



n. 1, 1997

SPILLAUGURI

Lo *Spillo* rinnova come d'abitudine gli auguri di buone feste a tutti i soci, ricordando che le feste sono ideali da passare in famiglia ed in laboratorio per iniziare qualche nuovo modello. Non perdiamo l'occasione!!

Assemblea elettiva: Sabato 18 gennaio, ore 20,30. Si raccomanda partecipazione all'appuntamento biennale con il rinnovo del direttivo del G.A.R.

ORDINE DEL GIORNO:

- Resoconto attività 1996 - Elezione nuovo direttivo - Premiazione del campionato sociale. - Tesseramento 1997 (leggero aumento per l'aumento dei massimali assicurativi a 3 miliardi con scadenza nel 2000) e iscrizione F.A.I.:

Socio Senior	£. 130.000	(1° iscrizione + £. 30.000)
Socio Junior	£. 80.000	
Socio aggregato	£. 70.000	
Socio simpatizzante	£. 10.000	
Socio aggregato al G.A.T.	£. 60.000	
Licenza F.A.I.	£. 100.000	

INDICE

- p. 2 Notizie varie e amenità.
- p. 3 Continua sempre più accesa la polemica sul regolamento del campionato sociale. Relazione del delegato volo motore.
- p. 4 La risposta (polemica) del delegato stampa.
- p. 5 Le frequenze radio "ufficiali": da *La Gazzetta Ufficiale* del 22.11.1996.
- p. 5 Anteprima calendari gare 1997: le categorie di interesse dei soci del G.A.R.
- p. 6 Perché FIE? *Cronaca di un giorno non qualunque.*

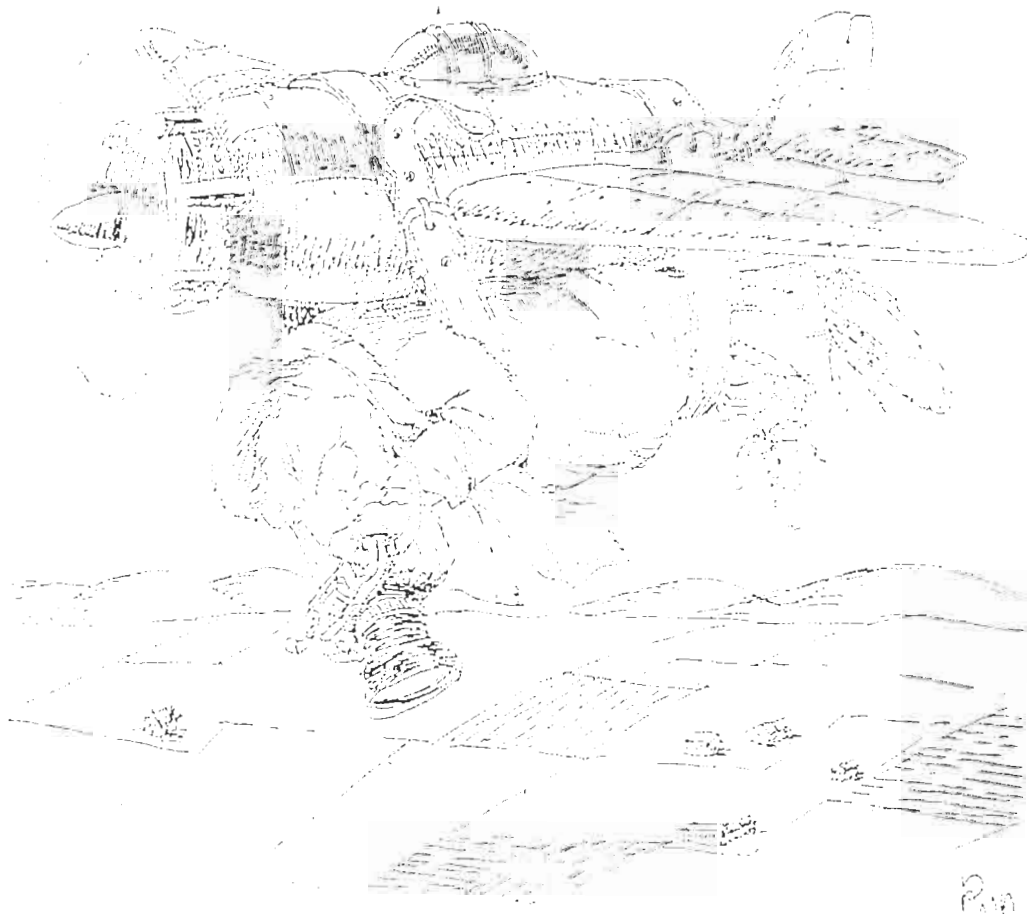
Salutiamo l'amico **Mario Cartacci** che ritorna sull'Appennino toscano in quel di Scarperia. Ci mancherà la sua presenza discreta e la sua simpatia. Anche alla sede mancherà, che rimane orfana di una presenza costante e tenace: speriamo la situazione non precipiti nel caos.

