



GRUPPO AEROMODELLISTI ROVERETO - Periodico di Informazione

2 - 2008

Indice:

- assegnazione cariche sociali '08-'09
- principali appuntamenti maggio, giugno, luglio 2008
- aerotraining
- attività F1E

CARICHE SOCIALI

L'Assemblea Generale del Gruppo Aeromodelisti Rovereto ha eletto il Direttivo in carica nel biennio 2008-2009.

Presidente:

Luca Micheli

Segretario:

Michele Micheli

Delegati di specialità:

F1E

Remigio Lucchini

Volo in pendio

Luca Micheli & Claudio Giovanazzi

Volo a motore

Filippo Andreatta

Sede

Antonio Borchia

Pista

Pezzani Alessandro

Web-site

Claudio Giovanazzi

Stampa e spillo

Filippo Andreatta

Appuntamenti campionato sociale

11	Maggio	
17	Maggio	
31/5 e 1-2/6	Maggio/Giugno	Trasferta di volo in pendio con destinazione da definirsi
15	Giugno	2^ gara sociale specialità "pendio" alla Polsa di Brentonico
6	Luglio	2^ gara sociale specialità "acrobazia" alla pista di Castellano
20	Luglio	3^ gara sociale specialità "pendio" alla Polsa di Brentonico



**Prodotti
Petroli**

& BORTOLOTTI

XXXIV TROFEO FINCANTIERI

VIVARO (PN) 1-2 marzo 2008. Prima prova di C.I. F1A e prova di F1H

1	STRANIERI	MARCO	FIAM FAVLI	120	120	120	180	180	720	284
2	GOBBO	MASSIMILIANO	FIAM FAVLI	120	120	120	180	180	720	226
3	BRUSSOLO	VITTORIO	FIAM FAVLI	120	120	120	180	180	720	167
4	KOGLLOT	ROLAND	KMT SEMPETER	120	120	120	180	180	720	0
5	SACCHI	GIORGIO	FIAM ARFM	120	120	120	180	156	696	
6	BOGNOLO	CLAUDIO	GAR ROVERETO	94	120	120	180	180	694	
7	BERTOLANI	BENITO	Ae. C. LUCCA	120	120	118	139	180	677	
8	PELOSATO	LUIGI	FIAM-FAVLI	120	108	120	180	131	659	
9	ROSSANI	STEFANO	FIAM NIKE	80	114	120	153	180	647	
10	PERBELLINI	FRANCESCO	FIAM-FAVLI	120	120	51	180	144	615	
11	BARIC	ROBERTO	Pula Krila Istre	120	120	120	61	180	601	
12	TOMAZZONI	MAURIZIO	GAR ROVERETO	85	120	38	180	88	511	
13	SLOKAR	TOMAZ	MD VENTUS AJDOVCINA	120	51	120	180		471	
14	BARBIERI	DANILO	GAR ROVERETO	120	120	9			249	

Da qualche anno il GAR partecipa al campionato F1A, volo libero di pianura. Un ritorno all'antico, grazie anche ad un paio di acquisti del gruppo. E poiché in queste specialità la stagione inizia presto, quando i campi sono appena arati o in procinto di esserlo, quando la mattina il terreno è fradicio di brina, quando le termiche si fanno desiderare ma correre per il campo con un aeromodello attaccato ad un filo non è così dispendioso per il caldo come ai primissimi di marzo, eccoci a Vivaro, in Friuli, su un campo interessante, lontani da ogni forma di civiltà.. Vivaro è un paese accogliente, appoggiato in un'area molto vasta di terreno incolto dei magredi (terre magre) del torrente Cellina. Sotto la tutela idrogeologica, botanica e faunistica della Comunità Montana del Friuli Occidentale, quest'area fa parte di un S.I.C. (Sito di Interesse Comunitario). Per accedervi è necessario munirsi di varie carte bollate. Ci sono da proteggere flora, fauna (in particolare gli uccelli) e in generale il paesaggio. Peccato che questa zona è usata anche dalla Divisione Corazzata "Ariete" dell'Esercito per addestramenti vari e come Poligono con impiego di carrarmati e per esercitazioni a fuoco. Durante la gara sono passati a più riprese mezzi gommati dell'esercito a velocità di rally, con un rombo che si udiva a chilometri... dettagli. Forse gli uccelli sono già assuefatti?

