

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 10 N. 3

Luciano Compostella, campione di F2B - A.Maggi

Campionati Europei F2 - S.Fiussello

Il Trivello di Piero Fontana - V.V.

Gli amici di Volo Vincolato - V.V.

Valdagno 9 Giugno 2013 - G. Zenere

Skywriter - E. Marra

Dal borotalco alla manica a vento - D. Speranza

Le interviste impossibili. 5 - Victor Stanzel - G.Macri

Venti e più anni fa...

Notiziario di

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 - 15 Settembre 2013 – Anno X - N° 3 -



SOMMARIO

- 3.....Luciano Compostella, campione di F2B – A.Maggi
 15.....Campionati Europei F2 – S.Fiussello
 21.....Gli amici di Volo Vincolato
 23.....Valdagno 9 Giugno 2013 – G. Zenere
 27.....Volo Vincolato Calabria: Skywriter – E. Marra
 30.....Volo Vincolato Sicilia: Dal borotalco alla manica a vento – D. Speranza
 33.....Volo Vincolato Puglia: Le interviste impossibili. 5- Victor Stanzel - G.Macri
 43.....Venti e più anni fa...
 44.....Venti e più anni fa...

*In copertina: Ennio Marra e Giovanni Viglianti a Piacenza, gara di F2B campionato Cisalpino 2013.
 Foto D. Speranza*

intl. V&V2013 GRAN CANARIA
13 al 15 Diciembre

COMBAT SPEED LIMIT
OTS & BASIC AEROBATICS

Pista de Vuelo Circular de Jimámar
Las Palmas de Gran Canaria

www.clubtamaran.com







LUCIANO COMPOSTELLA

CAMPIONE DI F2B

Testo e fotografie di Alberto Maggi



Era il 5 luglio 2013, mi trovavo di buon mattino alla pista di volo vincolato a Desio; l'intenzione era quella di tagliare l'erba e per evitare la canicola estiva decisi di farlo subito, prima che il sole fosse alto.

L'utilizzo del piccolo trattore tagliaerba in dotazione rendeva il lavoro meno faticoso e più usavo questo mezzo, più la sua guida diventava semplice. Il gusto che provavo nel tagliare l'erba regolando l'altezza delle lame mi dava una vera soddisfazione e, giro dopo giro, alle 9,45 circa, il lavoro era terminato. Tornando verso il deposito del trattore lungo la strada laterale sovrastante la pista, avevo la possibilità di vedere l'erba ben rasata - come si dice - "a regola d'arte".

Proprio in quel momento ho pensato a Luciano: ero combattuto tra digitare subito il suo numero sul cellulare o se aspettare il pomeriggio, per invitarlo a vedere la nostra pista nuova: in quelle splendide condizioni l'idea di potervi far volare il modello era una tentazione irresistibile.

Non avrebbe potuto dirmi di no, questa sarebbe stata una occasione bellissima per riuscire a recuperarlo al Gruppo Modellistico Monzese.

Conosciamo tutti tristemente ciò che dopo è successo ed adesso ci ritroviamo a ricordare la carriera modellistica di Luciano: il pilota più titolato in Europa ed in Italia, lo dicono i suoi sette Campionati Europei vinti, i ventiquattro titoli di campione Italiano, gli innumerevoli piazzamenti nelle centinaia di gare fatte.

La sua attività modellistica iniziò nel dopo guerra, in una situazione assolutamente carente di informazioni tecniche e di materiali adatti. Ricordo un aneddoto raccontato da Luciano: alla fine degli anni 40' tramite il passaparola, dei modellisti avevano scoperto, in un paese vicino a Monza, una parte di uno scafo usato dagli alleati; al suo interno, sotto diversi strati di tela catramata c'era un legno incredibilmente leggero: "il primo



Luciano e Alberto Maggi a Breitenbach nel 1982

balsa” - una vera novità averlo nelle mani, anche se ancora mancava l'abilità nell'usarlo correttamente ...(si era abituati ad usare materiali più pesanti e più duri).

Così i primi modelli furono costruiti con materiali di fortuna ed il suo primo motore regalatogli dalla sorella Nanda - l'aneddoto da lui raccontato a proposito del primo avviamento, credetemi, era una cosa divertente quanto incredibile.

Per cercare di trasmettere una idea del lavoro svolto da Luciano, cercherò di elencare in ordine cronologico i suoi progetti personali inerenti l'acrobazia in volo vincolato: sono oltre 30 disegni, mentre per gli aeromodelli costruiti ci rimane una sua risposta di qualche anno fa: “Sono talmente tanti che ne ho perso il conto”.

Ricordo che Luciano aveva una capacità grafica incredibile : il primo abbozzo di progetto per un aeromodello veniva in genere “schizzato” sulla carta da pacchi del negozio, assieme alle misure più importanti e, credetemi, in pochi minuti erano indicati tutti i dettagli.

Un raggruppamento grossolano dei progetti può essere pensato per “periodi motoristici” :

- G20: Sagittario, Josè Carioca.
- Fox 35 : Ercolino biplano, Camacc 1961 esistente, Camucc 1962 esistente, xxxx1961 esistente, Skilat 1964
- G21/46: Skilat 1966, Skilat motore rovescio, Slalom, Macchi 205, Macchi 202, Messerschmitt ME109, Tango motore dritto, Tango motore rovescio (N°3-4).
- G51: Tango smontabile (N°1-2).
- Picco 45: Fiat G55.
- Webra 60 4T: Fokker EIII, Poker, Lampo, Ka-iak.
- OS 48 Surpass 4T: Siai Ambrosini 403 poi motorizzato Enja 53, Black Star, Condor biplano, Puma biplano, Falco biplano.
- Enja 53: Macchi 205, FokeWulf Fw190, Freccia.
- OS 70: Airone N°1-2, Staifel.

Sicuramente ho dimenticato qualche modello, ma è viva la testimonianza del suo impegno a ricercare e sviluppare combinazioni vincenti tra modelli, motori, mantenendo il suo stile di pilotaggio.



Luciano, camp. Del mondo Helsinki 1969 - Dalmine, Luciano con il modello Quadrifoglio aiutato da Colombo



Camp. Europeo in Svezia: Rimoldi, Nencioni, Compostella, in piedi Orsini - Luciano al parco Monza



Squadra Italiana ai Mondiali in Rep. Ceca nel 1992, da sinistra: Maggi, Compostella, De Marchi, al centro Cesare

Luciano con il Fokker EIII e Massimo Rimoldi a Monza



Luciano a Treviso con Gigi Furlan

I modelli sono sempre stati costruiti con strutture semplici, intuitive e robuste, spesso sovradimensionate; il progetto teneva sempre in considerazione la parte esecutiva per realizzare semplicemente gli allineamenti, ricordiamo infatti che molti dei suoi modelli presentavano allineati sullo stesso asse: motore, ala e piani di coda (ancora oggi questo schema è adottato da diversi modellisti).

Luciano non amava ricamare le soluzioni motivandole con tante teorie “bla bla bla” : le sue erano intuizioni frutto di esperienze fatte sul campo e nel retro del negozio, negli intervalli di tempo tra un cliente e l'altro.



Luciano con il Ka-Yak motorizzato Webra 4 tempi

E' qui infatti che i suoi modelli sono stati costruiti: nel retro del negozio con un piano di lavoro tra le mole per l'affilatura delle forbici e dei coltelli. Aveva anche ricavato uno spioncino nel muro per osservare la porta di ingresso ... Ricordo che talvolta dei clienti entravano proprio mentre lui si accingeva ad incollare qualche pezzo con la colla epossidica, ed in tali circostanze assumeva uno sguardo tipico, quasi una smorfia che tratteneva impropri...

Nella costruzione amava usare utensili semplici, magari autocostruiti appositamente secondo necessità, ma sempre apprezzati da chiunque li prendesse in mano per saggiarne le prestazioni.



Treviso 1980. Luciano con il Tango e Salvatore Rossi



A Blènod in Francia con il SAI Ambrosini 403 nel 1988

Tra le innovazioni per l'acrobazia in volo vincolato circolare voglio sottolineare il suo contributo da protagonista nell'utilizzo dei motori a 4T e dei biplani: scelte che sono state criticate e osteggiate a varie riprese da presunti "espertoni" ai quali ha risposto... semplicemente con delle vittorie.

Lo stile di pilotaggio era innovativo, amava fare angoli secchi, con velocità maggiori rispetto alla maggioranza dei suoi avversari, prediligendo una trazione forte sui cavi, cosa che è stata ottimizzata appunto con l'uso dei motori a 4T.

Ma la sua arma vincente era la capacità di pilotare adattandosi a qualsiasi modello, riuscendo ad individuarne subito i limiti e farlo nonostante tutto volare bene e sempre al limite delle prestazioni.

Luciano era conosciuto in tutto l'ambiente F2B: ha partecipato alle gare fin dagli anni '50; i suoi avversari



Luciano Compostella collauda il Fiat G55 con i carrelli retrattili pneumatici, fine anni '70.
Lo assiste Adriano Gavazzi.



Il biplano Falco del 1991 motorizzato OS48 a 4tempi



Sede del GMM Monza: Compostella, Rossi e Capii, la squadra F2B anni '70



Ciriè(TO) Luciano premiato da Amateis



Momento allegro di Luciano con i coniugi Parramon (F2A) a Belgrado nel 2007



A Radfeld nel 2008



Blènod 1990: Ballesio, Pozzi e Luciano



Festa di Natale 2004 al GMM

puntualmente alle gare si avvicinavano per osservare i suoi modelli e scambiare idee con chi portava un esempio perentorio e vincente, senza timori per il rischio di incontrare gelosia o chiusura mentale.

Luciano spiegava agli interessati i particolari che non si vedono del proprio modello, con schizzi chiarissimi, frutto di questa altra dote naturale: il disegno, in grado, nella mano di uno come lui, di superare qualsiasi barriera linguistica.

La dote di disegnare a mano libera con proporzioni esatte lo portava a creare sempre le “basi” di nuovi modelli; amava le “semiriproduzioni” ma soprattutto i modelli dovevano fare acrobazia F2b.

In una trasferta mi disse che da ragazzino, prima di cominciare a costruire modelli, schizzava gli aerei sui fogli di carta simulando i combattimenti come vedeva sui giornalini che si compravano in edicola: è stato così che ha affinato la sua capacità di disegnare a mano libera .

Ma le sue creazioni non erano solo gli aeromodelli, ma anche tutto quello che serviva per farli volare: ricordiamo le manopole di pilotaggio, chi le ha impugnate e usate sa bene che sensazione trasmettano; scrivo questo perchè abbiamo appena disputato una gara a Desio dove ho pilotato il modello Airone proprio con la sua manopola. L'emozione era fortissima, arrivava alla mia mano una sensazione di piena familiarità col modello, anche se avevo fatto solo 5 voli di prova.

Mentre volavo e successivamente durante la giornata di gara, mi ricordavo le lunghe chiacchierate nel retro



Luciano con il Tango sulla pista di Monza nel 1971



Con Cappi, ultimo giorno sulla pista di Monza



Luciano aiuta il figlio Alberto in gara con un Camacc, Monza anni '80



Squadra Monzese a Treviso 1982: da sin Luciano Compostella, Enzo Doni, Salvatore Rossi, Massimo Rimoldi, Alberto Maggi

bottega o durante i viaggi per i vari campionati, quando ci scambiavamo idee ed opinioni sui risultati delle gare, sui modelli che avevamo visto e su ciò che ci sarebbe piaciuto collaudare in futuro.

