



Federación Aeronáutica de Castilla y León

**PROGRAMA
DE
CALIFICACIÓN
PARA PILOTOS
DE
AEROMODELISMO**

Índice

Generalidades	3
Estructura del programa de calificación.	3
PRIMERA PARTE.....	5
CALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN:.....	5
CALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO:	7
CALIFICACIÓN DE NIVEL C – EXPERTO:	9
CALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN - HELICOPTEROS:	11
CALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO HELICOPTERO	13
CALIFICACIÓN NIVEL D – EXAMINADOR:	14
SEGUNDA PARTE	15
Generalidades GUIA de Examinador	15
CALIFICACIÓN DE NIVEL B	17
INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL.....	17
EL MODELO	17
ALTURA Y VELOCIDAD.....	17
CONTINUIDAD	18
TRIMADO	19
NERVIOS.....	¡Error! Marcador no definido.
REPETICIÓN DE LA MANIOBRA	19
REPETICIÓN DEL EXAMEN.....	20
EL EXAMEN	20
1.- La utilización de pre-vuelo que se prevé en las Normas de Seguridad.....	20
2) El despegue y ejecutar un circuito completo (en sentido horario ó anti-horario) para sobrevolar el despegue	22
3) Completar y controlar el post-vuelo como exige el Manual de Seguridad de la Federación Aeronáutica de Castilla y León.....	23
TEÓRICO	23
Anexo I - Convalidaciones	24
Titulación Nivel C:	24
Titulación Nivel B:	24
Examen teórico Nivel B y C.....	24

Generalidades

Debido al continuo desarrollo del aeromodelismo, al aumento de practicantes y a las numerosas Exhibiciones/eventos que anualmente se realizan, y a la aparición del Decreto 835 del 19/1/2010, La Federación Aeronáutica de Castilla y León, entiende que es necesario el Programa de Calificación de Pilotos de Radio Control, Titulaciones de Pilotos de Aeromodelismo.

Con este programa la Federación Aeronáutica de Castilla y León pretende:

- Estimular a los aeromodelistas a lograr niveles determinados en el pilotaje y conocimiento de las normas de seguridad.
- Garantizar que los organizadores y participantes de exhibiciones y eventos hayan demostrado la capacidad necesaria para volar con seguridad en presencia de público.

Estructura del programa de calificación.

El principal objetivo del Programa es alentar a los aeromodelistas a lograr un estándar preciso de habilidad de pilotaje y de seguridad y demostrar tales estándares.

Los niveles que se establecen son los siguientes:

NIVEL A.- Iniciación: Alumno de una escuela o de un Club de Aeromodelismo.

NIVEL B.- Básico: Certifica que el piloto posee el grado de volar con seguridad sin asistencia.
Permite volar en exhibiciones modelos de hasta 10 Kg.

NIVEL C.- Experto: Certifica que el piloto ha alcanzado una mayor habilidad de pilotaje demostrando el nivel de seguridad que le habilita a volar en un evento público de hasta 25 Kg. y turbinas de Gas.

NIVEL D.- Examinador: Certifica que el deportista posee la experiencia y conocimientos para actuar para enseñar la modalidad elegida así como para evaluar a los niveles anteriores, en la modalidad correspondiente.

La responsabilidad de atribución de dichas calificaciones corresponde a la Federación Aeronáutica de Castilla y León.

Para realizar los exámenes correspondientes, se solicitará la correspondiente autorización a la Federación Aeronáutica de Castilla y León, aportando la documentación que esta Federación estime necesaria.

Los exámenes e informes correspondientes, serán remitidos a la Federación Aeronáutica de Castilla y León, que a la vista de los mismos, otorgará las Titulaciones a los interesados.

Es deseable que en cada club existiera un aeromodelista de Nivel D que ejercerán la enseñanza y examinador.

Cuando no sea posible, el Presidente del Club puede ayudarse de otro Club que posea la estructura necesaria, solicitando los examinadores de dicho Club.

Para garantizar la uniformidad de juicio del mismo estándar en toda la Federación Aeronáutica de Castilla y León, alienta los intercambios de examinadores entre Clubes.

