortemente le due fasi rendendole complementari una all'altra. Non conoscendo in anteprima il reale effetto coprente delle decal ho deciso di verniciare ad hoc il modello proprio in funzione della successiva fase.

Ho steso una mano di fondo bianco Alclad con la duplice funzione di evidenziare eventuali imperfezioni di costruzione, incollaggio e assemblaggio e al tempo stesso di costituire un fondo chiaro alle decal da mettere in seguito. Ho scannerizzato il foglio decal del kit e stampato poi su un foglio A4 di carta adesiva ottenendo delle "decal fittizie" con le quali, una volta ritagliate, coprire le zone che devo-

no essere occupate dalle decal e quindi non verniciate in blu/alluminio.

Questa fase intermedia ha dato origine a un curioso e inconsueto aspetto del modello rivelatasi, in seguito, provvidenziale.

Per le superfici inferiori ho utilizzato l'ottimo Duralluminio dell'Alclad, per le superfici superiori l'altrettanto ottimo blu FS15050 acrilico dell'Italeri diluitissimo in alcool rosa. Sappiamo tutti che gli aerei della PAN hanno una finitura lucida "immacolata", ma un conto sono i velivoli reali, tutt'altra cosa sono i modelli i quali, se non enfatizzati di eventuali contrasti tra le varie superfici e pannelli, assumono un triste aspetto da giocattolo. Pertanto, in nome del principio che "anche l'occhio vuole la sua parte" ho messo mano ai colori a olio e/o acrilici, a matite (si proprio il portamina da 0,5) e ai rapidi da disegni tecnico da 0,1mm per ripassare le pannellature. L'effetto ottenuto non è lo stesso di un B17 alla sua 100° missione ma quello di evidenziare l'esistenza di pannelli e vani avionici, portelli e giunzioni.

BLU PAN FS15050	Acrilico	Italeri 4687AP	sup. superiori
BIANCO	Acrilico	Tamiya XF-2	sup inferiore galleggianti
DURALLUMINIO	Smalto	Alclad LC102	sup inferiore

**Decals** - Fase determinante per la riuscita finale del modello, l'ho preparato dando più mani di cera Future ad aerografo. Il posizionamento di ogni decal è stata preceduta e seguita dall'impiego dei liquidi Microscale.

Sono partito da quelle delle superfici inferiori, prima dei piani orizzontali, poi dei flaps per poi arrivare a quelle delle ali che a loro volta sono suddivise in tre parti, una per ciascun colore. Bisogna avere l'accortezza di mettere prima la parte bianca che poi sarà leggermente sormontata sia dal rosso sia dal verde. Le decal della parte superiore delle ali, così come le coccarde non mi hanno dato nessun problema aiutato anche dalla base di colore bianco.

Una fase invece delicata e impegnativa è la posa del tricolore che percorre in lunghezza tutta la fusoliera che, sebbene già suddiviso in una parte anteriore e una posteriore, deve aderire su una superficie con molteplici curvature nelle tre dimensioni, cosa abbastanza difficile per il film della decal anche se prima reso malleabile dal liquido Microscale.



Inconveniente che si è puntualmente presentato.

A questo punto non mi è rimasto che affidarmi a un cutter con lama nuova ed eseguire alcuni tagli in punti strategici, vale a dire critici per le curvature e allo stesso tempo invisibili, come a esempio in corrispondenza di una giunzione o di un pannello.

Un'altra passata di Micro Sol e la decal aderisce perfettamente senza bolle o storture. Tutte le altre decal come le scritte, loghi e numeri non riservano sorprese, il film trasparente non da alcun effetto "silvering".

La superficie del modello coperta dalle decal è alquanto estesa e comprende varie giunzioni e pannelli che andranno evidenziati in maniera non troppo eccessiva. A questo scopo, ad asciugatura avvenuta, ho rimarcato con una



matita da 0,5, e in alcuni casi con taglio netto, le linee di pannellatura, le griglie o gli stacchi in corrispondenza delle superfici mobili di ali e deriva con un effetto soddisfacente. Al termine ho sigillato il tutto con un'altra mano di cera Future e di trasparente lucido Gunze e Tamiya.

