

Norme ACES-D EPA 2018/19

ELECTRIC PLASTIC AIRCOMBAT

§ 1. Combattimento Aereo R/C

§ 1.1 Combattimento Aereo R/C :Lo sport del combattimento aereo R/C è stato sviluppato per ricreare i combattimenti aerei della Seconda Guerra Mondiale da una prospettiva storica in una competizione divertente, sicura e in scala ridotta.

È pensato per essere interessante per gli spettatori e stimolante per i partecipanti.

§ 1.2 Regole Generali: Le norme FAI e le norme statutarie regolano generalmente le condizioni generali del volo R/C, dei velivoli e degli accessori.

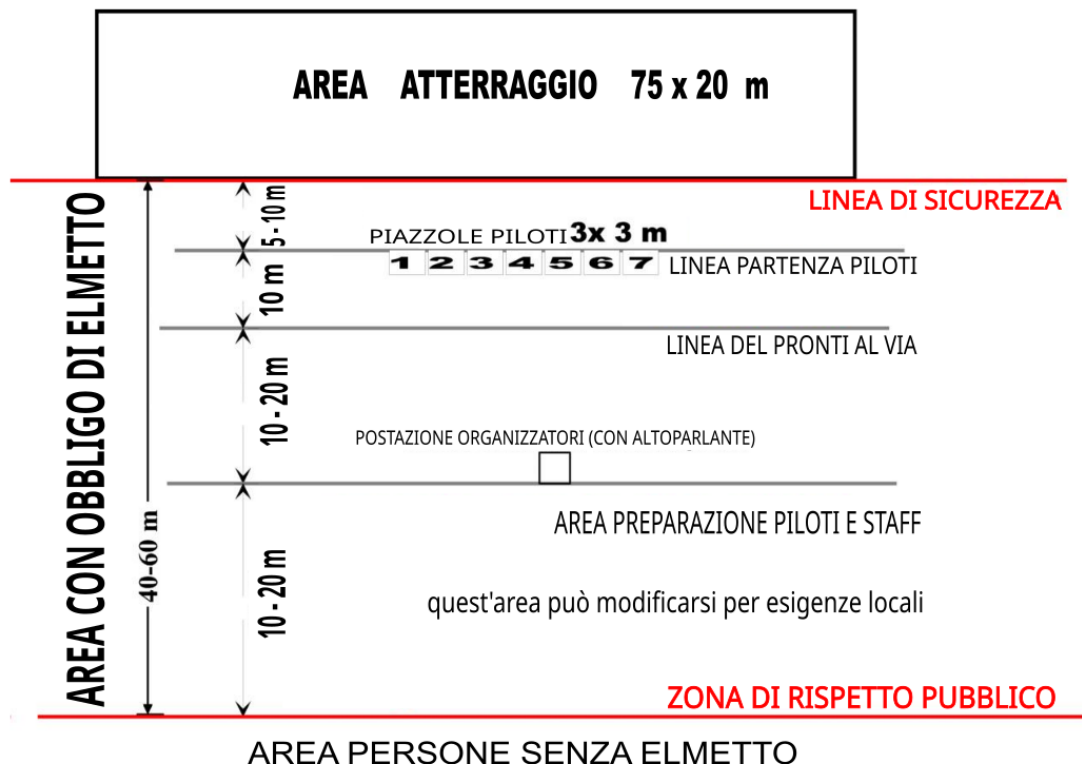
Il concorrente è l'unico responsabile dell'aeronavigabilità del modello di velivolo utilizzato in gara. L'organizzatore e il giudice capo regolano il controllo della frequenza durante la gara.

§ 1.3 Sicurezza: La sicurezza è sempre la massima priorità. Qualsiasi azione di un concorrente che il giudice capo o l'organizzatore consideri pericolosa può comportare l'immediata squalifica del concorrente dalla gara.

A un pilota non ancora certificato può essere richiesto di effettuare un volo di prova per dimostrare di poter pilotare in sicurezza un modello di velivolo Aircombat EPA.

§ 2. Area di gara

§ 2.1 Il campo di volo: Il disegno seguente mostra la tipica disposizione di un campo di volo per una gara importante. Una linea di sicurezza deve mantenere i modelli in volo a una distanza di sicurezza dai piloti. Se lo spazio lo consente, si dovrebbero utilizzare le distanze massime praticabili tra l'area di volo e la recinzione di sicurezza.



