



SENIOR PATTERN PAISAS

SPP

Reglamento 2025

Senior Pattern Paisas es una organización informal, de amigos, sin afiliaciones a entidades oficiales, sin cargos, sin cuotas y sin estatutos. Su objetivo es hacer eventos regionales para promover la afición y participación en los eventos de Senior Pattern Colombia, la organización que promueve y organiza los eventos a nivel Nacional en Colombia, pero por encima de todo una reunión de amigos para tener una sana diversión.

El nombre oficial es Senior Pattern Paisas, y no será una competencia de Senior Pattern Colombia.

Para efectos de simplicidad, Senior Pattern Paisas se abreviará como SPP.

1. Eventos

En toda competencia de SPP será nombrado un director del Evento, y un director técnico. El director del evento se encargará de la parte de organización y logística, y el director técnico del desarrollo de la competencia y cumplimiento de las normas de SPP. Los participantes están obligados a acatar todas las instrucciones emitidas por estos directores.

En los eventos de SPP podrán participar aeromodelistas de cualquier región y nacionalidad.

2. Categorías

2.1 Senior Pattern Paisas ha definido las siguientes categorías para las competencias

- 1) Principiantes
- 2) Novatos
- 3) Avanzados
- 4) Expertos

2.2 Participación en varias categorías. Un piloto puede participar en una sola de las categorías.

3. Radios

3.1 El tipo de radio control será libre, cualquier número de canales, pero si son de 72 MHz, los participantes, no la organización, se encargarán del control de frecuencias en las pistas.

3.2 La única telemetría permitida es la información sobre voltaje en la batería del motor o receptor, y la intensidad de la señal recibida en el avión.

4. Especificaciones generales

4.1 No hay limitación en el tamaño del aeromodelo

4.2 Un participante puede usar más de un avión de reemplazo en caso de daño del usado inicialmente en un evento

4.3 Los trenes eléctricos son permitidos

4.4 Se autoriza el uso de “pipas” pero la meta es eliminarlas en un futuro cercano

4.5 Está prohibido el uso de giróscopos o cualquier tipo de dispositivo que use algún sensor que actúe sobre cualquiera de las superficies del avión

4.6 Todo motor de combustión interna debe estar equipado con un limitador de ruido. Todo tipo de mofle, silenciador o pipa es permitido, siempre y cuando haga una buena reducción del ruido.

5. Motores

5.1 Los motores pueden ser de combustión interna (IC), o eléctricos.

5.1.1 Motores de combustión interna:

- 1) Cualquier motor de dos tiempos (2T), combustible basado en alcohol (metanol), hasta 0.65 pulgadas cúbicas de cilindrada (10.65 centímetros cúbicos)
- 2) Cualquier motor de cuatro tiempos (4T), combustible basado en alcohol (metanol), hasta 0.95 pulgadas cúbicas de cilindrada (15.56 centímetros cúbicos)
- 3) Cualquier motor de dos tiempos, gasolina como combustible, hasta 0.91 pulgadas cúbicas (14.91 centímetros cúbicos)

No se permite el uso de supercargadores de ninguna clase.

Se permite el uso de bombas de combustible.

5.1.2 Motores eléctricos:

- a. El voltaje nominal máximo de la batería (o suma de baterías) es de 22.2 voltios. Para baterías LiPo (Lithium Polymer) esto significa un máximo de 6 celdas (6S)
- b. No hay límite en la capacidad (Miliamperios hora) de las baterías
- c. Las baterías deben tener su etiqueta original donde especifica su voltaje nominal, de lo contrario estará sujeto a una revisión por parte de los organizadores
- d. No se permite el uso de freno o giro reverso controlados por el ESC (Electronic Speed Control)

6. Aviones

6.1 Los aviones para las categorías Principiantes y Novatos no tienen restricciones, siempre y cuando cumplan con las especificaciones de los puntos 4 y 5 de este reglamento

6.2 Para las categorías Avanzados y Expertos, los aviones deben igualmente cumplir con las especificaciones de los capítulos 4.0 y 5.0, pero además debe ser un modelo que se haya vendido, diseñado o publicado sus planos o fotografías antes del 1 de enero del año 1992.

6.2.1 Los flaps son permitidos solamente si el diseño original del avión los tenía

6.2.2 No hay limitación en el tamaño de los aviones

6.2.3 Un plano de un avión puede ser ampliado o reducido para construir un avión más grande o pequeño que el original.

7. Sobre los vuelos

7.1 Al inicio de cada evento, antes del primer vuelo de cada categoría, se sugiere que los organizadores programen un vuelo de un piloto no concursante en esa categoría con el fin de “afinar” los jueces. El director técnico se encargará de organizarlo y comentar los resultados con los jueces antes del primer vuelo oficial de cada categoría

7.2 Los organizadores publicarán el orden de salida de cada categoría para cada ronda, y los participantes deben estar listos para cuando sea su turno

7.3 Una vez un participante reciba la autorización para iniciar su vuelo, debe proceder a encender el motor y decolar (soltar ruedas) antes de 3 minutos. Si el motor se apaga antes de que el avión despegue, puede ser prendido de nuevo y podrá decolar si lo hace antes de los 3 minutos

