



RIACCENSIONE SI O NO?

Cari amici piloti f5j,

sebbene la nostra categoria stia esplodendo, avendo in tutto il mondo un successo enorme, le norme che la regolano possono diventare uno stimolo oppure un limite allo sviluppo e di conseguenza alla diffusione. Sono state scritte molto tempo fa e nel frattempo sono cambiate molte, moltissime cose...

Dobbiamo dare atto che introdurre un sistema che premia o penalizza la quota a cui si inizia il volo misurandola tramite un piccolo circuito elettronico imbarcato è stata una scommessa molto azzardata visto che si parla di "qualche" anno fa e che i dispositivi erano solo dei prototipi.

Poi, che dire della regola antizoom? Un vero uovo di Colombo il fatto di considerare la massima quota raggiunta dal modello nell'intervallo di tempo che intercorre tra il momento della accensione del motore e 10 secondi di tempo oltre lo spegnimento, geniale! Tanto geniale che a volte siamo costretti a cercare di non salire in termica per quei fatidici 10 secondi che potrebbero costare cari.

Il regolamento si presta a facili aggiustamenti futuri, basta aumentare la penalità per ogni metro di quota e portarla da 0.5 punti a 1 punto per far cambiare le cose, oppure abbassare la soglia dei 200 metri di quota oltre i quali ogni metro di quota costa 3 punti, a 150 o 100 per esempio, insomma una grande lungimiranza da parte di chi lo ha redatto.

Nel documento precedente ho cercato di chiarire alcuni punti del regolamento a favore di tutti ma anche rivolto a chi è arrivato da poco e merita un aiuto per integrarsi senza difficoltà.

Ora i vorrei condividere con voi il mio pensiero rispetto alla norma più discussa: Il divieto di riaccendere il motore per poter evitare un fuoricampo certo.

La normativa vigente Fai F5J prevede che l'altimetro (chiamato tecnicamente AMRT), una volta che il motore sia spento, per volontà del pilota o per il superamento del tempo limite di accensione del motore (da regolamento non oltre 30 secondi dalla accensione), non possa più riaccendere il motore in nessuna maniera.

Dallo spegnimento in poi il modello si comporta come tutti i veleggiatori, plana e basta, se si atterra molto lontano dal campo ed oltre 75 metri dal punto di decollo il lancio viene considerato nullo, il punteggio del concorrente diventa zero punti.

Il pensiero di chi non conosce la f5j di solito è che nella f3b ed f3j non si riaccende e va benissimo così... d'altra parte il motore su f3b ed f3j non c'è proprio... a me sembra una risposta poco consistente e poco qualificata.

Realisticamente bisogna dire che una gara di f3j o f3b richiede spazi di cui spesso non si dispone e che in Italia sono quasi impossibili da trovare e che questo fatto sta penalizzando molto il numero di gare e la possibilità di allenarsi da parte degli sportivi.

Altri dicono che le regole sono fatte per essere rispettate, su questo siamo d'accordo ma vanno anche fatte evolvere e migliorare, insomma vorrei cercare di far chiarezza e di aiutarvi a capire meglio cosa comportano.

Alcuni poi per sostenere che la riaccensione è un fattore negativo o addirittura pericoloso sostengono che se esiste un rischio di danneggiare il modello il pilota ne terrà conto e si prenderà meno rischi, questa è la teoria più fantasiosa di chi non è mai stato in grado gareggiare davvero ad alto livello o di chi vuole un po' furbescamente difendere il suo status di vincente cercando di osteggiare chi pian piano si sta faticosamente facendo spazio.

Un pilota di alto livello quando compete lo fa per esprimere al meglio le sue capacità, non pensa alle conseguenze di un errore, cerca di massimizzare il suo punteggio, non si interessa del fatto che potrebbe danneggiare il modello ma la mente è concentrata nel cercare di risolvere con successo una situazione critica.

