



*41° Campeonato de España de Ala Delta y  
Open Internacional de Ala Delta*

## **Piedrahíta 2018**

### **REGLAMENTO DE COMPETICIÓN**

**Correo electrónico de contacto:** [piedrahita2018@googlegroups.com](mailto:piedrahita2018@googlegroups.com)

**Página web de la competición:** <https://airtribune.com/piedrahita2018>

## INFORMACIÓN GENERAL

### Objetivos

El objetivo del presente campeonato es otorgar el título de Campeón de España del año 2018 y establecer el Ranking Nacional de Pilotos, que se utilizará para elegir a los pilotos que integrarán la Selección Nacional. Asimismo se establecerá el Campeón del Open Internacional que se celebra conjuntamente.

La vocación de este campeonato será la de celebrar una competición de vuelo libre encaminada a elevar el nivel de conocimientos y tácticas de competición de sus participantes a la vez que promueve el conocimiento y la amistad entre los pilotos.

### Homologación

Este campeonato está homologado por la Federación Española de Deportes Aéreos y por la FAI como evento de categoría 2 en la Clase 1, en la Clase 1 Sport y en la Clase 5. El evento estará abierto a pilotos nacionales y extranjeros.

### Ubicación

Sede del campeonato: Piedrahíta (Ávila). Zonas de vuelo: Piedrahíta y Pedro Bernardo.

### Días de competición

Del 24 al 30 de junio.

### Entrenamientos en la zona

Sin restricciones durante todo el año.

El sábado 23 de junio se considera día de entrenamiento libre con una prueba programada.

### Inscripciones y registro de pilotos

El plazo normal de inscripción finaliza el viernes 1 de junio de 2018 (inclusive). La inscripción se realizará exclusivamente a través de la página web del campeonato en Airtribune y será confirmada una vez se reciba el pago de la misma. La cuota es 140 €. Se establece un plazo extraordinario de inscripción: del 2 de junio al 23 de junio a las 19:00 la cuota será 180 €, por realizarse la inscripción fuera de plazo. Los datos bancarios para realizar el ingreso aparecen en la web del evento.

El registro de pilotos inscritos y la entrega de documentación tendrán lugar el sábado 23 de junio de 17:00 a 19:30 en la sede oficial. Se establece también un plazo extraordinario de registro el domingo 24 de junio de 9:30 a 11:00, exclusivamente en casos justificados.

### Primer briefing de pilotos

Sábado 23 de junio a las 20:15 en la sede oficial. La asistencia es obligatoria (salvo causa de fuerza mayor).

### Ceremonia de Clausura y Entrega de Premios

Sábado 30 de junio a las 20:00. Se recuerda a todos los competidores que deben asistir a las ceremonias de entrega.

## 1. ORGANIZACIÓN

### Personal

**Organiza:** Club de Vuelo Libre Alcarreño

**Director de organización:** Pablo García.

**Comité organizador:** Antonio Letón, Carlos González, Juan Luis Macías, Pablo García.

**Director de competición:** Fernando Sangregorio.

### Sobre este reglamento y sobre las responsabilidades

Para todos los efectos, el Campeonato se rige por las normas aquí expuestas como Reglamentación Local en aplicación de la Sección 7 Común y Sección 7A y anexos del Código Deportivo de la FAI y GAP CIVL, a las que se subroga en lo no expresamente reflejado o en caso de conflicto, y a los usos y costumbres en el evento.

Durante la reunión de pilotos inaugural pueden plantearse posibles modificaciones de este Reglamento que podrán incorporarse a criterio del Comité Organizador y del Director de Competición teniendo en cuenta su adecuación y mejora de la seguridad, desarrollo, y resultado deportivo del Campeonato y el apoyo de los pilotos.

Cualquier otra modificación de este Reglamento una vez iniciada la competición debe ser anunciada y publicada por el Director de Competición tras consultar con el Jurado, Comité de Pilotos, Comité Organizador o en Reunión de Pilotos. Sus efectos nunca podrán aplicarse retroactivamente (**Sc7common 6.4.1**).

Los pilotos, por el hecho de participar, aceptan regirse por las normativas mencionadas y es de su responsabilidad conocerlas y aceptarlas en la inscripción. El organizador no asume ninguna responsabilidad de pilotos ni a terceros. Todos los participantes deberán firmar un documento en el que asuman la responsabilidad sobre sus actos y confirmen ser plenamente conscientes de los riesgos que asumen.

Los transportes a despegue y recogidas van bajo responsabilidad propia de los pilotos participantes.

## 2. INSCRIPCIONES

El 41º Campeonato de España y Open Internacional Piedrahíta 2018 está abierto a todos los pilotos con la calificación apropiada y con licencia federativa en vigor (que cumplan lo especificado en el Art. 5.2.1.3 o 5.2.1.4 del Reglamento de Ala Delta de la RFAE).

