

Si sono disputati a Lezno, in Polonia, dal 23 al 30 settembre i Campionati Europei di F3C, vinti nuovamente da Daniel Graber: la nostra rappresentativa, composta da Lucchi, Tondini e Mella si è classificata 6°. Individualmente rimarchevole la prestazione di Stefano Lucchi che classificandosi 9° ha confermato il suo valore in campo europeo.

LEZNO (POLONIA) 23-30 SETTEMBRE

campionati europei

REPORTAGE DI PAOLO DAPPORTO

La Polonia ha accolto i partecipanti a questo atteso campionato europeo con estrema professionalità e con una organizzazione di altissima qualità, come solo i paesi dell'est possono fare. Il Campionato è stato organizzato sull'aeroporto di Lezno, una piccola cittadina

a carattere prettamente agricolo, il cui aeroporto è uno dei più prestigiosi centri di volo a vela dell'Europa, sede continua di voli incredibili (da Lezno è decollato l'americano che ha stabilito il record di altezza di 14.960 metri con un aliante) e frequentato dai più noti campioni.

Questo centro statale del volo dispone di 70 aliante, alcuni dei quali modernissimi, che sono amorevolmente curati da decine di addetti che per l'occasione si sono trasformati in collaboratori stretti degli organizzatori, tutti funzionari dell'Aero Club di Polonia che per l'occasione si sono trasferita dalla sede di Varsavia a Lezno.

La cerimonia di inaugurazione dei Campionati è stata molto solenne, con la presenza di tutte le autorità nazionali e con almeno 15.000 persone che hanno salutato con lunghi applausi le 14 rappresentative nazionali, tanti erano i Paesi che avevano inviato una loro squadra. Successivamente i presenti hanno assistito ad una manifestazione aerea molto bella che però ha lasciato perplessi i partecipanti in quanto veramente al limite della sicurezza.

Da sottolineare anche la presenza del segretario generale della FAI Max Bishop, che per la prima volta vedeva in gara gli elicotteri radiocomandati e dobbiamo sottolineare che la sua ammirazione per il nostro sport ha veramente fatto piacere a tutti.

Tutte le squadre avevano i loro box all'interno degli hangar, in appositi spazi riservati. Il programma di gara prevedeva 3 giornate di gara ed una giornata di fly-off ai quali accedevano i primi 10 classificati.

La partecipazione è stata all'altezza degli altri Campionati europei, con la presenza di 37 piloti in rappresentanza di 14 Nazioni. Belgio, Israele, Norvegia e Cipro hanno presentato squadre numericamente inferiori.

Il clima è stato favorevole, tranne una fastidiosa nebbia che ha costretto gli organizzatori ad iniziare i lanci nella tarda mattinata per i primi



In alto: la squadra italiana: da sinistra, Paolo Mella, al centro Stefano Lucchi e Sergio Tondini.

Sopra: il bellissimo prato dell'aeroporto di Lezno sul quale si sono disputati i campionati europei: si notano le 5 piccole tende dei giudici e la grande tenda della giuria



due lanci con notevole danno per gli ultimi a lanciare: il nostro Tondini purtroppo ha dovuto lanciare quando la visibilità era veramente ridotta ed ha in pratica dovuto scartare il punteggio in quel lancio.

Come si legge nelle classifiche, il punteggio di ogni lancio era riferito al punteggio del vincitore del lancio stesso: poiché tutti i presenti si sono trovati di fronte ad un Graber in gran forma (Campione europeo uscente), abbiamo avuto un completo stravolgimento della gara al terzo lancio in quanto Graber ha fatto segnare un 225 che, confrontato con il punteggio degli altri ha fatto sì che in pratica il terzo lancio sia stato il peggiore per tutti, tranne due piloti.

Questa situazione, che potrebbe ripetersi in futuro, dovrebbe portare ad una riflessione.

Nel 2° lancio i distacchi di Graber dagli altri sono stati più contenuti e ne ha approfittato il nostro Lucchi che ha fatto segnare il 3° miglior punteggio, che lo ha giustamente collocato fra i migliori piloti europei.

Gli italiani

La squadra italiana era la stessa dei mondiali dello scorso anno: Stefano Lucchi,



Il pluricampione Europeo Graber con il suo Zenith con meccanica Robbe-Futura: la foto che mostra l'interno rivela una meccanica Futura strettamente di serie.