Mario ci ha promesso un pendio speciale, con venti invernali a ottanta-novanta Km/h e temperature polari. In compenso d'estate è caldissimo, ma neanche l'alito di una brezza. Chissà se andremo a trovarlo. Però lui lo aspettiamo presto. Prestissimo!! Ciao.

La **cena sociale** di Sabato 7 dicembre non ha visto la consueta partecipazione di soci, ma si è svolta in maniera gaia e festosa ugualmente. Come annunciato si è avuta l'estrazione dell'annuale lotteria riservata a chi ha collaborato alle manifestazioni del G.A.R., con oggetti gentilmente messi in palio dai soci Bruno Bernuzzi e Paolo Perini. C'è stata fortuna ed estrazioni per tutti (quasi) i presenti con ghiotti premi. La dea bendata per ben cinque volte avrebbe voluto baciare un socio meritevole (?), ma aimhè, assente. Il regolamento del resto è rigidissimo: solo i presenti. Sarà per la prossima volta.

Il giorno 16 febbraio 1997 è prevista l'annuale **assemblea degli aeromodellisti** a Bologna. Lo scorso anno fu interessante per la presenza di tutti i modelli vincitori di tutte le specialità. Occhio agli avvisi sulle riviste specializzate perché se l'occasione si ripete è da non perdere.

Quest'anno c'è stato un tentativo di foto aeree, della cui riuscita non si è avuta mai più notizia. Riteniamo il tentativo maldestramente fallito e suggeriamo un metodo efficacissimo, che consente un puntamento infallibile. Provare per credere.



RELAZIONE ATTIVITA' A MOTORE IN PISTA ANNO 1996.

Anche quest'anno sulla scia dell'iniziativa di quello passato è proseguita l'attività di gare sociali svolte presso la Pista di Ala con un certo successo tra i partecipanti.

Senza tediarmi ulteriormente con le classifiche delle varie gare, a parere generale è aumentato vistosamente il livello qualitativo del volo tra i soci, segno che la strada imboccata è quella giusta per crescere e maturare all'interno della specialità acrobazia a motore.

Nonostante la defezione di alcuni Soci per motivi poco chiari mi auguro che il prossimo direttivo raccolga il testimone e continui l'attività intrapresa dal sottoscritto.

Visto che quest'anno decade il direttivo mi sento di sfogarmi per quanto riguarda il regolamento del Campionato Sociale, difeso a spada tratta da quei Soci che non essendo più in grado di primeggiare in determinate Specialità hanno pensato bene di tirare in ballo la questione dei punteggi acquisiti nei vari Campionati Italiani di specialità. A nulla possono valere le loro riflessioni sul fatto che i Soci "devono" praticare più specialità, altrimenti "poverini" vengono penalizzati. Questo fa pensare con quale egoismo ed opportunismo sia stato pensato questo Regolamento.

Il Campionato Sociale inteso come era stato concepito nel 1982 o giù di lì era una serie di gare tra i Soci, primo senza mischiare le varie categorie e come secondo punto senza tirare in ballo le GARE di Campionato Italiano.

Mi auguro che il nuovo direttivo abbia le idee più chiare su qualche punto in più, visto che come delegato mi sono trovato a scontrarmi sia verbalmente che ideologicamente con mentalità retrograde, di persone che anziché cercare modi e sistemi per far proseliti e nuove leve, sembra abbiano paura del ricambio generazionale, oppure certe nuove idee vogliono far credere di averle avute loro.

Infatti più che un gruppo di Soci che svolgono un "hobby normale" dai loro ragionamenti si deduce che siamo visti dal pubblico alla pari di una Società Segreta vedi Massoneria o cos'altro, tanto per portare un esempio sono stato vivamente sconsigliato dal pubblicizzare la presenza della Pista di Ala con un cartello pena chissà che rappresaglia da contadini e motociclisti ecc. ecc.

Spero che il prossimo direttivo sia più maturo e consapevole che l'attività che svolgiamo vada diffusa anche con corsi di "Cultura Aeronautica" anziché gli ormai obsoleti corsi di costruzione, bisogna prima di tutto si costruire ma la giusta mentalità.

Vorrei ricordare che il Volo altro non è che il seme per la passione dell' Aeromodellismo.

Altro motivo per cui i corsi di costruzione hanno limiti è data dalla poca conoscenza delle nuove generazioni abituate ad usare strumenti quali i computers, quindi hanno bisogno di stimoli che siano in grado di soddisfare le loro esigenze molto più avanzate di qualche decennio fa.