- 7.4 Si se completan los tres minutos y el avión no ha soltado ruedas, a juicio del director técnico podrá aplazarse el vuelo para el final de la ronda
- 7.5 El participante puede decidir en qué sentido de la pista hace el decolaje, pero una vez despegue, debe seguir exactamente la secuencia de maniobras descrita para cada categoría, incluyendo las pasadas en blanco
- 7.6 Un vuelo se da por iniciado cuando el avión despegue llantas
- 7.7 En la pasada en blanco después de la última maniobra, pero antes del aterrizaje, el piloto puede tomar la opción de no hacerla y aterrizar en un sentido opuesto al usado para el decolaje, sí, y solo si la dirección del viento ha cambiado (para no aterrizar con “viento de cola”). En este caso debe anunciarla los jueces su intención de hacerlo
- 7.8 Un vuelo se da por terminado cuando el avión se detiene totalmente
- 7.9 El aterrizaje siempre se califica, aun cuando el avión esté apagado, salvo que al competidor se le haya ordenado aterrizar
- 7.10 Los jueces otorgarán un mejor puntaje cuando el avión “toca ruedas” cerca a la línea perpendicular a la pista frente a los jueces, pero deben seguir observando el avión, y demeritar si se “capotea” o se sale de la pista antes de detenerse
- 7.11 Si al avión se le suelta alguna parte (spinner, llanta, etc.) y a juicio del director técnico y/o jueces el avión puede seguir volando en forma segura, el participante puede continuar su vuelo normalmente, sin que se le califique con cero por este hecho
- 7.12 En las maniobras que tienen dos vueltas “stall” el sentido de giro es libre y en ningún caso la dirección ocasionará demérito. Esto parte de la premisa de que en la vuelta “stall” perfecta, la trayectoria de subida y bajada es la misma. El giro ideal es sobre el centro de gravedad del avión.

7.13 Ceros Obligatorios

No habrá “Juez de Cero”, serán los mismos jueces quienes decidirán si algo amerita un cero. Aquí una lista de hechos que necesariamente deben ser calificados con cero:

- 7.13.1 Volar por detrás de la Línea de Vuelo
- 7.13.2 Si está ejecutando una maniobra, cero en esa maniobra
- 7.13.3 Si está entre dos maniobras, cero en la próxima maniobra
- 7.13.4 Si se sale por segunda vez, cero en esa maniobra y debe aterrizar. Cero en el resto de las maniobras incluyendo el aterrizaje

- 7.13.5 Maniobra ejecutada fuera de secuencia. Esta norma no aplica para el aterrizaje si este se hace por motivos de motor apagado
- 7.13.6 Pasada por enfrente de los jueces (línea central) sin ejecutar maniobra. Cero en la maniobra que se debía ejecutar, incluido el despegue. En el caso del despegue, la norma aplica cuando el avión pasa frente a los jueces, pero no suelta ruedas y retorna para intentar otro despegue
- 7.13.7 Maniobra no completada
- 7.13.8 En el aterrizaje, si el avión toca ruedas fuera de la pista
- 7.13.9 En las barrenas, si el avión inicia la maniobra “sin entrar en pérdida”
- 7.13.10 En la Vuelta “stall” sencilla si el avión se “capotea” o si el giro supera las 2 envergaduras, la calificación de la maniobra será cero
- 7.13.11 En la Doble Vuelta “stall” y en la maniobra “M”, si las dos vueltas se capotean o si sus dos radios de giro son mayores a 2 envergaduras, la calificación total de la maniobra será cero. Si lo anterior solo se presenta en una de las “stall”, habrá un demérito grande de al menos 5 puntos
- 7.13.12 La pasada en blanco es un vuelo recto y nivelado. No se permite hacer ninguna maniobra. Cero en el resto del vuelo si lo hace y el piloto debe aterrizar su avión

8. Calificación de un vuelo

- 8.1 Las maniobras de cada categoría serán calificadas por los jueces de esta manera:
 - 8.1.1 Calificación de 0 a 10 en puntos completos, no ½ puntos
 - 8.1.2 Si son 3 jueces se promedian los puntajes y se multiplica por el factor “K” de cada maniobra. El puntaje del vuelo será la suma de los puntajes de todas las maniobras.
 - 8.1.3 Si son 5 jueces se descartan el puntaje más alto y más bajo, y la suma de los otros 3 se promedia y se multiplica por el factor “K”. El puntaje del vuelo será la suma de los puntajes de todas las maniobras.
 - 8.1.4 Los puntajes de un vuelo o ronda de todos los participantes de cada categoría se NORMALIZAN con base 1000.
- 8.2 Para obtener las clasificaciones de un evento o válida, se usará esta norma:

- 8.2.1 Si se hace un solo vuelo, ese será el puntaje
- 8.2.2 Si se hacen dos vuelos, se suman los puntajes de los dos. En caso de empate, se define por el mejor vuelo bruto (sin normalización a mil).
- 8.2.3 Si se hacen tres vuelos, se suman los puntajes de los dos mejores. En caso de empate. Se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- 8.2.4 Si se hacen cuatro vuelos, se suman los puntajes de los tres mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- 8.2.5 Si se hacen cinco vuelos, se sumarán los puntajes de los cuatro mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.
- 8.2.6 Si se hacen seis vuelos, se sumarán los puntajes de los cuatro mejores. En caso de empate, se decide con el mejor de los vuelos descartados.

9. Patrones o listas de maniobras

Para todas las categorías se mantendrán publicados en el grupo de SPP de WhatsApp, y pueden ser modificados por SPP si se considera necesario. En caso de ser modificados, se notificará con debida antelación a su entrada en vigencia.

Fin