

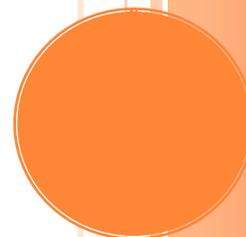
CLUB AEROMODELLISTI BARLASSINA

Ovvero, la nascita del C.A.B.

Un breve documento storico inerente alla nascita e alla conseguente storia negli anni.

Alberto Rigamonti

13/04/2010



CLUB AEROMODELLISTI BARLASSINA

Ovvero, la nascita del C.A.B.

Nel lontano 1971 un decina di appassionati aeromodellisti, si sedettero a tavolino e diedero vita al C.A.B. stabilendo la sede presso l'abitazione del primo presidente eletto Erminio Grassi ed aderendo all'Aeroclub Milano. Di seguito fu stilato un regolamento societario per regolamentare le adesioni dei soci, che in breve tempo passarono da una decina di appassionati a circa una trentina di iscritti.

I primi dieci soci fondatori previa autotassazione, tra il 1975 e l'inizio del 1976, presentarono domanda in Comune per la

costruzione di una pista in asfalto sul campo di proprietà della società Ceppi gentilmente concesso in uso fin dalla costituzione del gruppo.

L'inaugurazione della struttura avvenne nel giugno



del 1976 con una solenne cerimonia presieduta dall'allora onorevole Mario Vaghi con la presenza del vice sindaco e delle autorità militari.

Dal giorno dell'inaugurazione fino al 1986, si disputarono tutti gli anni gare di campionato regionale e nazionale di combat F2D e acrobazia RC di F3 sport.

Correva l'anno 1973 e per i due iscritti fondatori, Peppino (Pilota) e Erminio (Meccanico) parteciparono alla loro prima gara internazionale che si svolse a Vergiate il 1/07/1973 alla quale vi parteciparono con il mitico modello "COBRA" costruito con componentistica Shuco.



Durante la gara, si tenne anche una manifestazione di elicotteri RC, categoria ancora alle prime armi in Italia.

Nella pagina seguente, un ritaglio di giornale dell'epoca con la descrizione della manifestazione descritta pocanzi.



NOVITA. Nella foto in alto: alcuni modellini di elicotteri radiocomandati a fianco di un elicottero vero. Nelle altre foto in alto, nella foto qui sopra e anche nelle tre sotto, alcuni dei venti modelli che hanno partecipato a Vergiate (Varese) alla prima gara internazionale organizzata nel mondo. Gli elicotteri radiocomandati sono una novità. C'è chi li costruisce usando le scatole di montaggio e chi fa tutto da sé.

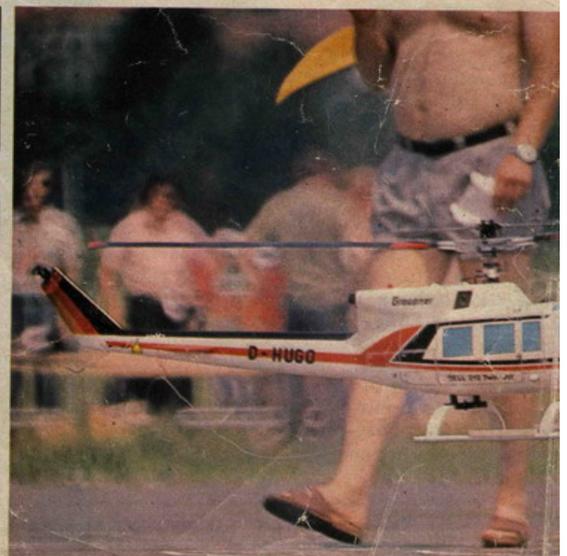
VITA MODERNA

Giocare all'elicottero

In tutto erano in venti, cinque venuti dalla Germania, uno dalla Svizzera, due dal Veneto, uno dal Trentino e gli altri da varie parti della Lombardia. Parecchi con mogli e figli al seguito, due coi genitori, uno col cane, tutti con grossi scatoloni antiurto accuratamente imballati e un piccolo arsenale di pinze, cacciaviti, chiavi inglesi, oli lubrificanti sempre a portata di mano.

