



FEDERACIÓN ARGENTINA DE AEROMODELISMO

CÓDIGO DE SEGURIDAD

Vigente desde el 01 de Marzo de 2012.

Para que la práctica del Aeromodelismo se desarrolle en forma orgánica y esté cubierta por el Seguro contratado por esta Federación, debe cumplirse lo que estipula este Código.

Es responsabilidad legal del operador de un aeromodelo que el mismo sea utilizado en forma segura. No efectuará acciones temerarias, negligentes o arriesgadas que permitan que un aeromodelo ponga en peligro a otra persona, a sí mismo o a bienes muebles e inmuebles o cause daño al medio. Se debe tener presente que cualquier daño a personas o cosas pone en situación de riesgo legal, no solo al causante, sino también a la institución a la que pertenece y aún a la actividad en su conjunto en el caso de ocurrir algún suceso grave.

Comentarios y Definiciones:

- *FAA o F.A.A. son las siglas de la Federación Argentina de Aeromodelismo.*
- *A los efectos de este Código, y con el fin de evitar repeticiones redundantes e innecesarias, cada vez que se nombre a una entidad como "Club", quedará sobrentendido que se está refiriendo a toda **Institución debidamente acreditada en la F.A.A.**, que se dedique a esta actividad del Aeromodelismo en cualesquiera de sus múltiples facetas, sea esta un Club propiamente dicho, o una Agrupación, o una Asociación, o una Comisión o Sub-Comisión dentro de otra entidad (aeroclub)*
- *Utilizando los mismos fundamentos y principios del punto anterior, la palabra "Jueces" se utilizará para designar a todo aquel que cumpla una tarea fiscalizadora, sea Juez propiamente dicho, Director de Concurso, cronometrista, planillero, controlador o colaborador designado*
- *Aeromodelo: es un artefacto de limitadas dimensiones que no transporta personas o animales, capaz de volar en forma prolongada en la atmósfera. No podrá exceder las limitaciones de este Código y será utilizado exclusivamente para fines recreativos o actividad competitiva.*

OBJETIVO:

- 1- Las reglas de seguridad no son un obstáculo para disfrutar del vuelo de un aeromodelo. Su cumplimiento señala una actitud responsable e inteligente frente al riesgo potencial que resulta de operar el mismo.
- 2- Este Código está bajo revisión permanente a fin de ir estableciendo pautas que tiendan a mejorar la seguridad en la operación de esta actividad.
- 3- Se recomienda especialmente la designación por parte de los clubes de un Coordinador de Seguridad, el cual será el nexo y estará en contacto con la Comisión de Seguridad de la FAA a fin de trabajar en conjunto sobre este tema de suma importancia.
- 4- Este Código tendrá preeminencia por sobre cualquier disposición o reglamento interno del Club.

5- Se deberán respetar las condiciones de seguridad particulares establecidas en los reglamentos para cada categoría deportiva.

6- El presente Código tiene por finalidad establecer pautas referentes a la Seguridad en la práctica del Aeromodelismo en general, así como también a la relativa al uso del campo de vuelo, a los vuelos en sí mismos, y a todas las otras actividades particulares y específicas relacionadas con este hobby, y deberán ser implementadas y aplicadas por y en cada Club federado.

7- Consecuentemente cada Club será responsable y deberá velar por el estricto cumplimiento de este Código, en todo lo que atañe a la conducta y participación de sus asociados, invitados, público, competidores, oficiales fiscalizadores, etc.

8- Estas Normas serán de aplicación permanente, estando siempre vigente su acatamiento y cumplimiento, independientemente de la fecha, día de la semana y/u hora, con total prescindencia de la cantidad de personas presentes en ese momento en el Club, y para cualquier tipo de actividad aeromodelística que se desarrolle, sea esta eventos, demostraciones, competencias, vuelos de práctica, prueba, entrenamiento, placer y/o diversión, ablande de motores, etc.

9- En el marco de una competencia, el Director del Concurso, conjuntamente con el Responsable del Club anfitrión, serán quienes verifiquen el cumplimiento de este Código, así como del local, si lo hubiere.

