Aldo Zana
con Roberto Pennisi e Andrea Rossi

Il vincolo dei due cerchi

Il vincolo dei due cerchi

Aldo Zana
con Roberto Pennisi e Andrea Rossi

Il vincolo dei due cerchi

I nostri quaranta anni di Team Racing. In tre

•

Questo libro è dedicato
agli amici vincolatisti che adesso volano più in alto

© Aldo Zana

In copertina:
In alto, il Mabel 2 del 1962 e il modello campione del mondo 1996.
In basso, la squadra italiana ai Campionati Mondiali di Volo Vincolato a Kiev, Urss, 1988.

In quarta di copertina:
In alto, i tre equipaggi finalisti ai Campionati Mondiali F2C 1996 in Svezia, vinti da Roberto e Andrea.
In basso, Aldo, Roberto, Andrea in azione.

Grafica e impaginazione:
Carlo Mantero

Testi composti in:
Baskerville, Futura bold, Futura medium condensed

Stampa e rilegatura:
Grafica Sette, Bagnolo Mella (BS)
settembre 2020

Un ringraziamento agli amici che hanno scattato le foto e hanno aiutato gli autori a ricordare quanto si era ormai liquefatto nella memoria.

© Aldo Zana

Edizione fuori commercio per gli amici di Aldo, Andrea, Roberto.

Sommario

Prefazione *di Beatrice* pag. 6

Introduzione 7

1960-1991 Roberto e Aldo 9

1960 **Modello Zero** 10

1961 **Modello Uno** 14

1961 **Modello Due** 18

1961-1963 **Mabel 1** 22

1962-1963 **Mabel 2** 26

1963 **Mabel 3** 30

1964-1965 **Mabel 4** 33

1964 **Mabel 5** 36

1971-1975 **Innominato G.20** 39

1975-1980 **Bugl BG** 44

1981-1986 **Perdipezzi/Bindulin Abracadabra** 55

1986-1988 **L'ultimo tradizionale** 72

1988-1992 **Ottobre Rosso** 82

1992-2000 Roberto e Andrea 101

1992 **Si parla russo e ucraino** 102

1993-1994 **Giurie contro** 105

1995-1996 **Verso il mondiale** 107

1996 **Campioni del Mondo** 112

1997-2000 **Alla grande** 119

1953-2000 Scenario 125

Amici & Avversari 126

Il modello Team Racing secondo Franco Bugada 134

Aldo pre-3265 138

Roberto, prima 143

Dopo 149

Ospiti 150

Porchetta & Caramelle 156

Indice analitico dei nomi 178

Prefazione

Un libro, fatto per ricordare un'attività compiuta da un gruppo di appassionati sportivi conduce il lettore a riassaporare le passate imprese di cui è stato partecipe o protagonista.
La narrazione si svolge nell'arco di molti anni, dalla giovinezza alla età più matura dei concorrenti con la documentazione dell'evolversi dei loro "aeroplanini", delle loro tecniche di gara, delle loro vittorie, dei loro mancati successi e, perché no, della trasformazione della loro forma fisica.
Accanto alle notizie che informano sulla vita del gruppo di aeromodellisti fanno capolino le figure di contorno che accompagnano e condividono le "fatiche dei nostri eroi": mogli, compagne, figli e… nipoti.
Con la mia amica Marvia, testimone sorridente del marito Aldo, e l'affettuosa Lilli di Andrea, abbiamo formato questa categoria di silenti coadiutori, per non dimenticare le tifosissime Marisa di Marco, Mariangela di Elvis e Loretta di Marcello.
Il libro sul museo, luogo dedicato alle muse, racconta anche questo.

Beatrice

Marvia, 1963.

Beatrice, 1964.

Dopo la vittoria nella gara di World Cup a Landres (Francia), 15 giugno 1997, Lilli e Beatrice in posa con Andrea e Roberto. E il modello, elemento importante della condivisione.

Introduzione

Dei quaranta anni di Team Racing (F2C, come si dice adesso) abbiamo sempre conservato i modelli. E i motori. Non tutti. Qualcuno è stato regalato. Altri sono scomparsi per consunzione naturale o per incidenti di gara. Parecchi sono stati restaurati.
E poi, attorno al 2000 Roberto ha avuto l'idea di raccogliere le testimonianze dei quaranta anni in quello che, esagerando, viene definito museo. Non raccolta di oggetti, per noi importanti, ma ormai fermi. Cornice, invece, della riunione annuale che dal 2000 ci vede tutti assieme a Casirate. Dapprima solo quelli del Team Racing, poi gli amici del volo vincolato con i quali abbiamo condiviso gare e campionati: acrobaticari e velocisti.
Abbiamo arricchito la raccolta con modelli degli amici. Parecchi hanno acquistato ancora più valore, legati come sono al ricordo di chi ci ha lasciato.
Portano i nostri numeri di FAI anche i modelli che amici generosi e capaci, primo tra tutti Marco Menozzi, hanno costruito per noi senza chiedere nulla. Abbiamo così anticipato la futura abitudine degli acquisti a fior di dollari dagli specialisti dell'Est Europa.
Tutti i modelli sono il prodotto di un lavoro di squadra, dagli inizi con Franco Bugada fino all'Ottobre Rosso, un sistema modello-motore-elica, progettato nel 1987 e costruito, fino al 1991, da Giancarlo Martini, Andrea, Federico e Salvatore Rossi, Gino Voghera, Roberto, Aldo. Prova tangibile dell'amicizia e della condivisione che l'aeromodellismo ha consolidato per sempre in tutti noi.
Pensiamo, e sarà forse un atteggiamento perdonabile per via dell'età, che il passato sia parte di tutti noi, oggi.
Ma non è il solito, banale, rimpianto dei giorni della bella gioventù anche se con l'aeromodellismo abbiamo iniziato proprio da ragazzi: tutti noi della riunione annuale.
È il valore della testimonianza. È ripassare gare, vittorie (non poche), sconfitte e delusioni (tante), viaggi, divertimenti, soddisfazioni, amicizia e aiuto reciproco. In sintesi: tutto quanto si vive quando si fanno le gare e si è squadra.
Dopo il museo, Roberto ha avuto l'idea del catalogo di quanto esposto. Ragionandoci, l'abbiamo allargato al racconto dei quaranta e più anni di noi della riunione annuale e ne è uscito questo libro. Le pagine raccontano le gare e i modelli con una prospettiva allargata alla gente incontrata sulle piste del volo circolare quali avversari, più spesso come amici o che sono diventati tali con lo scorrere degli anni.

Noi, Aldo e Roberto, che queste pagine abbiamo messo assieme con l'aiuto della memoria più fresca di Andrea, intendiamo riordinare un pezzo importante degli anni trascorsi con la paziente partecipazione di mogli e figli. E vicini ai tanti amici aeromodellisti cui il libro è dedicato.

FAI 2676, FAI 3265 e anche FAI 8568

Roberto e Aldo in versione 1964 sul prato accanto alla pista di Linate-Monluè con il modello Mabel 4. I bragoni li avevamo comperati al negozio di residuati militari americani alla Fiera di Sinigallia a Milano. Il cappellino rosso faceva parte della divisa del Gruppo Aeromodellistico CSI Augusta, che prevedeva una semplice T-shirt bianca con lo scudetto ricamato del Gruppo.

1960-1991
Roberto e Aldo

1960
Modello Zero

Il “Modello Zero” è stato replicato nel 2015 utilizzando il timone orizzontale originale del 1959-1960. Mancando il disegno originale, tutto il resto è basato sui ricordi e la fotografia in bianco/nero nella pagina di destra. Fusoliera a sezione rettangolare in balsa, ali semicentinate, motore G.30 su longherine in faggio evaporato. Non esistendo più la carta Modelspan leggera colorata in nero e giallo, il modello è stato verniciato nero con finiture gialle. Elica Tornado. Il G.30 è stato ottenuto da un aeromodellista siciliano scambiandolo con un G.32 quasi nuovo, procurato da Andrea.

■ Nella primavera 1960, Aldo entra al CSI Augusta, cui era iscritto già da qualche anno Roberto assieme a Giancarlo Guattari e Vittorio Ferraresi, equipaggio di Team Racing, anzi "Inseguimento" come si diceva allora quando l'*inglesorum* non era ancora di moda. Giancarlo è pilota esperto e Aldo si rivolge a lui per disputare le gare: motivazione fondamentale, quasi obbligatoria, per "fare" l'aeromodellista.
La prima gara estiva, finito l'anno scolastico, è la Coppa Shell a Genova Pegli, inizio luglio. Aldo ha un modello Team Racing di formula con il Supertigre G.30 ed eliche Tornado 7 x 8 e 8 x 8 accorciate a 7 pollici, che allora si trovavano senza difficoltà.
Dopo qualche prova sulla pista di Linate-Monluè, Aldo va a Pegli ospite sulla 600 elaborata, volante Nardi, detta "La Nardona", di Carlo Signorini. Giancarlo arriva sulla sua Lambretta.
La classifica testimonia il noviziato di Aldo. Grazie alla capacità di pilotaggio e alla paziente attesa di Giancarlo nei lunghissimi rifornimenti per mettere in moto il G.30 recalcitrante, l'equipaggio Guattari-Zana riesce a classificarsi al settimo posto (forse su 12 concorrenti) con il tempo di 7'00"sui 100 giri.
Giancarlo viene abbandonato da Ferraresi che si ritiene tradito e, giustamente, da priorità al lavoro al Cise che gli lascia poco tempo per continuare con Aldo e la sua voglia di disputare gare.

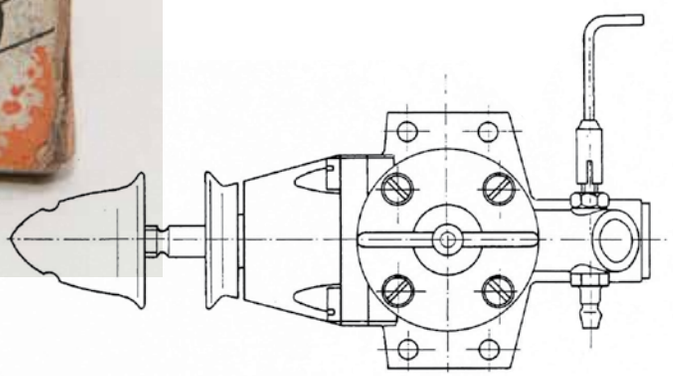
L'unica foto del modello originale, in riparazione nel garage della famiglia di Roberto in via Bardelli 1, Milano. Le mani sono le sue. Il logo Shell sul verticale è la prova della gara di Genova Pegli. Molto tradizionale, il modello si basava sui disegni di Elvio Tosaroni pubblicati su *Ali Nuove*. Era il quarto Team Racer (o presunto tale) costruito da Aldo su quei disegni. I primi tre montavano il Webra Mach 1.

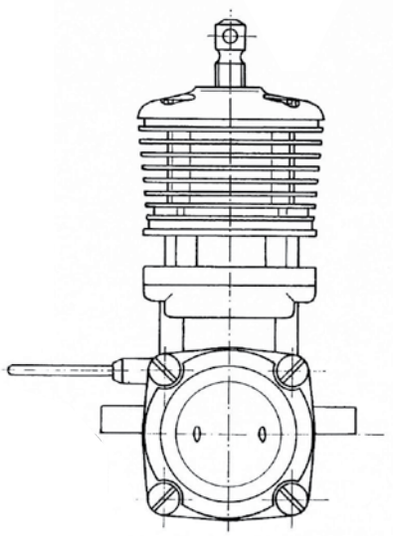
In agosto 1960, Aldo costruisce un nuovo modello molto più avanzato come forme e struttura, sempre per il G.30. La costruzione avviene in un solaio caldissimo dove le ali si svergolano in modo così grave che al primo decollo sulla pista di Linate-Monluè il modello entra in una serie di *loopings* per poi schiantarsi sul cemento della pista. Roberto riesce a salvare il motore nell'impatto. Nel 2018, sui disegni originali, il modello è stato replicato con materiali moderni: fibra di carbonio e fibra di vetro. La replica ha volato correttamente con un motore Cipolla Master 2.5 del 1982.

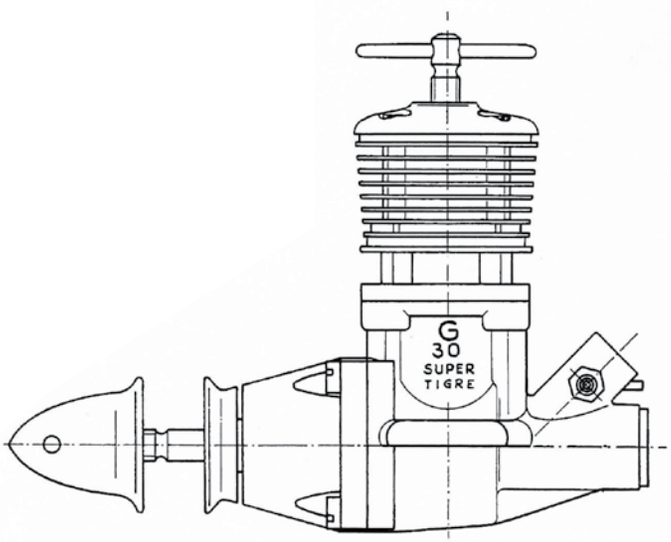
In settembre (allora le scuole iniziavano a metà ottobre) scocca la scintilla tra Aldo e Roberto, il primo con modello e motore, il secondo con cavi e manetta, tutti e due con la voglia di disputare gare di Team Racing, la categoria più affascinante, complessa e completa del volo vincolato. L'incontro viene incoraggiato da Livio Broggi, padre putativo di tutti gli aeromodellisti dell'Augusta e non solo.
L'equipaggio Pennisi-Zana è pronto a mettersi alla prova in gara.
La prima occasione sono le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane in programma il 15-16 ottobre, ultima prova del Campionato Italiano 1960. Iscrizione, punzonatura del modello, ultima prova sul terreno libero accanto alla Rottami Europa, appena fuori dalla cintura ferroviaria a Lambrate, il sabato pomeriggio. Domenica mattina, diluvio. Gara annullata. Debutto mancato e rinviato alla primavera 1961.

Supertigre G.30 sopra la scatola originale. Esemplare nuovo, mai messo in moto, di Paolo Cipolla. Alimentazione posteriore con valvola rotativa: soluzione innovativa negli anni Cinquanta.

Sotto, le tre viste del Supertigre G.30 del 1958. Motore progettato da Sorino Garofali e costruito per uso universale: innovativo nella valvola rotativa posteriore e nell'architettura superquadra (alesaggio 15 mm, corsa 14 mm), 16.000 giri/min, asse motore su due cuscinetti.







1961
Modello Uno

Il Modello Uno restaurato nel 2014 replicando i colori e le semplici rifiniture originali. Costruito per il G.30 secondo le regole del 1959 è stato poi modificato per montare il Supertigre G.20 Diesel.

■ Annullate le Ambrosiane, il mese di ottobre 1960 viene dedicato alla costruzione di un nuovo modello più moderno basato sulla fusione in alluminio dello Speed King (modello da velocità Classe A di Amato Prati) adattata al motore G.30.

Dopo i primi voli, nell'inverno il modello viene modificato per montare il nuovo motore G.20 Diesel, molto più performante del G.30.

Il Regolamento prescrive per il 1961 la sezione minima di 39 dmq in aggiunta alle dimensioni mm 100 x 50 della fusoliera.

Nella versione originale la misura di mm 100 viene raggiunta con due alette che si abbassavano dalla carenatura della testa del motore, non più

ammesse perché mancava la sezione minima. La modifica comporta il rifacimento della capottina superiore, ma non è possibile modificare il lungo e orribile carrello bigamba con le due grandi ruote per bilanciare il centraggio. Il modello, nato brutto, peggiora esteticamente, ma con il G.20 diventa competitivo.

La gara del 9 aprile 1961 a Linate-Monluè, valida per il Campionato Regionale Lombardo, organizzata dal Circolo Aeromodellistico Vigentino, diretto e animato da Francesco Valdonio, segna il debutto ufficiale del team Pennisi-Zana che riesce a entrare in finale e concludere al secondo posto. Non è rimasta traccia dei tempi, probabilmente più vicini ai sei minuti che ai cinque.

La gara successiva, prima nazionale, le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane, si conclude con un'altra finale e un terzo posto dietro Fabio e Marco Contini e Stevanato-Cesare Rossi, cioè il meglio del volo vincolato italiano.

Il modello ha ottenuto buoni risultati, ma è troppo brutto e conclude qui la sua breve carriera agonistica.

È stato completamente restaurato nel 2014.

1961

9 aprile, Linate-Monluè

Campionato Regionale Lombardo

Modello Uno
Motore G.20
??, secondi

3-4 giugno, Linate-Monluè

XII Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

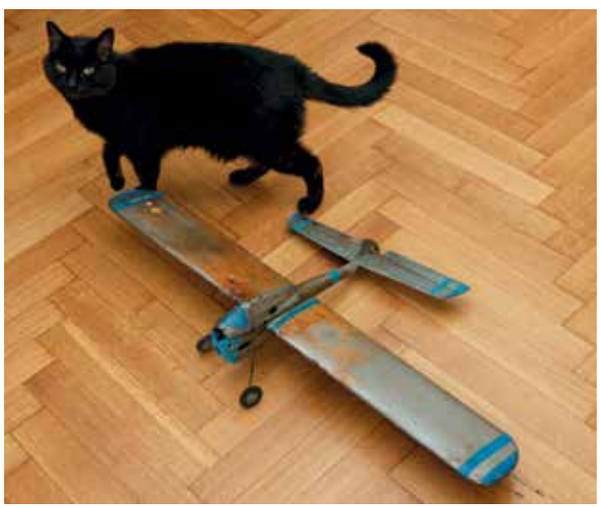
Modello Uno
Motore G.20
7'11", 5'43", 5'46"1, terzi

Primo volo in ottobre 1960 ancora con il motore G.30. Da notare la fusoliera ridotta ai minimi termini soprattutto verso la coda, troppo debole.

Prima gara ufficiale sulla pista di Linate-Monluè. Mentre Aldo sta facendo il riscaldamento motori, Roberto attende in piedi il via.

Ambrosiane. In finale alla prima gara nazionale: terzi (5'46"1) dietro i Contini (5'27"2) e Stevanato-Cesare Rossi (5'30"2). Nella cronaca per *Ali Nuove*, Carlo d'Agostino scrisse: "Bisogna che Pennisi diventi un poco «cattivo», quel tanto che lo metta alla pari dei grossi calibri tipo Contini".

La pista di volo vincolato di Linate-Monluè era stata costruita nel terreno demaniale tra il fiume Lambro e il viale dell'Aviazione grazie alle pressioni di Livio Broggi, delegato per l'aeromodellismo dell'Aero Club Milano, sul presidente Iginio Guagnellini, che aveva deciso il finanziamento dei lavori in occasione del rifacimento dell'aeroporto di Linate nel 1959. Inaugurata con le Ambrosiane 1959, la pista è rimasta utilizzabile fino a metà anni Settanta. Sullo sfondo, gli edifici della zona di viale Mecenate, quando ancora non esisteva la Tangenziale Est. Nonostante l'argine del fiume che contornava la pista a ovest, le esondazioni del Lambro la inondavano per via del suo livello più basso rispetto al terreno circostante, peraltro ottimo quale tribuna naturale.



Roberto mostra il modello restaurato in occasione della presentazione del libro sulla storia delle Ambrosiane durante la riunione a Casirate 2016. Venne presentato assieme al modello di Fabio e Marco Contini, vincitori delle Ambrosiane 1961 in cui noi ci classificammo terzi con questo modello.

Nelle tre foto a sinistra, il modello prima del restauro del 2014 che ha ripristinato la finitura in argento con decorazioni azzurre. Da notare le ali rettangolari centinate e ricoperte in balsa da 2 mm (più veloci da costruire), la grande uscita d'aria dal vano motore, l'enorme carrello con la parte verticale delle gambe ereditata dalla versione originale.
La fusione in alluminio era stata rivestita in balsa per ottenere la larghezza regolamentare di mm 50 e la visione verso l'avanti, anch'essa obbligatoria.
La fusione era fissata con due nipples avvitati sui raggi fissati al pianetto.

1961
Modello Due

Il modello del Criterium des As 1961 dopo il restauro estetico del 2015. Motore G.20 montato su pianetto di alluminio mm 3. Ali semicentinate ricoperte in balsa mm 2. Peso in ordine di volo: circa 600 grammi.

■ Il 1961 è anno di apprendimento accelerato. Dopo le Ambrosiane del 3-4 giugno costruiamo rapidamente un nuovo modello per il G.20 fissato su di una tradizionale e più leggera piastrina di alluminio sopra il pianetto centrale che collegava anche ala e timone ortizzontale. Finalmente un modello leggero per quei tempi: peso inferiore a 600 grammi.

Per la seconda prova del Campionato Italiano, Roberto va a Genova il 15-16 luglio con Giancarlo Guattari quale meccanico. Aldo era impegnato negli esami di maturità.

Le buone prestazioni del motore e la capacità di pilota e meccanico li portano in finale e si classificano secondi dietro i fratelli Contini.

Le due gare nazionali con due finali ci fanno selezionare per il Criterium

des As-Campionati Europei a Genk, Belgio. Andiamo in treno a Bruxelles e poi a Genk, triste villaggio nella zona mineraria devastata da montagne di scorie delle miniere e con l'aria piena di pulviscolo nero, altro che il Pm-10. Dopo ogni volo bisognava pulire i modelli e i cavi dal nero che si era accumulato.

Affidiamo il Modello Due ai Contini e il nuovo Mabel 1 ai Mantellassi, gli altri due team nazionali, che viaggiano con le loro auto. L'auto dei Mantellassi viene tamponata nel viaggio e il nostro modello, sistemato nel baule, ne esce danneggiato per colpa del solito errore di fare fusoliere troppo sfinate in coda. Per la gara usiamo il Modello Due.

La prima batteria è un disastro, forse per l'emozione nel trovarci per la prima volta in una gara internazionale: era soltanto la nostra terza competizione con la progressione: regionale, nazionale, internazionale.

Va un po' meglio la seconda batteria che ci fa risultare i migliori della squadra, ma lontanissimi dai primi.

Mettiamo in pratica la legge fondamentale del guardare quello che fanno i migliori, nel caso i vincitori svedesi Björk-Rosenlund con il loro modello "Miss Fai IV" con carrello monogamba e motore Oliver Tiger. Impariamo come si devono progettare e costruire i modelli per vincere. Mettiamo subito in pratica la lezione con il Mabel 2 per il 1962 la cui costruzione inizia nell'autunno-inverno del 1961.

1961

15-16 luglio, Genova Pegli

II Coppa Shell

Roberto Pennisi-Giancarlo Guattari
Modello Due
Motore G.20
finale 6'46", secondi

16-17 settembre, Genk (Belgio)

XI Criterium des As-Campionato Europeo

Modello Due + Mabel 1
Motore G.20
7'56", 5'33", diciottesimi

Giancarlo Guattari e Roberto allo Stadio Pio XII del CSI Genova, dove si disputa la Coppa Shell nel 1961. Il fondo del campo era in carbonella pressata, troppo dura per chi giocava a calcio, cedevole per le ruotine dei nostri modelli.

Annessa allo stadio la Villa Rostan, qui ammirata da Roberto e Giancarlo, ospitava i concorrenti in un edificio di notevole bellezza architettonica con stanze comode e luminose e un locale mensa che sembrava un ristorante. Faceva parte del complesso sportivo del CSI Genova, dedicato principalmente al gioco del calcio.

CLASSEMENT DU TEAM-RACING

1. Rosenlund/Bjork	Suède	4'47	4'47	4'40
2. Leloup/Lecuyer	Belgique	4'55	-	5'08
3. Azor/Kuhn	Hongrie	5'15	4'50	5'15
4. Drazek/Trnka	Tchecosl.	4'58	5'23	
5. Melik/Kobler	Allemagne	-	5'	
6. Pierrée/Brondel	Belgique	5'13	5'25	
7. Magne/Malfait	France	5'16	5'09	
8. Egervary/Toth	Hongrie	6'41	5'17	
9. Schluchter/Fromm	Allemagne	5,18	5'31	
10. Scherbakov/Gelman	U.R.S.S.	-	5'20	
11. Saxer/Medinger	Suisse	5'23	5'00	
12. Kononenko/Chkursi	U.R.S.S.	6'28	5'25	
13. Gafner N./ Gafner Ch.	Suisse	5'27	6'10	
14. Anderson/Bjornwall	Suède	5'58	5'20	
15. Noxon/Ellis	Gde Bretagne	5'28	-	
16. Edmonds/Taylor	" "	5'36	5'32	
17. Fernandez/Battlo	Espagne	3'15	5'35	
18. Pennessi/Zana	Italie	7'58	5'33	
19. Raschnov/Stoil	Bulgarie	5'50	5'36	
20. Schnorreberg/Remzen	Allemagne	6'05	5'28	
21. Fischer/Neusburger	Autriche	-	5'37	
22. Mattelassi/Mattelassi	Italie	7'55	5'40	
23. Gogorcena/Gil	Espagne	5'45	7'14	
24. Nordin/Söderberg	Suède	5'55	5'56	
25. Vogelaar/Geilman	Holland	5'58	6'12	
26. De Jonge/Frouwhein	"	-	5'58	
27. Katona/Gombotz	Hongrie	6'38	6'18	
28. Lauron/Romeyer	France	6'04	8'06	
29. Vlaytchev/Topalov	Bulgarie	6,25	6'16	
30. Puchinger/Meidner	Autriche	6'24	-	
31. Cappuyns/ Proesmans	Belgique	6'43	-	
32. Paonnov/ Nevenkine	Bulgarie	-	7'53	
33. Baris/Bartoli	Monaco	-	8'10	
34. Carmo/Piccolo	Portugal	-	8'20	

NON CLASSE

Cirotkin/Kondratenko	U.R.S.S.
Meyer/Galli	Suisse
Long/Davy (Proxy Balch)	G.B.
Garcia/Durendez	Espagne
Contini M./Contini F.	Italie
Rögl/Glaser	Autriche
Bador/Bador	France
Silva/Berata	Portugal

Sopra, le classifiche ufficiali dello XI Criterium des As-Campionato Europeo, categoria Team Racing. Il modello dei vincitori svedesi, Miss Fai, divenne il caposcuola della categoria: anche per noi.

Sopra a destra, il poster della gara.

Duilio Mantellassi e il suo Team Racer con motore Oliver Tiger che pilotava con il fratello Valerio quale meccanico. Aldo e Roberto hanno i loro modelli: Modello Due e Mabel 1, che a Genk non ha volato.

Roberto in posa nel box di preparazione prima di entrare in pista. Allora l'Aero Club d'Italia non dava le divise. Noi indossiamo una T-shirt bianca con lo stemma del CSI Augusta. Notare sullo sfondo la montagna di scorie di carbone, presenza costante nella zona, uno dei maggiori bacini minerari del Belgio.

Sotto, la squadra italiana in Belgio 1961. In piedi da sinistra: Valerio Mantellassi, Amato Prati, Renzo Grandesso, Giancarlo Ricci, Sorino Garofali, Guglielmo Barthel (caposquadra), Fabio Contini, Marco Contini, Aldo, Ermi Veronesi. Accosciati da sinistra: Roberto, Luciano Compostella, nipote di Luciano, Duilio Mantellassi.

1961-1963
Mabel 1

Il Mabel 1 del 1961 dopo la ricostruzione del 2010 che lo ha restituito alle forme e alla finitura originale realizzata da Franco Bugada.

■ Il modello che ha fatto più viaggi e disputato solo due gare. Per noi è importante perché è il primo a ricevere un nome, non solo un numero. “Mabel” è una facile crasi tra i nomi delle nostre amate: Marvia (Aldo) e Beatrice (Roberto), poi diventate le rispettive mogli. La “l” finale era solo un’aggiunta per dare un significato compiuto al nome.
Dopo avere mancato di volare al Criterium des As, Aldo lo affida a Giancarlo Guattari per l’ultima prova di Campionato Italiano a Loreto. Roberto è impegnato con gli esami all’Università Cattolica. Aldo è ancora nella felice vacanza prima dell’inizio delle lezioni alla Facoltà di Fisica.
La pista di Loreto era un anello di terra compattata sopra un campo di calcio strapelato di erba. Il Mabel 1 è chiaramente il migliore in gara, ma ci procura una doppia squalifica perché Giancarlo aveva messo il piede fuori dal cerchio centrale in un atterraggio in ciascuna delle batterie. Non è vero, ma qualcuno avanza due reclami e la giuria li accetta squalificandoci.

1961

24 settembre, Loreto

Coppa Celeste Patrona

Guattari-Zana
Modello Mabel 1
Motore G.20
sq., sq., non classificati

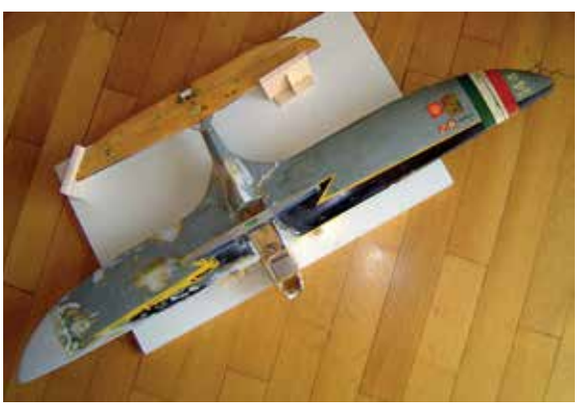
1963

10 marzo, Linate-Monluè

I Mille Giri

Modello Mabel 1
Motore G.20
56’19”, primi

A Loreto 24 settembre 1961. Da sinistra, Giancarlo Guattari, Roberto Cereda, Aldo, Carlo Rancarani fanno da sfondo ai vincitori Duilio Mantellassi (a sinistra) e Pier Franco Banfi e al loro modello.

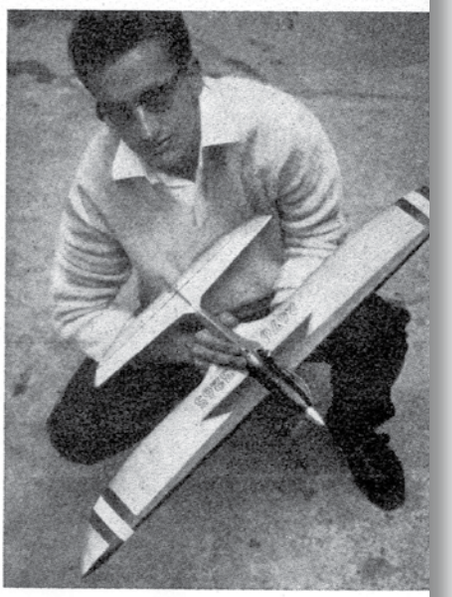


A sinistra, all’estremità della semiala interna le decal delle punzonature. Sopra: Loreto, Ambrosiane, Coppa CiGiItalia (Roma). Sotto: Criterium des As, Coppa Shell. Il modello volò solo a Loreto 1961.
Nel centro, la ricostruzione completa della parte inferiore della fusoliera e del rivestimento della semiala esterna.
A destra, lo scalo per il montaggio dei timoni originali. Il terminale della semiala esterna è nuovo. L’abbondanza di stucco è dovuta alla decisione di fare una ricostruzione solo statica.

UN OTTIMO MODELLO TEAM - RACER

Primo degli italiani al Criterium des As

di Aldo Zana



Nel progetto di questo team-racer sono partito da due premesse: funzionalità ed estetica, cercando di armonizzarle col minor danno reciproco. L'impostazione generale del modello si rifà, con le modifiche dettate dall'esperienza, al collaudatissimo racer dello scorso anno, da me usato con buoni risultati in numerose gare. L'aereo del 1960 era però piuttosto goffo, avendo la sezione massima subito dietro all'elica; ho cercato quindi di slanciarne la linea, spostando cabina e sezione dietro il bordo d'entrata dell'ala, ed aumentando gli allungamenti delle superfici portanti.

Vorrei ricordare, a questo proposito, che l'ala più è allungata, più é efficiente; comunque non conviene esagerare, perchè oltre il metro di apertura, la diminuzione della resistenza indotta, non compensa l'aumento di peso necessario per non avere un'ala... battente.

Molto importanti sono in un team-racer i bracci di leva: la fusoliera non deve essere troppo corta, altrimenti il modello risulta di precario equilibrio longitudinale. Consiglio perciò un discreto braccio di coda, con superfici mobili abbastanza ampie, per imprimere al modello quella giusta inerzia che lo renda stabile in ogni assetto di volo, senza pregiudicarne la sensibilità.

Il motore montato è il G 20/15 V diesel, che se ben rodato e slegato, ed usato con le giuste eliche, vi dà risultati ottimi, che ripagano abbondantemente delle difficoltà di messa a punto e di carburazione.

* * *

Ora qualche cenno sulle modalità di costruzione.

ALA: è centinata ogni tre centimetri, con un longherone di forza avanti il cavo anteriore, e tre longheroni secondari, opportunamente distribuiti su extradosso ed intradosso. I cavi sono interni; la squadretta, imperniata a 3,5 cm. dal bordo di entrata, è simmetrica in tutti i suoi bracci.

Il profilo è della serie dei biconvessi asimmetrici NACA di discreto spessore (il profilo appuntito, come si vede su molti team-racer attuali, non ha significato alle relativamente basse velocità a cui vola il modello; inoltre il profilo un po' spesso assicurà una notevole portanza nelle fasi critiche del decollo, atterraggio e sorpasso, con relativa sicurezza per il pilota).

Il rivestimento è in balsa da 1,5 mm., ricoperta di carta seta, per avere superfici speculari. Particolare attenzione va posta nel montaggio della squadretta, il cui perno è fissato alla fusoliera.

Importante: l'ala interna è più lunga di tre centimetri, avendo una centina in più, per far « tirare » il modello all'esterno.

FUSOLIERA: la sezione massima in pianta va ritagliata in compensato da mm. 3, e su di essa s'incollano un rinforzo orizzontale da mm. 3, pure in compensato, fino all'altezza del bordo d'uscita alare, e le ordinate. Le posteriori sono circolari, con interno svuotato per il passaggio del rinvio, mentre le anteriori devono essere ad U, per permettere l'alloggiamento del motore.

L'ala è fissata sotto la vista in pianta della fusoliera, mentre il timone orizzontale è posto sopra di esso, per toglierlo dalla scia alare. Il carrello è opportunamente fissato nella parte anteriore. La parte circolare della fusoliera va rivestita in listelli in balsa, che devono essere poi sagomati; il raccordo della cabina è formato da due fogli di balsa.

Anteriormente abbiamo, sotto la vista in pianta della fusoliera, il condotto di sfogo e la carenatura della testa, in compensato leggero giustamente curvato; sopra, la parte rimovibile, ricavata da un blocchetto di balsa sagomato e svuotato per permettere l'alloggiamento del serbatoio (che consiglio di chiudere con una valvola a tenuta). Niente paura se la miscela giunge a caduta: il G 20 va benissimo anche così.

Il motore va avvitato su di una piastrina affiorante di durall da mm. 3, fissata con 5 viti alla solita vista in pianta.

Per raggiungere i 5 cm. della sezione massima occorre aggiungere dei piccoli raccordi ala-fusoliera, in balsa sagomata, sia sopra che sotto.

I timoni non presentano particolari difficoltà: consiglio la struttura a sandwich, che permette l'incernieratura interna.

Il modello è realizzato secondo la nuova formula 1961, sperando in una stabilizzazione definitiva delle misure imposte.

TAVOLA DESCRITTIVA ALLEGATA ALLA RIVISTA

Impariamo come i concorrenti di Roma (e la giuria di romani) vogliono superare a tutti i costi i milanesi: storia che si prolungò per parecchi anni. La vittoria va a Duilio Mantellassi-Pier Franco Banfi, milanesi come noi. Il Mabel 1 viene poi portato a tutte le gare del 1962 come riserva e non vola mai.

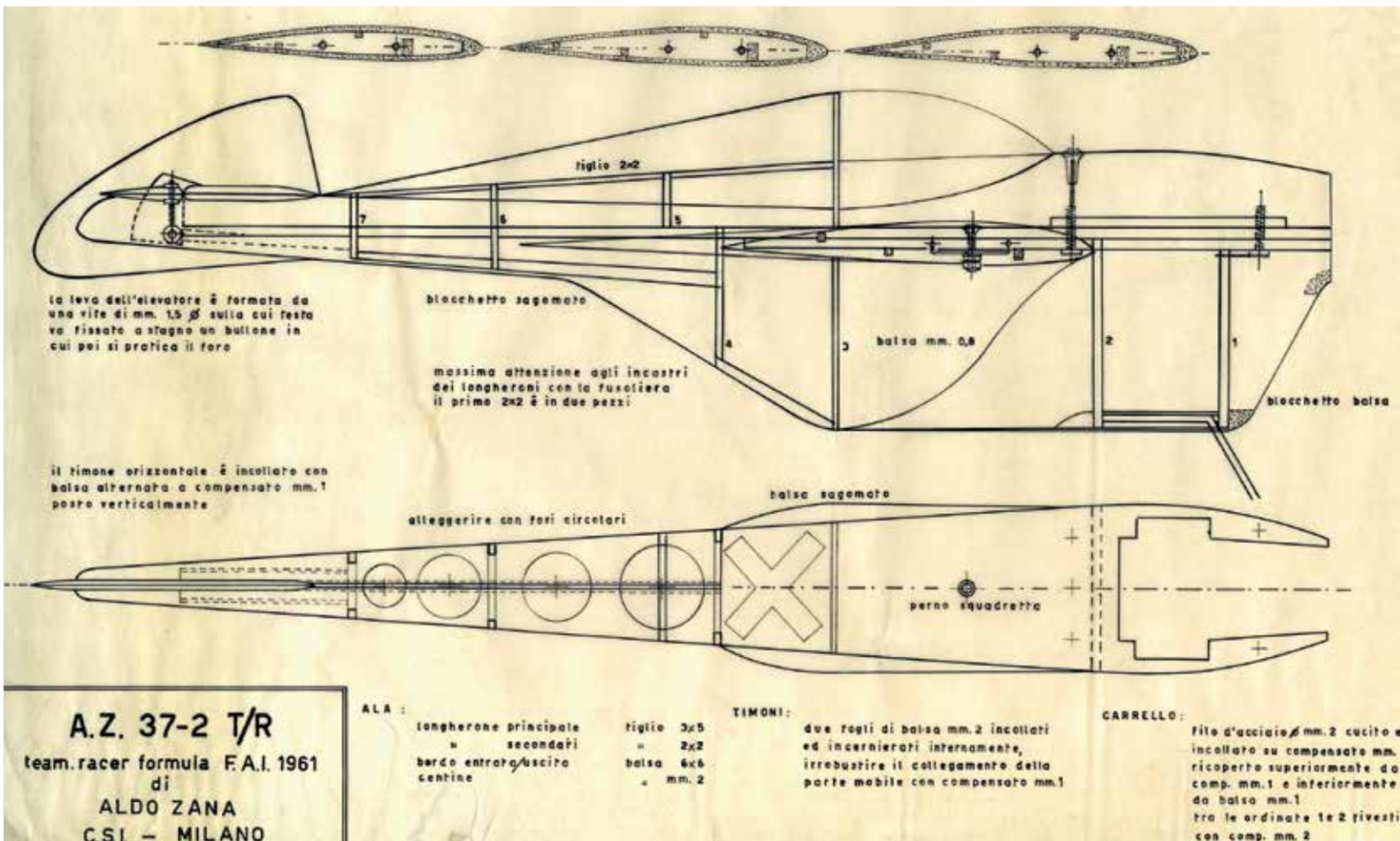
A inizio 1963 noi dell'Augusta lanciamo l'idea folle di fare 1.000 giri (100 km) con i team racers e viene la volta del Mabel 1 che con il G.20 di riserva ci permette di vincere la prima edizione, finendo in meno di un'ora che, chissà perché, pensavamo fosse un muro quasi impossibile da abbattere.

Nel 1969 il Mabel 1 viene staccato dal muro della sede dell'Augusta, dove l'avevamo parcheggiato, ed è affidato a Gino Voghera per l'apprendistato al Team Racing.

Ci viene ridato, anni dopo, allo stato di quasi rottame, senza la parte inferiore, con una semiala mancante del terminale e di una parte del rivestimento, la fusoliera spezzata. Nel 2010 viene ricostruito e restituito alla finitura originale, splendida opera di Franco Bugada.

Nella pagina di sinistra, la pagina di presentazione del disegno del Mabel 1 nella tavola a grandezza naturale allegata al numero 60, dicembre 1961, di *Rassegna di Modellismo*.

Sotto, il Mabel 1 viene presentato con il disegno in grandezza naturale su *Rassegna di Modellismo* n. 60, dicembre 1961. Per semplificare la costruzione, nel testo e nel disegno viene indicato il pianetto porta motore in lastra di alluminio invece della fusione. Vinicio Magli, uno dei "padri nobili" dell'aeromodellismo italiano, si ispirò a questo disegno per i suoi primi team racers.



1962-1963
Mabel 2

Il Mabel del 1962 ha subito un leggero restauro estetico nel 2018. Nonostante i moltissimi voli e le tante gare nel 1962 e 1963 era ancora in buone condizioni. Qui è fotografato sulla pista FIAM di Malpensa.

■ L'esperienza del Criterium des As ci porta a progettare il nuovo modello per il 1962 con idee innovative: la principale e più appariscente è il carrello monogamba ispirato al Miss Fai dei vincitori svedesi. Anche se qualche tentativo si era visto qualche anno prima in Lombardia, possiamo dire che il nostro modello indica la strada del futuro a tutti quelli del Team Racing.