Durante una delle nostre trasferte, commentando il peso di un suo modello, mi spiegò che costruzioni più leggere non gli davano sufficiente sicurezza, non erano abbastanza “consistenti”, come se il tipo di costruzione dovesse trasmettere una sensazione... poco dopo, passando in macchina a ridosso di un paese di montagna vedemmo una casa di tipica architettura montana e ritornammo sull'argomento, dicendo che quella struttura dava l'impressione di un manufatto destinato a durare per sempre.

Io ricordai solo dopo, ripensandoci, che le sue origini erano legate alla montagna, quella Trentina.

A proposito di montagna, Luciano aveva una spiccata capacità canora e lo dimostrava spesso intonando canzoni di montagna; entrando in negozio lo si sentiva spesso cantare mentre affilava forbici e coltelli. Ma le sue migliori esibizioni le abbiamo apprezzate dopo i banchetti delle gare, occasioni in cui, facendo cori a più voci con persone di nazionalità diverse, il buon vino aiutava a risolvere le diversità linguistiche .

Un'altra caratteristica tipica di Luciano era il tentativo di riparare o utilizzare qualsiasi cosa, modificata o adattata a resistere a più gravose sollecitazioni e ad un più duraturo cimento: non ho mai visto sprecare o scartare qualcosa che altri normalmente avrebbero buttato! Sì, per lui proprio non esisteva quella falsa “cultura” oggi diffusa dal consumismo di scartare, comprare, sostituire le cose... oggi allargata anche agli esseri umani.

Come si può notare, abbiamo iniziato parlando di modelli e di gare per arrivare a descrivere una filosofia di vita concreta: ecco, questo era ciò che capitava stando a parlare con Luciano.

..... E' difficile raccontare 64 anni di passione, si proprio "passione", quella che molto spesso non è compresa da tutti coloro i quali non ne sono direttamente coinvolti. Ma indubbiamente tutti quelli che lo hanno conosciuto non potranno mai dimenticare il suo modo di fare, che conteneva sempre, contemporaneamente, una serena allegria e una ostentata severità nell'atteggiamento del volto; quando parlava o spiegava qualcosa, o semplicemente quando ti osservava dritto negli occhi mentre proponevi un tuo personale punto di vista...

Nè potranno dimenticare il suo esempio che è stato una guida per molti di noi, non solo sul piano tecnico ma anche e soprattutto sul piano morale .

ALBERTO MAGGI



Campionato Europeo in Svezia 1997, la squadra Italiana. Luciano Compostella campione europeo e Carlo Bergamaschi medaglia di bronzo nell'F4B



Luciano con Carlo Bergamaschi medagliati in Svezia.....e con il modello Lampo campione europeo



Il Poker del 1986 con Webra .60



Ivrea, in piedi Bincoletto, Colombo, Compostella. In basso Nosedà e Maggi



Ciriè (TO) Luciano con il Lampo nel 1990



Tango di Compostella con ala smontabile per trasferta in USA per il Camp. del Mondo 1982



Modello di Luciano del 1962 con Fox.35



Compostella con il biplano Falco in Rep.Ceca per il camp. del mondo 1992. Da sin. Maggi, Giuditta Horvath (caposquadra) ed un supporter, in basso Luciano.



Kiev 1998 Camp. del Mondo, Maggi, Compostella e Balesio



Luciano con il suo inseparabile cronometro al collo



Luciano Compostella e Alberto Maggi a Kiev nel 1998



Luciano Compostella in gara a Valdagno con il suo Solar campione europeo F2B, lo assiste Giorgio Zenere. - 12/06/2011 - foto G. Zenere

CAMPIONATI EUROPEI F2

Békéscsaba (Ungheria) – 2/9 agosto 2013

Testo e fotografie di Silvia Fiussello



Il gruppo dei finalisti.

Il piccolo aeroporto di Békéscsaba si trova a circa 10 Km dalla cittadina ungherese di Gyula, collocata in prossimità del confine rumeno e conosciuta per le sue terme che attirano un turismo low-cost nazionale ad anche moderatamente internazionale.

Indifferenti agli sconvolgimenti geo-politici conseguenti alla prima guerra mondiale, gli abitanti di Gyula continuano ancora a sentirsi austro-ungarici e nei luoghi pubblici, sui menù dei ristoranti tipici e nei siti di interesse turistico, perseverano nell'uso abbinato di ungherese e tedesco, ignorando ostentatamente l'odierna egemonia linguistica dell'inglese; gli automobilisti indigeni, inoltre, sembrano anche non essersi accorti della caduta del muro di Berlino che ha posto fine all'occupazione sovietica e continuano a circolare sulle loro piccole e fumose Trabant o su berline russe di maggiori dimensioni che ricordano vagamente le FIAT 125. Per quanto riguarda invece le terme, la tradizione risale agli antichi romani o agli arabi ma l'aggiornamento ai tempi attuali è testimoniato dalla denominazione "SPA", che suona molto trendy.

Ciò che invece risulta indubbiamente attuale ed al passo coi tempi che corrono è il clima di crisi economica che ha investito anche il circuito delle gare internazionali di volo vincolato: questo Campionato Europeo 2013 è stato infatti organizzato all'insegna del risparmio e della sobrietà ed il limitato numero di partecipanti (nell'acrobazia solo 45 concorrenti) risulta essere un'altra significativa spia di questa grave crisi.

Per la logistica, molto carente, gli organizzatori hanno limitato al massimo i costi ospitando le giurie nelle camerate della palazzina dell'aeroporto e fornendo loro dei frugali pasti sul campo preparati da due folkloristici cuochi improvvisati, dotati di molto entusiasmo ma scarsa capacità organizzativa e comunicativa. Anche per la preparazione del sito di gara non sono state impiegate molte risorse: l'allestimento, ridotto all'essenziale, comprendeva una pista asfaltata e recintata per il team-racing (quella che era già stata costruita per il mondiale 2010), una mezza recinzione temporanea sul piazzale dell'hangar



Targa e coppa per il “Trofeo Luciano Compostella” offerti dall’Aero Club d’Italia

per la velocità, uno spazio in erba recintato per il combat, due piste di gara ed una di prova (in erba con superficie piuttosto accidentata) per l’acrobazia, uno spazio per la sosta di concorrenti e pubblico con erba ispida e ciuffi spinosi tosata solo dopo qualche giorno, qualche sedia, un gazebo per la direzione di gara e vari bagni chimici; non parliamo poi degli eventi di contorno, inconsistenti o totalmente inesistenti: la cerimonia di apertura limitata ad un semplice discorso durato meno di mezz’ora, la premiazione posticipata di oltre un’ora rispetto a quanto previsto ed altrettanto essenziale e, infine, il banchetto allestito sul piazzale dell’hangar, sul quale non posso però esprimere alcun giudizio avendo preferito evitarne l’esperienza; indipendentemente dalla crisi economica, però, con una quota di iscrizione di 250 Euro a concorrente l’offerta avrebbe potuto e dovuto essere più consona all’importanza dell’evento!

Per quanto riguarda la gara di acrobazia, quella cioè che ho seguito in tutto il suo svolgimento, occorre segnalare qualche ulteriore pecca organizzativa: oltre alla già accennata questione delle piste, caratterizzate da un manto erboso non ottimale (secco ed ispido, chiaramente non curato e privo di adeguata preparazione ed innaffiatura) e da un fondo piuttosto accidentato, risultava poco funzionale anche il box di preparazione:



I modelli di Burger e Vejmola



Andrej Yatsenko



La squadra russa

collocato in comune alle due piste, inizialmente sottodimensionato e solo successivamente ampliato, esponeva costantemente i cavi al rischio di essere calpestati da concorrenti ed organizzatori essendo in un luogo di passaggio.

Non è stata inoltre predisposta alcuna attrezzatura volta ad attenuare un po' il disagio dovuto al caldo torrido eccezionale che ha caratterizzato tutta la durata dell'evento, con temperature da 30 a 35 gradi ed oltre: ai concorrenti, ma soprattutto ai giudici, non è stata offerta nessuna struttura per sostare all'ombra e mentre i primi hanno rimediato allestendo autonomamente qualche ombrellone, i secondi non avevano altra alternativa che rifugiarsi sotto il gazebo dell'organizzazione tra un volo e l'altro e avvolgersi la testa in un asciugamano bagnato per avere un po' di refrigerio durante i voli. Alle giurie, composte da Serge Delabarde (Francia), Miguel Tur (Spagna) e Franz Oberhuber (Austria) sulla pista A e da Rostislav Rozboril (Repubblica Ceca), Joan McIntyre (Australia) e Bruno Van Hoek (Olanda) sulla pista B, va quindi sicuramente tutta la nostra comprensione: indipendentemente dai risultati del loro operato, sul quale si possono sempre avanzare critiche ed osservazioni, bisogna ricordare che giudicare 180 voli (più altri 90 per i tre giudici della pista B che hanno lavorato anche alla gara open che ha preceduto l'Europeo) sotto un sole cocente nelle ore più calde della giornata può risultare molto provante, fisicamente e mentalmente.

Lo svolgimento della gara di acrobazia ha visto i piloti impegnati da lunedì 5 agosto a mercoledì 7 nei quattro lanci di qualificazione, giovedì 8 agosto (inizialmente indicato come giorno di pausa) nei primi due lanci di fly-off e venerdì 9 nell'ultimo lancio di finale. La squadra italiana ha iniziato la gara sulla pista B, passando sulla pista A il giorno successivo ed effettuando poi, nel terzo giorno di qualificazione, un lancio su ognuna delle due piste. Marco Valliera, giunto in loco con largo anticipo, ha cominciato a sondare il terreno partecipando alla competizione "open" nella quale ha ottenuto un ottimo sesto posto, che non pensava poi di poter addirittura migliorare nella gara di Campionato

Europeo, conclusa in quinta posizione. Il suo "Shark" rosso con motorizzazione elettrica gli ha permesso di effettuare voli precisi e puliti sia nei lanci di qualificazione che nel fly-off, al quale accede partendo dal quinto posto ma salendo poi temporaneamente al quarto dopo la prima giornata di finale, a pochissimi punti di distanza dal terzo: se nell'ultimo volo non avesse trovato una condizione di ventilazione scarsa e con direzione variabile che ha messo un po' in difficoltà un modello efficiente ma forse troppo pesante, la medaglia di bronzo poteva essere alla sua portata.

Anche Alberto Maggi ha deciso di utilizzare la propulsione elettrica convertendo i vecchi modelli costruiti per i motori a 4 tempi: la soluzione adottata (con dispositivo di accelerazione progettato da Burger), presenta buone potenzialità, ma è ancora da perfezionare ed affinare. I voli effettuati sono stati tutti di buon livello ma privi del "quid" necessario per emergere: il 22esimo posto lo colloca al pari di altri ottimi piloti come Philippe Gauthier (21esimo) e Luc Dessaucy (19esimo) ma lo esclude dalla finale, limitata ai primi quindici.

Mauro Fiussello si distingue dal resto della squadra continuando ad utilizzare il motore a scoppio nella opzione con scarico a risonanza (detto pipa); con il suo “Sibilo” ha effettuato anch’esso dei voli regolari e puliti ottenendo il 25esimo posto e collocandosi anche lui nell’area dei piloti di buon livello ma che non sono riusciti ad emergere dal gruppo. Complessivamente la squadra italiana ha ottenuto il quinto posto superando di un solo punto quella tedesca.

