

raffaello brentonego

***UNA VITA
TRA
TERRA E CIELO***

(IL MIO VOLO)



edizione home made

Prefazione

C'è un momento della vita in cui , inaspettatamente , *il tempo* assume una importanza fondamentale e nel nostro *ego* viene alla mente un pensiero molto profondo, quasi una domanda: <<*Ma cosa resterà del mio transito terrestre, di tutto quello che ho fatto e pensato , di tutto quello che sono riuscito a realizzare nella vita nei rapporti con la gente che ho conosciuto e con cui ho vissuto, dell'Amore che ho dato e che ho ricevuto?* >>.-

La mia vita è sempre stata legata al volo , ad avere lo sguardo verso il cielo , nel viaggiare con la fantasia perché questo mi ha fatto stare bene con tutto ciò che mi circonda e con me stesso. Tutto questo ha sempre allontanato da me il pensiero triste e drammatico del destino finale dell'uomo su questa terra .

Forse è stato questo il mio modo per sentirmi più vicino a Dio e a vivere spensieratamente questa vita meravigliosa.

Penso sempre , per credo religioso e non per qualche strana combinazione chimica o teoria scientifica , che forse in una vita passata ero anch'io un *volatore* , inteso come abitante del cielo. E allora perché non tramandare ad altri le mie esperienze, le mie sensazioni nel praticare la passione che più amo.

Il volo ha caratterizzato la mia vita influenzandola ed arricchendola semplicemente di voglia di fare, di stare con la gente , di amare e quindi della "*voglia di vivere*" .-

Nel volo ho ricercato quella libertà che ogni uomo rincorre affannosamente su questa terra trovandone molto beneficio.

Nello scrivere questa autobiografia vorrei semplicemente "**trasmettere e conservare**" le sensazioni , gli episodi e quindi gli stati d'animo personali che scaturiscono dai ricordi di un tempo trascorso e che da sempre sono stati caratterizzati da questa mia forte passione , anche nella forma più innocente di un bel gioco "*l'aeromodellismo*".

Passione che tanto profonda e fondamentale si è radicata in me da arrivare con tanti sacrifici all'ottenimento di un brevetto di Pilota di Aviazione Generale e quindi al volo **vero e proprio** nella sua massima espressione. E qui vorrei anche ringraziare mia moglie Simonetta , per aver sopportato le mie assenze in famiglia durante l'anno di scuola del brevetto , il 1990.

Tutta la mia vita quindi è sempre stata legata al mondo aeronautico grazie anche alla conoscenza di personaggi dell'ambiente Aeronautico e dell'Aeromodellismo Nazionale che voglio citare e ringraziare:

Il Comandante Paolini , il Comandante Bruno di Venezia, il R. Trebbi ,G. Zenere , P e F. Cuccolo, L. Compostella , C. Cappi , A. Maggi, M e S. Fiussello, M. Sangiacomo, G. Fasano, M. Arbuffi, A. Bernin, V e D. Furlan, O. Torchio, L e M. Valiera, M. Bosio, G. Casarola,G. C`arbini, A. Raveane, L. Barzaghi, G e G. Laghi,L. Condello,I. Poloni, S. Ganassini, M. Speranza, M. Refosco,E. Marra, G.Felici, M. Semoli,D. del Giudice, S. Tomelleri, G.Macri, R. Storto,G. Viglianti, S. Innocenti, M.Del Torre, L.Dal Maso, A.Tomasso, S.Facchin,L. e M. Trestin, L.Ambrosi e tanti altri che sono citati in questo mio “volo” come aviatori e acrobaticari. La FIAM Federazione Italiana Aero Modellismo a cui sono iscritto da anni e la Federazione Aeronautica Internazionale con tessera aeromodellismo FAI 10939 e dal 1990 come Pilota AG. L'AVAB Amici del Volo Aeromodellistico di Bovolone e SAM 2001. Il Notiziario di Volo Vincolato.*

**Acrobaticaro è il termine coniato nei primi anni '60 con il quale noi ci identifichiamo aeromodellisti della specialità di Volo Vincolato Circolare nella categoria F2B - Acrobazia.*

Non mi ritengo uno scrittore (*lungi da me*) ma semplicemente un narratore di quanto ho vissuto sempre in prima persona . C'è una frase scritta da un pilota/scrittore di AG (*Aviazione Generale*) nel Suo libro che mi ha colpito particolarmente e che ho conosciuto personalmente a Venezia :

“Il volo migliore è senza dubbio quello della mente , non richiede mezzi di trasporto sofisticati né brevetti o abilitazioni , ma soltanto l'attitudine di essere piloti di se stessi, della propria fantasia”.
(Daniele Del Giudice – *Staccando l'ombra da terra*).



Buon volo e felice atterraggio!

L'Autore

“Verona Città dell’Amore di Giulietta e Romeo”



Con il Volo arrivò anche la passione per la fotografia aerea
Volo solitario del 01.01.2003
(Archivio Brentonego)

Dedicato Agli Amici ,

***Stefano Bersan** che ha avuto l'idea di farmi scrivere
in queste pagine tutto ciò che riguarda la mia passione per il
volo e che mi onora della Sua Amicizia sul luogo di lavoro
e
Giorgio Zenere che mi ha regalato una "seconda giovinezza"
come Amico e mio Capitano d'avventura nel Volo Vincolato
Circolare dopo quarant'anni di assenza dai campi.*

***A chi amo e ho amato
e
a chi non c'è più...***



raffaello brentonego

*UNA VITA
TRA
TERRA E CIELO
(IL MIO VOLO)*

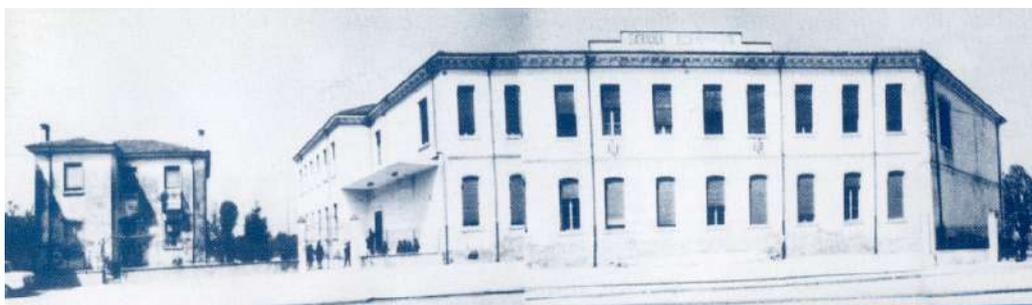
edizione home made

Come tanti racconti, questo mio, “*viaggio*”, incominciò con il mio primo alito di vita e forse il primo *volo* lo feci già in fasce, cadendo dal tavolo.

Sono nato a Belfiore d’Adige il 12 gennaio 1954 in Via Roma (*attuale Ufficio Postale*) in un piccolo paesino della pianura Padana , sulla sponda Sx del fiume Adige a diciotto chilometri ad Est di Verona , tra i Comuni di Soave, San Bonifacio, Arcole, Zevio e Caldiero ed il secondo fiume d’Italia: l’Adige. Data la cattiva stagione invernale, tutto era bianco e c’era molto freddo da tanta neve era caduta in quei giorni . Per tenermi al caldo , i miei, mi tenevano appunto in fasce sul tavolo da cucina avvolto da coperte.

In un territorio completamente pianeggiante a vocazione prevalentemente agricola, il cui nome Belfiore d’Adige (*un tempo chiamato Porcile*) è diventato noto per la coltivazione della mela e dove in primavera tutta la campagna diventa un’enorme giardino fiorito che satura l’aria di un delicato profumo di gemme bianche che si aprono a catturare i raggi del sole.

E’ questa la stupenda sensazione del *Viandante* quando passa da Belfiore nel mese di marzo, mese d’inizio della nuova stagione e dove io ho vissuto la mia infanzia e la mia adolescenza fino alla diciottesima primavera. E’ a Belfiore che nasce anche la passione per tutto ciò che *stacca l’ombra da terra* e la natura per me in questo è stata una Grande Maestra .



La casa natale a Belfiore d’Adige - attigua le scuole elementari ora Ufficio PT

Non ho mai avuto grandi possibilità economiche che mi permettessero di accedere a questo fantastico mondo del volo e quindi non ho mai avuto la possibilità di leggere libri che mi potessero insegnare e far capire scientificamente perché l'aeroplano vola .

La mia unica possibilità (*economicamente parlando*) era *l'osservazione*, la **curiosità**, unita alla tanta volontà di arrivare a far volare quei pezzi di legno e carta messi assieme secondo un mio convincimento, semplicemente copiando la natura. Ero attratto e osservavo il volo delle rondini e dei passeri che sfioravano con velocità il terreno in cerca di cibo, ma nello stesso tempo prendevo coscienza della mia impossibilità di imitare tutto ciò. Io non ho ali e non posso scorazzare per il cielo, sono fermo qui a guardare con gli occhi, ma con la mente invece, quanti viaggi ho fatto!

Posso volare dunque e l'ho fatto molte volte , ma tante volte sono tornato a terra, rendendomi conto che il viaggio finiva sempre lì, dentro le mie scarpe.

Dagli insuccessi, dalle piccole delusioni, pian, pianino sono arrivato (*domandando e leggendo*), a far volare il mio primo aeroplanino a elastico. Toccavo il cielo con un dito e non avevo più i piedi per terra; **io ero sulle ali di quel fantastico aeroplanino**...ma non conoscevo ancora nulla su tale fenomeno. Il *Vittorioso*, il giornale dell'Oratorio fu il mio primo libro di "lettura scientifica" che leggevo e rileggevo nelle parti ove raffigurava un aeroplano o tutto ciò che poteva volare .

Le mie, sono orgini contadine, mio Padre Gelmino dopo una ricerca sull'origine del cognome, è riuscito a risalire agli inizi dell'800 al Capostipite che ha dato linfa vitale all'albero genealogico cui appartengo.

Il nonno paterno Gaetano detto "*Tano*" impiegava le sue giornate lavorative nei sette campi veronesi che possedeva

in “*Cirenaica*”, una località di Belfiore D’Adige a poca distanza dall’argine sinistro del secondo fiume d’Italia.

Una delle testimonianze di cui posso riferire è che sul documento di identità di Nonno Tano, alla voce –*professione*–, riportava la dicitura –*villico*– appunto abitante del contado, della villa, *contadino*.-

E così anche mio Padre, prima della Seconda Guerra mondiale, si guadagnava il pane lavorando nei campi coltivati a frumento, erba medica e mele .



Una rara foto del '48 da sinistra zio" Moro"- Secondo, Papà Gelmino , Nonno Tano , Nonna Isa e zio "Beppino"- Giuseppe , si noti mio fratello Luciano sulla Sinistra .

Di sei figli, io sono l’ultimo, il più giovane, ed essendo di corporatura gracile e mingherlina, sono sempre stato il più coccolato e protetto, a partire dalla nonna paterna *Isa* (Elisa) e da nonno *Tano* e dai miei Genitori . Anche se godevo della massima libertà, comunque ero sempre legato alla dolce e temuta disciplina di Mamma Emma, la quale era l’unica che teneva testa alle mie marachelle e giustamente mi teneva letteralmente a bacchetta.

Infatti, non avendo il fisico per poter rincorrermi e quindi eseguire la “*giusta sentenza*”, ad avvenuto accertamento e

riconoscimento di una mia discolata, aspettava il momento propizio e mi castigava con una bacchetta detta “*stropa*”, un nerboruto ramo di salice piangente :<< Le lacrime le mettevo io ad avvenuta esecuzione della inevitabile condanna!>>.-

D'altronde io avevo davanti l'esempio di mio Fratello Carlo, che più vecchio di me di soli sei anni mi procurava del buon materiale per inventar marachelle . E così imparai ad usare la fionda, lo s-ciàncò ed i trampoli, il carrettino con i cuscinetti a sfera grazie alla fornitura del mio amico Giancarlo Danzi che innocentemente trafugava direttamente dal banco di Papà Gino direttamente dai nuovi ricambi da meccanico. Ricordo un episodio simpatico ora, ma drammatico per quei tempi . Erano i primi anni '60, quasi tutti i ragazzi della mia età in paese, a quell'epoca, avevano il carrettino con tre ruote a cuscinetti, di cui due fisse su un'asse trasversale ed una sterzante, con un meccanismo artigianale basilare a forma di manico imperniato con un bullone passante direttamente nel pianale .



Il classico Carrettino a cuscinetti

E qui il mio ricordo si ferma ad una delle tante giornate memorabili della mia prima gioventù, quando colti sul fatto io e il mio amico di giochi Giancarlo e con la merce ancora in mano, siamo stati incatenati per mezza giornata al banco da meccanico di Gino come due cagnolini .

Ma quel che è stato peggio, era il dover rispondere alla gente che veniva in bottega del perché di simile punizione estrema. Da quel giorno in poi Gino ha sempre avuto a disposizione tutti i cuscinetti che teneva in bottega senza pericolo che mancasse una sfera.

Altro episodio simpatico che vide protagonista il buon Gino, fu quella volta che mio nonno Tano mi incaricò di portare la sua “*rugoli*”, così chiamava la sua bicicletta bianchi da uomo grigia a riparare perché forata. Io non ci pensai due volte e siccome ero a corto di elastici per la fionda, pensai di tagliare la camera d’aria, quelle rossicce, per almeno 30cm rimettendo tutto a posto, valvola compresa. Il buon Gino, da prima tentò di rianimare la ruota a mano con la pompa per capire l’entità del foro, ma sfinite passò al compressore, inutilmente! Morta, nessuna reazione la ruota non si gonfiava!!! Quando il nonno andò a ritirare la *rugoli* si sentì dire : <<*Tano elo che buso che la gavea la rugoli...*>> e riferì su quanto scoperto.

Mio nonno, per bontà, disse solo: *orco adamo!* (*Era la sua tipica esclamazione*) e mi fece avere anche il resto della camera d’aria, così ebbi elastici di scorta per due anni.

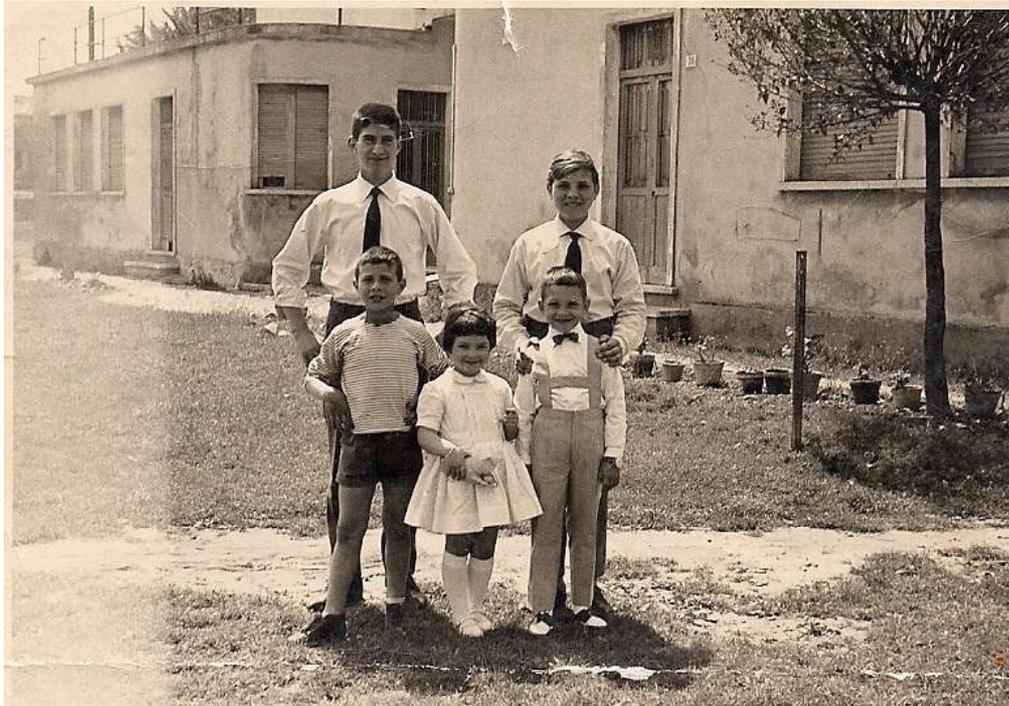
Era il periodo più fantastico della mia vita dove le ombre diventavano orchi o fantasmi dispettosi che facevano paura ai bambini al solo pensiero di incontrarli.

Le corse affannose di sera per attraversare il campo quando tornavo a casa dalla scuola di canto all’oratorio per evitare brutti incontri e senza girarmi infilavo la porta di casa e non appena avevo varcata la soglia, col fiatone sospiravo: <<**salvo**>>! Con l’espressione come di chi dopo un’impresa impossibile ha superato l’ostacolo insormontabile e faticoso.

Ed è in questa casa, al centro del paese, ex colonia fascista estiva, dotata di piscina scoperta, palestra per attività ginniche ed alloggio del custode, che io sono cresciuto. Immersa nel verde del campo sportivo antistante e dei campi di mele, dagli edifici scolastici di ogni ordine e grado (asilo, elementari e medie). Per non parlare del Municipio (luogo di abituale lavoro di mio Padre), del cinema che si trovava proprio a fianco della scuola

elementare e dell'asilo dietro al Municipio a un tiro di fionda da casa mia.

Facevano da contorno al campo, cinque ippocastani quasi centenari proprio lungo il lato maggiore del campo sportivo verso Est. Questi altissimi ippocastani furono il mio primo "veicolo" per raggiungere il cielo e vedere le cose dall'alto .

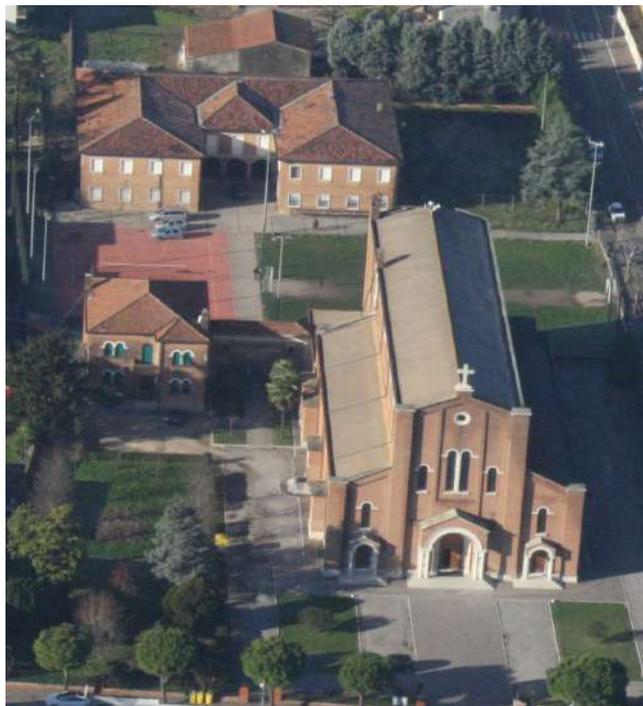


Davanti alla "piscina" – casa colonica estiva - mia residenza al centro del paese ora demolita: da sx. dietro di me mio fratello Luciano, i cugini Letizia, Gerardo e ancora dietro mio fratello Carlo era il 1962.

Ma furono anche un grosso problema per Mia Madre che ogni volta mi veniva "a recuperare" quasi con le lacrime agli occhi e ogni volta mi supplicava di non salire ma io niente! Volevo salire perché là mi sentivo a mio agio, libero.

Tant'è vero che per me erano diventati *normali luoghi di osservazione* e dove Mia madre mi trovava sempre. Tra l'asilo e il Municipio c'era anche una piccola chiesetta intitolata a San Giovanni Bosco, un tempo utilizzata

esclusivamente come cappella delle Suore della Misericordia, custodi ed insegnanti dell'asilo, che attraverso una piccola porta nella recinzione confinante, conduceva alla vicina chiesa parrocchiale e quindi all'oratorio. L'Oratorio era il luogo di incontro di noi giovani che per una volontà dell'allora parroco Don Luigi Bosio, un Sant'uomo dicono, portava sulla facciata la scritta in latino "gaudete", gioite, riferito all'uso gioioso di questo ambiente/struttura.



*Una foto aerea della Parrocchiale e dell'Oratorio "Gaudete" di Belfiore
(Archivio Brentonego)*

Chiaramente era un messaggio rivolto ai giovani che frequentavano l'oratorio, dotato oltre che di campo sportivo per il calcio, anche di numerose aule, sale gioco, nonché di stupendo teatro per le rappresentazioni teatrali parrocchiali o manifestazioni importanti del paese.

All'epoca della mia infanzia, tutto l'oratorio, compresa la chiesa parrocchiale erano in fase di completamento da un punto di vista edilizio e pertanto mancavano pavimenti, rivestimenti e a volte le stesse finestre.

Ma per noi ragazzi era comunque paragonabile ad uno stupendo castello con i suoi anfratti e cunicoli, fonte e motivo di gioco. Ed è in questo ambiente, all'età di sei anni (1960) che il curato Don Silvio un giorno mi ha fatto scoprire la passione della mia vita: *L'aeromodellismo*.-

Avevo già avuto in maniera naturale l'impatto con la parola *Volo* qualche anno prima in occasione di una assoluta giornata d'estate del 1959 mentre seduto sull'erba verde del *campo sportivo*, osservavo il volo fantastico di alcune rondini che sfioravano l'erba in cerca di qualche insetto da mangiare ad una velocità a me straordinaria e mi domandai: << ma come fanno a volare a quella velocità e precisione di movimento >>?

Il tarlo del volo probabilmente mi stava entrando nella mente e nel cuore proprio in quelle occasioni e non mi avrebbe più abbandonato per tutta la vita.

Il Curato Don Silvio, un pomeriggio estivo, prima di una delle solite adunanze parrocchiali, mi invitò in un'aula dell'oratorio dove io non sono mai potuto entrare per una sorta di "veto" posto proprio dallo stesso Curato e confesso che prima di entrare ero un po' perplesso.

Ma quando entrai, ricordo ancora il profumo della nitrocellulosa che aleggiava nell'aria, scoprii il motivo di tanta segretezza. Su un vecchio tavolo verde dismesso da ping-pong, vi era adagiato una specie di uccello bianco, enorme di carta bianca quasi trasparente e legno, a forma di gabbiano, che poi, il Don, mi spiegò essere un aliante.

La visita di quel pomeriggio infatti era mirata da parte del Curato a dare una ulteriore mano di vernice tendicarta alle ali e così ultimare il volatile.

In quel frangente ricordo di aver fatto una serie di domande a raffica al curato, il quale credo, si rese conto del mio attaccamento a quel gioco e mi coinvolse addirittura come collaboratore nel realizzare quel modello.



L'aliante

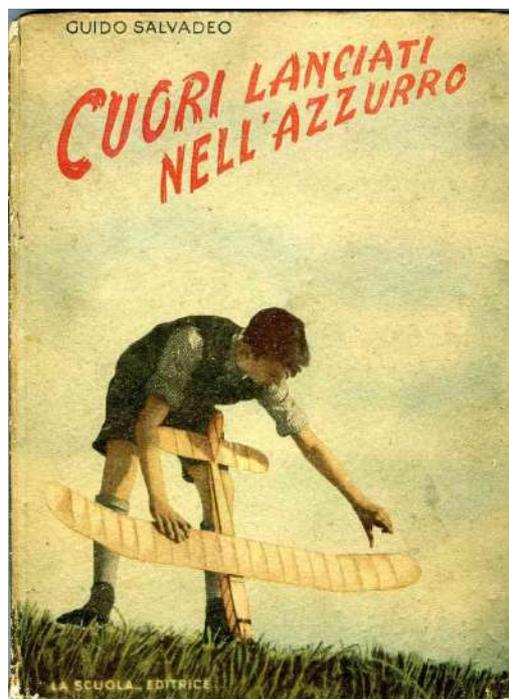
Da quel giorno mi sono sentito investito di una sorta di privilegio che inconsapevolmente in quell'estate del 1960 è sfociato nell'assistere anche al primo lancio dell' aliante. Ricordo ancora che l'episodio lo vissi con molto entusiasmo come se fosse stato - *il primo volo di un passerotto quando lascia il nido.*-

Nell'anno successivo e proprio a conclusione dell'anno scolastico 1960/61 mi è stato regalato dal mio Maestro di scuola elementare Lino Pavan di San Bonifacio, a cui sono grato per avermi fatto avvicinare al mondo del volo, un libro di lettura per l'estate. Ricordo ancora le parole proferite dal Maestro: <<come segno di riconoscimento e gratifica per l'impegno scolastico avuto e nello stesso tempo come strumento per rinfrescare la lettura con l'esercizio, durante le vacanze estive>>.

Conservo ancora quel libro come se fosse una reliquia e che confesso aver letto per almeno trenta volte: *Cuori Lanciati nell'Azzurro del 1946*, vedi sotto la copertina a colori, si noti *l'ottima conservazione.*-

Ricordo solo che dopo la lettura di ogni un capitolo, la mia fantasia di ragazzino mi trasportava in viaggi meravigliosi e mi accumulava alla compagnia dei Ragazzi protagonisti del racconto i “*Fadigà*”.-

Come costruivo i primi aeroplani? Semplice! Con tanta fantasia! L’anima costituita da listelli di legno e carta che avvolgeva la stoffa degli scampoli e che veniva scartata dal negozio dopo l’uso (*merceria prospiciente la chiesa*), diventava una fantastica ala da utilizzare, legata assieme ad un manico di scopa, per realizzare un aeromodello *da lancio*, vista la mia passione anche per la pesca che praticavo con Papà.-



Commento: “ *Un libro veramente particolare di pura "letteratura aeromodellistica" di carattere pedagogico-edificante con sottofondo religioso. Ci sono molte foto (probabilmente tratte da vecchi numeri della rivista "L'Aquilone") ma nessun risvolto tecnico di alcun tipo se non raccontabile a parole; cioè niente disegni, niente formule. E' la storia di un gruppo di ragazzi bresciani introdotti all'aeromodellismo da uno un po' piu' grande di loro: Alvaro; arrivano alle competizioni nazionali con una gloriosa spedizione a Roma. Alvaro crea per loro anche un bollettino. E' tutta letteratura od e' adombrata una vera storia bresciana di prima del 1946? Il bollettino e' esistito veramente?*”

Capitava sovente infatti che io andassi a pescare con Papà in riva all'Adige con la bilancia o il bilancino, e spesso anche con la barca. Sì! Perché mio Padre tra le tante passioni, aveva anche quella del “fai da te” nel senso che la barca non se l'era acquistata, se l'aveva semplicemente costruita Lui e più di una.-

Ecco quindi svelato il mistero da Chi probabilmente ho preso nella voglia di fare e di costruire: Mio Padre!-



Una delle barche autoconstruite da Papà . Siamo sull'Adige , e pensare che nessuno dei due sapeva nuotare all'epoca, ma la passione per la pesca era tanta...

Ricordo ancora le notti d'estate di pesca, dal tramonto all'alba in mezzo all'Adige, ancorati in testata ad un “*isolotto*” in corrente calma, per portare a casa qualche pesce. In realtà il bottino di Mio Padre non era il pesce, *ma il passare alcune ore lontano dall'ufficio ad assaporare la tranquillità e l'osservare i colori della natura, l'ascoltare*

lo scorrere dell'acqua, il canto degli uccelli e soprattutto ...il Silenzio che ...in quei momenti di quiete ... parlava e poi Suo Figlio, l'ultimo!

