



GRUPPO AEROMODELLISTI ROVERETO - Periodico di Informazione

n. 3 - 2008

Indice

Manifestazione al Palazzetto del 30/11 e voli indoor

Prenotazione felpa G.A.R.

Cena sociale 21/11

Nuova sede

Cronache dall' F1E

Gara sociale acrobazia a motore 19/10

EUROPEO 2008 Junior F1E

Aerotraining parte III

MANIFESTAZIONE AL PALAZZETTO DELLO SPORT

30 NOVEMBRE 2008

dalle ore 10⁰⁰ alle ore 19⁰⁰

La palestra Don Milani è prenotata per i voli indoor dalle 9⁰⁰ alle 12⁰⁰ nelle mattinate delle seguenti domeniche:

- 2, 9, 16, 23 novembre '08;
- 11 e 25 gennaio '09;
- 8 febbraio '09.

news!

EUROPEO F1E

Junior

1° Andrea Marchiori

2° Stefano Parziani



PETROL VILLA

Prodotti
Petroli

& BORTOLOTTI

La nuova FELPA del GAR

con stemma del **GAR** sulla parte posteriore si può ordinare

presso il negozio di Arbetti con pagamento anticipato di 25,00 € e indicando la taglia.

VENERDÌ 21 NOVEMBRE

CENA SOCIALE

Si terrà presso la pizzeria Pineta di Brentonico alle ore 20⁰⁰. La prenotazione va effettuata entro sabato 15 novembre 2008 telefonando o scrivendo al segretario del G.A.R. Michele Micheli al seguente indirizzo protestitn@yahoo.it

Il trasloco da via Azzolini verso la **NUOVA SEDE** presso la struttura multipiano in via Cartiera, 15 è in fase di ultimazione.

L'inaugurazione avverrà entro le vacanze natalizie: la data esatta verrà comunicata al più presto sul prossimo numero de Lo Spillo!

Mauro Agosti primo alla prima

sabato 3 e domenica 4 maggio 2008

una bella sorpresa al monte Sisemol: i piazzamenti del GAR „3° coppa primavera“ e „28° coppa Sisemol“

Terza edizione della gara di coppa del mondo FIE organizzata dal GAR. Un evento prestigioso, che nonostante le difficoltà logistiche per la distanza, è per i roveretani un momento di riconoscibilità in campo nazionale ed internazionale.

Nel pendio "bussole" in particolare, specialità che in Italia ha visto il GAR in prima fila da SEMPRE. A partire dai voli di Gino Piccoli alla fine degli anni '30, fino organizzazione della "coppa Stella d'Italia", appuntamento biennale svoltosi dal 1949 fino al 1963 quando è divenuta l'itinerante coppa Europa. La stessa che tutt'ora frequenta i pendii di molte nazioni. Una tradizione internazionale che il GAR orgogliosamente ha ripreso in condominio col gruppo Laverda Thiene, e che permette di avere in Italia uno dei 10 appuntamenti legati alla coppa del mondo. Ma veniamo al fatto: è il 3 maggio. Piove da giorni e si prevede pioggia. Lo scorso anno è stato così, e la prova è stata dura per concorrenti e cronometristi.

Ma quest'anno saremo fortunati e il tempo resisterà tutto il giorno. Il monte Sisemol, presso Gallio, è apparentemente un terreno di gara facile, ma in realtà il vento gira, è trasversale, infido. I roveretani sono tanti. Compresi gli "oriundi" siamo 8 solo perché qualcuno non ha studiato abbastanza da potersi permettere un giorno di vacanza da scuola....

La mattina del 4 maggio siamo schierati e puntualissimi si inizia. La gara fila via con molti

INDIVIDUALE		1	2	3	4	5	totale	sp
1	Berto Amedeo	300	300	300	300	300	1.500	90
2	Drmlova Dominika	300	300	300	300	300	1.500	43
3	Barbieri Danilo	300	294	300	300	300	1.494	
4	Draghici Florian	300	300	278	300	300	1.478	
5	Draghici Adrian	300	277	300	300	300	1.477	
6	Popescu Marian	300	300	300	300	230	1.430	
7	Sartori Giulia	266	300	267	300	293	1.426	
8	Corazza Egizio	268	300	275	300	276	1.419	
9	Chaussebourg Pierre	300	249	300	267	300	1.416	
10	Lucchini Remigio	300	215	300	300	300	1.415	
11	Berto Giuseppe	300	300	300	212	300	1.412	
12	Tomazzoni Maurizio	300	245	300	300	263	1.408	
17	Borchia Antonio	300	300	300	211	223	1.334	
19	Bognolo Claudio	248	300	244	208	300	1.300	
21	Del Fabro Michele	210	228	300	300	197	1.235	
25	Agosti Mauro	300	73	300	224	267	1.164	
26	Baroni Gianpaolo	182	300	300	0	0	782	

errori anche perché per molti è la prima uscita dell'anno.

Le possibilità di fare pieni c'è, ma non in tutto l'arco del tempo di lancio.

L'implacabile direttore di gara Paolo Soave fa filare via liscia la prova. I cronometristi sono efficientissimi e non ci sono intoppi. Gara apparentemente facile, ma solo due in spareggio: Amedeo Berto e la junior slovacca Dominika Drmlova, peraltro già vincitrice della coppa del mondo junior lo scorso anno. Quest'ultima sbaglia completamente il lancio,

e l'esperto Amedeo si accontenta di tarare l'autoscatto a poco più di un minuto. Fra i roveretani spicca Danilo Barbieri sull'ultimo gradino del podio, poi Remigio Lucchini che con un solo errore al secondo lancio è solamente decimo. Ma oggi è così: sembra facile, e proprio per questo è più difficile.