Altre innovazioni: i timoni grandi per diminuire la superficie dell'ala e quindi la resistenza, la riduzione al minimo della fusoliera compatibile con la sezione minima di 39 dmq e le misure regolamentari di mm 100 x 50. Di colpo i team racers con la fusoliera grossa e il carrello bigamba diventano obsoleti. Non ce ne rendiamo conto, ma abbiamo fatto uno dei primi passi

verso il modello specializzato per la gara, non più la semiriproduzione pensata dai fondatori della categoria.
Il nome è già pronto: Mabel 2.
Il modello ci porta in finale in tutte le gare della stagione 1962, ma non riusciamo a vincerne una di Campionato Italiano: alle Ambrosiane, dominate con il tempo di 5'00" in finale, capita la brutta storia di una squalifica a posteriori del tutto ingiustificata e annullata l'anno dopo; di Lucca non ricordiamo il risultato; a Roma subiamo l'assalto di un concorrente locale respinto dalla prestanza fisica di Roberto; a Genova la ruota si pianta in decollo nel fondo della pista e ci fa perdere la gara per meno di un secondo. L'unica vittoria è alla Coppa Vezzalini di Modena, una bella gara fuori campionato, che ci fa conoscere gli amici emiliani e romagnoli, amicizia che continua.
Il Mabel 2 vola anche nella stagione 1963 sempre con lo stesso G.20, ormai un po' spompato. Le prestazioni calanti del motore ci spingono a pensare a un motore nuovo e a un modello nuovo.

1962

7-8 aprile, Linate-Monluè
XIII Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane
Modello Mabel 2
Motore G.20
Finale 5'00", squalificati poi riconosciuti primi

5-6 maggio, Lucca
Trofeo Supertigre
Modello Mabel 2
Motore G.20
??

2 giugno, Modena
Coppa Vezzalini
Modello Mabel 2
Motore G.20
4'54", ??, 5'46", primi

17 giugno, Roma
Coppa CiGiItalia
Modello Mabel 2
Motore G.20
??, 5'03", ??, secondi

7-8 luglio, Genova Pegli
III Coppa Shell
Modello Mabel 2
Motore G.20
??, ??, 5'26"5, secondi

Campioni Provinciali Ae. C. Milano
Terzi nel Campionato Italian

Sopra, Roberto mostra a Nunzio Pompele il nuovo Mabel 2 in costruzione. Nunzio preparò il carrello monogamba in alluminio, fissato con quattro viti al fondo della carenatura del motore in robusto multistrato da 3 mm.

Alla pista di Linate-Monluè in un giorno primaverile di prove, Livio Broggi abbraccia i due equipaggi del CSI Augusta con i loro modelli: Giancarlo Guattari e Marino Pezzini, Roberto e Aldo.

Roberto e Aldo con il Mabel 2 alla Coppa Vezzalini, Modena 2 giugno 1962. Per la prima volta in Italia ottengono un tempo inferiore a cinque minuti sui 100 giri: 4'56".

Sopra a destra, la premiazione della Coppa Vezzalini 1962. Nel pubblico si distinguono Silvano Onesti, Rolando Lugli, Giorgio Sighinolfi, Carlo Signorini, Roberto Cereda, Carlo Cipolla.

Al centro, alla Coppa Vezzalini 1962, Aerautodromo di Modena, fecero una visita di cortesia i vololiberisti del CSI Augusta di ritorno dalla Coppa Arno a Firenze. Da sinistra: Lino Zanotti, Roberto, Aldo, Nunzio Pompele e signora, Davide Pattina. Notare l'eleganza dei visitatori: allora si viaggiava sempre con il vestito buono.

L'area del paddock (anche se allora non si chiamava così, ma solo parcheggio) dell'Aerautodromo di Modena, ottima e comoda sede della Coppa Vezzalini 1962.

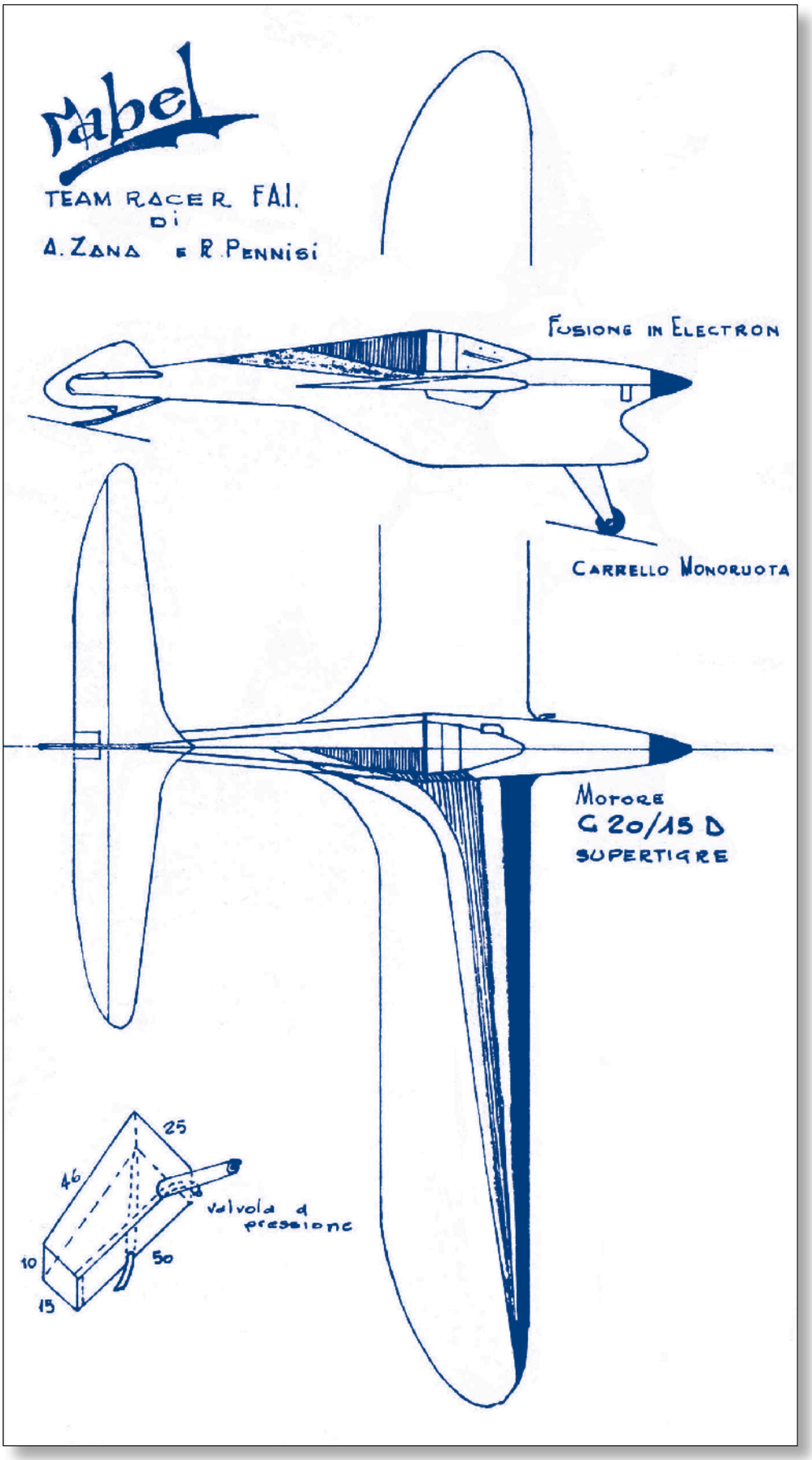
1963

24 marzo, Linate-Monluè
Campionato Regionale Lombardo
Modello Mabel 2
Motore G.20
??

7 aprile, Linate-Monluè
Campionato Regionale Lombardo (CSI Augusta)
Modello Mabel 2
Motore G.20
??, terzi

25-26 maggio, Linate-Monluè
XIV Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane
Modello Mabel 2
Motore G.20
??, 5'56"2, quarti

13-14 luglio, Genova Pegli
IV Coppa Shell
Modello Mabel 2
Motore G.20
??



Lo schizzo e la descrizione sintetica del Mabel 2 venero pubblicate su *Modellistica* anno VII n. 71, aprile-maggio 1962. Il disegno è opera di Giorgio Peressini.

1963
Mabel 3

Il Mabel 3 del 1963 dopo il leggero restauro estetico del 2018. La rifinitura è ancora quella originale, opera di Franco Bugada. Le forme sono molto diverse dai modelli precedenti. Costruito per l'Oliver Tiger Mk3, fece solamente pochissimi voli di prova.

■ A fine 1962 con la normale usura del nostro G.20 Diesel e guardando oltre le Alpi dove i migliori utilizzano l'Oliver Tiger Mk3 decidiamo di provare questo motore inglese. È costoso, allora 5 sterline 12 scellini cui aggiungere 2 sterline per la versione "tuned", venduta quale elaborata per le gare. A inizio 2020 sarebbero circa 169 sterline, 194 euro: prezzo basso rispetto ai motori speciali per Team Racing prodotti oggi in Russia e Ucraina, ma allora molto più alto rispetto al Supertigre G.20. Soprattutto, molto caro se rapportato al reddito medio dell'epoca in Italia.
Il motore andava ordinato direttamente al costruttore, Mr. J. A. Oliver, che lo produceva in piccole quantità. E bisognava attenderlo qualche mese. Non richiedeva un rodaggio lungo e garantiva prestazioni sempre quasi uguali girando a 14.000 giri/min con la classica elica Tornado 7x8.

All'inizio della primavera 1963 Aldo presenta il Mabel 3 con il nuovo Quartiere Feltre sullo sfondo. Giacca, cravatta, golfino erano la divisa normale per frequentare l'università.

A fine anni Cinquanta i migliori che usavano l'Oliver coprivano i 100 giri in tempi inferiori a cinque minuti, ma il tiraggio era libero e questo pesava moltissimo sul risultato.

Per l'Oliver Tiger costruiamo un modello "classico" nelle forme, forse condizionati dal tradizionalismo albionico. Ha forme quasi eleganti e fusione porta-motore in magnesio. Franco Bugada realizza una bella decorazione coerente con le forme.

Dopo i primi voli di prova arriviamo rapidamente a concludere che la combinazione modello-motore è inferiore alle nostre solite con il G.20. Il modello finisce appeso alla parete e il motore viene venduto ai fratelli Mantellassi che già usavano l'Oliver sui loro modelli. Non ricordiamo se recuperammo il costo d'acquisto.

Nel 2018, recuperata una nuova fusione con misure uguali e ricomprato un Oliver Tiger Mk3 su eBay, il modello ha subìto un leggero restauro estetico.

Oliver Tiger Mk3. Progettato nel 1951 e arrivato alla terza versione nel 1954 non venne più modificato. L'architettura era innovativa per i tempi: corsa lunga, come molto più tardi divenne normale per i motori da Team Racing, albero su due cuscinetti, testa alettata avvitata sul carter. Peso 156 grammi.

1964-1965
Mabel 4

A fine stagione 1963, archiviata la breve parentesi Oliver Tiger, invecchiato il Mabel 2, quando ancora si credeva che il modello facesse la differenza nel Team Racing, ragioniamo a lungo sul nuovo modello assieme a Franco Bugada, studente di ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano. Ne esce un modello differente dagli standard. Troppo differente.
Lo scarico dell'aria dalla testa del motore è convogliato in coda attraverso un condotto che si restringe due volte. A ogni restringimento (teoricamente per aumentare la velocità d'uscita) Franco monta un reticolo di fili di nailon, fissati con uno splendido lavoro di cucitura, pensando che potessero laminarizzare, cioè rendere meno turbolento il passaggio dell'aria. Se

Il Mabel 4 nella prima versione costruita secondo il progetto di Franco Bugada. La fusoliera si prolunga con lo scarico dell'aria calda dalla testa del motore in uscita dalla coda. I fusetti alle estremità alari servono da appoggio all'esterno e da entrata dei cavi all'interno. Il timone orizzontale è stato poi cambiato. La decorazione è di Franco, che firma appena dietro il trasparente della capottina: fondo grigio con decorazioni bianche e filetti neri.

1964

18 ottobre, Linate-Monluè

Campionato Regionale Lombardo (CSI Augusta)

Modello Mabel 4
Motore G.20
5'25", secondi

Secondi Campionato Provinciale Ae. C. Milano

1965

7 marzo, Linate-Monluè

III Mille Giri

Modello Mabel 4
Motore G.20
58'56", secondi

10-11 aprile, Lucca

Coppa Supertigre

Roberto Cereda-Aldo Zana
Modello Mabel 4 + Bucavento (Cereda)
Motore G.20
-, 5'47"3, quinti

Sulla pista di Linate-Monluè a inizio primavera 1963 il Mabel 4 rivela la forma originale della fusoliera con lo scarico in coda e la decorazione nera e bianca opera di Franco Bugada.

vogliamo, sono i concetti poi applicati sui fanjet che da decenni sono la norma sugli aerei commerciali e militari. Ovviamente, non può funzionare su di un modello che vola a 140 km/h (quando andava veloce) e con l'aria riscaldata solo dal lambire la testa di un motore da 2.5 cc.
Analogamente non può funzionare l'ala con profilo laminare, del tutto inefficace nelle condizioni di volo di un modello. Per rispettare la forma del laminare, Franco fa uno dei suoi splendidi lavori usando il multistrato da 0,6 mm per il rivestimento: superficie perfetta, ma pesantissima e ala troppo rigida: nel volo di aerei e modelli la flessibilità delle ali è vitale. Per eliminare le turbolenze di estremità, semiali e timone orizzontale vengono terminati con fusetti sagomati: lontani progenitori delle winglets, ma inutili nel volo circolare.
Geniale è l'attacco dei cavi spostato all'interno dell'ala, precursore di quanto diventerà normale 30 anni dopo.
Il timone orizzontale risulta pesantissimo per l'uso di tubetti d'ottone per la scorrevolezza dei perni: allora non si trovavano tubetti di alluminio e non esistevano le mini-cerniere. Si usavano pezzi di fettuccia di cotone che, di solito, noi incollavano all'interno del timone costruito a sandwich.
Risultato: modello al limite del peso. Quasi cabrato. Bello nella forma della fusoliera, decorata e firmata da Franco. Viene subito messo da parte in attesa di future modifiche profonde, dato che abbiamo già pronto il Mabel 5.
Nei mesi di fine estate 1964 distruggiamo la parte inferiore della fusoliera, cambiamo il timone orizzontale con uno più leggero e di pianta differente. Al posto del lungo, pesante e inutile scarico dell'aria facciamo costruire da un tornitore in lastra (uno dei tanti artigiani poi scomparsi) un tubo sagomato che termina dopo il bordo d'uscita.

Dopo l'ultimo volo alla Coppa Supertigre, Lucca 11 aprile 1965, la semiala esterna spezzata alla radice giace nell'erba assieme al resto del modello. Il tubo metallico dello scarico dell'aria in fusoliera è chiaramente visibile come il timone orizzontale del tutto diverso dalla prima versione.

L'alleggerimento di oltre 100 grammi lo trasforma in un modello che vale la pena di portare in gara, sempre con il G.20. Alla rigidità dell'ala rimediamo con un intervento brutale: il taglio dei piccoli longheroni che tengono assieme le centine della semiala esterna.
Ci avviciniamo al lungo periodo di stop imposto dai crescenti impegni della vita: laurea, servizio militare, matrimonio, lavoro, prima per Roberto poi per Aldo. Riusciamo solo a disputare una garetta regionale e la Mille Giri.
Partito Roberto per il servizio militare, Aldo va con Roberto Cereda a Lucca in aprile 1965: nella prima batteria, la semiala esterna (quella con i longheroni tagliati) decide di staccarsi dal resto del modello che, trasformato in asimmetrico, vola più veloce fino allo svuotamento del serbatoio (non esisteva lo stop al motore). Ovvia squalifica per perdita di parti in volo. Finiamo la gara con il modello di riserva costruito da Roberto Cereda.
Nel 2012 il modello viene ricostruito con la forma della prima fusoliera, compreso il condotto di scarico fino in coda. Riverniciato nel colore grigio dell'originale, non ha più la decorazione laterale, nera e bianca, opera artistica di Franco: troppo difficile da replicare.

In alto, la parte anteriore della fusoliera prima del restauro del 2012. La fusione in magnesio è fortemente ossidata dai decenni trascorsi.

Sopra, la fusoliera completamente mancante prima del restauro. L'uscita dell'aria subito dietro la carenatura del motore era diventata di sezione circolare. Notare l'alleggerimento selvaggio del pianetto in multistrato mm 3 che supporta l'intero modello. Il grosso longherone in balsa è un'aggiunta successiva per tenere assieme le semiali.

A sinistra, particolare del modello restaurato. La forma gradevole della fusoliera deriva anche dall'arretramento della sezione regolamentare e del simulacro obbligatorio del posto del pilota. Il tubetto esterno di alimentazione dal serbatoio è una piccola invenzione per fermare il motore a terra.

1964
Mabel 5

Mabel 5, il modello per il 1964 tiene conto delle esperienze negative precedenti e ha una fusoliera con le forme ormai tradizionali sui nostri modelli. Una novità è lo scarico dell'aria calda dal motore ottenuto con un leggero tubo sagomato, in alluminio tornito in lastra. L'apertura alare è il massimo che può entrare sul sedile posteriore della Fiat 500.

■ Dopo due modelli fallimentari non ce la sentiamo di chiudere così la serie dei Mabel e disegniamo (senza contributi di ingegneri aeronautici in divenire) e costruiamo un modello nuovo, quinto della serie.
La fusoliera è costruita attorno a un tubo in leggero alluminio tornito in lastra che funziona quale scarico dell'aria calda. Ci piace continuare a essere originali e costruiamo un'ala con mm 1.170 di apertura: la misura è determinata dalla larghezza del sedile posteriore della Fiat 500 di Roberto. Più lunga di così non ci starebbe.
Riprendiamo lo stile della fusoliera posteriore ridotta al minimo. Ridotta è anche la superficie del timone orizzontale per via dell'ala con superficie e allungamento spropositati.
Sono diventati disponibili i nuovi collanti epossidici (Araldite e Uhu Plus)

L'enorme apertura alare del Mabel 5. I fusetti all'estremità alare avevano la sola funzione di pattini durante il rifornimento. Attacco dei cavi interno all'ala, semicentinata e ricoperta superiormente in multistrato da 0,6 mm.

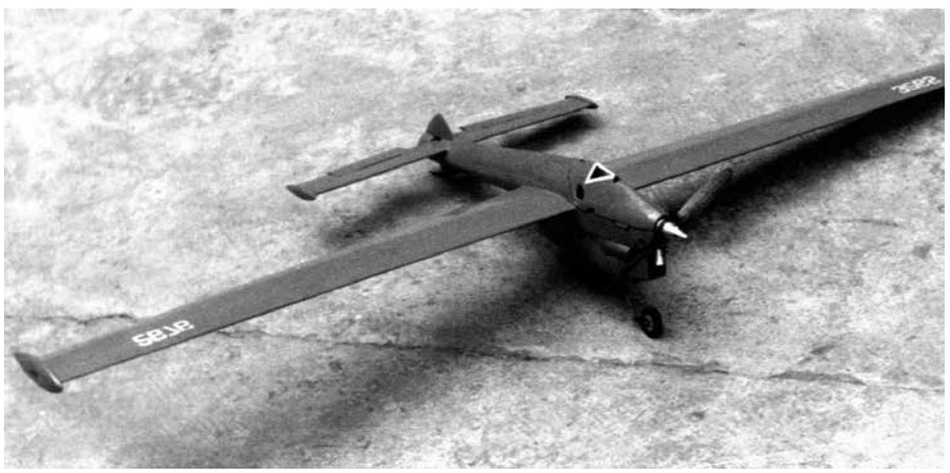
In basso, alla conclusione delle Ambrosiane 1964, in una giornata di pioggia leggera, la squadra del CSI Milano posa con la grande coppa offerta dalla Camera di Commercio per la squadra prima classificata nel Team Racing. Da sinistra in piedi: Carlo Signorini, Francesco Valdonio (caposquadra), Paolo Cipolla, Aldo. Accosciati: Roberto Cereda, Carlo Cipolla, Roberto.

che abbreviano la costruzione. Il Mabel 5 è pronto per la gara di apertura del Campionato Italiano, le Ambrosiane. Il vecchio motore G.20 può dare ormai poco in velocità e puntiamo sull'autonomia: 51 giri per ogni pieno di 10 cc. La concorrenza è forte: tre equipaggi romani, guidati da Piero Fontana-Franco Amodio con il loro rivoluzionario e velocissimo "Picus Horridus" (che li portò in finale ai Campionati Mondiali a Budapest in agosto), contro cinque milanesi, tra i quali spiccano Carlo e Paolo Cipolla, bravissimi anche a preparare il G.20.

La vecchia storia di Achille e la tartaruga vale anche per noi: riusciamo a entrare in finale con il secondo tempo e, incredibilmente, vinciamo per 2 secondi davanti ai Cipolla. Che fosse una specie di risarcimento per la vittoria rubata nel 1962?

Il risultato non si ripete nelle altre gare. È evidente che il motore è fondamentale per vincere e il nostro G.20 di tre anni prima ormai ha dato tutto. È altrettanto evidente che 1.170 mm di ali non servono a nulla.

Con il poco tempo ormai disponibile per l'aeromodellismo modifichiamo il Mabel 4.



1964

4-5 aprile, Linate-Monluè
XV Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane
Modello Mabel 5
Motore G.20
5'16", ??, 5'26", primi

25-26 aprile, Roma
Coppa Pepsicola
Modello Mabel 5
Motore G.20
??, 5'42", quarti

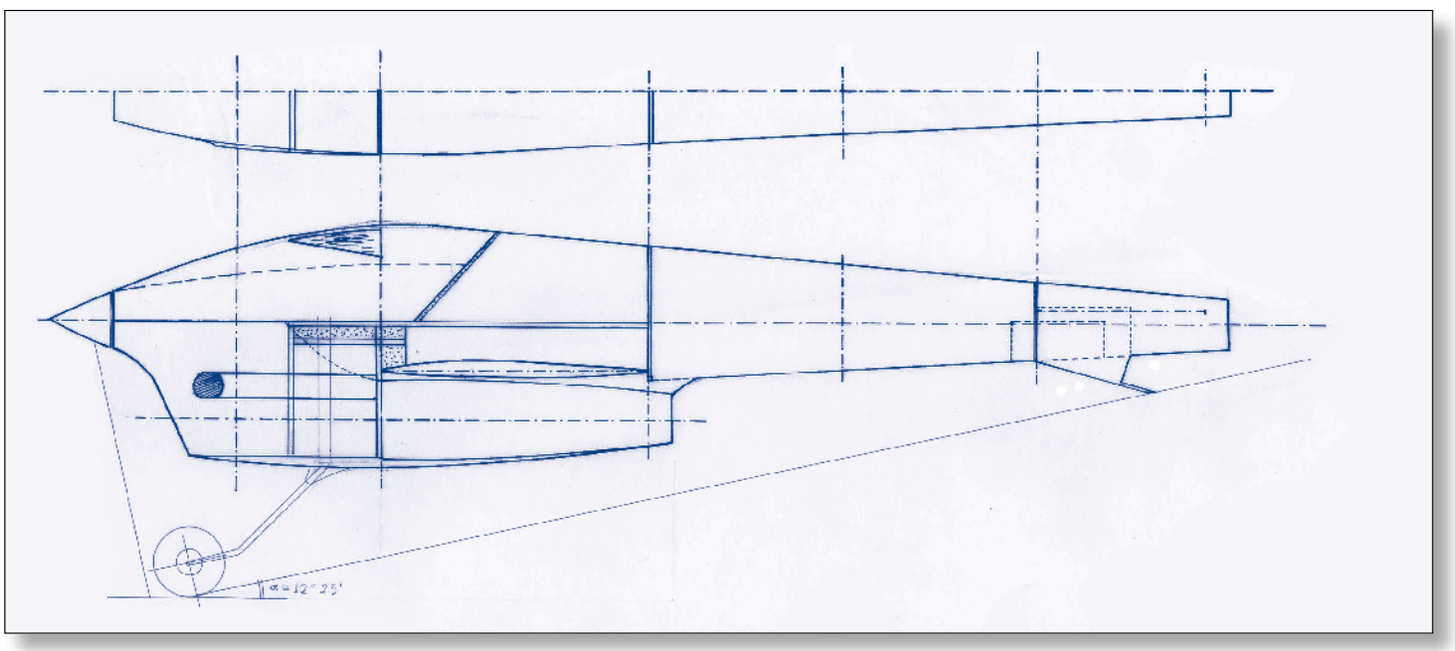
10 maggio, Linate-Monluè
I Coppa Racing Club
Modello Mabel 5
Motore G.20
4'55", ??, secondi

16-17 maggio, Lucca
Coppa Supertigre
Modello Mabel 5
Motore G.20
5'25"2, ??, quinti

Aldo e Roberto presentano all'obiettivo di Carlo d'Agostino il Mabel 5 con il quale hanno vinto le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane 1964.

Sulla strada per la Coppa Pepsicola a Roma, sosta in un Autogrill. Da sinistra: Paolo Cipolla, Aldo, Roberto, Carlo Cipolla, Duilio Mantellassi che ha da ridire con il fotografo, Giancarlo Guattari, suo meccanico per la gara. Tutti in giacca, cravatta e golfino, come usava allora quando si usciva di casa.

Sotto, schizzo di profilo e semipianta del Mabel 5. La linea appare pulita e razionale. Carrello in filo d'acciaio mm 3 bloccato con una spina sul fondo e un bullone sul pianetto porta-fusione per il motore. Lo scarico dell'aria è un tubo sagomato di alluminio leggero tornito in lastra.



1971-1975
Innominato G.20

Le linee del secondo modello senza nome della nostra ripresa negli anni Settanta riprendono quelle del decennio precedente ma con la razionale semplificazione delle forme inferiori. Motore, il solito, vecchio G.20 con valvola separata di rifornimento e stop, prototipo realizzato dai Cipolla.

Dopo una presenza estemporanea alle Ambrosiane 1969, terzi con il modello di Franco Bugada, bello come tutti i suoi modelli, ma pesante come un macigno, cabrato e con un carrello troppo arretrato che lo trasformava in un grillo ubriaco in atterraggio, riprendiamo con il Team Racing nel 1971, trascorsi i cinque anni abbondanti di intervallo per lauree, servizio militare, matrimoni, famiglie e inizi della vita lavorativa.
Il mondo dell'aeromodellismo è cambiato e sono disponibili materiali e tecniche costruttive sconosciute negli anni Sessanta: fibra di vetro, kevlar, resine epossidiche e poliuretaniche.

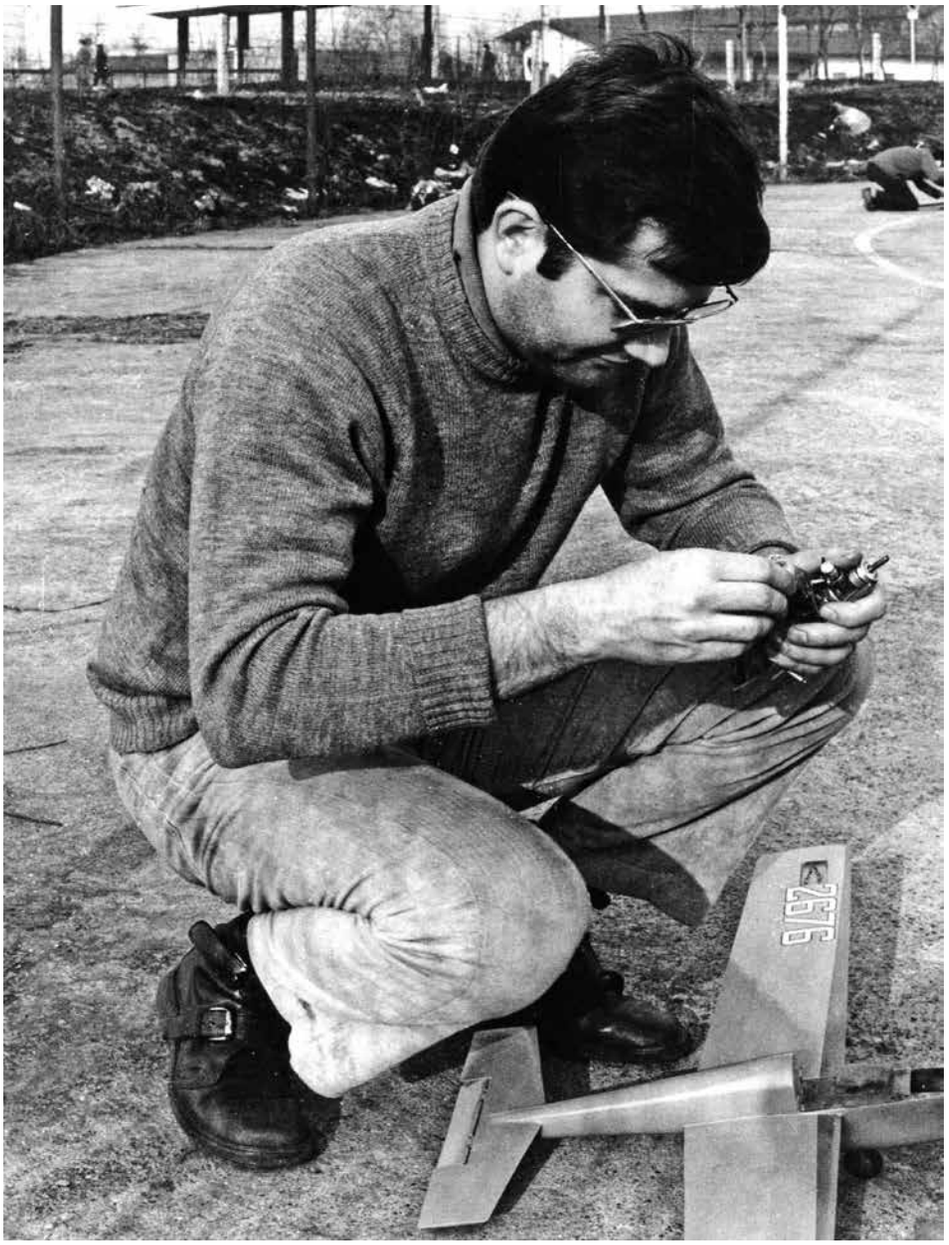
1971
19 settembre, Ravenna
VIII Coppa d'Oro
Modello Innominato 1
Motore G.20
5'29"6, 5'47"1, undicesimi

1972
19 marzo, Roma
Campionato Italiano
Modello Innominato 1
Motore G.20
??

1973
13 maggio, Linate-Monluè
Targa Racing Club-Campionato Regionale
Modello Innominato 1
Motore G.20
??, terzi

1975
27 aprile, Lugo
Campionato Italiano
Modello Innominato 2
Motore G.20
4'44", settimi

10-11 maggio, Breitenbach (Svizzera)
2. Internationaler Jura-Cup
Modello Innominato 2
Motore G.20
4'53"8, 4'55"1, quindicesimi



Alla pista di Linate-Monluè Roberto cerca di capire perché il G.20 abbia problemi sul modello Innominato 1, quello del nostro rientro nel 1971. Il motore aveva solo nove anni, se pure con cuscinetti e accoppiamento nuovi.

Nella pagina di destra, Roberto e Beatrice davanti alla loro Ford Capri in un momento tranquillo della gara a Roma, 19 marzo 1972, alla pista dell'Aeroporto dell'Urbe sulla via Salaria. Prima pista per il volo circolare a Roma, la seconda in Italia dopo quella di Linate-Monluè, successivamente ricostruita in un altro angolo dell'aeroporto.

Il nostro nuovo modello senza nome ha la fusoliera in resina, fibra di vero e kevlar e le ali rivestite tradizionalmente in balsa e carta Modelspan. Le linee sono molto semplici: un modello da velocità rovesciato con la fusoliera superiore a sezione ovale e quella inferiore ridotta alla carenatura del motore raccordata allo scarico dell'aria. Il carrello in lastrina di acciaio è fissato lateralmente con due viti. Il motore è il nostro vecchio G.20: carter e albero del 1962, ma accoppiamento e cuscinetti nuovi. È fissato su di una lastrina di dural da mm 3.
I Cipolla ci danno uno dei loro prototipi di valvola di riempimento e stop che schiaccia il tubetto di alimentazione. C'è poco da sperare con quel motore sempre più spompato, ma la voglia di disputare le gare non è diminuita e scegliamo per la rentrée la gara più importante d'Italia, la Coppa d'Oro F.A. lanciata e sostenuta dal dottore Cesare Ferroni a Lugo.

L32992 M

Quell'anno, 1971, per l'unica volta si disputa sulla bella pista dell'Anic nella pineta di Ravenna.
I nostri tempi sono peggiori rispetto agli anni Sessanta, oltre un minuto in più dei migliori, ma decidiamo che vale la pena di continuare.
A fine estate 1973 costruiamo un modello più evoluto e curato del precedente ("Innominato 2"), basato sugli stessi concetti di forma e costruzione, ma con ala a pianta rettangolare. Il timone riprende il leggero diedro per evitare che l'estremità esterna sfreghi sulla pista in decollo.
Con questo modello affrontiamo la nostra prima gara all'estero, la seconda Internationaler Jura-Cup a Breitenbach, Canton Soletta, Svizzera, maggio 1975. L'obiettivo, oltre a una breve vacanza con le rispettive mogli, è imparare dai migliori stranieri.

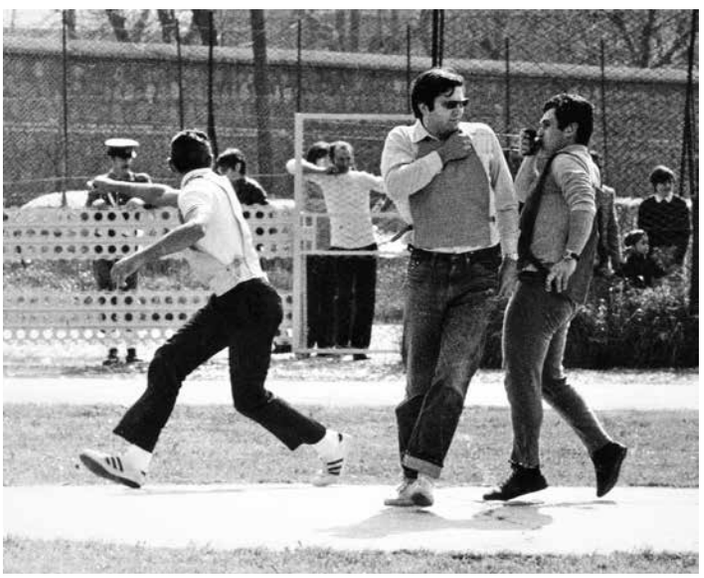
Aldo, Roberto e Alberto Cipolla, 22 anni, in relax durante la Coppa d'Oro 1971, la sola disputata sulla pista dell'Anic Ravenna per indisponibilità della pista di Lugo. Vinsero Marcello Magli-Gigi Ferroni. Alberto e Paolo Cipolla si classificarono terzi. Roberto e Aldo finirono undicesimi su 16 concorrenti. In quella gara conoscemmo Paul Bugl, quarto.

L'ovvia conclusione è che con quel G.20 non possiamo andare lontani. Ritroviamo Paul Bugl, incontrato alla Coppa d'Oro 1971, e ci accordiamo per acquistare due esemplari del suo motore vincente PB15, progettato e costruito appositamente per il Team Racing, completo di valvola integrata di rifornimento e stop, set di venturi di vari diametri, attrezzi speciali per pulizia e smontaggio, eliche in fibra di vetro: un sistema, non solo un motore.

Durante una delle prove sulla pista di Linate-Monluè nel 1972, Aldo sta lavorando sul contropistone ancora con la vite a T d'origine sul G.20 Diesel. La vite a brugola arriverà dopo, grazie ai Cipolla.

Sulla pista di Linate-Monluè il 30 settembre 1973 durante una delle tante prove Roberto osserva con attenzione il secondo modello per il G.20. Le eliche in resina erano di produzione Bartels (Germania), quelle in legno, sempre 7x8, venivano dalla Cecoslovacchia. La globalizzazione nel Team Racing era già una realtà.

Roberto e Aldo stanno riflettendo sulle scarse prestazioni del modello durante una prova a Roma 19 marzo 1972. Il modello era pesante al limite dei 700 grammi, ma il problema era nel vecchio G.20 non certo nel peso eccessivo.



Così si poteva pilotare a quei tempi, Roma 19 marzo 1972. Roberto fa perno nel mezzo del cerchio mentre Marcello, in posizione regolare, gli gira attorno. Il terzo concorrente, di spalle, irriconoscibile, è impegnato in un decollo avventuroso.

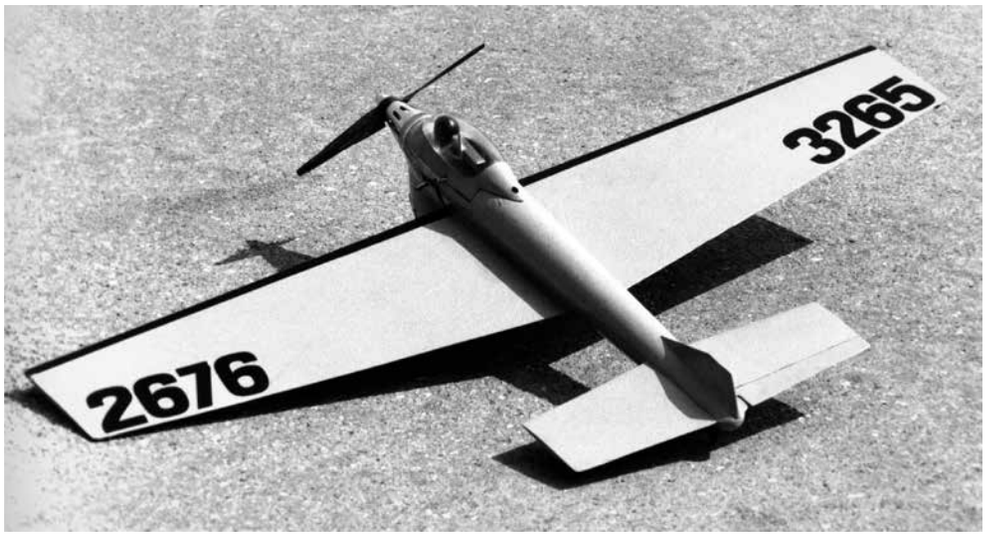
1975-1980
Bugl BG

Il primo modello per il motore Bugl PB15, di seguito indicato Bugl 1. Fusoliera in fibra di vetro e kevlar con parte posteriore a sezione circolare e inferiore ridotta alla carenatura del motore e allo scarico dell'aria.

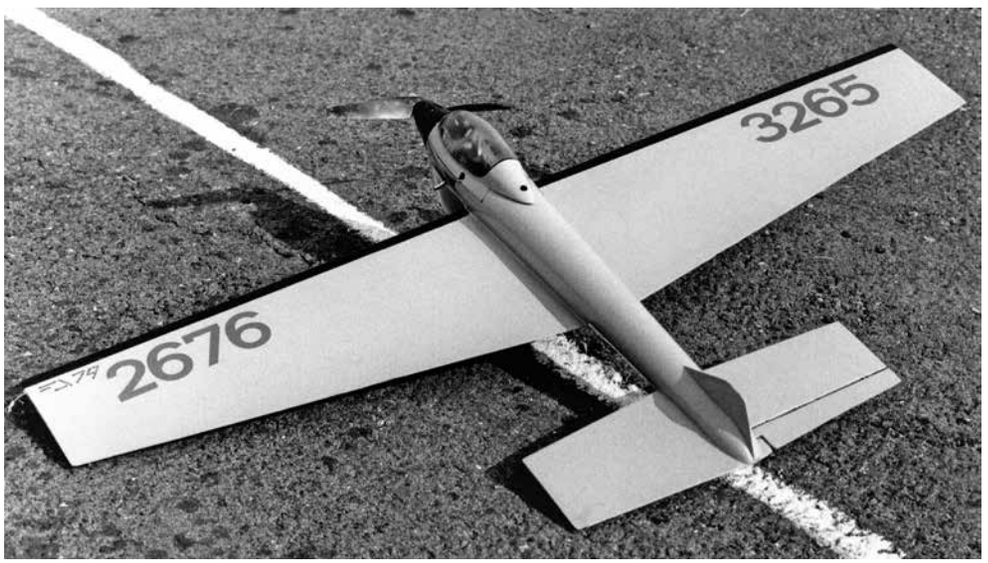
Un primo segno importante dell'evoluzione del Team Racing è la disponibilità dei motori specializzati prodotti con grande cura da Paul Bugl, aeromodellista austriaco trasferito in Baviera, che aveva avviato la produzione in piccola serie del suo motore PB15 da 2.5 cc per il Team Racing dopo aver fatto esperienza con il motore HP (Hohenberg Patronen Fabrik), usato tra gli altri dagli americani Stockton-Jehlik per vincere gli Europei 1967 e i Mondiali 1968.

Ci appare evidente che i Supertigre di serie siano superati, a meno di modifiche complesse e impossibili senza competenze e attrezzature specialistiche. Decidiamo per l'investimento in due motori di Paul Bugl, che Aldo va a ritirare a casa sua, vicino a Norimberga.

Bugl aveva anche disegnato le eliche e il modello che usava in gara, il Moskito. Il modello era molto semplice e razionale: utilizzava quale elemento portante una lunga piastra di alluminio sagomato e alleggerito che portava il motore, arrivava fino alla coda della fusoliera in balsa. La parte frontale era il cono in leggero alluminio, avvitato sul carter, fornito dal produttore. Carrello arretrato con gancio salva-elica da inserire nell'apposito foro nella testa, bloccato da una mini-brugola. Lo usavano gli equipaggi tedeschi e austriaci che allora erano al vertice europeo.



Il Bugl 2, secondo modello per il motore Bugl. Ali più compatte, fusoliera con la medesima struttura e forme del precedente, ma meglio rifinito.



Il Bugl 3, terzo modello per il motore di Paul Bugl. Stessa struttura e forme del precedente, compreso il frontale conico in alluminio avvitato sul carter, fornito dal costruttore. Carrello arretrato e gancio anteriore salva-elica. La totale identità di misure del motore BG con il PB15 ha permesso di utilizzarlo anche per il nuovo motore BG.
L'utilizzo del supporto in magnesio del motore e della fusoliera in fibra di vetro si era rivelato dannoso per una carburazione regolare a causa dell'impossibilità di smorzare le vibrazioni, ma non ce ne accorgemmo.

