

Campionati Europei

Negli elicotteri l'Italia continua nella positiva tradizione: conquistato il 4° posto a squadre, con un netto miglioramento rispetto al 6° posto dei precedenti europei.

Stefano Lucchi entra nei Fly-Off ed è 7°, Fabio Livi è 13° mentre Sergio Tondini è 24°.

PAOLO DAPPORTO

Dodici ore di viaggio, fra aereo ed auto e ci troviamo a 300 km dal circolo polare artico, nel paese dei laghi e delle foreste, immersi in un'oasi di verde, all'interno del parco di Hyvarila, che sorge a pochi km da Nurmes, paradiso per gli appassionati di golf, tennis, canoa e pesca e per chi cerca il riposo nelle lunghe passeggiate nei boschi finlandesi.

Pensare che nei 500 km che abbiamo percorso sono state incrociate non più di 100 auto rende l'idea della vastità di questo grande Paese che non raggiunge i 5 milioni di abitanti, in maggioranza concentrati ad Helsinki e dintorni.

Il quartier generale dell'organizzazione è in un confortevole Hotel e, meraviglia, di fronte vi è il grande spiazzo sede degli europei: una scelta felice per la comodità del soggiorno ma tecnicamente deplorabile per i ridotti spazi che intercorrono fra i boschi ed il lago che circondano l'area di volo. Capiamo subito che

per adattarci a questo ambiente occorrerà allenarsi a lungo e fortunatamente, visto che siamo arrivati con 2 giorni di anticipo, gli organizzatori autorizzeranno i voli di prova nella stessa sede degli europei e noi italiani ci mettiamo subito al lavoro.

È obbligo segnalare e ringraziare l'Aero Club finlandese per la perfetta organizzazione: tutto è stato programmato e non è rilevabile nessun errore se non la pesante presenza di una giuria internazionale che, non avendo nulla da fare per l'efficienza dei finlandesi, si andava

volta per volta inventando regolette e regoline che facevano sorridere.

La squadra e la sua gara

Ricordo che la squadra era la stessa che tanto brillantemente si era comportata ai mondiali in Giappone, con la conquista di un buon 6° posto fra i team.

Sono tre piloti noti agli appassionati, con Stefano Lucchi campione italiano e con Fabio Livi e Sergio Tondini che hanno tutta l'intenzione di rendergli la vita di leader difficile: in definitiva una squadra in partenza molto forte, omogenea, una delle più forti mai schierate dall'Italia, che ambisce al podio anche perché la Svizzera presenta una squadra



La squadra italiana insieme al giudice internazionale Lucio Della Toffola.



I primi 3 classificati durante la premiazione: da sinistra Graber, Rösner e Hönle.



Rösner, si è presentato a questo Europeo con una carica incredibile e voleva vincerlo: ci è riuscito solo al 2° lancio dopo aver fallito l'autorotazione del 1° lancio di fly-off. Ha vinto due dei tre lanci di qualificazione. È stato l'unico, fra i primi classificati, a volare con la fusoliera, utilizzando una meccanica che è una miscelanea di varie marche. È stato l'unico europeo nei fly off ai mondiali in Giappone a classificarsi abbastanza bene.



L'israeliano Kastiel, 5° classificato, unico rappresentante del suo paese, ha confermato il suo valore pur volando in modo poco convincente con il suo X Cell, una copia dell'eli che impiega il nostro Livi.

rifatta, dopo il forfait dei loro migliori piloti: degli svizzeri. È rimasto, ma fuori squadra, il solo Daniel Graber, campione europeo in carica.

La Germania all'inizio la consideriamo avvicicabile, poi vendendoli volare ci ricrediamo: il podio sarà loro, indiscutibilmente.

La Svizzera in allenamento non ci pare così disastrosa mentre Svezia e Danimarca non ci sembrano temibili e ci sbagliamo di grosso: correre in casa (i popoli scandinavi sono un tutt'uno) con giudici in maggioranza del nord Europa è stato certamente un fattore positivo (per loro!).

La giuria era composta da 1 norvegese, 1 svedese, 1 olandese, 1 tedesco e 1 cecco: riserva il nostri Lucio Della Toffola che ha seguito in veste di accompagnatore la squadra italiana e che sembra dovesse entrare fra i giudici a causa del mancato arrivo del giudice della Repubblica Ceca, che è poi arrivato all'ultimo e, vista la competenza, sarebbe stato meglio non arrivasse affatto: a lui forse dobbiamo il 4° posto a squadre in quanto di elicotteri non ne capiva nulla.

