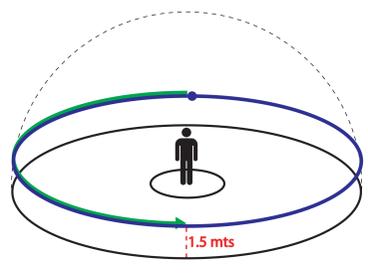
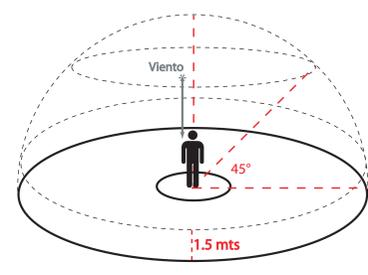
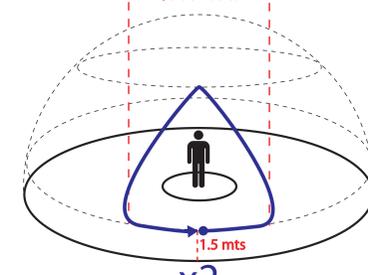
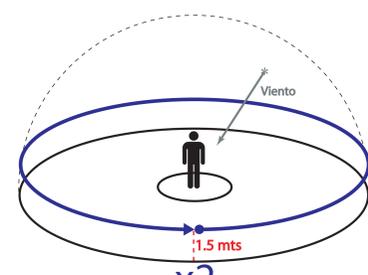
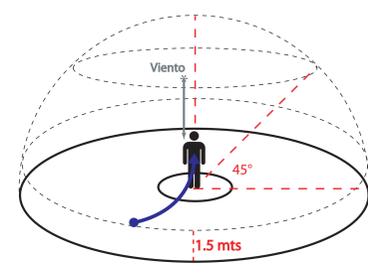
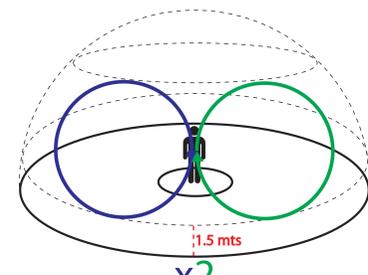
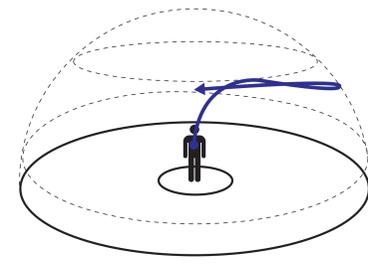
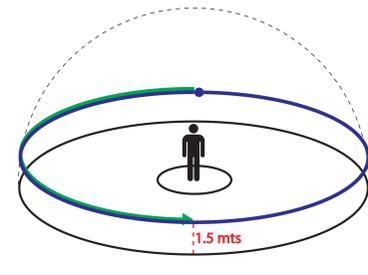
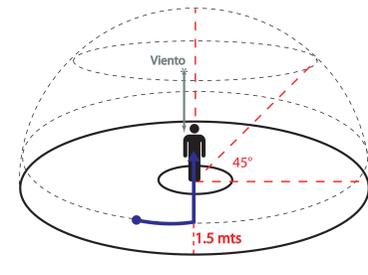
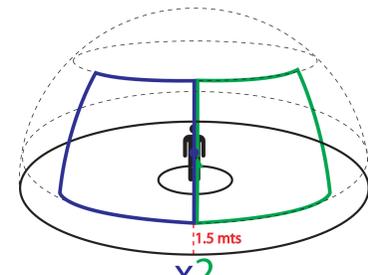
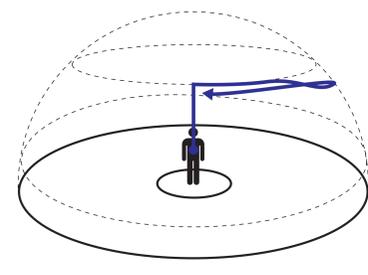
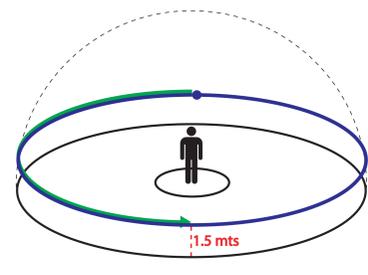
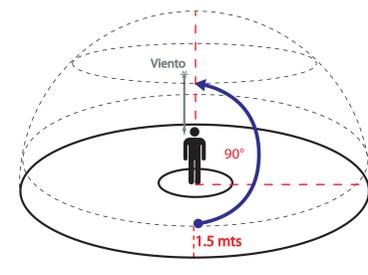
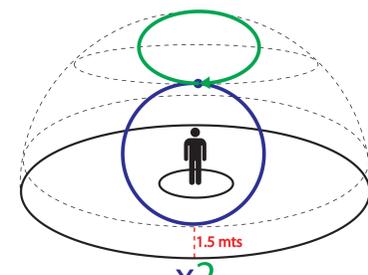
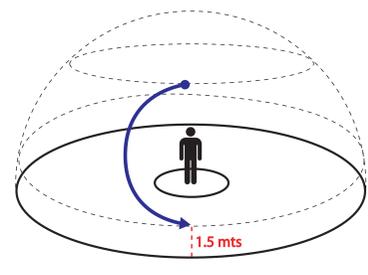
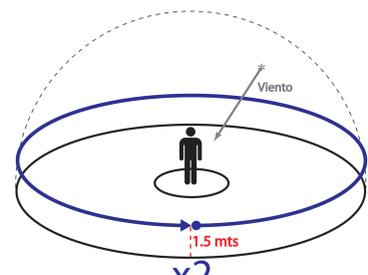
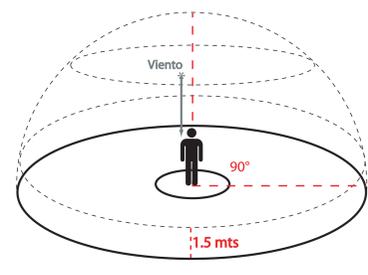
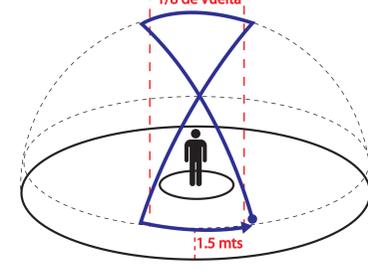
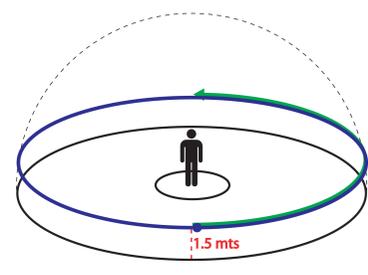
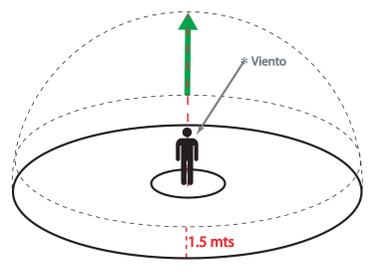
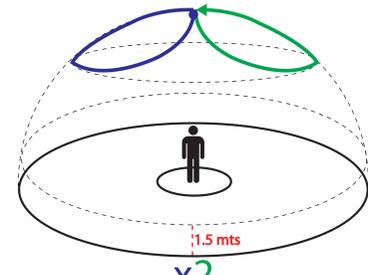
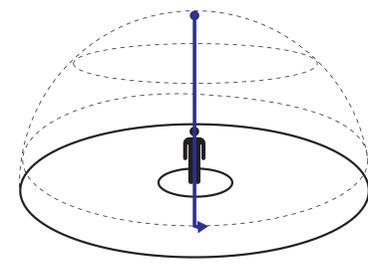
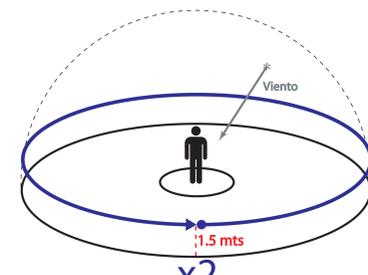
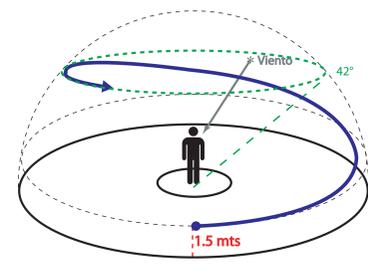
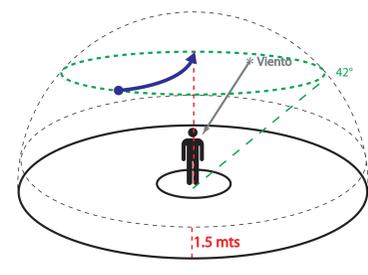
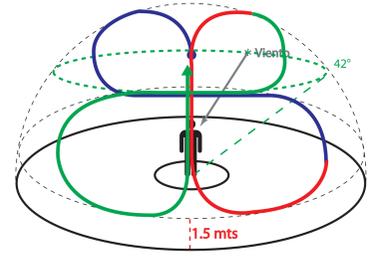
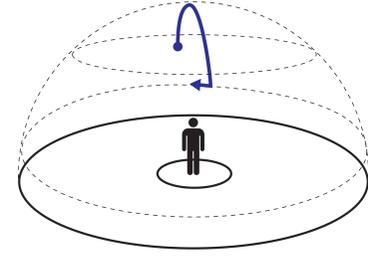
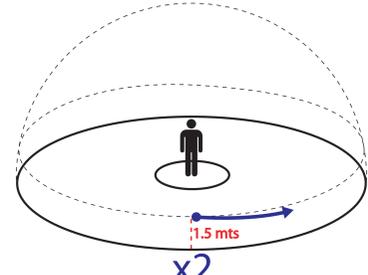
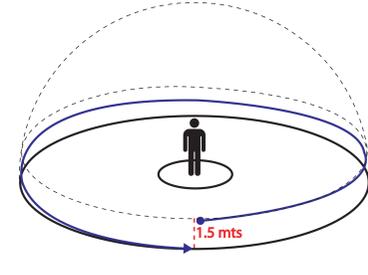
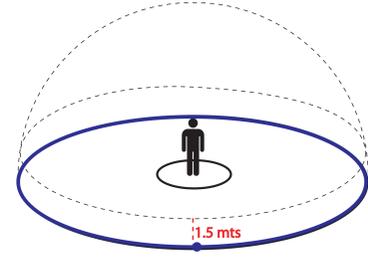


# Patrón de Acrobacia F2B

<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Sumadas a la 1/2 vuelta anterior se completaran 2, quedando de nuevo con el viento soplando a espaldas del piloto.</p>	<p>MANIOBRA 9. LOOPS TRIANGULARES Factor K = 14</p>  <p>La maniobra inicia con el viento soplando a espaldas del piloto. El límite superior de los loops se establecerá cuando el avión alcanza una tangente de 45° con respecto al suelo, quedando en vuelo invertido.</p>	<p>LOOPSTRANGULARES (continuación).