In alto a sinistra: l'israeliano Efraim Kastiel con il suo X-Cell Pro: è la macchina più sofisticata della linea degli elicotteri che in Italia sono distribuiti dal Gruppo Mondial Motor.

In alto a destra: Stefano Lucchi mentre si appresta al volo con il suo Hirobo motorizzato OS. Lucchi usa pale SAB che sono state realizzate su suo progetto dalla omonima Ditta italiana

A fianco: Tondini al lancio assistito da Paolo Mella: i due piloti usano meccanica Futura con motorizzazione Novarossi, lo stesso motore che usa il Campione Europeo Graber.



Sergio Tondini ed il veterano Paolo Mella, che non è mai mancato ad un mondiale od europeo.

Da sottolineare che Marco Marelli, 2° al campionato italiano di quest'anno, ha rinunciato a far parte della nazionale in quanto impegnato con gli esami universitari.

Automaticamente in squa-

dra è stato chiamato Mella con Livi come riserva.

Quest'anno doveva essere il lancio definitivo in campo internazionale di Sergio Tondini che purtroppo non ha conseguito il risultato che in partenza si sperava: molto sfortunato al 2° lancio per l'episodio già riportato nella poca visibilità, ha dovuto sempre lanciare in presenza di forte vento e per giunta nella direzione che non gradisce (ha avuto la stessa sfortuna di Lucchi).

Tondini è fortissimo nelle figure stazionarie mentre nel volato deve ancora crescere: alterna splendide esecuzioni con errori plateali che lo condizionano: ritorna comunque da questa esperienza molto determinato e sappiamo che è già al lavoro per costruire una nuova fusoliera che sarà aggiornata alle esperienze che ha fatto a questo europeo.

Tondini ha la stoffa del campione e lo dimostra l'enorme progresso fatto in questi ultimi 3 anni: oggi in campo europeo è 20°, ma il suo valore fa sì che ai prossimi europei, dopo altri due anni di esperienza, dovremo vederlo tranquillamente entrare in fly-off. Il materiale non manca, tempo per gli allenamenti anche (visto che ha una pazientissima moglie, la signora Luciana, che lo asseconda nella sua passione e che addirittura in molte occasioni è colei che lo corregge nelle figure acrobatiche).

Paolo Mella non ha bisogno di presentazioni: l'elicottero è la sua vita ed il suo negozio è il centro di tutti gli appassionati lombardi dell'eli ed il suo telefono è sempre caldo per le decine di elicotteristi che si rivolgono a lui per un consiglio.

Il suo lavoro di messa a punto degli eli per la clientela e per la scuola attivissima che gestisce tutti i giorni lo

porta purtroppo a distrarre i suoi "pollici" che spesso, una volta si avvicini un appuntamento importante, debbono essere riaggiustati per poter eseguire il programma FAI. In definitiva Mella è un grande talento che però non riesce, per assurdo, a dedicare molte ore all'allenamento specifico delle gare e da questo forse dipende la sua mancata affermazione a livello internazionale.

A Lezno si è allenato durante i due giorni di prove ed ha subito messo in mostra il suo talento: ha addirittura corretto l'impostazione dell'autorotazione che poi in gara ha eseguito in modo esemplare. In gara ha espresso il massimo, ma il piazzamento sperato non è arrivato: gli avversari erano tutti fortissimi e specialmente molto allenati.

Ho tenuto volutamente per ultimo Stefano Lucchi, il campione italiano in carica che si è preparato con puntiglio a questi europei, imponendosi un lungo allenamento e bruciando tanta miscela per poter presentarsi in forma e diciamo che ha colto l'obbiettivo, ma con un pizzico di amarezza.

Personalmente avrei scommesso su un Lucchi 4°, al massimo 5° ed a conferma che le mie previsioni non erano errate basta osservare il suo piazzamento al 2° lancio: 3° assoluto, superato solo da Graber e Brensteiner, davanti a tutta la squadra tedesca e svizzera!

Come tutti i piloti Lucchi gradisce un certo tipo di direzione del vento e quando il vento è dalla parte opposta è danneggiato e così infatti è stato al 1° e 3° lancio, mentre nel 2° lancio con una direzione di vento a lui favorevole, ha fatto segnare l'ottimo risultato.

Al primo lancio lo vediamo infatti solo 16°, posizione che

ripete anche al 3° lancio.

