

Nuovo notiziario G.M.R.S.F.

Cari amici del G.M.R.S.F.,

finalmente dopo tante riunioni, proposte ed altro, il nostro notiziario fa la sua apparizione sul sito Internet della nostra associazione.

Si tratta di un importante risultato che ci consente di essere più vicini ai nostri soci, anche e soprattutto, a quelli che non risiedono a Foggia, e inoltre di essere più vicini anche agli amici che ci seguono, e non sono pochi, da quando il nostro nuovo sito è stato creato.

In piena era dell'informatizzazione un notiziario on line ci consente di ridurre i costi per i soci, raggiungere tutti, (quanti di noi non usufruiscono di Internet?), e di fornire un servizio decisamente migliore per tutti.

Certo gestire un notiziario come questo non sarà facile, anche se le idee sono chiare e soprattutto sono improntate a quello che sono gli ideali che ha sempre animato la nostra associazione, vale a dire amicizia, collaborazione, spirito di sacrificio e altruismo.

In questo notiziario si daranno consigli sulle tecniche modellistiche, si parlerà di nuovi e vecchi kit, si daranno informazioni storiche, ci saranno foto e tavole a colori di mezzi militari, velivoli, navi e figurini, che potranno sicuramente essere di valido aiuto a chi si accinge alla costruzione di un determinato modello.

Chi lo desidera potrà formulare delle domande, alle quali cercheremo di dare delle risposte in tempi brevi, ma anche darci una mano, proporre, e, perché no? Intavolare una seria discussione storico-modellistica che possa essere di valido ausilio per tutti noi.

Ovviamente il notiziario, che si prevede essere a cadenza trimestrale, potrà essere gratuitamente scaricato, stampato e conservato da chiunque, su questo non ci facciamo alcun tipo di problema.

Un ultima cosa, il nostro notiziario darà voce a tutti coloro che lo richiederanno nei tempi e nei modi previsti, ma non ci saranno mai spazi per coloro che non siano umili e seri, da noi i modellisti da mostre concorso, i numeri uno, gli pseudostorici e tanta altra gente strana di cui purtroppo la Capitanata e l'Italia intera è ricca, non hanno futuro.

Che nessuno quindi si offenda, ma è la nostra politica, il nostro credo, i latini dicevano "Facta no Verba", Fatti non Parole, e noi a questa massima ci siamo sempre attenuti, e, se in quasi quattro anni che il G.M.R.S.F. esiste, siamo riusciti ad ottenere dei più che validi risultati, questo lo dobbiamo solo a noi stessi e al nostro impegno e modo di operare.

Un cordiale saluto a tutti.

*Luigi "Gigi" IACOMINO
Presidente del G.M.R.S.F.*

SOMMARIO

<i>Tecniche modellistiche: Le reti metalliche.</i>	<i>Pag.3</i>
<i>Velivoli storici: Lockheed PV-2 “Harpoon”.</i>	<i>Pag.4</i>
<i>Nuovi modelli: Le Jeep Willys in scala 1:72 e 1:43 della Carrarama.</i>	<i>Pag.8</i>
<i>Storia: L’aviazione italiana nei Balcani, 1945-2003 (Prima parte).</i>	<i>Pag.9</i>
<i>I nostri modelli: Moto Guzzi V7 Special Custom.</i>	<i>Pag.13</i>
<i>Appuntamenti: Foggia città martire, quei terribili giorni del 43’.</i>	<i>Pag.15</i>

RINGRAZIAMENTI

Il Gruppo Modellistico Ricerche Storiche Foggia desidera ringraziare per la cortese collaborazione i Soci Gigi Iacomino, Paolo Iammarrone, Pino Caggiano e Vito Del Vecchio, per la loro cortese collaborazione alla realizzazione di questo primo numero del nuovo notiziario.

FOTOGRAFIE

Il materiale fotografico esposto è stato gentilmente concesso da Gigi Iacomino, G.M.R.S.F., Gruppo Modellisti Nisseni e Archivio Storico Stato Maggiore Aeronautica.

TECNICHE MODELLISTICHE

LE RETI METALLICHE

A partire dalla Seconda Guerra Mondiale, e proseguendo via via, durante la guerra di Corea, il Vietnam, i conflitti arabo-israeliani sino a giungere ai giorni nostri, gli equipaggi carristi hanno sempre fatto ricorso all'ausilio di reti metalliche, come quelle dei letti o dei recinti dei pollai, per proteggere i propri mezzi dagli effetti distruttivi delle granate a razzo o delle cariche cave.

Negli ultimi anni molte ditte di accessori, soprattutto quelle che si occupano di mezzi militari, hanno creato dei kit di accessori, spesso in fotoincisione, ma dai prezzi notevolmente alti e che a volte si avvicinano al prezzo dello stesso modello che vogliamo arricchire.

Tuttavia è possibile riprodurre la rete metallica a dei prezzi veramente bassi e con un notevole realismo, che nulla ha da invidiare ai kit di accessori attualmente presenti sul mercato, il materiale da utilizzare è il tulle da bomboniera, meglio ancora se del tipo "velo di fata", che si distingue per una trama estremamente sottile e regolare.

Poiché il tulle è ricavato da un materiale sintetico simile al nylon, per il suo incollaggio occorre utilizzare esclusivamente degli adesivi epossidici a due componenti o, in alternativa del collante cianoacrilico.

