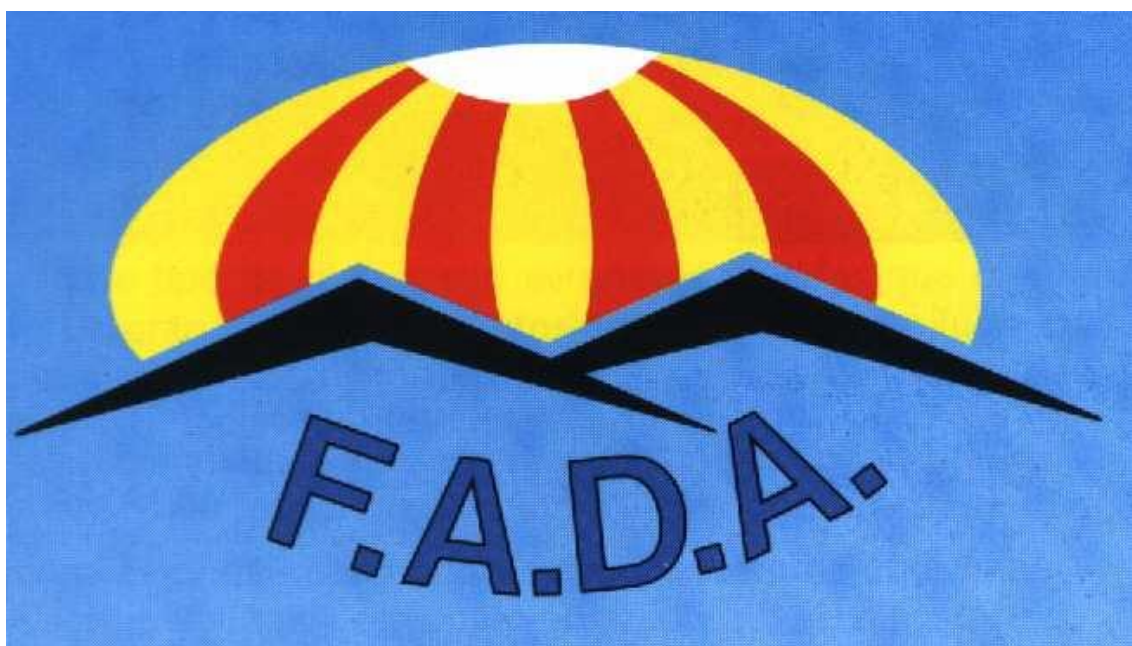


FEDERACIÓN ARAGONESA DE LOS DEPORTES AEREOS Aeromodelismo



CURSO DE JUECES Y TÉCNICOS **F3F**

Ponente: Carles Aymat
Subcomisión de Veleros F3 de la CTNA-RFAE

Marzo 2010

Sumario

Ponencia:

- * Organización de competiciones. Aspectos a contemplar.
- * Procedimientos de control y supervisión de la instalación y funcionamiento de los equipos.
- * Medios humanos: jueces auxiliares, sus funciones e implicaciones
- * Medidas de seguridad en las competiciones de F3F o F3B: control de frecuencias y delimitación de zonas de aterrizaje y áreas de seguridad

Anexo 1.- Competiciones Oficiales de Aerodelismo. RFAE-CTNA

Anexo 2.- Reglamento de la Competición. RFAE-CTNA

Anexo 3.- Selecciones nacionales. RFAE-CTNA

Organización de competiciones. Aspectos a contemplar.

En primer lugar deberemos de distinguir entre un Juez Principal y el Director de la Competición, ya que en muchos casos se suelen confundir dichas figuras, no tener claro cuáles son las funciones y competencias de cada uno o pensar que uno de ellos puede hacer indistintamente las funciones del otro.

