



Código Deportivo FAI

Federación Argentina de Aeromodelismo

Anchorena 275 – (C1170ACC) – Ciudad Autónoma de Buenos Aires

ANEXO 4B

Guía de Jueces Clase F2B

Edición 2011

Efectiva a partir del 1º de Enero de 2011

Traducción al Español:
Claudio César Chacón
Comisión Técnica F2
Federación Argentina de Aeromodelismo

- ANEXO 4B -

CLASE F2B – GUÍA DE JUECES

EDICIÓN 2011

4B.1. Propósito

Esta Guía de Jueces es una ayuda para juzgar y corregir concursos FAI clase F2B. Debe ser usada tanto para el entrenamiento de potenciales jueces F2B como para mantener el nivel de los jueces que ya están juzgando en concursos de F2B. Esta Guía de Jueces forma parte integral del Código Deportivo FAI, Sección IV, Volumen F2, aplicable a la clase F2B.

4B.2. Selección y preparación de Jueces para concursos.

El Control Aerodeportivo Nacional (NAC) de cada país que posea jueces incorporados (o que deseen incorporarse) a los paneles de jueces en concursos internacionales de F2B, debe asegurar que se alcance y mantenga una calidad definida de aptitud de juzgamiento por parte de cada uno de los jueces que tiene bajo su responsabilidad.

Cada Control Aerodeportivo Nacional por lo tanto deberá:

- a) Proveer traducciones en su propio lenguaje, tanto del Código Deportivo FAI vigente, Volumen F2 aplicable a F2B (que corresponde a la totalidad del párrafo 4.2) como también de la presente Guía de Jueces en su totalidad.
- b) Disponer medios y procedimientos adecuados para asegurar que cada juez esté completamente entrenado. Esto significa organizar cursos de entrenamiento que incluyan entrenamiento regular y repetido de grupos, tanto en el aspecto teórico (en clase) como práctico (en vuelo) en sitios donde cada aspecto del Código Deportivo vigente y de esta Guía de Jueces pueda ser examinado y practicado en detalle.
- c) Proveer medios adecuados para registrar oficialmente cada sesión de entrenamiento a la que haya asistido cada juez dentro de su responsabilidad nacional. Ese registro oficial debe incluir fechas, duración y cantidad de vuelos observados en tales sesiones de entrenamiento, y deberán asimismo presentar detalles de todos los concursos nacionales e internacionales de F2B en los que cada juez haya sido miembro del panel de jueces.
- d) Establecer un criterio que defina claramente los períodos mínimos de realización de ese entrenamiento y juzgar en tiempo real vuelos de F2B de alta calidad a nivel nacional, antes de que los jueces prospectos sean elegibles para ser nominados ó invitados a incorporarse a paneles de jueces en concursos internacionales de F2B.

Cubrir todos los aspectos enunciados precedentemente, asegurará que el juzgamiento de todos los concursos internacionales de F2B se lleven a cabo en base a los mismos parámetros de calidad básicos. Estas medidas incluso permitirán a los organizadores de concursos internacionales estar seguros de que todos los jueces invitados ó nominados para integrar un panel, alcancen efectivamente los parámetros de calidad requeridos de preparación y experiencia. Los organizadores de todos los campeonatos Mundiales y Continentales deberán por lo tanto, emitir tanto a su Control Aerodeportivo Nacional como al Subcomité de Vuelo Circular del CIAM, un listado de los nombres de los jueces propuestos conjuntamente con los detalles de aptitud, tal como se describe en el párrafo c) precedente.

Para asegurar una continua fuente de jueces internacionales de F2B calificados, se recomienda que, cada Aeroclub Nacional aplique los mismos criterios y procedimientos de los

párrafos a) hasta d) inclusive (con las modificaciones que correspondan) para seleccionar y entrenar jueces de F2B para concursos a nivel nacional.

4B.3. Código Deportivo y conocimiento de las maniobras F2B.

Los requerimientos primarios para un juzgamiento justo, preciso y regular son:

- a) Un claro entendimiento de todas las regulaciones y definiciones aplicables descriptas en la Sección IV del Código Deportivo FAI.
- b) Un conocimiento profundo y detallado de todas las reglas de F2B vigentes y de las descripciones de las maniobras.
- c) Un conocimiento completo y detallado de la presente Guía de Jueces.

