

IV[©] RADUNO

Testo: **Luca Di Paolo** - Foto: **Villa, Quaglia, Bartolotta, Pattoni, Peroni**

Sveglia prima dell'alba, l'ormai inseparabile compagno di viaggi Pippo Bartolotta mi attende, macchina già carica, un caffè e via, verso Annico, provincia di Cremona, dove ha sede il Gruppo Aeromodellistico Cremonese che ha fatto di uno dei tanti campi pianeggianti attorno al paese una splendida superficie attrezzata.

L'evento che ci attende è la quarta edizione del Vintage Glider 3T, raduno per alianti d'epoca riproducenti veleggiatori costruiti prima del 1960.

Questa semplice regoletta, "ante 1960", fa sì che si assommino fra loro, fisiologicamente, diverse qualità. Forse la più significativa, quella dell'interesse storico, si riflette sia nell'approfondimento

verso il soggetto riprodotto, sia in generale, nell'interesse per il "mondo vintage glider" ad ampio spettro; si crea quindi un "ambiente" in cui trovano soddisfazione le più alte qualità modellistiche: la tecnica del saper progettare e la capacità manuale del costruire.

Da tutto ciò non solo il buon modellista è attratto, ma l'interesse solletica lo storico puro, l'amante della costruzione in struttura classica, l'ammiratore delle antiche tecniche di finitura e quant'altro.

Non fraintendetemi, non voglio asserire che questa, chiamiamola disciplina, sia la più alta del modellismo, ma possiamo affermare che vi convergano molti dei "migliori uomini dell'aeromodellismo".

Quello di Annico è proprio un raduno, oltre che di modelli, di uomini, di appassionati personaggi, un assommarsi di risorse tecnico-modellistiche in quantità e qualità elevate. Per di più, Cremona ha dalla sua una posizione baricentrica, che per il nord Italia favorisce l'affluenza di partecipanti da un bacino che



Stan Hall Cherokee 2
realizzazione e pro-
getto di Luca Di Paolo



Lo Slingsby T21 in equilibrio



Il magnifico
Bucker
di Mantovani



Egreggiamente realizzato e rifinito come si
nota dallo splendore del legno ad effetto
cera questo Grunau Baby di Luigi Crugnola



Bartolotta e Di Paolo accendono il propulsore a turbina Jetcat P20 del Fouga CM8-13

VINTAGE GLIDER



Il veterano Kranich 2 di Simeoni



Sopra: L'Opel Rak di Ettore Quaglia.
A fianco: il particolare dell'installazione rinforzata ed areata del razzo propulsivo



Il Bocian di Egidio Sala

in questa edizione abbraccia dal Piemonte al Veneto comprendendo Trentino e Liguria, favorendo scambi di "know-how" sviluppatasi separatamente nelle singole regioni.

Insomma: ennesimo motivo per partecipare è quello di un arricchimento tecnico importante.

Queste ed altre le riflessioni approfondite con Pippo, che mi ha accompagnato in viaggio sino al GAC, dove, arrivati, troviamo già operativi i soci del club; tutto è amico in questo posto e fra sorrisi ed abbracci consumiamo una colazione di benvenuto: focaccia con vinello fresco, biscotti e caffè".

Il campo brulica di attività, i soci del club, guidati da Marco Pattoni, non stanno con le mani in mano...: un gruppo alza i gazebo, un'altro predispone i barbecue e, mentre si provano e scaldano i motori dei trainatori, l'attenzione dei partecipanti è dedicata al montaggio dei modelli; un momento bellissimo, in cui, tra una vite da stringere ed un'ala da montare, si è destati dall'arrivo di un'auto con nuovi modelli e vecchi amici ritrovati dopo una stagione.

Il clima, oggi 22 Settembre, è gradevolissimo, sono giornate in cui il sole ha un'aura dorata e la sua limitata energia, ceduta ai tiepidi campi, è quanto di meglio per la formazione di "dolci" termiche quantomai adatte ai nostri leggeri modelli.