Pur non avendo piazzato nessuno nelle primissime posizioni ma con tutti i suoi piloti in finale, la Russia si aggiudica meritatamente la vittoria a squadre con Garfutdinov (sesto), Solomatin (ottavo), Vanyagin (nono e vincitore junior) e Salenek (14esimo): alla compagine russa è stato quindi assegnato il “Trofeo Luciano Compostella”, offerto dall’Aero Club d’Italia in memoria del nostro pilota che ha vinto per ben sette volte il

titolo europeo, improvvisamente scomparso a poche settimane dall’inizio del Campionato. Il trofeo è stato consegnato da Alberto Maggi ed attualmente si trova a Samara custodito da Albert Garfutdinov, un pilota della scuola di Listopad e Strakhov, amici ed avversari di sempre di Luciano Compostella. Speriamo che un giorno, chissà quando, questo premio possa tornare in Italia.

Nella classifica individuale si conferma Campione Europeo lo slovacco Igor Burger, già vincitore della precedente edizione e Campione Mondiale 2012. I voli di Burger sono quasi perfetti (qualche piccola imprecisione c’è, ma solo a guardare bene): il modello sembra veloce ma, forse per effetto dell’accelerometro,



I modelli della squadra Italiana

consente comunque al pilota di effettuare manovre precise e spigoli netti che nessun altro è riuscito, al momento, ad eguagliare.

Neanche il tedesco Richard Kornmeier, che qui a Békéscsaba vinse il mondiale 2010, ha potuto contrastare la supremazia di Burger: il suo sistema modello-motore (anche per lui elettrico) non ha ancora raggiunto la messa a punto ottimale e la sua gara è stata poi funestata dalla rottura del modello titolare durante un volo di qualificazione, conseguenza di una turbolenza mal sopportata da un mezzo non adeguato alla situazione; gli stessi limiti si sono poi riscontrati nel modello di riserva, limiti a cui le notevoli qualità di pilotaggio di Kornmeier hanno largamente sopperito permettendo al tedesco di ottenere comunque la seconda posizione.

Una rimonta nell’ultimo volo di finale ha permesso allo slovacco Schrek di conquistare la medaglia di bronzo individuale scalzando dal podio il ceco Vejmla e anche l’intera squadra ceca, quarta nella classifica finale con un solo punto di distacco rispetto agli slovacchi, terzi.

La Repubblica Ceca e la Slovacchia hanno, attualmente, i migliori piloti della acrobazia mondiale, ma manca ad entrambe un terzo componente che consenta loro di affermarsi nella classifica per nazioni: infatti, se la medaglia d’oro ed il trofeo sono andati alla Russia, la medaglia d’argento è stata invece conquistata dalla squadra ucraina composta da Andrij Yatsenko (settimo), Sergij Solomianikov (undicesimo), Yuriy Yatsenko (quindicesimo) e Vlad Sokolovky (ventesimo e secondo nella classifica Junior) che ha piazzato tutti i tre piloti senior in finale, anche se con fatica e senza entusiasmare. Le impostazioni tecniche proposte dagli ucraini continuano a confermare la propria validità ma, in rapporto all’elettrico, anche tutti i loro limiti: la non perfetta affidabilità impone loro continui ed estenuanti voli di prova finalizzati ad ottenere la messa a punto ottimale e, spesso, gli preclude il vertice della classifica individuale ormai dominato dalla prevedibilità gestionale del sistema elettrico.

Da segnalare poi la presenza, tra i quindici finalisti, del francese Alexandre Gauthier e dell’ex ucraino Sergij Byelko (attualmente tesserato moldavo) giunti rispettivamente 13esimo e 14esimo; immediatamente a

ridosso dei finalisti troviamo invece lo spagnolo Carles Mas (sedicesimo) penalizzato inizialmente dal fatto di dover fare i primi due voli di qualificazione al primo giorno, ma autore poi di una buona rimonta alla quale sono però mancati i 4 punti necessari per superare Alexandre Gauthier, entrato in finale col quindicesimo posto.



Yuri e Andrej Yatsenko

ed uno incompleto. Dopo questa esperienza, pare che lo sfortunato pilota svizzero-finlandese abbia immediatamente intrapreso una sperimentazione sulla propulsione elettrica, strada che in molti hanno già percorso proprio con l'obiettivo di eliminare tutte quelle incognite che rischiano di vanificare mesi di duro allenamento.

Nel corso della gara di acrobazia, che ci impegnava per tutta la mattinata e parte del pomeriggio, c'è stata solo qualche sporadica occasione per poter seguire anche le performances degli italiani nelle altre categorie. Nel team-racing i nostri piloti hanno ottenuto un discreto risultato a squadre con il quarto posto ma, con un po' di fortuna e con qualche atteggiamento meno ostile da parte delle giurie o degli avversari (non conosco esattamente i termini della questione) potevamo forse raggiungere il podio. Un podio effettivamente sfiorato è quello nella gara di velocità, dove Luca Grossi ottiene il quarto posto con il tempo di 299,7 Km/h dietro all'ucraino Osovik (299,9), all'ungherese Kalmar (301,4) e all'inglese Morrissey (301,5); podio raggiunto invece con Claudia Scaramella nella categoria F2A junior: la presenza di soli quattro concorrenti offriva sicuramente già molte possibilità di riuscita, ma la medaglia di bronzo non era affatto scontata. Pausa di riflessione infine per la squadra italiana di combat, che quest'anno non ha partecipato ma che speriamo possa ritornare prossimamente.

La prossima edizione del Campionato Europeo (2015) pare si svolgerà in Bulgaria, mentre per l'anno prossimo si prospetta all'orizzonte il Campionato Mondiale in Polonia; lo standard qualitativo dell'organizzazione temo sarà simile a quello trovato in Ungheria, cioè tendenzialmente basso o, nella migliore delle ipotesi, "sobrio". Ciò che invece pare destinato ad attestarsi su livelli sempre più elevati, quasi inarrivabili, è lo standard qualitativo di modelli e piloti, e saranno proprio le prossime edizioni di Europei e Mondiali a sancire il definitivo consolidamento di una tendenza ormai già nettamente delineata: il futuro è elettrico, ed è già arrivato.

Se invece si potesse assegnare un premio speciale al concorrente più sfortunato, questo andrebbe sicuramente allo svizzero Lauri Malila: dopo innumerevoli voli regolari effettuati sulla pista di prova (costantemente occupata da Lauri insieme ai suoi due amici finlandesi e ai fratelli Yatsenko, anch'essi volatori accaniti per i motivi già spiegati) nel primo lancio di qualificazione il motore si è inspiegabilmente fermato prima del quadrifoglio; dopo altri voli di prova, nei quali tutto sembrava a posto, nel secondo lancio il motore si è addirittura rifiutato di partire; sottoposto ad altre prove che sembravano attestarne il regolare funzionamento, il dispettoso propulsore sperimentale prodotto dall'olandese Metkemeier ha invece inscenato un ostinato ed inspiegabile sciopero in occasione del terzo lancio, per poi concedere al disperato Malila un quarto volo regolare ma incapace di risollevarlo le sorti di una gara ormai compromessa da due voli nulli



Il modello di Yuri Yatsenko

	CONCORRENTE	NAZ.	PISTA A		PISTA B		FLY - OFF			TOTALE	
			Lancio 1	Lancio 3	Lancio 2	Lancio 4	Lancio 1	Lancio 2	Lancio 3		
1	BURGER Igor	SVK	1087.90	1098.80	1105.86	1097.36	1087.68	1103.36	1097.46	2200.82	
2	KORNMEIER Richard	GER	1079.13	1056.43	1077.36	161.26	1067.71	1083.85	1081.46	2165.31	
3	SCHREK Alexander	SVK	1088.43	1107.50	1075.50	1077.60	1076.73	1063.31	1080.43	2157.16	
4	VEJMOLA Jiri	CZE	1080.53	1084.06	1078.56	1060.43	1059.26	1085.40	1044.40	2144.66	
5	VALIERA Marco	ITA	1096.93	1070.86	1041.00	1061.03	1057.46	1084.95	1052.31	2142.41	
6	GARFUTDINOV Albert	RUS	1082.40	1074.86	1002.10	1033.86	1070.73	1070.46	1045.90	2141.19	
7	YATSENKO Andriy	UKR	989.10	1043.33	1030.13	1062.36	1075.98	1044.05	1056.55	2132.53	
8	SOLOMATIN Vladimir	RUS	1085.26	1048.80	1047.23	1045.96	1065.56	1063.21	1026.45	2128.77	
9	VANYAGIN Dimitry	JUN 1°	RUS	1022.63	1068.26	1054.60	1061.76	1009.98	1056.85	1056.80	2113.65
10	KRAVCIK Zbyněk	CZE	1049.76	1016.96	1074.53	1073.80	1054.83	1057.10	1054.25	2111.93	
11	SOLOMYANIKOV Sergii	UKR	1065.73	1096.83	1030.53	1065.70	1050.31	1059.03	996.50	2109.34	
12	GAUTHIER Alexandre	FRA	1062.80	1045.96	1028.50	1002.10	1045.51	1026.68	1033.60	2079.11	
13	BYELKO Sergij	MDA	1018.83	1057.93	1013.46	1040.26	1039.73	1037.55	1004.00	2077.28	
14	SALENEK Viktor	RUS	1022.06	1032.63	1064.03	1064.73	1036.88	1020.20	1023.10	2059.98	
15	YATSENKO Yuriy	UKR	1076.36	1042.60	1052.00	1019.53	1013.61	1032.35	1026.80	2059.15	
16	MAS Carles	ESP	1025.36	1065.90	1011.60	1022.50				2088.40	
17	BORZECKI Krystian	POL	1047.20	970.83	1039.90	1036.23				2087.10	
18	HOLTERMANN Christoph	GER	1025.36	1064.90	1021.93	1007.36				2086.83	
19	DESSAUCY Luc	BEL	1059.83	1016.50	1007.33	1025.03				2084.86	
20	SOKOLOVSKIY Vladislav	JUN 2°	UKR	1010.53	1039.43	997.06	1037.60	1024.2	1017.76	1049.96	2077.03
21	GAUTHIER Philippe	FRA	1021.86	1038.53	1023.80	1002.93				2062.33	
22	MAGGI Alberto	ITA	1038.60	1007.30	986.40	1021.86				2060.46	
23	BENES Pavel	CZE	1021.53	1021.70	1019.63	1024.33				2046.03	
24	MOROTZ Atila	HUN	989.66	1032.33	1004.63	1008.20				2040.53	
25	FIUSSELLO Mauro	ITA	1024.83	956.86	987.20	1010.46				2035.29	
26	MIESIAK Jaroslav	JUN 3°	POL	1009.93	1013.96	1016.40	1005.96	974.86	1016.31	986.95	2030.36
27	HUSSO Mikko	FIN	1023.80	994.66	991.80	1004.63				2028.43	
28	LIBER David	BEL	1013.03	968.16	1001.73	998.80				2014.76	
29	CHAPOULAUD Nicolas	FRA	993.40	1000.5	993.43	1005.16				2005.66	
30	KUBIK Sylwester	POL	604.30	1018.33	717.90	970.96				1989.29	
31	JUUTINEN Toumas	FIN	986.23	1008.90	923.76	972.63				1981.53	
32	SKRABALEK Jan	SVK	973.96	992.66	983.20	986.03				1978.69	
33	SOBIECH Damian	GER	985.66	1017.50	942.96	948.46				1965.96	
34	TOKAI Tamas	HUN	969.43	1010.86	943.83	859.96				1954.69	
35	DZIUBA Pavel	POL	965.70	903.83	960.73	988.26				1953.96	
36	SOLERA Alberto	ESP	989.03	27.66	897.30	932.33				1921.36	
37	ALISON Glen	GBR	937.73	923.46	980.06	946.63				1917.79	
38	ROBINSON Barry	GBR	932.70	951.96	960.76	963.93				1915.89	
39	LUDESCHER Norbert	HUN	879.90	947.96	924.90	938.00				1885.96	
40	MALILA Lauri	SUI	858.16	0.00	0.00	1010.30				1868.46	
41	GARCIA ROSA Matias	JUN 4°	FRA	858.53	909.66	935.76	930.40			1845.42	
42	OTERINO Jose Louis	ESP	926.76	23.86	819.36	836.06				1762.82	
43	JONES Mervyn	GBR	901.03	823.20	816.53	846.90				1747.93	
44	LIBER Robert	BEL	840.56	815.86	802.76	899.56				1740.12	
45	MARGAROV Angel	BUL	696.96	732.86	725.80	754.73				1487.59	