El estudio de la totalidad de los puntos precedentes es obligatorio, como así también el entrenamiento regular y detallado tanto en clase como en los sitios de vuelo. Tal entrenamiento debe contemplar la aplicación práctica a vuelos de alta calidad en concursos F2B de todos los aspectos precedentemente enunciados. Se hace hincapié aquí, que la “**interpretación individual**” de la descripción de las maniobras y del reglamento está enérgicamente desaconsejado. El propósito de esta Guía de Jueces y de las nuevas reglas es el de eliminar cualquier necesidad de tal “interpretación individual”.

4B.4. Enfoque del juzgamiento.

Al efecto de obtener una visión completa de cada maniobra, los jueces deben enfocar su atención en cuatro aspectos fundamentales:

a) Forma:

Esta es la forma ó contorno de la manobra en su totalidad, pero la *forma* está también referida a la posición de cada una de las figuras que la convierten en una maniobra completa. En aquellas maniobras que consisten en múltiples figuras repetidas (por ejemplo, los tres loopings interiores consecutivos) un criterio importante es que la forma de cada looping individual sea siempre la misma para cada repetición, y que las maniobras consecutivas deben ser ejecutadas con la segunda maniobra y subsecuentes, todas posicionadas exactamente en el mismo lugar que la primera (superpuestas). Todas las maniobras deben tener la forma descrita en el reglamento, esto es, que los loopings redondos deben ser redondos sin puntos planos; las maniobras cuadradas deben tener esquinas claramente definidas conectadas entre sí por trayectorias de vuelo de “líneas rectas”. (referirse al párrafo 4.2.15.1 del reglamento F2B).

b) Tamaño:

El tamaño de las maniobras está definido en la descripción de las maniobras, generalmente especificando el ángulo de elevación de las líneas (en grados de arco por sobre la altura normal de vuelo nivelado de 1,5 m). Los jueces deben observar aquellas maniobras que sean ejecutadas por encima ó por debajo de los 42, 45 ó 90 grados especificados que, como resultado de tales errores, sean ejecutadas de un tamaño mayor ó menor al estipulado en la respectiva descripción de cada maniobra. Tales errores deberán ser considerados en las calificaciones otorgadas por los jueces. Se recomienda el uso de puntos de referencia fijos en el terreno, tanto para el vuelo nivelado e invertido a 1,5 m. de altura como para los 45 grados de ángulo lateral (equivalente a un octavo de vuelta). Se recomienda a los organizadores de concursos, que erijan marcadores de referencia sobre todo en aquellos lugares de vuelo donde no existan referencias naturales, a efectos de servir como ayuda visual para los Jueces. Los jueces deben practicar utilizando las referencias disponibles en el terreno y las ayudas visuales instaladas en el sitio, durante los vuelos de calibración efectuados antes del inicio de cada competencia (ver también 4B.15. abajo).

c) Intersecciones:

El juzgamiento de las intersecciones entre los diferentes elementos de las maniobras complejas se lleva a cabo con mayor facilidad si los jueces utilizan puntos de referencia en el terreno ó erigidos ex profeso, de tal modo de “fijar en la memoria” la posición visual del modelo cuando pasa por una intersección por primera vez en una maniobra. Entonces, comparando ese “punto fijo” con la posición del modelo cuando pasa por la misma intersección más tarde durante la misma maniobra, los jueces serán capaces de medir con qué grado de exactitud el piloto ha conseguido respetar ese punto. Como ya se ha hecho notar, la instalación en el terreno de ayudas visuales para los jueces es altamente recomendable. (ver también 4B.15.)

d) Parte Inferior de la maniobra:

En la descripción de las maniobras, es requerido que el vuelo normal e invertido sea efectuado a 1,5 metros de altura, con una tolerancia permitida de más/menos 30 centímetros.

Esto está claramente descrito para cada maniobra y los Jueces deben calificar de acuerdo a ello, según 4B.7. y 4B.10. abajo, y deberán además prestar mucha atención a las notas respecto de valores y tolerancias que aparecen en 4.2.15 de las reglas F2B.

4B.5. Comentarios generales sobre la calificación de las maniobras.

