

Senior Pattern Colombia

S P C

Reglamento 2023

(Vigente a partir de 1 enero de 2.023)

Senior Pattern Colombia es una organización informal, de amigos, sin afiliaciones a entidades oficiales, sin cargos, sin cuotas y sin estatutos. Su objetivo es hacer unos eventos técnicamente simples y ordenados, donde exista competencia, pero por encima de todo una reunión de amigos para tener una sana diversión.

El nombre oficial es Senior Pattern Colombia, y no será una competencia de, ni pretenderá ser la ACA, o Federación Colombiana de Aeromodelismo, o el ente que esté bajo el control de Fedeaereos (Más bien una parte de esa federación si es que se requiere para algo, pero lo más independiente posible).

Para efectos de simplicidad, Senior Pattern Colombia se abreviará como SPC.

1.0 Afiliaciones

1.1 Cualquier aeromodelista, sin restricciones de edad, sexo, religión, nacionalidad o residencia, podrá ser parte de Senior Pattern Colombia.

1.2 Existe una afiliación o registro de los aeromodelistas que quieran pertenecer a SPC, el registro es único, vitalicio, sin costo, y a cada persona que se registre le será asignado un número de identificación único.

1.3 Los beneficios de tener el código, entre otros, son los siguientes:

- a. Poder participar en eventos organizados por SPC
- b. Estar inscrito en la Base de Datos de aeromodelistas que son aficionados al Senior Pattern
- c. Recibir periódicamente información vía e-mail, sobre eventos, reglamentos, etc.

d. El número de identificación servirá para simplificar el proceso de inscripción en cualquier evento de Senior Pattern Colombia

e. El código consiste en las letras SPC, un espacio, y un número de tres dígitos. Por ejemplo, SPC 234

2.0 Eventos

2.1 Los clubes locales deben promover las competencias locales, regionales y departamentales siguiendo los reglamentos de SPC, y los eventos nacionales serán promovidos y organizados en su parte deportiva por Senior Pattern Colombia. Es importante que los clubes locales incluyan una categoría de Principiantes con un patrón de maniobras más sencillo que el de Novatos.

2.2 En todo campeonato será nombrado un director del Evento, y un director técnico. El director del evento se encargará de la parte de organización y logística, y el director técnico del desarrollo de la competencia y cumplimiento de las normas de SPC. Los participantes están obligados a acatar todas las instrucciones emitidas por estos directores.

3.0 Categorías

3.1 Senior Pattern Colombia ha definido las siguientes categorías para las competencias nacionales

a. Novatos

b. Avanzados

c. Expertos

3.2 Participación en varias categorías

3.2.1 Un piloto puede participar en una sola de las categorías.

4.0 Radios

4.1 El tipo de radio control será libre, cualquier número de canales, pero si son de 72 MHz, los participantes, no la organización, se encargarán del control de frecuencias en las pistas.

4.2 La única telemetría permitida es la información sobre voltaje en la batería del motor o receptor, y la intensidad de la señal recibida en el avión.

5.0 Campeonato Nacional

5.1 El Campeonato Nacional de cada año, será realizado en varias válidas: cada año se define cuantas válidas y en que pistas.

5.2 Un piloto puede participar en una o varias válidas.

5.3 Para obtener el resultado del Campeonato Nacional, se procede así (siempre con los puntajes Normalizados)

a. Si en el año hubo una sola válida, esa puntuación será la del Campeonato Nacional

b. Si en el año hubo dos válidas, se tomará el puntaje normalizado mejor de las dos. En caso de empate, el mejor puesto lo definirá el otro puntaje normalizado. Si aún persiste el empate, el mejor puesto lo define el mejor vuelo "bruto" o sea no normalizado, de cualquiera de las dos válidas

c. Si en el año hubo tres válidas, se descarta la menor y las otras dos se suman. En caso de empate, el mejor puesto lo definirá el puntaje descartado. Si aún persiste el empate, el mejor puesto lo define el mejor vuelo "bruto" o sea no normalizado, de cualquiera de las tres válidas

d. Si en el año hubo cuatro válidas, se descartan las dos más malas y las otras dos se suman. En caso de empate, el mejor puesto lo definirá el mejor de los puntajes descartados. Si aún persiste el empate, el mejor puesto lo define el otro puntaje descartado

6.0 Valor de las inscripciones

6.1 Para las válidas del Campeonato Nacional, cada Club sede podrá cobrar una inscripción a cada participante, valor que se definirá conjuntamente entre el Club y SPC.

