

XIII° EUROMEETING VAL DI FASSA:

IL SOGNO CHE CERCAVI!

SPLENDIDA EDIZIONE DEL TRADIZIONALE APPUNTAMENTO CON IL VOLO R.C. PENDIO. CONCORRENTI, MODELLI ED ORGANIZZAZIONE IN LINEA CON UNA MANIFESTAZIONE DI LIVELLO EUROPEO. NUMEROSE LE NOVITA' PROPOSTE DALLE AZIENDE DI SETTORE.

Ben 151 concorrenti si sono dati appuntamento, sabato 28 e domenica 29 luglio, per la XIII.a edizione dell'«Euromeeeting Val di Fassa», raduno internazionale per alianti radioguidati, svoltosi sulle pendici del «Col del Cuc» a quota 2500 al cospetto della Marmolada nel cuore delle Dolomiti fassane.

Il «sogno» dell'Euromeeeting avviene in una zona panoramica e naturalistica unica, dove le correnti ascensionali si formano e circolano tra il Sella e la Marmolada, dal Pordoi al Sassolungo, e permettono di praticare il volo in pendio con i modelli dalle più disparate aperture alari e caratteristiche di volo.

Il qualificato lotto dei partecipanti proveniva dall'Italia (ben 77!) dalla Germania (57), dall'Austria (14), dalla Confederazione Elvetica (2) e dalla Francia (1), a testimonianza del carattere internazionale della manifestazione che è sia competizione, ma anche momento di incontro ed aggregazione non solo sportivo.

La formula del meeting prevede infatti due intense giornate di voli, acrobazia, valutazioni a terra ed in volo, ma anche l'incontro delle aziende modellistiche con gli aeromodellisti europei per presentare novità commerciali, modelli di consolidata affidabilità, progetti di singoli modellisti.

Importante la presenza fra gli sponsors del colosso Graupner (ricchissimo il montepremi offerto con kit di montaggio, apparati elettronici, accessori) e con la tradizionale presenza del team ufficiale diretto dal sig. Johannes Graupner, con la presenza del simpatico Stefan; immancabile anche la partecipazione della Aviomodelli di Cremona con il suo Presidente sig. Castellani in prima fila con prodotti, consigli e sostegno alla manifestazione.

ENRICO SISLER

Accanto a questi sponsors «ufficiali», un nugolo di piccole e medie aziende sono sempre più presenti all'Euromeeeting, a riprova di un interesse crescente per la promozionalità dell'evento; tra queste ricordiamo la Airjet, la Cuccolo aeromodelli, la nuova Airwordl, la Master Fly e rivenditori qualificati come Fulcro Service che ha garantito il controllo frequenze sul campo di volo.

Molto buoni anche i modelli autocostruiti da disegno, o bizzarri come l'«anatra» di Siegl, o frutto di anni di ricerca come il fantastico tuttala di Wimmer, tutti accomunati da un'ottima finitura delle superfici, da precisione nell'esecuzione dei comandi, e dall'uso di materiali sempre più leggeri e robusti, in linea con l'evoluzione tecnologica dell'aeromodellismo moderno.



La simpatica Emanuela sorregge un ottimo Discus di 4 m di apertura alare: è l'immagine dell'Euromeeeting 90!



Parata dell'Euromeeeting 90.

CATEGORIE DI MODELLI

Numerose, come di consueto, le categorie di modelli in lizza in modo da offrire a ciascun aeromodellista la possibilità di esprimersi nella specialità più congeniale, vediamole:

- **ALIANTI:** questa prova vedeva in lizza modelli con aperture alari sino a m 3,50, in pratica la categoria più diffusa sui campi di volo ed in pendio, fatto testimoniato dal più alto numero di iscritti, ben 70.

- **SUPERVELEGGIATORI:** categoria dedicata alle «Orchidee» di oltre 3,50 m di apertura alare, particolarmente a loro agio sul potente pendio del «Col del Cuc». Si tratta, fra l'altro, di macchine sempre più diffuse ed alla portata degli amanti del volo in pendio; alto il numero degli iscritti con 41 unità.

- **ACROBATICI:** modelli dalle dimensioni contenute in genere sino ai 3 m di apertura alare, velocissimi, curati dal punto di vista aerodinamico sono in grado di eseguire tutto il programma acrobatico: vite, tonneau, looping dritto, rovescio, d'ala, immelman, ecc.. Numero degli iscritti: 26.