Aunque los modelos de Vuelo Circular vuelan en realidad sobre la superficie de un hemisferio, cuando son vistos desde la posición del piloto todas las maniobras son ejecutadas dentro de un plano geométrico de dos dimensiones. En otras palabras, dado que todos los puntos sobre la superficie del hemisferio se encuentran a la misma distancia del piloto (esa distancia es la longitud de las líneas), el piloto ve las maniobras como si fueran dibujadas en una hoja plana de papel. Pero desde su posición fuera del círculo, los Jueces no están en la posición ideal para visualizar las maniobras. Por lo tanto, la tarea de los jueces debe incluir un considerable análisis personal y conciencia de su nada ideal posición en el terreno a la hora de calificar una maniobra.

Existen sin embargo una cantidad de definiciones precisas y valores dentro de las descripciones de las maniobras que los jueces deben evaluar con precisión a la hora de otorgar una calificación justa y coherente. Estas son:

a) Reconocimiento de altura del vuelo nivelado de 1,5 metros, más/menos 30 centímetros.

b) Reconocimiento de altura identificando los 45 grados de elevación de las líneas.

c) Reconocimiento de altura identificando los 42 grados de elevación de las líneas.

d) Reconocimiento de una posición ubicada directamente arriba del centro del círculo (que es directamente arriba de la cabeza del piloto, si éste está parado derecho).

e) Reconocimiento de la trayectoria de vuelo en “trepada y picada vertical” (perpendicular al suelo).

f) Reconocimiento de la trayectoria de vuelo “horizontal” (paralela al suelo).

g) Reconocimiento del “radio máximo de 2,10 metros” en las maniobras cuadradas como un cambio abrupto en la dirección, requiriendo que el modelo ejecute el ángulo de la forma más cerrada posible. (ver también 4B.8.)

h) Reconocimiento de los puntos “Inicio del Juzgamiento” y “Fin del Juzgamiento” especificados en el reglamento F2B para cada maniobra (tal como está destacado en la descripción de cada maniobra en los párrafos a) “Inicio de la Maniobra:” y x) “Fin de la maniobra”).

i) Reconocimiento del hecho que todos los valores precedentes están especificados según son vistos desde el punto de vista del piloto, por lo cual los jueces deberán tener en cuenta modelos de diferentes tamaños, con distintos largos de líneas, y la diferencia entre su propia posición y la del piloto.

j) Los jueces deberán observar asimismo los requerimientos de la regla 4.2.11. la que no solamente limita cuánto pueden moverse de su posición original (en caso de cambio en la dirección del viento) durante un vuelo oficial (más/menos un octavo de vuelta), sino también el momento en el que tal desplazamiento puede hacerse.

4.B.6. Juzgando errores objetivos.

La deducción sistemática de puntos proveerá la mayor uniformidad en los estándares de juzgamiento. Este sistema puede ser aplicado a todas las maniobras de la siguiente manera:

a) Tomando el vuelo nivelado normal como ejemplo, se espera que los jueces otorguen la máxima puntuación siempre y cuando el modelo permanezca dentro de los valores y tolerancias definidos en el reglamento durante todas las vueltas que deben juzgarse y siempre y cuando el modelo mantenga una trayectoria de vuelo suave sin saltos ni cambios abruptos en altura ó actitud durante toda la maniobra.

b) Pero una trayectoria en vuelo nivelado que exceda levemente la tolerancia permitida (por ejemplo, volar 40 centímetros fuera de la trayectoria de vuelo normal, cuando se permiten más/menos 30 centímetros) deberá ser considerado un error “menor”. Tal error “menor” probablemente causará que el juez otorgue una calificación depreciada en 0,5 a 1 punto.

c) Pero si la trayectoria de vuelo nivelado se desvía en el doble de la tolerancia permitida, deberá ser considerado como un error “medio”, lo que probablemente causará que el juez otorgue una calificación depreciada en 1 punto ó más.

d) Y aquellas trayectorias de vuelo nivelado que se desvíen el triple de la tolerancia permitida, deberán ser consideradas como errores “mayores”, lo cual probablemente resulte en una calificación depreciada en 1,5 ó 2 puntos.

