

Italeri, la cura dei particolari

■ Nel cuore industriale di Lippo di Calderara c'è un'azienda in un certo senso anomala.

È Italeri, fondata una quarantina di anni fa da due operai attrezzisti, molto abili anche con il pantografo. Un bel giorno Gian Pietro Parmeggiani (presidente di Italeri) e il suo amico e socio Giuliano Malservisi decisero di tuffarsi nell'avventura del modellismo.

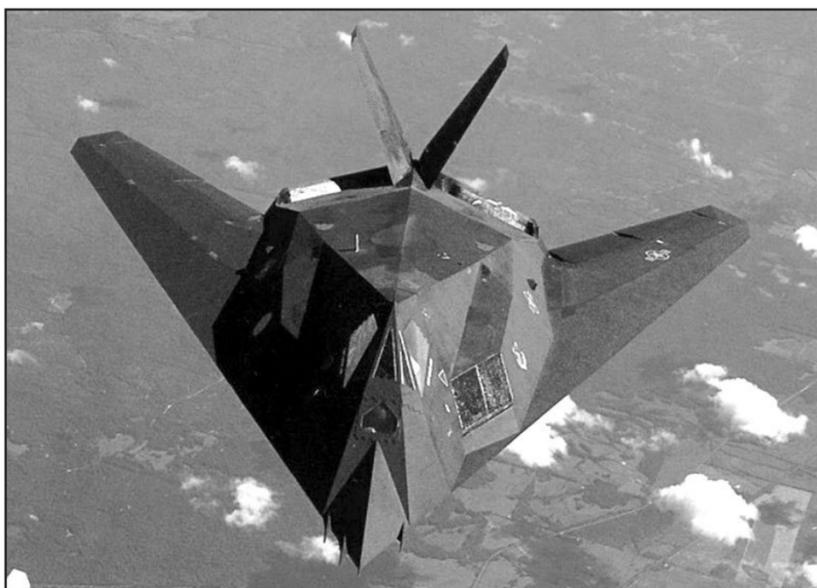
"Erano anni - ricorda Parmeggiani - in cui i modelli in scala di aerei venduti in scatola da montaggio avevano da poco fatto la loro comparsa sul mercato. Perché decidemmo di entrare in quel settore? Beh, sapevamo che il segreto era tutto nella precisione degli stampi: quelle 'conchiglie' di metallo nel quale si immette il polietilene fuso.

Ma non dimentico che eravamo affascinati anche dal mondo dell'aviazione: forse questa motivazione è stata una delle molle che ci ha spinto ad accettare la sfida. Così abbiamo aperto un piccolo stabilimento che nel corso degli anni si è fatto conoscere per la cura dei particolari, che in fondo sono il segreto del successo in questo campo".

È una descrizione sintetica, quella di Parmeggiani, uomo di poche parole, abituato a guardare al sodo senza tanti fronzoli. Da alcuni anni, almeno una ventina, Italeri di fronzoli (in senso positivo) ne ha accumulati parecchi fino a diventare leader mondiale nella produzione di aerei in scala 1:48 o 1:32, ma anche 1:72. La chiave del successo è riposta nella accuratissima pressione degli stampi, nella pronta risposta al mercato, spesso anticipando non solo la concorrenza, ma addirittura creando prodotti quando ancora si sa molto poco o quasi nulla di aerei 'esotici', ultrasegreti.

Poi, con il passare degli anni e il successo commerciale che premiava Italeri, l'azienda di Calderara ha affiancato agli aerei in scatola da montaggio anche le navi, i tir (in particolare i famosi truck americani, quelli di Duel, per intenderci), i veicoli militari, le moto e le biciclette. Oggi Italeri produce modelli con tecniche raffinatissime anche per la concorrenza e sforna ben un milione di scatole da montaggio all'anno. Se fossero aerei veri, la nostra aeronautica militare farebbe i salti di gioia solo se potesse mettere in linea un paio di centinaia di F-16 block 50: quelli della serie più avanzata. Magari con il supporto di quattrocinquemila Awacs di cui l'Italia ha estrema necessità.

Sta in questo il segreto del successo dell'azienda di Calderara, leader mondiale nel settore dei modellini in scala, aerei, navi, tir, moto e biciclette tra gli altri. Quella volta in cui misero in crisi il Congresso USA e il Pentagono



Ma la storia di Italeri è legata ad un episodio che ha messo in crisi, al di là dell'Atlantico, il Pentagono, il Congresso Usa e gli uffici presidenziali addetti alla custodia dei programmi top secret: quelli ai quali è legata la National Security. Sentite come nasce questo singolare e forse irripetibile episodio che ha fatto epoca.