Il modello cercherà di salvarlo quando ormai ha perso le speranze di ottenere un buon punteggio.

In 30 anni di competizioni ho assistito come aiutante, Team Manager o pilota a forse un migliaio di lanci all'anno, Campionati Italiani, Mondiali, Europei e le cose vanno sempre in questo ordine, prima faccio ogni cosa possibile per il punteggio, poi salvo il modello evitando di danneggiare cose o persone.

Se quando ormai tutto è perduto ho la possibilità di riaccendere il motore e tornare entro il perimetro del campo se ne guadagna tutti in salute e sicurezza.

Ci sono quindi molti aspetti correlati in ogni norma del regolamento, proverò qui ad indicare quali sono le linee guida che ritengo debbano essere seguite per continuare a crescere e mantenere alto l'interesse per questa bellissima categoria.

Nelle gare di Coppa Italia si è deciso di dare l'opportunità di riaccendere il motore per poter riportare in campo il modello, se si accende il motore per rientrare si applica la stessa penalità come se si fosse atterrati oltre i 75 metri. Credo che sia abbastanza evidente che non c'è alcuna differenza se si prendono zero punti atterrando dove capita oppure sempre zero punti ma si rientra in sicurezza nel campo di volo.

Dopo ormai anni di gare e centinaia di voli dobbiamo dire che non abbiamo avuto nessuna evidenza negativa, ma solo positiva, zero incidenti, nessun problema se altimetro e regolatore sono ben impostati. Questa decisione ha valenze molto importanti, decidete voi stessi in funzione della vostra sensibilità quale sia più importante, per me lo sono tutte.

- Equità della competizione;
- Sicurezza verso cose e persone che stanno attorno al campo e rispetto verso chi ci ospita ed organizza le gare.

RIACCENSIONE: IMPATTO DELLA NORMA

- ***Equità della competizione***

Vediamo che impatto ha sull'equità, tutti vogliamo che la competizione sia imparziale e che la classifica rispetti **"il più possibile"** le capacità e l'impegno del concorrente, minimizzando l'effetto fortuna.

Come si fa a mettere insieme capacità e disponibilità diverse?

Visto che non abbiamo accesso a contributi economici per aiutare chi ha talento ma non ha i mezzi, allora ritengo sia una necessità trovare delle soluzioni semplici ma efficaci per mettere **"il più possibile"** tutti sullo stesso piano.

Definiamo prima a gradi linee quali capacità entrano in gioco nel piazzamento:

- Talento e forma fisica: ci si può allenare, si possono mettere occhiali ma ognuno di noi ha un limite ed una curva temporale, per un po' si migliora, poi si usano l'esperienza e l'allenamento per difendersi, ma prima o poi si dovrà far largo ai giovani di talento;

- Possibilità di allenarsi e confrontarsi: il tempo è tiranno e gli impegni pressanti per tutti, serve passione e sacrificio;
- Possibilità economiche: qui si apre un mondo di diversità, chi ha tempo e capacità magari cercherà di farsi i modelli da sé; chi ha soldi e manca di tempo dovrà cercare sul mercato le sue risposte; chi è molto bravo ed è un pilota e riesce ad avere un sponsor che in tutto o in parte copra i costi è molto avvantaggiato. Eh, già, qualcuno ha dei rapporti privilegiati con i produttori che si traducono nella maggior parte in prezzi di favore e materiali aggiornati anno per anno.

Se i primi due punti sono poco o affatto influenzabili tramite una norma di regolamento, il terzo invece si presta a qualche ragionamento in più.

Che abbiamo piloti talmente bravi da riscuotere la fiducia e l'aiuto da parte dei produttori per noi è un onore e un vanto, non un problema, non vanno osteggiati ma ammirati.

Evidentemente ognuno di noi, quando danneggia un modello ha una reazione diversa, saremmo portati a pensare che un pilota sponsorizzato dia meno importanza alla cosa, non è del tutto vero, si ha un rapporto di fiducia col mezzo e non lo si rimpiazza mai volentieri.

