



## **REGLAMENTO PARA CAMPEONATO ARGENTINO Y SELECCIÓN DE EQUIPOS NACIONALES**

### **PARA CATEGORÍAS F1A, B y C.**

#### **CAPÍTULO I: GENERALIDADES**

##### **OBJETIVO**

1. El presente reglamento tiene como objetivo establecer la forma en la cual se determinará al “Campeón Argentino” y al “Equipo Nacional”, determinando los plazos y procedimientos que deben realizarse en forma previa y durante los concursos.
2. Determina, además, las consideraciones que deben tenerse en cuenta por parte de la Organización de las diferentes fechas de selección, estableciendo algunos criterios a cumplirse por la/las instituciones que asuman este rol.
3. Las modificaciones que se realicen al presente reglamento deberán ser aprobadas y publicadas como mínimo con UN (1) año de anticipación y no deberán aplicarse en el medio de un proceso de Selección de Equipo, es decir que la Selección de Equipo para un mundial (aplica también para el caso de campeonatos regionales donde exista representación de un equipo nacional), deberá realizarse íntegramente bajo el mismo reglamento, a menos que los cambios a aplicarse sean de urgencia por cuestiones de seguridad, ruido o clarificación de las reglas establecidas.
4. En caso que el reglamento FAI modifique la cantidad de rondas previstas para una competencia, la FAA deberá actualizar el presente reglamento redefiniendo la cantidad de rondas establecidas, como así también el número máximo de vuelos permitidos con un mismo modelo, siempre respetando lo establecido en el párrafo precedente.

##### **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

5. La normativa aquí establecida es aplicativa a las categorías F1A, F1B y F1C al momento de determinar el Campeón Argentino y un Equipo Nacional. Es solo en estas categorías y en este ámbito donde se utilizará el sistema y las condiciones determinadas en este documento.



## REGLAMENTOS BASE

6. El Equipo Nacional tiene como propósito representar al país en competencias internacionales. Teniendo en cuenta que éste tipo de competencia ya han sido reglamentadas en el Código Deportivo FAI (Sporting Code Section 4 – Aeromodelling CIAM General Rules y Sporting Code Section 4 - F1 Free Flight), son estos documento los que en gran medida guiarán en lo referente a la selección del Equipo Nacional y organización de concursos selectivos, aplicándose las salvedades o excepciones que sean necesarias, siempre que las mismas estén orientadas a la búsqueda de mejorar la preparación del Equipo Nacional.

7. Las salvedades mencionadas anteriormente no pueden ir en contra de lo previamente establecido en el Código Deportivo FAI, sino que deben servir como complemento del mismo.

8. Asimismo, debe aclararse que existen otros documentos los cuales servirán como guía. Entre estos se puede nombrar al Estatuto de la Federación Argentina de Aerodelismo y al Código de Seguridad vigente, también emitido por la última institución mencionada.



## **CAPÍTULO II: DEFINICIONES**

### **DIRECTOR DE CONCURSO**

9. Es la máxima autoridad de la competencia. Con asesoramiento del Jurado FAA, será quien decida ante una situación no contemplada en el Código Deportivo FAI o en el presente reglamento. Será quien tenga la responsabilidad de decidir sobre la demora, interrupción o finalización de una Fecha de Selectivo.

10. Deberá estar presente al momento de realizarse el procesamiento de los modelos, el desarrollo del concurso y la verificación de los modelos, de forma tal que el equipo de procesamiento/verificación vea respaldadas sus decisiones.

### **JURADO FAA**

11. Estará compuesto por DOS (2) personas, que cuenten con la suficiente idoneidad reglamentaria y experiencia en competencias. Al igual que el Director de Concurso, deberá estar presente al momento de realizarse el procesamiento de los modelos, el desarrollo del concurso y la verificación de los modelos. Quien desarrolle esta tarea no puede ser participante inscripto en la categoría en la cual haya sido designado.

12. Será un órgano de consulta (No tiene poder de decisión propia) del Director del Concurso, quien velará por aclarar aquellas situaciones que ameriten ser discutidas o consensuadas, siempre buscando lograr resultados NO ARBITRARIOS.

