

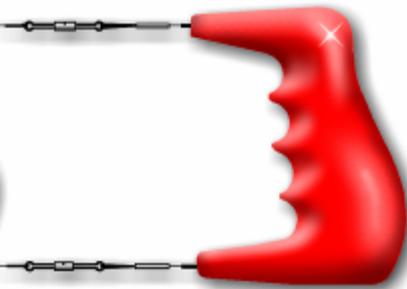
# Volo Vincolato



## VOLO VINCOLATO ANNO 7 - N. 4

- Meditando meditando... - A. Barreca
- Auguri a tutti gli amici di Volo Vincolato
- Those wonderful Ringmasters - J. Cralley
- Nuova pista Museo dell'Aviazione di Rimini - G. Romagnoli
- 27° Campionato Cisalpino F2B - S. Fiussello
- VII Raduno VVC di Bovetto - Reggio Calabria - E. Marra
- Campionato Mondiale di Combat F2D - G. Motta
- Amarcord - 2° parte - G. Macrì
- Venti e più anni fa...

# Volo Vincolato



Notiziario non periodico di informazione e tecnica per gli appassionati di volo vincolato circolare  
Redazione e stampa : Bruno Massara – Piazza San Marino 2 – 90146 PALERMO -  
Palermo – 25 Dicembre 2010 – Anno VII - N° 4 -

## *Meditando meditando...*

### *Divagazioni intorno ad una sfida*

**S**ono una costola del VVC: sì, è proprio questa la sensazione che provo ogniqualvolta io entri in campo per assistere ad una manifestazione di volo. L'assoluto senso di libertà, il tappeto verde, il vento – ma se ne farebbe volentieri a meno – l'infinità di colori: nei berrettini dei partecipanti, nei modelli, mollemente adagiati su tappeti erbosi, sabbiosi o asfaltati, comunque in attesa di cure, come una donna bella o meno bella, giovane o diversamente giovane.

L'andirivieni sul campo è gioioso: fanciulluomini si seguono, s'inseguono, si cercano, per un saluto, un abbraccio, un aiuto. Superato il tempo e lo spazio danno libero sfogo alla loro voglia di vivere, di giocare, di osare.

Il volo li trasfigura: essi ardiscono, talora, oltre il proprio limite; talaltra si lasciano sommergere da un sano senso di paura: “ *Riuscirò o rischio di rompere il modello?.....E' l'unico che ho, se lo rompo non potrò volare.....Chi ha il tempo per farne un altro?!.....Dovrò ordinarlo, chissà quanto dovrò attendere per averlo?*”

Un turbinio di pensieri s'inseguono nelle loro menti mentre essi sembrano intenti a caricare di miscela il serbatoio o mentre stendono i cavi, intanto osservano la direzione del vento, dimentichi dei problemi contingenti: la famiglia, i figli, il lavoro... Tutto sfuma, sembra non essere mai esistito, le responsabilità vengono lanciate nell'etere con il modello e sono subito perse: dietro ad una nube o nel sole; un senso profondo di benessere attraversa il corpo del modellista come se dal piccolo modello in volo, attraverso i cavi cui esso è collegato, arrivasse una folata d'energia che nel contempo carica e scarica. Carica di ottimismo, di forza, quasi di felicità... Scarica dal senso di frustrazione, dalle difficoltà giornaliere, dalla sensazione di inadeguatezza, dall'assenza di stimoli...

Sono una costola del VVC, non ho mai pilotato un aeromodello, tuttalpiù ho aiutato a stendere i cavi impugnandone la manopola, rigorosamente depositata al centro del cerchio di lancio; per qualche tempo sono stata meccanico del mio pilota: ho respirato l'acido tanfo della miscela più o meno arricchita di olio di ricino, ho ripulito modelli sporchi dopo il volo, ne ho carezzato le ali, la fusoliera, i delicati flap con la stessa cura con cui una madre netta la pelle del proprio figlio...

Tuttavia ho volato: mi sono librata come un Nobler, un Suko, un Benny di ultima generazione, ho sentito l'elica fendere l'aria, violare il vento, ne ho subito l'attacco... oh, vibrazione dei cavi, timore nell'avvertire un senso quasi di mancamento! Sono atterrata sul molle manto erboso e sull'arsa rena di un campetto di calcio in disuso, riportando a terra il modello integro o accidentato: una sbreccatura d'elica... un'ala azzoppata... comunque ebra.

*Radente il volo  
a sfidare gl'inferi  
poi  
il guizzo  
il braccio s'innalza  
trapassa l'etere  
e  
cielo e terra  
si fondono in amoroso  
amplesso*

*Annamaria Barreca*

**SOMMARIO**

- 1..... Meditando meditando... – Annamaria Barreca
- 2..... Auguri a tutti gli amici di Volo Vincolato
- 3..... Those wonderful Ringmasters – John Cralley
- 10..... Nuova pista presso il Museo dell'Aviazione di Rimini – Gigi Romagnoli
- 13..... 27° Campionato Cisalpino di Acrobazia F2B – Silvia Fiussello
- 17..... Volo Vincolato Calabria: VII Raduno VVC di Bovetto – Reggio Calabria – Ennio Marra
- 21..... Volo Vincolato Sicilia: Campionato Mondiale di Combat F2D Ungheria – Giuseppe Motta
- 26..... Volo Vincolato Puglia: Amarcord – 2° parte: Attività febbrile – Gabriele Macrì
- 31..... Venti e più anni fa...



**Un sereno Natale e un felice Anno Nuovo a tutti  
gli amici di VOLO VINCOLATO**

# THOSE WONDERFUL RING MASTERS

di John Cralley



Il *Ringmaster*, in Italia, non è mai stato molto conosciuto. Tuttavia, per i vincolatisti statunitensi, esso ha lo stesso carisma che Italia riserviamo, per esempio, all'intramontabile *Rodeo*. Riceviamo perciò con molto piacere dall'amico John un articolo su questo modello che ci può dare un'idea del fermento che tuttora genera tra gli appassionati del *control line*, e che illustra anche un'iniziativa a carattere mondiale cui qualcuno, anche qui in Italia, ha già aderito (G.M.)

**R**ingmaster, ogni famiglia dovrebbe averne uno! – è il titolo di uno dei thread del “Barton Controline Forum”, e da parte mia non potrei essere più d'accordo. Il *Ringmaster*, progettato da Matt Kania nel 1950, ed immediatamente prodotto in kit dalla *Sterling Models* di Philadelphia, per 60 anni è rimasto il più popolare modello in volo vincolato d'America, anche poco noto nel resto del mondo. E non per combinazione. Matt progettò un sacco di altri modelli, anch'essi prodotti in scatola di montaggio: il *Perky* dalla *Megows*, il *Circus King*, il *Circus Prince*, il *Flying Clown* e il *Super Clown* dalla *PDQ*, il *P-51*, lo *Space Kaydet*, e lo *Yak-9* dalla *Sterling*, ma nessuno riuscì ad eguagliare la popolarità del *Ringmaster*.

Perchè? Perchè è un modello a tavoletta semplice e facile da costruire, che – pur senza flaps – è comunque in grado di eseguire l'intero programma acrobatico,



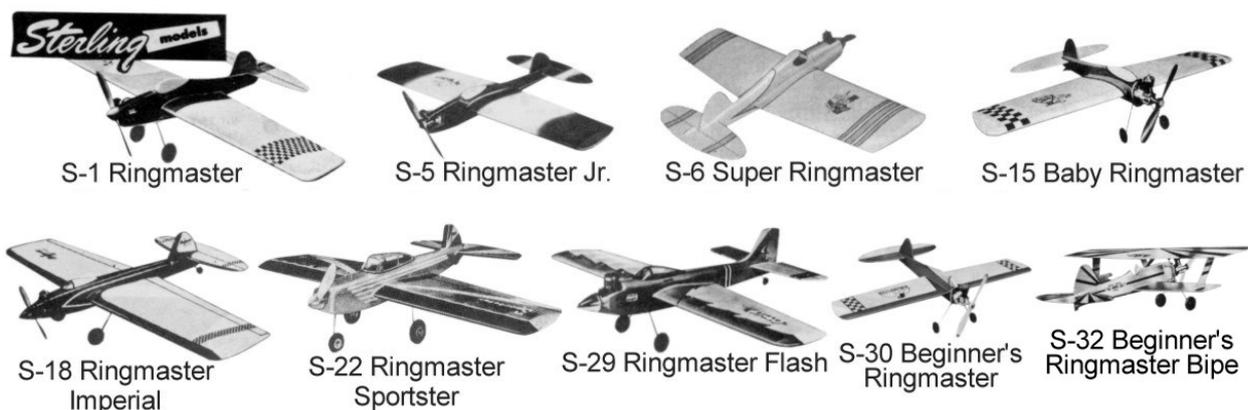
Il bel *Ringmaster* di Stephen Hollier.



Matt Kania come appare nelle istruzioni del *Ringmaster*.

sia esso FAI che AMA/PAMPA, e contemporaneamente rappresenta un ottimo trainer per i neofiti, specie nella versione tradizionale S-1 e nella più recente S-1A. Quest'ultima se ne differenzia per la struttura alare, ma i “numeri” e le dimensioni sono le stesse: apertura alare di 107 centimetri e superficie di 25 dmq. Matt lo progettò giusto giusto per il *Fox 35*, e devo dire che con questa motorizzazione le sue doti di volo sono eccellenti, ma anche i moderni motori da 25, come il *Brodak 25* o l'*OS 25 LA*, ne rappresentano sostituti

ideali, e sono largamente impiegati dai *controliners* americani per i loro *Ringmaster*.



**La gamma dei Ringmaster offerta ai bei tempi dalla Sterling.**

### **Darwin sul campo, ovvero: l'evoluzione del Ringmaster.**

Visto l'enorme successo immediatamente riscosso dal Ringmaster, non deve stupire che in sessant'anni di evoluzione sia stata creata tutta una serie di cloni ed elaborazioni del progetto iniziale, quali più e quali meno apprezzati, che per la maggior parte conservano i tratti caratteristici dell'S-1, quali lo stabilizzatore ellittico e la pianta alare trapezoidale. Alcuni di questi sono tuttora reperibili solo come disegni costruttivi, altri sia come disegni che come kit.

Quando la *Estes Company* rilevò l'agonizzante *Sterling*, continuò a produrre e distribuire le scatole del Ringmaster per diversi anni, anche se con qualche cambiamento nei nomi. Poi, quando la Estes decise di dedicarsi esclusivamente al razzomodellismo, i diritti furono acquistati dalla *RSM Distribution Company* ([www.rsmdistribution.com](http://www.rsmdistribution.com)), che sviluppò un kit del Ringmaster S-1 su disegno di *Pat Johnston*, completo di alcune modifiche strutturali del tutto compatibili con il regolamento "Old Time Stunt" della PAMPA. Oltre al Ringmaster S-1, la RSM continua a produrre anche la scatola del Super Ringmaster, ed entrambe sono acquistabili per corrispondenza.



