

Reglamento Gallego Modalidad F5J Fórmula OPEN

Año 2014

Disciplinas:

K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros)

K4 (Envergadura máxima sin límites)

Con el fin de consolidar la disciplina K6 como introducción a la competición, los tres primeros clasificados en la disciplina K6 de cada liga anual promocionarán a la disciplina K4. Análogamente, los pilotos que hayan participado en una liga anual en la disciplina K4, ya no podrán participar en la disciplina K6.

RESUMEN

Este reglamento regula por medio de las REGLAS GENERALES Y LAS ESPECIFICAS la disciplina K4 y la disciplina K6 de la Modalidad denominada F5J Formula OPEN para planeadores impulsados por un motor eléctrico, sin restricción al tamaño del modelo, número y composición de células de batería y tipo de motor.

Las diferencias se contemplan en las REGLAS ESPECIFICAS y básicamente se diferencian en la envergadura máxima admitida en cada disciplina al margen del coeficiente que se aplica para obtener la limitación máxima del tiempo de motor.

La estrategia del vuelo se ha simplificado lo máximo posible con el fin de facilitar a los clubes la organización de pruebas de esta modalidad.

La realización de un vuelo consta de varias fases, Primera: lanzamiento del modelo con motor en marcha por parte del piloto o su ayudante, Segunda: vuelo de planeo sin motor, y Tercera: aterrizaje.

INTRODUCCIÓN

El presente reglamento tiene por objeto definir las normas GENERALES Y ESPECIFICAS que regularán la liga gallega de Veleros Eléctricos F5J Formula OPEN - Disciplinas K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros) y K4 (Envergadura sin límites) aplicables para el año 2014.

Reglas GENERALES

Estas reglas GENERALES recogen los puntos que tienen en común las Disciplinas K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros) y K4 (Envergadura máxima sin límites) aplicables para el año 2014.

1- DEFINICION

Aeromodelo propulsado por un motor alimentado por energía eléctrica y en el cual la sustentación es generada mediante fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies sustentadoras.

2- REGLAS TECNICAS GENERALES

2-1- CARACTERISTICAS DEL MODELO

- 2-1-1- Superficie máxima proyectada 100 dm²
- 2-1-2- Carga alar máxima. 75 gramos/dm²
- 2-1-3 Carga alar mínima. 12 gramos/dm²
- 2-1-4 Peso mínimo total. sin límites
- 2-1-5-1 Envergadura..... K6 2,50 metros
- 2-1-5-2 Envergadura..... K4 sin límites

2-2-CARACTERISTICAS DEL MOTOR

- 2-2-1 El tipo del motor será eléctrico.
- 2-2-2 El motor estará alimentado por una batería que suministra corriente eléctrica.
- 2-3-3 No está permitido el cambio de motor durante el transcurso de la manga.

2-3- CARACTERISTICAS DE LA BATERIA

- 2-3-1- Denominación técnica de los elementos Sin limites
- 2-3-2- Capacidad y composición química de los elementos Sin limites
- 2-3-3- Tensión nominal máxima Sin limites
- 2-3-4- Dimensiones de la batería Sin limites
- 2-3-5- Carga de la batería Sin limites

La batería que suministra energía al motor podrá ser cargada o remplazada entre vuelos, según lo establecido en el punto 4-2-2, siendo obligatorio realizar una nueva verificación de potencia para asignar el tiempo de motor.

2-4 GRUPO DE TRACCION

- 2-4-1- *Para la disciplina K4 y disciplina K6 está permitido el uso de motores con o sin reductora.*

2-5 SEGURIDAD

2-5-1 Por motivos de seguridad, no está permitido ningún tipo de modificación o manipulación en el motor, baterías o hélice que pueda alterar las características técnicas del mismo.

3 DESARROLLO DE LAS PRUEBAS

3-1-1 Numero de vuelos

3-1-1-1 Si los vuelos se dividen en dos (2) grupos, el concurso constara de seis (6) vuelos como máximo.

3-1-1-2 Si antes de comenzar el concurso se acordara realizar más vuelos, todos ellos serán tenidos en cuenta para realizar la clasificación, y en ningún caso se desecharía el peor vuelo.

3-1-1-3 Si los vuelos se dividen en tres (3) grupos, el concurso constara de cuatro (4) vuelos como máximo.

3-1-1-4 En el caso de suspensión de la prueba se consideraran todos los vuelos realizados junto con lo indicado en las vigentes Reglas Generales de Participación

3-1-2- Con el fin de que la prueba no dure más de lo necesario, el tiempo límite de los vuelos y el intervalo entre ellos serán fijados por el director del concurso de una forma razonable y de acuerdo con el comité de competición.

3-2 ESTRATEGIA DEL VUELO

3-2-1-1 Cada vuelo deberá realizarse dentro de un tiempo de trabajo de once (11) minutos. El vuelo tendrá una duración óptima de diez (10) minutos (600 segundos) y se otorgará un punto por segundo de vuelo.

