



n. 2, 1997

SPILLASSEMBLEA

indice:

- p. 1 Ultimoappello per le quote G.A.R.
- p. 2 Resoconto dell'assemblea elettiva del 18 gennaio 1997
- p. 3 Calendario attività 1997
- p. 3 Piccoli annunci
- p. 4 Ancora F1E (2° puntata)

ATTENZIONE:

QUESTO E' L'ULTIMO AVVERTIMENTO PER CHI NON HA ANCORA PAGATO L'ISCRIZIONE AL G.A.R. 1997.

La quota minima per ricevere lo Spillo è di appena £ 10.000, da poter versare al segretario Stefano Springhetti, oppure presso l'oreficeria PERINI, oppure presso LA TROTTOLA di Bruno Bernuzzi. Non mancate, altrimenti non saprete come si concluderà l'avventura dell'F1E, perché non riceverete **mai** la terza ed ultima emozionante puntata. Ricordiamo le quote per il 1997:

SOCIO SENIOR	£. 130.000	(1° ISCRIZIONE + £. 30.000)
SOCIO JUNIOR	£. 80.000	
SOCIO AGGREGATO	£. 70.000	
SOCIO SIMPATIZZANTE	£. 10.000	(RICEVIMENTO SPILLO)

Il direttivo entrante sente di dover ringraziare il lavoro del direttivo appena giunto alla conclusione del suo mandato. In particolare sente di dover ringraziare il Presidente Bruno Bernuzzi ed il segretario Marco Dosso, che per ben quattro anni hanno sopportato il lavoro non facile dell'organizzazione delle variegate attività del GAR.

Ricordiamo che questi anni particolarmente difficili per l'assenza di una vera pista di volo, peraltro egregiamente supportata dalla superficie di Ala, hanno visto comunque la formazione dei corsi di pilotaggio, e ora anche dei corsi di costruzione per principianti chiesti dal Comune.

Certi che tutti i soci vorranno unirsi al nostro ringraziamento, il direttivo augura ai sopradetti un anno di grandi costruzioni e di felici voli.

RESOCONTO DELL'ASSEMBLEA ELETTIVA 18 GENNAIO 1997

I lavori iniziano come d'uso con la relazione del Presidente uscente Bruno Bernuzzi, che illustra brevemente quanto fatto nel '96, annata in generale discreta. Ottimo invece il successo dei corsi di aeromodellismo in collaborazione con il Comune di Rovereto: le richieste di adesioni sono fin superiori alle possibilità del gruppo. Si prende nota dell'aumento della quota della licenza FAI e del fallimento dell'AeC. Trento, purtroppo cose entrambe non nuove....

In assenza del responsabile del volo a motore RC, Bernuzzi sintetizza anche le attività di questo settore.: Organizzate due gare di acrobazia per il campionato sociale, partecipazione di un nostro socio a due gare di Campionato italiano ed agli europei di elicotteri.

Relazione del responsabile veleggiatori RC Paolo Perini: nel '96 è saltata la gara di Molinella ed a causa della scissione con gli aeromodellisti di Folgaria non abbiamo partecipato alla organizzazione del meeting sul Sommo Alto. Si sono però organizzate due gare di campionato sociale, una in una nuova e promettente località, sul monte Pazul. Per il prossimo anno si spera di passare a tre prove, sempre continuando ad evolvere la formula di gara, e magari organizzando un vero e proprio campionato di regolarità.

Il responsabile per il volo libero Paolo Vettorazzo ricorda l'organizzazione di ben due gare di campionato italiano volo libero cat. F1E in pendio (una assieme al gruppo di Thiene) e la partecipazione a 5 gare di F1E e F1B.

L'addetto notiziario *Lo Spillo* Tomazzoni Maurizio invita tutti a collaborare inviando articoli e notizie. Nel '96 sono usciti sei numeri del notiziario. Tomazzoni inoltre si è interessato per la pista: ad Isera si è arrivati ad un incontro con il Sindaco, che di fatto ha detto definitivamente no per la pista in località Ischia. Il comune di Rovereto sembra invece disponibile per concedere un posto sopra la ex discarica, ma certamente non a tempi brevi.