**Il Ringmaster della RSM motorizzato elettrico dall'autore**

### **Kit prodotti dalla Sterling:**

S-1 Ringmaster  
S-5 Ringmaster Jr.  
S-6 Super Ringmaster  
S-18 Ringmaster Imperial  
S-26 Custom Ringmaster  
S-30 Beginner's Ringmaster  
FS-40 Ringmaster RC

S-1A Ringmaster  
S-5A Ringmaster Jr. (bordo d'entrata ricoperto)  
S-15 Baby Ringmaster  
S-22 Ringmaster Sportster  
S-29 Ringmaster Flash  
S-32 Beginner's Ringmaster Bipe  
FS-41 Ringmaster RC ARF

### **Kit prodotti dalla Estes:**

STE6700 Ringmaster (= S-1)  
STE6750 Stuntin' Ringmaster Pro  
STE6752 Lil' Stuntin Ringmaster  
STE6754 PT Ringmaster Bipe

STE6701 Ringmaster (= S-1A)  
STE6751 Stuntin' Ringmaster Jr.  
STE6753 PT Ringmaster

**Alcune moderne variazioni sul tema:**

*Ringmaster 150* di Pat King (ala da 10 dmq)  
*Micro ringmaster Bipe* di Pat King  
*Ringmaster 207* di Pat Johnston  
*Ringmaster 576* di Pat Johnston  
*Full Bodied Ringmaster 576* di Yvon Tarre  
*Super Duper Ringmaster* di Pat Johnston  
*Stagger Wing Ringmaster Bipe* di Larry Marx

*Micro Ringmaster* di Pat King  
*Ringmaster Bipe* di Pat King  
*Ringmaster 526* di Pat Johnston  
*Ringmaster 1000* di Pat Johnston  
*Ringmaster Deluxe* di Pat Johnston  
*Ringmaster Twin* di John McCollum

Come si vede, c'è da sbirrazzarsi e qualcuno l'ha fatto.

**Il Ringmaster Web Forum.**

Nel 2005 il celebre *Dee Rice* - a suo tempo progettista dell'*Oriental* - e il suo compagno di voli *David Gresens* giunsero alla conclusione che il Ringmaster, che li aveva conquistati quando avevano iniziato a usarlo per le competizioni "Old Time Stunt", si meritava un Forum espressamente dedicato su *Internet*. Nel gennaio 2006 fu inaugurato quello che battezzarono *The Brotherhood of the Ring*, la Compagnia dell'Anello ([www.brotherhoodofthering.info](http://www.brotherhoodofthering.info)).

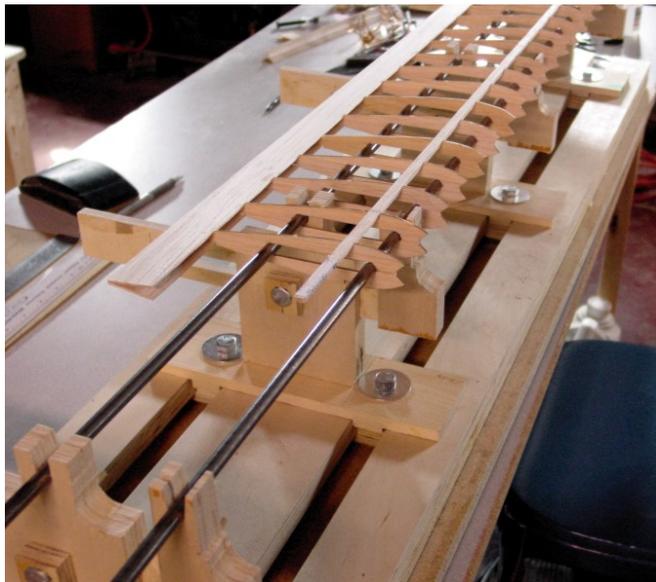
Questo forum è dedicato a qualsiasi variante del Ringmaster, sia che si tratti di vecchi kit, sia di nuove versioni create partendo dal progetto originale. Da allora, il Forum è cresciuto al punto da registrare *un totale di 32 argomenti di discussione, più di 3.472 discussioni e 40.462 messaggi*.

Se vi ci collegate, troverete un sacco di materiale interessante, per esempio la sezione *Album* che ospita una quantità impressionante di fotografie di vari Ringmaster in costruzione. Tra le discussioni alcune sono interessantissime, come quella in cui *Bill Gruby* vi mostrerà, passo passo, come costruirvi uno scaletto speciale per il montaggio dell'ala ed una manopola personalizzata, o quella in cui *Dee Rice* stesso illustra la costruzione di un bordo d'entrata composito per il

Ringmaster che rispetti il regolamento Oldtime applicato negli U.S.A. Per non parlare delle centinaia di discussioni sulle soluzioni dei problemi che possono sorgere durante la costruzione, il trimmaggio e il volo di un Ringmaster.

**Il Ringmaster Roundup**

E' una gara monomodello, dedicata al Ringmaster S-1, nata dall'interazione di *Dee Rice* e *David Gresens*, che si tiene ogni estate a *Houston*, in Texas. Alla competizione sono ammessi solo Ringmaster S-1, ma qualsiasi versione derivata è la benvenuta per voli dimostrativi e per divertimento, nonchè per una gara speciale di *caccia al palloncino* all'interno



**Lo scaletto di Bill Gruby**



**Il kit originale del Ringmaster (Foto A.Di Figlia)**



**I partecipanti al Ringmaster Roundup 2008. Sì, sono tutti Ringmaster!**

dell'evento.

L'evento attrae una quantità di appassionati disposti a coprire anche grandi distanze per parteciparvi. Quest'anno *Yvon Tarre*, già pilota militare francese, ha attraversato l'oceano portandosi dietro uno splendido Ringmaster interamente smontabile, riposto in una valigetta da bagaglio a mano che lo ha accompagnato in cabina durante il volo per Houston.



**Il Ringmaster smontabile di *Yvon Tarre* nella sua valigetta...**



**... e sul campo di volo.**

Il Roundup si articola in tutte le categorie previste dai regolamenti "Old Time Stunt" e PAMPA: *Beginner*, *Intermediate*, *Advanced* ed *Expert* che si svolgono il sabato, riservando la domenica alla categoria "Team Stunt": vi si cimentano, appunto, team composti da quattro o cinque concorrenti, ciascuno dei quali partecipa ad uno dei quattro eventi previsti, *Old Time Stunt*, *PAMPA Stunt*, *Unknown Stunt* e *Pursuit Combat*.

Se i primi due sono già noti, gli altri meritano due parole di spiegazione. Nell'*Unknown Stunt* ad ogni partecipante viene consegnato un elenco di manovre da effettuare nell'ordine richiesto; naturalmente saranno manovre un po' strane, tipo "tre quadrifogli consecutivi" o "looping triangolare rovescio con apice verso il basso"...

Nel *Pursuit Combat*, invece, volano contemporaneamente due Ringmaster provvisti della classica coda da combat. Uno dei due, definito *Drone*, può solo volare dritto e livellato, mentre l'altro, il caccia, cerca di infliggergli dei tagli alla coda di carta. Inoltre il Pursuit può anche ottenere punti facendosi tagliare la propria



**OOOOPS...!**

Internet. La *Compagnia dell'Anello* si sarebbe occupata dell'organizzazione tramite il proprio Forum.

Quell'anno il *Fly-A-Thon* si svolse il primo weekend di ottobre e si registrarono 225 voli. Si decise quindi di ripetere l'evento tutti gli anni.

Nel 2009 si contarono 288 voli. Dato che tutti i partecipanti furono concordi nel riconoscere che la manifestazione non solo era molto divertente, ma costituiva un bel mezzo di propaganda per il volo vincolato, mi fu chiesto di divulgare il *Fly-A-Thon* e di incoraggiarne la partecipazione anche all'estero. Io fui ben felice di aderire alla richiesta, e quest'anno i risultati sono stati straordinari.

Con la collaborazione di modellisti di tutto il mondo (Italia compresa!) e di un gruppo californiano particolarmente entusiasta che ha messo insieme qualcosa come 432 voli nel weekend, il *Fly-A-Thon 2010* ha polverizzato ogni record precedente raggiungendo la vertiginosa cifra di *887 voli di Ringmaster!*

Il nostro obiettivo per il prossimo anno è scontato: superare quota 1000 nel *Ringmaster Fly-A-Thon 2011*, previsto per le giornate 1 e 2 ottobre. Vi invito tutti a partecipare!



**Il Super Ringmaster di Piergiorgio Castegnaro.**

coda con opportuni passaggi davanti al Drone, ma quest'ultimo non deve assolutamente facilitarli il taglio. Inutile dire che non tutte le batterie finiscono bene!