Ma il vero Lucchi lo vediamo al fly-off dove conquista al primo lancio il 7° posto ed il 6° al 2° lancio: ma il distacco accumulato nei primi lanci gli permette di salire solo di una posizione: dalla decima alla nona e... a costo di essere noioso, anche in questi due lanci il vento era, per Lucchi, nella direzione meno congeniale.

Lucchi era reduce dalla gara in Belgio dalle selezioni per la Coppa Hirobo, vinta dal rappresentante tedesco con grande disappunto di Lucchi e dell'inglese Bliss: in occasione degli europei abbiamo assistito ad un nuovo confronto, non con il tedesco che non era in squadra, ma con Bliss che era stato già superato in Belgio ed alla fine Lucchi è risultato nuovamente il migliore europeo fra tutti coloro che volavano Hirobo, una notevole soddisfazione anche per l'importatore italiano, la Radiosistemi.

Gli avversari

Il mondo della F3C ormai è lo specchio della F3A: i campioni sono sempre più agguerriti, gli inseguitori tentano affannosamente di raggiungerli.

In F3A il regno di Prettnner è praticamente durato finché l'austriaco ha gareggiato (per gli appassionati di acrobazia una succosa anteprima: il giudice austriaco ci ha assicurato che Hanno non ha ancora abbandonato e che medita la partecipazione anche al mondiale del prossimo anno in Giappone) oggi in F3C in Europa, abbiamo il regno di Daniel Graber che ormai ha raggiunto una perfezione e continuità tale che per gli inseguitori rimane solo la lotta per il 2° posto.

Mentre i tedeschi non hanno un uomo di punta, ma una omogeneità di squadra invidiabile (li troviamo tutti nei

primi 7 posti) gli austriaci possono contare su un Brensteiner che ha un certo carisma, in quanto ha sempre navigato nei primi posti in Europa.

Dietro, uno stuolo di bravi piloti, tutti ampiamente in grado di fare il grande lancio, se in quel momento scatta internamente la molla.

Graber ha, come detto, storia a sé: ha eseguito 5 lanci tutti perfettamente identici ed in tutti non è mai stata in discussione la sua vittoria: con la sua schiacciante superiorità ha condizionato la gara degli altri ed il suo punteggio nel 3° lancio ha vanificato gli sforzi di tutti coloro che speravano in un recupero.

Il nostro giudice Lucio Della Toffola ci ha confermato che ormai il volo dell'elicottero si giudica freddamente come quello di un F3A: mentre alcuni anni fa il tonneau, ad esempio, veniva sempre osservato senza dimenticare che la figura era eseguita da un mezzo ad ala rotante, oggi è considerato tutto per tutto come un aereo, perciò un'entrata non in orizzontale, un'uscita in leggera salita o una rotazione non costante sono oggetto di penalizzazioni. Un tonneau in linea è alla portata di almeno il 60% dei piloti: entrano in gioco le piccole sfumature per dare il mezzo punto in più o in meno.

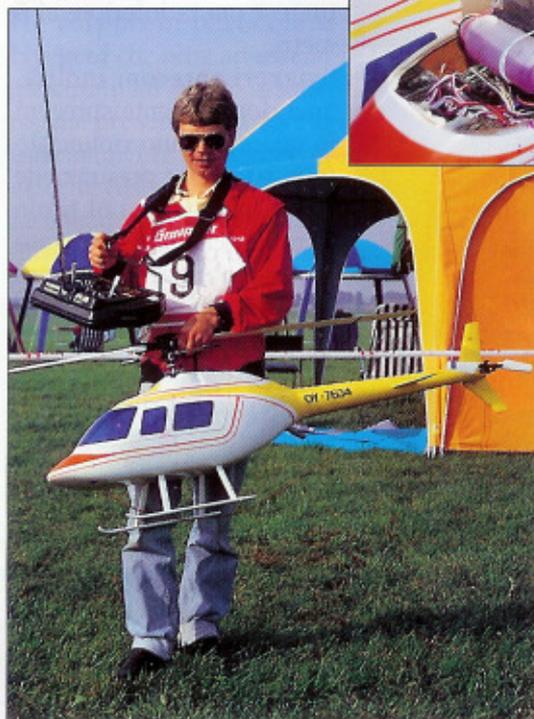
Questo Graber lo ha capito ed interpretato alla lettera, da bravo svizzero, e quote, uscite ed entrate, rotazioni sono esattamente come descrive il regolamento: per fare questo è immaginabile il lavoro che ha portato e che porta avanti: il suo cammino di sportivo è già tracciato nel suo cervello e il punto di arrivo è il mondiale in Giappone: l'europeo era un episodio e la sua mente è proiettata verso il mondiale che vuole vincere con tutte le sue forze: un'impresa che se



Il danese Michael Nygerd con il suo elicottero autocostruito: si è imposto con prepotenza all'attenzione generale per un volo molto plastico e costante.