La costruzione del modello è durata circa otto mesi.

Le foto del modello finito sono di Monica Tarocco che, come sempre, ringrazio.



**BIBLIOGRAFIA:**

David Cenciotti Frece Tricolori - Un volo lungo 50 anni De Agostini 2010

Maurizio Di Terlizzi Aermacchi Mb 339 IBN editore Aviolibri n.4 2000





# "FRECCIE TRICOLORI"

Photofile

di Marco D'Intino #802/1977 Centro Tuttoin scala Roma



Vi presentiamo un photo file non propriamente tradizionale, con immagini singolari. Tutte le foto sono del Socio Marco D'Intino scattate a gennaio 2013 al Museo di Vigna di Valle e a Pratica di Mare in occasione della manifestazione aerea per il raduno mondiale per i 50 anni dell'F-104 il 29 maggio 2004.



Foto 1 - Il velivolo recentemente consegnato al Museo di Vigna di Valle.

Foto 2 - In questa immagine alcuni particolari richiamati nel precedente articolo modellistico, i carrelli con il pneumatico del ruotino anteriore di forma particolare, l'aerofreno ventrale esteso, le coperture delle prese d'aria, il pannello rifrangente ai lati del musetto.



Foto 3 - Lo sportello del vano avionica e un predellino aperti. Anche qui visibili, da un'altra angolatura, i carrelli e parte dell'aerofreno. Notare l'aletta antiscorrimento, estremamente sottile, riproducibile sul modello solamente con una in fotoincisione.

Foto 4 - Particolare dello stemma ideato per i 50 anni della Pattuglia Acrobatica nazionale. Ricordo la confezione commemorativa nr.1297 in scala 1/72 dell'Italeri che comprende l'F-86, il G.91 e l'MB.339 con i colori della PAN.

Foto 5 - Pony 7 in rullaggio verso la testata pista per dare inizio all'esibizione in volo.

Foto 6 - I piloti hanno preso posto nell'abitacolo poco prima del rullaggio. Interessanti i particolari del tettuccio aperto con le varie spine di bloccaggio e quelli della paratia dell'abitacolo posteriore.

Foto 7 - Il Pony 7 ripreso a Pratica di Mare parcheggiato con alcuni vani aperti.







Foto 8 - I piloti, accompagnati dallo specialista, si avviano verso il proprio velivolo. Utile per i figurinisti.



Foto 9 - I serbatoi ausiliari del carburante, utilizzati nei voli di trasferimento, con qualche piccola imperfezione.

Foto10 - Poteva mancare un foto dell'intera pattuglia!





# Telford 2013

Impressioni, sensazioni, emozioni all'IPMS UK 50th anniversary year

di Gianluca Varone #870/1977 Centro Ipms di Modena

È piacevole trovare qualche conferma della bellezza della "dorata vecchiaia": non riferisco qui per decenza che cosa un paio di anni fa in un museo californiano uno stagionato ma ancora valente restauratore di aerei mi disse qual'era l'unica cosa che aveva di dorato nella sua vecchiaia! Io in attesa di poter scoprire e apprezzare nei prossimi anni altre dorate bellezze della mia vecchiaia, con grande soddisfazione intanto mi godo quello che di buono mi ha già portato ... un quasi insperato vantaggio per la mia patente e, decisamente più interessante per i colleghi soci che hanno la pazienza di leggere queste mie righe, il Golden Jubilee, le nozze d'oro del nostro IPMS, in altre parole dell'originaria associazione britannica da cui poi sono nate le varie "branche" (come piace dire al nostro Giorgio Pini) estere (al momento quasi una sessantina quelle attive, fra piccole e grandi).



Per il 2013 da tempo mi ero ripromesso di non mancare, salvo disgrazie (che grazie a Dio non ci son state) a quella che senza falsa modestia si definisce "la più grande mostra modellistica sulla Terra", cioè Scale ModelWorld [SMW] a Telford, in Inghilterra, una modernissima città della contea dello Shropshire a qualche decina di chilometri a ovest di Birmingham. SMW quest'anno era caratterizzata dalla celebrazione del 50° anniversario dell'IPMS.