- **OLDTIMER:** gioielli di pazienza, abilità, frutto di accurate ricerche (anche storiche), sono realizzati con materiali quali balsa, compensato, tiglio, seta. All'Euromeeing ve n'erano di dimensioni notevoli, non sono molti i modellisti (rectius gli artisti!) che vi si dedicano, ed è un peccato, in quanto varrebbero da soli una presenza al Meeting. Numero degli iscritti: 13.

- **TUTTALA-DELTA:** questa particolare ed interessante prova ha mostrato, specie nei tuttala, modelli dalle doti di volo sorprendenti e frutto di una lunga sperimentazione. Alcuni aeromodellisti come J. Wimmer, vi si dedicano da circa 30 anni e ne sono abbondantemente ripagati. Numero degli iscritti: 9.

- **CANARD:** per i «misteriosi» Canard si potrebbe dire: pochi ma buoni, riprendendo il popolare proverbio; ottima la prova degli italiani che si sono piazzati al primo e secondo posto con Silva e Lorenzoni. Numero degli iscritti: 6.

Dato il carattere peculiare dell'Euromeeing, il regolamento prevedeva una proposta di volo acrobatico dalla quale il singolo modellista era però libero di discostarsi, secondo le capacità di pilotaggio, caratteristiche del modello, ecc.

La giuria compilava le classifiche, valutando sei indici con un punteggio da 0 a 10.



L'imponente SB10 di Heinlin, il modello risultato più grande fra quelli presenti; ben m 7,25 di apertura alare!

Il primo indice di valutazione prevedeva una valutazione a terra, per appurare il grado di finitura, la tecnica di costruzione (da scatola di montaggio o autorealizzazione), la precisione.

Nella fase di volo erano ben quattro i criteri seguiti: realismo in volo, acrobazia, atterraggio (pulito con planata regolare), e cosa assai importante, volo non pericoloso per il pubblico. Per ultimo veniva valutato il tempo di volo rispettato che, per ogni «performance» del concorrente, era di 10 minuti.

INIZIA IL SOGNO...

L'esperienza del Meeting inizia venerdì 27 luglio, giornata dedicata all'espletamento di tutte le operazioni necessarie a snellire il programma dei voli previsti per il sabato e la domenica.

Presso la sede logistico-organizzativa dell'Hotel Bellavista, sino alle 22 circa i 151 concorrenti registrano l'iscrizione, ritirano tutto il materiale (pettorale, adesivi, buoni funivia, giacca a vento, ecc.) fornito dall'organizzazione secondo uno schema ormai collaudato.

Sabato 28 alle ore 9.30 tradizionale ritrovo «in quota», sul campo di volo del «Col del Cuc» a quota 2500, dove i colori, le bandiere issate e le note musicali si fondono nell'ambiente naturale circostante, creando un'atmosfera reale e fantastica ad un tempo: l'atmosfera dell'Euromeeing.

La giornata è ideale sotto il profilo meteorologico con cielo terso ed una leggera brezza che spira già nella prima mattinata.

I voli hanno inizio verso le 10.30, quando lo speaker chiama il primo gruppo della categoria «alianti» che inaugura la XIII edizione della più prestigiosa kermesse europea di volo in pendio.

Il programma scivola via «liscio come l'olio» vista la regolarità del vento e delle termiche, ed anche i modelli acrobatici ed i superveleggiatori non trovano difficoltà ad eseguire bene il programma nei 10 minuti assegnati. E' quindi la volta degli Oldtimer, dei Tuttala-Delta, e dei Canard, che si alternano a brevi intervalli, fornendo una panoramica completa di tutte le specialità del volo a vela.

Durante tutta la giornata di sabato 28 si registrano condizioni ideali toccando veramente il «clou» della spettacolarità in tutte le categorie in gara, e verso le 16.30 circa, dopo un'intensa giornata concorrenti ed organizzatori si ritirano in albergo per un meritato relax.

DOMENICA 29: AVANTI PIANO...

La seconda giornata dell'Euromeeing inizia secondo i migliori auspici, alle ore 9.00; mentre risaliamo il pendio con l'instancabile Winterle alla guida della jeep, le nubi del primo mattino si diradano per lasciare il posto ad un sole splendido. Tuttavia l'imprevedibile vento tarda a soffiare in maniera regolare ed i primi gruppi di volo possono partire solo alle 11.