### **Il Ringmaster Fly-A-Thon**

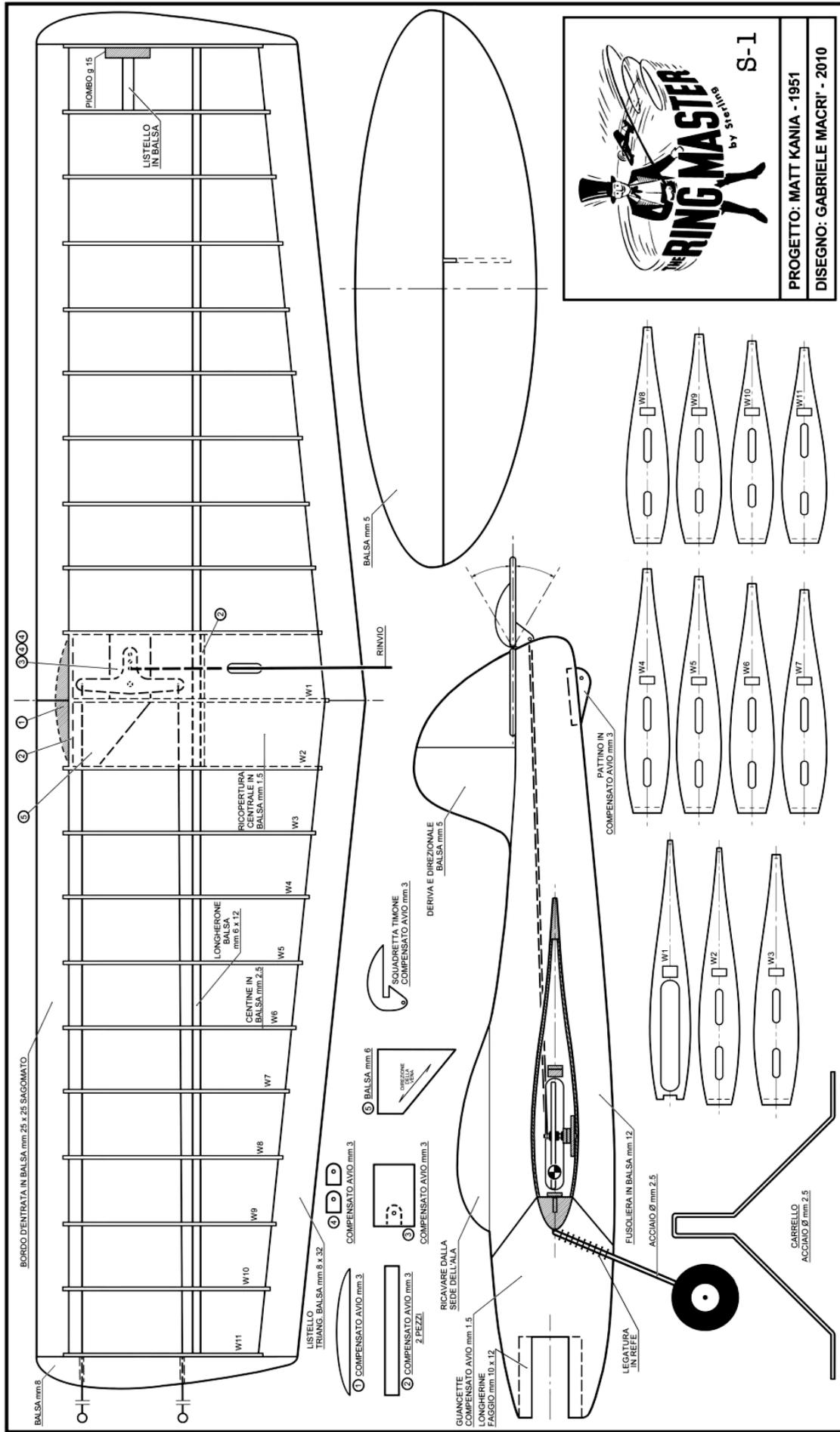
Quest'evento nacque da un'idea di *Joey Mathison* di Las Vegas: dedicare un ben preciso weekend d'autunno a far volare qualsiasi tipo di Ringmaster in qualsiasi parte del mondo. Un sito di elaborazione dati centrale avrebbe registrato il numero di voli effettuati in ogni località e i nomi dei protagonisti raccogliendoli in un'apposito tabulato da diffondere via



**Il gruppo californiano che ha accumulato 432 voli di Ringmaster in una sola giornata.**

Ve l'ho già detto, il Ringmaster, in qualsiasi versione lo costruite, è un modello delizioso. Le versioni più moderne sono anche le più competitive in gara, e io spero che gli Italiani, che hanno già cominciato ad apprezzarlo, proseguano a costruirlo e a volarci.

Sono disponibili gratuitamente i disegni del *Baby Ringmaster* di Pat King e del *Ringmaster Bipe* della LSB; Gabriele Macrì ha fatto un bel disegno del *Ringmaster S-1* in italiano. Inoltre se siete alla ricerca di disegni e kit potete scrivere a Pat King ([patdk@aol.com](mailto:patdk@aol.com)) o a Pat Johnston ([patsplans@yahoo.com](mailto:patsplans@yahoo.com)).



## APPENDICE

*Nel corso della fitta corrispondenza intessuta con John, mi sono reso conto che la difficoltà maggiore che incontra chi si appresta a costruire un Ringmaster consiste nella non facile disponibilità dei disegni costruttivi - almeno in Italia. La conseguenza più logica è stata la decisione di realizzarli da me.*

*Disponevo, difatti, di un paio di disegni tracciati da Tom Dixon e da Pat Johnston, ma entrambi sono coperti da copyright commerciale e, di conseguenza, non offribili gratuitamente a tutti. Inoltre entrambi differivano tra loro e dall'originale in tanti piccoli particolari, evidentemente con l'intento di facilitarne la costruzione o di migliorarne le caratteristiche.*

*Ciò che mi proponevo, invece, era di restituire in maniera oggettiva il progetto originale del 1950 nel pieno rispetto della filosofia SAM. Vi dirò subito che il progetto originale non esiste: il grande foglio allegato al kit S-1 della Sterling non contiene altro se non le istruzioni di montaggio, vari schemi costruttivi, ed un piccolissimo trittico. Grazie a quel "robavecchiario" di Attilio Di Figlia, ho potuto contare su una scatola d'epoca del S-1, così il progetto è stato portato a termine in poco tempo.*

*Chi volesse il disegno in formato digitale non ha che da scrivermi a [wendover@alice.it](mailto:wendover@alice.it) e otterrà il file: basta portarlo in copisteria e il gioco è fatto.*

*Tuttavia, John mi ha anche segnalato alcune modifiche che migliorano sia le qualità di volo che la robustezza, quindi mi sembra opportuno mettervele a disposizione:*

- *La più importante, se non indispensabile, consiste nell'allungare la squadretta comando dell'orizzontale, in modo da non eccedere i 20° in entrambi i sensi: in caso contrario, il modello tende a stallare, per esempio all'uscita di looping tondi e quadri.*
- *Quasi altrettanto importante è prolungare molto all'indietro le due longherine motore annegate tra le guancette, fin quasi ad arrivare al bordo d'entrata. Ne guadagnerà la robustezza nel caso di qualche infilata e comunque questa modifica aiuta molto a smorzare le vibrazioni.*
- *Per gli stessi motivi è consigliabile ampliare l'area coperta dalle guancette giungendo il più indietro possibile, fin quasi al punto di massimo spessore alare.*
- *Anche l'area di fissaggio del carrello dovrebbe essere irrobustita con una porzione di longherina in faggio ugualmente annegata tra le guancette, specie se utilizzerete, per il fissaggio, dei cavallotti al posto della legatura in refe.*
- *Uno dei punti deboli del Ringmaster è l'attacco alare; quindi valutate se sia il caso di irrobustire quest'area, magari prolungando i rinforzi di compensato del bordo d'entrata e del longherone. Eviterete di perdere in volo l'ala esterna in caso di insoliti abusi ...*
- *Ulteriori raffinatezze potrebbero essere rappresentate dall'inserimento dell'uscita dei cavi regolabile e del pozzetto per il piombo all'estremità alare esterna, in maniera da poter trimmare il modello alla perfezione.*

*A questo punto anche a me non resta altro che augurarvi buon divertimento e felici atterraggi.*

*(G.M.)*

## ***NUOVA PISTA PRESSO IL MUSEO DELL'AVIAZIONE DI RIMINI***



**E'** ormai consolidata tradizione che il *Museo dell'Aviazione di Rimini*, nella persona del suo amministratore unico Comandante Gian Franco Casolari, con la collaborazione organizzativa del gruppo aeromodellistico "Falchi" dell'Aero Club San Marino, inviti gli aeromodellisti di SAM Italia per un raduno nel corso del quale vengono presentate le più recenti realizzazioni nel campo dell'aeromodellismo storico e delle riproduzioni: i tre modelli ritenuti più meritevoli vengono premiati con medaglie o pubblicazioni od altri oggetti di argomento aeronautico offerti dal Museo. L'incontro fornisce inoltre l'occasione per una mostra-scambio di motori, modelli, disegni, accessori fra i modellisti partecipanti, nonché naturalmente comunicazioni di idee, progetti, consigli.

La riunione tradizionalmente si conclude con la consegna di qualche modello che va ad arricchire la già vasta dotazione del Museo che, teniamolo presente, ha un'ampia sala dedicata appunto all'aeromodellismo storico.

Il Com. Casolari già da diverso tempo aveva espresso il desiderio che alla mostra statica ed alle prove al banco di qualche vecchio motore restaurato si potesse affiancare una esibizione di modelli in volo, però studiando la pur vasta, ma acclive, area del Museo non si era trovato alcuno spazio adatto al volo, inteso come radiocomandato.

La partenza per un altro museo di un G 222 che giaceva smontato di fianco ad un'area destinata a parcheggio liberava uno spazio che, con opportuni lavori di sbancamento e riporto di materiali, avrebbe potuto ospitare una pista per volo circolare. La realizzazione di qualunque manufatto richiede il superamento di numerosi ostacoli burocratici, oltre che, naturalmente, un cospicuo impegno finanziario, ma l'entusiastico impegno del Com. Casolari ha permesso la realizzazione in tempi brevissimi di un impianto di prim'ordine, perfettamente asfaltato, già attrezzato di pilone e dotato di recinzione, sia pure da completare.



**Ugo Dusi con i due Ringmaster**



**Modelli presentati da Romagnoli, Ugolini, Sami, Dusi, Bezzi**

Sabato 2 ottobre, in concomitanza con il raduno, è stata inaugurata la pista con la partecipazione di un folto gruppo di aeromodellisti che hanno presentato oltre 40 modelli di ogni tipo. Preferisco non citare nomi dei partecipanti, perchè ne dimenticherei qualcuno e sentirei di fargli torto; ricordo solo, per dar lustro all'avvenimento, la presenza di due campioni mondiali, Ugo Dusi, campione mondiale di velocità nel 1972, e Luca Grossi che vinse il titolo Juniores nella stessa categoria nel 1994.

Un clima ideale, soleggiato, ma non caldo, praticamente senza vento ha favorito il volo di esemplari di ogni categoria per tutta la giornata con la pista costantemente occupata, ma i modelli presenti erano tanti che molti sono rimasti a terra.

Si è anche offerta la possibilità di provare l'emozione del pilotaggio ad alcuni spettatori, con un modello scuola appositamente allestito dal sottoscritto: tre neofiti hanno così avuto il loro battesimo del volo ed il modello è tornato a casa indenne, salvo un serbatoio danneggiato accidentalmente senza responsabilità dei neo piloti.

Coincidenza ha voluto che nella stessa data l'Associazione americana che riunisce i cultori del Ringmaster avesse indetto il "3rd Annual Worldwide Ringmaster Fly-A-Thon"; quindi due esemplari dell'acrobatico, appositamente portati da Massimo Ugolini e dal sottoscritto hanno effettuato quattro voli, pilotati anche da Dusi e Grossi, conferendo alla manifestazione un carattere di internazionalità.