Classifica a squadre

	Nazione	Pilota 1	Pilota 2	Pilota 3	Junior	TOTALE
1	RUSSIA	6	8	14	9	23
2	UKRAINA	7	11	15	20	33
3	SLOVACCHIA	1	3	31		36
4	REPUBBLICA CECA	4	10	23		37
5	ITALIA	5	22	25		52
6	GERMANIA	2	18	33		53
7	FRANCIA	12	21	29	41	62
8	POLONIA	17	30	35	26	73
9	BELGIO	19	28	44		91
10	SPAGNA	16	36	42		94
11	UNGHERIA	24	34	39		97
12	GRAN BRETAGNA	37	38	43		118
13	FINLANDIA	27	31			58
14	MOLDAVIA	13				13
15	SVIZZERA	40				40
16	BULGARIA	45				45

Gli amici di Volo Vincolato



Raffaello Brentonegro con i modelli realizzati negli ultimi due anni: il *Solar* di L.Compostella con motore SAITO .62, il *Foccher* di M.Bagalini, il *GIP46* ed il *Furo*, su disegno di Giorgio Zenere.



Giorgio Zenere con l'*Arca 3* da progetto di Carlo Arbuffi.

VALDAGNO 09 GIUGNO 2013



Anche quest'anno Valdagno ha tenuto l'appuntamento annuale del raduno VVC e la 2° gara valevole per il Campionato Cisalpino. Come molte edizioni precedenti, la festa a Valdagno è iniziata ancora il sabato. Infatti è diventata una consuetudine ritrovarsi alla trattoria da Titon, da Marco e Cristina per una cena in tutta serenità e amicizia. Sono arrivati infatti da Torino gli amici Mauro Fiussello, Olimpio Torchio, Mario, Mariangela e Aivia Bosio, Riccardo Storto, Massimo Sangiacomo, e con me e Cristiana abbiamo potuto trascorrere veramente una bellissima serata. Serata che ha preso anche una piega festaiola in quanto l'amico Bosio Mario compiva gli anni!!! Auguri ancora Mario e speriamo di ritrovarci ancora per molte volte!!!

Quest'anno, in concomitanza di una festa allo Stadio dei Fiori, non è stato possibile preparare il campo come faccio di solito, per cui mi è toccato preparare il tutto il mattino della domenica affinché tutti i piloti trovassero il campo di gara in ottime condizioni. Sono arrivato allo stadio la domenica mattina presto, ho preparato i due cerchi, uno per la gara e uno per il raduno, ho sistemato la postazione della direzione gara e preparato tutto il necessario affinché i piloti in arrivo trovassero tutto pronto per stare a loro agio.

Diciamo che verso le 8,15 avevo finito la preparazione. Ormai sono anni che organizzo questo evento e le cose ormai vengono in automatico: guai comunque a sbagliare i sincronismi!!!

Iniziano così ad arrivare i partecipanti, sia quelli della gara che quelli del raduno; i primi ad entrare allo stadio sono stati i compagni di bagordi della sera prima e senza tante remore si sono fiondati in pista per provare i loro modelli per la gara. Iniziano anche ad arrivare i radunisti: chissà perchè quelli che arrivano da distante sono quelli che arrivano primi...non lo so ma capita anche a me di arrivare presto agli appuntamenti degli altri.

Come di consueto il mio programma è quello di iniziare presto per finire presto, infatti questa domenica "Bernacca" non dava condizioni positive, ed è così che alle 9,10 iniziamo il volo per il riscaldamento dei giudici. Questa volta non è potuto essere dei nostri Guido Fasano per cui la terna giudicante era formata da: Luca Barzaghi, Sangiacomo



La direzione gara



Giorgio Zenere



Mario Bosio



Alberto Maggi



Albino Raveane



Marino Del Torre



Olimpio Torchio e Silvia Fiussello



Angelo Bernini



Giorgio Bazzarro



Giorgio Pegoraro



Pino Carbini



Franz Filippetti con lo “Spirit of S.Louis”



I giudici dell’F2B: Laghi, Barzagli, Sangiacomo

Massimo, Laghi Giordano. Voglio ringraziare Giordano per aver sostituito Guido a pochi giorni prima della gara. I concorrenti sono tredici, sei in ACROBIG e sette in ACRO.

Il ritmo che cerco di mantenere è alto, ma vedo anche molta collaborazione da parte dei piloti, consapevoli anche loro che se allunghiamo i tempi il rischio di prendere acqua era molto probabile.

Mentre sulla pista 1 si susseguivano i lanci di gara sulla pista 2 i radunisti se la stavano proprio godendo. La giornata priva di vento, ma con una debole brezza, faceva sì che tutti gli appassionati potevano far volare i propri modelli.

Oltre a ricordare Marino Del Torre, Giorgio Bazzarro arrivati da Udine, Silvio Facchin arrivato da Verona, Pino Carbini da Bassano, il locale Pegoraro Gianfranco, Francesco Filippetti da Desenzano del Garda, voglio ricordare la presenza di Carlo Gangemi e dolce consorte. Avevo conosciuto Carlo ad un “Raduno d’Oriente” organizzato da Gabriele Macrì e lo avevo rivisto quest’anno a Modena in occasione di una gara di Campionato Italiano.

Abbiamo parlato a lungo quel giorno e ci siamo lasciati con la promessa di rivederci a Valdagno: grazie Carlo per aver mantenuto la promessa. Intanto la gara andava avanti e il meteo sembrava tenere.

Siamo arrivati all’ultimo lancio attorno alle 13.00, tempo di sistemare le cose, mettere al riparo modelli e cassetine, ci siamo mossi per portarci al solito ristorante da Gianni per dare sfogo alla sete e alla fame. Abbiamo consumato il pranzo con tutta tranquillità sapendo che il rientro allo Stadio era soltanto per la



Mario Refosco

premiazione e i saluti. Per questo il tempo trascorso al ristorante non era sotto cronometro, e quindi i brindisi chiacchiere e barzellette hanno trovato il loro largo spazio. Rientrati poi allo Stadio il tempo cominciava a farsi grigio...anzi nero tanto che ho pensato di riparare dentro gli spogliatoi: miglior scelta non fu mai fatta perchè è iniziato un temporalone veramente forte.

Così sono passati alla premiazione della gara e riconoscimenti ai radunisti. A tutti, come di consueto, le nostre specialità locali, vino Rabosello molto apprezzato dai Piemontesi, il formaggio, e la pasta, oltre che al diploma di partecipazione.

La premiazione della gara ha visto nella categoria ACRO la vittoria di Raveane Albino seguito da Bernini Angelo, poi Fiussello Silvia

e a seguire Brentonego Raffaello, Refosco Mario, Torchio Olimpio, Storto Riccardo.

Nella categoria ACROBIG la vittoria andava ad Aivia Bosio seguito da Maggi Alberto e da Fiussello Mauro a seguire Felici Giacomo, Zenere Giorgio, Bosio Mario.

Al termine della premiazione il meteo rimetteva la testa a posto: il vento era cessato, la pioggia si faceva sempre più debole, e i partecipanti potevano cominciare a caricare e preparare i propri mezzi per il rientro verso casa.

E dopo baci e abbracci gli amici cominciavano a prendere la via del ritorno ma tutti con la stessa frase: *Ci VEDIAMO L'ANNO PROSSIMO!!...per sentirsi rispondere CERTO CHE SI'!!*

Alla Prossima, un amico in VVC

GIORGIO ZENERE



Il Bimotore di Bazzarro

Classifica F2B

ACROBIG

1	Bosio Aivia	3338,4
2	Maggi Alberto	3305,5
3	Fiussello Mauro	3162,6
4	Felici Giacomo	3131,8
5	Zenere Giorgio	2971,2
6	Bosio Mario	2964,4

ACRO

1	Raveane Albino	2955,2
2	Bernini Angelo	2731,5
3	Fiussello Silvia	2699,3
4	Brentonego Raffaello	2645,1
5	Refosco Mario	2604,1
6	Torchio Olimpio	2382,7
7	Storto Riccardo	2102,6



Gigi Furlan e Giacomo Felici



Il GIRELLO di Brentonego



Il CIRIE' di Torchio



Il FURIA di Storto



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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



SKYWRITER

È con piacere che presento il nuovo acrobatico F2b di Gianni Viglianti: lo Skywriter: Non che lo Skywriter abbia bisogno di presentazione, anzi: modello vincitore di due mondiali negli anni 1988-90, ben noto agli appassionati della categoria, è stato riprodotto e adoperato con soddisfazione da molti esperti aeromodellisti.

Quella che voglio presentare è invece l'interpretazione che Viglianti ha dato di questo modello. La sua attenzione a questo progetto non deriva dai successi agonistici del modello, ma piuttosto da quella sua aria un po' retrò, tipo *racer* anni 30. L'abitacolo aperto e le linee classiche delle velature e della fusoliera hanno prevalso su altri modelli con linee più avanzate. Scelto dunque il modello tra i disegni che io stesso ho dato a Gianni perché li studiasse e scegliesse il suo favorito, le principali modifiche al progetto hanno riguardato: il braccio di leva, allungato di 4 cm. (il secondo modello sarà allungato di solo 3 cm.), per ottenere maggiore stabilità sia in manovra che nel volo livellato; posizione motore con cilindro invertito anziché orizzontale; carrello alare invece che in fusoliera e profilo alare, che Gianni ha sostituito con uno da lui disegnato e usato con soddisfazione su altri modelli.

Per quanto riguarda la costruzione, Gianni si è ben guardato dal tentare di riprodurre il sistema costruttivo indicato sul disegno, basato su spessori minimi, diciamo da volo libero, e struttura minima, appoggiata su gusci prestampati per le velature, e probabilmente anche per la fusoliera. Per la fusoliera, Gianni è partito con classiche fiancate in balsa da 4mm. con vari irrobustimenti in compensato di betulla da 1,5 mm, nelle aree soggette a sforzo, collegando le fiancate con ordinate di forma più o meno quadrata, e montando nella parte anteriore longherine di faggio di dimensione generosa: tutto molto tradizionale, infatti questa struttura, una volta, veniva chiamata fusoliera a cassetta. Su questa base è stato montato: l'attacco motore, il vano serbatoio, l' alloggiamento baionetta e squadretta (il modello ha semi ali smontabili con baionetta in



alluminio a sezione rettangolare), l'alloggiamento "horns" per i flap e l'attacco per lo stabilizzatore. Dopodiché il nostro ha incollato sopra e sotto altre ordinate di forma semicircolare ed ha provveduto al completamento della fusoliera, così da rispettarne la linea.

