

Federación Argentina de
Aeromodelismo

WWW.FAA.ORG.AR



REGLAMENTO

CLASE: MOTOVELEROS

CATEGORIA: NACIONAL

FECHA DE VIGENCIA: Desde 01/01/2015

1) MODELOS Y EQUIPAMIENTO

a) Modelo:

Alas: Solo podrá utilizarse en su construcción madera y poliestireno expandido (tipo Telgopor). La envergadura permitida es libre.

Materiales de recubrimiento permitidos: Papel Japonés, Silkspan o similares y termocontraíbles. El uso de materiales compuestos tales como fibra de vidrio, kevlar, carbono o similares se permite únicamente como refuerzo o fabricación del larguero principal del ala.

Fuselaje y empenajes: Construcción libre.

b) Motor: hasta .15 c.i. (2.5 cc.) de cilindrada solo de tipo glow-plug de bujía incandescente.

c) Radio: Se podrán utilizar solo dos servos y dos canales operativos. Comando: elevador y timón o elevador y alerones UNICAMENTE.

c 1) Es obligación de los participantes ***disponer de dos frecuencias distintas*** en el caso de emisoras FM. La organización del concurso puede demandar el cambio de dichas frecuencias durante el concurso, a los efectos de evitar inconvenientes para la organización de las sucesivas rondas. Dicho cambio deberá ser efectuado con 15 minutos de anticipación al comienzo de la ronda respectiva.

c 2) Se prohíbe el uso durante el vuelo de cualquier sistema de transmisión de información, del modelo al piloto, tales como sistemas de telemetría u otros similares.

d) Combustible: Se utilizará UNICAMENTE el denominado FAI compuesto de 20% aceite de ricino equivalente al Castrol M y/o aceite sintético y 80% metanol grado comercial. Será provisto en cada competencia por la organización y deberá obligatoriamente ser utilizado por todos los pilotos.

Será tarea del cronometrista verificar antes de cada vuelo el vaciado del tanque y manguera del modelo del participante y posterior llenado con combustible provisto por la organización.

e) Tanque y manguera: de 4 c.c. homologados y provistos por la F.A.A. El largo total de la manguera utilizada no deberá superar los 12 cm. (admisión y venteos). No se permite el uso de filtros de combustible ni uniones en la manguera que prolonguen la misma. El tanque y las mangueras deberán estar ubicados en un lugar accesible y a la vista para su rápida verificación y control. El tanque debe ser utilizado como lo provee la FAA y no puede modificarse. En el Concurso Nacional anual, organizado por la FAA las mangueras a utilizar por todos los pilotos será provista por la FAA.

f) Está prohibido cualquier sistema para transmitir información al piloto desde el modelo

g) Cualquier tipo de lastre debe estar alojado en el interior del modelo.

2) PARTICIPANTES

a) Se permiten hasta 2 (dos) participantes por modelo salvo en el Concurso Nacional anual, dónde solo se permitirá un participante por modelo.

3) COMPETENCIA

a) Vuelos: La cantidad de los mismos será determinada por el Director de la competencia, sobre la base de la cantidad de inscriptos, condiciones del tiempo, etc., antes de comenzar el concurso solamente se podrán agregar o quitar rondas a las previstas con el acuerdo de todos los competidores. Como mínimo se harán dos rondas completas para que la competencia sea válida.- Si se realizaran más de tres rondas, se deberá descartar la peor de cada participante. Los competidores serán combinados en grupos mediante un sorteo de acuerdo con las frecuencias de radio utilizadas, para permitir el mayor número de vuelos simultáneos. El sorteo debe ser de tal manera que, en lo posible no haya competidores de un mismo país o club en un mismo grupo. El orden de vuelo de los distintos grupos también se establece mediante sorteo.- Un diferente orden de largada debe ser utilizado en cada ronda.- En cada ronda debe cambiarse la composición de los grupos, a fin de lograr distintas combinaciones de competidores.

b) Se podrán realizar tantas tentativas como el competidor quiera, y se considerará vuelo oficial al último realizado y cronometrado.

