

POSSIBILI SVILUPPI NELLA F-1-C

Individuiamo alcuni punti di partenza : -Abbiamo l'essenza, tutta sportiva, di rinnovarci per migliorare ; ciò è l'essenza e il piacere stesso della nostra attività. -Raccogliere il meglio che si vede sulla piazza non basta e non soddisfa. -Le idee nuove nascono anche da noi, occorre però sperimentarle sufficientemente. -Nessuno di noi ha la possibilità di sperimentare su tutti i fronti, con il tempo a disposizione limitato. -Soltanto riunendo le forze di ricerca individuali indirizzate su settori diversi si possono avere miglioramenti globali in un tempo minore. -Occorre una forma di aggregazione che rispetti il nostro innato individualismo, riconoscendolo e premiandolo, altrimenti che divertimento c'è ?

Dopo queste lapalissiane considerazioni, alcune proposte si possono avanzare:

1)- Diverse occasioni di incontro sul campo, extra gare, dovrebbero essere programmate ogni anno. Il confronto delle prestazioni è fondamentale, e soprattutto certi collaudi e misure non possono essere condotti dal singolo : vedi la misura sistematica delle quote raggiunte da un gruppo di lanciatori, o l'efficienza della planata con traino e sgancio di motomodelli, o il rendimento di un'elica FLC montata su un modello VVC appositamente costruito.

2)- Perchè non scrivere le nostre idee, ma soprattutto i risultati delle nostre sperimentazioni e delle nostre misure, corredati da immagini, in un numero unico annuale in vendita in Italia e all'estero, con funzione divulgativa e propagandistica.

3)- Diventare protagonisti attivi e passivi di un "mercato delle parti", dove ognuno di noi mette a disposizione degli altri il meglio delle proprie realizzazioni costruttive, già sperimentate in proprio, o addirittura con una certa flessibilità ai desideri dell'acquirente. I vantaggi degli altri il meglio delle proprie realizzazioni costruttive, già sperimentate in proprio, o addirittura con una certa flessibilità ai desideri dell'acquirente. I vantaggi sono tanti: si risparmia in tempo di sperimentazione evitando di lavorare in molti sullo stesso particolare ; si tratta di una selezione positiva, in quanto sono le prove e le gare a fare emergere le realizzazioni migliori ; induce altre sperimentazioni, nel tempo risparmiato acquistando parti da altri ; è gratificante, perchè chi si è impegnato vede riconosciuto da altri il frutto del proprio lavoro e delle proprie idee ; consente anche a coloro che non hanno la possibilità di impegnarsi in prima persona nelle ricerche, o vogliono accostarsi alla categoria, di assemblare un ottimo modello, per intero o quasi.

Nel complesso, queste proposte mirano a creare una vera e propria scuola di ricerca nel volo libero, aperta a tutti sia come partecipazione che come risultati : non bisogna temere la fuga di tecnologia : chi acquista soltanto può avvicinarsi, ma non certo superare la scuola, proprio come avviene oggi (o fino ad oggi) con la scuola russa.

Non mi sembra fuori luogo quindi verificare anche la possibilità di un sostegno concreto a questa scuola da parte dell'Aero Club d'Italia, da destinarsi ad esempio alle sperimentazioni- incontri sul campo.

E' evidente che la partecipazione a questa avventura può essere affascinante, e portare un'aria di novità nella stagnante atmosfera della categoria, o del volo libero in generale. Certe proposte hanno però un carattere abbastanza rivoluzionario : lavorare allo stesso livello per sé e per gli altri senza paura di divulgare "segreti", comprare e vendere nello stesso tempo il frutto delle idee di ognuno, vedendo nella vendita la ricompensa di un lavoro ben fatto e riconoscendo ad altri lo stesso piacere comprando ; tutto ciò non è cosa da poco. Sarebbe inutile parteciparvi con il bilancino del farmacista, misurando con cura ad ogni passo vantaggi e svantaggi personali .

Occorrerebbe, una volta riconosciuta la validità dell'iniziativa per tutti noi e per il volo libero in generale, parteciparvi per trovare in essa il piacere di fare modelli in un modo nuovo, ciascuno di noi al livello che gli è consentita dal tempo a disposizione, e nel campo che gli è congeniale: in fondo a tutto ciò, deve esserci il nostro gusto di sperimentare, e la soddisfazione doppia che viene dal far bene una cosa e vedere che altri l'apprezzano.