10- A fin de cumplimentar lo establecido en el párrafo anterior, así como también todo lo antedicho más arriba, se recomienda exhibir estas Normas en tamaño y tipografía notables, en lugares destacados de cada entidad.

RESPONSABILIDAD DEL CLUB

Las responsabilidades del Club incluyen, pero no están limitadas, a lo siguiente:

11- Hacer cumplir estrictamente lo indicado en este Código.

12- El Club deberá llevar el registro de reconocimiento de cada socio de recepción y lectura de este Código.

13- Implementar programas de instrucción para pilotos que incluyan recomendaciones sobre seguridad en la operación de aeromodelos.

14- Otorgar autorización a los pilotos de modelos con motor de peso superior a 12 Kg y a los que vuelen modelos con turbina, certificando que estos últimos hayan recibido la instrucción que los habilite. Deberá enviar copia de esta autorización a la FAA a fin de que los pilotos estén cubiertos por el seguro.

15- Aplicar las medidas que consideren necesarias a los pilotos que se nieguen a cumplir lo indicado en este Código.

16- Establecer guías y procedimientos para los pilotos visitantes.

17- Determinar quienes son los pilotos que están calificados para realizar demostraciones en presencia de público.

18- Cumplir con las disposiciones de implantación del campo según se indica en este Código.

19- Demarcar claramente los puestos de pilotaje respetando la Línea de Seguridad.

20- Tener presentado en la FAA el croquis y la ubicación del campo de vuelo desde el cual se desarrolla la actividad.

21- Establecer normas particulares sobre el uso de la/s pista/s o campo de vuelo, determinando cuales son las actividades habilitadas en función de la necesidad de cumplir lo indicado en este Código y los reglamentos oficiales de las categorías deportivas.

CAMPO DE VUELO

Se establecen las siguientes distancias y condiciones:

22- De Línea de Seguridad (en general borde de pista) a Línea de Pilotos mínimo obligatorio 9 metros.

23- De línea de Seguridad a borde de Area de Preparación y Espera (boxes) mín. 15 metros.

24- De línea de Seguridad a Línea de espectadores mín.30 metros.

25- De Línea de seguridad a Zona de Estacionamiento mín.35 metros.

26- Equipamiento mínimo obligatorio: manga de vuelo, botiquín de primeros auxilios- extintores.

27- Se recomienda la instalación de Malla de protección pilotos o recinto protector metálico individual – Alambrado altura mínima 2 metros o “altamente recomendada” la colocación de una Malla protectora de altura 4 metros de material resistente.

28- Se dispondrán en forma muy visible en distintos lugares carteles indicando: Teléfono de Emergencias – Teléfono y dirección del Hospital mas cercano – Teléfono y dirección de Bomberos – Coordenadas GPS

CARACTERISTICAS GENERALES

29- El peso máximo de despegue de un aeromodelo, incluido el combustible, no podrá ser mayor de 25 Kilogramos.

30- El área de la superficie incluye la superficie total de las alas y de la superficie estabilizadora horizontal u oblicua (proyectada), y no podrá ser mayor de 500 dm².

31- Carga alar máxima 250 g/dm².

32- Cilindrada total máxima motor/es a explosión 250 cm³

33- Fuente de potencia motores eléctricos. Tensión sin carga máximo 42 voltios.

34- Turbinas a combustión y eléctricas. El empuje estático para motor simple no excederá 20 kg, y para motor múltiple el empuje total no superará los 25 kg. La velocidad del modelo no superará los 350 Km/h.

35- El límite de ruido será 96 dB(A) a 3 metros para modelos motorizados. No se aplicará en modelos equipados con turbina o motores eléctricos y motores hasta 2.5 cm³. Tendrán validez los límites indicados en los reglamentos particulares de cada categoría de competición.

INFORMACION

36- Cada entidad será responsable ante esta FAA de notificar de inmediato cualquier incidente o accidente que se haya producido, o prevea que pueda pasar y/o que esté en contraposición y/o que resulte como consecuencia del cumplimiento – o no – de estas Normas.

37- En caso de accidentes, de cualquier tipo y especie, deberán registrarse y detallar la mayor cantidad posible de datos inherentes al mismo, como ser lugar, fecha, hora, condiciones climáticas, testigos, fotografías, videos, causales (ciertas, sabidas, comprobadas, sugeridas y/o supuestas), consecuencias, etc.