All'inizio del 1980, cambiammo completamente la forma della fusoliera in fibra di vetro, esteticamente migliore ma pur sempre incapace di smorzare le vibrazioni del breve supporto motore in magnesio.
Il modello era siglato P80 in onore di Paul Bugl, morto nel 1978 a 48 anni.

1975

1 giugno, Reggio Emilia
Coppa Città del Tricolore
Campionato Emiliano-Romagnolo
Modello PB 1
Motore Bugl
4’36”8, 5’14”3, -, 33g, terzi

8 giugno, Rieti
Coppa Falco-Campionato Italiano
Modello PB 1
Motore Bugl
4’55”9, ottavi

7 settembre, Lugo
XII Coppa d’Oro
Modello PB 1
Motore Bugl
4’38”, 5’02”, 5’13”, 5’03”, sesti
Noni nel Campionato Italiano F2C (10 cls.)

1976

11 aprile, Linate-Monluè
I Coppa Racing Club-Campionato Regionale
Modello PB 1
Motore Bugl
??, secondi

Riprendiamo linee e misure del Moskito interpretate con un supporto breve, solo per motore e ala. La parte posteriore della fusoliera a sezione circolare viene incollata con l’Uhu-plus a questo supporto in magnesio. Allora era possibile trovare a Milano chi faceva fusioni anche complesse in magnesio partendo dal modello in legno: il nostro era stato realizzato da Lino Zanotti.
Ci mettiamo quattro anni a capire che il supporto corto collegato alla fibra di vetro, al contrario della piastra lunga e al balsa del Moskito, non riesce a smorzare le vibrazioni inevitabili del motore. L’ipotesi ci venne avanzata da Luis Petersen, danese e produttore dei motori BG, dopo avere provato il nostro BG sul suo modello e avere cronometrato risultati quasi identici ai suoi. Noi non riuscimmo quasi mai a ottenere tre voli con la carburazione costante. I giri c’erano, la velocità e, soprattutto, la regolarità no.
Continuiamo per il piacere di restare nel giro finché nel 1980 decidiamo di abbandonare quel tipo di modello e ne costruiamo uno con la fusoliera tradizionale, lontanamente ispirata ai modelli vincenti di Fontana-Amodio: supporto motore corto, pianetto lungo in multistrato, fusoliera in fibra di vetro e kevlar.
Il modello è di aspetto gradevole e ne costruiamo due esemplari, diversi solo nell’ala. La regolarità migliora, ma la velocità resta lontana dai valori competitivi per vincere. Per questo accettiamo volentieri a fine estate 1980 il prestito di un modello dei Cipolla e acquistiamo il nostro primo motore Cipolla Master 2.5, già diventato il migliore specializzato disponibile.
Per la prima volta riusciamo a infrangere il “muro” dei quattro minuti il 28 settembre 1980 a Monza. Il premio è una bella coppa messa in palio dai Cipolla per il miglior tempo segnato dai “clienti”.

Il Bugl PB15 MkII, forse il primo motore speciale per il Team Racing prodotto in piccola serie da Paul Bugl, austriaco di nascita nel 1930 e trasferito a Pruppach, villaggio nei pressi di Norimberga, Germania. Motore a corsa lunga e albero prolungato, fornito di conetto in leggero alluminio, avviato sul carter, che funzionava da parte anteriore del modello. Prodotto da Bugl in circa 460 esemplari delle tre versioni. Ne acquistammo due della seconda versione.

Il BG (Bugl Geschwendtner), motore costruito in Danimarca da Jens e Hans Geschwendtner e Luis Petersen sulla base del Bugl MkIII, delle componenti semilavorate e dei disegni di Paul Bugl, acquistati, assieme alle macchine utensili, dai danesi nel 1978 dopo la morte di Paul. Fino al 1981 ne furono prodotti 126 esemplari. Ne acquistammo due della prima serie di 25: numeri 011 e 012. Costruito e rifinito con grande cura e precisione, più bello da vedersi che affidabile e semplice da carburare.

1977

4 settembre, Lugo
XIV Coppa d'Oro
Modello PB 2
Motore Bugl
5'23"03, 5'49", quattordicesimi

25 settembre, Roma
Campionato Italiano
Modello PB 2
Motore Bugl
??

1978

21 maggio, Monza
Campionato Italiano
Modello PB 3
Motore BG 011
4'38", -, 5'01", 5'03", ???

1979

25 marzo, Lugo
Campionato Italiano
Modello PB 3
Motore BG 011
4'30", 5'05", 4'36", 4'43", ??

1 maggio, Monza
I Coppa GMM-Campionato Italiano
Modello PB 3
Motore BG 011 + 012
4'41"7, 30g, 4'50", 4'43"8, quinti

26-27 maggio, Breitenbach (Svizzera)
4. Internationaler Jura-Cup
Modello PB 3
Motore BG 011 + 012
4'30"4, 4'42", ??

9 settembre, Lugo
XVI Coppa d'Oro
Modello PB 3
Motore BG 011 + 012
4'28", 91g, 4'29", 97g, noni

30 settembre, Ravenna
Campionato Italiano
Modello PB 3
Motore BG 011 + 012
5'09", 4'29", 4'35", 4'22", ??

1980

13 aprile, Lugo
Campionato Italiano
Modello P80/1
Motore BG 012
4'30" 7, 4'44" 5, ??

15-17 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup
1. Paul Bugl Gedächtnisfliegen
Modello P80/2
Motore BG 012
4'21, 4'25", sedicesimi

7 settembre, Lugo
XVII Coppa d'Oro
Modello P80/2
Motore BG 012
69g, 4'00"7, 4'15", 34g, sesti

28 settembre, Monza
II Coppa GMM-Campionato Italiano
Modello Cipolla
Motore Cipolla Master 2.5
4'11"1, 3'58"4, 4'01", 4'05"9, quinti

Inizi con il Bugl PB15

1975. Prima gara del Campionato Emiliano-Romagnolo Team Racing sulla pista dell'aeroporto di Reggio Emilia, costruita grazie a Vinicio Magli. I tre equipaggi finalisti. Da sinistra: Adolfo Peracchi e Carlo Cipolla (vincitori), Roberto e Aldo, Marcello Magli e Giorgio Sighinolfi. Finimmo terzi per un rientro al primo rifornimento.

Roberto in posa alla pista di Linate-Monluè in una prova in tarda primavera 1975 con il primo modello costruito per i motori Bugl e BG.

Nel 1975 alla pista di Linate-Monluè Roberto si dedica a quello che diventerà una missione: tenere pulito il motore anche durante le prove. In piedi, elegante in un pomeriggio di fine inverno, lo guarda Lino Zanotti, colonna vololiberista dal CSI Augusta, segretario per molti anni della SAL (Sezione Aeromodellistica Locale) dell'Aero Club Milano, costruttore di grande classe e capacità, persona di rara gentilezza e disponibilità a collaborare.

Aldo finge di avviare il motore a beneficio del fotografo. Pista di Linate-Monluè, tarda primavera 1978. L'elica in resina Bugl-Baumgartner era molto difficile da rifinire ed equilibrare.

Jura-Cup Breitenbach 1979

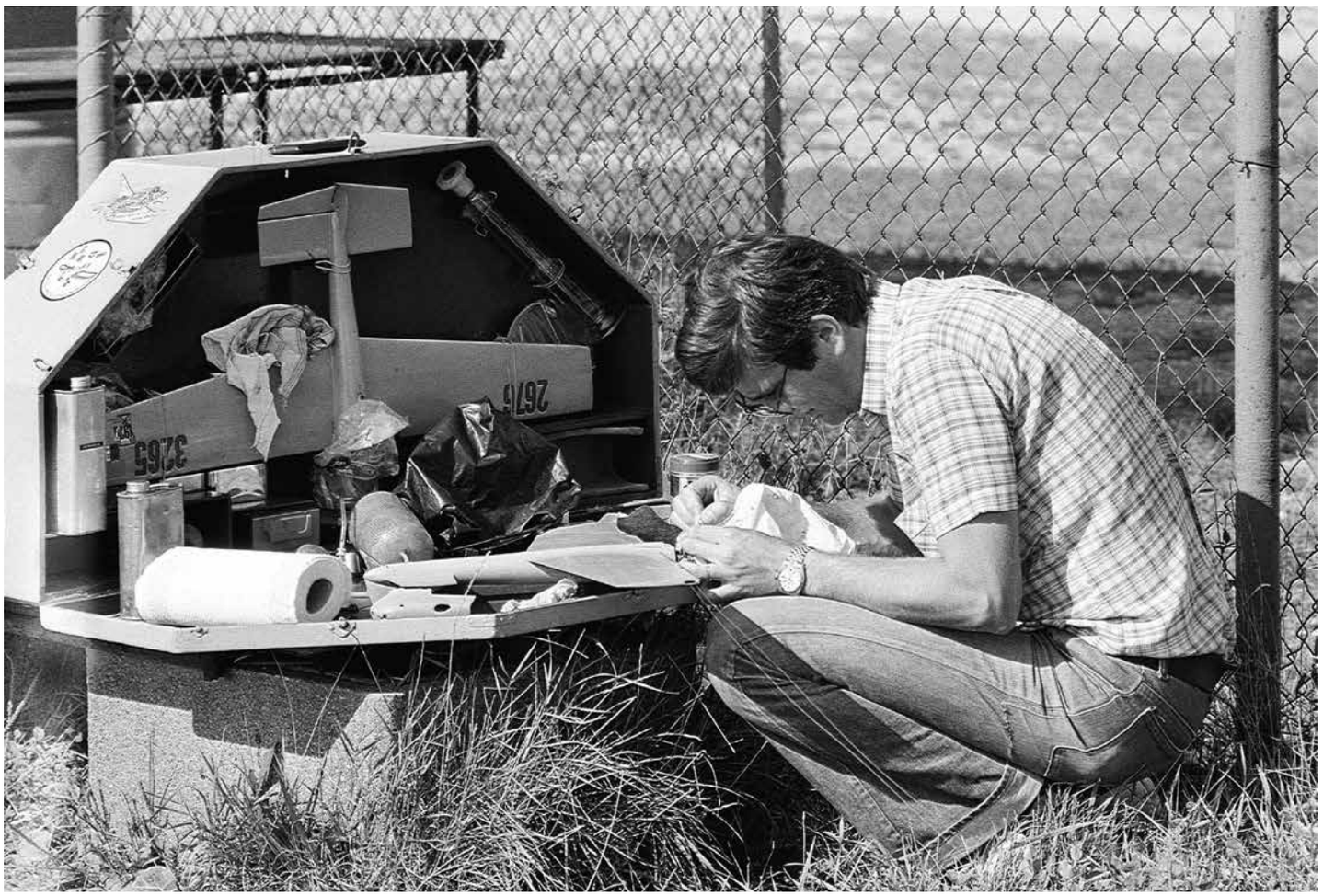
Roberto e famiglia a Breitenbach, 27 maggio 1979.

Jura-Cup Breitenbach 1979

Aldo durante un rifornimento a Breitenbach 1979. Da pochi anni è obbligatorio il casco, per quasi tutti uno di quelli normalmente usati nello hockey. Evidente il serbatoio della miscela per il rifornimento a pressione mediante l'oliva di gomma.

Gli italiani alla Jura-Cup, Breitenbach 27 maggio 1979. In piedi da sinistra: Roberto, Olimpio Torchio, Mario Rolando, Franco Ballesio, Gino Voghera, Alberto Cipolla. Accosciati: Aldo, Antonio Gherardi, Bruno De Angelis, Marco Menozzi, Paolo Cipolla.

L'importanza della pulizia



Pista GMM Monza, l'unica rimasta in Lombardia, inizio estate 1979. Roberto impegnato nella pulizia del motore BG adoperando senza risparmio l'ovatta pulente Duraglit e l'acetone per la sciacquatura. L'acetone serviva anche per passare i cavi prima del volo per pulirli ed evitare che raccogliessero sporco e umidità, quando c'era, anche se in caso di pioggia si preferivano i cavi trecciati con maggiore resistenza aerodinamica ma certezza di comandare il modello.
La cassetta per due modelli e accessori, ereditata dai fratelli Cipolla, serve egregiamente quale piano di lavoro.

Piloti per l'oro di Lugo

1979, Adolfo Peracchi.

1979, Gino Voghera.

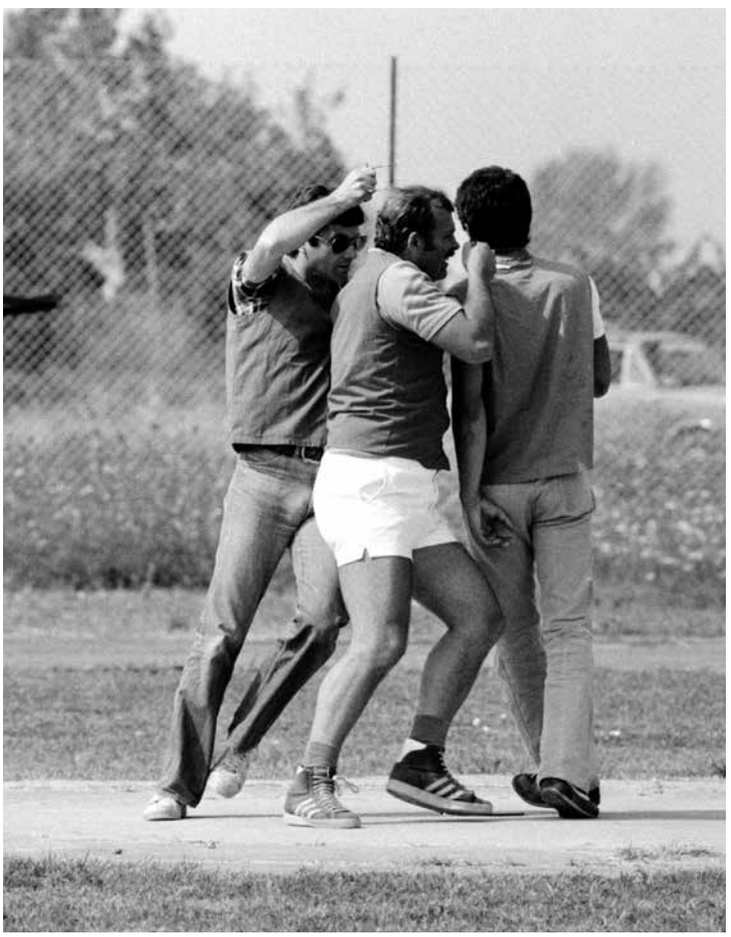
1979, Alberto Cipolla e Pepi Fischer.

1980, Adolfo Peracchi e Gino Voghera.

1980, Alberto Cipolla e Gino Voghera.

Roberto e la caccia all'oro. Lugo 1979

Alla Coppa d'Oro, Lugo 9 settembre 1979 Roberto cerca di spremere il massimo dal modello con il BG. Con 4'28" non riuscimmo a fare meglio del nono posto su 14 classificati, ma l'impegno, qui in una batteria con Hans Nitsche, non era certo mancato.



Scene di Team Racing

Roberto al decollo in una batteria della Coppa d'Oro 1979.

Decollo del P80/2 a Kraiwiesen, 15-17 maggio 1980. Modello nuovo per il motore BG, ma risultati deludenti come prima.

Marco Menozzi, Gino Voghera e il loro modello con motore Cipolla, vincitori della Coppa d'Oro a Lugo 9 settembre 1979, prima loro affermazione in una gara internazionale. In finale, 7'53", precedettero Alberto e Paolo Cipolla e Peracchi-Carlo Cipolla. Un trionfo dei motori e dei fratelli Cipolla.

1981-1986
Perdipezzi/Bindulin
Abracadabra

L'Abracadabra, nostro secondo modello di Adolfo Peracchi, arrivato a noi tramite Aldo Cantelli. Motore Cipolla. Utilizzato dal 1983 al 1985, ci porta il primo titolo italiano F2C nel 1984.

■ Ormai quella di utilizzare modelli altrui era diventata un'abitudine nostra, che con il passare dei decenni diventò la regola per quasi tutti.
Avere finalmente i motori Cipolla, ottimi, pensati proprio per il Team Racing, e contare su Gino Voghera che li produceva e preparava per i "clienti" ci porta a guardare ai modelli costruiti per quei motori.
Adolfo Peracchi, che aveva concluso le presenze in gara, ci offre in leasing (definizione sua) il suo ottimo ed elegante modello dal nome ironico "Perdipezzi": ironico non tanto perché perdemmo la Coppa d'Oro 1983 per il distacco della capottina nell'ultimo pieno della finale.

1981

12 aprile, Monza
IV Coppa GMM-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla AAC
3'56"6, 3'50"2, 3'47"0, 3'50"5, quarti

10 maggio, Roma
Trofeo Bugl-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla AAC
4'10" 3, sq., 3'43", -, 167g, terzi

29-31 maggio, Breitenbach (Svizzera)
5. Internationaler Jura-Cup
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla AAC
3'59"2, 34g, diciottesimi

13 settembre, Lugo
XVIII Coppa d'Oro
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla 2
4'03", 3'54", 3'40"8, 3'43"3, 8'02", terzi

22 settembre, Treviso
Trofeo OPS-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla
??, terzi

4 ottobre, Ravenna
Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla
-, 4'04", 3'55", 4'48", ??

Il modello viene anche chiamato "Bindulin" dal nome di una colla bianca il cui importatore in Italia aveva promesso una sponsorizzazione ad Adolfo in cambio dell'insegna sull'ala. Sponsorizzazione che non si avverò mai. Noi conserviamo il nome e il logo assieme alla colorazione originale: fusoliera nera con ali e timoni in balsa naturale, rivestita di fibra di vetro sottovuoto, tecnica allora modernissima.
Iniziamo a vedere risultati dignitosi in Italia. Un po' meno all'estero.
Con il 1983 inizia la serie di presenze nella squadra nazionale F2C ai Campionati Europei e Mondiali che continua fino al 1991, quando per impegni di lavoro Aldo deve lasciare il posto ad Andrea Rossi: inizio di una storia lunga e di successo con Roberto.
Nel 1983, dopo l'infelice esperienza dei Campionati Europei a Utrecht e terminato a fine anno il prestito del Perdipezzi/Bindulin, recuperiamo da Aldo Cantelli un altro modello analogo di Adolfo Peracchi, da lui chiamato "Abracadabra".
Cantelli se ne è disfatto in quanto non riusciva a cavarne prestazioni per lui accettabili. Grazie all'esperienza con il modello gemello precedente, lo mettiamo a posto e ricorriamo a un semplice ma fondamentale accorgimento: la corretta svergolatura delle estremità alari. Con un'ottima serie di motori Cipolla-Voghera vinciamo il campionato italiano F2C del 1984 e ci classifichiamo quarti agli Europei 1985.
In quegli anni, usiamo anche altri modelli: un velleitario tuttala progettato da Franco Bugada e costruito in due esemplari, i modelli dai nomi scanzonati di "Trombino" e "Violino B2" di Federico e Andrea Rossi dopo il loro abbandono delle gare, ma è l'Abracadabra a darci qualche soddisfazione. Fin quando nel 1985 iniziamo ad affiancarlo e poi rimpiazzarlo con i modelli di Marco Menozzi.

Il Perdipezzi/Bindulin, modello di Adolfo Peracchi in prestito dal 1981 al 1983. Ali e timoni ricoperti in fibra di vetro sottovuoto. Motore Cipolla montato sul bellissimo supporto in alluminio ricavato dal pieno per tornitura e fresatura.

1982

2 maggio, Genova Voltri
Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin + Tuttala Bugada
Motore Cipolla
3'49", 4'58" (TB), 4'51", 4'50", ??

22 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla
3'59", 3'51", undicesimi

6 giugno, Reggio Emilia
Trofeo Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin + Trombino (Rossi)
Motore Cipolla
3'49"(B), -, -, 3'47" (T), ??

12 settembre, Lugo
XIX Coppa d'Oro
Modello Perdipezzi/Bindulin + Trombino
Motore Cipolla
3'50"(B), 3'37" (T), 3'52", 3'45"8, quinti

1983

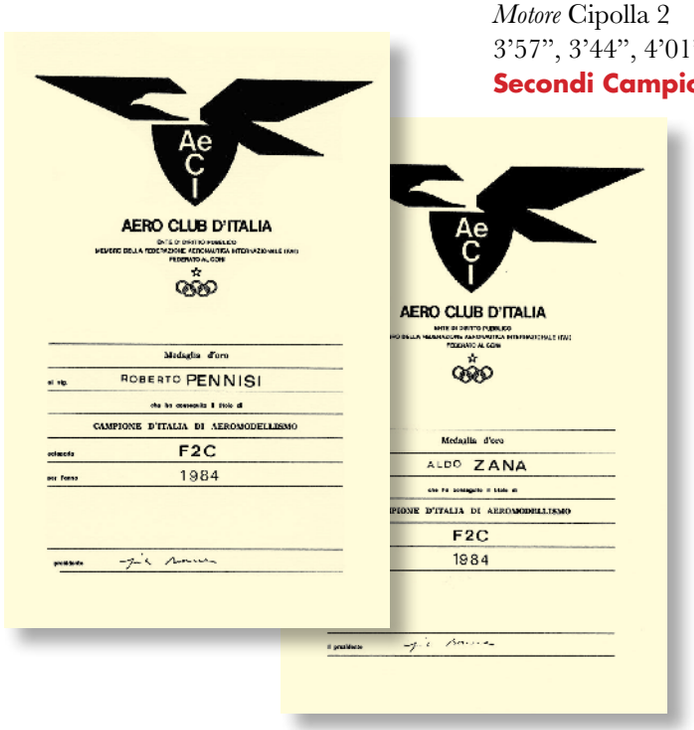
14-15 maggio, Breitenbach (Svizzera)
6. Internationaler Jura-Cup
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla
sq., 72g, ??

22 maggio, Reggio Emilia
Trofeo Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla 2
4'19", 3'56", BNC, 3'48"4, 7'42", secondi

13-17 luglio, Utrecht (Olanda)
Campionati Europei
Modello Ballisto + Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla
-, 4'08", venticinquesimi (38 cls.)
Terzi a squadre

11 settembre, Lugo
XX Coppa d'Oro
Modello Perdipezzi/Bindulin + Trombino
3'37" 7 (B), 4'16" 5 (T), 3'31" (B), 4'15" 5 (T), sq., terzi

2 ottobre, Roma
Coppa Rocco Carella-Campionato Italiano
Modello Perdipezzi/Bindulin
Motore Cipolla 2
3'57", 3'44", 4'01", 3'52", 7'22", primi
Secondi Campionato Italiano F2C



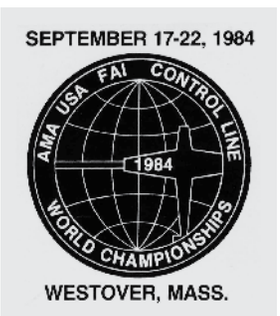
1984

1 aprile, Ravenna
Campionato Italiano
Modello Abracadabra
Motore Cipolla
3'49"8, 3'52", 7'40", primi

19-20 maggio, Reggio Emilia
Trofeo Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Abracadabra + Trombino
Motore Cipolla
3'59"1 (T), 3'44"8 (T), 4'01"8 (A), 7'42"1 (A), secondi

2-3 giugno, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup
Modello Abracadabra
Motore Cipolla
3'50", 3'39", 3'48", 3'42", settimi

15 luglio, Ravenna
Selezioni Campionati Mondiali
Modello Abracadabra
Motore Cipolla Voghera
3'33", 3'33", selezionati



18-21 settembre, Chicopee, MA (Usa)
Campionati del Mondo
Modello Abracadabra
Motore Cipolla Voghera
sq. (3'35"4), 3'50"79, dodicesimi
Quinti a squadre

7 ottobre, Monza
Coppa GMM-Campionato Italiano
Modello Abracadabra + Violino B2 (Rossi)
Motore Cipolla Voghera
3'34" (A), 3'42" (VB2), ?? (VB2), 7'27" (A), secondi
Campioni Italiani F2C

1985

17-19 maggio, Breitenbach (Svizzera)

7. Internationaler Jura-Cup

Modello Abracadabra + Menozzi
Motore Cipolla Voghera
3'36" 28 (A), sq. (M), sq. (A), 3'44"89 (A), quarti

9 giugno, Ravenna

Campionato Italiano

Modello Abracadabra + Menozzi
Motore Cipolla Voghera
4'01" (A), ?? (M), 3'52"6 (A), 8'35"7 (A), secondi

8-12 luglio, Three Sisters, Wigan (UK)

Campionati Europei

Modello Abracadabra + Menozzi
Motore Voghera testa integrale
3'43"2 (A), 3'39"8 (M), 5'10"7, ??, quarti
Secondi a squadre
Terzi Campionato Italiano F2C

1986

9-11 maggio, Kraiwiesen (Austria)

Internationaler Fesselflug-Cup

Modello Abracadabra + Menozzi
Motore Cipolla
3'51"5, 4'05"6, -, 4'18"8, settimi

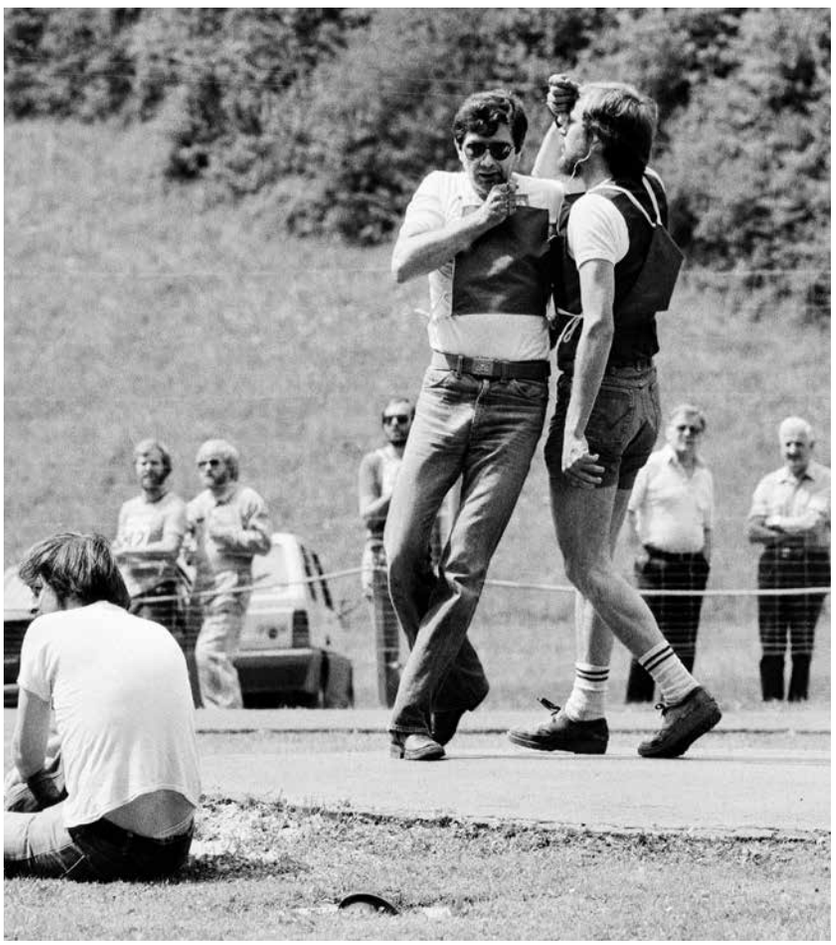
20 aprile, Ravenna

Trofeo Ravenna-Campionato Italiano

Modello Abracadabra
Motore Cipolla
3'50", 4'04"4, 4'14", 178g, terzi

Breitenbach 1981

La difficile vita del meccanico di Team Racing. Aldo manca clamorosamente la presa in un atterraggio a Breitenbach 1981.



Breitenbach 1981. Momento di relativa tranquillità di pilotaggio durante una batteria. Tra gli spettatori, sulla sinistra, i danesi John Mau e Jens Geschwendtner.

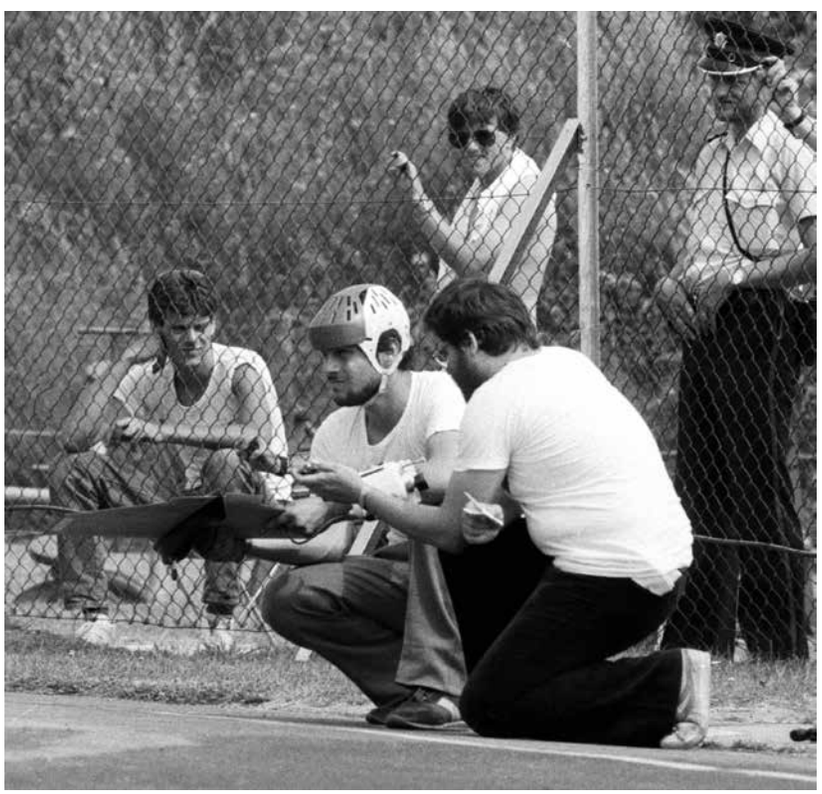
Atterraggio perfetto in una batteria a Breitenbach 1981. Aldo è pronto alla presa.

Completato il rifornimento, il braccio destro sta per lanciarsi con il dito medio sull'elica. Breitenbach 1981.

Breitenbach 1981. Foto del gruppo italiano. In piedi da sinistra: Marcello Magli che tiene Sara, Franco Ballesio, Giuditta e Piero Fontana, Elvis Pirazzini, Federico Rossi, Stefano Zanin, Roberto. Accosciati: Aldo, Andrea Rossi con Mirko, Otello Vita, Gino Voghera, Marco Menozzi.

Campionati Europei 1983 Utrecht

Ai Campionati Europei 1983 facciamo la scelta sbagliata di portare assieme al fido Perdipezzi/Bindulin il primo tuttala "Ballisto", motore Cipolla, passatoci da Andrea e Federico: più veloce, ma provato troppo poco per avere piena confidenza. Nella prima batteria rientra al secondo decollo. Non riusciamo a trovare la giusta carburazione del motore sul Perdipezzi/ Bindulin e con una brutta seconda batteria finiamo molto indietro nella classifica. Nella foto, Roberto prepara il "Ballisto" sotto l'occhio vigile di Adolfo Peracchi.



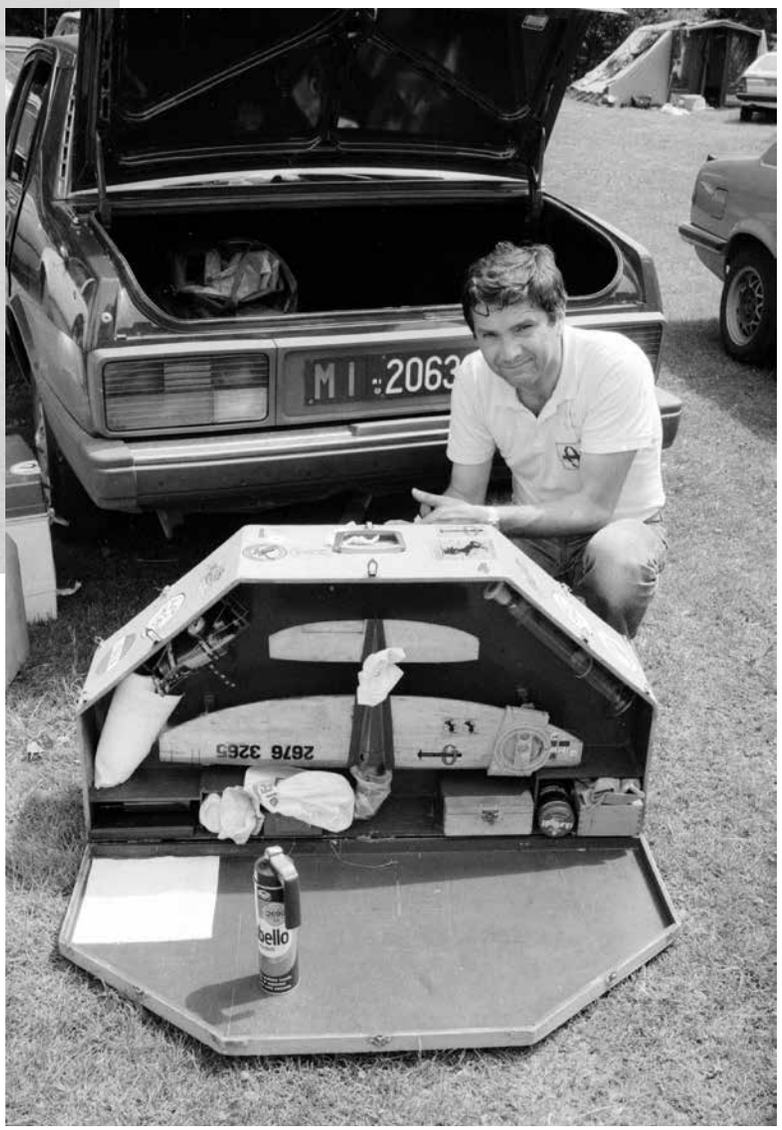
Campionati Europei 1983. Andrea, assistito da Marco,al riscaldamento motori in batteria ai Campionati Europei 1983. Con il fratello Federico quale pilota, Andrea entra nelle semifinali con 3'34"5, pur con un rifornimento in più. Dopo una bella lotta con i sovietici Kramarenko-Kuznetzov conquistano la finale con 3'31"4. Finale che devono lasciare ai sovietici per 6" causa un rifornimento aggiuntivo. Per Andrea e Federico è ancora secondo posto dopo gli Europei 1981 in Belgio e i Mondiali 1982 in Svezia.

Aldo al riscaldamento motori della prima batteria con il modello tuttala "Ballisto" prestato da Federico e Andrea. Quest'ultimo è a fianco di Aldo. Europei 1983 a Utrecht.

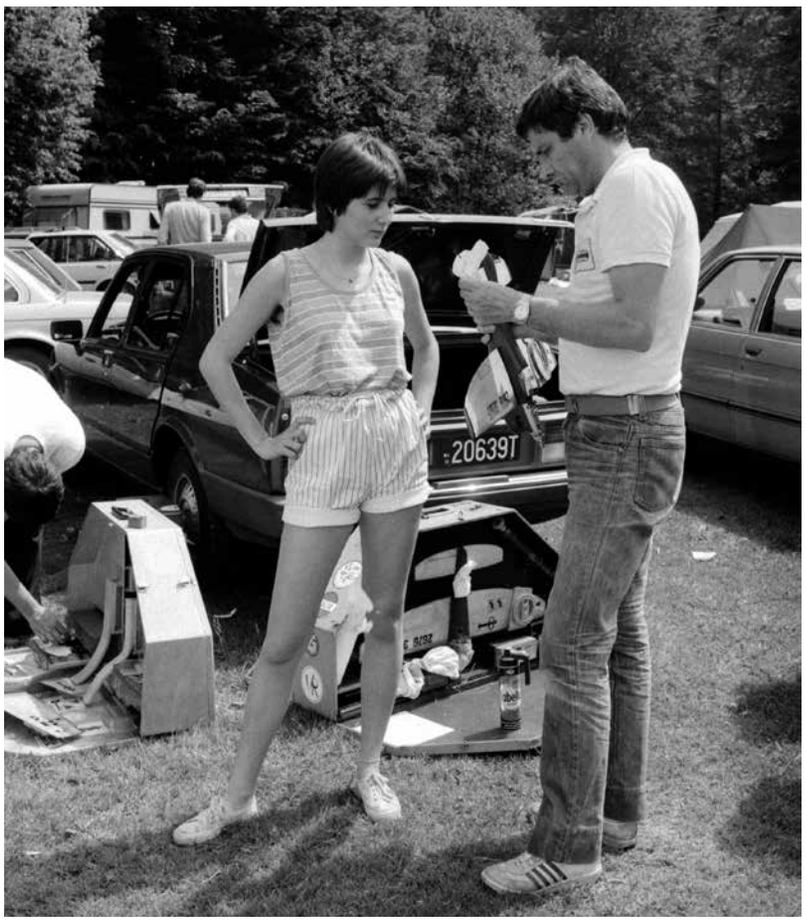
Il primo decollo nella prima batteria degli Europei 1983. Aldo ha appena lasciato il modello che, come da regolamento, è già all'interno del cerchio di volo.

Kraiwiesen 1984

Kraiwiesen 2-3 giugno 1984. Sulla pista per i modelli radiocomandati a fianco del cerchio per il volo vincolato e utilizzata per le prove, Roberto sta raccogliendo i cavi del Perdipezzi/Bindulin.



Roberto sta togliendo il modello dalla cassetta portata a Kraiwiesen 1984 sull'Alfetta guidata da Aldo.



Roberto prepara il modello per la gara di Kraiwiesen 1984 osservato da Emanuela. Nella cassetta è fissato il primo modello di Marco, portato quale riserva.

Sotto, Marco a Kraiwiesen 1984 sta preparandosi per la gara. Ha appena aperto la cassetta sul cui coperchio si nota il modello con fusoliera simile a quella del Perdipezzi/Bindulin, ala a pianta trapezioidale, elica monopala.

Tra Mondiali ed Europei

Lugo Coppa d'Oro 11 settembre 1983. Aldo, un attimo prima della presa del modello in atterraggio appena all'interno del cerchio dei 19 metri, come da regolamento. Il modello è in perfetto assetto.

I finalisti della gara di Ravenna 1 aprile 1984. Da sinistra: Andrea e Federico, Gino e Marco, Roberto e Aldo con le coppe della premiazione.

Roberto e Aldo con le coppe del secondo posto nella gara di Campionato Italiano a Ravenna il 9 giugno 1985.

Sulla pista del GMM a Monza, 13 ottobre 1985, Paolo e Carlo Cipolla posano con il modello "Violino B2" passatoci da Andrea e Federico e adoperato quale riserva. La foto è in loro onore quali progettisti e costruttori del motore vincente in quegli anni.

Concorrenti e supporter al sole sul bordo verdissimo (siamo in Svizzera!) della pista di Breitenbach il 19 maggio 1985. In piedi sulla destra Vinicio Magli, capo-squadra informale e autorevole. In primo piano, a sinistra, Otello Vita affiancato da Stefano Zanin. Sulla sinistra, seduto, Andrea.

Gli italiani a Kreiwiesen 1986. In piedi da sinistra: Nanda Magli, Emanuela Pennisi, Marvia, Beatrice, Paolo Pennisi, moglie di Radicchi, Alberto Radicchi, Francesco Paci, Marcello, Marisa Agorni, Roberto, Loretta Magli. Accosciati: Elvis e Mariangela Pirazzini, Andrea Zana, Vinicio Magli, Sara Magli, Marco, Gino.

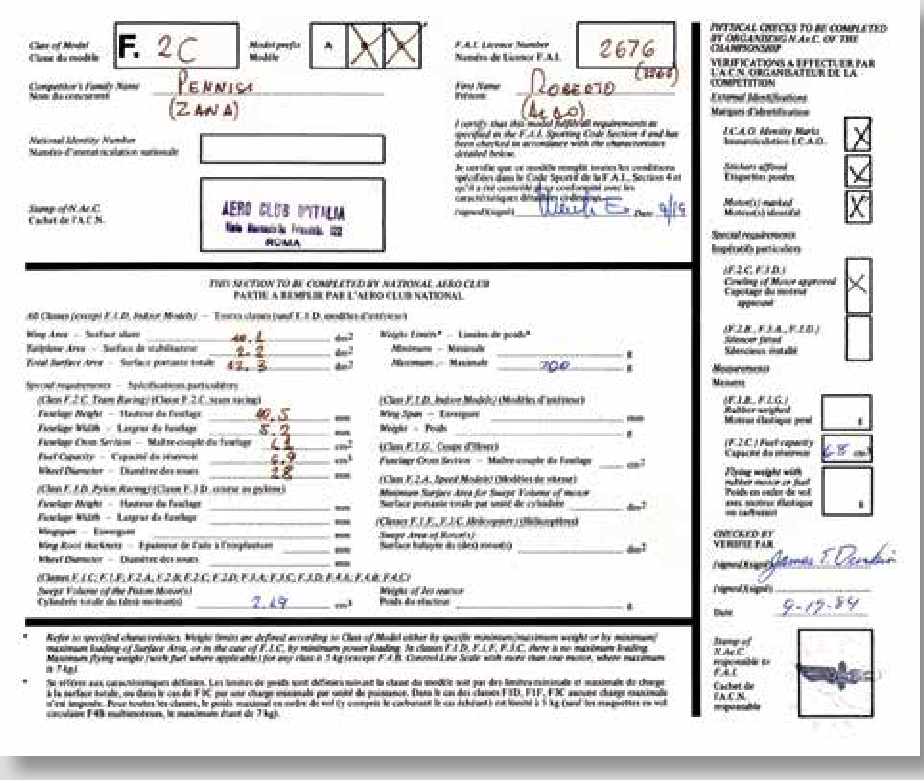
Campionati Mondiali 1984 Chicopee

Name / Nom PENNISA/ZANA

Nation ITALY

Federation Aeronautique Internationale

CLASS F AEROMODELS SPECIFICATION CERTIFICATE



Class of Model / Classe du modèle: F. 2C

Competitor's Family Name / Nom du concurrent: PENNISA (ZANA)

F.A.I. Licence Number / Numéro de Licence F.A.I.: 2676

First Name / Prénom: ROBERTO (ALDO)

Stamp of N.Ae.C. / Cachet de l'A.C.N.: AERO CLUB D'ITALIA ROMA

THIS SECTION TO BE COMPLETED BY NATIONAL AERO CLUB

PARTIE A REMPLIR PAR L'AERO CLUB NATIONAL

Wing Area – Surface alaire: 40.1 dm²

Tailplane Area – Surface du stabilisateur: 2.2 dm²

Total Surface Area – Surface portante totale: 42.3 dm²

Maximum – Maximale: 700 g

Fuselage Height – Hauteur du fuselage: 40.5 mm

Fuselage Width – Largeur du fuselage: 5.2 mm

Fuel Capacity – Capacité du réservoir: 6.9 cm³

Wheel Diameter – Diamètre des roues: 28 mm

Swept Volume of the Piston Motor(s) / Cylindrée totale du (des) moteur(s): 2.49 cm³

PHYSICAL CHECKS TO BE COMPLETED BY ORGANISING N.Ae.C. OF THE CHAMPIONSHIP

VERIFICATIONS A EFFECTUER PAR L'A.C.N. ORGANISATEUR DE LA COMPETITION

(F.2.C.) Fuel capacity / Capacité du réservoir: 6.8 cm³

CHECKED BY / VERIFIE PAR

Date: 9-19-84

Sopra, le due facce della scheda ufficiale di iscrizione ai Mondiali 1984 autenticata dall'Aero Club d'Italia.