Concludo con un "SvegliateVi Soci" e candidateVi per il nuovo Direttivo visto che statuto prevede che ogni singolo Socio deve partecipare attivamente alla vita del gruppo anche facendo parte del Direttivo, organo quest'ultimo che negli ultimi anni ha visto poche facce nuove, che poco hanno potuto contro direttivi conservatori e compatti su certi argomenti di evoluzione dello stesso gruppo.

In conclusione mi auguro di aver fatto riflettere sull'importanza di partecipare in maniera costruttiva alla vita del G.A.R. ricordando che certe iniziative sono state messe in piedi per volontà del sottoscritto, vedi corsi pilotaggio e ripresa gare a motore, ritirandomi auguro buon lavoro speriamo ad un nuovo Direttivo.

Il Delegato Motore Ruffo Massimo

Come delegato stampa ho il privilegio di poter rispondere subito alla relazione dell'amico Massimo Ruffo. Mi sento tirato in ballo per vari motivi, tutti negativi. Mi rendo conto che fare dello *Spillo* luogo di personalismi non è corretto, ma le accuse mi sembrano abbastanza personali da aver oltrepassato la misura. Essendo anch'io membro uscente del direttivo alla fine del mandato, a mia volta mi sfogherò rispondendo a tutti i punti toccati.

I soci che non riescono a primeggiare "in determinate specialità" sarebbero coloro che con "egoismo ed opportunismo" hanno pensato questo regolamento di campionato sociale. Io da qualche anno non riesco a primeggiare nell'FIE (ammesso che mai vi sia riuscito), e sono fra i promotori e difensori di questo regolamento, per cui sarei egoista ed opportunist. Grazie del complimento e della delicatezza nei miei confronti. Per giunta sono l'unico socio del direttivo in questa situazione, in quanto gli altri o non competono più o primeggiano, beati loro, nella mia stessa categoria.

Tanto tuonò che piovve. Nella sua relazione fatta solo di polemiche e che col titolo centra come i cavoli a merenda in quanto di attività sociale si accenna in una sola riga, il delegato volo motore finalmente dice che il campionato sociale deve essere solo per i motoristi. Erano mesi che aspettavo qualcuno col coraggio di dire ciò che pensa. Dillo chiaramente caro Massimo: l'FIE è per tè aeromodellismo di serie B. Nel "1982 o giù di lì" solo i soci forniti di motore potevano fregiarsi di titolo di campione sociale, gli altri nulla col loro aeromodellismo spazzatura. Ma vi sembra che un modello senza motore possa essere degno di considerazione? Tantomeno quegli opportunisti dei loro proprietari che pretendono di mettere sullo stesso piatto il nobilissimo aereo motorizzato ed un volgare aliantino che non pesa più di sei etti (o forse che costa solo 150.000 lire?).

Cerco qualcuno che mi spieghi dove sono le divisioni ideologiche nell'aeromodellismo. Che cosa siamo? un'organismo staccato dell'ONU e dobbiamo decidere delle sorti future di milioni di affamati? E quando ci si parla usualmente su utilizza il *verbo*, pertanto confrontarsi o scontrarsi *verbalmente* è normale, per fortuna. L'alternativa è scontrarsi fisicamente, ovvero picchiarsi. A questo livello fra noi non siamo ancora arrivati e spero mai arriveremo. E poi quale massoneria o società segreta? E' vero che abbiamo la sede in uno scantinato, ma chi vuole fare il responsabile di un gruppo che si prende una multa per aver affisso un cartello senza tutte le autorizzazioni necessarie? Io credo siano in pochi, e quei pochi (se ci sono) sono incoscienti. In quanti sarebbero disposti a spendere dei soldi del GAR perché il presidente ha preso una multa? Uno che lavora nella pubblica amministrazione dovrebbe sapere che la elefantica burocrazia che attanaglia questo paese non permette di fare nemmeno le cose logiche senza rischiare ammende, e poi, un cartello in una strada della campagna della destra Adige all'altezza di Ala quale pubblicità ci farebbe? Sono curioso di avere questa risposta per farmi quattro risate. Ma smettiamola con le amenità. La risposta al proselitismo invocato dal delegato volo motore invece non è nemmeno necessario cercarla. Basta il numero dei ragazzi iscritti al corso di aeromodellismo che si terrà a marzo ed aprile. A questo punto mi aspetto di vedere in coda alla "obsoleta" fase di costruzione, un corso di "Cultura Aeronautica" tenuto dal prof. Massimo Ruffo, il cui scopo è formare la "giusta mentalità" a comperare scatole di montaggio di modelli precostruiti immagino. E speriamo che l'Aeromodellismo continui ad essere il seme per la passione del Volo e non viceversa come dice l'amico Massimo.

