



di MARIO MARZOCCHI

Siamo nuovamente in Val di Fassa per assistere al prestigioso Eurometing che compie ben venti anni di attività. Il primo Meeting nacque per merito di Oscar Winterle in val-lata, dedicato ai modelli a motore, in seguito fu trasferito in alta montagna dietro ai suggerimenti di Eugenio Pagliano, che appassionato di pendio, spesso, durante le vacanze estive, frequentava gli alti colli nei dintorni di Canazei. Passata in alta quota, la manifestazione è cresciuta anno dopo anno e ha, poi preso il nome di Eurometing per la presenza di numerosi aeromodellisti, provenienti da vari paesi europei. Con il tempo, l'Eurometing si è guadagnato sempre più il titolo di Punto di Riferimento, dove ogni praticante del volo in pendio può apportare, o apprendere, novità e interessanti accorgimenti tecnici utili per il miglioramento del volo dei modelli.

Luogo di incontro

La manifestazione, come avviene da sempre, prende forma sul pendio prati-vo del "Col del Cuc" da dove si può godere di un panorama dolomitico mo-zafiato che, da solo, giustifica il viaggio; vi si può accedere tramite le funivie Belvedere da Canazei, o dalla stazione intermedia in località Pecol (verso il passo Pordoi) dove si possono trovare alcuni alberghi che solitamente sono base di partenza per gli aeromodellisti che frequentano il noto colle. Per chi è amante della natura consigliamo uno dei rifugi d'alta quota, attraverso le cui ampie vetrate si può ammirare il fantastico spettacolo delle Dolomiti al tramonto, comodamente seduti per la cena. Tornando al pendio, vediamo che le condizioni del "Cuc" sono di tipo alpino, per cui risentono moltissimo dell'irradiazione solare determinante per lo svi-

luppo delle "termiche" che in alcuni momenti possono raggiungere un'inten-sità molto elevata anche a causa della forte differenza di temperatura, causata dall'altitudine (c.a 2450 m slm), e dalla immediata profondità della valle (c.a 1000 m). La dinamica, quando presente, disturba la "termica", ma può essere un aiuto per quei piloti che solitamente



Sopra: Il trevisano Amato e la sua bella riproduzione dell'MG-19 A: ap. al. 4.40 m, kg 6.100, profilo E-201. Sotto: Vittorio Gazzarrini, presidente del GARC di Firenze con il Neon Speed ap. al. 3.15 m, peso kg 4, (carico alare 60 gr. Profili S-6060 nella prima rastre-mazione, S-6062 nelle due sezioni estreme.

sono avvezzi a volare sul solo pendio di casa, dove le condizioni sono prevalen-temente di termodinamica e normal-mente rendono più "facile" il volo. Sono altrettanto possibili improvvise discen-denze, motivo di grande interesse per l'esperto pubblico desideroso di pesare le capacità dei piloti, e infatti, a causa di queste difficili condizioni, non tutti i piloti che hanno frequentato e frequen-tano questo pendio ne apprezzano le caratteristiche, tuttavia, la magia di que-sti luoghi, la grande affluenza di model-listi, la varietà di modelli e, in ultimo, la difficoltà tecnica, rendono questo Meeting unico nel suo genere e, come si può facilmente constatare, il fascino e l'attrazione si rinnova ogni anno nei due giorni "full immersion" con modelli, modellisti e tanta bella natura.

Organizzazione

La manifestazione è condotta da alcuni modellisti di Trento, Belluno e Bolzano che, da diversi anni, conducono con professionalità questo incontro della durata di due giorni, durante l'ultimo week-end di luglio. I tempi di volo, pur-troppo continuano ad essere molto ristretti e anche durante questa edizione il cronometro si è fermato a soli sette minuti a lancio.

