

Storia del club 1971-2005

34 anni di storia del MRTM

La nascita della pista di Lostallo è stata per alcuni come un fulmine a ciel sereno. Chi l'ha costruita però non è un novellino, ma un club che quest'anno compie 36 anni di attività.

Ecco allora l'idea di presentarvi anche storicamente la nostra attività. L'automodellismo radiocomandato ha visto i suoi primordi in Ticino nel 1970 grazie ad alcuni appassionati che hanno costruito la prima pista permanente di Europa a Magadino, nel 1971 le stesse persone danno vita al :

Mini Racing Ticino - MRT



Dopo soli quattro anni, vale a dire nel 1975, in occasione dei /
Campionati Europei, la pista di Magadino viene ampliata



Una veduta aerea dopo l'ampliamento

Sono gli anni d'oro del modellismo radiocomandato, quelli dove anche chi vuole costruirsi una vettura da solo lo può ancora fare. Un telaio, l'assale rigido, un freno a tamburo sulla frizione, e tutto quello che è il materiale per il radiocomando, messo lì in una qualche maniera assieme ad un motore per forza di cose acquistato in un negozio specializzato. Sono gli anni dove è più importante saper guidare un mezzo spartano, che avere i soldi per comperarsi il miglior materiale; dove l'inventiva del singolo viene ancora premiata.



Veduta dei box (sulla destra) e da parte della pista di Losone, costruita sul piazzale della ditta di Trasporti Nessi



In questi anni si avvicinano al club molti appassionati che cominciano la loro avventura. Negli anni a cavallo fra il 1978 e il 1982 un bel gruppo di giovani e meno, formano un team ticinese molto agguerrito e temuto sulle piste della Svizzera. Un team che è capace di divertirsi con poco e che è invidiato per il suo affiatamento e la sua collaborazione in pista e fuori.

Nel 1983, dopo l'ennesima fuoriuscita del fiume Ticino che lascia quintali di sabbia sulla pista, i soci decidono di

trasferirsi a Losone presso la ditta Trasporti Nessi, che mette a disposizione il piazzale. Su quest'ultimo viene disegnata una pista che al suo interno viene colorata di verde per dare l'impressione che si tratti di un vero circuito in mezzo ad un prato. Pur non essendo la prima volta che una pista viene disegnata su un piazzale, anche in questo caso si tratta di una primizia: in effetti è una novità l'idea di pitturare l'interno.



Riazzino - Waro

Purtroppo per il MRT, la Trasporti Nessi ha successo ed è costretta ad aumentare la superficie dei suoi capannoni, e questo a danno della pista, ed ecco perchè nel 1988 si deve traslocare di nuovo. Il sedime viene trovato grazie all'interessamento del signor Leoni, proprietario di un autocentro a Riazzino.

Nel parcheggio di sua proprietà usato anche dal negozio Waro, ci da la possibilità di disegnare una nuova pista. Lo spazio è grande, e grazie all'abilità del disegnatore Camponovo, nasce una nuova pista tremendamente tecnica e che piace ai piloti di tutta la Svizzera per la necessità di saperla guidare. Ancora una volta il MRT si erge a protagonista creando la pista più lunga della Svizzera con i suoi 304 metri di sviluppo.



A Camorino si usa la moquette per fare la pista !

Purtroppo il vicino negozio Waro, mette i bastoni fra le ruote al MRT costruendo un posteggio per carrelli proprio nel bel mezzo del tracciato. Inutili risultano essere le lamentele del club, il negozio chiaramente paga, noi no! Sono questi gli anni più bui del MRT, gli anni dove si assiste ad un vero calo di iscritti. Anche la mentalità degli stessi piloti, fa sì che molti si allontanino dall'hobby. Nessuno vuole dare peso alla nascita della categoria elettrica che nel resto della Svizzera sta prendendo sempre più piede.