§ 2.2.1 Area di volo :L'area di volo è situata esclusivamente di fronte alla linea di sicurezza. Gli aeromobili che atterrano al di fuori della zona di atterraggio possono essere recuperati solo dopo la fine del combattimento e dopo che non ci siano altri modelli in volo.

§ 2.2.2 Zona di atterraggio: Una zona di atterraggio deve essere chiaramente segnalata dall'organizzatore della gara. I modelli di aeromobili possono essere recuperati da quest'area solo per una ripartenza. (Vedi § 4.6 Ripartenze) o alla fine di una fase di volo.

§ 2.2.3 Linea di sicurezza: La linea di sicurezza è parallela alla linea del pilota a una distanza di 5-10 metri. Una volta tracciata, la linea di sicurezza deve essere rispettata per tutti i voli (dall'apertura ufficiale fino alla chiusura da parte dell'organizzatore). I punti di penalità per la linea di sicurezza vengono assegnati anche prima, tra e dopo i voli di gara, indipendentemente dal motivo della violazione di questa linea.

§ 2.3 Piazzole di partenza (posizione di partenza del pilota) e linea di preparazione (linea di prontezza) Le piazzole di partenza sono distanti almeno 3-5 metri l'una dall'altra. La linea di prontezza è distante 5-10 m, parallela alla linea dei piloti. Quando sono pronti, i piloti e gli aiutanti devono posizionarsi dietro questa linea. In caso di eventi di piccole dimensioni, la linea di sicurezza può essere utilizzata come linea di pronti al volo.

§ 2.4 Pubblico: Il pubblico deve trovarsi a una distanza di sicurezza (almeno 40-60 m) dietro la linea di rispetto, oppure essere protetto da dispositivi di sicurezza come reti. L'area protetta dalla rete dipende dalle condizioni locali. L'area non protetta deve essere transennata per il pubblico. Nell'area non protetta è obbligatorio l'uso del casco.

§ 2.5 Pronto Soccorso: Un posto di pronto soccorso con l'attrezzatura necessaria deve essere allestito sul campo di gara per un immediato accesso.

§ 3 Equipaggiamento:

§ 3.1 Il modello EPA Per la classe EPA WW2, il modello deve essere una replica in scala di un aereo militare del periodo 1935-1945. L'originale deve avere un motore di almeno 500 CV.

Le dimensioni del modello da combattimento aereo sono specificate come segue:

Apertura alare massima per i modelli monomotore	850 mm
Apertura alare massima per i modelli bimotore	1000 mm
Apertura alare minima per tutti i modelli	800 mm

In base all'apertura alare selezionata, tutti gli altri componenti del modello devono essere costruiti nella stessa scala. È tollerata una deviazione massima di 2 cm. Non è richiesta una struttura tridimensionale della fusoliera, purché venga rispettata la tolleranza. La lunghezza del modello si misura dal bordo posteriore all'elica. Per i modelli senza elica anteriore, si misura la punta della fusoliera.

Non devono esserci parti sporgenti sulle superfici alari o di coda.

Il modello deve essere costruito in EPP o materiale simile; non è consentito ricoprire le superfici o sigillarle con altri metodi.

Per gli stabilizzatori orizzontali e verticali, si può utilizzare anche PP o PE come fogli a doppia parete. Non è consentito rinforzare il bordo d'attacco alare e di coda con materiali "duri".

Tuttavia, è consentito uno strato protettivo sui bordi d'attacco del modello con nastro in fibra di vetro o nastro tessile fino a una larghezza di 10 mm.

Il modello deve essere identico all'originale, inclusi vernice e marcature. (Le svastiche devono essere evitate a meno che non siano applicate in forma modificata.)

Il concorrente deve portare una immagine a tre viste del proprio modello (almeno in scala 1:72) dell'originale in modo che l'organizzatore possa verificarne le dimensioni. Il concorrente non deve necessariamente essere il costruttore del modello.

I rompi-striscia sono ammessi solo con una lunghezza massima di 297 mm per lato alare.