A squadre non è proprio un successo, ed è meglio che parli solo la classifica. I roveretani sono orfani di Giampaolo Baroni che ha pagato un pesante pegno in termini di modelli nella gara precedente, ma siamo comunque in 7.

C'è in ballo la prima prova valida per il campionato italiano. La posta in gioco è più alta, poiché gli italiani in coppa del mondo sono talmente tagliati fuori, da non partecipare neppure. Il tempo è ottimale: dinamica, termiche, gran cumuli generosi che promettono voli mirabolanti.

A SQUADRE		totale
1	Draghici Florian	C.S.U. Pitesti 1.478
	Draghici Adrian	1.477
	Popescu Marian	1.430
2	Berto Amedeo	AMT Treviso 1.500
	Berto Giuseppe	1.412
3	Petcu Iulia Maria	University of Rom. 1.406
	Petcu Daniel	1.390
	Paltane Iuliana	1.203
4	Lucchini Remigio	G.A.R. - B 1.415
	Borchia Antonio	1.334
	<i>Delfabro Michele</i>	1.235
7	Tomazzoni Maurizio	G.A.R. - A 1.408
	Bognolo Claudio	1.300
	<i>Agosti Mauro</i>	1.164
8	Barbieri Danilo	G.A.R. - C 1.494
	Baroni Gianpaolo	782

Come sempre il primo lancio è verso Asiago, con tutto l'altopiano ad aprirsi davanti.

Moltissimi i pieni. Alla fine una simpatica premiazione e cena all'hotel Valbella, con tavolata di oltre 50 persone. E veniamo alla gara di domenica 5 maggio. Organizza il Laverda di Thiene che il giorno prima ha appoggiato il GAR e oggi è appoggiato dal GAR con un robusto sostegno in termini di cronometristi, e base logistica con classifiche in tempo reale ecc.

Poi (come sempre) il vento gira e si torna nella valletta interna. Si vedono lanci strepitosi. Si distinguono su tutti per questo

Mauro Agosti e Remigio Lucchini. Il numero di pieni è altissimo in rapporto a quanto avviene solitamente.

Anche paragonandolo a quanto visto solo il giorno precedente. Nonostante ciò i recuperi non sono eccessivamente gravosi. La dinamica se ben presa frontalmente, garantisce spettacolarità e fatica relativa. Grazie a queste particolari condizioni, ben 6 concorrenti

sono allo spareggio, come in questa specialità non accadeva da anni. Sembra cosa fatta per il fortissimo Marian Popescu, il detentore della coppa del mondo. Ma Mauro Agosti infila il suo modello nel miglior punto, nel miglior momento e col miglior centraggio. L'unico a fare il pieno di sette minuti da una posizione che sembrava impossibile. Dietro c'è proprio Popescu e terzo un altro italiano: Giuseppe Berto, che come Agosti dopo la delusione del campionato italiano 2007 sembra intenzionato a rifarsi.

A squadre la situazione però non migliora. I due della squadra A oltre Agosti sono sul fondo classifica, quelli della B quasi... ma comunque davanti.

E' una classifica da dimenticare quella per club, e poco consola che gli altri italiani non abbiano fatto un gran risultato. Alla fine una bella premiazione all'hotel Valbella, con i bilanci della prima dell'anno, e con l'arrivederci a passo Coe. A casa del GAR!

INDIVIDUALE							sp	
1	Agosti Mauro	300	300	300	300	300	1.500	420
2	Popescu Marian	300	300	300	300	300	1.500	325
3	Berto Giuseppe	300	300	300	300	300	1.500	286
4	Chaussebourg Pierre	300	300	300	300	300	1.500	285
5	Draghici Florian	300	300	300	300	300	1.500	275
6	Petcu Iulia Maria	300	300	300	300	300	1.500	100
7	Drmlova Dominika	300	289	300	300	300	1.489	
8	Drmla Jakub	300	284	300	300	300	1.484	
9	Paltane Iuliana	300	300	300	271	300	1.471	
10	Barbieri Danilo	300	270	300	300	300	1.470	
14	Delfabro Michele	300	300	242	300	300	1.442	
15	Lucchini Remigio	300	241	300	300	300	1.441	
19	Borchia Antonio	300	185	300	300	277	1.362	
21	Bognolo Claudio	300	300	300	300	118	1.318	
25	Tomazzoni Maurizio	300	300	216	300	83	1.199	

A SQUADRE

Popescu Marian	C.S.U. Pitesti	1.500
Draghici Florian		1.500
<i>Draghici Adrian</i>		1.281
Petcu Iulia Maria	University of Rom	1.500
Paltane Iuliana		1.471
<i>Petcu Daniel</i>		1.406
Chaussebourg Pierre	ROFRA	1.500
Niculescu Mihnea		1.466
<i>Anca Andrei</i>		1.290
Delfabro Michele	G.A.R. - B	1.442
Lucchini Remigio		1.441
<i>Borchia Antonio</i>		1.362
Agosti Mauro	G.A.R. - A	1.500
Bognolo Claudio		1.318
<i>Tomazzoni Maurizio</i>		1.199

Torno a Passo Coe dopo tanti anni di assenza. Avevo circa dieci anni quando ci salii per la prima volta, con mio padre che mi sosteneva e m'insegnava come funzionasse il volo F1E: la centratura dell'aereo, la direzione, la "picchiatura", la "cabratura", la "termica", concetti tanto familiari agli aeromodellisti quanto lontani dal senso comune. Fu così che mi avvicinai al mondo dell'aeromodellismo, accompagnato da papà ad ogni passo, fino a quello che ti porta ad abbandonare il "modello" quando, al momento del lancio, lo si lascia in balia del vento, senza sapere dove poi il vento stesso lo porterà.

