



Real Federación
Aeronáutica Española



Comisión Técnica Nacional de
AEROMODELISMO

5.8 CLASE **F3F** – PLANEADORES DE LADERA RADIO CONTROLADOS

5.8.1. Definición: Este campeonato es una prueba de velocidad para planeadores de ladera radio controlados. Deben volarse un mínimo de 4 mangas. El organizador debe intentar realizar tantas mangas como las condiciones y el tiempo lo permita.

5.8.2. Características de los Planeadores de Ladera R/C

Superficie máxima..... 150 dm²

Peso máximo en orden de vuelo..... 5 kg

Carga alar..... entre 12 y 75 g/dm²

Radio mínimo del morro del fuselaje 7,5 mm en todas las orientaciones (ver definición de morro en F3B para técnica de medición)

La radio debe de poder funcionar simultáneamente con otros equipos con los espaciados normales usados en las bandas de RC (pe. 35 MHz: 10 kHz).

El concursante podrá utilizar tres modelos en la prueba. El concursante podrá combinar partes de los modelos entre las mangas, siempre y cuando el modelo resultante usado para el vuelo cumpla con las reglas y que las partes hayan sido chequeadas antes del inicio de la prueba. Añadir lastre (el cual debe ser colocado internamente en el modelo) y/o cambiar ángulos de ajuste están permitidos. Variar la geometría o el área está permitido solamente si se realiza a distancia por radio control.

5.8.3. Concurante y Ayudantes: El piloto debe de manejar su radio personalmente. A cada piloto se le permite un ayudante. Al ayudante solo se le permite ayudar y aconsejar al piloto hasta que el modelo esté pasando la Base A por primera vez, y después que el vuelo cronometrado esté finalizado.

5.8.4. Definición de un Intento: Hay un intento cuando el modelo ha dejado las manos de su piloto o su ayudante.

5.8.5. Número de Intentos: El piloto tiene un intento en cada vuelo. Un intento puede ser repetido si:

a) El intento de lanzamiento es impedido, o abortado por circunstancias ajenas al control del piloto, debidamente testificadas por los jueces oficiales;

b) Su modelo colisiona con otro modelo en vuelo u otro impedimento y el piloto no es culpable en ese incidente;

c) El vuelo no ha sido juzgado (pe. cronometrado) por error de los jueces.

d) El modelo (pe. el morro) no se encuentra por encima del plano horizontal delimitado por la zona de lanzamiento, dentro de los 5 segundos posteriores a la finalización de la carrera, por circunstancias ajenas al control del piloto, y debidamente testificadas por los jueces oficiales.

El nuevo intento se realizará tan pronto como sea posible considerando las condiciones locales y las frecuencias de radio. Si es posible, el modelo puede permanecer en el aire y tiene que ser traído a la altura de lanzamiento, velocidad de lanzamiento y posición de lanzamiento antes de que un nuevo período de 30 segundos sea iniciado por el juez.

5.8.6. Cancelación de un Vuelo: Un vuelo es oficial cuando un intento ha tenido lugar, sea cual fuere el resultado obtenido.

Un vuelo es oficial pero obtiene cero puntos si:

a) El piloto usa un modelo no conforme a las reglas FAI;

b) El modelo pierde alguna parte durante el vuelo;

c) El ayudante aconseja al piloto durante vuelo cronometrado;

d) El modelo es controlado por alguien diferente al piloto;

e) El vuelo no se ha completado;

f) El modelo aterriza fuera del área asignada para el aterrizaje;

g) El modelo no es lanzado dentro de 30 segundos desde el momento que la orden de comienzo se ha dado.

h) El modelo (pe. el CG) no se encuentra por encima del plano horizontal delimitado por la zona de lanzamiento, dentro de los 5 segundos posteriores a la finalización de la carrera.

5.8.7. Organización de las Salidas: Los vuelos deben llevarse a cabo uno por uno. El orden de salida estará impuesto de acuerdo a las frecuencias de radio usadas.

Al piloto se le permiten 3 minutos de preparación desde el momento que es llamado al "ready-box". Después de concluidos los 3 minutos el juez de prueba puede dar la orden de comienzo. Después de esta orden el piloto o su ayudante

disponen de 30 segundos para lanzar el modelo. El piloto o su ayudante deben lanzar el modelo desde el área de comienzo indicada por el organizador.

Si es posible, el área de comienzo, incluyendo el sistema de audio, deberá estar situada en la mitad de la carrera (igual distancia desde Base A y Base B).