Se chiudo gli occhi mi sembra ancora di sentire la voce di Papà che mi sussurrava : << *Ascolta, questo è un cuculo; questo è un merlo; questa è una civetta (di notte) e quella che senti alta in cielo e che sbatte forte le ali (nelle ore calde del mattino) è una allodola*>>. Imparai da Lui a riconoscere il canto degli uccelli, anche perché da buon cacciatore ne era esperto.- E così tra le uscite notturne con Papà, l'assistere ai lavori delicati e quasi furtivi di Don Silvio che non voleva quasi farsi notare “*a giocare*” con quell'aliante per non rubare tempo alla sua vocazione di prete e la lettura del mio libro , ho cominciato ad avere i primi riscontri del perché un aeroplano vola; finalmente avevo carpito il mistero del perché una rondine può compiere quelle acrobazie aeree specialmente in estate .-

Il segreto era tutto nella forma dell'ala, nel suo essere curva sopra e piatta sotto e per la prima volta sentii pronunciare la parola *portanza!*

Visto il mio attaccamento a quella passione e soprattutto la mia grande disponibilità nell'ambiente parrocchiale, Don Silvio pensò bene di premiarmi e quindi mi regalò una scatola di montaggio tutta mia da costruire in simbiosi con il Suo aliante che nel frattempo a causa del vento si era fracassato contro la recinzione dell'oratorio e quindi doveva essere riparato.-

Sulla scatola bianco/azzurra c'era scritto *Graupner* e un nome *Starken o Sterken (credo si scriva così)*: un modello in balsa ad elastico di circa sessanta centimetri di apertura alare con colori prestampati sul balsa , elica e tutto l'occorrente per costruirlo, compresa la colla *UHU*. Bastava solo tagliare, scartavetrare e incollare come da istruzioni allegate che illustravano con delle fotografie in bianco e nero le diverse fasi di lavoro.

Il resto era incomprensibile perché la scatola era prodotta da una ditta tedesca per cui a me tutto era semplicemente incomprensibile. Avevo comunque già una buona dimestichezza con tutto ciò che riguardava la lettura, perché ero già in seconda elementare ed il mio esercizio di lettura con *Cuori Lanciati nell’Azzurro* continuava in maniera costante e assiduo. Insomma ero diventato bravino nella lettura. Lo lanciavo dalle terrazze di casa mia , un tempo logge per il pubblico del campo da calcio sottostante.

Nel 1963 avvenne per me una svolta epocale in campo aeromodellistico in quanto, mi ripeto, io non ho mai avuto alcun tipo di possibilità economica per potermi acquistare del materiale aeromodellistico di quei tempi. Mi è stato regalato un motore a scoppio ad autoaccensione (diesel) di circa un centimetro cubico di cilindrata, da parte di un falegname del paese, che lo teneva in una ciotola di legno proprio lì sul banco da lavoro, pieno di polvere.

Chissà perché lo teneva in una ciotola poi, boh!!!

Senza istruzioni o spiegazioni da parte del proprietario se non un semplice regalo in quanto oggetto non mai utilizzato per mancanza di tempo e me lo portai a casa direttamente nel petto, avvolto in uno straccio. Scoprirò molto più tardi essere un *“Barbini testa rossa” - B38 con ogiva in alluminio conica* - nuovo fiammante mai messo in moto . Ma pieno di polvere.

Ricordo la paura nel tornare a casa con un simile oggetto, per me di inestimabile valore, ma nello stesso tempo timoroso per Mia Madre la quale poteva pensare che io l’avessi rubato. L’ho tenuto nascosto per almeno un mese, avvolto nello straccio bianco e incastrato nel mio angolo segreto del pagliaio dietro casa, luogo ritenuto *“sicuro”* da mio Nonno Tano, ma si sbagliava. Povero Nonno non riusciva mai a mangiare la quantità di noci, noccioline, arachidi e frutta che nascondeva nel *“suo nascondiglio”*, ne trovava sempre la metà .

Io credo Lui sapesse chi era “*la faina*”, ma taceva sempre, tanto lo sapeva che era a fin di bene ed intanto io, mangiando di nascosto, crescevo .

Ricordo ancora lo spavento della mia prima goccia bianca e dello strano piacere che ho provato a quell’età, ma anche la curiosità dell’accaduto nel chiedere ai miei coetanei compagni di scuola, di che cos’era successo, scoprendo che eravamo tutti sullo stesso percorso alla scoperta del proprio corpo .

La mia famiglia dunque era composta, da Nonno *Tano*, Nonna *Isa*, mio Padre *Gelmino*, Mamma *Emma* e dai miei tre Fratelli *Lino*, *Luciano* e *Carlo* e da due sorelle *Lina* e *Marisa* che io non ho mai conosciuto se non dal racconto dei miei . Nate una nel 1942 e una nel 1944, sono scomparse in tenera età ed in maniera tragica entrambe pochi giorni una dall’altra nel 1946. La mia era una Famiglia molto povera economicamente, fondata sul solo stipendio di Papà che lavorava in Comune come messo comunale e che manteneva noi figli, tutti studenti ed i Nonni. Mamma svolgeva il lavoro di casalinga – Era la Regina della Casa e non solo. Per la passione della caccia di mio Padre, doveva accudire ad un esercito di animali domestici che poteva essere equiparato, come quantità e varietà ad uno zoo pubblico.

Avevamo infatti cani di più razze, anatre di varie specie, un cavallo per lavorare i campi, il maiale, conigli, fagiani ed animali selvatici di varie specie, faraone, tacchini, galline e come se non bastasse la civetta, merli e degli allocchi (*barbagianni*) che mio Padre accudiva perchè trovati feriti o abbandonati. Il gatto invece era un animale che arrivava a casa nostra spontaneamente dal vicinato ed altrettanto spariva in quanto animale non tanto desiderato dai cani , per cui non ho mai avuto un gatto tutto mio. Non avevamo la televisione di quei tempi, ma in compenso avevamo una cucina riscaldata dalla classica stufa a legna con riserva di acqua calda su di un lato (vaschetta) e alla sera Nonno

Tano raccontava le avventure vissute durante la prima guerra mondiale. Sembrava di essere lì in trincea anche noi tanto era vero e avvolgente il racconto del Nonno di quei momenti.

Quando il Nonno, con i suoi baffoni, raccontava, ci metteva enfasi per cui le pallottole sembravano fischiare nelle nostre orecchie ed in ogni angolo della cucina nascondeva chissà quale nemico o trappola. Io andavo a letto sempre bello carico di quei racconti e il sonno mi trasportava in chissà quali avventure e così intanto crescevo nella inconsapevolezza, circondato dall'amore della mia famiglia come un passerotto circondato da un nido di attenzioni e premure, non avendo alcuna preoccupazione del domani. Il Nonno morì nel 1963, all'età di 77 anni in silenzio ed io ricordo di non aver pianto perché ero sempre convinto che da un momento all'altro Lui sarebbe tornato a casa da me. E invece, piano piano presi coscienza che il nonno non c'era più “... *perché in cielo*”.

Gioventù di inconsapevolezza, modesta e molto serena.

Fu nell'estate del 1962 il mio primo contatto con un altro aeromodellista.

Quell'anno infatti venne a Belfiore un ragazzino biondo poco più vecchio di me di qualche anno(*ne aveva tre o quattro più di me*) munito di aeroplanino di circa 80 cm. di apertura alare, bicoda, in volo vincolato, con un motore a scoppio senza silenziatore il quale veniva in campagna a passare le vacanze dopo la scuola dalla zia (mi pare una sorella della mamma). Con questo vispo biondino di nome Anteo Tomasso legai subito e mi offersi come “assistente al lancio”, bisognava infatti trattenere il modellino dopo la messa in moto fintantoché non si era pronti con la manopola in mano per il decollo e dopodiché via....Si vola !!!

O meglio si gira continuamente in tondo perché era trattenuto dai cavi; chissà cosa pensavano gli abitanti del paese a questo continuo rumore andirivieni a causa del movimento circolare. Ci siamo rivisti per qualche anno ancora in campo sportivo, davanti a casa mia, ma dopo non

l'ho più visto per alcuni anni. Lo incontrai nei primi anni settanta quando ho partecipato ad alcune manifestazioni di volo vincolato circolare nei vari paesi del veronese e del vicentino e quindi abbiamo riallacciato l'amicizia.

Ora so che Anteo fa il medico ortopedico in un importante ospedale di Verona e mi dicono essere un grande luminaire molto ben preparato e stimato anche all'estero.

Per forza dico io era un aeromodellista molto in gamba e molto scaltro nel volo vincolato circolare, specialmente nella categoria di combat e vendeva cara la pelle ad ogni "combattimento" il che non è da tutti.

C'è stato un periodo, sempre a Belfiore, che Anteo durante la pausa dalla zia per le vacanze, veniva prelevato dai suoi compagni di squadra di Verona, verso la fine degli anni '60, per partecipare alle gare di volo vincolato e quindi aveva sempre l'attrezzatura a seguito. Saliva su una macchina familiare piena di aeromodelli dopo aver sistemato il suo e la cassetta. Ho assistito un paio di volte a questa operazione, per mera coincidenza e mia fortuna, in quanto la casa della zia era davanti alla chiesa dove io avevo stabilito il mio territorio. Ho rivisto Anteo quest'anno, nel mese di Dicembre in occasione del raduno a Desenzano, dove anche Lui si vendeva scatole di montaggio di aeromodelli che non adoperava più. Abbiamo parlato dei bei tempi e confesso di esserci rimasto un po' male nel incontrarlo. I biondi riccioli non c'erano più, ora la testa era liscia come una biglia e gli anni avevano segnato il Suo volto, ma lo spirito era quello di Anteo conosciuto a Belfiore, e mi disse che aveva conseguito il brevetto ULM.

Per me era l'occasione per osservare e quindi migliorare la conoscenza di quel mondo fantastico del volo che mi avrebbe portato a realizzare il sogno della mia vita:

Pilotare e volare su un aeroplano vero!

Ma anch'io ormai incominciai ad avere una mia attività *segreta*, un mondo segreto all'età di dieci anni, a quei tempi si era già ragazzi, dopo aver imparato precocemente a portare la bicicletta (*da donna*) perché non arrivavo ai pedali, cominciai la mia avventura a San Bonifacio, il paese confinante a Est con Belfiore.-

Parlando proprio con Anteo, un giorno mi riferì che a San Bonifacio esisteva un Gruppo di Aeromodellisti all'Oratorio *San Gaetano*, che poi scoprii essere anche intitolato a San Giovanni Bosco e quindi una sera d'estate, di nascosto da mia Madre e da mio Padre, nel 1965/66 andai in bici da solo a San Bonifacio all'oratorio, mentre ufficialmente dovevo andare da un amico a vedere la televisione. Noi in famiglia, non avevamo la televisione ed andavamo a vederla al bar in piazza (alla sera con Mamma e Papà) oppure io andavo da alcuni miei compagni di scuola per vedere la famosa "Tv dei ragazzi". Per fortuna a quell'epoca non c'erano i cellulari e bastava la parola per essere creduti e quindi la scampai e ringraziando il Padreterno, mi andò bene .

Le prime volte non incontrai nessuno all'oratorio ed ogni volta rimasi per più di mezz'ora con il naso attaccato a quella rete puzzolente di miscela d'olio di ricino e petrolio a guardare quei meravigliosi modellini attaccati al muro in maniera ordinata. A fianco della porta d'entrata c'era scritto – *laboratorio di aeromodellismo*.

Siccome la mia statura non consentiva di vedere più di tanto cosa c'era all'interno della stanza, pensai bene di procurarmi un buon appoggio con una panca di legno che si trovava lì sotto il porticato del campo sportivo usata come tribuna per le partite del prospiciente campo di calcio.

Le uscite *furtive* continuarono per qualche settimana, fintantoché non mi informai meglio al vicino bar dell'oratorio di quando avrei potuto trovare qualcuno di quella stanza e così centrai l'obiettivo.

Era fatta! La volta prossima avrò l'incontro di persona con qualcuno del GMS, Gruppo Modellistico Sambonifacese e per la prima volta avevo sentito la parola "Presidente", quasi fosse un re.

Mi presentai sempre furtivamente una sera di fine estate alla solita finestra e non feci neanche a tempo ad allungare il collo per capire se ci fosse qualcuno dentro, mi sentii alle spalle qualcuno che mi salutava con un <<Ciao>>!!! Ehhh???

Meraviglia delle meraviglie, sapevano già di me! La verità è che Annamaria, mia futura cognata all'epoca fidanzata di mio fratello Lino e meglio *ribattezzato* giustamente *Gildo* (come secondo nome Ermenegildo) da Annamaria, aveva anticipato la mia crociata a Mariano Trestin, impiegato all'Ospedale di San Bonifacio, in quanto conoscenza di casa Franco, appunto il cognome di mia cognata Annamaria.

Ricordo ancora cosa è successo quella sera, credo di essermi ubriacato a osservare tutti gli aeromodelli che non si potevano vedere dalla finestra .

Ricordo il forte profumo della colla alla nitrocellulosa misto al solito odore di miscela, alcol e olio di ricino, preoccupato solo di tornare a casa in un orario insospettabile ma non prima di aver preso accordi per rivederci il sabato pomeriggio sempre lì in quella *meravigliosa stanza – enorme* che per il Presidente si chiamava la "SEDE".



Lo stemma del GMS ritagliato da una busta utilizzata per la corrispondenza



Il GMS negli anni '60 ,da sx: Luigi Trestin, Mariano Trestin e Silvio Facchin , Braggio e Dusi davanti alla "SEDE", si noti la griglia alle finestre, Tanti aeromodelli sono su Disegno Aeropiccola di Torino.

Così incominciò la mia avventura in un *gruppo aeromodellistico* e pian piano conobbi tanti altri componenti del GMS (*Gruppo Modellistico Sambonifacese*) come Silvio Facchin di San Bonifacio e mio iniziale maestro nel vincolato che tutt'ora incontro per le piazze del Veneto, Braggio, Dusi di Soave, *Luigi Trestin* fratello di Mariano, Dal Cero Sergio e tanti altri che ora non ricordo. Conservo ancora gelosamente della corrispondenza di quel periodo come lo Statuto, ivi compreso "lo stemma" del GMS che è stampato sulle buste per la corrispondenza .-

Luigi Trestin

Una sera, ero un po' annoiato, mi trovavo davanti al mio computer ed improvvisamente mi balenò l'idea di cercare Luigi digitando il Suo nome sul web. Ne venne fuori, tra le tante notizie, una foto che riconobbi subito anche se erano passati parecchi anni, quasi 50! E quindi trovata la *mail* scrissi tre righe abbastanza generiche per non essere invadente.

Ecco il testo , era il 31.01.2012.

<<...io conoscevo un'altro Luigi Trestin e mi ricordo benissimo il Suo sorriso quando veniva in campoma per un'altra passione, che poi è anche la mia passione, quella del volo.

Ho conosciuto anche Suo Fratello Mariano Trestin che per me rappresentava un fratello maggiore la cui simpatia mi faceva sentire "in famiglia". Quante strimpellate di chitarra alle sere ed io picchiavo sul tavolo a mo' di batteria .Si cantava felici e spensierati...

Bei tempi che mi tornano spesso alla mente sotto forma di bei ricordi di gioventù! Si! Sono io LELO , quel ragazzo che trascurava la scuola per andare a volare all'Oratorio del S. Gaetano e che Vi rompeva le scatole per imparare "a girare". Son passati credo 50 anni da quei bei momenti , ma se ci penso mi sembra ieri. Avrei molto piacere rivederTi e "far quattro ciaccole" sul tempo che ci ha separato. Mi fermo e Ti invio alcune foto che spero Ti facciano piacere.

Sappi che ho percorso TUTTA la carriera di un aeromodellista, dall'elastico, l'acrobazia, l'aliante fino al Giant Scale RC (scala 1:2) e poi il brevetto di volo, per poi l'anno scorso riapprodare al Volo Vincolato dei Nostri Tempi. Stupendo!!! Sto rivivendo con tanti Amici una seconda giovinezza - da non credere. E di questo ringrazio l'Amico Giorgio Zenere di Valdagno che mi ha dato l'opportunità di ricominciare.-Come pilota di aviazione generale ho parecchie ore di volo e molte abilitazioni, ma francamente sto pensando di smettere, quelli di Legnago mi considerano ormai, un "vecchio pilota " (Associazione Volo Legnago) LIDL. Ciao Luigi, mi è piaciuto il Tuo "Hobby " che io trovo semplicemente una "giovane ventata di arte moderna" e che apprezzo molto, perchè è molto simile al volo, nella fantasia.

Io lo dico sempre ai giovani che il volo migliore è senza dubbio quello della mente, basta semplicemente essere padroni della propria fantasia.-

Lelo>>.

Luigi il 01.02.2012 mi rispose così:

<< Carissimo Lelo, mi ricordo benissimo il tuo nome, ma non la tua fisionomia che forse mediante le foto che mi hai inviate, si poteva risalire a risolvere il problema, anche questo non è al momento fattibile per aver perso il jumbo mail (che in fretta si è presentato e in fretta se ne è andato). Infatti non ho potuto leggere prima il tuo messaggio e mi dispiace molto...

Rimandami, per cortesia le foto, affinché io possa vederle. Io ho diversi "hobby": a quale ti riferisci? Forse quello dell'ex aeromodellismo? Hai forse letto l'articolo che ho scritto sull'aeromodellismo sui libri di "Coalonga" (anno 2011?)- O forse sul libro di mio zio Gaetano (scultore) presentato di recente a San Bonifacio? In ogni caso ho molto apprezzato il tuo scritto e ti ringrazio per i complimenti ricevuti.

Lascia che veda le foto... in fondo sono trascorsi oltre 50 anni, come ben dicevi tu, e i ricordi si sono un po' assopiti e

quindi bisogna risvegliarli con un po' di acqua fresca. Intanto ti ringrazio e aspettando le tue foto, ti salutoe grazie, Luigi Trestin

Il 3.02.2012 lo stesso Luigi mi scriveva un'altra mail:

Ciao Lelo, mi ha fatto molto piacere ricevere e rivedere la comunicazione di gara da parte del G.M.S. in tuo possesso (penso che nessuno abbia tali documenti oggi). Anzi io proporrei, se possiedi altri documenti o altre foto, di fare un secondo articolo sul libro di Coalonga che tratterebbe

sull'aeromodellismo a San Bonifacio (nr. 2). Io possiedo ancora delle foto che non sono state inserite (per ragione di spazio) sul 1° libro. Sarebbe una buona cosa esporle sul secondo.

Ma tu non hai risposto ai quesiti posti nella mia prima e-mail. Cosa ti ha fatto avvicinare a noi dopo 50 anni?

Mio fratello Mariano vive a San Bonifacio in via Mazzini con la moglie. Ha tre figli nr. 1 maschio e 2 femmine tutte e 2 sposate; la prima con 4 bellissime e meravigliose figlie, la seconda con nr.2 bellissime e meravigliose figlie; il maschio non è sposato. Non possiede il computer.

Io abito a Lavagno (VR) Ho tre figli nr. 1 maschio e 2 femmine non ancora con fidanzate e quindi non ancora nonno.

Sono in pensione e mi diverto con il computer e l'orto che mi dà molte soddisfazioni. Tu che fai di bello?

Ora devo scappare per preparare la cena per mia moglie e mia figlia che tornano dal lavoro.

Scrivimi pure che mi fa piacere ricevere tue notizie.

Ciao Luigi

Visto che ormai c'eravamo ritrovati dopo tanto tempo , rimandai subito un'altra mail con le mie foto che Luigi apprezzò molto e il 09.02.2012 mi scrisse chiamandomi come solo Lui mi chiamava Lele:

<< Caro Lele, ti invio l'articolo descritto sui "I QUADERNI DI COALONGA" nr. 24 che ti ho già procurato. Ti mando solo l'articolo senza le foto che avrai modo di vederle nel libro stesso.

Mandami notizie e foto che avrò molto piacere di vedere, magari per fare un secondo articolo sullo stesso libro quest'anno. (il libro esce ogni anno, quest'anno è il 15°).

Sai che anch'io sono Geometra? Tra geom. ci si capisce meglio (si diceva una volta).

Tantissimi saluti e.....alla prossima.

Luigi

(Luigi mi inviò anche un'altra mail, che preferisco non pubblicare per senso di rispetto, dove mi spiegava in maniera molto delicata e precisa il Suo stato di salute a causa del male contratto. Lui non disse mai il tipo di male, ma chiaramente mi fece intuire di che cosa si trattava riferendomi di una "terza fase di chemioterapia". E mi rassicurò con la Sua solita bella maniera, che ora Tutto andava bene e per il meglio, i medici mi hanno detto che reagisco bene e che tutto andrà bene...).-

E Luigi mi allegò puntuale l'articolo di cui sopra che qui voglio riportare integralmente proprio a Sua memoria e testimonianza di cosa era all'epoca in cui io ho vissuto "*le mie avventure*", **l'aeromodellismo per i giovani degli anni '60 e '70**. Senza tutta questa tecnologia e soprattutto la mancanza di disponibilità finanziaria che Ti spronava ad inventar palliativi per poter andare in campo ed essere presente ai voli. Quanti sacrifici e quanti espedienti per racimolare quelle poche Lire e correre, o meglio a chiedere a Don Silvio di comprarmi la balsa, la colla ecc... Io ci mettevo solo tanta ma tanta fantasia e buona volontà-



Contrariamente a quello che si pensa, costruire aeromodelli non è attività per bambini; è una disciplina molto complessa che interessa moltissime nozioni scientifiche: la matematica, la dinamica, la meccanica, l'aerodinamica, il disegno, la chimica e molte altre...

E' pertanto studio e sport insieme. I giovani che si inoltrano con passione in questo mondo, imparano ad applicare ai progetti dei loro modelli tutte queste conoscenze scientifiche, ed essendo sport, vi è la componente ludica, il gioco all'aria aperta, lontano dallo smog delle città.

I giovani imparano che solo sottoponendosi a prove continue, ottengono sicurezza di sé e delle proprie capacità. Lavorare con i modelli, alla fine, diventa prova di vita umana. E' la ricerca del continuo miglioramento che insegna l'impegno che dovrà essere profuso in ogni aspetto della vita futura.

Tornando alla tecnica, esistono vari tipi e categorie di modelli volanti:

I MODELLI DA VOLO LIBERO, dove non c'è collegamento con l'aereo, né con fili, né on radiocomando, e si dividono a loro volta in tre categorie:

Veleggiatori. Sono modelli senza motore ed elica, vengono trainati in quota con un cavo, come un aquilone, per essere poi sganciati e così scendere dolcemente a terra, come alianti.

Modelli ad elastico. Salgono in quota per effetto della spinta scaricata da una matassa di elastico attorcigliato. Scendono quindi a terra con volo planato, come un veleggiatore.

Motomodelli , salgono molto velocemente grazie alla potenza di un vero piccolo motore a scoppio. Hanno un tempo limitato di volo, regolato dalle norme delle gare.

Scendono poi a volo planato.

I MODELLI DA VOLO CIRCOLARE CONTROLLATO, che hanno il collegamento con l'aereo, attraverso cavi che partono dalla manopola tenuta dall'operatore e che lo guida nel librarsi nel cielo.

MODELLI RADIOCOMANDATI, che sono guidati da terra a mezzo di impulsi radio. La ricevente di bordo mette in moto i servocomandi che azionano il timone ed altri

eventuali comandi. Anche all'interno di queste categorie, ve ne sono delle altre. Per esempio, i modelli a motore, si dividono in:

Modelli da velocità, che possono raggiungere, a seconda della cilindrata, anche i 200/ 300 Km. Orari.

Modelli da acrobazia. Molto più agili ed adatti a figure acrobatiche che in gara

vengono valutate per la bontà delle esecuzioni.

Modelli da inseguimento dove appunto conta la velocità ed il minor tempo

conseguito nel percorrere un determinato tragitto.

Queste sono le principali e più diffuse categorie, ma ci sono anche gli idromodelli che vengono adattati alla discesa in acqua, inserendo dei galleggianti, o " scarponi ", al posto delle ruote.

Vi sono anche i modelli di elicottero, sia ad elastico che a motore; quelli da sala e da riproduzione i quali rispettano, in scala, gli aerei veri. Questi ultimi, nelle gare, sono soggetti ad un punteggio a terra, assegnato in base alle finiture ed al rispetto della scala reale dell'aereo. Si dà poi un punteggio sull'aereo in volo, puntando sulla stabilità e sulle figure acrobatiche che riuscirà ad eseguire. In sostanza, il progetto, la preparazione e la costruzione dei pezzi, l'assemblaggio, il

collaudo e poi il volo, sono pratiche che richiedono molto tempo. E' un ottimo messaggio per i giovani che si avvicinano a questo sport; ogni attività richiede pazienza, ordine e tempo per essere effettuata, non si può avere fretta. Questo dà il senso dell'utilità del lavoro svolto con pazienza ed intelligenza.

E' doveroso ricordare che anche a San Bonifacio, nel lontano 1960, si costituì un gruppo modellistico : il G. M. S. (Gruppo Modellistico Sambonifacese) il quale riuscì a far parlare di sé anche in gare nazionali. Organizzò gare interprovinciali e riuscì a riunire e tesserare ben 46 soci, giovani e non più giovani, entusiasti per questo hobby che portò anche moltissime soddisfazioni personali.

Il fondatore di questo gruppo fu Silvio Facchin di San Bonifacio, in collaborazione con Mariano e Luigi Trestin sempre di San Bonifacio. La parrocchia, attenta a questa sana attività, diede loro la disponibilità di una stanza presso l'Oratorio di San Bonifacio, che divenne la loro "sede", il loro "covo". Si iniziò da subito, la costruzione e la progettazione degli aeromodelli, attivando sempre più l'interesse e l'adesione di nuovi giovani.

La domenica pomeriggio era, per tanti ragazzi, una vera curiosità: eravamo continuamente tartassati da domande di chiarimento sui motori e sulle varie tecniche di costruzione.



Aeromodelli schierati davanti alla "sede" dell'Oratorio da articolo de l'Arena

Il campo dell'Oratorio era un intreccio di fili d'acciaio, i modelli facevano mille acrobazie, con i minuscoli e rumorosi motori a scoppio.

La gente, con il naso all'aria era come magnetizzata da questo avvolgersi di figure acrobatiche.

Il gruppo riuscì a consolidarsi e cominciò a dialogare con quelli limitrofi, ad esempio con il gruppo aeromodellistico di Verona, più esperto ed avanzato del nostro.

Questi incontri erano molto proficui, dato che in questo modo ci si scambiava materiale consigli ed esperienze. Anche per le ore di volo vincolato, (con cavi) ci si trovava in qualche campo di volo, aiutandoci a vicenda.

La sera, durante la settimana, il ritrovo era in sede per scambiare idee e progetti, oltre che a proseguire l'esecuzione di qualche aeromodello.

I regionali di aeromodellismo



Aeromodellisti di Rovigo, Verona, Valdagno, Lonigo, Modena e San Bonifacio hanno partecipato, sull'ampio campo dell'oratorio di San Bonifacio alle gare regionali di acrobazia e riproduzione. Davanti agli occhi attenti di un folto pubblico, gli spettacolosi aeromodelli si sono esibiti in roteanti evoluzioni, qualcuna delle quali purtroppo è finita con un disastro aereo in miniatura.

Egregiamente organizzata dal G.M.S. (Gruppo modellistico di San Bonifacio), la gara si è conclusa con seguente risultato:

Categoria professionisti, acrobazia: 1. Sergio Tomelleri (Verona); 2. Bergozza (Valdagno); 3. Lupo (G.A.R. Rovigo).
Gara riproduzioni: 1. Poli (Rovigo); 2. Bresciani (Verona); 3. Gaspari (Verona).
Dilettanti, acrobazia: 1. Sola (Modena); 2. Soso (Lonigo); 3. Campanaro (Lonigo).
Gara riproduzioni 1. Tomasso (Verona); 2. Sampietro (Verona); 3. Trestin (San Bonifacio).
La coppa alla società meglio classificata è stata assegnata all'Aero club di Verona.

Un articolo dell'Arena al centro Anteo Tomasso e a destra Luigi Trestin

Poter avere questi spazi a nostra disposizione era un "privilegio", avevamo il nostro covo e contemporaneamente anche il campo di volo. Anche lo spirito di gruppo era forte fra noi; tutto era a disposizione di tutti.

