

Código deportivo FAI

Sección 4 - Aerodelismo

Volumen F2

Aviones modelo de línea de control

Edición 2020

Efectivo a partir del 1 de enero de 2020

Cambios estatutarios a la edición 2019

F2A - VELOCIDAD CL
 F2B - CL AEROBATICS
 F2C - CL EQUIPO DE CARRERAS
 F2D - CL COMBATE
 ANEXO 4A - CLASE F2A - GUÍA DE LOS JUECES DE VELOCIDAD
 ANEXO 4B - CLASE F2B - GUÍA DE JUECES DE AEROBATICA
 ANEXO 4C - CLASE F2C - GUÍA DE JUECES DE CARRERA POR EQUIPOS
 ANEXO 4D - CLASE F2D - GUÍA DE JUECES DE COMBATE
 ANEXO 4E - REGLAS DE LA COPA MUNDIAL DE LA LÍNEA DE CONTROL
 ANEXO 4F - GUÍA PARA ORGANIZADORES DE LA LÍNEA DE CONTROL
 ANEXO 4G - CLASE F2E - COMBATE DE MOTOR DIESEL CL
 (CLASE PROVISIONAL)
 ANEXO 4H - CLASE F2F - CL PERFIL DIESEL CARRERAS POR EQUIPOS
 (CLASE PROVISIONAL)
 ANEXO 4J - DIAGRAMAS DE MANIOBRA DE CLASE F2B
 (CONSULTE EL DOCUMENTO SEPARADO TITULADO "VOLUMEN F2, LÍNEA DE CONTROL
 AERONAVE MUELLO, ANEXO 4J")
 ANEXO 4K - CLASE F2G - CL VELOCIDAD ELÉCTRICA (CLASE PROVISIONAL)
 ANEXO 4L - PLAN DE REDUCCIÓN DE RUIDO F2C
 ANEXO 4M - F2B CONCURS D'ELEGANCE

Maison de Sport International
 Avenue de Rhodanie 54
 CH-1007 Lausanne
 Suiza
 Tel: +41 (0) 21 / 345 10 70
 Fax: +41 (0) 21 / 345 10 77
 Correo electrónico: info@fai.org
 Web: www.fai.org

2. Cualquier copia de este documento o parte del mismo debe incluir este aviso de derechos de autor.
3. Se reservan las regulaciones aplicables al derecho aéreo, tráfico aéreo y control en los respectivos países, en cualquier evento. Deben ser respetados y, en su caso, primar sobre cualquier deporte, regulaciones.

Tenga en cuenta que cualquier producto, proceso o tecnología descritos en el documento pueden ser objeto de otros Los derechos de propiedad intelectual están reservados por la Fédération Aéronautique Internationale u otras entidades y no con licencia a continuación.

DERECHOS A FAI INTERNACIONAL EVENTOS DEPORTIVOS

Todos los eventos deportivos internacionales organizados total o parcialmente bajo las reglas de la Fédération Aéronautique El Código Deportivo Internacional (FAI) se denominan *Eventos Deportivos Internacionales* [2 de la FAI](#). Bajo los Estatutos de la FAI [1](#), FAI posee y controla todos los derechos relacionados con los Eventos Deportivos Internacionales FAI. Los miembros [4 de la FAI](#) deberán, dentro de su territorios nacionales [5](#), hacer cumplir la propiedad FAI de los Eventos Deportivos Internacionales FAI y exigirles que sean inscrito en el Calendario Deportivo FAI [6](#).

Un organizador de eventos que desee explotar los derechos de cualquier actividad comercial en dichos eventos deberá solicitar acuerdo con FAI. Los derechos propiedad de FAI que, por acuerdo, pueden ser transferidos a los organizadores del evento incluir, entre otros, publicidad en o para eventos de FAI, uso del nombre o logotipo del evento para la comercialización propósitos y uso de cualquier sonido, imagen, programa y / o datos, ya sea grabados electrónicamente o de otra manera o transmitido en tiempo real. Esto incluye específicamente todos los derechos para el uso de cualquier material, electrónico u otro, incluido el software, que forma parte de cualquier método o sistema para juzgar, puntuar, evaluar el desempeño o información utilizada en cualquier Evento Deportivo Internacional FAI [7](#).

Cada Comisión [8 de](#) Deportes Aéreos de la FAI puede negociar acuerdos con los Miembros de la FAI u otras entidades autorizadas por el Miembro FAI apropiado, para la transferencia de todos o parte de los derechos de cualquier Evento Deportivo Internacional FAI (excepto los eventos [9 de los](#) World Air Games) en la disciplina [10](#), de la que es responsable [11](#) o renuncia a los derechos. Alguna Dicho acuerdo o renuncia, después de la aprobación del Presidente de la Comisión de Deportes Aéreos correspondiente, se firmará por Oficiales FAI [12](#).

Cualquier persona o entidad legal que acepte la responsabilidad de organizar un Evento Deportivo FAI, ya sea por acuerdo por escrito, al hacerlo también acepta los derechos de propiedad de FAI como se indicó anteriormente. Donde no hay transferencia de Los derechos se han acordado por escrito, FAI conservará todos los derechos sobre el evento. Independientemente de cualquier acuerdo o transferencia de derechos, FAI tendrá, sin cargo para su propio archivo y / o uso promocional, acceso completo a cualquier imágenes sonoras y / o visuales de cualquier Evento Deportivo FAI. La FAI también se reserva el derecho de organizar por su cuenta Gastos por cualquier y todas las partes de cualquier evento a ser registrado.

1	Estatutos FAI,	Capítulo 1,	párrafo 1.6
2	Código Deportivo FAI, sección general,	Capítulo 4 ... párrafo 4.1.2	
3	Estatutos FAI,	Capítulo 1,	párrafo 1.6.1
4	Estatutos FAI,	Capítulo 2,	párrafo 2.1.1, 2.4.2, 2.5.1 y 2.7.2
5	Estatutos de la FAI,	Capítulo 1,	párrafo 1.2.1
6	Estatutos FAI,	Capítulo 2,	párrafo 2.4.2.2
7	Estatutos de la FAI,	Capítulo 1,	párrafo 1.2.2 y 1.2.3
8	Estatutos FAI,	Capítulo 1,	párrafo 1.1.1, 1.5.2, 1.2.3 y 1.2.3.1
9	Código Deportivo FAI, sección general,	Capítulo 4 ... párrafo 4.1.5	
10	Código Deportivo FAI, sección general,	Capítulo 2 ... párrafo 2.2	
11	estatutos de la FAI,	Capítulo 5,	párrafo 5.2.3.3
12	estatutos de la FAI,	Capítulo 6,	párrafo 6.2.1.1

VOLUMEN F2
SECCIÓN 4C - AERONAVE MODELO - F2 - LÍNEA DE CONTROL
PARTE CUARTA - REGLAMENTO TÉCNICO PARA CONCURSOS DE LÍNEA DE CONTROL

- 4.1 Clase F2A - Velocidad CL
 4.2 Clase F2B - CL acrobacias
 4.3 Clase F2C - CL Team Racing
 4.4 Clase F2D - CL Combat

- Anexo 4A - Guía para jueces de la clase F2A
 Anexo 4B - Guía para jueces de la clase F2B
 Anexo 4C - Guía para jueces de carrera por equipos Clase F2C
 Anexo 4D - Guía para jueces de la clase F2D
 Anexo 4E - Reglas de la Copa del Mundo de Línea de Control
 Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control
 Anexo 4G - Clase F2E CL Motor diésel de combate (clase provisional)
 Anexo 4H - Clase F2F CL Diesel Profile Team Racing (clase provisional)
 Anexo 4J - Diagramas de maniobras de clase F2B *
 Anexo 4K - Velocidad eléctrica Clase F2G CL (clase provisional)
 Anexo 4L - Plan de reducción de ruido Clase F2C
 Anexo 4M - Clase F2B Concours d'Elégance

** Nota: El Anexo 4J se encuentra en un documento separado titulado "Volumen F2, Línea de control, Anexo 4J".
 Nota: La designación "I" en mayúscula no se utiliza para evitar confusiones con el carácter "i" en minúscula y el dígito "1".*

ESTA EDICIÓN 2020 INCLUYE LAS SIGUIENTES ENMIENDAS HECHAS AL CÓDIGO 2018
 Estas enmiendas están marcadas con una línea doble en el margen derecho de esta edición.

Párrafo	Plenario reunión aprobatorio cambio	Breve descripción del cambio	Cambio incorporado por
No hubo cambios en la Reunión Plenaria de 2019.			
Enmiendas sucesivas de cuatro años para referencia			
Párrafo	Plenario reunión aprobatorio cambio	Breve descripción del cambio	Cambio incorporado por
F2C			
4.3.3.2 h) - (i)		Se agregó la definición de 'completamente cerrado'.	
4.3.3.2 h) - (vi)	n / A	Completamente definidas las tres aberturas permitidas, más Aclaró que el dibujo de especificación es un ejemplo.	
4.3.3.2 h) - (ix)		Espesor de calibre modificado en texto a 1,5 mm, para de acuerdo con el dibujo.	
4.3.3.1 e)		Cambiar a las características del motor	
4.3.3.2 h)	2018	Cambiar a las especificaciones de escape del motor, especificación dibujo: indicador de salida de la cubierta de escape	
F2D			
4.4.3		Restricción innecesaria eliminada	
4.4.5	2018	Nueva sección que reconoce la mecánica de Car 1 competiciones.	
4.4.6 j)		Numeración modificada (de 4.4.5 j). Fórmula modificada para combustible estándar para motores de encendido incandescente.	Kevin Dodd Técnico Secretario
Anexos			
Anexo 4C - 6.8		Aclaración del estado de los equipos de reserva avanzada a semifinales.	Y Ferenc Orvos Presidente de F2 SC
Anexo 4D - 4.4.3		Fuerte recomendación para una mayor seguridad en topa protectora.	
Anexo 4E - 4.E.1		Copa del Mundo de F2F Team Racing	
Anexo 4E - 4.E.2 y 4.E.3		Aclaración de las circunstancias por las que un país puede organizar una Copa del Mundo para otro país organizador.	
Anexo 4E - 4.E.6	2018	Clasificación separada para juniors en la competición de la Copa del Mundo.	
Anexo 4F - Segundo Parte 13. Procesamiento		Mayor régimen de procesamiento para modelos rápidos F2A.	
Anexo 4H - F2F		CL Diesel Profile Team Racing Toda la sección reescrita.	

Apéndice 4K - F2C -
4.2.16 y Anexo 4M

Peso máximo de la(s) batería (s)
Peso máximo del modelo(s)
Concurso F2B Concours d'Élégance

Párrafo	Reunión plenaria aprobatoria cambio	Breve descripción del cambio	Cambio incorporado por
F2A			
Anexo 4A 4.1.7	2017	Efectivo el 01/06/2017 Aclaración sobre la munija de control y la horquilla.	Kevin Dodd Técnico
F2C			
4.3.3.1 d)	2017	Efectivo el 01/06/2017 Aclaración sobre el método de medición del sub pistón inducción.	Y Peter Halman Presidente de F2 SC
F2F			
4.H.4 d)	2017	Descripción más detallada de un modelo de perfil deusel.	

SC4_Vol_F2_Controlline_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 6

Página 7

Párrafo	Plenario reunión aprobatorio cambio	Breve descripción del cambio	Cambio incorporado por
F2A			
4.1.17	2016	TransiTrace: elimine "Eoff" y reemplácelo con "E Result".	
F2C			
4.3		Toda la sección reescrita y reestructurada con alguna regla cambios y aclaraciones.	
4.3.1 e)	2016	Nueva redacción sobre las paradas en boxes obligatorias.	
4.3.12		Nueva redacción sobre el cálculo de los tiempos de vuelo.	
F2D			
4.4.4		Los mecánicos de F2D deben tener una licencia deportiva válida.	
4.4.5 j)		Definición del dispositivo streamer.	
4.4.9	2016	Volantes cuando el cierre funciona.	
4.4.12 C		Aclare cuándo un mecánico puede ingresar al círculo volador.	
4.4.14		Aclare los desempates del equipo para cualquiera de los tres primeros lugares.	
Anexos			
Anexo 4C		Toda la sección reescrita y reestructurada para mayor claridad.	Kevin Dodd Técnico
Anexo 4D - 4.4.9		La elección de los mecánicos para los volantes cuando se apaga trabajos.	Y Secretario
Anexo 4D - 4.4.11		Texto adicional para entredos de línea y re-vuelos	
Anexo 4D - 4.4.12 C		Aclare las mecánicas que entran en el círculo volador cuando uno modelo está volando.	Peter Halman Presidente de F2 SC
j)			
Anexo 4K - 4.K.2 d)	2016	Nota sobre la comprobación aleatoria del peso del modelo.	
Anexo 4K - 4.K.2 f)		Dispositivo externo obligatorio para apagar totalmente el energía eléctrica	
Anexo 4K - 4.K.2 g) y h)		Nuevo texto sobre quién hace vivir la energía eléctrica y quién controla la parada del motor eléctrico.	
Anexo 4K - 4.K.4 b)		Nueva longitud de línea más larga.	
Anexo 4K - 4.K.17 c)		Comprobación aleatoria obligatoria del peso del modelo.	
Anexo 4D - 3.6	n / A	Número de identificación único FAJ agregado	
Anexo K - 4.K.16	n / A	Cambio consecuente: TransiTrace: elimine "Eoff" y reemplácelo con "E Result".	
Anexo F - 6.5.3.4	n / A	Cambio consecuente: frase final eliminada.	
Anexo F - Tercera parte: 1.c)		Referencia de cambio consecuente Reglas Generales del CIAM	
En todo		Todas las referencias al Volumen ABR cambiaron a la regla apropiada en el Reglamento General del CIAM 2016.	

Enmiendas progresivas de cuatro años para referencia ... /cont.

SC4_Vol_F2_Controlline_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 7

Página 8

cont. / ... Enmiendas progresivas de cuatro años para referencia

Párrafo	Plenario reunión aprobatorio cambio	Breve descripción del cambio	Cambio incorporado por
		Tenga en cuenta que todas las enmiendas de 2015 entraron en vigor el 01/05/15	
F2B			
4.2.15.17	2015	Agregue un nuevo subpárrafo con respecto a restringir el modelo después aterrizaje.	
F2C			
4.3.4 d)	2015	Especifique el tamaño máximo del chorro suplementario.	
Anexo 4C - 4.C.1.3		Aclare el uso de equipos de video.	Kevin Dodd Técnico Secretario
F2D			
4.4.10 b)		Aclare qué puede causar cortes de serpiente.	Y
4.4.12 C. i)		Aclarar dejando el círculo piloto.	Peter Halman Presidente de F2 SC
Anexo 4D - 4.4.9 o)		Aclarar la supervisión de los desembarcos.	
Anexo 4D - 4.4.10 b)	2015	Aclare cómo se pueden hacer los cortes.	
Anexo 4D - 4.4.12 Ac)		Aclarar la posición de los modelos retirados.	
Anexo 4E - 4E.10		Cambio consecuente para ABR Sección 4B Part. B.18.1 - aumentar la tasa de protesta de 35 a 50 euros.	
Anexo 4H - 4.H.1 b)	n / A	Corregido el inglés.	

REGLA CONGELAR PARA ESTE VOLUMEN

Con referencia al párrafo A.10.2 del Reglamento General del CIAM:

En todas las clases, la regla de dos años para no cambios en las especificaciones del modelo de aeronave / modelo espacial, maniobra Los horarios y las reglas de la competencia se harán cumplir estrictamente. Para las clases de campeonato, los cambios pueden ser propuestos en el año del Campeonato del Mundo de cada categoría.

Para las clases oficiales sin estatus de Campeonato, el ciclo de dos años comienza en el año en que el Pleno Reunión aprobó el estatus oficial de la clase. Para clases oficiales, se pueden proponer cambios en el segundo año del ciclo de dos años.

Esto significa que en el Volumen F2:

- los cambios se pueden acordar a continuación en la reunión plenaria de 2020 para su aplicación a partir del 1 de enero de 2021;
- las clases provisionales no están sujetas a esta restricción;
- los diagramas de maniobras F2B en el Anexo H, continúan estando en un documento separado llamado "Volumen F2 Línea de Control Anexo 4J".

Las únicas excepciones permitidas a la congelación de la regla de dos años son cuestiones de seguridad geminas y urgentes, indispensables aclaraciones de reglas y resoluciones de ruido.

Nota: La aspiración del subcomité F2 de 2018 es tener una moratoria de diez años sobre los cambios especificaciones técnicas de los modelos y equipos F2C. Los cambios solo se realizarán por motivos de seguridad.

SECCIÓN CUARTA - REGLAMENTO TÉCNICO PARA CONCURSOS DE LÍNEA DE CONTROL

4.0 REGLAS GENERALES F2

4.0.1 El organizador del concurso debe proporcionar un recinto protector de alambre de 2,5 m de altura a velocidad C / L y T / R concursos para garantizar la seguridad de los espectadores. Para circuitos temporales, la altura debe ser al menos 2,0 m de altura. La superficie del circuito debe ser firme, lisa y libre de arena o polvo. El radio de todos los circuitos. Deberá estar claramente marcado con una línea blanca de al menos 25 mm de ancho. Provisión de áreas de práctica adecuadas se realizará antes y durante los Campeonatos Mundiales y Continentales.

4.0.2 INTERRUPCIÓN DEL CONCURSO

Viento más fuerte que 9 m / s durante al menos 30 segundos (en lugar de 12 m / s durante al menos un minuto en CIAM Reglas generales).

4.0.3 Correa de seguridad

De acuerdo con las Reglas Generales CIAM B.1.2.2.a), para todas las clases F2 una correa de seguridad que conecta la muñeca del competidor al mango de control debe ser proporcionada por el competidor y utilizada durante todos los vuelos. Se aplicará una prueba de tracción por separado a la correa de seguridad. Esta prueba de tracción se aplicará de acuerdo con la especificación de cada clase relativa a la prueba de tracción de las líneas.

4.1. CLASE F2A - VELOCIDAD CL

Nota : La Guía para jueces de F2A se encuentra en el Anexo 4A.

4.1.1. Definición de un modelo de aeronave de velocidad

Modelo de avión en el que la potencia es proporcionada por un motor de pistón y en el que la sustentación se obtiene mediante Fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies de apoyo, que permanecen fijas en vuelo excepto por control superficies.

4.1.2 Características de un modelo de avión de velocidad

Volumen de barrido máximo de motor o motores 2,5 cm³

Área proyectada total mínima 5,0 dm²

Área proyectada total máxima 6,0 dm²

Carga máxima 100 g / dm³

Envergadura máxima 100 cm

Para determinar la envergadura de un modelo de avión asimétrico, se utiliza la línea de empuje del modelo de avión. Consulte las Reglas Generales del CIAM B.4.27.

El modelo de avión debe despegar del suelo.

Un silenciador es obligatorio. Volumen interno mínimo 50 cm³. Diámetro interno máximo del tubo de escape 6 mm.

Es obligatorio un cierre efectivo para que la duración del ruido de alto nivel pueda limitarse a 20-30 segundos por vuelo.

4.1.3. Combustible

Los organizadores administrarán combustible con una fórmula estándar para motores de bujías incandescentes y de encendido por chispa. Su composición será 80% metanol, 20% aceite de ricino de primer prensado. El combustible se mezclará por volumen.

Nota: El combustible para motores de encendido por compresión no está restringido.

Antes de cada intento de vuelo oficial, el tanque de combustible debe enjuagarse (lavar) con combustible de fórmula.

4.1.4. Líneas de control

a) Solo se permite el control de dos líneas, el diámetro mínimo de la línea de control es de 0,40 mm con una tolerancia de menos 0,011 mm.

b) No se permitirá torcer y / o enlazar intencionalmente las dos líneas desde el punto de salida del modelo de avión a la palanca de control. Las líneas deben estar separadas por al menos 5 mm en el punto de salida del modelo de avión y al menos 25 mm en el mango.

c) Las líneas deben tener una sección transversal redonda y no pueden tener ningún líquido o material de recubrimiento aplicado. El solvente se puede aplicar solo para limpieza.

4.1.5. Duración del curso y círculo de vuelo.

- La distancia medida recorrida por el modelo de avión debe ser de al menos un kilómetro. El radio del círculo de vuelo debe ser de 17,69 m. (9 vueltas = 1 km).
- Se marcará claramente un círculo de piloto de 3 metros de radio y un círculo de seguridad de 21 metros de radio en el piso. Consulte el Apéndice III, Anexo 4F F2A Dimensiones del círculo.

4.1.6. Pruebas de línea (que se realizarán antes de cada intento de vuelo oficial)

El radio se mide desde el eje del pivote en el pylon hasta el eje de la hélice. Donde se emplean dos hélices, se toma el eje de simetría como referencia para la medición.

Se aplicará una carga suficiente únicamente para eliminar la holgura de las líneas durante la verificación de la longitud de la línea.

Se aplicará una prueba de carga a la palanca de control ensamblada, las líneas y el modelo de aeronave igual a 50 veces el peso del modelo de aeronave y esta prueba se aplicará por separado a la correa de seguridad.

En cada caso, el tirón se aplicará tres (3) veces, aumentando lentamente hasta la carga máxima y liberando rápidamente. La prueba de tracción debe realizarse en la empufadura, no cerca del punto de fijación de las líneas (ver croquis).

El diámetro de las líneas se comprobará a distancias aleatorias en al menos tres puntos a lo largo del longitud de cada línea.

4.1.7. Mango de control y horquilla de pylon

Un pylon con soportes, como se muestra en F2A Figura 1, será puesto a disposición de los competidores por los organizadores. Es obligatorio que una horquilla de pylon y un mango de control de dimensiones estándar especificado, ser empleado. La distancia entre el punto de conexión flexible en la palanca de control y el punto de contacto de la barra horizontal en la horquilla será un máximo de 6 mm que es igual

a la mitad del diámetro del material del soporte en forma de U. La barra horizontal (pivote del mango) debe estar en contacto continuo con la horquilla del pylon durante los vuelos oficiales. (Ver las notas en los jueces F2A Guía.)

La horquilla del pylon debe ser infinitamente ajustable entre 1000 mm y 1600 mm desde el suelo y firmemente fijado a la superficie del suelo. Las dimensiones obligatorias se muestran en el croquis. La horquilla del pylon en su posición más alta no puede desviarse más de 20 mm cuando se somete a una prueba de tracción horizontal de 250 N.

Una correa de seguridad que conecte la muñeca del competidor al mango de control debe ser proporcionada por el competidor y utilizado durante todos los vuelos.

Nota: F2A Figura 1 aparece al dorso.

Página 11

Clase F2A - Velocidad CL

F2A Figura 1

Página 12

Clase F2A - Velocidad CL

4.1.8. Definición de intento

Se considera un intento cuando el piloto no acciona la palanca de control en la horquilla del pilón dentro de 3 minutos después de la señal de salida.

4.1.9. Número de intentos

En el caso de un primer intento fallido para un vuelo oficial, el competidor tiene derecho a un segundo intento.

4.1.10 Definición de vuelo oficial

El vuelo es oficial cuando comienza el cronometraje.

4.1.11. Número de vuelos

Cada competidor tiene derecho a un mínimo de tres y un máximo de cuatro vuelos oficiales. El número de rondas se especificará antes del inicio de la competición. Para el procedimiento de extracción, consulte F2A Guía de jueces en el Anexo 4A, regla 4.1.9 Sorteo para orden de vuelo.

4.1.12. Número de ayudantes

a) Un piloto no puede recibir información telecomunicada durante un intento / vuelo.

b) Dos ayudantes pueden ayudar al piloto en el círculo de competencia

c) En el caso de un equipo nacional de Speed completo (3 o 4 miembros), los dos ayudantes deben ser dos de los otros miembros del equipo o un miembro del equipo y el director del equipo

d) En el caso de un equipo nacional de Speed incompleto, aficionados o miembros de otro incompleto

Los equipos nacionales de velocidad pueden actuar como ayudantes siempre que estén registrados como tales a no más de un equipo nacional durante la duración del concurso.

e) En el caso de que haya dos participantes en un equipo incompleto, el segundo miembro del equipo debe actuar como uno de los ayudantes del otro participante de su propio país. En este caso, los participantes de el equipo incompleto puede emplear solo un participante registrado de otro equipo incompleto o uno partidario registrado de cualquier país o el gerente del equipo del participante como su segundo ayudante.

f) En el caso de que haya un solo participante de un país, el competidor puede utilizar dos ayudantes. En este caso, el participante del equipo incompleto puede emplear hasta dos participantes registrados, de otros equipos incompletos o hasta dos aficionados registrados de cualquier país. O el participante gerente de equipo y otro ayudante como se especifica arriba.

- g) En cualquier caso, el director del equipo también puede ingresar al círculo de competencia.
 h) El campeón defensor, volando individualmente, puede elegir los ayudantes que desee.
 Nota 1: - Pueden ingresar al círculo un máximo de cuatro personas, el piloto más dos ayudantes y el equipo gerente; la cuarta persona solo puede actuar como observador.
 Nota 2: - Todas las referencias a "equipo" significan "Equipo de velocidad".

4.1.13. Inicio de cronometraje

El cronometraje comienza oficialmente cuando el competidor ha colocado su mango en la horquilla del pylon y el modelo de avión que ha realizado 2 circuitos completos vuelve a pasar el sensor electrónico o la altura marcador en el borde del circuito directamente enfrente de los cronometradores.

4.1.14. Altura de vuelo

Durante el cronometraje de un vuelo oficial, la altura de vuelo no debe ser inferior a un metro ni superior de 3 metros.

4.1.15. CANCELACIÓN DEL VUELO

Un vuelo se cancela cuando:

- cualquier esfuerzo físico con el fin de aumentar la velocidad del modelo de avión durante una sesión oficial el vuelo lo aplica el piloto.
- si en cualquier momento durante el curso de velocidad el modelo de avión excede una altura de 6 metros o mantiene una altura superior a 3 metros o inferior a un metro durante más de una vuelta.
- no se mantiene contacto continuo con la horquilla del pylon durante el vuelo oficial.
- el desecho ocurre durante el vuelo oficial.

cont/...

Página 13

Clase F2A - Velocidad CL.

4.1.16 Número de cronometradores y jueces

- El tiempo lo tomarán tres oficiales de cronometraje equipados con resolución de 1/100 segundos cronómetros digitales o por un sistema electrónico óptico con igual o mejor resolución o precisión.
- Para Campeonatos del Mundo y Continentales: donde el cronometraje es electrónico, dos deben utilizarse sistemas. Un sistema se designará como sistema primario y las velocidades de este sistema se utilizarán con fines de clasificación. El otro sistema se designará el sistema secundario y será el sistema de respaldo requerido. Solo en los casos en que exista Si falla el sistema primario, las velocidades del sistema secundario de respaldo se pueden usar para fines de clasificación. Para otros concursos, la copia de seguridad requerida para un solo sistema puede ser por algún otro dispositivo electrónico o por dos cronometradores manuales.
- Los jueces de velocidad, al menos dos en número, serán responsables de observar la conducta del piloto y la altitud del vuelo.
- Para Campeonatos del Mundo y Continentales, se nombrará un juez superior para supervisar la conducta de los cronometradores y jueces.
 El juez superior se seleccionará de una lista de personas nominadas por los NAC para su competencia y experiencia y aprobado por el CIAM.

4.1.17. Sincronización

- Los tiempos individuales registrados por cada cronometrador y / o por un sistema electrónico óptico deberán ser registrado por escrito y retenido por el juez superior u otro funcionario.

Cronometraje manual

- El tiempo medio de los tres cronómetros se utilizará para calcular el resultado.
- En el caso de que un cronómetro difiera del más cercano de los otros dos en más de 12/100 segundos, o el árbitro informa que cometió un error, el tiempo medio será calculado a partir de los otros dos tiempos del cronómetro.
- En el caso de que dos tiempos de cronómetro difieran en 12/100 segundos del del medio, o dos funcionarios informan que cometieron errores, entonces esto debe ser informado inmediatamente al competidor o su jefe de equipo. El competidor tiene entonces la opción de utilizar sólo el tiempo restante del cronómetro para calcular su resultado o puede intentar reemplazarlo. Su decisión debe ser comunicada al F2A Circle Marshall sin demora y es irrevocable.
- No se realizarán redondeos de decimales al calcular el tiempo medio. El tiempo así obtenido para calcular la velocidad se registrará y conservará.
- La velocidad en km / h se calculará dividiendo 3600 por el tiempo según a) y luego llevado al 1/10 km / h más bajo más cercano

Sincronización electrónica con respaldo manual

- La velocidad registrada en km / h se tomará de la Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) columna para el sistema TransiTrace) del sistema electrónico para el resultado.
- El juez superior de velocidad comprobará el resultado observando los tiempos de vuelta individuales registrados del vuelo oficial, así como las vueltas antes y después del vuelo oficial.
- En el caso de que el sistema electrónico no devuelva un tiempo y velocidad claros, entonces el Se utilizará la media de los dos cronómetros de respaldo para calcular el resultado.
- En el caso de que los dos cronómetros de respaldo difieran entre sí en más de 12/100 segundos, entonces esto debe ser informado inmediatamente al competidor o al gerente de su equipo. El competidor tiene entonces la opción de utilizar el tiempo de cronómetro más lento para calcular su resultado o puede requerir un intento de reemplazo. Su decisión debe ser comunicada al Círculo F2A Marshall sin demora, y es irrevocable.

Sincronización electrónica con respaldo electrónico (sistemas primario y secundario)

- La velocidad registrada en km / h se tomará de la Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) columna para el sistema TransiTrace) del sistema primario para el resultado.
 - El juez superior de velocidad comprobará el resultado observando los tiempos de vuelta individuales registrados del vuelo oficial, así como las vueltas antes y después del vuelo oficial.
 - En el caso de que el sistema primario no devuelva un tiempo y velocidad claros, entonces el la velocidad registrada en km / h se tomará de la columna de Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) para el sistema TransiTrace) del sistema secundario para el resultado.
 - En el caso de que los sistemas primario y secundario no devuelvan una hora clara y velocidad, entonces se le dará al competidor un intento de reemplazo.
- b) Los intentos de reemplazo se programarán para que se realicen dentro de una hora del intento original.

cont/...

Página 14

Clase F2A - Velocidad CL.

4.1.18 Clasificación individual

- La mejor velocidad alcanzada durante los tres o cuatro vuelos se utiliza para la clasificación. En caso de empate, para separar a los voladores, se usa la segunda mejor velocidad, y si aún hay empate, se usa la tercera mejor velocidad.
- Las tres primeras posiciones están sujetas a una nueva verificación de las características de la aeronave modelo declarada.

4.1.19. Clasificación del equipo

Para establecer los puntajes del equipo nacional para la clasificación del equipo, sume la mejor velocidad alcanzado por cada miembro individual del equipo. En caso de empate, el equipo con la suma más baja de los números de lugar, dados en orden desde arriba, gana. Si sigue igual, entonces la mejor colocación individual decide.

Página 15

Clase F2B - CL. AEROBÁTICA

- 4.2 CLASE F2B - CL. AEROBÁTICA**
- 4.2.1 Definición de un modelo de avión acrobático**
 Modelo de aeronave acrobática de línea de control motorizada según la Regla General B.1.2.2 del CIAM que
 Las superficies aerodinámicas permanecen fijas durante el vuelo (a excepción de la hélice más esa / esas superficies
 utilizado para controlar la trayectoria de vuelo).
- 4.2.2 Características de un modelo de avión acrobático**
- Peso máximo de vuelo total (excluido el combustible) 3,5 kg
 - Envergadura máxima (total) 2,0 m
 - Longitud máxima (total) 2,0 m
 - Las fuentes de energía permitidas incluirán cualquier energía excepto los motores de cohete. Los motores de pistón
 estar sujetos a una limitación de volumen de barrido total de 15 cm³. La energía eléctrica se limitará a un
 voltaje máximo sin carga de 42 voltios. Los motores de turbina de gas se limitarán a 10 N estáticos.
 empuje.
 - Debe utilizarse un silenciador adecuado en todos los motores de pistón.
 - El límite de ruido establecido en el párrafo 4.2.6 c) se aplicará a todas las fuentes de energía.
 - El uso de un dispositivo de corte de energía activado por piloto para definir el punto de inicio de la
 No se permite el descenso sin motor en la maniobra de aterrizaje.
- 4.2.3 Longitud de la línea**
 La longitud mínima de las líneas de control será de 15,0 metros, la longitud máxima de 21,5 metros,
 medido desde la línea central de la empuñadura de la palanca de control hasta la línea central de la hélice.
 Cuando se utilizan modelos de aviones con múltiples fuentes de energía, el centro longitudinal (de proa y popa)
 La línea del modelo de avión se tomará como referencia para la medición.
- 4.2.4 Pruebas de línea (que se realizarán antes de cada vuelo del concurso)**
- Se comprobará la longitud de las líneas de control antes de cada vuelo de competición.
 - No menos de 15 minutos y no más de 30 minutos antes de cada vuelo de competencia una carga de prueba
 de 10 veces el peso total del modelo de avión sin combustible deberá ser uniforme y uniforme
 aplicado a la palanca de control ensamblada, las líneas y el modelo de avión. La carga utilizada en esta prueba
 se aplicará una sola vez a la palanca de control de tal manera que la carga de prueba sea igual
 distribuidos entre ambas líneas de vuelo / cables durante toda la prueba de tracción.
 - Se considerará un intento si el competidor no logra que su modelo de avión esté disponible para
 la prueba de tracción dentro del plazo indicado en el párrafo 4.2.4.b.
 - Si las líneas de control se desconectan del modelo de avión de un competidor después de que se haya realizado la prueba de tracción.
 realizado pero antes de realizar el respectivo vuelo de competencia, entonces el control de ese competidor
 Las líneas y el modelo de aeronave deberán pasar nuevamente la verificación de longitud de las líneas y la prueba de tracción antes
 realizando el respectivo vuelo oficial.
- 4.2.5 Clima del concurso**
- En caso de turbulencia que impida la conducción segura del vuelo, el Juez Principal debe interrumpir
 el concurso hasta que vuelva a volar seguro.
 - Por razones de seguridad, cualquier competidor cuyo vuelo de competencia esté en progreso durante
 actividad de tormenta (truenos y / o relámpagos) se le ofrecerá un re-vuelo. Ningún vuelo de competencia será
 comenzó cuando una tormenta eléctrica parece ser inminente, y si tales condiciones ocurren el
 El director del concurso de F2B y el juez principal acordarán un retraso adecuado para el calendario del concurso.
 e informará a todos los competidores y oficiales del concurso tan pronto como sea posible.
- 4.2.6 Prueba de ruido**
- El nivel de ruido de cualquier modelo de avión de la competencia se medirá oficialmente si así lo solicita
 el Director del Concurso F2B, o el Juez Principal, o un miembro del jurado FAI presente en el concurso
 sitio. Dichas solicitudes solo se realizarán si, en opinión del funcionario que solicita la prueba de ruido
 el modelo de avión en cuestión parece tener un nivel de ruido superior al especificado en
 párrafo c) a continuación durante un vuelo oficial. Todas las solicitudes de una prueba de ruido oficial se harán
 solo para el Director del concurso F2B.
 - Si se solicita una prueba oficial de medición de ruido, el Director del Concurso F2B se encargará de ello.
 Al mismo tiempo, el Director del Concurso de F2B también recuperará inmediatamente del Head
 Juzgar todas las hojas de puntuación para el vuelo de competencia del competidor respectivo en el que la solicitud de
 Se realizó la prueba oficial de ruido. Si no realiza la prueba de ruido el mismo, el Director del concurso F2B

Página 16

Clase F2B - CL. AEROBÁTICA

- observará oficialmente la prueba.
- El procedimiento oficial de prueba de ruido debe consistir en colocar un medidor de ruido a 3 metros de
 la línea central longitudinal (proa y popa) del modelo de avión, con el modelo de avión colocado
 en el suelo (idealmente sobre una superficie de concreto o asfalto) adyacente al círculo de vuelo del concurso,
 y con la punta del ala inferior del modelo de avión mirando hacia el viento (cuando el modelo
 avión está configurado para volar en sentido antihorario). Con el motor funcionando a su potencia normal de despegue
 ajuste, la medición se tomará a 90 grados de la trayectoria de vuelo del modelo de aeronave, desde
 el lado del modelo de avión que está hacia el exterior de la trayectoria de vuelo del modelo de avión,
 y con el micrófono del medidor de ruido colocado en un soporte a 30 cm del suelo y en línea
 con el / los motor / es. Ningún objeto que refleje el ruido debe estar a menos de 3 metros del modelo
 avión o desde el micrófono del medidor de ruido cuando se realiza la medición. Si se realiza
 en una superficie de hormigón o asfalto, el nivel de ruido máximo permitido será de 96 dB (A). Si un
 superficie dura no está disponible, entonces la medición de ruido puede tomarse sobre césped, pero en este
 En caso de que la hierba no supere los 2,5 cm de longitud. Al medir el ruido sobre el césped,
 el nivel de ruido máximo permitido será de 94 dB (A).
 - La prueba de ruido oficial se llevará a cabo en el menor tiempo posible después de que el modelo
 la aeronave ha aterrizado del vuelo durante el cual se realizó la solicitud de prueba de ruido, y aparte
 del reabastecimiento de combustible, no se realizará ningún cambio, ajuste o modificación de ningún tipo al
 modelo de avión antes de realizar la prueba de ruido oficial.
 - Si el modelo de avión no pasa la primera prueba de ruido oficial, se informará al competidor
 inmediatamente y el modelo de aeronave será incautado por el Director del Concurso F2B hasta que un
 El segundo medidor de ruido se lleva al área del círculo de vuelo del concurso. El modelo de avión será entonces
 probado oficialmente con el segundo medidor de ruido y utilizando el mismo procedimiento que en

- párrafo c) anterior.
- f) Si supera la segunda prueba oficial de ruido, se considerará que el modelo de avión ha pasado la prueba oficial de medición de ruido, luego las puntuaciones que se otorgaron para el vuelo oficial en los que se realizó la solicitud de prueba de ruido se procesan con normalidad.
- g) Si no pasa la segunda prueba oficial de ruido, el director del concurso F2B devolverá el modelo de avión al competidor para su modificación / ajuste y también marcará las respectivas hojas de puntuación con la observación "N, Puntuación 0" (cero puntos).
- h) Cualquier competidor puede, si lo desea, solicitar al Director del Concurso F2B que organice un ruido no oficial. Prueba de medición de su propio modelo de avión. Esto se realizará tan pronto como sea conveniente, y de acuerdo con el procedimiento establecido en el párrafo e) anterior.

4.2.7

Vuelos de concurso

- a) Cuando un competidor registrado realiza un vuelo que tiene la intención de registrar una puntuación en el competición, se denominará vuelo de competición. Un vuelo de competición se convertirá en vuelo oficial en el momento en que el modelo de avión comienza el balanceo de tierra de la maniobra de despegue. Todo oficial Los vuelos darán lugar a que se registre una puntuación con el nombre del competidor respectivo, excepto en el caso de que se otorgue y acepte un nuevo vuelo, según lo dispuesto en el párrafo h) siguiente.
- b) Todos los concursos se organizarán sobre la base de rondas, una ronda se define como completa cuando todos los competidores registrados hayan completado su vuelo oficial o hayan realizado dos intentos. En los concursos que incluyen un fly-off, todas las rondas realizadas antes del fly-off se denominarán rondas de eliminación y todas las rondas voladas después de la finalización de las rondas de eliminación serán denominadas rondas de despegue.
- c) Todas las rondas que no puedan completarse dentro de un día continuarán al día siguiente de competencia y se volará en el mismo círculo de vuelo de competencia y con la misma panel según lo programado para el comienzo (día anterior) de esa ronda.
- d) Todo competidor registrado tiene derecho a dos intentos en cada ronda para realizar un vuelo oficial. Haber ocurrido un intento cuando:
- el competidor no atravesó la entrada al círculo de vuelo del concurso en 3 minutos de ser convocado oficialmente para realizar un vuelo de concurso;
 - o el competidor no soltó el modelo de avión para la maniobra de despegue dentro de 3 minutos del inicio del cronometraje oficial del periodo de 7 minutos;
 - o si el competidor mismo declara un intento antes de liberar el modelo de avión para la maniobra de despegue.
 - o si el competidor no hace que su modelo de avión esté disponible para la prueba de tracción dentro del plazo dado.
- En cada uno de los casos anteriores, todos los jueces registrarán un intento con una marca en la puntuación. hoja del respectivo competidor.

Página 17

Clase F2B - CL acrobacias

- e) Después de hacer un primer intento, el competidor puede optar por permanecer en el círculo de vuelo del concurso, en cuyo caso hará su segundo intento inmediatamente.
- f) Alternativamente, el competidor puede optar por abandonar el círculo de vuelo del concurso después de su primer intento, en cuyo caso será convocado oficialmente para realizar un segundo intento en el mismo concurso círculo de vuelo después de que hayan transcurrido 30 minutos desde que abandonó el círculo de vuelo del concurso después de su primera intento. Esta regla de 30 minutos se aplicará incluso si el primer intento del competidor ocurrió en o cerca del final de la ronda respectiva.
- g) Si al realizar su segundo intento para la ronda respectiva ocurre alguna de las siguientes situaciones:
- el competidor no atravesó la entrada al círculo de vuelo del concurso dentro de 2 minutos de ser llamado oficialmente;
 - o el competidor no soltó el modelo de avión para la maniobra de despegue dentro de 3 minutos del inicio del cronometraje oficial del periodo de 7 minutos;
 - o el competidor mismo declara un intento antes de liberar el modelo de avión para la maniobra de despegue;
- entonces todos los jueces registrarán un intento con una marca de 0 (cero) puntos en la hoja de puntuación de el competidor respectivo.
- h) Se ofrecerá un nuevo vuelo a un competidor si, en opinión del Juez Principal:
- las condiciones del viento o una tormenta eléctrica (como se especifica en 4.2.5) ocurren durante una competencia vuelo
 - debido únicamente a las condiciones del terreno del círculo de vuelo del concurso, la hélice de un competidor golpea tierra provocando que el motor o motores dejen de funcionar, o que funcionen de tal manera que ser peligroso volar la secuencia de maniobras;
 - un incidente relacionado con la seguridad que está fuera del control del competidor ocurre durante un vuelo oficial, y si dicho incidente ha afectado la capacidad del competidor respectivo para volar la secuencia de maniobras. Solo con fines ilustrativos, tal seguridad: El incidente relacionado podría ser, pero no se limitará a un ruidito o animal sin supervisión deambular por el círculo de vuelo del concurso durante un vuelo oficial.
- En todos los casos anteriores, el competidor no tendrá el vuelo oficial respectivo marcado como un intento y no se puntuará con 0 (cero) puntos. En cambio, los jueces conservarán el original hojas de puntuación y el juez principal ofrecerá al competidor un nuevo vuelo. Las notas otorgadas durante el vuelo oficial en el que tuvo lugar el incidente no se comunicará al competidor. Por lo tanto, todos los competidores que aceptan un nuevo vuelo lo hacen en el entendimiento de que Las puntuaciones otorgadas durante el vuelo oficial en el que tuvo lugar el incidente se eliminarán y reemplazado por los puntajes otorgados durante el vuelo. Si se acepta un nuevo vuelo, entonces esto se realizará lo antes posible después de que el competidor haya aceptado el re-vuelo, y en el mismo círculo de vuelo del concurso y con el mismo panel de jueces que el vuelo oficial durante el cual tuvo lugar el incidente.

