
CLASE: PLANEADORES R/C

CATEGORIA: PLANEADORES LANZADOS A MANO - DLG - (PROVISIONAL)

FECHA DE VIGENCIA: 01/02/2016

PLANEADORES LANZADOS A MANO – DLG

Objetivos: Promocionar la competencia de planeadores radiocontrolados categoría internacional F3K (multiprueba), a un nivel de competencia introductorio y menos exigente para quienes quieran incursionar en el ámbito de las competencias nacionales. La dinámica del concurso hace de esta categoría una actividad muy atractiva y con un adecuado nivel de tecnicismo y exigencia. La intención es que en un futuro los competidores puedan migrar sin mayores dificultades a la clase FAI F3K internacional. En tal sentido, no se intentará hacer modificaciones que atenten contra el espíritu de la clase FAI que motiva este reglamento simplificado.

Se incluyen al final los ANEXOS A (particularidades) y B (pruebas), tendientes a salvar las dudas más frecuentes para los participantes que se inician.

1 - GENERALIDADES:

Este evento consiste en una competencia de planeadores RC, que serán lanzados manualmente para iniciar el vuelo y deberán cumplir 3 (tres) pruebas o tareas específicas. En principio el concurso debe constar con un mínimo de 5 (cinco) rondas, no obstante el organizador podrá decidir al inicio del certamen, que se realicen mas rondas. El organizador también puede decidir, con anuencia de los pilotos en unanimidad, si las condiciones climáticas u otra contingencia lo motiva, que sean consideradas suficientes y válidas las rondas realizadas siempre que sean más de 3. En ningún caso se podrá tener como un concurso válido uno de menos de 3 (tres) rondas.

En principio, el organizador debe proporcionar un número suficiente de cronometristas oficiales, entrenados para permitir los vuelos simultáneos en todo momento. Si esto no es posible, el organizador puede pedir a los competidores que no estén participando en el vuelo que ayuden a los demás competidores operando como cronometristas oficiales.

Los pilotos podrán contar con un ayudante personal durante el concurso. Éste podrá asistir al piloto de manera verbal con indicaciones durante el vuelo y podrá recuperar el planeador solo si el mismo hubiera caído fuera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje.

En ningún caso el piloto puede ceder los mandos del planeador al ayudante ni a otra persona durante un vuelo oficial. En caso de que esto suceda, el vuelo será considerado nulo. El ayudante personal y el cronometrista oficial deberán estar cerca del competidor durante el tiempo de trabajo y evitar los gritos o comentarios verbales que molesten a otros competidores (esto puede motivar quejas o promover sanciones a criterio del Director).

NOTA: Los pilotos con alguna discapacidad (debidamente justificada ante el organizador) y los competidores de menos de 1,5m de altura, podrán contar con un ayudante personal para el lanzamiento y la recuperación (captura) de su modelo. En ambos casos, el ayudante remolcador deberá tocar el hombro del piloto antes de efectuar cada lanzamiento y ambos permanecerán dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje durante los lanzamientos y/ aterrizajes.

Todas las personas que no estén afectadas directamente a un tiempo de trabajo (pilotos, sus ayudantes declarados, cronometristas o el propio Director de Concurso), deberán posicionarse fuera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje durante los tiempos de trabajo oficiales.

El competidor y su ayudante personal tienen permitido leer sus resultados obtenidos durante el tiempo de trabajo, pero después del final del tiempo de trabajo el competidor y el cronometrista deberán firmar en conformidad los resultados de la ronda. Si el resultado no está firmado por el competidor, la puntuación de esa ronda será de 0 puntos.

El organizador deberá proporcionar una mesa de guarda para los transmisores en la que todos los transmisores de radio se mantendrán en custodia mientras no estén en uso durante las rondas correspondientes (incluidos sus tiempos de preparación).