Sabato 1° marzo una densa nebbia. La direzione di gara decide di rimandare l'inizio lanci di mezz'ora in mezz'ora. Solo alle 13,30 la nebbia si alza la gara ha inizio. Tempo di volo a due minuti. Dei tre roveretani presenti, il solo Barbieri ottiene il massimo. Bognolo arrugginito dall'umidità, stenta a rodare, chi scrive prima fa un nullo, poi incrocia i cavi con Perbellini, poi ancora, a sgancio avvenuto, dopo circa 60 secondi di volo a 50 metri di quota, viene abbattuto dallo sloveno Slokar Tomaz col modello ancora al cavo. Tomaz che trancia Tomazzoni.

Il secondo lancio va bene per tutti, ma non è il preludio di un'ottima prestazione. Al terzo lancio Danilo Barbieri rompe il suo terzo ed ultimo modello, e il Tomaz nostrano già tranciato incappa in un terribile 38 dovuto a vari mal funzionamenti del modello poco provato superstite.

La gara chiude con Claudio Bognolo in rimonta ma sesto. Per gli altri vedere la classifica sotto. Anche se sarebbe bene soprassedere.

Il giorno seguente a causa di varie rinunce siamo solo in due nella F1H, che diviene di fatto una giornata di allenamento. Peraltro allietata da una giornata bella, di sole e di un tepore che il 2 marzo uno non si aspetterebbe. Morale un bel fine settimana. Come sempre quando la tensione della gara rende tutto più avventuroso e autentico.

Buona annata di voli a tutti.

Maurizio Tomaz(zoni)

World Cup F1E 2008: Hranice "Winter cup"

Le gare all'estero sono sempre esperienze interessanti. Per i concorrenti che si trovano, per i luoghi che si visitano, per il tempo che si trascorre fuori dai nostri piccoli orticelli. Aeromodellistici o meno che siano. Alla prima di F1E poi, tutti gli aspiranti alla conquista della coppa del mondo ci sono.

Il 15 e 16 marzo il Model club of Aeroklub Hranice ha organizzato le due prove di coppa del mondo „Winter cup I“ e „Winter cup II“. Per chi come il sottoscritto partecipa per la prima volta, il primo quesito da porsi è: "ma dov'è Hranice?" Facile a dirsi, meno a trovarlo sulla carta. Ma poi, anche grazie all'amico Vojtěch Zima (se qualcuno sa come si pronuncia me lo faccia sapere), ecco le indicazioni utili: Repubblica Ceca, regione Moravia, presso Olomuc. Facile.

Il viaggio di 9 ore per 950 chilometri indica che la strada oramai è tutta diretta. Non ci sono più gli attraversamenti di una volta. Basta con i paeselli da attraversare, i rallentamenti, le oche che traversano, i bambini coi cestini dei funghi. Altro secolo. Ora è praticamente tutta autostrada, e gli unici tratti di strada normale sono semmai scanditi da un commercio che rappresenterà anche la professione più antica del mondo, ma non è proprio edificante...

Comunque la cittadina di Hranice è accogliente, il paesaggio altrettanto con dolci colline coltivate o appena arate, il clima tiepido nonostante la stagione.

Venerdì però il tempo è brutto e quindi rinuncio alle prove. Vuol dire che apro la stagione di gare senza aver lanciato nulla. Sabato mattina il tempo è bello, e quindi in un'ora verifico i centraggi di ben 4 aeromodelli. Poca dinamica, e gara subito difficile. Al secondo lancio siamo solo in due a tutti pieni. Purtroppo sbaglio clamorosamente il terzo lancio perché il vento è rafforzato lievemente, e precipito al decimo posto. Poi ancora il vento rafforza e concludo con altri due pieni. Alla fine 7° su 25. Un buon risultato viziato da un unico errore. Peccato. Mi rifarò domenica.