Le misure vengono prese dalla parete laterale della fusoliera (per i bimotori, dalla gondola motore esterna) verso l'estremità alare. (Questa è la lunghezza di una pagina DIN A4). (È possibile utilizzare carta vetrata fino a una "grana media" di 36-80 (mesh) secondo CAMI o materiale equivalente.)

§ 3.2. Motori Sono ammessi solo motori elettrici.

§ 3.3. Specifiche della batteria Per l'uso in un modello EPA, sono ammesse solo batterie ai sali di litio (LiPo, Li-On, Li-Fe, ecc.) con un numero massimo di 3 celle.

§ 3.4. Capacità della batteria Con 2 celle ai sali di litio, un massimo di 1.800 mAh e con 3 celle ai sali di litio, un massimo di 1.350 mAh.

Per i modelli con doppio motore, con lo stesso numero di celle di cui sopra, si applica un limite massimo di 2.300 mAh.

Tutte le configurazioni del motore elettrico devono essere progettate per un tempo di volo di 450 secondi a pieno regime. (Se si determina che il motore è troppo potente, il volo può essere valutato con 0 punti positivi.)

§ 3.5. Eliche È possibile utilizzare solo eliche disponibili al pubblico. Devono essere acquistabili presso un normale negozio di hobbistica. Tutte le eliche utilizzate sui nostri modelli devono avere un design sicuro per l'uso previsto e un regime motore utilizzabile.

§ 3.6. Peso del modello Il peso massimo di un modello EPA Aircombat è di 520 g. Per i modelli multimotore, è di 550 g.

§ 3.7. Striscia Lo striscia è lunga 12 m in un unico pezzo. La tolleranza di lunghezza massima di +/-0,5 m. È larga 6-10 mm. Il materiale deve essere facile da tagliare e resistente all'umidità. Entrambe le estremità della striscia devono essere contrassegnate a circa 50 cm di distanza.

La marcatura della striscia sul modello EPA aircombat deve essere visibile all'estremità posteriore della fusoliera.

§ 3.8. Casco Tutti coloro che si trovano davanti all'area spettatori devono indossare un casco. Il casco deve coprire la parte superiore della testa e resistere all'impatto di un modello aircombat.

§ 3.9 Telecomando Ogni telecomando deve essere controllato prima della gara. Il concorrente è responsabile del corretto funzionamento del proprio telecomando.

§ 3.9.1 Sistemi di stabilizzazione del volo Non sono ammessi sistemi elettronici stabilizzazione volo.

§ 4 La gara (Competizione)

§ 4.1 Struttura Ogni "combattimento" consiste in un minimo di 2 e un massimo di 7 piloti che si sfidano.

Quando tutti i piloti hanno completato almeno un "combattimento", questo viene chiamato round. Nel round successivo, la composizione dei piloti deve essere modificata per consentire al maggior numero possibile di piloti diversi di competere tra loro. Il numero di round da effettuare deve essere specificato nel regolamento di gara. Il numero di round raccomandato è di almeno tre. Dopo i round di gara, si svolge la finale. I sette piloti con il punteggio più alto accedono alla finale. Il pilota con il punteggio più alto dopo la finale è il vincitore. In caso di parità, conta il miglior risultato individuale.

§ 4.2 Combattimenti Un "combattimento" si compone di tre sezioni: Preparazione; Pronti al volo; e Tempo di Volo

§ 4.2.1 Preparazione L'organizzatore determina il tempo di preparazione. Si raccomandano sette minuti per le competizioni più piccole. Il giudice capo emette un segnale triplo e annuncia "sette minuti alla prontezza". Durante il tempo di preparazione, è possibile effettuare voli di prova. 30 secondi prima della fine del tempo di preparazione, il giudice capo emette un segnale doppio e annuncia "30 secondi al Pronti al volo".

§ 4.2.2 Pronti al volo Il periodo di pronti al volo segue immediatamente il periodo di preparazione; il giudice capo annuncia "Pronti al Volo". Durante il periodo di Pronti al Volo, tutti i piloti e gli assistenti si trovano dietro la linea di Pronti al Volo. La durata del periodo di Pronti al Volo è determinata dal giudice capo.