Foto di gruppo per una delle prime gare di Campionato Ticinese presso la Chocolat Stella di Giubiasco

Questo anche perchè dell'hobby amatoriale quale quello esistente nei primi anni settanta, non rimane più niente; le vetture sono di scatola e posseggono oramai le quattro trazioni, le quattro sospensioni, i cambi a due o tre marce, differenziali, freni a disco e chi più ne ha più ne metta.

A questo punto urge trovare una soluzione! Camponovo (ancora lui) si lancia allora come unico navigatore solitario, nell'avventura della vettura elettrica. I vantaggi primari di questa categoria sono il minore ingombro per creare una pista, la totale mancanza di rumore da parte delle autovetture e i limitati costi iniziali nell'acquisto di un modello.

Quasi subito viene imitato da altri appassionati. Diventa quindi chiaro che bisogna trovare una soluzione nuova.



Qui sorgerà il nostro miniautodromo: siamo in maggio 1999!

Vengono quindi acquistati 6'000 mq. di moquette di color verde. Con questi, trasportati all'interno di un rimorchio regalato dalla ditta Trasporti Nessi, è possibile organizzare delle gare su qualsiasi piazzale.

In effetti giunti sul posto non resta altro che srotolare i rotoli di moquette preventivamente tagliate, e posizionarli in maniera da ottenere un circuito fra un pezzo e l'altro. Con questo sistema vengono organizzate anche le gare di 1/8 valide per il Campionato Svizzero di motore a scoppio.

Il successo nel campo elettrico raggiunge livelli insperati anche dagli stessi promotori. Diventa quindi impellente trovare una soluzione più stabile.



Nello stesso mese, lo scavo è fatto !

Entra quindi in scena la Chocolat Stella, industria dolciaria con sede a Giubiasco. I proprietari mettono a disposizione il parcheggio della ditta e viene disegnata una pista esclusivamente per vetture elettriche

Parte quindi l'organizzazione di un Campionato Ticinese basato inizialmente su tre distinte categorie: la Formula 1, la DTM e la categoria Libera. Nelle prime due si opta per la scelta della monomarca, in modo da dare a tutti l'opportunità di avere dei mezzi più o meno simili. Nascono quindi i primi regolamenti ferrei, basati su quelli svizzeri con alcuni accorgimenti. La marca scelta è quella della Tamiya, visto e considerato che parallelamente la ditta importatrice organizza un Campionato Svizzero.

Per la Libera, come lo dice la parola stessa, vale invece la regola di dare fondo a tutte le possibilità. Inizialmente questa categoria sembra aver un discreto successo, ma ben presto viene affossata dalle altre due che invece mettono sullo stesso piano quasi tutti i piloti, che devono emergere grazie alle loro doti di guida.



Giugno 1999: si creano le barriere naturali

Siamo oramai nel 1993.

Anche l'importatore svizzero si rende conto del successo del MRT e ci premia dandoci una gara valida per il Campionato Svizzero Tamiya.

Nel 1994 decide addirittura che il Ticino diviene regione a sé stante mentre il resto della Svizzera viene diviso in due parti uguali, questo perché nel solo Cantone vi è così tanta gente, che una regione è giustificata.

Nel 1996 tre sono ancora le categorie: La Formula 1 che ha tenuto il suo statuto pressoché invariato, la DTM che è divenuta la classe regina e che si è aperta ad altre marche e la FWD (trazione anteriore) che più ha mantenuto i criteri di macchina uguale per tutti, introducendo fra l'altro l'utilizzo della monomarca.



Primi tratti in asfalto: siamo in agosto!