Veamos un ejemplo claro de cómo se complementan sus funciones, pero estas son claramente distintas, el Juez Principal velará porque los jueces de bases no se cambien durante el desarrollo de un manga, mientras que el Director determinará que un juez de base se debe de cambiar, si existe un sustituto para el y quien será el que lo sustituye. En este ejemplo vemos como las funciones son complementarias, pero uno no puede aunque quiera hacer las funciones del otro, el Juez Principal no sabrá quién es en un momento dado el sustituto de un determinado juez de base.

Las figuras de Director de Competición y Juez Principal se encuentran recogidas en el reglamento de las competiciones oficiales, aprobado por la CTNA y vigente en la actualidad y son:

Director de competición; es el designado por el club organizador y es el máximo responsable de la competición. Deberá poseer la Licencia RFAE en vigor y estar homologado por la CTNA como Técnico.

Formará parte del Jurado de la Competición y su principal misión es la de velar por el correcto desarrollo de la competición en lo referente a las infraestructuras empleadas, equipo humano colaborador, control de frecuencias, cumplimiento de horarios, elaboración de resultados y demás actuaciones derivadas de la utilización de la sede para la celebración de la prueba.

Juez principal; Uno de los jueces participantes será designado Juez Principal, será el representante de los jueces ante el Director de Competición.

Formará parte del Jurado de la Competición y tendrá como principal misión la de dirigir los "briefing" necesarios para la correcta interpretación del reglamento así como aclarar las dudas que puedan surgir entre los jueces de la competición y fijar una uniformidad de criterios.

Mientras está claro que el Juez principal será el encargado de controlar todas aquellos aspectos que sean importantes para garantizar el cumplimiento de la reglamentación en F3F, el Director de Competición estará ayudado por el Juez

Principal y se encargará de los aspectos organizativos y burocráticos del desarrollo de la prueba; será el Director de Competición el Jefe de toda la Organización de la prueba y es la máxima autoridad en la competición, de la que dependen todos los jueces, incluido el principal.

Luego lo primero que debe de hacer un Juez Principal de una competición es identificar al Director de la Competición y presentarse; en el caso de que la organización no lo tenga nombrado exigirá antes de iniciarse la prueba que se nombre al Director, ya que será la persona interlocutora entre la organización de la prueba (que en ocasiones un número elevado de personas) y el Juez principal.

Una vez puesto en contacto con el Director deberá de interesarse por si existe algún tipo de peculiaridad en el concurso que pueda afectar al normal desarrollo del mismo, y en ese mismo momento deberá de definir qué es lo que dirá en el briefing inicial.

Es imprescindible la realización de un briefing inicial antes del comienzo de la competición, y será éste aspecto uno de los mas importantes que tendrá el Juez principal.

El briefing no solo es una cuestión de cortesía para dar la bienvenida a los concursantes sino que en él se debe de evitar leer o repetir las normas que ya están escritas, sino de hablar de aquellos aspectos que sean peculiares del concurso, tales como:

- * Frecuencias repetidas entre pilotos.
- * Zonas de aterrizaje y tiempos permitidos
- * advertir a los pilotos de aquellas normas de seguridad propias del lugar y que deban de ser extremadas (existencia de sendas transitadas, cables de alta tensión, etc....)
- * recordar otras normas ya anunciadas, tales como horarios de inicio y finalización de la prueba
- * Otras normas de seguridad tales como control de frecuencias, etc... que son de vital importancia para un adecuado desarrollo del concurso.
- * Funcionamiento del equipo de cronometraje, reseñando aspectos tan importantes como la forma en que se indicará el tiempo al piloto, como se anunciará el paso por primera vez de la Base A, etc....
- * Cuales serán la Base A y cuál será la Base B, etc....

* Como se procederá al marcado de los modelos empleados en la competición.

No es habitual en las organizaciones de las pruebas, pero si es recomendable que el contenido del briefing se dé resumido por escrito a cada concursante, para que luego nadie pueda alegar desconocimiento o falta de información sobre alguna norma concreta. Antes del briefing al cual debe de proceder ya el inicio de la competición el juez realizó una serie de labores, de las cuales puede hacer alguna aclaración durante o a la finalización del briefing.