4.2.8

Numero de rondas

- a) Los concursos se pueden llevar a cabo en sitios con un círculo de vuelo de concurso disponible (en adelante, un "Single En formato de círculo"), o en sitios con dos círculos de vuelo de concurso disponibles (en adelante, un "Doble-Concurso de formato de círculo").
- b) En todos los concursos de formato de círculo único, los organizadores programarán el concurso de modo que todos los inscritos Los competidores vuelan un mínimo de 3 rondas (3 rondas de eliminación en concursos en los que se debe ser incluido). En los concursos de formato de doble círculo, los organizadores deben programar el concurso de modo que Todos los competidores registrados vuelan un mínimo de 2 rondas por círculo de competencia que se utilizarán (2 rondas de eliminación por círculo de concurso que se utilizarán en concursos en los que se incluye un fly-off).
- En circunstancias excepcionales, el Jurado de la FAI puede reducir el número de rondas.
- c) En circunstancias excepcionales, campeonatos mundiales o continentales y otros Se organizarán concursos internacionales en formato de doble círculo. En esas condiciones y con respecto al número de competidores y el límite máximo de 50 vuelos de concursos a ser programada para un juez en un día (ver 4.2.11), las rondas eliminatorias se organizarán el dos, tres o cuatro días.
- d) En campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados, los organizadores también organizará un vuelo adicional para los 15 competidores que tengan las mejores puntuaciones (más cualquier competidores con puntajes empatados en el puesto 15) después de calcular la posición al final de la última ronda de eliminación. El despegue consistirá en tres rondas de despegue separadas, todas para volar en el mismo círculo de vuelo del concurso.

cont /...

Página 18

Clase F2B - CL acrobacias

- e) Cuando el número de competidores junior participantes sea suficiente para otorgar un título de Mundial o Campeón Continental Junior, los organizadores también organizarán un vuelo adicional para los tres jóvenes que sostiene las mejores puntuaciones (más cualquier juniors con puntuaciones de estar para la 3-er lugar) después de calculando la colocación al final de la última ronda de eliminación. Si algún junior está en el top 15 general y ya volando en el fly-off, sus vuelos fly-off open y junior serán los mismos.
- f) El orden de vuelo para cada ronda se establecerá mediante sorteos aleatorios separados.
- g) En campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados, el vuelo El orden se organizará por grupos: dos grupos (A y B) si las rondas de eliminación son organizados en dos días, tres grupos (A, B y C) en tres días y cuatro grupos (A, B, C y D) en cuatro días. Los grupos se establecerán por sorteo y el orden de vuelo en cada ronda para cada grupo se establecerá mediante sorteos aleatorios separados.
- i) En campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados, todos Los miembros de cualquier equipo nacional deben estar separados en el orden de vuelo de cada ronda por al menos un competidor de otra nación. Si dos competidores del mismo equipo nacional se dibujan inicialmente para volar consecutivamente durante cualquier ronda, entonces el competidor afectado será se vuelve a dibujar para garantizar que se cumpla este requisito de separación.
- j) En los Campeonatos del Mundo y Continentales y otros concursos internacionales limitados, el vuelo El orden de las cuatro rondas eliminatorias en formato de doble círculo se organizará de la siguiente manera:

2 grupos en 2 días

Círculo A (Rondas 1 y 3)		Círculo B (Rondas 2 y 4)	
Mañana	Tarde	Mañana	Tarde
Día 1 Ronda 1 Grupo A	Ronda 1 Grupo B	Ronda 2 Grupo B	Ronda 2 Grupo A
Día 2 Ronda 3 Grupo B	Ronda 3 Grupo A	Ronda 4 Grupo A	Ronda 4 Grupo B

3 grupos en 3 días

Círculo A (Rondas 1 y 3)		Círculo B (Rondas 2 y 4)	
Mañana	Tarde	Mañana	Tarde
Día 1 Ronda 1 Grupo A	Ronda 1 Grupo B	Ronda 2 Grupo B	Ronda 2 Grupo C
Día 2 Ronda 1 Grupo C	Ronda 3 Grupo A	Ronda 2 Grupo A	Ronda 4 Grupo B
Día 3 Ronda 3 Grupo B	Ronda 3 Grupo C	Ronda 4 Grupo C	Ronda 4 Grupo A

4 grupos en 4 días

Círculo A (Rondas 1 y 3)		Círculo B (Rondas 2 y 4)	
Mañana	Tarde	Mañana	Tarde
Día 1 Ronda 1 Grupo A	Ronda 1 Grupo B	Ronda 2 Grupo D	Ronda 2 Grupo C
Día 2 Ronda 1 Grupo C	Ronda 1 Grupo D	Ronda 2 Grupo B	Ronda 2 Grupo A
Día 3 Ronda 3 Grupo B	Ronda 3 Grupo A	Ronda 4 Grupo C	Ronda 4 Grupo D
Día 4 Ronda 3 Grupo D	Ronda 3 Grupo C	Ronda 4 Grupo A	Ronda 4 Grupo B

Nota: Círculo A: rondas impares (1 y 3);
Círculo B: rondas pares (2 y 4)

4.2.9

Definición y número de ayudantes

Cada competidor tiene derecho a tres ayudantes por cada vuelo del concurso. En World y Continental Campeonatos y en otros concursos internacionales limitados, un ayudante puede ser un director de equipo, otro competidor, o un seguidor oficialmente registrado.

4.2.10

Puntuación

a) Cada juez otorgará puntos a cada competidor registrado durante cada vuelo oficial por cada maniobra volada en la secuencia correcta. Los jueces solo puntuarán los primeros intentos en cada maniobra. La cantidad de puntos otorgados puede variar entre 1 punto y 10 puntos. Todas las marcas entre el mínimo de 1 punto y el máximo de 10 puntos serán otorgados en incrementos de un mínimo de un décimo de un punto (0.1). Estas marcas se multiplican por un factor K que varía con la dificultad de la maniobra.

SC4_Vol_F2_Control_ine_20

A partir del 1 - de enero de 2020

Página 18

Página 19

Clase F2B - CI. acrobacias

b) En la descripción de las maniobras (ver 4.2.15.3 a 4.2.15.17), el primer numerado párrafo, "Inicio de la maniobra", es también el punto en el que los jueces comenzarán oficialmente observar la maniobra para otorgar puntos; y el último párrafo numerado "Fin de maniobra" es también el punto en el que los jueces dejarán de observar oficialmente la maniobra y dejar de otorgar puntos.

Nota: las descripciones de las maniobras también incluyen párrafos no numerados marcados "Procedimiento de entrada recomendado" y "Procedimiento de salida recomendado". Estos son recomendaciones para uso exclusivo de los concursantes y los jueces no deberán observar estos procedimientos, ni otorgarán ningún punto por estos procedimientos, independientemente de que se realicen o no de acuerdo con las recomendaciones.

c) Todos los jueces otorgarán una puntuación de 0 (cero) por:

- Maniobras omitidas o no intentadas en absoluto.
- Maniobras iniciadas pero no completadas.
- Maniobras con un número incorrecto de figuras repetidas (muy pocas o demasiadas).
- Maniobras voladas fuera de secuencia.
- Maniobras voladas sin un intervalo mínimo de 11/2 vueltas después de la maniobra.
- Maniobras realizadas después de transcurrido el tiempo máximo de vuelo de 7 minutos.

d) Cuando se omita una maniobra o no se intenta en absoluto, las maniobras restantes serán puntuadas siempre que se intenten en el orden correcto.

e) Cuando se realiza después de completar la maniobra del árbol de cuatro hojas, pero antes del inicio de la maniobra de aterrizaje, se permitirán otras maniobras. Todas estas maniobras no serán observadas oficialmente ni puntuadas por los jueces.

f) La nota 0 (cero) se otorgará por la maniobra de aterrizaje si el cronometrador oficial confirma que el modelo de avión se detiene por completo al final del recorrido en tierra después de los 7 minutos de tiempo total permitido para un vuelo oficial han expirado. La marca 0 (cero) puntos deberá también ser otorgada por la maniobra de aterrizaje si:

- el modelo de avión se estrella;
- o el modelo de avión aterriza sobre su panza;
- o el modelo de aeronave aterriza boca abajo;
- o el modelo de avión está equipado con un tren de aterrizaje retráctil y si este no estaba completamente extendido en el momento del aterrizaje, o si el tren de aterrizaje retráctil está aparentemente completamente extendido pero se colapsa al tocar tierra ;
- o el modelo de avión se voltea al momento de aterrizar.

Nota: si el modelo de avión se voltea o se inclina hacia abajo durante la fase de lanzamiento en tierra, los puntos pueden ser otorgados por la maniobra de aterrizaje si, en opinión de los jueces, el vuelco o la caída se debió a condiciones de viento adversas o malas condiciones de la superficie del suelo que afecta a lo que sería Predicted como un rodillo de tierra normal del modelo de avión después de aterrizar.

g) Si un accidente interrumpe un vuelo oficial, cada juez puntuará todas las maniobras completadas, incluyendo la última maniobra que se completó antes de que ocurriera el accidente. Todos los demás maniobras restantes en la secuencia, incluida la maniobra en la que ocurrió el accidente se le otorgará una nota de 0 (cero).

h) En cooperación con el Director del Concurso F2B, el Juez Principal se asegurará de que todas las puntuaciones otorgadas a un competidor para el vuelo oficial respectivo será descartado y puntuado con 0 (cero) puntos si ocurre alguna de las siguientes situaciones:

- el modelo de avión no pasa la segunda prueba oficial de ruido (ver párrafo 4.2.6).
- cualquier parte del modelo de avión se desprende del modelo de avión (intencionalmente o de otro modo) en cualquier momento desde el momento del lanzamiento para el despegue maniobra hasta el momento en que el modelo de avión aterriza por primera vez desde el maniobra de aterrizaje. Esto no se aplica a ninguna parte del modelo de avión que desprendido durante un choque, o un vuelco, o aterrizaje boca abajo o boca arriba.

cont./...

SC4_Vol_F2_Control_ine_20

A partir del 1 - de enero de 2020

Página 19

Página 20

Clase F2B - CI. acrobacias

4.2.11

Juzgar

- Los jueces acrobáticos serán responsables de observar cada intento en un vuelo oficial y de registrar la puntuación otorgada por cada maniobra a medida que se completa. Una vez que un vuelo oficial ha comenzado, los jueces pueden, por su propia voluntad, cambiar su posición original, pero tal posición el cambio no excederá un máximo de 1/8 de vuelta por delante o por detrás de su posición original como al inicio del respectivo vuelo oficial. Los jueces solo cambiarán de posición durante las 1/2 vueltas intermedias voladas entre maniobras y no mientras se realiza alguna maniobra volado.
- En los concursos de formato de círculo único, el organizador debe designar un panel de al menos tres jueces. En el caso de campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados el panel de jueces debe aumentarse a cinco.
- En los concursos de formato de Doble Círculo, el organizador debe designar un panel de tres jueces para cada círculo de vuelo de concurso. Para las rondas de vuelo (campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados), el panel de jueces se incrementa a 6 jueces.

- d) Para cada panel de jueces, se selecciona un juez como juez principal.
- e) En Campeonatos del Mundo y Continentales y otros concursos internacionales limitados, todos los jueces serán seleccionados de una lista de personas propuestas por los Controles Nacionales de Deportes Aéreos para su competencia y experiencia y aprobado por el CIAM.
- f) Uno de los jueces en los Campeonatos Mundiales y Continentales y otros
- Los concursos no deben haber juzgado en el Campeonato equivalente anterior.
- g) En los concursos Open Internacional, el CIAM solo debe aprobar dos jueces por cada panel de jueces.
- h) En Campeonatos del Mundo y Continentales y otros concursos internacionales limitados, todos los jueces deben ser de diferentes nacionalidades. En los concursos Open Internacional, los jueces deben ser de al menos dos nacionalidades por cada panel de jueces.
- i) Cada juez será designado permanentemente para juzgar en un círculo de vuelo de competencia específico para el duración del concurso, excepto en los concursos que incluyen un vuelo. En concursos que incluyen un fly-off (campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales limitados), jueces será designado para un círculo de vuelo de competencia específico durante la duración de todas las rondas eliminatorias.
- j) Todos los jueces designados para el panel de jueces asignado a cada círculo de vuelo del concurso juzgarán cada vuelo de competencia programado para su respectivo círculo de vuelo de competencia. Pero este requisito puede ser relajado en circunstancias excepcionales, tales como, pero no limitado a que un juez se convierta en enfermo durante un concurso. En tal caso, el Director del Concurso F2B y el Juez Principal deberán consultar (también junto con un miembro del jurado de la FAI) sobre el reemplazo de los juez.
- k) En Campeonatos Mundiales y Continentales y otros concursos internacionales de entrada limitada, habrá al menos un vuelo de calibración de los jueces por día de competencia en cada círculo de vuelo de competencia para ser usado. Todos los vuelos de calibración de los jueces se llevarán a cabo antes de que se realicen los vuelos de competencia programado. Todos los vuelos de calibración de los jueces incluirá tiempo suficiente para una sesión informativa de los jueces, antes y el interrogatorio de los jueces después del vuelo de calibración de cada juez. Dicho informe y debriefing incluirá el panel completo de jueces y se llevará a cabo de forma privada, sin concurso organizador, oficial o competidor presente. La provisión de vuelos de calibración de los jueces en Open Los concursos internacionales serán opcionales pero se recomiendan.
- l) Todos los organizadores del concurso deberán organizar al menos un descanso para comer de los jueces por día del concurso. Si el panel de jueces lo solicite, también se programará tiempo extra para descansos adicionales de los jueces (por ejemplo de descansos de aproximadamente 10 minutos de duración a intervalos de aproximadamente 2 horas a lo largo de cada ronda).
- m) En cualquier competencia, no se programará ningún juez para juzgar más de 50 vuelos de competencia o realizar una total de más de 10 horas de trabajo de juez (lo que sea más largo) dentro de un solo concurso día. Este tiempo incluirá los vuelos de calibración de los jueces anteriores, pero no incluye los rompe.

cont /...

Página 21

Clase F2B - CI. acrobacias

4.2.12

Clasificación

- a) La puntuación de cada maniobra corresponde a la nota original multiplicada por la respectiva Factor K. Los puntajes resultantes de cada maniobra se sumarán para producir una puntaje total único por juez. Los puntajes totales individuales resultantes de los jueces se suman y luego dividido por el número de jueces. El resultado se redondeará a dos decimales. (al 1/100 más bajo más cercano) para producir la puntuación final del competidor por vuelo oficial.
- Ejemplo: 945,9999 se redondeará a 945,99*
945,9911 se redondeará a 945,99
- b) En los concursos Open Internacional, la posición final alcanzada por todos los competidores registrados ("colocaciones") se procesarán de la siguiente manera:
- En los concursos de formato de Círculo Único, los organizadores tomarán los dos puntajes de vuelo y sumarlos para producir el puntaje final del competidor para colocación. En caso de empate, se utilizará la puntuación del tercer vuelo de los competidores afectados para determinar la colocación.
 - En los concursos de formato de Doble Círculo, los organizadores tomarán el más alto de cada competidor puntuación de cada círculo de vuelo de la competencia, súmelos para producir la puntuación del competidor puntuación final para la colocación. En caso de empate, la segunda puntuación más alta de los competidores afectados de cualquiera de los círculos de vuelo del concurso se utilizará para determinar la posición.
 - Si, por circunstancias extraordinarias, solo se realizaron dos rondas completas, entonces La puntuación de cada competidor de las dos rondas completadas se utilizará para determinar colocaciones.
- c) En campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales de entrada limitada, la puntuación de cada competidor registrado ("clasificación") al final de la última ronda de eliminación será procesado de la siguiente manera:
- En Campeonatos con formato de Círculo Único, los organizadores tomarán los dos puntuaciones de vuelo más altas y sumárlas para producir la puntuación del competidor.
 - En Campeonatos de formato de Doble Círculo, los organizadores tomarán los la puntuación más alta de cada círculo de vuelo del concurso, súmelos para producir el puntuación del competidor.
 - Si, por circunstancias extraordinarias, solo se realizaron dos rondas completas, entonces Se utilizará la puntuación de cada competidor de las dos rondas completadas.
- La clasificación final de los finalistas se procesará de la siguiente manera: las dos más altas de cada competidor Los puntajes de las rondas de vuelo se sumarán y el total resultante se dividirá por dos. El resultado se redondeará a la baja a dos decimales. En caso de empates, el tercer vuelo La puntuación de los competidores afectados se utilizará para determinar las posiciones finales. Si, debido a En circunstancias extraordinarias, solo se volaron dos rondas completas de vuelo y luego cada La puntuación de vuelo del competidor de las dos rondas de vuelo completadas se utilizará para las posiciones finales.
- Los resultados del fly-off junior específico servirán para clasificar a los mejores juniors, pero no afectarán la resultados generales.
- La clasificación de los no finalistas se hará en función de su puntuación al final de la última ronda de eliminación. En caso de empates:
- en Campeonatos de formato de Círculo Único, el tercer puntaje de vuelo del afectado los competidores se utilizarán para determinar las posiciones de los competidores afectados;
 - en campeonatos de formato de doble círculo, el segundo puntaje más alto de cualquiera de los concursos Se utilizarán círculos de vuelo para determinar la ubicación de los competidores afectados.
- En el caso de un empate de dos vías por el puesto 15 al final de la última ronda de eliminación, el siguiente competidor se coloca 17; en el caso de un empate a tres por el puesto 15, lo siguiente el competidor es el número 18, etc.
- d) Para establecer los puntajes nacionales para la clasificación de equipos, agregue la ubicación numérica de los tres miembros del equipo de cada nación. Los equipos se clasifican según la suma numérica más baja de puestos al más alto, con equipos completos de tres competidores por delante de los equipos de dos competidores que a su vez están clasificados por delante de los equipos de un competidor.
- e) En campeonatos mundiales y continentales y otros concursos internacionales de entrada limitada, Se entregarán copias facsímiles de las hojas de puntuación originales de los jueces de cada vuelo oficial a el respectivo Team Manager o Asistente del Team Manager antes del próximo vuelo del competidor en el concurso, o como muy tarde al final de cada ronda del concurso.

Página 22

Clase F2B - CI. acrobacias

- f) En todos los concursos de la Copa del Mundo, copias facsímiles de las hojas de puntuación de los jueces de cada vuelo oficial. se entregará al competidor respectivo antes del próximo vuelo del competidor en el concurso o a más tardar al final de cada ronda del concurso.

4.2.13 Procedimiento de inicio

Procedimiento de inicio

3 minutos para entrar
colocación de jueces y
preparación para
anunciar inicio / es

Período de vuelo oficial de 7 min

- a) A cada competidor se le permitirá un tiempo de preparación de 3 minutos para entrar al círculo y colocar su modelo de avión en la posición de partida seleccionada, para colocar a los jueces y preparar su motor (es) para arrancar.
- b) El competidor puede optar por iniciar, calentar y detener su (s) motor (es) durante la preparación. tiempo, y debe informar al cronometrador si tiene la intención de hacerlo.
- c) Inmediatamente después del tiempo de preparación se le permitirá un tiempo de vuelo de 7 minutos para Completa sus maniobras.
- d) El tiempo de preparación comenzará cuando el competidor sea llamado oficialmente para realizar su competencia. vuelo
- e) El cronometrador señalará el comienzo del tiempo de preparación al competidor y al jueces.
- f) El tiempo de preparación finalizará y el tiempo de vuelo comenzará cuando:
 - i) El cronometrador registra que han transcurrido los 3 minutos de preparación.
 - ii) El competidor hace una clara señal con la mano al cronometrador, indicando que está listo. para arrancar su (s) motor (es).
 - iii) El competidor enciende su (s) motor (es) sin dar una señal clara al cronometrador.
 - iv) El competidor enciende su (s) motor (es) para el calentamiento sin recibir permiso del cronometrador.
- g) El cronometrador señalará al competidor y a los jueces cuándo comienza el tiempo de vuelo. Si no El competidor hace una señal con la mano antes de poner en marcha su (s) motor (es), o comienza su calentamiento. sin recibir permiso, el cronometrador notificará a los jueces de esto.
- h) El cronometraje de un vuelo oficial se detendrá en el momento en que el modelo de avión haya alcanzado su deténgase al final del movimiento de suelo que completa la maniobra de aterrizaje.
- i) El competidor quitará su modelo de avión, las líneas y el mango del círculo de vuelo. inmediatamente después de haber completado su vuelo.

cont /...

Página 23

Clase F2B - CL acrobacias

4.2.14 Ejecución y secuencia de maniobras

a) La secuencia de maniobras con su correspondiente factor K es:

1. Comenzando	0
2. Despegue	2
3. Alas invertidas	8
4. Tres bucles interiores consecutivos	6
5. Dos vueltas consecutivas de vuelo nivelado invertido	2
6. Tres bucles externos consecutivos	6
7. Dos bucles cuadrados interiores consecutivos	12
8. Dos bucles cuadrados exteriores consecutivos	12
9. Dos bucles triangulares interiores consecutivos	14
10. Dos ochos horizontales consecutivos	7
11. Dos ochos horizontales cuadrados consecutivos	18
12. Dos ochos verticales consecutivos	10
13. reloj de arena	10
14. Dos gastos indirectos consecutivos en ocho	10
15. Trébol de cuatro hojas	8
16. Aterrizaje	5

b) Todas las maniobras deben ejecutarse en el orden de la lista.

c) Cada competidor deberá dejar al menos 1½ vueltas (incluyendo la entrada y salida recomendada procedimiento detallado para cada maniobra) para crear un período de pausa entre el final de una maniobra y el inicio de la siguiente. La porción nivelada de las 1½ vueltas intermedias será volado a una altura de entre 1 y 3 metros. Sin embargo, los jueces no observarán oficialmente de estos períodos de pausa, pero en su lugar utilizará este tiempo para ingresar la puntuación otorgada por el maniobra anterior en la hoja de puntuación del competidor antes de que se inicie la siguiente maniobra.

4.2.15 Descripción de maniobras

a) Los diagramas de las maniobras que muestran la vista del piloto se encuentran en el Anexo 4J. Son parte integral de las reglas y deben leerse junto con la maniobra. descripciones.

b) La Guía de jueces de F2B se encuentra en el Anexo 4B.

4.2.15.1 Terminología y redacción

a) La redacción y fraseología utilizadas en las descripciones de las maniobras F2B definen la trayectoria de un Aviones modelo de línea de control que vuelan en sentido antihorario sobre la superficie de un hemisferio.

Fraseología	Definición
Maniobra	Significa el total de cifras y segmentos necesarios para completar la maniobra marcada bajo un encabezado numerado separado con negrita. Por ejemplo, la maniobra de despegue, los tres maniobra de bucles interiores consecutivos, y el trébol de cuatro hojas maniobra, todos se conocen como una sola maniobra completa a lo largo de este texto.
Figura	Significa una forma, que constituye un completo reconocible por separado parte de una maniobra completa. Por ejemplo, el primer bucle de los tres la maniobra de bucles interiores consecutivos se denomina figura, pero el primer bucle que hace la primera mitad de la primera figura completa ocho en La maniobra de dos ochos arriba consecutivos no se conoce como figura.
Segmento	Significa una parte específicamente definida de una figura (o de un todo maniobra) en la que se detallan determinados puntos particulares. por ejemplo, el primer bucle que completa la primera mitad del primer La figura ocho en las dos maniobras consecutivas de ocho arriba es denominado segmento.

cont /...

Página 24

Clase F2B - CL acrobacias

Vertical	Significa el modelo de avión que vuela en su posición vertical "normal" (es decir: con su tren de aterrizaje más cercano al suelo).
Invertido:	Significa el modelo de avión que vuela en una actitud que es la inversa de vuelo vertical (coloquialmente, el modelo de avión está "volando sobre su espalda", es "volando boca abajo", o está "volando invertido").
Hemisferio de vuelo:	Significa una forma de medio globo cuya base está nivelada sobre el suelo.

Paralela:	Significa una línea imaginaria en la superficie del hemisferio de vuelo. equidistante al ecuador del hemisferio de vuelo y marcando el latitud.
Base:	Significa la base del hemisferio de vuelo. Esto se encuentra a una altura de 1,5 m. por encima del centro del círculo de vuelo.
Nivel:	Significa en ángulo recto a la dirección alineada con la dirección de la fuerza de gravedad, materializada con una plomada.
Círculo de vuelo:	Significa un círculo horizontal cuyo radio es igual al radio de vuelo.
Horizontal:	Significa vuelo a lo largo o paralelo a la base.
Vertical:	Significa vuelo en ángulo recto con la base, a lo largo de un círculo imaginario en la superficie del hemisferio de vuelo que marca la longitud.
Línea recta	Línea recta: una trayectoria de gran círculo o parte de ella.
Momentáneo o momentáneamente	Se utiliza a lo largo de este texto en su sentido original de definición de diccionario. (es decir: algo que dura solo un periodo de tiempo muy breve). Así, por ejemplo, el período muy corto durante el cual el modelo de avión debe estar en una actitud de "filo de cuchillo" inclinado verticalmente sobre el la cabeza del competidor durante los dos ochos consecutivos. La maniobra se describe en este texto como "momentáneamente".
Referencia lateral	Esta es una línea imaginaria trazada en ángulo recto (90 grados) a la horizontal y se utiliza como línea de referencia al volar y puntar el tamaño, posicionamiento, simetría y superposición de varias figuras y maniobras.
Wingover camino	Significa la trayectoria de vuelo de ascenso y baco vertical definida como segmento de la maniobra de movimiento inverso simple.

4.2.15.2 Comenzando

Los motores se pueden arrancar manualmente o mediante el uso de un arrancador eléctrico o mecánico.

4.2.15.3 Maniobra de despegue

a) Inicio de maniobra:

Momento en que el modelo de avión comienza a rodar en tierra. El modelo de avión debe despegar desde el suelo.

Para evitar un movimiento o vuelo incontrolado del modelo causado por un funcionamiento accidental del motor, Los modelos de aviones eléctricos deben ser inmovilizados por el piloto, por un asistente o por un dispositivo mecánico hasta que el piloto está sujetando el mango.

b) Segmento de rodadura y despegue del suelo:

Antes de despegar, el modelo de avión debe correr por el suelo a una distancia no menor de 4,5 metros y no más de 1/4 de vuelta. El despegue debe ser suave, es decir, sin un "salto repentino" en el aire.

c) Tramo de despegue y nivelación:

El modelo de avión debe mantener una velocidad de ascenso constante hasta llegar a la base del vuelo. hemisferio. La base se encuentra horizontal a una altura de 1,5 m por encima del centro del círculo de vuelo.

El punto de cambio de vuelo ascendente a vuelo nivelado debe ocurrir exactamente sobre el punto de suelte al comienzo del despegue. La transición a un vuelo nivelado debe ser suave y delicado sin cambios repentinos.

d) Dos vueltas de segmento de vuelo a nivel vertical:

Después de nivelar, el modelo de avión debe mantener el vuelo nivelado a la altura de la base (+/- 30 cm) y debe volar 2 vueltas completas de vuelo vertical normal estable y suave sin desviación.

cont /...

e) Fin de la maniobra:

Al final de la tercera vuelta, exactamente por encima del punto de inicio del despegue.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe con el vuelo normal en posición vertical a la altura de la base.

4.2.15.4 Maniobra de ala inversa

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde un vuelo vertical normal a la altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

Al comienzo del 1er turno desde el vuelo normal en posición vertical a la altura de la base, (+/- 30 cm) en una subida vertical.

b) El primer segmento de ascenso vertical y picado:

El modelo de avión gira bruscamente en un ascenso vertical y luego debe mantener este ascenso en ángulos rectos a la base. Debe pasar sobre la cabeza del volador y luego continuar en una inmersión que también está en ángulo recto con la base, hasta llegar al segundo turno, momento en el que el modelo de avión debe girar bruscamente de su inmersión a un vuelo nivelado invertido a la altura de la base, (+/- 30 cm)

c) El segmento de vuelo horizontal invertido a nivel:

Después de la recuperación del picado vertical y hasta el inicio del segundo ascenso vertical, el modelo La aeronave debe volar un segmento de vuelo invertido constante a lo largo de la base (+/- 30 cm), sin desviaciones de la altura establecida. La longitud de este segmento, incluidos los giros, debe ser 1/2 de vuelta.

d) El segundo segmento de ascenso vertical y picado:

En el segundo ascenso vertical, el modelo de avión debe girar bruscamente en un ascenso vertical y debe luego mantener una subida que esté en ángulo recto con la base. El modelo de avión debe pasar la cabeza del volador y luego continuar en una inmersión que también está en ángulo recto con la base. En el 4 viraje, el modelo de avión debe girar bruscamente de su picado al vuelo vertical de nivel normal en el altura de la base (+/- 30 cm). El punto donde el modelo de avión comienza su recuperación se convierte en El vuelo vertical de nivel normal al final de la maniobra completa debe ser exactamente opuesto el punto donde el modelo de avión alcanzó por primera vez el segundo ascenso vertical al comienzo de la maniobra, y a la misma altura.

e) Fin de la maniobra:

al final del cuarto turno (recuperación al vuelo vertical normal).

Procedimiento de salida recomendado: Continúe con el vuelo normal en posición vertical a la altura de la base.

4.2.15.5 Maniobra de tres bucles interiores consecutivos

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles es tangente al paralelo de 45 grados.

Procedimiento de entrada recomendado: La maniobra se ingresa desde el vuelo vertical de nivel normal en el altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

Al comienzo del primer bucle, cuando el modelo de avión sale del vuelo normal en posición vertical.

b) La primera figura de bucle:

Desde un vuelo normal en posición vertical a la altura de la base, el modelo de avión debe volar hacia arriba a lo largo de una trayectoria de vuelo circular hasta alcanzar el paralelo de 45°. En ese momento, el modelo de avión debe invertirse. Debe continuar por su trayectoria circular de vuelo hacia abajo hasta llegar la parte inferior del bucle a la altura de la base (+/- 30 cm), en vuelo vertical. Cuando el modelo aeronave alcanza una actitud vertical por primera vez, esto ha definido la referencia lateral para toda la maniobra.

c) Las cifras del segundo y tercer bucle:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se describe arriba. El segundo y Los terceros bucles deben colocarse exactamente en la misma posición que el primer bucle y deben ser de exactamente del mismo tamaño.

d) Fin de la maniobra:

Al final del tercer bucle, cuando el modelo de avión completa la recuperación al nivel vertical normal vuelo.

Procedimiento de salida recomendado: el modelo de avión debe continuar por otro 1/2 bucle, recuperando invertido y descendiendo al nivel de vuelo invertido normal dentro de 1/2 vuelta, permaneciendo invertido en la altura de la base.

4.2.15.6 Dos vueltas consecutivas de maniobra de vuelo a nivel invertido

Procedimiento de entrada recomendado: La maniobra se ingresa desde un vuelo nivelado invertido en la altura

de la base

a) Inicio de maniobra:

Al inicio de la tercera vuelta después de la salida de la maniobra anterior.

b) Dos vueltas de vuelo invertido:

El modelo de avión debe mantener 2 vueltas completas de vuelo invertido suave y estable en el altura de la base (+/- 30 cm). El modelo no debe desviarse del vuelo establecido altura.

c) Fin de la maniobra:

Al final de la cuarta vuelta después de la salida de la maniobra anterior.

Procedimiento de salida recomendado: Continuar vuelo invertido, permaneciendo a la altura de la base hasta entrada en la siguiente maniobra.

4.2.15.7 Maniobra de tres bucles externos consecutivos

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles es tangente al paralelo de 45 grados.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde vuelo nivelado invertido a la altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza a la altura de la base donde el modelo de avión comienza el primer bucle.

b) La primera figura de bucle:

Desde un vuelo nivelado invertido a la altura de la base, el modelo de avión debe volar hacia arriba a lo largo un camino circular hasta llegar a los 45 grados paralelos. En este punto debería estar en posición vertical. Los La aeronave debe continuar su trayectoria de vuelo circular hacia abajo hasta pasar la parte inferior en el altura de la base (+/- 30 cm) en vuelo invertido. Toda la trayectoria de vuelo debe ser circular y liso sin desviaciones ni manchas planas. Cuando el modelo de avión alcanza una actitud vertical para la 1ª vez, ha definido la referencia lateral para toda la maniobra.

c) Las cifras del segundo y tercer bucle:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se describe arriba. El segundo y Los terceros bucles deben colocarse exactamente en la misma posición que el primer bucle y deben ser de exactamente del mismo tamaño.

d) Fin de la maniobra:

Al final del tercer bucle, cuando el modelo de avión alcanza la altura de la base, en vuelo nivelado.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe por otro medio bucle, recuperando el vuelo vertical y luego descendiendo a la altura normal del nivel vertical a la altura de la base.

4.2.15.8 Maniobra de dos bucles cuadrados interiores consecutivos

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros.

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles se hace volar a lo largo de los 45 grados en paralelo. El ancho es ¼ de vuelta.

Procedimiento de entrada recomendado: desde un vuelo vertical normal a lo largo de la base.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza en el punto donde el modelo de avión comienza su primer giro hacia una vertical. subir desde el nivel normal en vertical a lo largo de la base (+/- 30 cm).

b) Figura del primer bucle - 1er giro y segmento de ascenso:

El modelo de avión debe girar bruscamente y luego mantener un ascenso en ángulo recto con el base.

c) Figura del primer bucle - 2do giro y segmento superior:

El modelo de avión debe girar bruscamente y luego mantener un vuelo nivelado invertido a lo largo de los 45 grado paralelo.

d) Figura del primer bucle - 3er giro y segmento de buceo:

La aeronave debe virar bruscamente y luego mantener una inmersión en ángulo recto con la base.

cont /...

Clase F2B - CI. acrobacias

e) Figura del primer bucle - cuarto giro y segmento inferior:

El primer bucle se completa cuando el modelo de avión gira bruscamente hacia y luego mantiene Vuelo nivelado vertical a lo largo de la base (+/- 30 cm). La longitud total del segmento inferior, incluyendo ambos giros, debe ser ¼ de vuelta.

f) La figura del segundo bucle:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se describe en los segmentos anteriores. los El segundo bucle debe colocarse exactamente en la misma posición que el primer bucle, y debe ser de exactamente del mismo tamaño.

g) Fin de la maniobra:

La maniobra se completa en vuelo vertical a nivel normal a lo largo de la base en el punto donde el modelo de avión comenzó su primer giro en un ascenso vertical al comienzo de la completa maniobra.

Procedimiento de salida recomendado: Mantenga un vuelo nivelado vertical normal a lo largo de la base.

4.2.15.9 Maniobra de dos bucles cuadrados exteriores consecutivos

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros.

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles se hace volar a lo largo de los 45 grados en paralelo. El ancho es ¼ de vuelta.

Procedimiento de entrada recomendado: Utilice ¼ de vuelta para subir a la altura del paralelo de 45 grados. Continúe a lo largo del paralelo de 45 grados durante ¼ de vuelta.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza en el punto donde el modelo de avión comienza su primer giro hacia una vertical. bucear desde el paralelo de 45 grados.

b) Figura del primer bucle: primer giro y segmento de inmersión:

El modelo de avión debe virar bruscamente y luego mantener una inmersión en ángulo recto con la base.

c) Figura del primer bucle - segundo giro y segmento inferior:

A la altura de la base, el modelo de avión debe girar bruscamente y luego mantener Vuelo nivelado invertido a lo largo de la base (+/- 30 cm) sin desviación alguna. La longitud total del el segmento inferior, incluidos ambos giros, debe ser ¼ de vuelta.

d) Figura del primer bucle - 3er giro y segmento de ascenso:

El modelo de avión debe girar bruscamente hacia y luego mantener una subida que está a la derecha ángulos a la base.

e) Figura del primer bucle - cuarto giro y segmento superior:

El modelo de avión debe virar bruscamente y luego mantener un vuelo nivelado a lo largo de los 45 grado paralelo.

f) La figura del segundo bucle:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se describe en los segmentos anteriores. los El segundo bucle debe colocarse exactamente en la misma posición que el primer bucle, y debe ser de exactamente del mismo tamaño.

g) Fin de la maniobra:

La maniobra se completa en vuelo nivelado en posición vertical en el paralelo de 45 grados en el mismo punto donde el modelo de avión comenzó su 1er turno al comienzo de la maniobra completa.

Procedimiento de salida recomendado: Mantenga un vuelo nivelado a lo largo del paralelo de 45 grados durante al menos 5,0 m después del final de la maniobra y luego descender al vuelo normal en posición vertical en el altura de la base dentro de aproximadamente ¼ vuelta.

cont /...

4.2.15.10 Maniobra de dos bucles triangulares interiores consecutivos

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros. En cada giro el modelo de avión debe cambiar su ángulo de actitud de cabeceo en aproximadamente 120 grados.

Tamaño de la maniobra: el giro superior es tangente al paralelo de 45 grados y el ancho es un poco más de $\frac{1}{4}$ de vuelta.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde el nivel normal, vuelo vertical a lo largo de la base.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza cuando el modelo de avión comienza su primer giro desde el nivel normal en posición vertical vuelo a lo largo de la base (+/- 30 cm).

b) Primera figura triangular - 1er segmento de giro y ascenso:

El modelo de avión debe girar bruscamente en un ascenso invertido a 30 grados más allá de la vertical en relación con la base y mantener esta trayectoria de vuelo hasta iniciar el 2º turno.

c) Primera figura triangular - segundo giro y segmento de inmersión:

El modelo de avión debe entonces girar bruscamente en un picado invertido en un ángulo de 30 grados para vertical. La altura alcanzada durante este segundo turno debe ser igual a la altura del 45 grado paralelo. Después de completar el segundo turno, el modelo de avión debe mantener este vuelo, camino hasta iniciar la 3ª curva.

d) Primera figura triangular - tercer segmento y segmento inferior:

A continuación, la aeronave debería girar bruscamente en un vuelo vertical a lo largo de la base (+/- 30 cm).

e) La segunda figura de bucle triangular:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se describe en los tres segmentos, encima. El segundo bucle debe colocarse exactamente en la misma posición que el primer bucle, y debe ser exactamente del mismo tamaño.

f) Fin de la maniobra:

Con el modelo de avión en vuelo normal en posición vertical, en el punto donde el modelo de avión inició su primer giro al inicio de la maniobra completa.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe el vuelo normal en posición vertical a lo largo de la base.

4.2.15.11 Maniobra de dos ochos horizontales consecutivos

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles es tangente al paralelo de 45 grados.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde un vuelo vertical normal a la altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza cuando el modelo de avión pasa el punto de intersección por primera vez.

Nota: Cuando el modelo de avión alcanza una actitud de ascenso vertical por primera vez, esto definió el punto de intersección para toda la maniobra (es decir, después de $\frac{1}{4}$ del 1er bucle del 1er ocho han volado).

b) Las primeras ocho cifras - primer segmento de bucle interior:

Desde un vuelo normal en posición vertical, el modelo de avión debe volar hacia arriba a lo largo de un vuelo circular, camino hasta la altura del paralelo de 45 grados, en cuyo punto debe invertirse. El modelo de aeronave debe continuar su trayectoria de vuelo circular hacia abajo hasta alcanzar el nivel normal en posición vertical vuelo a la altura de la base (+/- 30 cm), en cuyo punto debe estar en posición vertical. El modelo de aeronave debe continuar su trayectoria de vuelo circular durante un cuarto de vuelta más hasta alcanzar el punto de intersección.

Nota: El punto de intersección definido por primera vez por el modelo de avión al comienzo de este La maniobra debe mantenerse durante toda la maniobra. En el momento de pasando por el punto de intersección y haciendo la transición al primer bucle exterior, el modelo de aeronave debe estar momentáneamente en posición vertical de morro hacia arriba, pero no debe viajar visiblemente una trayectoria de vuelo de escalada vertical.

c) Las primeras ocho cifras: el segmento de bucle exterior (en realidad, un bucle completo del punto de intersección en adelante):

Después de pasar por el punto de intersección, el modelo de avión debe continuar volando, sin interrupción, un bucle exterior completo volando hacia arriba a lo largo de una trayectoria de vuelo circular hasta la altura del paralelo de 45 grados, en cuyo punto el modelo de avión debe estar en posición vertical. Entonces debería Continuar su trayectoria de vuelo circular hacia abajo hasta alcanzar la altura de la base (+/- 30 cm) en vuelo invertido. El modelo de avión debe continuar su trayectoria de vuelo circular durante $\frac{1}{4}$ de

un bucle hasta llegar al punto de intersección, donde debe quedar momentáneamente vertical.

d) La segunda cifra completa de ocho:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se establece en los segmentos individuales encima. La segunda figura ocho debe volar exactamente en la misma posición y debe ser de exactamente del mismo tamaño que las primeras ocho cifras.

e) Fin de la maniobra:

La maniobra se completa cuando el modelo de avión completa la segunda cifra de ocho, cuando pasando el punto de intersección en una subida vertical por quinta y última vez.

Procedimiento de salida recomendado: después de pasar el punto de intersección por última vez, continúe trayectoria de vuelo circular durante aproximadamente 135 grados más de arco, hasta nivelarse en normal Vuelo nivelado vertical a la altura de la base.

4.2.15.12 Maniobra de dos ochos cuadrados horizontales consecutivos

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros.

Tamaño de la maniobra: Los segmentos superiores de los bucles se hacen volar a lo largo del paralelo de 45 grados. El ancho es $\frac{1}{4}$ de una vuelta.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde un vuelo vertical normal a la altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

Con el modelo de avión en vuelo vertical normal a lo largo de la base (+/- 30 cm), desde el punto donde el modelo de avión comienza su primer giro hacia arriba en un ascenso vertical por primera vez.