El tiempo desde el lanzamiento hasta el momento en que el modelo comience la carrera de velocidad no debe superar los 30 segundos.

Si el modelo no ha entrado en la carrera de velocidad (pe. primer paso desde Base A en dirección a la Base B) dentro de los 30 segundos, el tiempo de vuelo comenzará en el momento que finalicen los 30 segundos. Si el modelo no ha entrado en la carrera de velocidad dentro de los 30 segundos esto deberá ser anunciado por los jueces.

5.8.8. Objetivo del Vuelo: El objetivo del vuelo será volar 10 largos en un circuito cerrado de velocidad de 100 metros de largo en el menor tiempo posible desde el momento que el modelo cruza por primera vez la Base A en dirección a la Base B. Si algún obstáculo inamovible no permite 100 m de recorrido, este podría ser acortado, pero no menos de 80m. Esta excepción no se aplicará en campeonatos del mundo o continentales.

5.8.9. La Carrera de Velocidad: La carrera de velocidad tendrá lugar a lo largo del borde de la ladera y será marcada en los dos extremos con dos banderas claramente visibles. El organizador deberá asegurar que los dos planos de giro son paralelos entre sí y perpendiculares a la dirección principal de la ladera.

Dependiendo de las circunstancias, los dos planos serán marcados Base A y Base B respectivamente.

La Base A es el plano oficial de inicio. En la Base A y en la base B un oficial anuncia el paso del modelo (pe. el morro del modelo) con una señal acústica cuando el modelo está saliendo fuera del circuito de velocidad. Además de esto en el caso de la base A una señal anuncia el primer paso del modelo cuando esté cruzando la Base A en dirección Base B.

5.8.10. Seguridad: La organización debe marcar de forma clara una línea de seguridad representada por un plano vertical que separe la zona de carrera de donde están los jueces, otros oficiales, competidores y espectadores. Cruzar la línea de seguridad por cualquier parte del modelo durante la carrera de velocidad será penalizado con 100 puntos sustraídos de la suma después de la conversión, las penalizaciones no serán descartadas con el resultado de las manga. La organización deberá de nombrar un juez para observar, usando una referencia óptica, cualquier traspaso de la línea de seguridad.

5.8.11. Jueces: Los vuelos son juzgados por dos jueces los cuales no tienen porque ser los mismos para todos los competidores.

La tarea de los jueces es controlar que los vuelos se desarrollen de acuerdo con las reglas, ser cronometradores y asegurar que se vuele la distancia correcta.

5.8.12. Puntuación: El resultado del vuelo estará dado por el tiempo en segundos y centésimas de segundo obtenidos por cada piloto. Para el cálculo del resultado de la manga, el resultado del concursante será convertido de la siguiente manera:

$$1000 \times (P_w/P)$$

Donde P_w es el mejor resultado de la manga, y P es el resultado del competidor.

5.8.13. Clasificación: La suma de las puntuaciones de las mangas del concursante determinará su posición en la clasificación final. Si se vuelan más de tres mangas, la puntuación de la manga más baja de cada participante será descartada, y las demás serán sumadas para obtener la puntuación final, la cual determinará su posición en la clasificación final. Si se vuelan más de 14 mangas, serán descartadas las dos puntuaciones más bajas.

Para evitar empates en la clasificación de las cinco primeras posiciones, se volarán "rondas de clasificación" hasta que los empates se rompan. Si esto no es posible, el resultado de la ronda descartada determinará la posición de cada competidor en la clasificación final.

5.8.14. Organización del Concurso: La competición deberá tener lugar en un sitio apropiado para el vuelo de ladera.

Cuando se marquen las áreas de salida, aterrizaje y los planos de giro, el organizador debe de tener en cuenta la configuración del terreno y la dirección del viento.

5.8.15. Cambios: Cualquier cambio de las áreas de vuelo y aterrizaje, será solo realizado entre las mangas.

5.8.16. Interrupciones: Una manga en progreso será temporalmente interrumpida si:

a) constantemente la velocidad del viento está por debajo de 3 m/s o más de 25 m/s.

b) la dirección del viento, constantemente se desvía más de 45° desde una línea perpendicular a la dirección principal de la carrera.

Si estas condiciones ocurren durante el vuelo el piloto tiene derecho a un nuevo intento.

Una manga en progreso será cancelada si:

a) La interrupción permanece más de 30 minutos

b) Menos del 50% de los concursantes han tenido posibilidad de realizar la manga debido a condiciones adversas, sin que la condición de "constantemente" sea aplicada (pe. 20 segundos) y así automáticamente se concedan reintentos de vuelo.