L'ala è stata realizzata con sistemi diciamo meno antichi, infatti è in polistirolo con ricopertura in balsa solo dei bordi d'entrata e d'uscita, collegati da costole come si fa con le ali centinate, i terminali sono invece in balsa, e ricordano quelli del Nobler. Infine gli impennaggi sono di costruzione tradizionale.

Motorizzato con uno Stalker 61 LT-EX, il modello pesa a vuoto 1720 gr, ritenuti accettabili per una prima costruzione; il secondo esemplare sarà sicuramente più leggero.

Siamo così arrivati alle prime prove di volo, che hanno dato risultati soddisfacenti ma non esaltanti: il modello girava bene, non aveva comportamenti abnormi, ma perdeva facilmente tensione sui cavi, così da costringere il pilota a volare con cavi corti, senza peraltro risolvere il problema. Data la distanza tra Reggio Calabria e Seveso, dove risiedo da poco più di un anno, non ho potuto supportare Gianni in questa prima fase di messa a punto, cosicché egli è arrivato il giorno prima della prova di Desio, terza prova del campionato

Cisalpino F2b, col modello non ancora a posto come centraggio.

Nel corso della gara, occhi esperti hanno subito notato le manchevolezze non del modello, ma del suo centraggio; e non tento proprio di negare che mi ha fatto particolarmente piacere assistere, a fine gara, all'avvicinamento dei migliori specialisti della categoria, che non hanno lesinato consigli utilissimi sulla messa a punto del modello stesso. Per soddisfare la possibile, legittima curiosità di chi non c'era, dirò brevemente che i consigli hanno riguardato: la necessità di individuare ed eliminare





una svergolatura che faceva rientrare il modello; di controllare l' uscita dei cavi, appendendo il modello stile salame, e traguardando con filo a piombo; e, last but not least, installare un isolatore termico tra marmitta e serbatoio, per regolarizzare la carburazione (isolatore termico di alta tecnologia, consistente in una tavoletta di balsa da pochi mm, che risolve radicalmente il problema...). Quasi superfluo riferire, che, appena tornato alla base, Gianni Viglianti ha provveduto ad eseguire rapidamente tutti i controlli, modifiche e sistemazioni varie di cui ha fatto tesoro, poi è corso a provare il modello, vento o non vento, sicché quando mi è arrivata la telefonata (da me prevista ed attesa): “Ennio, il

modello è perfetto, non rientra più, fa tutto quello che voglio...” non ho potuto fare a meno di pensare che lo spirito del vero aeromodellismo è ancora vivo e vegeto, almeno in F2b.... almeno a Reggio Calabria, a Desio, a...

ENNIO MARRA





VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

DAL BOROTALCO ALLA MANICA A VENTO

Nei voli di prova con i miei modelli di acrobazia accadeva qualche volta di inondare di borotalco il mio amico motorista Franco Castro, che si sistemava seduto al centro vicino a me per dare dei consigli durante l'esecuzione delle figure.

Franco mi faceva anche notare che l'uso della peretta di borotalco portava a distrarmi dal pilotaggio.



Da queste considerazioni l'idea di costruire una bandierina da collocare a pochi metri dal centro, sottovento.

La domenica successiva così era già pronta una base di compensato con sopra un tondino di acciaio alto 40 cm recante all'estremità due nastri di piumetta.

Dopo aver adoperato per molti mesi questa rudimentale banderuola notavo che, al cambiare della direzione del vento, i nastri quasi sempre si avvolgevano intorno al tondino.

Ho ricevuto sempre dei buoni consigli da parte degli amici presenti sul campo di volo ed ecco una nuova idea: sostituire

la parte superiore del tondino di acciaio con un tubetto di alluminio portante dei cuscinetti a sfera per far ruotare liberamente il nastrino in tutte le direzioni del vento.

Trovo fra le ferraglie del mio laboratorio dei micro cuscinetti da 6 mm col foro interno da 2.

Il mio amico Franco, sempre disponibile con tutti a qualsiasi lavoro, si offre di realizzare al tornio il supporto dei cuscinetti.

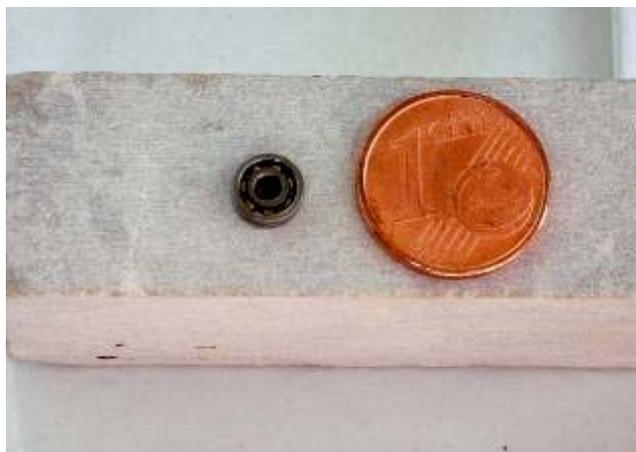
A questo punto meglio fare le cose per bene: sostituire i nastri con una piccola manica a vento da realizzare con un materiale molto leggero, come il tessuto Polyspan.

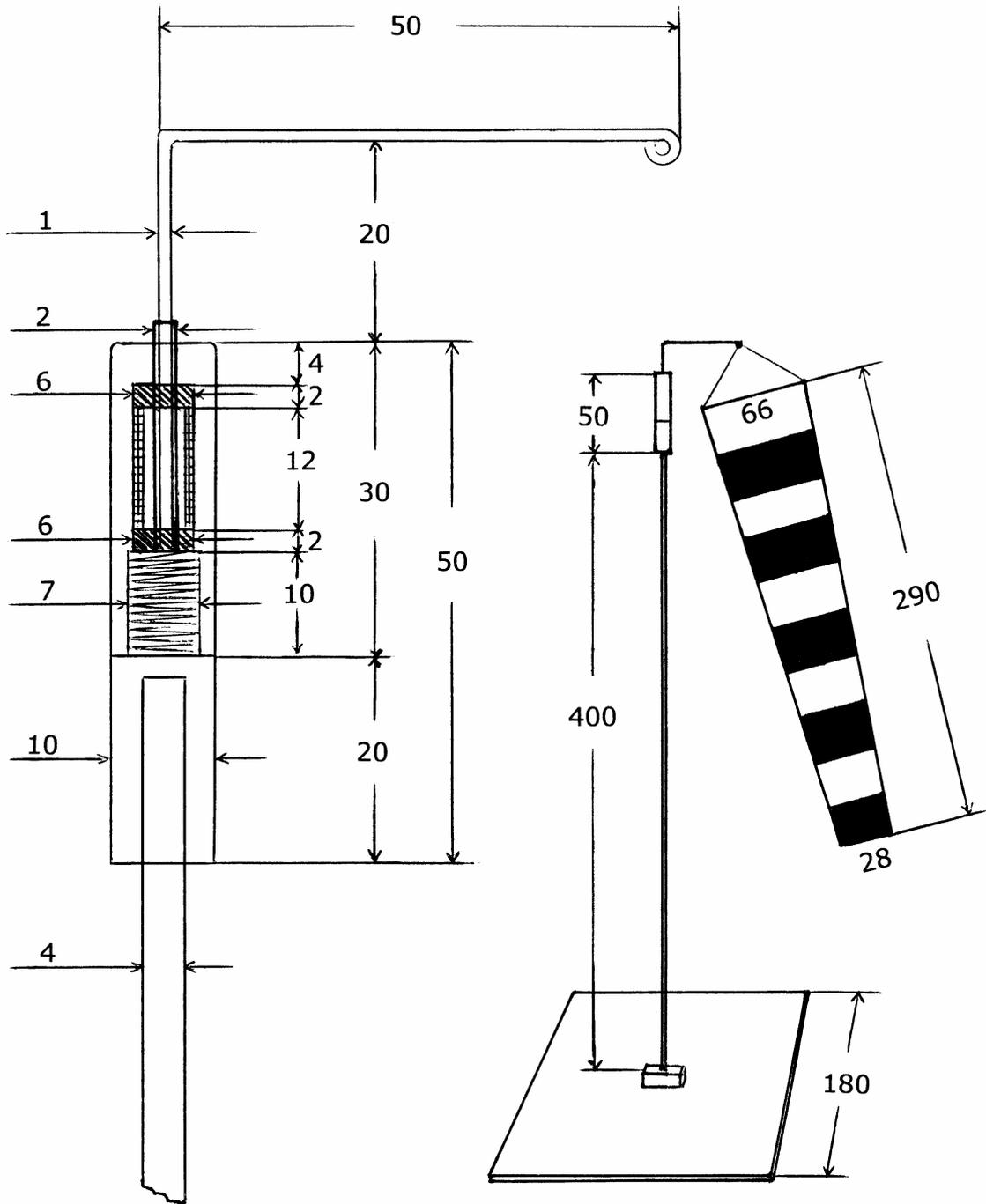
REALIZZAZIONE :

- Base quadrata di compensato da 8 mm, lato 180 mm
- Asta tondino di acciaio da 4 mm alta 400 mm
- 2 cuscinetti 6 x 2 mm o anche più grandi
- Porta cuscinetti realizzato al tornio in due pezzi di alluminio da tondino da 10 mm, uniti con una filettatura da 7 mm

- Asta della manica a vento in ottone 2x1 mm incastrata nei cuscinetti e supporto della manica ad L in acciaio da 1 mm
- Manica in tessuto poliestere Polyspan da 25 g/mq, incollata con vinavil, colorata a tratti rossa con pennarello indelebile. Dimensioni: 66 mm alla radice, 28 alla fine, lunga 290 mm, pesante 2 g
- Anello di acciaio armonico da 0.4 mm, di diametro 66 mm, incollato alla radice della manica con vinavil e collegato al supporto da 1 mm con filo di ottone da 0.30 mm.

MIMMO SPERANZA





Misure in mm



VOLO VINCOLATO PUGLIA
G. MACRÌ - wendover@libero.it

LE INTERVISTE IMPOSSIBILI

di Gabriele Macrì

5. Victor Stanzel

L'uomo siede comodamente sulla poltrona, le gambe accavallate e le braccia poggiate sui braccioli. Gli manca solo un caminetto acceso accanto e sembrerebbe un vecchio amico venuto a passare la serata assieme. Mi guarda rilassato, gli occhi fissi su di me in paziente attesa della prima domanda.

Io: Signor Stanzel, mi dica qualcosa su...

Mi interrompe gentilmente, ma con autorità:

Victor: Hey, hey, mister! Guardi che così non va, okay? Ho accettato di fare quattro chiacchiere sulla mia precedente esistenza, ma non ho mai amato le interviste ufficiali. Quattro chiacchiere tra amici, sì, mi faranno piacere. Ma tra amici. E gli amici si chiamano per nome e si danno del tu, al mio paese. Mi chiamo Victor, ma gli amici mi chiamano Vic.