Para poder utilizar este sistema exitosamente, los jueces deberán estar entrenados para reconocer desviaciones de 30 y 60 centímetros en la trayectoria de vuelo a una distancia de 45 metros. Esto requerirá de demostraciones relevantes y repetidas que le permitan a los jueces medir fácilmente estas desviaciones. Tal entrenamiento está altamente recomendado para todos los jueces y en dicho entrenamiento se pondrá especial énfasis en las diferentes tolerancias definidas en la descripción de cada maniobra. Ver también 4B.9 abajo.

4B.7. Juzgando errores subjetivos.

a) “Suavemente”, etc.

Una frase tal como “volar suavemente” es subjetiva, por lo tanto, el grado al cual el modelo “vuela suavemente” no puede ser medido. En forma similar, expresiones tales como “...el modelo debe volar dos vueltas suaves y estables...” son difíciles de aplicar cuando el juez se enfrenta con la tarea de traducir una cierta falta de suavidad en una calificación real a ser otorgada al competidor. Como una guía básica, los jueces deben considerar términos tales como “suavidad” y “estabilidad” como condiciones definidas por la ausencia de bamboleos ó sacudones. Por lo tanto, los “bamboleos” ó “sacudones” son errores, y cada juez deberá decidir el grado de esos errores vistos, otorgando una calificación depreciada de acuerdo a la severidad del error observado. Ver también 4B.10.

b) Radio de giro.

Del mismo modo, los jueces deben reconocer que el espíritu del texto en las descripciones de las maniobras cuando se refieren al radio de los giros en maniobras tales como looping cuadrado, ocho cuadrado, triángulo, etc., es que los modelos deben girar de la forma más cerrada posible. Por lo tanto, aunque no sea posible para los jueces medir con exactitud si el modelo ha ejecutado o no un giro de entre 1,5 a 2,10 metros de radio, el mensaje de la normativa es claro en cuanto a que los modelos deben ejecutar los giros de forma bien cerrada. Por consiguiente, los jueces deben otorgar las calificaciones más altas a aquellos modelos que hayan ejecutado los giros más cerrados (siempre y cuando se haya conseguido además el

ángulo correcto de elevación de las líneas y/o la actitud de cabeceo del modelo) y deberán otorgar las calificaciones más bajas a aquellos modelos que hayan efectuado los giros más suaves y abiertos.

4B.8. Interpretación de los errores.

a) Cada descripción de maniobra define claramente valores numéricos, tamaño, forma y posición. Por lo tanto, los jueces pueden observar los errores (por ejemplo, el incorrecto ángulo de inclinación de las líneas). Pero el reglamento no provee a los jueces de una guía respecto de la importancia relativa de esos errores. Por consiguiente, la tarea del juez es tener en cuenta dos aspectos respecto a esto: primero, el/ella deberá contar la cantidad total de errores cometidos y segundo deberá decidir qué grado de desviación tuvieron esos errores respecto de los estándares especificados en la descripción de las respectivas maniobras. Como principio general, una maniobra ejecutada con una gran cantidad de errores mayores resultará con una calificación más baja que aquella ejecutada con solo algunos errores, todos los cuales sean solamente menores.

b) Sin embargo, los jueces deben notar también que una maniobra ejecutada con una gran cantidad de errores -incluso si cada uno de esos errores puedan ser considerados como desviaciones menores de la descripción de la maniobra- será totalmente correcto otorgar una calificación más baja para esa maniobra que aquella maniobra ejecutada con solo unos pocos errores, pero donde cada uno de esos errores sean considerados desviaciones mayores de la descripción de la maniobra. Esta es precisamente una de las aptitudes que se espera que los jueces desarrollen y apliquen.

4B.9. Puntuación.

a) Maniobras segmentadas y Maniobras múltiples.

Muchas maniobras son descritas como integradas por varias figuras y en muchas de ellas las figuras, a su vez, han sido divididas aún más en segmentos separados. Pero todos esos segmentos y figuras deben ser combinados para que resulte en el otorgamiento de una única calificación para la maniobra completa. Adicionalmente, muchas de las maniobras detalladas en la descripción de las maniobras consisten de múltiples y repetidas figuras.

Nuevamente los jueces deben otorgar una sola calificación para tal maniobra (por ejemplo, los tres loopings interiores consecutivos, los dos ochos cuadradas horizontales, el trébol de cuatro hojas, todas esas maniobras son posibles de ser calificadas con una nota cada una por cada juez.

b) Principios de puntuación.