La questione giudici internazionali mi dà sempre da pensare: i continui "brontolamenti" dei concorrenti nelle nostre gare nazionali diventerebbero "urla" alla partenza di un europeo, salvo poi ridiventare brontolii dopo il primo giorno, quando la giuria internazionale interviene, purtroppo per noi in ritardo, con "ramanzine" ai giudici non allineati. Ci faremo carico in CIAM di proporre uno stage molto ampio per i giudici che potrebbe coincidere anche con le prove ufficiali dei team prima dell'inizio delle gare: è assurdo che, già con tutte le variabili che ha una gara di elicotteri, si butti via un risultato se si deve volare con giurie non allineate, ancora in rodaggio.

E questo ha colpito duramente la squadra italiana che si è trovata con un ordine di lancio talmente negativo da "strapparci letteralmente i capelli".

Vediamo infatti Tondini lanciare per 2°, Livi per 9° e Lucchi per 13°: la giuria non ha mai fatto un pre allenamento e ci troviamo di fronte a 5 signori che operano con una incredibile diversità e specialmente si tengono stretti nei punteggi per non incorrere poi nell'errore di non avere più a disposizione punti da dare ai campioni: osservare le schede dei punteggi ci dà veramente tristezza, specialmente dopo voli splendidi.

Alla sosta del pranzo i giudici vengono chiamati dalla giuria internazionale, aggiustano il tiro, si chiariscono e di colpo i punteggi aumentano di 20 punti (naturalmente fatta esclusione dei nomi notissimi che sono stati subito pagati).

Lucchi è un nome, non dobbiamo mai dimenticarlo, vola bene ed ottiene un punteggio, (869) che lo colloca 8° mentre Livi (772) e Tondini (762) sono rispettivamente 20° e 23° un punteggio assurdo che ha il duplice svantaggio di influire alla fine sul punteggio a squadre e di buttare a terra il morale dei nostri allievi: la nostra posizione in classifica è deprimente, siamo superati da team come l'Inghilterra e l'Austria.

Il 2° giorno ci vede nuovamente in pedana: Livi è il 1° a lanciare (la dea bendata non ci ha certo aiutato nei sorteggi) e qui vediamo il nostro empose sfoderare la sua migliore grinta: ripete lo stesso lancio del primo giorno, un lancio veramente buono, preciso, solo con piccoli errori e di colpo, con soddisfazione, vediamo assegnargli i punti (847) che merita: di colpo il morale risale, pur con l'amarezza di aver buttato via il 1° lancio. Un buon primo lancio avrebbe senza dubbio provocato un incremento di punti poi nel terzo

lancio e Livi sarebbe stato nel fly-off... ma l'appuntamento è solo rimandato, Fabio ha classe da vendere.

Tondini non fa meno di Livi: solo un'autorotazione incerta non gli fa eguagliare il punteggio e si deve accontentare di 826.

Lucchi si ripete con un buon lancio (845) che Livi ha superato di misura ed alla fine siamo 3.i a squadre (si elimina il punteggio peggiore, cioè tutti i punti della prima giornata di gara).

Pur con l'amarezza del 1° giorno, abbiamo il morale alle stelle e siamo caricati a dovere per il 3° lancio che fortunatamente ci vede in ottima posizione di lancio: nessuno dei nostri allievi deve sbagliare se vogliamo conservare il 3° posto.

E mentre Lucchi e Livi non falliscono, rispettivamente 892 e 850 abbiamo la sfortunata accanirsi contro Tondini che, lanciando nelle ore più calde, subisce il variare del vento provocato da fortissime ascendenze che, staccandosi dal terreno, provocano vento e turbolenze.

Tondini lancia nel vento, si disunisce, si innervosisce oltre misura e segna solo 662, un punteggio che lo obbliga a considerare valido il 1° lancio e... assistiamo al crollo del nostro Sergio e al probabile addio del podio a squadre.

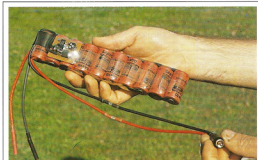
La Danimarca ha la fortuna di vedere i suoi due migliori piloti lanciare per ultimi e i punteggi diventano astronomici: è il crollo della nostra nazionale che scende dallo sperato podio ed è 4°.

In Polonia, agli europei del '94, eravamo 6.i, il miglioramento vi è stato, ma in Giappone eravamo 3.i fra gli europei e dunque è giustificata l'amarezza.