La dinamica è debole, le termiche quasi assenti ed i piloti debbono far ricorso alle astuzie del mestire per guadagnare quota, emerge in questi frangenti l'abilità del pilota, l'effi-

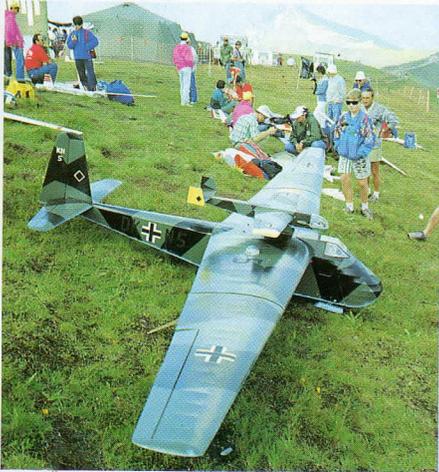


Il bel Pilatus di G. Moro (particolari in questa pagina).

cienza del modello, la concentrazione per sfruttare ogni alito di vento. Tutta la giornata è all'insegna della variabilità con condizioni deboli e ritmo di lanci ridotto; per fortuna nella giornata di sabato si era veramente «fatto il pieno» di voli, acrobazia, valutazioni, e questo sciopero di eolo non disturba più di tanto.

Alle ore 16 circa, la giuria, di concerto con l'organizzazione, decide di chiudere la gara, e di considerare, ai fini della formazione della classifica i voli ed i punteggi della giornata di sabato.

Decisione saggia ed accettata da tutti i concorrenti di buon grado. A ravvivare il meeting ci pensano alcuni passaggi di alianti veri, che salutano «dall'alto» tutti i partecipanti, su quella che è una delle rotte preferite dai volovelisti.



Primo piano per il modello di Klaus Nietzer, il favoloso Oldtimer GIGANT ME 321 con ap. alare di m 5.20 per Kg 9 di peso; da notare il minialante (funzionante) trasportato sulla parte anteriore, e non visibile, un carro armato contenuto nella parte anteriore e funzionante con radiocomando!

TECNICA, MODELLI,... PILOTI

Si conferma anche in questa edizione dell'Eurometing il costante progresso ed affinamento dei modelli in gara, a partire dalle più semplici realizzazioni da scatola di montaggio (sempre più diffuse) sino ai capolavori «all fiber» (tuttafibra); per arrivare alle impegnative costruzioni «centinate» degli Oldtimer e dei Tuttala. Il modellista medio, che costruisce da kit di montaggio e vola per hobby, ricava moltissimo dall'esperienza di due giorni a contatto con i migliori «pollici» europei e con le più qualificate aziende aeromodellistiche; apprende i segreti per rifinire alla perfezione le superfici alari (con fibra di vetro, buona verniciatura a due componenti, oppure la tecnica per applicare alla perfezione il termorestringente ferro a caldo, asciugacapelli, siringa, ecc.). Identico discorso per l'esecuzione delle meccaniche, comandi, rinvii, osservati, ammirati ed infine... copiati dai campioni presenti in Val di Fassa.

I team ufficiali, i «top driver», ed i

Lo splendido Oldtimer FAFNIR 2 del 1934, realizzato da W. Meier e dalle ragguardevoli dimensioni: m 4.75 di ap. alare per 7 Kg. di peso. Circa 200 le ore impiegate per la sua realizzazione.



modellisti più esperti, vanno alla ricerca delle sfumature, delle finezze (sia a terra che in volo) del particolare tecnico e del profilo alare che può fare la differenza.

Tra i Superveleggiatori favoloso è risultato il modello di Dieter Heinlin; si tratta della riproduzione dell'SB 10, aliante prototipo ideato da un istituto di ricerca tedesco: realizzato in scala 1:4 misura 7.25 m di apertura alare per oltre 8 kg di peso.

La costruzione di questo capolavoro è in «all fiber» utilizzando la tecnica del «sottovuoto» ed estrema cura nell'esecuzione di tutti i particolari, ottimo e realistico il volo dell'SB 10 che ha ricevuto anche il trofeo riservato al modello più grande.