Ma l'impatto economico resta meno elevato e in ogni caso è soggettivo, dipende dalle possibilità e da come ci si rapporta con il denaro, nulla di più personale.

Secondo la mia esperienza è molto importante che il rischio di danneggiare un modello sia minimizzato e non entri a far parte delle variabili in gioco, inoltre quando ci rivolgiamo ai giovani Junior diventa ancora più importante perché dipendono dai genitori, è d'altra parte vero che se sono troppo prudenti non cresceranno mai, ma se rischiano troppo sono guai...

Se accettiamo la riaccensione potremo escludere molti rischi e gareggiare alla pari con chi ha un supporto da parte dei fabbricanti.

Infatti ognuno potrà rischiare come tutti i privilegiati senza sentirsi penalizzato, volare come meglio è capace senza rischiare qualche migliaio di euro.

- ***Sicurezza verso cose e persone che stanno attorno al campo e rispetto verso chi ci ospita ed organizza le gare***

Inutile commentare a lungo questo tema, è chiaro a tutti che non vogliamo avere incidenti e discussioni con nessuno, proprietari di campi e terreno adiacenti, automobilisti di passaggio e persone.

Purtroppo non possiamo godere degli spazi di cui godono altri paesi, non abbiamo aeroporti dismessi a disposizione e non abbiamo nessuna area apposita, dobbiamo convivere con l'orografia del nostro Paese e chiedere sempre ospitalità ai gruppi che organizzano le competizioni. Non vogliamo che ci siano modelli atterrati fuori dal perimetro a noi assegnato, se riaccendi il motore prendi uno zero esattamente come se fossi atterrato oltre i 75 metri ma senza i rischi di un atterraggio non voluto.

Purtroppo le altre categorie del volo veleggiato non hanno il motore ausiliario e non possono approfittarne ed è un vero peccato!

Come potete vedere la mancanza di spazi adatti le sta limitando sempre di più e risulta sempre più difficile trovare spazi e club adatti a disputare le competizioni.

La scelta di consentire la riaccensione ha permesso finora di non avere rotto o perso modelli inutilmente e di non avere avuto controversie con chi ci ospita.

Inoltre abbiamo portato la competizione ovunque ci fosse attenzione e ricettività nei confronti della categoria, compreso campi molto piccoli, o circondati da ostacoli di vario tipo.

Spesso noi agonisti dimentichiamo che chi organizza le gare ha delle responsabilità rispetto alla sicurezza e non teniamo conto che senza chi ci mette a disposizione il campo, il lavoro e qualche soldino le gare non ci sarebbero proprio, quindi dobbiamo avere il massimo rispetto per chi ci fa giocare anche se ciò comportasse il dover togliere o ridurre qualche aspetto della gara.

In passato ho assistito a qualche incidente, sia con danni solo materiali che con persone e non è stato facile né sul momento che dopo, ci sono anche le assicurazioni ma è sempre meglio che non accada nulla.

Nel caso che il motore venga riacceso, sul display degli AMRT non viene indicato nessun numero di metri e sul file viene inserito un flag che indica chiaramente la riaccensione del motore.

Il rischio che il concorrente corre utilizzando un AMRT con firmware che prevede la riaccensione è quello di accendere il motore senza volerlo, rovinando la propria prestazione, dovrà programmare la sua radio in modo che non succeda inavvertitamente.

Nel prossimo futuro credo che ci saranno dei miglioramenti ed implementazioni che faranno diventare gli AMRT sempre più "intelligenti", precisi e affidabili, di questo ne parleremo più avanti.

CONCLUSIONI

Credo che la riaccensione sia un elemento di equità e sicurezza, funzionale e necessario alla crescita della categoria come numero e qualità dei praticanti.

Bologna 24 marzo 2017

Saluti e grazie a tutti

Massimo Verardi