Ricordo che c'erano molti alberi in meno nel pianoro delle Coe, e gli abeti erano molto più bassi in cima al pendio. Ma certamente non posso dimenticare le quasi sempre avverse condizioni meteo che caratterizzano il Passo. Nebbia e pioggia sono la norma, le giornate di sole una rara eccezione. E qualcuno ha pure visto la neve in giugno (me compreso).

Quest'anno ci torno da cronometrista (la carriera di agonista, tessera FAI 12395, in realtà era durata pochi anni...), ma vedere una gara di F1E è sempre affascinante. Non sai mai come va a finire.

Immane anche stavolta le Coe ci accolgono con un folto cumulo di nebbia che si affaccia sopra il bosco, subito dopo l'ex-base Nato. Per fortuna il vento contrario la tiene a bada e non la fa salire. Ma quanto durerà? Viceversa si prospettano lanci con un debole vento in coda. Non si può avere tutto...

Il più temerario è Romeo Sartori che lancia per primo con una certa fretta (forse troppa). Il suo aereo comincia subito a scendere e sotto non trova nulla. In 43 secondi è già a terra. Il vento comincia ad alzarsi e si forma un gruppetto di concorrenti pronti al lancio. E' proprio mio padre, Mauro Agosti, che fiuta il momento buono e rompe il ghiaccio. Sembra ripetersi la vicenda degli spareggi all'ultima gara di Asiago, quando, lanciando per primo, trovò le condizioni migliori e con esse la vittoria. Ma alle Coe è un'altra storia. All'inizio il lancio sembra buono, l'aereo comincia a fare un po' di quota, ma poi anch'esso nei pressi della base trova il "buco". Per lui solo 2 minuti e 21 secondi. Ironia della sorte, è proprio questo il momento in cui le condizioni migliorano. Tutti quelli che erano in attesa lanciano e fanno il pieno, Giuseppe Berto, Bognolo, Borchia, fanno il pieno anche i giovani Marchiori e Clementel. Quest'ultimo addirittura utilizzando il "Flinstones" di Maurizio Tomazzoni. "Quasi pieno" per Remigio Lucchini con 2 minuti e 58. Un po' di sfortuna per Ghiotto. Il suo aereo comincia la virata nei pressi del bosco dietro la base. Sembra farcela a rientrare, ma niente, s'insacca in uno dei primi alberi mentre si sta girando. Antonio non si scomoda nemmeno a scendere a vedere se è recuperabile. L'albero è troppo alto. Non lo recupererà nemmeno in serata.

Secondo lancio. La gara prosegue con il vento in coda e le condizioni non ottimali cominciano a fare la selezione. A due pieni troviamo solo Giuseppe Berto e Bognolo. Seguono a 37 secondi di distanza Agosti, che rimedia al primo lancio con un pieno, e Lucchini, che ottiene un 2 e 23. A 38 secondi dalla testa della classifica c'è Stefano Parziani, che, nonostante sia ancora alle prime armi, ha un ottimo inizio gara.

E' a questo punto che avviene un episodio più unico che raro. Borchia lancia e vede il suo modello spinto verso il pendio di sinistra. Dopo 36 secondi s'incassa tra gli alberi di un pino. Ma fin qua sarebbe tutto normale. Sennonché poco più tardi lancia anche Giampaolo Baroni. Il suo aereo prende la stessa direzione di quello di Borchia. Ma proprio la stessa! In meno di mezzo minuto riesce a colpire in pieno l'aereo di Borchia tirandolo giù dall'albero, e cadendo a terra esso stesso. A Del Fabro e Perini che passavano lì sotto proprio in quell'istante, increduli dell'accaduto, non resta che raccogliere i due aerei e riportarli ai proprietari. La scena sarà di quelle memorabili per i presenti.

Ma torniamo alla gara. Al terzo lancio anche Giuseppe Berto fa il "buco" con un 2 e 37 e permette a Bognolo di guidare la classifica in solitaria grazie al suo terzo pieno. Lo

tallonano da vicino Agosti e Lucchini. Pieno anche per loro. Lancio infelice invece per Parziani, che ottiene poco più di un minuto. Andrea Marchiori non lancia nemmeno, preso a cercare il suo aereo nel bosco.

Quarto lancio. Il vento gira, e la nebbia, che fino ad allora era rimasta lì a guardarci, comincia ad avvicinarsi. I più esperti sanno che è il caso di lanciare al più presto. Se la nebbia sale la gara potrebbe essere sospesa. Magari anche conclusa. In tanti quindi lanciano subito. Sarà il lancio con più pieni, 12 su 16 concorrenti. E la nebbia poi arriva, come previsto. La gara è sospesa per 30 minuti. Ma fortunatamente, nel giro di poco, il vento guida la nebbia ai lati del pendio ed il cielo torna ad aprirsi.

