

AEROMODELLISMO OGGI

=====

SOMMARIO:

- 1)La passione per l'aeromodellismo è la passione per il volo.
- 2)Le macchine volanti dei pionieri dell'aeronautica e dei primi scienziati come Leonardo.(erano aeromodelli)
- 3)La perizia costruttiva,la capacità sperimentale.
- 4)La conoscenza dei materiali.
- 5)Le attrezzature per la pratica agonistica ed applicativa.
- 6)La necessità di tener vive le origini-Andare alle sorgenti.
- 7)Le associazioni e l'organizzazione.(Sicurezza)
- 8)Come nasceva un aeromodellista negli anni 40/50 e come nasce oggi.
- 9)Una storia di Torino.
- 10)Quale futuro?(Cosa occorre tassativamente realizzare per avere maggior coesione operativa e maggior visibilità)

=====

- 1)La passione per l'aeromodellismo è la passione per il volo.

Il volo del più pesante dell'aria soprattutto ha sempre appassionato l'uomo. Peraltro c'è stato da sempre il richiamo anche del più leggero dell'aria,quindi tutta l'aerostatica ed i palloni con navicella sono nel cuore e nella mente dei cultori della storia.

L'aeromodellismo,anche per le dimensioni delle meravigliose macchine volanti e per il loro limitatissimo peso,richiede doti di delicatezza e attenzione particolari e spinge ad un approccio razionale e organizzato di tutta l'attività.

Desidero lanciare un richiamo alla vera sapienza,quella che, aggiungendosi alla ragione umana ,consente di chiarire ogni aspetto e di accettare con serenità il risultato dei nostri sforzi,comunque ed in buona armonia.

Riporto un concetto da Kant che ritornerà sovente in queste note intrecciato con le conclusioni :vogliamo usare la ragione per promuovere la ragione o per distruggere la ragione?

Chi pratica una attività complessa come l'aeromodellismo,chi non può accettare un evento senza la evidenza completa di tutte le cause,non ha certamente dubbi.

Mi è caro inoltre presentare nei primi passi di queste note l'immagine di una speciale Protezione :La Madonna di Loreto,patrona dell'Arma Aeronautica,con in braccio Gesù Aeromodellista.

(A Loreto ha sede il collegio degli orfani dell'arma aeronautica.)

IMMAGINE MADONNA DI LORETO CON GESU' BAMBINO AEROMODELLISTA



Testi di riferimento per la cultura delle origini:

- A) Lew GITLOW The propeller propulsion Science Olimpiad.
- B) Lew GITLOW Indoor flying models.
- C) Stephen DALTON The miracle of flight.
- D) Loris KANNEWORFF Progettiamo gli aeromodelli.

Noi continuiamo a provare emozione quando 20 tonnellate di un caccia staccano le ruote da terra così come quando un veleggiatore, apparentemente silenzioso, sibila tagliando l'aria come un rasoio o un ornitottero vola come un falco.

2) Le macchine volanti dei pionieri dell'Aeronautica e dei primi scienziati con Leonardo (Erano aeromodelli).

L'uomo, prima di salire a bordo della macchina, ha provato a farla volare, ha verificato l'esattezza delle prime intuizioni.

1948-1998-Cinquantenario dell'attività del Gruppo Aeromodellisti FIAT.

Abbiamo organizzato una mostra (ospitata nel Museo dell'automobile).

Alcuni valenti amici hanno realizzato riproduzioni ridotte delle prime macchine volanti, ovviamente tutte funzionanti.

E' stato veramente toccante constatare il richiamo che questa mostra ha avuto verso tutto il pubblico.

3) La perizia costruttiva e la capacità sperimentale.

4) La conoscenza dei materiali.

5) Le attrezzature per la pratica agonistica e applicativa.

Durante gli ultimi decenni abbiamo assistito ad un grande progresso tecnologico e all'impiego di materiali un tempo impensabili.

Pur considerando una solidissima perizia di base anche progettuale, gli aeromodellisti hanno affrontato la conquista del "nuovo" con grande entusiasmo e dedizione.