Il segretario Dosso Marco illustra il bilancio che pareggia su £ 11.225.450. Il gruppo ha un residuo di poco più di un milione.

L'assemblea approva il bilancio con 20 voti a favore ed un astenuto, ed inizia la discussione.

Più persone fanno presente che la tessera FAI sta diventando troppo onerosa. Altri gruppi italiani hanno proposto di non farla più. Si propone di rinnovarla solo se si intendono fare gare di campionato e comunque di scrivere una lettera di protesta all'AeC. d'Italia. C'è anche da valutare, in relazione ad alcune prese di posizione poco ortodosse del suo Presidente (vedi polemica su *Modellistica*), l'effettiva serietà della FIAM (Federazione Italiana AeroModellismo). Viene suggerito di sospendere la nostra associazione in attesa di chiarimenti.

Vettorazzo si chiede se valga la pena di iscriversi all'Aero Club; crollato quello di Trento, abbiamo perso la possibilità di avere la pista il lunedì. Per di più un sacco di soldi spettanti a noi per contributo gare non ci sono mai arrivati per colpa dei debiti dell'Aero Club di Trento. Vale la pena che la tessera FAI la rinnovino solo gli aeromodellisti che fanno gare, e che la facciano dove costa meno, per esempio a Verona. Il nuovo direttivo decida in merito. Per quanto riguarda la FIAM, Vettorazzo e Boaretto si trovano d'accordo sul fatto che comunque la strada è quella di avere una federazione nazionale di aeromodellisti, che lavori in tre direzioni: assicurazioni, frequenze ed omologazioni radio, tessere FAI.

Dosso ricorda l'aumento della quota associativa GAR a causa dell'aumento dei premi assicurativi.

Micheli e Tomazzoni parlano a favore del regolamento del campionato sociale, che sperano di veder continuare su questa direzione. Esprimono il loro accordo altri soci. Nessuno si dissocia.

Si procede alla premiazione del campionato sociale GAR 1996. (Classifiche già pubblicate. Riassunto: 1° Perini, 2° Vettorazzo, 3° Longo).

Al termine si effettuano le votazioni per il consiglio direttivo: Votanti 20, schede valide 20, eletti il per il biennio '97-'98:

presidente: Micheli Michele

segretario: Springhetti Stefano

delegato volo libero: Vettorazzo Paolo

delegato volo RC veleggiatori: Perini Paolo

delegato volo a motore: Scienza Remo

delegato sede: Vicentini

addetto *Spillo*: Tomazzoni Maurizio

CALENDARIO INDICATIVO 1997

Il calendario dell'attività del GAR per il 1997, tiene conto delle manifestazioni a cui abitualmente i soci partecipano, nonché delle gare ufficiali di Campionato Italiano o internazionali che interessano le specialità tradizionalmente praticate a Rovereto. In base a questi appuntamenti, pubblicati sull'ultimo numero di *Modellistica*, viene definito il calendario indicativo di campionato sociale, nonché le principali attività che si intendono svolgere.

NB. Le gare del 25 maggio edel 13 luglio potrebbero avere sede invertita, in dipendenza del tempo.

- **1 maggio**, prova di apertura di Campionato Sociale. Volo a motore sulla pista di Ala (stesso programma dello scorso anno).
- **25 maggio**, 1° prova di volo in pendio per alianti RC, valevole quale 2° prova di Campionato Sociale, monte VIGNOLA.
- **8 giugno**: organizzazione della terza "Coppa Coe" a PASSO COE di Folgaria, valevole quale II° prova di Campionato Italiano categoria F1E.
- **22 giugno**, Gara di aerotraino a Molinella (data non ancora definita)
- **13 luglio**, 2° prova di volo in pendio alianti RC, per il Campionato Sociale - monte PAZUL
- Corso aeromodelli radiocomandati 1996-1997 a partire da metà settembre.
- 3° (eventuale) prova di Campionato Sociale Volo a Motore a fine settembre.



NUOVA RUBRICA DI PICCOLI ANNUNCI

Vendo FUTABA FP/8A/P, PCM 8 canali con FAIRCHILD/M62 CORNEL apertura alare m. 1,70 interamente in balsa, quasi finito per motori 60 due tempi o 90 quattro tempi.

Prezzo interessantissimo !!!!

rivolgersi a Paolo Perini.