3-2-1-2 Solo se permite una salida por vuelo. El inicio y el final del vuelo deberá realizarse dentro del tiempo de trabajo de lo contrario el vuelo puntuará cero (0) y no se tendrá derecho a bonificación por aterrizaje.

3-2-1-3 El vuelo comienza cuando el modelo sale de la mano del concursante o su ayudante y termina cuando el modelo toca en el suelo.

3-2-1-4 Se descontará un punto por cada segundo que exceda de los DIEZ minutos.

3-2-2-1 Se permite al ayudante asistir verbalmente al concursante.

3-2-2-2 El concursante o ayudante deberá lanzar el modelo desde su puesto de lanzamiento.

4 TIEMPO DE MOTOR

4-1- El tiempo máximo de funcionamiento del motor (Ver punto 4-1- de las REGLAS ESPECIFICAS)

4-1-1 Peso del modelo

Para la medición de peso, se utilizará una báscula digital y el modelo en orden de vuelo.

4-1-2 Potencia

Para la medición de potencia se medirá con pinza amperimétrica la corriente continua consumida por el conjunto tractor/propulsor, a su máxima potencia, en el cable positivo más cercano a la batería y se le multiplicará por el valor de la tensión nominal teórica utilizada. Se aplicara un coeficiente para regular la altura, y se toma como base un consumo de 200W y un peso de 1000gr.

4-1-3 Coeficientes aplicables (Ver punto 4-1-3 de las REGLAS ESPECIFICAS)

4-1-4 Por razones de seguridad, no se podrá participar en esta disciplina con modelos cuyo valor resultante de tiempo de motor sea inferior o igual a 10 segundos.

4-1-5 Todo concursante deberá proveer los medios que posibiliten la realización de una medición externa. Para ello deberá tener accesible el cable de control del regulador/variador.

Ejemplos con diferentes tipos y número de elementos de baterías

4-2-1 Todas las mediciones se realizarán en condiciones de vuelo y una vez realizadas, los modelos no podrán ser alterados en ningún apartado.

4-2-2 Se permite el uso de dos modelos como máximo y dos baterías como máximo. El cambio de batería no podrá afectar al desarrollo de la prueba. En caso de que el participante sólo utilice un modelo y una batería, el participante no podrá recargar la batería durante el transcurso de la prueba ni hacer medición una vez iniciada la prueba. En caso utilizar dos modelos, no se admitirán intercambios en las combinaciones modelo/batería denominadas A y B.

4-2-3 Con el fin de agilizar las mediciones se admite la posibilidad de auto verificaciones realizadas por los propios participantes. La auto verificación consistirá en que el participante anote directamente en la ficha de vuelo el peso del modelo así como el consumo de cada una de los dos baterías, denominadas A y B.

Para asegurar el rigor en las auto verificaciones la organización podrá realizar controles aleatorios de los participantes que hayan optado por este sistema. Si como consecuencia del control aleatorio efectuado se detectasen diferencias sustanciales (un consumo en amperios superior al 10%, o un peso inferior al 5%) entre los valores anotados por el participante en la ficha de vuelo y el resultado de la medición de control, el participante sería amonestado.

Si en un concurso posterior se detectara por segunda vez una diferencia sustancial, el participante quedaría descalificado en dicho concurso.

Si el participante incurriera una tercera vez en otro concurso de la misma liga, quedaría descalificado de la liga.

4-3 La organización podrá realizar verificaciones aleatorias durante el desarrollo de la prueba y si se detectasen diferencias sustanciales (un consumo en amperios superior al 10%, o un peso inferior al 5%) con respecto a los valores asignados en la medición inicial, el piloto quedará descalificado y todos sus vuelos puntuarán cero.

4-4 En el caso que el piloto pusiera en marcha el motor después del tiempo establecido, el vuelo puntuará CERO puntos y no tendrá bonificación por aterrizaje.

5 ATERRIZAJE

5-1- La zona de aterrizaje se compone de un círculo de quince metros de radio con las bonificaciones que se detallan. El modelo debe permanecer inmóvil hasta que la distancia sea determinada por el cronometrador. La distancia se medirá desde el centro del punto hasta el morro del modelo, la puntuación obtenida será la siguiente:

Distancia Bonificación

Hasta 3 metros 25 puntos

Más de 3 y hasta 06 metros 20 puntos

Más de 6 y hasta 09 metros 15 puntos

Más de 9 y hasta 12 metros 10 puntos

Más de 12 y hasta 15 metros 05 puntos

Más de 15 metros, 0 puntos; no se obtendrán puntos por aterrizaje.

5-2- Si el modelo continúa en el aire una vez finalizado el tiempo de trabajo, el vuelo puntuara CERO.