2 - DEFINICIÓN DE MODELO DE PLANEADOR:

Los modelos son planeadores (sin ningún tipo de propulsión) con las siguientes limitaciones:

- Max Envergadura. 1500 mm de extremo a extremo, incluyendo el gancho de lanzamiento.
- Peso máximo: 600 grs (0,6 kg). Esto incluye los lastres que se estén utilizando, y puede ser auditado por el Director de Concurso en cualquier momento de la competencia.
- Radio de la nariz, min. 5 mm en todas las orientaciones (ver definición FAI de nariz F3B para la técnica de medición).

El modelo de avión deberá ser lanzado con la mano y será controlado por un único equipo de radiotransmisión actuante sobre un ilimitado número de superficies móviles.

No se permite el uso de giroscopios y variómetros a bordo del modelo, y no se permitirá ningún sistema de telemetría que aporte otros datos al piloto, excepto sólo el dato de la potencia de señal del receptor y la tensión de la batería de abordo (y solo con el fines de aumentar la seguridad en el concurso y evitar la pérdida de control).

El modelo de planeador se puede equipar con agujeros, clavijas o apéndices que permitan una mejor toma/agarre del modelo con la mano durante el lanzamiento. Las clavijas deberán ser rígidas y seguirán siendo una parte firme del modelo dentro de la envergadura. En ningún caso serán extensibles ni retráctiles. No se permitirá ningún dispositivo que no continúe siendo una parte constituyente del modelo durante y después del lanzamiento. De la misma manera, si el modelo pierde alguna parte durante el vuelo, ese vuelo se puntuará CERO. En caso de que se desprenda alguna parte del modelo solo por causa del aterrizaje o impacto contra el terreno (referencia pto. 6), el vuelo se considerará válido y se computará el tiempo.

El competidor puede cambiar sus modelos de planeador (o intercambiar sus partes) en cualquier momento, siempre y cuando el modelo resultante a presentar en cada vuelo esté de acuerdo con las definiciones de planeador, y sea operado en la frecuencia asignada. Serán permitidos hasta 2 (dos) modelos de aviones por cada competidor.

El organizador deberá marcar de manera permanente (al menos durante el concurso) a los dos modelos presentados y toda parte intercambiable de éstos, de manera de identificarlas.

Durante un tiempo de trabajo dado, el competidor podrá intercambiar sus modelos aprobados, sólo si ambos modelos están dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje. Para poder efectuar el recambio de un modelo, dentro de un tiempo de trabajo dado, ambos modelos deberán estar dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje antes de efectuar el lanzamiento siguiente.

Cualquier modificación en la incorporación/extracción de lastres podrá ser realizada dentro o fuera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje y en cualquier momento del tiempo de trabajo, incluso entre vuelos. De cualquier manera, todos los lastres extraíbles o fijos deberán estar DENTRO del volumen del modelo y serán fijadas de manera suficientemente rígida y segura. El director del concurso tomará la responsabilidad de evaluar la correcta fijación de los lastres, atendiendo prioritariamente a la seguridad del concurso.

Si por alguna eventualidad un modelo debe ser recuperado fuera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje durante el tiempo de trabajo, será el ayudante personal el único autorizado para hacerlo, además del propio piloto. En caso de que se requiera otras ayudas para la recuperación de un modelo, se invalidará a partir de ese momento todos los vuelos siguientes en ese tiempo de trabajo. Dicho de otra manera: Si un piloto o su ayudante personal

reciben ayudas de otras personas para recuperar un modelo, este piloto no podrá volver volar dentro de este tiempo de trabajo.

Cada competidor debe proporcionar un mínimo de dos frecuencias en que puede operar su modelo de avión y el organizador podrá asignar cualquiera de estas frecuencias al competidor durante la duración del concurso. (no aplicable a las frecuencias en 2,4Ghz).

La limitación del reglamento FAI referente al constructor del modelo de avión, no es aplicable a la clase F3K. Esto quiere decir que el piloto puede presentar modelos construidos o armados por otros.