13. Será, además, junto al Director de Concurso, quien controle que se cumplan las condiciones iniciales (Meteorológicas, Organizativas, etc) que la institución/ciones organizador/as de una fecha debe prever.

### **FECHA DE SELECTIVO**

14. Se entiende por Fecha de Selectivo a las competencias denominadas Concurso Nacional y a las competencias denominadas Ranking. Son los días programados para la realización de los diferentes concursos selectivos.

15. El concepto Fecha de Selectivo engloba necesariamente el concepto de Día de Reserva. Es decir que al momento de programar una Fecha de Selectivo, debe preverse la necesidad de contar con un/os Día/s de Pruebas Libres y programarse además el Día de Reserva correspondiente para esa fecha.



16. Las Fecha de Selectivo deben programarse y darse a conocer por el medio oficial que corresponda (Página web de la FAA; Circular de la FAA, etc.) por lo menos con SESENTA (60) días de anticipación a la realización de la misma.

17. Pueden tomar parte de una fecha de selectivo solamente aquellos competidores que estén asociados a alguna institución y ésta, a su vez, esté al día con sus obligaciones respecto a la FAA.

18. En caso del Concurso Nacional podrán participar extranjeros, no así en las fechas de ranking.

19. Las Fechas de Selectivo quedan exentas de cumplir con el requisito de tener la presencia y participación de por lo menos DOS (2) inscriptos en cada categoría como está expresado en el sitio web de la Federación Argentina de Aerodelismo en la sección Documentos – Normativas para la organización de concursos.

#### DIA DE RESERVA

20. Es el día posterior al día programado para la competencia. En este día pueden completarse las rondas que hayan quedado pendientes de días anteriores, definirse un FLY-OFF, realizarse las verificaciones que hayan quedado pendientes de días anteriores o hasta inclusive desarrollarse la totalidad de un Fecha de Selectivo. Debe asegurarse la presencia del Director del Concurso, el Jurado FAA y los cronometristas para este día.

#### FECHA ALTERNATIVA

21. Es establecida para el eventual caso que las condiciones climáticas o algún otro factor no permitieran la realización de la competencia en una Fecha de Selectivo programada o en el Día de Reserva programado para la misma Fecha. La Fecha Alternativa debe programarse cumpliendo las mismas condiciones que una Fecha de Selectivo.

22. Podrá intervenir de ésta Fecha de Selectivo cualquier competidor, sin importar que no se haya inscripto ni verificado en una Fecha de Selectivo que haya tenido que ser reprogramada, siempre y cuando cumpla con lo requerido por la Organización en la nueva programación.

23. Deben ser previstas por lo menos DOS (2) Fechas Alternativas por cada año, sin importar si está programado o no la realización de un Mundial. Estas fechas serán fijadas en el calendario de Fechas de Selectivo que se publique desde la FAA en el mes diciembre, para ser desarrolladas el año posterior.

24. No debe confundirse este concepto con el de Dia de Reserva.



### **CAPÍTULO III: FECHA DE SELECTIVO**

25. Las siguientes decisiones pueden aplicarse a cualquiera de las definiciones sobre las fechas enunciadas en el capítulo anterior. Serán tomadas por el Director de concurso, con asistencia del Jurado FAA.

#### **DEMORA**

26. Un concurso puede ser demorado cuando no estén dadas las condiciones que deben cumplirse para iniciar el mismo (climáticas, falta de cronometristas, falta de elementos de medición, etc.). Cuando las condiciones iniciales sean las óptimas para desarrollar con normalidad el concurso, se dará comienzo al mismo, aun cuando éstas condiciones se logren recién el Día de Reserva. En caso de que estas condiciones no sean alcanzadas aún en el Día de Reserva, la fecha deberá ser reprogramada para una Fecha Alternativa.

#### **INTERRUPCIÓN**

27. Un concurso puede ser interrumpido cuando el mismo haya comenzado y no puedan completarse la totalidad de las rondas programadas por diversos factores (climáticos, organizativos, etc.).