La costruzione di un nuovo aeromodello partiva ovviamente da un disegno che all'inizio acquistavamo presso negozi specializzati, oppure avuto tramite amicizie con altri appassionati di questo hobby. Si sviluppava poi, anche liberamente, in base alle tecniche apprese con l'esperienza. C'era da provvedere all'acquisto del leggerissimo legno di balsa per la struttura dell'aereo, le ruote, l'acciaio armonico per il carrello di atterraggio, pezzi di compensato per irrobustire alcune parti di supporto, il motore, la miscela combustibile ecc.....

Tutti i pezzi venivano sagomati, tagliati e assemblati completamente a mano, (attualmente si acquista il modello già pronto, frazionato e in pochi pezzi da assemblare).

Il sabato e la domenica erano dedicati agli allenamenti e alle prove di volo e ci trovavamo anche con gli altri gruppi di appassionati.

Era una festa di puro divertimento e soddisfazione tranne quando succedeva qualche " incidente " e, per qualche acrobazia riuscita male, si distruggeva qualche modello, ma anche questi incidenti erano stimolo a riunire le forze, al fine di escogitare il modo per rimettere in sesto l'aereo e recuperarlo per i successivi voli di allenamento.

I giovani iscritti al nostro gruppo si davano da fare con entusiasmo, e così, migliorando le proprie prestazioni, sentivano l'esigenza di misurarsi con altri gruppi. Si organizzarono così gare interprovinciali di aeromodellismo, proprio a San Bonifacio nel campo sportivo dell'oratorio, ottenendo anche meritate soddisfazioni e premi. La competenza aveva dato frutto: i modelli da noi costruiti erano proprio forti! Nel 1966 partecipammo pure ad una gara nazionale che ebbe luogo a Verona nel campo di " Boscomantico ".

Questa gara la ricorderò per sempre dal momento che mi riservò l'immensa soddisfazione del terzo premio nella categoria " riproduzioni " con il biplano inglese " Scouting Experimental 5 " (S. E. 5A del 1917 che provocò

l'abbattimento di molti aerei tedeschi nel corso della prima guerra mondiale). Vedi classifiche della gara su “ Modellistica “, il giornale dell'aeromodellista di giugno – luglio 1966 allegato.



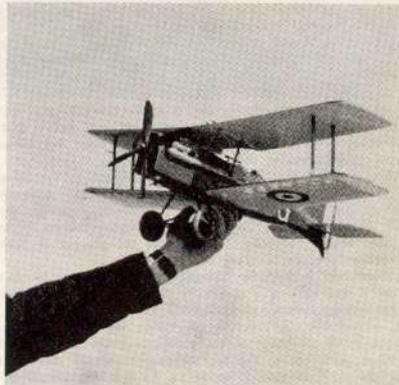
L'SE5A sostenuto da Luigi con cui arrivò terzo a Verona...



...e al suolo dopo un volo a San Bonifacio si noti il fondo sabbioso del campo

3 aprile — VERONA
Trofeo CITTA' DI VERONA
Riproduzioni e Combat

Domenica 3 aprile, sulla pista di Boscomantico di V. C. C. ha avuto luogo il tradizionale IV Trofeo Città di Verona giunto alla sua quarta edizione. In passato questa gara aveva luogo nell'Anfiteatro Arena ma quest'anno, malgrado gli sforzi dell'organizzazione, non è stato possibile avere a disposizione l'Arena, di conseguenza la gara è stata spostata sulla pista di V. C. C. di Boscomantico, rimessa a nuovo pochi giorni



Una magnifica riproduzione: si tratta del S.E. 5A del sambonifacese Luigi Trestin. Il modello ha già riportato ottimi piazzamenti, ed è l'unico che ha compiuto il volo rovescio alla gara veronese del 3 marzo.

prima data che quest'anno dovrà ospitare il 3 luglio una prova di campionato italiano di acrobazia e il 7 agosto una prova di campionato italiano di velocità.

A questa gara di primavera hanno partecipato 26 modelli da riproduzione provenienti da Torino, Milano, Bergamo, Treviso, Padova, Valdagno, Verona e San Bonifacio Veronese inoltre era presente un concorrente proveniente da L'Aquila, nella categoria Combat era presente la squadra di Lecco che si è misurata in un torneo con la squadra di Verona.

Possiamo dire subito che la categoria Riproduzioni sta prendendo piede su vasta scala, di conseguenza si deve incoraggiare questa categoria e organizzare più gare di Riproduzioni.

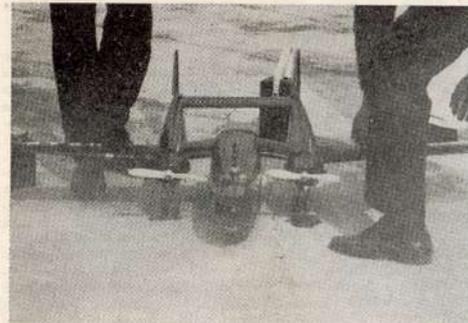
Il IV Trofeo Città di Verona ha avuto inizio alle ore 8.30 con il sorteggio dell'ordine di lancio, di conseguenza si è passati alla classifica a terra dei modelli, fra questi si distinguevano le riproduzioni di Guerra di Verona con un bellissimo Re. 2000, una perfetta riproduzione del famoso caccia italiano, rifinito nei minimi particolari sia in cabina che esternamente, altri modelli degni di nota sono stati, il Morane di Pelizzaro di Valdagno, il Grumman di Trombin, il Lockheed di Oberti, il C. 119 di Grassi di Padova. E' stato un vero peccato che questi modelli bene rifiniti e fedeli all'originale, non abbiano avuto delle doti di volo degne della costruzione e potere così imporsi ai meno rifiniti ma con doti di volo molto più elevate.

Terminato il punteggio a terra, hanno avuto inizio le prove di volo, al termine del primo lancio, la gara è stata sospesa per il pranzo.

Ripresa nel pomeriggio alle ore 14, è stata effettuata la eliminataria della categoria Combat, ripreso il secondo lancio delle Riproduzioni la gara ha avuto un avvio molto rapido accelerando i voli dato che incombeva la minaccia di non finire la gara prima dell'oscurità.

L'organizzazione è stata costretta ad allestire una seconda pista per permettere le finali della categoria Combat.

Finalmente alle ore 18.30 già iniziavano a calare le prime ombre della sera, la gara ha avuto termine.



Nonostante la fotografia poco nitida, si può notare la magnifica realizzazione di un C 119 da parte del padovano Mariano Grassi.

E' stato un lavoro massacrante sia per le giurie di gara che per l'organizzazione che non si aspettavano una partecipazione così nutrita di partecipanti in una gara a carattere interprovinciale.

A parte qualche scassatura, la gara è stata portata a termine da tutti i partecipanti con grande soddisfazione si dei concorrenti che dell'organizzazione, ai bordi del campo era presente un numeroso pubblico accorso appositamente dalla città.

ANGELO BONATO

CLASSIFICHE

CAT.RIPRODUZIONI: 1.o Poloni Ivan, Bergamo, punti 443, Gladiator; 2.o Pasut Vittorio, Verona, p. 427, Stinson L. 5; 3.o Trestin Luigi, S. Bonifacio (Ver.), p. 390, S.E.5A.; 4.o Zanchetta Silvano, Treviso, p. 351, Stinson; 5.o Pelizzaro Umberto, Valdagno, p. 334, Morane; 6.o Gazza Giorgio, Milano, p. 332, Corsaire; 7.o Alongi Franco, Verona, p. 328, Piper Vagabond; 8.o Zanetti Giorgio, Treviso, p. 312, Aeranca; 9.o Oberti Raffaele, Bergamo, p. 305, Stinson; 10.o Grassi Mariano, Padova, p. 300, Little Toad; 11.o Guerra Antonio, Verona, p. 297, Re 2000; 12.o Trombin Giuseppe, Torino, p. 297, Grumman; 13.o Riboldi Franco, Milano, p. 296, Tunderbolt; 14.o Grassi Mariano, Padova, p. 294, T. 6 G.; 15.o Gatoni-Zecca, L'Aquila, p. 282, C. 119; 16.o Oberti Raffaele, Bergamo, p. 271, Lockheed; 17.o Grassi Mariano, Padova, p. 236, C. 119; 18.o Brunelli Adriano, Verona, p. 223, Rondone; 19.o Sampietro A., Verona, p. 213, F. L. 3; 20.o Sampietro G., Verona, p. 187, Convar 48; 21.o Gini Francesco, S. Bonifacio, p. 184, Piper; 22.o Tomasso Anteo, Verona, p. 176, Curtis P. 40; 23.o Reseda Antonio, Verona, p. 166, Fiat G. 59; 24.o Brunelli Adriano, Verona, p. 158, Piper; 25.o Facchin Silvio, S. Bonifacio, p. 127, Minnor; 26.o Cappelletto Umberto, Bergamo, p. 90, Cessna.

A SQUADRE: 1.a A. C. Verona, punti 755; 2.a A. C. Bergamo, p. 748; 3.a A. C. Treviso, p. 663; 4.a A. C. Padova, p. 594; 5.a G. A. S. Bonifacio, p. 574.

TORNEO COMBAT: 1.o Francisci Enrico, C.S.I. Lecco; 2.o Farina Luigi, C.S.I. Lecco; 3.o Tomelleri Sergio, A. C. Verona; 4.o Facchin Silvio, G. A. S. Bonifacio; 5.o Pasut Vittorio, A. C. Verona; 6.o Beretta Roberto, C.S.I. Lecco; 7.o Fusi Gianni, C.S.I. Lecco; 8.o Fustinoni Riccardo, C.S.I. Lecco.

A SQUADRE: 1.a A. C. Verona; 2.a C.S.I. Lecco.

1° maggio — ROMA
Seconda Coppa VECCHIE GLORIE

Un po' in ribasso, quest'anno, la partecipazione alla Coppa Vecchie Glorie, che ha raccolto, all'aeroporto di Centocelle, solo dieci concorrenti, di cui 8 romani, che si sono goduti la magnifica giornata primaverile, con un leggero vento, non troppo fastidioso.

Quest'anno la gara, riservata agli aeromodellisti con almeno venti anni di attività, prevedeva la suddivisione in due categorie: la prima riservata a coloro che non avevano partecipato a gare nazionali negli ultimi 5 anni, e l'altro a coloro che fanno ancora attività sportiva. Per ambedue le categorie formula veleggiatori sport, con 30 metri di cavo e pieno a 1'30".

L'Articolo tratto da Modellistica n° 100 del Giugno/Luglio 1966, tanti nomi riportati sull'articolo sono da me conosciuti e ancora in vita e sono citati in questo libro come Ivan Poloni e altri....

Ricordo il tifo e l'entusiasmo degli amici presenti, quando riuscii a far compiere al mio biplano il difficile e pericoloso " volo rovescio ", che fece volare in alto anche il mio punteggio di gara.

Ricordo pure i miei compagni di San Bonifacio saltare di gioia dietro la rete di protezione e gridare ad alta voce "Gigi, Gigi, grande Gigi ..": sono momenti indimenticabili....Mi premiarono anche per la riproduzione fedele del biplano, giudicato perfetto esteticamente e correttissimo in ordine alle regole di staticità di volo.

Piano, piano, riuscimmo a collezionare varie coppe e riconoscimenti che mettemmo in bella mostra presso la sede. Devo riconoscere che grande merito dei successi ottenuti va ai " mitici " Don Silvano Dal Collo e successivamente Don Battista Borsato, che ci seguivano e spronavano a migliorare sempre più; la loro presenza ed il loro incitamento erano costanti.

Gli interessi dei giovani, a quell'epoca, non erano molteplici e dispersivi come quelli dei giovani d'oggi, i ragazzi frequentavano moltissimo gli spazi messi a disposizione dalle parrocchie e si concentravano su una determinata passione o divertimento che fosse, divenendo così molto esperti.



I Fratelli Trestin siglavano i modelli con lettere T-MAGI (Mariano- Gigi)



*A volte andava finire male e allora il Fuoco cancellava le prove
Da sx. Facchin , Dusi e Mariano Trestin davanti alla SEDE*

Quante sere trascorse nel nostro “ covo “! Si leggeva qualche rivista, si ascoltava musica, si chiacchierava, tante volte anche si giocava. Era proprio il punto di aggregazione che manca adesso, purtroppo, a tanti giovani.

Il gruppo fu attivo proprio a lungo, tanto che ci dovemmo avvicinare alla presidenza ed alle altre cariche amministrative per la chiamata, uno dopo l'altro, al servizio militare. Avevamo i nostri registri per le assemblee del gruppo, entrate ed uscite, regolamenti interni, decisioni varie su programmi da svolgere ecc....il tutto veniva svolto in armonia e nel rispetto reciproco.

Ricordo che due serate alla settimana erano dedicate ai nuovi iscritti al gruppo e ai giovani che volessero imparare la tecnica costruttiva dei modelli: era praticamente una scuola gratuita per chi voleva apprendere questo meraviglioso hobby e poteva così essere seguito dai più anziani ed esperti componenti del gruppo.

La mia avventura però finì nell'anno 1969 e precisamente il “ primo di aprile “quando, nel pomeriggio, trovandomi solo in sede per terminare un modello acrobatico, ebbi un incidente mentre costruivo il carrello con l'acciaio armonico, purtroppo la ferita fu così grave che perdetti l'uso dell'occhio destro.

A causa di questa triste esperienza, abbandonai, pian piano, il mio amato hobby. Di seguito Silvio Facchin e mio fratello Mariano cominciarono ad avere altri interessi e così il gruppo venne sempre meno finché la Parrocchia, avendo necessità del locale dove noi avevamo la nostra sede, ci fece trasferire in una soffitta sopra il bar delle ACLI: ci rimanemmo per poco tempo, e più tardi venne smobilitata.

Rimane però “ un lumicino acceso “ di questa grande passione. I cari amici Silvio Facchin e Adriano Braggio, nonostante i tanti anni passati, sono rimasti ancora uniti nel dedicarsi privatamente, ancora adesso e con ancora tanta passione, a questo magnifico sport.

(Raccolta fotografica curata da Luigi Trestin.)

All'inizio di quest'anno, parlando proprio con Silvio Facchin, gli esternai il desiderio di andare a trovare Luigi perché non avevo più contatti, direttamente alla Sua residenza, ma ricevetti la brutta notizia che Luigi se n'era andato improvvisamente verso la fine del 2013 .

La malattia che stava combattendo e che mi diceva forse sconfitta, aveva avuto il sopravvento e se l'era portato via.

Ciao Luigi, Ti auguro di volare in cieli infiniti dove il tempo non ha valore e dove non esiste più il dolore . Grazie per tutto quello che mi hai insegnato e soprattutto della Tua Amicizia . Confesso che mi rimane l'amaro in bocca per non averti rivisto . Ma il ricordo di Te, del Tuo sorriso e della serenità che davi in campo, a me giovane, mi rimarrà sempre nel cuore che terrò segretamente come un “*bel esempio da imitare*”.-

E vorrei concludere questa pagina con una cosa non triste di Luigi ma simpatica . Mi volle inviare una caricatura il 7 marzo 2012, utilizzando una mia foto inviatagli che qui accludo ed ogni volta che la guardo mi ricorda Luigi Trestin che con ironia mi scrisse:

<< Carissimo Lello, ti è arrivata poi la multa per eccesso di velocità?? Certo che questi vigili si attaccano a tutto ora anche ai piloti di aeroplano.....

Autoironia è sinonimo di intelligenza.

*Spero che tu non te la prenda per la caricatura!!!!
E' il mio forte in elaborazioni fotografiche. Se desideri ancora delle caricature fammelo sapere e mandami delle foto da cui ricavarle.
Alla prossima, Ciao Luigi>>.*



*Forse correva troppo?Noooo...da verbale : Volava troppo basso!
(Caricatura di Luigi Trestin)*

La vita del GMS: Lelo.-

All'epoca, molti aeromodelli venivano costruiti su scatola di montaggio o su disegno Aeropiccola di Torino. Conservo ancora molti disegni originali degli aeromodelli che ho costruito a San Bonifacio o a Belfiore su di un banco da falegname o su quel vecchio tavolo da ping pong: tra i quali il Piper Tripacer, il Piper Cub, l'Acrobatico Stunt-Master ecc... Con il GMS incominciai a costruire i primi modelli in volo vincolato circolare ed il *mio primo* aeromodello fu un "tavoletta" di nome "Pilota 2°" dell'Aviomodelli, la cui scatola di montaggio mi fu regalata dal gruppo, probabilmente come residuo di premiazione di qualche gara o manifestazione .



*Foto del Gruppo Modellistico Sambonifacese in "Centro Campo"
con Don Battista mio insegnante di religione al "Luciano Dal Cero"*

La costruzione iniziò a Belfiore, sotto diretto controllo di Don Silvio, il quale nel frattempo si stava cimentando nella costruzione di un altro aliante il "Cormorano" e di cui possiedo ancora il disegno. E così tra la vita di gruppo di San Bonifacio e l'attività dell'Oratorio di Belfiore,

incominciavi anche ad imparare a volare e ad eseguire le prime figure acrobatiche .Gli allenamenti puntualmente si svolgevano con voli in centro al paese di San Bonifacio nel campetto dell'Oratorio in terra battuta o in centro paese a Belfiore nel cosiddetto “*campo sportivo*” (*solo quello c'era*) in erba, sotto le finestre delle abitazioni di metà paese, di scuole e uffici. Bei tempi furono all'epoca !!! Se lo fai ora Ti vengono a prendere con i carabinieri, minimo per disturbo della quiete pubblica ed inquinamento acustico....decisamente altri tempi!!!

Ricordo come se fosse ieri che la messa in moto di quel meraviglioso blocchetto di ferro con la testa rossa e la chiavetta (*Barbini B38*) mi ha impegnato per una domenica intera a casa del mio amico di avventura Fabrizio Coeli di Belfiore, il quale più anziano di me e quindi detentore di maggiore conoscenza del perché accadono certe cose, mi ha procurato la miscela per il diesel e soprattutto il sito ove poter esercitare il mio dito alla messa in moto.



In campo era sempre una attrazione per i Giovani- Il “Megaton” - avviamento dell’ ST 35 senza marmitta.-



Sullo sfondo l’Oratorio “San Giovanni Bosco” di San Bonifacio

Messo il motore in una morsa su di un vecchio banco da meccanico, incominciavi l'operazione “*messa in moto ad ogni costo*”.

Al termine della giornata festiva, infatti, il mio dito indice della mano destra era privo di impronte digitali e incominciava a diventare cianotico dalle gran pacche che prendeva nei contraccolpi dell'elica. Ma poi...alla fine della giornata URRRA!!! Si mise a scoppiettare e ad andar su di giri. Capito come vanno le cose, imparato a girar la chiave e a chiudere e aprire lo spillo, incominciai ad aver conoscenza di messa in moto di un motore diesel o meglio autoaccensione. Credo di aver toccato il cielo proprio con un dito ed improvvisamente mi sentii pronto a montare il motore sul modellino per passare al volo, che puntualmente avvenne, dopo un corso accelerato con gli amici di San Bonifacio.



*In posa con il "Rodeino" si noti il Motore Barbini
testa rossa in moto, Corte Fabrizio Coeli a Belfiore*

Una sera d'Agosto con un "Rodeino", un aeromodello costruito appositamente per tale motore, lo feci volare in

campo sportivo a Belfiore ed osservavo il passaggio del modello sul cerchio della luna in quanto il sole lasciava spazio alla notte che stava arrivando.-

Tornai a casa da mia Madre con i pantaloncini corti e la maglietta che puzzavano di petrolio, olio di ricino e nitrito d'amile, stravolto per l'accaduto, ma di una felicità infinita che mi faceva lievitare da terra .

Credo di non aver mangiato quella sera, ma di essere rimasto a guardare quello strano oggetto di legno e carta col naso rosso fino a notte fonda, nella mia mente esplose spontanea una affermazione d'orgoglio: *Ce l'ho fatta! Sono riuscito a farlo volare!!!*

Solo la saggezza e la bontà di mia Madre aleggiava quella sera nell'aria, la quale, aveva compreso che cosa mi era accaduto di meraviglioso. Probabilmente aveva letto la felicità nei miei occhi e si limitò ad incitarmi nel pulire bene tutto e a prepararmi la cartella per l'indomani per andare a scuola.

Nessuno comunque sapeva ancora di San Bonifacio, era troppo prematuro riferire che furtivamente qualche sera d'estate correvo in bici all'Oratorio in quello che io ritengo la prima fucina che mi ha iniziato al volo vincolato. Fui battezzato col nomignolo abbreviato di Lelo.

Ma capitò quello che doveva succedere:<< *le bugie hanno le gambe corte* e siccome che *il diavolo fa le pentole ma non i coperchi*>> , una sera d'autunno, tornando a casa da San Bonifacio con la bici da donna di Mamma con la solita velocità di Bartali, fui intercettato da mio fratello Luciano, il quale tornava a casa in moto dalla allora fidanzata Nazzarena, mia attuale cognata. Mi bloccai immediatamente e mi passò davanti improvvisamente la via Crucis di Nostro Signore Gesù Cristo con tutte le sofferenze

che ha subito sul calvario. Invece proprio il Cristo mi venne in aiuto e forse accompagnato anche da Sua Madre, mio fratello capita la situazione ed il motivo del mio “*fuori zona a quell’ora*”, mi ha agevolato il rientro tirandomi con “*l’Atala*” fino a casa e soprattutto a non preoccupare i miei Genitori. “*Insomma tutto andò liscio*”, ma senza che mi dicesse nulla, quel giorno capii che era meglio sbolognare la verità e così presi il coraggio a due mani ed infarinando bene l’argomento, riferii che andavo furtivamente all’Oratorio di San Bonifacio per imparare l’Aeromodellismo con altri ragazzi più grandi di me.



Volo in coppia con Mariano Trestin all’Oratorio di San Bonifacio

E lì, in quel momento senza curarmi di che cosa potessero essere state le conseguenze, diedi sfogo con enfasi a quanto vidi e toccai con mano e soprattutto diedi importanza al fatto che ero in qualche modo *stato accettato* come nuovo componente del gruppo.

Non ricordo se presi una pedata nel sedere o uno schiaffone in faccia, più probabile il passaggio sulle gambe della inesorabile e puntuale *arma letale/vegetale* che Mamma Emma conservava in un angolo dell’umido sottoscala adibito a cantina e deposito di derrate alimentari. L’importante era salvare faccia e dignità e così, il sabato

pomeriggio dopo la confessione, mi sentii più leggero e soddisfatto della *conquista*. Anche perché in quel momento giocavo “*in casa*”: confessai tutto a Don Silvio.

Si decise che io andavo a San Bonifacio solo di giorno e non più la sera se non accompagnato da mio fratello Luciano, il quale portava me all’Oratorio, andava dalla *morosa* e quindi mi riportava a casa.

Ma per fortuna tutto ciò durò poco in quanto incominciavo a crescere d’età e a dodici anni , in quel tempo di metà degli anni ’60 si era già ometti specialmente quando si era autonomi negli spostamenti con la bici.

Riuscii a comperare, qualche anno dopo, anche un Barbini Testa Blue da 2,5 c.c da *Ottica Bertagnin* in piazza a San Bonifacio, che me lo cedette a prezzo di favore in quanto merce di chiusura del reparto “*modellismo*”.-

E con il nuovo motore incominciai anche a costruire aeromodelli acrobatici più impegnativi. In quel periodo mi piacevano anche le cosiddette *riproduzioni* in quanto nel gruppo di San Bonifacio avevo *bellissimi esempi da imitare*.

Uno tra questi fu Luigi Trestin, fratello di Mariano che realizzò uno stupendo SE5A biplano Inglese su disegno Aeropiccola piazzandosi al 3° posto in una gara a livello interprovinciale.

Tutto andava meravigliosamente ed il passaggio dalla scuola media alla scuola superiore per me fu effettuato con tanto entusiasmo, desideroso di imparare cose nuove, conoscere le leggi della natura e soprattutto le leggi della scienza che regolavano il volo e non solo, *la vita*. Stavo crescendo non solo con la mente ma anche fisicamente.

La vita, questa breve parola, il cui significato profondo all’origine non mi è mai stato rivelato dai miei genitori, io credo per un senso di pudore e che ho scoperto tutto da solo. Gli anni 1966/67/68/69 trascorsero

meravigliosamente e furono pieni di novità sotto il profilo aeromodellistico .

Quanti voli abbiamo realizzato anche in coppia in centro al paese in quel campetto in terra battuta dell'oratorio *San Giovanni Bosco di San Bonifacio* con nuovi incontri, nuovi aeromodelli e la partecipazione alle prime competizioni anche se a livello locale.



*Il primo "Foccher" I-BAGA 21 in Oratorio a San Bonifacio con
Mariano Trestin*

Più che altro mi limitavo a fare da assistente agli amici del GMS nelle varie competizioni svolte dal Facchin Silvio per la Provincia di Verona .

Mi ricordo che si viaggiava con una macchina Ford Taunus bianca familiare, ed una delle mete “lontane” fu Rovigo allo stadio comunale e a Valdagno allo stadio dei fiori, realizzato dalla famiglia Marzotto.

Di aver volato addirittura in una piazza centrale di Valdagno con un *Foccher* I-BAGA 21 di colore giallo senza marmitta, ricordo che ad un *fuori tempo* mi costrinsero a scendere in maniera violenta perché mi gettavano gli stracci sull’elica per bloccare il motore.

Praticamente gli Amici aeromodellisti a bordo pista quali Sergio Tomelleri di Verona, Adelchi Carlotto, Bergozza Teresiano e Pegoraro Gianfranco di Valdagno ed altri, si divertirono nel *tiro al piccione*; comunque atterrai quasi a fine serbatoio di miscela, dopo 15 minuti, credo fosse l’anno 1969/1970.

Ricordo gare fatte a Schio, Thiene, Malo e Sandrigo nel Vicentino ed in altri paesi del Veronese in occasione di sagre e feste paesane che ci vedevano competere tra di noi amici del veronese e del vicentino.



*Uno dei primi acrobatici su mio disegno ed il Foccher “giallo”
con cui ho volato in una Piazza in centro a Valdagno*

I premi che ci venivano consegnati spesso consistevano in beni di natura alimentare e molto raramente in coppe o medaglie.

Rimasi in quella meravigliosa sede non per tanti anni, in quanto fummo trasferiti in una stanza sopra il bar delle Acli fino al 1970/71 e dopo il Gruppo si sciolse.

Io cambiai paese e mi trasferii a Caldiero e con l'inizio della scuola superiore mi allontanai dall'ambiente e dagli Amici pur avendo nel cuore sempre l'aeromodellismo.

Ma in quegli anni, tornando, leggermente indietro, accadde un evento tragico, assolutamente imprevedibile nel mio mondo di giochi e spensieratezza.

La scomparsa di Mio Padre ...

Un evento che io credo a distanza di anni, ha segnato la mia vita come un solco. Come se avessi tirato una riga nel libro della mia esistenza e avesse marcato il prima dal dopo e il dopo mi scopriva già cambiato in poco tempo e diventato più consapevole che la vita non è solo un gioco, divertimento e spensieratezza. Il vuoto ed il dolore lasciato dalla scomparsa di Mio padre, ora era riempito dalla dedizione nei confronti di mia Madre, anche se in quell'anno mi costò la perdita di un anno scolastico tanto ero demotivato per la dipartita di Papà Gelmino. Il dolore che avevo dentro di me e che non sono riuscito ad esternare almeno come sfogo fisico, ha trovato un valido e grande aiuto nel nuovo curato che ha sostituito Don Silvio – Don Luciano Dalfini che è stata la persona che ha avuto l'ingrato compito di comunicarmi il fatto lì all'Oratorio *Gaudete* il pomeriggio del 4 novembre 1967. Ricordo ancora la frase con cui Don Luciano mi comunicò il fatto che Papà non c'era più! << *Sei disposto a fare la volontà di Dio?*>>, così mi disse il prete!