Descrivere quanto succede fra le otto e le dieci del mattino è incarico assai arduo; è uno sbocciare di modelli, che al pari di fiori rari, costellano il campo, una moltitudine di capolavori che





Roberto Rovida ed il suo Hutter

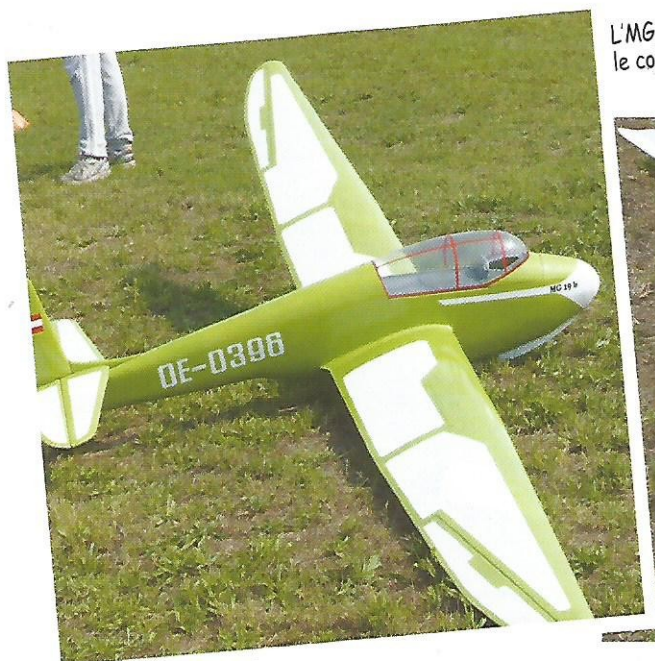
trasudano storia ed ore di lavoro.

Facile capire il piacere che l'appassionato prova fra loro, rapito dalle sensazioni dolci e magiche che questi veleggiatori dall'antica patina sanno donare.

Dobbiamo però sforzarci di non dimenticare, tratti in inganno dalle eterree strutture, quanto fossero moderni e prestanti, ai loro tempi, questi aliati che, ancora oggi, "reincarnati" nei nostri modelli dal contenuto carico alare e cura costruttiva raffinata, sono capaci di superbe prestazioni coniugate a gran realismo. All'improvviso l'incantesimo è rotto dal sibilo penetrante di un motore a turbina, è il Fouga CM8-13, motoveleggiatore del 1949 (il primo della storia con propulsione a turbina), a bucare il cielo. Al contempo i cavi di traino stanno per essere tesi dai potenti trainatori:

- Fabio Zema (MI) con Pilatus Porter (111 cc): un ragazzo generoso e puntuale, credo potrebbe trainare per 48 ore di fila senza dormire, per quanto gli risulta naturale, un grande "professionista" ed abile pilota;

- Fiorello Goletto (BG), con mega Patchwork che professionista lo è davvero dato che equipaggia il modello con i potenti motori disponibili in varie cilindrata da lui stesso commercializzati tramite la MFmodel (www.mfmodel.com).



L'MG19 nell'inconfondibile colorazione verde mela



Il KA8B di Simone Ungari



Il Kranich 2 di Carlo Cobianchi

Per il suo modello si "accontenta" del 180 cc bicilindrico;

- Wlady Bertoli (VI) usa un superbissimo Moki stellare: un motore decisamente in tema per il raduno OT, che coniuga realismo, e sound eccezionale al periodico piacere di farne manutenzione, un oggetto dal fascino antico;

- Luca Simeoni ed il papà Carlo (TN) sfoggiano un modello autocostruito con il "classico 111 cc". Ad essere inconsueta è la curata livrea: sfondo giallo, dedicata allo splendido Trentino ed alle sue prelibatezze, con tanto di bicchiere di vino a fregiarne la deriva;

- Luca Mantovani (TN) che mette in linea di volo il veterano Buckner in grande scala (disegni Giuseppe Fantini) costruito dal papà. Questo modello traina con gran realismo ed è un piacere affidargli il proprio traino, tanto che si ha da attendere in coda per beneficiare dei suoi servigi;