El juez principal tiene que tener una pequeña reunión con todas las personas de la prueba o por los menos las que ese día ejerzan de jueces auxiliares, de tal forma que los piloneros, los jueces de plano, los cronometradores, los jueces de aterrizaje, etc.... que serán puestos que ocupará una misma persona a lo largo del desarrollo de la competición utilicen los mismos criterios. En el caso de un juez de plano debemos de usar un criterio fijo en la prueba, el cambio de criterio por un cambio de juez suele ser causa de frecuentes polémicas.

El Juez principal, basándose en su experiencia debe de proponer a la organización criterios claros, y valorando el alcance de las medidas adoptadas debe de procurar que sean sencillos y fáciles de aplicar; siempre es más fácil para un juez de plano penalizar cuando el fuselaje atraviesa el plano que cuando toca el avión el plano, ya que esto le exigirá: una enorme atención que le conducirá al cansancio y al error, en ocasiones podrá equivocarse por tener que tomar una decisión precipitada y en ocasiones el dispositivo óptico no tiene la precisión adecuada para tal valoración; por lo que una medida de seguridad que debe de valorarse como influye esa precisión en la seguridad supone trastornos a la competición (recordemos que en estos casos los errores serán reflights).

El Juez principal supervisará el montaje de pilones, viendo el paralelismo de los planos, la perpendicularidad a la línea de vuelo por la que transcurrirá la prueba de distancia y de velocidad y las visuales que tienen los jueces, teniendo que estar verificado por él y corregido en caso contrario la anomalía que detecte.

El paralelismo de los planos de giro es fácil de comprobar, ya que se detectará si ambos planos convergen en el infinito, pero no así la perpendicularidad a la línea de vuelo, para lo cual es necesaria la brújula.

Verificará la posición del plano de seguridad, procurará que cumpla su función (recordemos que no es un obstáculo más de la prueba que se puntúa, se trata de una medida de seguridad y no de ponerle una dificultad añadida al piloto);

Conocerá a la persona que inicialmente procederá a verificar el marcado de los modelos y velará porque esto se cumpla, no permitiendo volar a ningún modelo sin marcar y verificando que este esté marcado adecuadamente.

Una vez realizado una primera comprobación del equipo de cronometraje y que dispone comunicación con los jueces de las bases y de plano permitirá el comienzo del concurso, dando paso a la persona que llame a los pilotos al ready-box.

Es muy importante que el Juez tenga autoridad ya en el principio de la competición y según empiecen a volar los pilotos advierta ya de aquellas conductas o aspectos de la organización que deben ser cambiados para el normal desarrollo de las pruebas.

Una vez iniciada la prueba, el Juez principal estará ya totalmente metido en la misma y será por lo tanto ajeno a mucho de lo que está ocurriendo a su alrededor, de tal forma que si por ejemplo un animal o un coche cruzan la zona de aterrizaje deberá de mantener en el aire el piloto que este volando mientras alguien soluciona la anomalía y el deberá suspender temporalmente el concurso.

Es muy importante que una vez iniciada la competición el Juez mantenga el mismo criterio en una manga completa de tal modo, que si bien detecta alguna anomalía bien por su cuenta o a consecuencia de una indicación de un técnico o de la reclamación de un concursante, deberá de advertir tal situación a los pilotos y decidir el continuar toda esa manga con el mismo criterio; al finalizar la manga procederá a realizar las correcciones que considere más oportunas para el desarrollo de la competición.

Estará muy pendiente de los cambios de normativa, ya que el primer año de aplicación puede dar lugar a algún error en el comportamiento de los pilotos.

Procedimientos de control y supervisión de la instalación y funcionamiento de los equipos.

En primer lugar se debe de dejar claro que es fundamental que exista un total conocimiento de los pilotos del equipo de medida y cronometraje, así como del criterio empleado por los técnicos auxiliares.