Iscrizione

Gli aeromodellisti che il prossimo anno vorranno competere o visi-tare il 21° Eu-rometing, do-vranno fare atten-zione all'inserzio-ne che viene pub-blicata sulla no-stra rivista nel mese di luglio, seguendone fe-delmente le istru-zioni per "l'uso". Le iscrizioni van-no inoltrate alcu-ni giorni in anti-cipo in modo da permettere all'or-ganizzazione lo svolgimento della



"burocrazia" necessaria alla suddivisione dei competitori per frequenza e categoria. Le categorie ammesse sono otto: alianti, acrobatici, supervelleggiatori, canard, tuttala, delta, oldtimer, l'experience = Grand Prix Graupner; non saranno ammessi modelli al di sotto dei 2 m di apertura alare e la partecipazione a due diverse categorie con un solo modello inoltre, tutti i modelli, per essere premiati, dovranno volare.

Il "CUC" e il meteo

In pendio il meteo è tutto, e spesso è il primo protagonista in assoluto. La presenza del sole influenza positivamente le prestazioni dei modelli ma, già venerdì 25 le previsioni non sono molto incoraggianti: si parla di variabilità e venti da Nord. Il sereno assoluto, per la Val di Fassa è un'utopia e, comunque, qualche cumulo è preferibile perché segno di attività termica. Il microclima fassano è una cosa completamente a se per cui è sempre preferibile partire con una buona mantella impermeabile, felpe, scarponi e uno zaino, dove riporre a portata di mano: una bottiglia di acqua, occhiali da sole, protettivi per labbra e viso, soprattutto per chi è sensibile ai raggi solari.

Venerdì 25 il "Cuc" è popolato da pochi aeromodellisti che ne saggiamente le caratteristiche. Il cielo è prevalente nuvoloso ma alcune infiltrazioni di sole riescono egualmente a formare qualche "termica", poi inizia a piovere, e le condizioni si fermano del tutto. Il giorno seguente, come dicono le previsioni della Staz. di Arabba, soffia un forte vento da nord-ovest e subito ci rendiamo conto che la manifestazione è in pericolo a causa del diverso orientamento del "Cuc" (Sud-ovest). Il direttore di campo Carlo Simeoni, molto ottimista, apre ufficial-



I tre piloti Robbe con l'ASH 26 di 4.5 m di apertura alare e l'ASK 23 di 3.5 m.

mente i lanci e chiama i concorrenti in quei rari momenti in cui le bandiere, per effetto della termica proveniente dalla Val di Fassa, piegano dalla parte giusta; ma anche se qualcuno riesce a centrare la "termica" e a salire, la maggior parte dei modelli scendono inesorabilmente, mal controllabili. Al termine della giornata, con grande impegno, i Simeoni, Cason, Begher, Winterle e altri giovani dell'organizzazione, viste le condizioni avverse, decidono di allestire, urgentemente, un nuovo campo al "Belvedere", andando incontro alle richieste di alcuni piloti tuttavia, la giornata di domenica, vede un netto calo della dinamica, pertanto, l'esperimento "Belvedere" viene abortito. Al Cuc le correnti ascensionali prevalgono, quasi costantemente sul vento, tuttavia non mancano lanci dove si verificano forti e improvvise discendenze mettendo in seria difficoltà alcuni concorrenti, mentre altri, danno ampia

prova delle loro capacità e del loro sangue freddo, e si dirigono, in profondità, verso la Marmolada o il Ciampac.

Modelli

Ne parleremo prossimamente in un apposito articolo.