Nel pomeriggio, mentre sulla pista continuavano i voli, nel padiglione del Museo dedicato



**Vittorio Mandolesi dona un aliante al Museo**



**Domenico Bruschi consegna una targa al Comandante Gian Franco Casolari**

all'aeromodellismo il Com. Casolari premiava tre dei modelli presentati, e, di seguito, gli aeromodellisti donavano al Museo due alianti, un radiocomando ed un motore.

A conclusione della riunione Domenico Bruschi, a nome degli aeromodellisti tutti, ha consegnato al Com. Casolari una targa in segno di riconoscenza.

La realizzazione di questo impianto arricchisce in maniera significativa la disponibilità di campi di volo che, per il volo vincolato, erano finora ubicati in genere al nord o al sud de nostro allungato Paese. La sua collocazione in un importante comprensorio turistico dovrebbe costituire un ulteriore incentivo per chi fosse interessato a partecipare alle gare e manifestazioni che vi si svolgeranno, senza contare che il Museo stesso rappresenta un importante richiamo per qualunque appassionato alle attività aeronautiche.

Colgo l'occasione per annunciare che dal 15 al 19 giugno 2011 sull'aeroporto di San Marino si svolgerà il IX Campionato Europeo per modelli Old Timer radioassistiti, ulteriore importante occasione di incontro per tutti gli appassionati.

***GIGI ROMAGNOLI***



**La nuova pista e, sullo sfondo, il museo dell'aviazione di Rimini**

## 27° CAMPIONATO CISALPINO ACROBAZIA F2B

GRASSOBBIO (Bergamo) – 21 marzo 2010

VALDAGNO (Vicenza) – 6 giugno 2010

CIRIÈ (Torino) – 19 settembre 2010

La scelta di anticipare a marzo l'inizio del Campionato Cisalpino forse è stata un po' azzardata, soprattutto per il fatto che la primavera 2010 passerà sicuramente alla storia come una delle più fredde e piovose degli ultimi decenni. Il coraggio degli acrobaticari cisalpini ha però avuto ragione anche del maltempo: in barba ad ogni avversa previsione la prima prova del Campionato, giunto ormai alla sua ventisettesima edizione, ha avuto il suo regolare avvio il primo giorno di primavera sulla pista bergamasca di *Grassobbio* in una condizione umida, nuvolosa, un po' fredda ma non piovosa.

Sicuramente la partecipazione ha registrato qualche defezione, dovuta sia all'anticipo che al maltempo, ma lo zoccolo duro era presente ed agguerrito, soprattutto nella categoria ACRO, da sempre la più combattuta.

Nella categoria BIG, dove la partecipazione è risultata più penalizzata, Alberto Maggi si aggiudica la prima vittoria stagionale davanti a Marco Valliera che debutta con il suo "*Frankenstein*", un classic ucraino a cui è stato trapiantato il piano di coda dell'*Italy* distrutto lo scorso anno a Belgrado: a vedere le prestazioni si direbbe una operazione ben riuscita che ha creato "il mostro". Il neo-promosso Aivia Bosio non perde tempo e si aggiudica subito il terzo gradino del podio ai danni di Mauro Fiussello e Gigi Furlan, anche approfittando della assenza del "locale" Milani, vittima di un virus influenzale.

Ottima la prestazione di Albino Raveane che, mentre dirigeva la gara da lui stesso organizzata, riusciva anche a vincere nella categoria ACRO sorprendendo, all'ultimo lancio, Giorgio Zenere e Mario Bosio, convinti di contendersi il piazzamento d'onore.

La sottoscritta festeggiava invece il giorno del proprio compleanno con un soddisfacente quarto posto davanti al debuttante Angelo Bernini, aeromodellista di Piacenza che frequenta la pista di Piazzale Olimpia ad Alessandria e che utilizza un modello di costruzione russa proveniente dalla collezione Tellarini. Un po' distratto dall'incombenza dei conteggi, Casarola conclude al sesto posto davanti a Viti e Doni.

Nella categoria SPORT domina anche quest'anno Lino Dal Maso, che abbandona il *Nobler* per un acrobatico acquistato da Clemente Cappi e che, si spera, l'anno prossimo abbandonerà finalmente anche questa categoria propedeutica per passare tra gli "ACRO", avendone ormai tutti i numeri.

Qualche incertezza caratterizza invece la preparazione di Attilio Savoldi, che non esegue ancora tutte le manovre acrobatiche ma offre sempre grande spettacolo per un pubblico annoiato dalla ripetitiva e monotona esecuzione del programma; il generoso "Attila" ha inoltre offerto anche il proprio modello all'avversario diretto, Sergio Innocenti di Reggio Emilia, impossibilitato ad usare il proprio per irrisolvibili problemi al motore.

La prova bergamasca è stata inoltre anche una occasione di rodaggio per la giuria, composta da Giordano Laghi, Luca Barzagni e Guido Fasano, in vista dei prossimi impegni stagionali.

Dopo una pausa di più di due mesi, il popolo del Cisalpino si ritrova allo Stadio dei Fiori di *Valdagno*. Come ogni anno, la gara di acrobazia si svolge in contemporanea col raduno VVC, frequentato da molti assidui appassionati che hanno effettuato i loro lanci a ciclo continuo, interrompendosi solo per permettere qualche volo di prova ai concorrenti della gara F2b.



Franco Ballezio aiutato da Mauro Fiussello



**Dionisio Furlan**



**Alberto Maggi lascia il modello di Giacomo felici**



**Guido Fasano**



**Giacomo Felici**



**I giudici di gara in pausa pranzo**



**I premiati della categoria acrobig**



**Giorgio Zenere in veste di aiutante**



**Alberto Maggi**

**Massimo Sangiacomo****Mauro Fiussello**

Un po' ridotta, la partecipazione vedeva 5 concorrenti nella categoria BIG, 7 nella ACRO e uno solo, il locale Lino Dal Maso, nella SPORT, categoria in cui è ovviamente risultato vincitore.

Tra i BIG si impone nuovamente Alberto Maggi seguito da Giacomo Felici e Mauro Fiussello. Solo quarto Aivia Bosio che, per paura delle insidiose turbolenze dello Stadio dei Fiori, non ha gareggiato con le sue armi più affilate, pronte per la trasferta "mondiale" in Ungheria. Ultima posizione per Dionisio Furlan che non ha potuto ne completare il primo lancio ne effettuare il secondo a causa di un guasto al motore.

Tra gli ACRO vince Giorgio Zenere, forse anche grazie al caloroso sostegno del pubblico locale, infliggendo un deciso distacco a Mario Bosio. Terza posizione per Albino Raveane, che rinuncia a tentare la rimonta al secondo lancio a causa di un persistente dolore al braccio (proprio quello destro). Ottimo quarto posto per Bernini che, senza difficoltà, si impone sulla sottoscritta; chiudono la classifica Torchio e Viti, entrambi alle prese con problemi di motore.

I due lanci sono stati effettuati prima della pausa pranzo, mentre la premiazione ha avuto luogo nel primo pomeriggio; come già avvenuto nelle edizioni precedenti, gli organizzatori hanno premiato i partecipanti con prodotti gastronomici locali, sempre molto apprezzati.

La gara di Ciriè, in concomitanza con la terza prova del Campionato Italiano, conclude il Cisalpino 2010 e la stagione agonistica annuale. In una giornata inizialmente nuvolosa ma successivamente calda ed assolata 15 concorrenti, di cui 12 partecipanti anche alla prova di Campionato Italiano, si sono disputati i due titoli in palio.

Nella categoria BIG i giochi erano già fatti e Maggi, con all'attivo due vittorie, si aggiudica il Cisalpino 2010; nonostante queste premesse, Marco Valliera vince la prova ciriacese, si aggiudica il secondo posto nella categoria BIG e conclude degnamente la stagione portandosi a casa il titolo di Campione Italiano, avendo vinto anche le due prove precedenti di Lugo e Malpensa. Ormai abituato ai piazzamenti d'onore, Aivia Bosio si classifica terzo davanti a Giacomo Felici, Mauro Fiussello e Franco Ballesio. Chiudono la classifica BIG Vittorio e Gigi Furlan.

Nella Categoria ACRO vince Mario Bosio ma cede il titolo a Giorgio Zenere, classificatosi secondo davanti ad Albino Raveane, al terzo posto anche nella classifica finale. Buona la prestazione di Bernini giunto quarto, che conclude così al quinto posto della classifica finale la sua prima annata di gare e lascia intravedere la possibilità di miglioramenti futuri. Segue Torchio che, grazie ad un buon primo lancio e al sostegno del pubblico locale, si aggiudica la quinta posizione davanti alla sottoscritta e a Casarola.

Già esigua nelle altre prove, a Ciriè la categoria SPORT risultava completamente assente, per cui la classifica

**Marco e Luca Valliera****Mario Bosio**

finale vede la vittoria di Dal Maso, promosso d'ufficio alla categoria ACRO, seguito da Savoldi e Innocenti ai quali, con deroga speciale, è invece concessa la permanenza illimitata nella SPORT.

Variata rispetto alle prove precedenti, la giuria della gara ciriacese vedeva all'opera Luca Barzaghi (già presente alle altre due) affiancato dai giudici del concomitante Campionato Italiano Lillo Condello e Clemente Cappi; quest'ultimo, che l'anno prossimo compirà ottant'anni, al termine della cerimonia di premiazione ha annunciato la propria decisione di ritirarsi dalla impegnativa attività di giudice: durante la pausa pranzo aveva però fatto un volo con l'acrobatico di Torchio, circostanza che potrebbe lasciar supporre la volontà di ritornare in qualità di concorrente!

Con la prova di Ciriè va quindi in archivio anche la ventisettesima edizione del Campionato Cisalpino.

La partecipazione è stata poco numerosa ma abbastanza stabile e di livello elevato; a differenza di quanto avveniva qualche anno fa, infatti, la maggior parte dei concorrenti del Cisalpino partecipa anche a gare nazionali ed internazionali, per cui questo circuito ha un po' perso la sua connotazione di categoria "amatoriale" per assumere quella di occasione di confronto e verifica della preparazione acquisita in vista di altri appuntamenti sportivi. Purtroppo è mancato il rilevante apporto agonistico di Maurizio Milani, assente alla prima prova per motivi di salute e nelle successive per impegni di studio.

Per l'organizzazione dell'edizione 2011 ci si ritroverà, come ogni anno, a Grassobbio nel mese di Dicembre: in quella occasione i gruppi interessati potranno avanzare la loro candidatura per organizzare una prova, i giudici potenziali potranno proporsi per effettuare una annata di training in vista di successive "promozioni" e tutti i concorrenti potranno avanzare le loro proposte affinché il Cisalpino continui il suo percorso ormai quasi trentennale.