Una cura particolare va posta nel tendere sia il collante, che il tulle, correttamente avendo la pazienza di aspettare i tempi giusti prima di maneggiare il pezzo.

Gli impieghi del tulle sono i più disparati, e coprono quasi tutti i settori del modellismo statico, ad esempio nel settore dei mezzi corazzati è possibile riprodurre oltre che alle reti delle corazze aggiuntive, anche le reti di protezione presenti nelle grate dei vani motore dei carri armati, mentre nel settore dell'aeromodellismo possono ottimamente riprodurre le recinzioni in metallo degli aeroporti.

Quindi si tratta di un materiale a basso costo, che se opportunamente utilizzato potrà permetterci di avere grosse soddisfazioni a prezzi molto contenuti, che sicuramente non potranno che aiutarci a realizzare i nostri piccoli, grandi sogni, con poca spesa.



Un T34/85 in scala 1:35, il modello è stato arricchito con diversi dettagli, tra essi si possono notare le reti metalliche di alcuni letti ottenuti utilizzando il normale tulle per bomboniere.

VELIVOLI STORICI LOCKHEED PV-2 “HARPOON”

Il velivolo antisommergibili statunitense Lockheed PV-2 “Harpoon” traeva le sue origini dal brillante e innovativo velivolo da trasporto civile Lockheed L 14 “Electra”, sviluppato dalla ditta californiana verso la metà degli anni 30’.

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale la Lockheed sviluppò dall’L 14 il modello “Hudson”, un velivolo ideato su richiesta del Coastal Command (Comando Costiero) britannico specificatamente per il pattugliamento marittimo e la lotta antisommergibili.

Il velivolo venne particolarmente apprezzato dagli equipaggi inglesi per le sue doti di comfort, robustezza e affidabilità, cogliendo numerosi successi contro il naviglio italo-tedesco nel settore dell’Oceano Atlantico e del Mediterraneo.

Dopo l’ingresso in guerra degli Stati Uniti la Lockheed propose all’U.S.NAVY un’evoluzione dell’Hudson, il PV-1 “Ventura”, questo velivolo venne ampiamente utilizzato dai reparti aerei della marina americana nel settore del Mediterraneo e del Pacifico, senza tuttavia riuscire a raccogliere i consensi del suo predecessore.

Nel 1945 la Lockheed sviluppò la versione PV-2 “Harpoon”, rispetto al suo predecessore il nuovo velivolo aveva un’avionica molto più curata e complessa, era equipaggiato con impianti elettronici antisommergibili, e disponeva di un armamento più completo costituito da 5 mitragliatrici cal. 50 da 12,7 mm. in postazione fissa nel muso, più due in torretta dorsale e due in depressione ventrale, il carico di caduta era costituito da 2 tonn. di bombe in fusoliera più razzi aria terra e aria mare non guidati.

Pur trattandosi di un velivolo abbastanza sofisticato per l’epoca, il PV-2 era tuttavia afflitto da diversi problemi di affidabilità, dovuti soprattutto ai due motori Pratt & Whitney R-2800 da 2.000 CV, questi propulsori, pur risultando affidabili e potenti su altri velivoli, mal si adattavano al velivolo della Lockheed e furono la causa di molti incidenti, spesso mortali, accaduti a diversi “Harpoon” operanti nel settore dell’Oceano Pacifico.

Nel 1946 l’U.S.NAVY sostituì i suoi “Harpoon” con i più moderni e affidabili bimotori Lockheed P2V “Neptune”, gli aerei superstiti vennero accantonati presso la base aerea di Davis Mountain nel Nevada.

Dopo la costituzione della NATO, in cui l’Italia entrò a far parte nell’aprile 1949, gli “Harpoon” furono inizialmente assegnati dall’U.S.Navy all’aviazione della Marina Militare francese, nel febbraio 1953 l’Aeronautica Militare Italiana iniziò a ricevere i primi di 22 PV-2 destinati a sostituire presso i reparti antisommergibili gli anziani e poco affidabili Curtiss SB2C-5 “Helldiver”.

I reparti italiani che ricevettero i PV-2 “Harpoon” furono l’86° e 87° Gruppo Antisommergibile, queste unità erano composte da personale misto dell’Aeronautica Militare e della Marina Militare.

L’impiego degli “Harpoon” fu molto intenso e attivo, i velivoli furono anche impegnati nella crisi italo-iugoslava del 1954 per la questione di Trieste, nelle missioni di spionaggio elettronico sull’Adriatico, nel pattugliamento antinave e antisommergibili.

Tuttavia, nonostante si trattasse di velivoli che costituivano un notevole passo in avanti rispetto ai loro predecessori, i PV-2 si rivelarono anche una grossa delusione in fatto di sicurezza, in quanto i velivoli continuarono ad essere afflitti da numerosi problemi tecnici e non furono pochi gli “Harpoon” italiani che precipitarono in mare senza lasciare scampo ai loro sfortunati equipaggi.

Nel 1958 l’Aeronautica Militare Italiana iniziò a ricevere i suoi primi nuovi velivoli antisommergibili Grumman S2F-1 “Tracker” (Battitore), con i quali poté rapidamente rimpiazzare e radiare i PV-2 “Harpoon”.