L'unica definizione in cui non mi riconosco è quella di conservatore, anche se penso di essere destinatario pure di questa invettiva. Ma come! Cambiare il regolamento di campionato sociale è essere conservatori? Volerlo lasciare com'è allora vorrà dire essere addirittura rivoluzionari. Ma umorismo a parte credo che il problema dell'amico Massimo sia più profondo. Il direttivo ha votato il regolamento di campionato sociale. Presenti sei membri del direttivo, cinque favorevoli ed uno contrario (Ruffo). Procedura democratica inappellabile, che il prossimo direttivo potrà ridiscutere e rivotare se lo ritiene opportuno. Il violento sfogo della relazione attività a motore mi sembra al contrario una inaccettabile mancanza di spirito associativo, di chi è incapace di adattarsi alle decisioni della maggioranza e tende a dividere il gruppo anzichè unirlo. Peccato perché l'unico capovero della relazione che mi sento di condividere è l'appello a candidarsi al nuovo Direttivo. Io ne faccio parte da un anno e mezzo. Precedentemente ne ho fatto parte per un solo anno nell'ormai lontano 1986 (Direttivo poi dimissionario). Non sono una faccia nuova? Ecco un'altro quesito interessante: quali sono le caratteristiche salienti delle "facce nuove"? Se non rientro nella categoria fatemelo sapere in tempo.

Sorvolo pietosamente sull'affermazione dell'ultima frase. All'assemblea ci sarà da dire molto anche su questo, ma non spetta a me. Mi limito a richiamare l'attenzione sul fatto che in una collettività o in un gruppo non è mai importante sapere chi ha promosso un'iniziativa, ma soltanto il fatto che l'iniziativa stessa sia stata fatta. Guai se ci impuntiamo con gli individualismi.

Caro Massimo, nella vita siamo tutti uguali, nel nostro piccolo mondo dell'aeromodellismo anche. Soprattutto partiamo tutti dallo stesso punto di partenza, sia che abbiamo fra le mani un pinots, o un la riproduzione di un Boeing 747 di 15 metri di apertura alare. Poi sarà la vita a dirci chi merita di più, ognuno seguendo la sua vocazione, ma sempre nel pieno rispetto della altrui dignità, e nell'aeromodellismo saranno le gare a dire chi merita di più, ma un campione italiano di F3A o di F1E salgono comunque sullo stesso gradino dello stesso podio ed avranno una medaglia identica e dello stesso metallo.

MINISTERO DELLE POSTE
E DELLE TELECOMUNICAZIONI

DECRETO 8 novembre 1996.

Assegnazione di frequenze per radiocomandi dilettantistici.

IL MINISTRO DELLE POSTE
E DELLE TELECOMUNICAZIONI

Visto il testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, in particolare l'art. 334;

Visto il decreto ministeriale 15 luglio 1977, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 20 agosto 1977, contenente la disciplina delle frequenze riservate agli apparati radioelettrici ritrasmettenti di debole potenza;

Vista la legge 22 maggio 1980, n. 209, che modifica gli articoli 398 e 399 del sopracitato testo unico relativamente alla prevenzione ed alla eliminazione dei disturbi alle radiotrasmissioni ed alle radioricezioni;

Visto il regolamento delle radiocomunicazioni (Gincvra 1979), reso esecutivo in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 740;

Visto il decreto ministeriale 29 dicembre 1981, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 1 del 2 gennaio 1982, contenente disposizioni per la prevenzione e l'eliminazione dei disturbi provocati da apparati radioelettrici di debole potenza;

Visto il decreto ministeriale 31 gennaio 1983, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 17 febbraio 1983, con il quale è stato approvato il piano nazionale di ripartizione delle frequenze;

Considerata l'opportunità di riservare altre frequenze per gli scopi di cui al punto 5 del comma primo dell'art. 334 del sopracitato testo unico, in aggiunta a quelle già riservate a tale scopo dal decreto ministeriale 15 luglio 1977 sopraindicato;

Decreta:
Art. 1.

1. Il punto 1 della sezione 1, parte III, dell'allegato 1 al decreto ministeriale 15 luglio 1977, citato nelle premesse, è sostituito dal seguente:

«La frequenza della portante deve essere scelta tra le seguenti:

a) banda dei 27 MHz:	
26,995 MHz	
27,045 MHz	
27,095 MHz	
27,145 MHz	
27,195 MHz	
27,235 MHz	
27,275 MHz	
b) banda dei 40 MHz:	
40,665 MHz	
40,675 MHz	
40,685 MHz	
40,695 MHz	
40,715 MHz	
40,725 MHz	
40,735 MHz	
40,765 MHz	
40,775 MHz	
40,785 MHz	
40,815 MHz	
40,825 MHz	
40,835 MHz	
40,865 MHz	
40,875 MHz	
c) banda dei 70 MHz:	
72,080 MHz	
72,240 MHz	

