

REGLAMENTO PARA COMPETENCIAS DE ATERRIZAJES DE PRECISIÓN

El objeto de esta prueba es el de establecer la habilidad del piloto en distintos tipos de aterrizajes. En los aterrizajes Nro. 1 y Nro. 4 el circuito se hará a no menos de 500 pies y los Nro. 2 y Nro. 3 a no menos de 1000 pies y no más de 1200 pies QFE.-

ATERRIZAJE NRO. 1 (NORMAL): Es un aterrizaje en el cuál el uso de potencia, spoilers y flaps están permitidos, y quedan a criterio del piloto.

ATERRIZAJE NRO. 2 (FORZOSO): En inicial del circuito para realizar el aterrizaje, antes de la prolongación de la línea de toque, el motor es reducido a su potencia mínima de regulación y a una altura no menor a 1000 pies QFE. De allí en más la potencia no será utilizada.- Los flaps, spoilers y deslizamiento pueden ser usados a discreción del piloto (maniobra similar a un aterrizaje de 180 grados de precisión practicada en el curso de piloto privado. Se toma como punto de referencia terrestre para quitar motor el lateral a la línea de cero del portaviones)

ATERRIZAJE NRO. 3 (FORZOSO SIN FLAPS): En inicial del circuito para el aterrizaje, antes de la prolongación de la línea de toque y con los flaps totalmente retraídos, el motor es reducido a su potencia mínima de regulación y a una altura no mayor de 1000 pies QFE.- La potencia, los spoilers y los flaps no serán usados en adelante. El deslizamiento puede ser usado a discreción del piloto. (maniobra similar a un aterrizaje de 180 grados de precisión practicada en el curso de piloto privado. Se toma como punto de referencia terrestre para quitar motor el lateral a la línea de cero del portaviones)

ATERRIZAJES NRO. 4 (CON OBSTACULO): El competidor hará un aterrizaje después de pasar un obstáculo marcados a 2 metros de altura, colocado a 50 metros antes de la línea de toque.- El uso de potencia, flaps y deslizamiento es a discreción del piloto.- Las aproximaciones en conexión con el aterrizaje con obstáculo donde las ruedas están más bajas que el obstáculo, no están permitidas antes de pasar por él.-

NOTAS:

Todos los aterrizajes deberán realizarse tan cerca de la línea de toque como sea posible, dentro de una franja de 12 metros de ancho y 80 metros de largo.- La franja será marcada y el avión deberá mantenerse dentro de ella.

El toque deberá ser sobre ambas ruedas principales, excepto cuando el director de la prueba manifiesta que existe una condición de viento cruzado.

La rueda de nariz debe quedar claramente separada del suelo o levemente rasante al mismo.

Los aviones con tren de aterrizaje convencional (rueda de cola) deben aterrizar en una configuración donde la cola no se eleve superando la posición horizontal.

En caso de aterrizaje rebotando con una altura superior al diámetro de las ruedas principales, se tomará como toque de pista aquella posición donde la penalización es más alta.

En caso de que cualquier parte del avión toque el piso antes de la línea de aterrizaje, se medirá la distancia desde el punto de toque de ese sector del avión.

Después de cada aterrizaje no deberá aplicarse potencia dentro de las franjas hasta salir de las mismas, salvo que se reciba una señal del director de la prueba en consideración de la escasa velocidad del aterrizaje. Siempre se deberá rodar dentro de las franjas con las tres ruedas.

Se consideran aterrizajes anormales las siguientes situaciones:

- A) Rueda de nariz no claramente separada del piso (Tres puntos)
- B) Avión de tren convencional con configuración más elevada que la horizontal
- C) Una rueda principal claramente más elevada que la otra, sin existir viento cruzado
- D) Cualquier parte del avión que no sean las ruedas tocando en el piso