



**Federación Aeronáutica Galega**  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



**XUNTA DE GALICIA**  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

# **Federación Aeronáutica Galega**

## **Aeromodelismo**

# **PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN**



Federación Aeronáutica Galega  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

## Índice

Estrutura do programa de cualificación.....	3
CUALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN:.....	4
CUALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO:.....	5
CUALIFICACIÓN DE NIVEL C – EXPERTO:.....	6
CUALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO HELICOPTERO .....	9
CUALIFICACIÓN NIVEL D – EXAMINADOR:.....	10
SEGUNDA PARTE.....	11
Xeneralidades GUÍA do Examinador.....	11
CUALIFICACIÓN DE NIVEL B .....	12
INFORMACIÓN DE CARÁCTER XERAL .....	12
O MODELO .....	12
ALTURA E VELOCIDADE.....	12
CONTINUIDADE.....	13
TRIMADO.....	13
REPETICIÓN DA MANOBRA.....	13
REPETICIÓN DO EXAME.....	14
O EXAME .....	14
1.- A fase de prevoos que se prevé nas Normas de Seguridade.....	14
2.- O despegue e execución do circuíto.....	15
3.- Completar e controlar o post-voos.....	16
Anexo I – Validacións.....	17
Titulación Nivel C:.....	17
Titulación Nivel B:.....	17
Exame teórico Nivel B e C.....	17

## Xeneralidades

Debido ao continuo desenvolvemento do aeromodelismo, ao aumento de practicantes e ás numerosas Exhibicións/eventos que anualmente se realizan, e á aparición do Decreto 835 do 19/1/2010, A Federación entende que cómpre o Programa de Cualificación de Pilotos de Radio Control, Titulacións de Pilotos de Aeromodelismo.

Con este programa a Federación pretende:

- Estimular aos aeromodelistas a lograr niveis determinados na pilotaxe e coñecemento das normas de seguridade.
- Garantir que os organizadores e participantes de exhibicións e eventos demostren a capacidade necesaria para voar con certeza en presenza de público.

Estrutura do programa de cualificación.

O principal obxectivo do Programa é alentar aos aeromodelistas a lograr un estándar preciso de habilidade de pilotaxe e de seguridade e demostrar tales estándares.

Os niveis que se establecen son os seguintes:

**NIVEL A.- Iniciación:** Alumno dunha escola ou Club de Aeromodelismo.

**NIVEL B.- Básico:** Certifica que o piloto posúe o grao de voar con certeza sen asistencia. Permite voar en exhibicións modelos de ata 10 Kg.

**NIVEL C.- Experto:** Certifica que o piloto acadou unha maior habilidade de pilotaxe demostrando o nivel de seguridade que lle habilita a voar nun evento público de ata 25 Kg e turbinas de Gas.

**NIVEL D.- Examinador:** Certifica que o deportista posúe a experiencia e coñecementos para actuar para ensinar a modalidade elixida así como para avaliar aos niveis anteriores, na modalidade correspondente.

A responsabilidade de atribución das devanditas cualificacións corresponde á Federación.

Para realizar os exames correspondentes, solicitarase a correspondente autorización á Federación, achegando a documentación que esta Federación estime necesaria.

Os exames e informes correspondentes, serán remitidos á Federación, que á vista dos mesmos, outorgará as Titulacións aos interesados.

É desexable que en cada club exista un aeromodelista de Nivel D que exercerán o ensino e examinador.

Cando non sexa posible, o Presidente do Club pode axudarse doutro Club que posúa a estrutura necesaria, solicitando os examinadores do devandito Club.

Para garantir a uniformidade de xuízo do mesmo estándar en toda a Federación, alenta os intercambios de examinadores entre Clubs.

O presente documento que describe as probas que hai que realizar para a obtención dos catro niveis.