CALENDARIO GARE AEROMODELLISMO 1997

GARE VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO

F 1 A/B/C

22/23 - Febbraio - Maniago - A.C.Treviso - Trofeo A.M.T. (Cattai Carlo 0422/887479)

3/4 - Maggio - Maniago - A.C.Giuliano - Trofeo Fincantieri 1997 (Giorgio Venuti)

6/7 - Settembre - Rocca di Mezzo - A.C. Roma - Coppa Tevere (Paolo Vittori 06/5584817)

F 1 D/DS

21/22 Giugno - Gorizia - A.C.Giuliano - Trofeo Isonzo (Antonio Russo 0481/53430)

24 Agosto - Roma - A.C. Roma - Coppa Carlo Cotugno (Paolo Vittori 06/5584817)

F 1 E

27 Aprile - Monte Sisemol - A.C.Prealpi Venete - 17 Coppa Sisemol (A. Ghiotto 0444/570289)

8 Giugno - Passo Vezzena - A.C.Prealpi Venete - 3 Coppa Prealpi (A. Ghiotto 0444/570289)

6 Luglio - Cansiglio (TV) - A.C. Treviso - Coppa Cansiglio (Carlo Cattai 0422/887479)

F 3 C/S/E

19/20 Aprile - Rimini - A.C.Rimini - Trofeo Aero Club Rimini (Stefano Lucchi 0541/756582)

17/18 Maggio - Empoli - A.C.Firenze - 4 Coppa Città di Empoli (Luigi Livi 0571/79486)

21/22 Giugno - Fano - A.C.Pesaro - Coppa G.A. "M. Dal Bon" (Sergio Scirocchi 071/7928136)

MANIFESTAZIONI

8 Giugno - Molinella (BO) - Manifestazione internazionale

8 Giugno - Arezzo - Manif.aeromodellistica "L. Centini" - Modelli RC

13 Luglio - Fano II Edizione "Fano Vola" - Tutte le categorie

Settembre - Ozzano Emilia/Aerdelta - Radio Model Show

Roma, 8 novembre 1996

Il Ministro: MACCANICO

96A7697

PERCHÉ' FIE?

Cronaca di un giorno non qualunque.

La sensazione che percepisco, ovattata e indefinita, è quella di un gran fastidio. Un fastidio interiore, profondo e angosciante. Quando ne realizzo la fonte mi accorgo che è la soneria della sveglia e che ero avvolto da un sonno profondo, e beato fra coperte avviluppanti. Sono le cinque e tre quarti di mattina e da un quarto d'ora la soneria mi sta trapanando il cervello. E' domenica. E' il giorno della gara. Il primo istinto è quello di girarmi dall'altra parte e riprendere a cullarmi con i sogni interrotti (che sicuramente erano dolcissimi e rilassanti). Anche perché ieri sera ho fatto le due per finire il modello. Non che non fosse finito anche prima, ma come al solito ho sempre rinviato alcuni lavoretti compreso quel "breefing" finale indispensabile prima di ogni corretta uscita. Poi appena preso in mano ecco che si trovano i difetti, e siccome sono tutte cosette da dieci minuti di lavoro al massimo, sommandone una all'altra si è fatto tardi. Tardissimo. E nella mia serata di ore piccole in laboratorio ho trascinato anche M. Di più: se non ci fosse stato lui non avrei mai finito in tempo. Ma ora sono già le cinque e tre quarti. Anzi le sei meno cinque. E' tardissimo e ancora qualcosa c'è da fare. Con una violenza a me stesso mi rovescio fuori dal letto. Mi conosco troppo bene, e so che se non mi alzo subito mi riaddormento e allora addio gara. Su M. non conto, non è possibile fare affidamento su chi per abitudine si alza dopo le dieci (solo di Domenica s'intende). Infatti quando lo chiamo è nella fase di sonno più beato e intenso che offra la notte. A chiamarlo mi sento una bestia ma lo faccio. Lui manda un ruggito, quindi controlla l'orologio e si fionda verso il bagno.

Scendo in laboratorio e preparo la cassetta attrezzi, carico in automobile i modelli e una borsa con i ricambi in caso di pioggia. Poi vado in cucina. E' troppo tardi per preparare il the caldo, quindi borracce e bottiglie d'acqua e qualcosuccia trovata rovistando in frigorifero. La volta scorsa eravamo organizzatissimi con panini, the caldo e freddo, bibite e biscotti. In gara non ci hanno dato respiro. Non una sosta e poi tutti al ristorante prima della premiazione. Tranne noi che soli soletti abbiamo mangiato i panini in macchina scomodi e al buio.