Gianni Rocca

POSSIBILI SVILUPPI NELLA F-1-C
PARTE SECONDA

Abbiamo discusso, nella prima parte, un modo nuovo di prepararsi alle grandi gare. L'individuo, da solo, non riesce più a preparare modelli all'altezza, se non vi si dedica a tempo pieno e non è assistito da un contorno di attrezzature, materiali, tecnologie d'avanguardia. Visto che questo da noi non è possibile, occorre aggregarsi in una specie di gruppo-alveare, che funzioni come una sorta di unico individuo intelligente, votato alla realizzazione del Modello Imbattibile.

Più o meno quello che succede a un centometrista, se vuole progredire dai giochi della gioventù ai grandi meeting internazionali di atletica: se non ha un valente allenatore, uno psicanalista, una equipe medica, un dietologo, un manager di immagine, e non si serve sistematicamente di ormoni anabolizzanti e di autotrasfusioni, ha ben poche speranze di battere i campioni più famosi.

Indubbiamente c'è qualcosa di esaltante in questa progressione di performance, e di spettacolare nelle regole del gioco, ma io ci vedo anche qualcosa di comico: a parte le ~~è~~ indicibili sofferenze del povero centometrista e dei suoi familiari! Pensate alla moglie e ai figli (ormoni permettendo). Ma mi dite cosa gli succede se poi non vince? E pensare che aveva cominciato per divertirsi, gli dicevano: lo sport è salute, un sano agonismo è quello che ci vuole, ti temprà lo spirito e il carattere, corri ragazzo, corri!

Noi non siamo più ragazzi, e questo ci dispiace molto, come vedere che siamo in pochi, e pochi ci seguono a far volare modelli. E se provassimo allora a gettare un granello di sabbia fra quegli ingranaggi, che ci fanno girare da anni attorno a quel progetto, su cui si sono ammassate le complicate furberie di generazioni di aeromodellisti? di sabbia fra quegli ingranaggi, che ci fanno girare da anni attorno a quel progetto, su cui si sono ammassate le complicate furberie di generazioni di aeromodellisti?

Sarebbe bello che una cosa almeno si sottraesse alla logica del "sempre più in altoo!", e che fossimo proprio noi aeromodellisti del volo libero a fermarci un attimo e chiederci cosa stiamo facendo. Già tante sono le ragioni esterne che allontanano dal volo libero; perchè non aprire le classi più prestigiose a un numero maggiore di aeromodellisti, proponendo un tema tecnico decisamente facile?

Intendiamoci subito: non sto affatto proponendo una formula per incapaci, o tanto meno un regolamento che impedisca ai migliori di vincere. Cerco invece di introdurre alcuni cambiamenti motivati, che vedremo punto per punto insieme al modello, e dietro ai quali sta una esigenza fondamentale: un bravo aeromodellista, da solo, impiegando una

quantità ragionevole di tempo e di denaro, deve poter costruire un modello concorrenziale, in grado di figurare al meglio in qualsiasi competizione se ben centrato e ben portato in gara. Chi ha fabbricato un castello motore con una fresa a controllo numerico deve poter temere il concorrente che si è fatto il castello in legno.

Con la sua creatività, o per aver capito come sale e plana un modello, o per il suo senso della gara e delle termiche, in ogni caso a vincere deve essere l'uomo. Lo è già, certo, anche con il regolamento attuale, ma troppo pochi possono esserlo, e quindi pochi si cimentano.

Forse nessun regolamento soddisfa per intero queste esigenze, e certo non lo può per decenni: il tempo gioca a favore delle complicazioni, vuoi quando la buona idea di uno diventa subito patrimonio di tutti, vuoi perchè nel tempo si sviluppa la ricerca sui motori, che a lungo andare finisce con lo snaturare il significato di una formula. Quindi le formule, ogni tanto, bisogna cambiarle, senza tanto ascoltare le proteste di chi ha già i modelli fatti, e minaccia di smettere: per ognuno che smette (sarà poi vero?) ce ne saranno altri che cominciano.

Diamo allora un'occhiata a questo modello e a questa proposta di regolamento per una nuova classe F-1-C:

Cilindrata massima: $1,5 \text{ cm}^3$. E obbligatorio un silenziatore allo scarico, con flusso dei gas ad andamento rettilineo, di lunghezza non superiore a cm 12, la cui uscita mantenga per 2 cm un foro di diametro 3.25 mm.

Peso minimo totale: 500 g/cm^3 di cilindrata.

Carico minimo.... : 20 g/dm^2

Durata massima di funzionamento del motore 10 secondi, con carburante 80 - 20.