Ed io in maniera ingenua in quanto chiaramente non potevo capire risposi da bravo attivista dell'Oratorio e della Parrocchia :

<< cosa devo fare don ?>>... Devi stare più vicino a Tua Madre ora che Tuo Padre non c'è più!

Ed io, cadendo dalle nuvole ma avendo compresa la frase ribattei:*<<come non c'è più?E' andato a caccia con mio zio Geo e mio fratello Carlo sul Po con la macchina!>>.* Ed il Curato allora con fare deciso e senza tanti giri di parole mi disse :*<<Tuo Padre Gelmino è morto questa mattina nelle braccia di Tuo fratello e di suo fratello dopo aver sempre guidato la macchina fino al Po e poi quando è sceso gli è venuto un infarto al cuore ed ha cessato di vivere nonostante la corsa all'Ospedale di Porto Tolle! >>.*

Di fronte a simile affermazioni, a particolari degli avvenimenti e dettagli medici, mi sono reso conto del contenuto del messaggio e sono caduto in una specie di scatola nera - chiusa al punto che anche ora, mentre scrivo il mio cuore si gonfia di dolore e un nodo alla gola mi restringe il respiro, che si discioglie con il ricordo meraviglioso di mio Padre e di quando eravamo complici durante la caccia o la pesca .

Quando una persona, onesta, disponibile, cristiana e dedita al bene della propria famiglia e del prossimo, compie buone azioni, non viene mai dimenticata, lo testimonia il fatto che al suo funerale la chiesa parrocchiale di Belfiore non riusciva a contenere la gente intervenuta .

Il bene che si fa non viene mai perso o scordato e non è necessario scriverlo su nessun giornale, perché rimane impresso nel cuore di chi l'ha ricevuto, ecco la forza ed il messaggio che mi ha lasciato mio Padre con la Sua vita .

...e di Mia Madre

Mia Madre ne è stata la principale beneficiaria di questo Amore che anche Lei ha saputo trasfondere ancor più in noi fratelli fino alla Sua Morte, avvenuta alcuni anni dopo il 21 luglio del 1976, quando sul letto d' Ospedale a San Bonifacio, l'ultima frase pronunciata ai presenti prima di esalare l'ultimo respiro fu: <<Mi raccomando Raffaello perché è il più piccolo!>> .

E questo fu per me il secondo solco nella mia vita , quello che in maniera ancor più marcata perché ormai ero maturo e stavo diventando uomo, mi aveva definitivamente fatto abbandonare quel nido di inconsapevolezza della vita che ancora mi legava , anche se velatamente *ai miei cari*.

Ora sono Orfano! Che strana parola e come mi risuonava stonata nel pronunciarla o sentirla, quasi fosse una malattia inguaribile! Ma Dio vede e Dio provvede anche con largo anticipo il piano della vita di ognuno di noi comuni mortali.-

E torno indietro alla mia attività di aeromodellista fino alla metà degli anni '70 che continuò esclusivamente con il volo vincolato circolare nella categoria acrobazia e riuscii a coinvolgere nel frattempo anche la mia allora fidanzata Simonetta, attuale moglie, che mi accompagnò ad una gara a livello provinciale a Valdagno - *Campo dei fiori* nel 1973. Fu l'unica uscita in una gara o manifestazione, perché giustamente, si annoiava, pazienza!!!

Avrei voluto averLa accanto ad ogni mia uscita perché mi dava forza e mi spronava ancor più nel fare bene e meglio, ma è da capire, non è il suo sport preferito.



L'allora fidanzata ora mia Moglie Simonetta assistente del Giudice di Gara, il veronese Mario Bresciani allo Stadio dei Fiori di Valdagno .

La mia attività di aeromodellista incontrò anche altri amici in coincidenza con il mio trasferimento di residenza proprio alla fine degli anni '60 in quel di Caldiero, paese confinante a Sud con Belfiore e posto a ridosso delle colline veronesi. Qui incontrai Roberto, fratello di mia cognata Annamaria, moglie di mio Fratello Carlo, il quale appassionato di meccanica, era più attratto dai motori e dalla costruzione degli aeromodelli che non all'attività di volo.-

Con i nostri "girelli", abbiamo volato non solo in campo sportivo a Caldiero, che mi dicono ora edificato, ma anche in centro al paese ove ora sorge la piazza del Municipio.

All'epoca non esistevano fabbricati e tutto era ancora aperta campagna. Ricordo ancora che iscritto con il GMS, c'era anche un certo Zigiotto di Caldiero che si occupava di pompe funebri, il quale deteneva in garage attaccato al chiodo uno stupendo Foccher I-BAGA 21 rosso, costruito in serie con Mariano e altri al GMS. Per una settimana io e Roberto diventammo esperti contabili e risparmiatori, *economisti insomma*, si perché arrivammo ad acquistare

quel modello per quei pochi soldi che avevamo a disposizione con le mance e alla fine, vista la buona volontà ZG8, non volle “*il saldo*”; l’ultima rata fu tramutata in acquisto di miscela fresca.

Il periodo di vita trascorso a Caldiero mi fece conoscere oltre ad una simpatica compagnia di ragazzotti spensierati e burloni con soprannomi simpatici : *Ciacio* , *Coci* , *Barba* ed altri, anche una componente femminile, *il primo amore*; insomma mi innamorai di *Silvana* una ragazza più giovane di me di tre anni molto carina, intelligente e con un sorriso stupendo, dai continui ed improvvisi cambiamenti di umore, a volte ironica e a volte introversa. Ricordo le Sue minigonne vertiginose. Il Suo comportamento rispecchiava perfettamente il suo carattere ed era a volte intransigente, quasi cocciuta nel rimanere ferma sui suoi convincimenti e che per questo ho rispettato in tutto e per tutto come una buona Amica. Ancora oggi mi domando perché non funzionò nonostante le tante corse che feci a rincorrerla dappertutto. Eravamo troppo giovani e forse io, ero ancora troppo giovane per pensare all’Amore (*non ero ancora maturo per certe cose, ero nato all’ombra del campanile* qualcuno dirà) o forse avevo il cuore come sempre “*tra le nuvole*”.



Foto della classe V^a Geometri davanti all’IT –Luciano Dal Cero di San Bonifacio 1974

Infatti pensavo più allo Studio scolastico per diplomarmi come impegno quotidiano e agli aeroplani, anche se ricordo per Lei mi batteva forte il cuore ogni volta che la incontravo. Anche a Lei però gli batteva forte il cuore perché all'epoca ero un bel giovincello – magro con una pettinatura che rispecchiava perfettamente quella dell'epoca cosiddetta “beat”, *pantaloni vita bassa a zampa di elefante e cinturoni con fibbie vistose*”.

E pensare che avevo anche la complicità di Sua Madre Francesca che mi appoggiava con precise indicazioni di orari e percorsi per evitare l'incontro temuto con Suo Marito *Toni*, Padre di Silvana, possessivo e forse geloso della Figlia. D'altronde Silvana era una bella ragazza e molti ragazzi gli giravano attorno per corteggiarla con mio personale dissenso manifestando un po' di gelosia come in tutte le cose a cui ci si tiene, specialmente nei sentimenti.- Anche Silvana piaceva a Mia Madre per i suoi modi gentili.



*Davanti alla mia casa di Caldiero Via L. da Vinci nel 1973 alla finestra
Mamma Emma con il Continental .*

Ormai uomo – Il Servizio Militare

Il servizio militare, da me fu svolto dal giugno del 1975 al giugno del 1976 e di fatto costituisce anche un periodo di “stand-by” della mia attività aeromodellistica ed aviatoria.

Fatta eccezione per alcuni momenti nei quali effettuavo qualche ripresa volo veloce eseguita nel periodo di licenza o permesso in quel di Caldiero.

Uno di questi voli fu anche in concomitanza con una gara di acrobazia a squadre in quel di Rovigo, ove riuscimmo a piazzarci al primo posto con il carissimo amico Giorgio Poli di Rovigo e un altro che non ricordo il nome, con beffa dei migliori in campo che capitolarono..

Questa pausa di vita, militaresca obbligatoria, mi vide inizialmente a Merano (BZ) - presso la caserma degli Alpini - Brigata Orobica - alla 50^a Compagnia ove per tre mesi sostai per il mio periodo di CAR (centro addestramento reclute). E da qui a Merano, alla fine dei corsi divenni Caporale Istruttore, nel mese di Settembre



Poligono di tiro di S. Maurizio((BZ) con una delle mie tante squadre

fui trasferito a Bolzano come scambio con un collega che desiderava venire invece a Merano.

Lo scambio aveva l'unico scopo di avvicinarmi maggiormente a casa.

Rimasi alla Caserma O.Huber di Bolzano fino al congedo . Durante il servizio militare ebbi la fortuna ed il privilegio di conoscere molti – giovani come me – con professioni da civile più disparate che andavano dal contadino, al meccanico, all'autista, allo studente, al medico o al professore insegnante.



Colleghi Caporali Istruttori durante la pausa di cambio CAR

Tutti in ogni caso facevano parte di una squadra, la mia squadra, composta da 25 o 30 elementi. Nostro compito di Istruttori era quello di formare dei soldati, capaci di mantenere la disciplina (obbedire ai comandi) e di sparare, inculcando nella loro “libera testa da civile” che sotto le armi esisteva una gerarchia di comando. Io personalmente

non ho mai creduto a questo, ho sempre pensato che ognuno di noi aveva semplicemente un ruolo .

Di tutte le squadre che ho avuto, non ho mai avuto problemi di scuola o di disciplina, al contrario, quando a fine corso che durava circa 45 gg, mi toccava il triste ed ingrato compito di accompagnare i ragazzi alla loro “definitiva” destinazione, mi toccava assistere al triste momento del distacco.

Ricordo di aver pianto spesso con loro e questo significava che il nostro rapporto di squadra è sempre stato di amicizia, leale e sincera e mai un rapporto distaccato-militaresco. Vi era l'assoluto rispetto dei propri ruoli che ognuno di noi aveva: io istruttore – loro apprendisti studenti, entrambi giovani, a volte ero io più giovane di loro - sotto le armi.-



Recluta: si noti il Cappello da "burba" non ancora manipolato a Merano 1975

Il mio motto personale era sempre stato questo: <<Voi fate bene quello che io vi chiedo e vi insegno e vedrete che tutti ci troveremo bene >>. Non sono mai stato un insegnante

severo o duro, mi ritengo invece essere stato un istruttore preciso, tollerante e molto disponibile al dialogo .

Ricordo che nell'arco della giornata, sia al mattino che al pomeriggio, chiedevo alla squadra almeno 20' di attività intensa e di prestare la massima attenzione perché io la svolgevo sempre sotto gli occhi del mio Capitano. Al termine dell'addestramento, spostavo la squadra al fresco (*in estate*) e al caldo (*d'inverno*) - ovviamente allo spaccio o luogo appartato e se qualcuno chiedeva qualcosa, noi della 50^a eravamo appena arrivati giusto il tempo per un caffè o una sigaretta.

Io ho sempre considerato il periodo "*del militare*" come un momento di distacco dalla vita normale, ma non per questo privo di gioia di vivere; era una sorta di strana vacanza forzata, ma alla fine ben accettata e vissuta.

Tanti ragazzi invece, non accettavano tutto questo o lo ritenevano una imposizione, una sorta di violenza nei suoi confronti e dovetti assistere ad alcuni episodi di crisi epilettiche anche molto gravi e credetemi questo non è stato bello da vedere.

Come *naia*, ebbi anche tanti amici, ma uno in particolare condivise l'Amicizia con me in questo bel periodo di vita: Claudio Antonini di Varese. Un ragazzo robusto sul metro e ottanta come me, che spruzzava muscoli e ormoni da per tutto, non per niente Lui militava nella squadra di pallanuoto di Varese .

Con Claudio intrapresi una attività "*full immersion*" di nuoto proprio a Bolzano. Ogni sera andavamo a nuotare alla Piscina Comunale ove si allenavano dal trampolino di dieci metri anche Klaus di Biasi e Giorgio Cagnotto. Si partiva a piedi dalla caserma, digiuni, si percorrevano circa quattro chilometri e forti del fatto che eravamo "militari"

entravamo quasi gratis in piscina. L'attività sportiva durava al massimo due ore; io ero sempre il primo ad uscire, Claudio invece era una macchina che macinava ininterrottamente metri di vasche olimpionica da 25 metri. Il rientro per noi in caserma anche dopo l'orario prestabilito per la libera uscita non era un problema, avevamo sempre la complicità dell'Ufficiale di Picchetto che conosceva la nostra attività sportiva e ci faceva "passare...". Alla sera quindi, dopo la piscina e magari una giornata di marcia, non avevamo ancora mangiato e allora si andava in pizzeria da un "pizzaiolo napoletano" lungo l'Adige, il quale ci preparava "la solita", cioè due pizze confezionate come un Sandwich: divertendosi a guardarci mentre mangiavamo. Di solito pagavamo solo una pizza, l'altra era offerta gratis "alla Patria Affamata".

Posso affermare quindi che durante il servizio militare, mi sono divertito molto. Per noi giovani tutti: caporali istruttori, ufficiali, sotto ufficiali o truppa, tutto era vissuto come lo stare assieme collegialmente, senza invidia prevaricazione o arroganza. Tutti amici di cordata insomma, meglio di camerata. L'unica cosa che mancava, era la "ragazza" chi ce l'aveva e io avevo Simonetta. Quante lettere scrissi, dedicavo a Lei almeno un'ora della mia giornata (di solito era la sera prima della piscina). Tra i tanti episodi che simpaticamente raccontai anche in una lettera, fu quando il Capitano incaricò me e Claudio di pulire le fognature della caserma in un momento di pausa del CAR, senza reclute.

Ricordo la serietà del Capitano con cui ci incaricò dell'operazione :<<prelevate due taniche di acido muriatico dal magazzino e disinfettate tutti i bagni della caserma>>.

<<Signor,Sì! Sig. Capitano, risponderemo entrambi in sincronia>>!!! Battemmo i tacchi e via..... Dopo aver ritirato quanto indicato sia io che Claudio ci trovammo in

mano ben 25 lt. di acido cloridrico *a testa* e con stupore ci siamo chiesti: cosa ne facciamo di tutto questo liquido? Pensammo: *La caserma è grande e ci saranno al massimo 50 gabinetti, tra turche e water, se mettiamo un litro di acido ogni buco il gioco è bell'è fatto e così incominciammo, partendo dall'alto.*

Quattro piani di camerate, più palazzina Comando, più un piano terra ad infermeria, il tutto moltiplicato per tre plessi. Appena finito di fare i giri prestabiliti, l'appuntamento era al piano terra nel piazzale per aspettare che l'acido facesse *un po'* l'effetto della disincrostazione. Ma con nostra sorpresa, scoprimmo che dalle finestre dei bagni, dai pozzetti e dai tombini cominciò ad uscire uno strano fumo bianco, molto denso.

Tutta la gente presente all'interno dei fabbricati scappò fuori compresi medici, infermieri e ammalati, giusto per non morire soffocati. L'acido stava reagendo col calcare depositato (*e credetemi ce n'era tanto*) al punto che dovemmo attivare la squadra antincendio con idranti, manichette e autobotti per soffocare il fumo.

Dopo un'ora riuscimmo a far diradare la nebbia, ma ormai la frittata era stata fatta e il Capitano ci chiamò a rapporto.

RAPPORTO DAL CAPITANO: che era e si dimostrò un buon padre di famiglia .

E noi nell'arrivare davanti a Lui: *Comandi!<<Caporali Antonini e Brentonego ...Voi due! (eravamo sempre insieme quindi coppia), io vi ho ordinato di pulire le fognature ma non di lucidarle a specchio o peggio di scrostarle e distruggerle con 50 litri di acido muriatico. Perché non avete usato l'acido misto ad acqua>>?* Sig. Capitano, Claudio sbottò con voce convinta e rispose, *con rispetto parlando, non abbiamo trovato alcun manuale sull'uso dell'acido ed inoltre, da informazioni assunte risulta che erano vent'anni che non venivano pulite le latrine, i bagni e i cessi come si deve!!!?* Al ché il Capitano – disarmato da simile sincerità e precisione - si mise a ridere...e ci disse, *“ci volevano proprio due geometri per*

pulire l'impianto fognario". Capita la nostra ingenuità e buona fede, ci offrì da bere al circolo ufficiali, dove non si parlava altro che di noi – *spazzacamini da latrina*. Speriamo di non aver ammazzato nessuno: il giorno dopo tutti erano presenti alla adunata...meno male!

Quanti giovani come me conobbi, chissà se qualcuno si ricorderà del caporale Brentonego di Bolzano della Caserma O. Huber! E non come semplice caserma, ma ribattezzata giustamente dall'ambiente militare "*Otel Huber*".

Infatti la nostra residenza militare all'epoca ospitava la squadra di sci da fondo nazionale alpina e quindi motivo per cui la cucina era equiparabile ad un albergo/hotel da "*cinque stelle*".

Altro episodio che ricordo caramente fu un pomeriggio di autunno del 1975, erano pochi mesi che ero a Bolzano e mi chiamarono con l'altoparlante in portineria per "*visita parenti*".

Io pensai subito ad un mio fratello che passando da Bolzano avesse pensato di farmi visita e invece mi sbagliai. C'era un ragazzo di Bergamo che dopo aver fatto il CAR con me nella mia squadra, fu dislocato a S. Candido ai confini del mondo .

Bene questo giovane era passato da me prima di andare a casa, deviando dal percorso, per ringraziarmi dell'aiuto dato e per salutarmi.

Era infatti uno di quei ragazzi che lasciai in lacrime appena scesi dal camion dopo il CAR, e siccome Lui mi disse che accusava dei forti dolori all'inguine, nel fare le consegne a S.Candido lo raccomandai personalmente all'Ufficiale Medico, presente, per una visita medica urgente.

L'Ufficiale Medico gli diagnosticò un'ernia inguinale in forma grave e fu ricoverato e poi operato a Verona .

Rientrato da poco dall'ospedale militare, fu messo al corrente dell'imminente congedo. Sì!!!Mi disse, caro Brentonego, vado a casa da mia madre e questo grazie a Te. Non ricordo neanche il suo nome, ne ho visti tanti di giovani passare, forse troppo velocemente e non ho impresso i loro nomi o volti. Ho molte foto delle mie squadre e quando le osservo, il tempo mi porta a tanti ricordi.

Quello che conta è che abbiamo passato sicuramente un bel periodo della nostra vita, assieme, giovani con lealtà e rispetto e molta allegria .

Alla fine di ogni periodo di CAR, i valori delle persone cambiavano in meglio facendo scoprire che intanto si diventava uomini, pronti anche a combattere non solo per la Patria, ma anche e soprattutto per se stessi nella Vita.

Trasferimento alla "Bassa"

La mia attività aviatoria come volo vincolato circolare, come detto in precedenza, continuò tra Caldiero e San Bonifacio fintantoché, dopo il trasferimento nella Bassa, conobbi il Gruppo Aeromodellistico di Legnago, era il 1976. Da poco avevo terminato il servizio militare nel mese di giugno e dopo la dipartita di Mamma in Luglio, rimasi solo e così, per guadagnarmi il pane e per necessità più che per scelta, maturai la decisione, di andare a lavorare nei campi in quel di Casaleone, paese natale e di residenza dell'allora fidanzata Simonetta diventata poi nel 1978 mia moglie. Nel contempo avevo fatto numerosi concorsi pubblici per trovare posto di lavoro e metter su famiglia e mi stabilii a Bovolone come lavoro di geometra, quello che avevo studiato! Feci comunque tutta la campagna estiva e autunnale di lavoro manuale in campagna fino all'autunno del 1976 e nel frattempo conobbi Lino Ambrosi, un aeromodellista di Casaleone, che frequentava il GAL,

Gruppo Aeromodellistico Legnago che svolgeva la propria attività aviatoria sportiva su una pista parallela all'attuale campo di volo dell'Aeroporto di Legnago in località Vangadizza. L'accesso avveniva attraverso un percorso tortuoso in mezzo ai campi ed eravamo dotati di una "sede" costituita da un prefabbricato in lamiera semplicemente appoggiato all'erba. Successivamente verrà realizzata la nuova sede su pavimento in cemento e pannellatura isolante dotato di luce a batteria da camion.

Mi iscrissi con il Gruppo Aeromodellisti di Legnago (VR), ma sempre con la specialità del volo vincolato circolare, che svolgeva attività esclusivamente con il radiocomando e non sapeva neanche che cos'era il Volo Vincolato Circolare .

Del resto anch'io ignoravo il mondo del Radiocomando, ero l'unico quindi che utilizzava "gli spaghetti" per girare attorno ed ero visto come uno strano personaggio fuori dal tempo .



Arrivai al Gruppo di Legnago con l'acrobatico VVC da gara I-BAGA motorizzato Supertigre con l'ST 35 con la marmitta

L'anno successivo, per orgoglio personale, mi adeguai al fatto e incominciai come si dice "ad appendere al chiodo i modelli da vvc", ci penserà qualche anno più tardi mio figlio Paolo a staccarli dal chiodo e letteralmente

distruggerli! Nel 1978 dunque mi sposai e ci stabilimmo a Casaleone e confesso che trovai in Simonetta, non dico una collaboratrice, ma una tollerante compagna di vita che accettava il fatto che spesso nei pomeriggi di sabato e domenica, ero a Legnago – in campo. In compenso le sere ero sempre a casa a costruire – ho sempre avuto la fortuna di avere un angolo di casa da adibire a “laboratorio”. Iniziò quindi per me in quell’anno il capitolo Radiocomando; un mondo completamente diverso dal volo vincolato e dovetti come si dice, cambiare completamente mentalità e sistema di costruire gli aeromodelli.-

La mia prima radio fu una Futaba a sei canali, ricordo una scatola marrone quadrata, con un’antenna di due metri ed un peso di circa quattro chili con servocomandi che sembravano dei carrarmati tanto facevano rumore .

Ricordo perfettamente la frequenza *72,160 Mhz* in quanto prima di ogni volo in campo, bisognava dichiarare ad alta voce la propria frequenza per evitare interferenze con altri



La Pista in asfalto ora demolita a Legnago, Lino Ambrosi tiene nelle mani lo stemma del Gruppo con la scritta “Mi fanno un baffo”

che potevano avere la tua frequenza, con pericolo di scassatura del modello.

Non ebbi mai questa sfortuna, ma assistetti a molti “*buchi*” da parte di molti altri amici sotto i miei occhi.

Il metodo ed il sistema di costruzione degli aeromodelli chiaramente era quello del maestro: Lino, il quale, proprio per motivi didattici, mi fece costruire un aeromodello ad ala alta con soli tre comandi: direzionale, cabra/picchia e motore. Imparai a condurre il volo e riuscii ad assimilare il fatto che per farlo volare bisognava sudare freddo!!!

Arrivò anche una più sofisticata radio: la tedesca *Simprop* ed incomincia a realizzare i primi acrobatici RC .

Per andare al campo di volo, che distava non più di quattordici chilometri da Casaleone, ci impiegavo circa dieci minuti di macchina .

La nostra pista inizialmente in erba e poi in asfalto di circa cento metri di lunghezza e dieci di larghezza, si trovava parallela alla pista dell'aeroporto di Legnago sul lato Est orientata anch'essa Nord/Sud - 16/34 QFU.-

Conobbi molte persone e molti personaggi del mondo aeromodellistico locale e nazionale in quanto il GAL, con Presidente Gianni Moratti e Presidente Onorario MAVM Cap. Pil. Giuseppe Rossi e alla Nostra voglia di organizzare gare, ha ospitato a Legnago nell'arco di vent'anni anni, diverse competizioni di F3A, Stand Off (riproduzioni) e addirittura gare di Campionato Italiano di Pylon come quella dell' 8 giugno 1980 .

Lo stemma del GAL è quello della squadriglia caccia cui apparteneva Rossi, con il motto:<<*mi fanno un baffo*>> visibile nella foto di gruppo.

Ricordo ancora le Sue lacrime per l'emozione quando ci osservava nei voli di coppia e ci raccontava i Suoi trasferimenti in Africa con il CR 42 sotto il Sole che picchiava martellate in testa quasi da svenire ed anche i suoi voli notturni a pelo d'acqua per non essere intercettato.

Era un Pilota della Seconda Guerra Mondiale che io definirei nostalgico dei bei tempi e molto appassionato : un Signore molto gentile che venne menzionato anche sui libri di storia d'azione .

Per dirla in maniera molto diretta *un vecchio pilota da caccia della Regia Aeronautica Italiana!*

Come GAL, eravamo attrezzati per tali gare e ben organizzati, con piloni, caschi e soprattutto affiatati tra noi con uno Staff all'altezza della gestione delle gare che prevedevano una frenetica attività organizzativa e una attenta direzione di gara.

Non c'erano i computer allora e tutto era gestito da un imponente uso cartaceo con veloci staffette a piedi.



Il Presidente Gianni Moratti e Bruno con il "Il MarK",
sullo sfondo la pista di Volo di Legnago

Tra le tante gare e manifestazioni organizzate, feci il direttore di gara di Campionato Italiano Stand Off il 17 e il 18 Settembre 1984 e successiva 4 e 5 maggio 1986, la cui supervisione dell'Aero Club D'Italia era affidata al Dr. Mario Perrone giudice federale, mi vidi menzionato su un articolo apparso su Modellistica dell'epoca.

Ricordo di aver conosciuto la triade Campione : *Bertolani, Bertolozzi, Pasqualini* con altri campioni come gli allora ragazzetti Loris Florian e Mauro Di Biaggio. C'erano Giglioli, Giovanni Bettini, Allara ed altri in F3A; Ricordo

molto bene Mario Cuman di Vicenza e fu in questo contesto che in una gara, non ricordo bene quale, conobbi anche il Grande Saggio Loris Kannewoff che non mancò di spiegare alla sua maniera la tanto amata teoria del volo. E poi conobbi Carlo Bergamaschi, Saettone, Ivan Poloni che accompagnava gli Amici di Bergamo e altri in Stand Off ;



Ho rivisto Benito Bertolani in occasione del Model Expo di Verona qualche anno fa assieme a Giorgio Zenere - Sempre attivo con i modelli da sala - balsetta- in mano, nonostante la "temporanea" cecità a causa di un piccolo incidente all'occhio destro.

Insomma la mia avventura nell'RC raggiunse l'apice della acrobazia con la costruzione di modelli importanti come il *Curare*, il *Mark*, il *Galaxy*, il *Komet*, il *Kosmo* ed il *Minare*, oltre al *Minititi* e modelli vari di quell'epoca, compreso il

Blue Angel. Motore ROSSI da 10 c.c. con scarico a pipa di risonanza posteriore e carburazione in volo.

Praticamente modelli che viaggiavano a circa 200 Km/h e con cui partecipai ad alcune gare regionali. Passato questo periodo di alta velocità, purtroppo con l'età che avanza (avevo trent'anni), mi sono accorto che la vista non era più quella di una volta e nei primi anni '80, incomincia a portare gli occhiali da miope e così mi resi conto che forse era meglio realizzare aeroplani un po' più lenti e nello stesso tempo un po' più visibili in volo. Era l'epoca dell'*Home Made*, del "fatto in casa" di grandi dimensioni. Ebbi i primi contatti con *Giorgio Gazza*, *Giulio Fana* e con l'Ing. *Giuseppe Fantini di Genova* i quali mi fornirono il materiale per realizzare alcuni maximodelli come "L5 Stinson Sentinel (*ne feci almeno quattro esemplari*), il Bucker Jungmeister (*due esemplari*) che usavo anche nelle manifestazioni come trainatori di striscioni e di alianti, il *Piper Panwee*, mentre di scorta e sempre disponibili avevo sempre un certo numero di *Titino* di Giovanni Bettini di Bologna per divertirmi con voli a pochi centimetri dal suolo come le rondini.