La cuota de inscripción es de 140 €. El plazo normal de inscripción finaliza el día 1 de junio (inclusive). A partir del cierre del plazo de inscripción la organización se reserva el derecho de aceptar nuevas inscripciones fuera de plazo. En ese caso se aplicaría una penalización de 40 € (inscripciones fuera de plazo 180 €). El piloto podrá pedir la devolución de los 40 € de

penalización si el retraso en el pago se debe a razones que el Comité Organizador considera justificadas.

La inscripción se realizará exclusivamente a través de la página web del campeonato en Airtribune, y será confirmada una vez se reciba el pago de la misma. Por tanto todos los pilotos, sin excepción, deberán tener un usuario registrado en Airtribune para poder inscribirse. No habrá inscripciones presenciales.

Se disponen 99 plazas como máximo, 25 de las cuales quedan reservadas a pilotos extranjeros participantes en el Open FAI. Al finalizar el plazo ordinario de inscripción ya no se aplicará esta reserva de plazas. Los pilotos nacionales preinscritos que tuviesen que esperar a la finalización del plazo ordinario para poder ocupar las plazas vacantes no tendrán la consideración de inscritos fuera de plazo.

Se aplicará un orden riguroso en las inscripciones basado en la confirmación de las mismas.

### 3. VALIDEZ DEL CAMPEONATO Y TROFEOS

Los campeonatos serán válidos, si el total de puntos acumulados por sus respectivos ganadores en su clasificación particular igualan o superan los 1500 puntos, tal y como determinan las fórmulas de puntuación autorizadas, y todos los pilotos en competición en cada Clase han tenido la oportunidad de volar, al menos, una manga (**S7Common-2.5.10 & 2.5.11.1**).

Se otorgarán los siguientes trofeos:

- Trofeo al primer clasificado nacional clase 1, Campeón de España.
- Trofeo al segundo clasificado nacional clase 1, Subcampeón de España.
- Trofeo al tercer clasificado nacional clase 1.
- Trofeo al primer clasificado nacional clase 5, Campeón de España.
- Trofeo al segundo clasificado nacional clase 5, Subcampeón de España.
- Trofeo al tercer clasificado nacional clase 5
- Trofeo al primer clasificado nacional clase Sport.
- Trofeo al Campeón del Open Internacional, clase 1.
- Trofeo al primer Club.
- Trofeo a la primera Comunidad Autónoma clasificada en clase 1.
- Trofeo a la primera Comunidad Autónoma clasificada en clase 5.

### 4. NORMAS GENERALES DE COMPETICIÓN

#### 4.1. REGISTRO DE INSCRIPCIONES

El plazo de registro de pilotos será el sábado 23 de junio de 17:00 a 19:30 (para casos justificados existe un plazo extraordinario de registro el domingo 24 de junio de 9:30 a 11:00).

A la llegada todos los competidores habrán de dirigirse a la sede oficial del campeonato (se anunciará su ubicación en la página web del campeonato) para registrarse y formalizar sus inscripciones, y recibir información, así como para la revisión y entrega de documentación.

En el registro y formalización de inscritos cada piloto debe aportar:

- Licencia federativa en vigor con cuota nacional.
- Licencia deportiva FAI (para puntuar en ranking internacional WPRS FAI y clasificación Open).
- 1 instrumento de vuelo GPS 3D principal y opcionalmente otro de respaldo, para la verificación de vuelos indicando marca, modelo y número de serie. Solo serán válidos los instrumentos reconocidos como válidos por la FAI (los instrumentos homologados para vuelo por la FAI están en su página web).
- Números de teléfonos de piloto, jefe de equipo (si lo hubiere), conductor y persona de referencia en caso de necesidad.
- Frecuencia de radio y equipo de pilotos asociado a cada inscrito.
- Declaración de estar asegurado o documento justificativo: seguro de RC a terceros y seguro de accidentes que incluya rescate y repatriación.
- Usuario registrado en la plataforma Airtribune, que se utilizará en adelante para realizar el seguimiento en vuelo de los pilotos por parte de la organización, por razones de seguridad.
- Documento firmado de asunción de responsabilidad.

A cada piloto se le asignará un dorsal según su clasificación en el ranking WPRS (o, en su defecto, el orden de inscripción) y recibirá una bolsa con la documentación del Campeonato y un pack de bienvenida aportado por la Organización.

#### 4.2. COMITÉ DE SEGURIDAD Y JURADO

El comité de seguridad estará compuesto por el Director de Competición, que también actúa como Director de Seguridad (**Sc7common 12.8**), y tres miembros elegidos democráticamente entre todos los pilotos inscritos en el primer *briefing* previo al inicio de la competición.

Las decisiones de este comité se tomarán por consenso. En caso de conflicto o una vez iniciada la prueba, la decisión corresponde al Director de Competición. En cualquier caso, la responsabilidad última sobre la propia seguridad corresponde al piloto y no está garantizada por las decisiones o acciones del Director de Competición ni del Comité de Seguridad (**Sc7A 4.4.2.1**).

Todos los aspectos relacionados con la Seguridad en Vuelo se regirán por lo dispuesto en el Art. 9 de la Sección 7 Común del Código Deportivo de la FAI.