3 - DEFINICIÓN DE CAMPO DE VUELO (la cancha de lanzamiento/aterrizaje):

El campo de vuelo debe ser razonablemente nivelado como para evitar los efectos de corrientes dinámicas por alturas. También será lo suficientemente grande como para permitir que varios modelos puedan volar de forma simultánea. El organizador, previo al inicio de la competencia, dará indicaciones precisas en cuanto a la definición de la cancha de lanzamiento/aterrizaje, que a partir de ese momento estará demarcada y será inamovible. TODOS los aterrizajes y despegues serán realizados dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje. La línea de frontera que limita esta área definirá también las zonas de permisos para la asistencia de recuperación por parte del ayudante personal, tal como se describió anteriormente.

Durante el vuelo del planeador, el piloto y su ayudante pueden entrar y salir ilimitadamente de la frontera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje, pero cualquier lanzamiento aterrizaje fuera de esta zona generará un vuelo nulo (cero puntos).

La cancha de lanzamiento/aterrizaje debe ser lo suficientemente grande, de modo que cada competidor tenga un espacio adecuado para realizar sus movimientos para el lanzamiento y recuperación del modelo. Por lo menos 30m de distancia a cualquier persona en la dirección del despegue. Como sugerencia, se estiman apropiados unos 900m² por competidor, es decir, un cuadrado de 30m por 30m. Esto resultaría en un campo de alrededor de 100m por 54m para un concurso de 6 competidores por grupo; o de 120m por 60m para 8 competidores por grupo, etc.

También se recomienda que, de ser un campo con una longitud mayor que otra, ese lado más largo esté coincidentemente perpendicular al viento predominante.

4 - SEGURIDAD Y COLISIONES EN VUELO:

Con el fin de garantizar el más alto nivel de seguridad, se tratará de evitar cualquier contacto entre un modelo de vuelo y una persona, ya sea en la cancha de lanzamiento/aterrizaje o fuera de ella (a excepción, claro está, del propio competidor con su modelo).

Si ocurre un contacto de un modelo en vuelo, ya sea dentro del tiempo de trabajo o la preparación, el director del concurso asignará una penalización de 100 puntos en la puntuación total del competidor.

Para los pilotos con alguna discapacidad, quedará permitido que su ayudante pueda tocar el modelo durante el lanzamiento y el aterrizaje.

En los casos de colisiones de dos o más modelos en el aire, no se prevén vuelos de reflight o sanciones para los involucrados. Este caso quedará a criterio del Director de concurso, que con su evaluación de lo ocurrido determinará el resultado. A priori, la colisión de modelos en vuelo ocasionará un puntaje CERO para todos los pilotos involucrados. Incluso será así si los modelos colisionaran fuera de la proyección vertical de la cancha de lanzamiento/aterrizaje.

5 - CONDICIONES AMBIENTALES:

El desarrollo del concurso será posible hasta una velocidad máxima del viento de 32km/h (9m/s). El concurso deberá ser interrumpido (o el inicio diferido) por el Director del Concurso si el viento resulta más fuerte, o si continua hasta imposibilitar el normal desarrollo en condiciones diurnas.

La velocidad límite de 32km/h se deberá medir a dos metros del suelo y en medio de la cancha de lanzamiento/aterrizaje determinada durante al menos un minuto.

El director del concurso deberá considerar la interrupción del mismo en caso de lluvia.

6 - DEFINICIÓN DE ATERRIZAJE:

Se considera aterrizaje del modelo, válido o no, (y con ello el final de un vuelo) cuando:

- a- El modelo de planeador llega a un detenerse en cualquier lugar físico, ó
- b- el competidor toca el modelo por primera vez con la mano o cualquier parte de su cuerpo (o si el competidor tiene alguna discapacidad y ha definido un ayudante, esto aplicará también para ese ayudante de remolque que fuera quien comenzó el vuelo).

Además, para que un aterrizaje (como se definió anteriormente) se considere válido y acredite puntaje deberá comprobarse que:

- a- Al menos una parte del modelo de planeador toca la cancha de lanzamiento/aterrizaje, ó
- b- el competidor (o su ayudante personal) toca el modelo por primera vez, mientras éste está parado en el suelo con AMBOS PIES dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje.