FREE

Chicopee Herald

Vol. 58 No. 29 — Your Community Newspaper Since 1927 — September 20, 1984

Lemanski: City Slow In Formal Demolition Bid

Colts, Pacers Meet Saturday For 21st Time

Keyes, Rival Split Vote

School Board Reviews Noga's Job Future

Century-Old Snafu Delays Valentine Sale

Pendleton Repair Funds Sought

Under The Clock — Page 4

Local Nuptials — Page 5

News For Senior Citizens — Page 6

Entertainment and Dining Section — P. 7, 8, 9

Il giornale locale di Chicopee del 20 settembre 1984 con in prima pagina le foto della cerimonia di apertura dei Campionati Mondiali.

Roberto e Aldo in posa con l'Abracadabra ai Campionati Mondiali di Chicopee, aeroporto di Westover, Massachusetts, 18-21 settembre 1984. L'abbronzatura è dovuta più al vento fortissimo che al sole di fine estate.

Campionati Europei 1985 Wigan

Certificate of merit.

1985 European Control-Line Model Flying Championships

This is to certify that

Aldo Zanna

was a member of the

F2C Team Race team

from Italy

who placed Second in the F2C team event

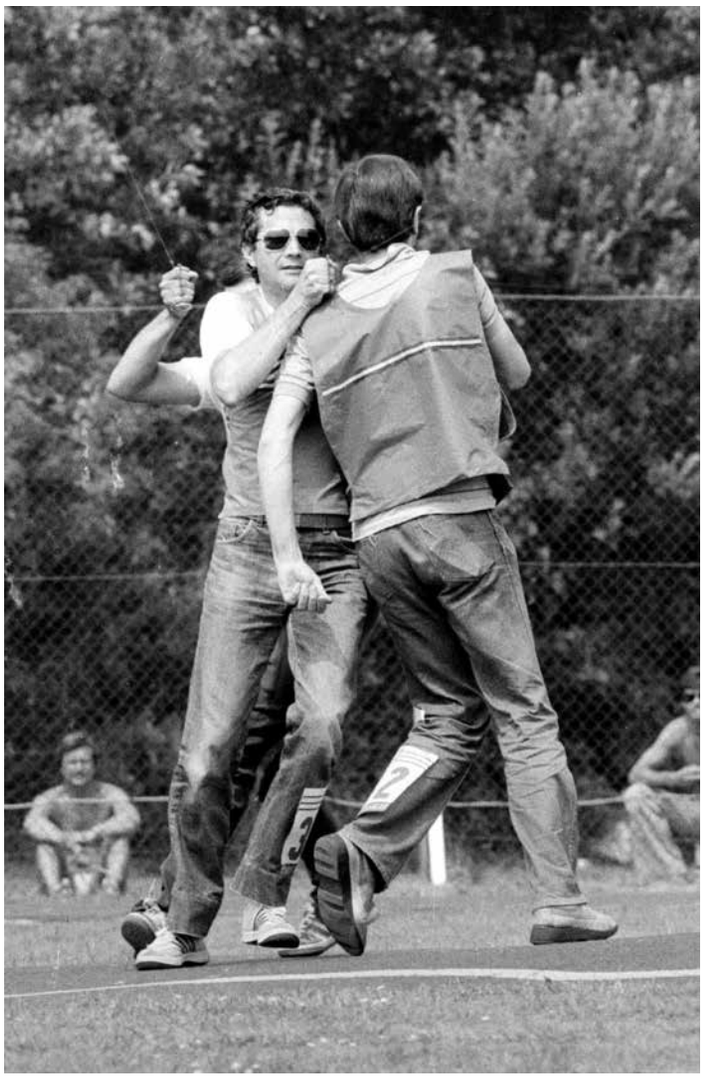
Contest Director

FAI Jury

Campionati Europei 1985. Il diploma consegnato ai membri della squadra italiana F2C seconda classificata.

Wigan 1985. Foto di gruppo della squadra italiana e dei supporters sui gradini della scuola attrezzata per il soggiorno e le premiazioni. Marcello, camicia bianca, secondo da sinistra in prima fila, tiene la figlia Sara, sei anni. Dietro di lui la mamma Nanda. Papà Vinicio è accosciato tra Marco e Aldo. Elio Zanin è l'ultimo accosciato sulla destra. Luciano Compostella, in piedi in prima fila, campione europeo F2B, è tra Salvatore Rossi ed Emanuela Pennisi e Gino. Roberto troneggia in ultima fila con Beatrice davanti a lui. Elvis è dietro Salvatore Rossi, Mariangela, sua moglie, è l'ultima in piedi sulla destra vicina a Loretta Magli.

Il cerchio delle meraviglie. Breitenbach 1985



Roberto pilota correttamente spalla a spalla con il pilota di schiena. Il terzo pilota, centrifugato e ormai incapace di vedere il modello, tenta di farsi largo staccando vistosamente la mano dalla mezzeria del corpo.

A destra, Alberto Cipolla, dietro il centro come sua abitudine e come era allora possibile pilotare: lo permettevano le giurie e la velocità dei modelli.

Il cerchio delle meraviglie. Breitenbach 1985

Gino e Alberto, entrambi dietro il centro.

A destra in alto, Gino si prepara al sorpasso tirando a due mani. Comportamento obbligato (?) dalla maggiore altezza dell'altro pilota.

Nemmeno un secondo dopo la foto precedente, Gino sta per completare il sorpasso. Alberto, di spalle, sembra nascondersi dietro Gino.

Gino: sorpasso concluso. Tutti di nuovo tranquilli, ma tutti sempre dietro il centro.

Gino, coperto, è in posizione regolare. Il pilota superato cerca di recuperare stando dietro il centro, volando alto per accorciare il cerchio di volo: faceva parte di quello che chiamavano "pilotare all'olandese". Alberto continua con il suo stile di pilotaggio.

1986-1988
L'ultimo tradizionale

Già nel 1985 Marco aveva disegnato e costruito modelli secondo le teorie più recenti, quasi un ultimo passo con l'architettura tradizionale prima di passare al tuttala. Ala a basso allungamento, fusoliera corta, timone orizzontale di buona superficie. Il motore Cipolla era montato su di un supporto in alluminio fresato. Elica monopala. Nel 1986 divenne anche il nostro modello, grazie alla generosità di Marco.

■ Il glorioso Abracadabra dimostra l'usura degli anni e delle molte gare. Dall'inizio del decennio avevamo imboccato la strada dell'utilizzo di modelli altrui: per il 1986 Marco, con la sua innata generosità, si offre di costruire per noi un modello gemello di quello da lui utilizzato assieme a Gino Voghera, ormai lanciato nella produzione dei motori basati sul Cipolla Master 2.5.

Sono anni di transizione verso l'architettura tuttala, cui Marco non credeva. E anche noi avevamo dubbi mentre in Italia si erano convertiti Elvis e Marcello. Per noi è l'ultimo modello tradizionale, perfettamente costruito e rifinito come tutto quanto veniva da Marco.

In due stagioni, quel modello ci da un solo problema alla gara internazionale di Vidreres, Spagna, la sua ultima nel 1998: in finale si scolla il pianetto in multistrato dall'ala, provocando vibrazioni tali da svuotare rapidamente il serbatoio. Le difficili condizioni ambientali avevano causato il ritiro anticipato degli altri due finalisti e, rimasti soli a volare, se pure con tanti rifornimenti riusciamo a concludere vincitori.
Con piazzamenti in finale in tutte le gare del Campionato Italiano arriviamo all'argento nella classifica finale e ci confermiamo nella squadra per i Mondiali 1986 a Pecs, Ungheria.
Quei campionati sono per noi un disastro e non per colpa del modello. Il motore non carbura nella prima batteria e ne capiamo la ragione solo durante il riscaldamento della seconda batteria: il serbatoio esplode dopo che fin dall'inizio della gara aveva una perdita progressivamente peggiorata. È un guasto nuovo, mai successo in 25 anni di gare.
Finiamo i 100 giri per non rovinare del tutto la classifica della squadra (settima su dieci) e i tempi ci affossano quartultimi di una classifica lunghissima (52 concorrenti) con tempi che sarebbero stati appena buoni 25 anni prima.
Per il 1987 Marco costruisce un modello gemello anche per noi e ci convertiamo tutti all'elica monopala in carbonio, disegnata e costruita da Andrea e Salvatore Rossi.
La squadra nazionale F2C si conferma per i Campionati Europei in Svezia dove tutti e tre raggiungiamo le semifinali, sola squadra assieme a quella sovietica, che ci supera nella classifica individuale e a squadre. Inizia così il breve periodo in cui gli italiani se la giocano con i sovietici per la vittoria.
Osservando i sovietici ci convinciamo che per i modelli tradizionali è arrivato il fine-corsa e nell'autunno 1987 iniziamo il progetto del nuovo tuttala unificato che chiamiamo "Ottobre Rosso".

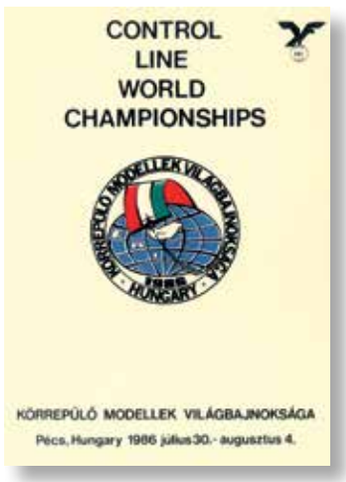
Pista del GMM a Monza, aprile 1986. Roberto e Carlo Cipolla osservano qualcosa dei nuovi modelli di Marco, ancora nella cassetta. In secondo piano, Andrea sta preparando il suo modello.

1986

9 -11 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup
Modello Menozzi
Motore Cipolla
3’51”5, 4’05”6, -, 4’18”8, settimi

25 maggio, Reggio Emilia
Coppa Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Menozzi
Motore Cipolla
3’35”7, 8’14”5, secondi

31 luglio-4 agosto, Pecs, (Ungheria)
Campionati del Mondo
Modello Menozzi
Motore Cipolla
4’49”23, 4’59”55, quarantanovesimi
(52 cls.)



6 settembre, Treviso
Trofeo OPS-Campionato Italiano
Modello Menozzi
Motore Cipolla
??, secondi

14 settembre, Lugo
XXIII Coppa d’Oro
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera
3’30”4, 3’58”9, -, 4’23”3, quarti

12 ottobre, Lugo
Campionato Italiano
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera
3’42”,3’37”, 3’40”,??, secondi
Secondi Campionato Italiano F2C

1987

12 aprile, Ravenna
Trofeo Ravenna-Campionato Italiano
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera
3’56”5, 5’10”3, ??, 102g, terzi

24 maggio, Reggio Emilia
Coppa Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera
3’39”, - , 67g, 9’30”, terzi

29-31 maggio, Breitenbach (Svizzera)
8. Internationaler Jura-Cup
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera
6’27”, 4’32”, diciottesimi

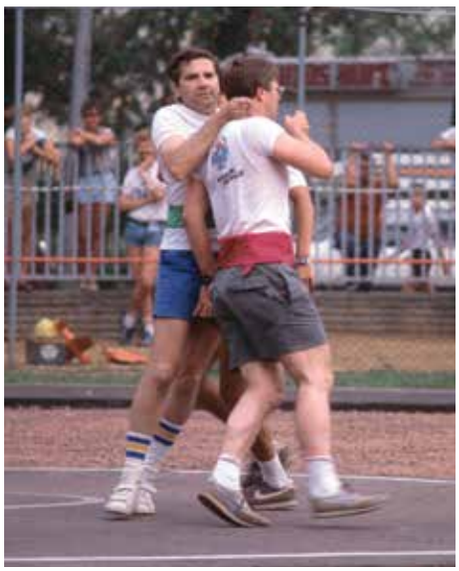
22-26 luglio, Skärsta Nyköping (Svezia)
Campionati Europei
Modello Menozzi
Motore Cipolla-Voghera elica monopala
3’33”5, sq., 4’14”, 3’44”, sesti
Secondi a squadre

13 settembre, Lugo
XXIV Coppa d’Oro
Roberto Pennisi-Andrea Rossi
Modello Menozzi 87
Motore Cipolla-Voghera
3’49”2, 3’38”2, 3’46”9, 3’55”6, noni
Terzi Campionato italiano F2C

1988

2-4 aprile, Vidreres (Spagna)
I Open Internacional de Vidreres
Modello Menozzi 87
Motore Cipolla-Voghera
3’41”8, -, 5’40”5, 3’56”6, 175g, primi

Pecs 1986 il Mondiale più nero



Campionati Mondiali 1986 a Pecs, Ungheria. Nella prima batteria, Roberto cerca di stare il più possibile al centro e, magari, superare l'avversario. Ma il motore fuori carburazione non lo può assecondare.

Sorpasso impossibile e Roberto si mette tranquillo a girare assieme agli altri due piloti. Si noti come gli organizzatori abbiano previsto solo la fascia colorata invece delle tradizionali casacche.

Mentre Roberto e l'altro pilota girano correttamente stretti attorno al centro, il terzo pilota, il cinese Wang Xin, sta per atterrare. Il caldo dell'estate ungherese consiglia a tutti vestiti quasi balneari.

Nella seconda batteria, Aldo accompagna il modello al decollo. La rottura del serbatoio limita l'autonomia a un solo giro a motore acceso per ogni pieno obbligando a una trentina di rifornimenti. Comunque fanno peggio di noi i Metkemeier e Borer-Saccavino. Gino e Marco si classificano quinti e Marcello ed Elvis decimi. Sulla destra, Vinicio Magli, caposquadra, osserva.

Campionati Europei 1987

La sfilata della squadra italiana nel giorno dell'apertura dei Campionati Europei a Nyköping, Svezia. Dietro il ragazzino-alfiere con il cartello marciano (o, più precisamente, camminano) in prima fila Marcello, Giuditta Fontana e Claudio Pocaterra, capisquadra.

Roberto con il figlio Paolo seduti sul podio. Un presagio che impiegherà qualche anno a concretarsi.

A destra, Roberto accigliato mentre sta preparando il modello. Sul fianco della cassetta gli adesivi dei campionanti precedenti.

La squadra italiana F2C con i capisquadra Giuditta Fontana e Claudio Pocaterra. Tutti e tre gli equipaggi raggiunsero le semifinali: Roberto e Aldo sesti, Gino e Marco settimi, Marcello ed Elvis noni. Secondi a squadre.

Aldo in una delle batterie disputate subito dopo uno scroscio di pioggia. L'elica monopala è nella posizione corretta per l'avviamento.

Elvis ha appena rilasciato il modello dopo il rifornimento. La mano sinistra non sta impartendo il saluto benaugurante.

A sinistra, Roberto in azione ai Campionati Europei 1987. Di spalle, vestito del colore giallo nazionale, lo svedese Kjell Axtilius, ottavo classificato con Samuelsson quale meccanico.

A fianco, un altro momento della stessa semifinale. Piloti esperti, pilotaggio regolare .

Durante una delle batterie sotto un pallido sole svedese, Roberto dimostra come girano stretti i piloti bravi.

Un altro momento della stessa batteria. Piloti corretti, appena fuori dal centro geometrico del cerchio di volo.

Le squadre italiane e i supporters fanno corona a Luciano Compostella, confermato campione europeo F2B e a Carlo Bergamaschi, terzo nel Campionato Europeo F4C, riproduzioni radiocomandate con il suo modello del Savoia Marchetti SM 79 Sparviero.

Varie ed eventuali

Kraiwiesen 9-11 maggio 1986. In batteria, Roberto e Marcello (casacca blu, di spalle) se la devono vedere con Bert Metkemeier.

L'ultima gara del modello tradizionale costruito per noi da Marco Menozzi. Nella giornata fredda e ventosa del 4 aprile 1988 in Spagna a Vidreres, Aldo sta preparando il modello per la finale. Andrea è in primo piano sulla destra, Giancarlo sulla sinistra. Le giacche a vento provano la temperatura di quel giorno.

Nella pagina di destra, cronaca della gara di Reggio Emilia, 24 maggio 1987, pubblicata su *Modellistica:* ottima lezione critica su come si pilota o si dovrebbe pilotare nel Team Racing.

REGGIO EMILIA - 24 Maggio

... E VINCENDO ANCHE LA SECONDA PROVA SONO GIA' CAMPIONI ITALIANI 1987

Mi mancava questa esperienza e finalmente sono riuscito, grazie alla comprensione dei Giudici Nazionali Fontana, Casolari e Lugli, a completare il ciclo dedicato al Team Racing. Sì perchè a Reggio ho avuto la possibilità di osservare i concorrenti dall'alto, e cioè dalla parte dei...soldati o dalla parte degli ....indiani? Direi che questo è un dubbio che rimarrà sempre come il sesso degli angeli. Sono vittime infatti i piloti o lo sono i Giudici? Io che non ho mai reso la vita facile ai Giudici (così dicono) mi sono ora accorto che è veramente difficile giudicare esattamente il comportamento di Pennisi piuttosto che quello di Magli. Anche perchè la decisione deve essere immediata per non permettere quanto meno un peggioramento della situazione o meglio per evitare un successivo inasprimento della scorrettezza. Comunque i tre piloti nazionali Magli, Pennisi e Voghera hanno caratteristiche assai differenti tra di loro il che comporta per i Giudici un non indifferente travaglio.

Magli un pò più basso di statura cerca di sopperire a tale gap viaggiando in punta di piedi ed a una velocità, non solo del modello che è eccezionale, ma di gamba superiore a quella degli altri. Così appare almeno dall'alto ed inizialmente crea la sensazione, nell'osservatore quale ero io, nel momento in cui rallenta il proprio ritmo che ciò avvenga perchè sta o tirando il modello o ostacolando.

Pennisi ha da sempre l'abitudine di tenere la mano a metà fra pancia e petto ed il polso è quasi sempre arretrato rispetto alla linea formata dai cavi. Cosicchè quando deve sorpassare è costretto ad imprimere alla mano e quindi al modello un notevole sforzo ascensionale (con perdita quindi di velocità). In tale occasione (ma anche prima) appare sempre in tiro ...pieno.

Voghera è atipico. Sembra che in quel trio sia capitato per caso in quanto è sempre in posizione difensiva, salvo poi lanciarsi in sorpassi molto regolari sia come altezza di quota che come numero di giri ma il più delle volte effettuati a due...mani. Se i modelli sono quelli di cinque o sei anni addietro lo capisco in quanto già a quell'epoca il tiraggio sui cavi era notevole, ma se invece questo è solo supposizione allora lo sconsiglierei in questi atteggiamenti.

Orbene hai terminato di pontificare si chiederà qualcuno, sì certo ma lo spirito delle mie osservazioni non ha nulla di cattedratico ma è solo un modesto contributo che cerco di portare ai nostri piloti più in vista onde sia loro possibile ulteriormente migliorarsi ed ottenere quelle soddisfazioni cui da tempo tendono soprattutto all'estero.

Mi accorgo però che la disamina mi ha portato a trascurare la splendida vittoria (la seconda consecutiva) di Magli-Pirazzini che si laureano con largo anticipo e per la prima volta Campioni Italiani. Darei loro un dieci e lode (le pagelle vanno di moda), sia come affiatamento che soprattutto come impegno. Costruiscono, provano, modificano a non finire ed i risultati anche cronometrici si vedono. Se migliorassero ulteriormente la più notevole affidabilità del motore (aspettiamo di conoscere in un prossimo articolo le modifiche da Elvis Pirazzini apportate al Cipolla 2.5 cc) diverranno veramente irrangiungibili. E questa loro voglia di vincere non potrà che essere di sprone a coloro che, abituati per lungo tempo a fare il minimo indispensabile per ottenere il successo, si trovano ora nella condizione scomoda di inseguitori, vero Voghera-Menozzi e Pennisi-Zana?

Un'ultima nota. La giuria vista all'opera direttamente a Reggio Emilia mi è sembrata ben all'altezza della situazione ed assai affiatata. Teniamocela dunque ben stretta. E parlando di Giuria non posso non ricordare con rispetto ed affetto il compianto Marasini che per lungo tempo ne ha fatto parte. Mancherà, e non solo ai concorrenti, la sua silenziosa e competente opera.

ADOLFO PERACCHI

CLASSIFICA

1.i Magli Pirazzini, RE/Lugo, 3'44"3/10 - 3'55" - 3'32"8/10 - 7'21"; 2.i Voghera-Menozzi, G.M.M., 3'51"7/10 - 3'47"3/10 - 4'30"5/10 - 7'49"7/10; 3.i Pennisi-Zana, G.M.M., 3'39"6/10 - Squalif. - 67 giri - 9'23"3/10; 4.i Radicchi-Paci, Ravenna, 0, 3'50"1/10 - 3'47"5/10; 5.i Lugli-Marasini, Reggio Emilia, 5'46" - 4'11'6/10 - 4'32"5/10; 6.i Martini-Losi, G.M.M., 6'37"6/10, 0, 3 giri.

Martini, a destra, e Marasini, di spalle, sono perfetti.

La finale è appena scattata, ma già i tre piloti sono ai limiti del regolamento.

Magli tranquillissimo si sofferma a guardare il suo meccanico.

Qui siamo alla scorrettezza multipla: Pennisi con la mano staccata o bassa tira a più non posso, Voghera a due mani è fermo al centro (notasi il blocco delle caviglie) ed imprime sette G al proprio modello, Magli è costretto (almeno sembra) ad inseguire tutti ed aggancia addirittura la casacca di Voghera.

1988-1992
Ottobre Rosso

Uno degli esemplari di serie di "Ottobre Rosso", costruito in 24 esemplari e usato dalla squadra nazionale F2C fino al 1991. Progettato e costruito dal team Roberto, Aldo, Gino, Andrea, Giancarlo, Salvatore Rossi.

In ottobre 1987, dopo avere studiato i modelli migliori ai Campionati Europei in Svezia, decidiamo che è arrivato il momento di passare al tuttala. Il disegno è il risultato di una serie di brainstorming tra Roberto, Aldo, Giancarlo Martini, Gino, Andrea e Salvatore Rossi. Marco conferma di non credere al tuttala e si toglie dal team di progetto e costruzione.
Ciascuno fa la sua parte dalla sagomatura dei modelli della fusoliera agli stampi, alla costruzione del telaio per ricoprire sottovuoto l'ala. Aldo è incaricato di preparare il grezzo dell'ala in balsa e procura un forno da incasso per cuocere le fusoliere in carbonio. Salvatore e Andrea profilano l'ala e realizzano le eliche monopala. Andrea ha anche la responsabilità del montaggio finale. Giancarlo, Roberto e Andrea costruiscono le fusoliere. Gino si focalizza ai motori e alla squadretta circolare montata su cuscinetto a sfere.

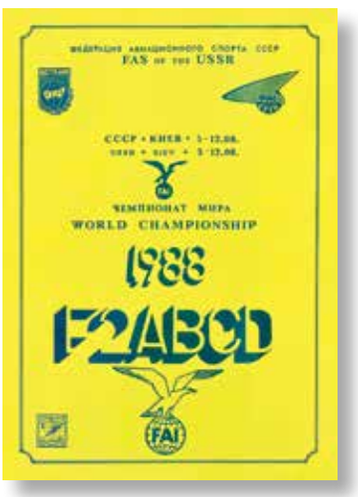
In totale, costruiamo 24 esemplari portati in gara da noi e da Gino e Andrea e nel 1990 anche da Marcello ed Elvis. Li cambiamo ogni due o tre gare: alla durata avevamo preferito la leggerezza. Il peso medio di ogni esemplare della serie è 310-320 grammi in ordine di volo con la monopala, già di suo piuttosto pesante.
L'obiettivo è entrare in finale ai Campionati Mondiali 1988 in Urss. Iniziato il progetto in ottobre, ci viene facile il nome "Ottobre Rosso", denso di significati e ricorsi storici. E per noi è anche una rivoluzione di progetto, costruzione, volo e gestione del modello e della gara.
L'obiettivo viene sfiorato da Gino e Andrea, quarti nel Mondiale 1988 costruito su misura per il dominio della squadra sovietica, che monopolizza la finale. Poi, Gino e Andrea entrano in finale agli Europei 1989 e ai Mondiali 1990, dove ci sono anche Marcello ed Elvis.
Il prototipo serve per ottimizzare l'attacco dei cavi e lo spessore alare. Il decollo richiede molta abilità per via della coppia violenta dell'elica monopala, ma l'accelerazione è fulminea tanto da farci preferire l'autonomia di 26-29 giri con un venturi gigantesco (diametro mm 5) sul motore costruito da Gino con porta-asse ricavato dal pieno in titanio. Solo nel 1980 riusciamo a raggiungere l'autonomia di 34-36 giri a serbatoio.
Proviamo anche una versione modificata nella fusoliera, più compatta e corta, ulteriormente alleggerita, chiamata McLaren per via del colore arancione, ma la abbandoniamo subito perché meno stabile e veloce.
Ottobre Rosso ci porta a una sequenza di buoni risultati: campionato italiano, vittoria a Breitenbach e alla Coppa d'Oro, 13 finali su 18 gare, fino al 1991, quando Aldo deve smettere con il Team Racing. L'anno segna anche l'inizio del team vincente di Roberto con Andrea.

1988

1 maggio, Reggio Emilia
Trofeo Città del Tricolore-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera
3'32", 29g, ??, terzi

5 giugno, Treviso
Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'28", -, 160g, secondi

6 -9 agosto, Kiev (Urss)
Campionati Mondiali
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera
3'54", 3'59", quindicesimi



4 settembre, Lugo
XXXV Coppa d'Oro
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Titone
3'44"2, 4'59"2, 3'38", 4'15"4, sq., terzi

1989

29-30 aprile, Busto Arsizio
Coppa GAB-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'40", ??, 180g, primi

5-7 maggio, Breitenbach (Svizzera)
9. Internationaler Jura-Cup
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'34", 3'35", 7'21", primi

3-4 giugno, Treviso
Trofeo Tegolaia-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'54", ??, terzi

26-31 luglio, Three Sisters, Wigan (UK)
Campionati Europei
Modello ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'45", ??, sedicesimi
Campioni Europei a squadre

10 settembre, Lugo
XXXVI Coppa d'Oro
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'48"4, -, 4'48"3, 4'20", settimi

16-17 ottobre, Ravenna
Trofeo Ravenna-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'33", 3'42", 7'09", primi
Campioni Italiani F2C

1990

3 maggio, Treviso
Coppa Italia-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
??, terzi

9-14 luglio, Blenod (Francia)
Campionati Mondiali
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'36"5, sq., tredicesimi
Secondi a squadre

9 settembre, Lugo
XXXVII Coppa d'Oro
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'25"1, 25g, 4'37"7, 3'41", quarti

29-30 settembre, Treviso
Trofeo Tegolaia-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
4'06", 3'46", 3'30", -, 7'25", terzi
Terzi Campionato Italiano F2C

1989
EUROPEAN
CONTROL LINE
MODEL FLYING
CHAMPIONSHIPS

Certificate of Merit

This is to certify that

A Zona

was a member of the

F2C Team-Race *Team*

from Italy

who placed 1st *in the* F2C

team event

Contest Director

FAI Jury

1991

5 maggio, Busto Arsizio
Coppa GAB-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
36g, 3'52", ??, secondi

12 giugno, Treviso
Trofeo Tegolaia-Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'28", ??, 7'01", primi

27 luglio-2 agosto, Czestochowa (Polonia)
Campionati Europei
Roberto Pennisi-Andrea Rossi
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito + Terminator
-, sq., trentesimi (33 classificati)

8 settembre, Lugo
XXVIII Coppa d'Oro
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'25"2, 5'11"4, sq., 3'29"6, 7'10"5, primi

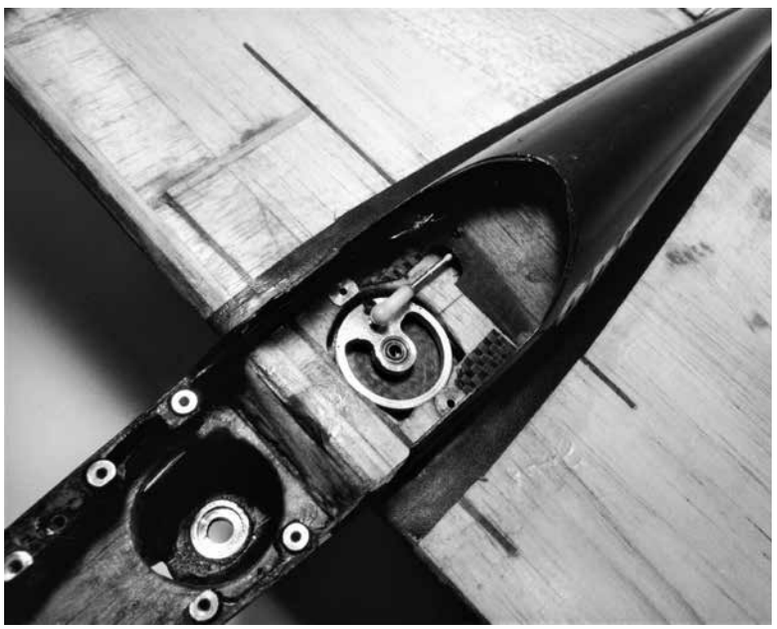
22 settembre, Treviso
Campionato Italiano
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera Tito
3'26", 4'01", -, terzi
Secondi Campionato italiano F2C

1992

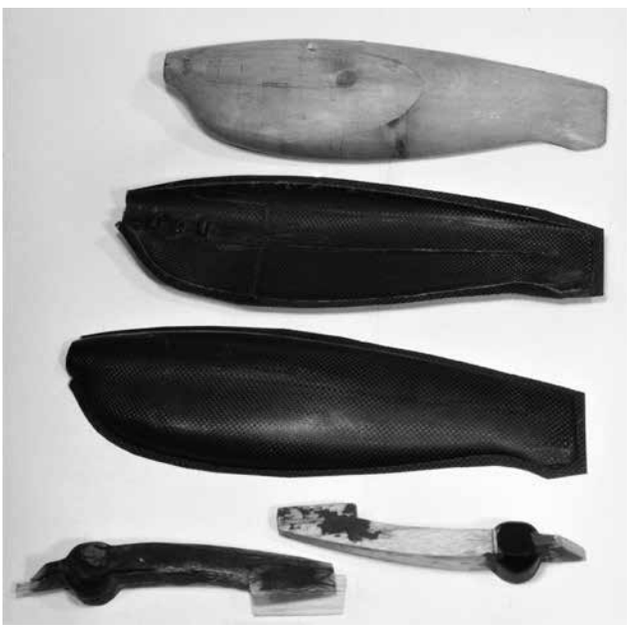
12 maggio, Lucca
Roberto Pennisi-Andrea Rossi
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera
5'18", 3'34", 7'22", primi

Modello e motore

**Il motore di Gino Voghera con il porta-asse in titanio e la valvola di stop-rifornimento accorciata.
Nel centro, la parte anteriore del modello con elica monopala, made by Rossi, l'ogiva corta, l'orribile simulacro regolamentare della testa del "pilota" incollata sul serbatoio.**



L'attacco per il motore con tre elicoils per lato direttamente fissati nel carbonio della fusoliera. La squadretta circolare su cuscinetto a sfere viene bloccata dal supporto estraibile del serbatoio e non è protetta dalla miscela e dallo sporco: l'intero modello è costruito per avere vita agonistica breve.



Dall'alto: la forma da cui ricavare lo stampo doppio della fusoliera; la semifusoliera, lato interno come usciva dallo stampo; il lato esterno della semifusoliera (la capottina superiore veniva taglia successivamente); la forma e il risultato della carenatura della testa del motore e dello scarico laterale dell'aria calda.

Campionati Mondiali 1988 Kiev

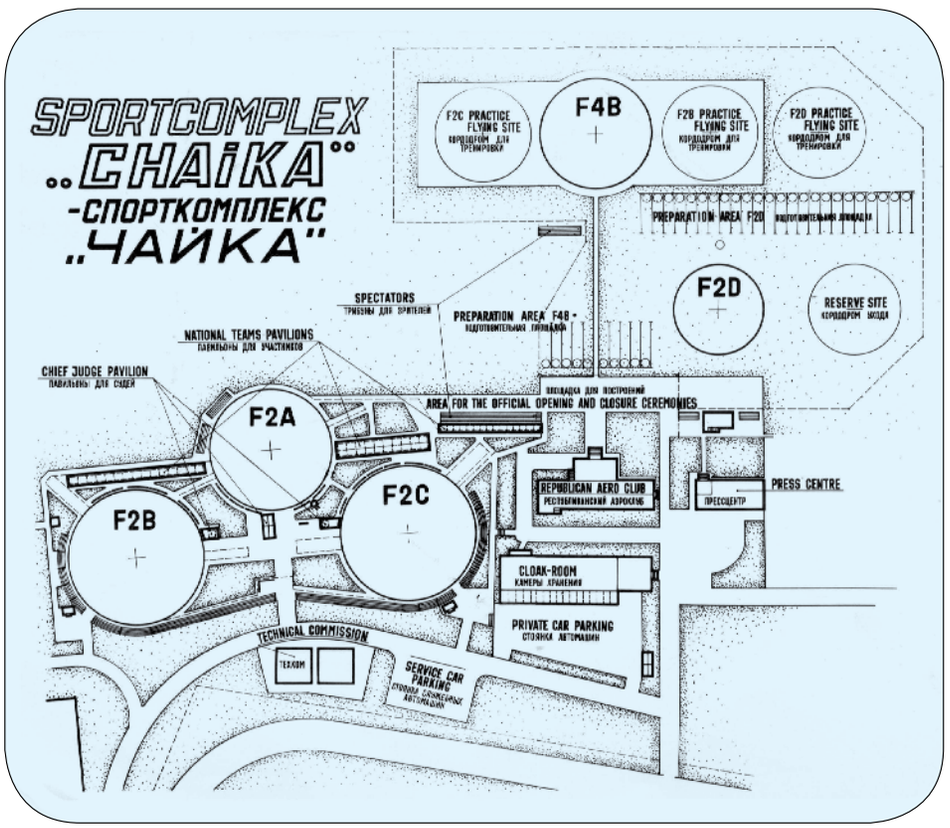
La squadra italiana ai Campionati Mondiali a Kiev. Sull'asfalto dello splendido impianto costruito appositamente è stato dipinto lo stemma della FAI. Accosciato al centro, il caposquadra Claudio Pocaterra con il pane augurale ucraino ricevuto durante la sfilata di apertura.

Dopo la cerimonia formale dell'apertura dei Campionati, nel cielo dell'aeroporto sede dell'impianto per il volo vincolato andò in scena un air show con pattuglie acrobatiche, lanci di paracadutisti, elicotteri danzanti e uno spettacolare fly-by del cargo militare quadrigetto Ilyushin Il-76.

Nella pagina di destra, alla cerimonia di apertura dei Campionati Mondiali 1988 a Kiev, ragazze in costume tradizionale offrono a tutte le squadre fiori e il tradizionale pane augurale ucraino. È sicuramente stata la più bella cerimonia fino allora vissuta ai campionati.

La squadra italiana schierata dietro la bandiera alla cerimonia di apertura dei Mondiali 1988.

Controllo pre-gara dei modelli e punzonatura motori. Non era facile capirsi con gli addetti che parlavano solo russo e ucraino. Uno di loro sta chiedendo a Roberto spiegazioni su di una riga della scheda ufficiale FAI del modello in esame.



Schema del nuovo impianto di Kiev costruito ai bordi di un aeroporto. La testata di una delle piste offriva ampio spazio per i voli di prova.

Il depliant che magnificava il villaggio vacanze Prolisok nella foresta attorno a Kiev che avrebbe dovuto ospitare i concorrenti. Era composto da baracche in legno semisepolte nel terreno, con tetti di plastica ondulata dai quali pioveva all'interno. I servizi nella foresta erano impraticabili. Grazie alla vibrate proteste della caposquadra aggiunta, Giuditta Fontana, l'intera squadra venne trasferita nel lontanissimo Hotel Bratislava, allo stesso livello di pulizia e comfort, ma almeno senza pioggia dal soffitto e con servizi decenti.

Ottobre Rosso, stesso modello per due equipaggi italiani del Team Racing ai Mondiali 1988. Gino e Andrea (quarti classificati in 3'28"5) davanti a Roberto e Aldo (quindicesimi in 3'39"9). Il terzo team italiano, Marcello ed Elvis, finì per pura sfortuna tra i non classificati.
Sopra, il numero di gara di Roberto. La scritta CSTKAM significa "Club Sportivo Tecnico Centrale di Aeromodellismo", organizzatore ufficiale dei Campionati Mondiali 1988.

Il sorteggio della prima batteria della prima eliminatoria mise Roberto a confronto con Valeri Barkov, pilota pluricampione mondiale con Vladimir Suraev, e Jim Hollfelder, il migliore della squadra Usa.

Andrea durante il riscaldamento motori in una delle semifinali, assistito da Roberto. Gino e Andrea con 3'30"6 mancarono la finale per quattro secondi.

La squadra sovietica. Dopo la finale posano con i modelli, da sinistra:Valeri Ivanov, Yuri Shabashov (secondi), Vladimir Suraev e Valeri Barkov, primi, Yuri Nazin e Oleg Vorobiev, terzi.

Andrea al decollo in semifinale. Roberto si è giustamente fatto da parte. Andrea e Gino si classificarono quarti dietro i tre equipaggi sovietici, dominatori annunciati.

Campionati Europei 1989 Wigan

La squadra italiana campione d'Europa F2C, prima volta nella storia della categoria. Andrea e Aldo mostrano i loro Ottobre Rosso, Elvis ha il suo tuttala. Voghera-Rossi si classificarono secondi con 8'00" in finale, Magli-Pirazzini ottavi in 3'36"1; Roberto e Aldo sedicesimi in 3'45"8 su 29 classificati.

Campionati Europei 1989 Wigan

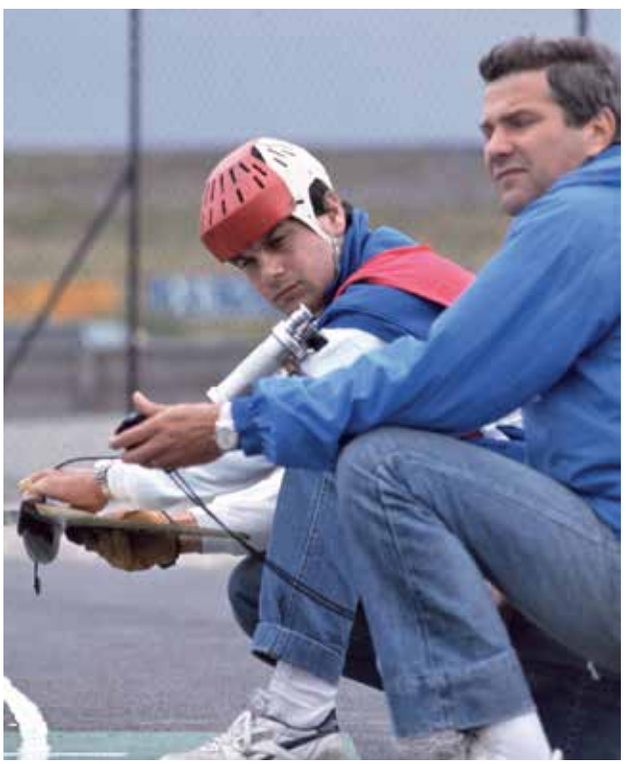
La squadra italiana alla cerimonia di inaugurazione dei Campionati Europei 1989. In seconda fila Luciano Compostella ed Elvis.

Andrea e Gino in posa con Ottobre Rosso. Entrarono nelle semifinali con 3'20"2 e in finale con 3'20"3, miglior tempo.

Andrea mostra ad Aldo il tempo durante il riscaldamento motori. La nostra prima batteria finì in nulla per colpa del decollo sbagliato di Kuhnegger e Nitsche con il loro modello che entrò nei cavi del nostro in atterraggio.

Aldo ferma il modello esattamente sul riquadro di rifornimento.

Salvatore Rossi posa soddisfatto con Gino e Andrea. Anche lui ha collaborato alla costruzione del modello Ottobre Rosso.



Sopra a destra, Andrea molto concentrato prima della finale dei Campionati Europei 1989 in Inghilterra.