</p>  <p>El avión debe realizar dos loops triangulares consecutivos. Todos deben iniciar y terminar en la misma posición y tener el mismo tamaño. La base del triángulo debe ser equivalente a un poco más de 1/8 de vuelta. La maniobra termina justo al final del segundo loop cuando el avión recobra el vuelo a nivel (1.5 mts).</p>	<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Para la siguiente maniobra se recomienda dar dos vueltas completas, ya que si no cambia la dirección del viento, nos dará tensión en las líneas para optimizar el vuelo.</p>	<p>MANIOBRA 10. OCHOS HORIZONTALES Factor K = 7</p>  <p>La maniobra inicia con el viento soplando a espaldas del piloto. El límite superior de los loops se establecerá cuando el avión alcanza una tangente de 45° con respecto al suelo, quedando en vuelo invertido. El avión debe subir en forma circular hasta competir 1/4 loop.</p>
<p>OCHOS HORIZONTALES (continuación).</p>  <p>El avión debe realizar dos ochos circulares donde la intersección inicia y termina en el mismo punto. Cada segmento del ocho debe tener el mismo tamaño. La maniobra termina justo al final del 2do ocho cuando el avión va en ascenso vertical.</p>	<p>OCHOS HORIZONTALES (salida recomendada)</p>  <p>Se recomienda salir haciendo 1/4 loop hasta que el avión alcance el límite superior y entonces comience a descender suave y progresivamente en vuelo normal alcanzando en 1/2 vuelta el nivel de 1.5 mts.</p>	<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Sumadas a la 1/2 vuelta anterior se completaran 2, quedando de nuevo con el viento soplando a espaldas del piloto.</p>	<p>MANIOBRA 11. OCHOS HORIZONTALES CUADRADOS Factor K = 18</p>  <p>La maniobra inicia con el viento soplando a espaldas del piloto. El límite superior de los loops se establecerá cuando el avión alcanza una tangente de 45° con respecto al suelo. El avión debe subir en forma recta.