28. También se podrá interrumpir un concurso durante el desarrollo de una ronda, aun cuando la misma no haya sido completada por la totalidad de los competidores. En este caso, es atribución del Director de Concurso:

- a. Repetir la ronda. Los participantes que hayan realizado su vuelo deberán hacerlo nuevamente, obteniendo el tiempo de vuelo alcanzado luego del reinicio de la ronda.
- b. Completar la ronda. Una vez alcanzadas las condiciones óptimas para continuar con normalidad el concurso, aún cuando éstas condiciones se logren recién el Día de Reserva, manteniendo los tiempos de vuelo registrados hasta el momento de interrupción de la ronda y completando el tiempo de trabajo que restaba para finalizar la ronda.

29. Si en el Día de Reserva no se logran las condiciones óptimas para completar los vuelos programados, la fecha deberá ser reprogramada (se deberán volar nuevamente las SIETE (7) rondas) en una de las fechas alternativas previstas dentro del calendario de Selección.

#### **REPROGRAMACIÓN**

*REGLAMENTO PARA CAMPEONATO ARGENTINO Y SELECCIÓN DE EQUIPOS NACIONALES - F1A, B y C.*



30. Cuando las condiciones reinantes (climáticas, del campo, organizativas, etc) no permitan realizar la totalidad de las rondas programadas con el tiempo de vuelo máximo establecido por el reglamento FAI para cada ronda y/o no haya resultado un único ganador de la Fecha de Selectivo, la misma debe ser reprogramada íntegramente para una Fecha Alternativa prevista dentro del calendario de Selección.

### FECHA DESIERTA

31. Una Fecha de Selectivo será considerada Desierta si se presentara alguna de las siguientes situaciones:

- a. Al momento de programar una fecha, ésta no tenga participantes inscriptos.
- b. Los participantes inscriptos no hayan realizado el procesamiento de sus modelos (por lo tanto tampoco podrán realizar sus vuelos).
- c. Ningún participante inscripto haya completado el CINCUENTA POR CIENTO (50%) o más de la totalidad de rondas programadas (siempre que las condiciones organizativas, del campo y/o climáticas se encuentren según lo establecido en el reglamento FAI vigente).

32. Una Fecha Desierta no puede ser tomada por ningún participante como descarte. Asimismo, tampoco podrá ser reprogramada ya que la organización brindó las condiciones necesarias para que la fecha se desarrolle con total normalidad.

33. Para que una Fecha de Selectivo sea considerada para la sumatoria de puntos, la misma no puede haber sido declarada DESIERTA.

34. En aquellas categorías donde exista al menos una Fecha Desierta durante el proceso de selección, el equipo Nacional de la categoría en cuestión no será presentado en el Campeonato Mundial para el cual se estuviera realizando dicha selección.

35. Debe considerarse que con un participante que haya realizado el procesamiento de sus modelos, ya están dadas las condiciones para iniciar la Fecha de Selectivo, motivo por el cual el Director de Concurso, el Jurado FAA, los cronometristas y demás autoridades deben velar para que se realice la competencia con todas las exigencias que implica una Fecha de Selectivo.

### FINALIZACIÓN

*REGLAMENTO PARA CAMPEONATO ARGENTINO Y SELECCIÓN DE EQUIPOS NACIONALES - F1A, B y C.*



36. Una Fecha de Selectivo se dará por finalizada cuando se hayan completado la totalidad de las rondas programadas con el tiempo de vuelo máximo establecido para cada ronda y exista un único ganador realizando, si fuera necesario, los vuelos de FLY-OFF correspondientes.
37. Para que una Fecha de Selectivo sea considerada para la sumatoria de puntos, la misma no puede haber sido declarada DESIERTA.
38. De no poder concretarse la totalidad de las rondas programadas para una Fecha de Selectivo, la clasificación final de la misma no será computada para Selección de Equipo o Campeonato Argentino.
39. En caso de que el Concurso Nacional sea volado a menos rondas o el tiempo de vuelo no sea el máximo establecido para cada ronda, la clasificación final del Concurso Nacional será la obtenida al momento de la finalización, pero la misma no será computada como Fecha de Selectivo, por lo cual deberá reprogramarse en su totalidad en una de las Fechas Alternativas prevista dentro del calendario de Selección



## **CAPÍTULO IV: CANTIDAD DE CONCURSOS, MODELOS Y VUELOS**

### CANTIDAD DE CONCURSOS

40. En aquellos años en los que haya Campeonato Mundial (años impares) se programarán TRES (3) Fechas de Selectivo. Las mismas serán el Concurso Nacional más DOS (2) Fechas de Ranking. Se podrá descartar una sola Fecha de Selectivo (Concurso Nacional o Ranking).