c) El tiempo de trabajo será de 12 minutos y su comienzo será anunciado por el Director de la competencia mediante una señal sonora. En dicho lapso de tiempo, el participante deberá arrancar el motor, realizar su vuelo, y detenerse en tierra antes que el mismo expire. Se avisará cuando falte un minuto para finalizar el tiempo de trabajo.

d) A los efectos del computo del tiempo, cada vuelo comenzará cuando el modelo abandona la mano del competidor o su ayudante, y finalizará en el momento de detenerse en tierra o perderse

de la vista del cronometrista por mas de 10 segundos (se aclara que la pausa de 10 seg. se tendrá en cuenta en el caso que el modelo quede oculto detrás de un obstáculo en tierra y no se detendrá el cronómetro si el modelo se pierde en una nube). En este caso habrá que esperar que el modelo aparezca antes de finalizar el tiempo de trabajo. Se considerará como vuelo máximo a todo aquel que complete exactamente los 10 (diez) minutos de vuelo dentro del tiempo de trabajo.

e) **Puntaje de vuelo:** Se asignará un puntaje de 1 (uno) punto por segundo de vuelo, igualmente se descontará un punto por cada segundo volado en exceso de 10 minutos.

f) Se considerará vuelo nulo si el modelo no está detenido en el suelo en el momento de expirar el tiempo de trabajo de 12 minutos.

g) También el vuelo será nulo si durante el mismo, el radiotransmisor fuese operado en algún momento, por otra persona que no fuere el participante.

h) **Precisión de aterrizaje:** Los aterrizajes que se efectúen dentro del tiempo de trabajo (aunque vuelen más de 10 min.) tendrán un puntaje adicional por precisión de acuerdo al siguiente detalle:

DISTANCIA en mts. al centro = PUNTOS

1 mts50 pts.	9 mts..... 30 pts.
2 mts47 pts.	10 mts.....27 pts.
3 mts45 pts.	11 mts.....25 pts.
4 mts42 pts.	12 mts.....22 pts.
5 mts40 pts.	13 mts.....20 pts.
6 mts37 pts.	14 mts.....17 pts.
7 mts35 pts.	15 mts.....15 pts.
8 mts32 pts.	mas de 15 mts.....0 pts.

-La distancia se mide desde la nariz del modelo al punto de aterrizaje (centro de 15 metros de radio).- La distancia medida se redondea a la mayor más cercana en metros.

- No se computarán puntos por aterrizaje cuando el modelo aterrice a más de 15 metros de la base. Los siguientes son motivos de la pérdida del puntaje de aproximación al centro:

- Tocar o mover el modelo antes de que el cronometrista verifique la distancia de aterrizaje al centro estipulado.

- Si el modelo en su aproximación al centro toca o choca con el piloto o su ayudante, (o

cualquier objeto vinculado a la tierra)

l)Puntaje: El puntaje surgirá de la suma de lo obtenido en **Puntaje de Vuelo** según 3e) y el adicional por **Precisión de aterrizaje** según 3h). El máximo puntaje que podrá obtenerse en un intento será de 650 puntos, resultado de sumar 600 puntos correspondientes a un vuelo máximo de 10 minutos, y 50 puntos correspondientes a un aterrizaje de precisión dentro del diámetro de 1 metro de la base.

Puntaje Parcial Al ganador de cada grupo se le otorgarán 1000 unidades normalizadas y el resto de los competidores puntuarán proporcionalmente al ganador, en función a su tiempo de vuelo

Se establecerá una clasificación basada en un orden decreciente de puntaje, denominado "Puntaje Parcial "

Los cálculos parciales se determinan de la siguiente manera:

Cada ganador de grupo recibe 1000 puntos

$$\text{Puntaje Parcial} = \frac{1000 \times P_c}{P_g}$$

P_c = puntos del competidor (suma de vuelo + precisión de aterrizaje)

P_g = puntos del ganador del grupo relacionado

El **Resultado Final** se obtendrá por la suma de unidades normalizadas que cada competidor logró en cada una de las mangas puntuables.

