

CAMPEONATO REGIONAL
V UELO A VELA
DE CASTILLA LA MANCHA
2023

1	OBJETIVO DE LAS COMPETICIONES	3
2	ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES	3
2.1	REQUERIMIENTOS GENERALES.....	3
3	RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR.....	4
4	CLASES	4
5	INSCRIPCIONES Y NORMAS.....	5
5.1	Veleros y equipamiento.....	5
5.2	Matrículas de competición	6
5.3	Seguros.....	6
5.4	Calificaciones de los Pilotos	6
5.5	Capitán del Equipo y sus responsabilidades	7
5.6	Inscripciones.....	7
6	AYUDA EXTERIOR A LOS PARTICIPANTES	7
6.1	Radios	7
6.2	Aviones no Participantes.....	7
7	REUNIÓN DIARIA.....	7
8	PRUEBAS	8
9	SEGURIDAD EN VUELO.....	8
9.1	Suspensión de los vuelos.....	9
9.2	Veleros accidentados.....	9
10	COMISARIOS Y JUECES DE LA COMPETICIÓN	9
10.1	Comisarios.....	9
10.2	Comité de competición.....	9
11	PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS	10
11.1	Penalizaciones y descalificaciones	10
11.2	Protestas	10
11.3	Tratamiento de la protesta	10
12	RESULTADOS Y PREMIOS.....	11
12.1	Resultados o clasificaciones	11
12.2	Premios	11
13	PROCEDIMIENTOS DE VUELO EN COMPETICION	11
13.1	Parrilla de Salida.....	12
13.2	Lanzamientos y procedimiento de remolque aéreo	12
13.3	Número máximo de lanzamientos.....	12
13.4	Orden de los lanzamientos	12
13.5	Salida	13
13.6	Puntos de viraje	14
13.7	Cruce de la línea de llegada	14
13.8	Aterrizaje	15
13.9	Aterrizaje fuera de campo.....	15
13.10	Documentación de vuelo.....	15
14	REGISTRADORES GPS.....	16
14.1	Descripción del equipo.....	16

15 SISTEMA DE PUNTUACIÓN	16
15.1 Requerimientos Generales.....	16
15.2 Día de Competición.....	16
15.3 Puntos máximos del Día de Competición.....	16
15.4 Puntos por velocidad y puntos por distancia	17
16 Anexo 1: DOCUMENTOS Y EQUIPOS A PROVEER POR LOS PARTICIPANTES....	18
16.1 Documentos del piloto.....	18
16.2 Documentos del velero.....	18
17 Anexo 2 FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR LOS PARTICIPANTES	18
18 ANEXO 3: COEFICIENTES CORRECTORES DE LOS VELEROS	19
19 ANEXO 4: PENALIZACIONES HABITUALES	19

1 OBJETIVO DE LAS COMPETICIONES

Reforzar los lazos de amistad y promover el intercambio de información entre los pilotos de Vuelo a Vela.

Estimular la imagen del Vuelo a Vela a nivel nacional.

Seleccionar al campeón de Castilla-La Mancha en cada clase en base a los resultados obtenidos durante el desarrollo de las pruebas.

- Fomentar el desarrollo técnico del deporte de vuelo a vela
- Fomentar la seguridad de los procedimientos operativos
- Incrementar la participación y la competitividad.

2 ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES

Este Campeonato Regional de Vuelo Vela estará organizado por el club Real Aeroclub de Toledo (R.A.C.T), por delegación de la Federación de los Deportes Aéreos de Castilla-La Mancha (F. D. A. C. M.), de acuerdo con las normas aplicables del Reglamento Deportivo de la F.A.I cuya competencia ha sido reconocida por la Comisión Internacional de Vuelo a Vela (I.G.C.).

El campeonato está abierto a todos los pilotos de Vuelo a Vela, siendo la única condición para ser considerado como tal, estar reconocido por la RFAE

Para poder optar a los títulos, deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en vigor FDACM además de la correspondiente licencia de piloto de vuelo sin motor en vigor expedida por la DGAC y de los requisitos para participar en cada una de las clases.

2.1 REQUERIMIENTOS GENERALES

- a) Los campeonatos se desarrollarán de acuerdo con el Código Deportivo FAI.