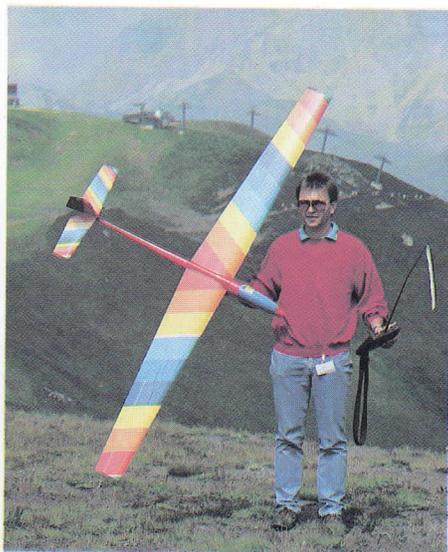
Notevole pure l'«ASW 17» di Lomb con un'apertura alare di m. 7 ed un peso di kg 8.5, anche questo modello era interamente autocostruito ed ha mostrato notevoli doti di volo, specialmente in termica.

Buono anche il «Pilatus B 4» di Giorgio Moro, un semiacrobatico dalle eccellenti doti di volo ed interamente autorealizzato; apertura alare di m 3.80 e kg 5.2 per il modello di Moro, esecuzione dell'ala in stiropor/balsa/fibra con rinforzi in carbonio, profili alari: E 205/201/211 - profilo stabilizzatore: NACA 009.

Da segnalare il «Grob G 103 Acro» di Elio Fornaciari, realizzato da una scatola di montaggio Graupner; 4 m di apertura alare per kg 5.5 e profilo E 203 mod., per un aliante di sicuro effetto.

Fra i modelli «artigianali» molto bello il «DG 300», targato Gewalt, interamente in fibra e realizzato da J.C. Pajzer, che misura 4.5 m di apertura alare e ben 8 kg di peso; volo e prestazioni all'altezza delle realizzazioni del mago tedesco dell'«all fiber».

Superbo tra gli Oldtimer, il «Gigant ME 321» costruito da Nietzer; si tratta della riproduzione di un velivolo della Luftwaffe, datato 1942 e all'epoca concepito per l'invasione della



Un coloratissimo acrobatico, il Pilot di produzione Gewalt; questo modello era pilotato da T. Gschneidinger.

Gran Bretagna; misura m 5.20 di apertura alare per 9 kg di peso, il profilo adottato da Nietzer è il Clark Y mod. Da notare come questa prestigiosa riproduzione trasporti sul dorso un minialante, ed all'interno celi un carro armato perfettamente funzionante e dotato di radiocomando! Sempre fra gli Oldtimer, notevole sia a terra che in volo, il «Fafnir 2» costruito da W. Mayer; l'aereo originale era stato costruito nel 1934 ed aveva effettuato il primo volo a San Paulo del Brasile. Notevoli le dimensioni di questo gioiello costruito interamente in balsa e compensato, stazza infatti kg 7 di peso su un'apertura alare di m 4.75; circa 200 le ore lavorative necessarie per la costru-



Un modello veramente particolare e dalle doti di volo sorprendenti: è l'anatra di Urs Siegl, realizzata in eposi (fusoliera), compensato, stiropor, carta (ala e piani). Apertura alare di m 2.80 per 3000 g di peso, profilo E 205 mod.



Il giovanissimo Matteo Simeoni con il suo Rondone della Aviomodelli. Il giovane trentino promette bene, lo avremo tra i protagonisti nei prossimi Euromeeeting.

zione del «Fafnir 2» premiato come il più bel modello.

Molto bello, sempre nell'affascinante categoria degli Oldtimer, il «Weihe 50» di J. Mittag; si tratta della riproduzione in scala 1:4 del «Focke Wulf Weihe 50» datato 1933.

Apertura alare di m 4.50 per 6400 g di peso le dimensioni di questa interessante riproduzione.

Nella categoria dei Tuttala un discorso a parte è d'obbligo per il «Sudan Sif» di Wimmer, un aeromodellista che si dedica allo sviluppo dei tuttala dal 1951! Il «Sudan Sif» (tra l'altro è il 147° modello costruito da Wimmer nella sua carriera) è stato costruito con un particolare procedimento tenendo il legno di balsa a bagnomaria per diverso tempo, per conferire la svergolatura desiderata; il rivestimento è stato poi effettuato in «Glassfliess», un materiale speciale assai leggero e robusto.

Notevole l'apertura alare di m 4 con un peso di soli 2100 g, ed un carico alare di 20.2 g/dmq, per un tuttala dal volo semplicemente fantastico e



Flavio Mandelli sorregge il buon tutt'ala SB13 costruito da W. Eckel e risultato secondo nella classifica di specialità.

ovviamente primo nella classifica di categoria.