- Las notificaciones deberán efectuarse al tel. 011-4862-8389 o por Mail: faainformes@gmail.com

DISPOSICIONES GENERALES

38- Ningún aeromodelo podrá volar a menos de 9 metros de cualquier persona, con excepción de eventos reglamentados por la FAA en los que esté permitido.

39- Queda absolutamente prohibido volar sobre pilotos, área de boxes, áreas pobladas, los espectadores y/u otras zonas de acceso y/o uso común y libre (estacionamientos, quinchos, etc.). De igual modo no estará permitido el vuelo sobre personas sin protección, tanques o depósitos de inflamables, vehículos, embarcaciones o estructuras y deberá evitarse poner en peligro la vida y propiedad de otros.

40- Bajo ninguna circunstancia el piloto u otra persona podrá tocar un aeromodelo en vuelo mientras este tenga su motor en marcha, excepto para desviarlo de una posible colisión con una persona.

41- Para los modelos que superen los 12 kg y los modelos equipados con turbina, es obligatoria la presentación a la FAA del formulario 112. La aptitud técnica del modelo es responsabilidad del declarante.

42- Se deberán respetar los límites impuestos por la Autoridad Aérea correspondiente a la zona de implantación del campo de vuelo declarado a la FAA para no causar conflictos con el tráfico aéreo, o en caso extremo colisiones, con consecuencias legales tanto civiles como penales.

43- Todo modelo deberá siempre respetar y dar el derecho de paso a cualquier aeronave en vuelo, evitando asimismo volar en su cercanía. Cuando las circunstancias y el campo así lo requieran, se nominará un/os observador/es para evitar que los aeromodelos vuelen en la cercanía de aeronaves.

44- Ningún modelo deberá excederse ni en altura ni en proximidad a límites relativos respecto de un aeropuerto, aeroclub, etc., cuando tal campo esté próximo a tales instituciones.

45- Ningún modelo deberá ser volado en ninguna competencia, evento, demostración, etc., hasta que no haya sido satisfactoriamente probado en vuelo y demostrado su capacidad para así hacerlo.

46- Todo aeromodelista, además de regirse y cumplimentar los preceptos de este Código, y allí dónde y cuando exista localmente, deberá cumplir y hacer cumplir el Reglamento de Vuelo del campo adonde concurra, así como su Código y/o medidas de Seguridad, etc., lo que debería estar expuesto y a la vista de toda persona que concurra a dicho lugar.

47- Ningún aeromodelista, hará volar su modelo en forma temeraria, negligente, descuidada, imprudente y/o peligrosa, ni permitirá tampoco que otros así lo hagan con su/s modelo/s.

48- No se deberá operar un aeromodelo bajo la influencia de alcohol o cuando utilice alguna droga que pueda afectar adversamente su habilidad para controlar con seguridad el modelo.

49- Cada Club deberá disponer en su campo de vuelo de 4 áreas (o zonas) básicas exclusivas, claramente delimitadas y demarcadas, sin perjuicio de otras destinadas a otros fines/ usos:

a) **Área de Vuelo**, y b) **Área de Preparación y Espera (o Zona de Boxes)**, reservadas exclusivamente para los pilotos, mecánicos y ayudantes, y eventualmente los jueces, y también a toda otra persona indispensable para el desarrollo del evento. Con excepción de F2C, una vez producido el despegue/ lanzamiento del modelo, los mecánicos y ayudantes, los jueces, y todo aquel que no esté necesaria ni directamente involucrado en el desarrollo del vuelo en sí, deberán replegarse de inmediato al área b).

c) **Área de Espectadores**, los cuales no podrán ingresar a ninguna de las dos zonas anteriormente detalladas. Deberá ser una zona segura, desde la cual puedan apreciar y disfrutar de la actividad, sin interferir con el desarrollo de la misma y estando al resguardo de cualquier incidente.

d) **Área de ablance de motores**: reservada exclusivamente para tal actividad, y a la cual no podrá ingresar persona alguna que no esté involucrada directamente en tal tarea.