La strada per arrivare è piena di curve affrontate in piena velocità. Velocità relativa ad una FIAT 126, cosa che in salita non è significativa, ma in discesa diventa una corsa da brivido. Arriviamo che mancano solo 10 minuti

all'inizio, trafelati con M. sconvolto dal mal di mare. Fa un freddo pungente accompagnato da un vento maligno. Il prato è fradicio di rugiada o forse di qualche pioggia notturna, il sole si intravede dietro una foschia raggelante. Ho le mani gonfie dal freddo e non riesco a fare la messa a punto che con difficoltà. Mi riprende l'interrogativo di stamani: ma chi me lo fa fare? E se rinunciassi? Ma già vedo le facce degli scettici a ridere sotto i baffi per la mia defezione. Mi infilo gli stivali di gomma e mi accingo a lanciare per una prova. Il modello va benino, ma non ho altro tempo per provare.

E' aperto, il primo lancio e sono sul punto di partenza col modello in mano, sudato ed eccitato, impaurito e superagitato. Accade sempre al primo lancio, soprattutto all'inizio della stagione e c'è sempre quel desiderio neanche tanto inconscio di non partecipare neppure. Mentre le partenze si susseguono vedo approssimarsi il campione italiano uscente e decido che lo seguirò. E' un'ottima garanzia di riuscita. E in effetti lui lancia



perfettamente controvento direzionando leggermente sulla sinistra. Dopo 15 secondi parto anch'io. Ma il mio modello parte sparato a destra perché l'ho direzionato male. Mi lancio in un inseguimento folle, attraversando prati e vallette, scavalcando fili spinati con un balzo solo (all'epoca potevo). Ho l'ansia di perderlo alla vista. Ogni qualvolta il modello perde un po' di quota mi sento il cuore in gola. Faccio tutti gli scongiuri che mi passano per la testa perché faccia quota. Guardo l'orologio quando mi sembra passata un'eternità. In realtà è passato da poco un minuto. Ne mancano un'infinità e faccio una stima di quanto potrebbe fare ancora in volo se si inflasse ora in una discesa. E' difficilissimo controllare il cronometro in corsa, eppure continuo a guardarlo. A quattro minuti io sono sceso a valle ma il modello pur essendo molto davanti a me ha ancora una bella quota. Comincio ad esultare perché anche in caso di cattivissime condizioni il tempo è ottimo

Dopo cinque minuti di corsa il modello è ancora in quota ed io non ho più fiato per continuare. Mi blocco improvvisamente assalito da un dubbio angoscioso: l'autoscatto! L'ho acceso oppure no? Mi tremano un po' le gambe a pensare che il mio modellino cui ho tanto lavorato e cui sono tanto affezionato se ne possa andare così. Non so a che santo votarmi e malgrado mi sforzi, non riesco a ricordarmi se ho azionato o no la levetta di quel malefico strumento a molla che fa scattare l'antritermica. Continuo a guardare il cronometro. Cinque minuti e venti. Non succede niente. Cinque e venticinque, ed il modello è là che vola stupendamente con una quota

favolosa e sempre più lontano. Faccio fatica anche a vederlo da tanto è distante, e mi rendo conto che ho il cannocchiale a tracolla e che mi ha dato anche parecchio fastidio durante la corsa sbattendo qua e là. Ma non posso perdere dalla vista l'aereo neppure un istante perché le operazioni di sfilare il cannocchiale dalla fodera, togliere i tappi, inquadrare il modello, sono talmente lunghe e complicate che finirei per perderlo di vista. Cinque e trenta. Il dubbio mi rode e la speranza si affievolisce. Improvvisamente il modello si impenna e comincia la sua dolce discesa. Tiro un sospiro liberatorio e mi incammino verso il punto di probabile approdo; dolcemente perché ho accumulato non so quanta adrenalina. Maledico la mia paura di tarare l'autoscatto esattamente sui cinque minuti. Ma di cosa ho paura? Se voglio un margine di sicurezza dieci secondi sono già un'enormità. L'aereo scompare dietro dei collinoni e mi rendo conto che non ho preso neppure un traguardo dirizionale. Mi volto e cerco di farmene uno. Poi riparto con l'ansia di non ritrovarlo che mi assale tutte le volte che non lo vedo atterrare e penso che non farò più gare per non patire questi stress. Affretto il passo e supero la collina. Ma dopo ce n'è un'altra. La supero quasi correndo ed ecco là davanti il giallo e rosso fluorescente inconfondibile.