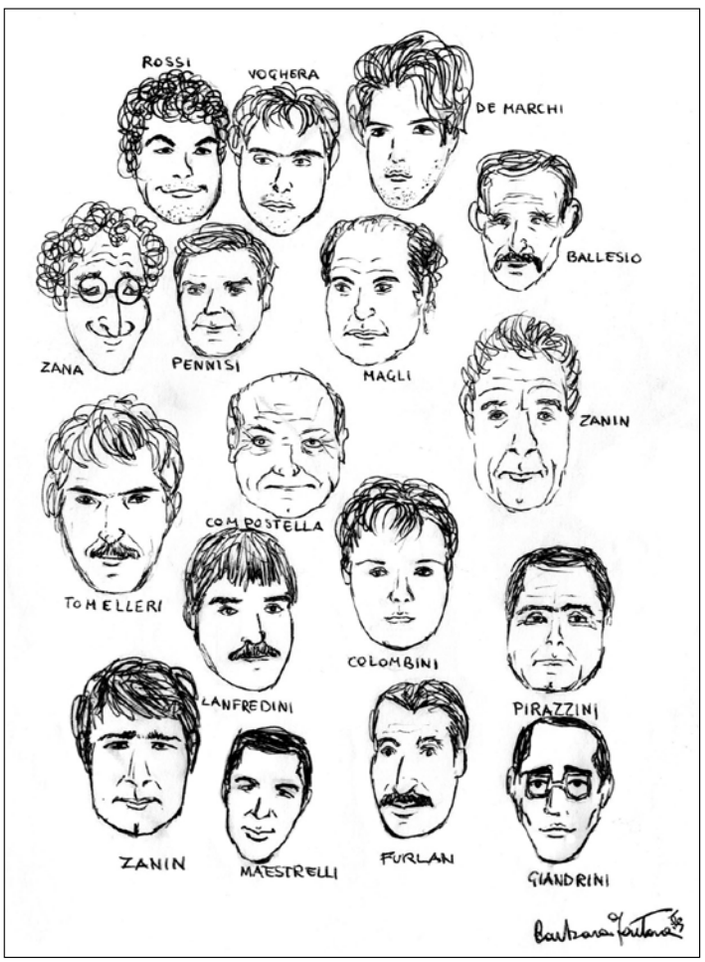
Andrea controlla il cronometro durante il riscaldamento motori nella finale degli Europei 1989.

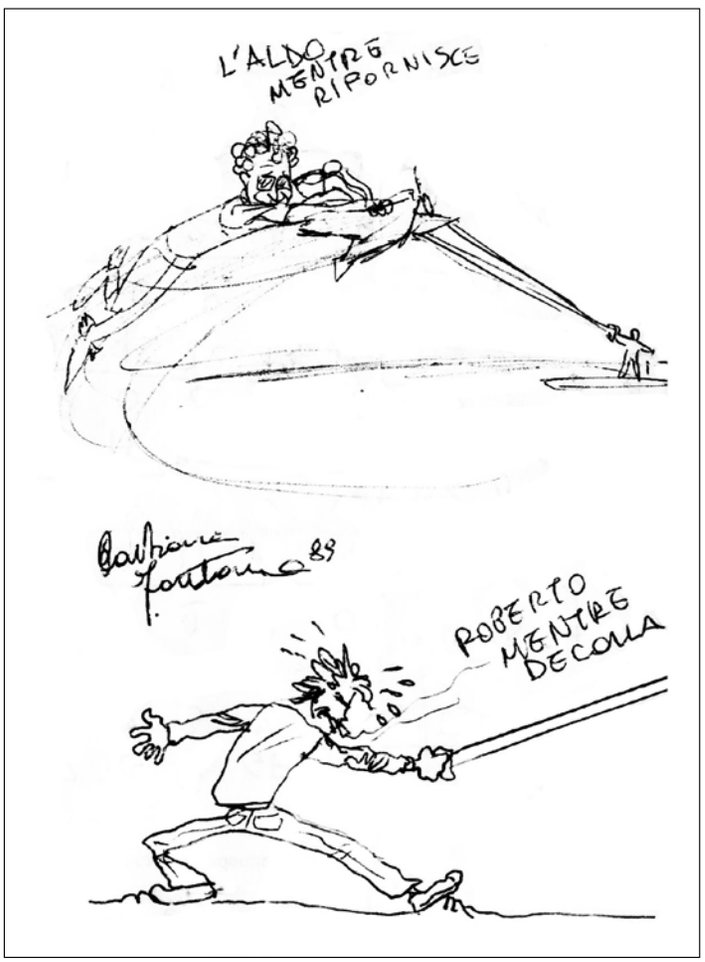
Campionati Europei 1989 Wigan

Nella prima batteria degli Europei 1989 Roberto è in azione con Bert Metkemeier, come suo solito dietro il centro, e Hans Nitsche che va tranquillo per i fatti suoi, forse in atterraggio.

Roberto nella seconda batteria degli Europei 1989. La forza del vento si nota nelle bandiere sullo sfondo.

A destra, il podio dei Campionati Europei 1989. Vincitori Barkov-Suraev, Gino e Andrea secondi, i bulgari Bodurkov-Popov terzi.





Barbara, figlia di Giuditta e Piero Fontana, dimostrò la sua notevole capacità caricaturale con questa interpretazione dei volti dei componenti dell'intera squadra italiana di volo vincolato ai Campionati Europei 1989.
A destra, interpretazione di Barbara Fontana di due momenti tipici di una batteria di F2C ai Campionati Europei 1989.

Campionati Mondiali 1990 Blénod

Il podio della categoria F2C. Per la prima volta ci sono due team italiani sul podio ai lati dei vincitori Yuri Shabashov-Valeri Ivanov (Urss). Marcello ed Elvis secondi, Gino e Andrea terzi

A sinistra, Andrea alla trazione cavi prima di una batteria, assistito da Roberto. Gino e Andrea entrarono nelle semifinali con il quarto tempo 3'27"4.

A destra, Giuditta Fontana, capo-squadra, e Andrea nell'area di preparazione per l'entrata in pista ai Campionati Mondiali 1990.

I tre finalisti dopo la gara. Da sinistra: Elvis, Ivanov, Shabashov, Gino, Marcello, Andrea. I sovietici vinsero in 6'45"2. Gino e Andrea con 3'18"5 stabilirono il miglior tempo di semifinale.

Uno dei rarissimi errori di Andrea nella sua carriera di meccanico F2C. Prima batteria dei Campionati Mondiali 1990: nessun tempo. Ma era davvero un suo sbaglio?

Marcello impegnato in una batteria ai Campionati Mondiali 1990. Entrarono nelle semifinali con 3'30"8, settimo tempo e in finale con il terzo tempo 3'22"3, ampiamente davanti ai sovietici Kramarenko-Kuznetzov, 3'35"8.

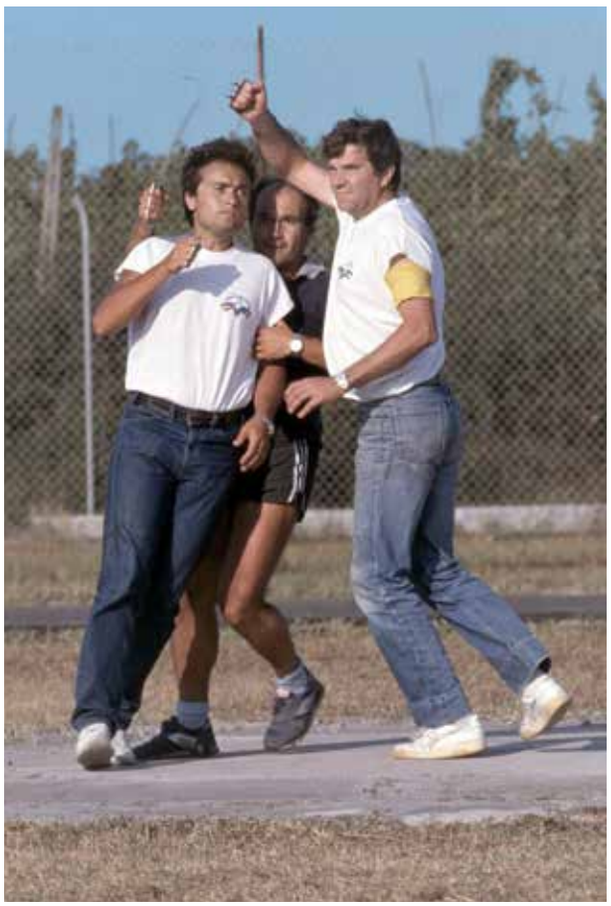
Gare a sud e nord delle Alpi

Roberto e Aldo finalmente primi a Breitenbach il 7 maggio 1989: 3'34" in batteria, 3'35 in semifinale, 7'21" in una brutta finale. Ma gli altri due fecero peggio: gli olandesi Meyer-Metkemeier (7'25"47) e Gino e Andrea (67 giri).

Marco Losi è il primo in piedi a sinistra tra i concorrenti della categoria F2C il 29-30 aprile 1989 quando il GAB di Busto Arsizio organizzò la prima prova del campionato italiano sula loro pista all'interno del terreno normalmente utilizzato per le esercitazioni del Reggimento Carristi di stanza nella città. Le condizioni atmosferiche nella giornata della gara pur se normalmente calda per la stagione causarono un fenomeno singolare e quasi inspiegabile: in finale i motori non avevano aria sufficiente a mantenere la temperatura necessaria per restare in moto. Vincemmo per abbandono degli altri perché i loro motori soffrirono più del nostro .

Breitenbach 1989. Roberto all'atterraggio. Aldo ha appena preso il modello. Andrea osserva attento. Pepi Fischer continua a volare.

A destra, Lugo, Coppa d'Oro 1990, 9 settembre. Gino e Andrea hanno ricevuto il premio diventato la consacrazione dell'eccellenza nel Team Racing. Hanno vinto in 6'32" davanti a Fischer-Lindemann (equipaggio estemporaneo) e Marcello ed Elvis.



Gino, Marcello (seminascosto), Roberto al lavoro in una prova sulla pista di Lugo nel 1990.

Sopra a destra, il 12 giugno 1991 sulla bella pista di Casier, vicino a Treviso, Roberto e Aldo ricevono il premio dei vincitori da Elio Zanin che la pista aveva fatto costruire e manteneva in perfette condizioni.

Il 22 settembre 1991 sulla pista di Casier i tre equipaggi finalisti posano con i premi: Roberto e Aldo (terzi), Gino e Andrea (primi), Marcello ed Elvis (secondi).
È l'ultima gara di Aldo. 31 anni dopo la Coppa Shell a Genova nel luglio 1960

1992-2000
Roberto e Andrea

1992
Si parla russo e ucraino

Il secondo modello di Roberto e Andrea dall'Est Europa, costruito da Yuri Shabashov in Russia, con motore Ivanov, è stato nel 1995 ceduto a Roberto Losi che, con il figlio Marco quale pilota, lo usò per parecchi anni raggiungendo, tra l'altro, tre volte la finale della Coppa d'Oro a Lugo. La scritta sulla semiala sinistra indica, in caratteri cirillici, le iniziali di Yuri Shabashov e Vladimir Ivanov. Sulla semiala di destra il numero di tessera FAI di Marco Losi.

■ Con il 1992 la categoria F2C archivia definitivamente il Team Racing di quando il Regolamento chiedeva una semiriproduzione vagamente ispirata agli aerei da corsa degli anni Trenta e Quaranta. I modelli, con i nuovi materiali disponibili, sono pienamente evoluti all'architettura a misura della gara: tuttala. Il motore è diventato fondamentale: deve anche lui essere specializzato.

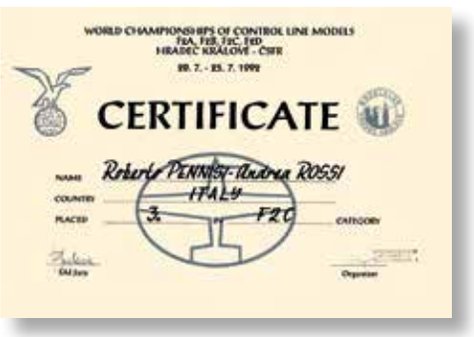
La risposta la trovano tutti in modello e motore russo o ucraino. La fine dell'Urss e della Cortina di Ferro avevano liberalizzato i contatti con le grandi capacità modellistiche e motoristiche dei praticanti di F2C in Russia e Ucraina, non più impediti nei loro commerci dai freni di burocrazia e totalitarismo.

A posteriori, si può dire che il volo vincolato in tutte le categorie, non solo la F2C, è continuato grazie a modelli e motori di Russia e Ucraina.
Roberto e Andrea si convertono alla scuola russo-ucraina acquistando a Kraiwiesen 1992 il loro primo "sistema" (modello e motore) da Vladimir Suraev dopo avere gareggiato con Ottobre Rosso come a Lucca, 12 maggio, quando vinsero. In Austria ci fu quindi l'addio a Ottobre Rosso ormai al quinto anno di presenze ai vertici della categoria.
Ai Campionati Mondiali di Hradec Králowé, Cecoslovacchia, la conversione al russo diventa definitiva: acquistano un modello di Yuri Shabashov (primo di sette) con motore Ivanov e disputano la gara con quello. Raggiungono la finale con i russi Vladimir Titov-Victor Yugov, vincitori, e Yuri Shabashov-Vladimir Ivanov, secondi. È la finale più veloce della storia con tutti e tre gli equipaggi sotto i 7 minuti.
Il salto qualitativo della categoria è ribadito dal tempo più alto per l'ammissione alle semifinali: 3'25"60.
Dopo il terzo posto alla Coppa d'Oro e il secondo nelle terza e ultima prova nazionale a Lucca, Roberto e Andrea vincono il loro primo titolo italiano, terzo per Roberto, grazie al miglior tempo di finale, 6'51"6.
Elvis scrisse su *Modellistica* nella cronaca della Coppa d'Oro: " Bravo come sempre Andrea, perfetto Roberto, quest'anno sicuramente il miglior pilota del mondo".

1992

29 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup
Modello Ottobre Rosso
Motore Voghera
??, diciassettesimi

23 luglio, Hradec Králowé (Cecoslovacchia)
Campionati Mondiali
Modello Shabashov
Motore Ivanov
3'20"50, 4'50"00, 3'26"80, 3'18"60, 6'56"80, terzi


WORLD CHAMPIONSHIPS OF CONTROL LINE MODELS
FAI, FIB, FIC, FID
HRADEC KRÁLOVÉ - ČSFR
CERTIFICATE
Roberto PENNISI-Andrea ROSSI
ITALY
3.
F2C

6 settembre, Lugo
XXIX Coppa d'Oro
Modello Shabashov
Motore Ivanov
3'29"7, 3'41"6, 3'29"8, 3'16"8, 7'19"9, terzi

27 settembre, Lucca
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'22", 3'39", -, 7'15", secondi
Campioni Italiani F2C

Il bellissimo impianto di Hradec Králowé, Cecoslovacchia, sede dei Campionati Mondiali 1992 e poi dei Campionati Europei 1995. Ai Mondiali 1992, Roberto e Andrea si classificarono terzi nella loro prima finale di primaria importanza, quinta per Andrea tra Mondiali ed Europei. Marcello ed Elvis finirono 26esimi. La squadra non fu classificata per il doppio nullo del terzo equipaggio.

Roberto, assistito da Marcello, alla vestizione prima di una semifinale dei Campionati Mondiali 1992. Andrea, già con la casacca, osserva. In secondo piano, con il casco, Hans Straniak.

Il diploma di campione italiano F2C 1991 di Roberto, terzo per lui.

1993-1994
Giurie contro

La squadra italiana ai Campionati Mondiali 1994 a Shangai, Repubblica Popolare Cinese.

■ Nel 1993 inizia definitivamente il monopolio di modelli e motori russi o ucraini. Tutti possono avere materiale ottimo. La differenza la fanno la capacità di gestirli e l'esperienza di gara.
La soglia di ingresso nella categoria diventa sempre più elevata e le presenze nelle gare nazionali diminuiscono: il Campionato italiano F2C 1993 si conclude con una sola prova valida, quella di Lugo il 13 giugno, perché viene cancellata la prova di Busto Arsizio e a Treviso, gara finale, manca il numero minimo di concorrenti per la validità.
In campo internazionale i numeri dei concorrenti sono diversi. A Breitenbach 1993 iniziano a apparire i francesi ai vertici. Roberto e Andrea

1993

18 aprile, Lucca
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
Crash modello Shabashov, quarti

23 aprile, Breitenbach (Svizzera)
11. Internationaler Jura-Cup
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
-, 3'37", 3'30"6, (3'25") sq., quarti

13 giugno, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'52", 3'37", -, 7'03", primi

23 luglio, Pecs (Ungheria)
Campionati Europei
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'35", -, 3'40", ventesimi

12 settembre, Lugo
XXX Coppa d'Oro
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'50"55, 3'37"02, ottavi

19 settembre, Treviso
Trofeo "La Tegolaia"
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'22", -, -, 7'20", secondi

con 3'30"6 restano fuori dalla finale. Ma la prima causa è l'atteggiamento aprioristicamente negativo della Giuria, nella quale il nemico dichiarato è l'olandese Paul Rietbergen che si produce in squalifiche assurde e ingiustificate per tutti i team italiani.
La storia continua nel 1994 nonostante la presenza di Piero Fontana nelle Giurie delle gare europee. Roberto e Andrea vincono la loro prima gara di Kraiwiesen con il miglior tempo di batteria, 3'19"3, e di semifinale, 3'21"0. Il maltempo impedisce la disputa della finale che avrebbe visto competere anche i francesi Bruno Delor-Roland Surugue e gli austro-tedeschi Pepi Fischer-Hans Straniak.
Questi ultimi vincono la Coppa d'Oro 1994 dopo che Roberto e Andrea chiudono la prima batteria in 3'13", che sarebbe il record mondiale se questo fosse previsto. Non volano con il modello migliore in finale per conservarlo per i mondiali di Shangai in ottobre.
Sul bellissimo e nuovo impianto cinese, Roberto e Andrea entrano in semifinale con il terzo tempo.
Nessuno prevedeva la possibile vittoria degli svizzeri Heiner Borer-Cesare Saccavino: oltre a un perfetto (e costosissimo) motore di Suraev hanno trovato la killer application, destinata a cambiare il futuro della categoria: speciali cavi trecciati con un passo che permette di misurare lo spessore regolare di mm 0,30 sotto il piattello del micrometro regolamentare, ma presenta una sezione complessivamente inferiore su tutta la lunghezza.
La Giuria, presieduta dall'inglese Derek Heaton, conferma l'atteggiamento verso gli italiani con una squalifica a testa durante le eliminatorie: unica squadra di sedici a essere così colpita.
Alla fine, Roberto e Andrea sono sesti e la squadra finisce sesta. L'ultimo tempo valido per entrare tra i nove delle semifinali è 3'26"2.

Il numero di gara di Roberto ai Campionati del Mondo a Shangai. Andrea aveva il C24.

Premiazione della Coppa d'Oro 1994 a Lugo. Roberto e Andrea, secondi, premiati da Gianni Farri, tra gli storici organizzatori della gara.

La perfetta organizzazione cinese è confermata dall'abbondanza di informazioni per i concorrenti, diffuse a stampa in cartelline arricchite da una grafica bella, moderna, coerente con il soggetto del volo vincolato. L'utilizzo della lingua inglese era indispensabile accanto a quello del cinese.

1994

24 aprile, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB
3'22", ??, 7'30", secondi

13-15 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler FesselflugCup-Paul Bugl Gedächtnisfliegen
Modello Shabashov
Motore CB
3'19"3, -, 3'21"0, 90g, no finale, primi

17 luglio, Landres (Francia)
X Grand Prix de France
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'21"6, 3'23"4, 3'21"8, -, 7'20"8, terzi

11 settembre, Lugo
XXXI Coppa d'Oro
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
-, 3'13"96, 3'18"92, 4'07"32, 7'08"60, secondi

17 settembre,Treviso
Trofeo "La Tegolaia"
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'33", -, -, 101g, primi

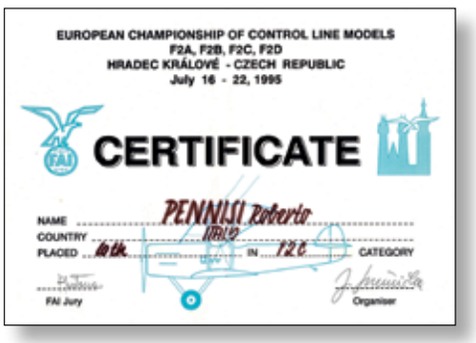
20-26 ottobre, Shangai
Campionati Mondiali
Modello Shabashov
Motore CB + Ivanov
3'22"4, 3'20"5, 3'40"7, 3'32"0, sesti

1995-1996
Verso il Mondiale

Il podio di Kraiwiesen 1996. Accanto a Roberto e Andrea, vincitori, sono Fischer-Straniak secondi e Borer-Saccavino terzi. Davanti a loro, Johann Niederwimmer, organizzatore della gara.

■ Con un nuovo modello di Shabashov (qualità garantita!) e il fido motore di Vladimir Suraev, Roberto e Andrea si focalizzano alle gare internazionali valide per la World Cup, che nel 1995 si svolge su 11 prove in 10 Paesi europei. La classifica a punti tiene conto di un massimo di tre partecipazioni e il punteggio varia in funzione del numero dei classificati in ogni gara. Roberto e Andrea scelgono Vidreres (Spagna), la classica Jura-Cup a Breitenbach, il Grand Prix de France a Piennes Lorraine (Francia) e l'appuntamento di casa: la Coppa d'Oro a Lugo. Con due secondi posti, Vidreres e

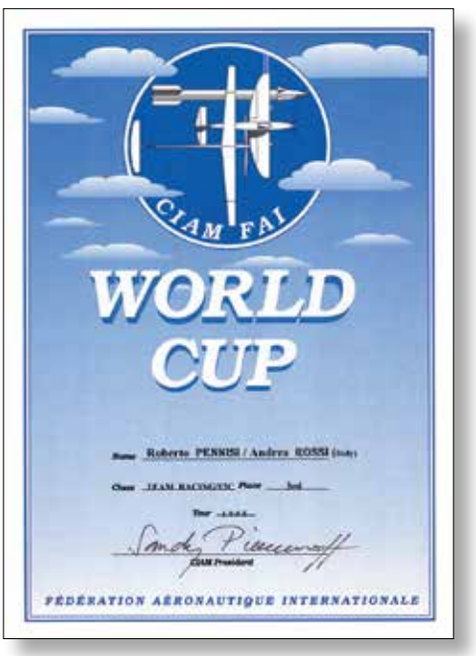
Piennes, un terzo a Lugo e un quarto a Breitenbach si classificano al terzo posto di una lunga classifica di 62 team di tutta Europa.
I Campionati Europei a Hradek Králové, Cecoslovacchia, si concludono con il sesto posto dopo la perdita della manetta al secondo rifornimento della prima semifinale per il colpo di frustra di una presa troppo violenta dopo un atterraggio eccessivamente veloce. Elvis scrisse nella cronaca su Modellistica: "Partiti velocissimi, con una carburazione così perfetta come mai Andrea l'aveva fatta… , a conti fatti, la proiezione del tempo finale era intorno a 3'07"".
Dopo le due prove del Campionato Italiano 1995, vinte entrambe a Lugo e Montecassiano, il titolo nazionale della categoria F2C non viene assegnato per la mancanza del numero minimo di classificati.
Nel 1996, prima del vittorioso Campionato Mondiale in Svezia (si veda il capitolo successivo) continua il focus sulle gare della World Cup, che vede le vittorie al Grand Prix de France a Landres e a Kraiwiesen. La vittoria nella prova di Campionato Italiano a Montecassiano non è sufficiente all'assegnazione del titolo perché, come l'anno precedente, manca il numero minimo di classificati.


EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF CONTROL LINE MODELS
F2A, F2B, F2C, F2D
HRADEC KRÁLOVÉ - CZECH REPUBLIC
July 16 - 22, 1995

CERTIFICATE

NAME PENNISI Roberto
COUNTRY ITALY
PLACED 6th IN F2C CATEGORY

FAI Jury Organiser



In alto, il diploma di partecipazione ai Campionati Europei 1995 a Hradec Králové e, a fianco, lo stemma del comitato organizzatore.
A destra, il diploma per il terzo posto nella World Cup F2C del 1995 firmato dal presidente della CIAM Sandy Pimenoff.

1995

16 aprile, Vidreres (Spagna)
World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
3'36", 3'27", 3'28", -, 140g, secondi

6-7 maggio, Piennes Lorraine (Francia)
11th Grand Prix de France-World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
-, 3'30"2, 3'23"2, ??, terzi

25-28 maggio, Breitenbach (Svizzera)
12. Internationaler Jura-Cup-World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
3'33"4, 5'45"6, -, 3'27"4, quarti

18 giugno, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB
3'27", -, -, 6'46", primi

16-22 luglio, Hradec Králové, (Cecoslovacchia)
Campionati Europei
Modello Shabashov
Motore CB
3'23", 3'23", 70g, 3'34"2, sesti

8-10 settembre, Lugo
XXXII Coppa d'Oro-World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
3'23" 9, 3'21"7, 3'26"9, 3'15"6, 146g, terzi

24 settembre, Montecassiano (MC)
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB
98g, -, 6'53", primi
Terzi World Cup F2C

1996

4-5 maggio, Blénod Lorraine (Francia)
12. Grand Prix de France-World Cup
??

17 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup, Paul Bugl Gedächtnisfliegen-World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
67g, 3'19"78, 3'19"20, 3'25"24, 7'26"22, primi

9 giugno, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore CB
67g, 3'14", 3'20", 6'40", primi

22-28 luglio, Norrköping (Svezia)
Campionati Mondiali
Modello Shabashov
Motore CB
3'14"8, 70g, sq., 3'21"6, 3'25"7, 7'18"1, primi

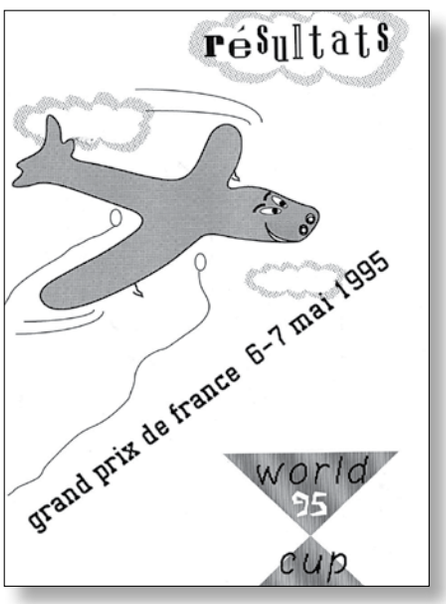
6-8 settembre, Lugo
XXXIII Coppa d'Oro-World Cup
Modello Shabashov
Motore CB
4'08"5, 3'28"2, settimi

29 settembre, Montecassiano (MC)
Campionato italiano
Modello Shabashov
Motore CB
3'15", -, 6'46", primi

Andrea prima del via in una batteria sulla nuova pista di Montecassiano (Macerata) per una prova del Campionato Italiano 1995. Il titolo non venne assegnato per mancanza del numero minimo di classificati.

Andrea in azione a Kraiwiesen nella classica gara austriaca, nel 1996 valida anche per la World Cup. Primi.

Premiazione della Coppa d'Oro 1996 a Lugo. Roberto e Andrea ricevono la piccola ceramica-ricordo, uguale per tutti i partecipanti. Si classificarono settimi.



Gli inviti o i fogli dei risultati di alcune gare di World Cup disputate da Roberto e Andrea nel 1995 e 1996. A sinistra, i risultati dell'undicesimo Grand Prix de France disputato sul nuovo impianto di Piennes in Lorena. Al centro, la copertina dell'invito per la gara di Kraiwiesen, Austria, 1996 vinta da Roberto e Andrea. A destra, la copertina del programma del Grand Prix de France 1996 a Blénod.

1996
Campioni del Mondo

Roberto e Andrea sul gradino più alto. Marcello ed Elvis secondi assieme a Nazin-Vorobiev, anche loro, squalificati come Marcello ed Elvis, classificati secondi.

■ Dopo la mezza delusione degli Europei 1995, Roberto e Andrea arrivano ai Campionati Mondiali 1996 in Svezia con un nuovo modello di Shabashov e il motore Suraev: tutti e quattro al meglio. Con 50 equipaggi in classifica è una delle gare internazionali più affollate della categoria.
Batteria iniziale della gara e primi a scegliere: tempo 3'14"8. Come ha scritto Elvis nella cronaca su Modellistica: "La platea è ammutolita, ha capito che la gara era finita lì. Finita, ma solo per il primo posto".
Il rapporto della Giuria (Bruno Delor, Derek Heaton, Luis Petersen) è lapidario: "La gara è iniziata con una vera esplosione di Pennisi/Rossi che hanno segnato un velocissimo 3'14"8".

Bernadette Constant riesce a cronometrare la sequenza di ogni dieci giri, 1 km:
– giro 10 tempo 19.84 sec
– g. 20 t. 17.88
– g. 30 t. 17.90
– g. 40 t. 24.98
– g. 50 t. 17.93
– g. 60 t. 17.91
– g. 70 t. 17.86
– g. 80 t. 24.83
– g. 90 t. 17.65
– g. 100 t. 17.76 tempo complessivo 3'14"54 (3'14" 8 ufficiale).
Il modello ha accelerato da fermo in partenza in 2 secondi, la media sui 10 giri è 17.84". Il primo rifornimento (stop, atterraggio, rifornimento, decollo) ha richiesto 7.14". Andrea e Roberto fanno meglio nel secondo rifornimento: 6.99". Solo Vladimir Titov-Victor Yugov hanno segnato un tempo più breve nel loro secondo volo: 6.012 nel secondo rifornimento, ma il modello era più lento in volo: media 18.03 sui 10 giri. Per la prima volta entrano nelle semifinali 12 concorrenti: il tempo più alto di ammissione è 3'25"4 dei britannici Bernard Langworth-David Campbell.

1996

22-28 luglio, Norrköping (Svezia)

Campionati Mondiali

Modello Shabashov
Motore CB
3'14"8, 70g, sq., 3'21"6, 3'25"7, 7'18"1, primi.

Sotto, i tre finalisti con i modelli: Roberto e Andrea, Vorobiev e Nazin, Marcello ed Elvis.

Gli italiani ai Campionati Mondiali 1996 fanno corona a Lilli e Andrea, Roberto e Beatrice.

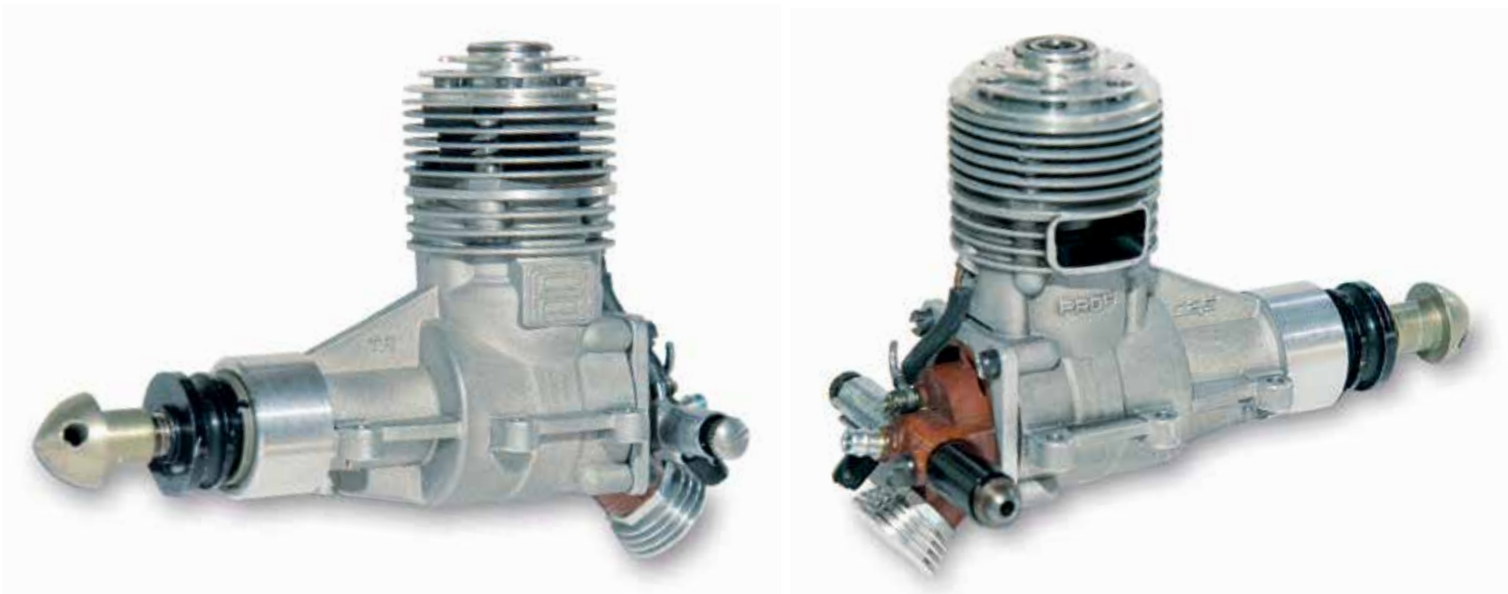
Preparazione prima di entrare in pista per la finale. Roberto da un colpetto benaugurante sul casco di Andrea.

Il modello campione del mondo 1996. Costruzione di Yuri Shabashov in Russia: interamente in balsa con castello motore in legno robusto e leggero, fresato e lungo fino a circa un terzo della corda alare all'attacco; fusoliera in due gusci di balsa sagomata; perimetro dell'ala rinforzato da un filo di carbonio; attacco dei cavi ben separato con aperture sulla faccia inferiore dell'ala. L'appoggio dell'ala esterna è ridotto a una goccia di collante indurito. Carrello con molleggio longitudinale fissato a una struttura scatolata in alluminio incollata sul fianco interno del guscio inferiore della fusoliera. Entrata dell'aria di raffreddamento molto piccola e scarico in asse con la fusoliera. Elica in carbonio costruita da Bondarenko, ucraino. Il diametro varia tra 156 e 158 mm: differenza minima ma sufficiente per ottenere la giusta autonomia di volo a seconda delle condizioni atmosferiche e di gara. Passo: 5.5" alla radice e 6" costante. Peso in ordine di volo con il motore CB di Vladimir Suraev: 335 grammi.

Il lato inferiore del modello campione del mondo. Chiaramente visibili le due aperture per il fissaggio dei cavi, la presa e l'uscita d'aria dalla testa del motore, lo scarico coperto dal piccolo schermo sagomato imposto dal regolamento, il carrello estraibile con la ruota avvitata alla gamba. Elica bipala in carbonio di Bondarenko.

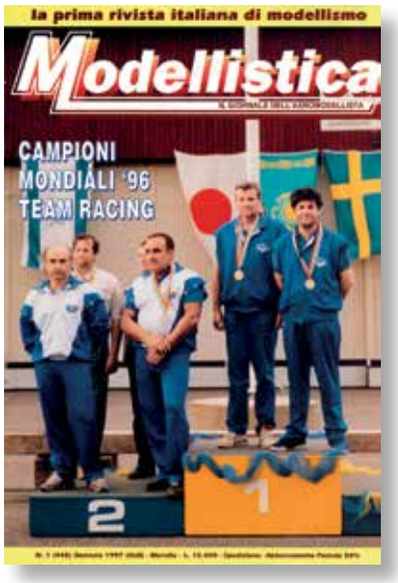
L'etichetta con la punzonatura ai Campionati Mondiali 1996 in Svezia. Sull'etichetta fornita, come d'obbligo, dai concorrenti è stato applicato il timbro della punzonatura con il numero di registrazione: 355.

Modello, medaglia, diploma e premio in cristallo. Il motore è fissato al castello-motore con le sei viti diventate la regola a partire da fine anni Ottanta. Si notino la sporgenza minima di spillo e valvola di riempimento dai fianchi della fusoliera, il piccolo trasparente sulla capottina (ancora obbligatorio) e il simulacro abbastanza decente della testa del pilota, anch'essa imposta dal Regolamento. Sul motore è montato un venturi da mm 5, che veniva alternato con quello da mm 4,8. Il lato esterno del venturi è alettato per ridurre la temperatura della miscela che passa nel motore.



Il motore CB montato sul modello campione del mondo. Progetto e produzione di Vladimir Suraev e conosciuto quale CB, come dalla fusione sul lato dell'aspirazione. In realtà la sigla in caratteri cirillici va letta correttamente SB, iniziali di Suraev e Barkov, pilota con il quale Suraev ha vinto tre Campionati Mondiali. Cilindro integrale e architettura quadra. Il motore è basato sulla fusione in conchiglia, molto bella, del Profi, come appare sul lato dello scarico. Sia Suraev che la Profi erano a Karchov, Ucraina. Il motore richiedeva miscela composta da: 60% Jet A1, 35% etere; 5% olio sintetico speciale con aggiunta del 5 per mille di piombo tetraetile.

Nella prima semifinale, Roberto e Andrea concludono in 3'21"6, preceduti di un solo decimo di secondo dai russi Yuri Nazin-Oleg Vorobiev. Marcello ed Elvis, con il motore Ivanov, hanno il terzo tempo: 3'22"7.
Questi tre equipaggi disputano la finale. Gara molto combattuta. Due italiani contro un russo, come a Blénod 1990, ma con la volontà di non lasciare via libera al russo, come era successo allora.
Nazin, con il modello nettamente più lento, sceglie di bloccare Roberto anche quando sono rimasti in due dopo la squalifica di Marcello ed Elvis: prende il terzo richiamo e viene giustamente squalificato. Roberto e Andrea possono concludere da soli il rifornimento finale e annullare così lo svantaggio provocato da un arresto subito dopo un decollo e la necessaria ripresa. Si scoprì poi un danno al cielo del pistone.
Commento della Giuria: "Il risultato è stato estremamente spiacevole per tutti e tre gli equipaggi, la Giuria, gli spettatori e gli organizzatori che si meritavano uno spettacolo migliore da tre equipaggi di grande esperienza". Più saggiamente Elvis scrisse: "Alla fine resta quello che conta: una grande storica doppietta!".
I due equipaggi squalificati vennero classificati entrambi al secondo posto: quattro italiani sui gradini più alti.
A squadre, l'Italia si classificò seconda dietro la Russia, nonostante il buon 3'34"7 di Giancarlo Martini-Roberto Losi che li piazzò in 27ª posizione.



Riscaldamento motori prima del via. I tre piloti in piedi: Roberto, Marcello, Nazin.

Ritratto ufficiale dei campioni del mondo con medaglie e modello.

Tutti assieme sul podio. Spiegano la bandiera, il vice-caposquadra, a sinistra e Lillo Condello, caposquadra, a destra.

1997-2000
Alla grande

L'ultimo modello di Shabashov utilizzato da Roberto e Andrea nel 2000. Ai Campionati Mondiali di Landres (Francia) segnano il secondo tempo nelle batterie: 3,15"1. A Lucca, nella gara del Campionato Italiano 2000,vincono una finale "muscolosa" in 6'22" dopo il tempo di 3'10" nelle batterie. Motore Zalp.

■ Vladimir Suraev si trasferisce a Monza e chiude la produzione e l'assistenza dei suoi motori, cinque volte campioni del mondo: tre con lui, pilota Viktor Barkov, una con Borer-Saccavino a Shanghai 1994, una con Roberto e Andrea a Norrköping 1996.
Un altro motore vincente è emerso dalle sterminate pianure russe e ucraine: lo Zalp (Zaporazhny Aeromodel Laboratory, Polyat) e Roberto e Andrea lo usano sui propri modelli, sempre costruiti da Yuri Shabashov.
In Italia vincono le prove del Campionato Italiano 1997 a Lucca e Lugo in una bella lotta con Marcello ed Elvis e vincono un nuovo titolo nazionale.
In Europa inaugurano il nuovo impianto francese di Landres con una vittoria e sono in finale agli Europei di Valladolid, Spagna nonostante il vergognoso comportamento del giudice olandese Paul Rietbergen che li squalifica in finale. Ma la squadra italiana con Marcello ed Elvis (noni) e Marco e Roberto Losi (sedicesimi) è prima.

1997

11 maggio, Breitenbach (Svizzera)
13. Internationaler Jura-Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
sq., 3'17"3, 3'37", (3'25"1) sq. a 100g, settimi

18 maggio, Lucca
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore Zalp
3'35", 3'41", 3'20", 6'49", primi

15 giugno, Landres (Francia)
XIII Grand Prix de France
Modello Shabashov
Motore Zalp
3'37"2, 3'25"8, 3'30"4, 3'25"6, 6'59"4, primi

22 giugno, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore Zalp
3'26", 3'24", 7'19", primi

17 luglio, Valladolid (Spagna)
Campionati Europei
Modello Shabashov
Motore Zalp
sq., 3'25", 3'23", sq., 3'18", sq. (185g), terzi

5-7 settembre, Lugo
XXXIV Coppa d'Oro-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3'22"6, 3'28"8, 3'26"9, 3'31"5, 6'50"4, primi

21 settembre, Landres (Francia)
I Grand Prix du Luxembourg
Modello Shabashov
Motore Zalp
3'25"8, 3'40"2, 68g, 3'22"4, 7'13"9, primi

Primi World Cup F2C
Campioni Italiani F2C

Elvis nella cronaca per *Modellistica* ha scritto: "Ci siamo imbattuti nella peggiore giuria che si sia mai vista in un evento internazionale!"
L'anno si chiude con una doppia vittoria: internazionale nella World Cup e nazionale nel Campionato Italiano F2C. Nella Word Cup con 64 punti sopravanzano largamente gli ucraini Zhuravlev-Sovnovsky, secondi con 48 punti.
La stagione 1998 inizia con un vero "Maggio Radioso": primi a S.te Eulalie, Bordeaux, in una gara di World Cup con un tempo di 3'09"9 in batteria che sarebbe il nuovo record mondiale se fosse riconosciuto come tale. Vincono anche a Kraiwiesen per la terza volta consecutiva. Con questa vittoria e nonostante una sola altra presenza a Landres si classificano quinti con 36 punti nella World Cup, subito dietro i belgi Dessaucy padre e figlio con 37 punti accumulati in tre gare.
Nonostante siano i defenders, quindi ammessi di diritto ai Campionati Mondiali a Kiev, rinunciano per evitare di subire ancora le decisioni del giudice olandese.
Maggio si conferma un ottimo mese anche nel 1999 con la vittoria a Breitenbach, ma non è uguale l'estate con il quarto posto ai Campionati Europei di Valladolid parzialmente compensato dalla vittoria nella Coppa d'Oro, la terza per entrambi.
Dopo dieci anni al vertice internazionale della categoria, Roberto e Andrea ai Campionati Mondiali di Landres (Francia) cercano doverosamente quel tocco in più che permetta di mantenere il posizionamento: sul fidato motore Zalp montano la nuova valvola di riempimento di Vladimir Suraev che permette di avviare il motore durante il rifornimento. Girano in 16 secondi sui 10 giri e Andrea rifornisce in meno di 2 secondi: il risultato

I tre finalisti della gara di World Cup a Landres, Francia, 1997. Da sinistra: Heiner Borer, Cesare Saccavino, Roberto e Andrea con il modello Shabashov e motore Zalp, Bernie Langworth e David Campbell, britannici.