7 - TIEMPO DE VUELO:

El tiempo de vuelo comienza en el momento en que el planeador deja de tener contacto con las manos del lanzador (sea el competidor o su ayudante de remolque) y culmina cuando tiene lugar un aterrizaje válido, o cuando el tiempo de trabajo expira.

El tiempo de vuelo solo será considerado tiempo oficial si se cumple que:

- a- El lanzamiento ocurre desde el interior de la cancha de lanzamiento/aterrizaje y el aterrizaje es válido según la definición anterior.
- b- El lanzamiento ocurre dentro del tiempo de trabajo de la tarea.

Esto significa, que cualquier vuelo que se inicie antes del comienzo del trabajo (señal acústica) será anotado con tiempo cero (vuelo nulo).

En ninguna de las tareas definidas por este reglamento puede resultar que un tiempo de vuelo sea mayor que el tiempo de trabajo establecido para esa tarea.

8 - INDICACIONES LOCALES:

El director de la competencia o el organizador pueden introducir indicaciones particulares (locales). Las indicaciones locales atenderán al caso de limitaciones vinculadas con las zonas de vuelo, cuestiones relativas a los problemas o requerimientos de seguridad del lugar, etc. En ningún caso se harán indicaciones que generen cambios en las tareas definidas por el presente reglamento.

El organizador o director del concurso pueden definir ciertas zonas de seguridad como zonas de no sobrevuelo (en cualquier altitud), o zonas de no aterrizaje.

Serán asignados 100 puntos de sanción al competidor en caso de que:

- Aterrice su modelo dentro de las zonas de seguridad o toque objetos ubicados en esas zonas, como por ejemplo coches o edificios.
- Su modelo sobrevuele por debajo de los 3 metros en las zonas de seguridad.

Si un competidor volara su modelo por encima de los 3 metros de un espacio aéreo que se identificó como prohibido, le será dada una primera advertencia y el competidor deberá regresar inmediatamente su modelo, o alejarlo de la zona de seguridad, tan rápido como le sea posible y en el camino más corto. Si en el mismo vuelo, o en otro siguiente, el modelo vuelve a incurrir en el espacio aéreo restringido, el director del concurso deberá asignar 100 puntos sanción al competidor.

9 - DEFINICION DE UNA RONDA:

El concurso está organizado en rondas. En cada una de estas rondas se le asigna a un competidor un tiempo definido por la tarea específica a realizar. El inicio y el final del tiempo de trabajo se anunciarán con un dispositivo acústico. Los competidores estarán dispuestos en el menor número posible de grupos (Se realizarán grupos tan numerosos como permita la cancha de lanzamiento/aterrizaje). Un grupo estará constituido por un número de cinco o más competidores.

Se tomarán resultados normalizados dentro de cada grupo, y el puntaje máximo será de 1000 puntos para el ganador de ese grupo. El resultado de una tarea se mide en segundos.

Con lo cual, las puntuaciones *NORMALIZADAS* de cada competidor dentro de un grupo se calcula utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Puntos NORMALIZADOS} = \frac{\text{Tiempo del competidor}}{\text{Tiempo del mejor competidor de ese grupo}} * 1000$$

En cada ronda, los competidores reciben al menos 5 minutos de tiempo de preparación. Este tiempo de preparación debería iniciarse 3 minutos antes del final del tiempo de trabajo del grupo anterior (o al principio del último vuelo de la tarea E - "todos arriba, ultimo abajo", con el fin de ahorrar tiempo).

Después del tiempo de trabajo del grupo anterior, (incluyendo 30 segundos de ventana para aterrizaje del último), los competidores que vuelan en el siguiente grupo recibirán al menos 2 minutos de tiempo de preparación. Durante este tiempo, se podrán realizar todas las pruebas de vuelo que los competidores requieran, dentro de la cancha de lanzamiento/aterrizaje, según estimen necesario para la comprobación de su radio y el ajuste deseado sus modelos.

Los demás competidores que no vuelan en este siguiente grupo, no podrán hacer uso del tiempo de preparación para sus pruebas ni están autorizados a realizar vuelos de prueba, dentro ni fuera de la cancha de lanzamiento/aterrizaje.