Los miembros del Comité de Seguridad deberán mantener el contacto durante la celebración de las pruebas para consultas sobre posibles condiciones meteorológicas peligrosas, comportamiento antideportivo de los pilotos, transgresiones de la prohibición de vuelo en nubes

o en espacio aéreo controlado o cualquier otra relacionada con sus competencias. Para ello utilizarán la frecuencia de seguridad o, en su defecto, enlace telefónico vía miembros de su equipo o recogida.

Los miembros electos del Comité de Seguridad actuarán también como Jurado en la resolución de Reclamaciones y Protestas (según Capítulo 12 de este Reglamento).

#### 4.3. COMITÉ DE PRUEBAS Y ELECCIÓN LAS MISMAS

En el primer briefing previo al inicio de la competición la organización y el Director de Competición seleccionarán entre los pilotos un comité de pruebas que contará al menos con cuatro integrantes. Los pilotos propuestos podrán rehusar la invitación y, en ese caso, la organización hará extensiva la misma a otros candidatos. El Comité de Pruebas no se someterá a votación y es independiente del Comité de Seguridad. El Director de Competición podrá designar sustitutos de los miembros del Comité de Competición que no comparezcan en sus reuniones.

El comité de pruebas planteará y seleccionará las pruebas a realizar cada día por cada una de las tres Clases. Una vez establecidas las pruebas, el Director de Competición las podrá modificar, por razones de seguridad, de desarrollo de la competición o separación entre Clases; según su responsabilidad final en la decisión sobre las mangas de competición (**Sc7common 4.3.1**).

Los parámetros para la puntuación general del campeonato en cada Clase serán decididos por el Comité Organizador y se confirmarán en la reunión de pilotos al inicio del campeonato.

### 5. EQUIPAMIENTO

#### 5.1. RADIOS Y TELÉFONOS MÓVILES

Todos los pilotos deberán disponer de sistemas de comunicación por radio durante el vuelo que sea compatible con el sistema y la frecuencia del personal de la competición. La organización dispondrá de una frecuencia de seguridad. Todos los pilotos y equipos deberán facilitar sus frecuencias de equipo y números de teléfonos móviles a la organización al registrarse, y opcionalmente otro de respaldo. En el caso de que un piloto o equipo cambie de frecuencia durante el transcurso de la competición, deberá notificar dicho cambio al director de competición. Esta información (las frecuencias propias de cada piloto y equipo) tan solo será usada por la organización por razones de seguridad en caso de que no se reciba confirmación por la frecuencia de seguridad.

#### 5.2. INSTRUMENTOS DE VUELO CON GPS

Cada piloto debe verificar que su equipamiento GPS esté aprobado por el reglamento de la CIVL y sea compatible con el software de verificación de vuelos de la CIVL: Flight Scoring (FS). Cada piloto debe aportar un instrumento GPS como mínimo al formalizar la inscripción y

registrarse. Es responsabilidad de cada piloto disponer de los dispositivos y cables necesarios para la conexión de sus instrumentos de vuelo, aunque la organización dispondrá de los cableados de conexión de los instrumentos más comunes.

La traza de Airtribune puede ser usada por la Organización para elaborar resultados provisionales al finalizar cada manga. Las trazas IGC obtenidas de los teléfonos móviles solo serán válidas si no existe posibilidad (por el trazado de la prueba o el techo del día) de haber invadido el espacio aéreo controlado.

### **5.3. DORSALES E IDENTIFICACIÓN DE PILOTOS**

En el momento del registro, cada piloto recibirá los dorsales con el número que lo identificará durante el Campeonato. Los dorsales deberán adherirse en el casco de vuelo para ser fácilmente visibles por los jueces de despegue: 2, uno en cada lateral o sólo 1 en el frontal.

Todos los reportes a la organización por cualquier medio deben incluir en su inicio el número de dorsal del piloto que realiza la comunicación y su uso será preferente respecto a cualquier otra forma de identificación.

El puesto de montaje en la primera manga corresponderá con el número de dorsal para cada piloto.

## **6. DESPEGUE**

### **6.1. LUGARES DE DESPEGUE**

El despegue para todas las pruebas del campeonato será el del Puerto de Peña Negra en Piedrahíta (altura 1.921 m MSL), cuando la orientación del viento sea N-NO-O. Dependiendo de las condiciones meteorológicas se podrán usar otros despegues, como los de Pedro Bernardo correspondientes a las orientaciones E-SE (altura 1.020 m MSL) y O-SO (altura 1.256 m MSL).

El personal sanitario asignado al campeonato estará presente en el despegue durante prácticamente toda la franja horaria en la que la ventana se mantenga abierta.

### **6.2. ACCESO EN VEHÍCULO A LOS DESPEGUES**

Se aconseja a todos los pilotos competidores que se organicen para transportar las alas hasta el despegue de forma coordinada y utilizando el menor número de vehículos. Se aconseja que cada vehículo transporte al menos tres alas delta.