Ora che il modello è a vista mi avvicino con malcelata soddisfazione per il volo appena fatto. Quando mi incammino per il ritorno faccio alcune considerazioni. Prima: in cinque minuti un modello può fare chilometri; vedo il punto di lancio in distanza tale da chiedermi in quanto tempo lo raggiungerò. Poi penso a M. che ho abbandonato a se stesso nel momento in cui ho lanciato. Ora ho perso la cognizione del tempo. Quanto è passato da quando ho lasciato il punto di lancio? Mezz'ora? Un'ora? Dieci minuti? Sono immerso in una meravigliosa solitudine. Mi accorgo che attorno a me c'è il silenzio e la tranquillità della montagna che si avverte solo nelle località turistiche fuori stagione. I rumori delle automobili sono radi e distanti, e la gente del pendio è un brulichio in cima al collinone che ricorda quei formicai fatti di aghi con alla sommità un certo movimento. Di tanto in tanto qualche aereo si stacca da lassù, e davanti a me distinguo delle persone che risalgono con un modello in mano. Nei campi coltivati dei gruppi di persone lavorano nei prati. O sfalciano o preparano i reticolati in previsione di portare il bestiame. C'è il tempo di filosofare, e mi impongo di non forzare troppo il passo altrimenti mi stronco.

Appena giungo sul punto di partenza si chiude il primo e si apre il secondo lancio. Sono piuttosto affannato, e chiedo notizie di M. Ma non faccio in tempo ad averne che sento il mio punto di riferimento (all'epoca era uno dei miei idoli), dire a qualcuno che il momento è ottimo e che lui riparte. Non perdo tempo. Controllo i traguardi del profondità, verifico il magnete, carico l'autoscatto e prenoto un cronometrista. Appena fatte queste operazioni, realizzo che lui è già in volo con la stessa direzione un po' a sinistra di prima e la stessa ottima partenza. E allora via anch'io. Con la stessa cretinata di prima, col modello che parte sparato sulla destra. E allora stessa volata di prima, con la stessa ansia che il modello scompaia alla vista. La dinamica è anche migliore di prima e subito c'è una grande salita in dinamica. C'è anche un pallido solicello per cui ci sono termiche diffuse. Sono un po' più tranquillo ma continuo a guardare l'orologio. Ai quattro minuti ho già la certezza di un secondo "pieno" e sono raggianti. Ma dopo i cinque minuti ancora l'atroce dubbio: l'autoscatto. Maledizione, ma perché non ho fatto attenzione se nel caricarlo l'ho anche avviato. Ai cinque e trenta mi sto maledicendo, ma l'impennata liberatoria c'è anche stavolta. Non posso continuare con questo stress, devo fare qualcosa. Tanto per cominciare potrei lasciare alla base il cannocchiale che anche stavolta mi sono portato appresso e poi ho dimenticato di usare. Fra l'altro è estremamente ingombrante. Il recupero mi da le stesse sensazioni di prima, con in aggiunta la maggiore gioia di due bei lanci anziché uno. In questo momento adoro le gare di aeromodellismo.

Arrivo sul pendio allo scadere del secondo lancio. Di nuovo incrocio il mio idolo che sta predisponendosi alla partenza. Ho un'esitazione dovuta alla stanchezza, ma la gara ed il risultato passano sopra a tutto. Parte lui e parto anch'io. Ancora a destra ma ancora una bella dinamica che mi manda in quota. Poi però la planata è tutta in assenza di ascendenze. Stavolta l'inseguimento si ferma dopo quattro minuti, sia perché non ce la faccio più a correre, sia perché ho paura che il modello scollini per cui non vedrei dove atterra. Sono in tensione perché il volo è bassissimo e stringo i denti anche se so che non serve a niente. Mentre soffro in silenzio mi attraversa un pensiero: stavolta anche se ho dimenticato l'autoscatto non succede niente. Magra consolazione. L'ultimo minuto sembra un quarto d'ora. Ma il pieno è fatto ed il modello arriva anche ad andare in antitermica a due metri da terra. Si spaccano entrambi i doppi diedri per il contraccolpo sul terreno. Spero di fare una buona riparazione e di non incollarli storti.



Quando arrivo al punto di lancio è l'una e un quarto. Non sento più le gambe, ho le cosce completamente indurite dalla fatica. C'è una pausa dall'una all'una e mezzo. C'è anche M. e la prima cosa che facciamo è chiederci come va la gara. Lui ha sbagliato il primo lancio ma non di molto. Poi constatiamo che anche stavolta ci siamo fatti fregare. Non abbiamo praticamente niente da mangiare e c'è la pausa per il pranzo. Il sole non si vede più da parecchio, siamo sudatissimi fa un freddo da battere i denti e comincia a piovere. Sono stanchissimo anche mentalmente. Non vado neppure a cercarmi una giacca a vento e mi dimentico che gli stivali di gomma mi stanno facendo venire le vesciche.