Ciò che si può vedere sui campi di gara evidenzia con quanta bravura e con quanta umiltà si sono raggiunte prestazioni eccezionali.

Tutte le competizioni aeromodellistiche, ma anche le manifestazioni e le esibizioni non competitive sono diventate molto impegnative.

6) La necessità di tener vive le origini. Andare alle sorgenti.

Nelle quattro opere citate al termine del punto 1) sono frequenti i richiami ai concetti di base dell'aerotecnica, sempre però con espressioni semplici ed intuibili anche da parte di chi non ha una estesa e profonda preparazione teorica.

L'aeromodellismo deve sempre partire dai concetti elementari e intuitivi in modo tale da formare sul praticante una solida serie di certezze sperimentate.

L'adesione alle Associazioni di aeromodellismo storico permette poi anche di

realizzare velivoli rispettando i concetti originari ,nonchè materiali originari,e le prestazioni che si raggiungono continuano ad emozionarci.

Ho recentemente comparato i regolamenti in vigore in Inghilterra (BMFA), in Francia (Modèles Anciens) ed in Italia (AIAS SAM Chapter 62), (SAM 2001- l'Aquilone),nonchè approfondito cronache di avvenimenti nel mondo.

Sono rimasto colpito dall'entusiasmo e la partecipazione che emergono in tutta evidenza.

7)Le Associazioni e l'organizzazione.(Sicurezza)

L'evoluzione dell'Aero Club d'Italia ha portato gli sport e le attività aeronautiche a costituirsi in FSA (Federazioni Sportive Aeronautiche),che sono Federazioni specialistiche.

Occorre sottolineare che l'aeromodellismo sportivo è l'unico caso nel quale il concorrente agonista è anche il costruttore e sovente anche il progettista dello strumento e che la prestazione misurata è la prestazione del team uomo /macchina.

In Italia ci sono 9 FSA e l'aeromodellismo è una di queste.

L'aeromodellismo è raccolto nella FIAM- Federazione Italiana AeroModellismo, a sua volta federata all'Ae.C.I. con il riconoscimento del CONI.

La FIAM ,tramite oltre 150 Gruppi e Club Federati ,ha circa 5000 iscritti.

In Italia ci sono circa 400 aeromodellisti agonisti 300 dei quali iscritti alla FIAM.

Sussistono ovviamente gli Aero Club periferici e, nel nuovo Statuto dell'AeCI è prevista la possibilità, contrariamente al passato, di costituire Aero Clubs monospecialistici.

Grande rilievo è stato giustamente dato all'aspetto "SICUREZZA".

La FIAM ha approntato un manuale della sicurezza che, dopo una fase di applicazione non obbligatoria,entrerà in vigore dal 2008.

8)Come nasceva un aeromodellista negli anni 40/50 e come nasce oggi?

Escludendo il periodo ancora precedente,quando cioè l'aeromodellismo era materia scolastica, nel dopoguerra gli aeromodellisti erano i ragazzi che si appassionavano al seguito dei nomi importanti dell'epoca, i quali quasi sempre al vertice di Gruppi e Associazioni,organizzavano Corsi di Aeromodellismo.

Alcune grandi aziende,tra cui la FIAT, avevano proprie organizzazioni con scuole e strutture relative per la formazione aeromodellistica.

Fino a questo tempo l'aeromodellismo era soltanto Volo Libero e Volo Vincolato Circolare.

Possiamo affermare che l'alimentazione dell'attività ed il proselitismo provenivano quasi esclusivamente dalla formazione e si riferivano a ragazzi in giovane età, intorno alla scolarità delle scuole medie.

Al giorno d'oggi il bacino di riferimento non è più questo.

Oggi intanto dobbiamo tener conto dell'aspetto commerciale per la grande disponibilità di oggetti anche pronti al volo nonchè della diffusione dei sistemi radiocomandati.(con la loro evoluzione)

Anche nel volo libero, nel quale la tradizione del costruire è ancora molto forte ,assistiamo ad una offerta crescente di prodotti sempre più orientati al modello finito.