El presente documento que describe las pruebas a realizar para la obtención de los cuatro niveles.

PRIMERA PARTE

CALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN:

Los pilotos con Nivel A pueden volar modelos del tipo entrenador propulsados por hélice y motor inferior a 10 cc o su equivalente eléctrico.

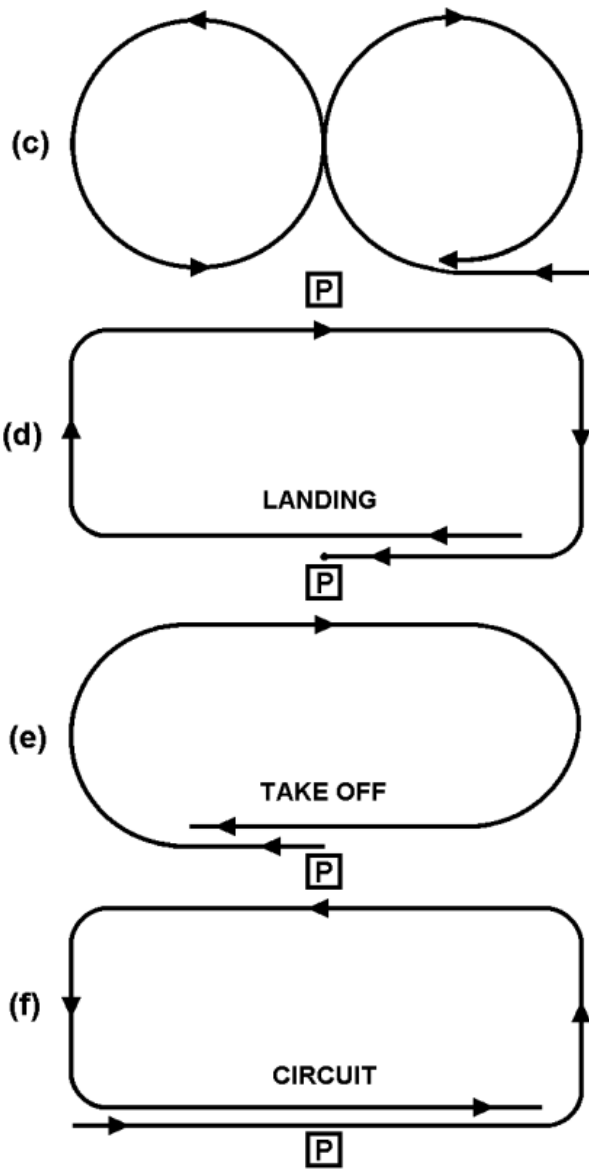
No podrá participar en demostraciones con asistencia de público ni en competiciones oficiales.

El examen para obtener un "Certificado A" puede realizarse en directamente a través del club.

El Piloto debe llevar a cabo con éxito la siguiente prueba de vuelo:

- a) Llevar a cabo los controles previos de vuelo requerido por el Manual de seguridad.
- b) Realizar el despegue realizar viraje hacia la izquierda (o derecha), un circuito sobrevolando el área de despegue.
- c) Realizar una "figura de ocho" horizontal con el punto central delante del piloto. La altura debe de ser constante.
- d) Realizar un circuito rectangular y realizar un aterrizaje en la zona de aterrizaje designado. Si el motor se detiene durante el aterrizaje el modelo puede ser recuperado y el motor se puede volver a arrancar para realizar el resto de las maniobras no realizadas.

WIND FROM THE LEFT



La prueba se realizará en el exterior no en pabellones o recintos cerrados.

CALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO:

Nivel avanzado de deportista en el que puede manejar aeromodelos con las siguientes limitaciones:

Modelos con peso inferior a 10 Kg.

Modelos con velocidad máxima de 200 Km/h.

Podrá participar en demostraciones con asistencia de público con el visto bueno del Director de la Demostración y con modelos de menos de 10 Kg y/o velocidades inferiores a 200 Km/h.