Un competidor recibirá 100 puntos de penalización si:

- a- Hace un lanzamiento o vuelo fuera del tiempo de trabajo y preparación,
- b- Hace un lanzamiento o vuelo de su modelo durante el tiempo de trabajo y preparación de un grupo en el que no está asignado para volar.

Al comienzo de un tiempo de preparación, los organizadores tendrán que llamar a los competidores que vuelan en el siguiente grupo. Se sugiere que los organizadores publiquen un cuadro o nómina de vuelos que defina las salidas de los grupos, y que se lo ubique en un lugar visible a todos los competidores, sus ayudante personales, y los cronometristas oficiales, para que éstos puedan alistarse antes y/o durante los tiempos de preparación correspondientes.

Cada competidor tendrá que respetar la culminación del tiempo de preparación, concluir con sus vuelos de testeo y estar listo para comenzar la prueba cuando el tiempo de trabajo del grupo comienza.

Los 5 últimos segundos antes del inicio del tiempo de trabajo tienen que ser anunciados por el director del concurso. El inicio y final del tiempo de trabajo quedará delimitado por el inicio de la señal acústica que se emita en tal caso.

Para dar un ejemplo, utilizando un tiempo de trabajo de 10 minutos, se tendrá:

- 3 minutos antes de que concluya el tiempo de trabajo del grupo anterior, se emite el llamado: "se llama a la preparación del siguiente grupo de competidores: XX, YY, ZZ, etc ... "
 - Inmediatamente culminado el tiempo de trabajo de ese grupo, más una ventana posterior de 30 segundos posteriores, se emite el aviso: "2 minutos de tiempo para vuelos de prueba, comienzan ahora", y se dá la señal sonora indicativa.
 - Luego, al 1:30 minutos, se emite el aviso: "30 segundos para que comience el tiempo de trabajo"
 - Luego, al 1:50 minutos, se emite el aviso: "10 segundos para que comience el tiempo de trabajo" Y luego la indicación regresiva: " su tiempo de trabajo comienza en 5, 4, 3, 2, 1, y señal de START"
- Luego, se dará la señal del medio tiempo de trabajo a los 5 minutos de tiempo de trabajo restante.
Luego, se dará la señal de los 2 minutos de tiempo de trabajo restante.
Luego, se dará la señal a los 30 segundos del tiempo restante.
Luego, se dará los avisos de forma regresiva: "el tiempo de trabajo culminará en: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 y señal de END". Además se indica: "Inician los 30 segundos de ventana para aterrizaje"
Luego, se dará los avisos de forma regresiva: "el tiempo de ventana de aterrizaje termina en: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 y señal de END".

10 - PUNTUACION FINAL:

Para obtener una puntuación final válida, se deberán haber completado al menos 3 rondas.

Si se ha decidido volar 5 o más rondas, se podrá realizar el descarte de la puntuación más baja al momento del cómputo. Si se hubiera decidido volar 9 o más rondas, se permitirá descartar dos puntuaciones más bajas.

En el caso de concursos de mayor número de rondas, se podrán hacer mas descartes aún, de acuerdo al criterio siguiente:

Completando 14 o más rondas; se podrá descartar las 3 puntuaciones más bajas.

Completando 19 o más rondas; se podrá descartar las 4 puntuaciones más bajas.

Completando 24 o más rondas; se podrá descartar las 5 puntuaciones más bajas.

Todos los puntos de sanciones que se hubieran impuesto se restarán de la puntuación final y después de haber efectuado los descartes (las sanciones se aplicarán directamente en el resultado final).

Los puntos de penalización deben incluirse en el listado de resultados aclarando la ronda en la cual se aplicaron. Los puntos de penalización se retienen aún cuando se anule el puntaje de la ronda en la cual se cometió la infracción.

Si el competidor reúne más de 300 puntos de penalización, se lo elimina de los resultados de la competencia.