Los jueces deben calificar las maniobras ejecutadas entre los puntos "Comienzo de la Maniobra" y "Fin de la Maniobra" solamente, tal como se expresa en cada una de las descripciones de las maniobras. Cuando el modelo alcanza el punto "Comienzo de la Maniobra" de cada maniobra, cada juez debe asumir que la maniobra será ejecutada dentro de todos los valores y tolerancias y otros requerimientos definidos en las respectivas descripciones de las maniobras. Si esto ocurre, significará lógicamente que el juez deberá otorgar la máxima calificación posible de 10 puntos, siempre y cuando no haya detectado ningún error al momento de la finalización de la maniobra. Pero, a medida que el modelo avanza en la maniobra, cada juez observará (usualmente!) algunas desviaciones de los requerimientos reglamentarios, en cuyo caso deberá deducir puntos mentalmente toda vez que observe una desviación. La cantidad de puntos a ser deducidos por cada error por parte de cada juez, dependerá de su evaluación personal considerando si se trató de un error "menor", "medio" ó "mayor", como se describe en 4B.7.

Así es que, después que el modelo haya alcanzado el punto "Fin de la Maniobra", la tarea del juez será la de sumar la totalidad de los puntos deducidos mentalmente durante la ejecución de la maniobra y restarlos a los 10 puntos máximos disponibles, diferencia que constituirá la puntuación final a ser volcada en la planilla de calificación. Este método de deducción, si bien no es sencillo de aprender y sabiendo que requiere una considerable cantidad de instrucción y

práctica, ofrece la ventaja de acercarse mucho a la producción de resultados repetibles cuando se utiliza un rango coherente de puntuación para sopesar cada error observado.

c) Rango de puntuación.

La siguiente escala de calificaciones se lista para proveer a los jueces de una herramienta práctica para ser aplicada a los principios enunciados precedentemente.

<u>Observaciones de los jueces</u>	<u>Puntuación</u>
Ninguna desviación visible	10 puntos
Muy pocos y/o solo errores menores	Aprox. 9,5 a 7,5 puntos (Nota 1)
Pocos y/o solo errores menores	Aprox. 7,5 a 4,5 puntos (Nota 2)
Más errores y/o solo errores medios	Aprox. 4,5 a 2,5 puntos (Nota 2)
Muchos errores y/o errores mayores	Aprox. 2,5 a 1 puntos (Nota 3)

Notas para la tabla precedente:

Nota 1: El puntaje otorgado para cada maniobra dependerá del número total de errores observados por cada juez y si cada juez decide si se trata o no de errores menores.

Nota 2: El puntaje otorgado para cada maniobra dependerá del número total de errores observados por cada juez y hasta que punto cada juez considera que cada error es menor, medio ó mayor.

Nota 3: Ídem nota 2 arriba, pero la calificación 0 (cero) puntos debe ser reservada solamente para los casos listados en los párrafos 4.2.10 y 4.2.15.2 de las reglas F2B.

d) Los jueces deben utilizar el rango completo de puntaje disponible como se muestra arriba. Esto significa otorgar una calificación de 10 puntos a cualquier maniobra en la que no se observe ningún error en absoluto (por ejemplo, la maniobra “vuelo invertido” donde el modelo permanece verdaderamente estable y sin sobresaltos, dentro de la tolerancia de altura permitida de más/menos 30 centímetros durante todas las vueltas juzgadas.) Pero como un ejemplo extremo diametralmente opuesto al anterior, la maniobra “dos ochos horizontales cuadrados” que es ejecutada con un ángulo de elevación de líneas de más de 60 grados, con esquinas “suaves”, con sus lados angulados, con lados superiores inclinados, con lados inferiores muy bajos y muy altos y con intersecciones erradas por varios metros, en otras palabras, una maniobra difícilmente reconocible, se le otorgará una calificación de 1 punto ó quizás menos.

e) Debe notarse asimismo que, ya que ningún texto dentro del Código Deportivo FAI define términos tales como “impresión general” ó “estilo de vuelo”, la puntuación precisa y repetida depende solamente de la cantidad de errores cometidos y del grado de desviación de esos errores con respecto a la descripción de las maniobras. Esto incluye el juzgamiento de elementos subjetivos donde –además de la “estabilidad” que puede ser calificada como se discute en 4B.8.- la realidad es que la calificación de cada competidor dependerá pura y exclusivamente de la cantidad de errores observados por cada juez y la decisión personal de cada uno de ellos de cuán severos han sido cada uno de esos errores.

