

21° EUROMEETING

Mario Marzocchi

Nel calendario estivo del volo in pendio l'Euromeeeting rappresenta l'evento di punta e di maggior interesse per molti aeromodellisti italiani e stranieri e anche le riviste europee cominciano ad interessarsi sempre più frequentemente di questa manifestazione unica che si svolge solitamente durante l'ultimo fine settimana di luglio. Il luogo è sempre quello: il Col del Cuc, bellissimo, situato a 2450 m di fronte alla Marmolada, e circondato da fantastici gruppi montuosi come il Catinaccio, il Sella e il Sassolungo. Quindi spettacolo all'interno di una coreografia, di per se, spettacolare, che ogni anno si rinnova per merito di numerosi appassionati di volo in pendio e per la sponsorizzazione di ditte come la Graupner, che solitamente interviene con un gran numero di piloti ufficiali e seguaci simpatizzanti. Ricordiamo, inoltre, La sig.ra Castellani che contribuisce concretamente da anni a questa manifestazione in memoria del marito scomparso, che tutti simpaticamente ricorderanno alla guida della nota Ditta Aviomodelli. Dopo le difficoltà organizzative dello scorso anno, che ne impedirono il regolare svolgimento,



Il vincitore della cat. Old Timer: Uwe Gewalt produttore e rivenditore di modelli di ogni apertura. Il modello è il Bergfalke con fusoliera in fibra di vetro.

siamo giunti finalmente alla 21^a edizione, edizione dalla quale tutti si aspettavano qualcosa di nuovo, un girar pagina che molti hanno invocato e che speravano di poter finalmente apprezzare,

vedendo finalmente riconosciute e considerate le proprie fatiche aeromodellistiche di quest'ultimo anno e i veri valori in campo.

Nell'ultima edizione del millennio si sono contati 124 iscritti con 167 modelli di ogni dimensio-

ne e categoria. 73 i concorrenti Italiani, 40 i tedeschi e 5 gli austriaci. Presenze anche dalla Slovenia, Olanda, Belgio e Svizzera.

Notevole il calo degli iscritti soprattutto fra i concorrenti austriaci e italiani, mentre i tedeschi stazionano, più o meno, sui valori degli anni passati. Si lamentano assenze importanti e soprattutto la mancanza di quelle "opere d'arte" che ci hanno affascinato e fatto sognare anni addietro.

ORGANIZZAZIONE E VALUTAZIONI

Mettere in piedi una manifestazione del calibro dell'Euromeeeting non è certo cosa facile, tutti i problemi sono amplificati dall'elevato numero dei partecipanti, dagli imprevisti e dalle numerose e singolari richieste degli stessi. Senza dubbio dobbiamo essere grati agli organizzatori dei loro sforzi e della possibilità che offrono agli aeromodellisti italiani di godere e partecipare a uno spettacolo di queste dimensioni, non dimenticando i grandi vantaggi che si possono trarre per il solo fatto di essere presenti,



"Gli assatanati della schiuma", ovvero: il gruppo degli schiumini, capeggiati da Ghisleri.



Il tedesco Manfred Gruber con il suo ASW 15 di 7,5 m e 25 Kg di peso. Purtroppo non l'abbiamo visto volare.



Piero Cuccolo con la sua ultima produzione:
L' ASW27 di 3,18 m / 3,2 kg / HQ 3/12.



Luca Simeoni con il suo bel Swift acrobatico da 3,80 m e
12 kg di peso. Neanche terzo, nonostante un lancio unico!

l'osservare attentamente la costruzione e il volo dei certi modelli, traendone un utile insegnamento per le nostre conoscenze e realizzazioni.

Tutta l'organizzazione del Meeting è passata direttamente nelle mani di Bernardo Cason, coadiuvato efficacemente da alcuni componenti il Gruppo GAB di Belluno. C'è da dire che si è lavorato veramente bene e che in questo settore un miglioramento si è visto. Sono state snellite le operazioni di adesione: la nuova regola (ribadita negli inviti) prevede l'iscrizione, via posta, alcuni giorni prima l'evento. Tuttavia, la macchina organizzativa necessita di una piccola messa a punto, dal momento che qualcuno si è lamentato per il fatto di essere stato respinto (come previsto dal regolamento), mentre altri sono stati accettati dopo esser stati posti in lista d'attesa.