En caso de empate, el mejor puntaje anulado define la tabla de posiciones. Si el empate persiste, el siguiente mejor puntaje anulado (en caso de haber volado el número suficiente de rondas) define la tabla. Si se ha recurrido a todos los puntajes anulados sin poder alcanzar una definición, los competidores correspondientes efectuarán un vuelo de desempate dedicado a la resolución de esta situación. En dicho caso, el jurado de la competencia definirá una tarea a desarrollar durante ese vuelo.

11 - DEFINICIÓN DE LAS TAREAS:

Las tareas a realizar en el día de vuelos, deben ser anunciadas por el director de concurso antes del comienzo del mismo. Dependiendo de las condiciones del tiempo y de la cantidad de concursantes, las tareas y el tiempo de trabajo de las mismas podrán modificarse según cada tarea lo admita, a criterio del director de concurso.

No se descontarán puntos en ningún caso, por volar más tiempo que el limitado por el tiempo de trabajo, o por volar mas allá del vuelo máximo definido por la prueba. De cualquier manera, todos los competidores deberán aterrizar dentro de la ventana de los 30 segundos después del final del tiempo de trabajo dado. (en caso de la tarea E "todos-arriba-ultimo-abajo" la obligatoriedad corre para los 30 seg. siguientes al tiempo máximo de 3 minutos desde la señal de inicio).

Si un modelo de planeador aterriza después de la ventana de 30 segundos, ese último vuelo se anotará con 0 puntos.

Las características de cada tarea se definen a continuación:

LISTA DE TAREAS:

11.1 - Tarea 1 (Todos arriba):

El número de lanzamientos a realizarse en esta tarea puede variar de 3 a 5 vuelos y el director de concurso anunciara antes del comienzo del mismo cuantos lanzamientos se realizaran.

Desarrollo: Todos los competidores del grupo deben lanzar sus modelos simultáneamente dentro de los primeros 3 segundos siguientes a la señal sonora que anuncia el comienzo del vuelo y que será indicado por el director del concurso.

El cronometrista de cada participante comenzará a tomar el tiempo en el instante en que el piloto suelta el modelo y no cuando se escucha la señal sonora que indica el comienzo del mismo. Si el piloto o su ayudante personal para esa tarea, sueltan el modelo después de los primeros 3 segundos de la señal que anuncia el comienzo del vuelo, ese vuelo puntúa cero (0).

El tiempo máximo a obtener por vuelo es de 180 segundos (3 minutos). Pasado ese tiempo de vuelo, los segundos posteriores no se tendrán en cuenta.

Al lograr el tiempo máximo de 180seg. los pilotos tendrán una ventana de 30s de tiempo para concretar el aterrizaje, de manera de acreditar el vuelo. De esta manera, un vuelo de más de 210s. (180 segundos de vuelo máximo + 30 segundos de ventana de aterrizaje) será declarado vuelo nulo, y no acredita puntos.

Luego de realizado el primer vuelo, se anotan los puntajes obtenidos por cada competidor, y se alistan al llamado del siguiente lanzamiento.

El tiempo de preparación entre cada lanzamiento se limita a 60 segundos (1 minuto) después de ocurrido el ultimo aterrizaje. En este tiempo los pilotos o ayudantes designados pueden recuperar los modelos, cambiar partes de los mismos o sus lastres, cambiar de modelos o reparar si fuera necesario.

La puntuación final de esta prueba es la suma de todos los vuelos realizados y normalizados, computados como validos.

Esta tarea no requiere de tiempo de trabajo.

Ejemplo:

Competidor A: 1er vuelo: 45s ; 2do vuelo: 50s ; 3er vuelo: 35s ; Total: 130s ; Normalizado: 812.50 puntos

Competidor B: 1er vuelo: 50s ; 2do vuelo: 50s ; 3er vuelo: 60s ; Total: 160s ; Normalizado: 1000 puntos

Competidor C: 1er vuelo: 30s ; 2do vuelo: 80s ; 3er vuelo: 40s ; Total: 150s ; Normalizado: 937.50 puntos

11.2 - Tarea 2 (ESCALERA. Tiempos crecientes en 15 segundos):

Dentro del tiempo de trabajo, cada competidor tendrá un número ilimitado de vuelos posibles en esta tarea. Si bien se puede iniciar el vuelo en cualquier momento, no se computarán los tiempos de vuelo que se prolonguen más allá del final del tiempo de trabajo.