Il Trofeo Domenico Agusta, la prima gara internazionale di modellini di elicotteri radiocomandati organizzata nel mondo, doveva essere un evento storico per Vergiate, un paese di 7.038 abitanti a 19 chilometri da Varese. Ma in pochi se ne sono accorti: duecento persone scarse richiamate più dagli strani ronzii che dalla pubblicità.

Così domenica 1° luglio, la gara si è svolta un po' alla chetichella e molto alla buona (panini per pran-



Notate bene cosa dicevano i cronisti di un tempo e con scritta in Grassetto dicevano "Non volano!" Potessero vederli oggi...



R. FREY

NON VOLANO. Nelle tre foto qui sotto, altri modellini presentati a Vergiate. Il primo, è il più grande esemplare del mondo: 2,97 metri di lunghezza, 45 centimetri di altezza, 12 chili e 2 rotori. Non è riuscito a volare, come quasi tutti gli altri modelli italiani ancora in fase sperimentale. Difficili da costruire e guidare, gli elicotteri vengono fabbricati dagli appassionati più esperti, stanchi dei modellini tradizionali. Per un buon elicottero in miniatura occorre anche mezzo milione di lire e da una settimana a oltre un anno di lavoro.

zo e tutti in canottiera sotto il sole). « Ma è stato un grosso successo », dice Ercole Macchi dell'Aeroclub Vergiate. « Radunare venti pionieri del genere è veramente un'impresa ».

Fatti di fibra di vetro e plastica, identici ai modelli veri, in scala uno a sei (lunghezza un metro e mezzo, altezza trenta centimetri, peso sei chili), azionati da un minuscolo motore di 10 centimetri cubici, dotati anche di frizione, manovrati da un trasmettitore di segnali, gli elicotteri radiocomandati sono l'ultima novità in campo modellistico.

Come una bomba. Attirano soprattutto gli appassionati già esperti: sono molto cari (in totale sul mezzo milione: una scatola di montaggio con tutti i pezzi già dipinti costa 220 mila lire, il motore 60, la frizione 30, il radiocomando 200), non tanto facili da montare (minimo una settimana), decisamente difficili da manovrare (200 ore di allenamento al volo per le acrobazie) a volte perfino pericolosi (« Un giorno il mio elicottero non mi ha più ubbidito, è schizzato in aria, ha continuato a sa-

lire fino a 400 metri, poi è ricasato come una bomba, disintegrandosi », ricorda Ivano Busatto).

C'è anche chi costruisce tutto da sé, pezzo per pezzo. « Per risparmiare e perché c'è più gusto », dice Kurt Saupe, svizzero di San Gallo, che in un anno e 3 mila ore di lavoro ha preparato con 300 mila lire un Alouette 2 Gazelle perfetto in ogni dettaglio.

« Eccola qua la differenza fra italiani e stranieri », spiega Ferdinando Galè, presidente dell'Usal, l'associazione lombarda che raduna il 70 % dei modellisti. « Loro si allenano come forzati, noi improvvisiamo ».

In effetti a Vergiate degli unici sette modelli che sono riusciti a volare senza incidenti, sei erano stranieri. Quelli degli italiani hanno fatto una brutta fine: quattro si sono schiantati a terra, uno ha fuso, cinque non si sono messi in moto.

Gli aeromodellisti (vengono da ogni ceto: a Vergiate c'erano un piazzista, un collaudatore di registratori di cassa, il proprietario di un negozio di calzature, un camionista) hanno una filosofia del tutto particola-

segue



Panorama - 12 luglio 1973

59

Dal 1986 al 2006 trascorse un ventennio fin troppo calmo e tranquillo perdendo interesse anche nelle gare di combat e di RC dedicandosi solo per hobby ai mitici aeroplanini. forse per questo e la mancanza di "verve" che il gruppo scese al suo minimo storico di 11..13 elementi.

Nel 2007 i pochi sopravvissuti prima dell'ultimo respiro, si diedero da fare e tra mostre, manifestazioni in vari luoghi e gare nazionali e internazionali gli aderenti ritornarono ad aumentare di numero sono ad arrivare a circa una sessantina di elementi ai giorni d'oggi ovviamente, tutti affiliati alla FIAM e all'Aeroclub Italia.

Questa è la sintesi della storia del nostro club del quale spero si possa festeggiare nel prossimo 2011 il quarantesimo di fondazione e che si possa festeggiare anche il 50mo, 60mo, 70mo,

Buoni voli a tutti!!!