



1. CLASA – AEROMODEL DE VITEZĂ STANDARD

1.1. Definiția Unui Aeromodel de Viteză-Standard:

Aeromodel echipat cu motor termic, și a cărei sustentație este realizată cu ajutorul forțelor aerodinamice pe o suprafață fixă, excluzând suprafețele de comandă.

1.2 Caracteristicile unui Aeromodel de Viteză:

Capacitate cilindrică (de baleaj) maximă..... 2,5 cm³

Suprafața portantă minimă..... 5 dm²

Motor cu piston-cilindru tip fontă-oțel

Asimetrie permisă față de axa longitudinală a modelului, maxim 30mm (tolerat 0.5mm)

Aeromodelul trebuie să decoleze de la sol

Elicea permisă este multipală; nu se permite elice metalică.

1.3 Combustibil:

Combustibilul va fi standard, atât cel pentru bujii incandescente cât și cel pentru aprindere prin scânteie, și va fi oferit de organizatori. Compoziția este de 80% Methanol, 20% ulei de ricin (raport volumic).

Notă: Combustibilul pentru motoarele cu aprindere prin compresie nu este restricționat.

Înainte de o tentativă de zbor oficial, rezervorul va fi clătit cu combustibil standard.

1.4 Cablurile de Comandă:

a) Sunt permise doar 2 cabluri cu diametrul minim de 0,40 mm și toleranță maximă de 0,011 mm.

b) Nu se permite răsucirea intenționată a cablurilor sau conectarea lor cu excepția punctelor de fixare de pe manșă și aeromodel. Cablurile trebuie distanțate între ele cu cel puțin 5mm în punctul de ieșire pe de model și cu cel puțin 25mm la manșă.

c) Cablurile trebuie să aibe secțiune circulară și nu trebuie să fie acoperite cu nimic. Se poate aplica solvent pentru curățare.

1.5 Lungimea și durata traseului Cercului:

a) Distanța măsurată, parcursă de model trebuie să fie cel puțin 1km. Raza cercului descris de traiectoria modelului trebuie să fie de 15.92 m. (10 ture= 1 km).

b) Pe pistă vor fi marcate : 1 cerc de 3m raza pentru pilot și un cerc de raza 21m de siguranță.

1.6 Încercarea cablurilor (se va face înainte de fiecare zbor):

Raza este măsurată din articulația de pe pilon până în axul elicii. În cazul în care sunt 2 elici, se ia ca referință axa de simetrie.

Cablurile se vor întinde atât cât să nu facă burtă, pentru măsurarea lungimii.

Un test de sarcină se va face întregului ansamblu (cabluri, manșă, prinderi) forța de 50 de ori greutatea aeromodelului, iar brățara de siguranță va fi testată separat cu aceeași sarcină, odată atașată de încheietură.

În fiecare caz forța se va aplica progresiv până la sarcina maximă, apoi se detensionează rapid, procedura se repeta de 3 ori. Testul se va efectua ținându-se manșa de mânerul dedicat nu de punctele de prindere ale cablurilor (vezi schița).

Diametrul cablurilor se va verifica aleatoriu, în cel puțin 3 puncte, în lungul firului (fiecare fir în parte).

1.7 Manșa și furca de susținere:

Un pilon cu suport, precum cel ilustrat în Fig 1, va fi pus la dispoziția participanților de către organizatori. Este obligatoriu a se folosi o furcă de susținere și o manșă cu prinderi standard. Distanța dintre punctele articulate de prinderea manșei și



punctul de contact al barei orizontale va fi de maxim 6mm. Bara orizontală a manăii (punctul de pivotare) trebuie să fie în contact cu furca pe toată durata zborului oficial.

Furca de susținere trebuie să fie reglabilă în intervalul 1100 mm - 1600 mm de la pământ și ferm asigurată de pământ. Cotele exacte sunt date în schiță. Întregul pilon nu trebuie să aibe o deformație, în dreptul furcii, mai mare de 20mm când se acționează cu o forță de 250 N tracțiune.

Brățara de siguranță este grija competitorului (el trebuie să o aducă) și să o poarte la fiecare zbor.

1.8 Definirea unei ratări:

Se consideră ratare în cazul în care manșa nu este așezată în furcă în 3 minute după semnalul de start.

1.9 Numărul de ratări:

În cazul în care nu reușește din prima încercare, competitorul mai are dreptul la o încercare suplimentară.