50- A otras actividades de radiocontrol (helicópteros, planeadores con y sin motor, modelos tipo park flyer) se les deberá asignar una zona de boxes diferente y un circuito de vuelo que no entorpezca la actividad del resto de los modelos.

51- Los Clubes deberán hacer llegar a la F.A.A. un croquis de ubicación y distribución de las áreas y límites de vuelo, y para quienes ya lo tengan, las normas y reglamentos internos de seguridad.

52- Cuando se vayan a volar modelos por primera vez o estos sean de carácter experimental, deberán requerir previo a su decolaje la correspondiente autorización expresa del responsable designado por la CD o miembro de la misma como veedor del cumplimiento de las normas de seguridad, el cual tomará las medidas precautorias que considere conveniente, advirtiendo públicamente de tal acontecimiento próximo a desarrollarse, y fiscalizando personalmente el desarrollo del mismo.

53- Todo modelo deberá tener algún tipo de identificación que incluya nombre y apellido y dirección o código de la FAA. Esto no se aplica para Indoors.

54- No se permitirá el uso de hélices metálicas, ni la alimentación de los motores con otro gas que no sea el aire (con excepción del gas para la puesta en marcha de las turbinas), ni con combustibles altamente peligrosos no usuales en estas prácticas.

55- No se permitirá el transporte en vuelo, lanzamiento ni desprendimiento de artefactos pirotécnicos (cualquier artificio que explote, se queme, o propulse un proyectil de cualquier tipo y especie).

56- Previo a iniciar la sesión de vuelo del día, cada aeromodelista deberá verificar en forma concienzuda y detallada, el estado general de su modelo, y, para los que corresponda, revisar fehacientemente los sistemas de comando y propulsión, y en especial el estado de la hélice.

57- El aeromodelista, con total prescindencia de edad y categoría, no deberá volar por sí sólo su modelo en presencia de terceros, hasta que no tenga la maestría y experiencia necesaria para hacerlo. Sólo podrá realizar sus vuelos de práctica en esas condiciones - presencia de terceros - cuando esté acompañado por un ayudante experimentado.

58- Los invitados deberán volar bajo la responsabilidad del socio anfitrión y deberán presentar el carnet de la FAA. Si fuese un visitante extranjero, deberá ser autorizado por autoridad del Club.

59- Los socios alumnos volarán bajo la supervisión del instructor.

60- Cuando el Reglamento de la competencia así lo exija, y/o el carácter del evento lo aconseje, todos (pilotos, mecánicos, ayudantes, y eventualmente los fiscalizadores) deberán usar cascos de seguridad apropiados.

61- Cuando se utilicen motores de alto rendimiento (en HP y/o RPM) y con hélices de diámetros, materiales y consistencia especiales en general, y en las categorías F2A, F2C, F2D, F3D, y las de V/L a motor en particular, los mecánicos y ayudantes, los jueces y personas indispensables para el desarrollo del evento (especialmente los que estén dentro de "jaulas de protección"), y también los pilotos y/o concursantes cuando sean ellos mismos quienes pongan en marcha sus motores, utilizarán una protección ocular adecuada. Se recomienda también el uso de protección auditiva. Deberá cumplirse lo indicado en los reglamentos particulares de cada categoría

• **RADIOCONTROL**

62- En todos los campos de vuelo deberá establecerse una **LINEA DE SEGURIDAD LIMITE** recta o curva frente a la cual tendrán lugar los vuelos. Detrás de ella se ubicarán los pilotos y ayudantes a una distancia no menor a **9** metros. Esta línea no podrá transgredirse deliberadamente con excepción del carreteo previo o posterior al vuelo.

63- El operador de un aeromodelo radiocontrolado debe mantener el control durante todo el vuelo, manteniendo el contacto visual sin otra ayuda que lentes correctivas prescritas para el piloto. No está permitida la utilización de dispositivos que permitan el vuelo sobre áreas que estén mas allá del rango visual no asistido del piloto.

64- Se recomienda la utilización de equipos de control que operen en la banda de 2.4 GH.

65- Todos los Clubes deberán tener un panel de control de frecuencias en la zona de boxes para la verificación de las que estén en uso, en el cual cada socio deberá registrar fehacientemente la de su radiotransmisor.