E così il 9 e il 10 Novembre scorso ho avuto il grande piacere di visitare la più grandiosa mostra/mercato/concorso di modellismo statico che si sia mai svolta fino a ora nella storia, insieme con altre migliaia di appassionati, di sicuro oltre 10mila. SMW è la mostra organizzata ogni anno dall'IPMS-UK ed è gestita in modo ammirevole e professionale dallo stesso IPMS-UK grazie all'impegno del grande, in tutti i sensi, Presidente Paul Regan e del suo Executive Committee (le "magliette gialle"



Foto 1 - Panoramica sulle vaste sale espositive della manifestazione.

Foto 2 - I componenti del Centro di Milano che hanno partecipato in massa

Foto 3 - Lo stand allestito dai Soci del Centro di Milano

Il sottoscritto, per mancanza di sufficiente tempo libero, da oltre un quarto di secolo è purtroppo un modellista "in aspettativa". Sperando di poter tornare a costruire qualcosa di quanto in tutti questi anni ho continuato a collezionare (con moderazione), se e quando riuscirò ad andare in pensione con ancora un po' di energie, intanto mi mantengo in contatto con la nostra comunità di appassionati e, di tanto in tanto, vado a godermi i capolavori modellistici esposti alle mostre.







Così noi "IPMSer" risparmiamo le 15 sterline del biglietto d'ingresso per i due giorni, abbiamo il 10% di sconto (o più in qualche caso) presso le bancarelle di alcune decine di espositori commerciali fra gli oltre 180 presenti quest'anno (dalle grandi fabbriche AIRFIX e REVELL fino a negozietti di libri e accessori) e abbiamo la possibilità esclusiva di "fare affari" vendendo i nostri "surplus" nell'apposita zona riservata agli scambi fra modellisti.

Quest'anno poi, in occasione dell'anniversario, l'IPMS-UK ha avuto l'eccellente e commovente iniziativa di regalare a tutti i soci presenti un distintivo commemorativo dorato da occhio. Da anni la SMW è forse il più forte pilastro della buona salute della nostra associazione nel Regno Unito: lì da una popolazione simile a quella dell'Italia saltano fuori oltre 3mila soci paganti!

Va notato che alla mostra non c'erano solo modelli e materiali per modellismo ma anche alcuni soggetti originali: collezionisti di mezzi "veri" perfettamente funzionanti hanno messo in mostra due elicotteri della guerra del Vietnam, un UH-1 e un OH-6A, un carro armato Centurion oltre ad automobili sportive.

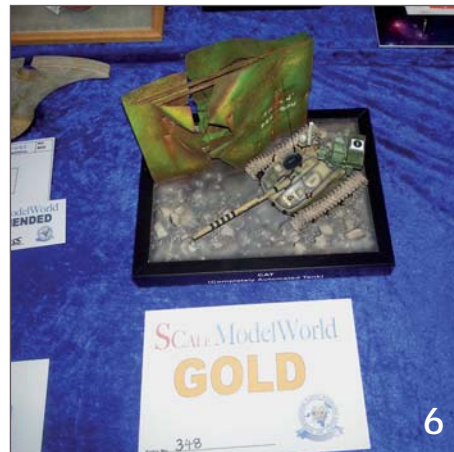


Foto 4 - I cinque fondatori del Centro di Milano, da sinistra Maurizio Boverio, Gianpaolo Marini, Massimo Ferrari, Enrico Leprono, Sergio Dalla Noce

Foto 5 - Il vincitore del Trofeo Ipms Italia offerto dal Centro di Milano, il Polikarpov I-16 UTI-4 di Peter Buckingham



Foto 6 - il CAT (completely automated tank) di Carlo Luigi Tamiazzo oro nel SPACE/SCI-FI/FANTASY costruito partendo da un semplice mouse