Para obtener la calificación de Nivel B, el candidato deberá superar las siguientes pruebas:

- a) Llevar a cabo los controles previos de vuelo requerido por el código de seguridad.
- b) Realizar el despegue virar hacia la izquierda (o derecha), un circuito sobrevolando el área de despegue.
- c) Realizar una "figura de ocho" horizontal con el punto central delante del piloto. La altura debe de ser constante.
- d) Volando a contraviento, efectuar un looping.
- e) Volando con el viento de cola, efectuar un looping invertido, partiendo de lo alto.
- f) Volar en invertido durante 2 segundos o 7 metros.
- g) Efectuar dos toneles consecutivos con el viento de cola.
- h) Efectuar dos toneles consecutivos con el viento de cola y dirección de rotación opuesta.
- i) Efectuar un viraje estable a derecha o izquierda.
- j) Realizar una caída de ala.
- k) Efectuar una figura de acercamiento rectangular con una tentativa de aterrizaje a una distancia del suelo de 3 m. Esta maniobra debe ser un aterrizaje abortado, no una pasada rasa.
- l) Subir altura y realizar dos vueltas de barrena.
- m) Efectuar una figura rectangular de acercamiento y aterrizar.

- n) Completar y controlar el post-vuelo previsto en el Manual de Seguridad.
- o) El candidato deberá responder de manera satisfactoria al menos a ocho cuestiones basadas en el Manual de Seguridad.

Todas las maniobras se efectuarán enfrente del piloto y, con independencia de la dirección del viento,

El programa será completado durante el mismo vuelo. Sólo se permite dos intentos por cada examen.

Excepcionalmente y de acuerdo con la opinión del examinador, si las características del modelo y la superficie del campo de vuelo son tales que no permiten un despegue desde la pista, podrá ser lanzado a mano.

La prueba se realizará en el exterior, no en pabellones o recintos cerrados.

La prueba se realizará con un modelo que pese menos de 10 Kg.

CALIFICACIÓN DE NIVEL C – EXPERTO:

Nivel experto de deportista en el que puede manejar aeromodelos con las siguientes limitaciones:

Modelos con peso de hasta 25 Kg.

Modelos con velocidad superior a 200 Km/h

Podrá participar en demostraciones con asistencia de público y usar modelos de hasta 25 Kg y/o velocidades superiores a 200 Km y turbinas de Gas.

Para obtener la calificación de Nivel C, el candidato completará las siguientes pruebas:

- a)** Llevar a cabo los controles previos de vuelo requerido por el código de seguridad.
- b)** Realizar un tonel lento.
- c)** Volar en invertido durante cinco segundos o 10 metros
- d)** Realizar dos vueltas y media de barrena, salida invertida
- e)** Realizar un Loop Cuadrado con ½ toneles en subida y bajada
- f)** Realizar una caída de ala con ½ toneles en subida y bajada
- g)** Realizar 7 maniobras de la siguiente lista
 - a. Vuelo a cuchillo durante 5 segundos o 10 metros
 - b. Ocho cubano con ½ toneles
 - c. Reloj de Arena con ½ Tonel en la parte superior
 - d. Dos loops consecutivos
 - e. Dos vueltas de barrena, entrada y salida invertida
 - f. Dos Rizos cuadrados seguidos
 - g. Figura M con ½ tonles en cada tramo vertical
 - h. Doble snap roll
 - i. Subida a 45° a cuchillo con sanp roll
 - j. Rolling Circle
- h)** Efectuar una figura rectangular de acercamiento y aterrizar.

- i)** Completar y controlar el post-vuelo previsto en el Manual de Seguridad.
- j)** El candidato deberá responder de manera satisfactoria a, al menos, ocho cuestiones basadas en el Manual de Seguridad.
- k)** Al menos una vez durante la prueba, el examinador pedirá una emergencia y esto puede ocurrir en cualquier momento durante la evaluación. El candidato se espera que respondan de manera adecuada a la llamada de emergencia. Tenga en cuenta que esto puede implicar un aterrizaje y un despegue.
- l)** En aviones eléctricos se permite realizar una parada para cambiar baterías.
- m)** Además del vuelo, el piloto será entrevistado por los examinadores y debe tener un conocimiento profundo del vuelo en general y, en particular, de las cuestiones de seguridad basada en los códigos de seguridad.

La prueba se realizará en el exterior, no en pabellones o recintos cerrados.