Con un'analisi più attenta, nel dopo gara, tutti comunque sono delusi: erano partiti con ben diverse ambizioni, in particolare Lucchi poteva sperare in un risultato migliore, addirittura



Il Futura del vicecampione europeo Daniele Graber, 2° classificato è presentato, con poca convinzione, a questo Europeo in quanto aveva distrutto nelle settimane precedenti ben 5 elicotteri: si è salvato montando negli ultimi giorni due trainer Futura motorizzati con due Rossi. Ha vinto il primo lancio di qualifica e il 1° di fly off e alla fine ha dovuto lasciare il suo titolo nelle mani di Rossner per soli 12 punti su 3000.



La comoda soluzione per la batteria di avviamento e accensione candela adottata da Sperling: il circuito del riduttore di tensione è stretto nel termoretraibile che blocca le 10 celle al Ni Cd. Sperling, 4° classificato (l'elicottero del 3° classificato Hönle è esattamente uguale al suo) è il campione tedesco in carica: al 1° lancio ha subito la beffa di noi italiani ed ha segnato un punteggio che lo ha messo in cattiva luce. Il suo eli Futura è strettamente di serie.

mirava al podio.

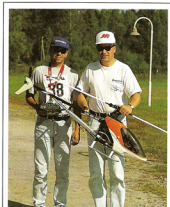
Lucchi rimane per ora il nostro uomo di punta: il risultato del Giappone dello scorso anno è da considerarsi come un incidente di percorso, da cancellare. Lucchi fino a pochi anni fa era un vero "mostro" nelle figure stazionarie e qui in Finlandia è stato scarso proprio sullo stazionario mentre nel volato era spetta-

coloso: oggi forse si è reso conto che il suo futuro sta nella messa a punto, nuovamente, anche delle figure stazionarie che, con il nuovo programma, valgono il doppio (come noto sono 3 stazionarie e 6 volate).

Lucchi si è presentato 7° ai voli di fly-off, ha fatto segnare un 6° e un 7° ed alla fine è rimasto 7°, un risultato nel com-

plesso giusto, che sportivamente è stato accettato sia da lui che dalla squadra.

È ritornato con la determinazione di sempre, si è subito messo al lavoro per studiare il nuovo programma, e se gli impegni di lavoro glielo permetteranno ritengo che sarà in grande forma per i mondiali in Turchia del settembre 97 e credo che, vista la sua determinazione



Kessler, 5° classificato è stato l'unico della squadra svizzera ad entrare in Fly off e quello che è riuscito ad avanzare di due posizioni in quanto in qualifica era 8°. In Svizzera è un professionista del modellismo e di lui ne sentiremo parlare a lungo: vola con un Futura, la meccanica che ha conquistato tutti i primi posti e che, per il suo basso prezzo di acquisto, può permettere a chi ne ha il desiderio di entrare in gara senza elevati investimenti.



Il nostro leader Stefano Lucchi (Lucchi per gli stranieri) qui insieme a Livi, si è presentato 7° ai fly off e non è riuscito a migliorare la sua posizione. Il suo Hirobo è carenato con una fusoliera personalizzata dalla SAB e costruita solo per lui. Il suo volato è spettacolare, ancor più evidenziato dalla forma prestante della fusoliera: pecca oggi nelle figure stazionarie. Lucchi è già al lavoro per la messa a punto del nuovo programma acrobatico.



Il danese Nyegard, 6° primo del fly off è crollato poi all'8° posto, tradito dall'emulsione e forse dal confronto diretto con i migliori. Come tutti i norvegesi si costruisce personalmente il suo elicottero, che è con struttura in kevlar-carbonio: le lunghe notti evidentemente debbono essere proficuamente impiegate.

