

FEDERACION AERONAUTICA INTERNACIONAL

NORMAS DE SEGURIDAD Y RECOMENDACIONES PARA AVIONES RADIOCONTROLADOS

1. Premisa:

Es de suma importancia que todos los modelos participantes en una competición FAI observen las normas de seguridad contenidas en el Código Deportivo FAI. Se recomienda encarecidamente que estas mismas normas y recomendaciones de seguridad, si no van en contra de la legislación nacional, se apliquen para todos los vuelos.

Cualquier accidente causado por la negligencia es un obstáculo para el progreso del aeromodelismo.

Las normas de seguridad y recomendaciones no son un obstáculo para el disfrute del vuelo de los aeromodelos, pero se establecen para reducir en lo posible los accidentes potenciales y para demostrar que los aeromodelistas son las personas responsables que proclaman ser.

No es un signo de inteligencia para mostrar las habilidades propias entre espectadores. Los aeromodelistas pueden saber lo que están haciendo, pero no tienen forma de saber que nadie más lo hará. Por lo tanto, es para su beneficio personal asegurarse de que ninguna acción por su parte dará lugar a un accidente. Por eso es muy importante que los aeromodelos no sean volados en la competición o en presencia de espectadores hasta que se demuestre su aeronavegabilidad mediante unas pruebas previas al vuelo.

2. Competencias en Seguridad

Las siguientes personas son competentes para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad contenidas en el Código Deportivo FAI:

- a) el Jurado;
- b) los Jueces del Concurso;
- c) el Director del Concurso;
- d) los cronometradores;
- e) las personas encargadas del procesamiento de datos;
- f) todos las personas de la Organización.

3. El Aeromodelo y sus Componentes

Artículos prohibidos:

- a) hélices y palas del rotor metálicas;
- b) hélices eléctricas y las palas del rotor reparadas;
- c) motores mal instalados;
- d) bordes de ataque de las alas, colas, o palas del rotor afilados;
- e) hilanderos o sujetadores hélice afilada;
- f) equipos de radio montados sin sistema anti-vibraciones donde hay vibraciones del motor;
- g) cualquier lastre o peso sujeto en la parte exterior del modelo;
- h) hélices que se pliegan hacia delante, o cualquier puntero apuntando hacia adelante en el sentido del vuelo.

Se recomienda que:

- a) se deben utilizar para fijar la hélice un cono o una tuerca roma (sin punta)
- b) el modelo debe llevar una etiqueta con el nombre, la dirección y número de teléfono del aeromodelista.

4. Los controles previos al vuelo:

Antes de cada vuelo, el aeromodelista debe hacer las siguientes comprobaciones:

- a) Estar seguro de que la frecuencia de esta empleado es clara y debidamente autorizada para su uso en el aeromodelo. Dónde un grupo de aeromodelistas vuelan juntos, un sistema de identificación de frecuencias debe ser establecido;
- b) probar el buen funcionamiento de todas las superficies de control con el motor parado;
- c) probar el buen funcionamiento de todas las superficies de control con el motor en marcha;

Cualquier aeromodelos debería ser probado adecuadamente, así como sus condiciones de aeronavegabilidad, antes de volarlo en presencia de espectadores.

5. Procedimientos de vuelo:

El piloto debe observar lo siguiente:

- a. Evitar despegar en dirección de los espectadores u otros competidores.
- b. Realice un giro inicial lejos de las áreas restringidas, espectadores y aparcamiento.
- c. No realice maniobras ni vuele en ningún momento directamente sobre las zonas de espectadores, áreas restringidas y de estacionamiento.
- d. No volar en solitario en la presencia de espectadores hasta ser aeromodelista calificado por un Juez con experiencia
- e. Ante la señal de cualquier mal funcionamiento, poner el motor al ralentí (o pararlo) y aterrizar lo más rápido posible.

6 Lugares de vuelo exterior:

- a. La zona de vuelo debería ser suficiente para proporcionar un mínimo de unos 300 metros por 100 metros de espacio diáfano sin edificios, personas o carreteras de gran tamaño.
- b. En zonas de vuelo dentro de 5 millas (8 km) de los aeropuertos, los modelos no deben ser volados a una altura superior a 400 pies (121 m) sin el permiso del operador del aeropuerto.

CIAM/12/04/2010