Evidentemente, il ripensamento è stato considerato come favoritismo, ma dal prossimo anno non saranno tollerati ritardi. Più volte Bernardo Cason ci ha fatto notare come il sistema di valutazione sia cambiato: la scheda del giudice è

stata semplificata, sia per facilitare il lavoro del giudice, che per snellire le conclusioni finali.

Le categorie sono 7: Alianti, Acrobatici, Superveleggiatori, Oldtimer, Tuttala, Canard e Soarmaster.

Cominciando da quest'ultima Cason ci ha spiegato che la cat. Soarmaster è riservata esclusivamente ai piloti ufficiali della Graupner, attraverso la quale si intende pubblicizzare la nuova gamma di prodotti della casa tedesca. Ai piloti Graupner è stata destinata mezz'ora di volo, anche per dare la possibilità agli altri concorrenti di effettuare una pausa ristoratrice presso il vicino rifugio Fredarola. Ma la parte che ci è sembrata più significativa è quella riguardante la valutazione dei piloti ufficiali Graupner, che stanno al di fuori della Cat. Soarmaster; dovrebbero venir considerati nè più, nè meno, dei semplici concorrenti, eliminando certi privilegi di appartenenza. Sempre in tema di valutazioni ci è stato spiegato che il significato del punteggio è cambiato: ora assume un valore diverso a seconda della categoria. In pratica, ci sembra di aver capito che per un modello

"Old Timer" la caratteristica saliente sia il grado di riproduzione, per cui un punteggio elevato in questo settore assumerebbe un'importanza decisiva rispetto al volo e all'atterraggio. Questo perchè una riproduzione non sempre ha le caratteristiche necessarie per effettuare un volo elegante, infatti la guidabilità di certi Old Timer non cammina di pari passo con la bellezza. Esempi passati, sono i meravigliosi modelli di Josef Wimmer, rimasti nella storia dell'Eurometing e ben impressi fra i nostri ricordi più piacevoli. Il bellissimo Leonardo (esposto presso il museo di Leonardo da Vinci - FI) non riuscì a rimanere in volo per più di pochi secondi e addirittura rischiò la distruzione nell'atterraggio di fortuna. Oggi, purtroppo, artisti di questo genere si sono allontanati da questa manifestazione. I motivi sono molteplici: alcuni hanno problemi con l'altitudine per motivi di età, altri preferiscono manifestazioni più redditizie e pendii meno impegnativi. C'è da dire che lanciare un bel modello old timer dal Cuc richiede veramente un gran "cuore", senza contare che gli autori di questi modelli spesso

indirizzano tutta la loro abilità nella costruzione, mancando invece nel pilotaggio. Ed è principalmente per queste ragioni che ogni anno la categoria Old Timer diviene purtroppo sempre più "povera". Per quanto riguarda invece la valutazione di un modello acrobatico, questa dovrebbe essere rivolta soprattutto verso l'esecuzione delle figure e dell'eventuale programma acro. Importante anche l'atterraggio, ma anche il tempo di volo. Meno importante la valutazione a terra e l'eleganza di volo, prerogativa saliente dei superveleggiatori e degli alianti.

Ma i giudici sono sempre 10 e il metro di giudizio più corto o più lungo a seconda della persona. C'è poi da dire che per raggiungere una parità di giudizio, nella giuria, sono stati inseriti giudici di nazionalità diversa.

IL VOLO

Venerdì mattina il termometro, al Cuc, segna circa due gradi. Il giorno precedente un fortissimo nubifragio aveva colpito duramente la valle e mietuto una vittima fra i turisti sui sentieri del



Alberto Tarter lancia lo Swift di Luca Simeoni verso la Marmolada

Catinaccio. Nonostante il freddo invernale, la squadra Graupner al gran completo, con H. Quabeck e Uwe Gewalt, si portano sul pendio e nel primo pomeriggio danno inizio alle danze. Le condizioni sono sfavorevoli: il vento spira da nord e il sole fa delle brevi apparizioni. Vengono effettuati alcuni lanci di prova con Uwe Gewalt che sfrutta ottimamente la termica di sottovento, mentre il Discus Due di Stefan Graupner vola maestoso a dispetto delle condizioni avverse. C'è anche Stefano Rosina, il suo bel DG 600 di 6 m spirala elegantemente nella zona della funivia Belvedere: lentamente il modello guadagna quota, poi il pilota genovese spinge sulla cloche, il modello accelera vertiginosamente, ma sulla traiettoria si presenta all'improvviso un piccolo Fox: lo schianto è temendo, pare carnevale, coriandoli da tutte le parti, manca solo la musica. Ma anche Helmuth Quabeck ha i suoi grossi problemi: qualcuno che sta volando sul pendio più basso sopra l'Hotel Bellavista, ha il suo stesso canale e il nuovissimo progetto F3B "Supermaster" del tedesco, precipita danneggiandosi seriamente. Poi tocca al piccolo "Youngmaster", progettato appositamente per la Graupner, e, infine, il bellissimo ASW 27 tuttafi-bra, prende autonomamente la via del Pordoi: Quabeck, insegue il modello precipitandosi giù per i prati, fino quasi ad arrivare