Nota: cuando el modelo de avión alcanza una actitud de ascenso vertical por primera vez, esto definió la línea de intersección para toda la maniobra.

b) Los primeros ocho números: el primer giro de escalada y el segmento de escalada vertical del primero (interior) bucle cuadrado:

El modelo de avión debe girar bruscamente en un ascenso vertical, alcanzando y manteniendo un vuelo camino que está en ángulo recto con la base.

c) Las primeras ocho cifras: el segundo giro y el segmento superior del primer bucle cuadrado (interior):

El modelo de avión debe girar bruscamente en vuelo nivelado invertido para alcanzar la altura de 45 grados paralelos a medida que se invierte. El segmento superior debe volar a lo largo del 45 grado paralelo.

d) Las primeras ocho cifras: el tercer giro y el segmento de inmersión vertical del primer bucle cuadrado (interior):

El modelo de avión debe girar bruscamente en un picado vertical, alcanzando y manteniendo un vuelo camino que está en ángulo recto con la base.

e) Las primeras ocho cifras: la cuarta vuelta y el segmento inferior del primer bucle cuadrado (interior):

El modelo de avión debe girar bruscamente en vuelo vertical y esta sección debe volar a lo largo de la base (+/- 30 cm). La longitud de todo el segmento inferior, incluidos ambos giros, debe ser $\frac{1}{4}$ de vuelta.

f) Las primeras ocho cifras: el primer giro de ascenso y el segmento de ascenso vertical del segundo (exterior) bucle cuadrado:

Al final del segmento anterior (párrafo e) anterior), el modelo de avión debe girar abruptamente en una subida vertical, alcanzando y manteniendo una trayectoria de vuelo que está en ángulo recto con la base. Esta trayectoria de vuelo debe estar exactamente en la misma posición definida por el modelo de aeronave al comienzo de la maniobra (párrafo a) anterior).

g) Las primeras ocho cifras: el segundo giro y el segmento superior del segundo bucle cuadrado (exterior):

El modelo de avión debe girar bruscamente en un vuelo nivelado para alcanzar la altura del 45 grados en paralelo a medida que se nivela. El segmento superior debe volar a lo largo de los 45 grados paralelos.

h) Las primeras ocho cifras: el segmento de inmersión vertical del tercer giro del segundo bucle cuadrado (exterior):

El modelo de avión debe girar bruscamente en un picado vertical, alcanzando y manteniendo un vuelo camino que está en ángulo recto con la base.

i) Las primeras ocho cifras: la cuarta vuelta y el segmento inferior del segundo bucle cuadrado (exterior):

El modelo de aeronave debe girar bruscamente en vuelo nivelado invertido, y esta sección debe ser volado a lo largo de la base (+/- 30 cm). La longitud de todo el segmento inferior, incluidos ambos vueltas, debe ser $\frac{1}{4}$ de vuelta.

cont. /...

j) La segunda cifra de ocho:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se establece en los segmentos individuales encima. El segundo ocho figura debe volar exactamente en la misma posición y debe ser de exactamente del mismo tamaño que las primeras ocho cifras.

k) El último giro y la última salida de ascenso vertical del segmento de maniobra:

Al final del segundo segmento inferior del cuarto bucle, el modelo de avión debe girar nuevamente abruptamente en una subida vertical, alcanzando y manteniendo una trayectoria de vuelo que está en ángulo recto con la base. Esta trayectoria de vuelo debe estar exactamente en la misma posición definida por el modelo aeronave al inicio de la maniobra (párrafos a) y b) anteriores).

l) Fin de la maniobra:

Al final del último segmento de ascenso vertical, antes de cambiar al vuelo de salida vertical normal a lo largo de el paralelo de 45 grados.

Procedimiento de salida recomendado: complete un giro de 90 grados más hacia un vuelo nivelado el paralelo de 45 grados. Mantenga esta trayectoria de vuelo hasta que esté libre del lado izquierdo del lazo de la mano izquierda aproximadamente 5.0 metros y luego haga un giro en una inmersión de aproximadamente 45 grados con la nariz hacia abajo actitud. Recupere el vuelo normal en posición vertical a la altura de la base.

4.2.15.13 Maniobra de dos ochos verticales consecutivos

Tamaño de la maniobra: la altura es un ángulo de elevación de la línea de 90 grados con respecto a la base.

Procedimiento de entrada recomendado: desde un vuelo normal en posición vertical a la altura de la base, vuele hacia arriba a lo largo de una trayectoria de vuelo circular para alcanzar la altura del paralelo de 45 grados. En este punto el modelo de avión debe estar invertido.

a) Inicio de maniobra:

Después de que el modelo de avión haya volado la primera mitad de un bucle interior, a medida que pasa por el punto de intersección por primera vez.

Nota: la intersección de toda la maniobra se define cuando el modelo de avión pasa a través de un vuelo nivelado invertido a la altura del paralelo de 45 grados por primera vez.

b) Las primeras ocho cifras: el primer segmento (bucle interior):

A medida que el modelo de avión pasa por el punto de intersección por primera vez, debe continuar para volar un bucle interior circular. La parte inferior de este bucle debe estar a la altura de la base (+/- 30 cm). El bucle debe ser completado por el modelo de avión que continúa esta trayectoria de vuelo circular, hasta alcanzar una actitud invertida a la altura del paralelo de 45 grados.

c) Las primeras ocho cifras - el segundo segmento (bucle exterior):

A medida que pasa por el punto de intersección, el modelo de avión debe continuar volando en forma circular, bucle exterior. La parte inferior de este segundo bucle debe estar a la altura del paralelo de 45 grados y la parte superior debe estar en un ángulo de elevación de línea de 90 grados.

Nota: la trayectoria de vuelo de este segundo bucle debe tocar el punto de intersección, y esta intersección

El punto debe mantenerse durante toda la maniobra. En el momento de pasar el punto de intersección y luego la transición al segundo bucle (exterior), el modelo de avión debe estar momentáneamente en una actitud de vuelo nivelado invertido pero no debe seguir visiblemente una recta trayectoria de vuelo. El modelo de avión no debe ascender ni zambullirse durante este período momentáneo de vuelo invertido. Además, los centros de ambos bucles deben colocarse en una línea imaginaria dibujado hacia arriba desde la base en ángulo recto.

d) La segunda cifra de ocho:

El modelo de avión debe seguir una trayectoria de vuelo exactamente como se establece en los segmentos individuales encima. El segundo ocho figura debe volar exactamente en la misma posición y debe ser de exactamente del mismo tamaño que la primera figura de ocho.

e) Fin de la maniobra:

A medida que el modelo de avión completa la segunda cifra de ocho, en el momento en que alcanza invertida Vuelo nivelado a la altura del paralelo de 45 grados.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe por ½ bucle interior más hasta que el modelo de avión esté en posición vertical a la altura de la base y luego continúe en vuelo vertical a nivel normal.

cont /...

4.2.15.14 Maniobra de reloj de arena

Nota: Todos los giros en esta maniobra deben tener un radio de entre 1,5 metros y 2,1 metros.

En cada giro, el modelo de avión debe cambiar su ángulo de actitud de cabeceo por aproximadamente 120 grados.

Tamaño de la maniobra: la altura es un ángulo de elevación de la línea de 90 grados con respecto a la base. El ancho es un poco más de ½ de vuelta.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde un vuelo vertical normal a la altura de la base.

a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza desde el punto en el que el modelo de avión comienza su primer turno desde la base. (+/- 30 cm) en una escalada por primera vez.

b) Primer giro y tramo de ascenso invertido:

El modelo de avión debe virar bruscamente y luego mantener un ascenso invertido con un vuelo camino en ángulo de aprox. 30 grados después del ángulo recto (en relación con la base). La subida debe continuarse hasta que el modelo alcance la trayectoria de vuelo del wingover, posicionado a 90 grados eje de la línea central de toda la maniobra, donde el modelo de avión hace un giro exterior brusco para seguir esta trayectoria de vuelo, y el punto medio de esta trayectoria de vuelo debe colocarse directamente encima del centro del círculo.

c) El segmento de 2 ° turno, wingover y 3 ° turno por encima y en picado:

La longitud del segmento aéreo, incluidas sus 2 vueltas, debe ser un poco más de ½ de regazo. Este segmento debe ir seguido de un giro exterior brusco de aprox. 120 grados en una inmersión invertida, que se mantiene en una trayectoria de vuelo con un ángulo de aprox. 30 grados al base.

d) La intersección:

La intersección de las rutas de vuelo de ascenso y buceo debe estar a la altura de 45 grados paralela

e) Cuarto turno y segmento de vuelo de nivel inferior:

Al finalizar el segmento de inmersión, el modelo de avión debe girar bruscamente a normal Vuelo nivelado vertical a la altura de la base (+/- 30 cm). El segmento inferior se volará a lo largo de la base manteniendo la altura establecida. La longitud de este segmento, incluidos 2 vueltas, debe ser un poco más de ½ de vuelta

f) Simetría de la maniobra completa:

La figura completa debe volar simétricamente en relación con su eje vertical de la línea central. y este eje de la línea central debe estar en ángulo recto con la base.

g) Fin de la maniobra... la maniobra completa.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe en vuelo vertical normal a lo largo de la base.

4.2.15.15 Maniobra de dos ochos elevados consecutivos

Tamaño de la maniobra: la parte superior de los bucles debe estar directamente sobre el centro del círculo y los puntos más bajos de ambos bucles debe ser tangencial al paralelo de 45 grados.

Procedimiento de entrada recomendado: Desde un vuelo normal en posición vertical, el modelo de avión debe subir una trayectoria de vuelo Wingover hasta un punto directamente sobre el centro del círculo.

a) Inicio de maniobra:

Cuando el modelo de avión pasa por el punto superior por primera vez.

b) La intersección:

El punto de intersección de la maniobra completa debe estar directamente sobre el centro de la círculo y debe mantenerse durante toda esta maniobra.

c) El primer segmento (bucle interior):

Desde la posición superior, el modelo de avión debe volar un bucle interior circular, volviendo a el punto superior (intersección). La parte inferior derecha de este bucle debe estar a la altura de el paralelo de 45 grados. Este bucle debe colocarse simétricamente en una línea imaginaria en la cara del hemisferio volador, que se dibuja hacia arriba a 90 grados con respecto al eje del wingover del modelo de avión hasta el punto de intersección.

Página 32

Clase F2B - CL acrobacias

- d) El paso a través del punto de intersección y la transición al segundo segmento de bucle (exterior):

A medida que el modelo de avión pasa por el punto de intersección / sobrecarga, debería transición al segundo bucle (exterior) sin puntos planos ni desviaciones. A punto de volar directamente encima del centro del círculo, el modelo de avión debe estar momentáneamente en un "cuchillo borde" posición con un ángulo de elevación de línea de 90 grados.

- e) El segundo segmento (bucle exterior):

Desde la posición superior, el modelo de avión debe pasar suavemente a la segunda circular (exterior) bucle, completando este bucle cuando ha regresado nuevamente a la intersección punto. La parte inferior izquierda de este bucle debe estar a la altura del paralelo de 45 grados. Esta El bucle debe colocarse simétricamente en una línea imaginaria en la cara del vuelo hemisferio, que se dibuja hacia arriba a 90 grados con respecto al eje de la aeronave modelo. Siga subiendo hasta el punto de intersección.

- f) La segunda cifra de ocho:

El modelo de avión debe volar la segunda figura de ocho exactamente como se establece en los segmentos individuales arriba y esta segunda figura de ocho debe volar en la misma posición y del mismo tamaño que la primera cifra de ocho.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe completando la segunda mitad (bucle) del vuelo wingover camino que se voló para iniciar la maniobra. Recupere en vuelo normal en posición vertical a la altura de la base.

4.2.15.16 Maniobra de trébol de cuatro hojas

Tamaño de la maniobra: Altura 90 grados de ángulo de elevación de la línea; ancho ¼ vuelta. Todos los bucles deben volar como un arco verdadero sin desviaciones visibles de una trayectoria de vuelo circular.

Procedimiento de entrada recomendado: use ¼ de vuelta para subir a una altura de 42 grados de elevación de línea ángulo por encima de la base y mantenga esta altura en vuelo vertical nivelado durante ¼ de vuelta. Vuela ¼ de un bucle interior para llegar al punto de entrada.

- a) Inicio de maniobra:

La maniobra comienza en el punto de entrada de las 9 en punto en el primer segmento de bucle.

- b) El primer ¼ de un segmento de bucle interior: Es un arco circular de 270 grados.

La parte superior de este primer bucle debe ser tangencial a la trayectoria del wingover ubicada a 90 grados del eje de la línea central de toda la maniobra. El modelo de avión debe recuperarse en el nivel vertical vuelo a una altura de 42 grados de ángulo de elevación de línea sobre la base. Este bucle debe ser colocado tangencialmente a una línea vertical imaginaria trazada hacia arriba en ángulo recto con la base. La posición lateral de esta línea se determina cuando el modelo de avión alcanza una vertical actitud por primera vez y esta línea imaginaria se convierte entonces en la referencia lateral para el maniobra completa.

- c) El segmento horizontal de vuelo a nivel vertical:

Comienza en el punto de elevación de 42 grados en el primer bucle. Un camino en línea recta se vuela desde este apunte al punto de elevación de 42 grados en el segundo bucle en vuelo nivelado. La duración de este El segmento debe ser igual al diámetro del primer bucle.

- d) El segundo exterior outside de un segmento de bucle:

Se vuela como un arco verdadero sin desviaciones visibles de una trayectoria de vuelo circular. El fondo de esto El lazo debe estar a la altura de la base (+/- 30 cm). Este bucle ¼ debe terminar con el modelo aeronaves que entran en ascenso vertical por la referencia lateral establecida en el 1er.

- e) El primer segmento de ascenso vertical:

El modelo de avión debe ascender entonces verticalmente en ángulo recto con la base. La duración de este El segmento debe ser igual al diámetro del primer bucle.

- f) El tercer ¼ exterior de un segmento de bucle:

Debe volar como un arco verdadero sin desviaciones visibles de una trayectoria de vuelo circular y el la parte inferior debe estar a la altura de la línea de elevación de 42 grados. Este bucle ¼ debería terminar con el modelo de avión se recupera a un vuelo nivelado invertido a la altura de la línea de 42 grados. Ángulo de elevación.

- g) El segmento de vuelo horizontal invertido:

Se vuela con el modelo de avión siguiendo una trayectoria de vuelo invertida que es directamente desde el 42 punto de elevación de grados en el tercer bucle hasta el punto de elevación de 42 grados en el cuarto bucle. los la longitud de este segmento debe ser igual al diámetro del primer bucle.

cont /...

Página 33

Clase F2B - CL acrobacias

- h) El cuarto (interior) ¼ de un segmento de bucle:

Debe volar como un arco verdadero sin desviaciones visibles de una trayectoria de vuelo circular y el la parte inferior debe estar a la altura de la base (+/- 30 cm). Este bucle ¼ debe terminar con el modelo aeronave que entra en ascenso vertical a lo largo de la línea de referencia lateral establecida en el 1er bucle.

- i) El segundo segmento de ascenso:

El modelo de avión debe ascender verticalmente en ángulo recto con la base.

- j) Fin de la maniobra:

La maniobra termina al final del último ascenso vertical, cuando el modelo de avión pasa por un punto por encima del centro del círculo.

Procedimiento de salida recomendado: Continúe por el camino de avance desde la última subida vertical hacia una inmersión vertical antes de recuperar el vuelo normal en posición vertical en la base. Otras maniobras después de la finalización de la hoja de trébol están permitidos.

4.2.15.17 Maniobra de aterrizaje

Procedimiento de entrada recomendado: La maniobra se ingresa desde un vuelo normal en posición vertical en el altura de la base.

- a) Inicio de maniobra:

A medida que el modelo de avión abandona el vuelo nivelado a la altura de la base (+/- 30 cm) y con el motor / sy hélice / s detenidos.

Nota: A los efectos de esta regla, la palabra "detenido" describe una situación en la que las cuchillas de la (s) hélice (s) están realmente detenidas o giran tan lentamente que las palas individuales puede ser visto claramente por un observador.

- b) El tramo de descenso:

El modelo debe volar durante 1 vuelta de plano completo con el motor y la hélice detenidos. Esta vuelta es medido desde el inicio del descenso desde la altura de la base (+/- 30cm) hasta el punto de aterrizaje. El modelo debe descender continuamente desde el nivel de vuelo hasta el aterrizaje sin desviación de una trayectoria de vuelo recta. El aterrizaje en si debe ser suave y un "2 point "o un "touchdown" de 3 puntos "se considerarán igualmente correctos.

- c) Fin de la maniobra:

La maniobra se completa cuando el modelo de avión se detiene por completo después de tocar hacia abajo al final del rollo de suelo que está claramente en una dirección hacia adelante y en línea con su movimiento de vuelo normal. La longitud del rollo de suelo no excederá de una vuelta.

Al final del recorrido en tierra, el modelo de avión eléctrico debe estar inmovilizado por un asistente hasta que el sistema eléctrico esté asegurado contra el arranque accidental del motor. El piloto debe permanecer en el centro del círculo y no debe soltar la palanca de control hasta que el modelo El avión ha sido inmovilizado El incumplimiento resultará en la pérdida de todos los puntos de aterrizaje.

4.2.16

Concurso de Elegance

En los campeonatos continentales y mundiales de F2B, el organizador puede organizar un concurso para Pilotos de F2B que compiten en F2B con modelos de aviones Clase F2B de fabricación propia. El ganador es recibió el Diploma FAI Concours d'Elegance.

La guía del concurso Concours d'Elegance se encuentra en el Anexo 4M.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Clase F2C - CI Team Racing

4.3 CLASE F2C - CI TEAM RACING

4.3.1. Evento de carreras por equipos

Un evento de carreras por equipos es un concurso en el que todas las carreras comienzan con tres modelos de aviones (en adelante denominado "el modelo") excepto cuando, en casos excepcionales, una carrera puede comenzar con dos o un modelo (s). los modelos se vuelan simultáneamente en el mismo circuito, durante un número específico de vueltas. los El resultado del concurso del competidor se determina mediante una serie de tiempos de carrera de clasificación, semifinal y final. La conducción del concurso está controlada por un Panel de Jueces (en adelante, "los Jueces"). los Los jueces pueden usar equipo de grabación de video, ubicado en la torre de jueces, para monitorear a los pilotos y el círculo piloto. A discreción de los jueces, este video oficial grabado puede ser utilizado, después de raza, como ayuda para juzgar.

Los requisitos específicos incluyen:

un equipo

- i Cada equipo consta de un piloto y un mecánico. Ningún miembro de un equipo puede ser miembro de otro equipo.
- ii La única función del piloto es controlar el modelo y durante la carrera, mientras que la el motor está en marcha, debe permanecer en el círculo central.
- iii La única función del mecánico es alimentar, ajustar y arrancar el motor del modelo y durante la carrera debe permanecer fuera del círculo de vuelo. El motor debe arrancarse moviendo la hélice a mano.
- iv Durante los entrenamientos y las carreras, el mecánico debe usar un casco de seguridad, con un barbijo, lo suficientemente fuerte como para resistir el impacto de un modelo volador. El piloto debe tener un correa de seguridad que conecta su muñeca a la palanca de control.

b) Raza

- i Las carreras de clasificación y semifinales se realizan a lo largo de 100 vueltas (10 km), dos paradas en boxes (aterrizaje para repostaje) son obligatorios. La carrera final se corre a lo largo de 200 vueltas (20 km), cuatro paradas en boxes son obligatorio.
- ii La carrera de cada equipo comienza con una señal de 'inicio' y termina cuando la primera condición del se cumplen cinco enumerados a continuación:
 - a) Todos los modelos han completado las vueltas requeridas, o
 - b) el equipo no puede seguir compitiendo, o
 - c) el equipo ha sido descalificado, o
 - d) cuando los jueces declaren "Stop racing - safety" o
 - e) Se ha alcanzado el límite de tiempo máximo de la carrera.
- iii El límite de tiempo máximo de una carrera es de 6 minutos para las carreras de clasificación y semifinales, y 12 minutos para la carrera final.
- iv El resultado de cada equipo se registra para esa carrera.

4.3.2. Sitio de Team Racing

- a) Un sitio de carreras por equipos consta de cuatro círculos concéntricos marcados, en color de contraste, en un plano. Superficie preparada de hormigón, asfalto, terrazo, etc., como se describe en el Anexo 4F - la línea de Control Guía de organizadores.
- b) El círculo de vuelo es una línea sólida de 19,6 m de radio que define la 'zona de aterrizaje' del modelo (línea central del modelo dentro del círculo) y las 'áreas de picaduras' del modelo (fuera del círculo). El círculo es

El diámetro de la ranura en el venturi de escape debe ser de 4 mm y el diámetro de la ranura que marca el punto de referencia debe ser de 2 mm.

- c) El círculo de seguridad es una línea discontinua de 19,1 m de radio que define el punto más allá del cual el piloto no está permitido alcanzar para recuperar un modelo.
- d) El círculo central es una línea sólida de 3 m de radio; los pilotos no pueden poner un pie fuera de la línea excepto durante la salida y en las paradas en boxes. El centro de este círculo se marcará con una referencia mancha de color contrastante de 0,3 m de diámetro.
- e) El círculo interior es una línea discontinua de 2 m de radio (marcada en un color que contrasta con el círculo central) ese es un círculo de referencia para los pilotos.

Página 36

Clase F2C - CI Team Racing

- f) Antes del inicio del combate, los jueces verificarán las dimensiones de todas las marcas del círculo, y anunciarán a los competidores cualquier variación de los requisitos y sus interpretaciones de las variaciones.

4.3.3. Modelo, motor y sistema de control de Team Racing

Un modelo de carreras por equipos es un avión con empuje proporcionado por un motor de pistón, elevación proporcionada por fijo superficie (s) aerodinámicas y control de cabeceo proporcionado por superficies aerodinámicas móviles (elevador).

4.3.3.1 Las características del motor serán:

- a) Un volumen barrido máximo de 2,5 cm³.
- b) Aspirado naturalmente a través de un solo venturi redondo con un diámetro interior máximo de 3 mm.
- c) El diámetro del venturi debe comprobarse con un calibre de tapón simple no pasa, según lo siguiente bosquejo

Dia. 3,02 milímetros

Max. 1,0 mm

- d) Cualquier cámara de interconexión entre la entrada de aire y el puerto de inducción del motor deberá tener un volumen máximo de 1,25 cm³. No se permite ninguna fuga de aire intencional entre venturi y el cárter y no habrá inducción de aire suplementario excepto para sub inducción del pistón a una altura máxima de 0,6 mm en el puerto de escape. El sub pistón La inducción se medirá con un pasador calibrador cilíndrico de 0,61 mm de diámetro. Esta El pasador de calibre no debe poder entrar en la abertura debajo del pistón en el puerto de escape. Los El pasador de calibre debe poder presentarse en el orificio del cilindro y en la cara del pistón. superficies, cualquier otro punto del cilindro, cárter u otros componentes del motor no debe obstruir el pasador de calibre. Un chorro de combustible suplementario de una sola ronda con un máximo Se puede utilizar un diámetro de 0,4 mm entre el venturi y el puerto de admisión del motor.
- e) El área máxima de salida de escape es de 60 mm²: proyectada en el puerto de escape del cilindro o salida de escape del cárter, la que sea más pequeña. Si se utiliza un silenciador, la salida de escape La medición se toma en el extremo de salida de escape del silenciador.
Nota: Si se utiliza un silenciador, la regla 4.3.3.2 h) no se aplica a esta regla.

4.3.3.2 Las características del modelo serán:

- a) Una superficie mínima proyectada total de 12 dm².
- b) Un peso máximo del modelo de 500 g, incluido el motor, el cierre / tanque de combustible y la hélice, pero sin combustible.
- c) Las dimensiones mínimas del modelo de fuselaje en la parte superior de la cabina serán:
altura = 100 mm
ancho = 50 mm
área de la sección transversal = 39 cm²
Los filetes de ala no se incluirán en el área de la sección transversal del fuselaje.
Si un sistema de silenciador de escape está parcialmente empotrado en el fuselaje, entonces el La sección se medirá con un contorno imaginario de la sección transversal como si no hubiera Corte para el sistema de silenciador de escape.
- d) La presencia de una cabina o cabina con un parabrisas transparente o pintado.
- e) El diámetro mínimo de las ruedas será de 25 mm.
Está prohibido el uso de ruedas con borde metálico.
- f) El volumen máximo de combustible y aceite permitido en un solo tanque es de 7 cm³.
- g) La dirección del vuelo del modelo es en sentido antihorario.
- h) El motor debe estar completamente encerrado dentro del fuselaje excepto por las aberturas necesarias para permitir la inducción de aire del motor, la compresión, el ajuste de la tasa de combustible, el llenado de combustible y el desbordamiento Tubos y entrada / salida de aire de refrigeración del cilindro.

Página 37

Clase F2C - CI Team Racing

El motor puede verse a través de estas aberturas. Compresión, controles de tasa de combustible y combustible Los tubos de llenado y rebosadero y el silenciador (si está instalado) pueden extenderse fuera del fuselaje.

- i) El escape del motor debe estar completamente encerrado por una cubierta externa, cuya salida estará en el lado del piloto del fuselaje. El escape del motor debe estar completamente cerrado, a excepción de la salida de la tapa exterior.

Totalmente cerrado significa: La cubierta debe estar sellada contra el fuselaje; cansada los desechos no deben salir de la cubierta en ningún lugar que no sea el tomacorriente.

- ii) La línea central del puerto de escape del motor será perpendicular al eje del cigüeñal y línea central del pistón.
- iii) El gas de escape debe salir del cárter a lo largo de la línea central del puerto de escape: los el gas debe girar un mínimo de 90 grados antes de salir de la cubierta.
- iv) La distancia mínima entre cualquier parte de la ventana de salida proyectada sobre el El eje del cigüeñal y el eje del pistón serán de 40 mm, medidos a lo largo del eje del cigüeñal.
- v) El tamaño máximo de la ventana de salida de la cubierta de escape será de 13 mm x 7 mm rectángulo y debe estar en un solo plano.
- vi) El fuselaje y la cubierta de escape sellados contra él deben crear un volumen cerrado con solo tres aberturas permitidas:
 1. Salida de escape (13x7 mm) dentro de la cubierta de escape y el costado del fuselaje.
 2. Entrada de escape del motor dentro del fuselaje.
 3. Entrada de enfriamiento de escape (5x5 mm) dentro del fuselaje.
- vii) Cualquier canal de entrada de aire que conduzca al lugar donde entra el escape del motor en el modelo tener un tamaño máximo de 5 mm x 5 mm.
- viii) El motor no será visible desde la salida de escape del modelo de avión.

Las especificaciones anteriores se pueden ver en el dibujo que sigue, que es un ejemplo solo de la especificación de la tapa de escape:

Página 38

Clase F2C - CI Team Racing

- ix) El tamaño de la salida de escape debe comprobarse con medidores de no pasa: 13,05 mm x 1,5 mm y 7,05 mm x 1,5 mm.

Vea el siguiente diagrama:

- i) El tren de aterrizaje deberá permitir el despegue y aterrizaje normales. Puede ser retráctil durante el vuelo, pero debe regresar a su posición extendida antes de aterrizar.
- j) El tanque de combustible, la tubería y cualquier válvula de llenado / cierre asociada deben ser accesibles para medición precisa del volumen total. Un modelo será descalificado si los organizadores no consideran que el sistema es accesible o medible con precisión.
- k) El modelo debe estar equipado con un dispositivo eficaz de parada del motor accionado por piloto.
- l) El sistema de control constará de dos líneas sólidas de acero de 0,35 mm de diámetro (menos la tolerancia de 0,011 mm permitido) o dos trenzados de 0,35 mm de diámetro (mínimo tres hebras de acero) líneas (no se permite menos tolerancia) conectadas a la palanca de control de un piloto. Los La longitud de la línea de vuelo es de 15,92 m (tolerancias de -0 mm / + 25 mm permitidas), medida desde el centro de la palanca de mando al eje de la hélice.
- m) Se puede fijar un 'mero de línea' flexible al ala en el punto de salida de la línea de vuelo, pero Extenderse no más de 20 mm más allá del extremo del ala. La palanca de control debe estar construido con la distancia entre el centro del mango y el punto de vuelo Flexibilidad de línea no superior a 40 mm. Se permite otro 'agrupador de líneas' para vincular las líneas juntos a menos de 300 mm del centro de la palanca de control.
- n) Una correa de seguridad que conecte la muñeca del competidor al mango de control debe ser proporcionada por el Competidor y usado en todo momento mientras su modelo de avión está volando. La correa debe ser como se muestra en el croquis, es decir, debe estar sujeto a la muñeca con un lazo y un mado deslizando para que si se suelta el mango, se ajustará firmemente alrededor de la muñeca. El punto de el accesorio en el mango queda a discreción del piloto.

Página 39

Clase F2C - CI Team Racing

4.3.3.3 El modelo general y los requisitos del motor serán:

- a) El modelo de aeronaute debe permanecer completo como se define en la totalidad del párrafo 4.3.3 durante toda la carrera.
- b) Los modelos y motores de un equipo no serán utilizados por otros competidores en el mismo evento.

4.3.4. Comprobaciones técnicas

Todas las características dimensionales / visuales (indicadas en el párrafo 4.3.3) de cada modelo, motor y tanque ser utilizado en un concurso será verificado por los organizadores con la consideración detallada que se indica a continuación:

- a) Todos los tanques de combustible deberán tener su capacidad verificada mediante un examen visual preciso del volumen de combustible puesto en el tanque y todos los tubos de conexión y de reboso, los La verificación se realizará antes del concurso, después de la final, y puede realizarse después de cada carrera, según lo determinados por los organizadores. La precisión de lectura mínima del sistema de verificación, será de 0,10 cm³ y solo se permiten dos controles para demostrar el cumplimiento en el período de procesamiento o en cualquier verificación posterior.
- b) La longitud de la línea de vuelo se medirá antes de cada carrera. Una carga suficiente para quitar solo la holgura de las líneas se puede aplicar durante la verificación de la longitud de la línea de vuelo.
- c) Se comprobará el diámetro de ambas líneas de vuelo en tres lugares a lo largo de la líneas, antes de cada carrera, utilizando un instrumento que cumpla con la especificación en párrafo 8.1 de la Guía del organizador de F2.
- d) Se comprobará la resistencia del sistema de control antes de cada carrera aplicando una tensión carga entre el modelo y la empuñadura de la manija de control igual a un mínimo de 30 veces la peso del modelo y un máximo de 140 N utilizando un instrumento con una lectura máxima precisión de 1,0 N. Antes de cada carrera se realizará una prueba separada entre la muñequera y la palanca de control del mismo estándar.
- e) Antes de cada carrera se comprobarán las líneas de vuelo para verificar que no haya torsión y / o unión de las dos líneas de control desde el punto de salida del modelo y un punto 300 mm de la palanca de mando.
- f) La capacidad del motor y el área de escape se verificarán antes del concurso, después de la final, carrera, y puede ser verificado después de cada carrera, según lo determinado por los organizadores.
- g) Si el motor tiene un cabezal integral o un conjunto de pistón / camisa de ajuste extremadamente ajustado, el equipo debe proporcionar herramientas que permitan medir con precisión la carrera del cigüeñal. Medición Los instrumentos deberán cumplir con las especificaciones del párrafo 8.1 de la F2 Organizer's Guía

4.3.5. Organización de carreras

- a) Los tres equipos en cada ronda de carreras de clasificación y semifinales serán determinados por un ciego

dibujar. Los organizadores del concurso determinarán, cuando sea necesario, el mecanismo que garantice que solo hay un equipo de cualquier nación en la misma carrera de clasificación o semifinial. Carreras con miembros de tres equipos se pondrán al final del sorteo, con el fin de permitir una carrera de 3 equipos con equipos que se les ha concedido un nuevo vuelo en esa ronda.

- b) Cuando una carrera clasificatoria no contenga tres equipos según la regla 4.3.5.a), los jueces solicitarán voluntarios (de diferentes naciones en el caso de campeonatos mundiales o continentales) para permitir la carrera restante para comenzar con tres equipos.

Si hay suficientes o más voluntarios para una carrera de clasificación, los jueces realizarán una prueba ciega. El sorteo para comenzar la carrera con tres equipos y deberá realizar un sorteo separado para el segmento orden de elección. El equipo de voluntarios no será elegible para tener un tiempo registrado o para ser concedido un re-vuelo de esta carrera.

Si no hay suficientes voluntarios, los equipos participantes podrán comenzar la carrera con menos de tres equipos para completar su carrera de clasificación o semifinial.

- c) Antes de entrar al círculo, los equipos pueden hacer funcionar sus motores bajo la dirección del organizador del concurso, supervisión para no interferir con el procedimiento de salida de una carrera. Los mecánicos no deben caminar con el motor en marcha.

cont /...

Clase F2C - CI Team Racing

- d) En caso de condiciones climáticas inadecuadas (como vientos fuertes, aire inaceptable temperatura, lluvia o nieve) que llevarían a resultados deportivos inaceptables (CIAM General Regla C.17.2 iv) el Director del Concurso F2C o los Jueces pueden posponer las carreras o terminar prematuramente el concurso.

4.3.6.

Carrera de principio a fin

- a) Los equipos ingresan al círculo de vuelo por invitación de los Jueces. Un 'observador' o equipo El gerente puede ingresar con cada equipo para brindar asistencia verbal, pero no rendirá ayuda física al mecánico durante la carrera.

- b) Los equipos seleccionan sus áreas de boxes para las carreras de clasificación y semifinales en el orden de la carrera. Las áreas de boxes elegidas se consideran ocupadas hasta que finaliza la carrera y los equipos no se les permite cambiar su segmento de picaduras seleccionado después del inicio del período de calentamiento.

Para la carrera final, la selección de las áreas de boxes se hará de acuerdo con los tiempos conseguidos en las carreras de semifinales con el menor tiempo eligiendo primero. En caso de empate, el segundo Los mejores resultados de semifinales decidirán el orden de elección.

- c) Los equipos no pueden encender sus motores antes del período de calentamiento de los motores de 90 segundos a menos que de lo contrario dirigido por el mariscal del círculo.

- d) El Circle Marshall señala (visual y oralmente) el inicio del calentamiento del motor de 90 segundos. periodo. Una segunda señal (visual y oral) anuncia el final del período de calentamiento y el Circle Marshall ordena a los mecánicos detener los motores.

- e) Se permiten los siguientes 30 segundos para los preparativos finales y el Mariscal del Círculo anuncia la diez segundos finales y luego cuenta oralmente los últimos cinco segundos hasta el inicio. Por el último tres segundos de la cuenta regresiva, y en la señal de inicio, los mecánicos deben estar de pie erguidos y los pilotos deben estar agachados en el borde del círculo central (un pie fuera del círculo central), con una mano tocando el suelo y con sus manijas de control lo más cerca del terreno según lo definido por los jueces.

- f) El mariscal del círculo debe dar una señal de salida "busca" (visual y oral) para permitir sincronización precisa.

- g) Los modelos deben volar a una altura normal, entre dos y tres metros, excepto cuando adelantar, despegar o aterrizar.

- h) La técnica de pilotaje correcta es caminar un círculo en el centro del círculo central de 3 m con centro de este círculo quedando en el extremo de los hombros izquierdos de los pilotos excepto cuando se deja espacio para un piloto que adelanta (Figura 4.3.6.i).

- i) El círculo para caminar debe ser lo más pequeño posible, de modo que la manija de control se mueva hacia adelante en la dirección del modelo y

- i) la manija del piloto se coloca en la línea central del cuerpo del piloto. El mango está permitido para moverse verticalmente en esta línea siempre que no se mueva más de 30 cm desde el pecho del piloto ni ser tirado hacia atrás sobre la cabeza del piloto en un intento de acortar el radio de la trayectoria del modelo. (Se permite una excepción para 3 vueltas al despegar, aterrizar o adelantamiento), y

- ii) las líneas son perpendiculares a los hombros del piloto. Cuando el piloto está posicionado correctamente las líneas forman una tangente al círculo de marcha de los pilotos (Figura 4.3.6.i) y

Figura 4.3.6.i

Clase F2C - CI Team Racing

- iii) el piloto debe estar de pie en posición vertical. No debe inclinarse hacia atrás en un intento de acortar el radio de la trayectoria del modelo o bloquear un piloto que adelanta y

- iv) el brazo no volador del piloto debe permanecer a su lado o ligeramente hacia adelante. Él no debería sostener u obstruir a otro piloto.

- j) El adelantamiento debe realizarse sobrevolando, con la altura del modelo a una altura máxima de 6 metros. El piloto adelantado no debe realizar ninguna maniobra que impida la que adelanta al competidor o su modelo y debe dejar espacio para el piloto que adelanta cuando el adelantamiento ha terminado.

- k) El modelo puede volar un máximo de dos vueltas consecutivas sin el motor en marcha.

- l) Los aterrizajes deben tener lugar con la línea central del modelo dentro del círculo de vuelo. Un aterrizaje El modelo tiene prioridad de paso sobre los modelos estacionarios o de "despegue".

- m) El modelo debe aterrizar, con el motor parado, antes de que el mecánico pueda atraparlo.

- n) Una vez que el mecánico ha atrapado el modelo, debe dirigirse a la zona libre de boxes más cercana desde el punto en el que se detuvo el modelo.

- o) Antes del inicio de la carrera y durante las paradas en boxes, el piloto debe estar agachado al borde de la círculo central con una mano en el suelo, solo un pie fuera del círculo central y su mango y líneas tan cerca del suelo como lo definen los jueces. Cuando el mecánico suelta el modelo, el piloto debe avanzar hacia el centro del círculo y fusionarse con el otro piloto todavía volador. En cualquier otro momento, los pilotos deben permanecer dentro del círculo central.

- p) Durante el repostaje y reinicio del motor, el mecánico debe mantener el modelo en contacto con el suelo por al menos un punto y con la línea central del modelo fuera del círculo de vuelo. Si los ajustes del motor son necesarios, el modelo puede estar separado del suelo por un máximo de 250 mm.

- q) Cuando un equipo ha terminado la carrera, es descalificado o cuando no puede continuar de otra manera, el El piloto debe sentarse o agacharse fuera del círculo central mientras los otros competidores todavía estén participa en la carrera, a menos que el Mariscal del Círculo le permita abandonar el círculo antes.

- r) Cuando un equipo no puede terminar la carrera y su modelo está en una posición en la que puede obstruir otros equipos, el piloto debe despegar inmediatamente el modelo a un lugar seguro.

- s) La carrera finaliza como se define en el párrafo 4.3.1.b).

4.3.7.

Definiciones de Vuelo Oficial y Re-vuelo

Cualquier equipo en cualquier carrera, al que no se le conceda un re-vuelo, registra un vuelo oficial.

Los re-vuelos se pueden otorgar de la siguiente manera:

- a) En una carrera de clasificación o semifinales, un equipo puede retirarse por una penalización de tiempo significativa.
- b) En una carrera de clasificación o semifinales cuando solo un equipo puede continuar y antes cualquier equipo ha completado 50 vueltas.
- c) En una carrera final cuando uno o más equipos no pueden continuar debido a una obstrucción o colisión y antes de que cualquier equipo haya completado 100 vueltas. La final se detendrá y todos los equipos que no hayan sido descalificados como resultado de la obstrucción o colisión o antes al paro.
- d) Cuando se confirma la protesta de cualquier equipo contra la descalificación.
- e) Cuando cualquier equipo se retire de una carrera empatada antes del inicio del periodo de calentamiento.

Un equipo al que se le ha concedido un nuevo vuelo puede participar en otra carrera.

4.3.8. Advertencias, descalificaciones y sanciones

Las advertencias y descalificaciones se dan a discreción de los Jueces cuando las infracciones a la ocurren procedimientos normales de carrera que involucren seguridad, desventaja o ventaja. Cada advertencia o La descalificación se notificará tanto visual como verbalmente al equipo en cuestión.

4.3.8.1 Se puede advertir a un equipo si:

- a) Cualquiera de los miembros de un equipo realiza una acción potencialmente peligrosa.
- b) Cualquier miembro de un equipo interrumpe u obstruye a otro equipo.

Clase F2C - CL Team Racing

- c) Cualquiera de los miembros de un equipo realiza alguna acción que mejore injustamente su tiempo de carrera.

Ejemplos típicos de infracciones de advertencia son:

- a) Cuando un piloto interfiere u obstruye a otro piloto ya sea por su conducta en el círculo, o mediante una maniobra de su modelo que impide que otro modelo de avión vuele o aterrice normalmente.
- b) Cuando un piloto, en lugar de caminar por el centro, se para en el mismo lugar o camina hacia atrás o mantiene continuamente el punto central del círculo entre él y su modelo.
- c) Cuando el estilo de vuelo del piloto no se ajusta a 4.3.6.i).
- d) Cuando un piloto aplica un esfuerzo físico para aumentar la velocidad de su modelo durante la sesión oficial de vuelo.
- e) Cuando se superen los niveles de altura de vuelo prescritos por la normativa.
- f) Cuando durante el inicio de la carrera o durante las paradas en boxes, el piloto no tiene una mano en el suelo, o la palanca de control y las líneas no están tan cerca del suelo como se define por los jueces.
- g) Cuando el piloto no deja espacio en el círculo central para un piloto que adelanta cuando el adelantamiento ha terminado.
- h) Cuando un mecánico:
 - da servicio al modelo con su línea central dentro del círculo de vuelo;
 - no mantiene el modelo en contacto con el suelo por al menos un punto durante normal mantenimiento;
 - levanta el modelo a más de 250 mm del suelo durante el ajuste
- i) Cuando el mecánico no está erguido a la señal de inicio.

Se añadirá una penalización de 5 segundos al tiempo de carrera de un equipo que arranca el motor antes de la salida señal.

4.3.8.2 Un equipo puede ser descalificado si:

- a) Cualquiera de los miembros de un equipo realiza una acción peligrosa.
- b) Cualquiera de los miembros de un equipo provoca una colisión u obstrucción que pone fin a la carrera de otro equipo.
- c) El Team Manager u observador realiza cualquier acción física que afecte materialmente al resultado de la carrera.
- d) Por cualquier otro incumplimiento flagrante de las normas.

Otros ejemplos típicos de infracciones de descalificación son:

- d) Cuando el piloto pone un pie fuera del círculo central antes de que el mecánico se haya el modelo de aterrizaje.
- e) Cuando el modelo aterriza fuera del círculo de vuelo. (El aterrizaje se define como el primer punto de contacto entre la rueda y el suelo)
- f) Cuando la línea central del modelo está fuera del círculo de vuelo antes de que el mecánico haya atrapado el modelo.
- g) Cuando el mecánico da un paso dentro de la línea del círculo de vuelo o alcanza dentro de la línea del círculo de seguridad.
- h) Cuando el mecánico recupera su modelo por cualquier dispositivo.
- i) Cuando se realiza un adelantamiento pasando por debajo del modelo más lento, siempre que el la altura de vuelo del modelo cumple con la regla 4.3.6.g.
- j) Cuando el piloto realiza una maniobra extrema para adelantar a otro modelo.
- k) Cuando se produce el desatino o el modelo y otros equipos no están en las condiciones indicadas en 4.3.3. durante toda la carrera.
- l) Cuando el modelo vuela más de dos vueltas con el motor parado.
- m) Cuando el modelo se recupera con el motor en marcha o antes de aterrizar con el motor detenido.

Clase F2C - CL Team Racing

- n) Cuando luego de procesado su modelo, el equipo competidor utiliza partes o elementos no verificados y registrados en ese equipo durante el procesamiento. Si el equipo ha modificado su modelo cambiando las características o especificaciones impuestas por las reglas, esto puede llevar a la aplicación de sanciones según lo establecido en la Sección General del Código Deportivo.
- o) Cuando el mecánico no actúa según 4.3.6.n.
- p) Cuando el equipo acumula tres amonestaciones durante una carrera de clasificación o semifinales o cuatro advertencias en una final.

En la carrera final se agregará una penalización de 5 segundos al tiempo de carrera de un equipo que ha sido dado una tercera advertencia.

Nota: Cuando un equipo que ha sido descalificado y recibe instrucciones de aterrizar su modelo, el piloto debe aterrizar el modelo en 10 vueltas. Si el equipo continúa volando e interfiere aún más con el equipos restantes, los jueces pueden recomendar que el equipo sea descalificado de la totalidad concurso.

4.3.9. Calificación del equipo

- a) La competencia de carrera por equipos tendrá tres rondas de carreras clasificatorias, dos rondas de carreras semifinales y una carrera final o cuatro rondas de carreras clasificatorias y una carrera final. Cada El equipo competidor debe participar en al menos una carrera de clasificación para avanzar a la semifinal, finales o carrera final.
- b) El número de equipos que avancen a las carreras semifinales dependerá del número total de equipos inscritos en la competencia, según el mejor resultado individual.