- Marco Pattoni (GAC), nonostante i pressanti impegni "dirigenziali", sfrutta per diversi traini il suo Piper PA18 (MF 50 cc) ormai messo bene a punto;

L'Allievo Cantù di Carlo Opera di Zorzi Carlo da Pavia

www.modellisticaint.it



Il cruscotto e l'abitacolo del Super Albatross



L'elegante Moswey3 portato in volo dal sempre più bravo Giorgio Pattoni



L'inconfondibile forma del Baby Albatros

- infine, sempre del GAC, ma non ultimi: il versatile Pilatus Porter (50 cc) presentato da De Rosa Antonio ed il Bully Vogt Modelbau con 111 cc sapientemente perfezionato ed al contempo trascurato dall'eclettico modellista e supero pilota Simone Ungari che per questa edizione ha dedicato la sua perizia al volo veleggiato di un Ka8b ed alle riprese aeree dell'evento con esacottero.

Questi i trainatori; è loro lo "sporco" e faticoso lavoro di strappare i nostri preziosi "OT" dal terreno sino a farli diventare stelle, lontani riflessi, nel cielo cristallino.

Che il legno sia materia viva lo si vede dal volo di ogni modello, che per dovere di cronaca andrebbe descritto, ma ahimè, lo spazio è tiranno.

Rimaniamo affascinati dalle riproduzioni più antiche: cito l'SG38 di Renato Tarter, l'Allievo Cantù di Carlo Zorzoli, il Grunau Baby

(pluririprodotta) da Alessandro Villa e Luigi Crugnola; da Giuseppe Camellini con Sperber Junior, Carlo Simeoni e Marco Torchio scelgono di portare due capolavori assoluti in diverse scale del Bowlus Albatros, il primo nella versione denominata Super il secondo nella versione Baby.

Ezio Pienza e Franco Ruda sfoggiano un MG19 ciascuno, per Alberto Restelli doppia soddisfazione: uno straordinario Komar e il coronamento del traguardo, conseguito con Stefano Corno di arrivare a presentare lo Slingsby T21 di loro attenta progettazione, costruzione, commercializzazione, offrendone il kit presso il rivenditore "Seialisei" (www.seialisei.it). questo SLINGSBY è un soggetto dall'architettura particolare, il kit lo riproduce



L'SG38 nell'imperdibile partenza al traino

fedelmente con dovizia di particolari ed anche, in volo è di notevole impatto estetico.

Già visti, ma sempre magnifici i Kranick 2: quello del buon Carlo Cobiانchi (Mr. Movo, Mi) in livrea bianca e quello di Carlo Simeoni in superba finitura legno naturale, quest'ultimo, un modello con un mare di ore volate. Quale è il più bello? Non saprei scegliere. Come Cobiانchi, presento e volo con lo Stan Hall Cherokee 2, sono trainato da Zema che mi porta in compagnia di un rapace, il volatile, mi aiuta a centrare la termica e mi rendo conto di salire insieme a lui sino ad una quota che stimo maggiore di 500 mt. E' così facile termicare oggi che per noia (scusate l'eresia) dopo lungo tempo decido volontariamente di scendere, mentre Egidio Sala, ai comandi del veleggiatore Arcore di Carlo Panceri, gode l'ebbrezza del volo il più possibile. Dalla Liguria, con orgoglio, segnalo: il KA3 di Carlo Debenedetti, l'ASK18 di Mitterstainer Giorgio e il KA8b di Mauro Ricci, imponenti e gran volatori. Poi ancora, in un interminabile elenco, l'Hutter di Roberto Roviđa, lo spaziale capolavoro di Cristian Duratti nel soggetto dello Jastrzab Js4, il Moswey 3 dell'ormai "senior" Giorgio Pattoni.

Non mancano gli Americani Schweizer 1-26 riprodotti uno da Nunzio Pompele ed un'altro da Fabrizio Pogliacomì.