I problemi del Meeting

Lo scorso anno già si erano sentite delle lamentele, ma oggi le voci sono diventate un coro e alcune defezioni confermano ciò che avevamo visto e sentito: molti hanno sottolineato il sensibile calo di qualità, sia di pilotaggio che costruttivo: pochi i grandi modelli, sono mancati gli Old Timer del gruppo di Nietzer, di A. Gasteiner e, soprattutto, è mancato quel Josef Wimmer che ci ha sempre stupito con le sue fantastiche realizzazioni. Anche fra gli italiani si sono notate delle assenze importanti come quelle di Izzicupo, Menozzi e Niky Adang: quest'ultimo, comunque, sarà presente il prossimo anno con un nuovo grande modello e lo farà volare. All'interno dell'organizzazione si sta discutendo come risolvere il problema giudici in modo costruttivo, ma sappiamo che i pareri sono discordi. Dieci giudici (alcuni sono gli stessi concorrenti), sono troppi, e il sistema matematico, puramente competitivo e largamente fallace ha fatto il suo tempo. Ne va della credibilità del Meeting: spesso si sono verificate premiazioni di favore causate dall'amico giudice (alcune scoperte, altre no), dove i più meritevoli si sono ritrovati in mano un pugno di mosche e, naturalmente, arrabbiatissimi non si sono più iscritti. Anche la proposta di utilizzare dieci giudici FAI non ci sembra indovinata, infatti questi sono esperti di modelli a motore, ma di pendio?

A nostro parere, tre veri esperti di pendio (Italiani e imparziali!), sono più che



L'interessante Fox di 2.80 m e il Kobuz di 2.50 m di Robert Widmer, titolare della ditta tedesca Rowi Model.

sufficienti a verificare le capacità dei concorrenti e a suggerire una premiazione basata sulle effettive capacità messe in luce nei due giorni di volo, e non attraverso un discutibile punteggio che, troppo si differenzia fra giudice e giudice, e dove entrano troppi fattori di giudizio. Questa soluzione contribuirebbe a rendere meno competitivo il Meeting, cosa che gli organizzatori hanno sempre tenuto a sottolineare, e a creare uno spirito ancor più amichevole e soprattutto, a evitare le ingiustizie.

Molti concorrenti si sono lamentati per le difficoltà del pendio e della zona di atterraggio, chiedendo lo spostamento della manifestazione più in basso, al "Belvedere".

Conosciamo molto bene il pendio del "Belvedere" e possiamo dire che per quanto riguarda le condizioni questo mostra, forse, una minor pericolosità e una miglior continuità ma dipende comunque, dall'irradiazione solare. Il "Belvedere", dispone di un bel prato sottostante, ottimo per il recupero ma, la scarsa profondità non garantisce grandi condizioni, la presenza dei cavi e pali delle seggiovie può essere molto pericolosa per i modelli, e inoltre, lo spazio disponibile non è sufficiente ad accogliere le zone destinate ai concorrenti, alle tende e all'atterraggio. Per quanto riguarda la vicinanza del sentiero possiamo dire che il rischio non può essere considerato pari a quello del "Cuc" per il semplice fatto che al "Belvedere" il sentiero è a poche decine di metri dalla zona di atterraggio e, per di più, è situato esattamente sullo stesso piano, per cui, difficilmente il Meeting verrà spostato in questa zona. Per la sicurezza dei turisti che frequentano i due sentieri che affiancano il "Cuc", alcuni cartelli avvisatori dovrebbero essere posizionati sui sentieri, invitando i turisti ad affrettare il passo e a non stazionare nella zona del Meeting.

Il volo e i concorrenti

La maggior parte degli aeromodelisti che normalmente praticano il volo motorizzato, inorridiscono al solo pensiero di scaraventare un modello privo di motore in un precipizio, apparentemente senza ritorno, come quello della Val di Fassa ma, gli esperti del pendio, oltre ad apprezzare la profondità della valle, pur sapendo che l'incertezza fa parte del gioco, gradiscono il sibilare dei modelli, il rilassante panorama e il silenzio che li circonda: il modello che lentamente si avvantaggia in dolce spirale è motivo di grande soddisfazione e il precipizio non è minimamente visto come un pericolo, bensì come l'ambiente naturale che rende possibile il volo



Il nuovissimo Ventus 2C di Uwe Gewalt; modello di 4 metri di apertura alare, 5 kg, 5 rastremazioni, profili HQ.