I superstiti “Harpoon” radiati vennero restituiti all’U.S.NAVY che li rivendette ad alcuni operatori civili americani specializzati nella lotta antincendio boschivo, che li trasformarono in Water Bomber (Bombardieri d’Acqua) e li utilizzarono con profitto fino ai primi anni 90’. Nel 1999 il Museo dell’Aeronautica Militare di Vigna di Valle, vicino Roma, al fine di arricchire la propria raccolta di aerei storici, acquistò negli Stati Uniti uno di questi velivoli, che attualmente è in fase di restauro e non è stato ancora esposto al pubblico.

DATI TECNICI

Apertura alare: 23,03 m..

Lunghezza: 15,88 m..

Altezza: 5,02 m..

Superficie alare: 63,57 mq..

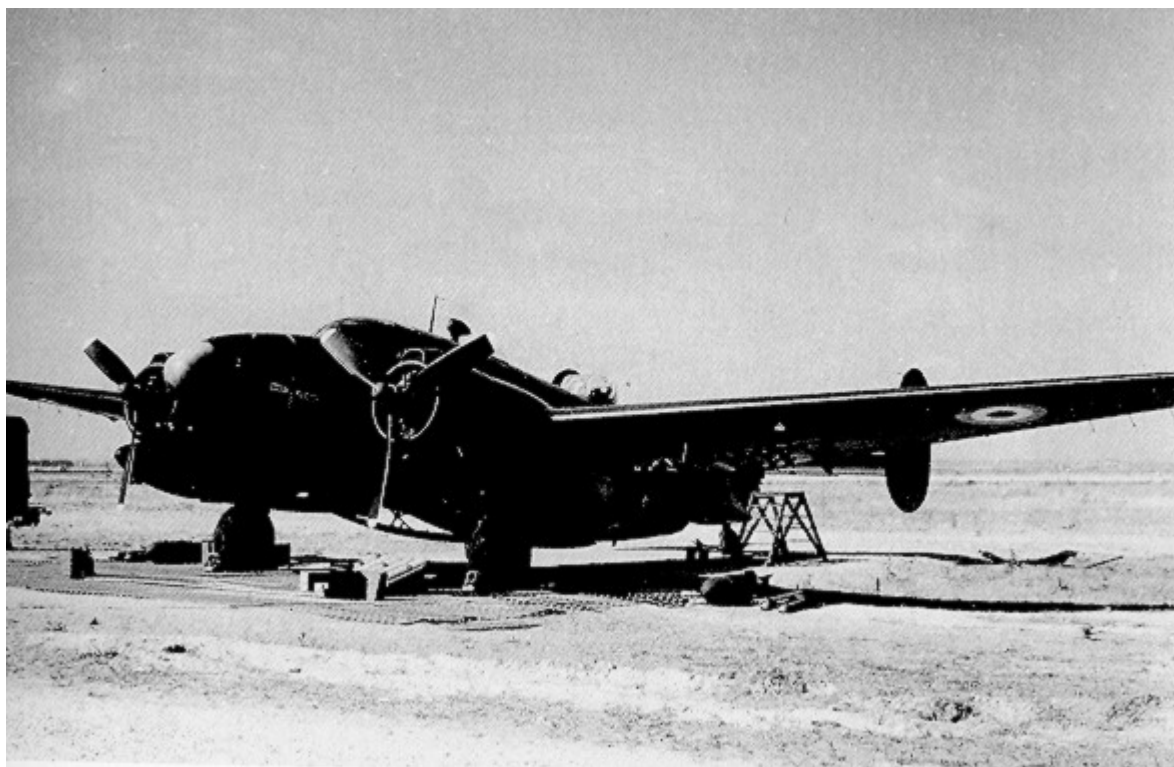
Peso a vuoto: 9.154 kg..

Peso totale: 14.870 kg..

Velocità max: 490 km/h..

Autonomia: 3.500 km..

Tangenza: 8.000 m..



Un Lockheed PV-2 “Harpoon” dell’A.M.I. nel 1955



Un Lockheed "Ventura" dell'US NAVY ripreso in volo nel 1944.



*Una coppia di Curtiss SB 2 C dell'A.M.I. in volo nei primi anni 50'.
Notare le insegne di reparto sulla deriva e sulla fusoliera dei velivoli.*



Un Grumman S2F-1 "Tracker" del 41° Stormo ripreso in volo verso la metà degli anni 60'. Con l'entrata in linea di questo affidabile e longevo velivolo l'A.M.I. poté finalmente disporre di un valido ed efficace velivolo per la lotta contro i sommergibili.