Foto 7 - un altro oro per Carlo Luigi Tamiazzo con Sd.Kfz 142 Sturmgeschutz IIIIG nella categoria B - MILITARY VEHICLES

che sono onnipresenti durante la mostra) e di dozzine di altri centri IPMS-UK e semplici soci IPMS-UK singoli ("Country Members" come dicono i nostri colleghi britannici). Inoltre sono da applaudire, per l'importante contributo alla SMW, i tanti appassionati IPMSer esteri che a loro spese, anche ingenti, allestiscono e presidiano gli stand delle rispettive sezioni nazionali. Ancora una volta a Telford l'IPMS Italy è stata presente grazie a un bello stand frutto dello sforzo degli amici del Centro di Milano, a cominciare dal nostro Direttore Nazionale, andati lassù in forze. Questa è stata per me la terza visita a SMW nel giro di una decina d'anni. Già le altre volte ero rimasto entusiasta della dimensione e della qualità della mostra ma quest'anno, in attesa di conoscere i dati consuntivi ufficiali, da subito ho avuto l'impressione che si siano superati tutti i record. Ho perso il conto ma gli organizzatori mi hanno detto che quest'anno erano presenti più di 40 gruppi modellistici esteri, in gran parte sezioni IPMS di altre nazioni.

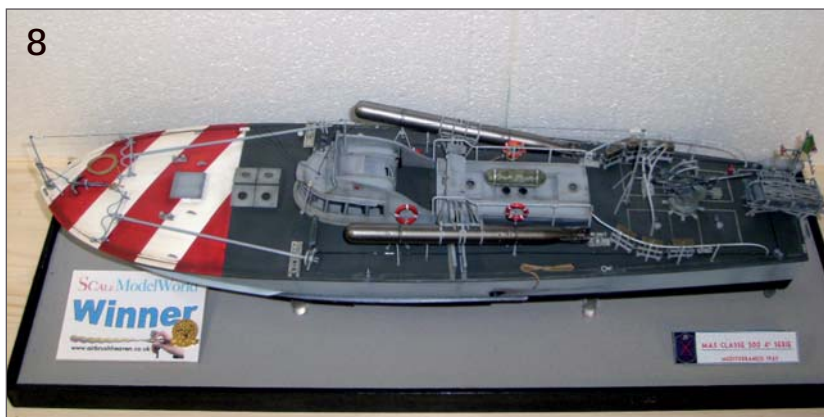
Letteralmente sono venuti a Telford per festeggiare il nostro 50° anniversario anche soci dagli antipodi!

Andare alla SMW è il modo più efficace per riguadagnare, con gli interessi, la spesa per la quota d'iscrizione all'Associazione, a qualunque sezione nazionale si sia iscritti. I nostri colleghi britannici mantengono vivo lo spirito originario dell'IPMS riconoscendo anche ai soci delle sezioni estere, "overseas" come dicono loro, esattamente gli stessi diritti e benefici alla SMW che spettano ai soci inglesi.

In uno stand dedicato agli appassionati dei film e telefilm di fantascienza, erano presenti due mostri sacri dei modelli di scena utilizzati per le riprese, Mike Tucker e Mat Irvine ... e qualche appassionato avrà già capito il perchè.



8



Quest'anno, infatti, alla SMW è stato anche celebrato un altro 50° anniversario, molto sentito fra i telespettatori britannici di almeno tre generazioni: quello del Dr. WHO. E quindi ecco i modelli di Daleks, Cybermen, la cabina TARDIS ed entrambe le incarnazioni del cane cibernetico K-9. E, per la delizia dei bambini piccoli e di quelli con i capelli bianchi, alcuni ferocissimi e letali Daleks veri che pattugliavano lampeggianti le corsie della mostra, pronti a fulminare chiunque si azzardasse a toccare i modelli in esposizione.

Come in tutte le edizioni precedenti, anche alla SMW 2013 c'è stata la "competition", il concorso nazionale riservato ai soli soci Ipms. Non so se sia stato il più partecipato di sempre, però con oltre 1300 modelli in concorso, dei più svariati soggetti, in gran parte di alta qualità e spesso eccelsa, il concorso da solo giustificava la visita. Con medaglie per un centinaio di categorie e una quarantina di premi speciali i giudici sono riusciti comunque a premiare una consistente percentuale dei tanti concorrenti.