all'Hotel Pordoi e, fortunatamente, riesce, se pur non completamente, a riprenderne il controllo e ad atterrare, limitando i danni al solo piano di quota.

Il problema delle frequenze purtroppo si rinnova ogni anno: alcuni frequentano per pigrizia il pendio più vicino all'albergo Bellavista, altri vanno regolarmente al Cuc o al Belvedere, e tutti vogliono volare, disinteressandosi del prossimo, per poi lamentarsi quando il peggio li tocca direttamente. In questo caso sarebbe forse necessario che l'organizzazione intervenisse energicamente, "consigliando" una sola zona di volo, pena, l'esclusione dal Meeting.

SABATO

Al Pecol, il piazzale antistante la funivia Belvedere è molto trafficato. Il parcheggio si riempie velocemente. Si preparano zaini e modelli e pass, e ben presto si forma una fila davanti ai cancelli della funivia. Volgendo, lo sguardo verso l'alto, si notano veloci, bianche nuvole provenienti da Nord e questa è quasi una garanzia di non volo. Nonostante ciò, tutti partono speranzosi e vanno a tapezzare di ali bianche il verde pendio del Cuc. Tutto è pronto, si fanno le foto di gruppo e lo speaker annuncia l'apertura del Meeting, ma nessuno si azzarda a lanciare verso la Marmolada. L'organizzazione attende e spera che la termica prevalga sulla dinamica in discendenza.

Qualcuno effettua un lancio di prova verso Arabba, ma l'ora prematura e il vento gelido non permettono di far quota.

Intervengono alcuni piloti che chiedono il trasmettitore. Si tratta dei componenti della nuova categoria: "Schiumini", modelli tuttora realizzati in polistirolo e con altri materiali sufficientemente elastici e leggeri. Lo schiumino, non nasce con questo nome ma si identifica con l'istituto di idrodinamica russo Tzagi dove fu progettato anni addietro, profilo compreso. I trasmettitori vengono finalmente consegnati e i vari piloti (radunati per merito di Giuseppe Ghisleri di Cremona), danno vita ad una simpatica dimostrazione, sfarfallando e sfiacciando per il cielo, dove l'abilità sta nell'abbattere gli avversari e, allo stesso tempo, sfuggire alla stessa sorte. La categoria, infatti, nasce come Combat, ma l'uso di questi modelli senza coda è stata trasformata in Italia in tutte le salse: esistono versioni per ogni gusto: con motore elettrico, da pianura, da pendio, ecc. Certamente non sono modelli paragonabili a quelli che solitamente vediamo al Meeting, ma sono veloci da costruire, anche divertenti e costano soprattutto poco. Il tempo di costruzione si aggira intorno alle due serate e vengono commercializzati dalla ditta fiorentina "Model Center" del noto Urs Schaller. Dopo gli Schiumini i lanci sono veramente pochi, il lato Nord del pendio di solito "spinge" poco e, nonostante

la dinamica sostenuta, i pochi tentativi non danno esito positivo. I piloti, costretti a posizionarsi nella parte più alta del pendio, costeggiano pericolosamente il Cuc verso Porta Vescovo, sfiorandolo a più riprese con i loro modelli. Le condizioni sono veramente scarse, anche i tentativi di uscita verso il centro della valle falliscono sistematicamente. L'atterraggio poi, non corrisponde alla zona di lancio e alcuni si affidano ad un accompagnatore per superare indenni le asperità del terreno. Per un lungo periodo i lanci si fermano: i piloti non hanno intenzione di rischiare il modello o di andare a riprenderlo in fondo alla valle. Ma ecco un temerario, si tratta di Valentino Troian, costruttore veneto di modelli di grande apertura alare. Valentino prepara accuratamente la catapulta e spinge in volo un ASW 22 di 7.40 m che, dopo un breve giro di ricognizione, atterra felicemente. Nuovo lancio, questa volta per stare su a lungo. Il modello parte bene, ma le condizioni sono incerte, il pilota tuttavia non si dirige a destra per sfruttare la dinamica contro il Cuc, ma esce verso il centro della valle: niente. Dopo aver perso pochi decine di metri di quota, Valentino decide quindi di atterrare contropendio, e imposta la manovra, ma il modello finisce su un largo sentiero sottostante e una delle ali cede. La giornata prosegue stancamente su questa falsa riga con tentativi di lancio e