Non feci mai gare ufficiali, partecipavo spesso e volentieri a raduni o manifestazioni: al Padus Valley Meeting di Cremona andai con L5 Stinson, ma non volai perché c'era troppo pubblico e non mi sentivo a mio agio nel volo; per motivi di sicurezza decisi di non iscrivermi e tenni il modello sul tetto della macchina, coperto da un telo.-

Viceversa ricordo una pazzia che feci con un volo in centro paese di un Comune della Bassa, con L5 Stinson Sentinel con livrea militare americana, dopo essere decollato con l'aeromodello di circa tre metri di apertura alare dal campo di calcio, mi misi a girare attorno al campanile della chiesa e poi atterrai tranquillamente da dove decollai. Arrivò gente in campo spaventata a chiedere se l'aeroplano era caduto e se il pilota si era fatto male, ma quando si resero

conto che si trattava di un aeromodello radiocomandato, cercavano di cambiare argomento e di minimizzare!
Alla fine mi hanno fatto i complimenti perché sembrava un aeroplano VERO!!!



Lo Stinson L5 Sentinel” del volo attorno al campanile” , a terra e in volo , effettivamente sembrava molto realistico anche nel rumore , sembrava “vero”.-

E Noi Modellisti, forse anche in maniera insensibile *ridemmo del fatto*, mentre invece la realtà era semplice , ma non tutti sapevano...e di questo me ne scuso.

Pilota di Aviazione Generale

Il 12 giugno 1989, ricordo perfettamente quel giorno perché rimarrà per sempre *impresso nel mio cuore* in quanto legato ad un altro evento fondamentale ed indelebile della mia vita , decisi di iscrivermi alla scuola di volo a Legnago per conseguire il brevetto di pilota e di raggiungere l’obiettivo da sempre desiderato:

Il Grande Amore della mia Vita .

L'Aero Club di Legnago con sede a Vangadizza che faceva da tramite, come scuola, mi dirottò per motivi organizzativi all'Aero Club di Ferrara per conseguire il brevetto di volo su aeroplani della Aviazione Generale, che corrispondeva al vecchio brevetto di 2° Grado, cioè Volo con a bordo passeggeri. Incominciò l'avventura in autunno dopo aver superato l'esame medico all'Istituto di Medicina Legale a Milano in compagnia di altri trenta compagni di avventura, che poi, strada facendo metà li persi per vari motivi ed altri si ritirarono dalla scuola per sopraggiunti impegni vari.

Solo uno alla fine rimase di quei trenta, **Dario Gasparini**. Un grande Amico dal cuore generoso e sempre propositivo nell'affrontare i problemi che si presentavano durante la scuola di volo e ora pilota acrobatico molto preparato e bravo. Si è anche distinto in gare di Campionato Italiano vincendolo a pieno titolo.

Comunque la scuola vera e propria, ufficialmente iniziò nel gennaio del 1990 con gli altri quindici compagni di Legnago e altri dieci di Ferrara .

Il Comandante Paolini Franco

Noi di Legnago andavamo a lezione di teoria per due sere alla settimana, in centro città a Legnago al *Circolo Ufficiali in Congedo*, una stanza al Piano Primo all'angolo del Bar *Scarpato* e le lezioni di teoria venivano tenute dal **Com.te Franco Paolini**, ex Pilota militare di G91 e socio dello stesso Aero Club di Legnago (allora si chiamava così).- Franco lo conoscevo già in quanto anche Lui era un navigato aeromodellista del mantovano, che svolgeva attività in quel di Isola della Scala (Pellegrina) con gli acrobatici RC F3A pluricomando ed era veramente in gamba anche con Suo figlio Diego. Seppi successivamente che Franco era un Pilota di Ultraleggeri, dei classici tubi e tela tipo "Tucano" con i quali si guadagnava il pane

cospargendo i terreni del mantovano e del veronese con fertilizzanti e altro. Mezzi e volo semplicemente degni e paragonabili al volo dei F.lli Wright, tanto lo posso definire PIONIERE del Volo ULM della Bassa Padana. Quindi all'epoca dei primi anni '70, io aeromodellista trapiantato da Caldiero con il GAL e Lui dall'altra parte del campo, come Pilota di Aviazione Generale socio dell'Aero Club di Legnago e proveniente dall'Aero Club di Mantova dell'allora prestigioso "Miliareto" del Bosco Virgiliano MN.

Tralascio l'aspetto biografico e delle vicissitudini familiari di Franco che ben conosco, rimandando ai lettori a quanto già delicatamente scritto su di Lui dall'Amico e Pilota Dr. Mario Bariani nel Suo "*Ivan Ferrari – Pioniere dell'ultraleggero a motore*" – Edizione Panda del 2010. Il Comandante Paolini Franco per me non è stato solo un mero Istruttore di Volo, ma anche un Amico che con pazienza e dedizione quasi fraterna, mi ha condotto per mano unitamente al Comandante Mazzolini, di cui parlerò più avanti, a conseguire il brevetto di Pilota AG.

"Franco" lo identificherei come un personaggio molto dinamico, mai fermo nella sperimentazione e nella conoscenza della tecnologia aeronautica, uno che ha nel sangue l'essenza del volo e ne conosce i segreti, non tanto sotto il profilo teorico, questo molto importante; ma sotto il profilo pratico del volo stesso. Non voglio sminuire il Suo operato ma noi alla Bassa diciamo "*praticon*", cioè colui che con tanto allenamento e dedizione conosce anche i più piccoli segreti della macchina volante.

In sostanza il saper volare con qualsiasi mezzo, per me come opinione personale, è il motivo per cui Franco è scampato da innumerevoli incidenti aerei, sia da militare, sia da civile che come VDS – Volo da Diporto Sportivo.

Se l'è sempre cavata perché Franco era in simbiosi col mezzo, l'aeroplano e Franco erano un tutt'uno.

E' difficile quindi per me separare l'aspetto scolastico, durato quasi un anno, dalla vita di Club vissuta assieme a Franco, prima, dopo e durante l'anno del brevetto. Dalla Sua professionalità attingevo continuamente conoscenza e frequentandoci nell'ambiente del Club l'Amicizia era molto radicata. Per me è meglio definibile Franco *“uno di famiglia”* che mi onoro di aver conosciuto.

Grande merito di questa ultima considerazione , vorrei attribuirlo anche a Kasia, Sua moglie . Ebbi la fortuna di assistere al Suo arrivo *“rocambolesco e romantico”* a Legnago con un JF 91 il 5 settembre 1992, in volo attraversando mezza Italia da Sud a Nord.

Franco e Kasia avevano l'intero bagagliaio personale nelle valige legate all'esterno del velivolo sui montanti (*vedi foto*) in maniera bilaterale, perfettamente bilanciato .



Il JF91 con ancora le valige legate ai montanti davanti agli hangar di Legnago appena atterrato

Fu un arrivo epocale prima per Franco che non smetteva mai di elogiare e decantare le meravigliose doti fisiche e

qualità personali di Kasia durante le tante “*ciacolade*” all’Aero Club nelle pause di volo. Ma anche per Noi piloti di AG, perché fu una “*simpatica ventata di giovinezza femminilità - molto gradita*”.

E chi conosce la vita del Comandante Paolini, dopo aver letto quanto scrisse Mario Bariani, può valutare bene Franco dunque, come massimo esperto del settore aeronautico a Legnago e personaggio di prestigio, mi volle nel suo Staff del Direttivo quando fu eletto Presidente dell’Aero Club Legnago in sostituzione dell’Amico e collega Pilota scomparso Franco Ginelli.



Il Comandante Paolini con Kasia davanti a un P92 Eaglet della Tecnam

Al Presidente Franco Paolini, tra le tante innovazioni del nostro sodalizio che come gestione si avvicinava ad un ambiente “*famigliare*” va il merito di essere un precursore in Italia ad aprire **L’AEROPORTO DI LEGNAGO** al traffico ultraleggero, da sempre vietato. E Come?

Cambiando la mentalità di noi Piloti di AG semplicemente sottolineando che il futuro del volo era lì, nell'ULM e che ai comandi dell'ultraleggero ci sono persone con uguali diritti e doveri.

Il volo, o meglio il saper volare non viene solo ed esclusivamente da un pezzo di carta, chiamato brevetto o attestato, ma dalla attitudine, dalle capacità di ciascuno di noi e dalla disciplina, come osservanza delle regole.



Lo Stand per promuovere la Scuola di Volo di Legnago al Model Expò di Verona tradizione che si ripete oramai da un quinquennio con ottimi risultati di partecipazione dei giovani e di gente appassionata del Volo da Diporto Sportivo.

Franco ha sempre sostenuto che chi si sa comportare nella giusta maniera ed è rispettoso delle regole chiedendo il permesso nella giusta maniera può entrare educatamente senza problemi, riferendosi chiaramente ad aeroporti e aviosuperfici. E quindi ecco l'uso della radio, la necessità di dialogare tra enti e piloti, il rispetto dei circuiti, l'osservanza delle regole e quindi la necessità della SCUOLA.

Ecco il segreto nell'abbattimento dei tanti muri tra il volare in AG e ed il volar con il VDS.

E quindi ecco la nascita di una delle prime scuole per piloti ultraleggeristi in Italia, proprio a Legnago per merito di Franco (la n°10), dimostrando anche in questo di essere precursore dei tempi che stavano maturando.

La Nostra Amicizia continua tutt'ora anche se momentaneamente io ho interrotto l'attività in AG.

Quindi tornando all'argomento scuola di teoria, per due sere teoria e per due pomeriggi, subito dopo il lavoro, a scuola di volo a Ferrara .

Feci il **primo volo da solista** nel pomeriggio del **16 marzo 1990** dopo poche ore di volo con l'istruttore Com.te **Giancarlo Mazzolini** ex pilota militare di F 104 Starfighter a Rimini, all'epoca in pensione. **Se è vero che il primo Amore non si scorda mai, posso affermare che per me anche il primo volo non si scorda MAI!**



Prove Motore a bordo del Cessna 152 I- FURB prima del rullaggio in punto attesa con L'Istruttore Giancarlo Mazzolini

Fu una sensazione di gioia immensa ed inaspettata, ma nello stesso tempo fui investito dall'improvvisa consapevolezza della mia natura nell'essere solo nel cielo di

Ferrara – *pilota di me stesso* - e questo mi segnò per sempre nella mia idoneità al volo.



La foto del primo distacco delle ruote da solista scattata da Dario Gasparini



Foto di rito davanti al I – FURB dopo Il Primo Volo e prima del “diluvio” con doccia fredda a secchiata al New Jung Pilot

Quel giorno avevo appena fatto alcuni *tocca e và* come attività di volo normale con l’Istruttore. Al terzo *touch and*

go Mazzolini con fermezza, mi disse di parcheggiare ma di non spegnere il motore ;

scese tranquillamente dal C. 152, sistemò le cinture del passeggero, mi guardò in faccia con quei suoi baffoni alla Guareschi e mi disse :<<*faccia ancora un tocca e vè come se io fossi qui con Lei, come ha imparato, faccia le normali chiamate radio, io le risponderò dalla biga (radio di terra), tenga solo conto che ora Lei è più leggero con il peso, quindi manovre più morbide*>>.

Lo stato d'animo in quel momento è tipico di chi ha appena preso un cazzotto in faccia e nel risvegliarsi cerca di capire quanto c'è attorno e cerca nel risveglio di tornare alla normalità . Ecco cosa mi è mancato in quel momento, il punto di riferimento, il Comandante che da sempre mi era accanto e che a volte picchiava le mani sul cruscotto del *cessnino* per farmi capire cosa sbagliavo e che dovevo assolutamente prestare attenzione ai suoi insegnamenti. E adesso cosa mi sta dicendo, che Lui scende e mi lascia solo??? Ma...ogni mia domanda rimase in gola e non proferii suono????!!!

20

MINISTERO DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE
DIREZIONE CIRCONDARIALE AEROPORTUALE
BOLOGNA

VIII -

IX - Il titolare della presente licenza è autorizzato ad esercitare le funzioni relative fino al 17 gennaio 1991
IL DIRETTORE
1° Dirigente Giuseppe Costa

X - Il Bologna, il 28/7/1990.

XI -

XII - ABILITAZIONI
VELIVOLO

(222006, Roma, 1987 - L.P.2.8., 02 C.V. (Rec. 4000 di 20 II.)

N. 002 del MODULARIO
Righeze radianti

Mon. 440 - D.G.A.C.

I
PROVVISORIO
REPUBBLICA ITALIANA
(République Italienne)
AVIAZIONE CIVILE ITALIANA
BOLOGNA

II - BREVETTO E LICENZA DI
(Brevet d'aptitude et licence de)
ATTESTATO DI ALLIEVO PILOTA

III - N. LIPE/095

IV - Rilasciato al Signor BRENTONEGO RAFFAELLO

V - Indirizzo del titolare Casalcone (VA)
Via V. Veneto, 90

VI - Nazionalità italiana

VII - Firma del titolare Brentonego

Stampa a pag. 20

Il tanto desiderato Attestato di Allievo Pilota

Da subito non mi resi conto di che cosa stava succedendo, ma evidentemente era arrivato il momento di *lasciare il nido*, perché Lui lo aveva deciso e quindi aveva valutato di potermi *lasciar andare nei cieli* di Ferrara e di guadagnarmi quella libertà che poi ho apprezzato ogni momento dei miei voli >>. Fu una situazione di rassegnazione mista a gioia.

Ho ancora nella mente la sensazione del distacco delle ruote dalla pista di Ferrara in asfalto dopo un rullaggio a centro pista con motore al massimo dei giri. Fu una sensazione stupenda, ero diventato improvvisamente parte integrale dell'aeroplano . Ne ero l'elemento essenziale per Volare!

Ricordo ancora l'emozione nel condurre quel volo, il forte senso di responsabilità che sentivo nell'eseguire le manovre. Le chiamate radio, l'attenzione ad ogni movimento e ...ricordo ancora per la prima volta che incominciasti a parlare da solo. <<*Son matto mi dissi lassù? Ma con chi parli che non c'è nessuno a bordo? Chi ti ascolta?>>. E invece il parlare mi ha aiutato molto, era come se riferissi a **Lui**, *scarpa grossa ... il Comandante Mazzolini (portava credo il 48 di scarpe e buttava in fuori i piedi con passo goffo originale)*! Feci ben tre *touch and go*, uno meglio dell'altro ...mi sentii un re quel giorno , ma non dissi mai nulla perché nessuno è re su questa terra!*

Nel mese di marzo l'aria non è ancora calda, ma quel giorno io feci la doccia all'aperto con due sonore secchiate d'acqua da parte del meccanico Italo e dai buontemponi piloti che sostavano al bar dell'aeroporto. Usai il mio cambio di panni che preventivamente qualche buon'anima mi aveva suggerito di portare di scorta sulla mia ritmo rossa, mutande e canottiera compresi.

Il Com.te Mazzolini, come militare , aveva un metodo di insegnamento molto deciso e persuasivo al punto che spesso e volentieri, tornavamo a casa dalla scuola delusi e amareggiati, arrabbiati come iene per la pessima figura che facevamo durante la lezione. Intanto ci davamo del Lei e non del Tu !

Non si riusciva mai a rimanere al passo e nonostante gli sforzi di noi tre, Io – Dario e Letizia ci si trovava sempre l'ostacolo dell'Istruttore severo che non ti incoraggiava, anzi ci diceva continuamente :<<*cosa venite a fare qua a spendere soldi e a perdere tempo, lo sapete che Volare è pericoloso, l'uomo non è fatto per Volare ma per camminare sulla terra, statevene a casa*>>.

E intanto noi allievi non ci accorgevamo che il tarlo del volo vero e proprio continuava a scavare nei nostri corpi, nelle nostre menti e mi sia consentito nel nostro sedere, si perché l'aeroplano te lo devi sentire col sedere, per cui la scuola era un giorno Sì e un giorno No!!.

La scuola continuò comunque in maniera stupenda, un mondo nuovo fatto di sensazioni e materie nuove che si apriva ai miei occhi e non solo. Finché verso l'autunno, dopo un certo numero di ore di volo, dopo una serie di missioni da solo nei vari aeroporti della Pianura Padana (Ravenna, Bologna , Cremona , Forlì ecc...) e dopo un pre-esame tosto, a cui fece seguito la sonora predica di incoraggiamento del Comandante : “ *se volate così non ce la farete all'esame e mi farete fare brutta figura!*”.

Al termine della piacevole tortura (*oramai avevamo capito l'uomo che stava in quelle grosse scarpe e che teneva un cuore*), annunciò che **forse** affronteremo l'esame finale a Forlì nel mese di Dicembre. Fu l'unica sessione d'esame di quell'anno a cui partecipavano anche altre scuole del Nord Italia. Eravamo demoralizzati e senza speranza! Ma nello stesso tempo orgogliosi di essere stati ammessi e ci sentivamo caricati come le molle di un orologio da campanile. Della scuola di Ferrara, partiti in circa venticinque (tra Legnago e Ferrara), eravamo rimasti in “*volo*” Io, Dario e Letizia, la figlia del Presidente dell'epoca dell'Aero Club di Ferrara, tre sparuti moschettieri in mezzo ad una bolgia di allievi che provenivano da altre dieci scuole d'Italia.- La sessione d'esame incominciò con la

teoria a quiz (circa 140) non ricordo bene, su tre risposte indicate nel testo una era quella giusta.

Poi ci fu il cosiddetto esame di fonìa (in Italiano) che consisteva nel saper parlare bene e correttamente simulando di essere in volo con l'aeroplano e di dialogare con la Torre (esaminatore) e poi ciglieggina sulla torta "il Volo" – l'esame più importante : il condurre l'aeroplano con un trasferimento in navigazione nella Pianura Padana.

Il Trebbi e il Brevetto di Pilota

Non sapevamo chi era il nostro esaminatore, ma sapevamo almeno due ore prima che tratto d'Italia dovevamo percorrere quel giorno del 21 dicembre 1990 per guadagnarci quel pezzo di carta chiamato inizialmente "Brevetto di Pilota Privato" e successivamente dall'inglese PPL. Letizia doveva venire a Ferrara da Forlì (sede d'esame) con un C 152 I-FURB verso le 11 del mattino, io dovevo quindi andare a Forlì con lo stesso aeroplano e Dario, non appena io arrivavo a Forlì doveva compiere un circuito in Emilia nei pressi di Forlì/Castrocaro/Faenza con i relativi riporti *touch and go*, intercettamenti di radiali e radiofari e altre diavolerie. Al mattino quando vidi scendere Letizia dal Cessnino vidi per la prima volta l'esaminatore e capii subito che non c'era più speranza: *o la vò o la spacca mi son detto*. Mi è scappato tra i denti : **Il Trebbi!!????** Sì, l'esaminatore era nientepopodimeno *Chi* aveva scritto il nostro libro di scuola – Rizzardo Trebbi – lo Schumacher della Ferrari di F1, ma in campo AG, il Top degli esaminatori! Ma ha ragione chi dice che a volte è meglio annegarsi nel mare e non in un bicchiere d'acqua e per me fu la conferma che nonostante tutto quel buonuomo del Comandante Mazzolini aveva ragione di averci fatto dannare anima e corpo . La riprova di quello che affermo è stato che dopo il volo, condotto con scarsa visibilità

(minime di visibilità a causa della foschia) e sole in faccia, quando mi sedetti ad aeroplano fermo al parcheggio per riposarmi dalla tensione, il mio fondo schiena si impresse sulla ruota del I-FURB a causa della quantità di sudore che traspirava. Sottolineo che eravamo nel mese di Dicembre e non faceva caldo!

Ricevetti la mano dallo stesso Trebbi per i complimenti, il quale, dopo Dario, si preoccupò di elogiare anche il Mazzolini per la ottima preparazione degli allievi di Ferrara piazzatesi ai primi posti della classifica generale di tutte le scuole intervenute all'esame.-

Un sogno dunque che si è avverato piano piano, giorno dopo giorno, sotto i miei occhi ed io sinceramente non me ne sono reso conto se non al discorso finale del Comandante Mazzolini alla cena di commiato alla *Buca di Nazzareno* in quel di Ferrara, a noi tre “ex allievi –ora piloti novelli “ *Raffaello, Dario e Letizia* “ .

Il Comandante Mazzolini era uomo di poche parole, specialmente durante le verifiche della scuola di teoria era molto severo e preciso ma nello stesso tempo, esaustivo della materia trattata, che giustamente pretendeva anche la massima attenzione. E lo, percepiva subito se in certi momenti avevi capito la lezione o no! Nulla sfuggiva, in questo dimostrava professionalità.- Ricordo il contenuto del Suo discorso fatto con il sorriso, il che è tutto dire:

<< Ora siete Piloti di Voi stessi , ricordatevi che di vite ne avete una sola , fate esattamente sempre quello che avete imparato e non vi fidate mai, controllate due volte se necessario, non date mai confidenza alla “macchina”, rispettate, salite a bordo come se fosse sempre il primo volo ed in caso non ve la sentiate, rimanete a terra e tornate a casa, il volo non è solo piacere, il cielo non è l'ambiente dell'uomo e quando siete lassù divertitevi ma guadagnatevi la vita ogni momento... >>.

Il Comandante si riferiva al fatto che in ogni momento del volo, il Pilota deve essere sempre pronto ad ogni evenienza

specialmente in caso di avaria, si doveva continuamente individuare un campo idoneo per atterrare e portare a casa la pelle. Parole che mi sono rimaste impresse nella mente a tal punto che le risento ogni qualvolta mi siedo a bordo di un aeroplano . Quante ore di volo abbiamo utilizzato per effettuare le cosiddette “*emergenze o simulati*”, una sorta di volo che improvvisamente veniva interrotto (*togliendo motore*) e si doveva concludere con un atterraggio di emergenza rispettando una precisa procedura come da manuale.

Ricordo un pomeriggio di luglio del '90 nella campagna vicino ad Argenta quando improvvisamente l'istruttore mi disse : *emergenza!* Eravamo a circa tremila piedi (*1.000 metri*) di quota . Subito incominciai a parlare evocando le operazioni da compiere come da manuale e nello stesso tempo cercando di individuare un campo dove mettere giù le ruote e atterrare.

E la fortuna mi venne incontro avendo visto uno stupendo e lungo campo di erba medica , appena tagliata e stesa al sole (*fieno*), raccolto in file parallele :

<<stupendo pensai tra me e me ... vento contrario... campo lungo senza ostacoli , meglio di così!!! Giù, giù piano ma nel rispetto delle velocità anemometriche, full di flap, corto finale e mi aspettavo il “*riattacchi*” del Comandante! Quando improvvisamente non mi accorsi che nel campo c'era l'artefice di quelle file di fieno ed esclamai : <<C'E' UN CONTADINO SUL CAMPO >>!!!!

Con una calma di chi aveva tutto sotto controllo, *scarpa grossa*, mi disse :<<*Le dico io quando riattaccare!*>> ed arrivammo credo ad un metro dal terreno; nel frattempo *IL VILLICO* aveva saltato il fosso e si era dato alla fuga mettendosi in salvo buttando il rastrello che teneva in mano. *Chissà cosa proferì quell'Ingegnere del solco ???*. Riattaccai e tornammo a Ferrara e vista la mia preoccupazione, l'Istruttore mi disse di star tranquillo in quanto **TUTTE LE OPERAZIONI SONO A SCOPO DIDATTICO E QUINDI**

PREVISTE DALLA ATTIVITA' DI VOLO DELLA SCUOLA, INSOMMA CONSENTITE! E fui assolto!

E così incominciò l'avventura del volo sugli aeroplani "veri" con varie abilitazioni fino al *passo variabile e carrello retrattile*, che aggiunto alla *abilitazione alla fonìa in Inglese* – costituisce il massimo obiettivo per il grado del mio brevetto. Ero talmente lanciato nella conoscenza del mondo del volo, che per altri quattro anni fui il *trainer* in Aero Club di Legnago per la scuola di volo, la quale nel frattempo si era appoggiata non più a Ferrara, ma all'Aero Club di Venezia Lido.

Mentre in aeroporto due o tre sere alla settimana dalle 21 alle 24 continuavo l'attività del Comandante Paolini (che nel frattempo aveva aperto la Sua Scuola Ulm a Legnago) con l'insegnamento della "teoria del volo" agli allievi piloti iscritti all'Aero Club di Legnago, nei giorni di sabato e domenica, accompagnavo spesso in volo gli stessi allievi a Venezia Lido per lo svolgimento della *lezione di volo*. Durante il trasferimento da Legnago a Venezia in volo, solitamente con il Cessna 172 sigla I-ACMQ, impartivo in forma del tutto amichevole, quelle poche regole e insegnamenti ricevuti durante la mia scuola di volo a Ferrara.- E confesso che molti allievi si sono trovati molto bene ed hanno raggiunto con minor numero di ore di volo il brevetto. Per necessità normativa, l'allievo sedeva sempre alla destra, ma molto raramente io conducevo l'aeroplano: la close o il volantino lo teneva sempre l'allievo il quale rispondeva sempre ai miei ordini vocali. Ricordo che qualche allievo addirittura in finale 06 al Lido eseguiva perfettamente l'atterraggio con la giusta richiamata e questo mi dava molta soddisfazione perché voleva dire che ciò che impartivo trovava il giusto apprendimento. E così arrivai addirittura ad effettuare anche 80 ore di volo annuali e mentre gli allievi erano in volo con gli Istruttori Comandante Bruno o con Claudio Pugliese, io ero seduto al bar ai bordi del fine pista del Lido di Venezia.

Quanti dialoghi con la Signora del bar , quella più volte citata dallo stesso Del Giudice nel Suo libro, che puntualmente, come madre, finiva con discorsi di preoccupazione per la mancata occupazione lavorativa del figlio da poco titolare di un brevetto di volo commerciale, in attesa di occupazione .- Fu forse in questo contesto che ebbi la fortuna di dialogare con Del Giudice, il quale sentivo, volava spesso con il Comandante Bruno.-
 Dagli anni 1991 al 1995 dunque conobbi gli Istruttori Comandante Giuseppe Bruno e Claudio Pugliese, entrambi Istruttori di Volo dell'Aviazione Generale al Lido di Venezia e non solo, conobbi personalmente Daniele Del Giudice autore di "Staccando l'ombra da terra", un libro incentrato come luogo proprio lì al Lido e che ho consigliato di leggere a tanti allievi piloti e che a me fu regalato proprio da uno di Loro, ora brevettato appunto nel sodalizio con Venezia, Maurizio Martinelli.-



Davanti alla vecchia palazzina dell'Aero Club di Legnago durante la pausa pranzo 1995, da sx primo piano, Puliese, camicia bianca Ginelli , polo nero Martinelli , capotavola Com.te Bruno ,a fianco il sottoscritto e altri allievi piloti in attesa del turno di volo . Capitava spesso di avere Bruno e Claudio a pranzo durante la scuola.

Ebbi occasione di conoscere e apprezzare l'ambiente descritto da Del Giudice, proprio frequentando il Lido, che confermo rappresenta una sorta di “*paradiso incantato per i piloti*“, tanto Ti affascina e Ti fa vivere in una atmosfera quasi magica. Quindi quello che l'autore ha scritto, nel Suo libro, in un certo senso anche se in forma indiretta, paradossale se vuoi, l'ho vissuto sulla mia pelle .-

La pista in erba alla sera, la signora del bar, le barche, Bruno che spesso si fermava a Legnago per pranzare in allegra compagnia con noi, gli hangar, il mare, la Laguna, il profumo della salsedine che ti entra nell'animo, Venezia.

Ho vissuto una serata indimenticabile in quel luogo, magico, che io definisco *unico al mondo*, quando fummo invitati proprio da Bruno alla Festa del Redentore, il secondo sabato di Luglio del 1993 tutti noi piloti di Legnago, ad una cena proprio lì su quel selciato, davanti all'aerostazione, sfaldato dal tempo, che ha visto chissà quali avventure aviatorie e chissà quali storie d'amore.