In alto: le prime tre squadre classificate: Germania, Svizzera e Danimarca.



Sopra: il modello del tedesco Heine, un veterano degli appuntamenti europei e mondiali: la meccanica è Futura ed il motore Novarossi.

A fianco: la squadra italiana durante la cerimonia di chiusura accanto alla scritta, in polacco, che significa Italia. Da destra il caposquadra Paolo Dapporto, Paolo Mella, Sergio Tondini e Stefano Lucchi.

riesce è meravigliosa anche perché sappiamo che Graber praticamente ha dietro alle spalle quel colosso che è la Robbe.

Graber è l'uomo di punta nella messa a punto della meccanica Futura (da lui progettata insieme allo staff Robbe) ed essere in cima al vertice vuol dire in definitiva lavorare da soli per migliorare.

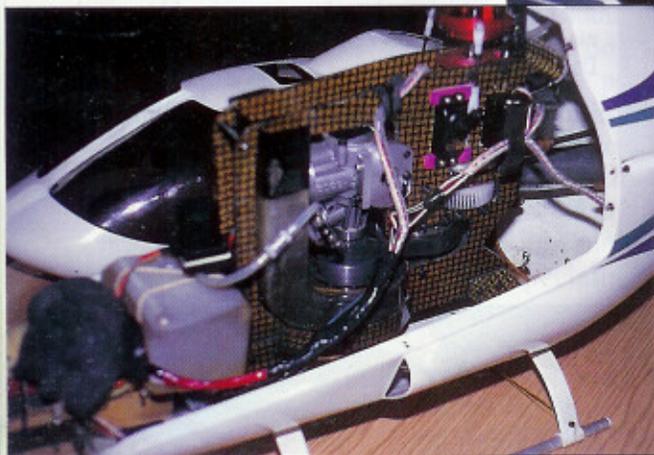
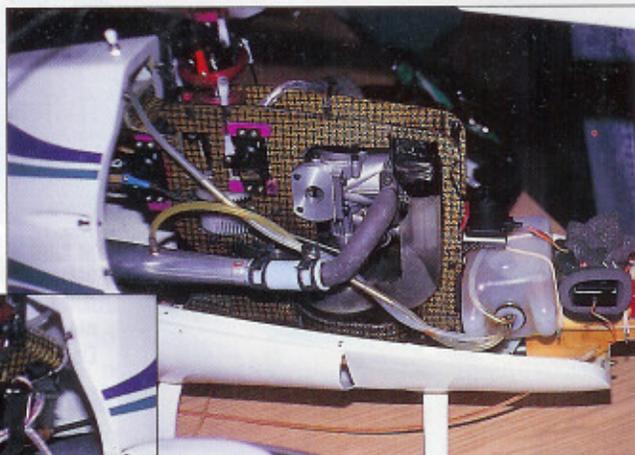
Auguri dunque a Daniele per la felice riuscita della sua impresa.

Fra gli avversari mi piace sottolineare la prestazione dell'israeliano Efraim Kastiel che in Israele non credo abbia avversari con cui confrontarsi e che aspetta con ansia i grandi appuntamenti internazionali: è X-Cell al 100% e usa la meccanica Pro, tutta in carbonio. Da solo, con costanza, si è impegnato e sta rapidamente affermandosi come il futuro



A fianco: la premiazione individuale, da sinistra il terzo classificato l'austriaco Brensteiner, Graber ed il tedesco Roessner.

Le due viste della meccanica autocostruita di Nielsen: struttura portante in composto carbone-kevlar.