## PRIMEIRA PARTE

### CUALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN:

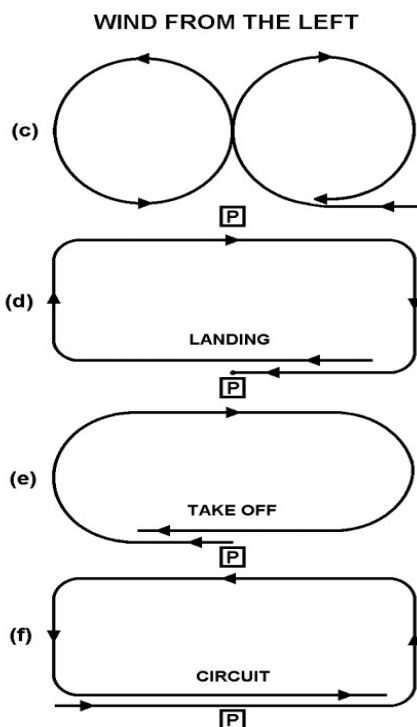
Os pilotos con Nivel A poden voar modelos do tipo adestrador propulsado por hélice e motor inferior a 10 cc ou o seu equivalente eléctrico.

**Non poderá** participar en demostracións con asistencia de público nin en competicións oficiais.

O exame para obter un "Certificado A" pode realizarse directamente a través do club.

O Piloto debe levar a cabo con éxito a seguinte proba de voo:

- Levar a cabo os controis previos de voo requirido polo Manual de seguridade.
- Realizar o despegue realizar viraxe cara á esquerda (ou dereita), un circuío sobrevoando a área de despegue.
- Realizar unha "figura de oito" horizontal co punto central diante do piloto. A altura debe de ser constante.
- Realizar un circuío rectangular e realizar unha aterraxe na zona de aterraxe designado.  
Se o motor se detén durante a aterraxe o modelo pode ser recuperado e o motor pódese volver arrincar para realizar o resto das manobras non realizadas.



A proba realizarase no exterior non en pavillóns ou recintos pechados.

## **CUALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO:**

Nivel avanzado de deportista en que pode manexar aeromodelos coas seguintes limitacións:

- Modelos con peso inferior a 10 Kg.
- Modelos con velocidade máxima de 200 Km/h.
- Poderá participar en demostracións con asistencia de público co visto e prace do Director da Demostración e con modelos de menos de 10 Kg e / ou velocidades inferiores a 200 Km/h.

Para obter a cualificación de Nivel B, o candidato deberá superar as seguintes probas:

- a) Levar a cabo os controis previos de voo requirido polo código de seguridade.
- b) Realizar o despegue virar cara á esquerda (ou dereita), un circuíto sobrevoando a área de despegue.
- c) Realizar unha "figura de oito" horizontal co punto central diante do piloto. A altura debe de ser constante.
- d) Voando a contravento, efectuar un looping.
- e) Voando co vento de cola, efectuar un looping investido, partindo do alto.
- f) Voar en investido durante 2 segundos ou 7 metros
- g) Efectuar dous toneis consecutivos co vento de cola.
- h) Efectuar dous toneis consecutivos co vento de cola e dirección de rotación oposta.
- i) Efectuar unha viraxe estable a dereita ou esquerda.
- j) Realizar unha caída de á.
- k) Efectuar unha figura de achegamento rectangular cunha tentativa de aterraxe a unha distancia do solo de 3 m. Esta manobra debe ser unha aterraxe abortado, non unha pasada rasa.
- l) Subir altura e realizar dúas voltas de barrena.
- m) Efectuar unha figura rectangular de achegamento e aterraxar.
- n) Completar e controlar o post-voo previsto no Manual de Seguridade.
- o) O candidato deberá responder de maneira satisfactoria polo menos a oito cuestións baseadas no Manual de Seguridade.

Todas as manobras efectuaranse enfronte do piloto e, con independencia da dirección do vento.