Parte il 5° lancio con discrete condizioni meteo e Claudio Bognolo che si appresta a concludere con l'ennesima vittoria da appendere in bacheca. Sono io stesso a cronometrare il suo lancio. Bognolo, con la sua consueta prudenza, attende di vedere dove stanno andando gli aerei di chi sta lanciando prima di lui. La dinamica c'è, si vede pure qualche piccola termica. Quindi si decide anche lui e lancia puntando al quinto pieno. L'aereo è direzionato verso la base, nonostante ciò un forte vento trasversale spinge il modello verso il pendio di sinistra. La quota è ancora bassa e si capisce subito che l'aereo non ce la farà a superare il boschetto. Dopo 83 secondi il volo si conclude con Claudio che si dispera per l'accaduto. Eh sì, non se lo meritava proprio. Ne approfitta Giuseppe Berto, che ottiene l'ennesimo pieno. Ne approfitta un po' meno Mauro Agosti che sbaglia a settare l'autoscatto, imposta l'antitermica a 2 minuti e 37 e termina terzo. Conquista un meritato secondo posto Remigio Lucchini con il quarto pieno, dimostrando i progressi fatti nell'ultimo periodo. 4° classificato un buon Antonio Ghiotto, solo 5° un Bognolo sfortunato, che pure ad Asiago era sceso in classifica a causa di un lancio infelice, senza avere commesso grossi errori. Ma si sa, è il bello dell'F1E. Buon ottavo Michele Del Fabro che precede un Antonio Borchia un po' altalenante. Buona gara dei 3 giovani Clementel, Marchiori e Parziani. In futuro non potranno che migliorare. Discreto rientro di Perini dopo tanti anni di assenza, con un po' di sfortuna che all'ultimo lancio gli fa perdere il suo aereo elettronico con cui, anni addietro, aveva vinto il titolo italiano. 15, 43, 29, 26, no non sono i numeri del lotto... ma quattro dei lanci del Baroni (il rimanente per fortuna è stato un pieno). Una gara da dimenticare per lui. Speriamo vada meglio la prossima volta.

Insomma si è conclusa anche questa gara delle Coe. Guida la classifica di campionato italiano il forte e preparato Giuseppe Berto, lo segue Mauro Agosti e li guarda da vicino un Remigio Lucchini in crescita. Bognolo sembra ormai escluso dalla corsa al titolo, ma chissà...nell'F1E non sai mai come va a finire.

Riccardo Agosti

Tradizionalmente la seconda gara del campionato F1E si svolge a Passo Coe di Folgaria e, come recitano gli annuari sin dagli inizi degli anni '80, prassi vuole che sia uno degli appuntamenti più difficili per antonomasia dell'intera stagione. Tale sillogismo trova assoluto riscontro anche per la gara svoltasi il 25 maggio (8° coppa Gino Piccoli) poiché basta semplicemente consultare le classifiche per constatare che la competizione è stata durissima e selettiva. Nessuno dei concorrenti presentatisi sul pendio trentino infatti è riuscito a totalizzare cinque pieni in cinque lanci. Ma veniamo rapidamente alla cronaca. Come spesso è accaduto nelle gare svolte gli anni passati la giornata non è proprio indicata alla scampaganta in montagna.

Sarà che è circa dal primo week end di quest'anno che non si riesce ad avere una due giorni di sole splendente, fatto stà che non fa

eccezione nemmeno la domenica del 25 maggio. Tempo incerto con nubi minacciose sopra malga Pioverna, ed una leggera nebbiolina che impedisce la vista sui boschi oltre la ex base Nato sono quanto di meglio potevano attendersi i concorrenti sul piovosissimo Passo Coe. Ovviamente il Gar Rovereto la fa da padrona nella gara di casa in quanto a numero di presenze, schierando ben undici concorrenti, tra i quali due junior (uno di questi alla sua prima gara) ed un redivivo Paolo Perini, vecchia e, concedetemi, gloriosa conoscenza del mondo del pendio "libero". A completare le iscrizioni (e ad evitare che quella di passo Coe si trasformi in una vera e propria gara sociale) sono i "big" nazionali, ovvero i concorrenti più agguerriti e pericolosi non trentini, venuti sin qui alla caccia di preziosi punti per il Campionato Italiano. Il primo lancio presenta subito condizioni difficili. Niente sole, aria piuttosto fredda ed una debole dinamica negativa che soffia alle spalle dei concorrenti in direzione della base. Qualche termica diffusa consente di "galleggiare" nel piattume più totale, solo che non è cosa facile trovarla. Ne risulta immediatamente una selezione durissima, dove solo 5 concorrenti riescono a portare a casa il "pieno" (di cui 4 del gar, n.d.r.). Tra questi un plauso particolare e doveroso lo merita il buon Matteo Clementel, il quale si presenta al via munito solamente del "Norica", uno dei famigerati "Flingstones" presidenziali (i modelli -da prestito- dell'ex presidente Tomazzoni, n.d.r.) ritenuti da più d'un bussolario ormai buoni solo per riscaldarsi il prossimo inverno. Ma chi sostiene ciò non fai i conti col fatto che il Norica di Tomazzoni in pratica è stato concepito, partorito e svezzato in questo luogo. Infilatosi nel punto più basso del pendio permette a Clementel di fare un pieno cronometrato in 180",03cent! Alla faccia della precisione.

