



FEDERACIÓN AÉREA MADRILEÑA

COMISIÓN TÉCNICA DE AEROMODELISMO

SUBCOMISIÓN TÉCNICA DE ACROBACIA F3A

REGLAMENTO ACROBACIA F3 1X1 – LIGA 2010/2011

SINTESIS DE LA ESPECIALIDAD

La disciplina denominada F3 1X1 consiste en la práctica de tablas de acrobacia de complejidad media con aeromodelos equipados de motor eléctrico sin sobrepasar el metro, ni en longitud ni envergadura.

Las menores dimensiones y reducido peso de los aeromodelos, permiten la práctica de la disciplina de acrobacia en espacios notablemente más reducidos que aquellos necesarios para la práctica con modelos mayores y más pesados característicos de la F3A pura, convirtiéndose así en una forma de iniciación e introducción para la práctica de la acrobacia.

1INTRODUCCIÓN

El presente reglamento tiene por objeto definir las normas específicas que regularán la liga FAM de F3 1x1 durante el período 2010-2011

Este documento se complementa con el de las Reglas Generales de las Competiciones FAM.

1.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROMODELOS

Para la práctica de esta disciplina se podrá utilizar cualquier avión de radio control de propulsión eléctrica que no sobrepase las siguientes dimensiones y peso:

Envergadura: Igual o inferior a 1000 mm

Longitud: Igual o inferior a 1000 mm

Peso en orden de vuelo: Igual o inferior a 950 gr

Para considerar desviaciones menores, se admitirá una tolerancia de + 5% en estos valores.

1.2 CATEGORIAS

Existirán dos categorías: B y C con niveles de complejidad decrecientes.

La clasificación final en la liga será independiente para cada categoría

La categoría en la que un piloto se inscriba en la primera prueba en la que participe deberá de conservarse en el resto de las pruebas de la liga.



Los participantes en una categoría durante la liga de un año no podrán participar en las ligas en años sucesivos en categorías inferiores. En caso de participar en alguna prueba en dichas categorías, sus resultados no serán computables a efectos de la liga.

1.3 DESARROLLO DE LA LIGA Y PUNTUACIÓN

La liga se desarrollará mediante la participación en las pruebas convocadas en el calendario de la FAM para el año correspondiente.

2. DESARROLLO DE UNA PRUEBA

2.2 MANGAS y DESARROLLO DE LAS MISMAS

2.2.1. ORDEN DE VUELO

Una vez finalizada la reunión informativa de comienzo, la dirección de la prueba decidirá que categoría comienza en primer lugar. Se determinará por sorteo el piloto de cada categoría que comenzará la prueba. A partir del mismo, la secuencia de participación de los pilotos seguirá el orden de inscripción relativo a cada categoría. **Este orden podrá ser alterado por la organización de la prueba con el objeto de evitar coincidencia o proximidad peligrosa de frecuencias (frecuencias colaterales), entre un piloto y los dos siguientes.**

2.2.2 NÚMERO DE MANGAS

Se realizarán el máximo número de mangas posibles en función del número de pilotos inscritos y del tiempo disponible. Se intentará como mínimo realizar al menos 2 mangas por categoría.

2.2.3 DESARROLLO DE UNA MANGA

A fin de agilizar el concurso siempre estarán preparados para iniciar su vuelo los dos siguientes participantes del que esta realizando el vuelo. La organización dispondrá un lugar situado entre la zona de boxes y la pista de vuelo, que será ocupado por el piloto siguiente al que haya recientemente despegado, juntamente con su mecánico y aeromodelo.

Tras la autorización de despegue del Juez principal, el piloto despegará y evolucionará su aeromodelo realizando la tabla correspondiente a la categoría en la que participe. Las tablas de las tres categorías están descritas en los correspondientes anexos.

Cada participante podrá contar con un mecánico/ayudante que le ayude tanto a la puesta en marcha del modelo como durante el vuelo para la ejecución de la tabla.

