

Regole Locali RSN per la disputa delle Competizioni di Campionato Italiano cat.F3J

Per le gare di Campionato Italiano F3J si farà riferimento al Regolamento Sportivo in inglese in vigore al momento della effettuazione della gara stessa.

A seguire vengono indicate le "Regole Locali" da applicarsi alle gare di Campionato Italiano F3J.

PREMESSA

Su richiesta dei singoli organizzatori, effettuata formalmente al Responsabile di Categoria e pubblicata sul regolamento di gara, solo le gare valide per il Campionato Italiano cat. F3J e cat. F3J/Esperienza, potranno avvalersi delle seguenti deroghe al regolamento internazionale:

Nota 5.6.1.4 b)

Nelle gare valide per il Campionato Italiano ogni pilota può avere solo un aiutante che lo segua durante il volo, effettuando le operazioni di lancio e la gestione del verricello, se il pilota non le effettua autonomamente; un ulteriore eventuale aiutante potrà solo recuperare il cavo dopo il traino, dal rinvio al verricello, e provvedere alla gestione del cronometraggio del volo.

Solo il primo aiutante sarà autorizzato ad interagire con il pilota durante lo svolgimento del volo; il secondo aiutante, se non impegnato nella fase di recupero del cavo, dovrà rimanere per tutta la durata del volo sopravvento all'esterno di un cerchio di 15 metri di raggio dal centro di atterraggio.

Nota 5.6.2.2 a)

Il posizionamento dei verricelli lungo la linea di lancio dovrà essere effettuato per gruppi, come da matrice di lancio, in uno spazio di larghezza non superiore a cinque (5) metri in mezz'ora all'asse della linea di lancio assegnata.

L'interasse fra le linee di lancio non dovrà essere inferiore a 18 (diciotto) metri in modo da garantire maggior sicurezza nella fase di decollo.

Prima dell'inizio dei lanci di finale (qualora previsti) saranno concessi 30 (trenta) minuti per riposizionare i verricelli dei finalisti.

La disposizione della linea di partenza è decisa dal Direttore di gara in relazione alla direzione del vento dominante. Il Direttore di gara deve spostare la linea di partenza nel caso in cui il vento dominante ruoti di oltre 120° rispetto alla direzione iniziale.

Nota 5.6.4 a)

In caso di scontro in volo verrà accolta la richiesta di re-fly da parte del o dei concorrenti dopo che la Direzione di gara avrà potuto verificare la veridicità dell'evento. Non saranno pertanto accettate richieste di re-fly da parte di un singolo pilota senza prima aver avuto la conferma dell'altro pilota coinvolto, anche se lo stesso non ha richiesto il re-fly.

Nota 5.6.4 1), 2), 3)

Il nuovo tempo operativo viene accordato al concorrente solo con il suo gruppo originale al termine del lancio in corso, data la difficoltà a gestire, con le postazioni fisse dei verricelli, le opzioni 1 e 2 del regolamento internazionale

Nota 5.6.8.1

Il modello deve essere lanciato entro 3 metri di distanza dal verricello e comunque all'interno del corridoio di lancio di 6 metri contrassegnato dall'organizzazione

Nota 5.6.8.2

Il lancio del modello, solo nelle gare valide per il Campionato Italiano, sarà effettuato unicamente con il traino mediante verricello elettrico conforme alle norme riportate al successivo articolo 5.6.8.3.Bis

5.6.8.3 Bis Verricelli elettrici, batterie e cavi di traino

a) Il verricello elettrico deve utilizzare obbligatoriamente un motore Magneti Marelli da 12 V – 0.8 KW modello E80E o modello E95 - 08 (FIRE vecchio tipo). L'asse della o delle pulegge, nel caso di verricelli abbinati su un'unica struttura di supporto, nonché quello della puleggia di rinvio, non devono superare i 50 cm di altezza da terra. Il verricello deve essere costruito con parti mobili in metallo, con la puleggia a sbalzo di 50 mm di diametro e 94 mm di larghezza (con tolleranza del $\pm 5\%$) e deve incorporare un sistema a ruota libera, con cuscinetto a rotolamento unidirezionale, che impedisca lo svolgimento del cavo durante il traino. La batteria deve alimentare il verricello mediante un interruttore azionato magneticamente o meccanicamente. E' vietato l'uso di qualsiasi dispositivo elettronico fra il motore del verricello e la batteria. Un concorrente può scambiare i vari elementi come desidera, purché il verricello risultante sia conforme alle regole.