La prueba se realizará con un modelo que pese más de 10 Kg.

CALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN - HELICOPTEROS:

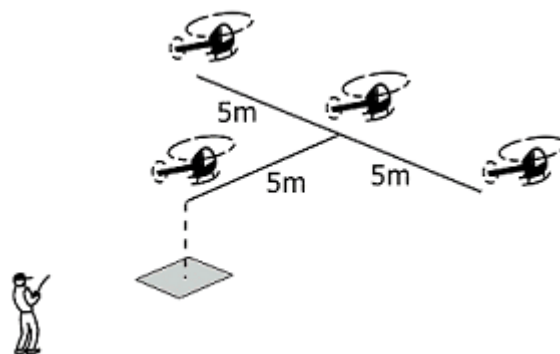
Los pilotos con Nivel A pueden volar modelos del tipo entrenador y motor inferior a 10 cc o su equivalente eléctrico.

No podrá participar en demostraciones con asistencia de público ni en competiciones oficiales.

El examen para obtener un "Certificado A" puede realizarse en directamente a través del club.

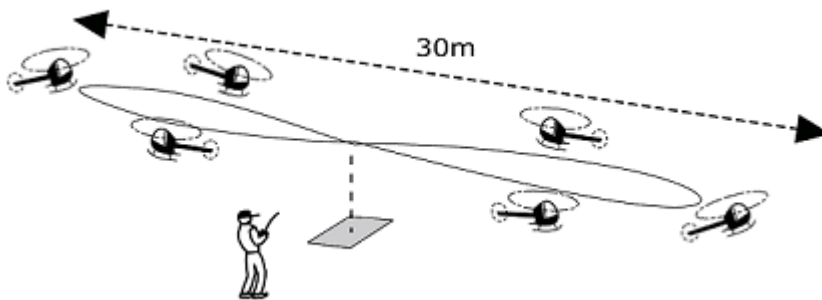
El Piloto debe llevar a cabo con éxito la siguiente prueba de vuelo:

- a) Llevar a cabo los controles previos de vuelo requerido por el código de seguridad.
- b) El despegue y estacionario a nivel de los ojos durante 15 segundos.
- c) Colocar el helicóptero lentamente hacia adelante durante aproximadamente cinco metros, parada, y estacionario breve.
- d) Colocar el helicóptero poco a poco de lado sobre los 5 metros, parada, y estacionario breve.
- e) Colocar el helicóptero poco a poco de lado en la dirección opuesta para aproximadamente diez metros (cinco metros más allá de su posición original en frente del piloto), detener y estacionario breve.



- f) Coloque el helicóptero poco a poco de lado en la primera dirección para que vuelva a su posición original en frente del piloto, detener y brevemente hover.

- g)** Volar lentamente hacia atrás, con lo que el helicóptero de regreso a su posición original sobre la zona de despegue, detenerse y aterrizar.
- h)** Despegar y hacer un estacionario breve, girar 90 grados a izquierda o derecha y volar hacia delante para llevar a cabo dos 'ochos perezosos ", cada uno por lo menos 30 metros de eslora. Cada vez que el helicóptero pasa por delante del piloto debe ser de lado en el piloto y en toda la maniobra, el modelo debe estar volando hacia delante, no hacia los lados.



- i)** Al final de los ochos, estacionario breve y aterrizaje.
- j)** Completar y controlar el post-vuelo previsto en el Manual de Seguridad.
- k)** El candidato deberá responder de manera satisfactoria a, al menos, ocho cuestiones basadas en el Manual de Seguridad.

La prueba se realizará en el exterior, no en pabellones o recintos cerrados.

No están permitidos rotores contrarrotativos.

No están permitidos sistemas de estabilización a parte del propio sistema giroscópico del rotor de cola.

CALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO HELICOPTERO

Nivel avanzado de deportista en el que puede manejar aeromodelos con las siguientes limitaciones:

Modelos con peso inferior a 10 Kg.

Modelos con velocidad máxima de 200 Km/h.

Podrá participar en demostraciones con asistencia de público con el visto bueno del Director de la Demostración.