2.2.4 PUNTUACIÓN OBTENIDA EN UNA MANGA

La puntuación obtenida en una manga será la determinada por los jueces siguiendo el criterio de puntuación descrito en el anexo 3, y aplicando los coeficientes indicados.

2.3 CLASIFICACIÓN EN UNA PRUEBA

La puntuación obtenida en una prueba será la suma de las parcialmente obtenidas en cada una de las mangas.

Los criterios de puntuación en la liga están descritos en el documento de reglas generales.



2.4 JUECES Y DIRECTOR DE LA PRUEBA

Por norma general en cada prueba existirán al menos dos jueces homologados por la FAM encargados de la puntuación.

En el caso de que por cualquier circunstancia no se pudiera contar con dichos jueces se seguirá el siguiente criterio:

- La categoría C será puntuada por los 3 pilotos presentes de la categoría B que ocupen los primeros puestos en la clasificación de la liga actual, o los mejor posicionados en la liga del año anterior, en caso de que se trate de la primera prueba.
- La categoría B será puntuada por los 5 pilotos presentes de la misma categoría que ocupen los primeros puestos en la clasificación de la liga actual, o los mejor posicionados en la liga del año anterior, en caso de que se trate de la primera prueba.

De las tablas de puntuación, será eliminadas para cada una de las figuras la puntuación mayor y menor, utilizándose la tres restantes.

Será responsabilidad de los jueces la puntuación de los pilotos siguiendo los criterios de puntuación habituales para esta disciplina y que serán informados en la reunión previa con los pilotos.

Las decisiones de los jueces serán inapelables y no podrán ser cambiadas en ningún caso, incluyendo a los propios jueces, los cuales una vez puntuado el vuelo de un piloto y entregada la puntuación tampoco la podrán cambiar, salvo error manifiesto en operaciones básicas aritméticas (errores en suma, etc)

Nadie de la organización o pilotos podrán hacer indicaciones a los jueces

Las funciones del director de la organización vienen definidas en todos los puntos anteriores, sus decisiones en cuanto a la prueba e interpretación del presente reglamento no son discutibles por los pilotos. En ningún caso es función del director de prueba el cambio de las puntuaciones de jueces ni realizar indicaciones a estos.

2.5 SEGURIDAD

Los pilotos deberán situarse en el lugar determinado por los jueces y no se podrá abandonar éste durante toda la realización de la manga.

El vuelo siempre se realizara frente al piloto y este deberá darle la espalda siempre a los jueces y al publico.

Todos los pilotos serán informados de la situación exacta de la línea de pilotos y publico.

El piloto que sobrepase con su avión la línea de pilotos una vez, será amonestado verbalmente y en la segunda los jueces le ordenaran abandonar la evolución y proceder al aterrizaje.

La organización de la prueba realizará un control total de las emisoras y frecuencias utilizadas en todo momento, asegurando que en el orden de ejecución establecido no existan tres pilotos consecutivos con la misma frecuencia o frecuencias colaterales que pudieran interferir, con el objeto de poder entregar las emisoras con la suficiente antelación para agilizar la prueba.

