

La Categoria Fai F5J in Italia è finalmente una realtà.

Cari Amici voglio raccontarvi brevemente l'evoluzione avuta dalla Categoria F5j in Italia negli ultimi anni, come sia diventata la Categoria Fai con maggior seguito a livello globale e nazionale in pochissimo tempo.

Innanzitutto cerchiamo di capire di cosa si tratta, quali sono i punti chiave che ne hanno generato l'affermazione.

L'obiettivo è disputare una gara di volo in termica nella quale venga premiata la capacità del pilota di sfruttare al meglio la finestra di volo, premiando chi sale meno metri sotto motore per completare un volo di 600 secondi, naturalmente la gara si svolge con una serie di voli in cui tramite una matrice si cerca di fare in modo che tutti i piloti si scontrino uno **con l'altro** e poi la classifica finale è decisa da una serie di voli di flyoff in cui i migliori si scontrano tra loro per definire il vincitore.

I modelli sono limitati a 4 metri di apertura alare e sottoposti ai consueti limiti Fai riguardo al carico sulla superficie che deve essere entro i 12 ed i 75 gr/dm, badate bene che si calcola sulla superficie proiettata compresa dei timoni e della parte delle velature che attraversa idealmente la fusoliera. Qui un piccolo appunto sulle regole va fatto, sono stati applicati i limiti Fai standard, per evitare la corsa alla leggerezza si poteva indicare un limite minimo posto a 15 o 20 gr per decimetro quadrato, ormai credo che non verrà più modificato.

La motorizzazione è libera, ma non potete lanciare a motore spento e non potete tenerlo acceso per più di trenta secondi, per far questo dovete obbligatoriamente imbarcare un altimetro limitatore che troverete nelle documentazioni Fai indicato con AMRT Device, possono essere usati solo quelli approvati e solo con un determinato firmware approvato dalla Fai stessa.

L'AMRT serve per sapere che quota avete raggiunto usando il motore in modo da poterla misurare e utilizzare questa informazione per il punteggio, impedisce anche di accendere il motore dopo i primi trenta secondi e se riaccendete il motore segnala che il lancio dovrà avere punteggio zero permettendovi di riportare in campo il modello.

Nelle gare che si svolgono in Italia il motore si può riaccendere con lo scopo di non avere atterraggi al di fuori del campo di volo, una norma di sicurezza e buon senso, se riaccendete il motore il vostro lancio non avrà alcun punteggio ma avrete il modello sano e salvo, mi sembra una cosa buona.

All'estero i campi sono piuttosto grandi e spesso sono aeroporti dismessi, questa esigenza è meno sentita ma siamo riusciti non senza fatica a far accettare alla Fai e di conseguenza a tutti i circuiti Europei di competizioni la riaccensione per motivi di sicurezza come regola di sicurezza, omologando a livello internazionale anche le gare svolte in Italia con la riaccensione.

Lo so, state pensando che usando un motore potentissimo potreste avere della quota gratis dopo lo spegnimento del motore, peccato che l'AMRT tenga conto della massima quota raggiunta nell'intervallo di tempo tra l'accensione del motore e 10 secondi oltre, quindi se spegnete e salite per inerzia questa quota verrà conteggiata e se salite alti per poi scendere e ridurre la quota in prossimità del finire dei trenta secondi terra comunque conto della maggior altezza raggiunta in questo intervallo di tempo, la soluzione è semplice e geniale, non ci sono scappatoie, addirittura se si spegne il motore mentre il modello è in termica il problema è non salire per i dieci secondi successivi allo stop.

Un lancio di gara si svolge volando nelle batterie definite dalle matrici, un sistema audio ci segnala tramite un suono quando si apre e termina la finestra di volo che dura esattamente 10 minuti, allo start possiamo lanciare col motore acceso insieme ad altri concorrenti, attenzione che a volte si vola tutti assieme in 15 e si cerca di trovare la termica durante i primi trenta secondi e chi resta più basso ha la vittoria in tasca, ma deve terminare i 10 minuti.