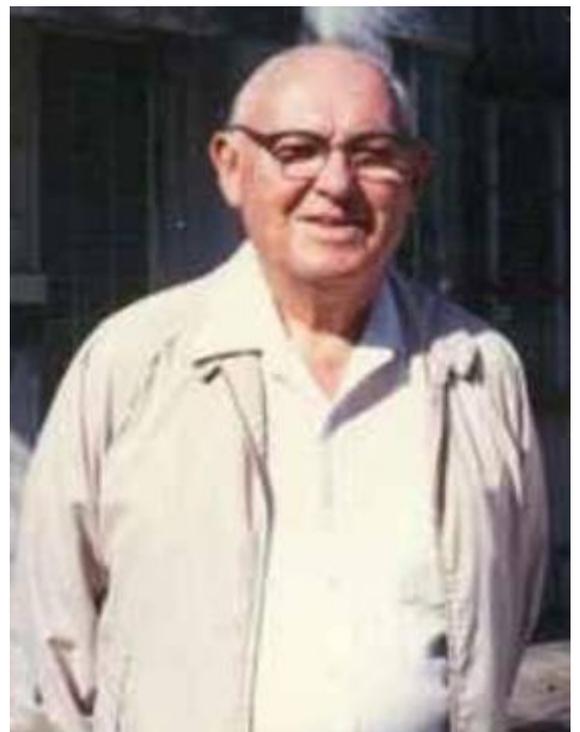
Io: Va bene, Vic. E io mi chiamo Gabriele.

Victor: Oh, bravo, Gabriele. Ora possiamo cominciare: chiedimi, per esempio, di dirti qualcosa sulla mia adolescenza.

Ubbidiente, sto al gioco:

Io: Allora, Vic, ci dici qualcosa sulla tua adolescenza?

Victor (sorridente): Me l'aspettavo, questa domanda. Nacqui a *Schulenburg* nel Texas, nel '10. - *fa una pausa* - Guarda, Gabriele, non credere che il Texas fosse tutto come quello che vi fanno vedere al cinematografo, tutto vaccari, scriffi e rodei: *Schulemburg* era una graziosa cittadina abitata per lo più da gente di origine austriaca e ceca, pacifica, laboriosa e molto osservante gli insegnamenti della religione cattolica. Be', io stesso sono



come loro: nonno Franz e nonna Rosina vennero negli U.S.A. nel 1867 dalla lontana Pohl, in Cecoslovacchia. Furono loro a donare il terreno per la costruzione della cattedrale di Santa Rosa e per la ferrovia. Insomma, diedero un bel contributo alla fondazione della città.

Io: Cosa faceva il tuo papà?

Victor: Quello che faceva la maggior parte della gente, l'agricoltore: aveva un po' di terreno e lo coltivava personalmente. Ma ricordo poco di lui, morì quando avevo appena otto anni. Così io, mamma e i miei due fratellini più piccoli andammo a vivere nella fattoria di zio Ferd, che fu per me come un padre.

Ma si lavorava sodo. Finite le lezioni, lì alla scuola tenuta dalle suore, c'erano le piantagioni di granturco e di cotone da curare, le vacche da mungere e gli animali da sfamare. La sera ero così stanco da addormentarmi spesso con il naso nel piatto. Vita dura, vecchio mio, ma che mi insegnò che se vuoi farcela, disciplina e perseveranza sono le tue sole armi. Solo la domenica avevo un bel po' di tempo libero; indossato il vestito buono, si andava tutti in chiesa, ed io ero orgoglioso del mio ruolo di chierichetto. Probabilmente fu durante i lunghi pomeriggi domenicali che cominciai a far girare le mie rotelle.

Io: Che vuoi dire?

Victor: Vedi, fin da piccolo sono stato sempre molto curioso. Avevo migliaia di *perché* sulla punta della lingua, e zio Ferd, un brav'uomo, per carità, ma di cultura limitata, non era in grado di estinguere la mia sete di sapere. E così mi sforzavo da me di cercare le risposte che nessuno mi poteva dare, strizzandomi le meningi per ore e ore. Probabilmente non furono poi tanti i *perché* che riuscii a soddisfare, ma questo esercizio almeno servì a sviluppare la mia creatività.

Purtroppo, a metà degli anni '20 non c'erano molte prospettive neanche per un adolescente creativo; provavo una forte attrazione per la tecnologia, ma sentivo che mi mancavano completamente le basi teoriche, e a casa non c'erano i soldi per farmi frequentare l'*High School*,

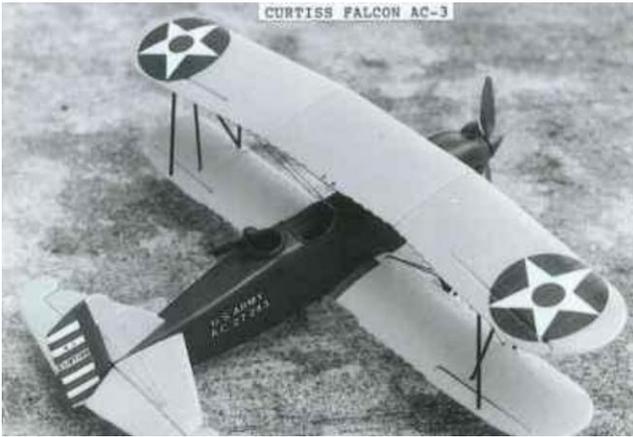


I tre piccoli Stanzel nel '17: dietro Vic, a sinistra Joe, e a destra Reinhart.



La casa dove nacque Vic, accanto alla cattedrale di St. Rose.

figuriamoci l'università. In più io, a differenza dei miei coetanei, non vedevo neanche buone prospettive nel futuro dell'agricoltura. Così, compiuti i quindici anni, mi iscrissi a una serie di corsi per corrispondenza della *American School* di Chicago: disegno tecnico, algebra, fisica e applicazioni di matematica. Avevo bisogno di farmi una cultura tecnica per poter realizzare le idee che mi frullavano nella zucca.



Uno dei modellini che Vic vendeva ai cadetti per venti dollari.

ai cadetti per venti dollari l'uno. Mica male a quei tempi, no?

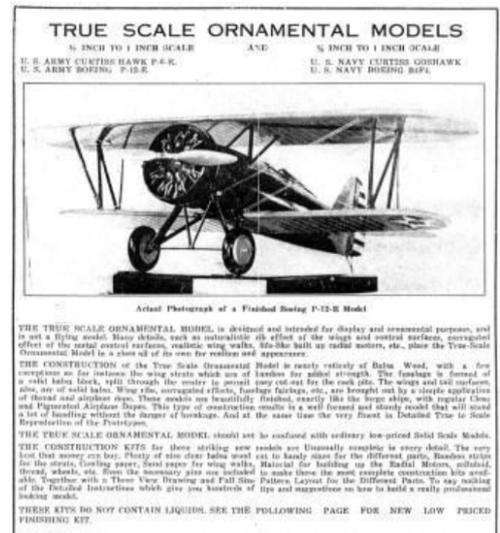
Io: Allora, tu vedevi nell'aeromodellismo solo una opportunità economica?

Qualcosa nella mia espressione deve aver tradito un certo grado di delusione. Lui mi fissa tirando un grande sospiro e allungandosi sulla spalliera della poltrona. Poi riprende:

Victor: Mi stai giudicando un uomo avido, vero? Non è così, vecchio mio. Nella mia vita non ho mai amato il denaro in quanto tale, ed ho sempre anelato ad un sistema più semplice, più francescano, più in linea con gli insegnamenti dello zio e delle suore cattoliche della scuola. Il dramma - *sorride* - è che invece ho sempre dovuto aver a che fare con biechi individui, fornai, salumieri, macellai, fornitori di acqua ed energia elettrica, che non dividevano la mia visione delle cose e, mensilmente, pretendevano di essere pagati per ciò che consumavo. E allora? Ti sembra così orribile che abbia utilizzato la mia passione per guadagnarmi la pagnotta in una società che non mi aveva nemmeno consentito di completare gli studi cui tanto avevo anelato? Ti sembra disdicevole che abbia cercato nell'aeromodellismo i mezzi per realizzare la mia creatività? Io, vedi, non riesco a descriverti a

Io: Scusa, Vic, ma quand'è che ti dedicasti all'aeromodellismo?

Victor: Ah, quello... Bè, per la verità era già successo qualche anno prima. Devi sapere che vicino a *Schulenburg* c'era un campo di aviazione militare, la *Kelly Army Air Force Base*, dove i cadetti completavano il loro addestramento. E scoprii che quei cadetti sarebbero stati felici di portarsi a casa il modellino dell'aereo che pilotavano da regalare alla fidanzatina o da esporre orgogliosamente sul caminetto di casa. Da allora ogni attimo di tempo libero lo passai a costruire riproduzioni in legno del *Curtiss Falcon AC-3*, che vendevo



Uno dei primi annunci pubblicitari.

parole la smania, la frenesia dei miei anni di adolescente, la voglia di realizzare cose nuove, la sete di nuove sfide. Ti prego, cerca di comprendermi.

Arrossisco. Quest'uomo mi sta facendo capire molte cose, ed è molto diverso da come me lo stavo immaginando.

Io: Scusami, Vic, sono stato molto superficiale. Ti prego, continua.



I due fratelli al lavoro, nella ricostruzione esposta allo Stanzel Museum.

Victor: Lavoravo bene, sai? Dedicavo ore alla rifinitura di ogni singolo particolare, e i miei modelli se ne facevano un baffo di quelli della concorrenza; i cadetti li vedevano esposti nella vetrina di una copisteria del paese, sgranavano tanto d'occhi e e sganciavano i venti verdoni senza batter ciglio. Fu così che misi da parte un gruzzoletto e decisi di fare le cose più in grande, approfittando di una camera da letto inutilizzata che avevamo in casa e delle doti del mio fratellino più piccolo, Joe. A quei tempi i modelli "solidi" andavano forte, le pagine di *Air Trails* rigurgitavano di avvisi pubblicitari dei kit in balsa della *Comet* o della *Strombecker*, e mettemmo in cantiere una serie di tre modelli già assemblati e rifiniti - il *Gee-Bee Sportster*, il *Curtiss Hawk P-6-E* e il *Curtiss Falcon AC-3* - e di undici kit in legno da montare. Nel '32, finalmente, partimmo con le inserzioni pubblicitarie sulle principali riviste di modellismo, e l'attività divenne frenetica. Purtroppo l'aiuto di Joe era solo saltuario, e fui costretto ad assumere un paio di operai per la preparazione dei kit e la vendita per corrispondenza, che era, per fortuna, sempre in crescita.

Io: Perché "saltuario"? Joe non condivideva il tuo entusiasmo per il modellismo?

Victor: Ma che dici? Joe sarebbe venuto in capo al mondo con me. Ci volevamo un bene dell'anima ed eravamo sempre in sintonia l'uno con l'altro. Ma lui doveva terminare gli studi. Era lui l'intellettuale in famiglia, capisci? Zio Ferd, dedicandosi a sanguinose economie, aveva trovato i soldi per iscriverlo alla *High School* di Schulenburg, di cui diventò lo studente modello. Anche dopo, nella *Victor Stanzel Co.*, era lui la mente, io ero solo quello che cercava le soluzioni ai problemi. Davvero, ho sempre invidiato le doti intellettuali di Joe, e forse senza di lui non avrei fatto un bel niente.

Comunque sia, nel '33 prese finalmente il diploma, e si dedicò a tempo pieno a quella che stava diventando una vera azienda. Passammo l'estate a pestarci i pollici nel costruire, asse su asse, un capannone in legno di venti metri per dieci, e lì realizzammo, con l'aiuto di un mio vecchio amico, Daniel Barborak, il primo dei miei "grandi" progetti, una giostra che chiamai *Fly-a Plane*.