</p>	<p>OCHOS HORIZONTALES (continuación).</p>  <p>El avión debe realizar dos ochos cuadrados donde la intersección inicia y termina en el mismo punto. Cada segmento del ocho debe tener el mismo tamaño (1/8 vuelta). La maniobra termina justo al final del 2do ocho cuando el avión va en ascenso vertical.</p>
<p>OCHOS CUADRADOS (salida recomendada)</p>  <p>Se recomienda salir haciendo 1/4 loop cuadrado hasta que el avión alcance el límite superior y entonces comience a descender suave y progresivamente en vuelo normal alcanzando en 1/2 vuelta el nivel de 1.5 mts.</p>	<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Sumadas a la 1/2 vuelta anterior se completaran 2, quedando de nuevo con el viento soplando a espaldas del piloto.</p>	<p>MANIOBRA 12. OCHOS VERTICALES Factor K = 10</p>  <p>La maniobra inicia con el viento soplando a espaldas del piloto. El límite superior de los loops se establecerá cuando el avión alcanza el punto más alto de la bóveda (90°). El avión debe subir en forma circular hasta competir 1/2 loop</p>	<p>OCHOS VERTICALES (continuación).</p>  <p>El avión debe realizar dos ochos circulares donde la intersección inicia y termina en el mismo punto. Cada segmento del ocho debe tener el mismo tamaño. La maniobra termina justo al final del 2do ocho cuando el avión va en vuelo invertido en la intersección.</p>	<p>OCHOS VERTICALES (salida recomendada)</p>  <p>Se recomienda salir haciendo 1/4 loop hasta que el avión alcance la altura de vuelo de 1.5 mts.</p>
<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Para la siguiente maniobra se recomienda dar dos vueltas completas, ya que si no cambia la dirección del viento, nos dará tensión en las líneas para optimizar el vuelo.