Noi, nell'area torinese, continuiamo a praticare una formazione basata sull'intervento presso gli istituti tecnici aeronautici , le scuole medie superiori e, quando possibile, con il politecnico.

E' del tutto evidente che al bacino tradizionale dei giovani in età scolare , occorre aggiungere anche una fascia di età più avanzata ed arrivare anche a chi ha già una professione.

Occorre aumentare la visibilità dell'aeromodellismo. La stessa FAI ha previsto nella sezione F6 le cosiddette categorie 'promotional' nelle quali l'aspetto spettacolo è prevalente rispetto all'aspetto competitivo.

Stiamo collaborando con l'Ae.C.Torino per ottenere l'assegnazione dei WAG (World Air Games) previsti nel 2009 con le specialità F6A,F6B,F6D.

La prima conclusione quindi è (ma il dibattito è aperto) che la complessità delle varie soluzioni e la necessità di conoscenze evolute portano verso un bacino di raccolta che comprenda anche professionisti e persone più adulte e mature.

9)UNA STORIA DI TORINO.

Poichè sono convinto che in molti luoghi si siano svolte vicende analoghe, chiedo che questa nota venga considerata come un esempio tra i tanti.

A Torino opera dal 1947 il Gruppo Aeromodellisti FIAT che nel frattempo è diventato il Gruppo Aeromodellisti AexA FIAT (Associazione ex Allievi).

All'inizio erano presenti alcuni grandi nomi del Volo Libero Italiano in qualità di Istruttori quali FEA Guido, PADOVANO Eraldo, MAINA Igino,e, immeritatamente lo scrivente che ora è il presidente del Gruppo.

Si tenevano corsi di aeromodellismo in un contesto perfettamente ed individualmente attrezzato, sfornando circa 20 aeromodellisti per anno che terminavano il corso con le prove in volo ed in competizione del modello o dei modelli costruiti.

Innumerevoli le vittorie ed i titoli di Campionato Italiano,individuali ed a squadre conquistati, così pure le partecipazioni alla Squadra Nazionale per i Campionati del Mondo, con ottimi piazzamenti.

L'attività era, dati i tempi, solo Volo Libero e Volo Vincolato Circolare. L'equipaggio Padovano-Schirru vinse la famosa Mille Giri di Lugo nel team-racing.(1958)

Oggi la realtà vede ancora il Gruppo presente in tutte le categorie Volo Libero (compreso l'Old Time e l'Indoor) e le categorie Radiocomando per i veleggiatori da velocità,durata,pendio.(F3B,F3K,F3J,F5B,F5F).

In queste ultime categorie esprime la maggioranza,(tre elementi su quattro) della Squadra Nazionale Italiana, nonchè il Capo Squadra con l'ing.Claudia Lanino Tucci.(Vedi anche l'apporto tecnico per l'argomento "Batterie" con la memoria presentata all'ultimo Convegno di Tecnica Aeromodellistica-Milano-26 Novembre 2005.)

Il Gruppo ,che vanta una trentina di Soci attivi , è quasi interamente iscritto alla FAVLI-Società Italiana del Volo Libero quindi alla FIAM-Federazione Italiana Aero Modellismo. E quindi molto sensibile all'argomento 'GIOVANI' e loro formazione.

In particolare con un Istituto Medio Superiore, ogni anno, viene sviluppata la costruzione di un HLG, coinvolgendo una sessantina di ragazzi e ragazze, che, al termine del corso (inclusa preparazione teorica), effettuano una competizione al Parco delle Vallere.

Analogamente vengono realizzate iniziative con una trentina di elementi per anno nell'ambito dei dipendenti FIAT e con 120 elementi per anno con le prime e seconde classi dell'Istituto Tecnico Aeronautico.

Inoltre, nel periodo invernale vengono svolte sei competizioni di Volo Libero, in collaborazione con il Gruppo AGO Torino, sui campi di Crivelle (Club La Cloche) e Tetti di Rivoli (Gr:VST-Volare su Tetti).