TABELLA MATERIALI IMPIEGATI DAI PILOTI

Pilot	Age	Country	Helicopter	Weight	Modifications	Engine	Carburetor	Glove/glug	Muffler/Pipe	Fuel Mixture	Lu
Domenegger, Hans	47	Switzerland	Robbe Futura Contest	5	Zent 2	Pico 5001H	Pico	Erya 6	Katori	Hope Synt 10%	Ca
Novotny, Petr	21	Czech Rep.	Robbe Futura Youngblood 4.15	4.15	Training	OS 61 SX-H	OS	OS 8	Katori 666	Morgan Cool Pow	Sy
Kautz, Brian	23	Israel	X-Cell Pro	4.9		OS 61 SX	OS	Erya 3	Katori 666	Hope Synt.	Ca
Misler, Stephan	34	Switzerland	Misler Narrow	5		OS 61 SX	OS	OS 9	Katori 667	FA Luftschiff	Te
Schornsteiner, Robert	38	Austria	Robbe Futura SE	5		OS 61 SX	OS	Erya 3	Katori 667	Morgan Cool Pow	Sy
Tilbury, Mark	26	United King.	X-Cell Pro	4.8	Fish Head	OS 61 SX-H	OS	Erya 3	Katori 666	Model Technics	Lu
Sperling, Jan	28	Germany	Robbe Futura	5.3	Boo & Boom	OS 61 SX	606	OS 8	Katori	Raf Dahm Synth	Sy
Aeman, Francis	19	Belgium	Hirobo Eagle II	4.8		OS 61 SX	BB	Erya 3	Katori	CIS Models	Pu
Dvorak, Stanislav	34	Czech Rep.	Kyvoke 30 SR-X	2.98	Training	OS 32 SX-H	OS	OS 8	Power Pipe	Morgan Cool Pow	Sy
Mosser, Leo	68	United King.	Robbe Futura SE	5.2	Zent 2	OS 61 SX	OS	Katori 3	Katori 666	Model Technics	Sy
Reuber, Hans-Jörg	35	Germany	Benda Godel Genesis	5	Defiance	OS 61 SX	606	OS 3	Katori	Model Technics	Sy
Bexander, Lars	43	Sweden	Sitar Speedy	5.4		Webra Vm	Promix	Erya	Katori	Beijin Sport	Lu
Jeworski, Piotr	32	Poland	Robbe Futura Royal	0		Novarossi	Novarossi	Erya 4	Katori	Carroll Appl Met	RE
Pilbittus, Jehan J.	41	France	Hirobo Eagle II EX	4.9		OS 61 SX-H	OS	OS 8	Katori	Model Technics	Lu
Tombati, Sergio	30	Italy	Robbe Futura	5.2	Home made fuselage	Novarossi R60	Novarossi	Erya 3	Katori	Home mix	Ku
Vanderzanden, Guy	58	Belgium	Vario	5.2		Royal 17cc, ST	Promix	Royal 6	Royal	OS Models	Sy
Lahinen, Jyrki	27	Finland	JR Superior	4.9	Zent 2	V. S 61 ST	V.S.	Erya 3	VEB HS 60C	Morgan Cool Pow	Sy
Lynsby, Pascal	34	France	Robbe Futura	5.1		Novarossi C84	Novarossi	Erya	Katori	B.L.G.	Pu
Wlaski, Jacek	38	Poland	Vario Sky Fox	5		OS MAX 01 SF	OS	Erya	Webra	Beijin Sport	RE
Kristensen, Bjorn	27	Norway	Hirobo Taurigi	4.0		OS 60 SX	OS 606	OS 8	Katori	HS 600	Lu
Brennseter, Bjorn	21	Austria	Sitar Speedy-Copter	5.7	Speedy-Copter	Webra 01	Webra	Webra 3	Katori	Home mix	Ku
Newman, Alister	38	United King.	X-Cell pro	5	Cabin	OS 60 SX	OS	Erya 3	H&S-Katori 677	Model Technics	Ku
Georgiades, Chris	30	Cyprus	Vario Sky Fox	5.3	Fusl	Webra 01 R60H	Promix	Erya 3	Vario	Robbe	Sy
Graber, Daniele	46	Switzerland	Robbe Futura	4.8		Novarossi 61	Novarossi	Erya 4	Katori 777	Hope 20	Ca
Nyegard, Michael	34	Denmark	Home made	5.2	Jestil fuselage	Royal 61	Royal/OS	Erya 3	Royal / 777	Oven blend	Ca
Purokka, Kari	28	Finland	X-cell 60	4.95	Original	OS 61 RF-H ABC	OS 606	Erya 3	U-pipe (Black Shark)	Oven mix	Ku
Livi, Felice	29	Italy	Xcell pro I	4.4	Boo & Boom	OS 61 SX	OS	Erya 3	Katori 666	Home mix	Ku
Lehky, Alan	32	France	X-Cell pro	4.8		OS 32 SX-H	OS	OS 8	Hatori 777	Power Pipe	Sy
Varel, Karel	24	Czech Rep.	Kyvoke 30 SR-X	2.98	Training	OS 61 SX	OS	Erya 8	Hatori 777	Power Pipe	Sy
Brennseter, Josef	49	Austria	Sitar Speedy-Copter	5.6		Webra 01	Webra	Webra 3	Katori	Morgan Cool Pow	Sy
Nilsson, Henrik	19	Sweden	Schwitzer Futura SE	5.2		OS RX		Erya 3	Zimmerman	Home mix	Mo
Lucchi, Stefano	40	Italy	Hirobo Eagle II EX	4	SAB Mazoni	OS 61 SX H	OS 606	Erya 3	Katori 677	Home mix	Ku
Hurtavik, Jyrki	29	Finland	X-cell pro	4.9		OS SX	OS 606	Erya 3	Katori	Cool power fuel	Ku
Johansson, Stefan	27	Sweden	Robbe Futura	5	Futura Royal	OS 61 SX	OS 606	FPS	Hatori	Home mix	Ku
Rasmussen, Henrik	20	Denmark	HR (Home made)	5.2	Futura fuselage	Royal 60 ABC	Royal	Erya 3	Hatori	Groupner	Ca
Härtle, Johann	38	Germany	Robbe Futura	4		Novarossi SHH	Novarossi	OS A.3	Novarossi	Carbamin	Ca
Kessler, Patrick	23	Switzerland	Robbe Futura	5		OS SX	Webra	KuB	Hatori	Hope Synth.	Ku
Vergara, Kees	43	Netherlands	Pro-Drive	0	Oven design	Novarossi 01	OS	Erya 3	Hatori	Oven mix	Sy
Wittem, Kij H.	85	Denmark	Nilsen ACS 90	0	Oven design	OS rs	Tei 1000	Erya 3	Hatori	Oven mix	Sy