4B.10. Considerando factores externos.

a) No se le permite a los jueces calificar indulgentemente considerando los efectos del viento en ninguna fase de ninguna maniobra. El párrafo 4.2.5. del reglamento F2B ofrece una guía clara para los jueces y oficiales de concurso respecto de cuáles limitaciones de viento y clima

no son aceptables para los vuelos oficiales lo cual significa que un viento turbulento o con ráfagas no debe influenciar las calificaciones otorgadas por los jueces, a menos que excedan los límites indicados en el párrafo 4.2.5. del reglamento F2B. Si el viento excede los límites indicados en 4.2.5., en ese mismo párrafo se les indica a los jueces y oficiales de concurso que acciones tomar. En otras palabras, si el clima es propicio para volar dentro de los límites indicados en 4.2.5., los jueces deberán calificar todos los vuelos oficiales como si el viento no existiera.

b) Del mismo modo, las tormentas eléctricas son consideradas como condiciones inseguras para volar modelos de acrobacia en vuelo circular y tal como para el viento excesivo, el párrafo 4.2.5. instruye a los jueces y oficiales de concurso respecto de qué acciones tomar en caso de presentarse truenos ó relámpagos ó que los mismos parezcan ser inminentes durante un concurso. Salvo por viento excesivo ó tormentas eléctricas, el reglamento F2B deja perfectamente claro que un concurso F2B es un evento todo tiempo, de modo que, por más incómodo que pueda resultar para todos los involucrados, la intención es que el concurso debe proceder normalmente. Los jueces, por lo tanto, no deberán ajustar sus calificaciones debido a la inclemencia del tiempo.

c) Pero en raras ocasiones, pueden presentarse otros factores que se encuentran fuera del control del participante y a veces esto puede afectar su habilidad para volar de acuerdo a la descripción de las maniobras. Por ejemplo, en concursos donde haya en uso uno ó más círculos de pasto, las irregularidades del suelo pueden afectar en forma adversa el rodaje y/o decolaje del modelo o pueden afectar el rodaje durante el aterrizaje. Las desviaciones respecto a lo indicado en la descripción de las maniobras de decolaje y/o aterrizaje no deberán ser penalizadas si en la opinión de los jueces tales desviaciones se deben solamente a defectos en la superficie del círculo de vuelo. Asimismo, el párrafo 4.2.7., h) ítem iii) del reglamento F2B, ofrece un posible ejemplo –un niño ó un animal deambulando dentro del círculo de vuelo– sin embargo no se puede esperar que ningún manual reglamentario contemple todas las posibilidades en esas áreas. Por lo tanto, los jueces deben estar siempre atentos a cualquier “evento extraordinario” que pueda presentarse que sea accidental en cuanto a su naturaleza y que esté más allá del control del participante, que incluso pueda afectar el desempeño del piloto durante un vuelo oficial. Si en la opinión de los jueces tal incidente ocurre, deberán entonces estar preparados para utilizar su observación y razonamiento para asegurarse que –por medio del juez cabecera– se entere del hecho el Director de Concurso y ofrezca al piloto un “re-vuelo” , en consecuencia.

4B.11. Puntuación y procesamiento de maniobras no observadas por un juez.

Si un juez omite observar una maniobra por cualquier razón, entonces él/ella NO deberá anotar en la planilla de puntaje una puntuación “típica” para la maniobra no observada. En cambio, el juez que no observó la maniobra deberá anotar claramente “N.O.” (No Observada) en su planilla de puntaje dentro del espacio previsto para la nota. Esa anotación deberá entonces alertar a los tabuladores para que usen un procedimiento que calcule el promedio de las notas para esa maniobra tal como fue otorgada por el resto de los jueces. Esta nota promediada deberá ser ingresada en la planilla de puntaje por los tabuladores antes de continuar con el procesamiento del resto de las notas de ese vuelo.