I modelli

La famiglia dei bimotori antisommergibili Hudson/Harpoon è stata riprodotta quasi esclusivamente nella scala 1:72, di cui riportiamo i principali kit:

<i>Costruttore</i>	<i>Versione</i>	<i>Kit</i>
<i>AIRFIX</i>	<i>A-29 Hudson</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>ARISTO CRAFT</i>	<i>A-29 Hudson</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>E.B.B.</i>	<i>A-29 Hudson</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>ACADEMY</i>	<i>PV-1 Ventura</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>ARISTO CRAFT</i>	<i>PV-1 Ventura</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>FROG</i>	<i>PV-1 Ventura</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>RAREPLANES</i>	<i>PV-1 Ventura</i>	<i>Vacu Formed</i>
<i>O'NEIL</i>	<i>PV-1 Ventura</i>	<i>Vacu Formed</i>
<i>CRUVER</i>	<i>PV-2 Harpoon</i>	<i>Gomma Dura</i>
<i>ACADEMY</i>	<i>PV-2 Harpoon</i>	<i>Plastica a iniezione</i>
<i>O'NEIL</i>	<i>PV-2 Harpoon</i>	<i>Vacu Formed</i>
<i>RAREPLANES</i>	<i>PV-2 Harpoon</i>	<i>Vacu Formed</i>

NUOVI MODELLI

LE JEEP WILLYS IN SCA 1:72 E 1:43 DELLA CARRARAMA

La Jeep Willys fu indubbiamente uno tra più noti, se non il più noto, mezzo di trasporto militare della Seconda Guerra Mondiale.

Simbolo della motorizzazione militare americana, questo indistruttibile fuoristrada è stato uno dei veicoli tuttofare delle forze armate americane e venne distribuito a tutti i paesi alleati degli Stati Uniti nella guerra contro le potenze dell'Asse.

Nel dopoguerra le Jeep prestarono servizio in tutti gli eserciti delle nazioni alleate degli Stati Uniti, venendo impiegate ancora e con profitto nei conflitti di Corea, Viet-nam, Algeria, Tunisia e in alcune delle guerre arabo-israeliane.

In Francia venne integralmente riprodotta con la sigla di M 201 Hotchiss, le Jeep francesi si differenziavano da quelle americane solo per l'unità motrice, utilizzando un motore diesel al posto dell'originario e assetato motore a benzina "Go Devil", e dopo oltre 30 anni di onorato servito l'esercito francese ritirò gli ultimi esemplari di questo glorioso veicolo verso la fine degli anni 80'.

La Jeep è stato, ed è, uno dei soggetti preferiti dalle case modellistiche, che nel corso di oltre 50 anni hanno sfornato numerosi kit , riproducenti quasi tutte le versioni del celebre fuoristrada americano; l'ultimo produttore ad essersi accodato a questa lunga schiera è la cinese Carrarama, che ha recentemente immesso nel suo catalogo due riproduzioni della Jeep, la prima è in scala 1:72 e riproduce esclusivamente una Willys utilizzata dall'U.S. Army nel 1944.

Il modello è di un ottima fattura, è realizzato in metallo con pneumatici in gomma, ed è estremamente curato nella verniciatura e nei dettagli, questo, unitamente a un prezzo davvero competitivo, neanche 2 Euro, ne fanno un modello da acquistare ad occhi chiusi.

Il secondo modello della Jeep che viene proposto dalla Carrarama è in scala 1:43, in questo caso le versioni sono: U.S. ARMY con capotte, U.S. ARMY senza capotte, U.S. ARMY senza capotte e con rimorchietto Bantam, U.S. NAVY senza capotte, USAF con capotte, giallo deserto con capotte nera e infine con un insolita mimetica desertica e senza capote.

Inutile dire che anche in questo caso i dettagli sono accuratamente riprodotti, i pneumatici sono in gomma e la strumentazione è riprotta in modo superbo, anche il prezzo è da urlo, 3 Euro !!!

Ovviamente vista la scala quasi compatibile con i kit di aerei ed elicotteri in scala 1:48, appare inutile suggerire di utilizzare questi modelli per realizzare o arricchire diorami e scenette, anche perché le più blasonate e costose case produttrici di modelli e di accessori, fino ad ora non hanno saputo realizzare nulla di simile per qualità e prezzo.



Una Jeep del Long Range Desert Group perfettamente restaurata negli U.S.A.