"E' ormai giunta l'ora, per il MRT, di trovare una soluzione soddisfacente per tutti, e quindi nasce un progetto. L'infrastruttura progettata è conforme ai regolamenti della Federazione svizzera ed europea e sarà a disposizione dei soci per gli allenamenti, l'organizzazione di gare a livello regionale, svizzero e internazionale. Il progetto è stato studiato per essere adattato a tutte le categorie dell'automodellismo su pista. Durante lo studio del progetto si è tenuto conto anche delle probabili evoluzioni future delle diverse categorie. L'infrastruttura comprende: una pista in asfalto con uno sviluppo di circa 400 metri lineari (con una variante più corta e meno veloce per le categorie elettriche), un palchetto piloti, locali cronometraggio e giuria, servizi, magazzino per l'attrezzatura di manutenzione. Ci si è concentrati nel cercare un terreno possibilmente il più centrale per il Ticino. Ma dopo lunghe e vane ricerche è probabile che la soluzione venga trovata fuori dai confini cantonali: a Lostallo (GR)". Questo è quanto si scriveva nell'ormai lontano 1996 in occasione della pubblicazione di un libretto che presentava i 25 anni di attività del MRT.



La pista è pronta ad ospitare gare

Da allora molta acqua sotto i ponti è passata. I primi contatti allacciati con il Comune di Lostallo, sono diventati viepiù importanti.

Lo stesso Municipio si è molto adoperato perché la nostra infrastruttura sorgesse su un sedime che fosse atto alla cosa.

Tant'è che oggi la pista si trova in un terreno il cui piano regolatore prevede l'esplicito utilizzo al fine di costruire una pista per vetture radiocomandate.

Siamo gli unici in Svizzera, ma forse anche in Europa ad avere ancorato nella legge questo diritto.

Purtroppo la burocrazia e quant'altro ritardano sempre più la possibilità di costruire il nostro sogno.

Ma finalmente ecco arrivare i permessi perché si possa costruire.



I rappresentanti della Technokit incontrano quelli del MRTM

Sono passati almeno 3 anni dai primi incontri. Siamo nel 1999 quando le ruspe iniziano con i loro lavori

Intanto l'assemblea decide di cambiare il nome al Club.

In onore della zona che ci ospiterà, il club diventa l'attuale :

Mini Racing Ticino e Moesa - MRTM.

Il 4 e 5 settembre 1999 la pista è pronta per ospitare la sua prima gara per vetture radiocomandate.

Si tratta della gara di qualifica per i Campionati Europei della Tamiya.

E la prima di 6 gare che si svolgeranno a Lostallo nel giro di 2 mesi.

Un grande sforzo di lavoro che però ci permette di farci conoscere a livello nazionale e garantirci una serie di gare anche per l'anno successivo.



Smontato il vecchio palchetto
ecco apparire il nuovo

A cavallo fra giugno e luglio ecco il primo Campionato Europeo a Lostallo. Sebbene non sia una delle categorie pienamente riconosciute dall'Efra, questo CE delle vetture 1:4 si tratta di una competizione fra veri amatori, molti dei quali si costruiscono i pezzi da soli. Questi amanti del modellismo si dimostrano veramente soddisfatti di poter correre su una delle pochissime piste che permetta loro di correre con i loro bolidi giganti con tutta tranquillità. Una vera iniezione di notorietà per Lostallo. Tanti che cominciano ad arrivare sempre maggiori le richieste di poter ospitare sul Miniautodromo Technokit, le migliori competizioni.

Già perché nel frattempo la pista ha preso un nome, quello di uno sponsor che ha visto nella nostra pista un partner ideale. Un'azienda italiana che si è avvicinata al modellismo costruendo una nuova vettura in scala 1:5. La filosofia vuole essere quella di una nuova ditta che si lega con una nuova pista e ambedue con sinergia si fanno conoscere nel mondo.



Situazione al 1. maggio 2001

La stagione 2001 ci porta 18 gare. Abbiamo tentato di diminuire un po' gli sforzi da un punto di vista numerico, ma non certo qualitativo e quantitativo. Già perché oltre alle gare sociali (ben sette e alle quali partecipano anche piloti della svizzera interna e dall'Italia), a quelle nazionali (1:8, 1:5, E10, FG, Tamiya) ci aspetta l'organizzazione 3 Gran Premi Efra (1:5, E10 e assieme 1:8 & 1:10) e del primo Campionato Europeo ufficiale sulla pista di Lostallo: quello della 1:5 con i migliori piloti di tutta Europa già annunciati. Un onore ma senz'altro anche un onere!