6.2 Del dinero recaudado se pagarán las medallas ofrecidas por SPC, papelería, digitación, hosting y dominio colombiaspc.com y el resto será para que el club sede para cubrir los gastos de logística y organización.

7.0 Categorías Novatos, Avanzados y Expertos

7.1 Aviones

7.1.1 Se requiere que el piloto vuele un aeromodelo que cumpla con las normas sobre tamaño de motor, pero además debe ser un modelo que se haya vendido, diseñado o publicado sus planos o fotografías antes del 1 de enero del año 1990.

7.1.2 Los flaps son permitidos solamente si el diseño original del avión los tenía.

7.1.3 No hay limitación en el tamaño de los aviones. Un plano de un avión puede ser ampliado o reducido para construir un avión más grande o pequeño que el original, pero siempre y cuando conserve sus proporciones y cumplan con las limitaciones de tamaño de los motores especificados más adelante.

7.1.4 Un participante puede usar más de un avión de reemplazo en caso de daño del usado inicialmente en un evento.

7.1.5 Los trenes retráctiles son permitidos.

7.1.6 Está prohibido el uso de giróscopos o cualquier tipo de dispositivo que use algún sensor que actúe sobre cualquiera de las superficies del avión.

7.1.7 Todo motor de combustión interna debe estar equipado con un limitador de ruido. Todo tipo de mofle, silenciador o pipa es permitido, siempre y cuando haga una buena reducción del ruido.

7.2 Motores

7.2.1 Los motores deben ser de combustión interna (IC).

7.2.2 Limitaciones de los motores:

- a. Cualquier motor de dos tiempos (2T), combustible basado en alcohol (metanol), hasta 0.65 pulgadas cúbicas (10.65 centímetros cúbicos)
- b. Cualquier motor de cuatro tiempos (4T), combustible basado en alcohol (metanol), hasta 0.95 pulgadas cúbicas (15.56 centímetros cúbicos), sin supercargador.
- c. Cualquier motor de dos tiempos, gasolina como combustible, hasta 0.91 pulgadas cúbicas (15 centímetros cúbicos)

7.3 Identificación de los aviones

7.3.1 La identificación de los aviones que participen en eventos nacionales de SPC, es obligatoria.

7.3.2 La identificación de los aeromodelos se debe hacer en una, dos o tres de las siguientes maneras, utilizando el identificativo o código único asignado al piloto por SPC

- a. Código de mínimo 6 centímetros de altura, en la parte superior derecha del ala
- b. Código de mínimo 4 centímetros de altura en ambos lados del fuselaje, entre el borde de fuga del ala y el estabilizador
- c. Código de mínimo 3 centímetros de altura a ambos lados del timón

7.3.3 Ejemplo de código para el ala:



7.4 Sobre los vuelos

7.4.1 Al inicio de cada evento, antes del primer vuelo de cada categoría, se sugiere que los organizadores programen un vuelo de un piloto no concursante en esa categoría con el fin de “afinar” los jueces. El director técnico se encargará de organizarlo y comentar los resultados con los jueces antes del primer vuelo oficial de cada categoría.

7.4.2 Los organizadores publicarán el orden de salida de cada categoría para cada ronda, y los participantes deben estar listos para cuando sea su turno.

7.4.3 Una vez un participante reciba la autorización para iniciar su vuelo, debe proceder a encender el motor y decolar (soltar ruedas) antes de 3 minutos. Si el motor se apaga antes de que el avión despegue, puede ser prendido de nuevo y podrá decolar si lo hace antes de los 3 minutos.

7.4.4 Si se completan los tres minutos y el avión no ha soltado ruedas, a juicio del director técnico podrá aplazarse el vuelo para el final de la ronda.

7.4.5 El participante puede decidir en qué sentido de la pista hace el decolaje, pero una vez despegue, debe seguir exactamente la secuencia de maniobras descrita para cada categoría, incluyendo las pasadas en blanco.

7.4.6 En la pasada en blanco después de la última maniobra, pero antes del aterrizaje, el piloto puede tomar la opción de no hacerla y aterrizar en un sentido opuesto al usado para el decolaje, sí, y solo si la dirección del viento ha cambiado (para no aterrizar con “viento de cola”). En este caso debe anunciarla los jueces su intención de hacerlo.