STORIA

L'aviazione italiana nei Balcani 1945 – 2003

Il dopoguerra

Nell'aprile 1945 la guerra in Europa e soprattutto in Italia era giunta quasi al termine, gli angloamericani avevano finalmente infranto la linea Gotica¹ dilagando nella Pianura Padana. A nord-est, le truppe partigiane di Tito, coadiuvate anche da alcuni reparti appartenenti alla Divisione Garibaldi, passarono direttamente all'offensiva puntando su Trieste. La città venne raggiunta il 1° maggio, mentre era in atto un'insurrezione guidata dal CNL² giuliano e da elementi comunisti filo-slavi. Le forze iugoslave di Tito riuscirono a precedere di un giorno la 2^a Divisione neozelandese del generale Freyberg, che prese parte il 3 maggio alle trattative di resa della guarnigione tedesca, pochi giorni dopo tutto il territorio dell'Istria venne occupato dagli iugoslavi, mentre Lubiana cadde solo l'11 maggio. Agli angloamericani non rimase che rivendicare l'uso militare dei porti di Pola e di Trieste e della linea ferroviaria per Tarvisio e l'Austria, tuttavia nell'immediato la situazione era compromessa ed il controllo politico del territorio era saldamente nelle mani degli iugoslavi, che immediatamente diedero inizio un'odiosa opera di epurazione contro gli individui legati al vecchio regime nazifascista e contro tutti coloro che si dimostravano contrari al regime comunista, ivi compresi numerosi esponenti del CNL e della resistenza³. Di fronte a tanta repressione gli angloamericani mantennero un atteggiamento prudente, al fine di non irritare Stalin, allora protettore del regime di Tito. Nella prime decade di maggio gli inglesi lanciarono la proposta, immediatamente accolta dagli americani, di una spartizione del territorio giuliano tra le truppe iugoslave e angloamericane. Il piano, elaborato dal generale William Morgan⁴, prevedeva la divisione della Venezia Giulia in due zone di occupazione, definite zona A e zona B. La zona A comprendeva Trieste, Gorizia e Pola e la fascia confinaria fino a Tarvisio venne assegnata agli angloamericani, mentre la zona B, che includeva la città di Fiume, l'Istria e le isole del Quarnaro venne posta sotto il controllo delle truppe iugoslave. In seguito a questo accordo le truppe iugoslave si ritirarono dalla zona A, tuttavia alle successive conferenze di Londra nel settembre 1945 e di Parigi del 1947, il problema di Trieste rimase irrisolto, lasciando la situazione praticamente immutata. L'unico tenue spiraglio di speranza che il trattato di pace lasciava all'Italia per il ritorno di Trieste alla madrepatria, senza tuttavia specificarne data e modi era la clausola che indicava: "Il territorio libero⁵ non sarà considerato come territorio ceduto". Intanto il Territorio Libero di Trieste mantenne la sua divisione in zone di occupazione, gli angloamericani rimasero nella zona A, con sede di governo a Trieste, mentre nella zona B rimasero le truppe iugoslave che stabilirono la sede del governo a Capodistria. Nel settembre 1947, in seguito al ritiro delle truppe d'occupazione angloamericane, tornarono all'Italia le città del Friuli di Udine, Monfalcone e Gorizia⁶, mentre era già iniziato l'esodo di massa della popolazione italiana da Zara, Fiume e dalle zone dell'Istria cedute agli slavi⁷. Il governi italiani che si erano succeduti dalla fine della guerra avevano ben chiaro di trovarsi in una situazione non facile e non risolvibile in tempi brevi

¹ Linea difensiva creata dai tedeschi, la Gotica si estendeva da Massa fino a Pesaro e venne utilizzata dalla Wehrmacht e dall'esercito della Repubblica Sociale Italiana per bloccare l'avanzata delle forze armate nemiche dal 25 agosto 1944 al 20 aprile 1945.

² Comitato di Liberazione Nazionale.

³ I metodi utilizzati dagli iugoslavi erano gli internamenti nei campi di prigionia o le foibe, dove vennero fatte sparire centinaia di persone.

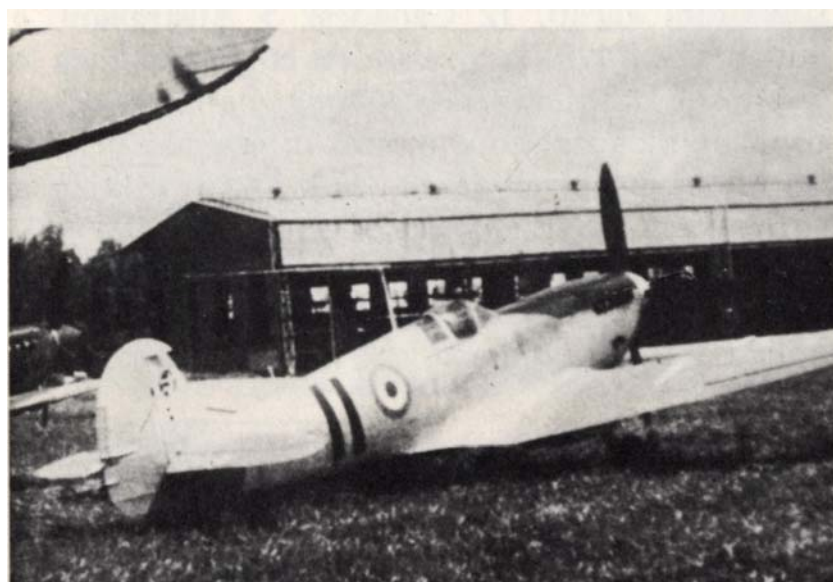
⁴ Capo di Stato Maggiore del generale Alexander.

⁵ Territorio di Trieste.

⁶ Gorizia venne restituita solo in parte all'Italia.

⁷ Gli italiani esuli raggiunsero la cifra di 250.000 persone entro il 1954.

per svariati motivi, i più importanti dei quali erano la presenza delle truppe angloamericane in Italia e la debolezza delle forze armate italiane, uscite praticamente distrutte dalla fornace della guerra. Nel 1946 le forze armate italiane iniziarono un lento programma di ricostruzione, la Regia Aeronautica conscia dell'importanza della specialità della ricognizione, soprattutto per quanto inerente la delicata situazione esistente con la Jugoslavia, ne aveva iniziato la riorganizzazione a partire dal mese di aprile⁸ acquistando un centinaio di Lockheed P 38 Lightning precedentemente utilizzati dalla 15^a Army Air Force e accantonati sull'aeroporto di Capodichino. La maggior parte di questi era costituita dalla versione P 38 L, ma vi erano anche una ventina di ricognitori fotografici F 5 E, F 5 F e F 5 G, tuttavia la maggior parte di essi aveva bisogno di essere revisionata e modificata, ne venne quindi deciso l'invio presso le Industrie Meccaniche Meridionali (successivamente Aerfer) di Napoli. Oltre ai P 38 Lightning la Regia Aeronautica aveva richiesto alla britannica RAF la cessione di un certo numero di velivoli Supmarine Spitfire MK VIII e IX accantonati in Italia, e fu proprio uno di questi velivoli uno Spitfire FR Mk IXC⁹ MM 4129 che decollando in assoluta segretezza da una base dell'Italia meridionale (probabilmente Lecce-Galatina) effettuò il 9 novembre 1947 la prima missione di ricognizione fotografica sulla Jugoslavia, ormai considerata dall'Italia come un potenziale nemico.