66- Los radiotransmisores no deben encenderse bajo ningún concepto, hasta tanto no se verifique que la frecuencia del mismo no está en uso por algún otro socio.

- 67-** Mantener siempre la antena retraída mientras no se use el transmisor.
- 68-** En los equipos que posean la función Fail Safe, es obligatorio verificar su funcionamiento, a efectos de llevar su elemento motriz a ralenti o detención, en el caso de pérdida de señal o interferencia.
- 69-** No deberán operarse equipos de R/C a menos de 5 Km. de distancia de otro club de aeromodelismo, a menos que haya un acuerdo previo de uso compartido de las frecuencias.
- 70-** Durante el vuelo se deberán respetar el sentido de vuelo sobre la pista y las condiciones que establezca cada Club en su reglamento.
- 71-** En caso de emergencias, avisar en voz alta de la misma, e intentar aterrizar en el lugar menos comprometido priorizando la seguridad de las personas.
- 72-** Finalizado el vuelo, se deberá verificar el correcto apagado del transmisor.
- 73-** El vuelo nocturno radiocontrolado está limitado a modelos que no superen los 100 Km/h. El modelo estará equipado con un sistema de luces que en todo momento defina la actitud y dirección del modelo.

MODELOS DE AVIONES RADIOCONTROLADOS

- 74-** El arranque del motor deberá realizarse en la zona de boxes, teniendo especial cuidado en la ubicación de las personas que hubiese a su alrededor. Nunca acelerar el motor al máximo dentro de boxes.
- 75-** El reingreso al área de boxes se hará con motor detenido.
- 76-** Se deberá carretear el modelo hasta la cabecera de la pista lentamente. El piloto se deberá ubicar en sector para pilotos, y procederá al despegue en la dirección preestablecida según la orientación del viento del momento o el sentido de pista establecido. El sector de pilotos (dentro del área de vuelo) será de uso exclusivo de los pilotos, observador e instructores de vuelo.
- 77-** Luego del despegue cada piloto deberá comenzar su vuelo girando hacia el lado opuesto al en que están los espectadores, y respetará la norma general de no volar sobre ellos, a menos que el modelo accidentalmente quede fuera de su control.

MODELOS DE HELICOPTEROS RADIOCONTROLADOS

- 78-** Para el vuelo de esta clase de aeromodelos serán de aplicación todas las normas de vuelo de aviones que no se contrapongan con la presente sección.
- 79-** Cuando se ponga en marcha el modelo en el área de boxes, se deberá sostener firmemente el rotor.
- 80-** Los helicópteros eléctricos serán trasladados fuera del área de boxes con la batería de vuelo desconectada, la que será conectada en un área segura.
- 81-** Las palas de rotor deberán ser cuidadosamente balanceadas, ya que la vibración es altamente destructiva.
- 82-** Ningún modelo de helicóptero podrá funcionar o volar en las siguientes condiciones:
- A** - En el área o cerca del área de boxes o cerca de espectadores.
 - B** - Dirigiéndose hacia el área de boxes o cualquier espectador
 - C** - Con palas de rotor metálicas; con palas que tengan bordes de ataque afilados o con palas dañadas o desbalanceadas.
 - D** - Con el equipamiento de radio no protegido contra vibraciones.

- **VUELO CIRCULAR**

- 83- No se deberá volar en cercanías de líneas de alta tensión.
- 84- Los aeromodelos deberán ubicarse en la zona destinada al efecto.
- 85- Dentro de la pista podrán permanecer únicamente piloto/s y ayudante/s
- 86- Es obligatorio el uso del lazo de seguridad
- 87- Previo al vuelo, el aeromodelista deberá someter a su modelo a una detallada revisión de seguridad, y efectuar una prueba de tracción del conjunto armado (modelo, cables, manija, y lazo de seguridad) equivalente a 10 veces el peso del modelo con un máximo de 35 Kg.
- 88- Antes de proceder al arranque de su motor cada uno deberá verificar y asegurarse que la zona de vuelo esté libre de obstáculos, que no haya postes, ni columnas ni cables de ningún tipo en cercana proximidad, así como de que dicha zona esté libre de personas no esenciales para la actividad de ese momento. El aeromodelista deberá reasegurarse de que esta verificación sigue aún válida antes de proceder a decolar su modelo.
- 89- No se deberán arrancar ni probar motores fuera de las zonas descriptas, con excepción de la zona destinada al ablande de motores.
- 90- Finalizado el vuelo, las líneas de comando deberán ser retiradas.