O programa será completado durante o mesmo voo. Só se permite dous intentos por cada exame.

Excepcionalmente e de acordo coa opinión do examinador, se as características do modelo e a superficie do campo de voo son tales que non permiten un despegue desde a pista, poderá ser lanzado a man.

A proba realizarase no exterior, non en pavillóns ou recintos pechados.

A proba realizarase cun modelo que pese menos de 10 Kg.

## CUALIFICACIÓN DE NIVEL C – EXPERTO:

Nivel experto de deportista en que pode manexar aeromodelos coas seguintes limitacións:

Modelos con peso de ata 25 Kg.

Modelos con velocidade superior a 200 Km/h

Poderá participar en demostracións con asistencia de público e usar modelos de ata 25 Kg e / ou velocidades superiores a 200 Km e turbinas de Gas.

Para obter a cualificación de Nivel C, o candidato completará as seguintes probas:

- a) Levar a cabo os controis previos de voo requirido polo código de seguridade.
- b) Realizar un tonel lento.
- c) Voar en investido durante cinco segundos ou 10 metros
- d) Realizar dúas voltas e media de barrena, saída investida
- e) Realizar un Loop Cadrado con ½ toneis en subida e baixada
- f) Realizar unha caída de á con ½ toneis en subida e baixada
- g) Realizar 7 manobras da seguinte lista
  - a. Voo a coitelo durante 5 segundos ou 10 metros
  - b. Oito cubano con ½ toneis
  - c. Reloxo de Area con ½ Tonel na parte superior
  - d. Dous loops consecutivos
  - e. Dúas voltas de barrena, entrada e saída investida
  - f. Dous Rizos cadrados seguidos
  - g. Figura M con ½ tonles en cada tramo vertical
  - h. Dobre snap roll
  - i. Subida a 45° a coitelo con sanp roll
  - j. Rolling Circle
- h) Efectuar unha figura rectangular de achegamento e aterrar.
- i) Completar e controlar o post-voo previsto no Manual de Seguridade.
- j) O candidato deberá responder de maneira satisfactoria a, polo menos, oito cuestións baseadas no Manual de Seguridade.
- k) Polo menos unha vez durante a proba, o examinador pedirá unha urxencia e isto pode ocorrer en calquera momento durante a avaliación. O candidato espérase que respondan de maneira axeitada á chamada de urxencia. Teña en conta que isto pode implicar unha aterraxe e un despegue.
- l) En avións eléctricos permítese realizar un desempregadas para cambiar baterías.
- m) Ademais do voo, o piloto será entrevistado polos examinadores e debe ter un coñecemento profundo do voo en xeral e, en particular, das cuestións de seguridade baseada nos códigos de seguridade.

A proba realizarase no exterior, non en pavillóns ou recintos pechados.

A proba realizarase cun modelo que pese máis de 10 Kg.

## **CUALIFICACIÓN DE NIVEL A – INICIACIÓN - HELICOPTEROS:**

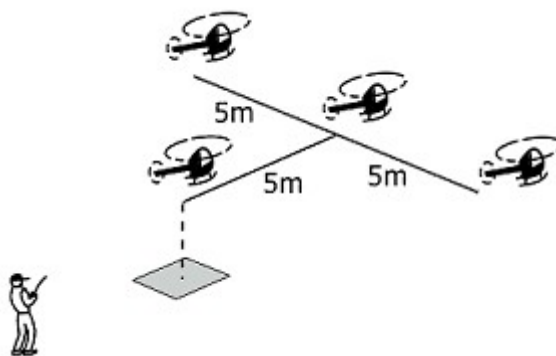
Os pilotos con Nivel A poden voar modelos do tipo xxxxxxxxxxxx e motor inferior a 10 cc ou o seu equivalente eléctrico.

Non poderá participar en demostracións con asistencia de público nin en competicións oficiais.

O exame para obter un "Certificado A" pode realizarse directamente a través do club.