è 3’15”1 nella prima batteria che li porta con il secondo tempo nelle semifinali dove però il sistema mostra i suoi punti delicati e la finale rimane lontana.
La gara si conclude al tredicesimo posto, il peggiore delle loro presenze ai Campionati Mondiali ed Europei nei quali hanno vinto un Mondiale e sono entrati in finale in un Europeo e in due Mondiali. La squadra, grazie anche a Marcello ed Elvis (dodicesimi) e a Giancarlo Martini e Marco Menozzi (decimi) è terza. Tutti e tre i team italiani sono entrati nelle semifinali su 48 classificati.
Non curano particolarmente la World Cup e con le due vittorie a Breitenbach e Landres si classificano quarti con 48 punti a pari merito con i francesi Delor-Constant. Il loro tempo in batteria a Lugo è il migliore dell’anno.
La gara di campionato italiano a Lucca l’1 ottobre 2000 segna la conclusione degli anni di Roberto e Andrea. Salutano con 6’22” in finale. Un(a) gran finale.

1998

3 maggio, S.te Eulalie, Bordeaux (Francia)
II Coupe Internationale du Sud-Ouest-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’09”9, 3’18”0, 34g, 3’26”8, 6’36”1, primi

24 maggio, Kraiwiesen (Austria)
Internationaler Fesselflug-Cup-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’22”, 3’23”, 3’27”, -, 6’50”, primi

13-14 giugno, Landres (Francia)
XIV Grand Prix de France-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’15”, 3’57”, 3’44”, quindicesimi

10-12 luglio, Lugo
XXXV Coppa d’Oro-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’23”2, 3’24”7, 49g, 3’30”3, quarti
Quinti World Cup F2C
Quarti Campionato Italiano F2C

Sotto, la squadra italiana ai Campionati Europei 1999 a Valladolid, Spagna. La squadra F2C comprende oltre a Roberto e Andrea, Marcello ed Elvis, Marco e Roberto Losi, figlio e padre. L’Italia si aggiudica la classifica a squadre. Luciano Compostella vince il suo settimo titolo europeo nella categoria F2B Acrobazia.

1999

9 giugno, Malpensa
Campionato Italiano
Motore Shabashov
Motore Zalp
3’21”, -, 69g, 170g, terzi

13-16 maggio, Breitenbach (Svizzera)
14. Internationaler Jura-Cup-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
-, 3’36”7, 3’20”0, 3’24”4, 3’15”6, 7’01”7, primi

Ehrenurkunde

für

Pennisi Roberto ITA
Rossi Andrea ITA

als Anerkennung für seine Teilnahme am 14. Internationalen Jura-Cup 1999

Kategorie: F2C FAI

Leistung: Rang: 1

Il Diploma d’Onore per la vittoria nella Jura-Cup 1999 a Breitenbach.

6 giugno, Lugo
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore Zalp
-, 3’39”, 3’22”, 6’53”, secondi

17 luglio, Valladolid (Spagna)
Campionati Europei
Modello Shabashov
Motore Zalp
sq., 3’15”6, 3’21”7, 3’21”9, quarti

5 settembre, Lugo
XXXVI Coppa d’Oro-World Cup
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’17”1, 3’42”8, 3’21”1, 3’11”4 (World Record), 6’27”5 (World Record), primi
Quarti World Cup
Quarti Campionato Italiano F2C

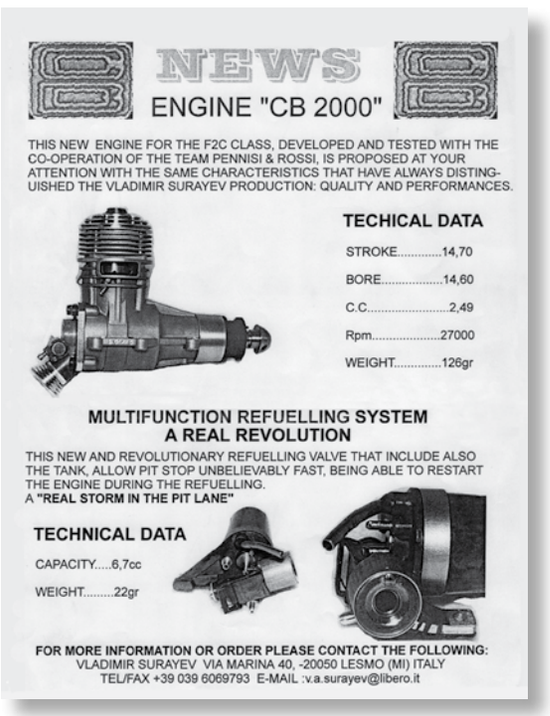
Campionati Europei 1999 a Valladolid. Uno dei tanti momenti adrenalinici in una batteria F2C. Shabashov (blu), di spalle, è regolare, Roberto (giallo) sta girando un po’ troppo largo e sta forse bloccando Christophe Gilbert (rosso), che è in posizione completamente irregolare.

2000

7 maggio, Malpensa
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’16”3, 3’11”3, -, 7’00”6, primi

17 luglio, Landres (Francia)
Campionati Mondiali
Modello Shabashov
Motore Zalp
3’15”0, 3’34”4, sq., 3’46”3, 35g, tredicesimi

1 ottobre, Lucca
Campionato Italiano
Modello Shabashov
Motore Zalp
-, -, 3’10”, 6’22”, primi


NEWS

ENGINE "CB 2000"

THIS NEW ENGINE FOR THE F2C CLASS, DEVELOPED AND TESTED WITH THE CO-OPERATION OF THE TEAM PENNISI & ROSSI, IS PROPOSED AT YOUR ATTENTION WITH THE SAME CHARACTERISTICS THAT HAVE ALWAYS DISTINGUISHED THE VLADIMIR SURAYEV PRODUCTION: QUALITY AND PERFORMANCES.

TECHICAL DATA

STROKE.....14,70
BORE.....14,60
C.C.....2,49
Rpm.....27000
WEIGHT.....126gr

MULTIFUNCTION REFUELLING SYSTEM
A REAL REVOLUTION

THIS NEW AND REVOLUTIONARY REFUELLING VALVE THAT INCLUDE ALSO THE TANK, ALLOW PIT STOP UNBELIEVABLY FAST, BEING ABLE TO RESTART THE ENGINE DURING THE REFUELLING.
A "REAL STORM IN THE PIT LANE"

TECHNICAL DATA

CAPACITY.....6,7cc
WEIGHT.....22gr

FOR MORE INFORMATION OR ORDER PLEASE CONTACT THE FOLLOWING:
VLADIMIR SURAYEV VIA MARINA 40, -20050 LESMO (MI) ITALY
TEL/FAX +39 039 6069793 E-MAIL :v.a.surayev@libero.it

Nel 2000 Vladimir Suraev, ormai trasferito definitivamente in Brianza, commercializza una nuova valvola di riempimento-stop che permette di avviare il motore durante il riempimento del serbatoio. Guadagno di tempo che può fare la differenza per vincere, ma il sistema è delicato.

Due immagini del motore Ivanov, il primo utilizzato da Roberto e Andrea dal 1992 al 1994. Prodotto in Ucraina dal meccanico di Shabashov. Cilindro integrale, architettura quadra, tappo posteriore in bakelite con spillo e valvola di rifornimento-stop integrata nel tappo.

Lo Zalp (Zaporazhny Aero-model Laboratory, Polyat) prodotto da una piccola fabbrica privata specializzata in motori per modellismo, basata in Ucraina nei pressi di Kiev. Utilizzato da Roberto e Andrea a partire dal 1997 si distingue per la costruzione raffinata che richiede molta attenzione nello smontaggio e rimontaggio del tappo posteriore in bakelite. Corsa lunga, nella tradizione iniziata dall'Oliver negli anni Cinquanta. Si nota chiaramente il cilindro integrale.

I quattro tipi di motore utilizzati da Roberto e Andrea dal 1991 al 2000. A sinistra: Voghera, basato sul Cipolla Master 2,5 ma con portasse in titanio (da cui i nomi "Tito" e "Titone"). Il fissaggio con le due viti anteriori è ottenuto forzando un anello sul portasse. La valvola di rifornimento stop su questo esemplare è ancora quella originale Cipolla, ma in gara ne veniva usata una versione più corta e meno sporgente dalla fusoliera. Verso destra: Ivanov (1992-1994), CB Suraev (1995-1996). Zalp (1997-2000).

I tempi migliori

Campionati Mondiali				Campionati Europei			Campionato Italiano		Gare internazionali		
Anno	Batterie	Semifinali	Finali	Batterie	Semifinali	Finali	Batterie	Finale	Batterie	Semifinali	Finali
1992	3.20	3.18	6.56				3.22	6.51	3.29	3.24	7.19
1993				3.35			3.17	7.03	3.37	3.30	
1994	3.20	3.32					3.22	7.30	3.14	3.18	7.08
1995				3.23	3.34		3.27	6.46	3.26	3.15	6.58
1996	3.14	3.21	**7.18***				3.14	6.46	3.19	3.19	7.26
1997				3.23	3.18	185g (sq.)	3.20	6.49	3.17	3.25	6.50
1998	no Kiev						3.08		3.09	3.28	6.36
1999				3.15	3.21		3.21	6.53	3.17	3.11	6.27
2000	3.15	3.46					3.10	6.22			

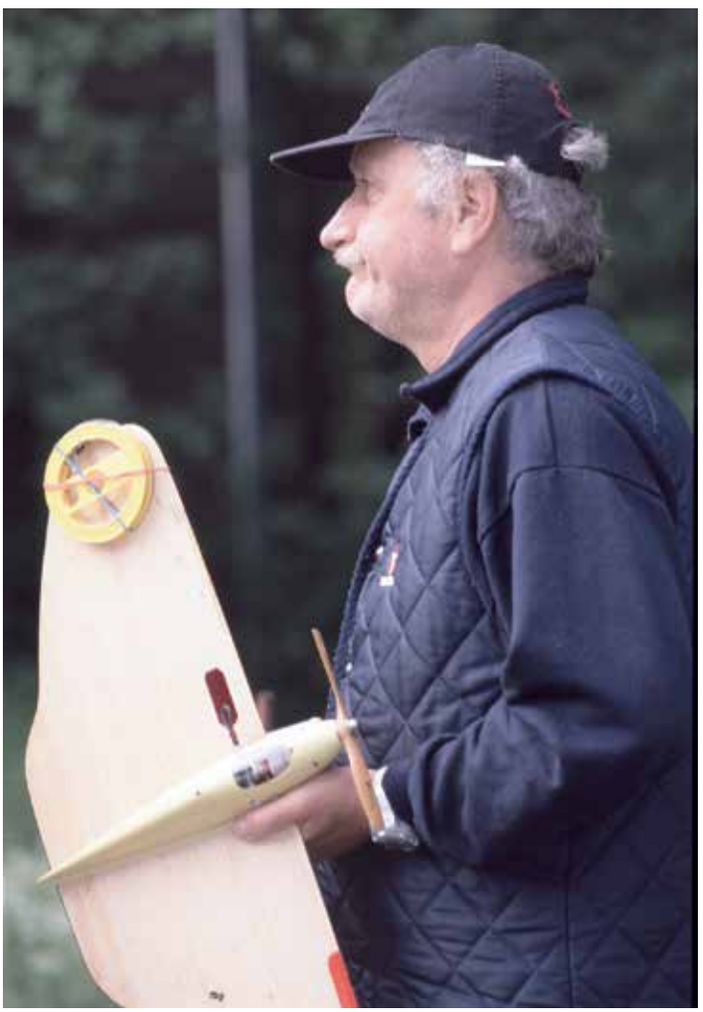
*Campioni del mondo

La vetrina nello studio di Roberto a Casirate raccoglie le coppe vinte in 40 anni di gare in Italia e all'estero. In basso le più antiche, anni Sessanta e Settanta, con Aldo; in centro quelle dei decenni Ottanta e Novanta (ancora con Aldo); in alto quelle degli anni Novanta con Andrea.

Scenario
1953-2000

Amici & Avversari

Nei quarant'anni di gare di Team Racing in Italia, Europa, Cina, Stati Uniti, abbiamo conosciuto moltissimi amici-avversari, come noi ammalati di quel piacevole virus che è l'aeromodellismo a livello agonistico.
Elvis e Marcello, Marco e Giancarlo sono stati più a lungo sulla scena con noi e appaiono giustamente più volte in queste pagine, senza dimenticare Adriano, Roberto e Marco Losi, Piero Fontana e Franco Amodio, Enrico Macchi, Fabio e Marco Contini.
Marco Menozzi, Gino Voghera, Paolo, Carlo, Alberto Cipolla, Adolfo Peracchi hanno un posto speciale per avere costruito i modelli e i motori che abbiamo portato in gara.
E poi ci sono tutti gli altri cui dedichiamo una foto in queste pagine.



Sopra, Marco Menozzi alla gara di Kraiwiesen, maggio 2002. A destra, Giancarlo Martini, anche lui a Kraiwiesen 2002, pilota di Marco.

Giorgio Peressini, riproduzionista di grande valore, colonna del CSI Augusta la cui continuità ha assicurato da presidente alla fine degli anni Sessanta. Pilota di Team Racing nelle Mille Giri 1964 e 1966. A Linate-Monluè i ponticelli che collegavano la pista al grande prato servivano normalmente per fissare il supporto necessario al rodaggio dei motori nuovi, proprio come in questa foto.

In alto, Alberto e Paolo Cipolla alla pista di Linate-Monluè in una prova il 23 maggio 1965.

Al centro, Carlo Cipolla nella seconda parte della carriera agonistica alla fine degli anni Settanta: meccanico con Adolfo Peracchi.

Adolfo Peracchi sta pilotando il modello in volo mentre Alberto Cipolla e Roberto sono pronti al decollo. Ben visibili i pantaloni a zampa d'elefante, allora di moda. Pista del GMM Monza, 10 settembre 1977.

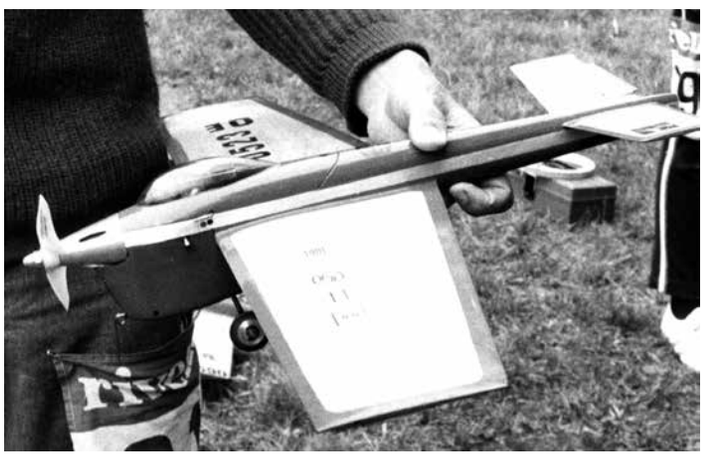
Marcello Magli con Gigi Ferroni, equipaggio vincente alla Mille Giri 1968, che vinsero anche nel 1969. Pista di Linate-Monluè.

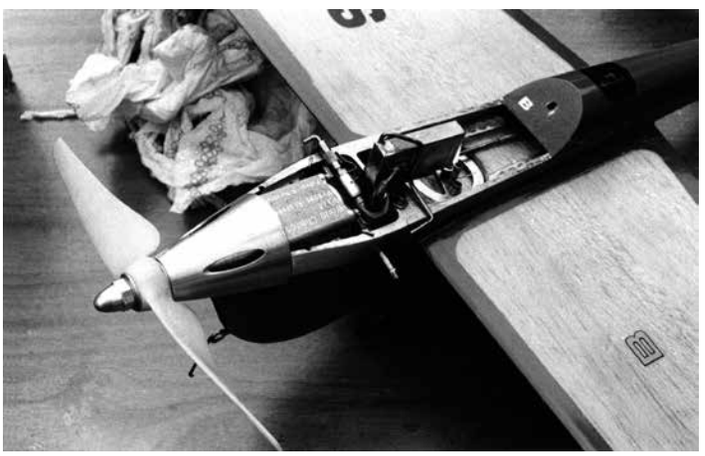
Franco Amodio rilascia il modello dopo un rifornimento alla Coppa Racing Club 1974, prova del Campionato Italiano. Pista di Linate-Monluè. L'equipaggio Fontana-Amodio è stato per molti anni tra i più innovativi e vincenti nella categoria Team Racing. Si classificarono al terzo posto nei Campionati Mondiali del 1964 e 1974.

Rob Metkemeier, fratello di Bert con il quale ha gareggiato. Breitenbach 29-31 maggio 1981 sotto la pioggia.

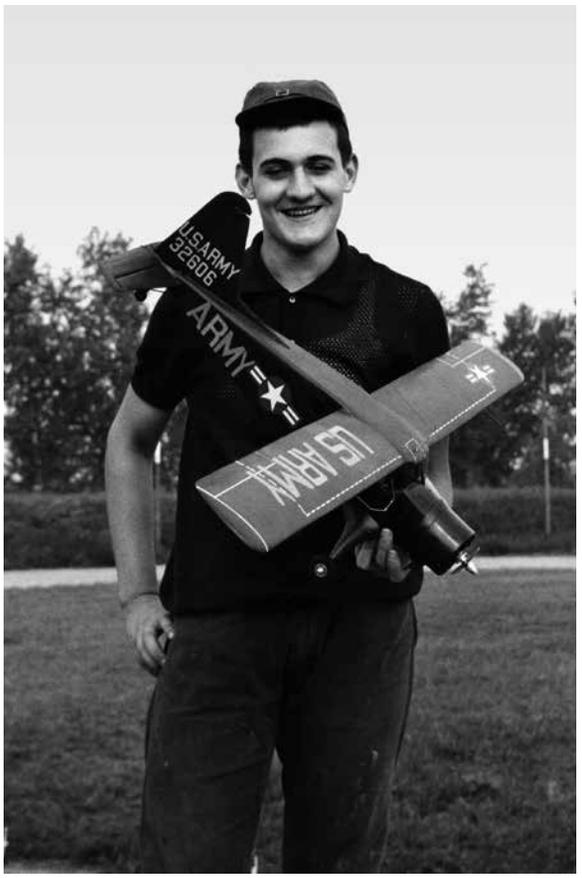
Bert Metkemeier, sempre tra protagonisti della categoria negli anni Settanta e Ottanta. Il migliore (o peggiore?) interprete del pilotaggio all'olandese. Kraiwiesen 22 maggio 1982.

Piero Fontana in una delle ultime gare prima di passare a giudice internazionale F2C. Breitenbach 29-31 maggio 1981 in una giornata di sole.





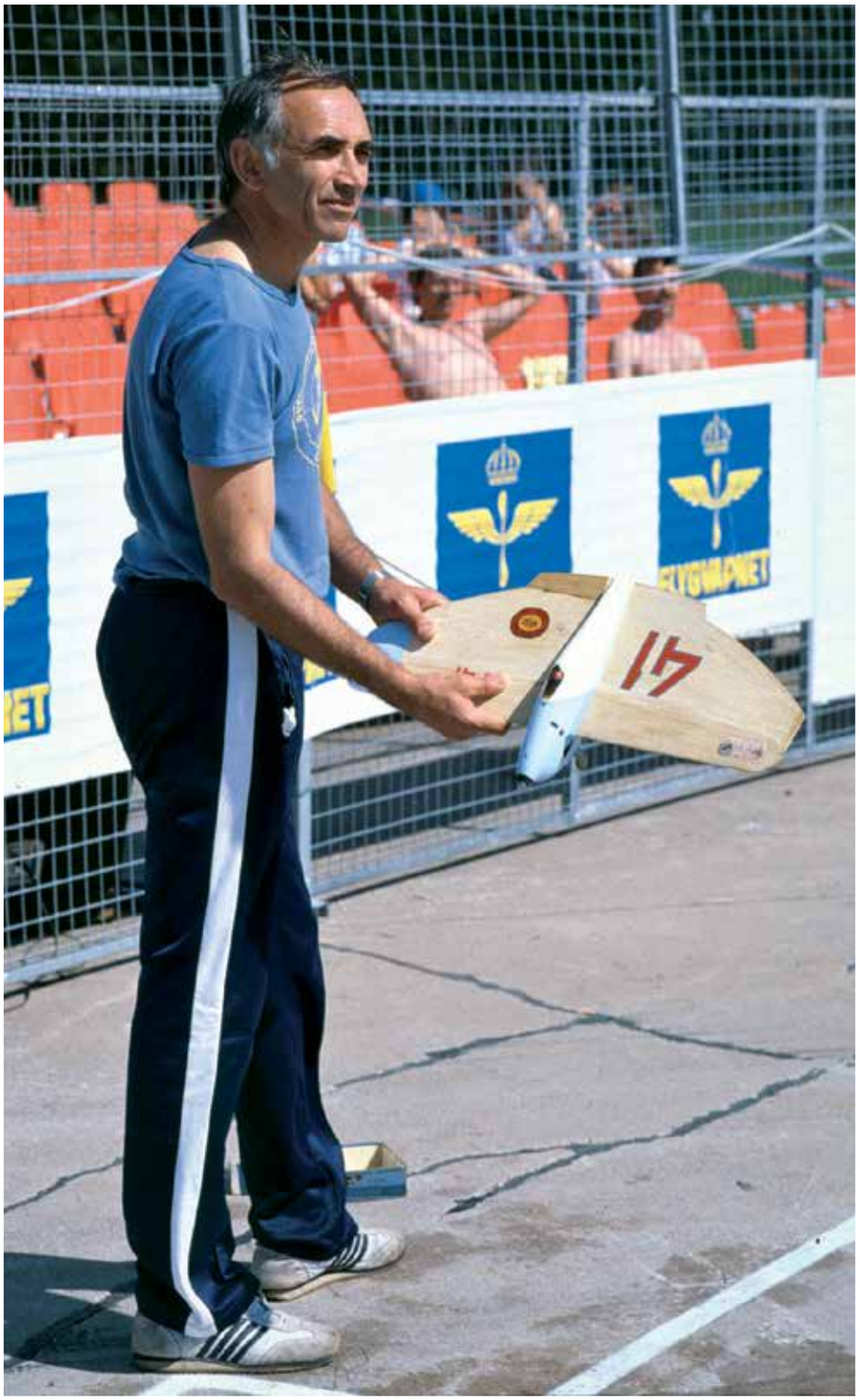
Il Moskito, modello di Paul Bugl quando disputava le gare con Hans Straniak quale meccanico. Si nota il lungo pianetto in alluminio fresato e alleggerito che supporta il motore e arriva fino alla coda con il caratteristico timone con una leggera V. Nella foto di destra, un particolare della parte anteriore: elica in vetroresina tipo Bugl-Baumgartner dalla forma molto particolare; motore con incisa la presenza ai Campionati Mondiali 1974 a Hradec Králowé; cono anteriore fissato al carter; serbatoio uniflow molto disassato all'esterno, squadretta circolare; nessuna protezione per squadretta e retro della fusoliera. Le foto sono state scattate a Breitenbach 10-11 maggio 1975 per servire come guida nel progetto dei nostri modelli con il motore Bugl PB15.



Luciano Zini. È arrivato al CSI Augusta alla fine delle scuole elementari e si è dedicato a modelli complessi: riproduzioni e velocità. Qui è alla pista di Linate-Monluè con una delle sue prime riproduzioni in volo vincolato. Ottimo e preciso costruttore, si è poi focalizzato ai modelli radiocomandati.

Sopra a sinistra, Hans Straniak, bavarese, per qualche anno meccanico di Paul Bugl e poi in uno dei team più vittoriosi e longevi con Pepi Fischer austriaco. Insieme, hanno vinto sei volte la Coppa d'Oro a Lugo.

Steve Smith, inglese, primo a sinistra, in lotta con Bert Metkemeier e Thierry Ougen (nascosto) ai Campionati Europei 1989 a Wigan, Gran Bretagna. Smith, con Colin Brown quale meccanico, vinse il Campionato Mondiale 1984 e il Campionato Europeo 1985 usando il motore Cipolla costruito e curato da Gino Voghera. È stato il più grande "tiratore" nella storia della categoria. Assieme a Colin erano famosi anche per le bevute di birra: multiplo enorme del consumo della miscela per il motore.



Victor Onufrienko, uno dei grandi maestri sovietici della categoria F2C: campione del mondo 1974 e 1982 con Valentin Shapolavov quale pilota. Qui in una delle sue ultime presenze internazionali ai Campionati Europei 1987 in Svezia: si classificò terzo e contribuì alla vittoria della squadra dell'Urss davanti all'Italia.

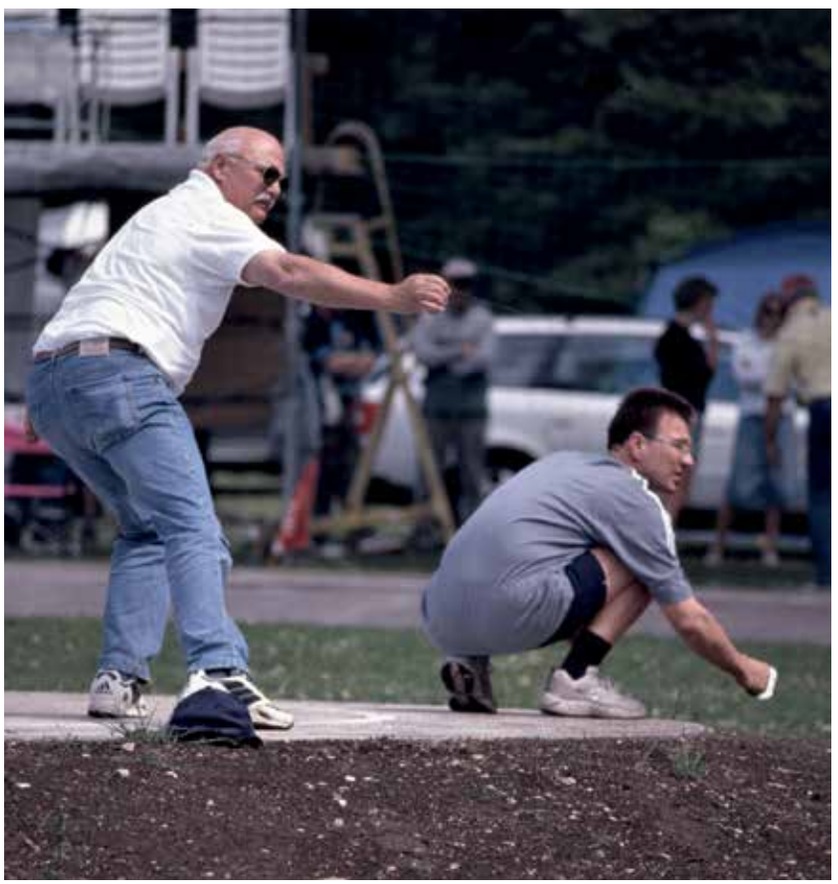
Derek Heaton, inglese (a sinistra), pilota di Team Racing fin dagli anni Cinquanta è stato un apprezzato giudice internazionale negli anni Duemila. Qui in azione ai Campionati Europei 1985.

Bernie Langworth, uno dei piloti britannici presenti più a lungo sulla scena internazionale. È il primo sulla sinistra mentre sta per essere superato dal sovietico Vladimir Zhirov, campione europeo 1987. Qui ai Campionati Europei 1989 a Wigan.

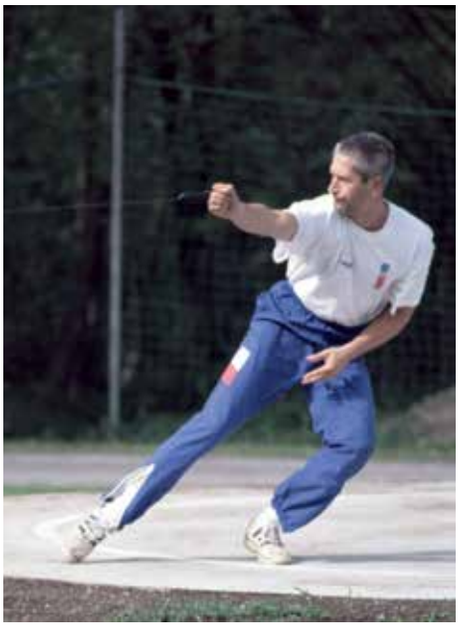
Yuri Shabashov e Vladimir Ivanov, Urss, sul podio dei vincitori al Campionato Mondiale 1990 a Blénod-Pont-A-Mousson, Francia. Shabashov divenne poi il costruttore dei modelli utilizzati da Roberto e Andrea nelle loro dieci stagioni di gare. Ivanov diventò uno dei principali costruttori di motori per la categoria F2C, acquistati e utilizzati da Roberto e Andrea nel 1992 e 1993.

Sotto a sinistra, Heiner Borer, svizzero, campione mondiale 1994 assieme a Cesare Saccavino. Organizzatore della tradizionale gara biennale a Breitenbach. Qui al decollo a Kraiwiesen 2002.

Bruno Delor, francese, pilota di Roland Surugue prima di diventare giudice internazionale F2C. Ha ricoperto un ruolo fondamentale nel portare il volo vincolato francese, in particolare la categoria F2C, alle posizioni di prevalenza internazionale negli anni Duemila, oltre che alla costruzione di impianti di grande qualità. Breitenbach, 5-7 maggio 1989. Al centro del cerchio di volo, Gino Voghera.



Roland Surugue, francese, medico rianimatore, meccanico, costruttore, organizzatore di altissimo livello. Qui ai Campionati Mondiali 1988 a Kiev, decimo classificato con Bruno Delor quale pilota nei suoi primi anni di gare.

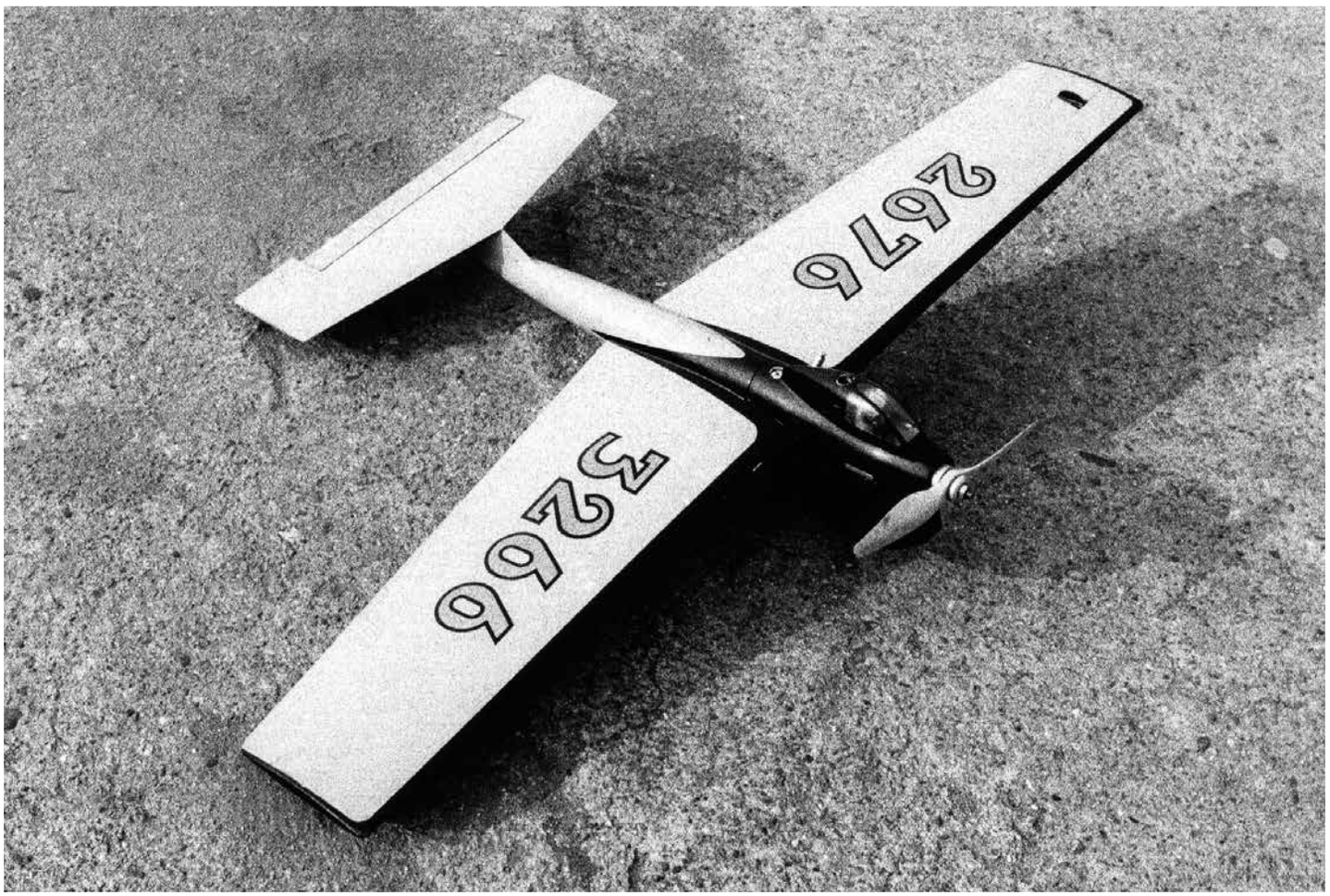


Thierry Ougen, pilota di Roland Surugue dopo Delor. Alto, atletico, ha ottenuto sempre ottimi risultati: tra le tante vittorie, le otto alla Coppa d'Oro tra il 2000 e il 2012. Qui in un decollo plastico a Kraiwiesen 2002.

George Surugue, figlio di Roland. Con il fratello Pascal ha vinto i Campionati Mondiali 2004 e 2006 e il Campionato Europeo 2007. Qui ai Campionati Europei 2003 con il modello con le ali in carbonio.

I tre finalisti alla Coppa d'Oro, Lugo 9 settembre 1990, vinta da Gino e Andrea con l'ottimo tempo di 6'32" in finale. Sulla sinistra, Marcello dietro Elvis con il loro "Ottobre Rosso". Sulla destra, Pepi Fischer tiene il modello con il quale si è classificato terzo con Hans Straniak. Fischer-Straniak hanno vinto sei volte la Coppa d'Oro, cinque delle quali consecutive dal 1992 al 1996. I loro tempi sono migliorati da 3'30"3 nel 1992 a 3'19"6 nel 1998.

Il modello Team Racing secondo Franco Bugada

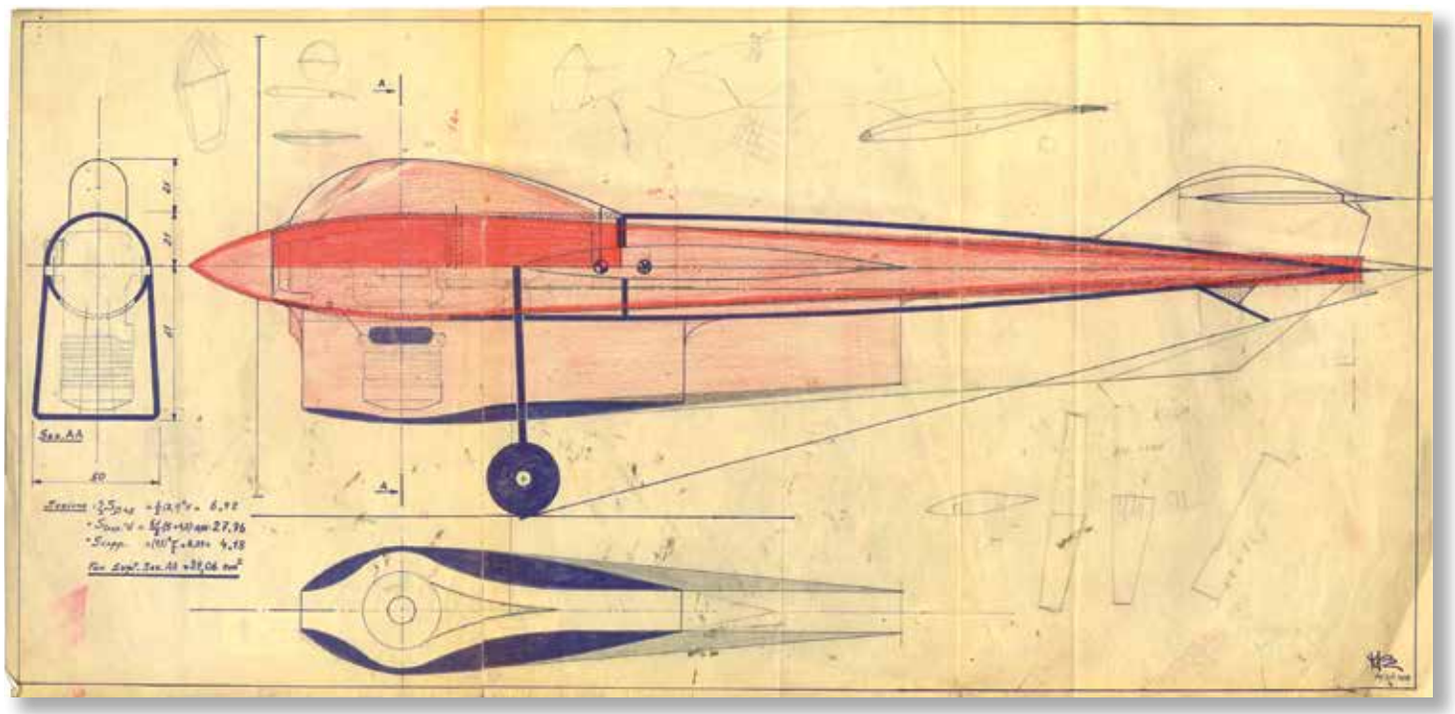


L'unico modello da Team Racing che Franco Bugada costruì su suo disegno nel 1969 rifinendolo in giallo e nero con i numeri FAI di Roberto e suoi. Lo facemmo volare noi nella Coppa Racing Club 1969: terzi.

■ Franco Bugada, studente di ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano e, come noi, aeromodellista iscritto al CSI Augusta, si fece coinvolgere volentieri nel progetto e nella costruzione dei nostri primi modelli da Team Racing.

Nel 1963 l'unica nostra realizzazione su suo progetto fu la prima versione del Mabel 4 con il condotto di scarico dell'aria calda dalla testa portato in coda e ala a profilo laminare. Pesante e non particolarmente veloce, venne modificato per il 1964. Il restauro-ricostruzione ha ripreso la forma originale della fusoliera.

Nella seconda metà degli anni Sessanta e all'inizio del decennio successivo,



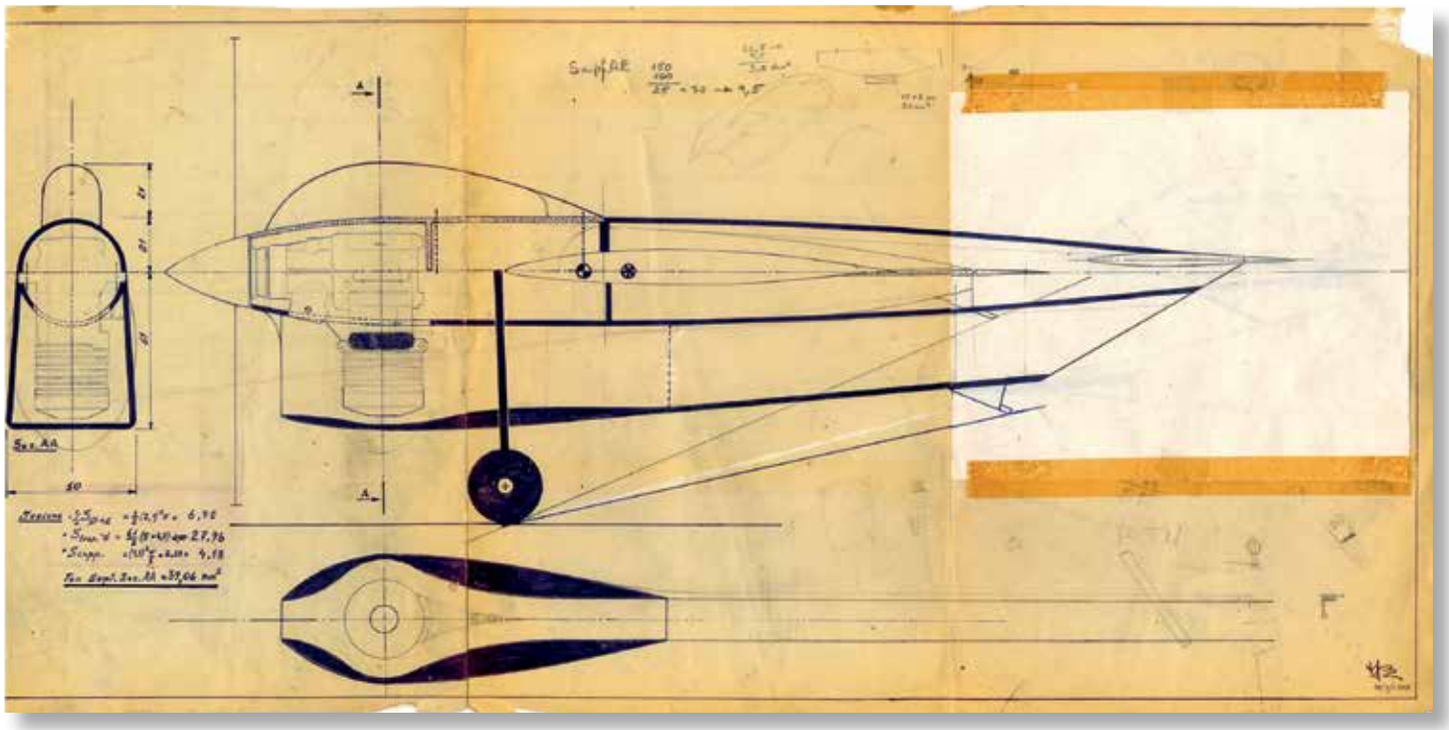
Franco si dilettò a disegnare modelli da Team Racing che non vennero mai costruiti né da lui né da noi con la sola eccezione del modello del 1969 nella foto di apertura.

