



INTEGRAZIONI E CHIARIMENTI APPLICATIVI AL REGOLAMENTO DI COPPA ITALIA 2017

REFLY IN CASO DI SCONTRO IN VOLO 5.5.10.6.

Si chiarisce l'applicazione locale del punto 3 del paragrafo ai fini di semplificare l'organizzazione mantenendo l'equità della competizione.

- Se avviene uno scontro in volo il concorrente deve immediatamente avvertire il suo cronometrista che intende avvalersi della facoltà di ripetere il volo entro 30 secondi dallo scontro, se trascorrono più di 30 secondi non si può accordare il refly;
- Il cronometrista deve essere in grado di confermarlo, se il cronometrista non conferma il refly non è accordato. Se conferma allora avvisa il Direttore di gara che deve far atterrare la batteria,
- i piloti quindi sono obbligati ad atterrare con sollecitudine;
- I punteggi di conseguenza vengono azzerati, la batteria deve ripetere il lancio, si ricomincia da zero, pertanto i cartellini non vanno compilati;
- La batteria si ripete al termine del round in cui è avvenuto lo scontro, se è la ultima del round si concedono 10 minuti di pausa per le riparazioni e la ricarica.

Questa pratica evita l'applicazione della discutibile e lenta norma dei sorteggi e semplifica il compito agli organizzatori evitando refly tattici e/o fortunati, in ogni caso si riparte tutti da zero.

CALCOLO PUNTEGGI NELLE GARE DI COPPA ITALIA NEL CASO IN CUI SI SIANO SVOLTI I FLYOFF

- Nel caso si siano svolti i flyoff il punteggio millesimale dei concorrenti conseguito durante i lanci eliminatori va incrementato del bonus flyoff:
 - o 30 punti millesimali al primo;
 - o 20 punti millesimali al secondo;
 - o 15 punti millesimali al terzo;
 - o 10 punti millesimali al quarto;
 - o 5 punti millesimali al quinto;
- Di conseguenza ci potranno essere punteggi superiori i 1000 punti.

Si prevede nel prossimo futuro di svolgere sempre più spesso i flyoff con lo scopo di avvicinare tutti alla competizione con piena applicazione delle regole FAI ed abituarsi alle diverse strategie.

INDICAZIONI RELATIVE AGLI SPOT DI ATTERRAGGIO 5.5.10.3.2.

- Indicare sempre con chiarezza il numero dello spot di atterraggio, un piatto di plastica usa e getta va molto bene in quanto è abbastanza morbido e non fa normalmente rimbalzare il modello, va

altrettanto bene uno spot fatto con la vernice, evitare qualsiasi sostanza polverosa che potrebbe danneggiare gli apparati motore. In ogni caso deve esserci un riferimento certo per la misurazione, un chiodo non sporgente e che non sia possibile rimuovere facilmente.

- Utilizzare preferibilmente una rotella metrica o un nastro in cui sono indicati i metri di distanza dal centro, il nastro o la cordella vanno spostati durante la procedura di atterraggio in modo da non facilitare l'arresto del modello.
- in caso vengano usate le bandelle attaccate al centro, esse devono restare distese in linea retta senza formare curve, lungo un'unica direzione a discrezione del pilota.
- È vietato disporre le bandelle in qualunque altro modo, disposizioni a Z, S, L o altro sono vietate
- Nel caso non si rispettino queste indicazioni non verrà assegnato il punteggio di atterraggio al pilota. Il cronometrista deve indicarlo nel cartellino e non è tenuto a segnalarlo al pilota.

Evitiamo inutili polemiche e distorsioni , inutili ai fini del risultato.

REGOLE DI SICUREZZA 5.5.10.4.

- Il pilota una volta effettuato il lancio può spostarsi per seguire e o vedere meglio il proprio modello, ma lo può fare solo nel rispetto delle regole di sicurezza evitando di intralciare chi sta volando assieme a lui, deve passare da sopravento nella parte di pista che non verrà impegnata in atterraggio.
- Per questo motivo è necessario che atterraggio e lancio avvengano in direzioni prefissate e fisse durante il volo stesso per evitare incidenti e penalità.

Cerchiamo di evitare incidenti e intralci che portino a penalizzare i piloti.

INDICAZIONI RELATIVE AL CRONOMETRAGGIO ED AL LANCIO 5.5.10.10.

- Il cartellino segnapunti è sotto la responsabilità diretta del concorrente, il quale deve controllare che sia leggibile e firmarlo assieme al cronometrista, non è rilevante chi lo compili. Attenzione! Se non è leggibile o sono presenti errori di scrittura non verranno accettati reclami.
- Sul cartellino vanno scritti solo i minuti ed i secondi, i decimi o centesimi non vanno computati in nessuna maniera, un 9.55.70 è un 9.55 (esattamente come lo è un 9.55.01 che vale sempre 9.55).
- Il tempo operativo valido per lo svolgimento del lancio comincia all'inizio del suono.
- Il tempo cronometrato inizia al momento del lancio, ovvero nel momento in cui la mano del lanciatore lascia il modello ed il modello inizia a volare, attenzione a due punti chiave:
- 1) il motore non può essere avviato prima dell'inizio del tempo operativo;
- 2) il modello deve essere lanciato con l'elica in movimento. Se il lancio avviene prima del suono di inizio del tempo operativo il lancio viene annullato e si assegnano 0 (ZERO) punti, non è permesso rilanciare, si ha un solo tentativo.
- se il lancio viene effettuato ad elica ferma il lancio non è valido e il punteggio è zero;
- Il tempo si ferma nel momento in cui il modello tocca terra o un ostacolo in contatto col terreno, anche un arbusto o il manto erboso è considerato terreno e fa fermare il tempo. Se il campo non è rasato la direzione gara al briefing deve dare indicazioni precise ed inequivocabili in merito; il contatto con il terreno deve avvenire prima della fine del tempo operativo, non è necessario che il modello sia fermo a terra, è sufficiente che abbia toccato il terreno con una sua parte.
- La fine del tempo operativo coincide con l'inizio del suono.
- Se il modello tocca il terreno o un ostacolo in contatto con esso dopo la fine del tempo operativo ma entro 60 secondi dal suono non vanno conteggiati i punti di atterraggio, il cronometrista non misurerà la posizione ma segnerà una X sulla casella landing.
- Dopo 60 secondi dalla fine del tempo operativo il sistema di avviso emetterà un suono che indica la fine dei 60 secondi in cui il pilota ha tempo di fare atterrare il modello, se l'atterraggio avviene durante o dopo questo suono il volo è annullato, quindi il cronometrista apporrà una grande X sull'intero cartellino, non assegnando alcun punteggio per il volo.

SINTESI DEI COMPITI DEL CRONOMETRISTA:

- Deve avviare il cronometro al momento del lancio e fermarlo all'inizio del suono di fine tempo operativo (10 minuti nei lanci di gara, 15 minuti nei flyoff);
- nel caso in cui il modello non sia atterrato entro l'inizio del suono di fine tempo operativo ma entro lo scadere del tempo operativo più un minuto, (segnalato dal suono) il concorrente non ha diritto ai punti di atterraggio ma verrà assegnato il tempo di volo;
- nel caso l'atterraggio non avvenga entro lo scadere del minuto 11 o 16 al concorrente non viene assegnato alcun punteggio intero.

Chiarimenti utili ai fini di evitare interpretazioni personali dei risultati.

Bologna 08 febbraio 2016
Saluti e grazie a tutti
Massimo Verardi