PERCHÉ ANCORA FIE? (seconda parte)

Cronaca di una stagione di gare e di follia

Quanti anni sono passati dalla prima gara di FIE? Tanti, una decina, forse più. Nel frattempo si è compiuta la mia evoluzione aeromodellistica. I miei modelli sono si invecchiati, ma sono molto temibili perché affidabili e robusti. E queste sono anche le doti per un buon pendiista: affidabilità e solidità, dei modelli come di sé stessi. Alle gare giungo con uno spirito assai diverso di una volta. Non c'è più il fascino dell'avventura, la spensieratezza della giovinezza, il coraggio dell'incoscienza; ora ho più sicurezze (anche nel rapporto con l'autoscatto). Basta con l'improvvisazione: tutto è programmato in anticipo e si parte bene equipaggiati. Solo a caricare la macchina ci vogliono due ore. Da qualche tempo sono autonomo anche nel centraggio e non conto quasi più sull'aiuto del mio maestro di pendio. Una preziosa presenza la sua; i centraggi che lui consiglia sono perfetti, e non mancavo mai di interrogarlo durante le prove. Peccato che alle primissime gare della mia carriera non fosse presente. Ricordo che come incentivo alla mia passione per il pendio mi disse: "l'FIE è una specialità nella quale si perdono i modelli?". Nonostante questo incoraggiamento sono ancora qui. Per sé il mio maestro esige il massimo dal modello, e solitamente esagera. Il suo modello in condizioni critiche, normalmente stalla. Chissà perché i suoi centraggi sono così critici ed i miei così affidabili. E' un mistero, ma lui è troppo altruista per prendersela. La mia ammirazione aeromodellistica per lui vacilla sempre dopo i primi lanci e relativi "buchi" delle gare di campionato, ma riprende immutata alla gara successiva. Le persone si apprezzano più sul piano umano che su quello sportivo.

La prima gara della stagione si svolge su di un pendio tradizionalmente piovoso. Essendo la prima gara della stagione non è facile superare quell'emozione che mi coglie nei giorni precedenti. La notte del sabato la passo in albergo, sul posto. Fa parte dell'organizzazione della maturità; così la mattina sono più riposato e fresco. In realtà dormo poco; un po' l'emozione non mi abbandona, un po' la sera con gli amici aeromodellisti ci si perde in racconti epici di gare passate fino alle ore piccole, magari conditi con qualche bicchierino di carburante. Io, che ancora sono considerato un "giovane", più che altro ascolto i racconti dei "veci" che hanno un repertorio sterminato, anche se oramai lo sto sentendo per la quarta volta. Li lascio parlare, ma in cuor mio mi riprometto di dargli una batosta (sportiva) all'indomani.

L'indomani però è una giornata di tempo orrendo. Il primo ostacolo è rappresentato dalla discussione che si accende a colazione: andare o no sul

pendio? Ci sono due schieramenti contrapposti. Chi propende per indurre un senso di colpa ai poveri organizzatori, rei di aver programmato questa gara in una giornata del genere. D'altra parte chi viene da più lontano e non ha voglia di ripetere il viaggio, insiste per fare la gara ad ogni costo, anche sotto il diluvio. In questo solitamente sono appoggiati dai giovani, che sognano la "gara epica", ove trionfi il distacco del corpo e dell'anima (e del modello). Vince il partito del compromesso: si va alla partenza e poi si vede il da farsi. Piove, fa freddo, e una foschia raggelante penetra ovunque. A poco servono piumini e imbottite. Fa freddo e basta. Siamo tutti nelle macchine ad aspettare l'evolversi della situazione. Poi si forma un capannello di gente sotto lo scheletro del cantiere di un edificio in costruzione abbandonato da anni. Un posto da incubo, umido, pieno di muffa, acqua che cola da tutte le parti e fango. C'è pure un cane morto in un angolo.