Sono ovviamente disponibili regolamenti, informazioni, notizie, per chi fosse interessato.

Naturalmente è ovvia la partecipazione a Mostre ed eventi specializzati.

Concludo la "STORIA" precisando che le attività sono svolte sotto l'egida FIAM e che nel 1999 abbiamo raccolto dagli amici ferraresi il testimone per la prosecuzione della FAVLI e che, consequenzialmente siamo attivi nei rapporti con l'Ae.Club, con le Associazioni di aeromodellismo storico e del Volo Indoor.

10) QUALE FUTURO?

Cosa occorre tassativamente realizzare per avere maggior coesione operativa e maggior visibilità? Intanto prendiamo atto che il circolo composto da:

- 1) Titolo aeronautico (L'attestato di aeromodellista)
- 2) Manuale della Sicurezza
- 3) Omologazione dei siti di volo
- 4) Varie consequenzialità dovute alle varie licenze e alle varie condizioni assicurative si sta gradualmente stringendo, rinforzando la Federazione Aeromodellistica, (cioè la FIAM), come unico soggetto gestore dell'attività sotto qualunque titolo e come unica autorità delegata dall'Aero Club Nazionale.

Personalmente mi auguro che il vertice della Federazione che opererà nel prossimo futuro sia orientato a favorire il passaggio verso tale riconoscimento.

Tutto questo premesso e premesso che il dibattito è aperto proviamo ad elencare le constatazioni/conclusioni dei ragionamenti fin qui condotti.

- 1) I risultati prestazionali di rilievo, soprattutto nel Volo Libero sono oggi ottenuti da veri professionisti, in alcuni casi veri scienziati del volo. In molti casi essi mettono in gioco anche notevoli risorse finanziarie. "Questi sono tutti, salvo eccezioni, non più giovanissimi.
- 2) Occorre prendere atto della proliferazione, prevalentemente R/C, di prodotti pronti al volo o quasi, ottenendo che l'importanza di costruire e la propensione a costruire si sono spostate nella scala dei valori. L'aeromodellista del futuro sarà prevalentemente un tecnologo gestore di mezzi sofisticati.
- 3) Il volo libero nelle diverse categorie è divenuto via via il terreno più complesso e faticoso per l'effettuazione delle competizioni.

- 4) Il bacino di raccolta deve essere più variegato e proporzionato alle età, deve essere raccordato in tempo reale con le disponibilità commerciali man mano che si evidenziano e deve essere sollecitato dall'effetto di eventi di grande ed innovativa visibilità.
- 5) L'effetto trascinalimento dovuto all'esempio, da solo, non è più sufficiente. Occorre una organizzazione che, in modo razionale, riconosciuta la scintilla della passione tra coloro che sono stati coinvolti nell'aeromodellismo, ottenga e promuova la crescita individuale delle rispettive attitudini, attese, soddisfazioni.
- 6) Rispetto soprattutto alle altre Nazioni europee, (Francia, Germania, Ungheria, Slovenia, Inghilterra, ecc) la presenza italiana di junior nelle competizioni è insignificante.
- 7) Con riferimento alle cifre riportate al punto sette il confronto tra la FIAM e la FFAM francese è 5000/25000.

ALLORA CHE FARE?

Il dibattito è aperto.

Rimando a quanto dibattuto in occasione dell'Assemblea FIAM di Luino, dell'Assemblea FAVLI di Reggio Emilia nonché delle altre occasioni di dibattito in coda o durante le competizioni internazionali.

Ricordo che la FAI ha inserito nello Sporting Code Aeromodelling 2007 le categorie cosiddette "promotionals" :

- F6A Artistic aerobatics (outdoor)
- F6B Aeromusicals (indoor)
- F6C Helicopter Artistic Aerobatics
- F6D Hand Thrown Gliders

Invito tutti gli amici a dar vita ad un dibattito di proposte che, opportunamente elaborato dopo il Convegno costituisca una piattaforma per un piano del FUTURO.

Sandro SCHIRRU. Torino Maggio 2007.