O Piloto debe levar a cabo con éxito a seguinte proba de voo:

- Levar a cabo os controis previos de voo requirido polo código de seguridade.
- O despegue e estacionario a nivel dos ollos durante 15 segundos
- Colocar o helicóptero lentamente cara a adiante durante aproximadamente cinco metros, desempregadas, e estacionario breve
- Colocar o helicóptero aos poucos de lado sobre os 5 metros, desempregadas, e estacionario breve.
- Colocar o helicóptero aos poucos de lado na dirección oposta para aproximadamente dez metros (cinco metros máis alá da súa posición orixinal en fronte do piloto), deter e estacionario breve.



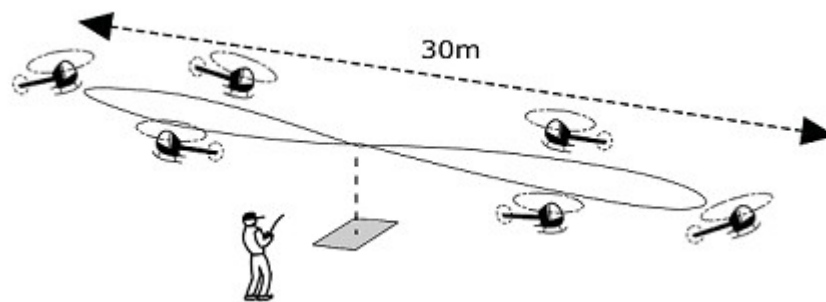
- Coloque o helicóptero aos poucos de lado na primeira dirección para que volva á súa posición orixinal en fronte do piloto, deter e brevemente hover.
- Voar lentamente cara a atrás, co que o helicóptero de regreso á súa posición orixinal sobre a zona de despegue, deterse e aterrizar.
- Despegar e facer un estacionario breve, xirar 90 graos a esquerda ou dereita e voar cara a diante para levar a cabo dous 'ochos preguiceiros ', cada un polo menos 30 metros de eslora. Cada vez que o helicóptero pasa por diante do piloto debe ser de lado no piloto e en toda a manobra, o modelo debe estar voando cara a diante, non cara aos lados.



Federación Aeronáutica Galega  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte



- i) Ao final dos ochos, estacionario breve e aterraxe.
- j) Completar e controlar o post-voe previsto no Manual de Seguridade.
- k) O candidato deberá responder de maneira satisfactoria a, polo menos, oito cuestións baseadas no Manual de Seguridade.

A proba realizarase no exterior, non en pavillóns ou recintos pechados.

Non están permitidos rotores contrarrotativos.

Non están permitidos sistemas de estabilización a parte do propio sistema giroscópico do rotor de cola.



Federación Aeronáutica Galega  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

## **CUALIFICACIÓN DE NIVEL B – AVANZADO HELICOPTERO**

Nivel avanzado de deportista en que pode manexar aeromodelos coas seguintes limitacións:

- Modelos con peso inferior a 10 Kg.
- Modelos con velocidade máxima de 200 Km/h.
- Poderá participar en demostracións con asistencia de público co visto e prace do Director da Demostración.

Para obter a cualificación de Nivel B, o candidato deberá superar as seguintes probas:

- a) Levar a cabo as comprobacións previas ao voo
- b) Realizar unha M en estacionario
- c) Realizar un chapeu dse Copa
- d) Tomar altura e realizar un circuío cara á dereita
- e) Tomar altura e realizar un circuío cara á esquerda
- f) Realizar en translación un oito
- g) Realizar un estacionario co morro cara ao piloto durante polo menos 5 segundos.
- h) Realizar un 540°
- i) Tomar altura e realizar unha autorrotacion controlada
- j) Completar e controlar o post-voo previsto no Manual de Seguridade.
- k) O candidato deberá responder de maneira satisfactoria a, polo menos, oito cuestións baseadas no Manual de Seguridade.