Desarrollo: Primeramente, el competidor debe intentar concretar un primer vuelo de 30 segundos.

Una vez cumplido este tiempo de vuelo, el próximo vuelo se intentará lograr un incremento de 15 segundos, o sea un vuelo de 45 segundos totales. Como en el primer caso, podrá lanzar todas las veces necesarias hasta lograr o superar este tiempo.

Los vuelos subsiguientes intentarán cumplimentar los 7 tiempos objetivos, en el orden creciente: 30s (1er vuelo), 45s, 60s, 75s, 90s, 105s y 120s.

Como se indicó, el vuelo que no logre acreditar un tiempo objetivo, se descarta, y se intentará volar otra vez, hasta poder alcanzarlo. Los tiempos de vuelo en exceso a esos objetivos serán descartados, y se toma como puntaje el tiempo objetivo logrado.

La suma de todos los tiempos objetivos alcanzados será el puntaje final de esta tarea.

El tiempo de trabajo de esta tarea es de 10 minutos.

Ejemplo:

Primer vuelo: 32s. Como el tiempo a superar era de 30s, resulta válido el vuelo y se anotan 30 puntos y se incrementa a 45s el próximo tiempo objetivo.

Segundo vuelo: 38s, NO alcanza el objetivo y se anota cero (temporariamente).

Tercer vuelo: 42s, ídem anterior, se anota 0 temporariamente.

Cuarto vuelo: 47s, resulta vuelo válido y suma 45 puntos más. El próximo tiempo objetivo es de 60 segundos.

Quinto vuelo: 81s, resulta vuelo válido, suma otros 60 puntos.

Hasta el momento la cuenta parcial de la tarea es: 30s + 45s + 60s.

Si el piloto necesita más vuelos para alcanzar sus objetivos crecientes el único límite será el que da el tiempo de trabajo. En este caso el piloto tiene que realizar un próximo objetivo de 75s. Si hubiera demorado, y solo le restaran 62s de tiempo de trabajo, claramente no podrá sumar más puntos para esta tarea.

11.3 Tarea 3 (5 por 2):

Dentro del tiempo de trabajo, cada competidor tendrá un número ilimitado de vuelos posibles en esta tarea. El objetivo, sin embargo, es lograr realizar 5 vuelos de 2 minutos de duración. El tiempo de trabajo para esta tarea es de 10 minutos.

En la práctica, el objetivo resulta imposible por los segundos que se consumen en las sucesivas capturas y lanzamientos.

Para cada competidor, el puntaje final de esta prueba será la suma de sus 5 vuelos más largos, teniendo como valor máximo de cada vuelo 120s (2 minutos).

Los tiempos de vuelo en exceso a esos 120s. serán descartados, así como los tiempos de vuelo que se prolonguen más allá del final del tiempo de trabajo.

ANEXO A: - Particularidades

- a- La intención del presente reglamento es acercar la categoría de planeadores lanzados a mano a los competidores argentinos y también hacer promoción de la clase internacional F3K FAI. En ningún momento se intentará hacer modificaciones que atenten contra el espíritu de la clase FAI que motiva este reglamento simplificado. Ni en cuanto a la definición de las pruebas, ni en cuanto a la limitación de los planeadores aceptados, o su tipo de control.
- b- Respecto de la clase F3K, el presente reglamento excluye los vuelos de FLY-OFF.
- c- Se permitió incluir la figura de un ayudante para el lanzamiento a personas con demostrada discapacidad y también a aquellos competidores de menos de 1,5 m de altura. Además este ayudante podrá serlo durante toda la competencia (a diferencia del reglamento FAI). Esto apunta a poder incluir a todos aquellos que pudieran verse intimidados por la exigencia física que demanda esta actividad.
- c- A diferencia de la clase FAI, de acuerdo con este reglamento no se permiten presentar más de 2 modelos a la competencia.
- d- No hay un orden específico para las tareas, sin embargo se deberá fijar un orden al inicio del concurso y se sugiere publicar la asignación de los competidores según grupo, para evitar demoras y confusiones. Por ejemplo, puede iniciarse con la tarea 2, luego la 3, y luego culminar con la tarea 1, que generalmente resulta más estimulante al momento de la definición de resultados.