Si aspetta. Tutti scapitano infreddoliti. Qualcuno racconta orrende barzellette che ovviamente nessuno apprezza. Poi basta una parvenza di miglioramento, e gli organizzatori, per nulla intenzionati a ripetere il lavoro fatto ad allestire la gara, decretano l'apertura dei lanci di lì ad una mezz'ora. Inizia un lavoro affannato per trasferire tutto il materiale della mia organizzazione dall'automobile al punto di lancio, poi montare la tenda (sotto la pioggia è una vera delizia), dispiegare i teloni per i modelli, infine portare i cassoni e gli arnesi. Intanto non accenna a diminuire la pioggia, il

vento è a raffiche, e ho le mani gonfie e rosse dal freddo. Si apre la gara che ancora non ho finito il lavoro di preparazione. Beati i tempi quando arrivavo con un solo modello in mano. Lancio fra i primi nonostante tutto, tanto qui non c'è da aspettare nessuna termica. Bisogna sperare di non perderlo di vista nella foschia. Per sicurezza parto di corsa anch'io, cosa che ora faccio raramente, in quanto preferisco aspettare la fine del volo dall'alto e poi fare un comodo recupero in automobile. Ma dopo un paio di minuti il modello è lontano e sparisce dalla vista inghiottito da un muro d'acqua allucinante. Ho preso la direzione su di una bussola, per



cui il modello lo ritrovo camminando sempre nella stessa direzione. Via radio M. mi comunica il tempo ottenuto. Non faccio a tempo a raccogliere il modello che inizia a grandinare. Con una volata mi riparo sotto una tettoia abbracciato a proteggere le mie povere ali e aspetto. Mezz'ora. Non si vede più lontano di un paio di metri. Un'ora. Mi sento solo in mezzo all'Oceano; intorno a me il nulla, solo il rumore assordante della grandine che cade e il bianco del muro di ghiaccio. Nemmeno la radio risponde più. Forse la mia svizzera organizzazione non ha previsto di cambiare le pile? Sono fradicio nonostante le tele cerate gli stivali e quant'altro occorre in questi frangenti. Ma non accadeva la stessa cosa quando arrivavo alle gare solo con una maglietta? Finalmente la grandine smette lentamente. Non la pioggia però che rimane intensa. Ma è come se la vita riprendesse intorno a me. Tutto il paesaggio riprende i suoi contorni abituali, prende colore, forma e si anima. A dieci metri di distanza c'era un altro riparo con due aeromodellisti in attesa. Non ci eravamo neppure visti e sentiti eppure eravamo di fronte. Affrontiamo insieme il pendio per riguadagnare il punto di lancio. Quando arriviamo la tenda non c'è più, e neppure la gara. E' stata annullata e rinviata di due settimane. Sono fradicio M. non ha neppure tolto i modelli dal cassone, beato lui. Ma per fortuna ho tutto l'occorrente per cambiarmi: l'esperienza in questo è servita.

Si torna a casa, ma non è tutto così semplice. La maturità comporta benefici e costi non indifferenti. Mogli e fidanzate in questi frangenti si annoiano, si arrabbiano e normalmente piantano una grana ciclopica. La discussione può durare delle ore ma anche dei giorni. Ha nulla vale mostrare che ci si è comunque divertiti, che se ne aveva proprio bisogno di questo relax, che con gli amici si va d'accordo e ci si diverte. Provate ad immaginare chi deve stare per ore chiuso in macchina al freddo, o magari sotto una tettoia squallida in compagnia di un cane morto. D'abitudine si deve cedere molto, moltissimo. Mai però si prometterà che non ci sarà una prossima volta, altrimenti è la fine dell'aeromodellismo. Grazie a questo inconveniente l'aeromodellismo diventa tabù per due settimane. Ma dopo due settimane il pendio è completamente diverso. E' maggio, e dall'inverno siamo passati ad un'estate piena. Sole, caldo ed un prato non certo "a pascolo". L'erba infatti mi arriva a metà coscia. Si fa una fatica tremenda a scendere come a salire. Ma siamo ovviamente organizzatissimi: automobili, radiotrasmittenti, lavoro collettivo, mogli e fidanzate rincuorate e scatenate sui pendii a badare a figli e modelli (dopo aver promesso anche la Luna). C'è il gruppo al completo, molto motivato ed affiatato. Ognuno ha il suo compito, a partire dalla preparazione dei panini in giù. Sembra di poter impostare una gara tattica grazie all'organizzazione ed al bel tempo.