Para que el vuelo sea considerado válido en todos los casos el modelo deberá aterrizar y detener su movimiento manteniendo por lo menos una parte de su estructura dentro de un área predeterminada por el Director de la Prueba que no exceda una línea final de campo ubicada a 100 (cien) metros de cada una de las bases. No podrá el participante o su asistente tocar, mover o levantar el modelo aterrizado sin la autorización del cronometrista

j) No se podrá efectuar cambio de modelo o partes del mismo en la misma ronda.

k) En caso de colisión de dos modelos en el despegue, vuelo o aterrizaje se otorgará a los competidores afectados y a criterio del Director de concurso, un nuevo tiempo de trabajo. También tendrán un nuevo tiempo de trabajo quienes por razones de falla de cronómetros o toma errónea de tiempo de vuelo, no se le pueda dar como válido el vuelo. Todos los que se encuentren con la alternativa de un nuevo tiempo de trabajo, deberán volar al final de la ronda en cuestión, formando un nuevo grupo. En el caso que por superposición de frecuencias, esto no pueda

realizarse, el Director llamará al todo grupo original a volar, y los competidores no afectados, si bien no tienen la obligación de volar, en el caso que lo hagan, pueden optar por el mejor puntaje relativo obtenido de los dos vuelos realizados. Bajo ningún concepto podrá armarse una ronda con un solo participante.

l) Todo reclamo deber ser cursado al Director del concurso, antes, durante, o después del vuelo en el que se produzca la circunstancia que dio origen al reclamo. Se deberá depositar el importe indicado en la página web www.faa.org.ar sección Normativa para Organización de Concursos.

m) La Dirección del concurso deberá verificar el cumplimiento del punto 1. Para ello, se controlará al menos una 20% de los participantes al finalizar cada vuelo, sin importar que ya haya sido controlado en vuelos anteriores. En el caso que el modelo no se ajuste a esta reglamentación, el piloto quedara descalificado del concurso independientemente de las sanciones que la FAA pueda decidir a posteriori.

n) Cada participante contará antes de comenzar el tiempo de trabajo en cada vuelo, con un cronometrista que fiscalizará la carga del combustible provisto por la organización, cronometrará el vuelo y medirá la distancia al centro de aterrizaje.

o) Si la cantidad de ayudantes fuera escasa, los participantes estarán obligados a colaborar con lo que el Director de la competencia determine, como cronometristas, planilleros, etc. cuando no les corresponda volar.

p) Ningún participante se podrá negar a colaborar de acuerdo a lo indicado en el punto anterior, salvo razón de fuerza mayor fehacientemente comprobada. En el caso de no ser acatado por el piloto el Director podrá determinar la descalificación del mismo.

q) Para el caso de equipos con frecuencias repetidas, dichos equipos al inicio de la competencia, deben quedar en custodia en la mesa de control. Los mismos serán entregados antes de comenzar el tiempo de trabajo de la ronda en la que le correspondiera volar, y finalizado el vuelo, deberán ser depositados nuevamente en custodia.

r) Ningún equipo de radio podrá ser retirado de la mesa de control bajo ninguna circunstancia que no sea la detallada anteriormente.

De comprobarse la trasgresión de esta norma, el participante responsable será descalificado de la competencia.

s) El Director de la prueba establecerá una línea de seguridad que delimite claramente le sector de boxes y el campo de vuelo. Esta línea podrá ser hecha con cal, sogas o cinta plástica. Será obligatorio el lanzamiento de los modelos por delante de esta línea. El lanzamiento por detrás de

esta línea, obligará al piloto a aterrizar de inmediato y dentro del mismo tiempo de trabajo lanzar nuevamente si así lo desea.

t) El Director de la prueba podrá interrumpir la misma si las condiciones meteorológicas así lo indicaran. Tomará como guía, las normativas generales para la Dirección de Competencias.

ORGANIZACIÓN

Será de aplicación lo indicado en la Sección “ Normativa para la Organización de Concursos “ de la página web www.faa.org.ar

Este reglamento será de aplicación obligatoria para todos los concursos oficiales del calendario de la F.A.A.