Il "Crazy top" Stefano Rosina: vincitore per il modello più bello e vincitore morale della cat. Old Timer.

di volo e alla fine gli organizzatori decretano la chiusura della giornata, piuttosto deludente, e che non avrà significato nelle valutazioni finali.

DOMENICA 25

Sono le 9 di mattina, il cielo è blu ma le nuvole provengono ugualmente da Nord/Nord-est. La voglia di volare è aumentata ulteriormente e il "popolo" degli schiumini si ferma davanti al rifugio Fredarola per un'altra, breve dimostrazione. Bernardo Cason spera che le condizioni cambino e che tutti riescano ad effettuare almeno un lancio. Il minor numero di iscritti permette di allungare il tempo di volo a 10 min. e più libertà d'azione: è anche possibile assorbire un intervallo causato da condizioni scarse. Si riparte dal versante Nord, ma ancora è presto. Ma ecco che tocca a Luca Simeoni. Il pilota trentino si presenta con un Swift acro nuovo di zecca di 3, 80 m di apertura alare, con 12 kg di peso con due servocomandi per ogni alettone e per il piano di quota. A differenza di tutti, Luca si porta con ammirevole coraggio nella zona di lancio verso sud-ovest, affidando il modello all'amico Tarter che scaraventa il modello verso la Marmolada nonostante il vento in discendenza. Il Swift inizia a scendere, ma al centro della valle, il bravo pilota trentino dimostra di averci visto bene, e aggancia una termica di sottovento. Il modello spirala lentamente, avvitandosi verso l'alto. Fatta quota, Simeoni picchia, ed effettua un tonneau 4 tempi sfiorando pericolosamente il pendio.

Nel frattempo, suo fratello Matteo, lo segue con un MU 28: per qualche minuto fa quota poi, a causa di una forte discendenza, è costretto all'atterraggio nel prato sottostante e al recupero pedestre. Luca, invece, continua a far quota e acrobazia e, infine, atterra perfettamente, consapevole del bel gesto tecnico. Tutti gli altri lanciano invece a nord, senza infamia e senza lode. Nel pomeriggio, la situazione migliora sensibilmente. Si riesce a volare ma



Il bel Ghot 242 di Klaus Nietzer: vagone volante che serviva al trasporto delle truppe tedesche oltre le linee nemiche.

non mancano i lenti e lontani recuperi. Uno dei piloti Robbe finisce molto basso: oramai non c'è più speranza, il modello ora sale, ora stalla e perde più di quanto abbia guadagnato; ma il pilota non desiste e, con una paziente, puntigliosa azione, a denti stretti, riesce magistralmente a tirare per su i "capelli" il suo Calif biposto, poi atterra, guadagnandosi un applauso. Un paio di aquile volano alte sulla valle, attirando l'attenzione dei presenti; poi è la volta di alcuni alianti 1:1 che passano maestosi davanti al meeting e si allontanano lentamente verso il Catinaccio. Si passa

alla cat. superveleggianti, e nuovamente agli acrobatici. Lo spettacolo sale di tono, ma nessuno riesce ad effettuare quel programma acrobatico indicato nell'invito. I modelli acro sono quasi tutti di piccola apertura alare: le condizioni non sono ottimali, la loro resa non è esaltante e le figure acrobatiche non coinvolgono. Notiamo un modello di grande apertura che vola molto velocemente, si tratta di un'Alpina della Multiplex: per qualche minuto seguiamo l'acrobazia di quello che sarà poi il vincitore della cat.acro. Si tratta del solito pilota tedesco che, nel volo in termica,



Il nuovissimo Calif della Robbe: 4m/profilo SD 7062.

ha fatto già vedere le sue qualità, ma non è così nel volo acrobatico. Infine si passa alla bella categoria OLD TIMER dove ci sono due modelli veramente degni di nota. Il primo è una bella riproduzione del Gotha 242 (vagone volante) realizzato da Klaus Nietzer.