Tra i modelli acrobatici segnaliamo il coloratissimo «Pilot» di produzione Gewalt, portato in gara da Gschneidinger; misura m 2.20 di apertura alare e pesa circa 2 kg, il profilo adottato è il Ritz 1 mod. dalle spiccate caratteristiche acrobatiche.

Bene nella stessa categoria (acro) anche il «Grone» della Aviomodelli, acrobatico di m 2.36 di apertura per g 1700 di peso, modello compatto ed economico, ed il «Rondone» della stessa ditta, modellino di 205 cm di apertura per 1600 g di peso.

Fra i modelli curiosi visti all'Euro-meeting, notevole l'«Anatra Canard» di Urs Siegl; si tratta di una costruzione con fusoliera in eposi, compensato, ala in «stirodur» rivestita carta seta, con una buona apertura alare (mm 2800) ed un peso di 3000 g; il profilo adottato su questo «palmipede da pendio» è l'E 205 mod.; il volo è più che soddisfacente!

Hans Dieter Reisert (fra l'altro titolare della «Airwordl») si è segnalato



Particolare del modello di Siegl.



Un Discus della Graupner dall'insolita colorazione verde, in posa col suo costruttore Drechsler.



Interno di un ASK25 veramente notevole: si notano il microfono, la strumentazione, e la cartina topografica.

come il pilota più completo, piazzandosi al primo posto nella cat. Alianti, al secondo fra gli Oldtimer ed aggiudicandosi la Combinata.

Tra gli italiani bene Sdringola terzo nella cat. alianti, Baghino ugualmente terzo fra gli acrobatici così come Ganassi medaglia di bronzo nei superveleggiatori.

Dori Facco si è ben comportato fra gli Oldtimer preceduto «solo» da Nietzer e Reiser.

Da segnalare il successo pieno dei nostri portacolori nei Canard, con Silva e Lorenzoni rispettivamente primo e secondo, ed il buon terzo posto di De Benedetti fra i tuttala-delta.

Nel complesso si conferma il «trend» positivo dei concorrenti italiani, di anno in anno sempre più preparati e competitivi con i campioni d'oltralpe, per tradizione fortissimi nel volo RC pendio e in tutte le competizioni aliantistiche.

Numerose ed interessanti sono state

le novità viste all'Euromeeing, sia nel settore delle scatole di montaggio (Graupner, Aviomodelli, Airwordl, Master Fly, Cuccolo, Glas Flugel, Air jet, ecc.), come nel settore (in continua espansione) dei modelli «ready to fly», al punto da indurci a riservare loro un apposito spazio sui prossimi numeri di Modellistica.

LA PREMIAZIONE

Nel tardo pomeriggio di Domenica 29, presso l'Hotel Bellavista, si è tenuta la sontuosa premiazione dei migliori di ogni categoria, ed inoltre l'assegnazione di una serie di premi «speciali».

Ben 32 le coppe assegnate, più 10 trofei triennali veramente pregevoli, oltre ad un ricco montepremi in kit di montaggio, apparati elettronici, accessori (assai generoso lo sponsor Graupner); per oltre un'ora l'organizzazione è impegnata nella premiazione dei partecipanti alla XIII edizione dell'Euromeeing, seguono com-

menti, proposte, suggerimenti ed un appuntamento: l'ultimo week-end di luglio del prossimo anno, in Val di Fassa, ovviamente con l'Euromeeing!

ORGANIZZAZIONE

Efficiente la parte organizzativa della manifestazione, al solito curata dal «Flight Fassa Valley» e segnatamente da Leopoldo Rizzi ed Oscar Winterle coadiuvati dai Gruppi aeromodellistici di Trento e di Belluno.

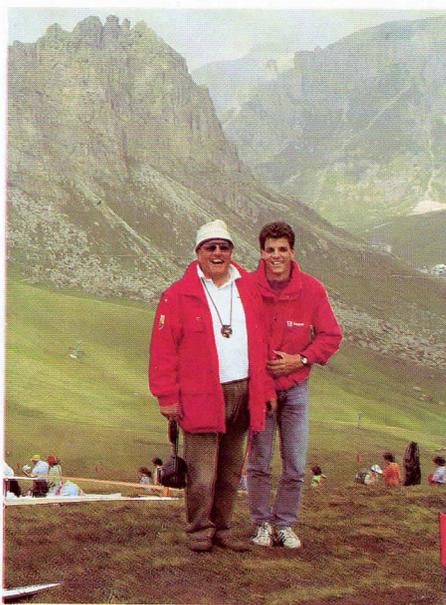
Fra i collaboratori segnaliamo Facchini, Castrucci, Cason, Begher, Simeoni, Silva, Kugler e tutti... quelli che lo spazio limitato ci impedisce di ricordare come meriterebbero.