Para obtener la calificación de Nivel B, el candidato deberá superar las siguientes pruebas:

- a)** Llevar a cabo las comprobaciones previas al vuelo.
- b)** Realizar una M en estacionario.
- c)** Realizar un sombrero de Copa.
- d)** Tomar altura y realizar un circuito hacia la derecha.
- e)** Tomar altura y realizar un circuito hacia la izquierda.
- f)** Realizar en translación un ocho.
- g)** Realizar un estacionario con el morro hacia el piloto durante al menos 5 segundos.
- h)** Realizar un 540°.
- i)** Tomar altura y realizar una autorrotacion controlada.
- j)** Completar y controlar el post-vuelo previsto en el Manual de Seguridad.
- k)** El candidato deberá responder de manera satisfactoria a, al menos, ocho cuestiones basadas en el Manual de Seguridad.

Todas las maniobras se efectuarán enfrente del piloto y, con independencia de la dirección del viento,

El programa será completado durante el mismo vuelo. Sólo se permite dos intentos por cada examen.

CALIFICACIÓN NIVEL D – EXAMINADOR:

Nivel que certifica que el deportista posee la experiencia y conocimientos para enseñar y examinar en la modalidad correspondiente.

Se deberán cumplir los siguientes requisitos:

Ser mayor de 18 años.

Superar examen teórico sobre el Manual de Seguridad.

Para ser Examinador se requiere amplia experiencia en y conocimientos en Aeromodelismo en general y seguridad en particular.

Será competencia de las Federaciones Territoriales nombrar a los Examinadores que consideren más adecuados siguiendo los criterios anteriores.

El título de examinador se obtendrá de forma automática cuando se trate de un Juez Nacional de cualquier especialidad, que haya participado como tal en al menos tres Campeonatos de España.

NO Podrá participar en demostraciones con asistencia de público a no ser que disponga de la Titulación B o C.

El Examinador tendrá también la capacidad de Homologación de Modelos.

SEGUNDA PARTE

Generalidades GUIA de Examinador

Estas notas servirán como guía al examinador.

La necesidad de uniformar cada Estándar de las pruebas y los diversos examinadores es extremadamente importante, es, por tanto, necesario seguir atentamente estas notas.

Si las condiciones locales son tales que requieren una desviación de estas instrucciones (por ejemplo, obstáculos geográficos que impiden la ejecución de alguna maniobra), el examinador debe de discutirlo con los candidatos antes de comenzar las pruebas.

Para el examinador es esencial una buena preparación antes de iniciar las pruebas. Se debe intentar obtener información del candidato, hablando, por ejemplo, con otro socio del club. No debe ignorar ninguna información que pueda ayudar a su juicio final.

El examinador debe asegurarse antes de las pruebas de que el candidato conoce perfectamente cualquier aspecto, de modo que no existan dudas durante el vuelo. Es esencial, por tanto, un briefing antes del vuelo.

Algunos examinadores pueden creer que las pruebas de vuelo son pruebas de acrobacia y que, por lo tanto, deben ser ejecutadas como un programa FAI. Esto es totalmente incorrecto.

Las pruebas de vuelo del Nivel B y C están diseñadas para permitir que el candidato demuestre su capacidad en el control seguro del modelo en cada momento durante un vuelo y que puede ejecutar una serie de simples maniobras de manera segura y con una exactitud razonable.

El juicio del examinador sobre la habilidad de vuelo y la seguridad del candidato estará basado en una visión objetiva de su actitud durante el vuelo e, igualmente importante, antes y después de la prueba de vuelo.

El examinador debe verificar que el alumno haya adoptado los Estándares de seguridad desde su llegada al campo hasta el aterrizaje. Esto es de gran importancia, porque cualquier persona

puede demostrar un buen nivel de seguridad por un breve periodo de tiempo, pero si se comporta de manera contraria cuando piensa que no es observado, no puede ser considerado APTO para la calificación.

Por lo tanto, cualquier cosa que el examinador vea realizar a los candidatos durante su presencia en el campo, será útil para la valoración final.