Todas as manobras efectuaranse enfronte do piloto e, con independencia da dirección do vento,

O programa será completado durante o mesmo voo. Só se permite dous intentos por cada exame.

## **CUALIFICACIÓN NIVEL D – EXAMINADOR:**

Nivel que certifica que o deportista posúe a experiencia e coñecementos para ensinar e examinar na modalidade correspondente.

Deberanse cumprir os seguintes requisitos:

Ser maior de 18 anos.

Superar exame teórico sobre o Manual de Seguridade.

Para ser Examinador requírese ampla experiencia en e coñecementos en Aerodelismo en xeral e seguridade en particular.

Será competencia das Federacións Territoriais nomear aos Examinadores que consideren máis axeitados seguindo os criterios anteriores.

O título de examinador obtérase de forma automática cando se trate dun Xuíz Nacional de calquera especialidade, que participe como tal en polo menos tres Campionatos de España.

**NON Poderá** participar en demostracións con asistencia de público se non é que dispoña da Titulación B ou C.

O Examinador terá tamén a capacidade de Homologación de Modelos.

## **SEGUNDA PARTE**

### **Xeneralidades GUÍA de Examinador**

Estas notas servirán como guía ao examinador.

A necesidade de uniformar cada Estándar das probas e os diversos examinadores é extremadamente importantes, é, polo tanto, necesario seguir atentamente estas notas.

Se as condicións locais son tales que requiren unha desviación destas instrucións (por exemplo, obstáculos xeográficos que impiden a execución dalgunha manobra), o examinador debe de discutiro cos candidatos antes de comezar as probas.

Para o examinador é esencial unha boa preparación antes de iniciar as probas. Débese intentar obter información do candidato, falando, por exemplo, con outro socio do club. Non debe ignorar ningunha información que poida axudar ao seu xuízo final.

O examinador debe asegurarse antes das probas de que o candidato coñece perfectamente calquera aspecto, de xeito que non existan dúbidas durante o voo. É esencial, polo tanto, un briefing antes do voo.

Alguns examinadores poden crer que as probas de voo son probas de acrobacia e que, polo tanto, deben ser executadas como un programa FAI. Isto é totalmente incorrecto.

As probas de voo do Nivel B e C están deseñadas para permitir que o candidato demostre a súa capacidade no control seguro do modelo en cada momento durante un voo e que pode executar unha serie de simples manobras de maneira segura e cunha exactitude razoable.

O xuízo do examinador sobre a habilidade de voo e a seguridade do candidato estará baseado nunha visión obxectiva da súa actitude durante o voo e, igualmente importante, antes e despois da proba de voo.

O examinador debe verificar que o alumno adopte os Estándares de seguridade desde a súa chegada ao campo ata a aterraxe. Isto é de gran importancia, porque calquera persoa pode demostrar un bo nivel de seguridade por un breve período de tempo, pero se se comporta de maneira contraria cando pensa que non é observado, non pode ser considerado APTO para a cualificación.

Polo tanto, calquera cousa que o examinador vexa realizar aos candidatos durante a súa presenza no campo, será útil para a valoración final.

Durante as probas de voo, o examinador debe prestar especial atención á reacción do candidato cando non realiza unha manobra ou despois de calquera erro. O nivel xeral de atención, tendo en conta as dificultades relativas ás manobras, debe ser bo, con pequenos erros e é esencial que durante todo o voo, o candidato dea a impresión de ter o control completo do modelo.

Despois de terminar a proba, na hipótese de que o candidato supérea, o examinador debe determinar que o candidato, de xeito xeral, ten presente as súas sucesivas responsabilidades cara aos outros socios e, en xeral, cara ao Aeromodelismo. Isto é de aplicación, sobretudo, para a cualificación de Nivel C.