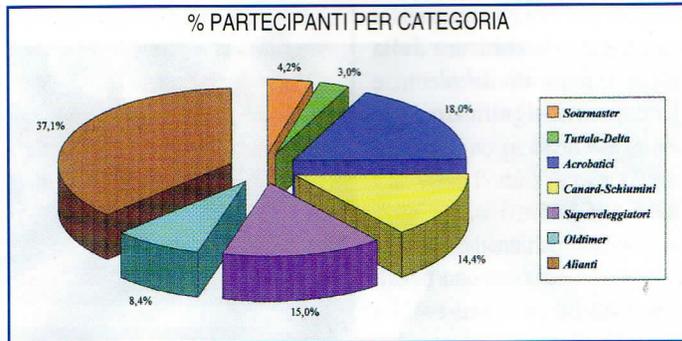
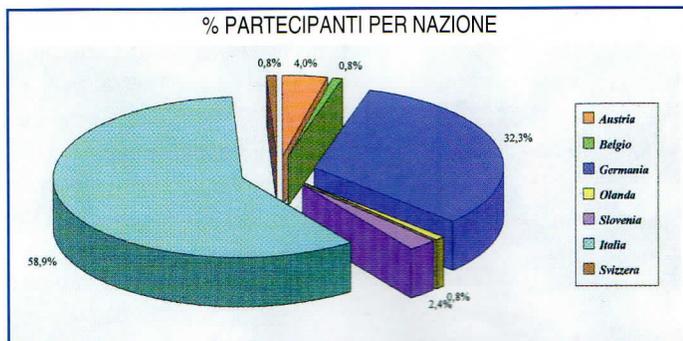
Il modello misura 4, 60 m e pesa circa 8 kg. È stato realizzato con un paziente lavoro con legno di balsa e rivestito con tessuto trasparente. L'originale, costruito dalla ditta tedesca Gotha (specializzata in costruzioni ferroviarie), fu realizzato in 550 esemplari e prevedeva una cabina di pilotaggio biposto. Il Gotha servì al trasporto di truppe oltre le linee nemiche, sfruttando il volo silenzioso. terminate le foto di rito, il modello viene catapultato alla maniera dei vecchi alianti in pendio e vola elegantemente senza problemi per il tempo concesso. La manovra di atterraggio è perfetta, ma il modello urta ugualmente contro un'ondulazione del terreno e uno dei due delicati travi di coda cede.

L'altro modello appartiene a Stefano Rosina di Genova, ideatore e fondatore del "Crazy top" al quale aderiscono alcuni dei migliori modellisti italiani. Rosina, ci ha abituato a modelli stravaganti, unici, grandi, belli e ben fatti, ma tutto questo non basta per primeggiare nella cat Old Timer, alla quale, il pilota genovese, tiene moltissimo e che avrebbe meritato pienamente.

Per vincere non basta neanche il colore rosso della giacca del Team. L'Harbinger MK2 ha un volo lento e maestoso e, salendo dal sentiero del rifugio Fredarola, sembra veramente un vecchio aliante che sfiora il Cuc. Rosina, nonostante le condizioni avverse, vola pulito e sfrutta tutto il tempo concesso, atterrando dolcemente sul prato del Cuc e ottenendo un ottimo punteggio, ma non abbastanza.

L'HARBINGER

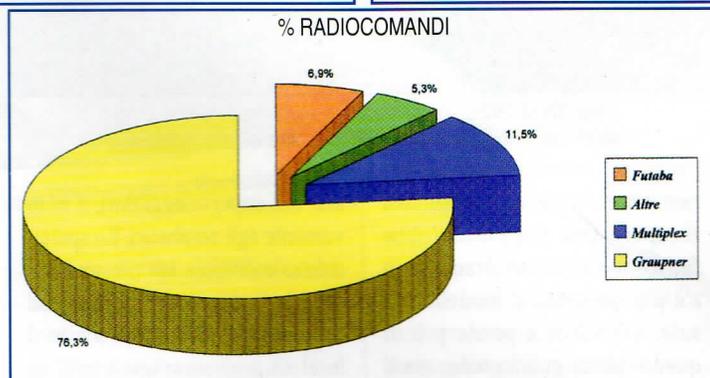
Il modello riproduce fedelmente un vecchio aliante inglese costruito all'epoca per partecipare a una competizione di alianti biposto



