

# I COPA POSTIGUET

Este año El club SAF-15 amplió su oferta de competiciones de Interior con la copa Postiguét.

El día 9 de mayo se celebró la competición de Maquetas, utilizando el reglamento FAI de las modalidades F4F (cacahuete) y F4D (maquetas de gomas en general).

El día 10 por la mañana se llevó a cabo la competición de F1L y F1D. Y por razones de tiempo la prueba de vuelo de la modalidad F4D.

## Sábado 9 de Mayo.

Comenzó la jornada con un curso sobre el reglamento de las modalidades F4D y F4F.

Ambas modalidades son similares, pero existen diferencias significativas que marcan el nivel de detalle y vuelo de ambas categorías.

### F4F

La modalidad conocida popularmente como cacahuete, cacahuet ó Peanut se caracteriza por un modelo, reproducción de un avión real, impulsado por un motor a gomas y con una envergadura no superior a 33 cm.

La clasificación final se divide en dos partes:

Puntuación estática: En ella se valoran detalles como el realismo de las marcas la proporción y calidad de los detalles. Todo ello es muy recomendable avalarlo con pruebas gráficas o de lo contrario la puntuación estática se verá muy penalizada al no poder demostrar la autenticidad de los detalles.

Puntuación de vuelo: En esta parte cada segundo de vuelo es un punto. Con el fin de promocionar los modelos que disponen de tren de aterrizaje se adicionan 10 segundos el tiempo de vuelo a aquellos modelos que despegan del suelo.

Puntuación final: Es la suma de las clasificaciones, no de los puntos. Un primer puesto en estática y un cuarto puesto en vuelo sumará un total de 5 puntos, la suma de clasificaciones más baja será la ganadora. En caso de empate la puntuación de vuelo será la decisiva.

### F4D

En esta modalidad concurren maquetas de motor a gomas sin importar sus dimensiones, por ello también se conoce como Open Rubber.

La clasificación final es la suma de las puntuaciones de estática y vuelo.

Puntuación estática: Es mucho más subjetiva que la puntuación de la modalidad F4F pero por ello no menos exigente. Se valora la exactitud de las distintas vistas y calidad de las marcas. Factores como el número de alas o motores suponen bonificaciones porcentuales en la suma de puntos de estática, las desviaciones de escala suponen penalizaciones del mismo tipo.

Puntuación de vuelo. Aquí se puntúa la calidad del vuelo, no la cantidad. Se realizan 4 mangas según un orden previamente establecido por sorteo. Se avisa con 5 minutos de antelación para preparar el vuelo y se dispone de uno para salir una vez te llaman a pista.

Si se aborta el vuelo se pasa al último puesto, esto se puede hacer sólo una vez por manga. El vuelo debe superar los 15 segundos, si no se consigue la puntuación de la manga es cero.

Se valora la actitud del vuelo desde el despegue hasta el aterrizaje. El vuelo comienza al soltarlo el concursante y acaba cuando lo hace el carreteo del modelo.

La puntuación final es la suma de las dos puntuaciones y ganará la puntuación más alta.

## CONCLUSIONES

La competición de maquetas se retrasó debido a lo laborioso de la puntuación de estática. Por esta razón se acordó aplazar los vuelos de F4D al día siguiente. Se acordó que en adelante sería muy conveniente aplazar al Domingo la puntuación de estática.

En la competición F4F ganó Daniel Medina, aunque hubo empate en la suma de puestos con el Mustang de Fernando Haro el tiempo de vuelo fue decisivo para el desempate. Al aplicar la fórmula FAI se ha recuperado la diferencia entre un modelo muy bueno en vuelo pero que apenas perfila al modelo que pretende imitar y una maqueta cargada de detalles y que carecía de oportunidades.

En F4D ganó Fernando Haro con su Ki-84 Hayate, sorprendentemente se impuso al Stuka de Daniel, sin embargo al analizar las puntuaciones se sacan las siguientes conclusiones.

Es preciso mantener la escala en todas las vistas, y poder justificarla. Una buena decoración se ve arruinada por una falta de documentación apropiada. Las maquetas no sólo deben ser representantes de un modelo. Deben serlo de un aparato determinado, de una variante en concreto y que voló en tal periodo pilotado por fulanita que lo diferenciaba del resto por una serie de detalles, que si se especifican, suponen una bonificación vital para la puntuación final.

En cuanto al vuelo, no es práctico hacer vuelos de mucho más de 15 segundos, puesto que es más fácil que el modelo tropiece o realice alguna maniobra que pierda el realismo de vuelo.

Domingo 10 de mayo.

Tradicionalmente los vuelos de las modalidades mas livianas se llevan a cabo los domingos por la mañana. El Pabellón de El Campello se muestra lo suficientemente libre de corrientes como para que los participantes saque el máximo rendimiento a sus modelos.

Se desarrollaron las categorías F1D, F1L, F1M, Daniel Medina mostró su superioridad en todas ellas.

Cabe destacar la participación de Jaume Gispert y David Ramos, Jaume nos conoció en una exhibición en Valencia y con lo poco que vio aquel día le bastó para traernos desde Reus unos modelos más que aceptables. Si sigue esta progresión quien sabe, es probable que tengamos otro competidor a la altura de Daniel.

David Ramos vino desde Madrid con el mismo modelo F1L que aparece en la campaña publicitaria del metro de Madrid. Sus modelos prometen y en cuanto resuelva unos pequeños problemas estructurales sus modelos volarán durante mucho tiempo.

Una vez más debemos dar las gracias al Ayuntamiento de El Campello por prestarnos su excelente pabellón de deportes, a la federación de deportes aéreos de Valencia, y en especial a aquellos que colaboran en nuestros concursos como son Enrique, Juanma, Fernando y Bernardo del club Cierva Codorniu de Murcia.

Saludos

Alicante a 14 de Mayo de 2003

Fernando Haro

Vicepresidente del club SAF-15

## APÉNDICE FOTOGRÁFICO



VISTA GENERAL DE MAQUETAS



JUNKERS JU 87 "STUKA"



SUPERMARINE SPITFIRE



COMPETIDOR CON MODELO BRISTOL "BROWNNIE"



COMPETIDORES DE CATEGORÍA F1D



COMPETIDOR ANTES DE INICIAR EL VUELO



GANADORES DE LA COMPETICIÓN