4B.12. Conocimiento de los resultados.

Para prevenir influencias de cualquier tipo, ningún juez podrá observar los resultados y/o la “ubicación” de los participantes hasta tanto haya finalizado el concurso. Tampoco podrán los jueces discutir los vuelos oficiales individuales, ni la ejecución de las maniobras, ni las notas otorgadas, ni los resultados tabulados con nadie en absoluto durante todo el concurso. Esto incluye debates con otros jueces, con cualquier participante, con cualquier Jefe de Equipo, y con los espectadores. El juez cabecera deberá asegurarse de que todos los miembros del panel de jueces estén enterados de este requerimiento y de que tal normativa sea cumplida por ellos durante todo el concurso.

4B.13. Preparaciones de los jueces antes del inicio del concurso.

Mucho antes de iniciados los vuelos oficiales, el Juez Cabecera debe acercarse al Jurado FAI , el organizador del concurso y el Director de Concurso F2B a efectos de definir/confirmar/verificar lo siguiente:

- a) Juez Cabecera a cargo; Director de Concurso F2B.
- b) La disponibilidad de puntos de referencia fijos en el terreno y/o ayudas visuales erigidas en el sitio (referirse a 4B.5. arriba)
- c) Disponibilidad y programación de los vuelos de calibración para jueces.
- d) Orden de vuelo de los participantes.
- e) Procedimiento de prueba de tensión de líneas y método para asegurar de que todas las pruebas de tensión sean llevadas a cabo.
- f) Procedimiento para el llamado oficial de los participantes.
- g) Cronometrista(s) oficial(es) nombrado(s) y como serán comunicados los tiempos al panel de jueces.
- h) Disponibilidad y método del servicio de recolección de planillas de puntaje.
- i) Duración y programación de las rondas.
- j) Procedimientos de tabulación de planillas de puntaje.
- k) Procedimiento de ranqueo y clasificación de participantes.
- l) Programación de comidas y recreos, disponibilidad de asientos, sombras, paraguas, baños cercanos, etc.

4B.14. Vuelos de calibración para jueces.

Luego de cada uno de los vuelos de calibración para jueces dispuestos por el organizador de concurso, los jueces no podrán discutir las notas individualmente otorgadas. En cambio, ellos deberán ir repasando maniobra por maniobra , comparando y discutiendo sus evaluaciones personales de cada error –incluyendo la severidad de cada error- observados durante cada segmento de cada figura y de cada maniobra ejecutada. A efectos de evitar definitivamente la indeseada “nivelación” de las notas otorgadas por cada juez, dichas notas no deberán ser reveladas ni discutidas entre los miembros del panel de jueces. De hecho, no se les permite a los organizadores de concurso entregarles planillas de puntaje a los jueces para los vuelos de calibración. En su lugar, el debate de los jueces deberá enfocarse en la cantidad, extensión y grado de severidad de cada error observado, utilizando copias del diagrama de las maniobras del reglamento F2B como base para el debate. Debe tenerse debidamente en cuenta asimismo que el contenido de esos debates respecto de los vuelos de calibración, no deben hacerse públicos.

4B.15. Dispositivos de observación y puntos de referencia en el terreno.

No deben ser usados dispositivos de observación manuales. Cuando sea posible, deben ser usados puntos de referencia fijos en el terreno para definir intersecciones, “verticales”, ángulo de elevación de las líneas, un octavo de vuelta (correspondiente a los 45 grados laterales) parte inferior de las maniobras y longitud de maniobras y/o segmentos. Como se indicó en 4B.4., se alienta enérgicamente a los organizadores de concurso a erigir ayudas visuales adecuadas (por ejemplo, para los 45 grados de dimensión lateral especificados en la descripción de las maniobras), especialmente cuando un sitio en particular carezca de puntos de referencia fijos en el terreno. Se recomienda que dichos puntos de referencia ó marcadores

sean recalibrados para cada sitio en particular y que estas referencias sean debatidas privadamente entre los jueces antes del comienzo de los vuelos de calibración. Todos los miembros del panel de jueces deben estar de acuerdo en el uso de los puntos de referencia fijos en el terreno ó erigidos, antes del inicio de los vuelos oficiales.

4B.16. Cronometraje.