## **CUALIFICACIÓN DE NIVEL B**

### **INFORMACIÓN DE CARÁCTER XERAL**

A cualificación de Nivel B acredita o grao de habilidade e seguridade de voo que pode ser equidesempregado a un estándar de voo sen instrutor.

O examinador debe verificar que o nivel de capacidade do candidato responde ao seguinte criterio: "Segundo o Regulamento,".

### **O MODELO**

A proba pode realizarse con calquera modelo a motor de á fixa e calquera modelo de motor eléctrico de menos de 10 Kg e menos de 200 Km/h

### **ALTURA E VELOCIDADE**

O candidato terá que ser un piloto razoablemente seguro, aínda que pode ter unha experiencia de voo de poucos meses. Voar a demasiada altura non é índice de seguridade. A proba terá que ser realizada a unha altura entre os 30 e 50 metros; unha altura máis elevada sería indicativa de escasa seguridade e manter un plano.

O uso intelixente do comando do gas é un factor importante para un voo seguro e o examinador terá que prestarlle atención. Un piloto que utiliza para todo o voo a potencia máxima non debe de ser aprobado.

A combinación dunha altura razoable e o bo uso do mando do gas terían que permitir que o modelo voe a unha altura constante durante a maior parte da proba e o examinador terá que tomar nota das variacións significativas da altura do voo.

Esíxese que "todas as manobras realícense diante do piloto "coa implicación de que o modelo pase fronte ao piloto máis alá da zona do despegue e da aterraxe en varias ocasións durante o voo. O piloto terá que prestar atención a que en cada volta a liña do achegamento é constante e o examinador terá que verificar se isto cúmprese.

Estarase moi atento a que o piloto nunca exceda a liña de seguridade que de non estar marcada é a propia liña do piloto.

O exceder a liña de seguridade en máis dunha ocasión implica que o piloto non ten o control sobre o modelo polo que deberá de ser suspendido.

Lixeiras variacións da altura e a liña non perfectamente constante, non son razón para suspender ao candidato, pero dá ao examinador unha boa indicación do nivel xeral da habilidade do piloto e podería influenciar o xuízo final.

A altura ou as liñas erráticas son unha mostra segura de que o piloto non practicou a proba e son unha razón moi válida do suspenso.

### **CONTINUIDADE**

Aínda que as manobras se establecen para poderas realizar unha despois doutra, non obstante téñense que ter en conta que non é unha táboa FAI. O voo normal pode ter polo menos un circuíto de colocación entre unha manobra e a outra e o examinador terá que discutir sobre este aspecto co candidato antes do voo.

O examinador terá que observar calquera circuíto adicional coa mesma atención coa que valorará o resto do voo, pois o circuíto extra pode indicar moito sobre a habilidade do piloto.

Un piloto que realiza unha manobra seguida a outra está intentando voar nun estándar máis avanzado ao esixido. Isto pode ser aceptado moi ben se o piloto é competente, pero deberase prestar atención ao piloto se non ten suficiente práctica. Intentar voar desta maneira durante a proba pode pór ao piloto en situacións moi perigosas.

### **TRIMADO**

Está previsto que o candidato inicie a proba cun modelo que se ha trimado previamente.

Por outra banda, se se verifica a necesidade de trimar o modelo e o piloto intenta facer, o examinador terá que facer unha certa concesión. Isto non terá que penalizara polo menos que non poña en perigo o modelo e non pasa da zona de seguridade.

### **REPETICIÓN DA MANOBRA**

Para o Nivel B as manobras son simples e os candidatos terían que estar en posición de realizalas con mínimos erros. Se o examinador nota calquera erro grave, a proba non estará superada e polo tanto o voo deberá de ser repetido. Porén, se o candidato fai un pequeno erro durante unha manobra e se o examinador non está satisfeito totalmente, pode estimar o pedir a repetición da manobra.