Una vera chicca la presenta Pietro Castelveccchio addetto al barbecue del GAC con la riproduzione dell'aliante olimpionico italiano del 1932 l'Orione, un gran lavoro che riscuote gli applausi del pubblico.

Al "cancelletto di partenza" anche modelli commerciali in grande scala. Sono modelli dall'ottimo volo che costruiti pensando soprattutto alla leggerezza richiedono un pilotaggio molto attento e realistico per non incorrere in eccessive sollecitazioni strutturali. Pur se offerti come pronti al volo, sono modelli per piloti esperti ed in suddette mani permettono un pilotaggio distensivo ed appagante. Sono i Ka8b di Walter Prandelli, Simone Ungari, Guillermo Di Gennaro.

Il simpaticissimo Ettore Quenda, peraltro autore della locandina ufficiale dell'evento 3T, invola con successo l'Opel Rak 1 ed il mitico Komet 2. Ettore è un patito della propulsione a razzo, che implica attenzione e competenza, egli ha da tempo affinato entrambe, con l'Opel Rak Corona veramente il successo di un progetto assai complesso. Basti pensare alle geometrie del soggetto stesso: un intrico di tubi tiranti e particolari già di per se impegnativo, se aggiungiamo un vero propulsore a razzo, otteniamo un "ordigno" davvero degno di merito. Il modello, considerando il rapido tempo di combustione del propulsore, viene prima trainato in quota dove successivamente si dà fuoco alle polveri. In un istante il veleggiatore è "scalciato" verso il cielo. Ettore parla di un controllo impegnativo ed è per questo che si avvale per il pilotaggio del giovane Kevin Polenghi che con i suoi 17 anni presenta riflessi migliori dei suoi.

L'M100 di Ovidio Pellegrinelli da Bergamo



Sotto: l'Orione di Pietro Castelveccchio



In effetti Kevin onora il progettista con un controllo impeccabile. In quest'orgia di voli l'unico elemento che piacevolmente distrae è il profumo che si leva dai barbecue: salamelle, coppa, salsicce ecc. sono i soci "sommersi" del GAC a prepararle, servendoci un pranzo completo, senza farci perdere neanche un minuto. A loro ed alle signore deve andare un caloroso grazie.

Durante il pranzo, come tradizione irrinunciabile impone, tutti i modelli vengono radunati in gruppo davanti ai commensali, rendendo piacevole il pasto, dando ennesimi argomenti di discussione e rendendo alla vista una cartolina indimenticabile.

Terminato il pasto c'è chi si sofferma a tavola in piacevole compagnia (non capita tutti giorni di avere Vincenzo Pedrielli gomito a gomito) e chi incalza nuovamente ai traini in una passerella continua di opere degne di un museo. Gran spettacolo davvero queste velature trasparenti che con il passare delle ore e l'abbassarsi del sole, virano e mescolano i colori del legno, con quelli dell'autunno, confondendosi sempre più in un'armonia naturale che piano piano ci accompagna verso i cari saluti di Tullio Facchini, il leggendario ideatore del 3T. Bravo Tullio!

E' ora "tarda", tornando a casa portiamo con noi oltre che il ricordo dell'esperienza vissuta, spunti e segreti carpi sul campo, utili per sognare il modello che verrà. Un grazie al GAC ed a tutti i partecipanti del 3T.

Prima di congedarmi, nella speranza di non averVi annoiato e con l'auspicio di aver sollecitato la voglia di partecipare, rifletto che l'esperienza vissuta, è di quelle "importanti", e lo potrebbe essere a livello internazionale. Il mio auspicio è che alle prossime edizioni partecipino anche concorrenti provenienti dall'estero per un sempre maggiore arricchimento. Per ospitalità e gestione professionale consolidata, il GAC ne sarebbe ampiamente all'altezza.

Luca Di Paolo
dpldippa@gmail.com

Il Kmelac di Wlady Bertoli essenziale, razionale ed efficace come pochi

www.modellisticaint.it