Se habilitará una zona exclusiva para realizar la descarga del material, que tendrá que hacerse de manera ágil. Inmediatamente después los vehículos deberán ser retirados a la zona de aparcamiento.

Los pilotos que bloqueen la zona de estacionamiento y acceso reservados a la Ambulancia serán penalizados con 0 puntos (ABS) en la manga. Asimismo, los que bloqueen injustificadamente la zona de descarga o la reservada a la organización serán también penalizados en función de las molestias generadas.

### **6.3. EL MONTAJE DE ALAS**

Las plazas de montaje estarán numeradas en función de la clasificación general. En Piedrahíta habrá una zona delimitada para los primeros clasificados, según un plano de distribución que habrá en el despegue. Cada piloto deberá montar su ala en la plaza correspondiente. El primer día de competición el orden de montaje corresponderá al número de dorsal de cada piloto (según ranking WPRS y orden de inscripción).

Durante el montaje no se podrán invadir los carriles de acceso al despegue. Si algún ala invadiese dichos carriles, deberá ser desplazada a la posición correcta antes del briefing de pilotos. En el caso de que se produjera congestión de alas en el área del despegue, el Director de Competición o los asistentes de despegue podrían cerrar la ventana temporalmente hasta que el área se descongestione.

### **6.4. REGISTRO DE PILOTOS EN EL DESPEGUE Y EL ATERRIZAJE**

En el despegue habrá un listado de registro de despegues (listado de firmas). Todos los pilotos que accedan al despegue deben firmar previamente este registro, incluso antes de montar el ala. Este registro se usará como referencia para conocer en cada manga los pilotos que han volado y los que han rehusado hacerlo. Los pilotos que deciden no volar por considerar que el día no es apto o seguro para ellos han de comunicarlo obligatoriamente al Director de Competición o a los ayudantes de despegue (DNF), al igual que los que decidan o se vean obligados a ello por problemas de salud o de su equipamiento (ABS). Se trata por tanto de un registro fundamental tanto para la seguridad como para las clasificaciones.

Así mismo, tras aterrizar y de forma inmediata todos los pilotos deben reportar su situación y estado utilizando el teléfono móvil. La organización confirmará la recepción del mismo. En caso de no recibir confirmación el piloto deberá entrar en comunicación con la organización con algún medio alternativo. Se marcará una hora límite para reportar el aterrizaje tras la cual se impondrá una penalización de puntos, salvo que se deba a una causa de fuerza mayor.

Se aplicaran puntos de penalización a aquellos que no atiendan a estas normas de registro. En caso de reincidencia se le podrán llegar a retirar todos los puntos del día afectado.

### **6.5. PROTOCOLO DE DESPEGUE**

Los pilotos deben colaborar con el director de competición y sus ayudantes para facilitar los despegues. Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para despegar y una vez obtenido el permiso del director de competición o de alguno de sus ayudantes. Ningún piloto puede despegar sin la autorización del director o



de alguno de sus ayudantes. Hacerlo puede comportar penalización a criterio del director de competición.

El orden de los pilotos en la cola de despegue será controlado por el director de competición y sus ayudantes. Se respetará el orden de incorporación a dicha cola.

## 6.6. PROTOCOLO DE SEGURIDAD

Tanto el director de competición como los asistentes de despegues realizarán chequeos pre-vuelo rutinarios. Los pilotos están obligados a permitir estos chequeos. Las comprobaciones podrán realizarse tanto en los carriles de despegue (cuando el piloto se dispone a despegar) como de forma arbitraria en cualquier otro momento de la competición.

Los puntos básicos que podrán chequearse son el cuelgue del arnés, las perneras del arnés, las cremalleras y hebillas del casco y del arnés y los cierres del intradós del ala. En ningún caso estas labores de chequeo deben considerarse sistemáticas, rigurosas y completas. Es responsabilidad de cada piloto la comprobación final del buen estado de su equipo y por consiguiente su propia seguridad al volar.

Aun así, si el director de competición apreciara que el estado del material o del propio piloto fuesen un riesgo patente para su seguridad o la de los otros pilotos, podrá impedir el vuelo de dicho piloto dentro de la competición. de la competición hasta que se subsane la deficiencia.

Las alas deben estar configuradas (trimadas) dentro de los límites de su certificación y el peso máximo del equipo excluyendo al propio piloto y el ala no podrá sobrepasar los 25 kg (**Sc7A 8.3.4**), lo que permite unos 10 kg de lastre lanzable (arena o agua) como máximo. Todo ello puede comprobarse en cualquier momento por el Director de Competición y, en caso de incumplimiento, aplicar las penalizaciones correspondientes (**Sc7A 8**).

## 6.7. SISTEMA DE PRESIÓN EN LA COLA DE DESPEGUE (PUSH RULE)

El *push system* (sistema de presión) se empleará según según lo establecido en el **art. 3.3.6 de la Sección 7A FAI**.