Neste punto requírese do Examinador unha certa capacidade de xuízo. Un erro notable representa unha razón válida para suspender a un candidato, especialmente se ocorreu a perda de control ou se se presenta unha situación perigosa. En definitiva, o Examinador non deberá conceder ao candidato facer dous ou tres tentativas por cada manobra.

O examinador terá que considerar o que viu facer ao modelo e, se pensa que se "podería facer mellor", pode esixir que a manobra sexa repetida. Porén terá que ser extremadamente prudente no uso desta opción porque desta maneira pódese facilmente degradar o valor desta proba.

## REPETICIÓN DO EXAME

A norma permite dúas tentativas de exame nunha xornada. Se o candidato falla no primeiro intento, o Examinador debe considerar a súa función para decidir. Moitos dos pilotos que fallan poderían ser razoablemente bos pilotos ou pola contra ser o seu límite. En tales circunstancias, podería ser indicado dar a posibilidade de realizar un ou dous voos de proba.

Outra posibilidade que pode ocorrer durante unha proba é un desempregadas do motor. As regras din que as probas deberían facerse nun voo "de xeito que se isto ocorre, é o examinador quen pode permitir que o candidato despegue de novo e continuar onde deixouno. Neste caso o examinador deberá ofrecer ao candidato a oportunidade de facer outra proba, pero debe asegurarse de que o solicitante tivo tempo suficiente para verificar cal era o problema. Non se debe realizar inmediatamente outra proba, tería que realizar un voo co fin de observar que o problema foi resolto.

A forma en que o candidato resolve a urxencia pode ser moi interesante para o examinador.

## O EXAME

### 1.- A fase de prevoos que se prevé nas Normas de Seguridade.

As revisións que se realizarán antes do voo están indicadas claramente nas Normas de Seguridade Federativo. O candidato deberá realizaras antes da sesión de voo. O examinador solicitará ao candidato que realice as revisións, coma se o voo proba fóra o primeiro do día.

O examinador debe comprobar que o candidato ten un alto coñecemento sobre os pasos de prevoos que hai que realizar.

O examinador deberá asegurarse de que o candidato posúe plenamente o control do que está facendo mentres prepara o aeromodelo para o voo.

Un traballo completo sobre o terreo crea unha boa impresión e iso é o que se espera dun candidato para o segundo nivel. O mal rendemento nesta fase de probas non é suficiente para rexeitar ao candidato, pero é inevitable que o examinador faga unha nota mental de todos os aspectos do candidato e este aspecto en particular pode ter unha influencia real nun caso extremo.

O examinador debe prestar especial atención a como o candidato utiliza o sistema das frecuencias e debe asegurarse de que entende e segue correctamente a secuencia seguinte:

- a) Comproba o medio das frecuencias,
- b) Enciende o transmisor
- c) Enciende o receptor.

Así mesmo, o examinador debe comprobar atentamente e ter en conta que o piloto controla os comandos do emisor, os trims e os conmutadores.

Todo candidato que encienda a emisora antes de comprobar o sistema de control de frecuencia debe ser suspendido decontado.

Se non hai axudantes dispoñibles, nada impide que o examinador axude o candidato para controlar o motor do modelo, o transporte ao despegue, etc., pero todas estas operacións deben ser realizadas polo examinador seguindo as instrucións directas do candidato.

O examinador non debe facer suxestións ao candidato nin a iniciativa propia.

## **2) O despegue e executar un circuíto completo (en sentido horario ou horario anti-horario) para sobrevoar o despegue**

O despegue debe facerse co modelo a unha distancia segura do box e nunha dirección que non levaría o modelo cara aos boxes, a xente ou calquera área de perigo. O modelo debe ser colocado na pista por un axudante. O piloto debe colocarse ao lado da pista e facer un despegue desde esta posición (non está permitido para o nivel C facer un despegue de pé sobre a pista detrás do modelo).