**SILVIA FIUSSELLO**

## CLASSIFICHE

### Classifica categoria BIG

	Concorrente	GRASSOBBIO		VALDAGNO		CIRIE'		TOTALE
		punti	millesimi	punti	millesimi	punti	millesimi	
1	MAGGI Alberto	1163.50	1000	3336.3	1000	1117,03	983,64	2000
2	VALLIERA Marco	1133.47	974.18	-	-	1135,60	1000	1974,18
3	FELICI Giacomo	-	-	3100.8	929.41	1048,57	923,30	1852,71
4	BOSIO Aivia	1034.97	889.53	2925.3	876.80	1074,17	945,90	1835,43
5	FIUSSELLO Mauro	1027.03	882.70	3034	909.39	1046,27	921,30	1830,69
6	FURLAN Dionisio	986.1	847.52	587.8	176.18	990,23	871,90	1719,42
7	BALLESIO Franco	-	-	-	-	1041,23	916,80	916,80
8	FURLAN Vittorio	-	-	-	-	965,50	850,21	850,21

### Classifica categoria ACRO

	Concorrente	GRASSOBBIO		VALDAGNO		CIRIE'		TOTALE
		punti	millesimi	punti	millesimi	punti	millesimi	
1	ZENERE Giorgio	929.7	975.82	2961.3	1000	933,17	903,94	1975.82
2	BOSIO Mario	895.97	940.42	2828.1	955.02	1032,33	1000	1955.02
3	RAVEANE Albino	952.73	1000	2648.2	894.26	894,83	866,80	1894.26
4	FIUSSELLO Silvia	889.6	933,73	2587.8	873.87	839,63	813,33	1807,60
5	BERNINI Angelo	813.93	854.31	2608.1	880.72	869,90	842,65	1735,03
6	TORCHIO Olimpio	-	-	2234.9	754.40	854,57	827,80	1582,2
7	CASAROLA Giuseppe	851	834.06	-	-	771,40	747,24	1581,3
8	VITI Roberto	773.37	811.74	2127.1	718.29	-	-	1530,03
9	DONI Enzo	770.5	808.72	-	-	-	-	808.72

### Classifica categoria SPORT

	Concorrente	GRASSOBBIO		VALDAGNO		CIRIE'		TOTALE
		punti	millesimi	punti	millesimi	punti	millesimi	
1	DAL MASO Lino	846.4	1000	2682.2	1000	-	-	2000
2	SAVOLDI Attilio	453.00	535.2	-	-	-	-	535.2
3	INNOCENTI Sergio	117.67	139.02	-	-	-	-	139.02



## ***VOLO VINCOLATO CALABRIA***

**E. MARRA e A. BARRECA – emarra45@yahoo.it**

# **VII RADUNO VVC** **7 NOVEMBRE 2010** **BOVETTO -- REGGIO CALABRIA**

E così, anche la settima edizione di questo incontro è storia. L'emozione, l'ansia che non tutto possa andare come vorrei, sono rimaste le stesse, come nella ormai lontana prima edizione ( e successive); tutto è sempre uguale, eppure cambia.

L'entusiasmo dei primi raduni, quell'atmosfera di stupefatto piacere di ritrovarsi, l'emozione di verificare ogni volta che sì, ci siamo tutti o quasi...forse tutto questo si è adagiato in una sorta di routine. Prima però che la routine potesse generare indifferenza è arrivata la formula del Gip 46 a dare nuovo slancio ai nostri incontri: giovani e...meno giovani hanno provato ( in alcuni casi riprovato) il gusto dell'agonismo. L'anno scorso è stata lanciata l'idea di saggiare la stessa formula, dell'agonismo intendo, per tentare di risuscitare al Sud l'acrobazia in volo vincolato, o F2b.

L'eccessivo entusiasmo ci ha però portato ad esagerare, mettendo in programma una gara di Gip 46 e una di F2b. Troppo tardi mi sono reso conto che avremmo penalizzato chi voleva semplicemente partecipare al raduno e non alle gare. Per nostra fortuna, si è verificato un calo di partecipazione alla gara di Gip 46, calo forse fisiologico, dopo anni ormai di intensa partecipazione a questa formula così indovinata; comunque sia, questo ha consentito alcune esibizioni di combat da parte dei soliti noti Siracusani: Orazio e Giuseppe Motta, e Francesco e Maurizio Anastasi. Gli Anastasi hanno poi partecipato anche alle gare: il loro box era un groviglio di cavi, modelli, manopole...

La gara del Gip 46 ha visto la vittoria di Franco Castro, cosa che da queste parti non stupisce nessuno; la relativa classifica, come quella di acrobazia, è in coda a questi appunti.

La gara di acrobazia ha visto la partecipazione di ben tredici concorrenti, cosa che fa ben sperare per il futuro della categoria. Ha anche visto, finalmente, la presenza di una giuria fissa, composta da Pino Bianco, che si è sacrificato come concorrente, per assumersi l'ingrato compito di giudice, e da Claudio Barbanera, proveniente, udite udite,, da Ancona, appositamente per permettere la composizione di una giuria, problema altrimenti non risolvibile, almeno in questa



**Ennio Marra**



**Alessandro Agrusa**



**Lucio Raccuja**



**Mimmo Speranza**



**Attilio Di Figlia**



**Filippo Todaro e Ciccio Castro**



**Maurizio Anastasi**



**Orazio e Giuseppe Motta**



**Giovanni Viglianti, Mauro Campa**



**Ferdinando Preianò**



**Il Nobler di Daniele Tamburini dopo la collisione con la porta**



**Giovanni Viglianti**



**Leone Parlavecchio**



**Mauro Campa**



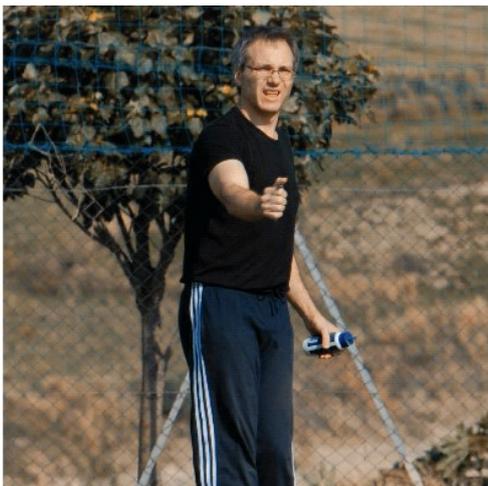
**Emanuele Di Bartolo**



**Giorgio Capasso**



**Annamaria Barreca, Ennio Marra, Emanuele Di Bartolo**

**Daniele Tamburini****Francesco Anastasi****I giudici F2b al lavoro: Pino Bianco e Claudio Barbanera**

occasione. Sì perché Piero Angelini, altro possibile giudice di F2b, è anche valido cronometrista per il Gip 46, e non avendo il dono dell'ubiquità...

Insomma, l'entusiasmo e la passione di Claudio, che voglio qui ringraziare, ha consentito lo svolgimento della gara F2b, correttamente giudicata e il cronometraccio della gara di Gip 46, da parte dell'esperto Angelini. E non finisce qui: infatti la signora Barbanera si è insediata al tavolo della direzione di gara e ha eseguito l'ingrato e delicato lavoro di "tabulator", sviluppando i punteggi delle schede di valutazione.

La giornata si è così svolta tranquillamente, solo che il vento, inizialmente più che accettabile, e progressivamente aumentato fino a causare, nel corso del secondo lancio, non poche preoccupazioni.

Ha vinto Gianni Viglianti, con un modello particolarmente adatto al meteo della giornata; sfortunato Tamburini, che in un lancio di prova ha seriamente danneggiato il suo Nobler, che ha urtato il palo di una porta. La sfortuna non si è accontentata, perché nel secondo lancio, effettuato col modello di Bruno Massara, all'uscita di una figura che non ricordo, ma credo fosse una clessidra o un'otto verticale, una raffica maligna gli ha spiattellato il modello, eliminando così due concorrenti in un sol colpo...

La giornata si è conclusa con la premiazione delle due gare i saluti e gli arrivederci a Gela, in Dicembre, il nostro Sud qualche vantaggio deve pur averlo... I partecipanti si erano da poco avviati sulla strada del ritorno quando il vento, ormai fortissimo, si è trasformato in una vera tempesta, con un temporale veramente intenso e relativa pioggia di tipo alluvionale...

Ma sia pur con un brivido, anche stavolta abbiamo potuto dire: "è andata bene...".

**ENNIO MARRA****CLASSIFICA F2B**

1	Giovanni Viglianti	912.0
2	Ennio Marra	910.5
3	Bruno Massara	770.5
4	Daniele Tamburini	766.0
5	Domenico Speranza	749.0
6	Francesco Anastasi	743.0
7	Maurizio Anastasi	712.5
8	Giorgio Capasso	606.5
9	Leone Parlavecchio	416.0
10	Emanuele Di Bartolo	386.5
11	Mauro Campa	272.0
12	Attilio Di Figlia	36.0
13	Ferdinando Preianò	17.0

**CLASSIFICA GIP 46**

1	Francesco Castro
2	Maurizio Anastasi
3	Filippo Todaro
4	Francesco Anastasi
5	Alessandro Agrusa
6	Daniele Tamburini



## **VOLO VINCOLATO SICILIA**

**B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it**

### **CAMPIONATO MONDIALE DI F2D COMBAT** **BEKESCSABA-UNGHERIA--23/31 LUGLIO 2010**



**La nazionale italiana F2 al completo**

**L**a strada per arrivare al “Bekescsaba Airport” è stata tutto sommato agevole, tranne l’ultima parte di strada statale abbastanza stretta e trafficata; il vero problema che si deve affrontare nell’Europa dell’est è come sempre che le uniche persone che incontri per strada sono solo vecchietti o ragazzi che non parlano assolutamente l’inglese e ti scuotono la testa come se fossi tu a non essere capace di farti capire.... Comunque alla fine siamo arrivati, grazie alla tecnologia (alias navigatore), che ormai ti porta veramente a centrare le coordinate geografiche impostate.

L’aeroporto era abbastanza bello, dotato di un discreto bar-ristorante, dove abbiamo trascorso delle belle serate assieme agli altri piloti della nazionale. Sulla pista di questo aeroporto atterravano e decollavano continuamente ultraleggeri ed alianti molto belli e caratteristici.

Quest’anno, rispetto agli altri anni, la cerimonia d’apertura è stata allo stesso tempo bella ed originale, poiché non è stata effettuata di sera la solita sfilata delle varie nazioni, ma, dopo il discorso iniziale sopra le nostre teste si è svolto uno spettacolo aereo con un bell’acrobatico vero che ha effettuato numerose evoluzioni apprezzate da tutti.

L’indomani il campionato è finalmente iniziato.