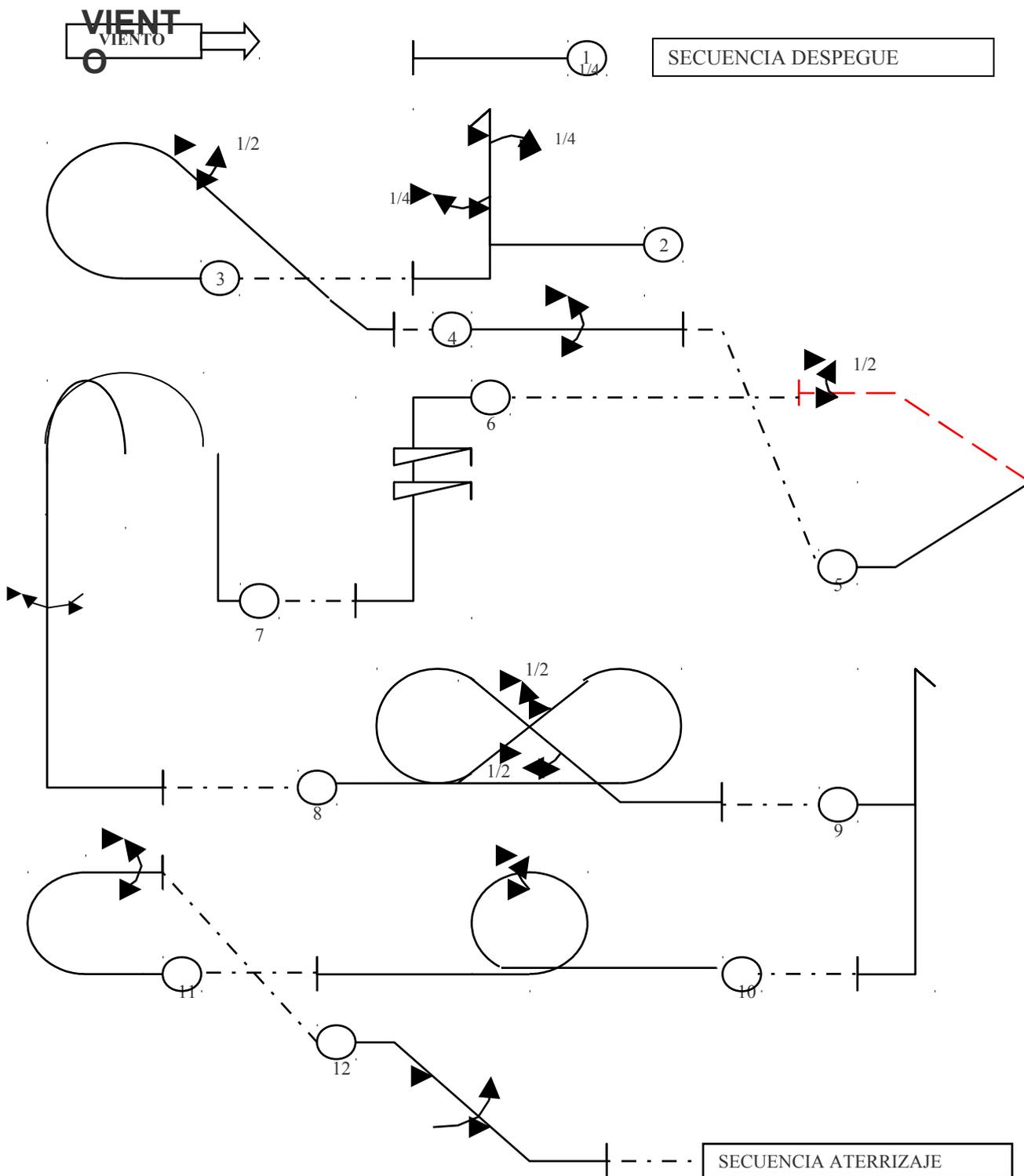
ANEXO 1

TABLA CATEGORÍA "C"

LIGA FAM 2010/2011 CATEGORÍA "C"		
Número	Descripción	Factor K
1	Secuencia de Despegue	1
2	Caída de Ala con $\frac{1}{4}$ Tonel Subiendo y $\frac{1}{4}$ Tonel Bajando	4
3	Medio Ocho Cubano positivo (270° rizo interior seguido de bajada a 45° con medio tonel en el centro del tramo)	2
4	1 Tonel lento	3
5	Medio Rombo, (subida 45° positivo + subida 45° negativo, salida con medio tonel). Salida positiva	2
6	2 vueltas de Barrena. Salida positiva	2
7	Humpty Bump, con $\frac{1}{2}$ tonel bajando, salida positiva	2
8	Ocho Cubano	3
9	Caída de Ala	2
10	Rizo, con un tonel en el azimut	3
11	Immelman	2
12	Tonel descendente a 45°	3
13	Aterrizaje	1



TABLA CATEGORÍA “C”



