



Clase F3S Aeromodelos R/C Jet Acrobáticos

5.12 CLASE F3S – AEROMODELO RADIO CONTROLADO ACROBATICO TIPO JET

5.12.1 Definición de un aeromodelo Acrobático tipo Jet Radio Controlado.

Aeromodelo, pero no Helicóptero, el cual es aerodinámicamente maniobrado por una superficie (s) de control en la posición, dirección y altitud por un piloto en tierra usando un sistema de radio control.

5.12.2 Características generales de un Aeromodelo Acrobático R/C tipo Jet.

a) Los Aeromodelos R/C acrobáticos tipo Jet deberán usar como un sistema de propulsión, tal como:

- a) turbo jet/s o
- b) ducted fan/s.

Ducted fans deberán usar motor de pistón o eléctrico como sistema de propulsión.

- b) El número de aeromodelos elegibles para entrar serán de dos (2).
- c) Parágrafo B.3.1.a) de la sección 4B (Construcción de un aeromodelo) no es aplicable a la clase F3S.
- d) Para limitaciones de potencia, normativa de ruido, y equipo de radio:
Ver 5.1.2
- e) Limitaciones de ruido solo aplicables a aeromodelos con motores de pistón.

5.12.3. Definición y número de ayudantes

Un ayudante puede ser un Jefe de Equipo, otro piloto o un seguidor registrado oficialmente. Cada piloto podrá contar con un ayudante durante el vuelo (generalmente el caller). Podrán estar presentes y prestar asistencia dos ayudantes durante el arranque del motor(es). Una persona, ya sea un ayudante, el jefe de equipo, o el caller, podrá colocar el modelo para el despegue y recuperarlo tras el aterrizaje. En circunstancias excepcionales, otro ayudante podría unirse al piloto y al caller, pero sólo para sujetar una sombrilla o parasol para protegerlos de la luz solar directa. Estos

dispositivos de protección solar no deberán interferir en la visión de las maniobras por parte de los Jueces. Los pilotos con discapacidades físicas que requieran algún ayudante, caller u otra asistencia adicional, deberán solicitar permiso indicando todos los detalles, con su entrada, al organizador del campeonato. Esta asistencia adicional debe ser aportada por el piloto y no debe proporcionarle ninguna ventaja injusta sobre el resto de competidores, además de que no debe provocar retrasos indebidos o interferir en el funcionamiento de la competición. No se permite ningún tipo de comunicación con los ayudantes que mejore el rendimiento en el vuelo excepto la comunicación entre el piloto y su caller.

5.12.4. **Número de Vuelos**

Cada competidor tiene el derecho a tres vuelos oficiales.

5.12.5 **Definición de un intento**

Se considera intento cuando el participante recibe permiso para arrancar. Si el dispositivo de propulsión fallase después de que el despegue haya comenzado el intento se considerará completo.

5.12.6 **Número de intentos**

Cada participante tiene derecho a un intento por cada vuelo oficial.

Nota: Un intento podría ser repetido, a discreción del director del concurso, solamente cuando una causa imprevista y fuera del control del piloto impida que el modelo pueda arrancar (por ejemplo, una interferencia de radio). Del mismo modo, si un vuelo es interrumpido por causas ajenas al piloto, el participante tiene derecho a volver a volar la manga completa, pero sólo se volverán a puntuar la maniobra afectada y las restantes que no hubiesen sido puntuadas. Esta repetición del vuelo deberá realizarse utilizando el mismo panel de jueces en los 30 minutos siguientes al primer vuelo, o como primer vuelo tras la pausa para Jueces o, si se tratara de una reclamación, tan pronto como el Jurado de la Competición haya deliberado y comunicado el resultado de la reclamación al Director de Competición. El resultado de la repetición del vuelo será inapelable.

5.12.7 **Definición de un vuelo oficial**

Se considera vuelo oficial cuando se ha realizado un intento, cualquiera que sea el resultado.

5.12.8 **Calificación:**

- a) A cada maniobra se pueden otorgar puntos, en incrementos de medios (0.5), entre 10 y 0 por cada uno de los jueces durante el vuelo. Estos puntos son multiplicados por un coeficiente que varía con la dificultad de la maniobra. Cualquier maniobra no completada será puntuada con cero (0). Dichas maniobras tendrán que ser exhibidas donde los jueces puedan visualizarlas claramente. Si un juez, por alguna razón ajena al competidor, no puede seguir el aeromodelo durante la maniobra entera, este mismo, puntuará como "No Observada" (N.O.). En este caso, la puntuación del juez en esta maniobra en particular será el promedio de las puntuaciones numéricas dadas por los otros jueces.