che tuttavia non riuscì a vincere. Il primo volo fu effettuato il 31 marzo 1947 in Inghilterra. I progettisti furono il polacco Czervinsky e il canadese Shenstone. Questi realizzarono il biposto, allungando la versione MK1. Per tornare al modello, vediamo che l'apertura alare è di 6 m / la scala è 1:3 / 13 kg, il peso / profilo E 201. L'Harbinger è costruito con grandissima precisione in balsa e solartex; nella cabina biposto spicca la strumentazione comprensiva del cablaggio, riprodotta fedelmente con fili dello stesso esatto colore dell'originale. Un modello praticamente perfetto e documentato, giustamente premiato come il più bello, ma che avrebbe meritato soprattutto la prima piazza negli OLD TIMER, visto che il Bergfalke (4 m) del tedesco Uwe Gewalt, anche se pilotato sapientemente, è comunque un modello di scatola di montaggio e per di più con fusoliera realizzata in fibra di vetro, dall'aspetto poco elegante. Evidentemente la valutazione differenziata che avrebbe dovuto tenere conto soprattutto della fedeltà di realizzazione, delle differenze fra scatola di montaggio e non, in questo caso, non ha funzionato molto bene.

ALTRI MODELLI

Fra i modelli adagiati sul prato del pendio alcuni saltano all'occhio per le grosse dimensioni: vediamo un ASW 15 di 7,5 m / scala 1:2 / peso 25 kg autocostituito dal tedesco Manfred Gruber di Roth. Si tratta di una realizzazione imponente tanto che per movimentarla necessita di almeno 2 persone. La baionetta tonda di 30 mm di diametro è in fibra di carbonio e divisa in due parti, in



modo da conferire il diedro alare necessario. Anche il piano di quota prevede una baionetta tonda di 15 mm, mentre il sistema frenante è doppio, e ogni freno e alettone viene mosso da due servocomandi da 5 Kg, mentre uno da 7 kg assiste il direzionale. Bello e ben rifinito il DISCUS 2 di Uwe Gewalt con ala in obece e styropor il cui prezzo di vendita si dovrebbe aggirare intorno ai 1300 marchi, e i due CALIF biposto di 4 m della ditta Robbe, equipaggiati con profilo SD 7062 e doppia ruota retrattile. Il modello sarà commercializzato nel mese di febbraio del 2000, dopo la fiera di Norimberga.

Novità commerciali anche per la ditta Graupner, da poco passata sotto la direzione di Graupner figlio (Stefan). La nota ditta tedesca presenta una nuova versione del Discus 2 di 4,5 m di apertura alare che verrà venduto in Germania a 1200 marchi. Quindi, il nuovo "Youngmaster" progettato da Quabeck per una particolare categoria di volo adottata in Inghilterra, limitata a modelli di 2,5 m. Veramente bello e perfettamente stampato l'ASW 27 di Quabeck perfettamente riparato dopo l'incidente radio di venerdì. Il modello ha un'apertura alare di 4,29 m per un peso di 5,5 kg. Impiega un profilo HQ-W-3/ 12.

all'attacco che si evolve nel 10% di spessore al centro per tornare al 12% in estremità. L'ala è perfetta, senza fessure e irrobustita da un longherone di fibra di carbonio e vetro. Il supporto per il sandwich alare è costituito da Herex 75: un PVC schiumato, la cui ridotta dimensione delle cellule garantisce più flessibilità e minor pericolo di delaminazione. La cappottina si incastra perfettamente nella fusoliera senza fessura alcuna. L'ASW 27 è commercializzato dalla ditta tedesca HKM di Munchengladbach, meglio conosciuta come Hanel. Con Quabeck abbiamo parlato a lungo circa i suoi profili; da lui attendevamo le prove pratiche in galleria del vento inerenti alla nuova serie "W", fatte da Selig, ma purtroppo i rapporti fra il Prof. tedesco e il Prof. Selig non sono idilliaci: il professore americano ha ignorato completamente i campioni di ala da testare di Quabeck e non ha mai risposto alle sue numerose lettere. Il tedesco ci è sembrato veramente dispiaciuto e colpito da quella che ha definito una brutta storia. Il motivo è dato sicuramente dal fatto che lo stesso Prof. Selig sta preparando un nuovo volume sui profili variabili ed'è ovvio che non vuol far troppa pubblicità al collega tedesco. Sempre interes-