41. En aquellos años en los que no haya Campeonato Mundial (años pares) se programarán CUATRO (4) Fechas de Selectivo. Las mismas serán el Concurso Nacional más TRES (3) Fechas de Ranking. Se podrá descartar una sola Fecha de Selectivo (Concurso Nacional o Ranking).

42. El participante que haya sido descalificado de un concurso, no podrá descartar el mismo. Necesariamente deberá descartar otra Fecha de Selectivo, correspondiéndole CERO (0) puntos en aquella fecha en la cual fue descalificado.

43. Si bien el Concurso Nacional puede descartarse, la participación en el mismo es obligatoria. Aquel competidor que descarte el Concurso Nacional como Fecha de Selectivo, seguirá participando por la integración del Equipo Nacional perdiendo la posibilidad de ser Campeón Argentino.



## CANTIDAD DE MODELOS Y VUELOS

44. Se deberán inscribir al menos DOS (2) modelos y como máximo CUATRO (4), realizando el procesamiento de los mismos en el día y horario previsto en el programa de la prueba. Para el Concurso Nacional se exceptúa la cantidad mínima de modelos a utilizar.
45. En el Concurso Nacional se exceptúa la cantidad máxima de vuelos con un mismo modelo.
46. La cantidad máxima de vuelos permitidos con un modelo se contabilizará de la siguiente manera:
- a. Hasta CUATRO (4) vuelos con misma identificación (número/letra) en cada una de sus partes componentes.
  - b. Habiendo utilizado al menos DOS (2) modelos completos diferentes en vuelo oficial (es decir el mismo número/letra en cada una de sus partes componentes), el competidor podrá utilizar un modelo que esté compuesto por parte/s de otro/s modelo/s. En este caso, a la/s nueva/s configuración/es se le permitirá realizar la cantidad de CUATRO (4) vuelos. Bajo ninguna circunstancia podrá superar el número de CUATRO (4) vuelos por modelo o configuración nueva realizada.
47. En todos los casos hay que considerar que un intento de vuelo comienza desde que el modelo es lanzado de la mano del competidor (F1B - F1C (motor explosión en marcha)) o su ayudante (F1A). Es decir que la sumatoria de vuelos realizados con cada modelo se computará desde ese momento (incluso en aquellos casos donde corresponda tiempo de vuelo CERO (0) por tratarse de intento/s fallido/s), debiendo sumarse UN (1) vuelo al modelo con el cual se registró el tiempo de vuelo oficial.
48. Para que sea válido el vuelo con un modelo que esté compuesto por parte/s de otro/s modelo/s, toda/s la/s parte/s componente/s deben haber sido procesada/s previamente.
49. Habiendo realizado el procesamiento de los modelos el día previsto por la organización, se podrá cambiar modelos perdidos o dañados hasta una (1) hora antes del inicio de la competencia en la forma y el modo estipulado por el reglamento FAI.
50. En caso de realizarse FLY-OFF, el mismo se podrá volar con cualquiera de los modelos que el participante haya procesado para la prueba, sin considerar la cantidad de vuelos realizados con los mismos.
51. Todas las Fechas de Selectivo deberán programarse a SIETE (7) rondas. Si las condiciones climáticas se presentan dentro de los límites estipulados en el reglamento FAI



vigente, la primera ronda deberá volarse a DOSCIENTOS CUARENTA (240) segundos como tiempo máximo de vuelo. Las rondas restantes deberán volarse a CIENTO OCHENTA (180) segundos como tiempo máximo de vuelo.

52. Si las condiciones climáticas se presentan de acuerdo a los límites estipulados en el reglamento FAI vigente, el Director de Concurso tiene la facultad de realizar otra ronda a DOSCIENTOS CUARENTA (240) segundos como tiempo máximo de vuelo. Antes de iniciar la ronda deberá anunciarse el tiempo máximo de vuelo para la misma y solo podrá concretarse en aquellas rondas cuando se espere que el viento y condición térmica sean mínimas.