5-3- Si el modelo toca antes de detenerse dentro de los círculos para el aterrizaje con el piloto o su ayudante, la bonificación será cero.

5-4- Si durante la fase de aterrizaje el juez dejase de ver el modelo, detendrá el cronometro y el vuelo NO puntuara cero sino que solo puntuará el tiempo de vuelo registrado hasta la pérdida de vista.

6- ORGANIZACION DEL VUELO

6-1- En cada tiempo de trabajo despegarán grupos de motoveleros como mínimo de tres que harán todo el vuelo simultáneamente.

6-2- El vencedor de cada vuelo es el que obtiene la puntuación real más alta, dicha puntuación se considera como relativa de mil puntos, valorándose la de los demás participantes de la manga proporcionalmente a su puntuación real.

$$PRC = (1000 \times P_c) / P_v$$

Siendo PRC= puntos relativos del vencedor

P_c = puntos reales del concursante

P_v = puntos reales del vencedor.

6-3- El orden de clasificación de la prueba vendrá dado por la mayor puntuación obtenida en la suma de **todos** los vuelos realizados. En caso de empate, se tendrán en cuenta los puntos reales de cada uno de los concursantes implicados.

6-4- En caso de error de un cronometrador, juez o parada de cronómetro, se repetirá el vuelo del grupo afectado, al final de la manga y después de cargar la

batería. Para ello, si un concursante se considera perjudicado en un vuelo y decide impugnarlo, avisará a su juez y ambos al director del concurso.

6-5- Los componentes del grupo afectado por el error antedicho, podrán escoger entre la puntuación del vuelo anulado o la del nuevo. En todo caso, al concursante con el que se produjo el error, se le aplicará la puntuación del segundo vuelo.

6-6- Cualquier modificación del programa de vuelos del concurso, será propuesta a los participantes por el director de la competición que resolverá y comunicará la decisión final a los participantes.

6-7- En cualquier circunstancia que pudiera surgir, no prevista en este Reglamento la organización del concurso aplicará su criterio basado en el Código FAI y en el espíritu de esta norma.

6-8- Los participantes deberán disponer de al menos dos parejas de cristales con distinta frecuencia, ya que por razones organizativas se les podrá pedir uno o más cambios de dicha frecuencia a lo largo de la prueba, Si el/los participante/s no pudieran satisfacer las necesidades organizativas durante algún vuelo, en dicho vuelo puntuará cero (0)

6-9 Los participantes están obligados a disponer de un cronometro para ejercer las funciones de juezcronometrador cuando así se le requiera por parte del director de la prueba, de lo contrario podrán ser descalificados de la misma.

6-10 La organización realizará un sorteo de puntos y grupos de concursantes para el desarrollo de las mangas. En este sorteo se designaran también a los pilotos que actuaran de jueces cronometradores y el punto donde cronometrarán.

6-10-1 Si el piloto no se presentara en su punto en el momento designado su vuelo puntuara cero (0). Es motivo de desclasificación la no presentación en su punto cuando un concursante ha sido designado como juez cronometrador.

Reglas ESPECÍFICAS

Estas reglas ESPECÍFICAS recogen los puntos y sus diferencias de las disciplinas:

K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros)

K4 (Envergadura máxima sin límites)

4-1 TIEMPO MAXIMO DE MOTOR

4-1-a Para la disciplina **K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros)**, el tiempo máximo de funcionamiento del motor será de 60 segundos y vendrá dado por la relación de peso, potencia, y un coeficiente de 6, que dará como resultado los segundos de funcionamiento de motor asignado a cada modelo en cada vuelo.

4-1-b Para la disciplina **K4 (Envergadura sin límites)**, el tiempo máximo de funcionamiento del motor será de 30 segundos y vendrá dado por la relación de peso, potencia, y un coeficiente de 4, que dará como resultado los segundos de funcionamiento de motor asignado a cada modelo en cada vuelo.

4-1-3 Coeficiente

4-1-3- a) Para la disciplina **K6 (Envergadura máxima hasta 2,50 metros)**, el coeficiente que se aplicara en la fórmula para la obtención del tiempo de motor será seis (6). Quedando como sigue: $1000/200 \times 6 = 30$ segundos de funcionamiento.

4-1-3- b) Para la disciplina **K4 (Envergadura sin límites)**, el coeficiente que se aplicara en la fórmula para la obtención del tiempo de motor será cuatro (4). Quedando como sigue: $1000/200 \times 4 = 20$ segundos de funcionamiento.

4-1-4- El transcurso del tiempo vendrá determinado por una grabación automática que no se parará hasta realizar la mitad del concurso. Esta constará de 5 minutos de preparación, 11 minutos de trabajo, 5 de preparación y así sucesivamente.

4-1-5- Se volarán tanto k4-k6 a la vez.

4-1-6- Para la liga gallega, tanto k4-k6 puntuarán en la misma clasificación sin tener en cuenta la categoría.