Tan solo se podrá presionar a los pilotos que se tenga por delante aquel piloto que estando ya dentro de los carriles de acceso al despegue se encuentre listo para despegar (dentro de su arnés y con el equipo totalmente preparado para la maniobra). La presión solo se ejercerá sobre el carril en el que se encuentre el piloto, que deberá anunciarlo al personal del despegue utilizando la siguiente fórmula: "piloto número X presionando" (siendo X su número de dorsal).

La Clase 1 tendrá prioridad en el procedimiento de *push* sobre las Clases 5 y 1 Sport, y la Clase 5 sobre la Clase 1 Sport.

A partir de ese momento, cada uno de los pilotos que estén por delante dispondrá de 30 segundos para evaluar las condiciones y 30 segundos para despegar (con la ventana no cerrada por seguridad), siempre en condiciones aceptables de despegue. Si estos deciden no

despegar tendrán de retirarse del carril y pasarán al final de la lista de despegues. El piloto que ejerce la presión no dispone de los 30 segundos de evaluación y habrá de despegar en 30 segundos, de lo contrario recibirá cero puntos en la clasificación de la manga (ABS).

En caso de que un piloto desee despegar cuando los demás no quieren ( debido por ejemplo a condiciones muy estables), el director podrá permitirle acceder a la parte delantera del carril de despegue, sin necesidad de que este piloto ejecute la fórmula del sistema de presión y dispondrá de un minuto para despegar, en caso de no hacerlo deberá volver inmediatamente al final de la lista de despegues.

Procedimiento *Early bird*: permite que alguien pueda salir voluntario a volar antes de abrirse la ventana, cumpliendo las siguientes condiciones:

- despegará entre 15 y 10 minutos antes de abrir la ventana o volverá a ocupar su sitio de montaje,
- anunciará al director de competición su intención de usar este procedimiento antes del *briefing* de pilotos y habrá un máximo de dos pilotos posibles cada día por estricto orden de petición al director.

#### 6.8. LÍMITE DE VELOCIDAD DEL VIENTO EN DESPEGUE

El límite de velocidad del viento en el despegue, incluyendo rachas, será de 40 km/h en Piedrahíta y 35 km/h en Pedro Bernardo.

#### 6.9. DESPEGUE FALLIDO

Un despegue fallido no supone penalización, pero el piloto debe ajustarse a las indicaciones del director de competición, que decidirá si dispone de un nuevo intento inmediato o si por el contrario debe abandonar la zona de despegue.

Un despegue fallido o algún problema justo después del despegue que afecte a la seguridad y que obligue al piloto a un aterrizaje inmediato y voluntario no contará a efecto de vuelo válido, ni será considerado como *refly*. Los pilotos habrán de reportar al responsable de despegues las circunstancias concurridas y éste podrá autorizar un segundo vuelo (**S7A - 2.26.1**).

#### 6.10. REFLY

En general, sólo está permitido un despegue por piloto en cada manga. Sin embargo, de forma excepcional se podrá permitir un único segundo vuelo por piloto, el llamado *refly*. Para beneficiarse de ello, el piloto interesado debe comunicar de forma inmediata nada más aterrizar su intención de realizar un *refly*, contactando con el director de competición o los responsables de despegues, quienes determinarán si se le permite realizar un segundo vuelo.

Para que el *refly* pueda finalmente realizarse deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- El aterrizaje del primer vuelo se ha realizado dentro de la distancia mínima establecida desde el despegue y sin haber hecho la primera baliza.
- El refly no podrá en ningún caso realizarse con la ventana ya cerrada y la llegada del piloto y su material de vuelo a la zona de despegue para el segundo vuelo debe tener lugar con al menos 25 minutos de antelación a su cierre. El Director de Competición aplicará en cada caso un tiempo mínimo entre el primer aterrizaje y el refly que tenga en cuenta tiempos seguros de desmontaje+subida al despegue+montaje para decidir permitir un refly antes del cierre de la ventana programado.

Además de estas condiciones previas, el piloto al reportar deberá entregar los registros de los dos vuelos realizados.

## 7. TIPOS DE PRUEBAS

Las pruebas podrán ser de diferentes formatos:

- **Elapsed Time Race:** Carrera a Gol en un circuito designado con uno o varios tiempos comunes de inicio de la sección de velocidad (SSS). Para cada piloto se considera como tiempo de salida el tiempo de inicio prefijado (start point) que resulte inmediatamente anterior al momento en que el piloto inicia la sección de velocidad.
- **Race to Goal:** Carrera Contrarreloj a Gol en un circuito designado. Sin *start points* en las que el tiempo personal en la sección de velocidad se toma desde el momento de la entrada (o salida) del cilindro de start.
- **Distancia libre:** contará exclusivamente la distancia máxima realizada sobre un circuito o en línea.

## 8. BALIZAS, GOL Y STARTS

Se determinará una prueba específica para cada Clase de cara a la separación de clasificaciones y compensación entre Clases, procurando no dispersar a los pilotos utilizando el mismo ámbito de vuelo y condiciones méteo similares cada día. Los tipos de prueba, starts, balizas y gol de cada manga, así como los tiempos de ventana, cierre de gol, etc. se especificarán en el briefing de cada manga.