I sorteggi, per i componenti della nazionale di combat F2D, non sono stati molto favorevoli, a Cantatore è andato Antonio Furtado (BRA), a Mancini Valeriy Druzhinin (KAZ), a Pachetti Ole Bjerager (DEN), e a me Patrick MacKenzie (CAN) (tra i primi al mondo, sigh!). Cantatore, Mancini e Pachetti hanno vinto la loro batteria, mentre io ho perso. Devo però dire che ho perso la

batteria per soli 10 secondi di volo, perché il canadese, quando mancava poco al termine dei quattro minuti, essendo leggermente in vantaggio per i



**La nazionale italiana di combat (F2D) con i cronometristi, capisquadra e contattaggi italiani**

secondi di volo, ha buttato a terra il modello, rinunciando al combattimento. La sfortuna è stata che i primi due modelli titolari cadessero a terra, ma il mio dalla parte opposta alla postazione del mio meccanico (Papà Orazio), ed il suo proprio davanti ai suoi meccanici; quindi, il canadese è ripartito subito ed il mio è ripartito dopo che Andrea Pachetti ha percorso la metà della circonferenza esterna per andare a prendere la coda dal modello caduto e poi di nuovo per ritornare da Papà ed agganciare la coda al modello riserva. Ormai non è più concesso ai meccanici che tengono il modello in moto di correre incontro verso l'altro meccanico che va a prendere la coda, e quindi purtroppo questa differenza di secondi di volo ha così determinato l'esito della batteria.

La tattica di gettare a terra il modello quando sei leggermente in vantaggio è ormai adottata da molti, anche se ci sono tra gli addetti ai lavori molte perplessità per questo comportamento, da molti definito anche anti-sportivo.

Sinceramente, perdere così ti lascia l'amaro in bocca, perché sarebbe molto meglio terminare una batteria dignitosamente in aria, battagliando fino alla fine, ma purtroppo, come si dice nell'ambiente "*combat is ... combat*" e quindi dobbiamo accettare anche questo e farne esperienza.

Per il secondo turno io lottavo contro Vladimir Maximenko (KAZ), Cantatore contro Patrick MacKenzie (CAN), Mancini contro Romeo Donchev (junior BUL) e Pachetti contro Evgeny Zhelyazkov (BUL).

In questo turno Pachetti, Cantatore ed io abbiamo vinto, mentre Mancini ha perso.

Per il terzo turno, i sorteggi non ci hanno favorito molto. A me è toccato Lennart Nord (SWE), a Mancini Staffel Gunter (AUT), a Cantatore Igor Trifonov (RUS) ed a Pachetti Horst Andre (GER).

Questo terzo turno è andato male, in quanto tutti e quattro abbiamo perso, l'unica differenza era che Cantatore non aveva mai perso, mentre gli altri avevamo già una sconfitta e quindi siamo usciti dalla competizione. Poi Cantatore ha ottenuto un'altra vittoria ed è uscito al quinto turno.

Le classifiche finali le avete già lette sul numero scorso del notiziario, alla fine dell'articolo sull'F2B redatto da Silvia. Per la cronaca, comunque, il russo Igor Trifonov ha vinto per la terza volta il campionato mondiale di combat, secondo il lituano Audrius Rastenis (secondo anche

all'europeo 2009) e terzo lo spagnolo Jose Luis Lopez. Nella classifica a squadre prima la Russia, seconda l'Ucraina e terza la Lituania.

Come ogni anno, ormai, devo dire che l'amicizia e la "complicità" tra i concorrenti italiani junior e senior di tutte le specialità dell'F2 non è mancata.

Ad esempio, noi junior della nazionale e Marco Valliera, abbiamo trascorso molto tempo insieme, andando anche in giro per il campeggio, sito all'interno dell'aeroporto, facendo volare anche un piccolo aereo RC di Marco, un modello elettrico autocostruito in EPP.



**A sinistra: I modelli di Igor Trifonov (RUS) prima della finale. A destra: Il podio senior dell'F2D.**

Nelle giornate seguenti il nostro ruolo era ormai solo di turisti, sempre in giro per le piste di volo ed i banchi di materiale in vendita aperti da tutti i venditori ucraini, russi, ed anche dal nostro Adriano Molteni.

Se non altro, non dovevamo più fare i maratoneti andando dal camper alla pista nel minor tempo



**Giuseppe ed Orazio Motta con Igor Trifonov, conosciuto già nel 2000 in Coppa del Mondo a Cagliari**

possibile, a volte con le casacche già messe, per prendere piccoli oggetti che non sono mai serviti, ma che poi in casi eccezionali servivano!

Per fortuna ho potuto sfruttare la bicicletta, che mi ha evitato ore e ore di passeggiate inutili tra un campo e l'altro, spesso molto distanti tra di loro, ottimizzando anche il tempo in cui riportavamo le notizie al nostro grande caposquadra, sempre presente in pista, Luigi Lanzoni.

Escludendo qualche giorno di pioggia, per il resto la sera i tramonti erano veramente favolosi, perché andavano coprendo tutte le tonalità del rosso, viola ed arancione.

La cerimonia di premiazione si è effettuata, a differenza degli altri anni, in un hangar al chiuso, poiché ormai era calato il sole e stava scendendo anche un po' di umidità.

Purtroppo quest'anno le ovazioni dell'Italia per il podio sono state veramente poche, infatti abbiamo esultato solo quando Aivia Bosio ha guadagnato la medaglia di bronzo Junior F2B.

Ma per me c'è stato anche un bel po' di rammarico quando hanno chiamato i concorrenti sul podio dell' F2D junior al pensiero che su uno di quei gradini ci sarei potuto stare io; tuttavia, alla fine, non mi posso lamentare, perché ho conquistato comunque il quarto posto junior nell'F2D, che non è proprio da buttare via.

Sinceramente, a questo punto, mi sto allenando e nutro molte speranze per l'anno prossimo all'Europeo 2011 in Polonia, in quanto, da vice campione europeo junior ancora in carica, tenterò senz'altro di salire nuovamente sul podio di un campionato europeo, per raccogliere ancora un risultato positivo per me e per tutta la squadra italiana, che cerchiamo di rappresentare al meglio ogni anno. A proposito di comportamenti antisportivi, quest'anno si è registrato un fatto spiacevole per l'ambiente del combat; infatti in una delle ultime batterie per aggiudicarsi le posizioni alte della classifica finale, l'ucraino Stas Chornyy, pluri titolato campione mondiale, europeo e di coppa del mondo, ha effettuato una manovra così scorretta che gli stessi giudici non riuscivano nemmeno a pensarla possibile, tanto è vero che inizialmente gli avevano dato ragione, squalificando la giovane avversaria Natalia Dementieva (Moldavia), ma poi, in seguito alle vibranti proteste del padre Igor Dementiev, suo meccanico in campo, si sono dovuti affidare alla prova televisiva, osservando bene i filmati girati da molti concorrenti fuori dal cerchio ed hanno così squalificato l'ucraino, determinandone l'uscita dalla competizione.

Questi i fatti: dopo una batteria finita in pareggio, quando i due concorrenti si sono affrontati nuovamente per il re-fly, ad un certo punto sono finiti a terra col primo modello; i loro modelli sono stati tirati fuori dal cerchio dai rispettivi meccanici, ma sono rimasti a pochi metri l'uno dall'altro.

A quel punto, Natalia poneva a terra fuori dal cerchio centrale la manetta del suo modello caduto, ad un paio di metri da Stas.

Quest'ultimo, in un batter d'occhio, dopo aver posto a terra la sua prima manetta vicina a quella di



Una vista parziale del banco di vendita di Stas Chornyy

Natalia, prima di rialzarsi, prendeva la manetta a terra di Natalia e la posizionava sui propri cavi di riserva del modello che da lì a poco doveva decollare. Ovviamente al decollo del modello riserva, egli sbatteva a terra volontariamente, chiedendo la squalifica dell'avversaria, rea di aver lasciato i cavi del suo modello caduto sopra i cavi del modello di riserva dell'ucraino e di averne così ostacolato il pilotaggio al decollo.

Come detto, i giudici inizialmente sono caduti nel tranello, non potendo immaginare possibile una tale azione, ma, tra il pubblico, i russi e gli inglesi che erano vicini al luogo del misfatto, sebbene al di là della rete di protezione, avevano visto tutto ed hanno cominciato a rumoreggiare gridando “buuu” all'indirizzo

dell'ucraino.

Alla fine, come già detto, i giudici hanno squalificato Stas e dato la vittoria a Natalia, che ha così conquistato il quarto posto assoluto.

Peccato per Stas che si sia macchiato di tale scorrettezza, mettendo in ombra la sua prova mondiale in questo modo ed uscendo così dalla competizione.

Capite quindi, cosa significa il detto che ho citato sopra “*Combat is combat*” ? C'è poco da fare, l'importante è vincere per i rappresentanti di queste nazioni, perché per loro, che vendono costantemente in tutto il mondo sia in campo che per corrispondenza, una perdita clamorosa è una perdita notevole di immagine.

Chiaramente in molti non eravamo d'accordo con questo modo di fare, ma purtroppo nel combat esasperato di oggi, e con gli affari che ci sono nelle vendite dei materiali, quasi tutti di provenienza dell'Europa dell'est, succede anche questo.



**Quando il gioco si fa duro (Foto di Claudia Kehnen)**

Quest'anno abbiamo anche avuto il piacere di avere come contatagli e cronometristi in campo due italiani e precisamente Adriano Molteni e Piero Incani, che si sono dati da fare per svolgere bene il loro ruolo.

Alla fine erano molto stanchi anche loro, ma abbondantemente soddisfatti.



**Giuseppe Motta (a sinistra) nel combattimento con Vladimir Maximenko (KAZ).**

tutti gli accorgimenti necessari che li fanno pesare non più di 230 grammi, senza motore e senza shut-off.

Gli stessi miei modelli vengono usati anche da Andrea Pachetti, in configurazione però con coda larga attaccata al bordo d'uscita.

Per chi volesse visionare il filmato della squalifica di Chorny, esso è visibile al seguente indirizzo web :

<http://www.f2d.dk/konk/konk.htm>

Ormai i materiali utilizzati dalla squadra italiana di combat sono abbastanza allineati a quelli degli avversari ed in alcuni casi addirittura i motori sono più veloci: in particolare, Mancini, Pachetti ed io usiamo solo motori Fora di tutte le svariate annate, anche i recenti Fora 2010, mentre Cantatore ha usato per l'occasione gli AKM a venturi reverso.