Gruppo tutto italiano con piloti acrobatici: Alberto Tarter (Libelle-Swift: 3.20 m, Ritz 3 Mod.); Martino Beatrice (MU 28-Swift: 3.20 m, Ritz 3 Mod.); Luca Simeoni (ASW 22: 6 m, Ritz 2); Matteo Simeoni (MU 28: 3.20 m, Ritz 2/30/11).



Il PSS (Power slope Soarer=Riproduzione modelli motorizzati da pendio) vincitore della più bella scassatura: l'U2.

silenzioso e dove eventualmente, si può scendere per il recupero del modello.

Venendo agli italiani, abbiamo visto con piacere buone realizzazioni e un livello di pilotaggio che non ha niente da invidiare ai "vecchi maestri tedeschi" ed oggi, possiamo sicuramente affermare che alcuni dei nostri hanno superato i maestri. Il cremonese Cappellini ha dato vita ad un bel lancio con passaggi altamente spettacolari e acrobatici, riuscendo a raggiungere una seconda posizione nella graduatoria alianti che gli va molto stretta: il nome altisonante del Dott. Quabeck ha sicuramente impressionato la giuria, il "Rockmaster" del dottore è ottimo, ma per quanto riguarda il livello di guida il nostro Cappellini ha fatto vedere ben altre cose. Sempre nella categoria alianti e negli acro, Luca Simeoni di Trento ha invece centrato un paio di discendenze che ne hanno compromesso il risultato; tuttavia il bravo pilota trentino, ha saputo risalire con belle spirali dimostrando le sue notevoli capacità che si sono rivelate vincenti nella categoria superveleggianti, dove ha prevalso il suo ASW22 di sei metri di apertura alare. Anche Rosina, si è nuovamente distinto nella classifica dei modelli più belli dove quest'anno è obbligatorio volare. Il pilota genovese ha conquistato il secondo posto al termine di un'ottima prestazione effettuata con il suo CAT 20. Anche in questo caso il secondo posto ci è sembrato andare molto stretto al concorrente di Genova che, già in passato, ha ottenuto buoni piazzamenti.

Nella categoria Old Timer buon secondo posto di Stefano Migliorini, mentre Lorenzoni ha prevalso nella categoria Canard e si è piazzato terzo nei Tuttala-Delta. Piero Cuccolo, ancora una volta, ha vinto per il modello più grande (ASH25 di 8.32 metri, 21 kg), tuttavia non è mancata qualche polemica a causa del lancio fuori tempo massimo del modello che, vittima di una bella discendenza e di eccessivo "cabra" si è "adagiato", con poco danno, circa 150 metri sotto la zona di lancio. Per le donne, successo di Daniela Grazioli, mentre Leonardo Gazzarrini di Firenze (4 anni), è stato simpatico vincitore della categoria giovanissimi.

Apparentemente sembrerebbe che le cose fossero andate bene per noi, e invece ai nostri piloti sono toccate sole le briciole: basta osservare la classifica.

Per quanto riguarda i piloti tedeschi Udo Fiebig (pilota ufficiale Graupner), ha messo in luce un ottimo pilotaggio recuperando un modello, ormai "perso", con belle spirali e una freddezza impressionante. Negli Acro si è sentita la mancanza di Thomas Lomb, anche lui assente. E' un vero mistero come

Martin Fischer sia riuscito a vincere questa categoria dove Bernardo Cason ha detto: "Indispensabili le figure acrobatiche", e dove uno dei nostri ha fatto vedere cose ben diverse senza che gli sia stata data almeno la soddisfazione della seconda posizione.

Curiosità

Nei tre giorni di Meeting (il primo è riservato alle prove), abbiamo potuto vedere cose molto interessanti, anche esterne alla competizione: mufloni e marmotte hanno attratto l'attenzione dei presenti e, durante la giornata di domenica, due aquile e un aliante hanno fatto visita al Meeting. Venerdì pomeriggio, il Dott. Quabeck (presso il Belvedere), si è beccato una "bella" interferenza proveniente dal "Cuc", dove ben tre concorrenti volavano, a turno, con la sua stessa frequenza. Il Rockmaster di Quabeck è precipitato per circa trecento metri e quando stava per "toccare" terra, fortunatamente, è rientrato nei ranghi. L'organizzazione, in precedenza, aveva affisso dei manifestini per avvisare i concorrenti di recarsi esclusivamente al "Cuc" per i lanci di prova, regolati con il "totem".