Durante las pruebas de vuelo, el examinador debe prestar especial atención a la reacción del candidato cuando no realiza una maniobra o después de cualquier error. El nivel general de atención, teniendo en cuenta las dificultades relativas a las maniobras, debe ser bueno, con pequeños errores y es esencial que durante todo el vuelo, el candidato dé la impresión de tener el control completo del modelo.

Después de terminar la prueba, en la hipótesis de que el candidato la haya superado, el examinador debe determinar que el candidato, de modo general, tiene presente sus sucesivas responsabilidades hacia los otros socios y, en general, hacia el Aeromodelismo. Esto es de aplicación, sobretodo, para la calificación de Nivel C.

CALIFICACIÓN DE NIVEL B

INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL

La calificación de Nivel B acredita el grado de habilidad y seguridad de vuelo que puede ser equiparado a un estándar de vuelo sin instructor.

El examinador debe verificar que el nivel de capacidad del candidato responde al siguiente criterio: "Según el Reglamento, ¿Puede este deportista volar enfrente de público con seguridad?".

EL MODELO

La prueba puede realizarse con cualquier modelo a motor de ala fija y cualquier modelo de motor eléctrico de menos de 10 Kg y menos de 200 Km/h

ALTURA Y VELOCIDAD

El candidato tendrá que ser un piloto razonablemente seguro, aunque puede tener una experiencia de vuelo de pocos meses. Volar a demasiada altura no es índice de seguridad. La prueba tendrá que ser realizada a una altura entre los 30 y 50 metros; una altura más elevada sería indicativa de escasa seguridad y mantener un plano.

El uso inteligente del comando del gas es un factor importante para un vuelo seguro y el examinador tendría que prestarle atención. Un piloto que utiliza para todo el vuelo la potencia máxima no debe de ser aprobado.

La combinación de una altura razonable y el buen uso del mando del gas tendrían que permitir que el modelo vuele a una altura constante durante la mayor parte de la prueba y el examinador tendría que tomar nota de las variaciones significativas de la altura del vuelo.

Se exige que "todas las maniobras se realicen delante del piloto" con la implicación de que el modelo pase frente al piloto más allá de la zona del despegue y del aterrizaje en varias ocasiones durante el vuelo. El piloto tendrá que prestar atención a que en

cada vuelta la línea del acercamiento es constante y el examinador tendrá que verificar si esto se cumple.

Se estará muy atento a que el piloto nunca rebase la línea de seguridad que de no estar marcada es la propia línea del piloto.

El rebasar la línea de seguridad en más de una ocasión implica que el piloto no tiene el control sobre el modelo por lo que deberá de ser suspendido.

Ligeras variaciones de la altura y la línea no perfectamente constante, no son razón para suspender al candidato, pero da al examinador una buena indicación del nivel general de la habilidad del piloto y podría influenciar el juicio final.

La altura o las líneas erráticas son una muestra segura de que el piloto no ha practicado la prueba y son una razón muy válida del suspenso.

CONTINUIDAD

Aunque las maniobras se establecen para poderlas realizar una después de otra, no obstante se ha de tener en cuenta que no es una tabla FAI. El vuelo normal puede tener por lo menos un circuito de colocación entre una maniobra y la otra y el examinador tendrá que discutir sobre este aspecto con el candidato antes del vuelo.

El examinador tendrá que observar cualquier circuito adicional con la misma atención con la cual valorará el resto del vuelo, pues el circuito extra puede indicar mucho sobre la habilidad del piloto.

Un piloto que realiza una maniobra seguida a otra está intentando volar en un estándar más avanzado al exigido. Esto puede ser aceptado muy bien si el piloto es competente, pero se deberá prestar atención al piloto si no tiene suficiente práctica. Intentar volar de esta manera durante la prueba puede poner al piloto en situaciones muy peligrosas.

TRIMADO

Está previsto que el candidato inicie la prueba con un modelo que se ha trimado previamente

Por otra parte, si se verifica la necesidad de trimar el modelo y el piloto intenta hacerlo, el examinador tendrá que hacer una cierta concesión. Esto no tendrá que penalizarla al menos que no ponga en peligro el modelo y no pasa de la zona de seguridad.