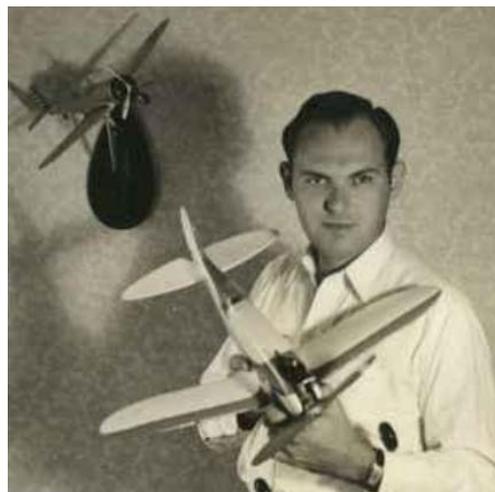
Io: Quella che fece impazzire i visitatori del *Texas Centennial di Dallas* nel '36?



Le tre giostre progettate e costruite dagli Stanzel.

Victor: No, quella venne dopo. La Fly-a-Plane era costituita da un aeroplanetto biposto con un'elica azionata da un motore elettrico da cinque cavalli, appeso ad un braccio rotante contrappesato, e in grado di salire e scendere sotto l'azione del timone di profondità. - *sorrìde* - Credo che sia stato il primo e unico aeroplano vero "in volo vincolato circolare" della storia. La gente pagava venticinque cents e provava l'ebbrezza del volo sotto l'ala protettiva di Joe, il pilota ufficiale.

Quello invece cui ti riferisci tu era lo *Stratos-Ship*, simile come principio, ma con una navetta a sei posti che ricordava le astronavi di Flash Gordon, in grado di fare anche dei looping tra gli strilli delle ragazzine in cerca di brividi estivi. Ne costruimmo anche una terza, di giostre, la *G-ride*, dotata di quattro navette basculanti, ma fu anche l'ultima. Le giostre furono una bella avventura, ci dimostrarono che, se lo volevamo, eravamo in grado di realizzare anche i progetti più ambiziosi, ma si rivelarono poco remunerative, e rivolgemmo la nostra attenzione agli aeromodelli, la cui produzione era nel frattempo continuata per fatti suoi. Avevamo anche creato una vera azienda, la *Victor Stanzel Co.*, che poi è andata avanti per oltre sessant'anni.



Vic con il Baby Shark nel 1941



Lo Shark originale restaurato da Dale Kirn.

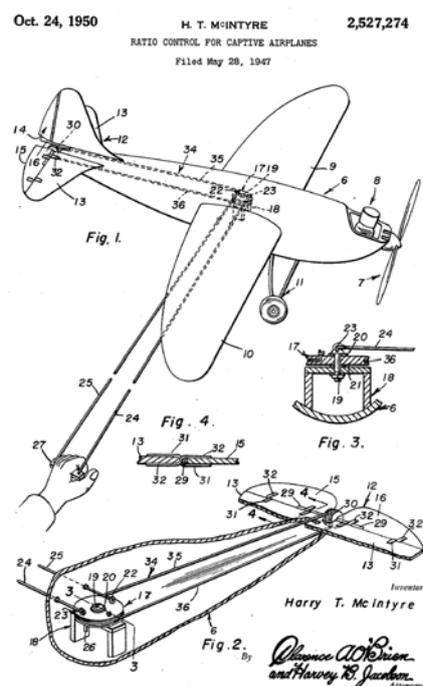
competere con loro. Quello che ci serviva era *qualcosa di nuovo*. Qualcosa che nessuno aveva mai fatto prima.

Cominciai a guardarmi attorno. Notai la crescente offerta di motori che vantavano potenze sempre maggiori. Notai l'entusiasmo sollevato dalle sempre più diffuse corse aeree al pilone, e la voglia sempre più diffusa tra gli aeromodellisti di tradurre la potenza del proprio motore in velocità. Notai che, con l'estendersi delle città, diventava sempre più difficile trovare dei campi adatti al volo libero. E nacque il *G-Line*, il sistema di controllo per un modello che chiamai *Tiger Shark*: un normale modello a volo libero di apertura alare ridotta, trimmato per un volo livellato, ma costretto a girare attorno al pilota da un cavo lungo una dozzina di metri. Unica particolarità era che il cavo non era fissato, come avrebbe fatto chiunque, all'estremità alare, ma alla fusoliera, sul muso, *davanti al centro di gravità*; l'altra estremità era

Io: Fu allora che passaste ai modelli volanti?

Victor: Sì, o perlomeno cominciammo a pensarci. Vedi, la preparazione del kit di un modello volante è molto più laboriosa, ma una volta ottenute dime e fustelle, non richiede molto più tempo di un kit di modello solido; però, quando ne vendi uno, ne ricavi l'equivalente della vendita di venti kit da 50 cents.

Il problema era che il mercato traboccava di kit di veleggiatori e motomodelli pluridecorati e pluripremiati, e non potevo



Il brevetto originale del Super "G" line.



Joe al tornio.



La fabbrica nel 1947

invece fissata ad una bacchetta in mano al pilota che, abbassandola o sollevandola, abbassava o sollevava il muso del modello, controllandone quindi il volo. Una cosa semplice semplice, che però funzionava; anche se gli amici ci prendevano in giro, dicendo che eravamo pescatori così scarsi che l'unico modo che avevamo trovato per utilizzare la canna da pesca era quello...

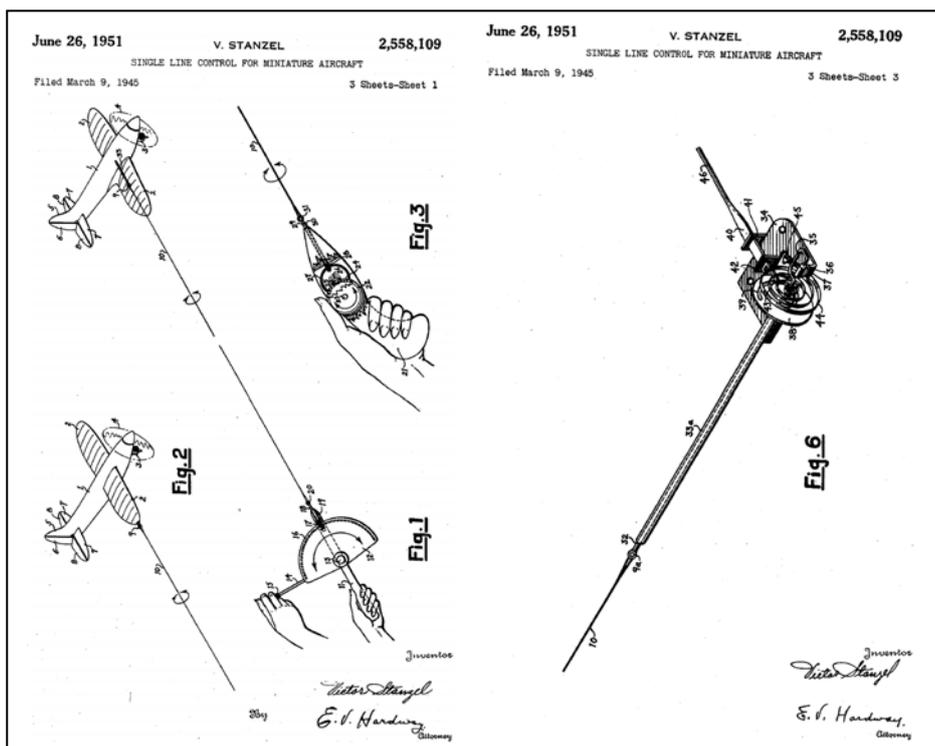
Insomma, a dicembre del '39 pubblicammo il primo annuncio su Model Airplane News, ed immediatamente ci arrivarono ordini da tutti gli States. Ecco, avevamo fatto qualcosa di nuovo.

Io: Fu un grande successo?

Victor: Sì. Devo dire che per i primi mesi lavorammo come ciuchi per soddisfare le richieste, anche se nel frattempo avevamo assunto una decina di operai. Poi, nell'estate del '40, uscì l'U-Control di Walker, e noi rimanemmo al palo. Non c'è che dire, quel tizio ci aveva battuto su tutti i fronti, il suo sistema era infinitamente superiore al nostro. Non ho mai cessato di ammirare l'ingegnosità di quella mente, e mi è spiaciuto che ci abbia lasciato così presto.

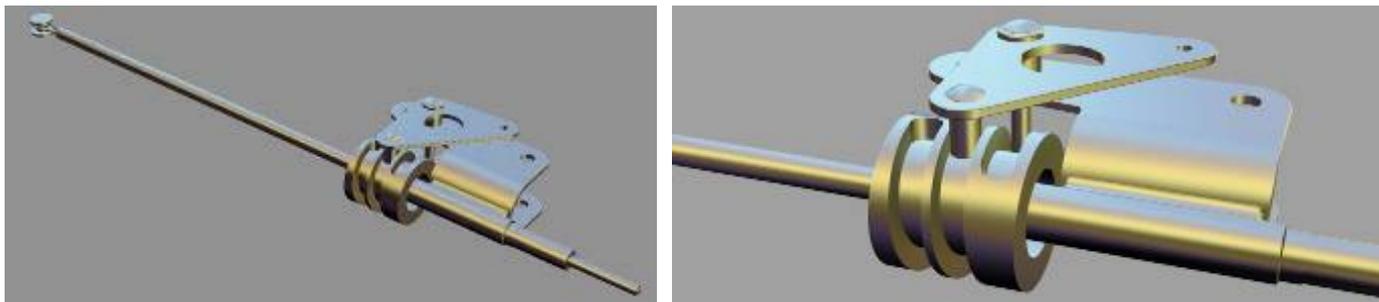
Io: Quello che dici è molto bello, Vic. Ci dici quale fu la tua mossa successiva? Perché tu non sei uno che si arrende...

Victor: Arrendermi mai. La partita era appena iniziata. Convintomi della necessità di utilizzare due



Il brevetto del Monoline

cavi, creai prima il *Super "G" line*, che faceva uso di un disco rotante, poi il *Super "V" line*, che utilizzava due coppie di pulegge, ed infine il *Control-it*, un'unità a se stante da utilizzare in coppia con una speciale manopola che chiamai *Thum-it*. Niente di speciale. Tutte buone idee, beninteso, ma non offrivano nessun vantaggio rispetto all'u-control, solo la possibilità di commercializzare i miei kit senza infrangere il copyright di Walker. A quello ci ho sempre



Lo Speedmaster, uno dei modelli di attuatore monoline Stanzel

tenuto, ed io stesso ho brevettato tutto quello che inventavo.

Io: Ne parli come di qualcosa senza importanza.

Victor: No, non è vero. Io ho sempre amato ciò che ho fatto. Erano creature mie, capisci? Come potevo disprezzarle? No, no, le ho sempre amate, e soprattutto il *Control-it*, che più tardi mi avrebbe ispirato la realizzazione del *monoline*.

Io: Ecco, ci siamo. Il primo vero competitore all'u-control di Jim Walker. Perché non ci racconti come ti venne l'idea?

Victor: Come sempre, fu merito di Joe. Un giorno, a colazione, mi chiese: “Vic, lo sai che la maggior parte della resistenza aerodinamica di un modello controline è data dai cavi?” Io risposi: “Certo, Joe, lo sanno tutti.” Lui continuò: “Io ho pensato una cosa: se, invece di due, ci fosse un solo cavo, la resistenza sarebbe dimezzata. Dai, inventa qualcosa”.