ANEXO 2

TABLA CATEGORÍA B

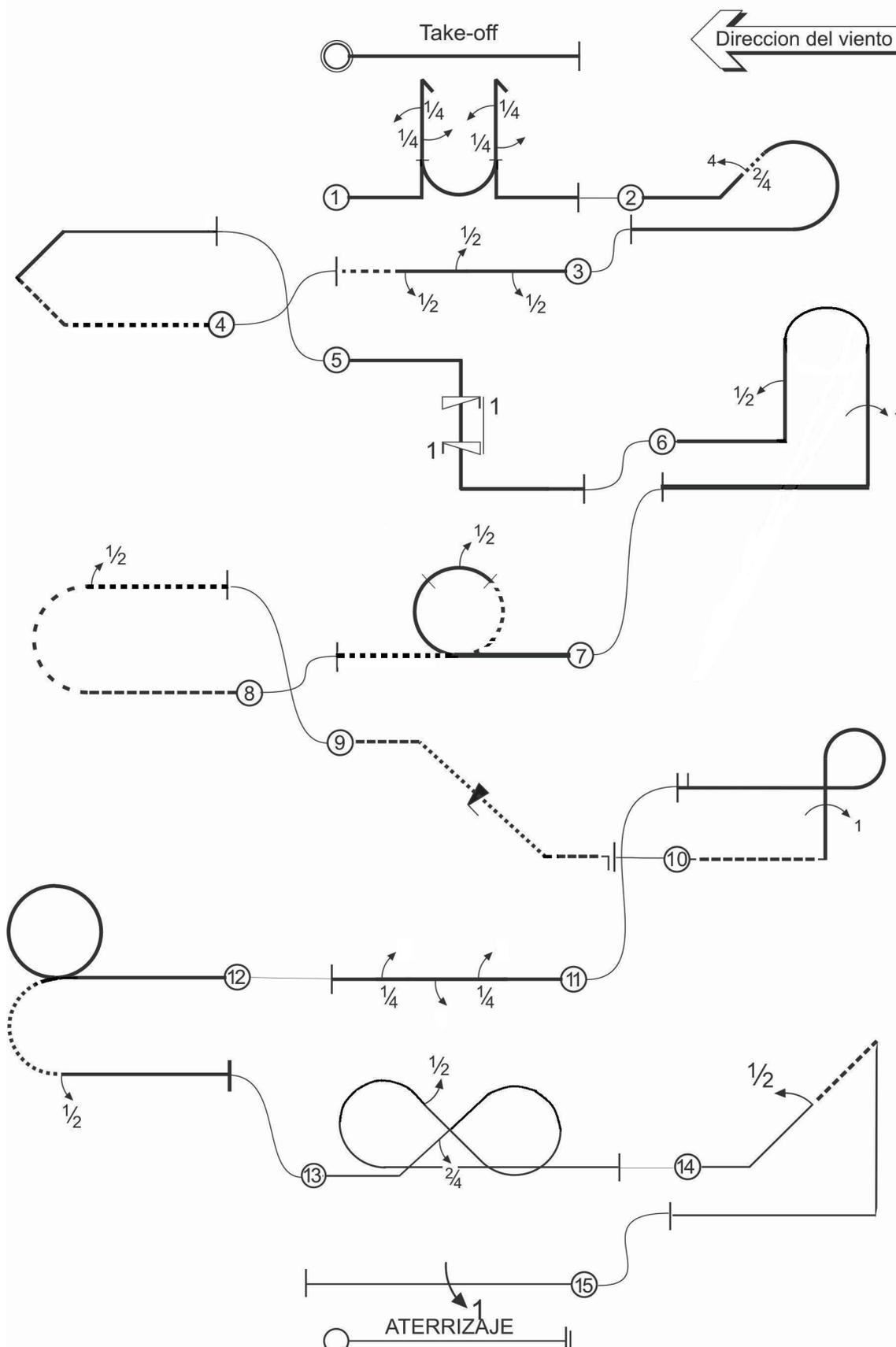
LIGA FAM 2010/2011 CATEGORÍA B		
Número	Descripción	Factor K
	Despegue, no puntuable	-
1	Figura M: $\frac{1}{4}$ de tonel subiendo, caída de ala, $\frac{1}{4}$ de tonel bajando, salida positiva para realizar medio rizo positivo, segunda subida igual que la primera, salida positiva.	4
2	Medio ocho cubano, con $\frac{2}{4}$ de tonel subiendo, salida positiva.	3
3	Tres medios toneles opuestos, salida negativa.	4
4	Medio Rombo cuadrado, salida positiva.	2
5	Dos vueltas de barrena opuestas. Salida positiva.	3
6	Humpty Bump, con $\frac{1}{2}$ tonel subiendo y un tonel bajando, salida positiva.	3
7	Rizo, con $\frac{1}{2}$ tonel integrado en los 120° superiores, salida negativa.	5
8	Medio Rizo con $\frac{1}{2}$ tonel en la parte superior, salida negativa.	2
9	Bajada a 45° con un Snap roll negativo, salida negativa.	5
10	Figura 9. Tonel completo subiendo, salida positiva.	2
11	Cuchillos opuestos, salida positiva	5
12	Figura 8. Rizo interior, con $\frac{1}{2}$ rizo abajo, con $\frac{1}{2}$ tonel a la salida, salida positiva.	3
13	Ocho cubano con $\frac{2}{4}$ sobre la primera línea ascendente y $\frac{1}{2}$ tonel en la segunda línea ascendente, salida positiva.	4
14	Triángulo con $\frac{1}{2}$ tonel subiendo, salida positiva.	3