- **VUELO LIBRE**

- 91- Solicitar siempre la autorización pertinente para la utilización del campo de vuelo y linderos cuando corresponda.
- 92- En un concurso donde participen distintas categorías, procurar en el campo de vuelo una amplia separación de las áreas de lanzamiento de cada una.
- 93- Calcular la localización del área de lanzamiento dentro del campo de vuelo de manera tal (en especial con viento fuerte), que el descenso de los modelos no se produzca en una zona poblada, rutas, calles, líneas de alta tensión, etc. .
- 94- El área de lanzamiento de los modelos deberá ubicarse a **no menos de 50 metros** a sotavento de los espectadores y/o del área de estacionamiento y/o áreas públicas, etc.
- 95- No realizar el lanzamiento del modelo hasta tanto la zona cercana esté libre de personas, con la excepción de ayudante/s y jueces.
- 96- Cuando se opere con modelos de motor a goma, reasegurarse de que las estacas que soportan el cargador estén firmemente fijadas al piso.
- 97- Se prohíbe la utilización de “destermalizador” a mecha.

- **PLANEADORES Y MOTOVELEROS RADIOCONTROLADOS**

- 98- En las categorías de planeadores que despegan remolcados por tornos eléctricos, debe enfatizarse la necesidad de verificar que las estacas de soporte de las poleas de retorno de los mismos estén firmemente aseguradas al piso, y que tengan estacas adicionales como reaseguro.
- 99- Esta verificación deberá realizarse tan frecuentemente como sea posible y aconsejable dentro del marco de una misma competencia, para detectar de antemano si los sucesivos lanzamientos no aflojan las mencionadas estacas, y corregir el problema a tiempo.
- 100- En caso de utilizar avión remolcador, se permitirá la presencia de un ayudante adicional a los dos pilotos.

• **MODELOS PROPULSADOS CON TURBINAS**

- 101-** Deberán respetarse las condiciones indicadas en sección Características Generales.
- 102-** Las radios deberán estar equipadas con sistema Fail Safe.
- 103-** Todos los modelos dispondrán de timones de dirección controlables.
- 104-** Antes del primer vuelo, el modelo, turbina e instalaciones serán revisados por una persona de idoneidad reconocida por el Club en la especialidad relativa a estos modelos.
- 105-** Los pilotos de esta categoría deberán volar acompañados de un observador.

MODELOS PROPULSADOS POR TURBINAS DE COMBUSTION

- 106-** Los tanques deberán ser de construcción rígida. No se permite el uso de bolsas plásticas deformables.
- 107-** El sistema de combustible deberá tener dos sistemas de corte, uno de los cuales es manual y el otro controlado desde el transmisor.
- 108-** La ECU estará configurada para detener el motor dentro de los 2 segundos de la activación del Fail Safe.
- 109-** No se podrán utilizar postquemadores. Otros controles especiales, como ser inyección de agua, reversores de flujo, sistemas de humo, toberas variables y toberas orientables se podrán utilizar siempre que su uso esté aprobado por el fabricante de los mismos.
- 110-** Se recomienda que en los modelos con turbinas internas múltiples equipadas con arranque a gas, las mismas dispondrán de particiones para prevenir la ignición cruzada.
- 111-** Los modelos de ala fija deberán utilizar frenos, salvo demostración que el modelo no se desplace estando con el motor reducido en una superficie dura nivelada.
- 112-** Los modelos de alas rotativas tendrán la cabeza de rotor desacoplable del motor y permanecerá estacionaria ya sea por el mecanismo de corte del acelerador, o el sistema de embrague.
- 113-** Los combustibles están limitados al kerosene, diesel y/o propano.
- 114-** Los modelos y turbinas reparados luego de un golpe importante o caída deberán ser revisados por personas capacitadas técnicamente, recomendándose sea el constructor o service de los mismos.
- 115-** Las modificaciones de regulación que alteren las condiciones originales no superarán las permitidas por el fabricante.