Sulle prime, mi dissi: “impossibile!”. Poi mi ricordai di quanta gente mi aveva detto la stessa parola ed io ce l'avevo fatta lo stesso. E allora mi misi a ponzare. L'idea era buona: ormai le velocità erano elevatissime, e si vinceva o si perdeva per qualche centesimo di secondo. Passare al *monoline* - il nome mi balzò subito in mente - significava far compiere un balzo avanti alle velocità. Sì l'idea era buona, ma come fare?

Ci rimuginai sopra un paio di giorni, poi giunsi all'unica risposta razionale: c'è un unico movimento che si può impartire ad un cavo in trazione, quello rotatorio. Una volta compreso ciò, concepire un attuatore fu un gioco da ragazzi.

Quando lo presentammo al *Chicago Hobby Model Trade Show* del '50, la gente non credeva ai propri occhi. Ma era vero. E fu un successo straordinario.

Io: Scusa, Vic, ma quanto del successo del *monoline* fu dovuto all'opera di Dale Kirn?

Lui tira un altro profondo sospiro mentre un sorriso triste gli si disegna sul volto:

Victor: Dale. Uno dei più cari amici che ho avuto. Probabilmente io devo *tutto* a Dale. Fu lui il nostro alfiere, colui che fece conoscere al mondo le potenzialità del nuovo sistema. Nel '55 gli comprammo una *Chevy* nuova di zecca e lui ci macinò qualche centinaio di migliaia di chilometri in giro per gli U.S.A. a far toccare con mano i vantaggi del *monoline*. Lui e quel vecchio volpone



I due tipi di monoline e le apposite manopole

di Bill Murray, che, dopo tanti anni di lavoro con la *Testors*, conosceva chiunque avesse a che fare, anche lontanamente, con il mondo del modellismo in America, ogni distributore e ogni *Hobby Shop*, per quanto piccolo fosse. Quando finalmente ritornarono, la Chevy era un ferrovicchio, e dovemmo acquistarne un'altra per il tour successivo, quello del '57.

Io: Com'è che cominciò il vostro rapporto? Dale non era texano.



I due fratelli Stanzel, Dale Kirn e la Chevy del '55

Victor: No, lui viveva nella California del sud. Ci incontrammo su un campo di San Antonio. Io provavo un modellino con motore da 0,8 e monoline, e lui non lo degnò di un'occhiata. Ma la fama di quell'*enfant prodige* era arrivata fino a me, così lo avvicinai e gli mostrai la mia invenzione, chiedendogli di provarla. Devo dire che non ne fu entusiasta, trovò il controllo troppo sensibile, e cambiò argomento. Poi, mentre parlavamo di tutt'altro, di botto mi chiese se il monoline avrebbe funzionato anche su modelli da velocità. "*Perché non dovrebbe?*" gli risposi e rimanemmo d'accordo che avrei costruito un velocità con monoline e dotato dello stesso motore che usava lui, un *Dooling 29*.



Lo Shark gigante utilizzato come aereo-bersaglio per l'addestramento degli artiglieri

il volo e il risultato fu lo stesso: nonostante le dimensioni eccessive, il mio modello era di circa 15 chilometri orari più veloce del suo. Da allora, Dale fu irrimediabilmente irretito dal monoline.

Io: Che cosa accadde nella tua azienda?

Victor: Due cose. Primo: la *Victor Stanzel & Co.* diventò una vera industria, che impiegava un centinaio di dipendenti. Dopo aver visto le velocità schizzare grazie all'adozione del monoline, i velocisti di tutto il mondo vollero adeguarsi, e fummo subissati dagli ordini. Diversificammo l'offerta del meccanismo a seconda della classe del modello e nelle due versioni, a spirale e a vite senza fine. Mettemmo in cantiere una serie di kit di modelli specifici per l'installazione del monoline. Fummo i primi, nel Texas, ad attrezzarci con un impianto per stampare la plastica a iniezione e uno per stamparla sotto vuoto, in modo da fabbricarci da soli le manopole e le capottine trasparenti. Amico mio, non potrai mai immaginare l'orgoglio che si prova quando cominci da niente e ti ritrovi ad avere una grossa industria che



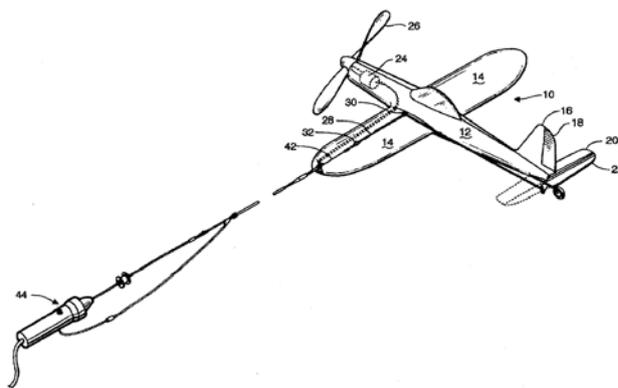
Alcuni prototipi di modelli a propulsione elettrica.

vende in tutto il mondo.

Secondo: avevamo annusato l'aria che tirava e ci eravamo resi conto - soprattutto Joe, con la sua solita acutezza - che qualcosa stava cambiando nel mercato del modellismo. Allora pensammo di diversificare la nostra produzione aprendoci ad altri mercati, ed il tempismo con cui prendemmo questa decisione salvò l'azienda, quando arrivò l'imprevista tegolata sul monoline.

Io: Ti riferisci al divieto del monoline da parte della F.A.I. nel '69?

Victor: Sì, e fu un vero peccato. Non tanto dal punto di vista economico, perché ormai eravamo lanciati su altri fronti, ma dal punto di vista tecnico sì. Il mio sistema aveva tanti vantaggi rispetto all'u-control, e non solo per i modelli da velocità. Va' a chiederlo a Dale, e vedrai... oddio, scusa, Gabriele, dimenticavo che ormai nessuno di voi altri potrà mai parlargli... dai, non scriverlo questo, se no faccio la figura del rimbambito. Insomma, con il monoline ci fai tutto quello che fai con l'u-control, e anche qualcosa in più. E che non mi si parli di motivi di sicurezza, tanto i cavi si strappano anche se sono due... - *Dà un'occhiata all'orologio* - Pergiove, come passa il tempo!



Il brevetto per un monoline con motore elettrico



Vagonate di *Electromic Flash* che partono per tutti gli States.

Ignoro sfacciatamente l'allusione e continuo:

Io: Allora, lo vuoi dire o no ai miei lettori qual'era il nuovo mercato che vi preparavate ad invadere?

Victor: Giocattoli, amici miei, giocattoli a pile. Dalla seconda metà degli anni '50 in poi, la disponibilità di pile a secco e motorini elettrici era praticamente infinita, e il mercato dei giocattoli rigurgitava di automobiline, astronavi, dischi volanti ed elicotteri in lamiera stampata fatti per muoversi sul pavimento. Ci gettammo allo sbaraglio in questo mercato, sfruttando l'impianto per stampare la plastica, e diventammo presto i numeri uno. Perché? Perché i miei aeroplanini, l'*Electromic Flash*, l'*Electromic Jet*, l'*Electromic Fury*, volavano davvero, l'hovercraft, l'*Electromic Scoot Air Car*, si manteneva davvero sospeso sul suo cuscino d'aria, gli elicotteri facevano davvero l'hovering come quelli veri. Erano giocattoli innovativi.

Io: Senti, Vic, me lo dici un segreto? Hai veramente creato una versione dello *Shark* con il passacavi alare basculante per trasmettere i comandi al profondità, com'è riportato da qualche fonte letteraria?



Vic con suo elicottero-

Victor: Ah, qualcuno se n'è accorto? Vedi, dopo l'uscita dell'u-control, mi scervellai per trovare un'alternativa, e quella fu la prima cosa che mi venne in mente. Ma non andava, era troppo sensibile e le oscillazioni sull'asse longitudinale provocavano comandi non voluti, e lo misi subito da parte. Nella mia vita ho inventato tante cose, ho trovato tante soluzioni, ma quella no, non andava, e non ne sono molto orgoglioso.



Una pagina di appunti scritti di pugno da Vic.

Victor: La cosa che sono più orgoglioso di aver fatto in vita mia? La creazione della *Fondazione Famiglia Stanzel*. Un'organizzazione benefica per aiutare economicamente e culturalmente le classi più disagiate e che, a quanto ne so, mi è sopravvissuta ed opera anche al giorno d'oggi. Assegna borse di studio, assicura assistenza sanitaria e avvia al mondo del lavoro i giovani più indigenti di Schulenburg e Weimar. Sostiene progetti di ricerca per assicurare ai cittadini di questi distretti il più sano ambiente di lavoro e di residenza. Sponsorizza i centri sportivi per giovani e i centri culturali della zona. Bè, ho diritto o no a sentirmene orgoglioso?

Annuisco con decisione. Lui dà un'altra occhiata all'orologio:

Victor: Amico mio, resterei ore a chiacchierare, ma sono già in ritardo...

Io: Giusto il tempo per un'ultima domanda, Vic, quella con cui chiudo ogni intervista: un rimorso e un rimpianto.

Victor: Uhm... vediamo. Beh, rimpianti ne ho quanti ne vuoi, succede così quando in testa ti vengono più idee di quante ne puoi realizzare. Forse quello più grosso è di aver messo da parte il modellismo dopo la delusione della decisione della F.A.I. del '69. Sì, mi sarebbe piaciuto continuare su quella strada. Ma che vuoi, quando hai la responsabilità di un'azienda, e centinaia di persone guardano a te per il loro futuro, non puoi permetterti troppi sogni. Vedi? Se avessi seguito il mio egoismo, ora sì che avrei il rimorso di aver dovuto mandare a casa della gente. E invece no. Credo di aver lasciato il vostro mondo senza nemmeno il più piccolo rimorso.

E ora, Gabriele mio, ti devo proprio lasciare. Ci vedremo ancora, sta' sicuro, ma non tanto presto. O almeno lo spero.

Io: Grazie, Vic. Addio. Domani i miei lettori sapranno che ho conosciuto una persona davvero speciale.

FINE



Un espositore di giocattoli volanti della Stanzel.

Venti e più anni fa...



Foto del 1971, prima di un lancio di combat di Sergio Tomelleri . Il diciassettenne Raffaello Brentonegro sostiene il modello, al centro Claudio Aurengi. Foto Brentomegro.



Lucio Raccuja con la riproduzione del Fachiro fine anni '60. Foto Raccuja.



Grandesso, Giupponi, Sabbadin, gara di velocità 1959.

Venti e più anni fa...



Antonio Di Stefano all'aeroporto di Boccadifalco a Palermo, metà anni '60. Dall'altra parte dei cavi, non inquadrato, c'era il riproduzionista Costantino Catti, sullo sfondo la torre di controllo...i palermitani ricordano bene quegli anni felici all'aeroporto Boccadifalco...

Foto Di Stefano.



Sul podio al termine di una gara di camp. Italiano riproduzioni, Ivan Poloni, Raffaele Oberti, Costantino Catti, nel 1960. Foto I. Poloni.



Con la riproduzione del trimotore CAPRONI CA 133 è al lavoro Giorgio Rabaglio con un suo allievo del Gruppo GAB-Bergamo, sulla pista milanese zona Taliedo-Linate, 1960 circa.

Foto I. Poloni.