A segunda volta debe ser razoablemente recta e o modelo non debe erguerse do solo demasiado pronto. Pode ser un punto a favor do piloto se, no suposto de despegue falido, interrompéose de maneira segura. E moito mellor que o candidato pense sobre o que está facendo, en lugar de persistir en manter no aire un modelo cun motor defectuoso ou mal regulado. Se o despegue abórtase de maneira segura, o examinador decontado debería tranquilizar ao candidato, que non será penalizado se a operación realizada é correcta, aínda que esta poida entrar en conflito cos requisitos da proba.

A subida de altura realizarase cun ángulo constante e directo ata que se chegue á parte de voo; a velocidade do motor reducirase á velocidade de cruceiro, o modelo debe estar nivelado e comezará o primeiro circuíto.

Ao final do circuíto, o modelo voará contra o vento diante do piloto e, por razóns de seguridade, xusto por riba do límite da zona de voo. Antes do voo, o examinador deberá indicar a liña que hai que seguir.

O examinador debe asegurarse de que o candidato entendeu o anterior e o modelo seguirá unha liña de voo co punto de intersección en fronte deles, a dirección que se acorde antes do voo (polo xeral pero non sempre, paralelamente á dirección vento) e pasar por un punto.

## **3) Completar e controlar o post-voo como esixe o Manual de Seguridade da Federación.**



Federación Aeronáutica Galega  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

O candidato non debe levar a emisora cando se recupera o modelo. Se non hai ninguén dispoñible para tomar a emisora, o examinador debe ofrecerse para facelo. Cando o modelo se recolle e encóntrase estacionado no box, a emisora será devolta ao piloto para o seu apagado e posterior control Post-voos.

Os controis posteriores ao voo están explicitamente no Manual de Seguridade, pero o examinador debe comprobar que se segue correctamente a secuencia de:

- a) Apagado receptor
- b) Apagado transmisor
- c) liberación da frecuencia.

## TEÓRICO

O candidato a continuación, debe responder satisfactoriamente un mínimo de oito preguntas sobre a seguridade, baseado no Manual de Seguridade da Federación.

Debemos lembrar que, en ningún caso, aprobar o exame pode compensar un voo xulgado negativamente. Se o examinador desestimó a proba de voo dos candidatos, nin sequera debe empezar a proba teórica.

Independentemente da habilidade do piloto para voar, se non poden responder a preguntas acerca da seguridade debe ser desestimado.

O número de preguntas realmente depende das circunstancias do momento. Por exemplo, se o candidato realizou un voo de proba boa e cumpre coas primeiras oito preguntas con confianza, non hai motivo para insistir aínda máis.

O examinador debe prepararse coidadosamente para cada proba e recoméndase seleccionar a súa propia lista de cuestións. O examinador non debe esquecer que se pode utilizar calquera tipo de coñecementos locais e que o candidato pola súa parte debería saber.



Federación Aeronáutica Galega  
Declarada de utilidade pública  
Avda. Castelao s/n ( Casa do Deporte ) 15406 Ferrol  
Tlf: 981 319 151 Fax: 981 319 141  
E.mail: [fag@telefonica.net](mailto:fag@telefonica.net)  
<http://fegada.org>



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

## **Anexo I – Validacións**

Con carácter excepcional ata o 31 de decembro de 2010 levaranse a cabo as validacións cos seguintes Criterios.

### **Titulación Nivel C:**

Obterase de forma automática cando o piloto obteña pódium en calquera campionato de España en calquera categoría cun mínimo de 10 pilotos participantes nos últimos 5 anos.

### **Titulación Nivel B:**

Obterase de forma automática cando o piloto quede da metade cara aos primeiros postos calquera campionato de España en calquera categoría cun mínimo de 10 pilotos participantes nos últimos 5 anos.

### **Exame teórico Nivel B e C**

Obterase a aptitude do exame teórico do nivel B e C cando o piloto este en posesión de licenza Federativa nos últimos 5 anos de forma consecutiva.