Domenica. Tempo nuvoloso con minacce di pioggia. Sul pendio vento attorno ai 5 m/sec. Parto bene con un pieno, poi il vento si stabilizza fra i 7, ed i 7,5 m/sec. Si fa dura e infatti nonostante il modello da vento in prova andasse, non zavorro sufficientemente e mi ritrovo il modello alle spalle dopo 40 secondi circa. Il vento rafforza ancora, ed aumenta la zavorra nella "pancia" del modello. 180 grammi. Ma non basta, altro lancio disastroso.

Al quarto lancio il vento è stabile fra gli 8 e gli 8,5 m/sec. E comincia a piovere. I campi arati di fresco si trasformano immediatamente in pantano che si appiccica sotto gli scarponi formando una sorta di ciaspola dal peso di 3 Kg. Monto il modello da super vento con 200 gr. di piombo in pancia, ma un piccolo errore di traiettoria e il volo si conclude dopo un minuto e spiccioli. Mentre medito sul da farsi per l'ultimo lancio, la giuria visto il vento oramai a quasi 9 m/sec. e vista la pioggia, termina la sofferenza (o la gara che dir si voglia).

Metto via e dopo i saluti di commiato riparto. Arrivo in Italia anticipato di un'ora rispetto i programmi, e viaggio semi notturno più rapido. Otto ore e mezzo, tanto che alle 11 e trenta sono a letto, e dalle 11 e trentuno non ricordo più nulla fino al mattino.

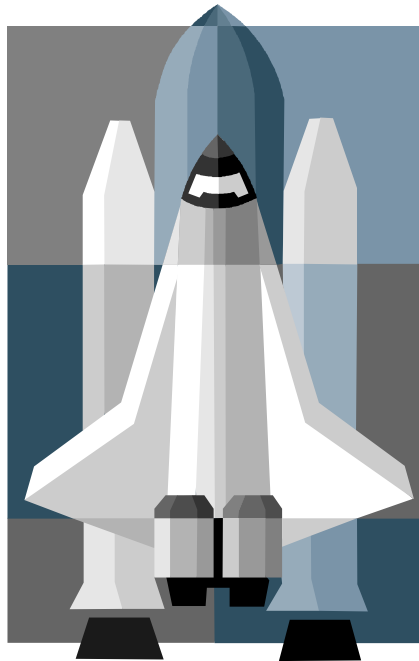
Le conclusioni sono sempre le stesse: quando c'è il vento, gli italiani non sono all'altezza. Un evento da noi troppo raro e che va provato, provato e poi ancora provato. Con sacrificio di modelli, rotture ed annessi e connessi. Resta l'esperienza della vacanza, del paese sconosciuto, della gente simpatica e gentile che anima queste competizioni. E tutta la cornice è fondamentale per divertirsi comunque.

Alla prossima svolazzata.

Maurizio Tomazzoni

* Aerotraining parte II *

Dopo la cena sociale di venerdì 8 aeromodellistica è proseguita Castellano. Il numero di piloti era voli sono proseguiti fino alle ore 16. mancavano: acrobatici elettrici, a alianti e trainatori. Tra i tanti di Ivo e alcuni maxi, i 2 patchwork e trasferta da Brentonico per sono stati effettuati alcuni traini con come il DG 500 da 4 metri e 30 di appassionati di aerotraining erano un di questa attività a Castellano, alianti. In realtà lunghezza e dimostrate più che sufficienti. I nord e gli alberi presenti ad ovest



febbraio l'attività domenica 10/2 in pista a molto superiore alla media e i I modelli di certo non scoppio, hot-liner, motoalianti, spiccavano il bellissimo biplano il Piper da 3,75 m di Lorenzo, in l'occasione. Ma la novità è che alianti di dimensioni generose Paolo. Inizialmente gli po' scettici riguardo alla pratica soprattutto per l'atterraggio degli larghezza della pista si sono decolli avvenivano sempre verso della pista non hanno intralciato