Le gare, e chi le frequenta lo sa bene, si dividono essenzialmente in tre tipi: tecniche, tattiche e muscolari. Vi sono anche le *non-gare*, ovvero quelle giornate nelle quali tutto quello che prima o poi non funzionerà, non funziona. Ma per fortuna sono solo episodi isolati anche se tutti lo hanno dovuto subire prima o poi in carriera. Sono le giornate che nessuno mai riuscirà a predire, e che per tutta la vita ci si chiede perché non si è rimasti a letto.

- Le gare tecniche si caratterizzano per la marcata differenza, fra un lancio € l'altro, delle condizioni atmosferiche. Ciò richiede una grande concentrazione. Guai non tenere conto della variazione del vento. Guai non avere una perfetta virata a bordo. Guai a lanciare un minuto prima o dopo l'attimo fuggente. Le gare tecniche si svolgono per lo più su pendii corti ma estremamente insidiosi. La termica è la regina delle gare tecniche, e la termica quando se ne va lascia spazio a delle discese simili a buchi neri nei quali il modello viene inesorabilmente ingoiato. Durante queste gare il tempo passato sul punto di lancio è assai più lungo di quello al recupero, ma viene interamente impiegato nello scrutare il pendio e il volo degli avversari. Ogni piccola indicazione è preziosa, come preziose sono le rondini (quando ci sono) che indicano la presenza di qualche bolla d'aria ascensionale. Il tempo trascorre col binocolo in mano a cercare segnali, facendo finta, quando se ne trova uno, di custodire chissà quale segreto per non rivelarlo agli avversari. In queste gare il modello raffinato ha grande importanza.

- Le gare tattiche sono riservate a chi è convinto di non essere il migliore. E sono in pochi. In cuor loro tutti riconoscono sempre gli errori... degli altri. Essenza della gara tattica: bisogna anzitutto individuare tra gli avversari, il potenziale vincitore. E poi non si fa altro che lanciare quando lancia lui, nella stessa direzione e con la stessa impostazione a bordo. Apparentemente è molto semplice, ma c'è un problema non trascurabile. Se questi fa fiasco, lo si fa in due. Non è possibile fare una gara tattica puntando su due avversari. E' dimostrato che si sommano sempre gli errori di entrambi e mai le prodezze. Non si punta alla vittoria impostando così la gara, ed un modello robusto e affidabile è sufficiente ad ottenere un buon risultato.

- Infine c'è la gara muscolare. Il termine già indica cosa occorre per fare una gara di questo tipo: muscoli. La gara muscolare non si sceglie; viene imposta dagli avvenimenti. Vi sono molte possibilità che una gara diventi muscolare anche se le premesse mostrerebbero il contrario. Per esempio se il vento cambia improvvisamente e si è costretti a cambiare pendio dopo lunga camminata. Oppure se in prova si sono distrutti i modelli da calma e senza un alito di vento, si è costretti a lanciare quelli da vento, o altri mille inconvenienti. Normalmente si svolge su pendii durissimi per la loro ripidità, con la presenza di pioggia, vento e freddo. Come degenerazione si arriva alla

grandine o la neve accompagnate da fango e nebbia. E' costante la presenza di boschi ad alto fusto. Può accadere, ma è caso raro anche se peggiore, che anziché pioggia vi sia il sole, ma allora accompagnato da una temperatura allucinante, campi di mais al culmine della maturazione, e mancanza di bevande fresche. La costante delle gare muscolari è la fatica. In queste gare non si programma nulla. Il lancio avviene alla "o la va' o la spacca", e non si resta sul pendio che per i pochi istanti del lancio. Tutto il resto del tempo trascorre alla ricerca e al recupero. La fine della gara normalmente è attesa come una liberazione, anche se normalmente c'è una coda di scalate di alberi secolari e scarpinate disumane. Non esiste nelle gare muscolari, il rientro a casa prima della notte inoltrata, quando non si passa al giorno successivo.