santi i modelli prodotti dalla ditta tedesca Rowi Modellbau, di Robert Widmer il quale ogni anno si presenta con un furgone pieno di belle e economiche fusoliere che variano da i piccoli Fox, Swift e Kobuz di 2 m, fino al Swift di 4.40 m e al MU 28 di 4 m. C'è da dire che le fusoliere di Widmer sono fra le più copiate d'Italia e che ogni volta riesce a svuotare il suo furgone. Le scatole Rowi sono forse un pò spartane ma il rapporto qualità/prezzo è molto buono. Dopo tante novità tedesche non possiamo certo dimenticare il nostro Piero Cuccolo che ha finalmente abbandonato l'enorme ASH 25 di otto metri per una nuova realizzazione commercializzata al prezzo di £ 390.000. La scatola comprende tutti gli accessori per la realizzazione dell'ASW 27 di 3,18 m / 3,2 kg / profilo HQ 3/12. La baionetta 15x2 di betulla (ci assicura Piero) è sufficientemente robusta e dimensionata per il peso del modello, e si trasforma in longherone fino ad arrivare a metà corsa dei freni aerodinamici. Il polistirolo impiegato per l'ala è da 30 Kg e questo garantisce una buona consistenza alla stessa, mentre il rivestimento viene ottenuto con obece da 1 mm. La semiala pesa circa 580g.

GRAN FINALE

La premiazione, come sempre, rappresenta la festa finale dell'Eurometing. Grande aspettativa fra gli italiani, fiduciosi nel nuovo metodo di valutazione e per le assicurazioni date in riferimento alla cat. Soarmaster. Si comincia con un lungo discorso introduttivo di Leopoldo Rizzi che, anche se non è più presente attivamente all'interno dell'organizzazione, non manca di presen-

ziare la premiazione e rimane il collegamento naturale fra organizzazione e autorità locali, sempre presenti e ben disposti verso l'Euromeeting. Leopoldo inizia a leggere la classifica: i fuochi d'artificio di colore tedesco partono con la combinata, assegnata ad Udo Fiebig, pilota collaudatore della ditta Graupner, seguito da Uwe Gewalt e Bogó Stenphiar. Quindi un premio al nostro Lorenzoni, incontrastato costruttore di modelli tutt'ala. Premio per il modello più bello a Stefano Rosina, seguito sorprendentemente da Luca Simeoni che si aspettava invece qualcosa di meglio nella cat. acrobatici: neanche terzo, posizione assegnata un pò a sorpresa a Marchioretto. Premio deludente anche per Klaus Nietzer: 2° nelle scassature, anche lui sorprendentemente assente nella classifica Old Timer. Un bel secondo posto invece per Silvano Mazzoli. Nel frattempo sulle facce di molti italiani comincia ad affiorare la delusione e la terza posizione di Stefano Rosina negli Old Timer completa il quadro. Il tedesco Michael Seufert si aggiudica l'acrobazia. Reinhard Hefele primeggia negli alianti seguito da Bartke Martin e Ekel Wolfgang, mentre Christian Schulze vince la super seguito dal nostro bravo Raffaele Fossi. E ancora Uwe Gewalt, che svezza negli OLD TIMER e si classifica terzo anche nei modelli più belli. Ancora Udo Fiebig, chiamato ben 4 volte a ritirare coppe,

coppette e coppone. Anche il tedesco è talmente poco convinto che storce visibilmente e ripetutamente il naso. Completa il quadro H. Quabeck sempre vincente all'Euromeeting. Si prosegue con Stefan Graupner, premiato per l'attività pro modellismo. Quindi un premio al figlio di Cason per la giovane età; una coppa anche alla donna più brava: Jessica Rossi; al più anziano: Jeorg Sommer e al modello più piccolo: Wilhelm Werner; allo "scassator" Valentino Troian. Coppa a Manfred Gruber per il modello più grande. Grande sì, ma che non ha mai volato! Come non volavano quelli molto più belli e precisi di Miky Adang, ritirati dal Meeting da quando è stato introdotto il volo obbligatorio. Dulcis in fundo, premio per un concorrente tedesco (natürlich) per aver portato un modello di venti anni fa. Un bel niente, invece, al nostro Beppe Sdringola, fedele all'Euromeeting da ben 21 anni.