Uno Spitfire MK IX del 5° Stormo dell'A.M.I.

A questo velivolo, che disponeva di una fotocamera obliqua dietro il posto di pilotaggio ed un'altra verticale, fece seguito un secondo esemplare così attrezzato dagli specialisti del 2° RTA di Guidonia. Agli Spitfire fecero seguito i Lockheed F 5 G Lightning che furono impiegati per compiere fugaci "spazzate" fotografiche su obiettivi di particolare interesse strategico, le missioni si intensificarono a partire dal 1948 quando si verificarono numerosi tentativi da parte jugoslava di spostare i picchetti di delimitazione della linea di confine, che causarono vari scontri a fuoco tra pattuglia, il più grave dei quali si verificò il 26 aprile e causò la morte di un soldato italiano e il ferimento di altri tre. Nel marzo dello stesso anno gli angloamericani si erano pronunciati a favore dell'Italia per una composizione della vertenza su Trieste, tuttavia il pronunciamento alleato non ebbe seguito e divenne solo una strumentale dichiarazione di intenti volta a sostenere la Democrazia Cristiana di Alcide De Gasperi contro il Partito Comunista Italiano di Palmiro Togliatti in vista delle imminenti votazioni politiche. La rottura delle relazioni

⁸ Due mesi dopo in seguito al Referendum che portò alla nascita della Repubblica Italiana, la Regia Aeronautica cambiò denominazione divenendo Aeronautica Militare Italiana.

⁹ Variante da ricognizione del noto caccia inglese, il velivolo venne preso in carico dall'Aeronautica il 26 giugno 1947.

tra l'Unione Sovietica di Stalin e la Jugoslavia di Tito pose quest'ultimo sotto un ottica più favorevole dagli angloamericani che non esitarono ad inviare aiuti militari ed economici a Belgrado, stabilendo anche intese segrete per un suo intervento al loro fianco in caso di conflitto contro il Cominform¹⁰. Intanto l'Aeronautica Militare Italiana il 1° novembre 1948 aveva ricostituito sull'aeroporto di Bari-Palese il 3° Stormo, il reparto era articolato su due Gruppi, il 28° e il 132°, era dotato dei bimotori Lockheed P 38 – F 5 “Lightning”. Pur non essendo apprezzato dai piloti italiani per il suo comportamento in volo, il “Lightning” era un velivolo molto veloce e possedeva una buona autonomia, fu quindi giocoforza che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare decise di utilizzarlo per delle veloci missioni di ricognizione sulla Jugoslavia. Tuttavia gli incidenti non mancarono, ed il 27 ottobre 1948 un F 5 E (MM. 4157) del 3° Stormo precipitò sulla Jugoslavia, causando la perdita del pilota.



Due P 38 Lightning effettuano un passaggio a bassa quota sul proprio campo.

Nel 1949 l'Italia aderì al Patto Atlantico, tuttavia nemmeno questa mossa servì ad alterare la situazione di stallo sfavorevole agli interessi nazionali su Trieste, ed anche i successivi colloqui bilaterali italo-iugoslavi del 1950-51 servirono ad apportare dei significativi risultati sull'argomento. Con l'ingresso dell'Italia nella NATO le forze armate incominciarono a ricevere nuovi equipaggiamenti e materiale militare dagli Stati Uniti in conto MPDAP¹¹, questi aiuti portarono le forze armate italiane ed in modo particolare l'Aeronautica Militare ad acquisire un'importanza sempre maggiore. Infatti nei primi anni 50' i reparti dell'Aeronautica Militare Italiana dopo essere rimasti ad uno stadio minimo nel quinquennio 1946 – 1950, si trovavano in una delicata fase di transizione dai velivoli con motore a scoppio agli aviogetti, e da una iniziale impostazione di dottrina e impiego in stile Royal Air Force britannica a delle più moderne e funzionali dottrine ispirate alla statunitense USAF. Intanto la situazione esistente tra Italia e Jugoslavia non dava segni di miglioramento, ed era anzi in uno stato di crescente tensione a causa dei crescenti disordini da parte della popolazione civile che si verificavano nei territori occupati dalla Jugoslavia. Il 20 marzo 1952 a Trieste si verificarono dei violenti disordini di piazza che registrarono 150 feriti nel corso di una manifestazione a favore dell'Italia, nel settembre dello stesso anno i governi inglese e americano incominciano seriamente a pensare ad una risoluzione definitiva del problema TLT, che dava loro seri problemi sia per quanto riguardava la stabilità dell'Europa e sia in virtù del gravoso onere di spesa per il mantenimento del contingente delle truppe di occupazione. Il Ministro degli esteri inglese dopo un colloquio con Alcide De Gasperi si recò a Belgrado per illustrare e indurre ad accettare a Tito una proposta che precedeva l'assegnazione della zona A del TLT all'Italia e della zona B alla Jugoslavia, i colloqui ebbero però un esito negativo e lasciarono la situazione immutata. Nell'agosto 1953 Alcide De Gasperi venne sostituito alla Presidenza del Consiglio dei Ministri da Giuseppe Pella, il quale adottò una politica più aggressiva per quanto riguardava il problema del TLT. Pella infatti al

¹⁰ Nome del cartello di nazioni dell'Est europeo alleate dell'Unione Sovietica.