</p>	<p>MANIOBRA 13. RELOJ DE ARENA Factor K = 10</p>  <p>La maniobra inicia con el viento soplando a espaldas del piloto. El límite superior de los loops se establecerá cuando el avión alcanza el límite superior de la bóveda a 90° con respecto al suelo.</p>	<p>RELOJ DE ARENA (continuación).</p>  <p>El avión debe realizar la forma de un reloj de arena. Cada giro debe darlo a 120° con respecto a su ángulo anterior. El ancho de la figura debe ser ligeramente mayor a 1/8 de vuelta.</p>	<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Para la siguiente maniobra es necesario tener el viento soplando de frente al piloto, ya que ascenderá en vuelo de navaja.</p>	<p>PREPARACIÓN OCHOS SOBRE LA CABEZA</p>  <p>El avión deberá elevarse en ángulo de 90° (vuelo de navaja) hasta alcanzar el punto más alto de la bóveda. Este punto será la intersección para los ochos sobre la cabeza.</p>
<p>MANIOBRA 14. OCHOS SOBRE LA CABEZA FACTOR K = 10</p>  <p>El avión debe realizar dos ochos circulares sobre la cabeza. La intersección será donde inicia y termina la maniobra. Cada segmento del ocho debe tener el mismo tamaño. La maniobra termina justo al final del 2do ocho cuando el avión va en ascenso vertical.</p>	<p>OCHOS SOBRE LA CABEZA (salida recomendada)</p>  <p>Se recomienda descender con la misma trayectoria que viene saliendo de los ochos, en ángulo recto de 90° hasta llegar a nivel de 1.5 mts girando para tomar vuelo normal.</p>	<p>VUELTAS PARA ANOTACIÓN DE LOS JUECES</p>  <p>Entre cada maniobra, el piloto deberá volar al menos 1 1/2 vueltas a nivel, con la finalidad de permitir a los jueces evaluar la maniobra anterior. Para la siguiente maniobra se recomienda dar dos vueltas completas, ya que si no cambia la dirección del viento, nos dará tensión en las líneas para optimizar el vuelo.