REPETICIÓN DE LA MANIOBRA

Para el Nivel B las maniobras son simples y los candidatos tendrían que estar en posición de realizarlas con mínimos errores. Si el examinador nota cualquier error grave, la prueba no estará superada y por lo tanto el vuelo deberá de ser repetido. Sin embargo, si el candidato hace un pequeño error durante una maniobra y si el examinador no está satisfecho totalmente, puede estimar el pedir la repetición de la maniobra.

En este punto se requiere del Examinador una cierta capacidad de juicio. Un error notable representa una razón válida para suspender a un candidato, especialmente si ha ocurrido la pérdida de control o si se presenta una situación peligrosa. En definitiva, el Examinador no deberá conceder al candidato hacer dos o tres tentativas por cada maniobra.

El examinador tendrá que considerar lo que ha visto hacer al modelo y, si piensa que se "podría hacer mejor", puede exigir que la maniobra sea repetida. Sin embargo tendrá que ser extremadamente prudente en el uso de esta opción porque de esta manera se puede fácilmente degradar el valor de esta prueba.

REPETICIÓN DEL EXAMEN

La norma permite dos tentativas de examen en una jornada. Si el candidato falla en el primer intento, el Examinador debe considerar su función para decidir. Muchos de los pilotos que fallan podrían ser razonablemente buenos pilotos o por el contrario ser su límite. En tales circunstancias, podría ser indicado dar la posibilidad de realizar uno o dos vuelos de prueba

Otra posibilidad que puede ocurrir durante una prueba es una parada del motor. Las reglas dicen que las pruebas deberían hacerse en un "vuelo" de modo que si esto ocurre, es el examinador quien puede permitir que el candidato despegue de nuevo y continuar donde lo dejó. En este caso el examinador deberá ofrecer al candidato la oportunidad de hacer otra prueba, pero debe asegurarse de que el solicitante ha tenido tiempo suficiente para verificar cuál era el problema. No se debe realizar inmediatamente otra prueba, tendría que realizar un vuelo con el fin de observar que el problema ha sido resuelto.

La forma en que el candidato resuelve la emergencia puede ser muy interesante para el examinador.

EL EXAMEN

1.- La fase de pre-vuelo que se prevé en las Normas de Seguridad.

Las revisiones que se realizarán antes del vuelo están indicadas claramente en las Normas de Seguridad de la Federación Aeronáutica de Castilla y León. El candidato deberá realizarlas antes de la sesión de vuelo. El examinador solicitará al candidato que realice las revisiones, como si el vuelo prueba fuera el primero del día.

El examinador debe comprobar que el candidato tiene un alto conocimiento sobre los pasos de pre vuelo a realizar.

El examinador deberá asegurarse de que el candidato posee plenamente el control de lo que está haciendo mientras prepara el aeromodelo para el vuelo.

Un trabajo completo sobre el terreno crea una buena impresión y eso es lo que se espera de un candidato para el segundo nivel. El mal rendimiento en esta fase de pruebas no es suficiente para rechazar al candidato, pero es inevitable que el examinador haga

una nota mental de todos los aspectos del candidato y este aspecto en particular puede tener una influencia real en un caso extremo.

El examinador debe prestar especial atención a cómo el candidato utiliza el sistema de las frecuencias y debe asegurarse de que entiende y sigue correctamente la secuencia siguiente:

- a)** Comprueba el entorno de las frecuencias.
- b)** Encienda el transmisor.
- c)** Encienda el receptor.

Asimismo, el examinador debe comprobar atentamente y tener en cuenta que el piloto controla los comandos del emisor, los trims y los conmutadores.

Todo candidato que encienda la emisora antes de haber comprobado el sistema de control de frecuencia debe ser suspendido de inmediato.

Si no hay ayudantes disponibles, nada impide que el examinador ayude al candidato para controlar el motor del modelo, el transporte al despegue, etc., pero todas estas operaciones deben ser realizadas por el examinador siguiendo las instrucciones directas del candidato.

El examinador no debe hacer sugerencias al candidato ni a iniciativa propia.