All'aperto su dei tavoli apparecchiati per l'occasione, con tanti vecchi piloti e amici di Venezia e di Legnago *che ora non ci sono più*; tirare a sera fonda in allegria per poi con un veliero di venti metri arrivato appositamente per noi, trasportarci davanti alla Dogana, ad un passo da Piazza S.Marco, per assistere allo scoppio dei fuochi artificiali e poi rientrare silenziosi in mezzo al caos del traffico lagunare. Non ho mai assistito ad una cosa del genere : ogni tipo di barche, gondole, barchini e motoscafi che “*prive del ben che minimo segno di strada da seguire*” si muovevano ordinatamente nella notte ed era tutto un luccichio di lampadine dondolanti riflesse sull'acqua.

Quella sera fantastica, ho dormito con un mio carissimo Amico Pilota ed ex Allievo - Adeodato Elia Fiorini geometra anche Lui, sotto le ali del nostro Aeroplano, l' I-ACMQ, un Cessna 172 , bianco e rosso del 1973, all'epoca

usurato dal tempo. Avevamo per tetto un cielo di stelle, i grilli cantavano ininterrottamente, il rumore delle barche che uscivano dalla laguna per consumare il tradizionale pasto del Redentore in mare. La temperatura ancora molto calda con una leggera brezza che si infilava tra gli alberi della testata pista del Lido e li faceva strusciare tra loro. Ricordo ancora il profumo dell'aria satura di salsedine che ti entrava nel naso ed il pensiero che volava alto ad occhi aperti in cerca di fantastiche avventure e ricordi stupendi della vita e di chi non avevo più accanto.

Non era possibile dormire in quella notte magica, tutto mi suggeriva di tutto, tranne di chiudere gli occhi, volevo vivere quei momenti come una notte d'amore che non finisse mai.-



L'Avv. Lorenzo Lillo, pilota improvvisato Chef, taglia la porchetta davanti all'Aerostazione del Lido, era il mio turno col piatto in mano ! Festa del Redentore a Venezia del 17 luglio 1993 (foto scattata da A. Elia Fiorini).

Al mattino seguente siamo rientrati in volo e ringraziai il Padreterno della stupenda avventura vissuta – che ripeto io definisco *unica* per l'intensità delle emozioni provate quella notte.

Proprio con Elia ebbi la prima e unica “*emergenza aviatoria*”, pochi mesi dopo aver acquisito il brevetto, nel periodo estivo.

Dopo un volo nella Pianura Padana lungo il corso del fiume Brenta per “ammirare dall’alto le Ville Venete”, abbiamo dirottato su Ravenna e dopo aver sorvolato la Città, siamo atterrati sulla pista in asfalto dell’aeroporto. Dopo aver espletato le normali procedure burocratiche e salutato il personale in torre, concordando le procedure di decollo, siamo andati al bar a bere qualcosa di fresco. Risaliti poi sul CESSNA 152 I-SBIRR, mi sono preparato al decollo e mi sono portato con l’a/m al punto attesa per i controlli magneti, strumentazione, porte ecc...tutto ok...almeno così sembrava e diedi massima potenza al motore per decollare. Non appena staccai le ruote dalla pista, un rumore assordante, simile a martellate sulla lamiera esterna dell’aeroplano, mi costrinse ad abortire il decollo e a rimettere immediatamente le ruote per terra.

La torre improvvisamente richiese spiegazioni via radio ed io tergiversai, non sapendo cosa era successo e risposi con: <<*Ravenna Radio da I-RR , forse abbiamo un problema*>>! Spensi il motore e mi portai subito a visionare la fiancata destra dell’aeromobile e capii subito “*l’errore commesso*”, si perché l’unico responsabile è sempre il Pilota: il mio passeggero si era scordato di ritirare all’interno dell’abitacolo la parte rimanente della cintura che finiva con una fibbia di ottone. Con l’aumento della velocità e dell’incidenza dell’aeroplano a un certo punto la cintura e la fibbia in ottone, funzionava da batocchio e picchiava contro la fusoliera come un martello . Rimesso tutto a posto e spiegato via radio l’accaduto, richiesi di riprendere il decollo e dato motore sorvolammo la Basilica di S. Apollinare in Classe e poi diretti a Legnago. Da oggi in poi controllo sempre due volte le cinture dei miei passeggeri, giusto per evitare “*martellate*”.

Anche A. Elia Fiorini se ne è andato: *Ciao Elia*, ci rivedremo un giorno, magari al Lido, mi mancano i tuoi dialoghi su tutte le bellezze naturali del mondo che hai visitato durante i Tuoi numerosi viaggi all'estero e nel mondo!

Una nuova Vita aviatoria

Subito dopo il brevetto, continuai a frequentare per qualche mese l'Aero Club di Ferrara, anche per ottenere (*a ferro caldo come si dice*), alcune abilitazioni al volo di altri aeromobili oltre al C152/150 e ottenni quella per il Partenavia P66C e il Tampico TB 9 , nonché Piper PA 28. A conclusione di un ciclo "*full immersion*" di abilitazioni con il mio Istruttore, ottenni anche quelle sui Morane Saulier 880 e 893 ed arrivai ad ottenere l'abilitazione sul passo variabile e carrello retrattile con un SIAI 205/200 dell'allora Presidente dell'Aero Club di Legnago Felice Rettondini. Nella mia attività di Pilota di Aviazione Generale , una delle più grandi soddisfazioni personali fu quella di "*battezzare al volo*" tutti e due i miei figli Martina e Paolo, nonché mia nipote Evelina, la quale a suo volta mi *battezzò* ironicamente *Nonno Lollo*.



Battesimo di Mia Nipote Evelina a Legnago con il Cessna I-ACMQ, era il 30.08.2011

A Martina , Paolo ed Evelina

*Non c'è più bella immagine di un bambino
che esprime il proprio sguardo con un sorriso.*

*Se questo bambino è tuo figlio o tuo nipote
diventa l'immagine della vita in cui hai creduto
e credi .*

*Tutto diventa lode e grazie per l'immenso
Amore di chi ci ha generato .*

*Si rafforza così l'impegno personale di
consegnare il testimone ricevuto da chi ci
ha voluto donare la vita: i nostri genitori .*

*E così il figlio che nasce per Amore porta con
sé l'immagine della vita che...continua ...e
questa fotografia ne è la testimonianza non
solo agli occhi ma anche al cuore
gonfio di felicità.*

Nonno Lollo

Tralasciando la vita aviatoria trascorsa con tanti amici di Legnago e di altri sodalizi, mi tolsi tante belle soddisfazioni nell'andar *a spasso per i cieli*, cito solo alcune mete ed itinerari come l'isola d'Elba, il lago di Garda e la Val d'Adige, Sondrio in Valtellina, Ronchi dei Legionari , Varese - Calcinate del Pesce, Vergiate, Cremona, Modena, Bologna, Ravenna, la Valcamonica da Bassano a Trento e tanti altri viaggi. Spesso si andava a Vallegaffaro, una pista in erba abbastanza curata a quei tempi a ridosso del Boscone della Mesola e gestita dall'Aero Club di Ferrara, al Delta del Po vicino al mare. Ricordo le favolose mangiate di anguilla appena pescata e i cefali di mare appena tolti dalla graticola: ora ho capito perché sono lievitato nel peso corporeo.

Ci stanno pure anche dei voli "*particolari*" come quello che spesso facevo da Legnago a Ferrara entro l'alveo del

fiume PO ad una quota chiaramente – *non molto appropriata* – Non sapevo se ero in barca o in aeroplano, ma conoscevo perfettamente tutti gli ostacoli che avevo davanti :linee elettriche ad alta tensione, ponti, ciminiere e “*no fly zone*”. Uscivo a Pontelagoscuro e poi via per 180°, dopo 5’ arrivavo in aeroporto, a Sud di Ferrara. Ma questo non è un esempio da imitare.

Un episodio che merita attenzione fu il giorno di domenica 22.07.2001, il giorno del G8 a Genova. Io con un collega pilota ex allievo Giovanni d’Andrea, dovevamo portare un Imprenditore a Cannes in Francia per affari di lavoro entro le ore 13,00 e dopo aver aperto un Piano di Volo, partimmo tranquilli . All’altezza di Piacenza l’operatore di Bologna comunicò che non potevo effettuare la rotta approvata e che dovevo virare a Nord su Milano causa “NO FLY ZONE”???

Dopo una animata discussione, eseguii gli ordini e incominciai a virare a Nord . In quel momento fummo intercettati da un Tornado dell’AM Italiana che ci passò davanti a circa 300 metri, quasi volesse controllare le nostre intenzioni. Proseguii come da ordini e non appena fummo fuori da tutte quelle attenzioni (oramai ero in vista di Torino), virai verso Sud ed attraversai le Alpi .

Sbucammo sulla costa ligure tra Mentone e Montecarlo. Mi portai su Cannes dove, dopo un lungo finale da cardiopalma, atterrai.

La signora della Torre di Controllo del *Mendeleef* mi chiese se potevo gentilmente atterrare in 4’ ed io risposi : *affermativo!* Dopo due minuti che avevamo parcheggiato il nostro aeroplanino, atterrò un Boing 737 che evidentemente era appena dietro a noi in circuito di atterraggio. Il volo di rientro fu più morbido e tranquillo in quanto (pur avendo trasmesso il Piano di Volo) ci

mantenemmo ben ad Ovest di Genova e una volta sbucati in Pianura Padana, ci sentimmo a casa anche se mancava ancora un'ora abbondante di volo. L'ambiente naturale che ci circondava con davanti, sullo sfondo, il Grande Fiume, ci dava tranquillità di conduzione del volo, anche se mi dovevo guadagnare sempre la vita rimanendo sempre accorto per cercarmi il punto di atterraggio di fortuna.

Poi a terra, ci riferirono cosa era successo a Genova al G8 e dei relativi disordini con la morte di una persona.

Attività RC con il Gruppo di Legnago

Oltre al volo "reale" in Aviazione Generale con l'utilizzo di vari aeromobili del Aero Club (*Morane Saulier, Piaggio P66C, Socata TampicoTB9, SIAI 260, SIAI Marchetti 205/200 ecc...*) ho sempre continuato a praticare l'aeromodellismo con il Radiocomando. Subito con aeromodelli acrobatici F3A e poi con modelli che riproducevano aeroplani veri, le cosiddette "*riproduzioni*" in scala sempre più grande fino ad arrivare addirittura ad un rapporto di 1:2, cioè la metà del vero *come dimensioni* . Nel primi anni '90, a seguito della frequentazione della scuola per l'ottenimento del "brevetto di volo", diradai la mia presenza con il Gruppo Aeromodellistico di Legnago e frequentai più assiduamente l'Aero Club come pilota.



Lo Stinson L5 e il Piper J3 Cub GIANT SCALE parcheggiati in mostra a Bovolone si notino le dimensioni rispetto alle persone.

Poi seppi che nel 2002, il Gruppo si sciolse a causa della vendita del terreno su cui sorgeva la pista parallela a quella dell'Aero Club, in quanto appartenente al demanio comunale e si trasferì in un altro Comune.

La mia attività aeromodellistica non si è mai interrotta comunque; continuavo a costruire aeromodelli RC *Giant-
Scale* che per la loro complessità durava anche più anni di lavoro e per esigenze di spazio decollavo ed atterravo direttamente dalla pista in erba dell'aeroporto di Legnago (LIDL).-



Foto curiosa sul" realismo dei modelloni" in volo

Il gruppo di Bovolone AVAB.

Ho tralasciato volutamente il fatto che il mio lavoro quotidiano di "Geometra Comunale" si svolgeva dal 1978 a Bovolone. E così tra Legnago, Casaleone e Bovolone , avevo abbandonato oramai qualsiasi contatto con gli altri paesi . Ma fu motivo per attivarmi proprio a Bovolone con un nuovo Gruppo di Appassionati di Aeromodellismo:

AVAB - Amici Volo Aeromodellistico Bovolone e qui riprendere con l'attività di RC in un campo appena sufficiente per decollare e atterrare con i miei *modelloni*, così li chiamavano i miei amici di Bovolone.- Arrivai a costruire un L5 Stinson Sentinel, Stits Playboy e un Piper Cub J3 di circa 5 ml. di apertura alare e con voli molto realistici .

Mi ci voleva un camion per trasportarli e un'ora di tempo per montarli e una per smontarli, e così un giorno, forse stanco e un po' deluso per essere sempre da solo a lavorare , decisi di tornare al *MIO PRIMO AMORE....*



Il Bucker BU 133 Jungmeister di 8 Kg. con Motore bicilindrico sulla pista del GAL dal volo acrobatico molto realistico.

.... IL VINCOLATO!!!!

Il tarlo probabilmente si era risvegliato in me , perché subito mi venne in mente il fatto della leggerezza e del poco ingombro dei modelli in VVC e delle tante soddisfazioni nell'eseguire le figure acrobatiche.

Un'incontro Speciale

Nel 2011 avvenne ancora un cambiamento fondamentale, quasi per scherzo, nella mia oramai lunga attività aeromodellistica.

Spesso mi recavo in quel di Rovigo da un vecchia conoscenza in campo aeromodellistico per acquisti di materiale da costruzione, balsa, accessori ecc ... Piero Cuccolo e Sua moglie Franca, che ebbi la fortuna di conoscere negli anni '60 durante alcune gare (volo vincolato) di combat ed alcune manifestazioni in giro per il Veneto. Parlando con Franca dei vecchi tempi (io ero un ragazzino all'epoca) avevo esternato nel loro negozio il desiderio di riaccostarmi nuovamente al *Volo Vincolato Circolare*, a cui la Stessa Franca, un po' meravigliata mi rispose :

<< C'è un giovane che ti potrebbe dare una mano , proprio perché pratica il VVC in maniera assidua ed è pure bravino! >>.

Mi fece il nome di un certo Giorgio Zenere di Valdagno. Sconosciuto!!! Credo fosse il mese di Marzo o Aprile di quell'anno ed io non mi feci scappare il nome suggerito ed armato di telefono incominciai a chiamare Zenere di Valdagno per un contatto. Dopo vari colloqui e capito che l'attività di Giorgio era incentrata proprio sulla disciplina da me amata : l'acrobazia, mi diedi da fare. Credo di avergli rotto le scatole ed il suo contenuto tanto fui insistente nel chiedere aiuto. Telematicamente dialogai anche con Gabriele Macrì di Lecce che un tempo abitava a Verona (*conosciuto in rete via e-mail*) per avere alcuni disegni di modelli acrobatici. Tra Aprile e Maggio quindi realizzai un modello acrobatico di mia concezione tenendo come base di lavoro quelli del più volte collaudato *Megaton* di S.Cabitza che, a causa della sua mole e forma finale (con modifiche

apportate da me e quindi personalizzato), battezzai “*Ciabattone*”, in quanto nella forma delle ali e della fusoliera, assomigliava molto ad una ciabatta da camera, *che vola pure discretamente*. Nel riprendere l’attività “*di volo vincolato circolare*”, con i primi voli di adattamento in campo a Bovolone, mi presi delle sonore *sbornie*, al punto che qualche volta ho rischiato di vomitare pur di tenere in volo l’aeromodello.

Ma grazie al conforto delle parole incoraggianti di Giorgio Zenere (*contattato esclusivamente telefonicamente fino al Maggio dello stesso anno*) e alla mia testardaggine, superai il momento “*catartico*” delle mie ubriacature e soprattutto superai la paura di non farcela per i tanti anni lontano dal VVC. Insomma ce l’ho fatta a risalire la china e tornare a pilotare il Vincolato.

Fui invitato al raduno di Valdagno che si svolse in Giugno di quell’anno e così conobbi Giorgio Zenere. Infatti la conoscenza fisica con Zenere, avvenne proprio a Valdagno il 12 giugno 2011 in concomitanza con lo svolgimento di una gara/raduno di acrobazia F2B del Cisalpino e relativo raduno di vecchi aeromodellisti nel volo vincolato. Io partecipai al raduno e non alla gara con tre modelli (nel frattempo continuavo a sfornare vecchie glorie), il citato *Ciabattone*, il Tavoletta da scuola *Coccobil che io battezzai Coccoraff* di Mario Arbuffi e il *Foccker I-BAGA 21* di Walter Bagalini di Milano e nel contempo riprendevo a procurarmi e catalogare nuovi disegni di aeromodelli acrobatici degli anni ‘70/’80, giusto per ricostruire l’archivio perso.-

E fortuna ho avuto che un giorno rimettendo a posto alcuni faldoni in garage, ho ritrovato i vecchi disegni degli anni ‘60 dei primi aeromodelli a Volo Vincolato Circolare, tra cui il Pilota 2°, l’Aliante del Don ed altri cimeli che credevo persi....*STUPENDO !*

Come se avessi trovato un lingotto d’oro. A Valdagno fu una giornata memorabile perché in quel frangente, oltre a

conoscere Giorgio, ho rivisto Silvio Facchin vecchio Presidente e componente del GMS di San Bonifacio degli anni '60, Teresiano Bergozza e Pegoraro Gianfranco compagni di gara degli anni '60-'70 ed *ho conosciuto proprio sul campo Luciano Compostella*, un Maestro dell'Aeromodellismo acrobatico italiano e mondiale (Campione Europeo più volte, Campione Italiano più volte ecc...) e mio idolo quindi, che conoscevo e visto solo sulle riviste specializzate.

Ho rivisto anche tanti altri amici e conosciuto nuovi Amici del Vincolato di diverse scuola di Aeromodellismo Italiane (Torino, Piacenza, Treviso, Vicenza e Monza).



Il mio "Ciabattone" vicino sulla sx al "Solar" del campione Europeo Luciano Compostella con a dx Silvio Facchin, seduto Giorgio Zenere con l'Extra "Orma" di Dionisio Furlan

Dopo quarant'anni , a volte ritornano...

Quel giorno, dopo quarant'anni dunque sono tornato a “girare” allo *Stadio Campo dei Fiori di Valdagno* e giustamente l'autore dell'articolo sul *Notiziario di Volo Vincolato*, menzionò l'evento. Fu una giornata a dir poco **memorabile**, carica di ricordi, tutto mi sembrava meraviglia, per essere lì nel campo che mi vide un tempo ragazzo degli anni '60 e '70 a girare nella spensieratezza di una giornata irradiata dal sole .

Giornata stupenda anche per merito dello stesso Zenere e Staff che ha saputo organizzare in maniera impeccabile e stupenda la giornata, a partire dal saluto mattutino (*molto importante*), al saluto serale con stupenda pausa pranzo in Compagnia (ottima la formula buffet, Ti fa sentire subito a tuo agio).

Confesso che nel tornare a casa, non dimenticai di ringraziare il Padreterno per quanto avevo vissuto nella gioia di quella giornata inaspettata!

Ed eccomi rientrato quindi nel volo vincolato circolare, ma, mi accorsi che il tempo ormai era passato ed il mio stato di pilota/costruttore di volo vincolato , di modelli acrobatici, era ormai vecchio e superato, perchè fermo a quarant'anni prima. Ma ecco che la mia nuova conoscenza improvvisamente si apre per me come un fiore al sole e mi fa riguadagnare il tempo perduto, quando per imparare e per capire, stappavo il mio naso su quella finestra polverosa dell'Oratorio San Giovanni Bosco di S. Bonifacio. Ma stavolta ho trovato la disponibilità e la pazienza di una bella persona o meglio di un “Amico che tanti vorrebbero avere” .

Giorgio Zenere

Giovane d'aspetto, frizzante nell'animo, sempre propositivo e disponibile al dialogo, molto preparato in tutto e con un particolare trasporto ad aiutare chi, come me, in quel particolare momento della vita ne aveva veramente

bisogno, le Sue parole diventarono “oro” per me per rinfrescare ciò che oramai avevo scordato. Giorgio ha capito il mio stato d’animo *DI AEROMODELLISTA RIMASTO INDIETRO CON I TEMPI MA DESIDEROSO DI RICOMINCIARE* e rimbocatesi le maniche mi ha dato non una, ma due mani trasferendo la Sua conoscenza in campo aeromodellistico a me che in quel momento diventavo per eccellenza : **Suo allievo!** E questo, non solo nella conoscenza di nuove tecniche costruttive e di utilizzo di nuovi materiali e motori, ma anche nel riprendere la tecnica di volo, vista la mia continua ubriacatura durante i voli che continuamente mi mettevano in crisi esistenziale. Infatti ero arrivato a pensare che forse non ero più in grado di operare con il Volo Vincolato Circolare a causa della troppa astinenza legata all’età. Diciamo che la fiducia in me stesso era stata messa a dura prova e qualche volta ho pensato, lo confesso, di non farcela e quindi di smettere! Io che al posto del sangue ho essenza di cielo nelle vene, ero improvvisamente diventato da pilota istruttore, “*allievo*” ma in maniera molto positiva , perché mi sentivo ancor più giovane.



*Dopo un giorno di volo col VVC, il Volo con il Cessna a Legnago
“Il Primo giorno dell’anno con Giorgio Zenere”*

Ma considerato che il Grande Luciano Compostella aveva ben 77 anni (nel 2011) ed era ancora un *ragazzo* con la manopola in mano e che altri presenti, tutti sui 60 anni non presentavano particolari difficoltà; grazie alla fiducia infusa in me da Giorgio ed al Suo esempio, mi convinse che era questione di tempo e la cosa sarebbe andata a posto. E così fu! E' proprio vero:<<*le parole smuovono, l'esempio trascina e per me **Giorgio Zenere**, analogamente a **Luciano Compostella** furono esattamente questo, un potente Motore che fa superare ogni difficoltà >>.*

Con i disegni fornitimi da Giorgio e da tutta la mole dei suoi consigli utili, incominciai a costruire un acrobatico che io definirei *d'epoca moderna*, in quanto realizzato con una tecnica completamente diversa da quella di quarant'anni prima. Sistema diverso di assemblaggio, colle nuove, sistema completamente diverso di tagliare i materiali ecc.... Tante cose da imparare, da capire e da assimilare nello svolgimento del lavoro di Aeromodellista .

Come ha giustamente scritto lo stesso Giorgio in un articolo, sembrava di essere il protagonista del film *Corto Circuito*, il cui protagonista un robot nell'imparare chiedeva continuamente "*Imput*". Ho riscoperto un mondo nuovo, molto più piacevole degli anni '60/'70 e quel che ha reso stupendo questo periodo , ad ogni mia domanda vi era una risposta esauriente e precisa del mio Maestro Giorgio.

E poi– *il quattro tempi*, meglio noto come "four stroke" della SAITO Giapponese a me completamente sconosciuto, ma stupendo da vedere per le sue aste delle valvole, il monoblocco del carter, che mi ha dato e mi sta dando enormi soddisfazioni.

E qui cade l'asino come si dice – *cosa me ne faccio di un motore se non so usarlo?* Ma grazie a Zenere tutto si è risolto .



In volo su Thiene e Valdagno sul Cessna 172 ai Comandi l'allievo Giorgio Zenere "Inversione di ruoli provvisorio", poi toccava a me fare l'allievo nel VVC

I primi tempi delegavo Lui alla messa in moto perché mi prendevo dei sonori nervosi in quanto non ne voleva sentire di mettersi in moto, ma poi...Non solo ho imparato a metterlo in moto al primo colpo, ma ne ho carpito molti segreti . Per esempio in caso di pioggia è meglio tenerlo bene all'asciutto tappando il tubo di aspirazione del carburatore e via via saper ascoltare i suoi giri.

Ora non potrei farne a meno, pensare che precursore di questa *dotazione motoristica* in Italia e quindi nella nostra categoria F2B è stato proprio LUI , Luciano Compostella.

Il Solar

Tra il Dicembre 2011 e Gennaio 2012, dopo aver assaporato *il volo* dei due Solar di Giorgio e apprezzato la loro maneggevolezza, me ne innamorai e realizzai il Primo "Solar di Luciano". Esteticamente carino, di colore bianco a strisce nere e gialle, ma purtroppo pesantino rispetto ad uno *standard acrobatico da gara*, per cui con fatica riuscivo a realizzare tutte le figure del programma acrobatico FAI. Assaporai la differenza di volo provando i Solar di Giorgio

e mi resi conto che per volare come Dio comanda – *bisogna stare leggeri nella costruzione* .

Non ci pensai molto e già nel mese di febbraio 2012 realizzai il Secondo Solar, dovevo solo star leggero con tutto e specialmente nella scelta del balsa .

Ero talmente entusiasta del sistema di costruzione che realizzai in pochissimo tempo cinque o sei modelli tra cui ancora un altro Solar. Tutto questo chiaramente si è reso possibile grazie al “*laboratorio* ” che mi ero creato non molto lontano da casa mia, in un sottotetto della pertinenza della casa di Zia Bruna che amorevolmente mi aveva prestato e che io mi sono sistemato a fucina aeronautica.



Il primo Solar “non si scorda mai !

Ora la Zia è passata a miglior vita e l’immobile è oggetto di eredità da parte di Simonetta, ma stante ai tempi di magra nell’edilizia, credo che farò a tempo ad invecchiare prima io prima di lasciarlo per vendita .-

E’ un sottotetto di circa 40 mq. accessibile da una scala in legno interna, foderato sulle pareti di attrezzature e modelli che ricoprono il nudo mattone.

L’ambiente ideale per la mia produzione aeronautica che accoglie anche molti libri e manifesti.

Dunque i modelli acrobatici in Volo Vincolato Circolare non mi mancavano, al punto che lo stesso Giorgio un giorno mi disse, << *Basta costruire Raff., ora pensiamo ad imparare a volare bene e a perfezionare le figure acrobatiche*>>! Sacrosanta verità.



Il Solar sul tavolo del mio laboratorio

Era consuetudine infatti di quel periodo, già nell'autunno del 2011, ritrovarci a "girare" in quel di NOVE di Bassano del Grappa come ospiti del carissimo Amico Giuseppe Càrbini del Gruppo "Francesco Baracca" di Bassano, il quale è non solo il Presidente del Gruppo Aeromodellistico omonimo, ma anche il Segretario di SAM 2001.

SAM 2001 : la Storia e che cos'è (dal sito ufficiale SAM 2001)

I primi germogli dell'aeromodellismo Old Timer datano a metà degli anni '50. Alcuni articoli apparvero su Model Airplane News nel 1955 e poi nel 1959. In quell'anno Joe Wagner dette vita al Model Engine Collector, che contribuì a radunare i collezionisti di motori. La prima gara di cui si abbia notizia si tenne nel 1961, organizzata dall'Associazione Aeromodellistica di Stockton su proposta di Bob Bowen, membro della stessa e di John Pond, dei Vultures di San Francisco. La cronaca apparve sul numero di maggio 1962 di Model Airplane News e fu la scintilla che accese il movimento. Pond e Bowen si dichiararono disposti a fornire, a chiunque li chiedesse, copia dei propri disegni o a disegnare quelli che non c'erano. Nacque così

la "SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS". furono organizzate altre gare negli USA e in Canada e, nel 1964, in Inghilterra. Nel 1963 Tim Dannels fondò l'ENGINE COLLECTORS JOURNAL, che divenne il bollettino dell'aeromodellismo old timer e dei collezionisti. Furono fondati i primi chapters di quella che iniziò a chiamarsi, per semplificare, SAM.