La formazione da ingegnere aeronautico appare subito nella precisione del disegno: allora, al Politecnico insegnavano il disegno con matita, inchiostro di china e tecnigrafo.

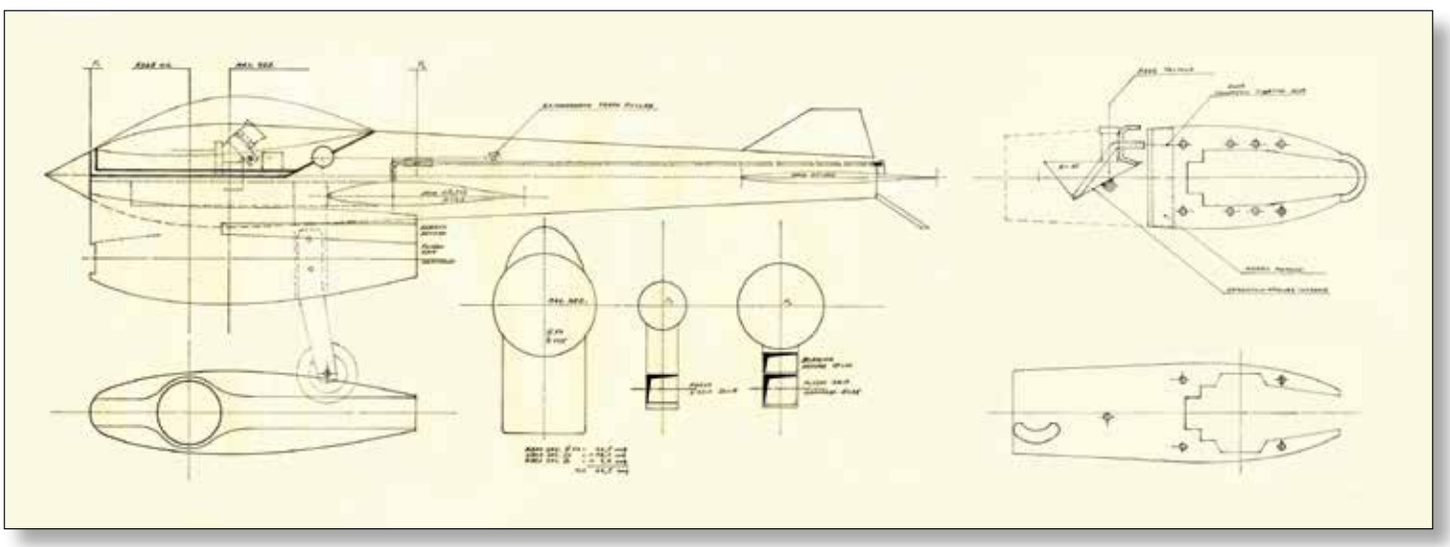
Si nota l'attenzione ai flussi interni dell'aria di raffreddamento della testa del motore: caratteristica sicuramente in anticipo sui tempi e non solo nell'aeromodellismo. È costante la passione per i profili laminari, nella pratica del Team Racing completamente inutili. Il carrello monogamba appena avanti al bordo d'entrata dell'ala si ispirava a una delle teorie allora in voga, ma con effetti potenzialmente esiziali sull'elica in atterraggio e decollo.

Molto bella aerodinamicamente l'attenzione nel mettere il timone orizzontale più in alto rispetto alla mezzeria dell'ala secondo l'architettura a T preferita da Franco. Nella pratica, questa scelta comporta l'appesantimento della coda e l'arretramento del baricentro.

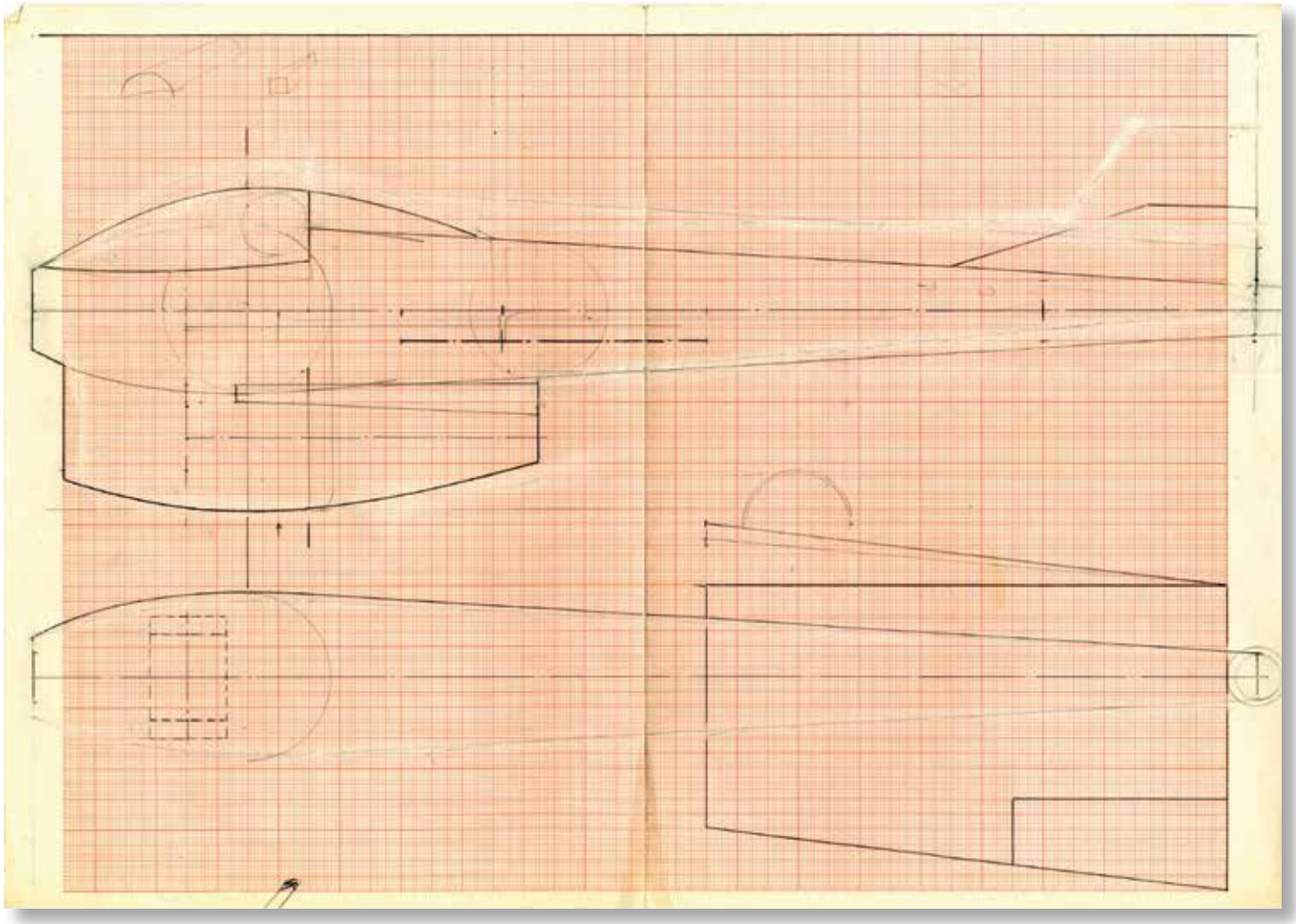
Copia eliografica di disegno a china su carta da lucido, datato 10 marzo 1968. Linee e dimensioni sono simili a quelle del modello costruito l'anno dopo e portato in gara alla Coppa Racing Club a Linate-Monluè il 30 marzo 1969. La sezione della lunghissima fusoliera viene ridotta secondo l'aggiunta in rosso lasciando il timone orizzontale a T. Lo scarico inferiore dell'aria calda è pensato con due lunghezze: la più lunga per mantenere pulita l'ala a profilo laminare con corda di mm 160 all'attacco. La posizione (teorica) del baricentro è sicuramente troppo arretrata così come il carrello monogamba in filo d'acciaio. Molto interessante e innovativa la sagomatura interna del condotto di scarico dell'aria calda. È previsto il motore G.20 Diesel montato sulla fusione in alluminio dello Speed King.



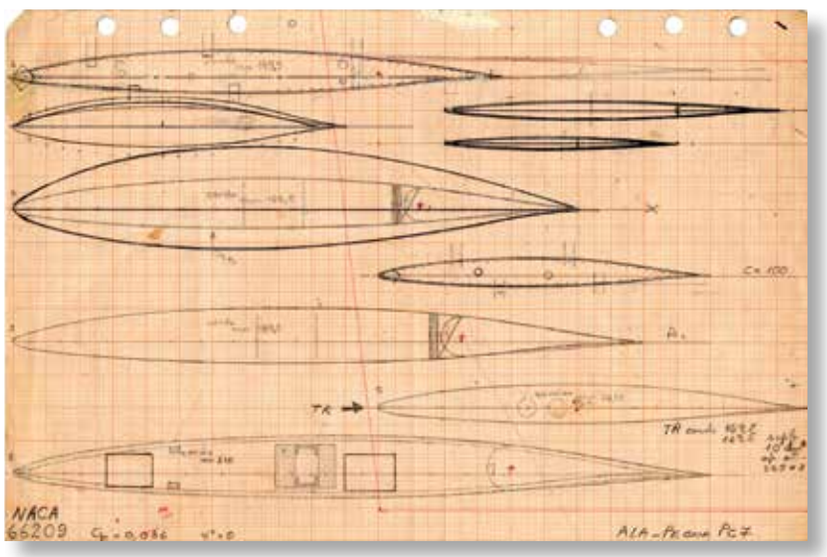
Sulla base del disegno del 10 marzo 1968, Franco studia due nuove versioni che riassume nella medesima tavola. Nella prima versione accorcia la fusoliera e porta lo scarico inferiore fino alla coda tagliata diagonalmente. Sistema il timone orizzontale all'estremità superiore senza che dal disegno compaia l'inclusione della squadretta di comando della parte mobile all'interno della fusoliera. Strana è anche l'inclinazione del lungo scarico verso l'alto.
Molto più interessante è lo studio della versione appena visibile a tratto leggero nel disegno: si tratta di un modello tuttala, architettura che alla fine degli anni Sessanta era ancora lontana dall'affermarsi, anche se si erano visti timidi tentativi nel passato, specie in Est Europa. Che si tratti di un tuttala lo conferma la pianta alare disegnata sul retro della tavola: corda media mm 117, apertura mm. 1000, cioè una normale ala a pianta trapezoidale a forte allungamento cui viene aggiunta una parte posteriore non profilata di dmq 1,30 che porta la superficie totale appena oltre il minimo regolamentare di dmq 12.



Con questo disegno in china su carta da lucido, senza data ma che dovrebbe essere di metà anni Settanta, Franco cerca di restare sul pratico costruibile. Il disegno dello stop sul rinvio correttamente posizionato sopra la parte mobile, il carburatore posteriore e la traccia di uno dei dispostivi iniziali di stop fanno pensare a uno dei primi motori Cipolla, fissato su un piastra da mm 3 in dural. La corda alare all'attacco di soli mm 100 fa pensare a un allungamento spropositato: se la forma in pianta fosse rimasta rettangolare, l'apertura alare sarebbe risultata mm 900 dato che il timone disegnato ha superficie di dmq 3.



Disegno a matita su carta millimetrata datato 12 ottobre 1972. Franco disegna un modello che potrebbe essere costruito e, magari, volare anche bene. Le cancellature testimoniano la prima idea di mantenere il timone orizzontale a T poi abbandonato per uno sulla linea di trazione. La fusoliera rimane a sezione circolare ed è eccessivamente sfinata in coda. L'ala ha corda di mm 100 all'attacco, misura che fa presupporre l'apertura di mm 900 con pianta rettangolare. Il timone da dmq 3,06 è previsto con un leggero diedro. La sezione massima della fusoliera è sul motore. Il disegno non indica la posizione del carrello



Studio su carta millimetrata del profilo laminare NACA 66209 pensato per il Team Racing e utilizzato da Franco sulla prima versione della sua riproduzione volante del Piaggio Pegna PC7 per la Coppa Schneider organizzata dall'AVA Varese alla Schiranna nel 1964. Modello perfettamente rifinito, impossibile da stabilizzare in volo tanto che Franco dovette costruire una nuova ala e cambiare drasticamente il centraggio. Il profilo più in basso indica la struttura prevista con longherone e correntini. Gli altri disegni sono serviti per l'ala del Mabel 4. Da notare la grande precisione nel riportare sulla carta le quote del profilo.

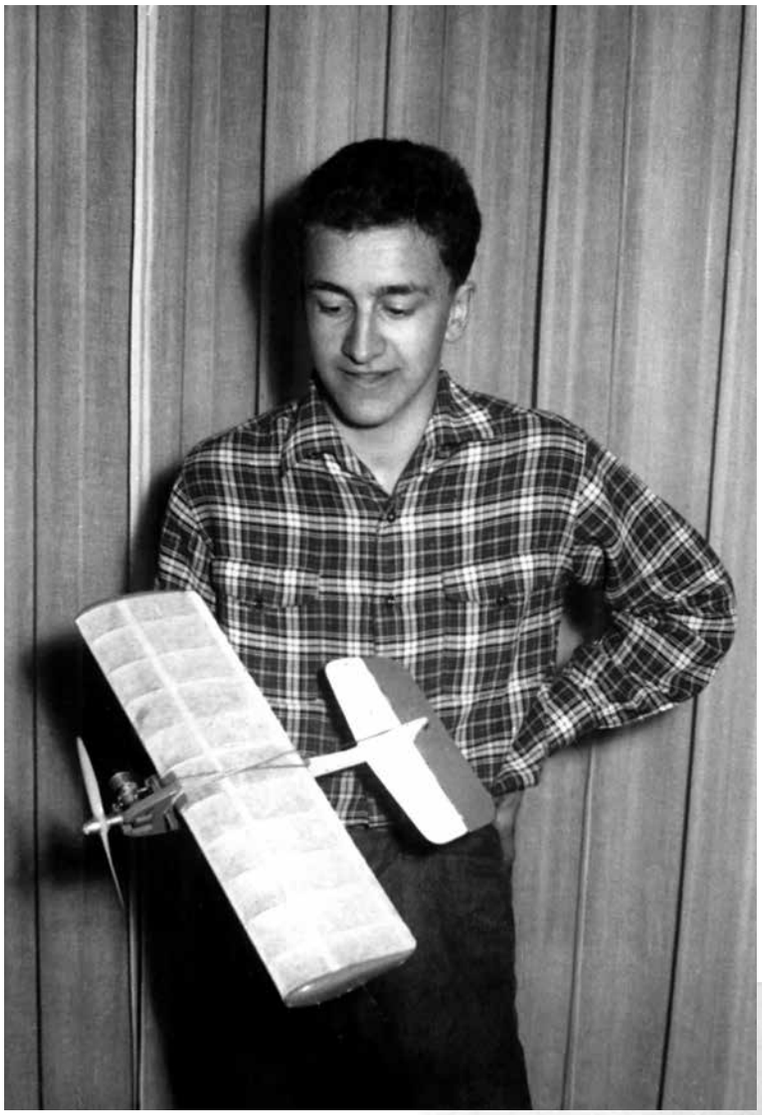
Aldo pre-3265

■ Era d'estate.
1953. Avevo dieci anni. Mancavano più di quattro mesi agli undici.
I parenti arrivati da Londra per le ferie mi avevano portato un regalo diverso dai tradizionali automodelli Dinky Toys, che erano la mia passione per gli oggetti terrestre. Gli aerei e il volo erano l'altra passione, coltivata solo sulle riviste. Con i Dinky Toys ci giocavo, facevo le gare sul pavimento di casa, scrivevo le mie prime cronache che "pubblicavo" su giornalini a fogli con le righe "di quinta", mettevo sotto il cuscino quelli appena ricevuti.
Il regalo inglese era una scatola gialla lunga una quarantina di centimetri. Aveva il disegno di un modello volante con le roundels della RAF: forme modernissime, che le mie riviste indicavano come ispirate al Supermarine Swift, caccia a getto contemporaneo. Il nome del modello: "Sharky", tradotto dai parenti quale "Piccolo Squalo". La scritta in rosso sulla scatola annunciava: "Motore Jetex", piccolo razzo azionato da un cilindretto di propellente solido, qualche grammo di spinta.
Si montava il modello con due elastici, si metteva la pastiglia di propellente nel motore, si accendeva la miccia che usciva dall'ugello e quando la carica iniziava a bruciare e spingere si lanciava il modello.
Volava per meno di un minuto, ma volava. Ed era di balsa.
Tutto è cominciato lì.
Riprendendo le misure dello Sharky sono nati i miei primi due modelli ispirati alle linee del Fiat G.80 e dello Yakovlev Yak 23, copiate dai libri e dagli articoli di *Cielo*, una delle riviste aeronautiche di quegli anni.
Era cominciata la mia frequentazione dei negozi di modellismo per acquistare il balsa e il taglia-balsa X-Acto; dei colorifici per le vernici, le carte vetrate extra-fini e i fogli di carta abrasiva.
I Dinky Toys iniziavano a passare in secondo ordine.

Aldo

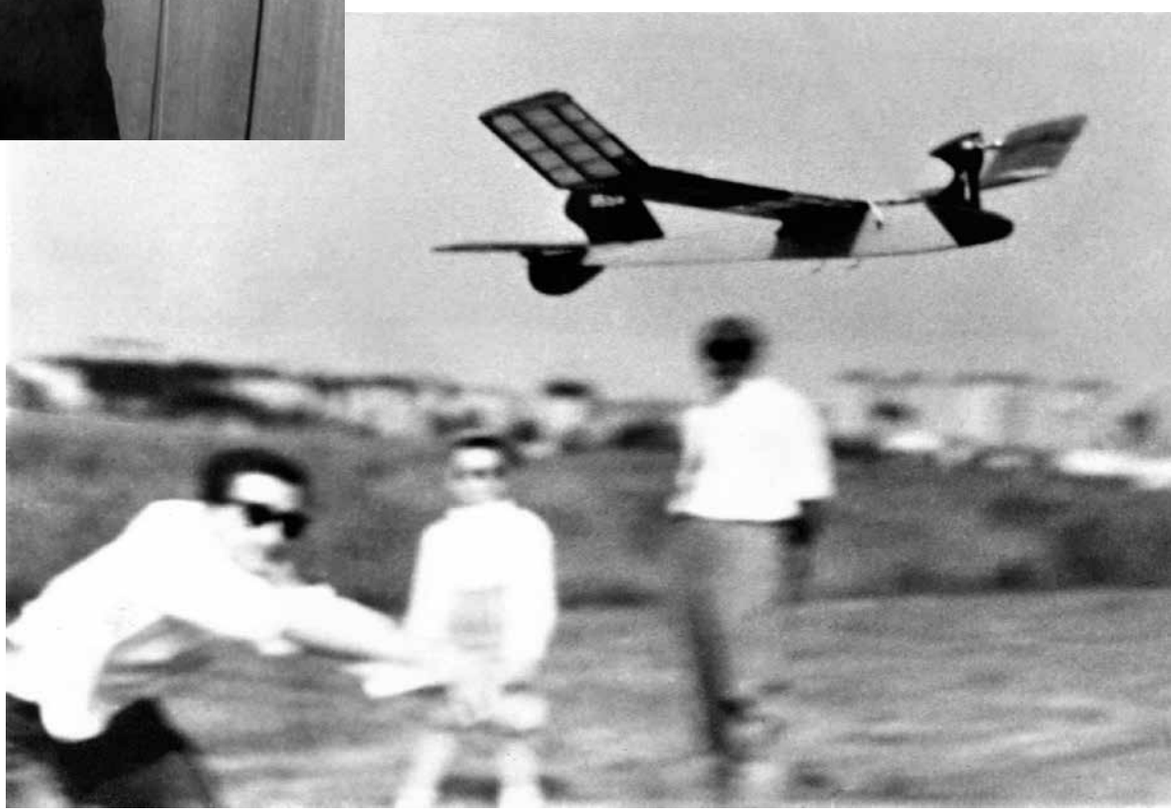
1955. Aeromodellismo voleva dire soprattutto volo libero. La prima costruzione impegnativa è il “Bonaventura”, veleggiatore formula A2, apertura alare mm 1.700, da un disegno Aviomodelli. La scatola di montaggio costava troppo ed era più divertente costruire partendo dalle tavolette e dai listelli di balsa. Senza esperienza nella selezione del balsa leggero e robusto e senza contatti con i più esperti, il modello era risultato un po’ pesante, ma planava comunque abbastanza lentamente dopo il traino con una ventina di metri di corda. Le termiche erano ignote al modello e a me. Campo di volo: Bresso, dove si arrivava con il tram 31 al capolinea di via Bignami-viale Fulvio Testi e poi un km a piedi. La bicicletta è venuta dopo.

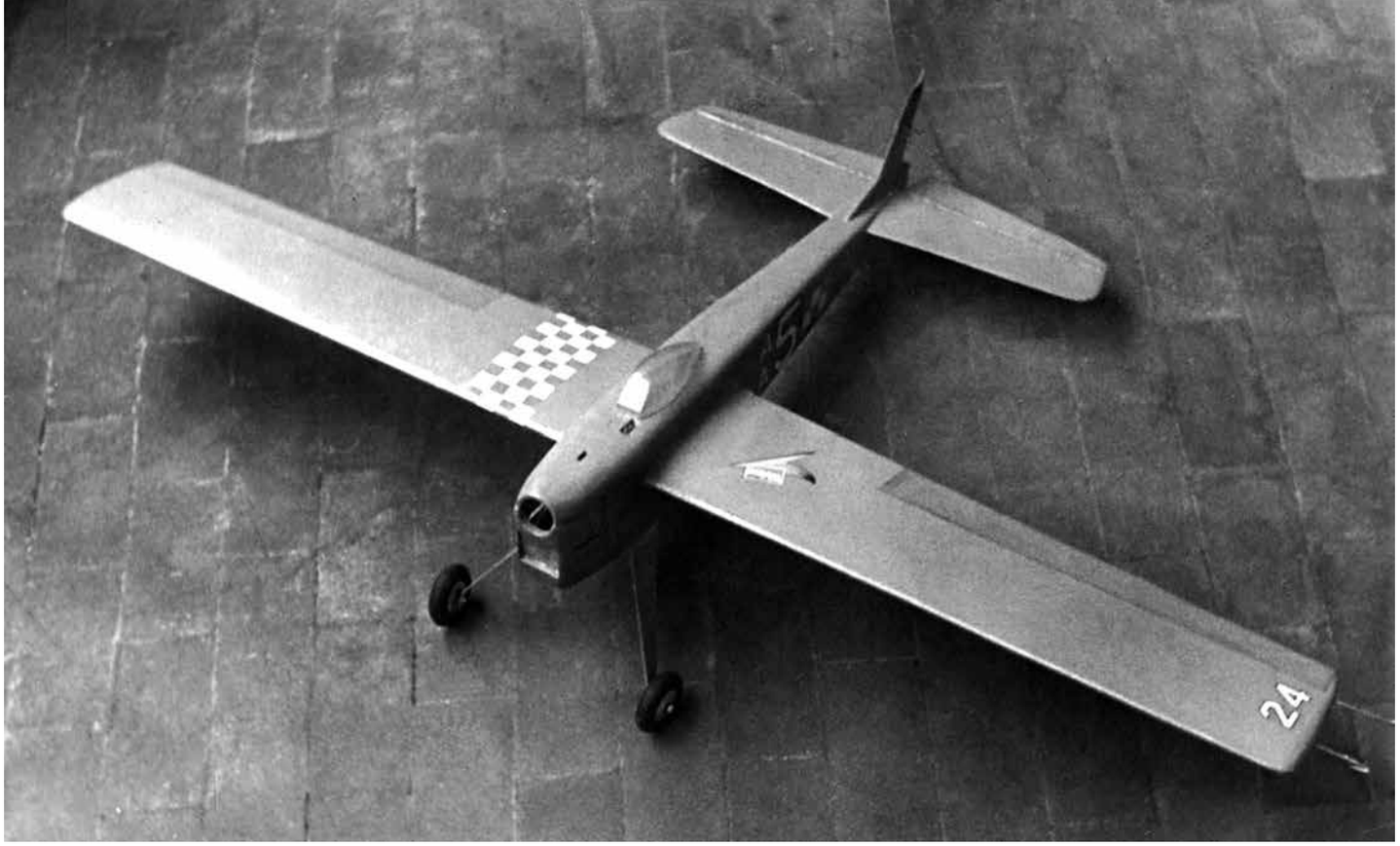
1956. Dopo il "Bonaventura" viene voglia di un veleggiatore più grande e sofisticato. Senza sapere nulla delle formule di gara, in un negozio (forse la Movo) acquisto il disegno Graupner di un veleggiatore tedesco formula A2, l'ETB 37 di un tale Erwin Tümmler, accompagnato da un lungo libretto d'istruzioni in tedesco che spiega la costruzione complessa. Al liceo scientifico, in seconda, studiavo il tedesco come lingua straniera, ma ho trovato più facile chiedere la traduzione a una compagna di classe con il cognome tedesco. Allora non potevo sapere che quel primo contatto aeromodellistico avrebbe guidato la mia vita: quella ragazzina con la ponytail e il cognome tedesco è poi diventata mia moglie.
Il progettista tedesco del veleggiatore doveva avere lavorato in una fabbrica di panzer per la Wehrmacht. La struttura era inutilmente surdimensionata: per esempio, le baionette orizzontali all'attacco delle ali erano in multistrato da 2+2 mm, perlomeno alleggerite all'interno, la parte anteriore delle centine concavo-convesse era rivestita in balsa da 1 mm. La costruzione era stata divertente in quanto difficile, l'estetica finale era notevole, ma il volo era semplicemente un calare verso terra: nessuna termica avrebbe mai vinto l'attrazione che la forza di gravità esercitava sul modello. Parecchi voletti a Bresso e il modello venne regalato ad Alessandro Mossotti, amico fotografo che si dilettava di aeromodellismo.



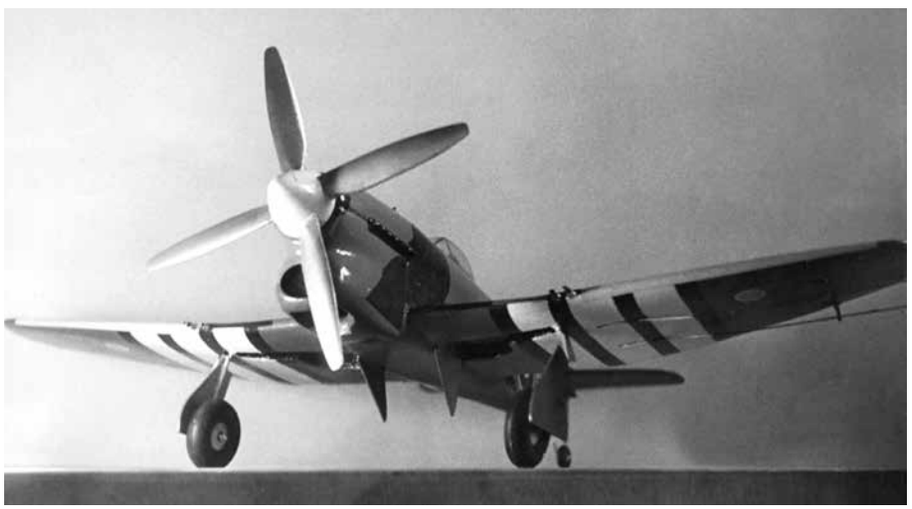
1956-1957. La scoperta del motore diesel: Barbini B 38, 1 cc, comperato d'occasione da un compagno di classe che non riusciva a farlo partire. Nemmeno io ci sono riuscito fino a quando mi sono rivolto a un amico più esperto: ha stretto la vite del contropistone, un paio di colpi all'elica e il motore è andato subito in moto. Prima lezione fondamentale: rivolgersi a chi ne sa più di te.
Il modello della foto è un progetto personale ispirato a uno schizzo di Elvio Tosaroni su *Ali Nuove*. Avrebbe voluto essere un mini-combat. Non ha mai volato per mancanza di un avversario.

Sotto,1957. Prima della conversione al volo vincolato con il B 38 e poi con il Webra Mach 1, ho deciso di modificare il vecchio Bonaventura con una pinna per il B 38 trasformandolo in motoaliante. Volava benissimo grazie alla linea di trazione leggermente cabrata (era venuta così per puro caso). La pinna conteneva un serbatoio da volo vincolato, qualche cc di capacità, e il motore restava acceso per parecchi minuti facendo salire il modello in larghe spirali così tanto da scomparire alla vista. Ovviamente, ignoravo l'esistenza degli autoscatti temporizzati e non avevo pensato di lanciare il modello con il serbatoio quasi vuoto. Due lanci da Bresso, due perdite, due recuperi un paio di giorni dopo grazie a persone che avevano letto nome, indirizzo, numero di telefono incollati sul modello. Due viaggetti sulla Vespa guidata da un amico (uno mi pare a Varedo), due mance e di volo libero non se ne parlò più.





1957. Volo vincolato, motore Webra Mach 1 2.5 cc, acquistato durante un viaggio con la famiglia in Germania nel 1957. Il primo quasi-Team Racer è un disegno di Elvio Tosaroni su *Ali Nuove* ed è tipico dell'epoca anche se già della formula 12 dmq. Il carrello in lamierino di alluminio piegato era fragile, soprattutto nei contatti violenti con la terra dura e irregolare dei terreni attorno al Campo Giuriati dove si volava. E poi era più divertente fare volare il "Rodeo", disegnato dai fratelli Contini e venduto dalla Olimpic di Carletto Bergamaschi, le cui semplici acrobazie (un looping, il passaggio sulla verticale) piacevano anche alla gente e ai ragazzi cui rubavamo lo spazio per giocare al pallone. Si volava in mezzo alla gente, senza nessuna protezione: nessuno ci assaliva, anzi erano spettatori interessati e curiosi. Poi abbiamo scoperto il parcheggio asfaltato e recintato da transenne accanto allo stadio di San Siro, ma era dall'altra parte della città e quasi sempre venivano i vigili urbani a bloccarci per via del rumore dei motori.



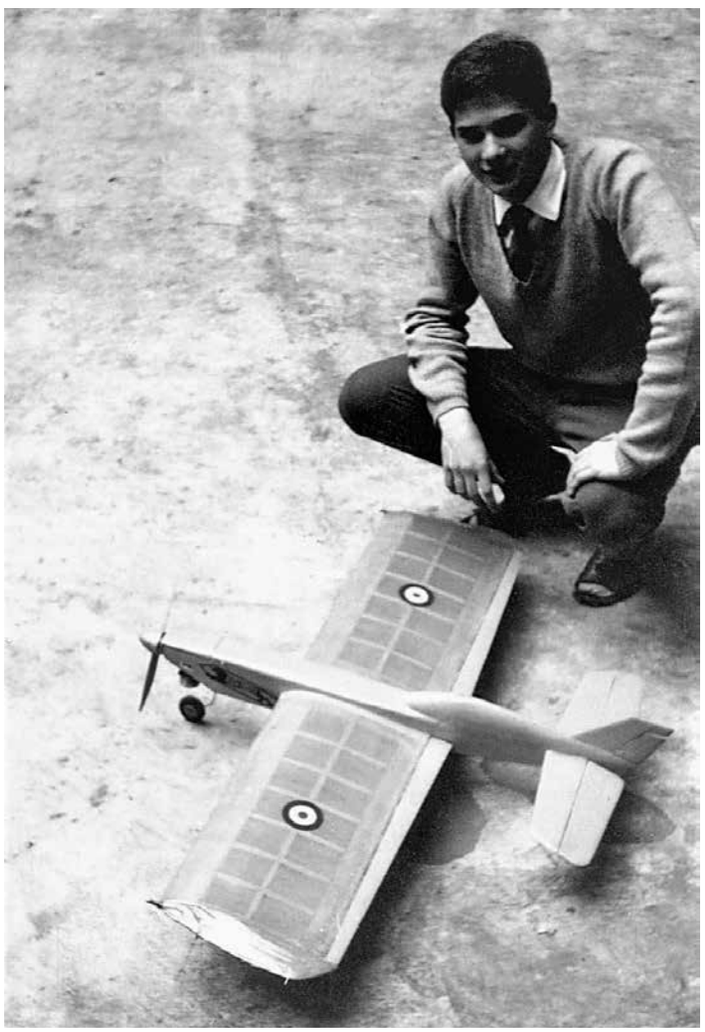
1959. Durate il viaggio con la famiglia a Londra acquisto la scatola di montaggio Frog dello Hawker Tempest V in volo vincolato. Lo costruisco e rifinisco nella spettacolare mimetizzazione RAF con le Invasion Stripes. Il motore previsto è il Webra Mach 1. Forse temendo che il motore fosse insufficiente per quel modello abbastanza pesante e, molto più probabile, per la paura di rovinarlo, non lo feci mai volare. Regalato all'Augusta quale decorazione venne staccato dalla parete, fatto volare con un G.21 rivelandosi orribilmente cabrato e andò distrutto. Nel 2016 ho costruito la replica partendo dal disegno originale. Ha volato discretamente bene. Nell'inverno 1959 mi sono deciso a smettere di giocare e sono entrato nel mondo dei veri aeromodellisti iscritti al CSI Augusta (il gruppo più vicino a casa) e all'Aero Club Milano. Ho avuto l'Attestato numero 23.873 del 12 aprile 1960 e la tessera FAI numero 3265.

Roberto, prima

Roberto nell'estate 1957 mostra il modello del Fiat G.55 di Carlo d'Agostino sui terreni vuoti in via Celoria accanto al Campo Sportivo Giuriati (il muro è sullo sfondo), zona Città Studi, Milano, vicina a casa e alla sede del Gruppo CSI Augusta.

Era il 1954 o il 1955.
Mia mamma diceva che Marino, figlio della collega Emilia Lamberti Pezzini, mia maestra alle elementari "Leonardo da Vinci", era un aeromodellista che: "Costruiva modelli e partecipava alle gare di Acrobazia".
All'epoca mi interessavano gli aerei, i gran premi F1, raccoglievo ritagli e foto dal settimanale *Oggi* che incollavo su vecchi libri contabili rilegati. Avevo anche altri interessi, ovviamente.
La pratica dell'aeromodellismo scattò più tardi ma il fuoco, sopito, era stato acceso proprio da quelle prime parole.
Un giorno di fine 1956 cerco Marino Pezzini. Vado a casa sua dove vedo i suoi modelli e sento l'odore del ricino bruciato toccando il G21.

Il passo successivo è l'iscrizione al Gruppo Aeromodellistico CSI Augusta di via Villani 2, Milano: il più vicino a casa. Poi costruisco un modellino a tavoletta per il volo vincolato con fusoliera e ali di balsa e compensato. Ali e fusoliera legati con doppio elastico a banda. Primo motore ED 2.5 diesel (per farlo partire…). Primo volo con Marino.
Secondo modello a tavoletta con ala centinata e ricoperta di carta Modelspan blu. Poi, aliante-scuola per ottenere l'Attestato di Aeromodellista n. 22.842 del 25 settembre 1958.
Vengo in possesso di un G.21 glow (forse era del Gruppo, dato in prestito al giovane). Su disegno, forse, di Luciano Compostella costruisco un vero acrobatico da gara denominato CAT 1. Non ricordo come avvenne la distruzione volando sul terreno libero accanto alla Rottami Europa, azienda di Lambrate appena fuori della ferrovia, ma... la immagino.
Nel 1957 conosco al Gruppo Augusta Carlo d'Agostino, riproduzionista

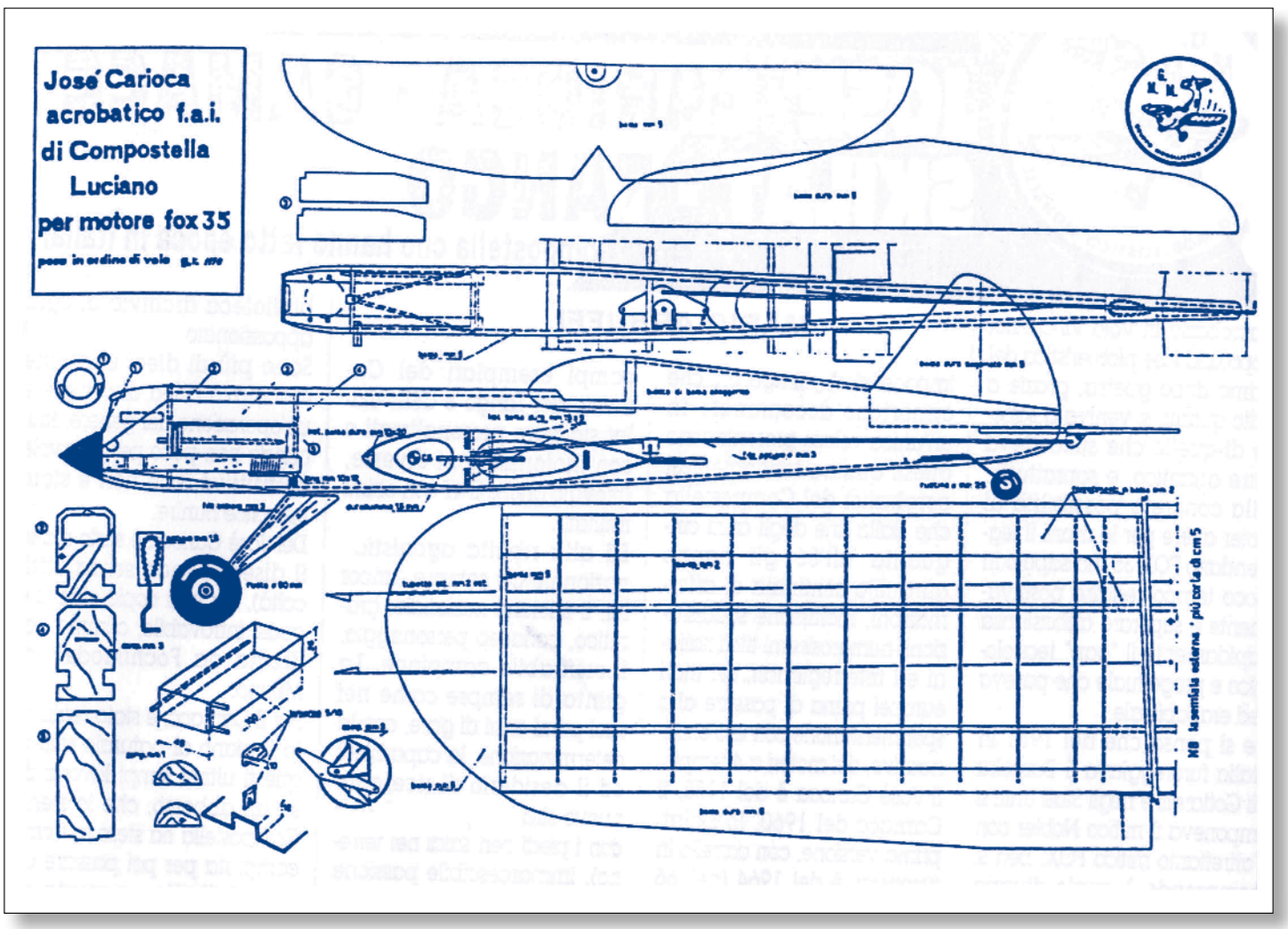


1957. Roberto con il suo primo acrobatica da gara, il CAT 1, costruito nel garage di casa in via Bardelli 1, Milano. Il motore era il Supertigre G.21.

1960. Roberto in posa con il José Carioca di Luciano Compostella, secondo e ultimo acrobatico costruito, chiamato "Bea 1" in omaggio, ovviamente, a Beatrice.

in cerca di aiuto, come me, per far volare i modelli. Il 7 agosto 1960 con Carlo ci iscriviamo alla mia prima gara a Novi Ligure: sono meccanico e secondo pilota. Il fuoco sopito si scatena con l'ingresso nel mondo delle gare. Costruisco il mio ultimo modello acrobatico, il "Josè Carioca" di Compostella, che vola con il G.21 del leasing o il G.21/35 di Franco Bugada.
Nell'autunno 1960 "le biciclette si incontrarono", come dice Aldo, tra la sede dell'Augusta e la strada dell'Idroscalo verso la pista di volo vincolato a Linate-Monluè. Piloto per la prima volta il Team Racer di Aldo e ci iscriviamo alla gara di Campionato Italiano "Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane". Nasce l'equipaggio che prova sul piazzale di San Siro e sulla terra battuta della Rottami Europa per prepararsi alla gara.