Requerimientos para la operación de vuelo

- 116-** En el arranque deberá haber un extinguidor a base de CO2
- 117-** Deberá haber un teléfono en el lugar que permita comunicarse en forma inmediata con Emergencias, Bomberos, 911, el que se crea mas efectivo para la respuesta en la emergencia.
- 118-** Se prestará atención que el chorro de gases no impacte sobre objetos inflamables, personas u otros modelos.
- 119-** Ningún modelo con turbina de ala fija podrá ser volado luego del oscurecimiento o en condiciones de baja visibilidad. Los modelos de ala rotativa dispondrán de un sistema de iluminación a bordo que asegure que el piloto tenga en forma continua la visión de la actitud y orientación del modelo.

Requerimientos para el piloto

120- El aspirante a piloto de modelos de ala fija equipados con turbina, deberá acreditar experiencia previa en modelos de alta performance equipados con hélice y poseer la correspondiente habilitación.

121- El aspirante a piloto de modelos equipados con turbina deberá realizar como mínimo veinte vuelos completando al menos 3 horas, con instructor habilitado para la categoría, utilizando el sistema de doble comando, antes que el instructor considere posible o no su habilitación, la que será oficializada por el Club y enviada a la FAA, a fin de estar cubierto por el seguro.

122- El piloto estará sujeto a la posible suspensión de su habilitación y consecuentemente de la cobertura del seguro, si utiliza su modelo de forma peligrosa o temeraria o violando este Código o Reglamentos, a criterio de las Autoridades del Club o del Director de la prueba o evento, las que notificarán al piloto y elevarán un informe detallado a la FAA., la que determinará si corresponde inhabilitar el seguro del causante y cursará la decisión al Club. Las suspensiones serán por períodos múltiples de 30 días hasta un año.

123- El piloto podrá apelar la suspensión dentro de los 30 días de recibida la notificación, enviando a la FAA toda la documentación que avale su posición. El Comité de Seguridad de la FAA considerará la apelación y determinará si corresponde inhabilitar al causante y cursará la decisión al mismo y al Club.

124- Durante la suspensión el piloto podrá operar un modelo con turbina bajo la supervisión de un piloto experimentado o doble comando necesario para mejorar su nivel. Transcurrido el período de suspensión, el piloto enviará una nota firmada por él y por un piloto experimentado en la categoría solicitando la habilitación. Si se repitieran las suspensiones se le quitará la habilitación y quedará excluido definitivamente del seguro.

• MODELOS TIPO PARK FLYER

125- Pertenecen a esta categoría los modelos cuyo peso no supere 1Kg y no sean capaces de desarrollar una velocidad superior a los 100 Km/h. Estarán accionados por motor eléctrico o goma u otro medio de propulsión que no sea a base de combustión.

126- Deberán cumplir en su totalidad con lo indicado en este Código.

127- Se recomienda que el Club disponga un área especial para el vuelo 3D de estos modelos.

• MODELOS CON SISTEMAS DE CONTROL ESPECIALES

128- Está permitido el uso de giróscopos, los accesorios de telemetría para información de altura, velocidad, estado de la batería, temperatura de motor, nivel de combustible u otro parámetro que registrado a bordo del modelo sea enviado al transmisor o sea registrado internamente para un control posterior. También se permite la utilización de foto/video cámaras montadas en el modelo a fines de registrar imágenes circundantes.

129- Los sistemas de control de vuelo automático mediante la utilización de microcomputadoras, sensores y GPS están expresamente prohibidos.

130- No se permite la utilización de sistemas de control que se basen únicamente en la transmisión de imágenes del modelo a un visor en tierra.

131- Los modelos denominados **FPV (first person view)** deberán ser puestos en vuelo por dos pilotos federados utilizando el sistema de doble comando. El piloto al comando del transmisor maestro deberá mantener permanentemente el contacto visual no asistido con el modelo, mientras el piloto volando en modo FPV deberá utilizar el equipo auxiliar conectado al maestro mediante cable. Frente a alguna dificultad, el piloto al comando del equipo maestro deberá poder asumir el control del modelo, excluyendo todos los sistemas de control del piloto con los dispositivos de visión remota.