Si passa così al secondo lancio, caratterizzato da un lieve irrobustimento della dinamica, sempre negativa, piuttosto incerta nella direzione. Nessun cenno di miglioramento rispetto al round precedente, tanto che i momenti buoni sono sempre pochi. Ne guadagna la selezione in classifica, ma non certo il morale della gran parte dei concorrenti, che buca ignominiosamente. Solo chi lotta per la classifica del campionato non tradisce. Tra essi si mette in luce qualche outsider come Perini e Barbieri. Quest'ultimo però atterra su un albero (evenienza tristemente tipica ormai alle Coe) chiedendo aiuto al buon Andrea Marchiori. Se non ché le operazioni di ritrovamento e recupero del modello nel bosco sono molto lunghe e dispendiose tanto che i due perdono il lancio successivo auto-escludendosi di fatto da velleità di classifica. Ed è un vero peccato soprattutto per il giovane Marchiori, reduce da un secondo posto assoluto in una gara internazionale in Germania, poiché il terzo lancio finalmente presenta la caratteristica dinamica pomeridiana delle Coe, ovvero raffiche di vento teso, sui 3-4m/sec, direttamente perpendicolari al punto di lancio, in pieno viso ai concorrenti. Stavolta i pieni si sprecano e nelle parti alte della classifica buca solo Giuseppe Berto, protagonista tra l'altro di un piccolo disguido cronometrico, peraltro assolutamente risolto in piena regolarità dalla direzione di gara. La dinamica continua ad aumentare, ma con se porta maltempo e nebbia. All'apertura del quarto lancio una brezza sostenuta e costante consente ai concorrenti più lesti nel tornare dal recupero della prova precedente di lanciare subito ed effettuare dei gran voli. Ben presto però si alza la nebbia dal vicentino ed una pioggerellina fine e gelida inizia a cadere dal cielo. Molti temono per il proseguo regolare della

gara, visto che in pochi sono riusciti a realizzare il lancio e dato che la direzione si è vista costretta a sospendere le attività. Tuttavia dopo una ventina di minuti la nebbia si dirada ed il lancio viene riaperto. Addirittura i pieni aumentano rispetto al lancio precedente tanto che il pericolo di gara falsata da condizioni meteo avverse viene del tutto scongiurato. Ma il pendio delle Coe, si sa, è traditore e fino al termine della gara di fatto non consente di pronosticare un vincitore ed un

eventuale podio. Nelle parti alte almeno 5 o 6 concorrenti sono racchiusi in meno di un minuto e tra loro la sfida rimane apertissima. Ai "soliti" Berto Giuseppe, Claudio Bognolo e Mauro Agosti si affiancano l'indomito Antonio Ghiotto ed il sempre più concreto Remigio Lucchini per giocarsi i posti (ed i punti) che contano. Le condizioni tra l'altro peggiorano rispetto al lancio precedente dato che la dinamica diventa irregolare sia in direzione che in intensità. Basta un piccolo errore di direzione del magnete per compromettere lanci effettuati in momenti eccezionali. Ne danno ampia dimostrazione Borchia e Baroni. Il primo finisce malamente sugli alberi nella valletta a sinistra del pendio dopo un quarto lancio durato meno di un minuto. Il secondo emula l'alfiere del Gar Rovereto B al quinto lancio dopo una picchiata durata solamente 26 secondi che termina esattamente contro l'attacco dell'ala destra del modello di Borchia. Episodio sconcertante per precisione, efficacia di abbattimento di modello da albero mediante "altro modello" e bassissima percentuale probabilistica di avvenimento. Altrettanto attanagliato dalla disdetta anche il giovane Parziani (alla sua prima gara) bravo a realizzare dopo tre lanci in crescendo un ottimo pieno alla quarta prova, ma sfortunato ad incocciare in atterraggio in un albero, perdendo il magnete e non potendo più effettuare il lancio successivo col modello orfano della propria bussola. Come pronosticato la gara finisce solamente al termine dell'ultimo lancio dell'ultimo concorrente. E di fatti il finale a sorpresa non manca. Bognolo sbaglia malamente precludendosi di fatto il podio. Berto invece realizza un ottimo pieno che gli garantisce la vittoria. La sfida per la piazza d'onore è tutta roveretana, tra Agosti e Lucchini (l'oriundo) giunti al termine del 4° lancio in perfetta parità. Lancia per primo il moriano, il quale non indovina un gran momento e manca il pieno per una ventina di secondi. Non molto per la verità ma comunque sufficiente per consentire al veronese Lucchini di sopravanzarlo in virtù del pieno da lui realizzato poco dopo.

Così si delinea la classifica finale. Vince Giuseppe Berto il quale porta a casa dopo Asiago altri mille punti validi per il campionato, ormai di fatto praticamente già vinto. Ottimo secondo posto per Lucchini che, grazie a questa performance, porta sul podio la squadra del Gar Rovereto B alle spalle di Amt Treviso e Gar Rovereto A. Infine sul gradino più basso, ma non meno bravo, Mauro Agosti a consolidare così il proprio secondo posto in campionato italiano. La premiazione si è svolta a Fondo Grande, nella conviviale locanda del "Baffo". Il simpatico barista ha dimostrato simpatia e cortesia per gli aeromodellisti ed il loro "strano" sport bussolario, che con lo sci condivide paesaggi alpini mozzafiato, l'aria fresca depurata dello smog di città e la gioia della fatica in montagna. Ringraziamenti ai preziosi cronometristi, qualcuno strappato ad un fantomatico quanto imperdibile appuntamento in val di Fassa, ed un arrivederci alla gara di Volterra. *Skywalker*

CAMPIONATO SOCIALE 2008: *acrobazia a motore*

Il 19 OTTOBRE p.v. si terrà sulla nostra pista di Castellano la seconda prova di acrobazia a motore valevole per il campionato sociale. È ammesso ogni tipo di modello a motore sia a scoppio sia elettrico di dimensioni inferiori a 2,00mt di apertura alare e 5,0 kg di peso. Sono previsti almeno due voli per concorrente. I piloti dovranno eseguire 10 manovre, riportate di seguito, che verranno valutate da una giuria. Per i modelli con a.a. maggiore di 140 cm il

punteggio sarà pieno; per modelli con a.a. inferiore a 140 cm e 120 cm i voti dei giudici verranno moltiplicati con dei coefficienti migliorativi di 1,05 e 1,1 rispettivamente.