Per la seconda gara dell'anno non sono solo organizzati; sono anche preparatissimo. Modelli provati, centrati al meglio ed in perfetto stato. Il tempo è ancora bello, ma oramai è giugno. Con molta calma montiamo la tenda, esploriamo il campo di gara, portiamo armi e bagagli sul posto. Si inizia il pomeriggio del sabato, si chiuderà domenica mattina. La gara è difficile perché il pendio è difficile, ma non sbaglio niente. Dopo tre lanci siamo rimasti in cinque a punteggio pieno. Alla domenica mattina il vento è variato di qualche grado e indebolito. Me ne accorgo e correggo la direzione del modello. Mossa azzecata, perché dopo il quinto lancio siamo in tre a punteggio pieno. Allo spareggio ci guardiamo in cagnesco. E' logico. Chi per primo perde il sangue freddo e lancia normalmente è perduto. Aspetto con fare indifferente, poi fingo di effettuare una sistemazione sulla fusoliera. Gli altri partono in sequenza. Aspetto una ventina di secondi e mi muovo anch'io. La direzione me l'hanno indicata loro. Siccome non sto nella pelle inseguo il modello in volo. Atterra dopo più di tre minuti. Mi guardo intorno ma anche gli altri sono atterrati, Chi avrà vinto? Con tutta la voce che ho in gola urlo verso il pendio per sapere da M. com'è andata. Nessuna risposta. Di nuovo con più fiato ancora se possibile. Nessuna risposta. Eppure non sono lontani, possibile che nessuno mi senta? Insisto inutilmente. Anzi, se ne vanno tutti, sicché quando io rientro al punto dello spareggio non c'è più nessuno. Dirigo verso la base senza sapere ancora come è andata. Ma anche lì non c'è più nessuno. Lo spareggio è iniziato mezz'ora dopo la fine della gara, perciò chi non era interessato ha fatto i bagagli ed è già all'albergo. Quando finalmente trovo M. alla macchina sono sconvolto dall'ansia di sapere il risultato e dalla fatica per la corsa per rientrare. M. sentiva benissimo le mie urla, ma con sadismo mi ha lasciato macerare nel dubbio. Lo perdono solo perché ho vinto. Ora mi sento un gigante. Ho voglia di cacciare un urlo e rotolarmi sul prato, ma mi trattengo perché mi reputo una persona equilibrata. E' meglio.

Si torna a casa carichi di trofei per una vittoria di squadra che dà entusiasmo. C'è gloria un po' per tutti. Chi non ha ricevuto una coppa individuale, l'ha ottenuta a squadre. La fatica c'è stata, tanta, la gara è stata di quelle da indurire le gambe per una settimana, ma la gioia del risultato copre tutto. L'euforia dura mesi. Penso di essere inavvicinabile da qualunque aeromodellista.

Quando affronto la terza prova, imposto una gara tattica. Tengo d'occhio i tre con i quali reputo di dover fare i conti per vincere il campionato. La gara scorre insulsa, piena di errori per tutti. Dopo il quarto lancio intuisco che nessuno trarrà beneficio da questo risultato, ci siamo guardati troppo e abbiamo sbagliato tutti, fedeli alla regola che è più facile imitare uno sbaglio che un bel lancio. So di essere davanti ai tre nella classifica finale tenendo conto dei primi due risultati. Non oso sperarci, così dopo un infamante quinto lancio mi avvento al tavolo della giuria a fare i conteggi. E' vero, sono davanti a tutti e tre... ma sono superato dal quarto possibile avversario, che non avevo preso in considerazione per la sua giovane età e perché il distacco mi sembrava eccessivo. Ho gettato al vento un risultato clamoroso per paura di osare. Chiudo comunque con un'annata bellissima, forse irripetibile. Chissà se ritroverò lo stesso tempo libero di cui ho beneficiato per quest'anno, in un prossimo futuro. Chissà se riuscirò a riavere dei modelli così ben azzeccati per progettazione, centraggio, affidabilità. Riprovarci è comunque parte del gioco.

Tutte queste considerazioni portano comunque allo stesso risultato di anni fa. Le gare restano eventi da vivere fino in fondo. Tutte. Qualche volta tutto fila liscio e si arriva perfino a prendere la tintarella, altre volte si vive nell'affanno e nella fatica. E nonostante l'esperienza, maturata in un numero di gare oramai invidiabile, comprese lunghe trasferte all'estero, rimane quella componente di incognita-incoscienza-fanciullaggine-follia, che non mi lascia e non mi permette di piantarla.

V. V.



(fine seconda parte)