## CAPÍTULO V: CLASIFICACIÓN

### CAMPEÓN ARGENTINO

53. El Campeón Argentino de cada categoría saldrá de la sumatoria de los resultados obtenidos en el Concurso Nacional más las Fechas de Ranking correspondientes al mismo año calendario, con el descarte de una Fecha de Ranking. La Copa de Campeón Argentino se entregará en el Concurso Nacional del año siguiente.

54. En caso de empates para definir el Campeón Argentino, se considerarán sumar el puntaje de la Fecha de Selectivo descartada el año en cuestión por cada competidor. De subsistir el empate, se considerarán la cantidad de primeros puestos, luego los segundos puestos, luego cantidad de FLY-OFF hasta poder lograr la definición.

### EMPATES PARA LA DEFINICIÓN DEL EQUIPO ARGENTINO

55. En caso de empates para definir el Equipo Argentino, se considerarán sumar los puntajes de las Fechas de Selectivo descartadas por cada competidor, debiendo sumarse los DOS (2) concursos descartados. De subsistir el empate, se considerarán la cantidad de primeros puestos, luego los segundos puestos, luego cantidad de FLY-OFF hasta poder lograr la definición.

### PUNTUACIÓN

56. El sistema de puntuación es en Referencia de Puntos a Base 1000. El ganador de un concurso se hará acreedor a 1000 puntos. Los puntos obtenidos por el resto de los competidores se calcularán en relación al tiempo de vuelo total del ganador.

*Ejemplo: Segundos volados por el participante \* 1000 puntos*

*Segundos volados por el ganador*



57. En caso de realizar un FLY-OFF para determinar el ganador de un concurso, se otorgan TREINTA (30) segundos extras al ganador del mismo (los cuales se sumarán al tiempo total de vuelo de ese competidor) y al resto de los participantes que lo volaron se les otorgará en relación al ganador (también se sumarán al tiempo total de vuelo de cada competidor), según el siguiente detalle:

*Segundos Extras: Segundos volados en FLY-OFF por el participante \* 30 segundos*

*Segundos volados en FLY-OFF por el ganador*

*Puntos Totales: Segundos volados + Segundos Extras del participante \* 1000 puntos*

*Segundos volados + Segundos Extras del ganador*

*Ejemplo:*

<b>PART</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>SEG</b>	<b>F.O.</b>	<b>F.O.</b>	<b>SEG EXTRA</b>	<b>SEG TOTALES</b>	<b>PTOS</b>
<b>A</b>	240	180	180	180	240	180	180	1380	360	480	30	1410	1000
<b>B</b>	240	180	180	180	240	180	180	1380	360	220	20.71	1400.71	993.41
<b>C</b>	240	180	180	180	240	180	180	1380	355	-	12.67	1392.67	987.70
<b>D</b>	240	180	180	180	240	180	180	1380	0	-	0	1380	978.72
<b>E</b>	240	180	180	180	240	180	179	1379	-	-	-		978.01



58. En caso de subsistir empates por el segundo puesto en adelante, la definición de los FLY-OFF correspondientes no otorgará segundos extras, sólo definirá las posiciones. Solamente le corresponderán segundos extras a aquellos que hayan volado el FLY-OFF para la definición del primer puesto.

59. En caso de contar con participantes extranjeros en la Fecha de Selectivo denominada como Concurso Nacional, los competidores argentinos que participen en la Selección de Equipo Argentino o por el Campeón Argentino obtendrán los puntos que le correspondan, aplicando la fórmula en relación al ganador del concurso.

*Ejemplo:*

<b>PARTICIPANTE</b>	<b>SEGUNDOS</b>	<b>SEGUNDOS FLY OFF</b>	<b>SEGUNDOS EXTRA</b>	<b>SEGUNDOS TOTALES</b>	<b>PUNTOS</b>
<b>EXTRANJERO</b>	1380	360	30	1410	1000
<b>ARGENTINO 1</b>	1380	315	26.25	1406.25	997.34
<b>ARGENTINO 2</b>	1375	-	-		975.17

60. Los 1000 puntos corresponden al competidor extranjero, aunque este no sea clasificado en el Ranking de selección para la Selección de Equipos Nacionales o para el Campeón Argentino.