La gestione della giuria era affidata ad Ercole Macchi che ha preannunciato importanti novità nell'organizzazione di questo delicato settore, già a partire dalla prossima edizione della kermesse fassana.

Il supporto logistico si deve alla Scuola alpina Guardia di Finanza di



Una novità in scatola di montaggio: è l'ASW2 BE Vario della Graupner. Apertura alare variabile da m 3.55 a m 3.85 a mezzo di appositi terminali, e possibilità di motorizzazione elettrica.



Johannes Graupner col figlio, il simpatico Stefan: presente e futuro di una grande azienda.



Un MU28 molto apprezzato sia in terra che in volo.



Foto di gruppo con signore di nazionalità austriaca, con tanto di tuta da pilota. Da notare il sontuoso maxi-Pilatus in primo piano, un modello sempre di grande effetto e rimarchevoli doti di volo.



Una scritta particolarmente azzeccata, che meritava la segnalazione!

Predazzo ed alla Croce Rossa Italiana, che hanno garantito il tranquillo svolgersi della manifestazione.

Il comitato organizzatore ringrazia da queste colonne il presidente del Consiglio, On. Giulio Andreotti, per il messaggio augurale inviato a tutti i partecipanti al Meeting.

ENRICO SISLER

CLASSIFICHE

ALIANTI: 1.o Hans Dieter Reiser, Germania; 2.o Schmutzhart Walter, Austria; 3.o Sdringola Giuseppe, Italia.

ACROBATICI: 1.o Dick Jacob, Austria; 2.o Krottenmueller Hans, Germania; 3.o Baghino Luciano, Italia.

SUPERVELEGGIATORI: 1.o Siegel Urs, Svizzera; 2.o Bopp Gerhard, Germania; 3.o Simone Ganassi, Italia.

OLDTIMER: 1.o Nietzer Klaus, Germania; 2.o Hans Dieter Reiser, Germania; 3.o Facco Dori, Italia.

CANARD: 1.o Silva Franco, Italia; 2.o Lorenzoni Lorenzo, Italia; 3.o Kellermann Michael, Germania.

TUTTALA-DELTA: 1.o Wimmer Josef, Germania; 2.o Eckel Wolfgang, Germania; 3.o De Benedetti, Italia.

COMBINATA: 1.o Hans Dieter Reiser, Germania; 2.o Krottenmueller Herbert, Germania; 3.o Schmutzhart Walter, Austria.

I GRUPPI PIU' NUMEROSI: 1.o Gruppo aeromodellisti trentini, Italia (14 part.); 2.o Nietzer-Gruppe, Germania,

(11 part.); 3.o Graupner-Gruppe, Germania, (9 part.).

LE PEGGIORI SCASSATURE: 1.o Gaststeiger Albrecht, Germania; 2.o Marchioretto Paolo, Italia, 3.o Simeoni Matteo, Italia.

I 3 MODELLI PIU' BELLI: 1.o Mayer Walter, Germania; 2.o Wimmer Josef, Germania; 3.o Siegel Urs, Germania.

IL MODELLO PIU' GRANDE: Dieter Heinlin, SB-10 (7.30 m), Germania.

IL MODELLO PIU' PICCOLO: Gabrielli Pierfelice (1.00 m), Italia.

IL CONCORRENTE PIU' ANZIANO: Siebart Hellmuth (73 anni), Germania.

IL CONCORRENTE PIU' GIOVANE: Corina Eckel (9 anni), Germania.

LA DONNA PIU' BRAVA: Schmutzhart Marianne, Austria.

webra
Motori per elicotteri

Informazioni sui 30 diversi tipi sul catalogo Webra 1990

Speed 28 Nr. 1029 RCH

Racing 61 Nr. 1030 RCH ABC

Speed 50 Nr. 1025 RCH

Speed 61 F Nr. 1024 RCH

Ventola per speed 61

Alberi speciali per le varie meccaniche

Prodotti Webra in Italia dal 1952 presso:
Sportimpex - 20137 Milano - Via Gressoney, 6 - Tel. 5513210 - Fax 55190561