Per questa serie di gare il palchetto piloti in tubolari non può più andare bene (almeno per noi, perché senz'altro in altre nazioni sarebbe stato più che a sufficienza), ma soprattutto dobbiamo poter avere delle infrastrutture adeguate per la giuria e per l'ufficio. In effetti, si annunciano degli inglesi che vogliono trasmettere in diretta su Internet l'europeo minuto per minuto.

Si decide quindi di costruire (ben prima del tempo previsto) anche l'infrastruttura del palco piloti. Per gare del genere poi necessitano i box coperti. Dopo alcune informazioni e alcuni calcoli si capisce ben presto che conviene fare un altro passo e costruirli noi fissi, piuttosto che spendere soldi per coperture provvisorie. In occasione del GP Efra 1:5 all'11/12/13 maggio, una parte del box coperti (quella a sud) è pronta. Quella a nord viene montata proprio durante gli europei davanti ai piloti delle altre nazioni che restano esterrefatti a vedere con che velocità 3 persone montano tutta l'infrastruttura.

In tre montano il lato nord dei box



Il trio dei vincitori del GP Efra 1:5.

Dopo alcune settimane, su molte riviste specializzate oltre che della gara si parla anche del nostro palco piloti, dei box e dell'organizzazione.

Il primo vero campione europeo a Lostallo:

Michael Mielke



C'è però ancora molto da fare! Alla fine di giugno per gli europei tutto deve essere pronto. Per giorni alcuni soci lavorano instancabilmente per essere pronti. Ci sia permesso di fare almeno due nomi: Michele Denicolà e il solito Tino Camponovo.

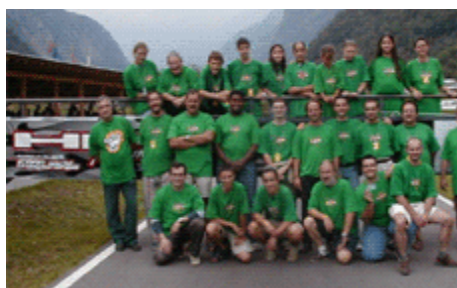
A giugno l'evento: i campionati europei iniziano e per una settimana è festa grande per i piloti e grande lavoro per l'organizzazione. I complimenti (per fortuna) non si risparmiano e Lostallo e il MRTM escono a testa alta da questa manifestazione e probabilmente seri candidati per un mondiale in un futuro non troppo lontano per la categoria delle 1:5.



Ecco come si vede oggi la pista da 900 m.s.m

Seguono poi in agosto i due Gran Premi europei: quello di 1:10 elettrico (Warm-Up per i campionati europei del 2002 sempre a Lostallo) e quello di 1:8.

Naturalmente vi sono anche le altre gare di livello nazionale e soprattutto un magnifico campionato sociale che vede una folta partecipazione di piloti, che solo nella 1:10 a scoppio conta ben 51 piloti classificati al termine della stagione.



Nel 2002 hanno luogo i Campionati Europei della categoria elettrica. Se prima dell'inizio della manifestazione, alcuni piloti di questa categoria erano scettici perché trovavano la pista troppo "grande" per le piccole vetture elettriche, alla fine quasi tutti concordi nell'affermare che raramente si era potuto gareggiare con così tanto spazio e senza ostacolarsi l'un l'altro e, dando nel contempo piena potenza ai motori. Vince il Finlandese Levanen dopo una gara più che appassionante.