b) Le batterie devono essere a soluzione acida liquida. Sono vietate quelle per applicazioni speciali ad acido gelatinoso. La somma dei lati non deve essere superiore a 60 cm, con tolleranza del 2%. Non sono da considerare, per la misura della somma dei lati, eventuali flange, supporti o maniglie, ma solo le dimensioni reali della batteria, come da schema allegato (F3J-misurazione batteria verricello). La batteria dovrà inoltre avere una potenza massima di spunto di 800 A EN ed una capacità massima di 80 Ah. Il concorrente che ha la batteria non conforme viene escluso dalla gara, salvo sostituzione immediata con altra batteria in regola.

c) Il cavo, di lunghezza non superiore a 300 m, deve essere munito di paracadute con superficie minima di 5 dmq, che non deve essere collegato al modello, rimanendo inattivo fino allo sgancio del cavo. La puleggia del rinvio del verricello sarà posta a 150 m dalla linea di partenza.

Per ancorare al meglio a terra il sistema di traino occorre usare lo stesso tipo di controventatura che si usa con il picchetto da traino a mano (vedasi art. 5.6.8.3.c) e relativo disegno.

d) Subito dopo lo sgancio del modello, ogni concorrente è obbligato ad avvolgere immediatamente il cavo, fino a quando il paracadute non sia in prossimità del rinvio, pena l'annullamento del lancio con punteggio 0.

Nota 5.6.11.5

Le gare valide per il Campionato Italiano, saranno omologabili se verranno effettuati almeno 3 lanci di quelli previsti dal regolamento di gara.

Nota 5.6.11.6

Sarà discrezione degli organizzatori stabilire, nella pubblicazione del regolamento, se la gara dovrà disputarsi su uno (1) o due (2) giorni.

Se la gara sarà effettuata su due giorni, con un numero di lanci di qualificazione pari o superiore a sei (6), saranno effettuati due (2) lanci di finale (fly-off); ai quali parteciperanno i classificati con i punteggi più alti in numero pari al numero delle basi previste dalla matrice di lancio con un minimo di cinque (5).

Potranno non essere effettuati i lanci di finale se la gara sarà svolta in una sola giornata o con meno di sei(6) lanci effettuati.

Nota 5.6.11.7

Ai fini della classifica del Campionato Italiano si rapportheranno i risultati finali di ogni gara a mille (1000) Nelle gare in cui verranno effettuati i lanci di finale (fly-off) verrà aggiunto al punteggio millesimale ottenuto nei lanci di qualificazione, cioè punteggio del vincitore dei voli eliminatori = 1000, punteggio del concorrente = punteggio conseguito nella gara / (diviso)punteggio vincitore gara X (moltiplicato) 1000, un “bonus” ai primi cinque (5) classificati dei lanci di finale.

Il “bonus” è determinato in misura fissa con lo stesso criterio utilizzato nelle gare del circuito Eurotour:

30 millesimi al primo classificato

20 millesimi al secondo classificato

15 millesimi al terzo classificato

10 millesimi al quarto classificato

5 millesimi al quinto classificato

Ottenuti i nuovi millesimi dei primi 5 classificati nei lanci di finale, tutti i risultati verranno nuovamente riparametrati a mille (1000) onde permettere di sommare, uniformandole, gare effettuate con o senza lanci di finale, per la determinazione della classifica finale del Campionato Italiano.

Il vincitore della gara sarà il concorrente risultato primo nei lanci di finale (fly-off) ; questi potrebbe anche non essere il concorrente che avrà ottenuto il punteggio millesimale complessivo più alto.

Nota 5.6.12.4

Nella composizione dei gruppi di volo si userà un sistema a “Teste di serie”.

Ogni base dovrà ospitare un pilota risultato nelle prime posizioni nella classifica di Campionato Italiano dell’anno precedente.

Pertanto se la gara prevede 6 basi di volo in ogni base sarà presente uno dei piloti classificatosi nel Campionato Italiano dell’anno precedente nelle posizioni dall’1 al 6 ; qualora uno o più piloti classificatosi nelle prime 6 posizioni nel C.I. dell’anno precedente sia assente si procederà nella definizione delle “Teste di serie” con le posizioni a seguire.

I piloti “Teste di serie” restano invariati per tutte le gare previste per il Campionato Italiano dell’anno.

In alternativa sarà possibile procedere ad una gestione delle matrici che consenta uno scontro bilanciato (inteso come numero di scontri diretti) fra i piloti “teste di serie” definiti secondo i criteri sopra riportati.

La scelta sul criterio da seguire (1 pilota “testa di serie” per base oppure gestione bilanciata delle matrici) sarà a discrezione del Responsabile di Categoria.