I miei modelli sono, ormai da parecchi anni, di provenienza moldava e realizzati dal Campione mondiale del 2008 Stas Culatcickin; mio Papà li acquista direttamente da lui sia già pronti che in kit, con bordo d'uscita in tondino di carbonio e

**GIUSEPPE MOTTA**



## VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ [wendover@alice.it](mailto:wendover@alice.it)

# AMARCORD

di Gabriele Macrì

2<sup>a</sup> parte – Attività febbrile

**D**a quel momento non ebbi requie. Cominciai col mandare centocinquanta lire in francobolli al ben noto indirizzo di Corso Sommeiller 24 a Torino e ne ebbi in cambio il favoloso catalogo *Aeropiccola*. Raccolsi tutti i miei risparmi, approfittai biecamente del discreto esito della fine dell'anno scolastico per sollecitare con subdole tattiche le consuete regalie da zie e nonni, ottenni un congruo anticipo sulle paghette estive, e alla fine potei permettermi di ordinare un *G.20* glow, la scatola del *Trainer*, e tutto, ma proprio tutto - dal *Tendic* alle decals - ciò che mi sarebbe servito per costruirlo.

Mentre attendevo l'arrivo di tutto quel bendiddio, non passava giorno senza che ottemperassi a due impegni inderogabili: riguardarmi le foto che avevo scattato alla manifestazione, e fare una passatina da via Ginnasio per spiare tra i manifesti affissi. C'è poco da fare: a cercare una cosa, prima o poi la si trova. Così un bel giorno un altro manifesto giallo mi fece battere il cuore: di lì a poco, il *Gruppo Aeromodellistico Galatinese* organizzava un raduno interregionale di Acrobazia e Combat al campo sportivo di Galatina. Altro *shock*: un gruppo aeromodellistico a Galatina! Chi l'avrebbe mai detto! E Galatina per me divenne all'istante un posto magico, la concretizzazione dell'ideale aeromodellistico, il paese di Bengodi del volo vincolato, il polo tecnologico del modellismo italiano.

A pranzo ne parlai ai miei, e chiesi al pater familias di accompagnarmi lì, domenica l'altra; lui aderì con inaspettata remissività. Ma dieci giorni sono tanti, e niente può ipotecare il futuro. Della severità paterna ho già accennato, ma – dal canto mio – neanche io ero uno stinco di santo. Non so

quale marachella combinai, ma certamente fu qualcosa di grave, e il verdetto paterno fu esemplare: mai più mi avrebbe accompagnato a quella manifestazione. Lo sapevo che a nulla sarebbero valsi pianti e strepiti, e poi anch'io avevo un orgoglio niente male. Abbozzai con dignità facendo spallucce.

La domenica fatidica si andò al mare come consueto. Ma mentre me ne stavo a mollo con l'inseparabile maschera appiccicata al viso, ogni pesciolino che mi guizzava davanti



Questo fu tutto ciò che riuscii a vedere della manifestazione di Galatina

diventava un acrobatico in volo vincolato, ogni danza nuziale di donzelle era una batteria di combat, mentre non facevo che chiedermi cosa stesse accadendo in quel momento allo stadio di Galatina. Ma ve l'ho detto, non sono mai stato uno stinco di santo: tornato a casa, attesi che i due genitori fossero immersi nell'immane pennichella postprandiale, inforcai la bicicletta, uscii alla chetichella e mi misi a pedalare di gran carriera. A pensarci oggi, con il traffico attuale, quindici chilometri di statale con la graziella, sotto un sole a perpendicolo, sembrano una follia, ma erano altri tempi, e giunsi sano e salvo al campo, accolto da quella musica che avevo ormai imparato ad apprezzare molto più dei *Tchaikovsky* e degli *Chopin* che giravano per casa.



**Il mio *Trainer* fresco fresco di vernice**

Non fu come l'altra volta: un cerbero baffuto mi bloccò all'entrata del campo, e non si lasciò intimorire né impietosire da alcuna delle mie argomentazioni. Restai là, a guardare i voli attraverso la rete di protezione, accanto ai marmocchi con le dita nel naso e qualche pensionato col toscano in bocca. Quando tornai a casa, la solita scusa della visita ad un amico sembrò funzionare adeguatamente.

Fu solo un po' di tempo dopo che scoprii di non essere l'unico furbo in famiglia: mentre eravamo seduti a un tavolino

davanti al bar *Picchiatello*, il papà mi accusò raccontando la mia prodezza a zio Decio, illustre paleontologo e mio idolo giovanile. La risposta dell'allampanato professore fu immediata: “Bè? E tu che ti aspettavi che facesse?” Poi mi fissò: “Bravo!” disse, e mi intimò: “Adesso, vieni con me!”. Lasciò lo sconcertato genitore al tavolino davanti alle granite lasciate a metà, e mi portò a casa sua, dove ebbi in regalo – meraviglia delle meraviglie – un *Webra Mach 1* diesel dall'affascinante anodizzazione verde sul cilindro: era appartenuto all'amato fratello prematuramente scomparso e avrebbe dovuto motorizzare un carro armato da lui costruito con grande maestria, e che solo molti anni dopo avrei potuto ammirare di persona.

Questo episodio sembrò ammorbidire alquanto l'intransigente atteggiamento paterno verso la mia passione aeromodellistica, tanto che potei dedicarmi a piacimento alla costruzione del *Trainer*. E sì, perchè nel frattempo il tanto desiato pacco dell'Aeropiccola mi era arrivato, e – complici le vacanze estive ed una vecchia porta che mi serviva da piano di montaggio – stava prendendo forma nel giardino di casa, sotto il pergolato. Non sapevo né dove né quando lo avrei fatto volare, non avevo idea di come ricavare un paio di cavi da quella matassina di filo d'acciaio che avevo acquistato, né di come li avrei attaccati alla “manopola circolare” che avevo scelto, e tanto meno potevo immaginare dove trovare l'alcol metilico per la miscela, ma non me ne preoccupavo. Ormai sapevo di avere un asso nella manica. Il mio asso nella manica erano tre parole che dicevano: *Gruppo Aeromodellistico Galatinese*.

Fu così che una mattina inforcai di nuovo la graziella e ripresi la statale per Galatina. Sulle prime restai un po' perplesso: sembrava una cittadina di provincia tale e quale tutte le altre. Non trovai negozi di



modellismo ad ogni angolo di strada, nè i passanti andavano in giro con modelli sottobraccio, e tantomeno mi capitò di percepire alcun suono di motori. Ma ciò che veramente mi fece sdegnare fu che, delle decine di passanti che interpellai, non solo non ne beccai uno che conoscesse l'indirizzo della sede del Gruppo Aeromodellistico Galatinese, ma che la maggior parte di essi non sapessero neanche il significato della parola *aeromodellismo!*



**Nell'officina di Franco Tundo**

Alla fine incocchiai un vigile urbano che, pur ribadendo che non esisteva nessuna associazione che portasse il nome che dicevo io, mi indirizzò a un meccanico che mi avrebbe saputo dire qualcosa in merito. Seguì le indicazioni e giunsi ad una piccola fumosa autofficina come tante; ma appena vi feci capolino una visione mi abbagliò: l'intera parete al di sopra del bancone di lavoro era completamente tappezzata di modelli. Nè al mio occhio d'aquila sfuggì di riconoscerne, tra i tanti, un paio che ricordavo di aver visto volare ai raduni di Scorrano e Galatina. Ma sì, l'officina era quella di *Franco Tundo*, l'omino che avevo visto entrare per primo nel campo sportivo di Scorrano quel fatidico 1° maggio. Fu lui a darmi la feral notizia che non esisteva nessun *Gruppo Aeromodellistico Galatinese*, che l'aveva fatto scrivere sui manifesti solo per "darsi un tono" e nella speranza che l'evento potesse reclutare nuovi adepti consentendo di fondarlo davvero.

La notizia polverizzò all'istante il mito che mi ero creato sulla città di Galatina, e l'aureo manto di cui l'avevo ricoperta cadde tristemente ai miei piedi. Galatina era solo una cittadina di provincia come tante, e l'aeromodellismo non lo conosceva proprio nessuno. Fu probabilmente quella la prima volta che ebbi sentore di far parte di *una minoranza*, nè potetti immaginare che tale sensazione – anche al di là del limitato campo dell'aeromodellismo – sarebbe stata poi confermata in ogni istante della mia vita futura. Tuttavia la delusione, pur cocente, fu temperata dalla promessa

di aiuto da parte del Tundo, che si mise a disposizione per insegnarmi tutto ciò che sapeva. Le gite in bicicletta si moltiplicarono e divenni buon amico di Franco, che non gli pareva vero di avere un sì volenteroso allievo. Così, dalla *Galenica Salentina* fui in grado di acquistare alcool e olio di ricino e prepararmi il mio primo litro di miscela per rodare il G.20; imparai a domarlo e a rispettarlo – le prime pacche sulle dita sono le più dolorose; sostituii l'inservibile manopola circolare con un'altra in alluminio che mi regalò lui; mi preparai i cavi scoprendo che la terrazza di



**Finalmente, si vola!**

casa era lunga per l'appunto quindicivirgolanovantadue metri; adattai una cassetta di liquori Stock per il trasporto dell'attrezzatura da campo; insomma, mi preparai a puntino per la *Grande Prova*.

Giunse infine la domenica fatale. Al mattino ci ritrovammo appena fuori della rete di recinzione dell'aeroporto militare di Galatina, base della *Scuola di Addestramento Basico Iniziale* del 61° Stormo, dove un settore di pista in disuso consentiva facili decolli e atterraggi. Oltre a me e a Franco c'era l'inseparabile compagno di voli *Gigi Madaro*, che tutti conoscevano come "*il Professore*", uomo dal comportamento riservato e dall'irruente parlata, sempre guardato con rispetto dalla comunità aeromodellistica locale.

Toccava a me. Posizionato il *Trainer* sulla pista, stesi e attaccai i cavi, poi fui spedito alla manopola e i due si diedero da fare con il recalitrante G.20. Mentre ero solo soletto ad attendere l'accensione, una metamorfosi si operava nel mio stato d'animo: nella trionfale esaltazione con cui mi ero levato dal letto cominciò ad insinuarsi un sentimento di vaga apprensione, che cresceva man



**Gigi Madaro collauda il modello nuovo**

mano che gli spernacchiamenti del motore trasmettevano inconsuete vibrazioni alla mia mano. I due continuavano a menar pacche sull'elica, gli *Aermacchi 226* si avvicinarono a testata pista, ed io ero lì, sempre più impensierito, a ripetermi i suggerimenti impostimi. *Timoni a zero. Dai poco comando. Non farlo salire troppo. Guarda dove punta il muso del modello. Correggi solo quanto serve. Non pensare a niente, guarda solo il modello.* D'accordo, ma quanto diavolo ci vuole per metterlo in moto?!?