Número de equipos inscritos	Número de semifinalistas
2 hasta 8	0
9 a 11	6
12 hasta 39	9
40 o más	12

Cuando las carreras de semifinales no puedan iniciarse con tres equipos, los números se compondrán por equipos que avancen con los siguientes mejores tiempos de carrera de clasificación. Equipos avanzaron a las semifinales no se le otorgará un nuevo vuelo, pero cualquier horario de vuelo registrado será elegible para la clasificación.

- c) En caso de empate entre los equipos que avanzan a las carreras semifinales, o la carrera final (cuando

no se corren carreras semifinales) los siguientes mejores tiempos de carrera de calificación para los equipos se tomarán en cuenta, y así sucesivamente, hasta que se rompa el empate. Si después de esto, todavía hay empate entre algunos equipos, se organizarán nuevas carreras de clasificación entre estos equipos hasta que el número correcto de equipos avancen.

- d) Los equipos que registren los tres mejores tiempos de carrera en semifinales avanzarán a la carrera final. Cuando no se corren carreras semifinales, los equipos que registran los tres mejores tiempos de carrera de calificación avanzarán a la carrera final. Cuando menos de tres equipos están dispuestos o pueden tomar su lugar en la final, el número se compensará avanzando los siguientes mejores resultados de la semifinales o vueltas de clasificación, según corresponda (esta regla no se aplicará cuando se reemplace una carrera final) comenzó con menos de los tres equipos originales).
- e) Se volará una final juvenil específica si tres o más equipos juveniles han registrado un tiempo en el carreras clasificatorias. El resultado de esta final juvenil se tendrá en cuenta solo para los clasificación junior, y no cambiará la clasificación general.

4.3.10. Clasificación del equipo

- a) Después de una verificación técnica post-final exitosa de la carrera de acuerdo con el párrafo 4.3.4 a) y g), los equipos que participaron en la carrera final se colocarán a la cabeza de la clasificación, utilizando sus tiempos de carrera finales. En caso de empate en la carrera final, el tie break se determinará por orden descendente de la mejor semifinal, la segunda mejor semifinal y la mejor carrera de clasificación y así sucesivamente hasta que se rompa el empate. Si más de un equipo es descalificado en la final carrera, esos equipos se clasificarán en orden según el número de vueltas legales completadas.
- Nota: La decisión de los jueces de descalificar debe comunicarse a los contadores de vueltas para registrar el número de vueltas "legales".
- b) Los equipos que participaron en las carreras de semifinales, pero no avanzaron a la carrera final, serán clasificados a continuación en orden de sus mejores tiempos de carrera en semifinales.

SC4_Vol_F2_ControlLine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 43

Página 44

Clase F2C - CI Team Racing

- c) Los equipos que no avanzaron a las carreras de semifinales serán clasificados en orden de mejores tiempos de carrera de calificación.
- d) Los equipos que no completaron ninguna carrera clasificatoria se clasificarán en orden según el número de vueltas completadas.
- e) Un equipo descalificado siempre será clasificado después de cualquier equipo que se haya retirado sin un descalificación.

4.3.11. Clasificación del equipo nacional

La clasificación del equipo nacional se establece agregando la posición de clasificación numérica de cada equipo individual. El equipo nacional con el total más bajo se clasifica primero, etc con 3 equipos completos, equipos nacionales por delante de los equipos nacionales de 2 equipos, etc. En caso de empate entre equipos nacionales, el mejor La clasificación individual del equipo se utilizará como desempate. La clasificación del campeón defensor posición no contará para la clasificación de un equipo nacional a menos que sea parte de los 3 equipos selección nacional.

4.3.12. Cronometradores

- a) Se asignarán tres cronometradores a cada equipo en cada carrera. Ellos estarán posicionados fuera del círculo de vuelo, cerca del área de picaduras del modelo al que están asignados a tiempo. Ellos son los encargados de contar las vueltas del modelo durante la carrera y cronometrar la carrera. Ellos Deberá estar equipado con contadores de vueltas mecánicos y cronómetros electrónicos que registren al menos 1/100 de segundo, con un límite de tiempo mínimo de 15 minutos. Los cronómetros pueden ser reemplazados o complementado por un sistema de cronometraje computarizado de igual o mejor precisión.
- b) El tiempo para el vuelo se calculará como se define a continuación:
- i) Si los tres relojes registran un tiempo, se permite una tolerancia máxima de 0,18 segundos entre el tiempo de visualización medio y cada uno de los otros dos tiempos de visualización (menor y mayor unos). Si todos los tiempos registrados están dentro de la tolerancia definida, el tiempo para el vuelo será ser el promedio de los tres tiempos de visualización.
- ii) Si un cronómetro difiere del más cercano de los otros dos en más de 0,18 segundos, entonces el tiempo medio se calculará a partir de los otros dos tiempos de vigilancia.
- iii) Si tanto el tiempo registrado inferior como el superior exceden la tolerancia, se le dará al equipo la elección entre tener un nuevo vuelo o aceptar el tiempo intermedio como el tiempo para el vuelo. Una vez que el equipo ha hecho su elección, la decisión es irreversible.
- iv) Si solo dos relojes registran un tiempo y están dentro de la tolerancia de 0,18 segundos, el tiempo para el vuelo será el promedio de los dos tiempos de vigilancia.
- v) Si solo dos relojes tienen un tiempo y no están dentro de la tolerancia de 0,18 segundos, el se notificará al equipo. El equipo puede aceptar el mayor de los dos tiempos de vigilancia o ser concedido un re-vuelo. Una vez que el equipo ha hecho su elección, la decisión es irreversible.
- vi) Si solo un reloj tiene un tiempo, se notificará al equipo. El equipo puede aceptar el sencillo tiempo o se le concederá un nuevo vuelo. Una vez que el equipo ha hecho su elección, la decisión es irreversible.
- vii) Si todos los relojes fallan, no se registrará el tiempo, se notificará al equipo y se le otorgará un re-vuelo.
- viii) El tiempo retenido se completará hasta el siguiente 1/10 de segundo superior.
- ix) Todas las decisiones sobre el cronometraje deben informarse al Jefe de F2C sin demora.

4.3.13. Panel de jueces F2C

- a) Los organizadores del concurso designarán tres jueces, de la lista de jueces aprobados por el CIAM propuesto por el National Air Sport Controls. Cada Juez deberá haber demostrado competencia y experiencia reciente en competencia internacional y juzgar según el estándar de ese concurso. Los jueces deberán tener un conocimiento práctico de un idioma común.
- En Campeonatos Mundiales y Continentales y otras competiciones internacionales de entrada limitada, el Los jueces serán de diferentes nacionalidades.
- En competiciones internacionales abiertas, los Jueces deberán ser de al menos dos nacionalidades y dos de ellos serán de la lista de jueces aprobados por el CIAM.
- b) Los Jueces son responsables de observar la conducta de cada equipo durante cada carrera.

SC4_Vol_F2_ControlLine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 44

Página 45

Clase F2C - CI Team Racing

- c) Los avisos de advertencias y descalificaciones se dan mediante anuncios por altavoz y luces:

Luz verde - Primera advertencia (primera infracción)
Luz ámbar - Segunda advertencia (renovación de la primera infracción o una nueva infracción)
Luz roja: tercera advertencia (renovación de infracciones anteriores o una nueva infracción) y descalificación (en las carreras de clasificación y semifinales).

Solo para la final, un equipo será descalificado después de una cuarta infracción (renovación de la ofensa o una nueva ofensa) por los jueces anunciando verbalmente "(Color del equipo) - cuarto infracción, descalificado".

Además, se proporcionará un segundo juego de luces, correspondiente a los colores del equipo. Tras el anuncio de la cuarta advertencia en una carrera final, la luz apropiada para el Se mostrará el equipo descalificado.

Nota: La Guía para jueces de carrera por equipos se encuentra en el Anexo 4C.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Combate clase F2D CL.

4.4. CLASE F2D - CL. COMBATE

4.4.1. Definición de un evento de combate

Un evento de combate es un concurso durante el cual las eliminatorias son seguidas por una final en la que dos competidores con su modelo de avión vuelan en el mismo círculo en el mismo momento durante un tiempo predeterminado. tiempo, el objeto es cortar una serpiente pegada en la línea central longitudinal del oponente modelo de avión, se otorgan puntos por cada corte realizado.

4.4.2. Definición de un modelo de avión de combate

- Modelo de avión en el que la energía de propulsión es proporcionada por un motor (es) de pistón y en el que la sustentación es obtenida por fuerzas aerodinámicas que actúan sobre superficies que permanecen fijas en vuelo, excepto para control superficies.
- La línea central longitudinal se definirá como el eje de la hélice en el caso de una sola modelo de avión con motor y el eje de simetría en el caso de modelo de avión multimotor.

4.4.3. Sitio de combate

Un lugar de combate debe constar de tres círculos concéntricos que se marcarán en el suelo.

- El círculo piloto: Radio 2 metros.
- El círculo de vuelo: radio 20 metros.
- El círculo de picaduras: radio 22 metros.

Los círculos de vuelo y de boxes deben estar dispuestos sobre césped. El círculo piloto se puede colocar sobre hierba o cualquier otro material. El área entre los círculos de 20 y 22 metros se llama área de picaduras.

Durante los periodos de combate activo, el piloto y su (s) mecánico (s), oficiales, jefes de equipo y otros dentro de los límites del área de vuelo de combate designada debe usar un casco de seguridad, con un barbijo, lo suficientemente fuerte como para soportar el impacto de un modelo de avión de combate volador.

Para evitar que se enganchen las líneas del oponente, se deben cubrir las partes que sobresalen del casco.

4.4.4. Competidor

El piloto, que será el participante y conocido como el competidor, podrá emplear un máximo de dos mecánicas en cualquier calor. (En circunstancias excepcionales de clima húmedo o extremadamente ventoso, un Se puede utilizar un ayudante adicional como soporte de transmisión y no debe realizar ninguna otra función para el duración de ese periodo de combate).

Para los Campeonatos del Mundo y Continentales, los mecánicos (ayudantes), un máximo de seis los miembros del equipo o el director del equipo (o director asistente del equipo), no deben estar registrados por más de un equipo nacional, desde el inicio de la competición hasta el final.

Para las competiciones de Categoría 1, los mecánicos F2D deben tener una licencia deportiva válida.

4.4.5. Mecánica para competiciones de categoría 1

- Cada piloto puede nombrar un "mecánico". Para equipos completos (3 seniors con o sin junior) este puede ser un mecánico listado para el Equipo, o cualquier piloto en el Equipo, o cualquier otro miembro del Selección nacional.
- Los equipos incompletos (1 o 2 pilotos) pueden usar un mecánico listado para el equipo, o el otro piloto (si any) o cualquier otro miembro de la Selección Nacional. También pueden optar por utilizar un mecánico de la "Piscina de Mecánicos".
- Cada "mecánico" nombrado solo puede aparecer una vez en la lista (es decir, no puede aparecer en la lista por más de un piloto).
- Antes del concurso, las mecánicas de cualquier nacionalidad que no figure en la lista de un equipo pueden aparecer en una "Piscina de Mecánicos". Cualquier equipo incompleto puede utilizar las mecánicas de ese grupo.
- La lista de resultados contendrá tanto el nombre del piloto como su mecánico designado.
- Los mecánicos designados de los pilotos individuales y los equipos nacionales clasificados 1, 2 y 3 deberán cada uno recibir un Diploma FAI presentado en el podio.
- Todos los mecánicos enumerados deben poseer una licencia deportiva.

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 47

Página 48

Combate clase F2D CL

4.4.6.

Características

- Carga máxima:** 100 g / dm³
Volumen de barrido máximo de motor (es): 2,5 cm³
- Longitud de la línea:** 15,92 +/- 0,04 m
Diámetro mínimo de línea: 0,385 mm (sin menos tolerancia)
Deben usarse dos líneas de control de múltiples hilos. Sin extremos libres capaces de enredar a un oponente. Se permiten líneas y no empalmes de línea. No se permiten conectores de conexión abiertos.
- Los motores con encendido por bujía incandescente deberán tener su (s) puerto (s) de escape conectado (s) a silenciador (s) (uno o dos), que consta de una cámara simple con una sección transversal circular, la abertura de salida más trasera de 6 mm de diámetro (1) o 4,2 mm de diámetro (2) en oposición a la conexión del puerto de escape.
El volumen total mínimo del sistema de escape será de 12,5 cm³. En el caso de dos escapes, cada silenciador tendrá un volumen mínimo de 6 cm³.
La longitud total máxima del sistema de escape desde el (los) puerto (s) de escape del cilindro hasta y incluyendo salida (s) es de 15 cm. Un grifo de presión conectado directamente al depósito de combustible, de 2 mm se permite el diámetro máximo. No se permiten otras aberturas o conductos de ventilación.
- El motor debe ser aspirado naturalmente a través de un venturi circular único con un máximo efectivo diámetro de 4 mm.
- Cualquier cámara de interconexión entre la entrada de aire y el puerto de inducción del motor deberá tener un volumen máximo de 1,75 cm³. Esto prohíbe claramente la inducción del sub-pistón para Toma de aire suplementaria.
- Debe colocarse un cable de seguridad con un diámetro mínimo de 0,5 mm entre el sistema de control y el (los) motor (es). El motor (es) siempre debe permanecer conectado a las líneas.
- Una correa de seguridad que conecte la muñeca del competidor a la manija de control debe ser proporcionada por el competidor y usado en todo momento mientras su modelo de avión está volando. La correa debe quedar como se muestra en el boceto, es decir, debe fijarse a la muñeca con un lazo y un nudo deslizante para que si el se suelta el asa, se ajustará firmemente alrededor de la muñeca. El punto de apego en el El manejo queda a discreción del piloto.

Manija de control

Correa de seguridad con nudo corredizo

FIGURA DE ASA Y CORREA DE SEGURIDAD

- El modelo de aeronave no llevará ninguna ayuda artificial para ayudar a cortar las serpentinatas.
 - El modelo de aeronave estará equipado con un dispositivo (denominado "gancho espartapajaros"), especialmente diseñado para retener la serpentinata que se instalará en la línea central longitudinal y lo suficientemente fuerte para que el sistema no se suelte en condiciones normales de vuelo.
 - El combustible estándar para los motores de encendido por incandescencia será 80% de metanol, 5% de nitrometano y 15% de aceite. El aceite puede ser aceite de ricino, aceite sintético o una mezcla de ambos. El combustible se mezclará por volumen. Los organizadores suministrarán combustible estándar para todos los eventos de Categoría 1. El organizador debe especificar en el Boletín 1 qué tipo de aceite (de ricino o sintético o una mezcla de ambos) se utilizará en el combustible.
Nota: El combustible para motores de encendido por compresión no está restringido.
 - Cada modelo de aeronave debe estar equipado con un dispositivo de apagado del motor que detiene el motor. automáticamente si se produce una fuga. El cierre puede estar inactivo en el despegue, siempre que se vuelva activo antes de que comience el combate. Una vez activo, el dispositivo debe permanecer funcional durante todo el tiempo el modelo de avión permanece en el aire. El dispositivo solo se puede utilizar para detener el motor.
- Nota: La Regla General CIAM B.1.2.2 no se aplica a los dispositivos de parada del motor en la clase F2D como dispositivo puede ser electrónico y controlado a través de las líneas o inalámbrico.

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020



Página 48

Página 49

Combate clase F2D CL

4.4.7. Verificación técnica

Para ser probado antes de cada manga:

- Se debe verificar la longitud y el diámetro de cada conjunto de líneas.
La longitud de la línea se mide desde la cara interior de la empuñadura de la palanca de control hasta la línea central del modelo de avión.
Se aplicará una prueba de tracción a los mangos, las líneas de control y el modelo de avión ensamblados. El tirón La prueba será igual a 20 kgf.
Los oficiales de procesamiento o los jueces pueden solicitar al competidor que cambie las líneas si hay alguna duda sobre la calidad de la línea, como torceduras, rizos, estrés o marcas de roce.
- La abertura de entrada debe comprobarse con un calibre de tapón simple (diámetro 4,05 mm) según el siguiente boceto:

- La salida del (de los) silenciador (es) se comprobará con un calibre de tapón simple (diámetro 6,05 mm para un silenciador y 4,25 mm para dos silenciadores) según el siguiente esquema:


d) Los jueces pueden requerir una demostración del dispositivo de apagado del motor antes de cada serie.

Los jueces pueden solicitar demostraciones adicionales después de la serie.

e) La (s) correa (s) de seguridad y los cables de seguridad pueden probarse con una carga igual a 20 kgf.

4.4.8. Número de modelo de avión

a) Solo se requiere un certificado de especificación de modelo de avión para cada diseño de modelo de avión presentado por cada competidor.

b) A cada competidor se le permitirá un máximo de dos modelos de avión, dos asas, dos pares de líneas y dos motores en cada calor de combate. Si se utiliza el modelo de avión de reserva, el streamer o sus partes restantes deben transferirse al modelo de avión de reserva. El mango más líneas para el modelo de avión de reserva debe colocarse justo fuera del círculo piloto.

c) Los motores, las líneas de control o las manijas no pueden ser reemplazados o intercambiados durante el período de combate.

4.4.9. Serpentina

La serpiente consistirá en papel crepé de doble gramaje (80 g / m²) o cualquier reemplazo de equivalente resistencia, no menos de 3 m ni más de 3,5 m de largo y 3 +/- 0,5 cm de ancho, fijado a un sisal (o cualquier reemplazo de resistencia equivalente) cuerda de 2,75 m de longitud mínima.

Todas las serpentinatas deben tener la misma longitud.

Debe haber una marca de tinta claramente visible a 2 m de la unión de la cuerda y la serpiente.

La serpiente se colocará en el modelo de avión de tal manera que la marca de tinta esté al mismo nivel o detrás, la parte más trasera del modelo de avión (ver dibujo). La parte adjunta de la cuerda deberá tener una longitud mínima de 0,75 m.

El extremo de sujeción de la serpiente se reforzará a cada lado con cinta de aproximadamente 2 cm. ancho fijado diagonalmente a la longitud de la serpiente con uno en ángulo recto con el otro y extendiéndose por un máximo de 5 cm. Se fija una cinta adicional reforzada con fibra / tejido de 2 cm de ancho a través de la serpiente (ver detalles al dorso).

El color de la serpiente debe ser diferente para los dos competidores en el calor. Cada piloto / equipo de boxes

El juez asignado a ese competidor le entregará una serpiente al comienzo de la serie. UNA

El segundo transmisor estará disponible con este juez cuando sea necesario.

4.4.10. El calor de principio a fin

a) Todas las señales serán tanto acústicas como visuales.

b) Durante el período de inicio, las posiciones de lanzamiento deben estar separadas por al menos un cuarto de regazo. El primer competidor nombrado en el sorteo podrá elegir el color de la serpiente y el otro la elección de la posición inicial

c) Es responsabilidad del piloto / mecánico asegurarse de que el streamer esté desenrollado antes de tomar-
apagado.

d) El motor o motores deben arrancarse moviendo la hélice con la mano.

e) Una primera señal, dada por el cronómetro oficial, significará el comienzo del período de 30 segundos.
cuando el (los) mecánico (s) o el piloto tienen la oportunidad de arrancar, hacer funcionar y ajustar sus motores.

f) Una segunda señal, dada por el cronómetro oficial, significará el comienzo del período de calor de combate.
en el cual o después del cual se puede lanzar el modelo de avión.

g) Desde el momento en que el cronómetro oficial ha dado la señal de lanzamiento, el calor de combate dura un
máximo de 4 minutos.

h) Cuando el Mariscal del Círculo esté satisfecho de que cada modelo de avión ha completado dos vueltas de nivel,
en el sentido de las agujas del reloj, separados aproximadamente por media vuelta, dará una señal de que puede comenzar el combate.

i) Después de una interrupción cuando uno o ambos modelos de aeronaves han estado en tierra, el combate puede
reiniciar después de una señal del Circle Marshal. Esta señal se dará tan pronto como el Circle
Marshal está satisfecho de que hay aproximadamente media vuelta de separación entre los dos modelos
aeronave.

j) Si, después de una colisión en el aire, no se puede encontrar ningún streamer y falta el dispositivo de retención del streamer
o doblado, entonces, con el permiso de los jueces, es aceptable continuar el calor sin
reemplazando el streamer.

k) El mecánico / piloto solo puede mover la serpiente / hilo alrededor del círculo. Modelos en el
El área de picaduras no se puede mover, excepto para mantener una distancia segura de aproximadamente 5 metros.
de la mecánica del oponente. En condiciones de viento fuerte, los jueces pueden permitir modelos
con un motor parado para moverlo a una posición de arranque más segura.

l) Al moverse alrededor del círculo, los mecánicos / pilotos deben estar en el exterior del círculo de boxes.
Dentro del círculo de vuelo, los mecánicos solo pueden moverse radialmente hacia adentro y hacia afuera. Dentro de un pozo
el área de boxes de la tripulación / equipo son libres de moverse y también de elegir dónde entrar y
salga del círculo de boxes.

m) Si, como resultado de una colisión en el aire, el silenciador se quita y el modelo de avión permanece
en el aire, el calor puede continuar. Sin embargo, después de un aterrizaje, el silenciador debe reemplazarse antes
el modelo de avión se puede volver a utilizar.

n) El Mariscal del Círculo controlará la conducta de ambos pilotos y emitirá una advertencia con tarjeta amarilla.
a cualquier piloto que use un estilo de vuelo rudo o inseguro, cause entredos en las líneas o exhiba
comportamiento antideportivo. Cada tarjeta amarilla emitida (un máximo de tres por cada piloto, por
competencia) se registrará oficialmente y se conservará durante el resto de la competencia. Inicial
y las infracciones posteriores durante una competición serán sancionadas de acuerdo con 4.4.12A
y 4.4.12C, respectivamente. Si el primer incidente de tarjeta amarilla se considera grave, el piloto también deberá
ser descalificado por el delito.

Nota: Las tarjetas amarillas son acumulativas durante toda la competencia.

1ra tarjeta amarilla – 40 puntos de penalización

o descalificación del calor por una falta más grave.

2ª tarjeta amarilla – descalificación de la serie.

3ª tarjeta amarilla = descalificación de la serie.

- o) El Mariscal del Circuito dará una señal acústica para terminar el combate:
- 4 minutos después de la señal de lanzamiento (cuenta atrás de 10 segundos).
 - si se han cortado las dos cuerdas del streamer y se les ha pedido a los pilotos que vuelen nivelados y en sentido antihorario y para detener el combate (cuenta atrás de 10 segundos).
 - si a un piloto solo le queda la cuerda y solicita cesar el combate en el Circuito Marshal debe indicar a ambos pilotos que vuelen nivelados y en sentido antihorario (10 segundos cuenta regresiva).
 - si la eliminatoria tiene que terminar debido a la descalificación de uno o ambos competidores o por cualquier otra razón.

El (los) piloto (s) deben detener su (s) motor (es) y aterrizar después de que termine la calefacción.

- p) En el caso de un vuelo (donde funciona el cierre), el mecánico puede optar por dejar el modelo donde aterrizó y simplemente recoger el streamer.

4.4.11. Puntuación

- La puntuación comenzará con la señal de lanzamiento y continuará durante la serie (máximo 4 minutos).
- Se otorgarán 100 puntos por cada corte distinto del streamer del oponente. Hay un corte cada uno tiempo que el modelo de avión, hélice o líneas, etc. vuelan a través de la serpiente del oponente, lo que partícula (s) que se desprenden de la serpiente. Un corte que contenga solo hilo no cuenta.
- Se otorgarán dos puntos por cada segundo que un modelo de avión esté en el aire durante el calor.
- Cada punto de penalización otorgado (Ver 4.4.12) se restará del puntaje del competidor.
- En caso de empate en cualquier eliminatoria, esa eliminatoria se reiniciará. Un heat se considera un empate si el La diferencia de puntuación es de 10 puntos o menos.

4.4.12. Reflights

Se puede conceder un reflight:

- En el caso de que se entrede una línea y solo un modelo de avión esté en tierra, lo que hace imposible despejar el entredo de la línea.
- Si, como resultado del combate, un modelo de avión corta su propio streamer / string o el streamer / string se envuelve alrededor del modelo de avión y / o las líneas (a menos que solo quede una cuerda).
- a discreción de los jueces / mariscal del círculo si ocurre una situación injusta o insegura y ninguno de los se puede culpar a los pilotos / mecánicos.
Si está volando, el piloto o los pilotos deben detener sus motores y aterrizar después de la decisión de un reflujo.

4.4.13. Sanciones y descalificaciones

A. Un competidor recibirá una penalización de 40 puntos:

- Si da un paso fuera del círculo piloto con un pie mientras su modelo de avión está en el aire.
- Si los mecánicos entran en el círculo de vuelo en un ángulo oblicuo o cortan a través del círculo de vuelo para alcanzar un modelo de avión derribado o correr alrededor del círculo dentro del área de boxes, una penalización solo se dará por cada infracción, incluso si está involucrado más de un mecánico.

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 51

Combate clase F2D CL

- c) Si el (los) mecánico (s) / piloto no lo hacen inmediatamente, o después de despejar una línea entredada, retire un modelo de aeronave en tierra al área de picaduras antes de darle servicio. No está permitido reparar el modelo o retire la serpiente hasta que se elimine cualquier entredo de línea.

- d) Si el modelo de avión se lanza antes de la señal de salida.

- e) Si el (los) mecánico (s) / piloto permite que ambos motores estén funcionando al mismo tiempo durante el vuelo periodo.

Ráfagas breves, no más de 10 segundos para calentar el motor con un cebado o para despejar una inundación permitido. No se permite hacer funcionar el motor desde el tanque.

- f) Cuando recibe su primera tarjeta amarilla (Sujeto a 4.4.9 n.).

B. Un competidor recibirá una penalización de 100 puntos:

- El streamer no se despliega limpiamente al lanzar el modelo de avión.
- Si los mecánicos dañan el streamer o permiten que el modelo de avión corte su propio streamer mientras aún está en el suelo, y lance el modelo sin reemplazar el streamer.
- Si la cuerda (con o sin el streamer) se desprende del modelo de avión mientras en el aire, pero no como resultado de una colisión en el aire.
- Si el silenciador se cae durante el vuelo o deja de funcionar.

En todos estos casos, el piloto, a una señal de un juez, debe aterrizar inmediatamente y desplegar el streamer o reemplazar el streamer o reemplazar el silenciador. Los relojes deben detenerse en el momento en que aterriza el modelo. Los jueces medirán y deducirán el tiempo entre la decisión de tierra y cuando aterriza el modelo.

C. Un competidor será descalificado de la serie:

- Si vuela con un modelo que no se ajusta a 4.4.5.
- Si su modelo de avión no logra despejar dentro de los dos minutos posteriores a la señal de lanzamiento.
- Si intenta volar un modelo de avión que en el momento del lanzamiento no tiene:
 - fuerte mecanismo de control eficaz;
 - fiación segura del motor
- Si ataca deliberadamente al streamer del modelo de avión de su oponente antes del Circuito La señal del mariscal para comenzar el combate.
- Si interfiere con su oponente, u obliga a su oponente a abandonar el círculo piloto.
- Si, mientras su modelo no está en el aire y su oponente está volando o listo para volar, deja cualquier partes de su modelo o líneas en el círculo piloto sin un intento inmediato de despejarlas.
- Si ataca al streamer de su oponente sin el suyo, o las partes restantes, unidas a su modelo de aeronave (excepto 4.4.9j).
- Si no está presente en su tiempo de vuelo asignado, a menos que tenga el permiso expreso del Director de eventos.
- Si sale del círculo piloto con ambos pies mientras su modelo de avión está volando.
- Si abandona el círculo piloto sin informar a su oponente de su intención de hacerlo cuando su El modelo de avión está en tierra para un propósito distinto al de recoger las líneas del modelo de reserva. aeronave o para permitir el mantenimiento de su modelo de aeronave.
- Si vuela de tal manera que inhibe a su oponente, o al equipo de boxes de su oponente, de despejar cualquier línea entredada.
- Si vuela en una dirección diferente a la nivelada en sentido antihorario cuando solo su modelo de avión está en el aire y no hay línea entredada. No se permiten maniobras bruscas o bruscas.
- Si no logra despejar cualquier entredo de línea antes de lanzar su modelo de avión de reserva a menos que ambos y su oponente han informado al Mariscal del Circuito que han acordado continuar el Calor sin despejar la línea entredada. En este caso, el Mariscal del Circuito debe aceptar la continuación, solo haciéndolo cuando esté satisfecho de que es seguro continuar.
- Si suelta el asa y la correa de seguridad se separa del asa o muñeca o si se quita la correa de seguridad, por cualquier motivo, mientras el modelo de avión está volando.
- Si interfiere para causar un impacto en el suelo o choca con el modelo de avión de su oponente que Claramente no le queda ninguna serpiente y vuela nivelado en sentido antihorario sin maniobras para perseguir y atacar.
- Si su (s) mecánico (s) entra en el círculo de vuelo mientras ambos modelos están volando, o durante un entredo de línea donde al menos uno de los modelos permanece en el aire.

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 52

Combate clase F2D CL

- Si un mecánico salta sobre el modelo de avión del oponente y las líneas se mantienen dentro del área de boxes.
- Si, en el caso de un escape, su dispositivo de apagado del motor no se activa.
- Cuando recibe su segunda o tercera tarjeta amarilla.
- Por cualquier otro incumplimiento flagrante de las normas.

4.4.14. El uso de equipos de video.

El Organizador / Jueces puede usar equipo de grabación de video para monitorear a los pilotos y el círculo de pilotos. A discreción de los jueces / mariscal del círculo, el video grabado oficialmente se puede usar como evaluación. herramienta.

4.4.15. Clasificación individual y por equipos

- El concurso se desarrollará como un torneo eliminatorio.
- El competidor que obtenga la mayor puntuación en puntos será el ganador de cada eliminatoria.

- c) Un competidor será eliminado de la competencia cuando haya perdido dos series.
- d) Cada ronda se sorteará al azar (sujeto a 4.4.14.e) de los competidores que permanecen en el competencia.
- e) Los oponentes anteriores y los competidores de la misma nacionalidad se separarán si es posible, con competidores de la misma nacionalidad para volar uno contra el otro solo si no quedan oponentes.
Los campeones defensores, no miembros de su equipo nacional, se consideran individuos no poseer alguna nacionalidad específica.
- f) En una ronda con un número impar de competidores, el competidor que no vueló volará dos veces en el ronda siguiente, en la primera manga y en la última manga (si el número de competidores lo permite y todavía está en el concurso).
- g) Cada competidor será clasificado de acuerdo con su número de victorias, sin contar las eliminatorias de vuelo, con las eliminatorias se utilizan para establecer el segundo y tercer lugar según sea necesario.
- h) En caso de empate por el segundo o tercer lugar, los volantes en igualdad de condiciones participarán en un vuelo durante el cual se les permitirá una sola pérdida. En caso de empate por el tercer lugar después de un vuelo para el segundo lugar, habrá un nuevo vuelo para el tercer lugar.
- i) Se organizará un torneo final juvenil específico si los juveniles están en la misma posición (empate) en la torneo general, para definir quién es el primero, segundo y tercero para el individuo específico colocación y no tendrá ninguna influencia en la colocación individual general (no hay cambios en el equipo clasificación).
- j) Los puntajes de "victoria" de los competidores, sin contar los fly-offs, se agregarán para los participantes de cada nación.
- k) La clasificación del equipo se establece tomando las puntuaciones totales, obtenidas en 4.4.14.g) anterior, de los tres miembros del equipo con mejor puntuación y sumarlos. En caso de empate de equipo para cualquiera de los tres primeros lugares, el equipo con la suma más baja de números de lugar, en orden desde arriba, gana. Si sigue igual, la mejor colocación individual decide. Completa tres competidores. Los equipos están clasificados por delante de los equipos de dos competidores que, a su vez, están clasificados por delante de los equipos individuales, entradas de la competencia.

4.4.16. Jueces y cronometradores

- a) Los organizadores nombrarán un panel de tres jueces que serán seleccionados de una lista de personas propuesta por National Airsport Controls por su competencia y experiencia y aprobado por el CIAM. Los jueces deben tener al menos un idioma en común. En World y Continental Campeonatos y otras competiciones internacionales de entrada limitada, los jueces deben ser de nacionalidades diferentes. En competiciones internacionales abiertas los jueces deben tener al menos dos nacionalidades y solo dos de ellas deben ser aprobadas por el CIAM. En Copa del Mundo y otros Open Competiciones internacionales uno de los jueces y el mariscal del círculo pueden ser la misma persona.
- b) Se asignarán tres cronometradores / anotadores a cada competidor para World y Continental Campeonatos, dos para Open Internacionales.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

CLASE F2A - GUÍA DE LOS JUECES

F2A es, esencialmente, una clase simple de administrar con muy pocas reglas. Sin embargo, es importante que haya continuidad de interpretación de un Campeonato a otro y es por ello que esta Guía de Jueces ha sido escrito.

Regla 4.1.1. Definición de modelo de aeronave de velocidad

No requiere aclaración.

Regla 4.1.2. Características de la aeronave modelo Smeo

- La aeronave modelo Smeo es una forma proyectada geométricamente donde el ala y la cola se unen al fuselaje.
- Se debe comprobar el modelo de aeronave para comprobar la instalación de un cierre.
 - Se debe comprobar el funcionamiento mecánico del cierre en la comprobación de la línea antes de cada intento.
 - Para verificar la función de apagado:
 - Con una botella de calabaza, se debe mostrar que el combustible fluye desde el tanque de combustible al motor.
 - El cierre debe activarse y la resistencia al flujo de combustible desde el tanque de combustible al motor se debe sentir el uso de una botella de calabaza.
 - La botella de combustible debe tener una capacidad aproximada de 100 cc y debe estar equipada con un filtro de combustible.

Regla 4.1.3. Combustible

- Cabe señalar que el lubricante especificado es solo aceite de ricino.
- No se permiten aditivos, por lo que solo se puede usar aceite de ricino de primera presión.
- No se pueden utilizar marcas patentadas como Castrol M™ que pueden contener aditivos. Esto es esencial para mantener la estandarización del suministro de combustible en todo el mundo.
- La relación de mezcla de combustible debe medirse en volumen y mezclarse bien.
- La mezcla de combustible debe probarse para determinar la relación metanol / aceite probando su gravedad específica utilizando un estándar flotador calibrado.
- La mezcla de combustible debe ser verificada por el Jurado FAI.

Regla 4.1.4. Diámetro de las líneas de control

- Esta regla no debería causar ningún problema, pero el alambre plateado no está permitido bajo la regla 4.1.4. que establece que "no se puede aplicar material de revestimiento a las líneas".
- Un micrómetro, como se detalla en 8.1.1 de la Guía del Organizador de la Línea de Control del Anexo 4F, debe ser suministrado y utilizado por los organizadores del concurso para medir los cables de la línea de control.

Regla 4.1.5. Duración del curso

- La distancia medida recorrida por el modelo de avión debe ser de al menos un kilómetro.
- El radio del círculo de vuelo debe ser de 17,69 m (9 vueltas = 1 km).

Regla 4.1.6. Prueba de línea

- La prueba de tracción debe aplicarse a la empuñadura, NO a la barra transversal horizontal.
- La prueba de tracción de la manijera es para probar la resistencia de la correa y su sujeción al asa. No lo es para probar la fuerza del sistema de control.

Regla 4.1.7 Mango de control y horquilla del pílón

- Esta regla establece que "la barra transversal horizontal debe estar en contacto continuo con la horquilla del pílón durante el vuelo oficial".
- Esta declaración no significa que la barra transversal debe estar detrás de la horquilla y por encima de la pieza en "V" como ilustrado en el croquis.
- El factor importante es que la barra transversal permanece en contacto con las dos puntas de la horquilla durante todo el vuelo.
- La barra transversal puede estar por encima o por debajo de la "V" o un extremo de la barra transversal puede estar delante de la horquilla.
- Cualquier posición distinta a la ilustrada en el croquis hace que sea más difícil para el piloto y por lo tanto, esfúrcese siempre por lograr esa posición.
- La "V" está ahí solo para ayudar al piloto a alcanzar la posición preferida. No hay ventaja de velocidad para ser obtenido de cualquier otro puesto. El piloto no puede ver el pílón y podría ser desastroso para él mirar para comprobar la posición.
- Se recomienda que el bloqueo de la altura del pílón sea mediante un mecanismo de sujeción que permita para un ajuste ilimitado y no por incrementos preestablecidos.

Regla 4.1.8. Definición de intento

- El competidor tiene 3 (tres) minutos desde la señal de salida para despegar y colocar su manija en el pílón.
- Entonces tendrá lugar la secuencia de tiempo. Por lo tanto, el tiempo del vuelo oficial puede comenzar y terminar más que los 3 (tres) minutos posteriores a la hora de la señal de inicio.

Regla 4.1.9. Número de intentos

Los competidores no pueden realizar su segundo intento sin antes regresar al área de verificación de línea para cumplir con las reglas 4.1.3. y 4.1.6.

Sorteo por orden de vuelo

- Se recomienda que el sorteo se organice de manera que los competidores vuelen a intervalos de cinco minutos.
- El sorteo debe organizarse de modo que los competidores de una nación no estén obligados a volar dentro de quince minutos el uno del otro.
- Una vez realizado el sorteo, debe dividirse en tres grupos iguales, A, B y C.
- Para la primera ronda, el grupo A vuela primero, seguido del grupo B y luego el grupo C.
- Para la segunda ronda, el grupo B vuela primero, seguido del grupo C y luego el grupo A.
- Para la tercera ronda, el grupo C vuela primero, seguido del grupo A y luego el grupo B.
- Para la cuarta ronda, los competidores volarán en el orden inverso de posición después de la tercera ronda, hasta la cuarta posición. Los competidores en primer, segundo y tercer lugar después de la tercera ronda luego vuelan en orden secuencial, primero, segundo Tercero.
- Debe haber un descanso de diez minutos al final de cada hora de vuelo.
- Los re-vuelos (segundos intentos) deben tener lugar al final de cada ronda.
- Los intentos de reemplazo pueden tener lugar al final del grupo en el que se programó el intento, o en el descanso programado de diez minutos al final de cada hora de vuelo.
- Los intentos de reemplazo y los segundos intentos se realizarán en el orden de sorteo original.

Regla 4.1.10. Definición de vuelo oficial

Uno de los cronometradores debe hacer una señal audible al piloto al final del vuelo cronometrado.

Regla 4.1.11. Número de vuelos

No requiere aclaración.

Regla 4.1.12. Número de ayudantes

- Se debe tener cuidado para garantizar que se cumpla esta regla.
- Además de los dos ayudantes, el director del equipo puede ingresar al círculo del concurso. Cuando este es el caso no puede ayudar al piloto o ayudantes, pero se le permite llevar y sostener cualquier equipo que el piloto y los ayudantes necesitan usar.
- En el caso de un equipo incompleto, solo acelere a los miembros del equipo de otros equipos incompletos o seguidores o Los competidores de otras clases de líneas de control pueden registrarse para actuar como ayudantes.
- Pueden ayudar solo a un equipo.
- Excepto por equipos incompletos, los competidores no pueden actuar como ayudantes para competidores de otras naciones.

Regla 4.1.13. Inicio de cronometraje

- El cronometrador jefe debe determinar cuándo el piloto ha colocado su manija en el pílón, NO el juez que está observando la conducta del piloto.
- El cronometrador jefe debe llamar cuando el piloto haya colocado su manija en el pílón.
- Para el cronometraje manual, llamará "dos" cuando, después de que el piloto haya colocado su manija en el pílón, el modelo de avión pasa primero por el marcador de altura. Luego llamará "uno" cuando el modelo de avión vuelva a pasar el marcador de altura.
- Los cronometradores comienzan a cronometrar la próxima vez que el modelo de avión pase el marcador de altura.
- Los cronometradores deben colocarse preferiblemente uno detrás del otro, no uno al lado del otro.
- Cuando se utiliza un sistema de cronometraje electrónico, el cronometrador jefe iniciará el dispositivo de cronometraje primario cuando observa que el piloto ha colocado su empuñadura en el pílón. Mientras lo hace, llamará "in" y el cronometrador de respaldo iniciará inmediatamente el sistema de respaldo.
- El juez que está observando al piloto debe llamar si el piloto quita la manija del pílón.
- Los cronometradores y los jueces de círculo deben utilizar la sesión de práctica oficial para entrenar en sus deberes colectivos.

cont. /...

Regla 4.1.14 Altura de vuelo

- Deben utilizarse dos jueces para esta tarea, uno para cada uno de los marcadores de altura.
- Deben colocarse a la altura de los ojos de las respectivas marcas de altura.
- La restricción de altura se aplica solo durante la carrera cronometrada.

Regla 4.1.15 Cancelación de vuelo

No requiere aclaración.

Regla 4.1.16. Número de cronometradores y jueces

No requiere aclaración.

Regla 4.1.17. Clasificación

No requiere aclaración.

Entrenamiento / Práctica

- a) La sesión de entrenamiento / práctica oficial debe continuar sobre la base del sorteo como se usa actualmente donde cada competidor se le asigna un espacio de diez minutos.
- b) El círculo no debe estar disponible para practicar durante la ronda (permitiendo la práctica, por ejemplo, la hora del almuerzo puede dar una ventaja injusta a los competidores elegidos para volar después del almuerzo).
- c) Los entrenamientos en días libres y después de las rondas no deben ser por empate.
- d) Los competidores de velocidad han aprendido a autorregular el uso del círculo tomando un vuelo en rotación. Esta El sistema permite muchos más vuelos de práctica por hora que cualquier sesión de práctica basada en sorteos. Todos los competidores luego tenga la oportunidad de hacer un vuelo de prueba, irse y hacer ajustes, pensar en lo que se requiere y regresa para otra prueba.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

4.B.1. Propósito

Esta Guía para jueces es una ayuda para juzgar y calificar concursos FAI clase F2B. Debe usarse tanto para la formación de posibles jueces F2B y para mantener la competencia de los jueces que ya están juzgando en concursos de F2B. Esta Guía para jueces forma parte integral de la Sección del Código Deportivo de la FAI. IV Volumen F2 aplicable a la clase F2B.

4.B.2. Calificaciones de los jueces y selección de jueces para los concursos

- El Aero Club Nacional (NAC) de cada país que tiene jueces F2B que se unen (o que desean hacerlo) Los paneles de jueces en concursos internacionales de F2B deben asegurar que un estándar definido de La competencia la alcanzan y mantienen cada uno de los jueces de los que es responsable. Cada por lo tanto, dicho NAC debería:
- Proporcionar traducciones a su propio idioma tanto del Volumen F2 del Código Deportivo FAI actual aplicable a F2B (es decir, todo el párrafo 4.2) y de esta Guía de jueces completa.
 - Disponga los medios y procedimientos adecuados para asegurar que cada juez esté completamente capacitado. Esto significa organizar cursos de formación que incluyan formación grupal periódica y repetida tanto en teoría (aula) y lugares prácticos (vuelo) donde todos los aspectos del Código Deportivo actual y de esta Guía para jueces se puede examinar y practicar en detalle.
 - Proporcionar los medios adecuados para registrar oficialmente cada sesión de capacitación a la que asistan juzgar dentro de su responsabilidad nacional. Dicho registro oficial debe incluir fechas, duración y número de vuelos observados en tales sesiones de capacitación, y también debe enumerar por separado detalles de todos los concursos nacionales e internacionales de F2B en los que cada juez ha sido miembro del jurado.
 - Establecer criterios de selección que definan claramente los períodos mínimos de realización de dicha formación, y de juzgar realmente vuelos F2B de alta calidad a nivel nacional antes de que los jueces potenciales sean elegible para ser nominado o invitado a unirse a paneles de jueces en concursos internacionales de F2B.