A destra: l'inglese Bliss con il suo Hirobo SST Eagle: tutta la squadra inglese volava con elicotteri che avevano il solo musetto: visti i piazzamenti conseguiti molti hanno fatto un "pensierino" per passare al più semplice musetto.



avversario di Graber, almeno io lo giudico a questo livello: a 20 anni ha ancora tanta strada da percorrere, ma un 6° posto in Europa è un risultato prestigioso. Kastiel inoltre è l'erede di Youngblood (tutti ricordano ancora la sua esibizione a Molinella nel '90) in quanto ad esibizioni: con il suo eli esegue evoluzioni che hanno dell'incredibile: ho visto il cerchio a tonneau all'indietro, il looping quadro sempre all'indietro, l'autorotazione in volo rovescio con rimessa pochi metri da terra, l'otto verticale e cubano ed inoltre una serie di manovre mozzafiato tutte rigorosamente effettuate a quota inferiore ai 5 metri.

Svizzeri spreconi inoltre, anzi doppiamente spreconi in quanto hanno rinunciato (non so se per presunzione o per negligenza) al titolo europeo che sarebbe stato loro sia in Austria, due anni fa, che oggi in Polonia in quanto non hanno inserito in squadra Graber. Con Graber oggi i tedeschi sarebbero 2° mentre hanno vinto il titolo.

La Germania ha presentato



Durante i giorni feriali i bambini delle scuole sono stati accompagnati all'aeroporto per ammirare gli elicotteri in volo: qui vediamo un folto gruppo di ragazzini che hanno assistito in religioso ed ammirato silenzio ad alcuni voli di gara.



Il modello autocostruito Mystere dell'olandese Cees Verplanken: alla testa del suo motore è stato aggiunto questo grosso cilindro che contiene 150 cc. di acqua che, una volta in ebollizione, si travasa all'interno dello scarico e viene espulsa. L'acqua è sufficiente per un volo di oltre 10 minuti. Con questo sistema si è eliminata la ventola di raffreddamento ed il motore funziona regolare che è una bellezza.

un nuovo pilota, Hoenle, che ha sostituito Schulz: una scelta azzeccata in quanto alla sua prima uscita agli europei ha subito conquistato il 4° posto assoluto.

Un grande plauso va fatto ai danesi che sono giunti con pieno merito sul podio, che agli europei precedenti era nostro: questa squadra, trascinata dal veterano Nielsen, ha presentato elicotteri auto-costruiti utilizzando parti di meccaniche di varie marche e molti pezzi costruiti direttamente da loro: molto avanzata la tecnologia dei compositi, con le parti portanti tutte realizzate con kevlar-carbonio.

Ha colpito in particolare Nygerd che oltre ad essersi assicurato l'8° posto assoluto, ha presentato un volo estremamente plastico, con velocità costante.

La squadra inglese aveva in Bliss il suo uomo di punta che in parte ha deluso in quanto ai mondiali dello scorso anno è entrato in Fly-Off, 3° degli europei mentre il 10° posto di quest'anno lo pone in una posizione nettamente inferiore: gli inglesi sono

comunque una squadra che noi italiani, come del resto gli austriaci, possiamo superare con un allenamento più intenso e con una partecipazione a gare all'estero che purtroppo non ci sono in gran numero e quest'anno erano a ridosso delle prove di Campionato italiano.

Allenarsi comunque vuol dire anche avere tanto tempo a disposizione, che spesso chi lavora non ha. Molti avversari sono da considerare semiprofessionisti dell'elicotterismo: se esaminiamo i primi 10, vediamo che almeno 6 hanno interessi commerciali diretti od indiretti con il mondo dell'eli ed è evidente che questi personaggi hanno il tempo per gli allenamenti in quanto è la loro attività principale.

Il prossimo anno i mondiali di elicottero (ed F3A) si disputano in Giappone: a Lezno se ne è parlato molto ed è ormai certa l'organizzazione da parte dei giapponesi di un volo che partirà dall'Europa e il successivo accoglimento dei partecipanti e supporters in una organizzazione speci-

ca che accompagni gli europei in questo meraviglioso (e difficile per la lingua e la scrittura) paese, che tanto è diverso dalle nostre abitudini.

Ha partecipato con risultati veramente modesti anche una completa rappresentativa polacca che ha risentito della mancanza di materiali all'altezza degli altri: un lungo lavoro di anni potrà portare i polacchi ad un livello medio europeo: li attendiamo all'opera con tanta simpatia.