ANEXO B: - Pruebas / Tareas.

- **Prueba 1: Todos arriba**

Esta prueba es una de las más representativas de la clase FAI F3K. Sencillamente resulta un “duelo” en el que los participantes ponen a prueba su capacidad de leer las condiciones y aprovechar las ventajas atmosféricas, habiendo lanzado todos al mismo tiempo.

El Director da la señal de START y todos lanzan simultáneamente (justamente, se tienen 3 segundos para lanzar. Más de ese tiempo y el vuelo es cero). El cronómetro comienza cuando el piloto quita la mano del planeador y culmina a los 3 minutos de vuelo, o en el momento del aterrizaje, lo que ocurra primero.

En la misma prueba se harán 3 lanzamientos y se suman los puntajes (tiempos) obtenidos. Claramente, el objetivo es obtener 3 vuelos máximos de 180s cada uno.

- **Prueba 2: Escalera** - “Tiempos objetivo” con incrementos de tiempo de 15 segundos.

En esta prueba se tienen 7 “tiempos objetivo” a cumplir, en una secuencia definida, con incrementos de 15 segundos entre cada uno. Se debe cumplir un primer vuelo de 30 segundos, y luego cumplir vuelos de 45, 60, 75, 90, 105 y 120s.

No hay limitación del número de lanzamientos posibles. Cada piloto tiene que lograr un primer objetivo de 30 segundos o más para, recién entonces, poder intentar el objetivo siguiente de 45s etc. (o sea, si el primer vuelo logra 25 segundos, el piloto tendrá que volver a lanzar para lograr los primeros 30seg. obligatorios o más). El limitante es el tiempo de trabajo, de 10 minutos.

Si consideramos que la suma de los objetivos es 525 segundos, mientras que el tiempo de trabajo es de 600s, tenemos 75s restantes para aterrizar y lanzar 6 veces. Hay entonces poco margen de error para hacer la prueba completa, pero resulta suficiente para disimular algún error. Si un vuelo sale mal puede valer la pena aterrizar rápido para volver a lanzar. El entrenamiento tiene gran importancia en esta prueba, pero también la capacidad de detectar y seguir las buenas condiciones de ascendencia.

- **Prueba 3: "5 por 2"** - 5 veces 2 minutos o, en la práctica, los 5 vuelos más largos.

El tiempo de trabajo de esta prueba es 10 minutos. Durante ese tiempo, sin limitación en el número de lanzamientos, se contabilizan solo los 5 mejores vuelos, con tiempo máximo de vuelo de 120s (2 minutos). Los tiempos en exceso de esos 120s no se tienen en cuenta, y tampoco se tiene en cuenta el tiempo que exceda al final del tiempo de trabajo.

El puntaje máximo sería entonces 600 segundos (suma de 5 veces 120s) y resulta técnicamente imposible de alcanzar a causa del tiempo que siempre demandará la captura y los 4 siguientes lanzamientos, en el mejor de los casos. Claramente, aquí se trata de perder el mínimo tiempo y acercarse lo más posible a ese puntaje máximo ideal.

El competidor deberá evitar cualquier tiempo muerto con el planeador en el suelo y también cualquier segundo en exceso de los 2 minutos de cada vuelo. Es una prueba que pide gran precisión para los aterrizajes, en tiempos y ubicación espacial.

En el desarrollo normal de esta prueba los pilotos lanzan apenas se inicia el tiempo de trabajo, vuelan 2 minutos (lo más cercano posible a ese tiempo), recuperan los modelos en vuelo y lo lanzan nuevamente de inmediato. Resulta una prueba intensa y a su vez un gran entrenamiento.