**I collaboratori del riuscitissimo
Campionato Europeo E10 del 2002**

**Naturalmente oltre a questa gara vi è un corollario di altre
gare nelle varie categorie che aumentano sempre più gli
appassionati di questo hobby.**



Campionato Europeo B 2003: parte dei collaboratori

**Il 2003 è contraddistinto dal successo del francese Volta
nel Campionato Europeo B della categoria 1:8, ma come
sempre, questo è solo uno dei tanti nomi dei vari vincitori
delle diverse gare svolte durante tutta la stagione.**

La foto dei finalisti del CE over 40: siamo nel 2004



**Anno ricco di gare importanti il 2004, nel quale a Lostallo,
si laureano ben 4 campioni europei in quattro diverse
categorie: l'italiano Burato vince il CE over 40 anni nella
categoria 1:8; il francese Levy vince la gara delle 1:10 a
scoppio (cat. 235 mm); l'altro francese Comptat vince il CE
delle 1:4 GT/TC; il tedesco Feldmann vince invece nella
1:5 Formula 1. Ma ci si prepara anche per il Mondiale che è
stato assegnato a Lostallo per il 2005: la categoria 1:5,
quella che per prima ha assegnato un CE nel Moesano.**



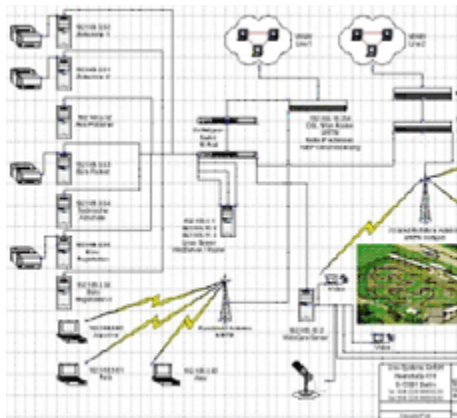
**In questi anni di gare e dopo il successo della pista, varie
migliorie vengono man mano allestite sia nel tracciato
(creazione di nuovi cordoli, sistemazione degli interni delle
curve veloci e altro ancora) che nelle infrastrutture della
pista.**

**La ristorazione, ad esempio, viene dotata di vari confort
sia per il pubblico che per coloro che lavorano. E' stata
creata una zona di raccolta differenziato del materiale.
Un sistema di irrigazione di tutto il sedime è stato istallato
e col tempo sarà messo in funzione. Ma anche nei box si
vedono parecchie novità: sono aumentate le postazioni
per l'aria compressa; è stata messa a disposizione dei
piloti una zona dove poter tornire le gomme senza
sporcare i propri box; alcuni monitor sono stati sistemati
fra i tavoli dei box, dove poter vedere lo svolgimento
cronometrico della gara stessa.**

A pochi giorni dal mondiale



**Grande rilievo va dato al sistema di cronometraggio creato
ad hoc dalla Aebi RC Progress: questo sistema permette
di organizzare gare di vario genere, ma soprattutto da la
possibilità anche durante gli allenamenti infrasettimanali,
di poter avere i propri tempi sul giro semplicemente
premendo qualche tasto del pc a disposizione.**



In occasione poi del mondiale 2005 ancora ulteriori novità si presentano agli assidui e non, frequentatori della pista: le tribune per gli spettatori, una “sala stampa” per le varie testate giornalistiche, me soprattutto un sistema di collegamento informatico senza fili, che permette ai presenti di potersi collegare con un portatile ad internet, dove appaiono i risultati della gara pochi secondi dopo la fine di ogni singola batteria o finale. Si è ormai degni di un aeroporto di una grande città!

Campioni Europei Lostallo



Anno	Pilota	Naz.	Categoria	
2000	Bühler	CH	1:8 over 40	
	Busnardo	I	1:10 over 40	
	Levy	F	1:4 GT/TC	
	Perez H.	E	1:4 F1	
	Mielke	D	1:5 TC	
	Levanen	SF	E10 TC	
	Volta	F	1:8	
	Burato	I	1:8 over 40	
	Levy	F	1:10 235 mm	
	Comptat	F	1:4 GT/TC	
	Feldmann	D	1:5 F1	
	Ian Oddie	UK	1:5 TC IFMAR WORLD	
	2007	Collari	I	1:8 EC A

D. Devittori / 20.8.2005