Vi prego di informarmi della vostra partecipazione entro il 18 ottobre!

filippoandreatta@libero.it

347 1410175

Regolamento gare sociali acrobazia a motore

-Ordine di lancio sorteggiato in base al numero di iscrizione.

-Figure eseguite in sequenza, ovvero si può fare tra una figura e l'altra il raccordo per portarsi sottovento per eseguire la figura successiva.

-Il lancio si considera valido ai fini del punteggio dopo l'esecuzione della prima figura.

-I lanci di recupero saranno effettuati in coda all'ordine di lancio sorteggiato. Solo in caso di decollo abortito a causa di piantata motore o interferenza radio.

-Ogni concorrente può disporre di un aiutante per tutta la durata del lancio, aiutante che non può intervenire direttamente sul pilotaggio ed eccezione dell'atterraggio che può essere eseguito, ma non verrà tenuto conto ai fini del punteggio di lancio.

-La giuria sarà composta da 3 giudici, scelti sul campo tra i soci che non partecipano alla gara.

-La valutazione delle figure va da un punteggio minimo di 0 ad un massimo di 10.

-La gara si articolerà su un massimo di 3 lanci mentre la classifica finale sarà data dalla somma dei 2 lanci migliori.

-E' lasciata facoltà ai giudici di far interrompere la prova al concorrente che non si attiene alle norme di sicurezza previste dal regolamento della pista, come passaggi sul pubblico ed altre acrobazie che possano mettere a repentaglio la sicurezza dei presenti sulla pista

PER I PILOTI: FIGURE DA ESEGUIRE IN SEQUENZA

1. **DECOLLO** Il modello deve allontanarsi da terra salendo con angolo graduale ed ali livellate. Il decollo si completa a 5 metri di quota.
2. **VOLO RETTILINEO** Il modello deve eseguire un volo rettilineo in asse pista ad una quota costante per 10 secondi.

3. **DUE LOOPING DIRITTI** Il modello si allinea all'asse pista cabra ed esegue due looping che devono essere consecutivi e sovrapposti.
4. **IMMELMAN** Il modello esegue un mezzo looping alla cui sommità esce con mezzo tonneau.
5. **DUE TONNEUAX** Il modello esegue due rotazioni di 360° sull'asse longitudinale della propria fusoliera alla stessa quota, ed in asse pista.
6. **VOLO ROVESCIO** Il modello inizia la figura con un ½ tonneau e mantiene il volo rovescio per 10 secondi a quota costante ed in volo rettilineo.
7. **OTTO CUBANO** Il modello inizia la figura con ¾ di looping poi esegue un ½ tonneau in discesa a 45° poi inizia altri ¾ di looping, alla fine ½ tonneau in discesa a 45° che si dovrebbe sovrapporre al primo, la figura si chiude alla stessa quota dell'entrata.
8. **LOOPING D'ALA** Il modello dopo un tratto di volo rettilineo esegue una richiamata a 90° per portarsi in verticale e dopo una breve salita, riduce motore ed esegue una virata di direzionale di 180° facendo perno sull'estremità dell'ala. La figura si conclude alla stessa quota dell'entrata uscendo nel senso opposto all'entrata.
9. **AVVICINAMENTO** Il pilota dichiara la figura di avvicinamento e quindi inizia il classico rettangolo con 3 virate da 90° partendo dall'asse pista controvento per finire in finale, con il modello controvento in testata pista.
10. **ATTERRAGGIO** Il modello riduce progressivamente il suo angolo di discesa, fino a toccare il suolo senza rimbalzi, rullando fino al completo arresto.

PER I GIUDICI : PENALIZZAZIONE FIGURE ACROBATICHE

- **DECOLLO** Decollo brusco. Il modello ritocca il terreno dopo aver decollato. Angolo di salita troppo ripido. Sbalzi di quota durante la salita non dovuti a raffiche di vento. Le ali non allineate al terreno durante il decollo.
- **VOLO RETTILINEO** Il modello non esegue un percorso rettilineo e/o non mantiene una quota costante.
- **DUE LOOPING** Looping non circolari e/o non sovrapposti. Ali inclinate durante i looping. Cambiamenti di traiettoria durante i looping.
- **IMMELMAN** Il modello cambia traiettoria durante il ½ looping. Il modello non esegue alla sommità del ½ looping il ½ tonneau. Il modello non esce correttamente dalla figura

- **DUE TONNEAUX** Il modello non li esegue di seguito. Il modello varia quota e direzione durante l'esecuzione della figura.
- **VOLO ROVESCIO** Il modello varia la quota o la direzione. Il modello non entra e/o non esce dal rovescio con ½ tonneau.
- **OTTO CUBANO** Il modello non esegue i looping circolari. Il modello non esegue i ½ tonneaux sovrapposti. Il modello non esce dalla figura alla stessa quota di entrata della figura.
- **LOOPING D'ALA** Il modello non esegue la figura facendo perno sull'estremità dell'ala. Il modello esce dalla figura non in direzione parallela all'entrata.
- **AVVICINAMENTO** Deviazioni dal volo rettilineo tra le virate a 90°, in qualsiasi tratto.
- **ATTERRAGGIO** Il contatto con il suolo è brutale e/o il modello rimbalza dopo aver toccato il suolo. Ali inclinate trasversalmente; cambiamenti di traiettoria. Se il modello termina rovesciato sul dorso il punteggio è zero.