§ 4.2.3 Tempo di Volo Il giudice capo inizia il tempo di volo con il segnale lungo. I piloti e i loro assistenti possono correre al proprio aeromodello e attivarlo. Il tempo di volo termina con un segnale lungo dopo 420 secondi. Successivamente, i piloti possono atterrare prima della linea di sicurezza a loro discrezione.

Una volta atterrati tutti gli aeromobili, inizia il tempo di preparazione per il gruppo di piloti successivo.

§ 4.3 Aiutanti Ogni pilota può avere un aiutante. Solo un aiutante può rimanere con il proprio pilota durante il volo.

§ 4.4 Decollo I decolli sono consentiti solo nell'area compresa tra la linea di pilotaggio e la linea di sicurezza. Il modello deve decollare con la striscia intatta (vedi § 4.10).

I decolli sono consentiti solo nell'area compresa tra la linea di pilotaggio e la linea di sicurezza.

Durante questa fase, la linea di pilotaggio è considerata la linea di sicurezza. Se viene superata, ciò è considerato una violazione della linea di sicurezza. Una volta che il modello ha attraversato la linea di sicurezza per raggiungere l'area di atterraggio, si applicano le normali regole della linea di sicurezza.

§ 4.5 Punti Tempo di Volo Il tempo di volo massimo è di 420 secondi. Un punto viene assegnato per tre secondi di tempo di volo.

Il tempo di volo viene contato dal primo secondo di volo, fino a un massimo di 138 punti di volo.

§ 4.6 Ripartenze Non c'è limite al numero di ripartenze. Se il pilota desidera recuperare il suo modello dalla zona di atterraggio (vedi §2.2.2) durante un combattimento, deve ottenere l'autorizzazione del

Giudice Capo. Il giudice capo dà un segnale e, dopo che tutti i piloti sono stati informati, il modello può essere recuperato. La ripartenza deve essere effettuata dalla area di partenza utilizzata all'inizio del combattimento. L'area di partenza si trova tra il box di partenza e la linea di sicurezza.

§ 4.7 Cambio di modello di aereo

È consentito utilizzare un solo modello EPA in una parte di volo. Non è consentito sostituire le batterie durante la parte di volo (tempo di volo). Un modello diverso può essere utilizzato solo nella parte di volo successiva.

Il modello di aereo è definito dai suoi componenti principali, la fusoliera e le ali.

§ 4.8 Attraversamento delle linee L'attraversamento delle linee da parte di un modello di aereo può avvenire in volo o a terra. In volo, il modello di aereo deve essere chiaramente oltre la linea. A terra, è valido se il motore del modello attraversa la linea. Per i modelli multimotore, è sufficiente che un motore attraversi la linea.

§ 4.9 Superamento della linea di sicurezza Se un pilota supera la linea di sicurezza con il proprio modello di aeromobile durante una competizione, il suo tempo di volo verrà interrotto e dovrà atterrare immediatamente. Riceverà una penalità di punti negativi (-200 pt).

Se ciò accade una seconda volta, il pilota verrà immediatamente squalificato dalla competizione e perderà il diritto di decollare nuovamente. Manterrà tutti i punti positivi e negativi guadagnati fino a quel momento.

§ 4.10 Smarrimento della striscia Il concorrente è responsabile del decollo con la striscia agganciata e completamente svolta. Se si effettua un decollo con una striscia aggrovigliata, strappata o non estesa, il concorrente deve atterrare immediatamente e sostituirla con una striscia in buone condizioni. Il tempo di volo trascorso fino a quel momento non verrà conteggiato. Dopo l'atterraggio, la striscia viene controllata. Se il modello di aeromobile ha volato per almeno 10 secondi e la striscia è integra, gli verranno accreditati i punti (+50).

Se la striscia viene persa durante l'atterraggio, il pilota deve dimostrarlo ritrovandola.

§ 4.11 Taglio dello striscia Un concorrente che taglia lo striscia di un aereo avversario a mezz'aria riceve +100 punti.

Se una striscia di aereo avversario rimane attaccato al proprio modello, si applica quanto segue: se la striscia catturata viene tagliata, il concorrente che taglia riceve +100 punti.

Il concorrente che subisce taglio non perde i suoi punti. I tagli subiti contano solo per le strisce attaccate direttamente modello.