Il Centro di Milano ha ancora una volta messo in palio il premio speciale IPMS Italy che è stato assegnato a un modello molto originale, un addestratore in 1/72 Polikarpov I-16 UTI-4 nei colori della Luftwaffe, fatto da Peter Uckingham.

Alcuni dei modelli in gara erano pezzi di bravura commoventi, come il più bel bidone arrugginito che abbia mai visto in vita mia e un F-4 Phantom 1/32 nero col coniglietto di Playboy che a prima vista non sembrava nulla di più di un bel modello ma che a guardar meglio è un'impressionante opera d'arte di su-

perdettagli autocostituiti, in gran parte rimasti nascosti dentro il modello, frutto di 30 (TRENTA!) anni di lavoro di Shinzo Murakami. Per me è stata una grande sorpresa scoprire che il vincitore dei vincitori, il campione nazionale britannico, Senior 2013 Champion (questo è il titolo ufficiale, mentre "best of show" è quello che poi tutti dicono informalmente) nonché vincitore del premio speciale IPMS Austria è stato un piemontese, Stefano Marchetti, con un'automobile "fantasy" Bugatti/Tesla autocostituita in grande scala (che da noi si era già vista quest'anno almeno a una mostra modellistica fantasy a Lucca, dove ovviamente aveva vinto). Un lavoro modellistico di straordinaria abilità tecnica. A mio giudizio il figurino di foggia femminile, che rappresenta il pilota, non è allo stesso livello qualitativo dell'automobile. La mia sorpresa è stata ancora più grande quando mi sono reso conto che Stefano Marchetti era stato il campione nazionale anche alla SMW 2012 con un'altro magistrale modello fantasy.

9





Il grande Marchetti, che si è anche aggiudicato un ARGENTO con un altro modello fantasy, non credeva ai suoi occhi quando è stato proclamato campione anche quest'anno. Per un po' l'ho visto che camminava sollevato da terra e aveva gli occhi come Zio Paperone di fronte a un fantastiliardo in lingotti d'oro!

Come vecchio socio italiano ci sono rimasto un po' male quando ho appreso che Marchetti, per partecipare al concorso a Telford, si è iscritto all'IPMS-UK invece che al nostro IPMS Italy. Questo fatto rileva la nostra storica difficoltà di attirare nell'associazione modellisti italiani dei settori automobili e fantasy, nonostante che anche in Italia ce ne siano tanti e molto bravi.

Ho visto che invece alla SMW la partecipazione, sia in concorso sia alla molto più ampia mostra fuori concorso, è molto assortita: aeroplani e mezzi militari terrestri sono sempre in maggioranza ma navi, figurini e fantasy sono pure molto presenti.



L'IPMS-UK si merita un bravo anche per questa capacità di attirare modellisti di tutti i tipi: è una delle strade per avere un'associazione attiva, prospera e influente. Ciò detto, anche quest'anno ci sono stati premi per modelli dei soci appartenenti ai centri di Milano e Torino: Carlo Tamiazzo ORO per un Sd.Kfz 142 Sturmgeschutz IIIG e ORO per un tank fantasy, Maurizio Boverio BRONZO per una USS Tarawa LHA-1 2005 e BRONZO per una HMS Victorious 1966, Flavio Brusco BRONZO per un



Foto 8 - Il MAS 500 IV Serie di Maurizio Mauro cui è stato assegnato il trofeo AIRBRUSH HEAVEN AWARD

Foto 9/10 - Il modello SENIOR NATIONAL CHAMPION categoria SPACE/SCI-FI/FANTASY nonché vincitore del trofeo IPMS AUSTRIA TROPHY, la Bugatti/Tesla Type 159sc di Stefano Marchetti

Foto 11 - Il Fiat G.91R1B di Edoardo Rosso insignito di menzione onorevole (COMMENDED) nella categoria A - AIRCRAFT

Foto 12 - L'oro nella categoria Diorama, il bidone arrugginito di Andrew Argent

diorama sci-fi fantasy, Edoardo Rosso menzione onorevole per un G.91R, Maurizio Mauro con uno dei premi speciali Airbrush Heaven per un MAS 500 IV serie.