Es de práctica común asignar las tareas de cronometraje al Jefe de Círculo (y éste es un requerimiento obligatorio en Campeonatos Mundiales y Continentales y otros concursos internacionales limitados). En otros concursos, los jueces deben confirmar quién estará a cargo de esta tarea antes de comenzar los vuelos oficiales y en todos los concursos los jueces deberán asimismo confirmar los métodos mediante los cuales los resultados del cronometraje oficial serán comunicados a los jueces. Los tiempos registrados por el cronometrista oficial designado son inapelables, sin embargo se recomienda a modo de referencia cruzada que el juez cabecera tome sus propios tiempos paralelamente a los del cronometrista oficial. Si el vuelo oficial de un participante excede los 7 minutos permitidos, entonces el tiempo transcurrido deberá registrarse en las planillas de puntaje. En caso de que exista alguna discrepancia entre el tiempo registrado por el cronometrista oficial y el tiempo registrado por el Juez Cabecera, éste deberá aproximarse al cronometrista para resolver el asunto.

4B.17. Regularidad.

Los jueces deben usar una escala regular para otorgar notas a lo largo de todas las rondas de un concurso. Esta escala debe constituir un instrumento personal basado en la cantidad de errores observados, más una evaluación personal de la severidad de cada error. Esta escala personal debe ser el resultado del cuidadoso estudio del Código Deportivo FAI (especialmente el párrafo 4.2.15. correspondiente a la descripción de las maniobras F2B) , del estudio de la presente Guía de Jueces y también como resultado de la experiencia del juzgamiento práctico. Una vez que los vuelos oficiales dieron comienzo, esta escala personal de los jueces debe permanecer firme e inalterable y no deberá, por ejemplo, verse influenciada por factores tales como discusiones con terceros (incluyendo otros jueces) , por el clima, por la velocidad del modelo, por el tipo de modelo, por su color, tamaño ó sonido del motor o por el hecho de conocer la reputación o los resultados previamente alcanzados por un participante en particular que esté siendo juzgado.

4B.18. Ejecución de las maniobras.

a) "...un mínimo de una vuelta y media."

Los competidores pueden elegir volar más de una vuelta y media entre maniobra y maniobra, pero no pueden volar menos de una vuelta y media entre maniobra y maniobra (incluyendo los procedimientos de entrada y salida recomendados, todos ellos especificados en el párrafo 4.2.14. del reglamento F2B). Si una maniobra es iniciada antes de haber volado una vuelta y media de intervalo (más los procedimientos de entrada y salida recomendados) entonces esa maniobra será calificada con 0 (cero) puntos y del mismo modo, toda maniobra no precedida por al menos una vuelta y media de intervalo (más los procedimientos de entrada y salida recomendados), será calificada con 0 (cero) puntos. Esta vuelta y media de intervalo entre maniobra y maniobra le permite a los jueces evaluar la maniobra completamente y anotar en la planilla de puntaje la calificación correspondiente antes de que comience la maniobra siguiente.

b) Juzgando la altura de las vueltas intermedias.

La altura de vuelo de las vueltas intermedias es meramente una recomendación y por lo tanto no deben ser juzgadas ni calificadas, sin embargo debe notarse que las reglas F2B (párrafo 4.2.14.) especifican el rango de altura dentro del cual esas vueltas intermedias deben efectuarse. Esto es para asegurar que ningún competidor vuele tan alto que deje a los jueces sin el tiempo suficiente para registrar la nota de la maniobra previa.

c) Juzgando intento(s) de maniobra(s).

Si un competidor hace más de un intento de ejecutar cualquier maniobra durante un vuelo oficial, los jueces deben calificar solamente el primer intento. Cualquier intento posterior de la misma maniobra durante el mismo vuelo oficial, no deberá ser calificado en absoluto. Del mismo modo, si un competidor comienza una maniobra pero obviamente no la completa (por ejemplo, debido a la repentina pérdida de potencia del motor , causando por consiguiente el descenso inmediato del modelo a vuelo nivelado) esa maniobra no completada deberá recibir una calificación de 0 (cero) puntos.

- FIN -

**Federación Argentina de Aerodelismo
Comisión Técnica F2
Año 2011**

PÁGINA EN BLANCO