Proporcionar todo lo anterior garantizará que la evaluación de todos los concursos internacionales de F2B se lleve a cabo para el mismo estándar básico. Estas medidas también permitirán a los organizadores de concursos internacionales asegurarse de que todos los jueces invitados o nominados a un panel de jueces cumplan con los requisitos estándares de calificación y experiencia. Los organizadores de All World y Continental Por lo tanto, los campeones deben presentar una lista de nombres de jueces propuestos, junto con su NAC, detalles de calificación como en el párrafo c) anterior, a su propio NAC y al Subcomité F2 del CIAM.

Para garantizar un grupo continuo de jueces internacionales de F2B debidamente calificados, también se recomienda que, con las modificaciones oportunas, cada NAC aplique los criterios y procedimientos de la anterior párrafos a) al d) inclusive a la selección y entrenamiento de jueces de F2B para concursos a nivel nacional nivel.

4.B.3. Conocimiento del código deportivo y maniobras F2B

Los requisitos principales para una evaluación justa, precisa y consistente son:

- Una comprensión clara de todas las regulaciones y definiciones aplicables dentro del Sección IV del Código Deportivo FAI.
 - Un conocimiento profundo y completamente detallado de todas las reglas y maniobras actuales de F2B descripciones.
 - Un conocimiento completo y detallado de esta guía completa para jueces.
- El autoestudio de todos los puntos anteriores es imprescindible, al igual que la capacitación grupal detallada y regular en ambas aulas y lugares de vuelo. Dicha formación debería cubrir la aplicación práctica de todos los puntos anteriores a la a juzgar por vuelos de competición F2B de alta calidad. Se destaca aquí que la "interpretación" individual de la La intención y / o el significado de las descripciones y reglas de la maniobra F2B se desaconseja enfáticamente. El propósito de esta Guía para jueces y de las nuevas reglas es eliminar cualquier necesidad de tal "interpretación" por individuos.

cont /...

4.B.4. Juzgar el enfoque

Para obtener una imagen completa de cada maniobra, los jueces deben centrar su atención en cuatro aspectos principales:

una forma

Esta es la forma o contorno de toda la maniobra, pero la forma también se relaciona con la posición de cada de las figuras que componen una maniobra completa. En maniobras consistentes en repeticiones múltiples figuras (por ejemplo, los tres bucles internos consecutivos), un criterio importante es que la forma de cada figura de bucle individual es consistentemente la misma para cada repetición, y esa Las maniobras deben realizarse con la segunda y posteriores maniobras colocadas en exactamente el mismo lugar que el primero (superpuesto). Todas las maniobras deben tener la forma definido en las diversas reglas de maniobra, es decir, los bucles redondos deben ser redondos sin puntos planos; Las maniobras cuadradas deben tener esquinas claramente definidas conectadas por trayectorias de vuelo en "línea recta". (consulte el párrafo 4.2.15.1 de las reglas F2B).

b) Tamaño

Los tamaños de las maniobras a menudo se definen en las descripciones de las maniobras especificando la elevación de la línea. ángulo (en grados de arco por encima de la altura normal de vuelo a nivel vertical de 1,5 metros). Los jueces deben Esté atento a las maniobras que se realizan con la parte superior por encima o por debajo de los 45 grados especificados, 42 grados y ángulos de elevación de línea de 90 grados, y como resultado de tales errores, los jueces deben Por lo tanto, busque cifras completas que sean mayores o menores que las especificadas en el respectiva regla. Todos estos errores deben reducirse en las calificaciones otorgadas por los jueces. El uso de puntos de referencia visibles del terreno fijo en cada sitio para ayudar a los jueces a "fijar en la memoria" tanto el 1.5 metros normales ángulo vertical e invertida altura el nivel de vuelo, y 45 grados lateral (/ / s "vuelta) es recomendado. También se anima a los organizadores del concurso a colocar marcadores adecuados en los sitios del concurso para ayudar a los jueces, especialmente en lugares donde faltan características fijas naturales adecuadas. Jueces Deben practicar el uso de las características del terreno disponibles y cualquier marcador erigido en cada sitio del concurso durante las sesiones de vuelo de calibración de los jueces antes del comienzo de cada competencia en particular (ver también 4.B.15 a continuación).

c) Intersecciones

El juicio (y por lo tanto el marcado) de las intersecciones entre los diversos elementos de Las maniobras complejas también se facilitan si los jueces utilizan marcas de referencia de terreno fijas y / o erigió marcadores para "fijar en la memoria" la posición visual del modelo cuando pasa un punto de intersección por primera vez en una maniobra. Luego, comparando ese punto "bloqueado" con la posición del modelo cuando se trata del mismo punto de intersección en etapas posteriores del mismo maniobra, los jueces podrán medir más fácilmente el grado en que el piloto ha cumplido con intersección. Como ya se señaló, se recomienda la construcción de marcadores adecuados para ayudar en este practicar en sitios que carecen de puntos de referencia de terreno fijo adecuados (ver también 4.B.15).

d) Fondos

El vuelo a nivel vertical normal y el vuelo a nivel invertido se especifican en las descripciones de maniobras como siendo necesario volar a una altura de 1,5 metros con una tolerancia permitida de más / menos 30 cm. Todos estos se describen claramente para cada maniobra y los jueces deben marcar en consecuencia, según 4.B.7 y 4.B.10 a continuación, además de prestar mucha atención a las notas sobre valores y tolerancias que aparecen en 4.2.15 de las reglas F2B.

4.B.5. Comentarios generales sobre la señalización de maniobras

Aunque los aviones modelo de línea de control vuelan en la superficie de un hemisferio, cuando se ven desde el posición del piloto, todas las maniobras se realizan en geometría plana bidimensional. En otras palabras, porque todos los puntos en la superficie del hemisferio están a la misma distancia del piloto (que distancia es la longitud de las líneas), el piloto ve todas las maniobras como si fueran dibujadas en un plano hoja de papel. Pero desde su posición fuera del círculo, los jueces no están en la posición ideal para ver maniobras. Por lo tanto, las tareas de calificación de los jueces incluyen un gran elemento de análisis personal, y conciencia situacional que debe tomar su propia (menos que ideal) posición de visualización en consideración al otorgar notas. Sin embargo, hay una serie de definiciones y valores precisos, dentro de las descripciones de maniobras que los jueces deben evaluar con precisión para otorgar premios justos y marcas consistentes. Estos son:

- Reconocimiento de altitud de vuelo horizontal de 1,5 metros, más / menos 30 cm.
- Reconocimiento de la altura juzgando el ángulo de elevación de la línea de 45 grados.
- Reconocimiento de la altura juzgando el ángulo de elevación de la línea de 42 grados.

cont /...

- d) Reconocimiento de una posición directamente sobre el centro del círculo de vuelo (que está por encima del centro del cuerpo y la cabeza del piloto si está de pie).
- e) Reconocimiento de trayectorias de vuelo de ascenso y buceo "verticales" (perpendiculares al suelo).
- f) Reconocimiento de trayectorias de vuelo "horizontales" (paralelas al suelo).
- g) Reconocimiento del "radio máximo de 2,1 metros" como un cambio brusco de dirección con el resultado requisito para que el modelo vuele en la esquina más cerrada (más cerrada) posible (ver también 4.B.8).
- h) Reconocimiento de los puntos correctos de "Inicio" y "Parada" especificados en las reglas F2B para cada maniobra (como se destaca dentro de la descripción de cada maniobra en los párrafos a) "Inicio de la maniobra:" y x) "Fin de la maniobra:").
- i) Reconocimiento del hecho de que todos los valores anteriores se especifican como se ven y miden a partir de punto de vista del piloto, por lo que los jueces deben tener en cuenta los modelos de diferentes tamaños, volados diferentes líneas de longitud, y por la diferencia entre la posición del piloto y la visión de los jueces posición / s.
- j) Los jueces también deben tener en cuenta los requisitos de la regla 4.2.11a) que no solo limita la cantidad por qué jueces deben mover su posición original (para tener en cuenta los cambios en la dirección del viento) durante una vuelo solo funcionario (- / - / s de vuelo), pero que también limita las horas a las que podrán hacerse estos movimientos.

4.B.6. Juzgar errores objetivos

La deducción sistemática de puntos proporcionará la mayor uniformidad en los estándares al juzgar F2B concursos. Este sistema se puede aplicar a todas las maniobras de la siguiente manera:

- a) Tomando el vuelo de nivel normal como ejemplo, se espera que los jueces otorguen el máximo de puntos siempre que el modelo permanezca dentro de los valores y tolerancias definidos en las reglas todas las vueltas evaluadas, y siempre que siga sin problemas sin cambios de altura visibles (es decir: sin sacudidas ni cambios bruscos de altura o actitud durante la maniobra).
- b) Pero una trayectoria de vuelo nivelada que excede ligeramente la tolerancia establecida (por ejemplo, volar a 40 cm la pista de vuelo cuando la regla requiere más / menos 30 cm) debe considerarse como "menor" error. Un error tan leve probablemente haría que el juez otorgara una calificación rebajada por quizás 0,5 a 1 punto.
- c) Pero si una trayectoria de vuelo nivelada estaba fuera de la trayectoria de vuelo definida hasta el doble de la tolerancia definida, esto debería considerarse como un error "medio" y probablemente resultaría en la concesión de una nota degradado en 1,0 punto o más.
- d) Y los errores de vuelo nivelado de tres veces la tolerancia definida de la trayectoria de vuelo definida deben ser considerados como errores "mayores", lo que probablemente daría lugar a la concesión de puntos alrededor de 1,5 o 2 puntos.

Para utilizar este sistema con éxito, los jueces deben estar capacitados para reconocer las desviaciones de la trayectoria de vuelo de 30 cm y 60 cm a una distancia de visualización de aproximadamente 45 metros. Esto requerirá demostraciones repetidas para capacitar a los jueces para que puedan medir fácilmente estas medidas. Tal la formación es muy recomendable para todos los jueces y esta formación también debe enfatizar las diversas tolerancias definidas en la descripción de cada maniobra. Consulte también 4.B.9 a continuación.

4.B.7. Juzgar errores subjetivos

- a) "Suavemente", etc.

Una frase como "vuela sin problemas" es subjetiva y el grado en el que el modelo vuela sin problemas no se puede medir. Del mismo modo, declaraciones de reglas como "..." el modelo debería volar dos y vueltas estables ...", son difíciles de aplicar ante la tarea de traducir una cierta falta de suavidad en una nota tal que se otorgará a un concursante. Como guía básica, los jueces deben considerar términos como estabilidad y suavidad como condiciones definidas por la ausencia de "bamboles" o "sacudidas". Por lo tanto, los "bamboles" o "sacudidas" son errores, y cada juez debe decidir sobre el alcance de cada error visto, otorgando una calificación degradada de acuerdo con la gravedad de cada uno de estos errores que ha observado; ver también 4.B.10.

- b) Radios de giro

Del mismo modo, los jueces deben reconocer que la intención de las descripciones de maniobras con respecto a la radio de las esquinas en maniobras como bucle cuadrado, cuadrado ocho, triángulo, etc. debe girar lo más bruscamente (con fuerza) posible. Por tanto, aunque no es posible que los jueces medir con precisión si un modelo ha realizado o no un giro de entre 1,5 y 2,1 metros radio, la intención es claramente que los modelos deben girar lo más apretado posible al hacer tales giros. Por lo tanto, los jueces deben otorgar las calificaciones más altas a los modelos que se vuelven más estrictos (más nitidos) esquinas (siempre que los ángulos de elevación de línea requeridos y / o la actitud de inclinación requerida del modelo también se ha logrado), y deben otorgar las calificaciones más bajas a los modelos que hacen la mayor (más suave) tales giros.

4.B.8. Interpretación de errores

- a) La descripción de cada maniobra define claramente los valores numéricos, el tamaño, la forma y la posición. Por lo tanto, los jueces pueden observar errores (no cumplir con el requisito especificado de, digamos, una línea valor de altura). Pero las reglas no proporcionan a los jueces ninguna orientación sobre la importancia relativa de esos errores. Así que el error de los jueces es doble a este respecto: primero, tiene que contar el número total de errores cometidos; en segundo lugar, también debe decidir la cantidad por la cual cada uno de esos errores se ha desviado del estándar especificado en la descripción de la maniobra respectiva. Como general principio, una maniobra que se realiza con un gran número de errores importantes debe resultar en jueces otorgando una nota más baja que la que se otorgaría por una maniobra que se vuela con solo unos pocos errores, todos los cuales son solo errores menores.
- b) Sin embargo, los jueces también deben tener en cuenta que si se realiza una maniobra con una gran cantidad de errores, incluso si cada uno de esos errores puede considerarse como, individualmente, solo desviaciones menores de la descripción de la maniobra, sería bastante correcto otorgar una puntuación más baja para esa maniobra que para otra maniobra que se realiza con pocos errores (pero donde cada uno de esos errores individuales se consideran una desviación importante de la descripción de la maniobra). Esto es precisamente una de las habilidades que se espera que desarrollen y apliquen los jueces; ver también 4.B.10.

4.B.9. Otorgar marcas (puntuación)

- a) Maniobras segmentadas y múltiples

Muchas maniobras se describen como compuestas por varias figuras, y en muchas de ellas el las cifras, a su vez, se han desglosado en segmentos separados. Pero todos esos segmentos y las cifras deben combinarse para dar como resultado la concesión de una sola nota por la maniobra. Además, muchas de las maniobras detalladas en la maniobra separada las descripciones constan de varias figuras (repetidas). Una vez más, los jueces deben otorgar solo una marca para cada una de estas maniobras (por ejemplo, las tres maniobras de bucles interiores consecutivos, la Dos maniobras horizontales es cuadradas ocho y la maniobra del árbol de cuatro hojas deben atraer solo una marca de cada juez).

- b) Principios de marcado

Los jueces deben puntuar (marcar) las maniobras voladas entre los puntos "Inicio de la maniobra:" y "Fin de la maniobra:" únicamente, según lo establecido en cada una de las descripciones de las maniobras. Cuando el modelo alcanza el punto de "Inicio de la maniobra:" para cada maniobra, cada juez debe asumir que el La maniobra se volará dentro de todos los valores y tolerancias y demás requisitos definidos en la descripción de la maniobra respectiva. (Si esto sucediera, esto por supuesto significaría que el El juez debe otorgar el máximo total disponible de 10 puntos si no ha visto errores en el momento en que se completa la maniobra). Pero a medida que el modelo avanza en la maniobra, cada juez (por lo general) observar algunas desviaciones de los requisitos de la regla de maniobra, por lo que debe reste mentalmente puntos del máximo potencial de 10 puntos cada vez que se observe una desviación. El número de puntos a descontar por cada error de cada juez dependerá de su Juicio sobre si cada una de esas desviaciones observadas es un error "menor", un error "medio", o un error "mayor", como se describe en 4.B.6. Entonces, después de que el modelo haya alcanzado el "final de la maniobra" punto para la maniobra, la tarea del juez es sumar todos los puntos que han sido mentalmente deducido durante la maniobra; y la nota final que se ingresará en la hoja de puntuación del juez es simplemente el máximo disponible de 10 puntos, menos el total de todos los puntos deducidos mentalmente por el juez mientras se realizaba la maniobra. Este método de deducción, aunque no es fácil de aprender, y aunque requiere una cantidad considerable de instrucción y práctica, ofrece la ventaja de acercarse mucho a producir resultados repetibles cuando se usa un ancho de banda de marcado consistente para ponderar cada error visto.

- c) Marcado de ancho de banda

La siguiente escala de calificaciones se enumera para proporcionar a los jueces una herramienta práctica para aplicar a la principios anteriores.

Observaciones de los jueces:	Marcas que se otorgarán:
Sin desviaciones visibles de todos los valores y otros requisitos:	Marca 10 puntos
Se han observado muy pocos o solo errores menores:	Rango aproximado: 9,5 a 7,5 puntos (Nota 1)
Se observan pocos y / o errores menores:	Rango aproximado: 7,5 a 4,5 puntos (Nota 2)
Más y / o errores medianos vistos:	Rango aproximado: 4,5 a 2,5 puntos (Nota 2)
Muchos y / o errores importantes observados:	Rango aproximado: 2,5 a 1 puntos (Nota 3)

Página 63

Anexo 4B - Guía para jueces de la clase F2B

Notas para marcar la tabla de ancho de banda:

Nota 1: el número de puntos realmente otorgados por cada maniobra dependerá de la número total de errores vistos por cada juez, y si cada juez decide o no que todos estos son solo errores menores.

Nota 2: la cantidad de puntos realmente otorgados por cada maniobra dependerá de la número total de errores vistos por cada juez, y la medida en que cada juez decide que cada error es menor, medio o mayor.

Nota 3: según la nota 2 anterior, pero la marca 0 (cero) puntos debe reservarse solo para los casos que se enumeran en los párrafos 4.2.10 y 4.2.15.2 de las reglas F2B.

- d) Los jueces deben usar todo el ancho de banda disponible de calificaciones, como se muestra arriba. Esto significa otorgar una nota de 10 puntos a cualquier maniobra en la que el juez no observe ningún error (por ejemplo, una maniobra de vuelo invertida donde el modelo permanece verdaderamente estable y sin "sacudidas" dentro de la tolerancia de altura permitida de más / menos 30 cm en todas las vueltas evaluadas). Pero como un ejemplo del extremo opuesto, una maniobra horizontal de dos cuadrados ocho consecutivos que es volado con ángulos de elevación de línea de más de 60 grados, con esquinas "suaves", con lados en ángulo, con tapas inclinadas, con extracciones que son demasiado altas y demasiado bajas, y con intersecciones que son fallado por varios metros - en otras palabras, una maniobra que no es realmente reconocible en absoluto - debería recibir una nota de alrededor de 1 punto, quizás incluso menos.
- e) También debe tenerse en cuenta que, dado que nada escrito en ninguna parte del Código Deportivo FAI define términos como "impresión general" o "estilo de vuelo", el marcado preciso y repetible realmente es depende sólo de que cada juez decida sobre el número total de errores cometidos, y el grado en el que cada error se ha desviado de la descripción de la maniobra. Esto incluye juzgar elementos subjetivos donde (aparte de la estabilidad que se puede marcar como se discutió en 4.B.7) La realidad es que la puntuación de cada concursante debe depender simple y exclusivamente del número total de todos los errores observados por cada juez, junto con la decisión personal de cada juez sobre cómo severos fueron cada uno de esos errores.

4.B.10. Considerando factores externos

- a) No está permitido que las marcas de los jueces tengan en cuenta los efectos del viento al marcar cualquier fase de cualquiera de maniobra. El párrafo 4.2.5 de las reglas de F2B brinda una guía clara a los jueces y al concurso. Funcionarios sobre exactamente qué limitaciones de viento y clima no son aceptables para vuelos oficiales, y esto significa que los vientos turbulentos o tormentosos / racheados no deben influir en las calificaciones otorgadas por el jueces a menos que excedan los límites del párrafo 4.2.5 de las reglas de F2B. Si el viento supera el límite en el párrafo 4.2.5 se produce entonces el párrafo 4.2.5 también instruye a los jueces y a todos los demás impugnar a los funcionarios sobre qué acciones tomar. En otras palabras, el clima es "ápto para volar" o no, y si se puede volar según el párrafo 4.2.5, los jueces deben puntuar todos los vuelos oficiales exactamente en la misma base que si el viento no existiera.
- b) De manera similar, las tormentas eléctricas se consideran condiciones inseguras para el truco de la línea de control de vuelo modelos, y en cuanto a la velocidad del viento excesiva, el párrafo 4.2.5 también instruye a los jueces y a todos los demás. Los funcionarios de la competencia sobre qué acciones tomar si ocurren truenos y relámpagos, o parecen estar inminente durante un concurso. Aparte del viento excesivo y las tormentas eléctricas, las reglas F2B hacen. Está claro que un concurso de F2B es un evento para todo clima, por muy incómodo que sea para todos. En cuestión, la intención es que el concurso se desarrolle con normalidad. Por tanto, los jueces deberían Ciertamente no ajustar sus marcas según las inclemencias del tiempo.
- c) Pero en raras ocasiones pueden ocurrir otros factores que están fuera del control del competidor, y a veces estos pueden afectar la capacidad del competidor para volar de acuerdo con las descripciones de maniobras. Por ejemplo, al volar concursos en sitios donde uno o más césped círculos en uso, las irregularidades en la superficie del suelo podrían afectar adversamente un el despegue y / o despegue del competidor en el suelo, o podría afectar el despliegue en tierra al finalizar la maniobra de aterrizaje. Desviaciones de los procedimientos descritos para el despegue en tierra (y despegue) o el despegue del terreno de aterrizaje no deberían ser penalizados si los jueces opinan que tales desviaciones fueron causadas solo por defectos en la superficie del círculo de vuelo. Similar, el párrafo 4.2.7, b) el punto iii) de las reglas F2B da un posible ejemplo (un niño o un animal "dabular" en el círculo de vuelo), pero no se puede esperar que ningún conjunto de reglas sea completamente integral en tales áreas. Por tanto, los jueces deben estar siempre atentos a una ocurrencia "que es accidental por naturaleza y más allá del control de un concursante, y que también podría tener un efecto en el desempeño de un concursante en un vuelo oficial. Si en opinión del jueces ha ocurrido tal incidente, entonces deben estar preparados para usar su observación y razonamiento para asegurarse (a través del juez principal) que el director del concurso F2B está al tanto de la ocurrencia y ofrece un nuevo vuelo en consecuencia.

Página 64

Anexo 4B - Guía para jueces de la clase F2B

4.B.11. Maniobras de puntuación y procesamiento si un juez no las detecta

Si un juez omite la observación de una maniobra por cualquier motivo, no debe marcar la Hoja de puntuación con una marca "típica" estimada para la maniobra fallida. En cambio, el juez que se perdió la maniobra debe escribir claramente un símbolo "NO" (No observado) en su hoja de puntuación en el espacio para la marca de la maniobra que se ha perdido. Este símbolo debería alertar el (los) tabulador (es) de los jueces para utilizar un procedimiento que calcule el promedio de las puntuaciones para ese maniobra otorgada por todos los demás jueces. Esta nota media calculada debe ser ingresado en el área de la marca faltante ("X") por los tabuladores de puntajes antes de continuar con procesando todas las marcas restantes de ese vuelo.

4.B.12. Conciencia de resultados

Para evitar influencias de cualquier tipo, ningún juez debe mirar las puntuaciones de los resultados tabulados y / o "colocación" de los concursantes hasta después de la finalización de un concurso. Los jueces tampoco deben discutir vuelos oficiales, ni ejecución de maniobras, ni las notas otorgadas, ni los resultados tabulados (colocación) o puntuaciones, con cualquier persona durante todo el concurso. Esto incluye discusiones con el otros jueces, con cualquier concursante, con cualquier Team Manager y con todos los espectadores. El juez principal debe asegurarse de que todos los miembros del panel de jueces conozcan este requisito y que todos observe estos requisitos durante todo el concurso.

4.B.13. Preparativos de los jueces antes del inicio del concurso

Mucho antes del inicio de cualquier vuelo oficial, el juez principal debe acercarse al jurado de la FAI, el concurso organizador y el director del concurso F2B para definir / confirmar / verificar:

- Juez principal a cargo; Director del concurso F2B.
- La disponibilidad de puntos de referencia de terreno fijos y / o marcadores erigidos (consulte 4.B.4 b) y c).
- Disponibilidad y horarios de los vuelos de calibración de los jueces.
- Orden de vuelo de los concursantes.
- Procedimiento de prueba de tracción de los concursantes y método para garantizar que se realicen todas las pruebas de tracción.
- Procedimiento de convocatoria oficial de concursantes.
- El cronometrador oficial designado y cómo se comunicarán los tiempos al panel de jueces.
- Disponibilidad y método del servicio de recogida de actas.
- Duración y cronometraje de rondas.
- Procedimientos de procesamiento de puntajes.
- Procedimientos de concursante y clasificación y ranking.
- Horarios de comida y descanso, disposición de los asientos, sombrillas, sombrillas, baños cercanos, etc.

4.B.14. Vuelos de calibración de los jueces

Después de cada uno de los vuelos de calibración de los jueces organizados por el organizador del concurso, los jueces no deben discutir las puntuaciones que han otorgado individualmente. En su lugar, deberían pasar por una discusión maniobra por maniobra, comparando y discutiendo sus evaluaciones individuales de cada error (incluida la gravedad de los errores) que han visto durante cada segmento de cada figura y cada maniobra volada. Para evitar la "nivelación" definitivamente indeseable de las notas otorgadas por cada juez, las notas reales (puntuaciones) otorgadas por cada juez no deben ser discutidas. En efecto Los organizadores del concurso no pueden emitir formularios de hojas de puntuación para los vuelos de calibración de los jueces. Más bien, Las discusiones de los jueces deben centrarse en el número, la extensión y el grado de gravedad de cada error. visto usando copias de los diagramas de maniobra en las reglas F2B como base para la discusión. Eso También debe tenerse en cuenta que el contenido de todas las discusiones de vuelo de calibración de los jueces debe no se hará público.

4.B.15. Dispositivos de observación y puntos de referencia del terreno

No se deben utilizar dispositivos de observación portátiles. Siempre que sea posible, puntos de referencia del terreno fijos debe ser utilizado para definir intersecciones, "verticales", los ángulos de elevación de línea, y / o vuelta (45 grados lateralmente) fondos y longitudes de maniobras y / o segmentos. Como se indica en 4.B.4c), concurso

Se recomienda encarecidamente a los organizadores que coloquen marcadores adecuados (por ejemplo, para el lateral de 45 grados dimensión especificada en las descripciones de maniobra relevantes), especialmente cuando un concurso en particular el sitio carece de puntos de referencia fijos naturales. Se recomienda que dichos puntos de referencia y / o Los marcadores se volverán a calibrar para cada sitio de concurso individual con motivo de cada concurso celebrado en ese

Página 65

Anexo 4B - Guía para jueces de la clase F2B

vuelos de calibración. Acuerdo final sobre puntos de referencia naturales utilizables y / o marcadores erigidos debe comunicarse entre todos los miembros del panel de jueces antes del inicio de los vuelos oficiales.

4.B.16. Cronometraje

Es una práctica común asignar deberes oficiales de cronometraje al Circle Marshall (y esta es una requisito definitivo en campeonatos mundiales y continentales y otros concursos). En otros concursos, los jueces deben confirmar quién es responsable de esta tarea antes de comenzar vuelos oficiales, y en todos los concursos los jueces también deben confirmar el método o métodos por los cuales los resultados de la El cronometraje oficial será señalado a los jueces. Los tiempos registrados por el funcionario definido cronometrador son vinculantes, pero como referencia cruzada se recomienda que el juez principal ejecute su propio cronómetro en paralelo al cronometrador oficial. Si el vuelo oficial de un concursante excede los 7 minutos permitidos, entonces el tiempo transcurrido debe registrarse en las hojas de puntuación. En el caso de cualquier discrepancia entre el tiempo del juez principal y el del cronometrador oficial, el juez principal debe acérquese al cronometrador oficial y al director del concurso F2B para resolver el asunto en consecuencia.

4.B.17. Consistencia

Los jueces deben utilizar una escala uniforme de puntuación en todas las rondas de un concurso. Esta La escala debe ser un instrumento personal basado en el número de errores observados, más los propios del juez. valoración personal de la gravedad de cada error. Esta escala personal debería haber sido alcanzada por estudio cuidadoso del volumen actual de F2 del Código Deportivo FAI (especialmente el párrafo 4.2.15 correspondiente a las descripciones de la maniobra F2B), mediante el estudio de esta Guía de Jueces y como resultado de experiencia práctica en juzgar. Una vez que han comenzado los vuelos oficiales de un concurso, el personal de cada juez La escala debe permanecer firme y fija y no debe (por ejemplo) verse influenciada por factores como como discusiones con otros (incluidos otros jueces), por el clima, por la velocidad del modelo, por el tipo de modelo, tamaño, color o sonido del motor, o por el conocimiento de la reputación o los resultados obtenidos previamente por cualquier concursante en particular que sea juzgado.

4.B.18. Ejecución de maniobras

- a) "... un mínimo de 1 / 2 vueltas"
Los competidores pueden optar por volar más, pero no pueden volar menos, 1 / 2 vueltas entre cada maniobra (incluidos los procedimientos de entrada y salida recomendados, todos como se establece en el párrafo 4.2.14 de las reglas F2B). Si se inicia una nueva maniobra después de menos de 1 / 2 vueltas intermedias (además los procedimientos de entrada y salida recomendados) se han realizado entonces esa maniobra debe ser otorgó una calificación de 0 (cero) punto y 0 (cero) punto también debe otorgarse a todos los demás maniobra donde menos de 1 / 2 vueltas (además de los procedimientos de entrada y salida recomendados) son Volado entre maniobras. Esto es para darles a los jueces suficiente tiempo para considerar completamente (y escribir abajo) la puntuación de la maniobra anterior antes de que se inicie la siguiente.
- b) Juzgar la altura de las vueltas intermedias
La altura de las vueltas voladas entre maniobras es puramente una recomendación y debe por lo tanto, no se juzgará ni puntuará, pero se debe tener en cuenta que las reglas F2B (párrafo 4.2.14 c)) especificar un rango de altura dentro del cual cada participante debe volar las vueltas intermedias. Esto es para asegurarse de que ningún competidor vuele tan alto que el tiempo necesario para completar las vueltas intermedias sea demasiado corto para permitir a los jueces registrar sus puntuaciones de la maniobra anterior.
- c) Juzgar el intento de maniobra (s)
Si un competidor hace más de un intento en cualquier maniobra durante un vuelo oficial, el los jueces solo deben marcar el primer intento (s) en la misma maniobra durante el mismo vuelo oficial no debería estar marcado en absoluto. Del mismo modo, si un competidor inicia una maniobra pero obviamente no lo completa (por ejemplo, debido a que el motor pierde potencia repentinamente, por lo que haciendo que el competidor descienda inmediatamente y luego vuele vueltas niveladas) la maniobra que el El concursante que no complete debe recibir una calificación de cero (0) punto.

Página 66

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Página 67

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

ANEXO 4C CLASE F2C - GUÍA DEL PANEL DE JUECES DE CARRERAS POR EQUIPOS

Esta Guía del Panel de Jueces (en adelante, 'Jueces') está destinada a guiar a los jueces y competidores de Team Race para producir una competencia justa y agradable. La guía es un reflejo de la interpretación de consenso actual de las reglas del Sporting Code F2C. Las sugerencias para enmiendas a las reglas del Código Deportivo o esta Guía son bienvenidas por el Subcomité F2 y serán consideradas en la sesión plenaria apropiada del CIAM.

4.C.1

JUECES DE CARRERA POR EQUIPOS

Los jueces deben tener un conocimiento práctico de un idioma común para reducir las demoras y errores. Se recomienda que el idioma común sea el mismo que se usa para emitir advertencias y descalificación.

4.C.1.1 El deber de los jueces es asegurar una competencia justa entre los equipos penalizando acciones definidas que serían una ventaja para uno o una desventaja para otro equipo. Dónde Siempre que sea posible, los jueces deben ayudar a los equipos a lograr su mejor resultado mediante la discusión fuera del carreras reales.

4.C.1.2 Las responsabilidades de los jueces con respecto a la conducción de la carrera (emisión de advertencias, descalificaciones y re-vuelos) comienzan con la señal de inicio. Sin embargo, los jueces ayudan al Circulo Marshall al verificar que otros aspectos del concurso estén de acuerdo con el reglamento. Ejemplos de esto son:

- Todos los mecánicos con casco.
- Correcta aplicación del calentamiento de 90 segundos y la cuenta atrás de 30 segundos.
- Práctica no autorizada de competidores en el circuito oficial.

Las infracciones deben tenerse en cuenta para que Circle Marshall las rectifique.

4.C.1.3. Los jueces deben asignarse entre ellos las tareas específicas de la operación de advertencias, uso del micrófono y mantenimiento de registros antes de la carrera real. También deben practicar trabajar juntos al observar los vuelos de práctica oficiales y al ver videos de recientes campeonatos. Es muy recomendable que una grabadora de video para monitorear a los pilotos y al piloto El círculo está situado en la torre de los jueces. Los jueces no utilizarán esta grabación de video "oficial" para tomar decisiones mientras la carrera está en curso, pero pueden ser revisadas al final de la carrera para decidir si los re-vuelos están justificados o revisar una queja formal. Después del final de cada ronda de carreras los competidores pueden tener acceso al video "oficial". El propósito de El video "oficial" es para:

- Visionado por los jueces y el Jurado de la FAI luego de una queja o protesta.
(NOTA: El jurado de la FAI no se limita a ver el video oficial solo al considerar protestas).
- Revisión por parte de los jueces para mejorar su coordinación.
- Visualización por equipos con los jueces para una mejor comprensión general.
- Entrenamiento de otros jueces en preparación para campeonatos posteriores.

4.C.1.4 Se recomienda que los jueces adopten el siguiente procedimiento para las carreras:

- Antes de la salida, cada juez selecciona un equipo (preferiblemente, no su nacionalidad) para ver la inicio y durante las paradas en boxes. Los elementos específicos para verificar están iniciando el modelo motor (es) antes de la señal de arranque; modelo de aterrizaje fuera del círculo de vuelo de 19,6 m de radio ; mecánicos recuperando el modelo desde el interior del círculo de radio de 19,1 m; manejar significativamente fuera vuelo, etc. La decisión de un juez en estos casos es unilateral y, sin discusión, y deben darse las sanciones apropiadas. Cualquier juez que haga estos unilaterales decisiones debe ser consciente de que debido a que los jueces operan desde una ubicación fija puede no ser posible ver cada situación por igual, por lo tanto, debe estar seguro de que toma su decisión sobre la base de la seguridad real, la ventaja, las situaciones de desventaja y no es una infracción técnica menor que solo puede verse en virtud del cargo.
- Durante el resto de la carrera, los tres jueces deben observar a los tres pilotos y conducir un comentario continuo de su comportamiento para permitirles ponerse de acuerdo sobre las infracciones rápidamente. Los jueces también son responsables de observar los modelos en vuelo en caso de colisiones. ocurrir. Las advertencias / descalificaciones se emiten cuando dos jueces están de acuerdo verbalmente.
- Los jueces son responsables de anunciar claramente las advertencias, descalificación y decisiones de vuelo de inmediato.

Página 68

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

4.C.1.5. Se anima a los competidores que sientan que no han recibido un resultado justo a que denuncia a los jueces de F2C, si esto no resuelve satisfactoriamente el problema, los competidores tienen derecho a realizar una protesta oficial.

4.C.1.6. Las advertencias son efectivas en el tiempo de vuelta o carrera cuando ocurre la infracción. Se esperan pilotos reconocer la advertencia de forma adecuada. Si no se corrige rápidamente la infracción, se correrá el riesgo de sanción adicional por el mismo delito.

4.C.1.7. Las advertencias se deben dar utilizando frases estándar cortas siempre que sea posible (consulte la Sección 4.C.5). Las advertencias se emiten con referencia al color de carrera del equipo, no a su nombre, y La comunicación verbal de los jueces debe mantenerse al mínimo para evitar la distracción del piloto.

4.C.1.8 Como puede haber variaciones en la marcación real de los distintos circuitos, los Jueces responsable de comprobar la veracidad de estos antes del inicio del concurso. Entonces serán responsable de informar a todos los competidores antes del inicio del concurso, las definiciones de dentro y fuera de la línea que se aplicará en esa competencia en particular. En todos los casos La definición de "fuera / dentro de la línea" será la que fomenta el progreso natural de la carrera sin causar una situación de seguridad, ventaja o desventaja genuina. (Ver fotos en sección 4.C.4.)

4.C.2. NORMAS DE JUICIO

4.C.2.1. Un concurso consta de tres secciones distintas: eliminatorias, semifinales y final. Cada sección plantea problemas únicos para los jueces y competidores.

Los jueces observarán la práctica oficial y realizarán una sesión informativa para todos los competidores antes de la primeras eliminatorias de clasificación o semifinales, y también antes de la final, para intentar Mantener un estándar de evaluación y vuelo uniforme en cada sección del concurso. Es importante que los jueces y competidores entiendan que las primeras dos series de clasificación tienen un efecto significativo que establece estos estándares para el resto del concurso. Es muy importante que los jueces tienen un entendimiento unificado de su estándar de evaluación antes de la primera serie.

Las semifinales son entre competidores con muy poca diferencia en velocidad y habilidad. Los jueces debe apuntar a mantener un estándar de evaluación consistente similar al de las eliminatorias, pero con énfasis adicional en adelantar y bloquear infracciones.

La final es una carrera única en el sentido de que tiene el doble de distancia y se necesitan cuatro advertencias para dar como resultado descalificación. Una actitud más indulgente hacia las infracciones técnicas (por ejemplo - modelo aterrizando justo fuera del círculo de vuelo, modelo en boxes en la línea no fuera de él, el mecánico tiene un pie ligeramente dentro del círculo de vuelo al recuperar su modelo y los otros modelos están lo suficientemente lejos como para no causar un riesgo de seguridad) está justificado pero los jueces deben emitir advertencias donde la seguridad está en riesgo y por infracciones que proporcionan a un equipo una ventaja injusta o desventaja (azotar, bloquear, tomar el centro, etc.). Cuando un equipo con tres advertencias es culpables de otra infracción técnica que no alterará materialmente el resultado de la carrera, los jueces son instado a anunciar la infracción, pero a considerar la posibilidad de permitir que la carrera continúe a menos que ese equipo continúa compitiendo de manera peligrosa, obstructiva o ventajosa. Es preferible que el Los resultados están determinados por este enfoque y permitirán a un equipo protestar la decisión de un juez y los resultados finales se ajustarán si se confirma la protesta. Solo en los casos en que ese equipo continúe correr de una manera peligrosa, obstructiva o ventajosa si ese equipo recibe instrucciones de aterrizar inmediatamente su modelo.

4.C.2.2. Todos los competidores deben reconocer que se producirán variaciones en las advertencias durante el transcurso de la concurso y que los jueces se perderán / no observarán algunos incidentes. Los jueces operan desde una ubicación fija y debe tener esto en cuenta. Los jueces no deben dar advertencias por motivos técnicos, infracciones en las que, en virtud de la posición, no puedan tratar a todos los equipos por igual a menos que exista una riesgo significativo para la seguridad o mala conducta grave.

4.C.2.3. Las reglas de vuelo en el modelo no pueden ser modificadas por el piloto. Es importante que el piloto sea consciente de que los cronometradores proporcionan un aviso de 98 vueltas y 198 vueltas.

4.C.3. ESTILO PILOTO VOLADOR

4.C.3.1. Los jueces deben buscar la posición correcta de cada piloto en el círculo. Esto puede ser determinado por:

- a) La posición del hombro izquierdo de un piloto. Al caminar hacia adelante y alrededor, el piloto se inclina hacia el lado del punto de pivote central.

Página 69

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

- b) Espaciamiento entre los pilotos. Cuando un piloto intenta adelantar, no debe haber espacio entre él y el piloto siendo alcanzado. Si hay espacio entonces el adelantamiento del piloto está detrás del centro e intenta acortar el radio de la trayectoria del modelo.
- c) La posición del pie derecho de un piloto. Al caminar hacia adelante y alrededor, el pie derecho del piloto debe colocarse en línea con la posición del modelo. Si el pie derecho del piloto se coloca para el exterior del círculo que se camina y detrás de la posición del modelo, luego el piloto está detrás del centro.

4.C.3.2. Los jueces deben intentar identificar la causa del mal posicionamiento del piloto. Esto se puede determinar por el espacio entre los pilotos. Cuando un piloto más rápido se acerca para adelantar y no hay espacio entre el piloto que adelanta y el piloto que va delante y la manija del piloto que adelanta no puede posicionarse más adelante (Figura 4.3.2.1) y luego cae detrás de la posición del modelo correspondiente, el piloto de delante está bloqueando. Esto podría deberse a que el piloto delantero:

- a) tiene su brazo no volador colocado entre él y el piloto que adelanta;
- b) tiene su hombro izquierdo colocado entre él y el piloto que adelanta;
- c) se coloca detrás del centro debido a la posición incorrecta de su pie derecho.

Figura 4.3.2.1

Figura 4.3.2.2

Cuando ocurre una situación de bloqueo y el tercer piloto también es un piloto más rápido, entonces otra capa es introducida en el problema (Figura 4.3.2.2). Si no hay espacio entre los pilotos que adelantan entonces es el piloto delantero quien está causando la interrupción y debe ser advertido por detrás del centro o bloqueo.

Se debe dar una advertencia al piloto delantero tan pronto como la manija del piloto de adelantamiento quede atrás la posición del modelo y no hay espacio entre los pilotos. Si la situación no cambia, entonces se deben dar advertencias posteriores hasta que el piloto delantero responda o sea descalificado.

4.C.3.3. El piloto debe mantener su mano controladora lateralmente en la línea central de su cuerpo, con la mano en may cerca de su pecho (aproximadamente 30 cm), y ubicado verticalmente desde la mitad de su pecho y parte superior de la frente (regla 4.3.6 ii). Se le permite alejar el mango del cuerpo (hacia adelante), pero todavía en la línea central lateral, o por encima de su frente, para controlar mejor la modelo durante el adelantamiento durante un máximo de tres vueltas. Durante el adelantamiento, el piloto puede mover su dirijase desde la línea central para una mejor visión de su modelo. Durante la regla de despegue y aterrizaje (4.3.6 iii) no se aplica (hasta 2 vueltas), sin embargo, esta excepción no permite que un piloto haga fatigazos.

4.C.4. Regla 4.3.8 Advertencias, descalificaciones y sanciones

La consideración principal de los jueces es mantener un estándar igual para todos los competidores dentro cada sección del concurso. Su intención debe ser permitir que cada competidor logre su mejor resultado.

Las advertencias / descalificaciones solo deben darse cuando la seguridad esté comprometida o cuando un equipo esté obtener una ventaja injusta por su acción o causar una desventaja a otro equipo en esa carrera.

Los jueces no deben dar advertencias / descalificaciones por acciones puramente técnicas que no tienen implicaciones de seguridad, ventaja o desventaja en el resultado de esa carrera.

Ejemplo: las reglas establecen que la altura de vuelo normal es de entre dos y tres metros.

Un modelo que vuela por debajo de 2 m mientras otros equipos realizan paradas en boxes es una clara seguridad y situación de desventaja y debería ser penalizado, pero donde solo queda un modelo en la carrera - volar por debajo de 2 m solo no es una infracción, pero volar por encima de 3 m solo es una infracción.

cont. /...