132- Este tipo de modelo deberá respetar los límites y condiciones de utilización indicados en este Código para el resto de los modelos.

133- El peso estará limitado a 4,5 Kg y la velocidad a 100 Km/h.

• **VUELOS 3D**

134- El vuelo 3D se define como una maniobra deliberada donde las superficies de vuelo están en pérdida y el aeromodelo no se mueve en una trayectoria normal.

135- Todos los modelos, ya sean aviones o helicópteros, que vuelen maniobras 3D en exteriores, excluidos modelos eléctricos de envergadura menor a 1 metro y peso menor a 1 Kg, deberán respetar la distancia mínima de 9 metros de todos los pilotos operando en ese momento y de cualquiera otra persona.

136- Cada Club establecerá las condiciones de operación de estos vuelos, en relación al resto de los modelos que operen en la pista.

• **VUELO DE INTERIORES RADIOCONTROLADOS**

137- Los modelos serán compatibles en dimensiones, peso, velocidad y características de vuelo con el espacio disponible.

138- Se respetarán las normas del espacio en uso.

139- No se podrá volar en forma descuidada, temeraria o peligrosa.

140- No se podrán utilizar motores a combustión.

141- Se deberán seguir las indicaciones del fabricante de las baterías para su uso seguro, monitoreando la carga de las mismas.

• **MODELOS ELECTRICOS**

142- Se recomienda que todos los modelos dispongan de fusible entre el motor y el primer conector cuando se utilice BEC. En las unidades que tienen energía separada para la radio es preferible colocar un fusible entre la batería y el controller. En los controles que ofrecen corte térmico también es conveniente que dispongan de fusible.

143- Se recomienda que las baterías sean desconectadas durante el transporte, desarme del sistema y/o retiro de la hélice.

144- Cuando se encuentre instalando o ajustando el modelo es conveniente desmontar la hélice.

145- Es importante informarse sobre la operación con las baterías recargables. Hay riesgo potencial de incendio o explosión provocado por celdas en cortocircuito o por sobrecarga de la batería.

146- Deberá asegurarse que antes de accionar el transmisor, la palanca del acelerador esté en posición "cortado".

Recomendaciones Generales:

- *Colocarse delante del modelo/motor sólo y únicamente en el momento de su arranque. Una vez en marcha, pasarse a detrás del plano de la hélice para realizar los ajustes que desee (desconectar la "glow", carburación, esperar que tome temperatura.*
- *No pasar nunca la mano desde adelante del motor (en marcha), hacia la parte posterior de la hélice para carburarlo.*
- *Al momento de darle arranque verificar que no haya nadie en el plano de rotación de la hélice.*
- *Descartar de raíz el uso de hélices que han sufrido un accidente o han tomado contacto con el piso o con algún otro objeto contundente: pueden tener fracturas no fáciles de visualizar, que podrían provocar el desprendimiento de parte de la misma.*

- *Pintar los extremos de las palas de las hélices, por ambas caras, de algún color notable (blanco, amarillo, naranja brillante), para visualizar mejor el arco que describen.*
- *No arrancar los motores con ropas sueltas (especialmente mangas y puños), colgantes de cuello (anteojos), ni ningún otro objeto y/o prenda que pueda ser enganchado por la hélice en su rotación.*
- *Mantener los accesorios necesarios para el arranque de los motores dentro del lado correspondiente respecto del plano de la hélice: arrancador y su batería: adelante; pila de la "glow" y su cable: detrás; otros accesorios a distancia y en ubicación segura y prudencial.*
- *Evitar cables que pasen por debajo de la hélice.*
- **NO** *usar cascos de los usados para la práctica del Hockey sobre patines, por su escasa protección a las zonas media y baja de la cabeza, así como SI resultan más apropiados los del tipo Base-ball americanos, que protegen bien los costados, y bajan hasta el cuello (específicamente recomendables para F2C).*

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO.

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

LA SEGURIDAD DEPENDE DE TODOS, Y ES COMPROMISO Y RESPONSABILIDAD DE CADA UNO