le manovre di decollo in alcun modo, anche perchè l'accordo prima dei traini era di tenersi verso valle. Alcune prove di training erano già state effettuate nei mesi precedenti, ma il battesimo- "abilitazione" della pista è avvenuto con il training da parte di Paolo Vettorazzo e il suo patchwork del DG 500 di Paolo Perini. Il trainatore si è staccato da terra ben prima della fine della pista e il volo si è concluso senza problemi. Lo sgancio è avvenuto ad una quota di circa 250 metri rispetto alla superficie della pista e l'atterraggio del veleggiatore è avvenuto dopo circa 20 minuti senza nessun problema, benché le condizioni non fossero delle migliori per il volo a vela. Dopo essersi portato a N-E della pista Paolo ha compiuto alcune virate per smaltire quota e portarsi nel tratto finale sottovento per poi atterrare perfettamente usando i diruttori. Anche nel mio caso l'atterraggio con l'ASW da 3,75 m non è stato problematico. Dopo essermi portato in testata N ho impostato il circuito di atterraggio in modo da gestire e regolare la quota nell'ultimo tratto perpendicolare alla pista, prima dell'ultima virata a 90°. In questo modo, rimanendo comunque in sicurezza, si possono smaltire velocità e quota allungando il tratto sottovento e posticipando l'ultima virata, eventualmente seguita da un'ulteriore controvirata per riallinearsi. Di certo non sono arrivato "lungo", ma non ci ho nemmeno rimesso il modello ☺, sta di fatto che non ho dovuto alzare gli alettoni per frenare e il modello era fermo già a metà pista, dopo un sibilo prodotto dall'attrito tra il pattino di coda e il tessuto dei teli. Dopo l'ultimo sgancio sono riuscito a guadagnare qualche minuto di volo girovagando qua e là nella zona a cavallo dell'ombra creata dal sole che velocemente tramontava dietro al passo di Bordala.

In condizioni un po' particolari, peraltro care ai più, e per costoro motore immobile di aristotelica

Castellano, 10 febbraio 2008: training DG 500 4,3 m





memoria, si stava finalmente verificando... udite, udite

la RESTITUZIONE



92 minuti di applausi...!!!

Nel senso che l'aliante restituiva - molto in fretta malgrado la sua efficienza e

*grazie alla mia ignoranza! - la quota regalatami dal traino di Paolo. Di sicuro c'era dell'aria che saliva verso gli strati alti, ma ancora più probabile in quelle condizioni era la presenza di discendenze e masse fredde che si tuffavano nella valle dell' Adige e che avrebbero potuto "lasciar fuori" dalla testata nord un neofita come il sottoscritto, perché si sa... **"contro il COOL, ragion non vale"!***

Cari Amici, a parte gli scherzi, da febbraio a metà aprile si sono svolte ben otto uscite di aerotraino! In particolare il 24/2 è stata organizzata una giornata di traini con 3 trainatori e 5 alianti. Gli sganci avvenivano tranquillamente a circa 300 m di quota, benché ci fosse un po' di foschia e la visibilità non fosse delle migliori. In queste condizioni, però, i meno esperti hanno iniziato a capire come ci si deve allenare per seguire un aliante che vola in termica ben oltre i 300 m di quota: a volte si impara ad "aspettare" che il modello compia una virata per poi rivederlo o anche solo scorgere il riflesso di un'ala. Insomma la buona volontà c'è da parte di tutti, continuiamo così, allenamenti per l' acrobazia F3A permettendo!

CLAUDIO BOGNOLO TORNA SUL TRONO DELL'F1H

Capannori, prova unica di campionato italiano F1H, il 5-6 aprile 2008

Non è proprio la classe regina... ma a noi piace farlo credere. Soprattutto quando vinciamo. E così accade che ben tre rappresentanti del GAR di Rovereto hanno partecipato al campionato italiano F1H svoltosi a Capannori in provincia di Lucca, organizzato quest'anno dai toscani guidati da un sempre efficientissimo Vito Facchini. E' la classe "sport" dove in teoria si mandano i giovani, e difatti i tre del GAR sono: Claudio Bognolo, Maurizio Tomazzoni e Michele Del Fabro. Non proprio di primo pelo, ma che da qualche anno si fanno vedere nelle gare di pianura.

La gara si prospetta lunga: 7 lanci distribuiti fra sabato e domenica. Arriviamo sul campo alla spicciolata, giusto per togliere dalla muffa i modellini e provare planate, traini, virate. Giusto per rompere quel che si può rompere, schiantare tutto quel che c'è da schiantare. Si distingue in ciò Mik Del Fabro la cui piantata produce un sinistro tonfo sordo e relativo buco del terreno. Non è uscito petrolio ma c'è passato sicuramente vicino.