CONCLUSIONI

L'euromeeting, nonostante tutto, rimane ancora la più bella e più importante manifestazione in pendio d'Italia, e forse anche di "Germania": 24 premi ai tedeschi e solo 13 a noi italiani, e dire che il rapporto di partecipazione fra italiani e tedeschi è del tutto a nostro favore 73: 40. Rimane però il fatto che a noi toccano sempre le coppe nelle cat. meno rappresentative, dove le valutazioni differenziate

proprio non contano: le scassature, il più giovane, la donna più brava, il gruppo più numeroso, ecc. Inoltre i piloti e costruttori italiani sono diventati molto bravi e sopravanzano i vecchi maestri tedeschi, sia come piloti, dove la nostra fantasia è certamente superiore, sia nella costruzione dei modelli. Tonando ai premi, quattro coppe a un solo personaggio, per di più pilota collaudatore ufficiale della Graupner, non fanno certo esempio di trasparenza. Il numero dei concorrenti è calato e probabilmente calerà ancora. Peccato, la manifestazione è affascinante, ma solo fino a un secondo dalla premiazione.

NEWS

Nel periodo trascorso fra il Meeting e la pubblicazione di questo papiro abbiamo avuto nuove comunicazioni in via ufficiosa. Si tratta di piacevoli nuove ancora in fase di progettazione, per cui il prossimo anno ci potrebbero essere delle grosse differenze rispetto a quanto vi diremo.

Sembra proprio che dopo tanti anni siamo finalmente arrivati a voltar pagina: si tratterebbe di rendere meno competitiva la manifestazione, cercando una forma di riconoscimento più mirata, dove i giudici abbiano minor influenza. C'è da dire che anche quest'anno i giudici non hanno lavorato come sperato e il differente metro di cui sopra, ha dato risultati a dir poco sconcertanti.

Per alcune cat. si manterrebbe comunque la presenza dei giudici dove il loro numero sarebbe ridotto a tre. I tre, verrebbero scelti fra modellisti di indiscussa esperienza, per di più, prima di confermare le loro valutazioni, questi ne dovrebbero discutere assieme, tenendo conto delle indicazioni reciproche. La cosa ci fa abbastanza piacere dal momento che questa è proprio la soluzione da noi caldeggiata qualche anno addietro. Sicuramente l'acrobazia rimarrebbe fra le cat. "votate" mentre si dovrebbe ridurre il numero totale delle coppe, destinando la cifra equivalente a materiali o prodotti artigianali locali da estrarre a sorte. Riguardo all'acrobazia vorremmo aggiungere che per il programma ci potrebbero essere due soluzioni: la prima sarebbe quella di stabilire un numero definito di figure valutando la loro esecuzione in relazione alle difficoltà inerenti al volo in pendio. Fra le figure (a nostro parere), dovrebbe sparire la vite e l'immelman per essere sostituite dal tonneau semplice e a 4 tempi, più un looping dritto e almeno una figura rovescia, da scegliere fra looping, looping d'ala o giro rovescio di 360°. La seconda possibilità sarebbe quella di lasciare alla fantasia degli stessi partecipanti la facoltà di selezionare le figure preferite, dove quelle più complesse dovrebbero essere "pagate" maggiormente come avviene nelle gare di acrobazia in pendio in Francia. Per questa cat., sarebbe inoltre consigliabile inserire un'apertura alare minima, non inferiore a tre metri, tenendo conto (tramite un coeff.) della difficoltà di pilotaggio creata dai modelli di maggior apertura alare.

Il prossimo anno quindi, vedremo forse delle grosse novità e sicuramente saremo ben felici che non si ripetano certi errori di valutazione, anche perchè ogni errore costa al Meeting un numero imprecisato di partecipanti in meno.

Mario Marzocchi

<http://users.iol.it/maudib>

MODELLI PARTECIPANTI PER NAZIONE E PER CATEGORIE

	Alianti	Acrobatici	Super	Oldtimer	Canard "Schiumini"	Tuttala/Delta	Soarmaster Graupner	Tot li
Italia	31	14	10	8	4+17	2	-	86
Austria	4	-	1	-	2	3	-	10
Germania	21	14	12	5	1	-	5	58
Slovenia	3	1	2	1	-	-	2	9
Belgio	1	-	-	-	-	-	-	1
Svizzera	1	1	-	-	-	-	-	2
Olanda	1	-	-	-	-	-	-	1
TOTALI	62	30	25	14	7+17	5	7	167
TOTALE MODELLI ISCRITTI				N. 167				