Entro il termine dei 600 secondi bisogna atterrare vicino ad un riferimento sul terreno, se atterrate entro un raggio di un metro avrete 50 punti di bonus, che decrescono metro per metro fino al limite di 10 metri, oltre i quali non avrete nessun bonus di atterraggio.

Una volta atterrati dovrete cominciare a trarre le somme di quello che avete realizzato, avrete un tempo di volo in secondi misurato dal lancio all'atterraggio e una distanza misurata tra il riferimento ed il muso del vostro modello, adesso tocca alla parte che di solito fa la differenza: la quota segnata dall'AMRT, aprite la cappottina e leggete un numeretto, quella è la quota.

La quota segnata viene portata in detrazione dal punteggio di volo secondo due parametri, i metri inferiori ai 200 vengono calcolati a 0,5 punti cadauno, i metri oltre i 200 sono calcolati a 3 punti cadauno, è evidente che per salire oltre i 200 metri ci vogliono dei buoni motivi, con quello che vi costa in termini di punteggio.

Perché un metro oltre i 200 mi costa 3 punti e un metro sotto i 200 metri costa 0,5 punti?

Ancora una volta il regolamento racchiude un colpo di genio che rende quasi sempre inutile salire oltre i 200 m, infatti i nostri modelli con un metro di quota volano circa 3 secondi, che vi daranno 3 punti e allo stesso tempo un metro di quota oltre i 200 metri vi costerà 3 punti di penalità, pertanto non vi è nessun beneficio che giustifichi motorizzazioni estremamente potenti e costose necessarie per salire molto.

Con questo sistema di calcolo si capisce bene che basterà in futuro spostare la soglia a 150 metri e poi magari a 100 per adeguare il regolamento alle prestazioni dei nuovi modelli che dovessero essere così buone da rendere la gara poco selettiva.

Adesso sommiamo i secondi di volo, detraiamo il malus legato alla quota e aggiungiamo il punteggio di atterraggio, se nella vostra batteria avrete più punti di tutti l'avete vinta ed avrete il 1000, se no avrete un punteggio millesimale proporzionato al migliore della batteria.

Dopo almeno 4 batterie di qualificazione la gara è valida, di solito si disputano almeno 6 voli, spesso 8.

Fatta la classifica delle batterie se la gara lo prevede i primi classificati (il cui numero può variare tra 6 e 14 piloti) disputeranno da 2 a 4 voli di flyoff la cui durata sarà di 900 secondi cadauno.

Se finora siete riusciti a entrare nei flyoff e fare dei buoni punteggi siete davvero bravi!

Ho raccontato il regolamento perché la chiave del successo è lì dentro, nella semplicità l'AMRT evita che qualcuno possa fare il furbo, il fatto che anche la quota fatta a motore spento per inerzia venga conteggiata limita la necessità di motorizzazioni potenti e di strutture particolari, la libertà nella scelta del modello e l'equilibrio nei vari "pesi" dati nel regolamento alla esecuzione del volo.

Non vincerete una batteria se non finite i 600 secondi, ma nemmeno se andate troppo alti oppure atterrate lontano dal centro, è una questione di sensibilità e sintesi, capire il meglio che potete fare nel momento in cui dovete lanciare e misurare il rischio rispetto al meteo ed in ultima analisi agli avversari.

Ho volutamente scritto per ultimo il riferimento agli avversari perché è la variabile meno prevedibile, infatti a volte uno spegnimento non voluto causato da un errore o un problema tecnico porta qualcuno che mai avrebbe spento così a bassa quota a conquistare un mille inaspettato, imprevedibile, quindi anche se siete bravi non siete mai al sicuro, mai far di conto sulle disgrazie altrui in f5j!

I requisiti organizzativi non sono troppo elevati, un campo abbastanza libero in cui ricavare una striscia di erba tagliata larga 20 metri e lunga almeno 70 permette di svolgere la gara senza problemi, se poi avete una pista che usano gli ULM siete a posto.