ad allenarsi, sarà avvantaggiato rispetto agli avversari che saranno in ritardo, anche perché al nord dell'Europa il maltempo inizia prima che da noi.

Fabio Livi, fatemelo dire, è un grande: emotivo quanto basta (afferma che quando non prova emozione un pilota deve smettere di gareggiare perché vuol dire che è demotivato) in pedana si controlla meravigliosamente e fa lanci molto regolari e precisi. Non sbaglia clamorosamente in nulla, deve solo perfezionarsi nei dettagli per essere stabilmente nei fly-off.

In Finlandia credo che abbia capito come sia importante anche l'immagine personale (su questo Lucchi è un vero artista) e credo che nei prossimi appuntamenti curerà anche questo aspetto: i suoi 26 anni ne fanno, in definitiva, in Italia, l'anti Lucchi per eccellenza e nel campionato '97 vedremo uno scontro epico fra i due per la conquista del titolo, che Livi ha contrastato a Lucchi solo nella 1ª prova di C.I.

Su Sergio Tondini non mi esprimo: ha avuto sfortuna senza dubbio, ma non era il Tondini del passato, del Giappone. Abitando a Trento inizia purtroppo di fronte ha un intero inverno per ricaricarsi, ma dovrà mettersi al lavoro in fretta per recuperare sul nuovo programma e dovrà guardarsi le spalle, per continuare a far parte della nazionale,

con molta attenzione: dietro di lui abbiamo un Dillich e un Massimo Livi che non scherzano.

Le macchine

Nell'aria vi era la svolta: il trainer sta prendendo il sopravvento sulla classica fusoliera: nel '97 avremo (purtroppo) una specie di monoformula che appiattirà lo spettacolo, già ora piuttosto monotono.

Se andate a leggere la tabella dei materiali vi rendete conto che siamo già al 50%.

Il nuovo programma avvantaggerà il trainer e, specialmente oggi, assistiamo alla ricerca di soluzioni che non comportano un eccessivo impegno, diciamo, di officina.

Il trainer è il toccasana: alcuni anni fa se non ti chiamavi Youngblood e ti presentavi in pedana con un trainer eri penalizzato, oggi no.

È se da una parte ne perde lo spettacolo, dall'altra ne guadagna la facilità nella preparazione di una macchina da gara che si "mette insieme" in due giornate di lavoro.

Qualsiasi meccanica di alto livello oggi è adatta per gareggiare, i prezzi sono in calo, i motori anche, le radio anche: alcuni anni fa era impensabile avere un eli di classe se non sborsando cifre da capogiro, oggi esistono materiali a buon prezzo, e se abbiamo la voglia di sacrificarci possiamo entrare in gara alla pari con gli avversari.