Roberto FAI 2676



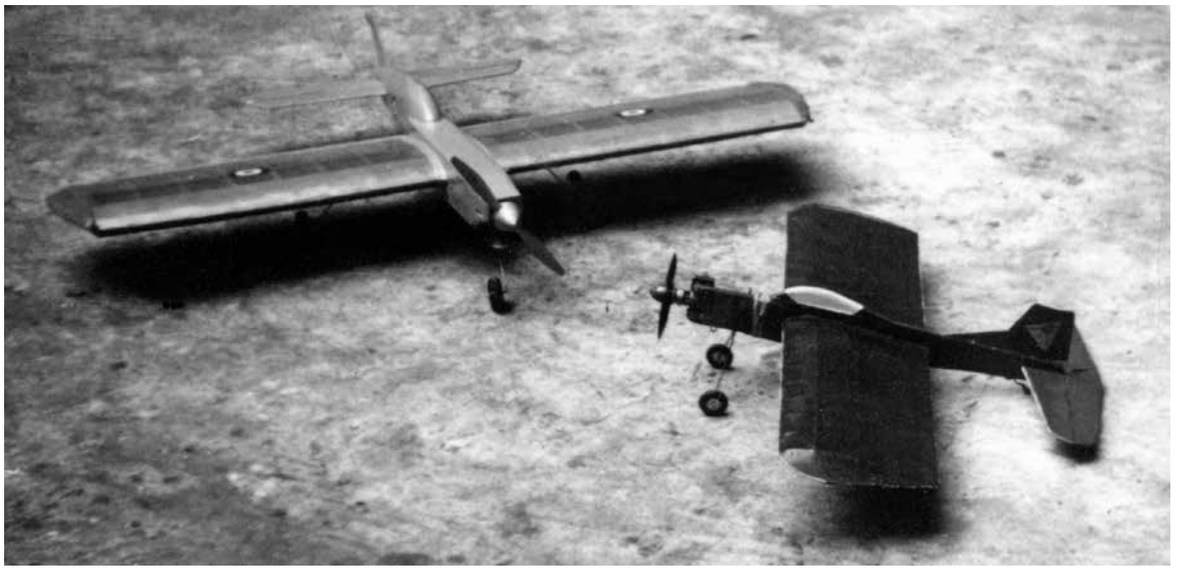
Disegno schematico del José Carioca, uno dei primi modelli acrobatici da gara di Luciano Compostella, costruito da Roberto nel 1960 e chiamato "Bea 1". Oggi in mostra a Casirate.

1957, Milano Rottami Europa, un grande spazio vuoto appena fuori della cintura ferroviaria milanese a Lambrate. Il fondo abbastanza liscio permetteva decolli e atterraggi dal terreno. Preparazione al volo del modello del Fiat G.55 di Carlo d'Agostino, sulla sinistra, che ha qualcosa da ridire al fotografo. Roberto, signorile ed elegante, collabora osservando.

7 agosto 1960, Novi Ligure. Prima gara di Roberto quale meccanico e pilota di riserva del modello del Re 2000 di Carlo d'Agostino. La pista era in una piazza della cittadina.

Nella pagina di destra, Roberto in posa sulla pista di Linate-Monluè con il modello dell'Ant-25 di Franco Bugada. Estate 1960.

URSS
N025



1957. I primi modelli di Roberto per il volo vincolato. In primo piano, il modello con fusoliera a tavoletta, ala centinata, motore diesel ED 2.5 cc venduto da Marino Pezzini.

Estate 1957. Roberto pronto a fare decollare il modello del Fiat G.55 di Carlo d'Agostino. Il fondo irregolare del campetto di via Golgi, a fianco del Giuriati consigliava il lancio a mano.

Dopo

Ospiti

La raccolta di Casirate ospita modelli regalati dagli amici

Luciano Compostella

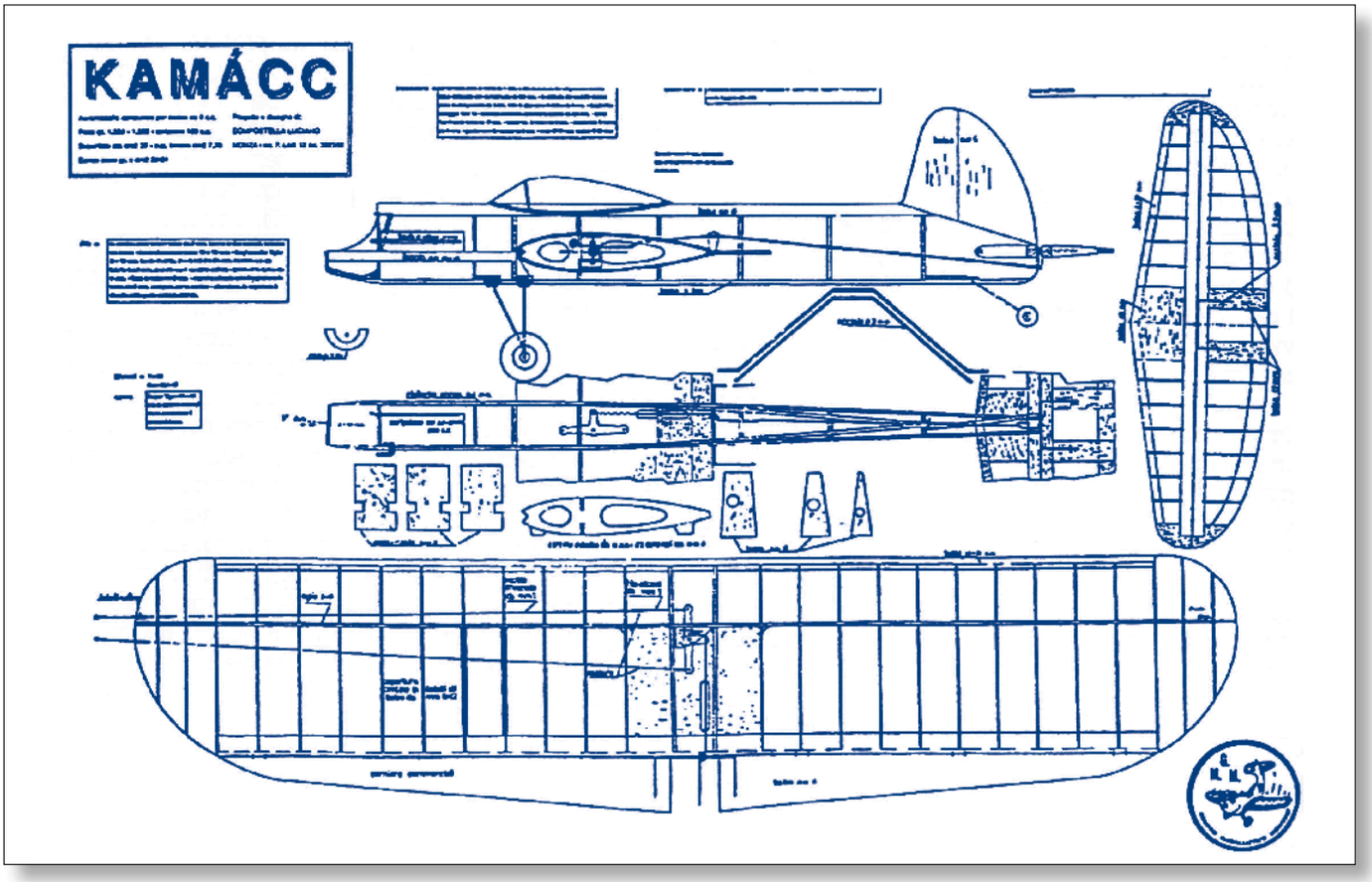
Luciano ai Campionati Europei 1985 a Wigan, Gran Bretagna. Luciano è stato sette volte Campione Europeo e 23 volte Campione Italiano F2B.

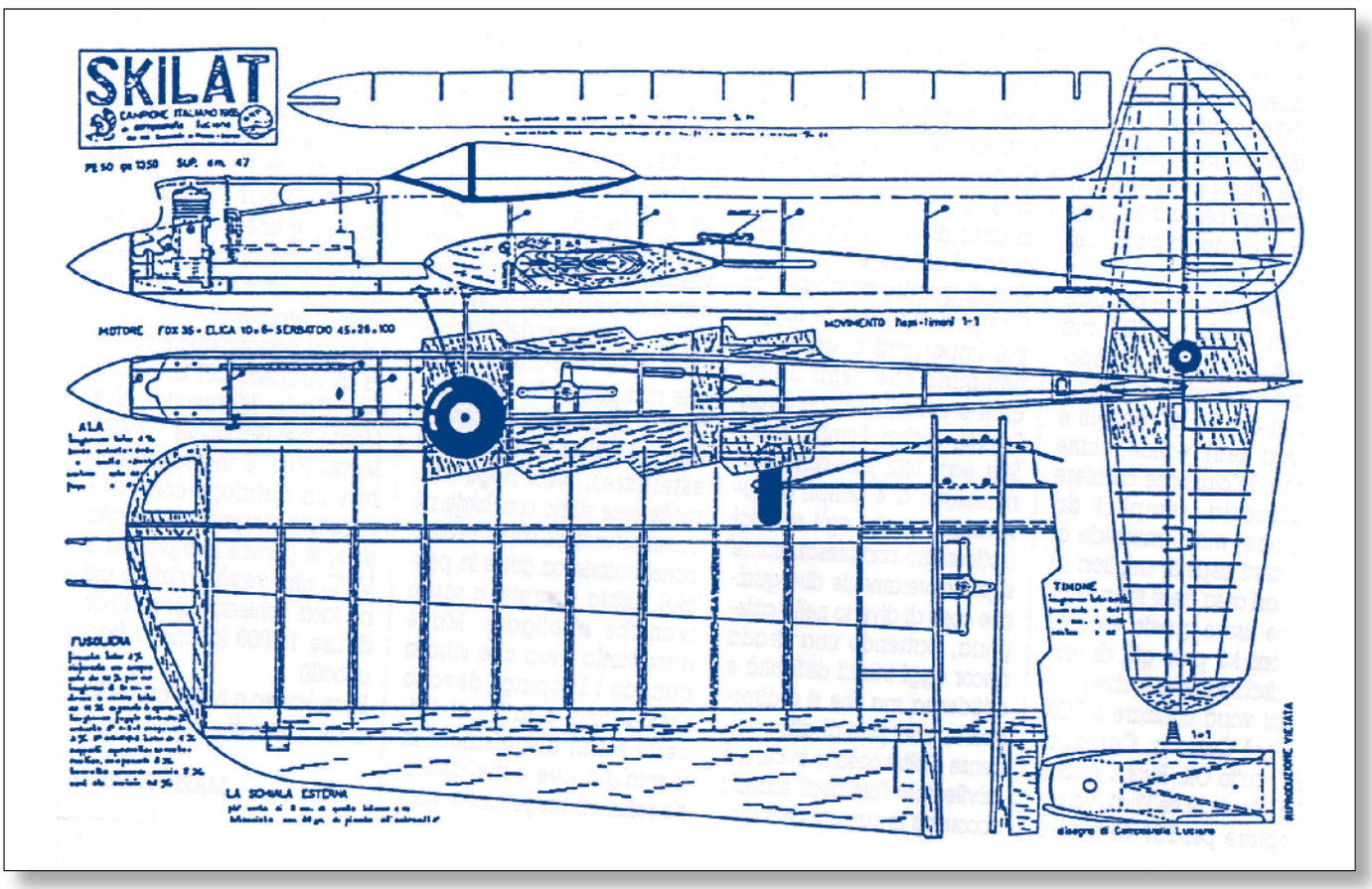
Nella pagina di destra in alto, il disegno di massima del Camàcc, modello acrobatico di Luciano. Oggi nella raccolta di Casirate.

Nella pagina di destra in basso, disegno di massima dello Skilàt, modello di Luciano 1965.

Nella riunione 2013, Alberto Maggi fa volare l'Airone, uno degli ultimi acrobatici di Luciano, nel prato di Casirate. Giacomo Felici, anche lui del GMM e allievo di Luciano, trattiene il modello prima del decollo.

Skilàt, modello acrobatico di Luciano, campione italiano 1965.


KAMÁCC


SKILAT
ALA
FUSOLIERA
TIMONE
LA SCHIALA ESTERNA

Carlo Signorini e Uccio Turlizzi

“Gege”, uno dei team racers di Carlo Signorini e Uccio Turlizzi a fine anni Sessanta, oggi nella raccolta di Casirate.

Uccio e Carlo vinsero il Campionato Italiano Team Racer nel 1968 e 1970 ed entrarono nella squadra nazionale ai Campionati Mondiali 1966 e 1970 ed Europei 1969.

Alla gara di Campionato Italiano 1963 a Lucca, Paolo Cipolla (a sinistra) e Carlo Signorini posano con i loro modelli ispirati all’Isabelle del belga Bernard.

Uccio Turlizzi scalda il motore in una prova alla pista di Linate-Monluè a metà anni Sessanta. Dopo il G.20 Diesel furono tra i primi a utilizzare i motori Cipolla.

Marco e Fabio Contini

Il modello team racer usato da Marco e Fabio nel 1961-1963. Motore Supertigre G.20 Diesel (furono i primi a portarlo in gara) montato sulla fusione in alluminio dello Speed King. Vincitori delle Ambrosiane 1961.

Fabio e Marco alla pista di Linate-Monluè in una prova nel 1962.

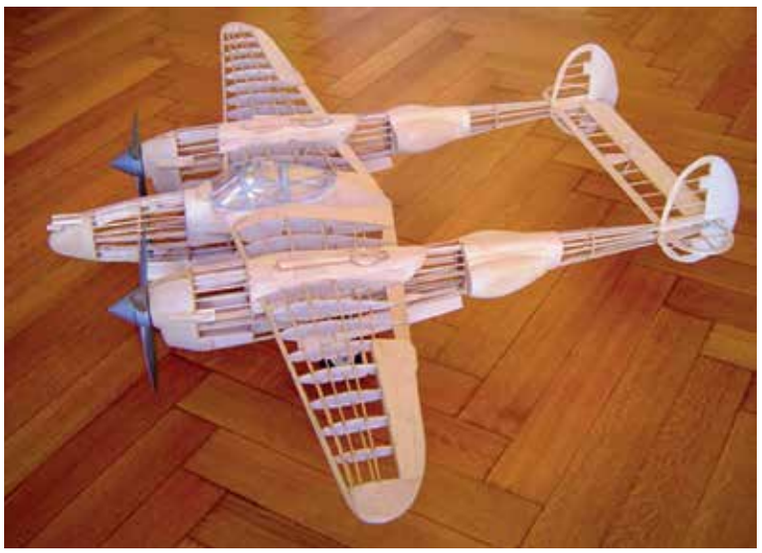
Marco sta scaldando il motore prima di un volo di prova sulla pista di Linate Monluè nel 1961.

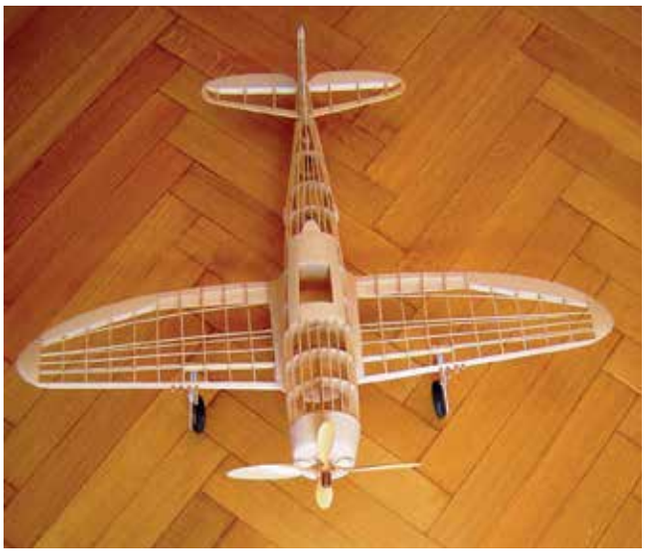
Gli altri

Modello tuttala F2C di Marcello ed Elvis ai Campionati Europei 1989 a Wigan. Oggi nella raccolta di Casirate.

Modello acrobatico F2B di Salvatore Rossi, da lui ceduto a Giacomo Felici di cui porta il numero di tessera FAI. Al decollo dal prato di Casirate in un volo-ricordo nel 2014. Oggi nella raccolta.

Semiriproduzione dello Hawker Tempest V, replica di quello da kit Frog costruito nel 1959 da Aldo e successivamente ceduto a Carlo d'Agostino e al Gruppo CSI Augusta. La replica, nella rifinitura post-metà 1944 con le Invasion Stripes, è stata ricavata da un piccolo disegno recuperato sul Web e ha volato nel 2017 con un motore Cipolla 2.5 del 1982. Oggi è nella raccolta.





Modello del P-47 Thunderbolt da kit Guillow's realizzato tutto in balsa. Costruzione di Aldo nel 2015. Oggi esposto nella raccolta.

Al centro a sinistra, Modello del P-38L Lightning da kit Guillow's modificato da Aldo realizzando in balsa anche le parti fornite in plastica preformata. Costruzione del 2016. Fa parte della raccolta.

Il pulsogetto costruito da Adriano Losi, assieme al fratello Roberto, nel 1967 quando lavorava alla Nardi Aeronautica a Linate. Oltre a essere uno dei migliori meccanici di Team Racing e un bravissimo costruttore, Adriano aveva la passione del "tubo" e la capacità di costruirlo. Questo modello è uno dei più avanzati del suoi tempi: il pulsogetto funziona anche da fusoliera. Manca il serbatoio del carburante.

Porchetta & Caramelle

La tradizione delle riunioni annuali degli aeromodellisti del volo vincolato continua a Casirate *chez* Beatrice e Roberto

■ Tornati dai Campionati Mondiali in Usa, con Beatrice pensammo di invitare a Casirate d'Adda i compagni della squadra più vicini e gli altri amici aeromodellisti di Milano, Monza e dell'Emilia Romagna per ricordare l'evento con le famiglie. Era domenica 18 novembre 1984 dalle ore 14 in avanti.

Dopo dodici anni, nell'autunno 1996, ci fu una nuova chiamata per festeggiare la vittoria ai Campionati Mondiali in Svezia a luglio: stessa compagnia, però decisamente ampliata su base nazionale e senza risparmio di pregiati Brut millesimati come si meritava un titolo mondiale, il primo italiano della Categoria F2C.

Dopo altri quattro anni, nell'ottobre 2000 decollò la riunione, poi battezzata "Porchetta e Caramelle": evento amicale eno-gastronomico con premiazioni, varie iniziative a sorpresa, aggregazioni extra-aeromodellistiche di parenti e ospiti, distribuzione, a volte, di piccoli ricordi.

Nel 2013 e 2014 facemmo volare nel prato del giardino gli acrobatici di Luciano Compostella e Salvatore Rossi per ricordarli degnamente: modelli che adesso sono nel locale che raccoglie i modelli F2C nostri e degli amici e che ospita la riunione.

Le fotografie di queste pagine sono principalmente opera di Luciano Zini dal 2010 al 2016, poi di Massimo Semoli. Le foto del 2000 sono di Aldo.

L'appuntamento autunnale è ormai diventato una tradizione senza soluzione di continuità da allora. Pensiamo che questi incontri siano apprezzati da tutti perché si festeggia molto, a tavola e in piedi, e non si dimentica di tenere acceso il ricordo.

Roberto

L'invito in fotocopia alla prima riunione di Casirate: una specie di vernissage della futura residenza di Beatrice e Roberto. L'incontro era al ritorno dai Campionati Mondiali in Usa nel 1984.

1996

Per festeggiare la vittoria ai Campionati Mondiali 1996 ci trovammo tutti a Casirate con torte e una magnum di champagne. Nella foto da sinistra: Andrea, Luciana Savignano (moglie di Gino Voghera), Carlo Cipolla, Roberto, Giancarlo Martini.

La torta decorata con le medaglie d'oro di Roberto e Andrea e d'argento di Marcello ed Elvis, che le ricevettero giusto in tempo per la festa. Gli organizzatori svedesi non potevano avere previsto due equipaggi classificarsi alla pari e Marcello ed Elvis rinunciarono alle loro medaglie sul podio a favore dei russi.

Roberto e Andrea si sono giustamente presi il centro dell'evento. Beatrice, terza da sinistra, sorride. Federico Rossi (sulla destra) osserva con un certo distacco.

Roberto al lancio del tappo della magnum, vigilato da Giancarlo, Andrea e Federico. Champagne per tutti.

2000

Il 18 novembre 2000 inizia la serie delle riunioni annuali nel salone ricavato dalla chiusura del portico nella "Corte Rustica" di Casirate. Davanti a Beatrice, che tiene il modello vincitore, è Joi il "Lupo Bambino" di famiglia.

Carlo Cipolla, Adolfo Peracchi, Gianpaolo Pagani.

Il figlio di Vladimir Suraev vigila sulla cottura della porchetta allo spiedo.

Andrea al taglio della porchetta.

Giancarlo nel ruolo di padre con Federico, un anno. Grazia, moglie e madre, vigila da vicino.

Adolfo Peracchi e Vladimir Suraev.

Le "caramelle" di Vigolzone (Piacenza) procurate da Marisa e Marco. Ogni anno, la cooperativa del paese, origine della famiglia di Marisa, organizza la festa locale a fine giugno e prepara una quantità di "caramelle" proprio per la riunione di Casirate.

2010

I presenti alla riunione del 2010, la prima documentata in dettaglio da Luciano Zini, ottavo da sinistra. Gli inviti sono estesi agli amici del volo vincolato e alle famiglie dell'Emilia-Romagna e del Piemonte.

La brigata di cucina specialista della porchetta: Giancarlo, Roberto, Roberto Losi nominato "fuochista" esperto nella cottura allo spiedo, che richiede circa sei ore.

Alla brigata di cucina appartengono i due specialisti della cottura delle caramelle di Vigolzone: Marco e Giancarlo. Il tavolo sulla destra serve per condire la caramelle e affettare la porchetta.

Ogni anno la testa della porchetta viene assegnata con onore a un ospite nuovo o particolarmente importante. Nel 2010 l'onore spetta ad Andrea Zana, presente per la prima e unica volta, arrivato dagli Usa dove vive.

Andrea vigila su Giancarlo che si sta riempiendo il bicchiere di vino rosso. Il resto della famiglia Martini, Grazia e Federico osservano.

2011

Uno dei tavoli grandi dedicati a chi vuole condividere in tanti. Il locale è sufficientemente ampio da ospitare comodamente una settantina di persone sedute a tavola.

Adriano Losi, Aldo, Roberto, Roberto Cereda.

Marco e Marisa. Da notare la scritta sul grembiule indossato da Marco: "Pericolo. Uomo al lavoro".

Uccio Turlizzi, Adriano Losi, Roberto Cereda, Roberto Losi.

Giancarlo e Marco controllano la cottura delle caramelle.

Livio Broggi, Franco Bugada, Marino Pezzini. Dietro, Giorgio Sighinolfi e Aldo Cantelli.

Nonno e nipoti: Roberto con Beatrice Jr. ed Ettore.

Salvatore Rossi (a sinistra) sta interessando Roberto Losi, di fronte accanto a Grazia Martini e Andrea.

Il premio assegnato da Marcello Magli (al centro della foto) all'equipaggio che nell'anno ha ottenuto il tempo migliore sui 100 giri in una gara F2C. Premio consegnato da Livio Broggi ad Andrea e Giancarlo.

2012

Gran parte della storia del volo vincolato italiano degli ultimi 50 anni nella foto. In seconda fila, il secondo da sinistra è Carlo Bergamaschi. Mario Arbuffi è l'ultimo a destra, accosciato.

Luisa, sorella di Roberto, attende di ricevere dal fratello la razione di porchetta. Giancarlo, capo-chef, vigila con attenzione.

2013

Per ricordare Luciano Compostella FAI 2172, mancato il 5 luglio 2013 a 79 anni, viene fatto volare nel prato di Casirate uno dei suoi ultimi acrobatici: l'Airone. Alberto Maggi sta avviando il motore prima di pilotare il modello.

Tra i modelli di contorno a quello di Compostella, Andrea sta reggendo un "Rodeino", modello d'epoca, fotografato da Massimo Semoli.

2013

Roberto pronto a lasciare l'Airone. L'erba perfettamente tagliata e il terreno livellato da Roberto in anni di cura permettono il decollo dal terreno.

Alberto Maggi sta pilotando l'Airone di Compostella.

Giancarlo sta verificando i cavi del suo "Rodeo" tenuto da Beppe Martinengo. Motore G. 20 Diesel.

Roberto Losi sta avviando il motore del Rodeo. Andrea osserva. Giancarlo è pronto al centro.

Roberto, Beatrice, Luca Grossi, Andrea e il taglio dei capelli di Giancarlo.

I nuovi maestri della porchetta: Roberto Losi, Giancarlo, Roberto.

Roberto e Franco Bugada.

In coda per le caramelle. Da destra: Luca Grossi, Franco Bugada, Clemente Cappi.

Due generazioni della famiglia Bugada: Simona con Guglielmo.

Giancarlo tiene a bada Andrea con il mescolo per il calderone delle caramelle.

2014

Due campioni del mondo al taglio della porchetta.

Uccio Turlizzi condivide la propria scelta del vino: Gutturnio DOC.

Paolo Cipolla riserva piena attenzione al piatto di caramelle.

Alberto e Antonia Cipolla, onorati della testina della porchetta per la loro prima presenza a Casirate.

Marisa ha fatto preparare una torta a forma di aeroplano in onore di Marco. La presenta assieme a Roberto e Rosi Bianchin.

Graziella, moglie di Uccio Turlizzi.

2015

La presentazione del nuovo libro sulle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane fa trasferire tutti nella Limonaia restaurata e arredata. Seduti sul muretto, Anna Skamoutsou, Aldo Cantelli, Massimo Semoli, Beppe Martinengo, Federico Martini. In prima fila, Laura e Sergio Erba. In seconda fila, Franco Amodio, Uberto Rivarola e Luigi Bianchi. In terza fila, Giuditta Fontana.

Leonardo Garofali, Marco Contini, Fabio Contini.

Luciana Cusi, moglie di Giorgio Peressini, mancato molti anni fa, con il compagno e Bruno Benedusi.

Appendice alla porchetta, salamini e carne alla brace curati dal fuochista specialista Roberto Losi. Sulla sinistra, Gabriella e Roberto Ficarelli, Anna Balma, Marcello. Sulla destra, Grazia Martini tiene in braccio Elena, figlia di Cristina e Paolo Pennisi.

Giancarlo e Luca Grossi trovano sempre qualcosa di importante cui brindare.

Clemente Cappi porta la sua testimonianza sui primordi delle Ambrosiane.

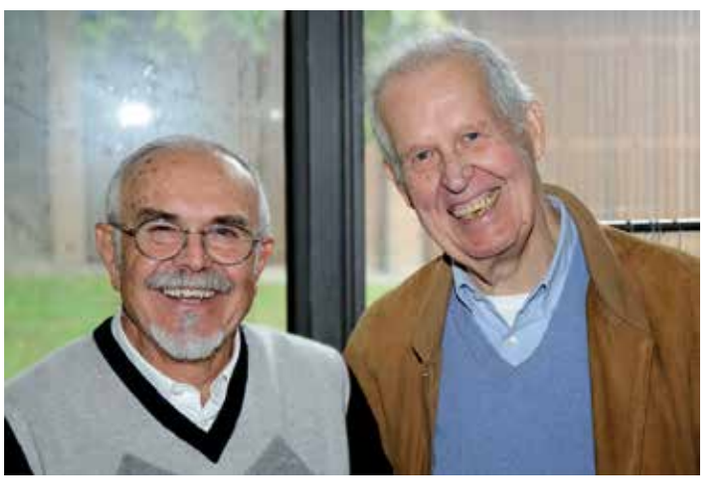
Fabio Contini, Roberto Cereda, Gianpaolo Pagani.

Alberto Maggi, Massimo Semoli, Bruno Benedusi, Franco Bugada.

Cristina, moglie di Roberto Marasini, attende la razione di caramelle.

2016

Tutti (quasi) appaiono interessati a quanto sta succedendo a capo del salone. Sullo sfondo, sulla parete, il modello acrobatico di Salvatore Rossi. In primo piano sulla destra, Pupi Bungart e Otello Bianchin. A capo-tavola, Rosi Bianchin e Aurelia Rivarola Erba. Sul lato di sinistra del tavolo, Vittorio e Lella Rivarola, Cristina Pennisi.



Leonardo Garofali e Marcello Taddei.

Titti Dagna con Gianpaolo Pagani.

Loretta Magli e Grazia Martini.

Lorena Cocchi e Loredana Sighinolfi.

Tina, moglie di Gianfranco Villani che sta parlando con Piero Muzio.

Clemente Cappi.

Roberto Losi, lasciato il ruolo di fuochista, si trasforma in sommeiller.

Lucia, moglie di Luciano Zini, e Giancarlo.

La famiglia di Massimo Pennisi, figlio di Renato. Lucia Pennisi Spagnuolo ha in braccio Elena. Nicolas e Rebecca, figli di Massimo, osservano.

In primo piano, Ines Pelizzola Pennisi. Da sinistra, Massimo, Rebecca, Annalisa (sorella di Massimo) e Lucia Pennisi.

Gianfranco Villani.

Il diploma dei "Paladini del Team Racing di Casirate" assegnato ai concorrenti F2C convenuti alla riunione.

Giorgio Sighinolfi riceve il Diploma di Paladino.

Beatrice consegna il Diploma a Paolo Cipolla.

Beatrice e Roberto, reggitori dell'Ordine dei Paladini, hanno nominato Roberto Losi.

Aldo Cantelli alla consegna del Diploma.

2016

Roberto Marasini riceve il Diploma.

Enrico Macchi si merita il bacio di Beatrice.

Bacio doveroso a Marcello.

Diploma alla memoria per Cecile, moglie di Carlo Signorini.

Franco Bugada, sorpreso e felice, riceve il Diploma.

Gianfranco Cocchi.

Renato Pennisi.

Luciano Zini e Luciana Cusi.

2018

Tre più uno campioni del mondo con il premio preparato da Marcello Taddei. Andrea, Luca Grossi campione del mondo 2018 e campione d'Europa 2019 F2A, Sergio, papà di Luca e preparatore di motori e modelli, Roberto.

Marcello Taddei ha premiato la squadra F2A seconda classificata ai Campionati Mondiali 2018: Claudio Pocaterra (caposquadra), Claudia Scaramella, Sergio Tomelleri, Luca Grossi, Sergio Grossi.

Alberto, Carlo, Paolo Cipolla.

Luigi Bianchi.

Luca Grossi e Roberto Losi, equipaggio italiano F2C con il miglior tempo dell'anno. Il premio preparato da Marcello ricorda la tessera FAI n.11 di suo padre Vinicio.

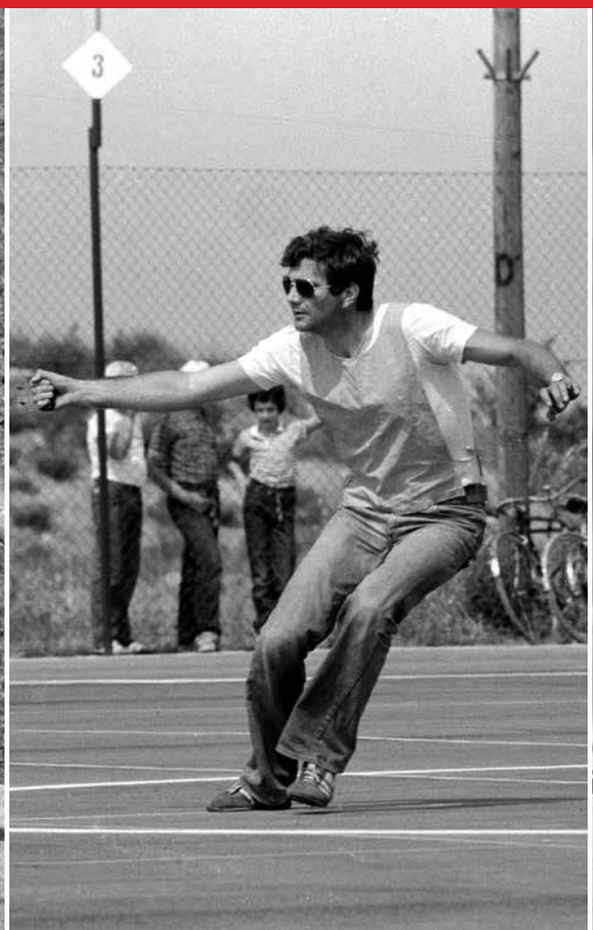
Marcello Taddei ha premiato Leonardo Garofali. Marcello Taddei ha conservato eliche in legno marca Tornado e Power Prop dal suo negozio di modellismo "Scientific", per molti anni uno dei riferimenti degli aeromodellisti milanesi. Ha fatto montare queste eliche, ormai introvabili, su di una base in plexiglas personalizzata alla riunione del volo vincolato a Casirate 2018.

Fabio Contini premiato da Marcello Taddei. Nei Campionati Mondiali 1958 raggiunsero la finale del Team Racing e vennero derubati della vittoria dalla Giuria.

Renato Verri, campione italiano F2C con Andrea pilota, felice per il premio che lo ammette nella categoria dei campioni.

Indice analitico dei nomi

A
Agorni, Marisa 6, 65, 159, 162, 168
Amodio, Franco 37, 126, 128, 169
Arbuffi, Mario 164
Axtilius, Kjell 78
B
Ballesio, Franco 50, 59
Balma, Anna 170
Banfi, Pier Franco 23, 25
Barkov, Valeri 90, 95, 116, 119
Bartels, Jurgen 43
Barthel, Guglielmo 21
Baumgartner, 129
Benedusi, Bruno 169, 170
Bergamaschi, Carlo 79, 142, 164
Bianchi, Luigi 169, 176
Bianchin, Otello 171
Bianchin, Rosi 168, 171
Bodurkov, 95
Bondarenko, Yuri 115
Borer, Heiner 75, 106, 108, 119, 120, 132
Broggi, Livio 12, 16, 27, 163
Brown, Colin 130
Bugada, Franco 7, 22, 25, 32, 33, 34, 39, 56, 134, 135, 136, 137, 146, 163, 167, 170, 174
Bugada, Simona 167
Bugl, Paul 42, 44, 45, 129, 130
Bungart, Pupi 171
C
Campbell, David 113, 120
Cantelli, Aldo 55, 56, 163, 169, 173
Cappi, Clemente 167, 170
Cereda, Roberto23, 28, 35, 37, 162, 163, 170
Cipolla, Alberto 39, 40, 42, 46, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 69, 70, 71, 123, 126, 127, 176
Cipolla, Antonia 168
Cipolla, Carlo 28, 37, 38, 39, 46, 48, 51, 54, 55, 56, 64, 73, 123, 126, 127, 157, 158, 176
Cipolla, Paolo 13, 37, 38, 39, 46, 50, 51, 54, 55, 56, 64, 123, 126, 127, 152, 168, 173, 176
Cocchi, Gianfranco 174
Cocchi, Lorena 172
Compostella, Luciano 21, 68, 79, 92, 121, 144, 145, 150, 151, 156, 165, 166
Condello, Lillo 118
Constant, Bernadette 113
Constant, Patrick 121
Contini, Fabio 15, 17, 18, 19, 21, 126, 153, 169, 170, 177
Contini, Marco 15, 17, 18, 19, 21, 126, 153, 169
Cusi, Luciana 169, 174
D
Dagna, Titti 171
d'Agostino, Carlo 15, 38, 143, 144, 146, 148, 155
De Angelis, Bruno 50
Delor, Bruno 106, 112, 121
Dessaucy, Luc 120
E
Erba, Laura 169
Erba, Sergio 169
F
Farri, Gianni 107
Felici, Giacomo 150, 154
Ferraresi, Vittorio 7
Ferroni, Cesare 40
Ferroni, Gigi 42, 128
Ficarelli, Gabriella 170
Ficarelli, Roberto 170
Fischer, Pepi 52, 99, 106, 130, 1323
Fontana, Barbara 95
Fontana, Giuditta 59, 76, 77, 96, 169
Fontana, Piero 37, 59, 106, 126, 128, 129
G
Garofali, Leonardo 169, 171, 177
Garofali, Sorino 13, 21
Geschwendtner, Hans 46, 58
Gherardi, Antonio 50
Gilbert, Christophe 122
Grandesso, Renzo 21
Grossi, Luca 167, 170, 175
Grossi, Sergio 175
Guagnellini, Iginio 16
Guattari, Giancarlo 11, 18, 19, 22, 27, 38
H
Heaton, Derek 106, 112, 131
Hollfelder, Jim 90
I
Ivanov, Valeri 90, 96, 97, 102, 103, 123, 132
J
Jehlik, Don 44
Jezzi, Beatrice "Beatrice Jr." 163
K
Kramarenko, Valery 60, 97
Kuhnegger, 92
Kuznetzov, Aleksandr 60, 97
L
Langworth, Bernard "Bernie" 113, 120, 131
Lindemann, 99
Losi, Adriano 155, 162, 163
Losi, Marco 99, 102, 119, 121, 126
Losi, Roberto 117, 119, 121, 126, 155, 160, 163, 166, 167, 170, 172, 173, 176
Lugli, Rolando 28
M
Macchi, Enrico 126, 174
Maggi, Alberto 150, 165, 166, 170
Magli, Loretta 6, 65, 68, 172
Magli, Marcello 6, 42, 43, 48, 59, 65, 68, 72, 75, 76, 77, 80, 83, 89, 91, 96, 97, 99, 100, 104, 112, 113, 117, 119, 121, 126, 128, 133, 154, 157, 163, 170, 174, 176
Magli, Nanda 56, 68
Magli, Sara 59, 65, 68
Magli, Vinicio 25, 65, 68, 75, 176
Mantellassi, Duilio 19, 20, 21, 23, 25, 33, 38
Mantellassi, Valerio 19, 21, 33
Marasini, Cristina 170
Marasini, Roberto 170, 174
Martinengo, Beppe 166, 169
Martini, Federico 159, 161, 169
Martini, Giancarlo 7, 80, 82, 117, 121, 123, 157, 159, 160, 161, 163, 164, 166, 167, 170, 172
Martini, Grazia 159, 161, 163, 170, 172
Mau, John 58
Menozzi, Marco 7, 50, 54, 56, 59, 60, 63, 64, 65, 72, 73, 75, 77, 80, 121, 126, 159, 161, 162, 163
Metkemeier, Bert 75, 80, 94, 129, 130
Metkemeier, Rob 75, 128
Meyer, 98
Muzio, Piero 172

N
Nazin, Yuri 90, 112, 113, 117
Niederwinner, Johann 108
Nitsche, Hans 53, 94
O
Oliver, Mr. J. A. 30
Onesti, Silvano 28
Onufrienko, Victor 131
Ougen, Thierry 130, 132
P
Paci, Francesco 65
Pagani, Gianpaolo 158, 170, 171
Pattina, Davide 28
Pennisi Faringosi, Luisa 164
Pennisi Pelizzola, Ines 173
Pennisi, Annalisa 173
Pennisi, Beatrice 6, 40, 49, 65, 68, 114, 156, 157, 158, 167, 173, 174
Pennisi, Cristina 170, 171
Pennisi, Elena 170, 173
Pennisi, Emanuela 49, 63, 65, 68
Pennisi, Ettore 163
Pennisi Spagnuolo, Lucia 173
Pennisi, Massimo 173
Pennisi, Nicolas 173
Pennisi, Paolo 49, 65 76
Pennisi, Renato 173, 174
Peracchi, Adolfo 48, 52, 54, 55, 56, 60, 126, 127, 158, 159
Peressini, Giorgio 29, 127, 169
Petersen, Luis 46, 112
Pezzini Lamberti, Emilia 143
Pezzini, Marino 27, 143, 148 163
Pimenoff, Sandy 109
Pirazzini, Elvis 6, 59, 65, 68, 72, 75, 77, 78, 83, 89, 91, 92, 96, 97, 99, 100, 103, 104, 109, 112, 113, 117, 119, 121, 126, 133, 154, 157
Pirazzini, Mariangela 6, 65, 68
Pocaterra, Claudio 76, 77, 86, 175
Pompele, Nunzio 27, 28
Popov, 95
Prati, Amato 14, 21,
R
Radicchi, Alberto 65
Rancarani, Carlo 23
Ricci, Giancarlo 21
Rietbergen, Paul 106, 119
Rivarola Erba, Aurelia 171
Rivarola, Lella 171
Rivarola, Uberto 169
Rivarola, Vittorio 171
Rolando, Mario 50
Rosenlund, Kjell 19
Rossi, Cesare 15
Rossi, Federico 7, 56, 59, 60, 61, 64, 157
Rossi, Lilli 6, 114
Rossi, Mirko 59
Rossi, Salvatore 7, 68, 73, 82, 85, 93, 154, 156, 163, 171
S
Saccavino, Cesare 75, 106, 108, 119, 120, 132
Savignano, Luciana 157
Scaramella, Claudia 175
Semoli, Massimo 156, 165, 169, 170
Shabashov, Yuri 90, 96, 97, 102, 103, 115, 119, 122, 123,132
Shapolavov, Valentin 131
Sighinolfi, Giorgio 28, 48, 163, 173
Sighinolfi, Loredana 172
Signorini, Carlo 11, 28, 37, 152, 174
Signorini, Cecile 174
Skamoutsou, Anna 169
Smith, Steve 130
Sonvovsky, 120
Stevanato, Oscar 15
Stockton, Herb 44
Straniak, Hans 106, 108, 130, 133
Suraev, Vladimir 90, 95, 103, 106, 108, 115, 116, 119, 120, 122, 123, 158, 159
Surugue, George 133
Surugue, Pascal 132
Surugue, Roland 106, 132, 133
T
Taddei, Marcello 171, 175
Titov, Vladimir 103, 113,
Tomelleri, Sergio 175
Torchio, Olimpio 50
Tosaroni, Elvio 11, 141, 142
Tümmler, Erwin 140
Turlizzi, Graziella 168
Turlizzi, Uccio 152, 163, 168
V
Valdonio, Francesco 15, 37
Veronesi, Ermi 21
Verri, Renato 177
Villani, Gianfranco 172, 173
Villani, Tina 172
Vita, Otello 59, 65
Voghera, Gino 7, 25, 50, 52, 55, 56, 59, 64, 65, 70, 71, 75, 77, 82, 83, 85, 89, 91, 92, 93, 96, 97, 98, 99, 100, 123, 126, 130, 132, 133
Vorobiev, Oleg 90, 112, 113, 117
W
Wang, Xin 73
Y
Yugov, Victor 103, 113
Z
Zana, Andrea 65, 161
Zana, Marvia 6, 65
Zanin, Elio 68, 100
Zanin, Stefano 59, 65
Zanotti, Lino 28, 46, 48
Zhirov, Vladimir 131
Zini, Lucia 172
Zini, Luciano 130, 156, 160, 174
Zuravlev, 120

I nostri quaranta anni di Team Racing. In tre