

FEDERACIÓN AEREA DE CHILE
REGLAMENTO CAMPEONATO DE ATERRIZAJES DE PRECISIÒN

A.1. OBJETIVO

El campeonato de aterrizaje de precisión tiene por objeto que los pilotos demuestren su habilidad para operar su aeronave en pistas cortas y angostas, utilizando distintos recursos (con/sin Motor, con/sin Flaps, deslizadas). Contempla hasta 4 tipos de aterrizajes distintos.

A.2.-CIRCUITO

Los circuitos serán izquierdos, salvo que el director de la competencia establezca otra cosa por condiciones locales o seguridad. Para este tipo de competencia se fijará la altura del circuito entre 1000 y 1200 pies sobre la pista, dependiendo del tipo de aeronave.

A.3.-AEREA DE ATERRIZAJE

El aérea de aterrizaje será un rectángulo (portaviones) de 12 metros de ancho por 80 metros de largo, con la marca de penalidad 0 (fama) a 30 metros del comienzo y con las marcas adicionales según la figura F.1. El toque de ruedas deberá hacerse lo mas cerca posible de la línea de penalidad 0, considerando que toques anteriores a dicha línea darán penalidades mayores que la misma distancia si se toca después de la línea (VER PENALIDADES)

A.4.- TIPOS DE ATERRIZAJE

A.4.1-ATERRIZAJE NORMAL.

Es un aterrizaje en que se permite el uso de motor y flap a discreción del piloto. Dentro del portaviones no se pueden retraer flaps ni aumentar la potencia. No se debe meter motor dentro del portaviones para taxeo.

A.4.2-ATERRIZAJE SIN MOTOR.

Es un aterrizaje sin motor (Ralenti desde la cuadra del centro del portaaviones) Y con uso de flaps y deslizadas a discreción del piloto. No se debe retraer los flaps dentro del portaviones. No se debe meter motor dentro del portaviones para taxeo.

A.4.3.ATERRIZAJE SIN MOTOR, SIN USO DE FLAPS.

Es un aterrizaje sin motor (Ralenti desde la cuadra del centro del portaviones) y sin uso de flaps. Solo se permite deslizar. No se debe meter motor dentro del portaviones para taxeo.

A.4.4-ATERRIZAJE NORMAL CON OBSTACULO.

Es un aterrizaje con uso de motor y flaps a discreción del piloto. Se debe sobrepasar un obstáculo de 2 metros de altura colocado a 50 metros de la línea de aterrizaje. No se debe topar o llevarse el obstáculo. No se debe estar en ningún momento mas bajo que el obstáculo (2 metros) antes de llegar a él (no trepar). No se debe meter motor dentro del portaviones para taxeo.

A.5-TOQUES DE ATERRIZAJE

El toque deberá hacerse en las ruedas principales, con la rueda de nariz claramente separada de la pista.

Para los aviones con tren convencional, la cola deberá estar claramente bajo la horizontal.

En caso de viento cruzado, indicado por una bandera 30 metros antes del portaviones, se permitirá tocar con la rueda del lado del viento primero.

La rueda de nariz deberá estar claramente separada de la pista hasta que ambas ruedas del tren principal estén en tierra.

A.6- CÓMPUTO DEL ATERRIZAJE.

A.6.1- Se computará el aterrizaje en el aérea en que toque en forma correcta, vale decir ambas ruedas del tren principal en la pista y la rueda de nariz claramente separada de la pista.

Si el toque se produce en tres puntos o con la rueda de nariz primero se le aplicara la penalidad por aterrizaje anormal.

A.6.2- Cuando una aeronave toque la pista en más de un punto (botes), se contabilizara el más desfavorable.

Si los botes fueran de más de un diámetro de rueda se le aplicara adicionalmente la penalidad por bote.

A.6.3- Si una aeronave toca con cualquier parte de ella antes de la línea de aterrizaje, se le computará este toque, sin perjuicio de la penalidad por aterrizaje anormal.

A.6.4- El director de la competencia declarará coedición de viento cruzado cuando la componente a 90 grados sea igual o superior a 8 Kt. En este caso se señalará con una bandera colocada a 30 metros antes de la línea de aterrizaje.

Cuando exista condición de viento cruzado se computara el aérea en que la aeronave toque con la rueda del lado del viento primero dejando la de nariz claramente separada de la pista hasta poner la otra rueda del tren principal.

Si toca primero con la rueda contraria al viento se le aplicará una penalidad por aterrizaje anormal.

A.6.5- después de cada aterrizaje, deberá permanecer dentro del portaviones sin salirse hacia los lados y sin aumentar la potencia hasta salir por el final. Se permitirá un mínimo de potencia para taxear si la aeronave se detiene dentro del portaviones.

A.7.- ATERRIZAJES ANORMALES

Se consideraran aterrizajes anormales y sujetos a penalidad los siguientes casos:

A.7.1.- Rueda de nariz no claramente en el aire al tocar tren principal (Tres puntos)

A.7.2.- Rueda de cola no claramente bajo la horizontal para tren convencional.

A.7.3.- Una rueda principal levantada sin condición de viento cruzado.

A.7.4.- La rueda del lado del viento levantada con condición de viento cruzado.

A.7.5.- Cualquier parte de la aeronave que no sea el tren, que toque la pista.

A.7.6.- Retraer el flaps dentro del portaviones, antes de tocar ruedas.

A.8.- ATERRIZAR FUERA DEL PORTAVIONES O NO ATERRIZAR

A.9.- APROXIMACIÓN PELIGROSA.

Si alguno de los jueces considera que un participante ha ejecutado una aproximación o un aterrizaje peligroso será suspendido de los próximos aterrizajes hasta que el Director de la competencia decida si puede seguir compitiendo.