Il problema purtroppo resta quello che

gli appassionati considerano l'elicotterismo come un sano divertimento più che una disciplina sportiva a tutti gli effetti: piloti campioni di elicotteri RC si diventa solo se si ha a disposizione una volontà e voglia ferrea di emergere e una innata classe di pilotaggio oltre a nervi saldi e freddezza: trovare tutte queste qualità in un unico pilota è difficile ed ecco spiegata la scarsità di piloti da gara a livello internazionale e, in Italia, purtroppo, anche a livello nazionale.

Gli elicotteri ne risentono moltissimo e il problema, a livello mondiale, è stato discusso anche in occasione di tavole rotonde agli europei. Alla fine di questo breve resoconto ne parlerò.

Dunque per gareggiare e vincere dal '97 sarà sufficiente il trainer e vedremo cosa faranno Lucchi e Tondini (Livi vola già con trainer).

Il trainer ha una manutenzione facilitata, un costo di gestione ridotto, la possibilità di verifica immediata di guasti o usure: in definitiva offre la possibilità di volare tante più ore e di trascorrere tante meno ore nell'officina di casa.

Significativo è vedere il campione europeo uscente Graber presentarsi con un trainer (anche se è stato giocoforza in quanto Daniele ha rotto poche settimane prima degli europei tutti gli eli con fusoliera) e difendere strenuamente il titolo, cedendolo solo all'ultimo lancio del tedesco Rössner, con eli con fusoliera. Il volo di Graber è stato di buon livello e Rössner ha vinto stranamente nonostan-