En el caso de que un equipo de medida se encuentre defectuoso o exista la sospecha de que no funciona correctamente se procederá a su inutilización, debiendo de tener claros dos conceptos:

1.- Los datos que suministra un equipo de medida, no pueden ser sustituidos por los que de cuando su funcionamiento sea erróneo y la consideración de estos como estimativos o por las estimaciones de una persona; aquello que se deba de medir (velocidad del viento, inclinación, tiempos, etc....) solamente se podrá medir o no medir, y nunca se tratará de sustituirlos por métodos alternativos, ya que traerán muy probablemente problemas con los concursantes.

2.- No se debe de ocultar este mal funcionamiento a los concursantes, ya que en caso de ser detectado darán por tierra con toda la seriedad de la competición, y se empezará a sospechar de todas las actuaciones que se tuvieron hasta este momento.

El Juez nunca debe de entrar en discusiones genéricas.

Medios humanos: jueces auxiliares, sus funciones e implicaciones.

La realización de un concurso de F3F no solo requiere de jueces para el desarrollo de la competición, sino que hay un número elevado de personas en la coordinación de la prueba, en la toma de datos, responsables del equipo informático, de la comida, etc.... si bien el equipo humano más directamente relacionado con el desarrollo de la competición es el de jueces.

Son jueces auxiliares el resto de jueces de la competición exceptuando al Juez principal, en el caso de F3F no existen jueces auxiliares como tales (el juez de plano, juez de base, no son jueces), sino que solo le acompañan técnicos, entendiendo por técnicos aquellas personas que sin ser jueces ni ser concursantes colaboran en el desarrollo de la competición: señaleros (juez de base y juez de plano), cronometradores, etc....

En una competición oficial de aerodelismo deberá de existir un Técnico principal homologado por la CTNA y su misión será la de impartir al resto de compañeros las enseñanzas de la reglamentación, aclarar sus dudas y solicitar su sustitución en caso necesario.

El buen entendimiento entre todas estas personas es fundamental para el desarrollo de la prueba de F3F y deberá de ser coordinada por el Juez Principal.

Medidas de seguridad en las competiciones de F3F:

Control de frecuencias y delimitación de zonas de aterrizaje y áreas de seguridad

La comprobación de las medidas de seguridad es la tarea más importante a controlar por el Juez principal; y deberá de extremar las precauciones en observar que la delimitación de las zonas de aterrizaje, zona de parking, zonas de espectadores, etc.... son realmente las más adecuadas, en caso de no estar seguro inspeccionará y pedirá todas las aclaraciones necesarias para garantizar que la competición se desarrolla con las medidas de seguridad que son exigibles a la misma.

La zona de aterrizaje se situará siempre fuera de las zonas de seguridad y dentro del campo de vuelo.

El control de frecuencias es algo fundamental en el desarrollo de la prueba sin incidencias y en unas condiciones de seguridad optimas; si bien este control recae sobre la organización y ésta suele ser reacia a retener las emisoras con frecuencias repetidas, el Juez deberá de transmitir su preocupación por éste tema a la organización y que frecuentemente recuerde la necesidad de usar la pizarra de frecuencias.

El juez debe de notificar en el briefing inicial los pilotos que tienen frecuencias repetidas y los dorsales de las mismas, esto permitirá que en caso de no conocerse o hablar el mismo idioma se identifiquen mutuamente.

Como nota, se pueden recoger las antenas de los equipos de radio de los concursantes y marcarlas con las pinzas de frecuencias.

Bibliografía / Documentos:

FAI SPORTING CODE General Section

FAI SPORTING CODE Section 4

- * General rules for CIAM activities, Competitions and records
- * RC Soaring Competitions

Enlaces / Links:

Real Federación Aeronáutica Española (RFAE)

<http://www.rfae.org>

Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

<http://www.fai.org/>

International Aeromodelling Commission of FAI (CIAM)

<http://www.fai.org/aeromodelling/>