Todos los inicios de las pruebas serán aéreos utilizando cilindros (*starts*) de entrada o de salida. Su número, tipo y dimensiones podrán variar de una manga a otra (**Sc7A 3.4.1**).

Todas las balizas del recorrido serán cilindros de entrada con radios variables específicos para cada prueba.

También se establecerá una dirección de giro que deberá ser respetada por los pilotos. Habitualmente se empleará giro a izquierda en las mangas impares y giro a derecha en las mangas pares. El sentido de giro indicado se habrá de mantener en todo el área entre el despegue y el cilindro de salida, o en otra área que designe el Director de Competición.

En aras de la seguridad el Director de Competición podrá indicar también un sentido de giro obligado en alguna de las balizas. En su defecto, se respetarán las normas de giro en térmica y reglas de comportamiento deportivo establecidas en el art. 3 de la Sección 7 0 FAI.

Los goles generalmente serán también Final de la Sección de Velocidad (ESS) en las pruebas de carrera, y podrán ser cilíndricos o conformados por una línea virtual.

## 9. TIEMPOS Y PERIODO DE LA MANGA

### 9.1. ORGANIZACIÓN DIARIA

Aunque se incluyen aquí de forma orientativa y pueden ser cambiados por la organización que los confirmará en las reuniones de pilotos o a través de los canales de comunicación oficiales, los horarios a cumplir en un día ordinario de competición será los siguientes:

- De 10:00 a 10:30: encuentro de pilotos en el cuartel general y organización de subida.
- De 10:30 a 11:30: subida a despegue.
- De 12:00 a 12:30: reunión del Comité de Competición.
- De 12:30 a 13:00: *briefing* de pilotos.
- De 13:00 a 16:00: apertura de ventana.
- A las 19:30: Cierre de la manga.

### 9.2. HORARIOS

Los horarios de apertura y cierre de manga, puntos de giro y tiempo de último aterrizaje permitido se anunciarán en el *briefing* de cada manga y se publicarán por escrito. Cualquier política de extensión de la ventana también será anunciada por escrito y podrá emplearse a criterio del director de competición, si éste considera que las condiciones han demorado considerablemente los despegues o cuando el despegue haya tenido que cerrarse debido a alguna incidencia.

### 9.3. PERIODO DE VENTANA MÍNIMO

El periodo mínimo de tiempo que la ventana debe permanecer abierta para que una manga resulte válida es de 45 segundos por cada piloto dividido por el número de despegues que pueden ser usados (**S7A - 2.24.1**).

## 10. CLASIFICACIONES, REPORTE Y VERIFICACIÓN DE VUELOS

### 10.1. CLASIFICACIONES

Las clasificaciones se realizarán según lo dispuesto en el Reglamento Selección ADL\_RFAE. Las clasificaciones Nacional y Open se publicarán por separado diariamente sólo en caso de que el número y calidad de pilotos extranjeros inscritos lo aconseje. En cualquier caso, la

clasificación definitiva para el Campeonato Nacional no incluirá más que a los pilotos de nacionalidad española.

Se harán clasificaciones por separado de los pilotos participantes en Clase 1 y de los pilotos participantes en Clase 5. Para poder proclamar de manera oficial el campeón de España en cualquiera de las clases deberá alcanzarse un mínimo de 6 pilotos participantes en esa Clase, en caso contrario solo se podrá proclamar campeón oficioso (no oficial) . Las pruebas para los pilotos de Clase 5 podrían ser las mismas o diferentes de las de Clase 1.

Habrà una clasificación adicional para pilotos de la Clase Sport (Clase 1 con mástil), siempre y cuando haya como mínimo 6 pilotos en esta subcategoría. Esto no comporta dirimir campeón nacional en esta subcategoría, y por tanto computarán en la general de Clase 1 de cara al campeonato de España.

## 10.2. PUNTUACIONES

Se empleará el programa de puntuaciones FS, software oficial de la federación internacional (FAI), basado en los sucesivos desarrollos de la fórmula GAP. La versión utilizada será la oficial CIVL para el año 2018.

Los parámetros y variables que se asignarán a la fórmula son los siguientes:

Parámetro	Clase 1	Clase 5	Clase 1 Sport
Distancia mínima	12 km	12 km	12 km
Distancia nominal	65 km	75 km	40 km
Tiempo nominal	1:45 h	2:00 h	1:45 h
Pilotos en gol	20%	45%	30%
Pilotos despegados	90%	85%	70%
Factor <i>Jump the gun</i>	5 (con máximo de 300 seg.) (CIVL GAP anexo 12.2)		

El resto de parámetros no descritos aquí son los que el programa asigna por defecto a la modalidad de ala delta.

Con respecto a los pilotos inscritos que no vuelen una prueba se diferencia entre:

- Pilotos definidos como NYP (not yet processed) o ABS (absent), que no influyen en la fórmula al no considerarse en el factor NL (porcentaje de pilotos que despegaron).
- Pilotos definidos como DNF (did not fly), que sí cuentan para el factor NL.