Durata massima di funzionamento del motore 10 secondi, con carburante 80 - 20.

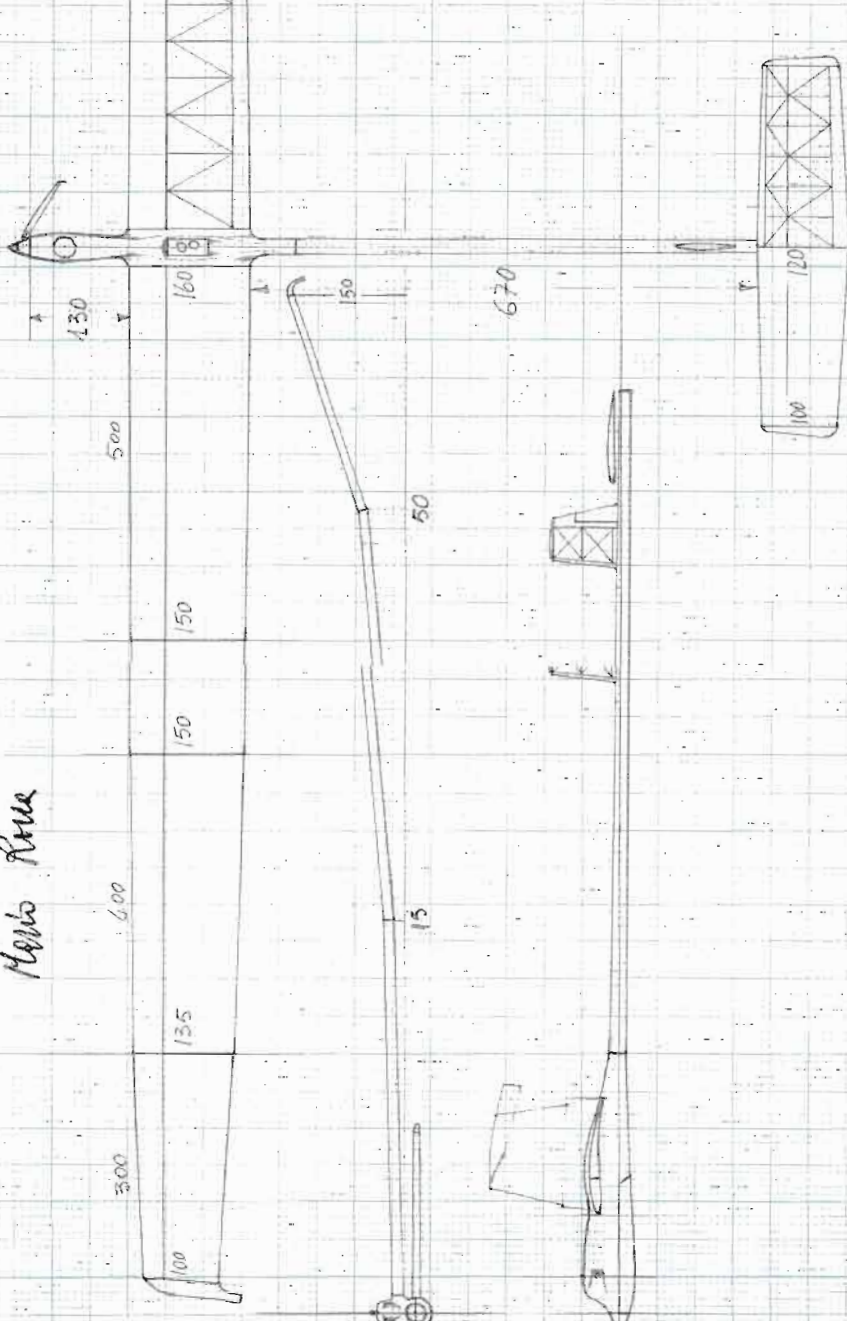
Funzioni operate dal timer dopo il rilascio: non più di 3.

Tempo massimo di cronometraggio 3 minuti.

Mario Rocca

Modello N° 12 - 1992

Modello Riva



Superficie Ala 34.5 dm²
 " Piani 5.5 " "
 " Totale 40.0 " "
 Peso Totale mm. 800 g
 Apertura alare 247 mm
 Corda media 139 mm
 Biconcavo: al 45% della C.M.
 Motore: AD.15, 2.5 eu³

Incidenza: Motore 0°
 Ala sin +2°
 " des. +2.5°
 Piani / Salita +2.5°
 Planata -0.5°