I materiali

Lo spazio impedisce di pubblicare l'ampia serie di foto che abbiamo scattato e che illustrano una serie di meccaniche interessanti: abbiamo fatto una rapida statistica ed abbiamo contato, oltre ad una serie di meccaniche di costruzione personale o non dichiarate:

- 7 Futura-Robbe
- 7 Sitar
- 5 Hirobo
- 5 Vario
- 4 Graupner-Heim
- 2 X-Cell
- 1 Kalt
- 1 Kyosho

Come motori:

- 14 OS
 - 10 Webra
 - 7 Novarossi
 - 6 Rossi
- In campo radio:
- 21 Futaba
 - 9 Graupner
 - 5 JR

Non abbiamo una statistica circa gli altri materiali: inutile sottolineare che gli scarichi erano praticamente tutti Hatori.

Informazioni specifiche possono essere rilevate dalla tabella dei materiali relativa ai primi classificati.

PAOLO DAPPORTO

PER NAZIONI

1°	Germania	2767
2°	Svizzera	2664
3°	Danimarca	2647
4°	Gran Bretagna	2615
5°	Austria	2586
6°	ITALIA	2558
7°	Francia	2459
8°	Svezia	2432
9°	Olanda	2398
10°	Belgio	1489
11°	Norvegia	1418
12°	Israele	922
13°	Cipro	754
14°	Polonia	524

Cls	Nome	Nazione	Punti	Fly Off.	Totale	Modello	Kg.	Motore	Carburat.	Silenz.	Radio
1°	Grabner Daniele	Svizzera	2000 (1°)	1000 (1°)	3000	Futura Zenith 2 Robbe	5,1	Novarossi	Novarossi	Hatori	Futaba FC 28
2°	Roessner Jorg	Germania	1866,80 (2°)	963,50 (3°)	2830,30	Defiance	5,5	OS MAX 61	60 B	Hatori	Graupner MC 20
3°	Brensteiner Josef	Austria	1838,13 (3°)	987,24 (2°)	2825,37	Sitar Speeducopter	5,6	Webra	Webra	Hatori	Graupner MC 20
4°	Hoenle Johan	Germania	1819,45 (4°)	939,17 (4°)	2758,62	Zenith	5,4	OS - SX	B - 60	Hatori	Graupner MC 20
5°	Gasser Heinz	Svizzera	1814,89 (5°)	928,57 (5°)	2743,46	Sitar AT	5,6	Webra	Webra	Hatori	Futaba 1024
6°	Kastiel Efraim	Israele	1795,84 (6°)	907,54 (6°)	2703,38	X - Cell	4,3	OS	OS	Hatori	Futaba
7°	Heine Volker	Germania	1763,28 (9°)	907,54 (6°)	2670,82	Futura Royal	5,4	Novarossi	Novarossi	Hatori	Futaba FC 28
8°	Nygerd Michael	Danimarca	1786,53 (8°)	875,00 (9°)	2661,53	Modello personale	4,9	Rossi	Rossi	Rossi	Futaba
9°	Lucchi Stefano	ITALIA	1755,84 (10°)	897,81 (8°)	2653,65	Sab Nozohi Hirobo Eagle EX	4,8	OS SX 4	OS	Hatori	Futaba 1024 ZX
10°	Bliss Colin	Inghilterra	1787,19 (7°)	849,15 (10°)	2636,34	Hirobo SST Eagle	5,1	OS 61 SX-H	OS	Hatori	JR PCM 10S
11°	Dappen Peter	Svizzera	1755,71			Sitar AT	5,6	Webra	Webra	Hatori	Futaba 1024 ZH
12°	Von Niederhausen	Svizzera	1711,73			Heim Graupner	4,7	OS SX	OS	Hatori	Graupner MC 20
13°	Nordstrom Per	Svezia	1711,50			Sitar Speedy	5,4	Webra	Webra	Hatori	Futaba FC 28
14°	Tilbury Mark	Inghilterra	1710,46			Hirobo Eagle EY	5,0	OS SX 61	OS	Hatori	Futaba ZAP
15°	Nielsen Kay	Danimarca	1690,98			Fighter	5,2	Rossi	Supertigre	Hatori	
20°	Tondini Sergio	ITALIA	1629,49			Black Schark Futura Robbe	5,1	Novarossi	Novarossi	Hatori	Futaba FC 28
24°	Mella Paolo	ITALIA	1608,38			Zenith Futura Robbe	5,7	Novarossi	Novarossi	Hatori	Futaba FC 28

· PARTECIPANTI 37