In Italia il movimento iniziò a svilupparsi nei primi anni '80. Le cronache riportano che il 15 settembre 1985, a Malpaga (BG), si tenne il 3° Raduno Internazionale Aeromodelli d'epoca, riservato a tutte le categorie di aeromodelli progettati prima del 1950. Segno che ne erano stati organizzati altri due, di cui però non c'è traccia. L'organizzatore fu Giorgio Rabaglio, fondatore del Gruppo "Falchi" di Bergamo. Vi parteciparono 67 aeromodellisti con un centinaio di modelli e altri venuti a ... vedere di cosa si trattava. I primi ad essere stupiti dal successo del raduno furono gli organizzatori. Ma l'11 settembre 1984 in molti si erano già trovati nel campo di "Arizona 2000" per un analogo raduno organizzato da Giulio Dorio. Nel 1986 fu organizzato un raduno a Pavullo del Frignano (MO) e da lì ... Il 18 marzo 1987 Ivan Poloni, segretario della neonata SAM ITALIA, diramava un foglietto, battezzato AIAS NOTIZIE, col quale dava conto della situazione di cassa e pubblicava il verbale di una riunione tenutasi a Milano il 22 febbraio 1987 nella sede del Mach Aurora. Nell'aprile del 1988 usciva il primo numero de L'AQUILONE, Notiziario dell'Associazione Aeromodellismo Storico SAM Italia - Chapter 62. Il redattore era Cesare de Robertis.

Nel 2001, a seguito di differenti opinioni su importanti questioni associative, un gruppo di soci riteneva opportuno fondare un altro "chapter SAM".

Nasceva così la associazione: L'Aquilone SAM 2001 che è una delle sezioni in cui si articola la Society of Antique Modelers, un'organizzazione mondiale che riunisce tutti gli appassionati di aeromodelli d'epoca.

Uno – e forse il più importante – degli scopi che si prefigge la SAM è la ricerca, la salvaguardia, la valorizzazione e la diffusione di ogni testimonianza e documentazione della storia dell'aeromodellismo. Questa banca-dati costituisce un patrimonio di valore immenso per la nostra generazione e le generazioni a venire.

GLI AEROMODELLI D'EPOCA

In Italia sono considerati d'epoca gli aeromodelli progettati e pubblicati prima del 31 dicembre 1950. Per il volo vincolato le date-limite sono differenti per le diverse categorie, arrivando, per esempio, al 1969 per l'Acrobazia "Nostalgia".

In una società sempre più assetata di tecnologia e sempre più orientata verso il "pronto all'uso/usa e getta", capita – talvolta – di riscoprire il piacere di un lavoro più artigianale e personale. Gli attuali modelli radiocomandati, frutto di uno stupefacente hi-tech, lasciano veramente poco spazio all'estro personale e, in molti casi, all'intervento manuale.

Quella di costruire un modello d'epoca è una scelta culturale, emozionale ed artistica: la ricerca storica, la costruzione in legno e seta, le prove sul campo di volo sanno dare un piacere sottile difficile da esprimere a parole. E' trascorso più di un secolo dal volo del primo aeromodello, e chi si dedica agli oldtimers ha la rara opportunità di rivivere la storia dell'aeromodellismo e di risperimentare le soluzioni costruttive ed aerodinamiche adottate dai grandi campioni del passato.

E non è neanche necessario disporre di grandi laboratori, attrezzature e molto tempo libero: tutta una schiera di fabbricanti e artigiani mette a disposizione dell'appassionato una marea di scatole di montaggio e accessori in grado di soddisfare ogni necessità e ogni gusto, dal motomodello da tre metri al modello a elastico da trenta centimetri.

I MOTORI D'EPOCA

Anche se nessuno vieta di montare su un oldtimer un motore moderno (anzi, è una scelta condivisa da molti), la ricerca, il restauro e la messa a punto dei motori d'epoca costituiscono un campo estremamente stimolante, che talora diventa un'area di ricerca parallela o l'interesse principale di chi vi si dedica.

Sui campi di volo, tra il sibilo dei motori moderni, sentire emergere il rombo di un Super Cyclone o il gracchiare di un Atomic dà ai nostri voli una caratteristica particolare e molto emozionante.

Anche qui, esistono artigiani che offrono repliche di motori d'epoca in tutto simili agli originali ed a costi veramente accettabili, consentendo quindi di venire in possesso di pezzi altrimenti rarissimi o introvabili....

Quale privilegio conoscere un personaggio del genere , la cui conoscenza in campo aeromodellistico parte dai primi pionieri per arrivare a tutte le iniziative dei giorni nostri e detentore di molta esperienza in campo aeromodellistico anche grazie alla propria attività lavorativa in campo militare.

Sempre in continua evoluzione nell'organizzare incontri , convegni e mostre , nonché manifestazioni con lo scopo di diffondere la passione del volo di uno spirito indomito pareggiabile ad un eterno giovane alla scoperta di tutto ciò che può essere sperimentale e sconosciuto.-

Non so quanti libri di Aeromodellismo anche "storici" possieda ed abbia scritto o ha dato la propria collaborazione ;

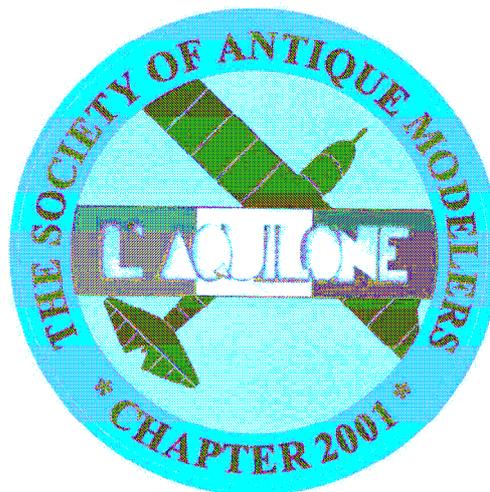


Pino Càrbini , Segretario SAM 2001 che scrive sull'”Aquilone” , con Giorgio Zenere e l'Autore a Nove di Bassano del Grappa per gli allenamenti in F2B

Ha perfino stimolato il sottoscritto a scrivere questo libro , anche se inizialmente aveva per oggetto il raccogliere la Storia di una Ditta di Aeromodellismo di Torino: L'Aeropiccola ! Che ha sfornato numerosi disegni e scatole di montaggio di molti modelli in Volo Vincolato Circolare fin dagli anni '50.- Ditta che ha tenuto a battesimo generazioni di giovani fornendo loro il materiale necessario , fino agli anni ' 80 quando chiuse l'attività.

Molti i personaggi dell'Aeromodellismo di tante specialità e dell'Old Time del secolo scorso, Lui gli ha conosciuti e quindi io lo definisco una fonte meravigliosa di conoscenza e di testimonianza della Storia dell'Aeromodellismo .

Dialogare con Pino quindi risulta non solo piacevole , ma è ascoltare e conoscere la vera storia del volo aeromodellistico che spazia da inizio secolo , fino ai giorni nostri, ricco di nozioni , avvenimenti e personaggi .- E non parliamo di motori: la Sua specialità non solo nella catalogazione , ma nella ricerca anche di rarità per il gusto di conoscere. Un libro aperto parlante che molti dovrebbero consultare per apprezzare.



Il logo SAM 2001

Competere per essere aggiornati ed efficienti : Le Gare

L'anno 2012 si apre per scelta comune, come l'anno del mio debutto in "pubblico", nel senso che Giorgio (ZG) mi spronò a partecipare alle prime gare anche se non ho assolutamente velleità di vittoria: devo confrontarmi prima e valutare, vedere e capire e così fu!

Nel febbraio andai con Lui a Bergamo (Grassobio) alla Tavolettata d'Inverno e rividi il Buon Ivan Poloni che non vedevo da almeno trent'anni ma che conoscevo da tanto tempo. Mi portai più di un aeromodello, tra cui la copia del FURO di ZG con il quale mi cimentai in alcune evoluzioni acrobatiche, ed altri modelli messi in bella mostra statica.-

La mia prima gara fu il Cisalpino a Desio/Monza (MB) il 20.05.2012 dove con mia sorpresa arrivai 3° nonostante il motore non mi partì al secondo lancio a causa dell'umidità. C'era presente anche Luciano Compostella che mi osservò e mi disse semplicemente: <<Devi volare ancora e ti devi esercitare >>.



*Ivan Poloni il Grande Saggio dell'Aeromodellismo Italiano.
Ritrovato a Grassobio (BG) dopo più di trent'anni che non lo vedevo.
Possiede uno spirito aeromodellistico e aeronautico Unico al Mondo
Ha imparato anche ad utilizzare il computer per mantenere ed
incrementare il dialogo con Tutti gli Amici Aeromodellisti e qualche Pilota i che
amano il volo. Farlo alla Sua veneranda età non è da poco : GRAZIE IVAN!*

Il buon Cappi a corredo di quanto suggerito da Luciano , mi disse che ero sulla buona strada e di continuare così e di tenermi stretto *Giorgio Zenere e i Suoi insegnamenti.*

PAROLE SACRE!

Ascoltai dalla voce di Luciano Compostella gli episodi che sono accaduti durante le prove di allenamento all'Europeo del 1997 e della rottura con veloce riparazione del "Solar" da parte degli Amici presenti Ballesio, Fiussello, Maggi e altri, con cui poi vinse l'Europeo. Fantastico!!!



I due Big del VVC : Luciano Compostella e Clemente Capi con il sottoscritto, si parlava di Teoria del Volo in VVC a Desio(MB)



Il Gruppo di partecipanti alla gara di Desio nel 2012

Quell'anno conobbi quindi anche Clemente Cappi, un gran Signore a cui piace dialogare e raccontare di tutto, pilota di aliante e conoscente e praticante da molto tempo del V.V.C. F2B. Un altro pilastro del VVC fin dagli anni '50.- Il mio stato d'animo di quel giorno era alle stelle non tanto per la coppa che portai a casa, ma per le parole che mi disse il mio Capitano Zenere circa le mie potenzialità e per quanto avevo imparato e vissuto in quella giornata.

Ebbi comunque occasione di ascoltare da Lui ulteriori suggerimenti per gli errori commessi in volo e misi in cassetta.-

La seconda gara, sempre del Cisalpino, quella in cui l'anno precedente partecipavo come simpatizzante, la feci il 17.06.2012 a Valdagno allo Stadio dei Fiori con il Terzo Solar, realizzato appositamente e tirato a lucido e che ribattezzai *Solar Charleston* .



Il Solar "Charleston" a Valdagno, Sx. Pino Càrbini , G. Zenere e Bernini A.

Un aeromodello originale nei colori, leggero, ma non stabile nel volo. Due voli discreti per il piacere mio e di Giorgio ed il risultato fu 3° posto di nuovo in ACRO. Vi era una terza gara in quell'anno il 9.09.2012 a Ciriè (TO) ma non ebbi la possibilità di andare in quanto in quel periodo "tornava a casa" mia figlia Martina con mia Nipote Evelina ed il genero Paolo dall'Egitto.

L'Egitto che era ed è tutt'ora *terra di movimento politico*, ma che fortunatamente non mi ha mai dato modo di grossa preoccupazione in quanto mia figlia era residente a Scharm el Scheich sulle rive del Mar Rosso a ridosso del Sinai ove non vi era attività politica o militare e che ora risiede a Hurgada, parte Africana dell'Egitto ove pare la "rivoluzione" non abbia avuto per il momento risvolti drammatici e dove il turismo può ancora essere considerato tranquillo e privo di preoccupazioni.



Martina , Paolo ed Evelina sull'Harley (che non è una moto è **LA MOTO!**)

L'anno 2012 si chiuse con la costruzione di almeno sei o sette aeromodelli tutti belli tosti, al punto che gli amici ci scherzano sopra e mi chiedevano: *A quando l'ultimo Raffaello*”? E io: <<ragazzinon so devo recuperare il tempo perduto >>!!!



Franco Pegoraro ,Io e Giorgio Zenere : due Solar e un Extra a Nove di Bassano del Grappa per gli allenamenti

Altri Amici

Sempre in quell'anno per accompagnare Giorgio al Campionato Italiano e del Mondo, ho partecipato anch'io

La caricatura del Gruppo Foccher



Josef Von Càrbinen

Gheoge Von Zeneren

Raff Von Brentonen

alla Gara di Lugo di Ravenna, a raduni quali la Tavolettata D’Inverno che ogni anno organizza il Gruppo Falchi di Bergamo ed ai raduni a Nove di Bassano del Grappa grazie all’ospitalità di Giuseppe Càrbini, ove conobbi anche Laghi Giordano e molti altri modellisti.-

L’anno 2013, riapertosi con la partecipazione alla Tavolettata d’Inverno del Gruppo di Bergamo, ha visto con quella occasione, nascere in maniera goliardica, un gruppo di amici che io definisco :

“Il Gruppo Foccher” composto appunto da Pino Càrbini, da Raffaello Brentonego e Giorgio Zenere che in una domenica assolata, proprio a Nove di Bassano del Grappa hanno deciso di eseguire un volo *a tre* con modello I-Baga 21- Foccher di W. Bagalini di Milano, che per l’appunto sono stati costruiti entrambi dal sottoscritto – *tanto per cambiare*.



*Pino , Raffaello e Giorgio a Zanica (BG) nel 2013 che freddo!
I TRE DEL GRUPPO FOCCHER*

E' stata una giornata all'insegna del puro divertimento e della reciproca collaborazione, senza competizione, solo per il gusto di vedere e ascoltare tre motori che suonavano come tre violini. In quel momento avevamo **TUTTI E TRE *QUINDICI ANNI CON LA MANOPOLA IN MANO A CENTRO CAMPO!!!***

Quel giorno io predisposi una specie di pergamena in triplice copia con la foto del "trio" che sottoscrivemmo quale – pietra miliare – per ufficializzare la nostra unione che spero continui feconda in tanti campi e sia motivo di associazionismo tra le persone accumulate dalla stessa passione.

Per essere ancor più esaustivo di che cosa si provava in quel momento in n quella giornata di sole e dello stato d'animo vissuto, vorrei riportare queste meravigliose righe poetiche e ringrazio chi le ha scritte :

Cinzia Rizzo.

***Non ci sono vecchi
su questo prato
hanno tutti
visi da ragazzo
e occhi che ridono.***

***Il cuore
è in fondo al filo
e fa capriole
su un'ala colorata
e canta col motore
e appende il sogno
a una corda
di carta velina***

Bassano del Grappa 24/04/2005

L'anno proseguì con la nostra partecipazione alle gare in programma di F2B appunto Acrobazia in Volo Vincolato Circolare, eravamo diventati una squadra oramai, anche se di soli due elementi, e TUTTI si erano accorti del nostro affiatamento.

Da un punto di vista personale le cose andavano bene e “la famiglia” anche se frazionata tra l'Italia e l'Egitto tutto andava bene ed ogni tanto si andava in volo in oriente a trovare mia Nipote Evelina che definisco sempre “*la Principessa*” in quanto il Suo Stupendo nome fiabbescamente è legato ad un racconto per bambini .



Le mie Donne...figlia , nipote e moglie

Purtroppo il 2013 fu segnato da imprevisti lutti .

il primo :

Dapprima con una serie di telefonate e messaggi telematici e dopo ...

dai giornali che Ti fanno pensare che il tempo è inesorabile come una cesoia e che prima o dopo l'uomo è destinato ad affrontare:

la dipartita di RIZZARDO TREBBI avvenuta il 28/03/2013.

L'articolo del Corriere della Sera riportava:

Il personaggio È stato a lungo Istruttore di piloti ed esaminatore –

L'addio di Rizzardo Trebbi 71 anni da Signore delle nuvole

In nemmeno cento giorni un male che non perdona («un clandestino a bordo» come lo chiamava lui) ha portato via Rizzardo Trebbi gloria bresciana dell'aviazione, il maestro di centinaia di piloti, l'uomo che ha raggranellato record, che ha collezionato 36mila ore di volo (duemila di notte) di cui 20mila come istruttore. Il resto del tempo è stato con i piloti che hanno voluto accanto il maestro noto per l'esperienza. Per dieci anni ha esaminato i candidati alla licenza di pilota privato nelle commissioni incaricate di esaminare. Insomma: se ne è andato il signore delle nuvole, un gigante del cielo. Nato il 5 maggio 1940 aveva conseguito il brevetto di volo a 26 anni su Piper J 3 e su Macchi. Non pago, eccolo , poco dopo, al corso di acrobazia su velivoli MC 416 e SAAB 91C. Da lì tutto un crescendo. I suoi maestri avvertono la sua straordinaria capacità di comunicare e gli affidano l'incarico di tenere lezioni ai suoi colleghi. Ha così modo di dimostrare che ha stoffa per essere un ottimo istruttore. Dal 1969 inizia a tenere regolarmente lezioni teoriche di tutte le materie previste per i corsi di pilotaggio. Così come ama far lezioni ? grandi piloti usciranno dalla sua fucina ? parimenti ama

aumentare le esperienze di volo. E a trent'anni eccolo pigliare un altro brevetto all'aero Club di Verona: quello di aliante veleggiatore. Per 5 anni si dedica al volo a vela e nel frattempo eccolo impegnato nel lancio di paracadutisti da diversi tipi di aerei, fino a quando non decide egli stesso di indossare il paracadute. Un altro modo di navigare in cielo. Nel 1979 affronta il volo strumentale, si iscrive in Florida (American Flyers) e consegue la licenza di pilota commerciale e l'abilitazione ai plurimotori. Inizia anche la sua attività di autore di testi legati al mondo dell'aviazione. Ne scriverà una decina. Nell'82 esce la prima edizione di «Teoria del volo», prezioso strumento per piloti dell'Aviazione Generale. Da quel momento viene accolto fra i giornalisti aerospaziali italiani. In un crescendo di successi Trebbi colleziona fra il 1989 ed il 2004 8 traversate atlantiche. Nemmeno l'avanzare degli anni ferma questo bresciano con il cuore d'acciaio. Anzi: nel 2006 consegue nuovamente la licenza di pilota di aliante veleggiatore che aveva lasciato scadere. Tutto questo per ripetere una esperienza del 2002 quando, con un amico, aveva conquistato il record italiano dei mille chilometri di volo a vela.



Grazie Comandante Trebbi!

Il secondo

Con una telefonata fatta dall'Amico Alberto Maggi a Giorgio Zenere, abbiamo appreso che il giorno 6 luglio 2013 se ne era andato *prematamente ed improvvisamente* Luciano Compostella e che i funerali sarebbero stati celebrati il 12.07.2013 nel Duomo di Monza.

Quel giorno partimmo Io , Giorgio Zenere ,Giuseppe C`arbini, Sergio Tomelleri e Giordano Laghi con un unico automezzo da Verona e partecipammo all'esequie in Duomo con la maglietta del rispettivo gruppo aeromodellistico .

C'erano presenti molti Amici di Luciano, vecchi e giovani, tutti ricordavano nei propri dialoghi Luciano, con un velo di tristezza e a volte con un sorriso.-

Un articolo di un giornale locale riportava:

“Nei giorni scorsi è mancato Luciano Compostella, un grande aeromodellista italiano che nella sua carriera ha conquistato - sia a livello nazionale che internazionale - i principali riconoscimenti nella specialità del volo vincolato circolare F2B acrobazia, ottenendo fama mondiale. Nato a Monza ad iniziato l'attività aeromodellistica nel 1959 e già dopo pochi anni, nel 1962, entrò a far parte della squadra nazionale italiana: era dotato non solo di capacità costruttive sostenute da una profonda conoscenza tecnica, ma soprattutto era un “manico” di tutto rispetto, con una abilità di pilotaggio che lo metteva alla pari coi migliori assi dell'acrobazia di tutto il mondo. L'Unione Società Sportive Monzesi gli ha assegnato l' Insegna d'Oro nel 1994 ed ha ricevuto un riconoscimento nel 1998 dalla Regione Lombardia dalle mani dell'allora presidente Roberto Formigoni.



Luciano Compostella , Raffaello Brentonego e Giorgio Zenere, nell' ultima gara e Sua ultima Vittoria nel Campionato Cisalpino F2B Anno 2011 (Ristorante da Gianni a Valdagno)

E' stato sette volte Campione Europeo, due volte Campione Europeo a Squadre e ventitre volte Campione Italiano sempre della categoria F2B” .

Queste sono notizie che ti mettono a terra moralmente, in quanto a volte non si riesce a dare spiegazione per quanto accaduto e dal vuoto che lascia, ma che fanno parte della vita e quindi rialzata la testa e l'animo, sull'esempio di questi personaggi che ho avuto la fortuna di conoscere ho ricominciato il mio percorso aviatorio.

Il Campionato Cisalpino e gli Acrobaticari*

La prima gara dell'anno del Cisalpino F2B fu a Piacenza, il 21.04.2013, una località ove non conoscevamo l'ubicazione esatta della pista.

Io e Giorgio Zenere dopo aver “navigato” nella Pianura Padana per arrivare al campo di volo di Piacenza con la cartina alla mano. La situazione meteorologica della giornata si presentava come una sorta di cappa nera formata da nubi che non promettevano nulla di piacevole e

infatti così fu. Salutato l'amico Piacentino Angelo Bernini all'arrivo e tutti gli altri acrobaticari, incominciammo la gara e andò bene per la prima parte della mattinata e quindi il primo volo per tutti è stato fatto sotto una pioggia "tenue ed accettabile" ma dopo, con il secondo lancio, mi ricordo ancora la schiena e le mutande bagnate ed il fatto che non riuscivo a vedere il modello in volo dalla forte pioggia e il freddo atipico di quella stagione, avevo le dita anchilosate!!!

Giorgio invece, come si usa dire è stato "graziato" per aver centrato un attimo di pausa idrica.

Nonostante l'abbondante pioggia, sotto il tendone ci siamo riparati e rimpinzati delle cose buone piacentine in sana allegria. Risultato, ci siamo divertiti un mondo e la compagnia era squisita.

La prima gara di Campionato Italiano si svolse a Modena presso il Gruppo Secchia il 26.05.2013, una bella realtà di gruppo aeromodellistico che ha saputo organizzarsi e modernizzarsi nelle strutture. Ha realizzato una pista in asfalto per la velocità e l'inseguimento o team-racing e dispone di una pista per l'F2B in erba, ed inoltre è dotato di sede con sala ristorante – bar. Il massimo per trascorrere all'aperto questo tipo di attività. –

La gara andò così, così e per la prima volta, sinceramente pensai solo a portare a casa il modello a causa del forte vento e quindi non mi interessò il risultato, in compenso comunque fu sempre una bella giornata trascorsa in compagnia, che mi consentì comunque di mettere nella cassetta degli attrezzi dei buoni insegnamenti. -

Imparai a fermarmi di fronte a situazioni meteorologiche avverse e a saper "rinunciare".



Il Gruppo degli Acrobaticari alla Gara di Modena

Il 9.06.2013 la seconda Gara di Cisalpino a Valdagno Stadio dei Fiori, meteorologicamente parlando, la giornata si presentava spettacolare, calma di vento e sole estivo che accarezzava le guance. Lo stadio era tirato a lucido come una bella donna prima di un incontro amoroso, stupendo! Il merito va tutto a Giorgio Zenere e al suo Staff per aver organizzato prima e bene tutto. Ma alla fine purtroppo il diavolo ci ha messo la coda. Subito dopo il secondo e ultimo lancio è incominciato a piovere.

Fortunatamente tutto era già finito e la premiazione si svolse negli spogliatoi dello stadio, all'asciutto ed in allegria.

Giornata quindi stupenda, lauto e squisito pasto in compagnia (ottima la formula del buffet) e quindi tutto è filato liscio come l'olio. Il risultato non è stato dei migliori in quanto non ho potuto migliorare il punteggio del primo lancio per la presenza all'interno del serbatoio del mio "Girello" di un "alieno", ovvero un pezzo di stagno (*saldatura fredda*) che mi ha scombuscolato la

carburazione e quindi sono andato peggio del primo lancio e fuori tempo .

Eloquente è la mail che ho ricevuto il giorno dopo da Giorgio che io simpaticamente chiamo,

Capitano mio Capitano!

*Ciao Raff,
adesso ho mandato a far in brodo il lavoro, per dedicare
10 minuti a te!!*

Intanto grazie delle foto che andranno a completare le mie.

Vorrei fare delle considerazioni: purtroppo sono uno al quale piace fare le cose per bene e voglio che la gente trovi "a casa mia" quello che io vorrei trovare a casa degli altri, forse e' per questo che la gente si sente in qualche modo coccolata quando viene a Valdagno. Se hai notato quest'anno non e' rimasto nessuno al campo a consumare i panini portati da casa, ma hanno preferito venire da Gianni alla Campagna.

Secondo me la formula buffet+ pranzo e' micidiale!!! Tu arrivi affamato e assetato e da subito ti puoi mettere a tavola a mangiare e bere in attesa che arrivi il pasto vero e proprio. Detto questo veniamo a noi e al resoconto della gara di ieri.

L'ago della bilancia tende al positivo anche se e' stata la prima volta che ti visto perdere le staffe!! Ricorda che si tratta sempre di un gioco, per quanto impegnativo ma di un gioco!! Ieri al primo lancio hai volato veramente bene (lo dimostrano i punti), l'unica cosa stonata e' stato il fuori tempo... pazienza.

Il secondo lancio non e' stato migliore del primo, il problema della partenza forzata, il motore che sparava non ti sono andati bene per replicare il primo volo:

Il modello veloce e tu nervoso. Quando sei atterrato che ti sei incazzato mi e' DISPIACIUTO per un verso E MI HA FATTO PIACERE dall'altro.

Mi e' dispiaciuto perchè vedere una persona incazzarsi mi dispiace, ma nello stesso tempo avevo capito che la mia cura aveva cominciato a farti effetto!!

Il batterio che ti ho "iniettato" si chiama competizione, agonismo, il voler andare avanti, a migliorarsi, a fare sempre meglio... costi quel che costi!!!

Vuoi che ti dico cosa ti sta passando per la testa?: semplice oggi vado a Bovolone e provo solo i tempi serbatoio.....di quanto ho sbagliato?

Ho percorso anch'io questo sentiero e so perfettamente cosa si prova e so perfettamente come ti sei sentito ieri.

Quante volte ho perso occasioni per stare davanti a qualcuno e vedere svanire il risultato per un fuori tempo.

Ti racconto un episodio: all'inizio, quando c'era ancora la categoria esordienti o sport, ero in battaglia con Dal Maso per una finale del Cisalpino.

Lo sai che ha vinto lui perché io avevo fatto fuori tempo?...ma sai che quella volta avevo fatto fuori tempo per 1 secondo?7'01" Cosa dovevo fare ?...niente me la sono messa via e mi sono detto che devo essere piu' preciso di quanto non lo ero stato fino a quel momento.E' questo il bello delle competizioni e delle gare : il continuo volersi migliorare e fare meglio!!!Quindi adesso si gira pagina, hai un modello che tutti hanno elogiato e che anche io ho visto bene. Dobbiamo cominciare a essere costanti e non abbassare la guardia.....non e' detto che quello che

funziona oggi funzioni anche domani!!! Quindi comandante avanti: manteniamo rotta e quota !! Ciao Giorgio .

Grazie Giorgio ! QUESTO è il vero “**cum grano salis**” che serve a me per crescere e capire e soprattutto imparare dai propri errori. Infatti, due giorni dopo a Valdagno, dopo aver pulito il serbatoio ripetutamente e scosso ben bene, abbiamo scoperto che al suo interno vi era un pezzo suonante di stagno da 1 mm quadrato (saldatura fredda) che andava ad otturare il tubetto del serbatoio.”*L’alieno occulto*” otturava non in maniera totale l’alimentazione ma sufficiente però per alterarla e questo grazie alla Tua ostinazione e testardaggine nella ricerca “*del perché è successo*”- *capire per evitare che non succeda più!*



Foto di Gruppo a Valdagno 2013

Il 22 e il 23 giugno 2013 partii da solo per Ciriè (TO) in quanto Giorgio era impegnato nel lavoro e non poté malincuore partecipare alla gara denominata 2^a Prova di campionato Italiano Intitolata allo scomparso Franco

Ballesio e valevole come World Cup. Partii da solo dunque con Piano di Volo Torino Ciriè verso le 2 del mattino del 22 e arrivai a Ciriè in pista verso le 6 e fui ricevuto dall'Amico Olimpio Torchio che da buon "custode" dormiva nel suo "camper".