Página 70

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

Cuando los círculos se han marcado con precisión, las definiciones de fuera / dentro de la línea son:

Pie piloto en línea. Ninguna penalización	Línea exterior del pie piloto. Descalificación	Aterrizando fuera de la línea antes de la captura. Descalificación	Picaduras en la línea interior. Advertencia
Pie mecánico en línea. Ninguna penalización	Pie mecánico dentro de la línea. Descalificación	Modelo en línea antes de la captura. Ninguna penalización	

Los jueces no deben esperar hasta que ocurra un incidente / colisión antes de dar advertencias; esto es injusto con los competidores a quienes se les ha obstruido el vuelo o se les ha dañado el modelo. La responsabilidad de los jueces es dar advertencias en estas situaciones como mecanismo para mantener un estándar de vuelo satisfactorio para que no surja una situación peligrosa o injusta.

Cada advertencia se notificará al equipo en cuestión tanto de forma visual como oral.

Las infracciones flagrantes de las reglas deben interpretarse como:

- a) Acciones inseguras y / o
- b) Acciones antideportivas.

Las acciones que pueden considerarse inseguras o antideportivas dependen de las circunstancias particulares en cada caso:

- 1) El piloto vuela demasiado alto inmediatamente después del despegue.
- 2) El piloto se pone de pie o levanta la mano por encima de la cabeza inmediatamente después del despegue y antes uniéndose plenamente a otros pilotos en el centro.
- 3) El piloto no se une inmediatamente a otros pilotos en el centro.
- 4) El piloto no baja la cabeza ni se inclina durante la aproximación al aterrizaje.
- 5) El piloto no baja rápidamente su modelo a menos de 2 m después de que el motor se ha parado.
- 6) Durante el aterrizaje, el piloto ejecuta el modelo en el suelo durante más de 1 segmento y no intenta evitar (saltar) las líneas de otros modelos que están cargando combustible y arrancando.
- 7) El piloto vuela el modelo en un radio efectivamente peligroso cuando pasa sobre otro mecánico (su mango debe permanecer dentro del círculo central de 3 m, hasta su propio segmento).

- 8) El mecánico lanza su modelo con esfuerzo físico.
- 9) El mecánico tiene el modelo o sus líneas significativamente fuera del suelo durante la reparación, ajuste, cambio de segmento, coger, repostar o reiniciar.
- 10) El mecánico libera el modelo sin verificar adecuadamente que ningún otro modelo esté volando su posición en boxes en una aproximación de aterrizaje normal y hace que el modelo de aterrizaje evite su mecánico para evitar una colisión (re-vuelo para el equipo del modelo de aterrizaje). Nota: si un Si ocurre una colisión, el equipo que lanza su modelo queda descalificado.
- 11) En una situación en la que ocurren múltiples infracciones simultáneamente y los jueces no tener tiempo suficiente para dar cada advertencia por separado, "INCUMPLIMIENTO GRAVE". En este caso de que las infracciones individuales se comuniquen al equipo al final de la carrera.
- 12) La regla 4.3.8.2 g) establece que "Cuando el mecánico pisa dentro de la línea del círculo de vuelo o llega dentro de la línea del círculo de seguridad". Esta regla se introdujo para garantizar que los mecánicos permanezca en un lugar seguro cuando recupere su modelo.

Página 71

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

Recuperar un modelo en este contexto generalmente debe tomarse como recuperar el modelo de un área fuera de un segmento de picaduras. La sanción de descalificación no debe aplicarse a mecánicos que pueden tener un pie ligeramente dentro del círculo de vuelo o alcanzar para atrapar el modelo ligeramente por encima del límite establecido de 0.5 metros. El razonamiento detrás de esta interpretación es que durante una actividad normal de boxes, los mecánicos estarán equilibrados en ambos pies y mirando hacia la dirección de otro modelo que se acerca. Por lo tanto, podrán moverse fácilmente claro de cualquier otro modelo que se acerque. (Véase también 4.C.4.7)), lo que lo convierte en el responsable del piloto de aterrizaje / despegue de no volar su modelo a una radio.)

Cuando un mecánico recupera su modelo de cualquier área fuera de una parada en boxes normal, probable que esté bajo presión para hacerlo rápidamente y bien puede estar de espaldas a otros modelos. En estas circunstancias que está en riesgo y la sanción de descalificación debería ser aplicado. Tenga en cuenta también que la penalización debe aplicarse cuando un mecánico realiza una parada en boxes no normal, de modo que o bien pisa excesivamente dentro del vuelo círculo o llega tan adentro que los jueces determinan que ha causado un riesgo significativo a la seguridad.

- 4.C.4.4. Los equipos descalificados tienen derecho a protestar ante el Jurado de la FAI. Si se confirma la protesta, se le concederá un intento y, por tanto, un nuevo vuelo. Su tiempo de carrera original no se contará y Por lo tanto, no se puede obtener ninguna ventaja volando después de la descalificación, excepto en una final. Cuando un equipo ha sido descalificado y se le ha indicado que aterrice el modelo inmediatamente, debe hecho en 10 vueltas. Si el piloto no intenta aterrizar y continúa impidiendo que los otros pilotos de correr sin interferencia, los jueces recomendarán (al Director del Concurso) que el equipo sea descalificado de todo el concurso. Ver la sección 4.C.2.1 para los equipos que están descalificados en una final.
- 4.C.4.5. La regla 4.3.6 o) establece que durante la salida y las paradas en boxes de repostaje el piloto debe mantener el control y líneas tan cerca del suelo como lo definan los jueces. Los jueces deben interpretar esto como significado por debajo de la altura de la rodilla con el piloto en una posición completamente agachada en circuitos donde no hay riesgo de líneas que quedan atrapadas en el suelo y con cualquier mano en contacto con el suelo, ya que esto asegurarse de que:
- a) Las líneas están lo suficientemente por encima de la superficie para evitar que se enganchen en cualquier obstáculo a nivel del suelo.
 - b) Las líneas son lo suficientemente bajas para evitar que cojan otro modelo que esté realizar un aterrizaje normal y permitir un sobrevuelo seguro.

Cuando los jueces determinen que el circuito tiene una superficie rugosa que puede causar que las líneas se atrapados, pueden permitir que el mango se mantenga más alto, pero el piloto aún debe mantener una mano en contacto con el suelo.

Los equipos deben aceptar su responsabilidad de permitir que otros competidores vuelen, aterricen y entren en boxes normalmente.

Un aterrizaje normal se define generalmente como tener suficiente velocidad para despejar el foso anterior: segmentos por 0.5 metros de altura y sin que ninguna parte del modelo pase por encima del área de picaduras como esto evitaría que el mecánico continuara con su actividad normal de picadura. Ver figura 5.

Hay ocasiones legítimas en las que el modelo de aterrizaje / despegue no puede mantener este 0.5 metros de separación, por lo tanto, sería un curso de acción prudente para el piloto de boxes colocar Su mango y líneas en contacto con el suelo en estas ocasiones para evitar una obstrucción.

- 4.C.4.6. La regla 4.3.1 b) establece que la carrera no se completa hasta los 6 minutos (12 minutos para una final raza) han transcurrido o se ha cumplido la primera condición de las cinco enumeradas. Por tanto es posible para que los equipos sean sancionados después de haber completado su carrera individual siempre que otros Los competidores tampoco han terminado la carrera. Los jueces deben aplicar la pena correspondiente, ya sea advertencias o descalificación, como se define en la regla 4.3.8.
- Nota: donde los jueces consideren que la falta de control de un modelo, después de terminar una carrera, permite dañar el equipo de otro equipo fue un acto deliberado que los jueces podrían recomendar (para el Director del Concurso) que el equipo sea descalificado de todo el concurso por antideportivo grave comportamiento.

4.C.5. FRASES UTILIZADAS POR LOS JUECES

- 4.C.5.1. "WHIPPING" es la aplicación de fuerza física para aumentar la velocidad del modelo. Esto ocurre cuando el modelo está detrás de la línea perpendicular a los hombros del piloto. Ver también las figuras 1 y 2 al final de la Guía. Esta es una función de la posición del mango del piloto (H) con respecto a la centro del círculo (o centro de rotación CR) y el modelo (M). El CR se puede determinar, como ilustrado en la figura 2, observando la rotación del mango del piloto y tomando el punto medio de la movimiento máximo a izquierda y derecha del mango.

Página 72

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

- 4.C.5.2. "BLOQUEO" se define como obstruir a otro piloto ya sea por la posición del cuerpo o la posición del brazo impidiendo que el otro piloto tome su lugar de pilotaje correcto, ralentizando así su modelo. Ver figura 1d. El bloqueo es causado por la posición y actitud del cuerpo del piloto que bloquea. Con el cuerpo entre las líneas 3 y 4 se puede producir un bloqueo. La rotación de los hombros puede causar más (a) o menos (c) acción de bloqueo. Las advertencias deben darse tan pronto como el adelantamiento piloto está impedido. Los retrasos pueden dar lugar a situaciones más graves y potencialmente peligrosas. Los pilotos que son bloqueados por un oponente más lento con frecuencia intentarán despejar la situación cruzando líneas. Cuando el piloto de bloqueo ha recibido una advertencia por esto, pero permanece en la misma posición, entonces el piloto que adelanta no debe ser penalizado por cruzar la línea durante un período corto mientras obstrucción. El bloqueo excesivo para evitar directamente ser superado es una infracción de descalificación.
- 4.C.5.3. "PIVOTAR" se define como mantener el mango en el centro del círculo con el cuerpo del piloto, detrás del centro. También puede llamarse "DETRÁS DEL CENTRO".
- 4.C.5.4. "TOMAR EL CENTRO" se define como el piloto manteniendo físicamente su cuerpo en el centro y obligando a los otros pilotos a caminar a su alrededor. Esto también puede ocurrir cuando el piloto no regresa a caminando hacia adelante después de completar su maniobra de adelantamiento.
- 4.C.5.5. El "ACORTAMIENTO DE LÍNEA" ocurre cuando cualquiera.
- a) El centro de rotación está frente al mango del piloto o
 - b) El mango se retira de su posición correcta frente al cuerpo.
- 4.C.5.6. La "POSICIÓN ILEGAL DEL MANGO" ocurre cuando el piloto no vuela de acuerdo con la regla 4.3.6 i) esto es frecuentemente un precursor de una situación de bloqueo.
- 4.C.5.7. "INTERFERENCIA PILOTO" se define como:
- a) Holding.
 - b) Tirar de otro piloto de manera que se impidan las actividades normales del piloto.
 - c) Evitar que otro piloto se mueva correctamente levantando su brazo / codo para ocupar el "espacio libre".
 - d) No se deben dar advertencias cuando un piloto solo toca a otro piloto para ayudar a su orientación.
- 4.C.5.8. "LOS PILOTOS VAN AL CENTRO" es necesario porque el centro de rotación de los pilotos puede moverse hacia el borde del círculo de 3 m, lo que podría causar problemas de falta de espacio para pilotos de aterrizaje / despegue. No se darán advertencias directamente a los pilotos que no respondan a esta Consejo. Sin embargo, se impondrán sanciones por otras infracciones que puedan resultar de la falta de los pilotos, para responder a los consejos de manera controlada y justa.
- 4.C.5.9. "STOP RACING - SAFETY" cuando los jueces dan esta orden, todos los equipos deben responder inmediatamente y la carrera será declarada nula y sin valor (previa aplicación de cualquier sanciones apropiadas). Esta orden sólo se dará cuando, a juicio de los jueces, haya un riesgo de seguridad significativo e inmediato. Se espera que el Jurado FAI apoye este curso de acción.

4.C.5.10. "INCUMPLIMIENTO SERIO - DESCALIFICADO" será utilizado por los jueces cuando un equipo sea culpable de múltiples infracciones simultáneas de las reglas que necesitan una acción inmediata para prevenir un problema más grave situación de vuelo en desarrollo.

4.C.6. PUNTOS GENERALES

4.C.6.1. Los sorteos para el orden de vuelo deben ser realizados por el Director del Concurso F2C en presencia del juezes lo antes posible para que los competidores tengan el máximo tiempo para prepararse.
Para las semifinales, ambas rondas se sortearán al mismo tiempo utilizando una matriz.

4.C.6.2. Sorteos de semifinales. Si tres competidores de una nación se han clasificado, se colocan diagonalmente a través de la matriz (A), otras naciones múltiples se colocan en la matriz al azar en el eje X (B).

ABF La primera ronda se selecciona horizontalmente

MALO La segunda ronda se selecciona verticalmente.

CEA En cada caso, se realiza un sorteo aleatorio para determinar la elección del segmento y el orden de Razas.

Página 73

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

- 4.C.6.3. Todas las carreras de clasificación y semifinales con solo dos equipos (por ejemplo, si un equipo se retira) serán poner al final de la ronda para permitir que el tercer equipo (ya sea de regreso o en espera de semifinales) un tiempo razonable para prepararse. Si es necesario, se realizará un nuevo sorteo para los segmentos de picaduras bajo el responsabilidad de los jueces.
- 4.C.6.4. En el caso de re-vuelos habrá un nuevo sorteo para los segmentos de picaduras (a menos que sea un re-vuelo completo vuelo de los mismos tres equipos).
- 4.C.6.5. La regla 4.3.5 b) establece que los jueces pedirán que los equipos voluntarios se llenen (para que sea una carrera de 3 jugadores) a carrera clasificatoria siempre que quede un solo competidor para un vuelo de regreso. Donde sea posible Los competidores que tengan un interés evidente en la etapa semifinal o en la clasificación por equipos no deben aceptado como voluntario. En un Campeonato Mundial o Continental, los equipos de voluntarios deben Ser de diferentes nacionalidades entre sí y también del mismo concursante.
Cuando el equipo de voluntarios no sea responsable de la terminación de una carrera, seguirá siendo elegible para cualquier re-vuelo oficial de esa carrera.
- 4.C.6.6. Los jueces deben interesarse en el procesamiento de los modelos de los competidores como parte de su responsabilidad general para garantizar un estándar justo y uniforme para todos los competidores.
- 4.C.6.7. La regla 4.3.4 a) establece que "el tanque... debe ser accesible y susceptible de ser medido precisamente". A medida que estas unidades se vuelven cada vez más complejas y únicas, los jueces apoyan la siguiendo instrucciones:
- Es responsabilidad del competidor suministrar cualquier equipo especializado que no sea el tubería de combustible flexible normal que se requiere para conectar el equipo de medición con el sistema de combustible de los modelos de la competencia.
 - Los organizadores solo están obligados a realizar dos intentos correctamente ejecutados para medir la capacidad del sistema en el tiempo de procesamiento designado oficialmente.
 - Si el sistema no puede ser verificado por dos intentos, entonces al competidor se le permitirá regresar después del final del tiempo de procesamiento oficial para completar la verificación del sistema, con dos intentos más.
- 4.C.6.8 La regla 4.3.9 b) establece que "Los equipos que avancen a las semifinales no podrán volver a volar". Lo único La intención de esta regla es evitar que se desarrolle una posible situación en la que un equipo de reserva busque reclamar un re-vuelo debido a un incidente que le impidió completar su intento, ya que esto Requiere que otros 2 equipos de reserva también sean llevados a las semifinales. En teoría, esto podría ser repetido hasta que todos los equipos calificados no semifinales originales hubieran sido llevados adelante semifinales!
Si una semifinal se termina antes de que el equipo de reserva haya registrado un resultado (en cualquier momento, el número de vueltas o descalificado), entonces el intento se considera nulo y el equipo vuelve a su estado de espera oficial disponible para ser llamado adelante en caso de que cualquier carrera de semifinales requiera una tercer equipo.

Los diagramas (Figuras 1 a 5) aparecen al dorso.

Página 74

Anexo 4C - Guía del panel de jueces de la clase F2C

**- ANEXO 4D -
CLASE F2D - GUÍA DE JUECES**

Propósito de esta guía

Esta guía está destinada a ayudar a los jueces / alguaciles de círculo, funcionarios y organizadores, así como a Competidores sobre cómo interpretar, comprender y utilizar las reglas del Código Deportivo relativas a F2D Combate.

La mayor parte del contenido de esta guía también se puede utilizar para la clase F2E.

Procesamiento (antes del concurso)

En el procesamiento, antes del concurso, se deben verificar y / o probar los siguientes problemas:

1. Medida de:

- a) el diámetro de la entrada del venturi utilizando el calibre de tapón simple;
- b) el diámetro de salida del silenciador utilizando el calibre de enchufe simple;
- c) el volumen del silenciador llenándolo con un líquido apropiado (aceite u otro);
- d) la cámara de interconexión (volumen máximo 1,75 cm³);
- e) de la longitud del silenciador;
- f) del volumen barrido del motor (es) (comprobación aleatoria).

2. Inspección:

- a) compartimento interno del silenciador para determinar si es realmente "simple", es decir, que está vacío contenedor sin componentes internos y con una sola abertura de escape;
- b) cierre de trabajo;
- c) dispositivo de retención de serpentinillas.

3. Comprobar:

- a) el área del ala y el peso del modelo;
- b) que el modelo está marcado con el número de licencia FAI o el número de identificación único FAI (tamaño mínimo especificado en la Regla General CIAM C.11.1 a) i).
- c) la etiqueta FAI y que la tarjeta de especificaciones del modelo (una por tipo de modelo) esté correctamente terminado, firmado y sellado.

Nota: Aunque se verificó en el procesamiento, esto no certifica que el equipo de un competidor no puede ser motivo de descalificación en la competición.

4. Marque los modelos y motores y registre el número de modelos y motores

5. Pruebe la correa de seguridad y el cable de seguridad y verifique que la correa de seguridad funcione correctamente.

Regla 4.4.3. Sitio de combate

Si el círculo central (piloto) se coloca sobre otro material que no sea césped, se recomienda que este

El material tiene un radio máximo de 4 metros aunque el círculo piloto (centro) debe estar marcado con un Radio de 2 metros.

Los círculos se marcan mejor con pintura blanca o tiza, pero se pueden usar tiras de plástico excepto para los pilotos círculo. Si se utiliza una tira de plástico, el organizador debe asegurarse de que esté colocada y sujeta de tal manera que no supondrá un peligro de tropiezo para los pilotos o mecánicos.

A los concursantes que no estén directamente involucrados en la organización o que vuelen en una eliminatoria siempre se les debe solicitar que retirense detrás de las vallas de seguridad o fuera del área de competencia. Espectadores y otros no involucrados en El Concurso de Combate debe permanecer en todo momento detrás de las vallas de seguridad o en los lugares designados.

Los organizadores deben proporcionar vallas de seguridad especiales para los anotadores / cronometradore. Jueces y Los jefes de equipo también deben utilizar esta medida de seguridad según lo previsto cuando se está volando.

La correa de seguridad y los cierres deben usarse durante los vuelos de práctica.

Se recomienda encarecidamente que el Circle Marshal, los pilotos y los mecánicos utilicen un protector Casco que incluye protector facial (rejilla) y protector de cuello. También se recomienda que la parte superior del cuerpo protección en forma de chaqueta de manga larga o chaleco reforzado con "Kevlar" o un material similar usado durante el partido.

Regla 4.4.4. Competidor

No hay ninguna regla que diga que los mecánicos deben ser de la misma nacionalidad que el competidor. Esta significa que un solo competidor de un país puede encontrar y emplear mecánicos en World o Campeonatos continentales. Los únicos requisitos son que posean una licencia deportiva válida y no están registrados para otro Equipo Nacional.

Cuando el piloto está fuera del círculo central por razones distintas a levantar el mango o esperar

Este modelo debe ser reparado, todas las reglas que se aplican a los mecánicos también se aplican al piloto.

Regla 4.4.5. Características

- b) Todas las manijas y las conexiones de la línea deben cubrirse de tal manera que no interfieran con el las líneas del oponente, pero no pueden ser más largas de lo necesario para cubrir los conectores. Más de uno conector por línea en el mango y en el modelo de avión no está permitido. Tenga en cuenta que abierto no se permiten conectores de conexión (ver croquis). Los pilotos que utilicen este tipo de mango deben el mango antes del calor.

f) Siempre debe haber una conexión de cables de seguridad entre los motores y las líneas.

h) No se permiten bordes afilados, áreas abrasivas o pegajosas que puedan ayudar al corte de las serpentinillas permitido en el modelo.

i) Cuando se refiere al dispositivo de apagado del motor (parada del motor), esto cubre tanto el dispositivo anti-vuelo dispositivo (apagado) y el sistema utilizado para detener el motor a voluntad de los pilotos.

Regla 4.4.6. Verificación técnica

d) Un funcionario puede solicitar al azar demostraciones de un cierre de trabajo.

c) Al tirar de la prueba del cable de seguridad, se recomienda preguntar al competidor (propietario del modelo) en qué dirección tirar.

Regla 4.4.8 Streamer

El (los) mecánico (s) / piloto no pueden pedir otro streamer solo para ahorrar tiempo en una eliminatoria; por ejemplo si es envuelto alrededor de las líneas o si ocurre un vuelo. Si se produce un vuelo y el modelo se atasca en un árbol o una red o no se puede alcanzar, el piloto puede optar por continuar con una nueva longitud completa streamer en lugar de tener un reflight (si se concede, serán los jueces).

Todas las partes del streamer / string del oponente deben eliminarse del streamer / string del piloto, antes de relanzar.

No importa que el competidor use un anillo de metal o no para sujetar la serpiente al modelo, la cuerda debe tener un solo lazo y un nudo.

Regla 4.4.9. El calor de principio a fin

f) Cuando se lanza el modelo, el piloto debe caminar directamente hacia el círculo central. Es el responsable del competidor para asegurarse de dónde está el Circle Marshal para evitar toparse él.

h) En el despegue y antes de la señal de inicio del combate, las miniaturas deben volar niveladas en sentido antihorario y dirección. Los competidores no pueden hacer bucles u otras maniobras a menos que se les solicite.

i) hacerlo por el Circle Marshal para separar los modelos. El despegue debe tener lugar a nivel vuelo hacia adelante, no hacia arriba o hacia atrás. Cualquier contravención de estas reglas resultará en una descalificación.

k) En condiciones de viento fuerte, un modelo conectado a tierra que no tiene un motor en funcionamiento puede trasladado a una posición de lanzamiento más segura bajo la supervisión de los jueces. Mientras hace esto, el Los mecánicos no pueden llevar el modelo de avión y las líneas sobre el suelo de un oponente. modelo de aeronave y / o tripulación de boxes. Las partes de un modelo de avión accidentado no se consideran

Página 77

Anexo 4D - Guía para jueces de la clase F2D

modelo de avión en tierra. Es responsabilidad del equipo de choque / aterrizaje mantener una seguridad distancia. Si dos equipos chocan / aterrizan cerca el uno del otro, es responsabilidad del equipo más retrasado moverse hacia atrás a menos que estén bloqueados por el segundo modelo del otro equipo. Esto será supervisados por los Jueces y ellos avisarán a los equipos si ocurre alguna situación poco clara.

- 1) El (los) mecánico (s) / piloto pueden moverse dentro de su área de boxes. El área de boxes de un equipo es se considera que es el lugar donde tienen uno o ambos modelos y una distancia de aproximadamente 2 metros a cada lado del modelo (s). Para ayudar a desenredar las líneas, Se puede permitir que los mecánicos / pilotos se muevan dentro del círculo de vuelo.
- n) El piloto recibirá una tarjeta amarilla si usa un estilo de vuelo rudo o inseguro, causa un enredo de línea o si muestra un comportamiento antideportivo. Los jueces / mariscal de círculo no dudarán en dar una tarjeta amarilla para mantener el nivel de combate en un nivel aceptable y justo. Una tarjeta amarilla puede ser dado durante el calor o después del calor cuando los jueces / mariscales del círculo han tenido la oportunidad de hablar sobre situaciones durante el calor. La primera tarjeta amarilla es una penalización de 40 puntos mientras que la segunda y / o tercera tarjeta amarilla es una descalificación de la serie. Si el primer incidente de tarjeta amarilla se considera grave, el piloto también será descalificado por la infracción.
- o) Los anotadores deben estar atentos y conscientes de que se puede detener el calor.
- p) Si elige acercarse al modelo al círculo de boxes, el modelo y las líneas restantes debe dejarse al menos tres metros fuera del círculo de boxes. Si el modelo aterriza en boxes círculo, o cerca de él, el modelo y las líneas restantes deben recogerse y mantenerse dentro de la picadura zona. El propósito de esto es asegurarse de que haya un camino despejado para los mecánicos al ejecutar entre posiciones de boxes.
Los aterrizajes serán supervisados y dirigidos por el Mariscal del Círculo para evitar peligros situaciones .

Regla 4.4.10. Puntuación

- b) No importa qué parte del equipo del piloto (modelo, hélice, líneas, streamer, etc.) haga el corte, debe contarse.
- c) Los tiempos de los anotadores deben redondearse al segundo entero más cercano y luego sumarse juntos. El resultado agregado debe dividirse por el número de anotadores y luego redondearse hacia abajo al segundo entero más cercano. Este resultado debe ser el tiempo oficial del competidor en la manga. Si el tiempo de cualquier anotador muestra una desviación significativa del promedio, debe ser excluido (pero aún así anotado en la hoja de puntuación). Si ocurre un vuelo, los anotadores deben detener los relojes cuando el tierra modelo. Entonces, es responsabilidad de los jueces medir y deducir el número de segundos que ocurrió entre el vuelo y el aterrizaje. Lo mismo debe hacerse si el piloto está piló aterrizar debido a problemas / reemplazo del streamer o silenciador, es decir, los anotadores detienen su observa cuando el modelo aterriza y los jueces deducen el tiempo medido desde el punto de decisión hasta el aterrizaje.

Regla 4.4.11. Re-vuelos

- c) Se puede otorgar un reflight si, por ejemplo, el modelo está atascado en lo alto de un árbol o en una red de seguridad donde llevará demasiado tiempo, o será imposible, recuperar el transmisor. El piloto puede optar por continúe con un nuevo transmisor de larga duración en lugar de aceptar el reflight concedido. También es posible que los jueces otorguen un reflight si ocurre una situación insegura y continúa el calor causaría un riesgo a los competidores u otros.
El Circle Marshal también puede otorgar un reflight si hay un enredo de línea donde ambos modelos están conectado a tierra y considera que la marafa es imposible de despejar. Antes de que se llame a un nuevo vuelo, ambos Se debe preguntar a los pilotos si estarían de acuerdo en continuar el partido sin aclarar el enredo.

Regla 4.4.12. Sanciones y descalificaciones

A. Un competidor recibirá una penalización de 40 puntos:

- a) No se le debe dar ninguna penalización al piloto si es empujado fuera del círculo. En cambio, su oponente debe recibir una tarjeta amarilla o ser descalificado (4.4.12.Cc) a menos que el Mariscal del Círculo considere Es un incidente accidental en el que ninguno de los pilotos tiene la culpa.

cont /...

Página 78

Anexo 4D - Guía para jueces de la clase F2D

- b) Para llegar a un modelo conectado a tierra, los mecánicos no pueden cortar el vuelo o círculo de picaduras (ver croquis). Si un modelo se ha estrellado cerca del círculo central, es especialmente Es importante que los mecánicos estén atentos con respecto al punto en el que ingresar al círculo.

Se debe aplicar una penalización si, por ejemplo, el piloto recoge el modelo accidentado en un lado de el círculo central y lo pone en el lado opuesto del círculo.

Si un mecánico corre en el área de boxes y salta sobre el modelo del otro equipo o alinea al piloto debe ser descalificado en lugar de obtener menos 40 puntos, ya que se trata de un problema de seguridad.

- c) Tenga en cuenta que todos los enredos de la línea deben limpiarse antes de reparar el modelo o el streamer se mueve al modelo de repuesto. (Excepto en el caso de que ambos pilotos tengan el permiso del

Cuando el modelo se retira del círculo de vuelo, debe colocarse dentro del área de boxes. Eso debe permanecer fuera del círculo de vuelo y dentro del área de boxes, de lo contrario el piloto recibirá una penalización de 40 puntos. Un modelo volante puede dejarse donde ha aterrizado, pero las líneas que cruzan el área de boxes debe estar despejada para no causar interferencia con el oponente.

f) Ver 4.4.9.n.

j) Esta regla solo se aplica cuando su oponente todavía está volando. Sin embargo, cuando ambos modelos son aterrizados ambos pilotos deben estar atentos a su oponente evitando así situaciones inseguras.

B. Un competidor recibirá una penalización de 100 puntos:

a), b), c) y d):

La situación en la que un modelo pierde el streamer debe ser vigilada cuidadosamente por los jueces y si el streamer / string ha sido golpeado o cortado parcialmente en un ataque anterior o colisión en el aire, entonces debe contarse como un corte para el oponente (sin aterrizaje para reemplazar el streamer).

Una parte de la cuerda siempre debe estar unida al dispositivo de retención de la serpiente. Teniendo solo el metal anillo (si se usa) no es suficiente. Si el dispositivo de retención del transmisor está doblado o falta debido a una colisión, el piloto no debe recibir la penalización. Además, si falta la cadena y el dispositivo está intacto pero el modelo está dañado cerca del dispositivo, y se puede concluir que la cuerda ha cortado en el bucle, no se debe aplicar ninguna penalización.

En todos los casos durante el calor, la cuerda o serpiente faltante debe reemplazarse con una nueva longitud completa. En el caso de un streamer desplegado, el piloto puede optar por desplegarlo o reemplazarlo con un nuevo serpiente de longitud.

Si el modelo aterriza después del calor y no tiene cuerda, solo se debe aplicar la penalización.

C. Un competidor será descalificado de la serie:

a) Esto significa que un modelo sin silenciador, cierre de trabajo, gancho serpiente, etc. no se puede utilizar de nuevo hasta que sea reparado.

c) Por razones de seguridad, no se permite colocar herramientas, pesos, etc. a un modelo accidentado para compensar la pérdida de un ala exterior.

Anexo 4D - Guía para jueces de la clase F2D

f) Si las líneas o los tiradores se arrastran al círculo central por accidente, el mariscal del círculo debe Ordenar a los pilotos que cesen el combate y vuelen nivelados hasta que se despeje el círculo y sea seguro continuar.

b) Es responsabilidad de cada competidor, y de su Team Manager, saber cuándo su vuelo está programado.

m) Las líneas cruzadas que no interfieren con el curso del calor no son un problema y no son motivo de la descalificación. Si el modelo de avión de repuesto es necesario para despejar y está prohibido por las líneas cruzadas del oponente entonces se crea otra situación y la regla 4.4.12.Cu es aplicado. Interferencia con el equipo de su oponente.

o) Cuando un piloto sin streamer elige volar nivelado y el combate aún continúa, y su oponente vuela de tal manera que cause un choque o colisión, el oponente será descalificado.

s) Ver 4.4.9.n.

t) Por ejemplo, cualquier manipulación de la serpiente de cualquier forma o forma puede resultar en una descalificación. Esta regla también se puede utilizar para descalificar a un competidor por cualquier otra infracción de las reglas que no se tratan en un párrafo separado.

Regla 4.4.13 El uso de equipos de video

Tenga en cuenta que solo los jueces / mariscal de círculo / jurado de la FAI pueden decidir si ver el video grabando o no. Un competidor puede hacer una solicitud o su jefe de equipo puede presentar una protesta después un calor, pero si los jueces / mariscal del círculo se sienten seguros, entonces no están obligados a mirar el video grabación.

Regla 4.4.14 Clasificación individual y por equipos

f) Aunque este competidor volará su heat en la siguiente ronda, su puntuación contará en la ronda, donde él era el extraño.

i) Un fly-off junior sigue las reglas de 4.4.14.h.

Regla 4.4.15. Jueces y cronometradores

a) Es muy importante que los jueces comprendan bien las reglas y que tengan un lenguaje común, ya que esto reducirá los retrasos y los posibles errores. El Círculo Marshal tiene el responsabilidad principal del círculo central y los pilotos y su comportamiento, aunque todos los jueces tienen derecho a imponer sanciones. Se pueden aplicar sanciones después de una serie cuando el Los jueces / mariscal del círculo han tenido la oportunidad de discutir situaciones que ocurrieron en el calor. En el caso de tres jueces, uno debe asignarse a cada piloto y su (s) mecánico (s) mientras que el tercero El juez tendrá una función general. Los jueces deben trabajar juntos y vigilar cualquier modelo aterrizar / estrellarse cerca de ellos.

b) Todos los anotadores deben contar los cortes así como el tiempo de aire récord para el competidor. Todo anotador debería tener un bloc de notas donde pueda anotar el número de cortes y el tiempo de emisión (después el calor). Una buena forma es dividir los seis anotadores en tres pares y distribuirlos por círculo. Cada pareja consistirá de un anotador para cada piloto y se les debe indicar que hablen con entre sí durante la puntuación. Si, después de la eliminatoria, los anotadores tienen un recuento de cortes diferente, deben consultar y tratar de tomar una decisión. También pueden pedir consejo a los jueces.

También se recomienda que se utilicen tres goleadores por competidor en las competiciones de la Copa del Mundo.

- ANEXO 4E -

REGLAS DE LA COPA MUNDIAL DE LA LÍNEA DE CONTROL

4.E.1. Clases

Las siguientes clases separadas están reconocidas para la competencia de la Copa del Mundo en Control Línea: F2A (Velocidad), F2B (Acrobacias aéreas), F2C (Team Racing), F2F (Team Racing) y F2D (Combat).

4.E.2. Competidores

Todos los competidores en los concursos internacionales abiertos especificados son elegibles para la Copa del Mundo. Ver también regla 4.E.3.c).

4.E.3. Concursos

Los concursos incluidos en la Copa del Mundo deben aparecer en el Calendario de Concursos de la FAI y ejecutarse de acuerdo con el Código Deportivo FAI. Los concursos que se contabilizarán para una Copa del Mundo en un año en particular serán nominados en la Reunión del Baró del CIAM al final del año anterior y se indicarán en el Calendario de Concursos FAI. La selección de los concursos para cada clase debe ser de acuerdo con el siguientes pautas:

- a) Cualquier país puede albergar dos competiciones en cada clase en su propio nombre a menos que el país se extiende sobre tres o más zonas horarias, cuando puede albergar dos competiciones por su cuenta nombre dentro de cada zona horaria.
- b) Además, cualquier país puede albergar un máximo de una competición en cada clase en nombre de otro país organizador independientemente de que el país anfitrión se extienda o no a tres o más zonas horarias.
- c) En el caso de b), al menos un competidor del país organizador debe competir en el competencia para que la competencia sea válida. Los competidores del país organizador deben cumplir con las definiciones en 4.E.4. Asignación de puntos.
- d) Cada competidor (equipo en F2C) puede contar solo una competencia de cada país organizador en Europa (obteniendo la mejor puntuación para cualquier país organizador europeo en el que haya puntuado en dos competiciones). Cuando se hayan organizado y celebrado dos competiciones por zona horaria dentro de una zona horaria, cuenta la mejor puntuación por zona horaria.

4.E.4. Asignación de puntos

En cada competencia, los puntos en una clase solo se asignarán si los competidores que han completado un Los vuelos en esa clase son de al menos dos países diferentes.

Un competidor (equipo en F2C) ha completado un vuelo si:

- registra una velocidad no igual a cero (0) en F2A.
- registra una puntuación no igual a cero (0) en F2B.
- registra un tiempo no igual a cero (0) en F2C.
- Vuela en celo en F2D

En F2A, los puntos asignados a cada competidor serán los mismos que el resultado de velocidad alcanzado en km /h.

En F2B, F2C y F2D, los puntos que se asignarán a los competidores (equipos en F2C) dependerán de la número (N) de competidores (equipos en F2C) que habrán completado al menos un vuelo en el evento.

Los puntos se asignan a los competidores (equipos en F2C) que hayan completado al menos un vuelo, según su ubicación en los resultados dados en las siguientes tablas:

a) N >= 20

Colocación	1	2	3	4	5	6	.....	20	21
									y después
Puntos	20	19	18	17	dieciséis	15	.....	1	0

Se otorga una bonificación de 8 puntos al primero, 5 puntos al segundo y 3 puntos al tercero.

b) N < 20 o N = 20

Colocación	1	2	3	4	5	6	.....	N-1	norte
Puntos	norte	N-1	N-2	N-3	N-4	N-5	.....	2	1

La bonificación se define de la siguiente manera:

- para el primero: N / 3 redondeado al número entero de puntos más cercano con un máximo de 7 puntos;
- por segundo: N / 5 redondeado al número entero más cercano de puntos con un máximo de 4 puntos;
- para el tercero: N / 7 redondeado al número entero de puntos más cercano con un máximo de 3 puntos

En caso de empate en las posiciones, los competidores (equipos en F2C) con esa posición compartirán la puntos que se habrían otorgado a los lugares cubiertos si se hubiera resuelto el empate (redondeo la puntuación al número entero de puntos más cercano).

4.E.5. Clasificación

Los resultados de la Copa del Mundo se determinan considerando el total de puntos obtenidos por cada competidor (equipo en F2C) en los eventos de la Copa del Mundo. Se pueden contar hasta tres eventos, seleccionando cada las mejores puntuaciones de los competidores (equipos en F2C) durante el año. El ganador de la Copa del Mundo es el competidor (equipo en F2C) con el mayor total.

En caso de empate en el primer, segundo y tercer lugar, el lugar se determinará de acuerdo con la siguiente esquema. El número de eventos contados aumenta de tres, uno a la vez, hasta que el se obtiene el lugar. Si esto no separa a los competidores empatados, se determinará el ganador, considerando en los tres mejores eventos:

- en F2B y F2D los puntos obtenidos en cada evento multiplicados por el número de competidores

quién habrá completado al menos un vuelo en el evento; el ganador es el que tiene el mayor total así calculado.

- en F2A la mejor velocidad y en F2C el mejor tiempo.

4.E.6. Premios

El ganador recibe el título de ganador de la Copa del Mundo. Las medallas y diplomas serán otorgado de acuerdo con CGR C.2.2.3. El CIAM F2 puede entregar más trofeos Subcomité según disponibilidad.

Junior

Habrà una clasificación separada para juniors siempre que 5 o más competidores computan en cualquier Clase de la Copa del Mundo de la serie de la Copa del Mundo. El ganador recibe el título de ganador del Junior Copa Mundial. Las medallas y diplomas se entregarán de acuerdo con CGR C.2.2.3. Más lejos los trofeos pueden ser otorgados por el Subcomité CIAM F2 según esten disponibles.

4.E.7. Organización

El Subcomité F2 será responsable de la organización de la Copa del Mundo y podrá nominar un persona responsable o subcomité especial para recoger los resultados.

4.E.8. Comunicación

El Subcomité F2 debe recibir los resultados de cada competencia en la Copa del Mundo y luego calcular y publicar las posiciones actuales de la Copa del Mundo. Estos deben distribuirse a las noticias, agencias y también debe estar disponible, mediante el pago de una suscripción, a cualquier organismo interesado o individuos. Los resultados finales de la Copa del Mundo también deben enviarse a la FAI, National Airports Controls y prensa de modelos de aviones.

4.E.9. Responsabilidades de los organizadores de la competencia

Los organizadores de la competencia deben proponer su evento para su inclusión en la Copa del Mundo al nominar eventos para el Calendario Deportivo Internacional FAI. La selección final de eventos de estos propuestas son hechas por la Oficina del CIAM como se define en el párrafo 3. Inmediatamente después del evento, el El organizador de la competencia debe enviar los resultados al organizador de la Copa del Mundo, al menos dentro de un mes como requerido en el Código Deportivo B.5.5. Cualquier falla en devolver los resultados de inmediato será revisada por el Oficina del CIAM al considerar el calendario de competencias para el año siguiente.

4.E.10. Junta de jueces

El Presidente del Subcomité F2 nominará una Junta de tres personas de acuerdo con Reglamento General CIAM C.7.4 Tablero de la Copa del Mundo.

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 82

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

- ANEXO 4F -

GUÍA DEL ORGANIZADOR DE LA LÍNEA DE CONTROL

Prólogo : Esta guía está destinada a brindar algunos consejos útiles a los organizadores de concursos internacionales. Los La guía debe considerarse como un conjunto de recomendaciones sobre la organización de concursos y las declaraciones de ninguna manera deben ser consideradas como reglas definidas excepto en aquellos casos en los que citan el Código Deportivo. Esta La guía está escrita para Campeonatos del Mundo, pero se puede utilizar para cualquier competencia internacional. Si es así, compare con el Código Deportivo por desviaciones.

PRIMERA PARTE: DISPOSICIONES PREVIAS AL CONCURSO

Contenido:

Información	1
Publicidad	2
Horario	3
Vuelos de práctica	4
Premios	5
Terreno del concurso:	6
General	6.1
Disposición	6.2
Depósitos	6.3
Sitio	6.4
Pistas:	6.5
Velocidad	6.5.1
Acrobacias aéreas	6.5.2
Carreras por equipos	6.5.3
Combate	6.5.4
Sistemas de megafonía	7
Equipo:	8
Velocidad	8.1
Acrobacias aéreas	8.2
Carreras por equipos	8.3
Combate	8.4
Secretaría (incluido procesamiento) ..	8.5
Oficiales y jueces:	9
Gestión del concurso	9.1
Jurado FAI	9.2
Velocidad	9.3
Acrobacias aéreas	9.4
Carreras por equipos	9.5
Combate	9.6
Emergencia - Primeros auxilios ..	10
Seguro	11
Alojamiento	12
Comida	13
Combustible	14

Para el calendario de organización de Campeonatos del Mundo y de Europa y la información requerida por el Oficina del CIAM, ver Organización General de un Campeonato del Mundo.

Apéndice I: Dimensiones del círculo de Team Racing.

Apéndice II: Dimensiones del círculo de acrobacias aéreas

Apéndice III: Dimensiones del círculo de velocidad

SC4_Vol_F2_Control_line_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 83

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

I. Información

- 1.1. La oferta de organización se hará a más tardar en el Pleno del CIAM del año anterior al el WCh / CCh.
- 1.2. La primera información se puede dar en la próxima sesión plenaria.
- 1.3. La primera información a los jueces y miembros del jurado previstos debe distribuirse preferiblemente a más tardar 1 de enero del año de la WCh. Esta información es la aprobada por la Oficina del CIAM en el reunión de diciembre anterior.

Los miembros del jurado deben ser elegidos de acuerdo con la Regla General C.7.1 del CIAM.

Los jueces deben ser elegidos de la lista de jueces aprobados por la FAI y de acuerdo con el Código Deportivo. Regla General C.7.5 del CIAM y Volumen F2 Sección 4C párr. 4.2.11, 4.3.13 y 4.4.15.

- 1.4. La información a los controles nacionales de deportes aéreos y los formularios de inscripción deben enviarse de acuerdo con Norma General CIAM C.15.4. Esta información debe contener fecha, lugar, hora, horario y nombre y dirección de la persona de contacto. Es posible solicitar un número preliminar de participantes con etapa y completar esta cifra con los nombres en una fecha posterior, pero no más tarde de un mes antes la competencia.

- 1.5. La información a la Oficina del CIAM será proporcionada por un delegado de la nación organizadora en el Reunión de la Mesa en diciembre antes de la competencia.
Esta información incluirá al jurado y jueces de acuerdo con las Reglas Generales C.7.1 y C.7.5 del CIAM, y Reglas 4.2.11, 4.3.13 y 4.4.15 del Volumen F2.
Un ejemplo de esta información se da en la Organización General de Campeonatos del Mundo.
- 1.6. El organizador debe acusar recibo del formulario de inscripción y los derechos de inscripción (Norma General CIAM C.13.4 c)). Esto debe hacerse a su debido tiempo antes del concurso.