UN RISULTATO STORICO PER IL G.A.R.

WASSERKUPPE – GERMANIA

CAMPIONATO EUROPEO 2008

1° Andrea Marchiori, 2° Stefano Parziani

Una pagina storica per il GAR categoria F1E. L'Italia junior conquista il campionato europeo di categoria. Di questa squadra ben due elementi su tre sono del GAR: Andrea Marchiori e Stefano Parziani. Ma non solo...

Al termine di una gara tiratissima, martedì 16 settembre, si trovano in



spareggio solo due concorrenti: Andrea Marchiori e Stefano Parziani. Vince il primo con soli 10 secondi di distacco sul secondo. E la soddisfazione nel vedere due giovani del GAR, contendersi con spirito sportivo puro, il titolo individuale è stata grande. La prova è apparsa subito difficile. Anche perché il nome Wasserkuppe incute timore reverenziale in tutti gli amanti del volo a vela; lassù, oltre ad esserci una magnifica pista per alianti, si è consumata una pagina di storia del volo veleggiato. Testimoniata da un bel museo in cui sono riprodotti molti velivoli a partire da Otto Lilienthal fino ai nostri giorni, passando dagli



aeromodelli. Martedì il vento era debole, la dinamica appena percettibile, di termiche non se ne parla neppure. Il primo lancio con "pieno" a 5 minuti fa già selezione durissima: solo in tre lo realizzano. Dopo il secondo lancio col tempo massimo a 4 minuti, i due italiani

sono già soli al comando. Alla fine la vittoria è addirittura con grande distacco, anche se nessun lancio è stato scontato. Grande soddisfazione anche perché i tre italiani erano equipaggiati con gli stessi modelli con cui concorrevano rumeni e francesi. Quindi ad armi pari, il risultato appartiene alla testa non all'attrezzo...Della comitiva comunque non facevano parte solo i due giovani concorrenti: caposquadra il sottoscritto Maurizio Tomazzoni, e accompagnatore Antonio Borchia. A quest'ultimo va riservato un grazie particolare, per il tempo speso a preparare sia i modelli che i modellisti, per l'efficienza dimostrata nel seguire i due giovani, e ovviamente, per la bravura a dare le giuste dritte in gara.
mt

Invito all'aerotraining

di Giuseppe Brunelli

Nel raccogliere l'invito di Filippo a scrivere qualche riga sull'argomento "aerotraining", eccomi qui nell'intento di trasmettervi le emozioni che questa categoria mi sta dando da qualche tempo, ma anche con l'obiettivo di solleticare la curiosità di qualcuno di voi per questa bella tecnica di volo. Innanzitutto parliamo di alianti, trainati da un bel modellone a motore in grado di portarci in quota al fine di godere di lunghi voli in termica e, perché no, anche di gareggiare in simpatiche e frequentatissime competizioni.

Bene, ma quali alianti? Quali trainatori? Quali gare?

Grazie alla frequentazione di qualche campo di volo, curiosando su internet o leggendo qualche articolo qua e là, mi sono fatto un'idea piuttosto precisa di cosa c'è in giro.

Per quanto riguarda i modelli di aliante utilizzati, si vede proprio di tutto: dal modello in espanso tipo Easy Glider fino alle super-riproduzioni da 8m di apertura alare (date un'occhiata a questo sito web se volete sbavare un po'

http://albums.phanfare.com/slideshow.aspx?u=4790232&a_id=2192436).

In genere, comunque, la dimensione dei modelli più diffusi è sui 4-4,5m, tipicamente riproduzioni di alianti moderni, come Ventus, Discus, ASW27/28, DG600/800, ecc...

Poi ci sono gli alianti vintage che, con un'attenta scelta delle tecniche costruttive e dei profili alari, possono raggiungere prestazioni di assoluto rilievo regalando grandi soddisfazioni.

L'aliante non necessita di caratteristiche particolari salvo, ovviamente, la presenza del gancio di traino. Spesso si utilizza anche il carrello retrattile che consente un decollo più agevole, grazie soprattutto alla maggiore incidenza che l'ala si trova ad avere rispetto alla pista di volo.

Infine, un carico alare non troppo elevato, sarà l'ideale per lo sfruttamento delle termiche anche più deboli, mentre la presenza dei diruttori si rivelerà di grande aiuto in fase di atterraggio.

Molta attenzione va posta al gancio di traino: non è infrequente, infatti, che le scassature siano originate da un sistema di sgancio nel quale si sono sottovalutate le forze in gioco. Pensate ad un modello molto disassato rispetto al trainatore e sottoposto a forti stratonni, tipiche dei primi traini: un servo potente ed un semplice sistema di sgancio come la classica fessura sul fianco della fusoliera, sono garanzia di buoni traini e soprattutto...sganci sicuri.

Il trainatore è, tipicamente, un modellone superdotato (in termini motoristici, si intende), semplice ed affidabile. Fusoliera a cassetta, una semplice ala medio-alta a pianta rettangolare ed un bel piano di coda con direzionale sdoppiato o a V, sono gli ingredienti del perfetto trainatore quale, per esempio, il Patchwork disegnato da Mauro Capodoglio (www.edimodel.com/pdf-art/patchwok.pdf).