15	Tonel lento.	3
	Aterrizaje, no puntuable	-

TABLA CATEGORÍA “B”

Tabla F3A>B (2010 / 2011)





ANEXO 3

Deliberadamente en blanco



ANEXO 4

CRITERIOS DE PUNTUACIÓN

Cada juez puntuará cada figura entre 0 y 10 puntos, atendiendo a criterios de precisión en la ejecución y posicionamiento respecto a la ventana de vuelo. Las puntuaciones de las figuras de despegue y aterrizaje se puntuarán únicamente con 0 o 10.

Se valorará tratando de equilibrar modelos de mayor envergadura y potencia, con modelos de iniciación avanzada. Los jueces premiarán sobre todo:

- 1.- MANTENIMIENTO TANTO DEL CUADRO COMO LA LINEA DE VUELO. TRAMOS DE ENTRADA Y SALIDA EN TODAS LAS FIGURAS A LA MISMA ALTURA.
- 2.- CENTRADO Y GEOMETRIA DE LAS FIGURAS RESPECTO AL CUADRADO DE VUELO MARCADO.
- 3.- CONJUNTO, RITMO Y ELEGANCIA EN LA EJECUCIÓN.
- 4.- VELOCIDAD DE VUELO CONSTANTE. ELEGANTE Y ARMONIOSA EJECUCIÓN DE LA TABLA EN GENERAL. SIN PRISAS. NO USAR EL MOTOR A TODO GAS EN TRAMOS RECTOS NIVELADOS O DE BAJADA DONDE NO SE NECESITA POTENCIA.
- 5.- LOS REDIOS DE GIRO EN LA ENTRADA, SALIDA Y EJECUCIÓN DE GIROS O RIZOS, DEBEN SER LOS MISMOS PARA TODA LA FIGURA.

El tamaño y amplitud de las figuras, así como la distancia de vuelo, deberá de ser coherente con la potencia y envergadura del modelo, no siendo un punto principal a tener en cuenta por los Jueces.

Para la tabla promocional se seguirán los criterios de penalizaciones indicados.

La puntuación de la manga será la suma de las puntuaciones otorgadas a cada figura por cada uno de los jueces, aplicando el factor K correspondiente.

Para registrar las puntuaciones se utilizarán las hojas proporcionadas por la organización a los jueces.

Sobre cualquier duda que surja respecto a la interpretación del reglamento, ejecución de la tabla o de alguna figura en concreto, o para cualquier comentario que quieras, puedes ponerte en contacto con:

Francisco José Sánchez Email: fransromero@telefonica.net