### 10.3. REGISTRO DEL VUELO

La traza de vuelo legítima y por tanto la evidencia única y definitiva del mismo es aquella que queda registrada en los instrumentos GPS de vuelo asociados a cada piloto en la formalización de la inscripción. Se podrán usar de manera conjunta los tracks de dos instrumentos GPS en caso de necesidad (**S7A - 4.2.1**). Para que se considere válido, el registro de vuelo ha de cumplir con los requisitos que figuran en la Sección 7A del Código Deportivo FAI. Estos registros deben ser conservados durante todo el campeonato y la organización podrá solicitar su descarga directa y sin intermediarios en cualquier momento.

Dicho esto, en lo referente a la realización de las clasificaciones, y siempre que no exista la posibilidad de haber entrado en espacio aéreo controlado, la organización podrá utilizar directamente las trazas on-line grabadas en la plataforma Airtribune o los archivos previamente descargados por los pilotos (en formato .IGC) y enviados al responsable de clasificaciones vía correo electrónico. En este último caso, los pilotos no tendrán por qué hacer acto de presencia en la sede donde se encuentre el responsable de clasificaciones, siempre y cuando reciban confirmación por parte de la organización tras haber recibido, comprobado y validado su traza.

Ante cualquier duda, o de forma arbitraria, la organización podrá requerir a cualquier piloto su presencia en la sede para poder hacer a la descarga directa de su traza de vuelo. Esto será obligatorio en caso de conflicto; en este caso, si no se presentase se aplicaría la penalización máxima según el tipo de infracción.

En caso de que un piloto no pueda presentar una traza válida en una manga, recibirá los puntos correspondientes a la distancia mínima (**Sc7A 4.3.2**)

Todos los pilotos deberán activar su vuelo en la plataforma de seguimiento en vivo de Airtribune. Para ello y como requisito para la inscripción, deberán dar de alta un usuario en dicha plataforma, que identificará a cada piloto durante la competición. Independientemente del sistema utilizado para las clasificaciones, este es un requisito de seguridad que no admite excepciones.

Ajustes GPS: WGS 84, hddd,mm'.ss'' (grados, minutos, segundos sexagesimales), offset: +02:00 (horas). Grabación de 1 punto GPS cada 5" o menos.

### 10.4. STOPPED TASK

Cualquier manga que haya sido suspendida pero no cancelada será puntuada si la suspensión se produce después del cierre de la ventana. La puntuación en estos casos se rige por lo especificado en el art. 12.3 del anexo CIVL GAP a la Sección 7 de la FAI incorporado al programa FS y se aplicará a todos los pilotos, hayan alcanzado o no el gol.

Todos aquellos pilotos que estén en el aire y que hayan sido informados de que la manga ha sido suspendida o cancelada, deberán abrir sus arneses y girar sus piernas en círculo para indicar al resto de pilotos la incidencia. Aquellos pilotos que hagan esto cuando la manga no ha sido suspendida serán penalizados a juicio del Director de Competición.

## **10.5. SALTARSE LA SALIDA**

Inicio de la carrera antes de tiempo (*Early Start* o *Jump the Gun*, Sc7A 6.3 y CIVL GAP 12.2). Cuando un piloto ha iniciado la prueba antes del primer start permitido, se le aplicará una penalización igual a 5 veces su tiempo de inicio con respecto al primer start permitido. Esta penalización en tiempo será aplicada a su tiempo total. El tiempo máximo de early start permitido es de 5 minutos; cualquier piloto que inicie la prueba antes de estos 5 minutos previos al primer start permitido será puntuado con la distancia mínima.

## **10.6. ASISTENCIA A OTRO PILOTO**

Cualquier piloto que aterrice (o limite su vuelo) para asistir a otro piloto en peligro podrá recibir puntuación más allá de la estrictamente conseguida. Esta puntuación será la media de los puntos obtenidos en las mangas previas, o la media de todas las puntuaciones si este caso ocurriese en la primera manga. El director de competición podrá también otorgarle puntos extra (Sc7A 5.5.1 y Sc7 0 guidelines 2.1).

## **11. PENALIZACIONES**

En general, se aplicarán las penalizaciones contempladas en el art. 6 de la Sección 7A del Código Deportivo de la FAI y específicamente las relacionadas a continuación.

### **11.1. VUELO EN NUBES**

El vuelo en nubes está prohibido. Aquellos pilotos que vuelen en nubes recibirán una penalización en la manga afectada. Se considera que un piloto ha volado en nube si es observado por un miembro del Comité de Seguridad (que lo vea entrar en la nube y desaparecer) o si dos pilotos de diferentes equipos atestiguan que éste piloto entró en la nube y desapareció por completo. Los testimonios a este respecto deben hacerse por escrito. El director de competición podrá dar por ciertos estos testimonios si el registro del vuelo del piloto implicado en la infracción indica que se encontraba significativamente por encima de los pilotos circundantes en el momento del incidente. En el caso que no se tenga acceso a ningún registro del vuelo que aclare la altura cierta a la que se encontraba el piloto, bastará con los testimonios citados para aplicar la penalización.