</p>	<p>PREPARACIÓN TRÉBOL DE 4 HOJAS</p>  <p>El avión deberá elevarse suave y progresivamente durante 3/4 de vuelta hasta alcanzar una tangente de 42° con respecto del piso y mantenerse así por 1/8 más de vuelta.</p>	<p>PREPARACIÓN TRÉBOL DE 4 HOJAS</p>  <p>El avión deberá hacer 1/4 de loop para llegar al punto de partida de la maniobra, justo en el cénit por arriba del centro de la cabeza del piloto. Este mismo punto será la referencia de salida de la maniobra.</p>
<p>MANIOBRA 15. TRÉBOL DE 4 HOJAS FACTOR K = 8</p>  <p>En las 4 hojas del trébol se hacen 3/4 de loop y luego se continúa en ángulo recto hasta llegar al punto de partida de la siguiente hoja. La maniobra termina en el mismo punto donde se intersectan las 4 hojas.</p>	<p>TRÉBOL DE 4 HOJAS (salida recomendada)</p>  <p>Se recomienda salir haciendo un descenso en vuelo de navaja, continuando con la trayectoria del avión, hasta girar para tomar el nivel de 1.5 mts en vuelo normal. A partir de este punto se pueden hacer todas las maniobras libres que se deseen, pero no serán calificadas por los jueces.</p>	<p>MANIOBRA 16. ATERRIZAJE Factor K = 5</p>  <p>La maniobra comienza justo cuando el avión comienza el descenso por abajo del nivel de 1.5 mts y el motor del avión deberá estar detenido. Con detenido se refiere a que la hélice no debe girar o debe hacerlo tan lento que las vueltas sean observadas a simple vista.</p>	<p>ATERRIZAJE (continúa)</p>  <p>Desde el momento en que comienza el descenso hasta que toca tierra, el avión deberá completar exactamente una vuelta. El descenso deberá ser suave y progresivo sin que existan desviaciones abruptas. El toque en tierra debe ser suave y puede tocar con dos o tres puntos del tren.</p>	<p>ATERRIZAJE (continúa)</p>  <p>La maniobra termina cuando el avión se detiene por completo. El avión no deberá rodar más allá de una vuelta.</p>