¹¹ Mutual Defence Assistance Program.

fine di dare l'avvio ad una soluzione del problema minacciò di non ratificare il Trattato della Comunità Europea di Difesa¹², e di non procedere ad nessun accordo per la cessione di basi militari sul territorio nazionale alla NATO, qualora gli angloamericani non avessero offerto delle precise garanzie dei diritti dell'Italia sul TLT. L'effetto immediato di queste dichiarazioni fu un peggioramento delle relazioni diplomatiche fra Italia e Jugoslavia, con un conseguente aggravamento della tensione lungo il confine orientale verso la fine dell'agosto 1953, quando l'Esercito Italiano rafforzò la vigilanza alla frontiera, e l'Aeronautica Militare intensificò le missioni di ricognizione utilizzando oltre ai Lightning anche i più pacifici Beechcraft C e RC 45, alcuni dei quali furono anche fatti segno di colpi d'arma da fuoco dalle truppe iugoslave¹³.



Un C 45 appartenente alla Scuola Turbogetti di Foggia- Amendola fotografato sull'aeroporto dauno nei primi anni 50'.

A peggiorare la situazione intervenne la dichiarazione degli angloamericani che annunciarono l'intenzione di ritirare le proprie truppe sostituendole con quelle italiane, a queste dichiarazioni Tito rispose di considerare un atto di aggressione l'eventuale entrata dell'Esercito Italiano nella zona A e diede ordine alle proprie truppe di prepararsi ad invadere Trieste.



Allineamento di caccia D.H. Vampire sull'aeroporto di Foggia-Amendola nei primi anni 50'.

¹² Conosciuto con il nome di CED.

¹³ Si trattava di Beechcraft UC 45 F Expediter convertiti in RC 45 F dalla SIAI-Marchetti, dotati di almeno una fotocamera ed una mitragliatrice brandeggiabile Breda SAFAT MC 7,7 da 7,7, mm o Colt Browning da 7,62 mm per autodifesa. Questi velivoli furono impiegati anche per voli Ferret sull'Albania.

I NOSTRI MODELLI MOTO GUZZI V7 SPECIAL CUSTOM

Nel vasto panorama del variegato mondo dei motori, il settore delle moto custom è sicuramente uno dei più affascinanti, ricco di creatività e molto spettacolare. I proprietari di queste moto amano molto personalizzare le proprie moto, alcune volte le arricchiscono con particolari detti "Aftermarket", e cioè con accessori realizzati per questa o quella marca di moto, molto più spesso realizzano da sé i pezzi, realizzando particolari che rendono la propria moto davvero unica, l'espressione esatta della personalità del loro proprietario. Negli ultimi anni anche nel settore modellistico sono apparsi diversi kit di moto custom, tuttavia, pur trattandosi di modelli molto raffinati e dettagliati, essi riproducono quasi sempre i modelli più blasonati, es. Harley D., Honda Shadow, Yamaha Virago etc., e non si può dire che siano economici, visto che il prezzo medio di uno di questi kit supera abbondantemente i 30,00 Euro. Tuttavia, armandosi di pazienza, buona volontà, buona documentazione, ma soprattutto del magazzino pezzi avanzanti e di recupero, elemento che non deve mai mancare ad ogni buon modellista che si rispetti, è possibile ottenere un buona buona riproduzione a prezzi decisamente bassi. Per realizzare questo modello, un esatta riproduzione di una custom realizzata da un biker tedesco, e che ho potuto ammirare da vicino a Gomadingen (una cittadina tedesca ricca di cultori della Moto Guzzi), sono partito dal motore di una Moto Guzzi V 7 in scala 1:9 della Protar, il propulsore è stato arricchito di dettagli come i cavi delle candele, i tubicini della benzina e i fili dell'acceleratore sui carburatori. Il tutto è stato inserito nel telaio in metallo di una Honda VT 600 Shadow, sempre in scala 1:9, recuperato in un mercatino rionale di giocattoli usati, successivamente ho verniciato il telaio in nero lucido, aggiungendovi la ruota posteriore lenticolare di un H.D. "Fat Boy". La tappa successiva è stata realizzare il cardano cromato che dal motore va alla scatola degli ingranaggi della ruota, un operazione che è stata realizzata con un piccolo pezzo metallico cromato. La forcella anteriore è stata interamente realizzata con pezzi provenienti dal "magazzino", tagliati e incollati, facendo attenzione a non rovinare le delicate cromature della plastica. Il pezzo che è costato più tempo è stata la ruota anteriore, praticamente introvabile è il frutto di uno scambio dell'ultimo momento con un altro modellista, il quale ha molto "modestamente" chiesto in cambio una MV Augusta in scala 1:18, sic! Una volta terminata la realizzazione della ciclistica è stata la volta della carrozzeria, il parafango anteriore è stato realizzato modificando quello di una Guzzi California in scala 1:12, quello posteriore proviene da un giocattolo per bambini, mentre i carter laterali, il serbatoio e il manubrio provengono da un vecchio kit di un H.D. in scala 1:9. Tutti i pezzi sono stati verniciati con colori Humbrol lucidi, rosso e nero, successivamente ricoperti con due strati dell'ottimo trasparente lucido della Testors. Ho autocostruito i due sellini, uno dei quali è molleggiato (frutto del sacrificio di due penne Bic), e così anche la bosa portattrezzi sotto il faro, quest'ultimo, unitamente al faro posteriore, indicatori di direzione, specchietti, marmitte, pedane ed altri particolari, sono stati tutti recuperati da altri modelli "rottamati". Le decals sono di varia provenienza, e riproducono fedelmente sia la targa che il simbolo sul serbatoio, un mazzo di carte con un teschio alato, infatti molti bikers (come si chiamano gli amanti di questo genere di moto), si rifanno spesso alla tradizione aeronautica statunitense. Il tempo richiesto per realizzare questo modello è stato di oltre 80 ore, con una spesa di poco superiore agli 8,00 Euro !?! Il risultato finale è andato oltre le mie più rosee aspettative, ed ora questa special fa parte della mia raccolta di modelli di moto italiane, per me le più belle del mondo, e non me ne vogliono gli altri biker.