TABELLA MATERIALI IMPIEGATI DA PILOTI

%	Wing	EM	MT	RPM H	RPM A	Comp. sp.	Main Struts	Material	Weight	Tail Braces	Material	Weight	Radio	Servos	Gyro
18	5,5	1,8	1,1	1450	1850	none	TG 8-schlag	GFK	210	Sab	Carbon fibre	3	Futaba FC 28	Futaba	Futaba
22	15	1,94	1,47	1300	1800	none	Robbe D. Graber	CFC	198	MS Composite BestCFC	Carbon fibre	5	Futaba FC 28	Fut. 3002	JR 3000
0	30			1760	1800	none	NHP	Carbon fibre	0	NHP	Carbon fibre	0	Futaba	9202	Futaba
18	0	1,94	1,48	1450	1700	Gr. MC Helicott	Sitar Sym	Glass fibre	210	Sitar Sym.	Glass fibre	5	Granger MC 10	4421	Prizo 2000
14	12	1,8	1,45	1550	1800	Robbe 2000	NHP Curtis PA	Carbon fibre	180	NHP Sym.	Carbon fibre	6	Futaba 1024 FC	7202	Futaba G50
18	30	1,9	1,45	1450	1800	none	NHP S1	Carbon fibre	210	NHP	Carbon fibre	0	Futaba 1024 ZAP	9302, 9203	Futaba G50
17	0	1,9, 2,3	1,47	1450	1700	Granger MC 10	TG Expert	Glass & Carbon	205	MS Composite	Carbon fibre	6	Granger/JR MC 20	C4421, C4451	JR N60-300
12	5	1,9	1,5	0	0	none	Sitar Sym.	Glass fibre	200	NHP Sym.	Carbon fibre	0	JR FC 28	9202	Futaba G50
22	15	1,9	1,42	1700	2400	none	MS Composite 3D	CFC	96	MS Composite C30CFC	Carbon fibre	4	Futaba FC28V5	Fut. 3001	Prizo ACT
18	30	1,5, 8		1500	1700	none	LR Blade S1	Carbon fibre	210	NHP	Carbon fibre	0	JR PCM 10 us	4000, 4201	MES 3000
14	5			1450	1850	none	GR	Carbon fibre	0	Homemade	Carbon fibre	6	Futaba 1024 FC	4811, 4805, 442	JR N60-100
18	0	1,9	1,1, 5	1350	1700	Robbe CSC 4	Sitar 8-4blade	Carbon fibre	200	Sitar Sym.	Carbon fibre	15	Futaba FC 28	9202	Futaba 501
18	0			1200	1700	none	Own made	Glass fibre	198	Own made	CFK	5	Futaba FC 28V5	9002C	C-153 BB
0	10			1300	1700	none	Airtex S	Glass fibre	190	NHP	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	9202	Futaba 501
18	15	1,9	1,5	1200	1900	Robbe CSC 4	Robbe AS	Glass fibre	200	Robbe AS	Glass fibre	10	Futaba FC28	9201	BB Fut. 153
12	12	1,8	1,5	1500	1800	none	Vario FS	GFK	200	Vario Sym.	GFK	8	Futaba FC 28	9202	Futaba 500
0	30	1,9	1,5, 5	1550	1700	none	JR JRC 880	FRP	190	JR	Plastic	5	JR PCM 10us	4206, 4201	JR N60-100
16	1	1,8, 9	1,47	1240	1900	CSC 2000	Robbe 5-schlag	CFC	200	GE2 Sym	CFK	5	Futaba FC28V5	9203, 9203	Fut. G501
18	0			1150	1500	none	Own made	Glass fibre	190	Own made	CFK	10	Futaba FC28	Gr. 4011, Fut.	Robbe G15
0	12,5			0	0	none	Hi Products SC	Carbon fibre	188	NHP System.	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	Savox	Futaba G50
0	0			1500	1800	Graber	TG 8-schlag	GFK	200	Sitar Full-Sym.	GFK	0	Granger MC 20	4421	Prizo 2000
18	30	1,5, 5		1450	1800	none	NHP S1S	Carbon fibre	210	NHP P1S	Carbon fibre	0	Futaba FFB	9203, 9501, 300	Futaba G50
0	30	8,1	1,4	1500	1900	Robbe	Vario S	Carbon fibre	210	Vario	Glass fibre	0	JR FC 28	9202	Futaba 2000
15	10			1400	1800	none	Sab Sym.	Carbon fibre	205	Sab Sym.	Carbon fibre	3	Futaba FC 28	9202	Fut. G501
20	5	1,8, 6	1,4	1450	1740	Robbe CSC 4	TG 5-shape	Glass fibre	205	NHP	Carbon fibre	4	Futaba FC 28	9202	JR 2000
20	30	1,9	1,47	1500	1700	none	Rotorap System/Wood	200	NHP symes.	Carbon fibre	0	Futaba TB UP	9205, 9203	G501 gyro	
23	30	1,5, 5		1400	1700	none	SAB II	Glass fibre	190	SAB	Carbon fibre	4	Futaba 1024 Z	9202	Futaba G 50
16	0			0	0	none	Pro Wood	Wood	200	NHP	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	9203	Granger 2
22	15	1,8, 6	1,42	1700	2400	none	MS Composite 3D	CFC	96	MS Composite C30CFC	Carbon fibre	4	Futaba FC 28	Fut. 3001	Prizo ACT
0	0			1500	1800	Granger	Sitar 5-schlag	GFK	200	Sitar Full-Sym.	GFK	0	Granger MC 20	4421	Gr. Prizo 20
15	15			1600	1850	CSC 2000	Galenstein 3D	Carbon fibre	175	NHP	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	9201, 9202, 920	FG G51
23	35	1,9, 7	1,5	1375	1650	none	SAB SH	Carbon fibre	190	SAB SL	Carbon fibre	0	Futaba 1024 TH	9202	Futaba G 60
20	30			1450	1700	Robbe CSC 4	Miniature Aircraft	Plastic	185	Miniature Aircraft	Plastic	0	JR PCM 10us.	4000, 4131	MES-1000
18	10	1,5, 2,3	1,45	1400	1800	none	TG Eymet	Glass fibre	210	NHP	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	9201	Futaba 501
18	5	1,8, 9	1,43	1450	1900	none	TG Reflex	GFK	190	TG	Carbon fibre	0	Futaba FC 28	9202	JR 1000
14	10			1480	1800	Futaba CSC 225	TG Competition.	Carbon fibre	200	TG	Carbon fibre	5	Futaba FC 28	9202	Futaba 500
10	0	1,5, 2	1,48	1500	1800	CSC 2000	Sitar Sym Classic/GFK	215	SAB	CFK	2	Futaba SC	9303, 9202, 9203	Futaba 501	
12	5	1,9, 2	1,5	1400	1950	none	Sitar New	Carbon fibre	205	Sitar	Carbon fibre	5	Futaba 8z	9302	Fut. G501
18	10	1,8, 6	1,52	1440	1740	none	TG Competition.	Carbon fibre	205	Sitar Reflex	CFK	7	Futaba 8z	JR4800, 9202, F501	

te un volo fatto ad altezze variabili e lontanissimo dai giudici, in barba alla descrizione delle manovre e dell'agenda di giudici.

Ben 5 trainer seguono comunque il vincitore per poi rivedere una fusoliera montata sul modello di Lucchi e di tutti gli altri che seguono nel fly-off: sarà un caso, ma è significativo... viva il trainer, dunque.