Come gestione si arriva con le matrici fatte con Gliderscore, i cartellini stampati e un sistema audio minimale, un lettore mp3 che manda in loop tempo di preparazione e tempo di volo e un sistema di PA, due trombe, due altoparlanti, insomma quello che avete e tutto gira.

In Italia ci si cronometra a vicenda, chi ha volato resta sulla base e cronometra il concorrente successivo, questo rende possibile fare gare senza aver bisogno di tanto personale che non è facile da trovare e rende la gara interessante per tutti, infatti restano vicini al concorrente successivo ci si conosce tutti e dati rilevati saranno giusti, essendo il cronometrista un avversario. Per ora questo metodo funziona e non ci sono segnali che facciano pensare di cambiarlo.

Da un paio di anni ci siamo messi in testa di far funzionare la categoria con metodo e dando una veste adeguata e coordinata alle gare, creando un circuito di gare promozionali che abbiamo chiamato Coppa Italia che affianca le gare Internazionali e il Campionato Italiano, portando avanti il sito www.f5j.it aperto qualche anno fa dai ragazzi di Grosseto che ringrazio ancora e ospitato da amico modellista sui suoi server.

Il team di gestione è formato da Massimo Verardi che è il Responsabile di Categoria e Caposquadra presso l'Aero Club d'Italia, da Marco Zubalic che ha fatto tanta attività promozionale in Triveneto e da Fabio Crivellaro che si occupa del sito e della comunicazione.

Fattori di successo a livello globale sono la semplicità di organizzazione, la chiarezza nella classifica, la necessità di spazi modesti e il fatto di essere autonomi nella gestione del volo, non si dipende da trainer, verricelli o altro, arrivi sul campo, carichi la batteria e voli, atterri, leggi la quota e riparti.

L'aver a bordo l'AMRT che registra il volo poi aiuta a ragionare, valutare e migliorare ogni volta che si va a volare, insomma non ci si annoia mai.

L'evoluzione della Coppa Italia è stata importante, nel 2015 abbiamo disputato 5 gare con 38 piloti, nel 2016 5 gare con 40 classificati, nel 2017 7 gare con 55 classificati.

La attribuzione finale della Coppa Italia si svolge effettuando 4 voli di flyoff tra i primi 12 ma per incentivare la partecipazione e la crescita svolgiamo anche una finale tra i secondi 12 classificati in modo da motivare e far divertire tutti quanti.

Quest'anno la finale si è disputata sul campo della Associazione Aquilae a Vigarano Mainarda il cui Presidente è Ruggero Pasqualini, se non sapete chi è peggio per voi, oltre che un Campione è una persona squisita e gentile oltre che competente, ci ha messo a disposizione il campo e due persone per la gestione della gara, grazie ancora.

Ruggero ha deciso di intitolare il Trofeo a Carlo Rambaldi, il babbo di ET, che era un appassionato di modellismo ed è nato a Vigarano Mainarda, alla premiazione la nipote, commossa dalla occasione, ha consegnato il Trofeo nelle mani del vincitore.

La premiazione sportiva è proseguita con i premi ad estrazione che ha sorpreso i presenti, andando oltre ogni aspettativa.

I premi offerti dagli sponsor sono stati davvero graditi da tutti quanti, buoni sconto, altimetri, aeromodelli, servocomandi, libri rari, abbonamenti alle riviste, batterie, eliche in carbonio, utensili, impossibile pretendere di meglio e di più. Grazie davvero a nome di tutti quanti, l'elenco lo trovate sul sito.

Ogni stagione che finisce ci diciamo che sarà difficile fare meglio, ma ci proviamo!

Oltre la Coppa Italia che ha valore promozionale c'è il Campionato Italiano Fai che si disputa con continuità da qualche anno tramite gare ufficiali indette dall'Aero Club d'Italia e nel 2018 si disputeranno in Bulgaria i primi Campionati Europei e nel 2019 i primi Campionati Mondiali, speriamo che venga deciso di inviare una squadra, i piloti bravi ci sono.

Classifiche, regolamenti dettagliati e calendari li trovate sul sito ww.f5j.it

Massimo Verardi

Responsabile di Categoria Nazionale