Poiché nelle cose umane persino quelle fatte bene si potevano far meglio, anche per il concorso 2013 alcuni aspetti potevano essere migliori.

Mi riferisco al problema della fruibilità della mostra per i visitatori. Purtroppo per il pubblico la mostra è stata visitabile solo per poche ore, non sufficienti per gustarsi la grande quantità di modelli d'alta classe. Inoltre i modelli erano molto ammassati sui tavoli e l'illuminazione della sala era scarsa.

Il socio inglese John Tapsell ha messo a disposizione alla pagina internet <http://smwshow.com/gallery.php> una vasta rassegna fotografica di SMW2013, comprendente anche belle immagini di molti dei vincitori.

Suppongo di non essere il solo (anzi scommetto che siamo parecchi!) IPMSer che forse non vincerà mai nemmeno la medaglia di cartone in una mostra di modellismo rionale ma che però è da decenni appassionato all'hobby del modellismo e in particolare affezionato all'IPMS, per i principi ispiratori dell'associazione e per le persone, spesso diventate dei cari amici, che li hanno messi in pratica. Per gli IPMSer come me sono stati due i pezzi forti della mostra di Telford. Primo, lo stand speciale, davvero ricco, ben fatto ed emozionante, celebrativo del 50° anniversario della fondazione dell'Associazione. Secondo, l'opportunità di rincontrare nei grandi padiglioni della mostra vecchi amici, a volte di persona, a volte indirettamente (soprattutto nel caso dei vecchi modellisti e autori che hanno già cambiato definitivamente residenza) trovando esposto il frutto del loro lavoro, che siano i modelli fatti, le pubblicazioni





Foto 13 - L'Amphibious Assault Ship Tarawa LHA-1 di Maurizio Boverio, uno dei due bronzi nella categoria E - SHIPS

Foto 14 - La portaerei HMS Victorious 1966 di Maurizio Boverio, altro bronzo nella medesima categoria

Foto 15 - L'F-4 Phantom in scala 1/32 nero col coniglietto di Playboy, un'impressionante opera d'arte frutto di 30 anni di lavoro di Shinzo Murakami vincitore del BRIAN HOLMES F4 PHANTOM TROPHY

Foto 16 - il primo numero del bollettino ciclostilato dell'IPMS quando ancora si chiamava BPMS,



prodotte, le organizzazioni create, gli arricchimenti tecnici e commerciali introdotti nel nostro hobby.

E' stato bello, quasi commovente, vedere il primo numero del bollettino ciclostilato dell'IPMS quando ancora si chiamava BPMS, vedere i kit rudimentali che già venivano montati e commentati da soci IPMS quando io avevo da poco imparato a parlare, apprendere che l'idea di fare un'associazione di appassionati di modellini statici in plastica venne a una manciata di modellisti inglesi che si trovarono a commentare, con soddisfazione e speranza per lo sviluppo del loro hobby, un kit proprio di un aereo italiano, il Fiat CR.42 (grossomodo in 1/50) della Merit, che a quel tempo stupì per la sua alta qualità.

Per questo 50° anniversario tanti di noi, vecchi ragazzi, oggi spesso alle prese con acciacchi per l'età... più che matura, dai fatidici quattro angoli del mondo hanno volentieri fatto uno sforzo speciale per essere a Telford. Ho avuto il grande piacere di salutare di persona dei soci che non vedevo più dai tempi del mio impegno come segretario nazionale e redattore delle nostre pubblicazioni, 30 anni e 15 kg fa e con i capelli decisamente più scuri di oggi. Nel caso di alcuni amici esteri di altre "branche" IPMS con i quali, durante il mio lavoro come aiuto di Giorgio Pini per le relazioni internazionali, c'era stata una stretta collaborazione per corrispondenza, è stata finalmente l'occasione di stringerci la mano e sorriderci a quattrocchi.

Fa piacere vedere che, prima ancora che si chiudesse l'edizione 2013 di SMW l'IPMS-UK ha già cominciato a organizzare in dettaglio SMW 2014, che ci sarà l'8 e 9 Novembre p.v. con il centenario dell'inizio della Prima Guerra Mondiale come argomento principale."