Il giovane bresciano Lorenzo Cogoi, per gli amici "Lory Walker", ha mostrato una forma fisica perfetta recuperando a fondo valle il proprio "Swift" per ben sette volte! L'amico comandante Fusco (pilota Alitalia di Roma), ha dovuto contrattare la restituzione del proprio modello con un turista, arrabbiatissimo per essere stato sfiorato in atterraggio (sappiamo che il comandante è molto più esperto con gli aerei di linea). Vetrini di Teramo, vecchia conoscenza del pendio e pilota di volo a vela, ha

sfiorato un gruppo di turisti, stallando esattamente sopra la piazzola panoramica, sottostante la zona d'atterraggio del "Cuc": i turisti, stranamente, sono rimasti calmissimi e Vetrini ha potuto recuperare il modello, intatto. Sabato 26, Luca Sartirana di Genova, nel lanciare il CAT-20 di Rosina al grido di "Banzai", inciampava e compiva un autentico looping mezzo tonneau, prima di "atterrare" e procurarsi una distorsione scomposta alla caviglia destra. Omero Castrucci, "magazziniere" del Meeting è stato derubato, per opera di ignoti, di due grossi bottiglioni di CA-VIT: era uno scherzo di Mario Begher, che si è fatto un sacco di risate al momento della restituzione. Durante le serate di venerdì e sabato si sono svolti i festeggiamenti del ventennale con musica, danze e fiumi di birra.

Premiazione

La fase conclusiva del Meeting si è svolta, come di solito, presso l'Hotel Bellavista al Pecol dove l'ampio solarium dell'hotel ha accolto tutti i concorrenti e visitatori. Una lunga attesa di oltre un'ora ha contribuito a creare una leggera atmosfera di suspense. Nel frattempo il lungo tavolo, imbandito di numerose coppe e sfavillanti premi estratti, poi, a sorte, ha funzionato da polo attrattivo per tutti gli avventori. Il Dott. Leopoldo Rizzi, come di consueto, ha ringraziato i partecipanti, lasciando poi la parola a Herr Graupner e all'importatore italiano che ha tradotto i ringraziamenti e l'alto gradimento per la competizione italiana da lui sponsorizzata.

MARIO MARZOCCHI

CLASSIFICHE

Alianti 1° Helmuth Quabeck 2° Cappellini Paolo 3° Sekirnik Borg	Tuttala-Delta 1° Udo Fiebig 2° Guwang Marcel 3° Lorenzoni Lorenzo	2° Eckel Wolfgang 3° Stempihar Bogo
Acrobatici 1° Fischer Martin 2° Ekeev Wolfgang 3° Jens Jordan	Grand Prix Experience Graupner 1° Udo Fiebig 2° Stempihar Bogo 3° Engelen Patrick	Le tre peggiori scassature 1° U2 2° Sekimik Boris
Superveleggianti 1° Simeoni Luca 2° Gewalt Uwe 3° Campana Mario	I gruppi più numerosi 1° KSV 2° Rovigo 3° Graupner	Il modello più grande Cuccolo Piero
Old Timer 1° Schulze Klaus 2° Migliorini Stefano 3° Stempihar Bogo	I modelli più belli 1° Berndt Hans 2° Rosina Stefano 3° Gewalt Uwe	Il modello più piccolo Werner Willi
Canard 1° Lorenzoni Lorenzo 2° Siebarth Helmut	Combinata 1° Udo Fiebig	Il concorrente più anziano Siebarth Helmut
		Il concorrente più giovane Gazzarrini Leonardo
		La donna più brava Grazioli Daniela