Nella definizione dei gruppi di volo si cercherà per quanto possibile di recepire le indicazioni previste ai punti a) , b), c) dell’articolo 5.6.12.3 e cioè cercare di avere il minimo di slot per ogni round con un massimo di piloti per ogni slot, dunque preferire matrici rettangolari alle matrici quadrate.

Nota 5.6.12.5 REGOLE PARTICOLARI PER LA CATEGORIA F3J/E (ESPERIENZA)

1) Scopo

Gli organizzatori delle gare di veleggiatori F3J sono invitati ad organizzare in concomitanza anche una gara per la categoria "Esperienza",
Scopo di questa categoria è di avvicinare coloro che, già abili nel pilotaggio, abbiano il desiderio di provare a gareggiare nel volo in termica, con i piloti più esperti, senza necessità di possedere le tessera FAI per un primo anno di ambientamento.

2) Regolamento

Il regolamento è basato su quello ufficiale della categoria F3J, con le modifiche appresso riportate ai vari articoli:

5.6. Obiettivo - Invariato tranne che per la categoria Esperienza non verranno effettuati i voli di Finale (fly-off) se previsti e la classifica finale terrà conto dei soli voli dei rounds eliminatori.

5.6.1.1 Definizione di veleggiatore radiocomandato - Invariato.

5.6.1.2 Fabbricazione dei modelli - Invariato.

5.6.1.3 Caratteristiche dei modelli, con le seguenti modifiche:

5.6.1.3/bis Partecipazione (articolo aggiuntivo)

a) Nella categoria F3J Esperienza è ammessa la partecipazione di tutti gli aeromodellisti italiani, anche non in possesso della licenza sportiva FAI, ai sensi dell'art. 2.12.3, purché in possesso di una valida copertura assicurativa - da esibire all'atto dell'iscrizione .

b) Per ogni anno verrà effettuata una classifica ufficiosa di Campionato Italiano Esperienza, prendendo in considerazione la somma dei punteggi normalizzati a 1.000, delle gare effettuate con lo scarto di uno, se le gare effettuate saranno più di due, usando lo stesso metodo che si usa per il calcolo del punteggio di lancio.

Cioè punteggio del vincitore = 1000, punteggio del concorrente = punteggio conseguito nella gara/punteggio vincitore gara X 1000.

Essendo comunque la F3J/E una categoria ufficiosa, il titolo di C.I. non sarà ufficializzato dall'AeCI e non sarà rilasciato alcun riconoscimento.

c) Qualora i concorrenti della categoria F3J Esperienza siano in numero maggiore od uguale a cinque (5) potranno essere effettuate delle batterie con la partecipazione dei soli concorrenti Esperienza.

Qualora i concorrenti siano in numero inferiore a cinque gareggeranno nelle stesse batterie con i piloti Fai ma avranno una classifica separata ottenuta sommando i punteggi millesimali ottenuti in ogni singolo volo.

In quest'ultimo caso, qualora un concorrente Esperienza vinca una batteria ottenendo pertanto un 1000, il risultato della batteria sarà conteggiato senza considerare la presenza del pilota Esperienza vincitore della batteria ma considerando come vincitore il primo pilota Fai classificato.

Il concorrente Esperienza, per la separata classifica Esperienza, avrà in ogni caso assegnato per questo volo il punteggio di 1000 ottenuto.

L'effettuazione di una batteria di soli concorrenti Esperienza, come indicato al comma uno, sarà comunque a discrezione del Responsabile di Categoria

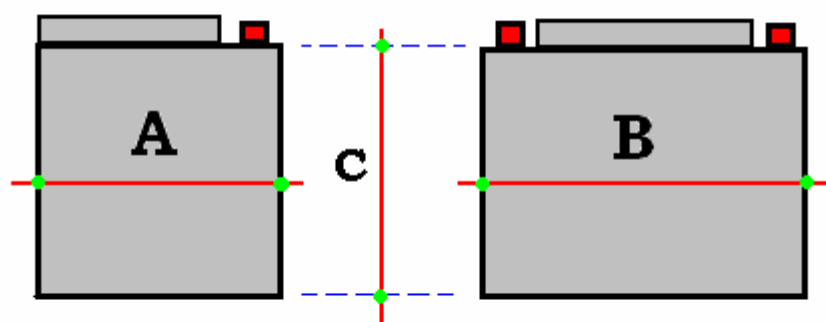
5.6.1.4 Concorrente ed aiutanti

a) Invariato.

b) Invariato.

c) Invariato.

F3J - misurazione batteria verricello



$$A + B + C = 61,2 \text{ cm.}$$