Apre il quarto lancio ed ho mangiato un'arancia, un pezzo di pane e bevuto dell'acqua gelata. Il poco tempo che avevo l'ho passato ad incollare i diedri rotti. Ma la gara incombe e sta piovendo a dirotto. Nessuno osa lanciare per un quarto d'ora. Siccome la pioggia non intende cessare, qualcuno infine parte ottenendo voli disastrosi. Continuo a saltare da un posto all'altro col modello in mano. Ho freddo ma non voglio perdere di vista il pendio per paura di vedermi scappare l'unico momento di "buona" del pomeriggio. Ma non c'è niente e infine a dieci minuti dalla fine, quando si sta alzando un vento a raffiche di traverso, lancio alla disperata e via a correre. Non faccio nulla di buono e dopo due minuti e quaranta il modello sbatte su di un reticolato, si squarcia e sono più lontano di prima dal punto di lancio. La poesia dei primi recuperi è un ricordo. Non ho fatto il "pieno", sono distrutto fisicamente e manca solo un'ora alla chiusura dell'ultimo lancio che vedo come un miraggio, come la parola fine ad una giornata di sofferenza assurda. Penso a quale posizione avrò in classifica, a quanta gente mi sarà passata davanti, a chi me lo ha fatto fare. Poi mi immergo in pensieri assai differenti da quelli di stamani. Lo studio, il lavoro, i rapporti umani non sempre facili. Sono costretto a fermarmi perché non riesco più a salire. Sono fradicio, ho le vesciche ai piedi, non riesco più a stendere le gambe per la fatica. Riparto con quel briciolo di volontà che mi è rimasta. L'unica consolazione è pensare che il prossimo recupero potrò farlo con molta calma.

Arrivato di sopra ho solo il tempo di stimare a spanne quanto sono pochissimo alla fine della gara. Riparo alla bell'e meglio con scotch e cerotti. Le condizioni del vento sono radicalmente cambiate, la pioggia no. Sono l'ultimo a lanciare, stavolta si derapa tutto a sinistra. Troppo. In rotta di collisione c'è un bosco che mi aspetta con aria lugubre. Sono costretto a correre per avere un traguardo di riferimento sicuro. Non ho neppure

azionato lo start del cronometro, quindi quando lo vedo incastrarsi sulla cima dell'albero più alto di tutto l'Altopiano non ho neppure idea di quanto sia rimasto in volo. Con calma raggiungo l'albero per vedere se è scalabile. E' un'abete secolare fittissimo e pieno di rami e rametti secchi. Non sarà facile ma si deve fare. Quando sono in cima ho il viso graffiato e la camicia completamente sfilata. Lo prendo per un'estremità e lo sposto verso una radura nella quale lo lascio cadere di piatto cercando l'effetto antitermica. Ma l'operazione riesce fino ad un certo punto. Il modello scivola dolcemente ma inesorabilmente su un'altro abete. Avrò perso sì e no tre metri di quota. Mentre scendo calcolo che se mi sono arrampicato dodici metri e buttando in basso il modello ne perdo tre alla volta, con quattro scalate e in due ore ne sono fuori. Ma per fortuna la faccenda si risolve prima. Il rientro è caratterizzato da una sorta di rassegnazione mista a tranquillità dovuta alla chiusura della competizione. Sono di nuovo in pace con il mondo perché ho il mio modellino in mano, e non mi disturba più neppure la pioggia.

Quando finalmente raggiungo il punto di lancio è già l'imbrunire, sono già tutti andati via e M. ancora non si vede. Ho il tempo di cambiarmi ma soprattutto togliermi gli stivali di gomma. Sono fradicio nel modo più assoluto. Ripongo tutto in macchina facendo più viaggi e poi prendo il canocchiale e finalmente lo uso per cercare M.. Passa del tempo prima di vederlo sbucare dal bosco col modello in mano. Quando arriva alla macchina è praticamente buio. Ma arriviamo ad assistere alla coda della premiazione, nella quale sono premiati i primi cinque e sono arrivato sesto con un bel recupero grazie all'ultimo lancio. Non ho neppure la soddisfazione di un trofeo.

Il ritorno a mani vuote inizia con i racconti ed i bilanci. M. ha scalato un'infinità di alberi, è arrivato dopo di me ma si è preso qualche soddisfazione agli ultimi lanci. Dopo un'ora nessuno più parla e la strada è ancora lunga. Ed ecco ritornare la domanda che mi ha perseguitato fin da ieri: perché faccio tutto questo? C'è forse qualcuno che mi obbliga? Non potrei stare a casa in poltrona e ciabatte a guardare il gran premio di F1 e poi 90° minuto? Ma l'F1E (solo chi lo poratica lo sà) è poesia pura. Adesso a queste domande contrappongo una sensazione fortissima che mi impone di rifare tutto il prima possibile, di essere già in attesa della prossima gara. L'ansia, la fatica, gli errori fanno parte del gioco delle competizioni dell'aeromodellismo, e se dovessi rifare tutto lo rifarei anche domani. Perché? Perché tutto questo è bellissimo.

(fine prima parte)