In Finlandia era completamente assente l'industria: non uno sponsor specifico, assenti totalmente Robbe e Graupner, si è vista una timida presenza dell'X-Cell con un piccolo striscione: ha influito certamente anche la scelta del luogo, veramente isolato e senza nessun seguito di TV o giornali, se non giornali locali.

Forse anche qui assistiamo ad una svolta: la recessione che sta colpendo il modellismo fa sì che gli sponsor investano meno in immagine ed i piloti ufficiali delle Case sono sempre meno: si mormora che un notissimo Campio ne organizza oggi sia in cerca di un nuovo elicottero e che, se non lo trova, se ne costruisce uno, forse con partecipazione di capitale italiano: sarebbe veramente un toccasana per i nostri aspiranti piloti.

Per i materiali è giocoforza che andiate a leggere la completa tabella, consegnata ufficialmente alla stampa da parte della efficiente organizzazione finlandese.

Il futuro

Se andate a leggere le cronache degli appuntamenti internazionali a mia firma e se siete conoscitori della storia dell'elicotterismo da gara non vi meravigliate se oggi si avvera quello che scrivevo 5-6 anni fa: anche in F3C si assiste al distacco completo fra lo spor-

tivo impegnato, semiprofessionista e gli appassionati: i 5-6 piloti di casa nostra, mostri a livello di pilotaggio, non sono purtroppo nel cuore di ogni appassionato: un certo sentimento, brutto ed antipatico, li allontana dal cuore dei tifosi. Non riesco a capire perché debba essere così: sarebbe come se gli italiani non amassero la loro nazionale di calcio....impensabile! anche se ogni italiano sa bene che non sarà mai un bravo calciatore come i giocatori professionisti.

Perché dunque non seguire, interessarsi, andare a vedere le gare di campionato italiano, sostenerli con una nutrita presenza?

Questo distacco deve essere superato: bisogna inventare qualcosa per cui vi sia lo stimolo di gareggiare se non insieme, nella stessa giornata in cui gareggiano i grandi della F3C, i vari Lucchi, i fratelli Livi, Tondini, Dillich, Mella, Del Lungo, De Giorgi, Fornaroli, Casucci, D'Ambrosio, Ganassi, Tubertini.

Il prossimo anno vi saranno tante novità, che oggi posso anticipare in via ufficiosa:

- il nuovo programma di figure FAI a livello mondiale, che comprendono un programma A e uno B, solo di fly-off: il B sarà una questione che riguarda solo gli aspiranti alla maglia azzurra mentre il primo sarà quello seguito da tutti i FAI.

- in contemporanea sarà adottato un nuovo programma sport, concordato a livello europeo, con figure interessanti, trampolino di lancio per coloro che

vogliono un giorno aspirare a far parte della nazionale.

- per tutti gli altri, bravi piloti che sanno portare il loro eli con sicurezza e che riescono a fare anche semplici figure acrobatiche vi sarà l'invito agli organizzatori ad indire gare con modello della fascia dei .30, cioè elicottero (Concept e Schuttle) economici, super affidabili, che si trovano anche usati ad un basso prezzo, con i quali disputare gare che non siano di acrobazia pura ma di abilità e divertenti, con concetti di giudizio non legati alla discrezione dei giudici, ma ad una giuria che dovrà valutare elementi ben definiti (trasporto di oggetti, slalom fra paletti, abbattimento di birilli, looping senza regole precise, atterraggi su piattaforme ecc.). Sono convinto che in Italia una simile categoria potrebbe portare sui campi dove si disputano prove di campionato italiano tanti appassionati e con questo tutti si potranno divertire e nello stesso tempo potranno ammirare anche semiprofessionisti dell'elicottero e con un continuo dialogo con loro forse avere lo spunto per gareggiare, in un futuro prossimo.

Quello che è importante è muoversi, cercare di stimolare la nostra voglia di protagonismo, in modo facile e semplice, sempre attenti a fare scelte che comportino il minimo di esborso di soldini, che oggi scarseggiano nelle tasche degli italiani.

Presto, prestissimo dalle pagine della Rivista riceverete notizie.

PAOLO DAPPORTO



L'Austria che nella coppia Brensteiner padre e figlio ha la sua forza: il prossimo anno a casa di Brensteiner si organizzerà una grande gara di F3C alla quale potranno partecipare anche i piloti sport con il programma messo a punto in occasione di questi europei.



L'unico JR Superior in gara era pilotato dal finlandese Lehtinen.



Il Vario del concorrente cipriota Georgiades: un pilota che sta lentamente progredendo, unico rappresentante del suo Paese.