- b) Las maniobras centrales deberán ser exhibidas en el centro del área de maniobras, mientras que las maniobras laterales no deberán exceder de los 75 grados de la derecha o izquierda del mismo. Además, dichas maniobras deberán ser exhibidas en una línea de vuelo que quedará aproximadamente 150 a 200m (dependiendo de la envergadura del aeromodelo) frente al competidor.
- c) El no cumplimiento de esta norma serán causa de penalización por cada juez individualmente y en proporción al grado de la falta.
- d) El área de maniobra estará claramente marcada por postes verticales blancos, con un mínimo de diámetro de 100mm y un mínimo de altura de 4m, emplazados en el centro, y a 75 grados a cada lado del mismo. Banderas y/o mangas de viento deberán ser montadas en los postes con colores que contrasten para mejorar la visibilidad. Líneas blancas saliendo desde la posición del competidor y que se extienden hacia fuera por lo menos 50m serán usadas también para marcar el centro y los límites extremos (75 grados izquierda y derecha del centro) de la zona del área de maniobras. Señales acústicas y visuales para indicar las violaciones de la zona de maniobra no son necesarias.
- e) Los jueces deberán estar a no más de 10m, y no menos de 7m detrás de la posición del competidor (el vértice de las líneas de 75 grados) y dentro de un área descrita por la extensión de las líneas de 75 grados por detrás del competidor.
- f) Si un aeromodelo bajo la opinión del auxiliar de seguridad de los jueces, es inseguro o se está volando de manera insegura, se podrá ordenar al competidor que aterrice el aeromodelo.
- g) Las puntuaciones dadas por cada juez a cada competidor, se harán públicas al final de cada manga de la competición.

5.12.9 Clasificación:

- a) Por cada competidor, el resultado individual de cada manga será normalizado con los puntos del mayor competidor de esa ronda como sigue:

$$\text{Puntos} = \frac{S_x}{S_w} \times 1000$$

Puntos_x = puntos otorgados al competidor X

S_x = puntuación del competidor X

S_w = puntuación del ganador de la manga

- b) Los puntos normalizados serán registrados con el primer número decimal.
- c) La clasificación final será dada considerando la suma de las puntuaciones de los dos mejores vuelos.
- d) Para poder decidir el ganador cuando haya un empate, se incluirá también el vuelo descartado
- e) El sistema de promedio TBL estadístico no será aplicable.

5.12.10 Valoración:

- a) El criterio que se aplicará para valorar las maniobras en esta categoría, será idéntico al de la clase F3A. Sin embargo, los jueces considerarán las dimensiones, inercias y velocidad del Jet.
- b) El organizador preferentemente deberá nombrar un panel de al menos tres a cinco jueces. Cuando existan 5 jueces, las puntuaciones más bajas y más altas de cada maniobra serán descartadas.

5.12.11 Organización de un evento Acrobático de Aeromodelos Jet.

- a) Para radios y control de frecuencias, ver sección 4B, párrafo B.11.
- b) El orden de vuelo para la primera manga será determinada por sorteo. En caso de conflictos con la frecuencia el orden de vuelo podrá ser cambiado por el director del evento. Para la segunda manga, el orden de vuelo empezará a 1/3 por debajo de la lista. Para la tercera manga el orden de vuelo será el ranking invertido después de la segunda manga.
- c) Durante el vuelo, el competidor deberá estar en frente de los jueces en el área designada y bajo la supervisión del director de vuelo y de seguridad.
- d) El área prohibida de vuelo será observada por los jueces. Si la línea de seguridad es traspasada, el vuelo será puntuado con cero puntos.
- e) Los competidores deben ser llamados por los menos diez minutos (10) antes de que sean requeridos para ocupar el área de salida.

5.12.12 Ejecución de las figuras

- a) Las maniobras serán ejecutadas durante un vuelo ininterrumpido en el orden que están en la lista de figuras.
- b) El competidor sólo puede realizar un intento por cada figura durante el vuelo.
- c) EL piloto tiene seis (6) minutos para arrancar motor/es, y cinco (5) minutos para completar su vuelo. Los seis minutos empiezan cuando el competidor tiene permiso para arrancar motor/es. En el último minuto de este tiempo (Ej. después de expirar los 5 minutos) se avisará al competidor. Los cinco minutos del vuelo comienzan ya sea con la expiración de los 6 min. de preparación o cuando el jet empieza la secuencia de despegue, lo que ocurra primero.
- d) El Jet tiene que despegar y aterrizar sin ayuda auxiliar, es decir, que no será lanzado con la mano. Si alguna parte del Jet cae durante el vuelo, la puntuación cesará en este punto, y al competidor se le ordenará que aterrice inmediatamente.
- e) La dirección de la primera maniobra o del aterrizaje puede ser diferente de la del despegue.
- f) Las puntuaciones cesarán cuando expire el periodo de los 5 minutos de vuelo....

5.12.13 Tabla de figuras Factor-K

Secuencia de despegue, incluyendo pasada libre (no valorado, no puntuado)

S17.01:	Rizo con Tonel integrado en los 90° de la cuspide	4
S17.02:	Medio 8 cubano invertido con dos ¼ de tonel subiendo	2
S17.03:	Vuelo a cuchillo y contra cuchillo	5
S17.04:	Immelmann con Tonel	2
S17.05:	8 cubano invertido con dos ¼ de tonel consecutivos	4
S17.06:	Medio Rizo cuadrado en la esquina	2
S17.07:	Figura 9 con tonel	3
S17.08:	Humpty Bump tira-empuja-tira con ½ Tonel bajando	3
S17.09:	Subida a 45° con 4/8 de Tonel	3
S17.10:	Medio Rizo	1
S17.11:	Combinacion de Toneles, ½ Tonel lento y 2/4 de Tonel en sentido contrario	5
S17.12:	Humpty Bumb Tira-Tira-Tira con ½ Tonel bajando	3
S17.13:	Triangulo con tonel completo	3

Aterrizaje (no valorado, no puntuado)

Total K 40

Para descripción de las figuras, notas de valoración, y tabla de figuras, ver Anexo 5X.

SCHEDULE of MANOEUVRES F3S 2016