1.10 Definiția unui zbor oficial:

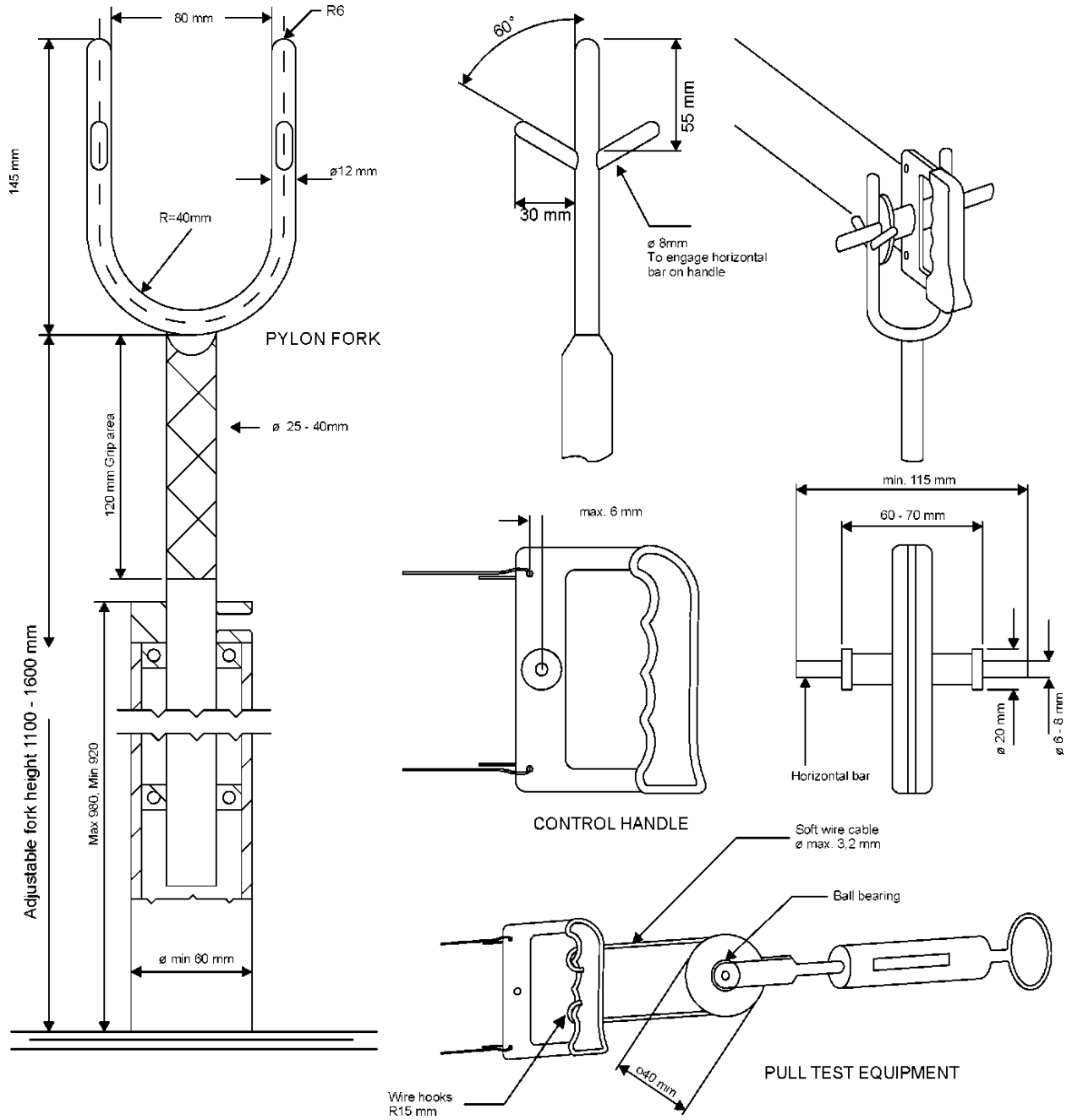
Zborul devine oficial în momentul începerii cronometrării.

1.11 Numărul de zboruri:

Fiecare competitor are dreptul la minim 2, maxim 3 zboruri oficiale. Numărul de runde va fi specificat la începutul competiției. Pentru ordinea la zbor se va trage la sorți.

1.12 Numărul de ajutoare:

- a) Pilotul nu va primi indicații telecomunicate în timpul unei încercări/unui zbor.
- b) Pilotul poate avea două ajutoare (persoane) în cerc.