Gigi IACOMINO



Ecco come appare il modello della V7 Special Custom realizzato da Gigi Iacomino, un notevole risultato ottenuto grazie all'amore per il modellismo e per le moto, che ha ripagato in pieno Gigi per le tante ore di lavoro e impegno richieste per la sua costruzione.

I BIKERS

La nascita di un modo di vivere americano che ha contagiato il mondo.

I primi motociclisti bikers apparvero negli Stati Uniti subito dopo la fine della 2^a Guerra Mondiale. Si trattava in genere di reduci, in prevalenza ex aviatori americani che avevano combattuto in Europa, che pur tornati alla vita civile, non erano riusciti a reintegrarsi perfettamente nel tessuto della vita sociale americana. I bikers acquistavano le moto militari, in prevalenza Indian e H.D., vendute come surplus dalle Forze Armate americane, queste moto venivano poi modificate in base ai gusti dei nuovi proprietari. I bikers si riunivano in gruppi, meglio conosciuti come M.C., ai quali venivano dati i nomi di squadriglie o stormi di bombardieri nei quali molti di loro avevano combattuto, come ad esempio gli Hell's Angels. In questi gruppi, dove l'accesso dei nuovi iscritti avveniva e avviene seguendo una rigida procedura, vigevano alcune leggi basate soprattutto sul rispetto e la gerarchia, ma soprattutto sull'aiuto reciproco. Nonostante la pessima fama dei bikers, dovuta essenzialmente all'idiozia di certi registi cinematografici americani, lo stile e la cultura bikers si sono rapidamente diffuse in tutto il Mondo, rendendo giustizia agli ideali dei loro fondatori. Attualmente in Europa esistono diversi gruppi M.C., mentre i semplici bikers sono decine di migliaia, in Italia, a Villanova di San Daniele del Friuli, si tiene annualmente il più grande raduno biker d'Europa, che riunisce annualmente oltre 30.000 motociclisti provenienti dagli Stati Uniti, dall'Europa ed anche dal Giappone.

APPUNTAMENTI

Mostra fotografica retrospettiva **FOGGIA CITTA' MARTIRE – QUEI TERRIBILI GIORNI DEL 43'.**

Organizzata dal Distretto 108/Ab "Apulia" dei Lions Club e dal Gruppo Modellistica Ricerche Storiche Foggia, e con il patrocinio del 32° Stormo di Amendola e dalla Camera di Commercio di Foggia, si svolgerà alle ore 17.30 di domenica 16 gennaio 2005 la Mostra Fotografica retrospettiva **Foggia città martire – quei terribili giorni del 43'**. La mostra, che avrà il duplice scopo di presentare dei nuovi documenti inerenti i terribili bombardamenti subiti dalla città di Foggia dal maggio al settembre 1943, e di raccogliere fondi a favore dell'UAL (Unione Amici Lourdes) attraverso una vendita di modelli di aerei e mezzi militari donati dai soci del G.M.R.S.F., che realizzerà anche la mostra fotografica, sarà aperta dal 16 al 27 gennaio. Il momento di maggiore interesse della manifestazione sarà alle ore 17.30 di domenica 16, quando verranno presentati dei documenti filmati inediti e a cui seguirà un convegno al quale parteciperanno diversi e importanti relatori civili e militari, tra i quali ci sarà anche il Presidente del G.M.R.S.F..



*Gruppo Modellistico Ricerche
Storiche FOGGIA*



*The International Associations of the Lions Clubs
Distretto 108/Ab "Apulia" - ITALY*



*32° Stormo "Armando Boetto"
Base Aerea "L. Rovelli"- Amendola*



*Camera di Commercio – Industria
Artigianato e Agricoltura di FOGGIA*