2. Publicidad

- 2.1. Se puede enviar un primer conjunto de información a la prensa, la radio y la televisión nacionales aproximadamente medio año antes del concurso. Debe contener información común sobre modelos de vuelo y alguna información básica sobre el concurso internacional que se realizará.
- 2.2. Simultáneamente, se debe enviar un conjunto de información a la prensa aérea modelo internacional.
- 2.3. Aproximadamente dos meses antes del concurso, se debe concertar una reunión informativa con los invitados invitados de los principales periódicos nacionales y radio y TV.
En esta etapa, debería ser posible publicar información detallada sobre el concurso, como el número de participantes, etc.
- 2.4. Un segundo conjunto de información debe distribuirse como 2.1. y debe contener principalmente lo mismo información como se indica en 2.3. También debe enviarse a la prensa aérea modelo internacional.
- 2.5. Se deben preparar las conferencias de prensa que se celebrarán durante el concurso.
- 2.6. Los carteles sobre el concurso deben distribuirse al menos en la ciudad donde se encuentra el área del concurso aproximadamente un mes antes del concurso.

cont /...

Página 85

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

3. Horario

- 3.1. Un horario común para la línea de control WCh / CCh es el siguiente:

1er día	Llegada	F2A	F2B	F2C	F2D
2 ° día	Procesamiento, Entrenamiento oficial, Ceremonia de apertura				
3er día	Primera ronda	1a clasificación vuelos	Primera ronda	Eliminando redondo	
4to día	2da ronda	Primeros segundos Vuelos calificados	2da ronda	Eliminando redondo	
Quinto día	3ra ronda	2da clasificación vuelos	3ra ronda	Eliminando redondo	
6to día	Capacitación gratuita	2da clasificación vuelos		Eliminando redondo	
Séptimo día	Cuarta ronda	Wolar rondas	Semifinales, y finales	Semifinales y finales	
Octavo día	Salida				

F2A: La hora de inicio de la ronda debe establecerse de modo que la ronda termine aproximadamente a las 18:00. Este tiempo debe calcularse para incluir el 30% de la entrada prevista para realizar segundos intentos.
La cuarta ronda debería estar programada para terminar inmediatamente antes de la final de F2C.

4. Vuelos de práctica

- 4.1. El hecho de que algunos equipos prefieran llegar con varios días de antelación para practicar el vuelo debería ser considerado. Las adaptaciones deben organizarse o al menos aconsejarse antes del concurso, y el Las pistas o cualquier área adecuada en el vecindario deben estar abiertas para volar.
- 4.2. Durante el concurso debería ser posible realizar vuelos de práctica dentro del área del concurso o en otro lugar adecuado cerca de él. Las pistas deben estar abiertas para vuelos de prueba siempre que no utilizado para rondas de competencia, excepto para Combate.
- 4.3. Si el espacio lo permite, se recomienda un círculo adicional para el vuelo de prueba dentro del sitio del concurso.
- 4.4. Si el vuelo de prueba solo se puede organizar lejos del lugar del concurso, un sistema de transporte adecuado frecuencia (por ejemplo, minibuses) debe estar disponible.

5. Premios CIAM Norma General C.21.

- 5.1. El organizador debe comunicarse con la FAI y la Secretaría del CIAM para confirmar que los trofeos perpetuos, los diplomas y medallas se entregan al concurso a su debido tiempo.
- 5.2. Si existe la intención de ofrecer un nuevo trofeo perpetuo, debe ser aprobado por el Pleno del CIAM. Reunión el año anterior al concurso.

6. Motivos del concurso

6.1. General

El sitio debe elegirse de tal manera que se considere lo siguiente:

- 6.1.1. Las distancias entre el alojamiento, los lugares para comer y el terreno del concurso deben reducirse al mínimo.
- 6.1.2. Transportes fáciles para entrantes y espectadores. Se deben organizar recorridos en autobús.
- 6.1.3. Zonas de aparcamiento para entrantes y espectadores.
- 6.1.4. Problemas de ruido (si los hay).
- 6.1.5. Se deben evitar los lugares ventosos, si es posible.
- 6.1.6. La turbulencia causada por árboles o casas que rodean el círculo (especialmente para acrobacias aéreas) debe ser evitado.

cont /...

Página 86

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

- 6.1.7. El sitio y los alrededores no deben estar polvorientos (las nubes de polvo en el área del concurso pueden dañar el motores). Se prefiere la hierba entre los círculos.
- 6.1.8. Si es posible, áreas para vuelos de prueba cerca del área de competencia (los vuelos de prueba pueden interferir con la competencia).
- 6.1.9. Las comodidades públicas deben estar disponibles en el área del concurso.

6.2. Diseño

- 6.2.1. El área debe contener preferiblemente tres círculos duros y, si se incluye Combate, dos círculos de hierba. Los círculos serán horizontales. Las distancias entre los círculos deben permitir el paso seguro de peatones mientras el modelo de avión está volando.
Los círculos no deben extenderse demasiado, ya que esto causará problemas de comunicación para los equipos y oficiales.
Para el combate, los círculos deben colocarse sobre césped.

6.3. Depósitos

- 6.3.1. Se debe proporcionar un área suficiente para depósitos. Los depósitos deben ubicarse dentro del área del concurso y pueden ser de tipo exterior, carpa o interior. Preferiblemente, deben estar equipados con un sol o cortinas de lluvia.
- 6.3.2. Evite colocar los depósitos tan cerca de las pistas que las pruebas del motor interfieran con el arranque procedimientos.
- 6.3.3. Los depósitos deben estar organizados de tal manera que los espectadores no puedan acceder a ellos. Ellos Los competidores deben poder ingresar fácilmente.
- 6.3.4. Los depósitos deben estar preferiblemente equipados con un área (4 m x 24 m por nación) donde el modelo Se pueden poner aviones con líneas y manijas ensambladas. Esta área se puede marcar con bandas de tela en polos cortos.
- 6.3.5. Siempre se agradecen las mesas y sillas en cada depósito.

6.4. Sitio

- 6.4.1. El sitio del concurso debe estar vallado para que los espectadores puedan estar fuera. Los lugares para los espectadores deben así situarse fuera de los límites del área aunque lo más cerca posible de ella.
- 6.4.2. Los diferentes círculos duros deben estar hechos de asfalto, asfalto o material similar. La superficie debe ser lisa sin juntas ásperas y libre de arena y polvo. Se recomienda tener las pistas inclinándose ligeramente hacia afuera para que no se acumule agua sobre ellos.
Los círculos de combate deben colocarse sobre césped. El círculo de pilotaje central se puede colocar sobre césped o cualquier otro material adecuado (no resbaladizo) que tenga un radio máximo de 4 metros.
- 6.4.3. A excepción de Combate, la mejor pista es aquella en la que el área del círculo completo está hecha del mismo material. Si hay césped o grava entre el círculo central y los círculos de inicio y aterrizaje allí Existe el riesgo de que las líneas queden atrapadas provocando accidentes.
- 6.4.4. A excepción de Combate, si la superficie de vuelo tiene forma de anillo, entonces se debe dejar suficiente espacio para ambos, dentro y fuera del círculo de 19.6 m para permitir al piloto un trabajo de pie normal para un despegue seguro y aterrizaje sin que el modelo de avión caiga fuera de la zona lisa.
Para el combate, debe dejarse un espacio de al menos 5 metros libre alrededor del círculo de boxes para colocar anotadores / cronometradores, jefes de equipo y jueces con sus vallas protectoras y para dar espacio a las cuadrillas de boxes (cuando corren).
- 6.4.5. La parte central del círculo de vuelo debe ser lisa, pero no resbaladiza, especialmente en caso de lluvia intemperie (se recomienda asfalto rugoso, concreto rugoso o revestimiento con pinturas especiales antideslizantes). Sus El radio debe ser suficiente para permitir despegues y aterrizajes.

6.5. Pistas

6.5.1. Velocidad

- 6.5.1.1. El círculo de velocidad debe estar rodeado por una valla (ver la regla 4.0.1). Debe colocarse lo más cerca la pista como sea posible, pero el radio no debe ser inferior a 24 m. También debería haber un lugar para cronometradores, oficiales y su equipo.
- 6.5.1.2. En caso de una instalación permanente (especialmente cerca del mar), se deben realizar controles para detectar oxidación o corrosión reduciendo su fuerza.

cont /...

Página 87

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

- 6.5.1.3. En la valla, diametralmente opuesta al lugar de los cronometradores, debe haber una marca en la valla, preferiblemente una pizarra blanca, de 20 cm de ancho y al menos 2 m de alto. Debe colocarse en el vuelo normal, nivel a 1 - 3 m de altura.
- 6.5.1.4. En tres lugares distribuidos uniformemente, habrá marcas en T que muestren las alturas de vuelo de 1 m, 3 m y 6 m.
- 6.5.1.5. La cerca deberá tener una entrada y una salida opuestas entre sí.
- 6.5.1.6. Justo afuera de la entrada habrá un área de control de línea, cercada con una cerca baja o una cuerda. En esta zona se marcará la longitud de la línea de 17,69 m mediante marcas firmemente fijadas al suelo. Las marcas debe ser preferiblemente del tipo de borde, y los bordes no más anchos de 2 mm.
- 6.5.1.7. En el centro del círculo habrá un pilar de velocidad según el párr. 4.1.7. El pilar debe ser firmemente fijado al suelo.
- 6.5.1.8. Cualquier parte sobresaliente que pueda enganchar la ropa del piloto debe evitarse en la parte inferior (o rotativas) partes del pilar.
- 6.5.1.9. Se debe verificar que el pilar tenga suficiente rigidez en la posición completamente extendida. El pilar debe alcanzar una altura suficiente para permitir volar con el mango al nivel del hombro.
- 6.5.1.10. El dispositivo que sujeta la parte superior (giratoria) del pilar a la altura elegida por el piloto, debe estar construido de tal manera que asegure un posicionamiento positivo evitando cualquier desplazamiento durante el vuelo oficial. Se recomiendan controles a este respecto, en caso de una torre vieja, después de un uso prolongado y usar.
- 6.5.1.11. El pivote debe estar libre de cualquier fricción o rigidez apreciable.
- 6.5.1.12. Los eventuales tornillos para fijar el pilar a su base o al suelo deben estar por debajo del nivel del suelo o convenientemente cubierto al ras del suelo, por lo que el piloto puede correr alrededor del pilar con los pies cerca de él sin obstáculos. Si el pilar tiene una brida para fijarlo al suelo, los mismos aspectos debe ser considerado.
- 6.5.1.13. Los jueces y los cronometradores deben colocarse en un área especial con una valla de seguridad entre ellos mismos y los modelos voladores. El área debe ser elegida para que los oficiales tengan el sol detrás: sus espaldas, por lo que no interfiera con el cronometraje.
- 6.5.1.14. Cuando se utiliza un sistema de cronometraje electrónico dúplex, los sensores deben colocarse en un área sombreada de espaldas al sol. Se debe tener cuidado para asegurarse de que ninguna sombra en movimiento cruce la vista. trayectoria de los sensores.
- 6.5.2. Aerobacia aérea**
- 6.5.2.1. Los organizadores del concurso proporcionarán un sitio con uno o más Círculos de vuelo del concurso que sean, el centro del círculo, horizontal dentro de más / menos 30 cm en todo el diámetro de cada círculo. Los círculos de vuelo de competencia también serán planos y tendrán superficies lisas y sin crestas. Si surgió en asfalto, hormigón o material duro similar, la superficie debe estar libre de polvo (es decir: sin empujar grava o arena, ni pavimentado ni alicatado con aberturas entre el material del pavimento). Superficies duras debe, como mínimo, proporcionar suficiente área dura para incluir al menos la totalidad del círculo del piloto más un "anillo" para que el modelo de avión lo use durante el despegue y el aterrizaje (ver diagrama). Durante la competencia de vuelo Todo el césped, suelo, etc., que se encuentre entre estas 2 áreas deberá mantenerse lo suficientemente corto y nivelado para no interferir con las líneas de control cuando las aeronaves modelo están despegando y aterrizando.
- 6.5.2.2. Si los Círculos de Vuelo de la Competencia son totalmente de hierba (o similar), los mismos requisitos que en el párrafo a) se aplicará anteriormente, y también, el círculo central (piloto) y el área de despegue y aterrizaje deben tener una superficie subyacente que esté libre de golpes y / o agujeros. El estándar requerido será mejor que el de un campo deportivo local típico (un campo de fútbol, por ejemplo), y debe estar lo más cerca posible posible a un césped doméstico de alta calidad, nivelado, bien cuidado y bien drenado. La longitud de la hierba se mantendrá a un máximo de 2.5 cm sobre el círculo de vuelo de competencia completo durante el vuelo de competencia.
- 6.5.2.3. El diagrama del Apéndice II muestra las dimensiones recomendadas para los círculos de vuelo de competencia y Se recomienda colocar marcadores cada 1/8 de un intervalo de vuelta que indique la altura del base horizontal que se encuentra 1,5 m por encima del centro del círculo. Como estándar mínimo, todos los Contest Los círculos de vuelo tendrán el círculo central (del piloto) y el círculo de diámetro exterior claramente marcados con líneas, de 10 cm de ancho. La construcción de una valla de seguridad (u otra barrera adecuada) alrededor del exterior de todos También se recomiendan los círculos de vuelo del concurso como se muestra a continuación.
- 6.5.2.4. Se recomienda el uso de "Ready Box" en todos los concursos. Estos deben estar claramente marcados, segregado del acceso general por barreras, y ser lo suficientemente grande para contener un modelo de avión con líneas de longitud completa adjuntas. Idealmente, se deben proporcionar tres Ready Boxes de este tipo si el sitio es grande suficiente. También se recomienda que también se proporcione una "Caja de salida". Esto debe colocarse en

Página 88

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

- el lado opuesto del Círculo de vuelo del concurso a las cajas listas, de un tamaño similar a las Caja (s), y de manera similar marcada y segregada.
- 6.5.2.5. En Campeonatos Mundiales y Continentales y otros concursos internacionales limitados, los organizadores deberán también proporcione Círculos de práctica. Estos estarían ubicados en el sitio del concurso, pero en cualquier caso no requieren más de 30 minutos de tiempo de viaje normal para llegar desde el sitio del concurso. Organizadores debe proporcionar un mínimo de un círculo de práctica por cada 50 concursantes registrados. Toda la práctica Los círculos deberán estar abiertos libremente y disponibles para su uso por todos los concursantes durante al menos la duración de la concurso, más también durante un tiempo adecuado antes del inicio del concurso. Todos los círculos de práctica deben ser como lo más cerca posible de las condiciones estándar y de mantenimiento establecidas en los párrafos a) y / o b)

encima, pero a excepción de la marca del centro del círculo central (pilotos) y el diámetro exterior del círculo, no se requieren el marcado de círculos como se describe en el párrafo anterior. Sin embargo, si el sitio de los Círculos de Práctica está abierto al acceso público, entonces los organizadores también deben erigir las barreras y señales de advertencia en el idioma local.

6.5.3. Carreras por equipos

6.5.3.1 El círculo central, el círculo de seguridad y los círculos de vuelo estarán marcados (pintados) en el suelo con un color tener un alto contraste con el suelo, de acuerdo con el Código Deportivo Volumen F2 párr. 4.3.2. El círculo las líneas deberán tener 10 cm de ancho. El círculo de seguridad será una línea discontinua formada por guiones de 25 cm de largo, con huecos de 25 cm y un ancho de 2,5 cm. Los radios son:

- Círculo interior 2,0-2,1 m
- Círculo central 3,0 - 3,1 m
- Círculo de vuelo 19,5 - 19,6 m
- Círculo de seguridad 19,075 - 19,1 m

El centro del círculo central se marcará con una mancha de 0,3 m de diámetro del mismo color que los círculos. Ver Apéndice I.

6.5.3.2 El círculo de Team Race debe estar rodeado por una valla de 2,5 m de altura (ver regla 4.0.1). Debería ser colocado lo más cerca posible de la pista, pero el radio del centro del círculo no debe ser inferior a 24 m.

6.5.3.3. En caso de una instalación permanente, se deben realizar verificaciones para detectar oxidación o corrosión (especialmente cerca el mar) reduciendo su fuerza.

6.5.3.4. Se deben instalar vallas de alambre de 2 a 2,5 m de altura y de 2 a 2,5 m de ancho para proteger a todo el personal que deba estar dentro del círculo durante las carreras. Estas vallas también pueden ser utilizadas por pitmen y jefes de equipo. Los jueces también deben contar con una valla de seguridad similar.

6.5.3.5 En tres lugares distribuidos uniformemente habrá marcas en T que muestren las alturas de vuelo de 2 m, 3 m y 6 m.

6.5.3.6. La cerca debe tener áreas de entrada y salida separadas para permitir un flujo uniforme de personas al final, y comienzo de cada carrera.

6.5.3.7. Justo fuera de la entrada habrá una plaza de control de línea de al menos 4 m x 18 m, vallada con un cerca baja o cuerda. En este cuadrado, la longitud de la línea de 15,92 m se marcará con dos marcas firmemente fijadas a el terreno. Las marcas deben ser preferiblemente del tipo de borde y los bordes no más anchos de 2 mm.

6.5.3.8. En la plaza debe haber carteles que indiquen dónde guardar las manijas y dónde guardar las modelo de avión. Como se permite el funcionamiento del motor en la plaza mientras se ejecuta una carrera, el modelo de avión debe mantenerse alejado del Panel de Jueces.

6.5.3.9. El panel de jueces se coloca preferiblemente en un piso elevado a unos 2 m sobre el suelo justo afuera la valla de seguridad. Habrá una torre de 6 m de altura para un modelo de avión de alto vuelo oficial de control. El panel de jueces debe colocarse muy cerca uno del otro con el sol a la espalda.

6.5.3.10. En la pista también habrá tres pantallas de conteo de vueltas, lo suficientemente grandes como para ser vistas claramente desde la seguimiento, y tres conjuntos de indicadores de advertencia. Habrá un cuarto juego de luces con los colores del tres equipos para mostrar la cuarta advertencia (descalificación).

6.5.4. Combate

6.5.4.1. La pista de combate debe consistir en hierba cortada.

6.5.4.2 El círculo central (piloteo) (radio 2 m) el círculo de vuelo (radio 20 m) y el círculo de pits (radio 22 m) deben estar claramente marcados en el suelo.

El círculo de pilotaje central puede colocarse sobre césped o cualquier otro material antideslizante adecuado que tenga Radio máximo de 4 metros.

6.5.4.3. La pista debe estar vallada con vallas bajas o cuerdas o por otros medios. Un campo de fútbol o similar es ideal. Una valla de seguridad con una altura mínima de 3 metros (preferiblemente 5 metros) debe

SC4_Vol_F2_Control_ine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 88

Página 89

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

proteger todas las áreas de espectadores. Si se utiliza una grada para los espectadores, la red debe ser de altura correspondiente.

Las redes de tela con mallas de unos 12 cm son ideales. Las mallas no deben ser tan pequeñas como para impedir la visibilidad del modelo de avión y las serpentinatas para los espectadores.

6.5.4.4. Se dispondrá un cuadrado para el procesamiento y las pruebas de línea. Debe contener dos marcas de longitud de línea 15,92 m de distancia y protegido por una valla de malla de 3 m de altura. Para la administración y otros funcionarios, su área de trabajo debe estar protegida por una valla de malla de 3 m de altura como mínimo.

6.5.4.5. Los jueces, cronometradores / anotadores y directores de equipo deben estar protegidos por pequeñas vallas móviles, de 2 a 2,5 m de altura y de 1,5 a 2 m de ancho. Colocar 6 de estos alrededor del círculo de picaduras será adecuado.

6.5.4.6 En un intento por evitar que los modelos de paso de vuelo, incluso si tienen una parada de motor viable, Zona de vuelo en direcciones no deseadas Se pueden erigir postes largos con una red de seguridad fuera de las partes del círculo de picaduras. Solo el competidor, sus ayudantes y los oficiales pueden permanecer dentro de la seguridad, vallas o círculos de seguridad. Las personas que hayan cumplido su misión deberán abandonar la zona de vuelo.

7. Sistemas de megafonía

7.1. Un sistema dirigido a los espectadores.

7.2. Un sistema que se dirige a los entrantes, los llama para vuelos, etc.

7.3. Un sistema que utilizará el jurado de Team Race para dirigirse a los equipos durante sus carreras.

7.4. Los dispositivos fijos son necesarios en Combate y son muy útiles en Velocidad y Acrobacia.

Nota: 7.1. y 7.2. se puede combinar. 7.3. no se puede combinar con ningún otro uso.

8. Equipo

8.1 Especificaciones del equipo de medición:

Los organizadores del concurso deben adquirir el siguiente equipo mínimo para su uso en los Campeonatos:

8.1.1 Medición de línea

8.1.1.1 Un micrómetro de lectura digital electrónico de buena calidad, construido según DIN 863 o estándar equivalente, equipado con un dedal de fricción, con graduaciones de medición de 0,001 mm y con una precisión de + - 0,001 mm. El instrumento debe tener un certificado de calibración reciente. (Esto resolverá cualquier problemas anticipados con el par de torsión del dedal.)

8.1.1.2 Tres medidores de espesor accionados por palanca con graduaciones de medición de 0,01 mm para Speed, Team Carrera y combate.

8.1.1.3. Calibres de pasador de 0,35 mm para Team Race y 0,4 mm de diámetro para Speed and Combat según DIN 2269 estándar para calibrar el micrómetro y el medidor de espesor.

8.1.2 Medición del motor

8.1.2.1. Para medir el orificio un mínimo de un calibre micrométrico de autocentrado (tres puntos) con un Se debe utilizar una graduación mínima de 0,005 mm y una precisión de + - 0,002 mm. Un estándar El anillo de dimensionamiento apropiado para el instrumento y fabricado según el estándar DIN apropiado debe también se suministrará para calibrar el calibre antes de su uso.

8.1.2.2 Para medir la carrera, un reloj comparador con una carrera mínima de 20 mm, una graduación mínima de 0,01 mm y una precisión de + - 0,020 mm equipado con un tope adecuado para descambiar en la parte superior del revestimiento debería ser usado. Para medir un motor que está cerca del límite superior de capacidad, una profundidad de 0 a 25 mm micrómetro con graduaciones mínimas de 0,005 mm y una precisión de + - 0,002 mm debe ser usado. El comparador es el instrumento preferido para la medición de carrera debido a su facilidad de utilizar.

8.2 Método de uso del equipo de medición

8.2.1 Metodología para equipos de medición de líneas

Los medidores de pasador deben usarse para establecer un cero en el medidor de espesor, que es liviano, fácil de usar y Requiere habilidad mínima para operar. El micrómetro digital calibrado solo se utilizaría en el caso de una disputa donde las líneas están en o cerca del límite inferior. Se especifica un micrómetro digital electrónico porque es mucho más fácil de usar y más claro de leer. Debe estar provisto de un dedal de fricción y no un dedal de trinquete.

8.2.2 Metodología para equipos de medición de motores

Existen diferentes problemas asociados con la medición de los motores de velocidad, combate y carrera en equipo. Estos problemas están relacionados con el ajuste y la construcción de los motores Team Race.

SC4_Vol_F2_Control_ine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 89

Página 90

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

8.2.2.1 Motores de velocidad y combate

En motores que utilizan cabezales extraíbles, como se usa comúnmente en Velocidad y Combate y donde se posible girar el motor sobre el TDC fácilmente, el diámetro interior debe medirse en o cerca del TDC como actualmente especificado.

La carrera debe medirse utilizando el comparador apoyado en un pie adecuado y montado en

la parte superior del cárter o la camisa.

8.2.2 Motores de carrera por equipos

Los motores de Team Race presentan problemas de medición muy diferentes debido al ajuste apretado del pistón en el revestimiento. El ajuste de interferencia relativamente alto entre el pistón y la camisa no Sin embargo, significa que no es válido utilizar el diámetro del revestimiento en TDC como punto de medición para el orificio diámetro.

En los motores Team Race, que tienen cabezales integrales, el diámetro del orificio debe medirse desde el parte inferior del revestimiento. El diámetro debe medirse en el punto en el que el pistón interfiere con el taladro. Si esto no se puede establecer, entonces el orificio debe medirse 2,5 mm por debajo de la altura de la corona del pistón en TDC. Este punto debe estar por debajo de cualquier banda de carbono que reduciría el diámetro aparente del cilindro. Alternativamente, como es la práctica actual, el diámetro del pistón puede ser Medido. El pistón debe medirse en su punto de diámetro máximo.

Siempre que sea posible, la carrera en los motores de Team Race debe medirse de la misma manera que para Velocidad y combate. Cuando esto no sea posible debido al uso de cabezales integrales o extremadamente conjuntos de camisa de pistón ajustados firmemente, el participante debe proporcionar herramientas para permitir que la biela del pistón y el conjunto del eje debe girar 360 grados. Un cilindro falso sería ideal.

8.3. Velocidad

Un dispositivo de cronometraje electrónico óptico en duplex o 3 cronómetros que muestren al menos 1/100 de segundo para marcar el velocidades.

1 cronómetro para marcar los tiempos de intento

1 par de prismáticos, sobre un trípode, que se utilizan para comprobar la posición del mango en la horquilla del pylon.

1 pylon (párrafo 4.1.7.)

1 asa (párr. 4.1.7.)

1 mesa y un número suficiente de sillas para los oficiales.

Cortinas de sol o lluvia para los oficiales

1 regla graduada de metal de 1 m de largo - resolución de 1 mm

1 regla graduada de metal de 300 mm de largo - 1 mm de resolución

1 balanza 1 kg de capacidad ± 5 g de precisión

1 balanza de resorte para pruebas de tracción 0 - 50 kef.

1 cinta métrica 20 m

Combustible según la fórmula estándar (párr. 4.1.3.)

Varias botellas de plástico de unos 200 cm ³ de capacidad para el llenado de tanques.

1-3 botellas exprimibles o jeringas inyectables para enjuagar los tanques.

8.4. Acrobacia aérea

1 o 2 cronómetros para cronometrar las fases del tiempo (párrafo 4.2.13)

1 o 2 dispositivos para ensayos de tracción 0-35 kgf (punto 4.2.4)

1 contorno de 2 m x 2 m (para comprobar la envergadura máxima y la longitud total (párrafo 4.2.2))

1 balanza con una capacidad mínima de 4 kg ± 10 g de precisión

1 o 2 cintas métricas mínimo 25 m

1 voltímetro mínimo hasta 50 V CC

1 o 2 dispositivos para la señalización visual de las fases de tiempo (punto 4.2.13.)

3 o 6 sillas y 3 o 6 sombrillas o sombrillas para los jueces

3 o 6 almohadillas secantes para los jueces

cont /...

Página 91

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

8.5. Carreras por equipos

9 cronómetros que registran al menos 1/100 seg.

9 contadores de vueltas operados manualmente

1 balanza de resorte para al menos 15 kgf de tracción

Resolución de 1 micrómetro 1/100 mm

1 micrómetro de profundidad resolución 1/100 mm

1 micrómetro de diámetro interior con su herramienta de calibración (0-15 mm)

Bureta de vidrio graduada, capacidad 10 cm ³, precisión 1/20 cm ³

1 regla graduada de metal de 1 m de largo - resolución de 1 mm

1 regla graduada de metal de 300 mm de largo - 1 mm de resolución

1 balanza 1 kg de capacidad ± 5 g de precisión

1 cinta métrica 20 m

Plantillas para comprobar las dimensiones del faselaje, 100 mm y 50 mm

Plantilla de 25 mm para dimensión de rueda

1 pistola de salida, silbato, etc.

1 bandera

3 indicadores de vuelta remotos, que muestran cada vuelta de 0 a 100. Deben estar pintados en diferentes colores para

Los equipos y los espectadores los pueden identificar fácilmente.

3 juegos de indicadores de advertencia que muestran luz verde, ámbar y roja. Deben ser controlados por el Panel

de Jueces y debe ser posible encender los distintos indicadores de forma independiente de los demás (párr.

4.3.13.b.)

2 juegos de telas de colores para cada equipo. Debe haber dos piezas para cada equipo, y

debe ser de diferente color para los tres equipos que participan en una eliminatoria. Los trozos de tela deben estar

equipado con bandas para que se puedan sujetar fácilmente a los participantes.

17 sillas para los cronometradores, los contadores de vueltas y el panel de jueces

Cortinas para el sol o la lluvia si es necesario

1 mesa para el Panel de Jueces

Equipo de limpieza para que el aceite y el combustible puedan retirarse rápidamente de las posiciones de partida.

8.6. Combate

Medidores de venturi y silenciador.

Micrómetro para medidas de espesores de línea.

1 cronómetro para medir el tiempo de calor.

6 cronómetros con funciones de inicio / parada (acumulativo) para cronometrar los tiempos de vuelo

Resolución de 1 micrómetro 1/100 mm

1 micrómetro de profundidad resolución 1/100 mm

1 micrómetro de diámetro interior con su herramienta de calibración (0-15 mm)

1 regla graduada de metal de 1 m de largo - resolución de 1 mm

1 regla graduada de metal de 300 mm de largo - 1 mm de resolución

1 balanza 1 kg de capacidad ± 5 g de precisión

1 balanza de resorte para pruebas de tracción 0 - 50 kgf.

1 cinta métrica 25 m

1 bandera

1 pistola de salida, silbato, etc.

2 juegos de 6-9 chalecos de diferentes colores para ser usados por los pilotos y mecánicos.

Bocina de señal audible para ser utilizada por el mariscal de círculo.

Serpentinas

6 sillas para los cronometradores y 3 para los jueces en caso de que lo requieran.

1 mesa para jueces y administración

6 almohadillas secantes para el jurado y los cronometradores

Aspirina para todos los funcionarios

cont /...

Página 92

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

8.7 Secretaría:

La Secretaría debe mantenerse en una casa o una caravana, o en una tienda de campaña o contenedor de oficina adecuado.

Computadora
Calculadoras de escritorio
Cronómetros de repuesto
Serpentinas de combate
Marcador
Rotuladores
Equipo de impresión

Para procesar:

Reglas de cálculo
Números de concurso
Carteras de concursos
Sellos
Tabla de marcas de nacionalidad
Código deportivo

Reglas mostradas, idioma FAI
Reglas mostradas, idioma nacional

En la Secretaría debe haber un número suficiente de funcionarios para atender las diferentes clases, tales como: personal de cálculo, mensajeros, personal de registro, etc.

Los resultados acrobáticos deben ser controlados dos veces por dos funcionarios diferentes antes de que se publiquen.

Los cronometradores y otros oficiales deben tener suficiente experiencia.

Se deben organizar cursos de educación y formación especiales para funcionarios si hay alguna falta de experiencia de concursos internacionales.

8.8 Registro de resultados

Se recomienda que los organizadores utilicen programas de software aprobados por el sub F2 comité para registrar los resultados del Campeonato. Cuando sea posible, los resultados se transferirán electrónicamente entre los directores del concurso y la secretaria del Campeonato.

9. Oficiales y jueces:

El número de funcionarios necesarios varía entre las diferentes clases. Los números dados son los funcionarios necesarios para cada uno por separado, y el hecho de que los funcionarios a veces pueden tener funciones duplicadas no se ha tenido en cuenta.

9.1. Gestión de concursos:

1 administrador del concurso
1 tesorero
1 Intendente
1 secretaria
1 oficial de relaciones públicas
1 Oficial a cargo de cada clase
1 Oficial encargado del transporte
1 Oficial a cargo de los sistemas de megafonía

9.2. Jurado FAI

3 miembros del jurado (Reglas Generales CIAM C.7.1 y C.7.2)

9.3. Velocidad:

3 cronometradores (párr. 4.1.16 a)
2 jueces (párr. 4.1.16 b)
1 juez superior (párr. 4.1.16 c)
2 oficiales para pruebas de línea
1 mariscal de círculo, podría ser el cronometrador principal o uno de los jueces

9.4. Acrobacia aérea

Para concursos de formato de círculo único:
5 jueces (párr. 4.2.11.)
1 cronometrador (párr. 4.2.13.)
1 oficial para pruebas de línea y tracción
Tabulación del personal de la Secretaría

Para concursos de formato de doble círculo:
6 jueces (párr. 4.2.11.)
2 cronometradores (párr. 4.2.13.)
2 oficiales para pruebas de línea y tiro
Tabulación del personal de la Secretaría

9.5. Carreras por equipos

3 Jueces (párr. 4.3.12 a)
9 cronometradores (párr. 4.3.12 b)
1 círculo mariscal (párr. 4.3.7 b)
2 oficiales para pruebas de línea
1 oficial a cargo del cuadro de control de línea y motor en marcha antes de las eliminatorias
1 oficial en busca de modelos de aviones de alto vuelo
1 funcionario mirando el video

9.6. Combate:

3 jueces
1 círculo marshall
6 cronometradores / contadores de puntuación
2 oficiales encargados de las pruebas de tracción
1 funcionario encargado de distribución de combustible oficial, recogida de botellas vacías y chalecos de colores.

10. Emergencias: primeros auxilios

Siempre debe haber al menos un asistente médico disponible en el sitio cuando se permita volar. Uno ambulancia, previa solicitud.

11. Seguro

El organizador debe tomar medidas para que cada participante esté asegurado contra la responsabilidad civil durante el concurso, y durante los vuelos de práctica organizados.

12. Alojamiento

El alojamiento debe ser de un nivel satisfactorio. Se debe prestar especial atención a la higiene problema. Las duchas deben estar disponibles. Debe haber un número suficiente de baños para todos los participantes. Si es posible, debería haber alojamientos familiares, así como alojamientos separados para hombres y mujeres. Siempre se solicitan instalaciones para acampar.

13. Alimentos

El menú no debe tener una composición demasiado local, sino más bien de tipo internacional. Debe tenerse en cuenta el hecho de que las religiones de algunos participantes podrían limitar la elección de alimentos.

14. Combustible

Campeonatos del Mundo: Los organizadores proporcionarían, a un costo, hasta 20 litros de combustible por competidor para practicar el vuelo y, cuando no se especifica un combustible estándar FAI, para su uso en competiciones. El combustible debe ser solicitado con antelación (en el momento de la entrada). A menos que se especifique un combustible estándar para su uso en un evento, El competidor deberá especificar los componentes que se comprarán en su nombre. Combustible suministrado por los organizadores se mezclará con material de primera calidad. El metanol será al menos de calidad comercial sin aditivos. El aceite de ricino, cuando se utilice, deberá ser al menos equivalente en calidad a Castrol M.
Nota: Para ver el calendario, consulte Organización general de un campeonato mundial.

Los apéndices comienzan al dorso.

APÉNDICE I Dimensiones del Team Racing Circle

Cerca:
radio mínimo 22 m,
altura 2,5 m

El círculo interior, el círculo central, el círculo de seguridad y los círculos de vuelo se marcarán (pintarán) en el suelo en un color que tiene un alto contraste con el suelo, según Sporting Code Volume F2 párr. 4.3.2. El círculo las líneas deberán tener 10 cm de ancho. El círculo de seguridad será una línea discontinua formada por guiones de 25 cm de largo con 25 cm huecos, y un ancho de 2,5 cm. Los radios son:

Círculo interior, 2,0-2,1 m

Círculo central, 3,0 - 3,1 m

Círculo de seguridad, 19,075-19,1 m

Círculo de vuelo, 19,5 - 19,6 m

El centro del círculo central se marcará con una mancha de 0,3 m de diámetro del mismo color que los círculos.

Cada área de picaduras, de 1 metro de largo, se marcará en el suelo a un intervalo de 60 o justo fuera del círculo de vuelo en un color diferente al círculo de vuelo.

APÉNDICE II Dimensiones del círculo de acrobacias aéreas

Dimensiones del círculo recomendadas por F2B

8 placas de marcado

Área de jueces

Min. círculo de vuelo interior

8 x 45°

Diámetro del círculo piloto: 3m
Línea blanca de 10 cm

Ocho placas marcadoras
Blanco, 0,6 m x 0,6 m

Max. círculo de vuelo exterior
Línea blanca de 10 cm

Valla, recomendada
la altura es de 2,0 m

Base horizontal del hemisferio de vuelo

máx. Altura del terreno

Tierra horizontal

mín. Altura del terreno

APÉNDICE III

Dimensiones del círculo de velocidad

R25
R21
R3

Cerca
Radio mínimo 25 m
Altura mínima 2,5 m
(Los círculos temporales deben tener una altura mínima de 2,0 m)

Segunda parte: Los arreglos del concurso comienzan al dorso

SEGUNDA PARTE: DISPOSICIONES DEL CONCURSO

Contenido:

Recepción:	1
Transporte:	2
Reunión de jefes de equipo:	3
Ceremonia de apertura:	4
Espectadores:	5
Secretaría:	6
Tableros de puntuación: ...	7
Entrega de premios:	8
Procesamiento:	9
Práctica:	10
Pruebas de tracción:	11
Cronometradores:	12
Procesamiento de campo:	13
Procesamiento de ganadores:	14
Clasificación:	15

1. Recepción

La recepción debe estar dispuesta de tal manera que permita el manejo rápido de los equipos que llegan (o parte de ellos). El nombre del director del equipo debe conocerse de antemano para que pueda recibir detalles del equipo, reuniones de directivos, tiempos de tramitación, tiempos de práctica, necesidad de inspeccionar licencias deportivas de los equipos, etc.

Tan pronto como lleguen los participantes o simpatizantes, se les debe entregar sus vales de comida (si corresponde) y el lugar y detalles (mapa si es necesario) de sus arreglos para dormir y alojamiento. Por supuesto es aconsejable tener varias personas trabajando en paralelo para hacer frente a la inevitable afluencia repentina de competidores.

Además del personal que se ocupa de lo anterior, otros dos funcionarios deben estar disponibles en la recepción: zona. Uno para lidiar con los arreglos financieros: tarifas de entrada tardía, etc. y otro preparado para responder a cualquier cuestión de carácter general sobre el horario de la competición, transporte, horarios y lugares de práctica, etc.

Algunos competidores en este momento están comprensiblemente tensos y nerviosos y es probable que tengan problemas con idioma y procedimiento general en un país extranjero. Se debe hacer todo lo posible para ayudarlos a unirse sin problemas en un esquema previamente preparado.

La verificación de licencias deportivas a menudo puede causar un cuello de botella en la recepción. Una posible alternativa es insistir que los jefes de equipo lleven las licencias deportivas de sus equipos a la reunión de jefes de equipo para su inspección.

Cuando haya transporte disponible, la recepción debe preguntar si las llegadas necesitan transporte y tomar nota de los equipos que requerirán transporte diario durante todo el concurso.

2. Transporte

Si la ubicación de los alojamientos de los participantes está más allá de una distancia razonable a pie de la competencia sitio, los organizadores deben estar en condiciones de ofrecer transporte (hacia y desde el sitio) a aquellos equipos que lo requieran.

3. Reunión de jefes de equipo

Es importante celebrar la primera de estas reuniones lo antes posible tras la llegada de todos los equipos.

Esta información bien podría publicarse en el material previo al concurso junto con una hora y un lugar (si se conoce en avance).

Una agenda sugerida para la reunión de MT es la siguiente:

- Bienvenida de los equipos por el Director del Concurso
- Problemas urgentes de alojamiento, transporte o alimentación de los competidores.
- Presentación de miembros de jurados, jueces, etc.
- Sorteo para cualquier orden de vuelo necesaria
- Comentarios del Jurado de la FAI sobre nuevas reglas o procedimientos de vuelo que consideren que deben enfatizarse
- Comentarios de otros jueces o miembros del jurado sobre la interpretación de las reglas o la competencia general.
- procedimiento
- Preguntas de los T / Ms.

Página 98

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

4. Ceremonia de apertura

Cuando se prevé una ceremonia de apertura formal, se sugiere que una explicación y un orden claro de marcha y / o posición de pie de los equipos, se comunicará a cada director de equipo a su llegada a la recepción. Muchas ceremonias de apertura han sufrido porque los equipos extranjeros no entendieron completamente lo que se esperaba de ellos.

5. Espectadores

Es comprensible que en los campeonatos del mundo y otros eventos internacionales importantes, grandes grupos de espectadores puedan esperarse. Esto es a menudo un beneficio financiero para el control del aeropuerto organizador e indirectamente para el competidor (tarifas de inscripción más bajas, etc.) Sin embargo, deben considerarse dos puntos:

- a) Con el fin de atraer a los espectadores a correr otros días del concurso, alguna forma de comentarios o fácilmente visibles, hasta el minuto, los resultados deben estar disponibles, además de los razonables áreas de visualización en todos los círculos.
- b) La disposición de los círculos y los recintos de los espectadores *debe permitir el acceso libre de espectadores* a todos los círculos para los competidores y oficiales.

Si se requieren espectadores por razones económicas, la publicidad previa al concurso debe, por supuesto, tener como objetivo atraer "El hombre de la calle" además de aeromodeladores interesados.

6. Secretaria

Durante el concurso, la Secretaría debe tener suficiente personal para hacer frente a:

- a) Consultas generales de competidores y oficiales
- b) Recopilación y registro de todos los resultados
- c) Presentación inmediata de todos los resultados en marcadores claramente visibles adyacentes a la Secretaría.
- d) En el día a día, el organizador debe proporcionar a los jefes de equipo copias de los resultados de cada ronda para cada clase.

7. Cuadros de indicadores

Los marcadores deben ser de un tipo en el que el nombre, el país y la ubicación de cada competidor sean claramente visibles. Deben contar con personal continuo para publicar los resultados lo antes posible después de haber sido verificado y registrado por la Secretaría.

8. Entrega de premios

La posibilidad de reconocimiento "sobre el terreno" de los ganadores debe considerarse desde el punto de vista de atractivo del espectador. El sistema olímpico de tres plataformas de diferentes alturas se ha hecho popular. (Para equipo eventos, pueden ser necesarias plataformas para dos personas).

La entrega oficial de premios generalmente tiene lugar después de que todos los competidores hayan terminado y antes, en o después de un banquete oficial de entrega de premios. El proceso real de entrega de premios depende del ingenio del Airsports Control anfitrión, pero se considera que este no debe ser un procedimiento demasiado prolongado, teniendo en cuenta que la relajación en tensión y inclinación naturalmente festiva entre los competidores.

9. Procesamiento

Los tiempos para procesar los equipos de todas las naciones se deben dar a los jefes de equipo (y a todos los miembros del equipo, si posible) a la llegada a la recepción. Se llama la atención de los organizadores a la Sección 4b del Código Deportivo, párr. B.7.2. y B.7.3. Los organizadores deben dotarse del aparato de medición necesario, adecuado para comprobar las características del modelo de avión en cuestión y dar a los competidores la oportunidad de determinar las características de su modelo de avión en el equipo de medición oficial antes del concurso.

El procesamiento puede tener lugar durante el día de práctica proporcionando los horarios publicados para la práctica y el procesamiento. no permita ninguna posibilidad de superposición.

El equipo de procesamiento debe estar familiarizado con el equipo que está utilizando y debe tener un comprensión del modelo de avión que están procesando.

Para F2C, si después de dos intentos de medir el sistema de combustible, aún no se puede hacer con precisión, el competidor debe regresar al final del procesamiento para otro intento. El equipo debe proporcionar un adaptador para llenar su combustible. sistema que deberá tener una tina de 3 mm de diámetro para acoplar al equipo de medición del organizador.

El área de procesamiento debe estar restringida a los oficiales de procesamiento, el panel de jueces y el equipo y el equipo gerente del equipo cuyos modelos de aviones se están procesando.

cont /...