Si tratta di un modello facilmente costruibile in varie taglie e motorizzabile a partire dall'economico e affidabile DL50 (vero Filippo?) fino ai ben più impegnativi motori bicilindrici da 120cc. Il Patchwork, nonostante la pulizia delle linee aerodinamiche non sia la sua caratteristica più irresistibile, è oggi probabilmente il più diffuso trainatore sui campi di volo italiani.

Molto di moda, sicuramente per la sua linea desueta, è anche il Wilga

(<http://frisch.flugmodellbau.de/wilga1engl.htm>), riproduzione di un aereo agricolo ceco che spopola sui campi di volo, soprattutto in Germania (ma anche in Italia se ne vedono molti). Ma si traina anche con modelli tipo Piper Pa18 o ad ala bassa, lenti e paciocconi, fino a chi, con un pilotaggio "sobrio", utilizza grossi acrobatici come l'Extra 300 o simili.

Il gancio è generalmente posizionato leggermente più in dietro rispetto al baricentro, per evitare l'innescò di situazioni pericolose in caso di assetti eccessivamente fuori linea durante il traino.

Anche qui vige sempre la stessa regola: meccanismo semplice e servo potente!

Insomma, fino ad ora niente di speciale: un aliante ed un aereo a motore.

Serve ancora il cavo di traino: un bel cavo da 25m in nylon con un anello in bava da 0,9mm alle estremità che sarà la nostra assicurazione, cedendo, in caso di forti stratonate.

A volte si usa anche irrigidire la parte finale del cavo dal lato del trainatore con un leggero tubo di plastica per evitare che, in caso di mancata tensione del cavo stesso, questo si avvolga intorno ai timoni con effetti catastrofici.

Bene, adesso decoliamo!

L'involò è veramente facile, basta solo fare attenzione affinché le ali si mantengano livellate col terreno (alettoni abbondanti all'inizio, data la bassa velocità!) e lasciare andare l'aliante da solo.

Un leggero comando di cabra, basterà per essere in aria dopo poche decine di metri. Poi, in caso di problemi (tipicamente un'imbardata dopo i primi metri), basterà essere pronti con lo sgancio e abortire il decollo (salvo casi di forte demenza senile che portano allo sgancio ritardato con capottamento dell'aliante...ehm).

Una volta in volo, si segue come un cagnolino il trainatore (che, di fatto, ci porta al guinzaglio), mantenendo l'aliante leggermente più in alto rispetto all'aereo a motore. In virata, l'aliante andrà pilotato soprattutto di direzionale ed effettuando, se necessario, correzioni con alettoni contrari per evitare di rientrare all'interno del raggio di virata ("pallina al centro" e via andare!). Una volta sganciati dal nostro traghettatore, si sarà finalmente lassù da soli e le termiche, se saremo bravi, ci regaleranno magnifici voli!

E veniamo alle competizioni: molti di voi sapranno che esistono gare di aerotraino a squadre come il famoso trofeo "6 ore con stop" di Molinella o gare nelle quali l'obiettivo è quello di percorrere, proprio come accade nelle gare di alianti "full size" un circuito prefissato nel minor tempo possibile (www.skynavigator.ch). Il percorso dell'aliante sarà tracciato grazie ad un sistema GPS, seguibile a terra mediante un palmare collegato ad un ricevitore (qualcosa di analogo alle gare con GPS dell'Eurometing).

Ci sono anche gare di acrobazia, con alianti molto performanti dotati di impianto fumogeno per dare risalto alla perfezione delle figure (ma, attenzione, che si esaltano anche le imperfezioni!).

Tutto bellissimo, ma forse non proprio adatto a chi vuole avvicinarsi alle competizioni di aerotraino. Esiste anche qualcosa di meno complicato per divertirsi e questo è il caso, per

esempio, del trofeo Valdastico (www.extremeflight.org) al quale ho partecipato quest'anno e del quale vorrei parlarvi.

Si tratta, in sostanza, di una gara di regolarità nella quale l'obiettivo è quello di volare per un tempo pari a 7 minuti dallo sgancio, effettuando poi un atterraggio di precisione. Ogni secondo di volo in più o in meno rispetto al target è un punto di penalità, così come l'atterraggio con punto di fermata più o meno lontano da una fascia



centrale, penalizzerà ulteriormente il punteggio finale.

La gara si svolge su due manches, non ci sono limitazioni circa la quota di sgancio, né per quanto riguarda il tipo di aliante (si sono visti modelli dal vecchio Grone dell'Aviomodelli fino ad alianti da 5m tutto fibra!), né all'uso di variometri.

Il clima è quello di una grande scampagnata, con una partecipazione numerosissima, sempre ben oltre i 25 concorrenti provenienti da Triveneto ed Emilia Romagna.

Le prime due gare sono state effettuate a Rovigo e ad Asiago ed il trofeo 2008 sarà assegnato alla terza gara che si terrà a Montagnana (PD) il prossimo 26 ottobre.

A questo punto, sperando di aver suscitato un po' di interesse in chi ha avuto la pazienza di seguirmi fino qui, vi invito a fare un salto a Caprino o partecipare alle nostre gare. Sono sicuro che molti di voi hanno in cantina il modello giusto, forse troppo grande ed impegnativo per il pendio (qualche PIK20, per esempio?), ma perfetto per l'aerotraino.

Se poi avete già vissuto la cosa "dal vero", vi emozionerete nel provare sensazioni di "déjà vu" che non vi aspettavate.