Si algún piloto ha sido succionado involuntariamente dentro de la nube sin intención de ganar altura, deberá realizar maniobras para perder altura y regresar a la situación previa al incidente antes de continuar con la prueba, de forma que no obtenga ninguna ventaja de la situación.

Las infracciones verificadas tendrán una penalización consistente en cero puntos para la manga del día. Si el mismo piloto incurriera en una segunda infracción en mangas posteriores será excluido del resto de la competición (descalificado).

## 11.2. ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Aunque la organización informará oportunamente de las restricciones de espacio aéreo existentes en cada prueba, es responsabilidad de los pilotos informarse sobre los espacios aéreos controlados y sus límites en las proximidades de los trazados propuestos durante las pruebas. Adicionalmente deberán ajustar todos los días sus altímetros a la altura MSL exacta de cada despegue, comprobando que la presión QNH indicada, tras el ajuste en su instrumento, es igual o menor que la publicada ese día como QNH de referencia en el panel de la prueba. Este ajuste de presión será utilizado para la evaluación de las alturas de vuelo.

En caso necesario los pilotos deberán demostrar que no han cometido ninguna infracción del espacio aéreo y su registro de vuelo IGC será revisado en relación con infracciones de espacio aéreo. Los pilotos que se hayan aproximado a menos de 100 m horizontal o verticalmente a una zona restringida serán advertidos en las clasificaciones diarias. Los pilotos que penetren más de 30 m (horizontal o verticalmente) en espacio aéreo restringido, serán penalizados con 0 puntos en la manga (**Sc7A 6.3**).

## 11.3. INSTRUCCIONES DE LA ORGANIZACIÓN

No seguir las instrucciones dadas por los responsables de organización conllevará penalizaciones a criterio del director de competición.

El comportamiento incorrecto hacia los miembros de la organización o a otros competidores no serán tolerados y se aplicarán penalizaciones a criterio del director de competición (**Sc7A 6.3**). Cualquier piloto que deliberadamente suministre información falsa con respecto a incidencias durante el vuelo será descalificado.

## 11.4. REPORTAR EL ATERRIZAJE

Por razones de seguridad para cada manga se establecerá una hora límite para reportar el aterrizaje de cada piloto. Esta hora límite se anunciará en el panel de la manga. Aquellos pilotos que no hayan reportado su aterrizaje antes de la hora establecida recibirán un aviso la primera vez. Una segunda infracción de esta norma hará que pierdan el 25% de los puntos obtenidos por el ganador de la manga y en posteriores infracciones recibirán cero puntos en la manga afectada. El director de competición podría establecer una excepción a esta norma si existiera a su entender una explicación razonada que justificase el retraso.

## 11.5. ENTREGA DE LOS REGISTROS DEL VUELO

Por razones logísticas se establecerá una hora límite para el envío o la entrega y descarga de los registros del vuelo (track) de cada piloto. Esta hora límite se anunciará en el panel de la manga. Aquellos pilotos que no hayan entregado su vuelo antes de la hora establecida recibirán un aviso la primera vez. Una segunda infracción de esta norma hará que pierdan el 25% de los puntos obtenidos por el ganador de la manga y en posteriores infracciones recibirán cero puntos en la manga afectada. El director de competición podría establecer una excepción a esta norma si existiera a su entender una explicación razonada que justificase el retraso.



## 12. RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Las clasificaciones provisionales serán publicadas por la tarde una vez finalizada la manga. Cuando esto no sea posible se publicarán en torno a las 8.00 am del próximo día. Los competidores deben revisar los resultados y pedir correcciones a los posibles fallos.

Se podrán realizar reclamaciones por escrito al Director de Competición pidiendo una corrección. El tiempo máximo para presentar una reclamación es de 4 horas después de publicados los resultados provisionales si éstos están disponibles antes de las 22:00 h, en caso contrario, el plazo finalizará a las 11:00 de la mañana siguiente. Para la última manga el plazo máximo será de 1 hora tras la publicación de los resultados provisionales. El Director de Competición publicará las reclamaciones en la sede oficial, resolverá en primera instancia y contestará las reclamaciones antes de 24 h. En el caso de la última manga, este plazo se reducirá a 2 horas (**Sc7A 7.1**).

En aquellos casos en que el piloto que presente la reclamación no quede conforme con la resolución del Director de Competición, podrá presentar una Protesta formal por escrito en segunda instancia ante el Jurado, con una tasa de 50 euros. Este importe será devuelto, si la protesta es resuelta de manera favorable. El plazo máximo de presentación de Protestas es de 12 h tras la publicación del resultado de la reclamación en primera instancia. En caso de la última manga, este plazo se reducirá a 1 h. El Jurado resolverá e informará al Director de Competición de su dictamen que procederá a su aplicación y publicación en un plazo de 24 h, excepto en la última manga, que se reducirá a 2 h (**Sc7A 7.2**).