Siamo nella seconda metà degli anni Ottanta e la guerra del Golfo (la Desert Storm) è ancora lontana.

Fonti ufficiose degli ambienti aeronautici Usa, ma anche la stessa stampa statunitense (tra cui il prestigioso settimanale Aviation Week&Space Technology: la 'bibbia' dell'aviazione) cominciarono a parlare di un misterioso aereo da combattimento che qualche osservatore aveva avuto la fortuna di intravedere casualmente in volo.

E cominciarono le speculazioni: chi parlava di un aereo 'esotico' che volava a velocità spaventose, chi sosteneva che era un aereo non convenzionale con un sistema di propulsione 'magnetic levitation' o addirittura a fotoni.

Italeri aveva una rete di vendita negli Stati Uniti, affidata a collaboratori che di aerei ne masticavano abbastanza. Gente che faceva la spola tra la California meridionale (una delle grandi aeree del-

l'industria aerospaziale Usa), il Nuovo Messico e il Nevada. Gli Stati dove era possibile, con una buona dose di fortuna, imbattersi guardando il cielo color cobalto (ma anche di notte) in questo aereo di cui si parlava sempre più frequentemente, ma di cui non si sapeva nulla.

Ma, come è arcinoto, tutto il mondo è paese. E alla fine i collaboratori commerciali di Italeri facendo amicizia con qualche dipendente della Lockheed appena andato in pensione, oppure ascoltando discretamente davanti a un barattolo di birra le chiacchiere di qualche pilota che lavorava come collaudatore o addetto allo sviluppo del misterioso jet dalle parti di Tonopah (Nuovo Messico), mettendo assieme quei pochi dati riuscirono a disegnare, anzi a fare qualche schizzo abbastanza veritiero, del segretissimo F-117 (nella foto) in fase di messa punto nei laboratori 'Skunk works' (lavori sporchi) di Burbank, California.

Gli schizzi arrivarono a Calderara e non trovarono affatto impreparati Parmeggiani e Malservisi. "Dire che fummo sorpresi dal disegno di quell'aereo di cui si cominciava appena a parlare - dice Parmeggiani - è poco. Anche i nostri tecnici, che dovevano costruire il modello in scala in legno erano molto, ma molto

perplexi. Stiamo parlando dell'aereo stealth, invisibile al radar, una cosa assolutamente fuori da ogni logica negli anni Ottanta, con una forma talmente rivoluzionaria da mettere fortemente in dubbio la possibilità che potesse volare". Eppure il 'Nighthawk' volava e stava già per diventare operativo nelle basi di Tonopah, Nellis (Nevada) e Holloman: la sua 'casa' definitiva con i colori del 53° stormo.

"Decidemmo di tentare la grande avventura - continua Parmeggiani -. Era una scommessa che se fosse stata vincente ci avrebbe spalancato le porte di molti mercati, primo tra tutti quello Usa".

Era il momento di passare alla produzione dei particolari da assemblare. E Italeri si impegnò a fondo nella più grande operazione di spionaggio in scala della storia. Sì, è proprio il caso di parlare di spionaggio, o almeno di aver messo sul mercato un aereo segretissimo al punto che lo stesso Congresso Usa non ne era a conoscenza.

Dopo pochi mesi, siamo nel 1987, le prime scatole da montaggio dell'F-117 arrivano nei negozi americani.

Immaginiamoci quel che successe al Pentagono anche perché il modello era per il 90% la scala di quello reale.

Capitò così che un bel giorno un senatore Usa in attesa di prendere l'aereo da un aeroporto del Midwest per Washington entra in un negozio dello scalo e guarda una strana scatola da montaggio con la riproduzione dello stealth.

Ne compra due e una volta arrivato al Senato a Washington interpellò subito il presidente della commissione affari riservati.

"Voi continuate a dire di non saper niente di questo aereo? Complimenti! E questo cos'è? Lo sapete che una fabbrica di modelli di Bologna, Italia, ha già messo in vendita il segretissimo jet in scala ridotta?".

Il caso deflagrò con la violenza di un tornado mettendo in crisi il Pentagono e l'Usaf che furono così costrette ad ammettere l'esistenza dell'aereo invisibile.

"Per noi fu un grande successo, e poco dopo realizzammo il modello esatto in scala - racconta Parmeggiani -. Ma del caso si interessò anche l'Fbi che, tramite la nostra polizia, venne a trovarci e ci fece un sacco di domande. Beh, fu davvero una grande soddisfazione".

di MARCO TAVASANI