Il tempo che ci accoglie è stupendo: sole, leggera brezza, termiche. Quel che di meglio uno può sperare da un campo di gara. Divertimento garantito? Non molto. Alle tre del pomeriggio inizia una insistente brezza che proviene dai monti. Alle quattro e mezzo la gara apre col vento fra i 7,5



e gli 8 metri/sec. Punte oltre i 9. Le commissioni si spostano di parecchio e si abbassa a 2 minuti il tempo di volo. Ma i piccoli F1H fanno chilometri. E noi dietro. Alla sera, dopo i tre lanci previsti siamo distrutti. E la classifica pure. Il sole ha cotto a puntino i nostri volti, il vento ha inciso la pelle. Le mani tagliate dai cavi e rivestite di "cianolit". La doccia serale è un miraggio, il flusso d'acqua che cade in testa un sollievo che pareva non arrivasse mai. La sera cenone con tutti i concorrenti, che all'unanimità optano per riprendere la gara il mattino seguente alle otto anziché alle sette. E sarà dura comunque.

Ma domenica mattina benché il cielo presenti una cortina compatta di nuvole, non piove, non c'è vento ma solo brezzoline che girano, e la gara fila via liscia con qualche bella soddisfazione anche per chi il giorno prima disperava.

La classifica parla per tutti, ma si sottolinea la regolarità di Claudio Bognolo che può permettersi addirittura di sganciare senza troppi scrupoli all'ultimo lancio, con la vittoria già in tasca.

Chi traina di più il assoluto è però Mik, che chiude a libro le ali altre due volte oltre quella citata, con riparazione sul campo e colate di colla rapida. Infine nonostante gli sforzi, il modello elettronico dell'anno scorso non ne vuol sapere. E allora vai col "traino finale". Una fine gloriosa per ogni modello che si rispetti: la chiusura a libro sotto traino e schianto finale. E così fu... (vedi foto).

Claudio riporta a casa il titolo che già gli apparteneva nel 2006, il sottoscritto arriva sesto dopo aver esplorato tutto il vademecum dei possibili errori, Mik si consola battendo un francese che col vento fa più briciole di lui e rinuncia alla riparazione. Il bilancio non è male. Per il GAR un nuovo titolo italiano.

Arrivederci a tutti col naso all'insù

Mauri Tom

ORGANIZZAZIONE DI UNA PROVA DI COPPA DEL MONDO F1E

Il GAR è impegnato nell'organizzazione di una gara di **coppa del mondo** categoria F1E

Si tratta di un evento impegnativo, che trova eguali solamente nella mitica Stella d'Italia, al cui ultima organizzazione risale al 1963. Dopo di allora moltissimi eventi, moltissime manifestazioni e gare, ma mai di questo livello di ufficialità.

Pertanto il GAR lancia un

APPELLO a tutti i soci del GAR

per aiutare in questa organizzazione.

Si tratta di un doppio appuntamento, in condominio con gli amici di Thiene. Come qualcuno avrà già avuto modo di saggiare lo scorso anno: un modo alternativo per passare un week-end (e più alternativo di così è difficile immaginarlo).

Le gare sono organizzate dal Gruppo Aeromodellisti Rovereto e dal Laverda Thiene.

DATE: 3 e 4 maggio 2008 sabato e domenica

- **SABATO 3 maggio:** World Cup contest cat. F1E: „2° coppa primavera“
- **DOMENICA 4 maggio:** World Cup contest cat. F1E: „27° coppa Sisemol“

- **LUOGO:** monte Sisemol di Gallio (Vicenza) - Italia.
- **IMPEGNO:** cronometraggio delle due gare, sviluppate su 5 lanci a partire da sabato mattina alle ore 9
- **OFFERTA:** una notte e due cene offerte dal GAR.
La notte fra il 5 ed il 6.
Le cene del 5 sera e del 6 sera

la disponibilità può essere dichiarata al sito del GAR: <http://www.gar-rovereto.it>

oppure al delegato volo libero Remigio Lucchini o il responsabile organizzativo Maurizio Tomazzoni