L'impatto è stato stupendo – il silenzio interrotto solo dal cinguettio degli uccelli e dallo scrosciare del fiume sottostante, la natura si stava risvegliando, ai miei occhi la pista in asfalto circolare incastonata nel verde del bosco. Fu una sensazione bellissima che fermai in poche righe scritte al Presidente e Giudice Guido Fasano appena tornato a casa anche perché la Compagnia degli Acrobaticari era fantastica e mi sono sentito veramente "a casa" nonostante fosse la prima volta che ero a Ciriè TO.



*Messa in Moto del Girello -1° Lancio di Gara a Ciriè , assiste Vittorio Furlan
Sullo sfondo della pista i Giudici sotto l'ombrellone*

Guido , un Giudice, un Amico. Olimpio, un Imperatore.

Carissimo Guido, dopo una brevissima pausa di riposo dal viaggio , sento la necessità di inviarTi queste mie poche righe che spero Ti facciano piacere e che vogliono essere di ringraziamento per le belle giornate trascorse assieme.

Inutile sottolineare che per me sono stati giorni memorabili e che ora posso raccontare , anche se per me mancava una piccola nota di calore , per l'assenza (forzata) di Giorgio Zenere – Amico e mio maestro aeromodellista.

Devo a Lui se sono arrivato in poco tempo a quello che Tu e altri avete giudicato, anche se ho ancora tanta strada da fare. Io avevo smesso il VVC nei primi anni '70 per dedicarmi al volo vero con gli aeroplani : ed ora eccomi qua. Ma veniamo a noi.

Io sono arrivato a Ciriè sabato mattina alle 5,45 (son partito da solo alle 2 dalla Bassa Padana) e appena sceso dall'auto non c'era nessuno ad accogliermi , tranne un furgoncino arancione da figlio dei fiori e un paio di tende umide. La natura si stava svegliando attraverso il canto degli uccelli , i leprotti tutti bagnati si asciugavano correndo nei prati sotto il sole. Il contrasto dei raggi del sole nella penombra , penetravano attraverso gli alberi e cercavano di allontanare le ombre della notte appena trascorsa. Ed improvvisamente LUI, il CUSTODE del Campo : OLLY – Olimpio Torchio un Imperatore Torinese che avanzando verso di me con sciabola (forse era il naso) ed un sorriso a 72 denti , con un simpatico dialetto Veneto per farti sentire ancora a casa dopo un lungo viaggio esclama!

<<Sito arrivato ciò? Tuto ben?>>. Stupendo! E poi il resto ... gli Amici di Ciriè TUTTI...il campo si anima di gente ... aumentano le voci e non sei più solo.

Sai Guido, questo l'ho esternato anche a Giorgio , io pur essendo non giovane dell'aeromodellismo , non ho conosciuto personalmente Franco Ballesio se non dalle riviste . Eppure io credo che in quei attimi in cui da solo giravo per la pista , immerso nella natura , Lui fosse lì con me e attraverso i miei occhi osservava la “Sua seconda casa”.

E' stata una sensazione bellissima e molto intima che voglio condividere con Te che conoscevi bene Franco.

C'è da scrivere un libro su quanto mi avete raccontato Tu, Luca , Massimo Sangiacomo , Mauro e altri amici di Franco Ballesio aeromodellista.

Caro Guido , non Ti nascondo che anch'io alla cena di sabato sera mi sono commosso quando hai spiegato perfettamente gli elementi che compongono il trofeo a Lui dedicato : complimenti per la scelta . Te lo dice uno che ha progettato e realizzato monumenti agli avieri in paesi importanti . Avete fatto una cosa grande a commemorarlo con questi giorni di gara e con questo trofeo.

Un plauso va a Luca Valliera e moglie e a tutto lo staff di Ciriè (Riccardo Storto , il Geometra , Mario Bosio e Signora che ci ha deliziati nel palato, l'onnipresente Mauro Fiussello sempre disponibile ad un aiuto e ad una buona parola , al punzonatore dei modelli e tempi , ai giudici come Te e Massimo che con paziente fermezza siete rimasti sotto il sole) . Complimenti! Tutto è filato liscio come l'olio , si respirava ...serenità sportiva. Ecco Guido , la mia opinione sul Gruppo di Ciriè , Tu non hai una Associazione per le mani . Tu hai una seconda famiglia e chi è nonno come me e Te -è Padre due volte! Ma quanto sono stupende le sensazioni che Ti danno questi figli anche se qualche volta ti fanno "ostiare"!!! Il mio grazie quindi non è per la competizione in se o la classifica , ma per quello che umanamente ho percepito e vissuto il 22 e 23 giugno 2013 a Ciriè con Tutti Voi.- Ringrazio anche tutti gli altri concorrenti che sono stati molto solidali con me per l'assenza di Giorgio e quindi hanno ovviato alle mie difficoltà e...alla fine, un Bravo Speciale a Marco Valliera. Un giovane Italiano che ben ci rappresenterà con Alberto Maggi e Mauro Fiussello agli Europei . Ma soprattutto per aver fatto sì che il Trofeo "Franco Ballesio" rimanesse a Ciriè ; son convinto che Franco non poteva essere festeggiato nel migliore dei modi di come è andata. Bravo Marco!.

-Concludo con una nota che ci accomuna Guido, io Ti ho visto accorato , commosso quando parlavi di Franco sabato sera , le tue semplici parole provenivano dal cuore e hanno esternato perfettamente con la tua voce roca , quanto fosse profonda e sincera la Vostra Amicizia ...

*Ma guarda che anche altri si nascondevano per non farsi vedere emozionati e io ero uno di quelli. Ciao Guido e ancora complimenti e se qualche volta al mattino presto vai alla pista di Ciriè , ascolta la natura e sentirai come me la voce di Franco che sussurra:PRESENTE! Con incommensurabile riconoscenza a Te e agli Amici Piemontesi , un Amico Aeromodellista Veneto ,
Raffaello Brentonego.*

Casaleone (VR)

23 giugno 2013.

Lo svolgimento della gara fu molto tranquilla e al di là del risultato finale in classifica (l'importante era non arrivare ultimo e portare a casa il modello non sfigurando) mi sono tolto due soddisfazioni:

la prima, di constatare che il “*Girello*” andava bene e quindi il progetto del modello era un obiettivo centrato;

la seconda, pur non avendo allenamento alle spalle sono riuscito a superare Silvia Fiussello la quale mi fece pure i complimenti, piccola ma importante soddisfazione mia e di Giorgio. Il resto fu allegria e spensieratezza con tutto lo Staff di Ciriè e gli altri Amici *Acrobaticari*.

Tornai a casa bello carico di esperienza e soprattutto per aver acquisito una certa tranquillità personale nel fare le cose secondo il sapere che mi era stato trasfuso con tanta pazienza e dedizione da chi quel giorno era purtroppo, *assente giustificato!* Il 22 settembre 2013 la Terza e ultima gara del Cisalpino F2B a Desio Monza(MB).

Appuntamento con Giorgio Zenere all'uscita dell'autostrada A4 Verona Sud, scarico la mia macchina e

ricarico tutto sulla station wagon di Giorgio, con piano di volo direzione Milano/Monza - Desio , giornata che appare imbronciata all'inizio ed invece dopo il cielo si è aperto con sole e temperatura molto piacevole.

All'arrivo sul campo di Desio, i saluti di tutti gli Amici ed in particolare di Alberto Maggi (*motore della giornata memorabile*); si scarica modello e cassetta. *Nell'aria si sente una velata tristezza nei cuori di tutti, per la scomparsa di Luciano Compostella:* giustamente la giornata sarà dedicata a Lui.

Si attaccano manifesti commemorativi di Luciano, si espongono i Suoi modelli e si incomincia a programmare la giornata, che non definirei gara, ma un incontro tra amici per celebrare un Amico che se n'è andato troppo presto. Ed ecco che dal punto di vista diciamo del risultato ho una grossa soddisfazione: vinco il Cisalpino ACRO e mi auto elogia trasferendo - "i complimenti" al mio Capitano di avventura *GIORGIO ZENERE!*

Il Clou della giornata è stato quando proprio prima di lascarci con i saluti è stato organizzato in fretta un volo a tre con tre diversi modelli appartenuti a Luciano Compostella : Alberto Maggi con l'Airone, Giorgio Zenere con il Solar e Gabriel Laghi con un altro Solar .

Al termine dei voli uno spontaneo e sincero applauso all'unisono di tutti i presenti ha voluto sigillare la giornata che io ripeto definisco memorabile per lo stato d'animo che si è vissuto tra TUTTI Noi , equivalente ad un CALOROSO...



Foto di Gruppo a Desio con il Sorriso di tutti e nel cuore il ricordo di Luciano Compostella



Luciano Compostella e Dionisio Furlan sulla Pista di Monza

Dell'attività aviatoria svolta con gli Amici Acrobaticari del Cisalpino nell'anno 2013, ho voluto ricordarla con un *giornalino personale*, dove raccontando le vicende mie e di Giorgio, ho voluto fermare il tempo con tante fotografie e descrizioni di gara: tutti gli Amici ne hanno copia e ne hanno apprezzato l'idea.

Penso che sarà un'esperienza che vorrò ripetere per gli anni a venire. Solo così forse i giovani che leggono potranno conoscere i fatti e apprezzare, trovando forse lo stimolo per avvicinarsi al nostro meraviglioso mondo del volo.

E una sorpresa inaspettata

Giorgio che solitamente scrive come corrispondente del Notiziario di Volo Vincolato, di Bruno Massara da Palermo, in una delle poche riviste specializzate della specialità da noi praticata, volle veramente fermare il tempo con un Suo articolo su di me, che qui riporto integralmente:



La copertina della rivista del 15 Dicembre 2013 - Anno X° - Numero 4 con Alberto Maggi e La Moglie Silvia Fiussello al Decollo nella Gara di Desio il 22.09.2013.-

...VANNO, VENGONO, RITORNANO...

di Giorgio Zenere

Era l'estate del 2011 ed era il periodo che stavo organizzando la manifestazione a Valdagno. Mi chiama un certo *Raffaello Brentonego* da Verona chiedendomi informazioni riguardo il raduno a Valdagno: su due piedi gli rispondo che si trattava di un raduno amichevole e che non c'erano problemi per far volare il proprio modello - anche senza silenziatore - a patto di essere ben assicurati. La mattina del raduno, ecco Raffaello che si presenta puntuale con il suo modello "Il Ciabattone" e nel corso della giornata mi racconta in breve la sua storia. Subito si delinea un denominatore comune tra noi: la passione del *volare* e del *far volare*.

Lui pilota di Aviazione Generale con abilitazione su più aeromobili, io pilota di ULM e di Volo Libero (deltaplano). Lui aeromodellista *Giant Scale*, io aeromodellista in *Volo Vincolato Circolare*. E penso che sia stato proprio a Valdagno, quando Raffaello vide volare sul serio il VVC, che gli si riaccese quella fiammella che da bambino lo aveva incendiato nel far volare un modellino con un paio di cavi...

Dopo quella giornata le telefonate si fanno quotidiane per richiedere informazioni. Credetemi, mi sembrava di essere nel film "Corto Circuito" e sentire continuamente *necessito input!* Raff volle subito il disegno che avevo fatto del *Solar* per costruirne uno. L'entusiasmo che aveva (ma che dico, che ha tuttora!) era tale che in poco meno di un mese aveva realizzato il suo *Solar*.

Ricordo come riuscì molto bello ma un po' pesante. E che importa? Intanto gli ha permesso di familiarizzare con il motore 4 tempi e con il pilotaggio di modelli di un certo ingombro. Il primo problema che si presentò fu la messa in moto: ogni volta, che tribolazione! "Prova ti, Giorgio, che son stufo de parare"...e io mi mettevo lì, davo due o tre giri per capirci qualcosa, e - *vrmmmmmm!* - eccolo lì a girare come un orologio. Come si incavolava Raffaello! Con me partiva e con lui no...

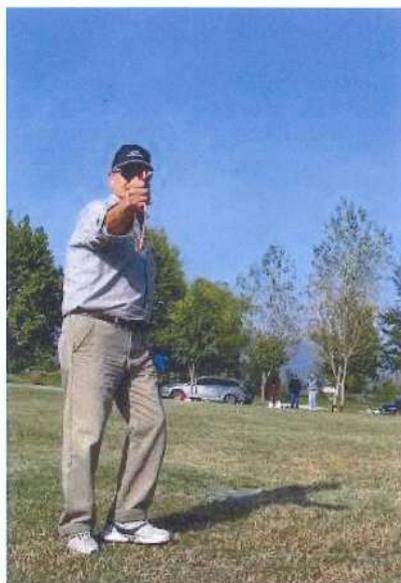
All'epoca Raff non sapeva fare tutto il programma, e comunque il peso del suo *Solar* non glielo avrebbe mai concesso, così ho finito per prestargli il mio, di *Solar*, il ZG-6249. Con un modello ben performante



Raffaello Brentonego



Il primo Solar di Raff



Iniziano i voli seri...

anche una parentesi nella quale volle costruire il mio FURO... Sì, venne un bel modello, ma Raff si era ormai impraticchito ed affezionato al Solar che pilotava in modo sicuro. A Valdagno, nel 2011, Raffaello ha avuto l'occasione di conoscere *Luciano Compostella* e di vederlo trionfare con il Solar, fatto questo che lo ha caricato ancora di più. Intanto il 2011 passava e noi ci incontravamo molto spesso... il Raffaello cominciava a dare delle belle soddisfazioni, non ultima quella di mettere in moto al primo o al secondo colpo... da solo! E, come tante altre volte, anche il primo gennaio del 2012 ci siamo ritrovati in campo a Bovolone (VR), dove abbiamo volato tutta la mattina, siamo andati a mangiare una pizza e poi siamo andati all'AeroClub di Legnago a farci un giretto in *Cessna 172*: non male come inizio d'anno, vero? Però le "bacchettate" ero io a prenderle, perché stavolta era Raffaello a fare da maestro, e maestro anche piuttosto severo: non faceva tanti discorsi ma poche parole dalle quali dovevo capire come e cosa stavo sbagliando: "attento... velocità... ali... quota...". Non credo che fosse così, ma sembrava proprio una vendetta.

Il 2012 segnò l'esordio in pubblico di Raffaello e la prima occasione fu la famosa *Tavolettata d'Inverno* a



Primo gennaio 2012: dal Solar al Cessna senza por tempo in mezzo...

iniziò a volare in modo tranquillo e senza nervosismi e cominciò ad eseguire tutte le figure del programma, a modo suo, per carità, ma intanto la mano si sgrezzava. Così dopo questo periodo di scuola-guida passò a pilotare il mio secondo Solar, il ZG-6251: modello agile e leggero motorizzato OS52 e quindi più preciso. Raffaello si è divertito molto con questo modello, tanto che lo ha tenuto come punto di arrivo.

Nel frattempo era in cantiere un altro *Solar* ma questa volta Raff stava molto più attento ai pesi. Con il secondo Solar Raffaello aveva messo le basi buone per fare le cose in regola: il modello ha avuto bisogno di un po' di messa a punto, come d'altra parte accade per tutti i modelli agli esordi, ma poi si è trasformato in un docile cagnolino che lo seguiva per tutte le figure del programma con sicurezza e tranquillità. Ogni volo che faceva mostrava sempre un miglioramento nel suo modo di volare e questo non faceva altro che alimentargli l'entusiasmo e spingerlo a volare, volare, e ancora volare.

Ed io sempre lì, severo osservatore pronto a criticare, mai contento, ma comunque disposto a distribuire pacche sulle spalle e ad infondere fiducia per fare sempre meglio. I nostri incontri sui campi erano frequenti e ogni volta Raffaello tornava a casa con qualche nozione nuova da riporre nella cassetta, consigli, suggerimenti, accorgimenti, astuzie, eccetera eccetera. Il mio "ragazzo" iniziava ad andare. Ci fu



Giorgio e Raffaello con Extra e Solar ZG6249

Bergamo. Tutto bene: divertiti, mangiato, bevuto e volato. Il battesimo vero e proprio fu invece la prima gara di *Campionato Cisalpino* a Desio. Fu una giornata molto uggiosa, anzi... molto piovosa!

Ricordo che io l'anno precedente avevo danneggiato in modo irreparabile il mio Extra quindi se per Raffaello era un debutto, per me era un riscatto. Se sia vero il detto "*debutto bagnato debutto fortunato*", lo dovete chiedere a Raff. Al primo lancio assisto Raffaello come molte altre volte avevo fatto: lui cicchetta,

prova la candela e chiama tempo - *vrurrrrr...*! - un lancio in tutta tranquillità, senza esagerare. Al secondo lancio, purtroppo, la pioggia torrenziale fa riemergere i vecchi tempi: niente, hai voglia di dar pacche sull'elica, il motore torna a scioperare. Ma questo non aveva importanza... l'importante era il debuttare in gara, vincere quell'adrenalina che ti fa sembrare il lancio di gara una sfida con te stesso.

Dopo Desio, si presenta alla 2^a gara di *Campionato Cisalpino* a Valdarno, e questa volta vola in entrambi i lanci, mettendo in moto subito, eseguendo il programma con sicurezza e atterrando nel tempo prestabilito. Ormai Raffaello aveva preso possesso della situazione e necessitava più di consigli che di insegnamenti, tanto da partecipare ad una gara di *World Cup* a Lugo di Romagna. Tutti ci ricordiamo che giornate furono: mooolto calde! Anche in queste circostanze Raffaello ha saputo gestire la situazione controllando e controllandosi, il che non è poco. Sì, perché partecipare ad una *World Cup* in certe condizioni, ve lo posso garantire, non è né facile né semplice.

E questo è tutto, amici. Nel momento in cui scrivo,



Raffaello con il Furo

Notiziario di VOLO VINCOLATO – Anno X, N°4 – Dicembre 2013



Raffaello sempre pronto a copiare

*Piper Cub giganteschi per poi tornare a volare e divertirsi pilotando un modello con "due spaghi" e girando sempre intorno.....intornoe intorno.....
...vanno, vengono... ritornano.. (F. De Andrè)*



Raffaello a colloquio con Luciano e Clemente

io e Raffaello stiamo tirando un attimo il fiato: lui si sta dedicando alla costruzione dello *Stitts Playboy*, io invece ho ultimato il *Komet* di Bertolani iniziato a suo tempo dal caro Franco Ballezio. E per di più in questo periodo i week-end sono sempre piovosi... Porca*****!!! Non aspettiamo che il primo spiraglio di bel tempo per andare a girare assieme.

Vi ho raccontato, con qualche foto e qualche frase mal fatta, la storia del mio amico Raffaello, partito alla grande con brevetti di volo, con costruzioni di



World Cup a Lugo di Romagna

In tutto questo ambiente aeromodellistico ho conosciuto molti Amici che sinceramente non pensavo di conoscere. La cosa che ci accomuna è sempre la forte passione di tutto ciò che vola anche nelle diverse specialità.



Pino Càrbini , Cristiano Giustozzi , Giorgio Zenere e Raffaello Brentonego al Model Expò di Verona dell'anno scorso in allegra compagnia anche grazie ad un buon pranzo e alla degustazione di un buon vino Veneto il Bianco di Custoza



Allo Stand del SAM 2001- 2014 ho incontrato tanti Amici , anche di diverse età : ma tutti sorridenti . Si parla di modelli old time , di volo vincolato, di motori e di volo libero , ma soprattutto dei vecchi tempi . Il tempo si ferma e rimarresti ad ascoltare per ore le vite vissute a costruire aeromodelli e con loro diventi ancora più giovane.-



Mio figlio Paolo con la fidanzata Veronica : il Testimone della Vita ora passa a Loro “ Giovani”. In loro il futuro del Mondo e speriamo arrivi un nipotino come seguace delle avventure del nonno.

Guardo in viso mio figlio Paolo, che mi assomiglia molto quando io ero giovane e penso....

<<Quanto tempo è passato da quelle avventure in bicicletta di sera quando andavo a San Bonifacio, inizialmente per curiosità, ma poi mosso dallo spirito della passione per conoscere e imparare l’Aeromodellismo. Mia Madre aveva capito perfettamente che quel “tarlo” si era profondamente radicato in me e mi completava, forse esageratamente, al punto di non cercar altro divertimento o sentimento e... mi lasciava fare >>.

Io credo quindi che ci siano ancora tanti giovani non lontano da noi che conservano lo stesso *tarlo* ma non sanno di averlo dentro di loro.

Purtroppo in questa era moderna di nuove tecnologie, del computer e di internet, il desiderio di *conoscere e apprezzare* si è notevolmente affievolito a causa di una staticità della conoscenza in maniera pratica e sperimentale. Manca l’uso della fantasia, per pigrizia che è allarmante.

Adesso li chiamano in un altro modo gli stimoli mentali “input” !!!???

Io ritengo invece che ci voglia *passione e trasporto personale con spirito di sacrificio nel desiderare e voler che le cose succedano*, tutte le cose. Altrimenti tutto viene vanificato all’attimo, come un usa e getta. Basta un po’ di danaro per acquistare, si usa e getta, fine. E dopo solo delusione perché non si apprezza.

La passione per tutto ciò che stacca l’ombra da terra continua tutt’ora grazie alla Grande Amicizia con Giorgio e con tanti Amici che ancora devo conoscere come Mario e Carlo Arbuffi di Alessandria e altri che io definisco sempre tutti assieme :“**LA GRANDE FAMIGLIA DEGLI ACROBATICARI**”*.

Ho l’impressione che questo mio racconto non si possa più concludere perché la vita di questi giorni mi sta regalando sensazioni e sentimenti meravigliosi; come se rivivessi una seconda giovinezza che ritorna. Ti fa riconoscere persone che credevi dimenticate e che invece sono rimaste nascoste in un angolino del mio cuore, ed il cui ricordo non si è mai cancellato o perso.

Dentro di me c’è ancora una potente forza che continua ad alimentare questa passione per il volo e non solo, mi immagino che un giorno, da lassù rivedrò la mia vita terrena, svolta continuamente e assiduamente “**tra cielo e terra**” e con queste poche righe, avrò ancora una volta la possibilità di poter *suggerire* a tutti quelli che mi hanno conosciuto e che mi leggono:

la vita è un volo meraviglioso, si sa quando si decolla ma non si sa quando si atterra, dunque la cosa migliore e che conta è vivere e amare. E’ l’Amore il più potente Motore della Vita se si ferma quello, atterri di sicuro.



Con “beneplacito” del Presidente FIAM Adolfo Peracchi 22 aprile 2014

*Finito di stampare nel mese di maggio 2014
da*



**Copisteria - Legatoria- Eliografia
Stampe su Tela - Stampe Digitali
Maglie - Vetrofanie - Centro Grafico**

Via M. d'Azzelio, 2 - 37045 Legnago (VR)
mail.: eliocopylegnago2014@gmail.com
Tel e Fax 0442 080666 - 345 4324660

Via C. Battisti, 13 - 37051 Bovolone (VR)
mail.: eliocopybovolone@gmail.com
Tel e Fax 045 7103133

con la partecipazione di



Geo Studio Engineering S.r.l. www.geo-studio.it info@geo-studio.it	Sede Operativa di Bovolone (VR) Via Don C. Griocchi, 5 37051 Bovolone (VR) Tel. 045 7101045 Fax 045 6902592	Sede Operativa di Parma Via Emilia Ovest, 42/C 43126 Parma Tel. 0521 774646 Fax 0521 775267
Sede legale Via Lastre, 3/A 37121 Verona		

che ringrazio per la sponsorizzazione nella pubblicazione di questo libro

Presentazione

Decidere di iniziare a scrivere un libro è sempre alquanto difficile, appare enormemente complicato quando pensi di scrivere qualche cosa sui tuoi amici; diventa quasi impossibile quando i tuoi amici sono Aeromodellisti e Aviatori.

Raffaello ci è riuscito perché sa che gli aeromodellisti ed aviatori sono una "razza a parte", a volte sono bugiardi come i pescatori, spesso si pavoneggiano come tacchini, il più delle volte ti guardano dall'alto al basso e nelle gare, se non hanno vinto è perché "c'era troppo vento".

Non è facile per niente vivere tra e con gli aeromodellisti e soprattutto non è facile "raccontarli" ma Raffaello vi è riuscito

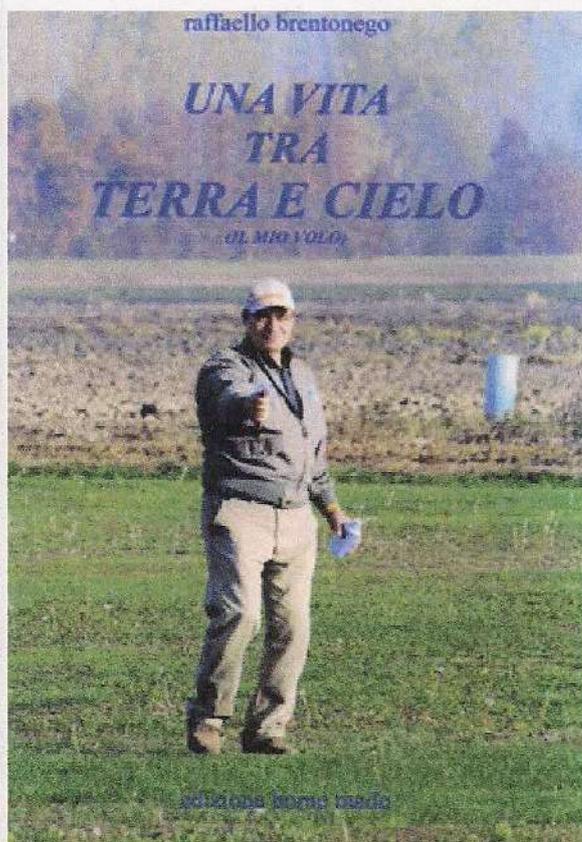
La biografia oltre che ad essere divertente lascia utili, piccole, stravaganti a volte banali memorie di un mondo magico come è il volo, a coloro che, se consapevoli dei rischi e dell'impegno, vorranno affrontare questa disciplina (aeromodellismo) e le sue numerose componenti.

Inoltre, e questa forse è la cosa più bella di queste "quattro pagine", l'autore ha avuto modo di ricordare persone care che ormai non sono più tra noi, che tanto hanno dato all'aeromodellismo e all'aviazione.

Raffaello ha voluto solo raccontare, in modo semplice e diretto, sforzandosi di dire tutta la verità, quello che gli aviatori e gli aeromodellisti confessano all'amico, magari seduti all'ombra dell'ala di un aereo o ad un ombrellone vicino a propri aeromodelli, in qualche campo sperduto o durante un lungo volo di trasferimento mentre il sole sta tramontando dietro le colline.

Franco Paolini





"UNA VITA TRA TERRA E CIELO" di Raffaello Brentonego

Ci è pervenuto il volume di Raffaele Brentonego, un aeromodellista-pilota, che pur riguardando la sua vita è uno spaccato della vita aeromodellistica, quella di coloro che amano ancora costruire e far volare, italiana. Si legge in un soffio e Gianfranco Maggi l'ha così commentato:

Cosa è il "volo"?, cosa è l "aeromodellismo"?
Leggere è scoprirlo.

Una romantica descrizione della vita di paese in una famiglia tradizionale degli anni '50 con la libertà che permetteva un ambiente paese/campagna pur sotto un controllo severo della famiglia, ma così diverso dall'ambiente della grande città così distante dalla natura.

E' la chiara conferma che la passione per l'aeromodellismo viene anche incontrando altri aeromodellisti, ma la passione di costruire i propri modelli viene spesso dalla "manualità" del genitore che, senza accorgerti, apprezzi ed emuli oltre a ritrovartela geneticamente.

Oratori con "laboratorio di aeromodellismo" come ausilio alla formazione del giovane con un percorso notevole nel campo del "volo".

Questo scritto dovrebbe essere letto dagli attuali 15enni.

Storia di vita, storia di un aeromodellista, ma anche storia dell'aeromodellismo nel senso del suo più puro significato legato a una passione per il volo a tutto campo, come dire dalla rondine al vero Rondone (F7).

Gianfranco Maggi