7.4.7 Un vuelo se da por terminado cuando el avión ha recorrido 15 metros después de “tocar ruedas”.

7.4.8 El aterrizaje siempre se califica, aun cuando el avión esté apagado, salvo que al competidor se le haya ordenado aterrizar.

7.4.9 Si al avión se le suelta alguna parte (spinner, llanta, etc.) y a juicio del director técnico y/o jueces el avión puede seguir volando en forma segura, el participante puede continuar su vuelo normalmente, sin que se le califique con cero por este hecho.

7.4.10 En las maniobras que tienen dos vueltas “stall” el sentido de giro es libre y en ningún caso la dirección ocasionará demérito. Esto parte de la premisa de que en la vuelta “stall” perfecta, la trayectoria de subida y bajada es la misma. El giro ideal es sobre el centro de gravedad del avión.

7.5 Ceros Obligatorios

7.5.1 No habrá “Juez de Cero”, serán los mismos jueces quienes decidirán si algo amerita un cero. Aquí una lista de hechos que necesariamente deben ser calificados con cero:

a. Volar por detrás de la Línea de Vuelo

i) Si está ejecutando una maniobra, cero en esa maniobra

ii) Si está entre dos maniobras, cero en la próxima maniobra

iii) Si se sale por segunda vez, cero en esa maniobra y debe aterrizar. Cero en el resto de las maniobras incluyendo el aterrizaje

b. Maniobra ejecutada fuera de secuencia. Esta norma no aplica para el aterrizaje si este se hace por motivos de motor apagado

c. Pasada por enfrente de los jueces (línea central) sin ejecutar maniobra. Cero en la maniobra que se debía ejecutar, incluido el despegue. En el caso del despegue, la norma aplica cuando el avión pasa frente a los jueces, pero no suelta ruedas y retorna para intentar otro despegue

d. Maniobra no completada

- e. En el aterrizaje, si el avión toca ruedas fuera de la pista, o se sale de la pista antes de rodar 15 metros, o se “capotea” antes de rodar 15 metros
- f. En las barrenas, si el avión inicia la maniobra “sin entrar en pérdida”
- g. En la Vuelta “stall” sencilla si el avión se “capotea” o si el giro supera las 2 envergaduras, la calificación de la maniobra será cero
- h. En la Doble Vuelta “stall” y en la maniobra “M”, si las dos vueltas se capotean o si sus dos radios de giro son mayores a 2 envergaduras, la calificación total de la maniobra será cero. Si lo anterior solo se presenta en una de las “stall”, habrá un demérito grande de al menos 5 puntos
- i. La pasada en blanco es un vuelo recto y nivelado. No se permite hacer ninguna maniobra. Cero en el resto del vuelo si lo hace y el piloto debe aterrizar su avión

7.6 Calificación de una válida

7.6.1 Las maniobras de cada categoría serán calificadas por los jueces de esta manera:

7.6.1.1 Calificación de 0 a 10 en puntos completos, no ½ puntos

7.6.1.2 Si son 3 jueces se promedian los puntajes y se multiplica por el factor “K” de cada maniobra. El puntaje del vuelo será la suma de los puntajes de todas las maniobras.

7.6.1.3 Si son 5 jueces se descartan el puntaje más alto y más bajo, y la suma de los otros 3 se promedia y se multiplica por el factor “K”. El puntaje del vuelo será la suma de los puntajes de todas las maniobras.

7.6.1.4 Los puntajes de un vuelo o ronda de todos los participantes de cada categoría se NORMALIZAN con base 1000.

7.6.2 Para obtener las clasificaciones de un evento o válida, se usará esta norma:

- a. Si se hace un solo vuelo, ese será el puntaje
- b. Si se hacen dos vuelos, se suman los puntajes de los dos. En caso de empate, se define por el mejor vuelo bruto (sin normalización a mil).
- c. Si se hacen tres vuelos, se suman los puntajes de los dos mejores. En caso de empate. Se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- d. Si se hacen cuatro vuelos, se suman los puntajes de los tres mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- e. Si se hacen cinco vuelos, se sumarán los puntajes de los cuatro mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- f. Si se hacen seis vuelos, se sumarán los puntajes de los cuatro mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.

8.0 Patrones o listas de maniobras

10.1 Para todas las categorías se mantendrán publicados en la página Web de Senior Pattern Colombia www.colombiaspc.com y pueden ser modificados por SPC si se considera necesario. En caso de ser modificados, se notificará con debida antelación a su entrada en vigencia.