Se più strisce (la propria e la striscia catturata) vengono tagliate durante un avvicinamento, questo conta come un solo taglio. Se un taglio e una collisione si verificano simultaneamente durante un avvicinamento, questo taglio non conta.

§ 4.12 Collisione Se due o più aerei si scontrano a mezz'aria, si applica la seguente procedura: il concorrente il cui aereo può continuare a volare in sicurezza può rimanere in volo per ricevere punti aggiuntivi. Non ci sono punti di consolazione o punti di recupero. Il tempo di volo si interrompe non appena la fusoliera tocca terra.

§ 4.13 Regola di non ingaggio Se un concorrente rimane fuori dalla gara per più di 30 secondi, verrà ammonito dal Capo Giudice. Se rimane fuori dalla gara per altri 30 secondi, riceverà una penalità di -50 punti in base alla regola di non ingaggio. Se il pilota informa il Capo Giudice di aver riscontrato

problemi tecnici, deve atterrare immediatamente in modo da non mettere in pericolo gli altri concorrenti o gli spettatori.

§ 4.14 Pareggio Se due piloti sono in parità dopo la finale, vince il pilota con il punteggio finale più alto. Se entrambi sono identici, conta il punteggio individuale più alto ottenuto nei round preliminari.

§ 4.15 Frequenze Ogni concorrente deve poter scegliere tra almeno due frequenze radiocomandate. Se si verifica una collisione di frequenze durante la finale, il concorrente con il punteggio più basso deve cambiare canale. Verrà concesso del tempo extra per il cambio. Solo a quel punto inizia il tempo di preparazione. Il concorrente che deve cambiare canale deve impedire ulteriori conflitti di frequenze.

§ 4.16 Reclami In caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche o di gara, l'organizzatore può convocare una riunione dei piloti. In tale occasione può essere presa una decisione in merito a rinvio, interruzione, annullamento o valutazione dei risultati precedenti.

§ 4.17 Proteste Ogni concorrente ha il diritto di presentare ricorso contro la decisione di un arbitro. Il ricorso sarà deciso durante una riunione dei partecipanti. Tale riunione sarà convocata il prima possibile. Verrà addebitata una tassa di reclamo. Se il reclamo viene accolto, la tassa verrà rimborsata.

§ 5 Giudici

§ 5.1 Giudice Principale Il giudice principale è responsabile del tempo complessivo della competizione. Controlla inoltre che i partecipanti rimangano dietro la linea di sicurezza durante il combattimento. Imbrogliare, o tentare di imbrogliare, comporterà la squalifica dalla competizione. La decisione del giudice principale deve essere confermata dalla decisione di un pilota.

§ 5.2 Giudice di Sicurezza Il giudice di sicurezza è responsabile della sicurezza generale della competizione. In materia di sicurezza, la sua autorità è superiore a quella del giudice principale. Deve segnalare i pericoli per la sicurezza. Si posiziona in modo da avere una chiara visione delle violazioni della linea di sicurezza. Si assicura che nessuno rimanga nell'area di pericolo senza casco. (Quest'area è descritta nella sezione 2.)

§ 5.3 Giudice Pilota Il giudice pilota deve registrare i punti del pilota sul tabellone segnapunti. Registra il tempo di volo del pilota. È inoltre responsabile della registrazione dell'attraversamento della linea di sicurezza (insieme al Giudice di Sicurezza) e delle penalità per non ingaggio. Registra i tagli e controlla il modello di aereo con la striscia prima e subito dopo il combattimento. Se vengono trovati strisce o parti di esse sul modello, lo annota sul tabellone segnapunti. Questo avviene con il consenso del pilota. I piloti e il giudice di gara confermano il risultato con le loro firme sul tabellone segnapunti. Se la situazione non è chiara, il capo arbitro deve prendere una decisione immediata.

§ 6 Punti

Viene utilizzato il seguente sistema di punteggio. I punti decimali non sono ammessi.

§ 6.1 Punti negativi/positivi

Superamento linea di sicurezza	- 200
Non ingaggio	- 50
Propria striscia intera dopo il combattimento	+50
Taglio della striscia dal modello nemico	+100
Tempo di volo ogni 3 secondi da	+1 a +138