Finalmente si levò alto il canto del motore e Franco mi fece cenno di segnalare quando fossi stato pronto. Pronto?!? Ero pronto da un'ora! Segnalai di lanciare e il mondo cambiò.

L'universo come lo conoscevo non esisteva più, era diventato un vorticoso carosello urlante fatto di ombre e sprazzi di luce roteanti al centro del quale disperatamente cercavo di controllare un *Trainer* impazzito che saliva e scendeva, ora sfiorando ciò che una volta era stata la terra, ora salendo dritto verso quella parte dove prima c'era il cielo. "A zero! Livella! Dài meno comando!" sentivo vagamente che mi si urlava dall'esterno di quell'apocalisse. Ma che urlate, non vedete che ho da fare? Furono pochi secondi, ma per me rappresentarono l'anticamera del purgatorio; un botto soffocato mise fine alle mie sofferenze e ad una semiala del modello.

Stavo per posare la manopola e andare a constatare i danni del *Trainer*, del mio adorato *Trainer*, ma mi fu vietato severamente. "Non ti preoccupare, può volare lo stesso, riproviamo" mi fu detto. E l'agonia si ripeté, con la coreografica conclusione di un looping e tre quarti che si portarono via anche la semiala superstite.

Lo so già cosa state pensando: ma perchè il buon Franco, tanto amico e pilota così dotato, non era venuto anche lui al centro a tenermi la mano per i primi voli? Il motivo è semplice: Franco era un autodidatta, ed aveva imparato a pilotare rispettando l'uscita dei cavi dal terminale alare. Vale a dire, teneva la mano orizzontale e *cabrava nel senso in cui tutti noi picchiamo*. Conscio delle limitazioni di questa sua attitudine, non voleva trasferirmela, ed essendo lui stesso un "pilota istintivo" (nella mia vita non l'ho mai visto rompere un modello) sottovalutava le difficoltà dell'apprendistato.

Così me ne tornai a casa con un moncone senz'ali; il mio papà, venuto a riprendermi al campo, ebbe il buon cuore di non infierire e, pietosamente, cercò di allontanarmi dal mio dolore parlando del più e del meno. Ma se credete che quell'esperienza avesse



**Il Rat Racing del "Professore"**

scosso sia pur d'un tanto la mia passione, allora vi sbagliate di grosso. Avevo avuto il mio battesimo e, perbacco, avrei imparato a pilotare come tutti, costasse quel che costasse. Iniziò un periodo di febbrili riparazioni, allucinanti prove di volo e ancora ricostruzioni, tanto che, alla fine, della sagoma originale del *Trainer* non era rimasta traccia: ormai sapevo che a Lecce c'era un altro negozio – *Camping Sport* – che in un cassetto aveva quel tanto di balsa e modelspan che mi serviva per i miei lavori.

Ma ai miei due istruttori quel *Trainer* non era mai piaciuto, e non lo consideravano l'ideale per imparare a pilotare. *Nu' mbale*, non serve a niente, aveva borbottato il Professore quando lo aveva visto per la prima volta; ed evidentemente il suo occhio di falco aveva individuato tre o quattro gradi d'incidenza positiva che le fustelle avevano regalato alla sede alare nella fusoliera in balsa da dieci, e che infrangevano l'aurea legge del "tuttoinlinea". Anche Franco si dichiarò dello stesso parere, non so se per convinzione o per offrire un pietoso alibi alle mie scarse performances. Così, pur non lusingato dallo scarso apprezzamento per il frutto del mio lavoro, nel frattempo avevo ordinato una nuova scatola e, per non sbagliare, avevo anche cambiato marca. Era il *Super Scoiattolo* della Aviomodelli.

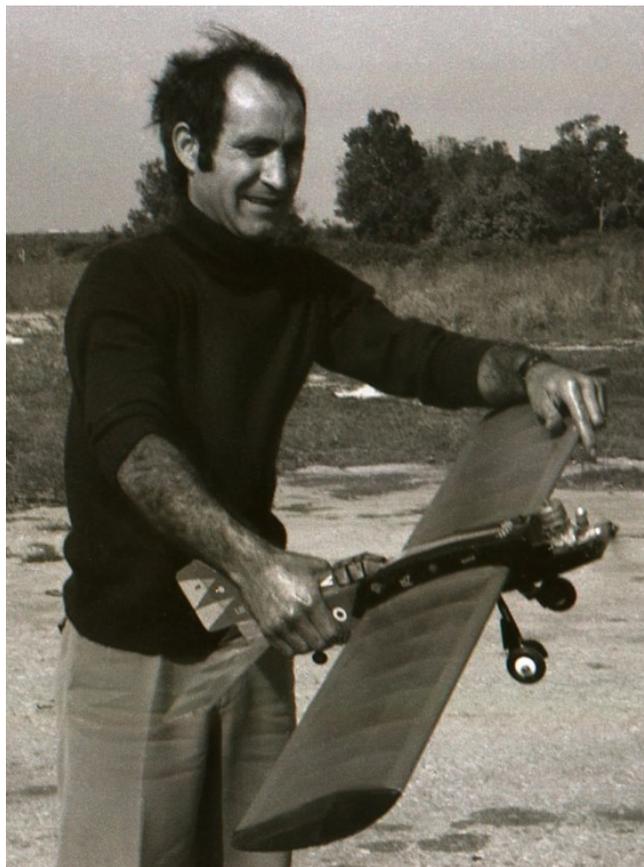
Intanto le vacanze erano terminate e le temperature iniziavano a scendere. Trasferii il mio "laboratorio" dal giardino alla polverosa cantina mai visitata da anima viva, salvo l'annuale visita degli operai che provvedevano al rifornimento di gasolio. Questo diventò il mio incontrastato regno per gli anni a venire, e lo inaugurai con la costruzione del nuovo modello. Quando fu pronto, mi ripresentai sul campo.

"Oh! *Quistu è bbuenu*, questo va bene" fu l'immediato commento del Professore quando lo vide. Sperai che avesse ragione. Giusto per scaldarmi, mi concessero un'ultima scassata con quello che una volta era stato il *Trainer*, e devo dire, modestia a parte, che feci un ottimo lavoro, riducendolo a un mucchietto di rottami completamente inservibili. Poi passammo al *Super Scoiattolo*. Il Gatto e la Volpe mi avviarono il motore e al mio segnale lo mollarono.

Incredibile. Il volo filò liscio come mai avrei immaginato, decollo, atterraggio e tutto. Sono passati tanti anni, ma mi rivedo, come se fosse ieri, a fissare quel piccolo bolide rosso e nero, la mia creatura potente e fragile, che filava dritta davanti a me a sette-otto metri di quota, sento ancora nella mia mano le vibrazioni del motore, il forte tiro sui cavi, provo nuovamente quell'inconsueta sensazione di dominare una cosa viva con la mia sola forza di volontà.

Quel giorno lo ricordo come uno dei più belli della mia adolescenza. La sera mi rigirai a lungo nel mio letto, incapace di prender sonno. Ora mi sentivo un aeromodellista *vero*.

Avevo imparato a pilotare.



**Franco controlla la carburazione del *Super Scoiattolo* prima del collaudo**

Era il *Super Scoiattolo* della Aviomodelli.

## Venti e più anni fa...

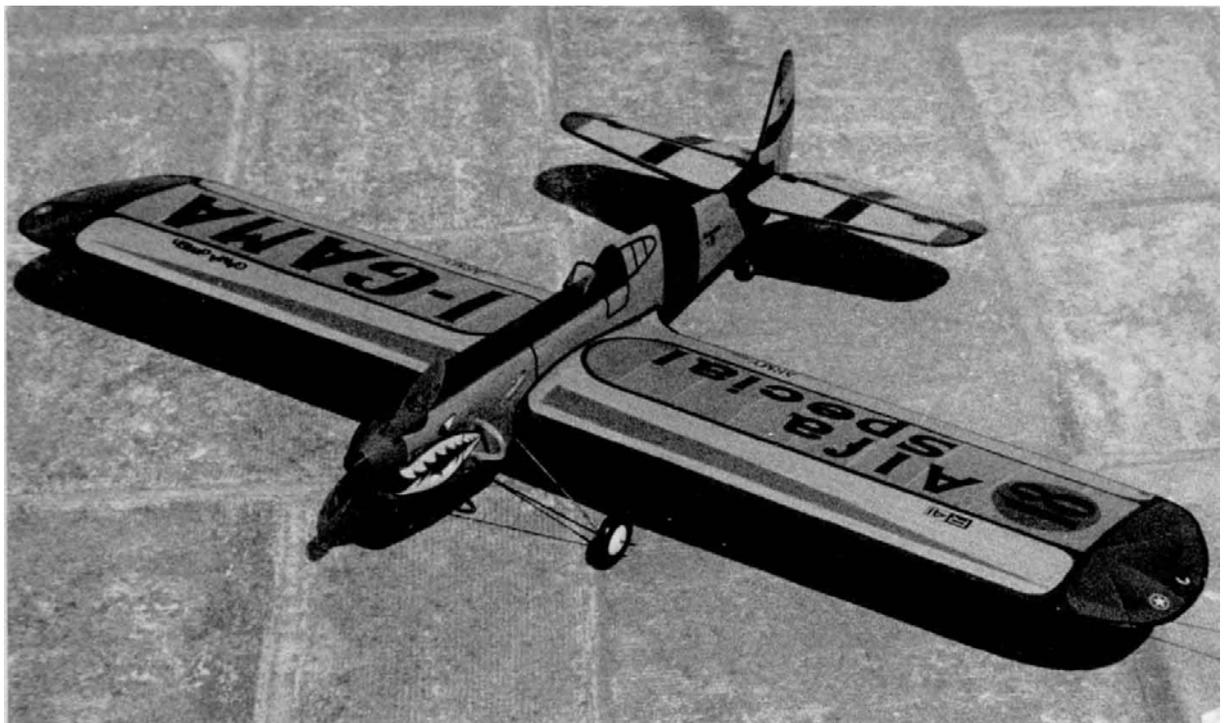


Fotografato da Ivan Poloni attorno al '68 in occasione di un campionato nazionale, ecco il bellissimo *Partenavia F400* costruito da Lucio Raccuja

## Venti e più anni fa...



E' il 31 ago 1969. Maurizio Crestani e Francesco Visonà si preparano per un volo in coppia dopo la gara di acrobazia a Rivoli. Foto Crestani.



Il bellissimo *Alfa Special* di Gabriele Macri. Il modello fu motorizzato prima con un G20/15 e successivamente con un G20/23. Maglie (LE) 1975.