2) El despegue y ejecutar un circuito completo (en sentido horario o anti-horario) para sobrevolar el despegue

El despegue debe hacerse con el modelo a una distancia segura del box y en una dirección que no llevaría el modelo hacia los boxes, la gente o cualquier área de peligro. El modelo debe ser colocado en la pista por un ayudante. El piloto debe colocarse al lado de la pista y hacer un despegue desde esta posición (no está permitido para el nivel C hacer un despegue de pie sobre la pista detrás de la modelo).

La segunda vuelta debe ser razonablemente recta y el modelo no debe levantarse del suelo demasiado pronto. Puede ser un punto a favor del piloto si, en el supuesto de despegue fallido, lo interrumpiera de manera segura. Y mucho mejor que el candidato piense sobre lo que está haciendo, en lugar de persistir en mantener en el aire un modelo con un motor defectuoso o mal regulado. Si el despegue se aborta de manera segura, el examinador de inmediato debería tranquilizar al candidato, que no será penalizado si la operación realizada es correcta, aunque ésta pueda entrar en conflicto con los requisitos de la prueba.

La subida de altura se realizará con un ángulo constante y directo hasta que se llegue a la parte de vuelo; la velocidad del motor se reducirá a la velocidad de crucero, el modelo debe estar nivelado y comenzará el primer circuito.

Al final del circuito, el modelo volará contra el viento delante del piloto y, por razones de seguridad, justo por encima del límite de la zona de vuelo. Antes del vuelo, el examinador deberá indicar la línea a seguir.

El examinador debe asegurarse de que el candidato ha entendido lo anterior y el modelo seguirá una línea de vuelo con el punto de intersección en frente de ellos, la dirección que se acuerde antes del vuelo (por lo general pero no siempre, paralelamente a la dirección viento) y pasar por un punto.

3) Completar y controlar el post-vuelo como exige el Manual de Seguridad de la Federación Aeronáutica de Castilla y León.

El candidato no debe llevar la emisora cuando se recupera el modelo. Si no hay nadie disponible para tomar la emisora, el examinador debe ofrecerse para hacerlo. Cuando el modelo se recoge y se encuentra estacionado en el box, la emisora será devuelta al piloto para su apagado y posterior control Post-Vuelo.

Los controles posteriores al vuelo están explícitamente en el Manual de Seguridad, pero el examinador debe comprobar que se sigue correctamente la secuencia de:

- a) Apagado receptor.
- b) Apagado transmisor
- c) liberación de la frecuencia.

TEÓRICO

El candidato a continuación, debe responder satisfactoriamente un mínimo de ocho preguntas sobre la seguridad, basado en el Manual de Seguridad de la Federación Aeronáutica de Castilla y León.

Debemos recordar que, en ningún caso, aprobar el examen puede compensar un vuelo juzgado negativamente. Si el examinador desestimó la prueba de vuelo de los candidatos, ni siquiera debe empezar la prueba teórica.

Independientemente de la habilidad del piloto para volar, si no pueden responder a preguntas acerca de la seguridad debe ser desestimado.

El número de preguntas realmente depende de las circunstancias del momento. Por ejemplo, si el candidato ha realizado un vuelo de prueba buena y cumple con las primeras ocho preguntas con confianza, no hay motivo para insistir aún más.

El examinador debe prepararse cuidadosamente para cada prueba y se recomienda seleccionar su propia lista de cuestiones. El examinador no debe olvidar que se puede utilizar cualquier tipo de conocimientos locales y que el candidato a su vez debería saber.

Anexo I - Convalidaciones

Con carácter excepcional hasta el 31 de diciembre de 2010 se llevarán a cabo las convalidaciones con los siguientes Criterios.

Titulación Nivel C:

Se obtendrá de forma automática cuando el piloto haya obtenido pódium en cualquier campeonato de España en cualquier categoría con un mínimo de 10 pilotos participantes en los últimos 5 años.

Titulación Nivel B:

Se obtendrá de forma automática cuando el piloto haya quedado de la mitad hacia los primeros puestos cualquier campeonato de España en cualquier categoría con un mínimo de 10 pilotos participantes en los últimos 5 años.

Examen teórico Nivel B y C

Se obtendrá la aptitud del examen teórico del nivel B y C cuando el piloto este en posesión de licencia Federativa en los últimos 5 años de forma consecutiva.