Página 99

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

10. Práctica

Con el fin de darle al competidor la oportunidad de rendir al máximo, la provisión de círculos de práctica es necesario. Un día antes del inicio del concurso se suele reservar para la práctica (Regla General CIAM C.16.1 d). Los equipos nacionales están permitidos en todos los círculos por un tiempo limitado en estricta rotación.

Si un círculo o círculos de práctica no están disponibles en el sitio del concurso, se debe hacer todo lo posible para permitir competidores el uso de los círculos existentes fuera de los horarios en que son requeridos para vuelos de competencia.

11. Pruebas de tracción

Las pruebas de tracción en las líneas de los modelos CI, deben realizarse según lo recomendado por el Código Deportivo o la Seguridad Reglas promulgadas por el Subcomité F2.

El personal que realice estas pruebas debe tener experiencia en el uso del equipo recomendado y comprender completamente el peligro de seguridad de una prueba de tracción realizada incorrectamente.

12. Cronometradores

El control aerolíneo organizador es responsable de suministrar el número adecuado de cronometradores para cada evento como se indica en el párr. 4.1.16 (F2A), párr. 4.2.13 (F2B), párr. 4.3.12 (F2C), párr. 4.4.18 (F2D).

Los organizadores deben asegurarse de que los cronometradores estén familiarizados con la clase de modelo a cronometrar y, en su caso, Si existe alguna duda, se deben organizar sesiones de práctica antes del concurso. Es particularmente importante que el Temporizadores para clase F2A - Velocidad, conviene tener experiencia previa en cronometrar estos modelos.

13. Procesamiento de campo

Para prevenir cualquier infracción de las reglas, los organizadores deben tener las instalaciones y el personal para correr controles puntuales de los modelos durante todo el concurso.

Se debe procesar una selección aleatoria del 20% durante los concursos (Regla General CIAM C.12 d.) Además a cualquier modelo sospechoso de tener características diferentes a las registradas cuando se procesan antes de la inicio del concurso. Para F2A, los organizadores y el jurado de la FAI deben asegurarse de que los posibles modelos de colocación 1-2-3 se procesan inmediatamente después del vuelo correspondiente. Para hacer esto, deben establecer cuál es la probabilidad la velocidad ganadora podría ser y el modelo de cualquier piloto que se encuentre dentro de los 5 km / h de esta velocidad debe procesarse después cada vuelo apropiado.

Nota: Esto afecta tanto a las clasificaciones individuales como a las de equipo.

14. Procesamiento de ganadores

La Regla General C.12 e) del CIAM establece que todos los resultados están sujetos a la revisión de las características declaradas. de los modelos de primer, segundo y tercer lugar. Los organizadores deben estar preparados para incautar y procesar T / R modelos inmediatamente después de la final.

15. Ranking - Clasificación internacional por equipos

Los tres equipos competidores completos se clasifican por delante de dos equipos competidores, que a su vez están clasificados por delante de equipos de un solo competidor.

F2D: la clasificación individual y por equipos se basará únicamente en el número de partidos ganados. Las pérdidas no serán resultado. Los 3 equipos competidores completos se clasifican por delante de 2 equipos competidores, que a su vez se clasifican por delante de los equipos de un solo competidor.

TERCERA PARTE: DISPOSICIONES POSTERIORES AL CONCURSO

Contenido:

Resultados	1
Informes	2
Correspondencias	3
Equipo	4

I. Resultados

- a) Los resultados oficiales deben ser publicados y entregados a todos los participantes y a los jefes de equipo a más tardar en el momento del último día del evento. (Sección general 4.16 2.2.)
- b) La información de los resultados se debe proporcionar a la radio / TV y a las agencias de prensa continuamente durante el competencia, pero también los resultados oficiales deben ser entregados a ellos lo antes posible cuando el concurso sea terminado.
- c) Los resultados oficiales deben enviarse a la FAI de acuerdo con la Regla General CIAM C.13.6 c).

Página 100

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

2. Informes

- a) La prensa internacional de modelos en algunos casos tiene sus propios reporteros presentes en la competencia, al menos si es un concurso W / Ch. En estos casos donde el concurso no está tan bien cubierto por la prensa, la Se aconseja al organizador que envíe informes a las revistas que no estén representadas en el concurso. Estos informes también deben contener una lista completa de los resultados oficiales de todos los participantes y, si posible, algunas instantáneas de la competencia.
- b) Por lo general, los informes deben entregarse a los periódicos locales junto con los resultados, a menos que hayan tenido sus propios periodistas cubriendo el evento. Es importante que estos informes estén bien preparados en avanzar para que puedan ser liberados lo antes posible después de los vuelos.

3. Correspondencia

- a) Se aconseja al organizador que agradezca a las autoridades locales que han contribuido a los arreglos, cartas oficiales.
- b) En algunos casos, los organizadores consideran que una carta al Control Nacional de Deportes Aéreos o al gobierno Las autoridades de un equipo especial pueden ayudar al deporte en ese país en particular. En otros casos podría ser necesario redactar una carta de denuncia sobre el comportamiento de un equipo especial. La decisión de enviar este tipo de cartas, sin embargo, depende enteramente del criterio del organizador.

4. Equipo : Cualquier equipo, banderas, etc. que hayan sido prestados de la FAI deben devolverse como lo antes posible después del concurso, y no más tarde de un mes después de la finalización del concurso, a menos que cualquier otra cosa es acordada por la Secretaría de la FAI.

CUARTA PARTE: NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA LÍNEA DE CONTROL**1. Las siguientes reglas de seguridad pueden ser aplicadas por:**

- el Jurado FAI
- los jueces
- el director del concurso
- el mariscal del círculo
- los funcionarios de procesamiento
- oficiales de prueba de extracción

La máxima autoridad en cuestiones de seguridad es el Jurado de la FAI.

2. Modelo de avión

En el procesamiento y en la prueba de tracción, se debe verificar que el modelo de avión no esté equipado con ninguno de los siguientes detalles:

- hélices de palas metálicas
- ruedas con borde de metal
- cualquier pieza suelta que pueda desprenderse durante el vuelo o de cualquier otra forma provocar accidentes

3. Precauciones de seguridad

Inmediatamente antes de cada intento de vuelo oficial, el modelo de aeronave, las líneas y la palanca de control deberán ser probado con una carga como se especifica en las secciones individuales de la Sección 4 del Código Deportivo, Volumen F2. Los mecánicos de F2C y los mecánicos y mecánicos de F2C deben usar cascos de seguridad a prueba de choques con una correa para la barbilla. pilotos en F2D. Para F2D, todos los oficiales y personal dentro del área de vuelo también deben usar casco protector.

4. Conducta

Durante los vuelos, está prohibido lo siguiente:

- soltar deliberadamente la palanca de control mientras el modelo de avión está en movimiento (penalización: descalificación del concurso)
- deshecho.
- para F2D, el mango con la correa nunca debe soltarse durante el combate.

Se deben obedecer todas las reglas de seguridad de la Sección 4 del Código Deportivo, Volumen F2.

5. Sitios de vuelo

- Evite los cables de alimentación.
 - Evite volar demasiado cerca de una zona habitada (motivos de ruido).
 - Evite volar demasiado cerca de la vía pública (motivos de tráfico).
- Las pistas para F2A y F2C deben estar equipadas con una valla de 2,5 m de altura de acuerdo con la regla 4.0.1.
- cont / ...

Página 101

Anexo 4F - Guía para organizadores de la línea de control

Esta cerca debe colocarse lo más cerca posible de la vía, pero el radio del centro de la vía no debe ser inferior a 24 m.

La cerca debe ser lo suficientemente fuerte para detener un modelo de avión en vuelo.

Las vías F2B y F2D deben estar equipadas con un círculo de seguridad que es el límite de la zona peligrosa.

El círculo de seguridad debe tener un radio no inferior a 25 m en F2B y 27 m en F2D. El círculo de seguridad preferiblemente se puede marcar con una valla de cuerda.

La pista F2B también debe tener su centro bien marcado en el suelo.

Solo el competidor y sus ayudantes, y los oficiales involucrados, pueden permanecer dentro de las vallas o círculos de seguridad.

El personal que haya cumplido su misión debe abandonar inmediatamente la zona peligrosa.

6. Seguro

El organizador es responsable de garantizar que todos los competidores estén asegurados contra la responsabilidad pública.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Anexo 4G - Combate de motor diésel Clase F2E CL

ANEXO 4G**CLASE F2E - COMBATE DE MOTOR DIESEL CL**

Las reglas para F2E son las mismas que las de F2D, excepto por las variaciones que se muestran.

4.G.1. Definición de un evento de combate

Ver 4.4.1

4.G.2. Definición de un modelo de avión de combate

- a) Modelo de avión en el que la energía de propulsión es proporcionada por un motor de pistón y en el que la sustentación es obtenida por fuerzas aerodinámicas que actúan sobre superficies que permanecen fijas en vuelo, excepto para control superficies.
- b) La línea central longitudinal se definirá como el eje de la hélice.

4.G.3. Sitio de combate

Ver 4.4.3

4.G.4. Competidor

Ver 4.4.4

4.G.5. Características

Ver 4.4.5 excepto para las siguientes variaciones:

- c) El motor debe funcionar únicamente con alimentación de combustible por succión, con el tanque de combustible montado de manera que el tanque de combustible está fuera de la línea central longitudinal.
- d) El motor debe ser aspirado naturalmente a través de un venturi circular único con un máximo efectivo diámetro de 3,5 mm.
- j) El combustible no está restringido.
- k) La hélice debe tener un diámetro mínimo de 190 mm y un paso mínimo de 150 mm desde una pala, radio de 40 mm hasta la punta y construido de un material termoplástico (se permite relleno de vidrio).

4.G.6. Verificación técnica

Para ser probado antes de cada manga:

- a) Debe comprobarse la longitud y el diámetro del conjunto de líneas.

La longitud de la línea se mide desde la cara interior de la empuñadura de la palanca de control hasta el línea central longitudinal del modelo de avión.

Se aplicará una prueba de tracción al mango ensamblado, las líneas de control y el modelo de avión. El tirón prueba debe ser igual a 15 kgf.

Los oficiales de procesamiento o los jueces pueden solicitar al competidor que cambie las líneas si hay alguna duda sobre la calidad de la línea, como torceduras, rizos, entres o marcas de roce.

- b) La abertura de entrada se comprobará con un calibre de tapón simple de 3,55 mm de diámetro.
- c) La correa de seguridad y el cable de seguridad pueden probarse con una carga igual a 15 kgf.

4.G.7. Número de modelo de avión

- a) Solo se requiere un certificado de especificación de modelo de avión para cada diseño de modelo de avión presentado por cada competidor.
- b) A cada competidor se le permitirá un modelo de avión, un mango, un par de líneas y un motor en cada calor de combate.

4.G.8 Streamer

Ver 4.4.8

4.G.9. El calor de principio a fin

Ver 4.4.9 excepto por la siguiente variación:

- e) Una primera señal, dada por el cronómetro oficial, significará el comienzo del periodo de 60 segundos cuando el (los) mecánico (s) o el piloto tienen la oportunidad de arrancar, hacer funcionar y ajustar su motor. Regla 4.4.9 m) no se aplica a la clase F2E.

SC4_V01_F2_ControlLine_20

A partir del 1.º de enero de 2020

Página 103

Página 104

Anexo 4G - Combate de motor diesel Clase F2E CL

4.G.10. Puntuación

Ver 4.4.10 excepto por la siguiente variación:

- a) La puntuación comenzará con la señal de lanzamiento y continuará durante la serie (máximo 4 minutos).

4.G.11. Reflights

Ver 4.4.10 más la siguiente adición:

- d) En caso de que un modelo se salga volando, como resultado de que las líneas se rompan por el modelo de su oponente o por una línea entredada.

La omisión final de la regla 4.4.11 de F2D "Si está volando, el piloto o los pilotos deben detener el motor y aterrizar decisión de un reflyght" no se aplica a F2E:

4.G.12. Sanciones y descalificaciones

Ver 4.4.12 excepto para las siguientes variaciones:

A. Un competidor recibirá una penalización de 40 puntos:

- c) si el (los) mecánico (s) / piloto no lo hacen inmediatamente, o después de despejar una línea entredada, retire un modelo de aeronave en tierra al área de picaduras antes de darle servicio.
- e) cuando recibe su primera tarjeta amarilla (Sujeto a 4.4.9.n).

B. Un competidor recibirá una penalización de 100 puntos:

Ver 4.4.12 B excepto que no se aplican las reglas del silenciador.

C. Un competidor será descalificado de la serie:

Ver 4.4.12 C excepto que 4.4.12 C m) & s) no se aplican.

4.G.13 El uso de equipos de vídeo

Ver 4.4.13

4.G.14 Clasificación individual y por equipos

Ver 4.4.14

4.G.15. Jueces y cronometradores

- a) El organizador designará un panel de tres jueces aprobados por el CIAM (para Open Internationals solo necesita uno para ser aprobado por el CIAM) y que deberá ser de al menos dos nacionalidades diferentes. Los jueces deben tener al menos un idioma en común.
- b) Se asignarán dos cronometradores / anotadores a cada competidor.

SC4_V01_F2_ControlLine_20

A partir del 1.º de enero de 2020

Página 104

Página 105

Anexo 4H - Clase F2F CL Diesel Profile Team Racing

- ANEXO 4H -

CLASE F2F - CL PERFIL DIESEL CARRERAS POR EQUIPOS

Las reglas para F2F son las mismas que las de F2C, excepto por las variaciones que se muestran a continuación.

La diferencia entre F2C y F2F son las especificaciones de la aeronave / equipo utilizado. El enfoque en este

La clase de carreras se centra en volar, no en desarrollo técnico / innovación. Las especificaciones del equipo utilizado se establecen para hacer que esta clase sea sostenible, asequible y ofrecer a los competidores una plataforma para desarrollar sus habilidades de vuelo.

4.H.1. Evento de carreras por equipos Diesel Profile.

a) Ver 4.3.1

b) Raza

i) El tiempo máximo permitido para una carrera de clasificación es de 5 minutos.

ii) Las carreras clasificatorias se corren a lo largo de 100 vueltas correspondientes a 10 kilómetros. Se corre la carrera final más de 200 vueltas correspondientes a 20 km. Dos paradas en boxes (aterrizajes para repostar) son obligatorias para una carrera de clasificación y cinco para una carrera final.

4.H.2. Sitio de carreras por equipos

Ver 4.3.2

4.H.3. Modelo, motor y sistema de control de Team Racing

Ver 4.3.3

4.H.3.1 Características del motor

a) El volumen de barrido máximo del motor del motor: 2,5 cc.

b) El motor debe ser de tipo diesel con alimentación por succión.

4.H.3.2 Características del modelo

a) Ver 4.3.3.2

b) Peso

i) El peso máximo total con el tanque vacío es de 700 g.

ii) El peso mínimo total con el tanque vacío es de 400 g.

c) Perfil del fuselaje: altura mínima en la parte superior de la cabina: 100 mm, ancho máximo: 26 mm.

d) La hélice debe ser de un tipo compuesto de plástico / vidrio disponible comercialmente de 7" x 5,5" (177,8 mm x 139,7 mm) o más grande. Se prohíben las hélices de carbono moldeado y / o fibra de vidrio. El mínimo El diámetro de la hélice al inicio de una carrera es de 170 mm.

e) El volumen máximo de combustible y aceite permitido en un solo tanque será de 15 cc.

f) No se permite el uso de sistemas de repostaje multicomcombustible.

g) El tren de aterrizaje debe estar dispuesto para permitir el despegue y el aterrizaje normales. El tren de aterrizaje debe estar del tipo tijo permanente. Está prohibido retraer el tren de aterrizaje.

h) Los motores del tipo de escape delantero pueden estar equipados con un escudo deflector simple que evita el escape los gases se devuelven al puerto de escape.

i) El motor debe estar montado lateralmente y solo puede cubrirse con el ancho máximo del fuselaje, todas las partes del motor deben quedar totalmente expuestas. Cualquier parte integral del motor o la adición de cualquier partes que forman un capó, conductos, cubierta o escudo, ya sea que estén unidas al motor o al modelo fuselaje, están prohibidos.

4.H.4 Combustible

a) El combustible estará compuesto por: 12% de aceite de ricino, 35% de éter, 1,5% de DII tipo 3, 51,5% de D60 o Jet A1.

Todos los porcentajes están en volumen.

i) Los competidores son responsables de proporcionar su propio combustible, que debe cumplir con lo anterior. especificaciones, o utilizar combustible proporcionado por el organizador. Se invita a los organizadores a suministrar combustible oficial para equipos que pidan combustible cuando preinscriben. Para evitar que los organizadores asuman un riesgo financiero El combustible solicitado debe pagarse al realizar el pedido. En el concurso, las pruebas de combustible serán realizadas por organizador cuando así lo indique el Panel de Jueces.

b) Prueba de combustible

i) El combustible del participante se probará haciendo funcionar y configurando un motor con combustible conocido seguido de

Página 106

Anexo 4H1 - Clase F2F CL Diesel Profile Team Racing

haciendo funcionar el mismo motor con el combustible del participante. Si el Panel de Jueces considera que la diferencia en la compresión del motor y ajustes de la aguja de combustible yo características de funcionamiento del motor entre El combustible oficial y el combustible del participante es significativo, entonces el resultado del participante de la carrera volada con su propio combustible será cancelado.

4.H.5 Comprobaciones técnicas

Ver 4.3.4

4.H.6 Organización de carreras

a) Tres equipos competidores volarán simultáneamente en cada carrera.

i) El objetivo es derrotar a los oponentes y sumar puntos según la posición final en su

Razas. Los puntos se otorgarán a un equipo en función del resultado calculado en su carrera. Uno Se otorgará un punto por cada vuelta iniciada.

ii) Cada equipo vuela 3 carreras clasificatorias. Cada carrera de un equipo se sorteará de tal manera que cuando sea posible, se seleccionarán diferentes equipos oponentes para cada una de las tres carreras clasificatorias. Siempre que sea posible, los equipos de una carrera deben ser de diferentes países.

iii) A cada equipo se le dará una primera, segunda y tercera opción de lugar de salida.

iv) El organizador puede utilizar el calendario para el sorteo de las carreras clasificatorias como se indica en la F2C: guía del organizador.

v) Debido a que el objetivo es ganar la carrera, F2F no se vuela en rondas.

vi) El jurado realizará el sorteo del horario de vuelo.

vii) Los 3 equipos con el mayor número total de puntos de los tres vuelos clasificatorios volarán el final.

viii) Si más de 3 equipos se clasifican para la final debido a que los equipos tienen los mismos puntos de la clasificación carreras, se organizará un vuelo entre estos equipos iguales y el ganador será promocionado a esa final.

b) Durante una carrera, pueden ocurrir incidentes que hagan que el Panel de Jueces otorgue a un equipo un re-vuelo. UNA

El equipo al que el Panel de Jueces le otorgue un vuelo de regreso tendrá la opción de tomar este vuelo de regreso, o aceptar los puntos que se les otorguen como resultado de la carrera. Deben informar al Circulo

Mariscal de su decisión dentro de los 10 minutos desde el momento en que se da el veredicto del Panel de Jueces a ellos.

c) Las carreras programadas que se vuelven incompletas debido a la retirada de uno o más equipos de una carrera

Volar al final de los vuelos de calificación agregando equipos a los que se les haya otorgado un re-vuelo.

Estos vuelos, que son necesarios para que todos los participantes obtengan resultados completos, se denominarán vuelos de "descanso".

d) El Panel de Jueces realizará un nuevo sorteo con estos equipos restantes, de acuerdo con

4.H.6.a) ii. Siempre que sea posible, los equipos mantendrán su elección de lugar de partida. En el caso de más de un equipo con la misma elección, el Panel de Jueces decidirá el orden de salida con un nuevo

empate entre los equipos afectados. Todos los vuelos de descanso se realizarán con 3 equipos.

e) Si quedan menos de 3 equipos para los últimos vuelos de descanso, la carrera se llenará hasta 3 equipos ofreciendo

los equipos con 3 resultados oficiales un lugar en este vuelo de descanso. El equipo calificado más alto en el la clasificación de su puntuación más baja en un vuelo de calificación tendrá la opción de participar en el resto

vuelo primero, si no aceptan, al siguiente equipo en el pedido se le ofrecerá la opción, etc., hasta que el Se alcanzan equipos que aceptarán la oferta para completar el resto del vuelo. Al aceptar un lugar vacante en

un vuelo de descanso, los equipos aceptan que su resultado más bajo en puntos de sus 3 resultados oficiales será reemplazado por cualquier resultado que obtengan de este vuelo de descanso.

4.H.7. Carrera de principio a fin

a) La carrera de cada equipo comienza con una señal de 'inicio' y termina cuando:

i) Todos los modelos han completado las vueltas requeridas o

ii) Se han alcanzado los plazos establecidos en 4.H.1.b).

b) El Circle Marshall dará una señal acústica cuando se haya alcanzado el límite de tiempo. El tiempo

En ese momento, los porteros registrarán el número de vueltas voladas del equipo o equipos que aún vuelan, que serán su resultado de carrera. Cada vuelta iniciada contará como vuelta completa. Los cronometradores registrarán el tiempo de vuelo o vueltas voladas para cada equipo.

4.H.8. Definición de vuelo oficial

a) Un vuelo oficial se completa cuando se cumplen las condiciones en 4.H.7.

Nota: En F2F, se permite terminar una carrera a menos de 50 vueltas, porque el objetivo de la carrera no es el tiempo volado, pero la posición en la carrera.

cont / ...

Página 107

Anexo 4H1 - Clase F2F CL Diesel Profile Team Racing

4.H.9 Advertencias Descalificaciones y sanciones

Ver 4.3.8

4.H.10. Clasificación

a) El tiempo de vuelo registrado por los cronometradores será corregido agregando 5 segundos de penalización por cada advertencia oficial que un equipo pueda haber recibido durante la carrera.

b) Si un equipo no ha completado la distancia de la carrera, el número de vueltas voladas se reducirá en 2 vueltas por cada advertencia recibida y el resultado son las vueltas puntuadas.

c) El número de vueltas anotadas se multiplicará por un factor basado en el resultado final corregido de el equipo en su carrera, siendo:

i) Factor 3 para el equipo con el tiempo corregido más rápido, factor 2 para el equipo con el segundo tiempo corregido más rápido y factor 1 para el equipo con el tercer tiempo corregido más rápido. O en caso de carrera incompleta, en orden de vueltas puntuadas.

Nota: Si los 3 equipos terminan en 5 minutos y no se emiten penalizaciones, el ganador obtiene $100 \times 3 = 300$ puntos, el segundo $2 \times 100 = 200$ puntos y el tercero $1 \times 100 = 100$ puntos, más cualquier bonificaciones relevantes.

d) Un equipo que es descalificado de una carrera, anota 0 puntos para el vuelo. Esta puntuación 0 se clasifica a continuación la puntuación de los equipos que tienen 0 puntos por no volar una vuelta después de la señal de inicio.

e) Se agregarán puntos de bonificación a las puntuaciones de los equipos que incluyan participantes con menos de 21 años de años. Cualquier equipo que cumpla con este requisito recibirá una bonificación del 5% en sus puntuaciones corregidas.

f) Los puntos finales calculados obtenidos se redondearán al número entero más cercano.

g) El orden de finalización de la carrera está determinado por los puntos obtenidos.

h) La puntuación final es el total de las tres puntuaciones de los vuelos de clasificación de un equipo.

4.H.11 Cronometradores

Ver 4.3.12

4.H.12 Panel de jueces F2F

Ver 4.3.13

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Anexo 4K - Velocidad eléctrica Clase F2G-CL.

- ANEXO 4K -

CLASE F2G - CL. VELOCIDAD ELÉCTRICA

La regla B.3.1 a) de la Sección 4B no se aplica a la clase F2G.

4.K.1. Definición de una aeronave modelo de velocidad eléctrica

Modelo de avión en el que la potencia es proporcionada por un motor eléctrico y en el que la sustentación se obtiene mediante Fuerzas aerodinámicas que actúan sobre las superficies de apoyo, que a excepción de las superficies de control permanecen fijas en vuelo.

4.K.2. Características de un modelo de avión de velocidad eléctrica

a) Voltaje máximo de la fuente de alimentación 42 voltios sin carga.

b) Área mínima proyectada total 5 dm².

c) Carga máxima 100g / dm².

d) Peso

i) Peso máximo en orden de vuelo 600 g.

ii) Peso mínimo del modelo sin batería (completo con su propio cable de conexión y enchufe) 400 g

iii) Peso máximo de la batería (o baterías) 190 g incluidos cables y conectores.

(Nota: este peso se comprobará al azar después de los vuelos, ver 4.K.17 c.)

e) El modelo de avión debe despegar desde tierra.

f) Se puede utilizar un sistema de radio control para controlar el motor eléctrico de acuerdo con CIAM

Regla general B.1.2.2 c). Una persona que no sea el piloto puede operar este sistema. Un externo

Se debe instalar un dispositivo operado manualmente para desconectar la batería para permitir el apagado total del potencia cuando el modelo de avión no está en el aire.

g) Una persona que no sea el piloto puede operar este sistema. Una persona que no sea el piloto puede controlar

el arranque y parada del motor eléctrico. Si el piloto controla el apagado de la motor debe mantener el control del motor eléctrico hasta que el sistema de potencia de la aeronave haya sido

a salvo por un asistente. Entre el arranque inicial del motor y el apagado final, el piloto puede controlar la

potencia del motor.

h) El piloto debe activar el sistema de potencia del motor (el piloto debe conectar la batería de potencia del motor al ESC mientras prepara el modelo para el vuelo dentro del círculo de vuelo).

4.K.3. Diámetro de las líneas de control

- Solo se permite el control de dos líneas, el diámetro mínimo de la línea de control es de 0,40 mm con una tolerancia de menos 0,011 mm.
- Las líneas deben tener una sección transversal redonda y no deben tener ningún líquido o material de recubrimiento aplicado. El solvente puede usarse solo con fines de limpieza.
- No se permitirá torcer y/o enlazar intencionalmente las dos líneas desde el punto de salida del modelo de avión a la palanca de control. Las líneas deben estar separadas por al menos 5 mm en el punto de salida del modelo de avión y al menos 25 mm en el mango.

4.K.4. Duración del curso

- La distancia medida recorrida por el modelo de avión debe ser de al menos un kilómetro.
- El radio del círculo de vuelo debe ser de 17,69 m (9 vueltas = 1 km).

4.K.5. Pruebas de línea

- Se realizará una prueba en línea antes de cada intento de vuelo oficial.
- El radio se mide desde el eje del pivote en el pilón, hasta el eje de la hélice. Donde se emplean dos hélices, se toma el eje de simetría como referencia para la medición.
- Se aplicará una carga suficiente solo para eliminar la holgura de las líneas durante la longitud de la línea cheque.
- Se aplicará una prueba de carga a la palanca de control ensamblada, las líneas y el modelo de aeronave igual a 50 veces el peso del modelo de aeronave y esta prueba se aplicará por separado a la correa de seguridad.
- En cada caso, el tirón se aplicará tres (3) veces, aumentando lentamente hasta la carga máxima y liberando rápidamente. La prueba de tracción debe realizarse en la empuñadura del mango, no cerca del punto de unión de las líneas (ver croquis en la regla 4.1.7).

SC4_Val_F2_Control.ine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 109

Página 110

Anexo 4K - Velocidad eléctrica Clase F2G CL

- El diámetro de las líneas se comprobará a distancias aleatorias en al menos tres puntos a lo largo del longitud de cada línea.
- Una correa de seguridad que conecte la muñeca del competidor a la manija de control debe ser proporcionada por el competidor y utilizado durante todos los vuelos.

4.K.6. Mango de control y horquilla de pilón

Ver regla F2A 4.1.7

4.K.7. Definición de intento

Se considera un intento cuando el piloto no activa la palanca de control en la horquilla del pilón dentro de 3 minutos después de la señal de salida.

4.K.8. Número de intentos

En el caso de un primer intento fallido para un vuelo oficial, el competidor tiene derecho a un segundo intento.

4.K.9. Definición de vuelo oficial

El vuelo es oficial cuando comienza el cronometraje.

4.K.10. Número de vuelos

Cada competidor tiene derecho a tres vuelos oficiales.

4.K.11. Ayudantes

Se admiten dos ayudantes en el área del concurso.

4.K.12. Inicio de cronometraje

El cronometraje comienza oficialmente cuando el competidor ha colocado su mango en la horquilla del pilón y el modelo de avión que ha realizado 2 circuitos completos vuelve a pasar el sensor electrónico o la altura marcador en el borde del circuito directamente enfrente de los cronometradores.

4.K.13. Altura de vuelo

Durante el cronometraje de un vuelo oficial, la altura de vuelo no debe ser inferior a un metro ni superior de 3 metros.

4.K.14. Cancelación del vuelo

Un vuelo se cancela cuando:

- Cualquier esfuerzo físico con el fin de aumentar la velocidad del modelo de avión durante una sesión oficial. el vuelo lo aplica el piloto.
- Si en cualquier momento durante el curso de velocidad el modelo de avión excede una altura de 6 metros o mantiene una altura superior a 3 metros o inferior a un metro durante más de una vuelta.
- No se mantiene contacto continuo con la horquilla del pilón durante el vuelo oficial.
- El jettisoning ocurre durante el vuelo oficial.

4.K.15. Número de cronometradores y jueces

- El tiempo lo tomarán tres oficiales de cronometraje equipados con resolución de 1/100 segundos cronómetros digitales o por un sistema electrónico óptico con igual o mejor resolución y exactitud. La copia de seguridad del sistema óptico puede realizarse mediante algún otro dispositivo electrónico o mediante dos cronometradores.
- Los jueces de velocidad, al menos dos en número, serán responsables de observar la conducta del piloto y la altitud del vuelo.

4.K.16. Sincronización

- Los tiempos individuales registrados por cada cronometrador y/o por un sistema electrónico óptico deberán ser registrado por escrito y retenido por el juez superior u otro funcionario.
- Los intentos de reemplazo se programarán para que se realicen dentro de una hora del intento original.

Cronometraje manual

- Se tomará el tiempo medio de los tres cronómetros para calcular el resultado.
- En el caso de que un cronómetro difiera del más cercano de los otros dos en más de 12/100 segundos, o el oficial informa que cometió un error, entonces se calculará el tiempo medio de los otros dos tiempos del cronómetro.
- En el caso de que dos tiempos de cronómetro difieran en más de 12/100 segundos del medio, o dos funcionarios informan que cometieron errores, entonces esto debe ser informado inmediatamente al competidor o su jefe de equipo. El competidor tiene entonces la opción de utilizar solo el resto cronómetro para calcular su resultado, o puede intentar reemplazarlo.

SC4_Val_F2_Control.ine_20

A partir del 1. de enero de 2020

Página 110

Página 111

Anexo 4K - Velocidad eléctrica Clase F2G CL

Su decisión debe ser comunicada al F2A Circle Marshall sin demora y es irrevocable.

- No se realizarán redondeos de decimales al calcular el tiempo medio. El tiempo así obtenido para calcular la velocidad se registrará y conservará.
- La velocidad en km/h se calculará dividiendo 3600 por el tiempo según a), y luego tomado al 1/10 km/h más bajo más cercano.

Sincronización electrónica con respaldo manual

- La velocidad registrada en km/h se tomará de la columna de Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) para el sistema TransiTrace del sistema electrónico para el resultado.
- El juez de velocidad senior comprobará el resultado observando los tiempos de vuelta individuales registrados de la vuelo oficial, así como las vueltas antes y después del vuelo oficial.
- En el caso de que el sistema electrónico no devuelva un tiempo y una velocidad claros, entonces la media de Los dos cronómetros de respaldo se utilizarán para calcular el resultado.
- En el caso de que los dos cronómetros de respaldo difieran entre sí en más de 12/100 segundos, entonces esto debe ser informado inmediatamente al competidor o al gerente de su equipo. El competidor tiene entonces la opción de utilizar el tiempo de cronómetro más lento para calcular su resultado o puede tomar un intento de reemplazo. Su decisión debe ser comunicada al F2A Circle Marshall sin demora, y es irrevocable.

Sincronización electrónica con respaldo electrónico (sistemas primario y secundario)

- La velocidad registrada en km/h se tomará de la columna de Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) para el sistema TransiTrace del sistema primario para el resultado.
- En el caso de que el sistema primario no devuelva un tiempo y velocidad claros, entonces el registro La velocidad en km/h se tomará de la columna de Velocidad Oficial Electrónica (Resultado E) para TransiTrace system del sistema secundario para el resultado.
- En el caso de que los sistemas primario y secundario no devuelvan un tiempo y una velocidad claros, entonces se le dará al competidor un intento de reemplazo.

4.K.17. Clasificación individual

- a) Para la clasificación se utiliza la mejor velocidad alcanzada durante los tres vuelos. En caso de empate, se sigue los volantes, la segunda mejor velocidad, y si todavía hay un empate, se usa la tercera mejor velocidad.
- b) Las primeras tres posiciones están sujetas a una nueva verificación de las características declaradas del modelo de aeronave.
- c) El peso de los modelos se controlará aleatoriamente durante toda la competición al final de un vuelo de la competencia.

PÁGINA DELIBERADAMENTE DEJADA EN BLANCO

Anexo 4L - Plan de reducción de ruido F2C

**- ANEXO 4L -
PLAN DE REDUCCIÓN DE RUIDO F2C**

El siguiente es el proceso que se utilizará para establecer un método acordado de reducción de ruido y ruido control en modelos F2C Team Racing, con el objetivo de lograr el cumplimiento del Código Deportivo Sección 4C, Parte 1, párrafo 1.2.b).

Un período de experimentación comenzará en mayo de 2014 y finalizará en junio de 2017. Se llevarán a cabo revisiones de progreso en abril de 2016 y enero de 2017.

Se espera que los equipos de Team Race y los fabricantes de motores de Team Race participen en la experimentación para lograr la reducción de ruido requerida y los medios prácticos para probar el cumplimiento.

Paso 1 La introducción de un venturi de 3,0 mm a partir del 1 de enero de 2015. Se espera que produzca un ruido reducido de hasta 3,5 dB (A).

Para fomentar aún más la necesidad de un progreso positivo hacia el nivel de cumplimiento final, una meta intermedia Se espera lograr una reducción adicional de 2 dB para el 1 de enero de 2017.

Paso 2 Bajo la dirección del Subcomité F2, el Subcomité será responsable de presentando al Pleno de 2016 los resultados de su revisión sobre si el 96dB a 3 metros La cifra estipulada en la Sección 4C del Código Deportivo, Parte 1, párrafo 1.2.b) es la más límite de ruido apropiado para F2C.

Los factores a considerar son la ubicación del sitio, el área restringida, la altura y la duración de la vuelos. Además de cualquier otro factor que mitigue la propagación del ruido.

Si en la reunión plenaria de 2016 se aprueba un límite de ruido diferente, el Subcomité F2 puede modificar los límites de ruido para el período provisional (a partir del 1 de enero de 2017) y modificarán el nivel de ruido que se alcanzará a partir del 1 de enero de 2019.

Paso 3 Durante las temporadas de competencia de 2015 y 2016, el Subcomité F2 llevará a cabo pruebas de ruido en eventos mundiales ya sea en carreras o, preferiblemente, en vuelos de demostración, para registrar el ruido reducciones logradas y los medios empleados para ello. No es obligatorio utilizar un venturi de 3 mm. en vuelos de demostración (es decir, fuera de los vuelos de competición).

Es una parte esencial de este paso que los diversos resultados de los diferentes experimentos sean ampliamente comunicados para permitir que el trabajo avance rápidamente hasta una conclusión satisfactoria.

Las mediciones de ruido deben tomarse en el centro del círculo (en el hombro del piloto) y a 50 metros del centro del círculo. Estas medidas se utilizarán luego para calcular el ruido nivel a 3 metros.

Paso 4 Habiendo revisado los resultados de las pruebas de ruido y tomado en consideración el resultado del F2C adecuada revisión del nivel de ruido en la Plenaria de 2016, el Subcomité F2 considerará si cree que se puede lograr un mayor progreso hacia el límite F2C acordado mediante la experimentación ruta (s) adoptada hasta ahora.

Si se cree que esto es posible, el Subcomité F2 presentará las reglas apropiadas para la Reunión Plenaria de 2018 para su implementación a partir del 1 de enero de 2019.

Si la creencia es que el límite no se puede alcanzar con otros métodos que no sean el uso de un silenciador, el F2 Sub El Comité presentará las reglas para un sistema silenciador para la sesión plenaria de 2018 para implementación a partir del 1 de enero de 2019.

El presidente del subcomité F2 se asegurará de que las reglas para cualquier solución silenciadora impuesta se redactan solo después de una consulta abierta con la competencia y los fabricantes de motores sobre el detalle preferido de esa regla del silenciador.

Bajo la dirección del presidente del subcomité F2, el subcomité será responsable de asegurando que este plan para la reducción de ruido de F2C se comunique ampliamente antes del final de 2014.

Nota: La línea de tiempo para el plan de reducción de ruido F2C aparece al dorso.

SC4_Vol_F2_Controlline_20

A partir del 1 de enero de 2020

Página 113

Página 114

Anexo 4L - Plan de reducción de ruido F2C

CRONOGRAMA 2014 - 2019

2015

Venturi de 3,0 mm

2014 y 2015

Experimentación inicial por equipos de F2C para reducir el ruido; pruebas de ruido en eventos mundiales.

Septiembre de 2015

Revisar el límite de ruido con miras a establecer el nivel apropiado para F2C;

Reunión plenaria de 2016

Presentar los resultados de la revisión; posible consideración por parte del Plenario de la propuesta sobre el nivel apropiado para F2C

2016 - junio de 2017

Experimentación continua seguida de una revisión de los resultados de los programas de prueba.

Sesión plenaria de 2017

Posible consideración por el Plenario de la propuesta sobre el nivel apropiado para F2C (si no se presentó en el Plenario de 2016)

Pleno 2018

Consideración plenaria de la regla de reducción de ruido o imposición de una regla de silenciador.

SC4_Vol_F2_Controlline_20

A partir del 1 de enero de 2020

Página 114

Página 115

Anexo 4M - F2B Concours d'Élégance

- ANEXO 4M -

CLASE F2B - CONCOURS D'ÉLÉGANCE

4M.1 Concurso de Elegance

En los campeonatos continentales y mundiales de F2B, el organizador puede organizar un concurso para pilotos F2B registrados que compiten en F2B con aviones modelo Clase F2B de construcción propia. Los El ganador recibe el Diploma FAI Concours d'Élégance.

4M.2 Construcción del modelo por parte del piloto: Definición

"Construido" por el piloto debe interpretarse como la acción necesaria para completar un modelo comenzando sin más prefabricación que adquiriendo una de las dos estructuras principales preensamblado antes de fusionar y terminar. Se consideran las dos estructuras principales: 1) el ala y 2) el fuselaje. Los Flaps, timones, elevadores y estabilizadores horizontales no son consideradas estructuras principales, por lo que no existen limitaciones en el nivel de su prefabricación, y solo se les aplica la parte final de esta regla. En diseños de acrobacias no convencionales, como un ala multimotor con góndolas de motor, o un ala volante, deben considerarse como múltiples estructuras fusionadas, por lo que no se permite ningún nivel de prefabricación, y en planos de alas múltiples, el ala total cuenta como una estructura, pero el piloto debe ser el que une y alinea los múltiples alas juntas. En el caso de modelos desmontables, el hardware desmontable debe ser instalado por

El piloto. El piloto debe ser la persona que aplica el remate al avión, para "terminar" es decir el piloto llena las superficies y aplica la cubierta y el acabado al modelo terminado donde se aplica recubrimiento y acabado. Mientras que en la superficie de las estructuras principales, moldeado contrapisos de superficie estructural que incluyen, entre otros, fibra de vidrio moldeada o fibra de carbono que están rellenos o coloreados como resultado del proceso de fabricación que pueden mostrarse como parte del Se puede usar el acabado final, siempre que este contrapiso de superficie se aplique, rellene y coloree con El piloto. Sistemas de control como, entre otros, la palanca accionada, las bocinas de control, las varillas de empuje, etc. se puede comprar pero debe ser instalado por el piloto. Otros accesorios y hardware pueden ser comprados u obtenidos de otro modo para su función, tales como, entre otros: motores, tanques, ruedas, marquisinas, hardware desmontable de la estructura del avión y no interfieren en el camino "principal estructuras" se cuentan.

a) En el momento del procesamiento oficial del modelo, un competidor que desee participar en el Concours d'Élégance debe registrar su avión en una lista que preparará el organizador. Por Al registrar su avión, el competidor confirma de manera vinculante la construcción personal del modelo según el párrafo 4.M.1. Solo para el Concours d'Élégance, un modelo por El competidor puede estar registrado.

b) Los modelos procesados y registrados para el Concours d'Élégance deben estar marcados con los medios, como una pegatina fácil de quitar, que indique el nombre del piloto y el año de la competencia.

4.M.3 Juicio de apariencia

Los modelos registrados para el Concours d'Élégance deben haber volado en al menos un F2B ronda de clasificación del Campeonato F2B en curso antes de entrar en la pantalla estática para juzgar la apariencia.

a) Después de las rondas de clasificación y antes del comienzo de las rondas de desempate, todas las Los modelos de aviones matriculados en Concours d'Élégance se exhibirán, dispuestos uno al lado del otro, lateral y con espacio suficiente para que los jueces puedan caminar.

b) El panel autoconstituido de jueces de comparecencia consta de tres miembros que serán:

i) En concursos de dos círculos: el Director del Concurso F2B más los dos Mariscales del Círculo F2B.

ii) En concursos de un solo círculo: el Director del Concurso F2B más el Mariscal del Círculo F2B más un tercer persona que ocupe un cargo oficial dentro de la organización del concurso o dentro de FAI / CIAM.

Los miembros del panel de jueces de F2B no deben formar parte del panel de jueces de comparecencia.

c) La evaluación de la apariencia de todos los modelos en exhibición no tomará más de dos horas. Mientras que tiene lugar, el público, otros funcionarios y miembros del equipo no deben estar presentes cerca de los modelos para ser juzgado. Con la aprobación de los jueces de comparecencia, los representantes de los medios pueden ser permitido en.

Anexo 4M - F2B Concours d'Élégance

d) El panel de jueces de comparecencia define conjuntamente al ganador del Concours d'Élégance basado en criterios tales como elegancia de contornos y formas, construcción visible y calidad de acabado, color esquema y complejidad y otros aspectos no técnicos que contribuyen a la impresión de elegancia y belleza, respetando estrictamente el artículo 4.M.1. El panel deberá Comunicar el nombre y la nacionalidad del ganador al organizador. Ninguna clasificación individual es publicado y el ganador se mantendrá en secreto hasta el final del Campeonato.

e) En relación con el Concours d'Élégance, no se puede presentar una protesta formal.

4.M.4 Premios

El Subcomité F2 se encargará de generar un diploma FAI adecuado.

a) El Diploma se entregará al ganador en el banquete de clausura del evento.

b) Ilustrado con una imagen de alta calidad del modelo de avión ganador y su constructor piloto, el organizador comunica el ganador del Diploma FAI F2B Concourse d'Élégance a los medios de comunicación.

--- oOo ---