Dim

**1.13. Începerea cronometrării:**

Cronometrarea începe oficial când concurentul și-a pus manșa în furca de ghidare și după ce modelul a făcut 2 ture și trece din nou prin dreptul senzorului electronic sau marcajului plasat pe marginea pistei pe partea opusă cronometrilor.

1.14 Înălțimea de Zbor:

Pe durata cronometrării unui zbor oficial înălțimea de zbor nu trebuie să fie mai mică de 1m sau mai mare de 3m.

1.15. Anularea Zborului:

Un Zbor este Anulat atunci când:

- a) În timpul unui zbor oficial pilotul încearcă, printr-un efort fizic, să mărească viteza aeromodelului.
- b) Dacă în orice moment al zborului depășește înălțimea de 6m sau menține o înălțime mai mică de 1m ori o înălțime mai mare de 3m mai mult de o tură.
- c) Dacă în timpul unui zbor oficial nu se menține contactul permanent al manșei cu furca de ghidare.
- d) Dacă în timpul zborului oficial se desprinde vreo bucată din aeromodel.

1.16 Numărul de cronometrori și membrii ai juriului:

- a) Cronometrarea se va face fie de 3 cronometrori echipați cu cronometre cu precizie de 1/100 s fie de un sistem optic electronic cu o precizie cel puțin la fel de mare.
- b) Juriul, alcătuit din cel puțin 2 persoane, este responsabil pentru observarea conduitei pilotului și înălțimii de zbor.

1.17. Cronometrarea:

- (a) Timpul fiecărui cronometror sau sistem electronic este înregistrat (în scris) de către șeful arbitrilor sau de către alt oficial.

Cronometrarea Manuală:

- (i) În cazul unei cronometrări manuale, media celor 3 cronometrări va constitui rezultatul.
- (ii) Dacă unul din timpii de cronometrare diferă cu mai mult de 12/100s de cel mai apropiat din ceilalți doi timpii, sau în cazul în care cronometrorul semnalează că a comis o greșeală, media va fi calculată cu ceilalți doi timpii de cronometrare.
- (iii) Dacă doi timpii de cronometrare diferă cu mai mult de 12/100s față de al treilea (care se situează între ei ca durată) sau în cazul în care doi cronometrori semnalează o greșeală, faptul va fi raportat imediat competitorului sau șefului echipei. Competitorul va avea de ales între a păstra singurul timp ca fiind timp oficial sau să facă o nouă încercare. Decizia sa trebuie să fie imediat comunicată șefului pistei și este irevocabilă.
- (iii) Nu se admite nici o rotunjire de zecimale când se calculează timpul mediu. Timpul astfel obținut este folosit pentru a se calcula viteza.
- (iv) Viteza de zbor se calculează împartind 3600 cu timpul oficial (conform alineatului a) și va fi rotunjit inferior până la 1/10km/h

Cronometrare Electronică și Cronometrare Manuală de Rezervă:

- (i) Viteza oficială, în km/h, va fi cea măsurată de sistemul electronic.
- (ii) Șeful arbitrilor va verifica rezultatul analizând timpul fiecărui tur (inclusiv cele de dinainte și după zborul oficial).
- (iii) În eventualitatea unei erori de cronometrare a sistemului electronic se va folosi media celor doi timpii cronometrați manual pentru a calcula rezultatul oficial.
- (iv) În cazul în care cele două cronometrări de rezervă diferă unul de altul cu mai mult de 12/100 s faptul va fi imediat raportat competitorului sau șefului echipei, competitorul are de ales între a păstra timpul de cronometrare cel mai lent ca fiind final sau să facă o nouă încercare. Decizia sa trebuie să fie imediat comunicată directorului de concurs și este irevocabilă.



1.18 Clasament Individual:

- a) Cea mai bună viteză obținută în cadrul a celor 2- 3 zboruri va fi folosită pentru clasament. În caz de egalitate, a doua cea mai bună viteză, îi va departaja, dacă egalitatea persistă a treia viteză îi va departaja.
- b) Primii trei clasări sunt susceptibili unei verificări suplimentare a caracteristicilor aeromodelului declarate.

1.19. Clasificarea pe Echipe:

Pentru a stabili clasamentul pe echipe, se vor aduna cele mai bune viteze a fiecărui membru în parte, În caz de egalitate, echipa cu suma locurilor de clasament cea mai bună câștigă. Dacă egalitatea persistă, prevalează cel mai bun loc individual din clasament.

Prezentul regulament este valabil pentru anii competiționali 2018 și 2019, eventualele modificări ale regulamentului vor intra în vigoare începând cu anul 2020.