Sección General y Sección 3, Clase D (Veleros y Motoveleros).

http://www.fai.org/sporting_code/sc3.asp

- a. Cualquier competidor o capitán de equipo que viole o tolere la violación de las reglas mencionadas, será suspendido o descalificado para el campeonato.
- b. Para cualquier duda en la interpretación de este Reglamento, se usará como base el Anexo A del Código Deportivo del la FAI. Sección 3 http://www.fai.org/sporting_code/sc3.asp que trata sobre la Organización de Campeonatos de Vuelo a Vela.
- b) El campeón de cada clase será aquel que tenga la mejor puntuación total, obtenida sumando los puntos de cada día del piloto.
- c) El ganador en cada clase será proclamado campeón de Castilla-La Mancha, tras haberse disputado al menos dos días de competición, y siempre que esté reúna las condiciones antes expresadas de licencias en vigor.
- d) En base a que una jornada contabilice como día de competición, se dará la oportunidad de un lanzamiento a cada competidor de cada clase en la que se haya llevado a cabo la prueba del día en cuestión.
- e) El período total será de cuatro (4) días, incluidas las jornadas de inauguración y clausura.

3 RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR

Los organizadores velarán por la seguridad y la imparcialidad en todos los aspectos del campeonato.

Los organizadores podrán añadir reglas específicas que incrementen la seguridad especificadas en la sección de ***Procedimientos Locales***.

Proveer las facilidades necesarias para la operación satisfactoria del campeonato.

Proveer a competidores y capitanes de equipo de la información necesaria antes de la llegada al lugar de la competición incluyendo un mapa de la zona y una base de datos electrónica de puntos de salida, viraje y de control.

Toda la información meteorológica a proporcionar durante el campeonato, el acceso a la misma será posible tanto a competidores como asistentes, además de la establecida para la reunión diaria.

Datos meteorológicos, registros GPS y otros, son propiedad de los organizadores.

4 CLASES

Se establecen las dos (2) siguientes Clases de Veleros:

- Club
- Sport o Competición

El número mínimo de participantes por clase es de cinco (5) veleros y un máximo de veinticinco (25) veleros por clase y un máximo total de treinta (30) veleros.

En los veleros biplazas participantes con dos pilotos, sólo el inscrito como Comandante aparecerá reflejado en los Resultados. La relación de copilotos y su orden de vuelo para cada día deberá ser comunicada a la Organización antes del Campeonato y su orden no podrá ser alterado sin permiso expreso de la organización. Todos los miembros de las tripulaciones de biplazas deberán cumplir los requisitos mínimos de poseer licencia federativa y de vuelo en vigor.

En la clase Club, no se admitirán veleros lastrados con agua, con independencia del año de fabricación. Si tienen bolsas o depósitos, éstos deben estar vacíos en el momento del despegue.

El organizador puede evaluar la posibilidad de crear una nueva clase y distribuir los pilotos para equilibrar el número de pilotos en las clases, así como por razones de seguridad.

5 INSCRIPCIONES Y NORMAS

Los pilotos podrán inscribirse a título propio o como miembros de un Club.^{[1][2]}
Un Club podrá nombrar su propio capitán de equipo e inscribir a los pilotos participantes pertenecientes al mismo.

5.1 Veleros y equipamiento

Los veleros, remolques, vehículos de recuperación y resto del equipo necesario para la participación en el campeonato, deberán ser provistos por los participantes o sus clubes y deben reunir la calidad suficiente para su uso correcto.

No están permitidos instrumentos para el vuelo sin referencias visuales del terreno. Se podrán llevar a bordo, pero inutilizados.

Cualquier otro equipo de navegación está permitido.

Se recomienda el uso de instrumentos acústicos.

El FLARM no es obligatorio, pero si recomendable

Cada velero debe tener en vigor su *Certificado de Aeronavegabilidad* durante la duración de todo el campeonato y volar dentro de los márgenes que se especifican en su *Hoja de Características*.

Un velero dañado puede ser reparado. Los siguientes elementos pueden ser reemplazados o reparados: superficies de control, estabilizador horizontal

completo, aerofrenos, superficies del *flap*, “wing tips”, cabina, rueda del tren de aterrizaje, compuertas y cualquier otro elemento no estructural del velero.

5.2 Matrículas de competición

Validadas por el organizador, serán visibles bajo el ala derecha, aproximadamente, a una distancia de 2,5 m de la línea central del velero, la altura será de, al menos, el 80% de la cuerda alar. Así mismo serán colocadas en ambas partes del empenaje vertical y/o el timón de dirección, siendo su altura de, al menos, 30 cm.

La matrícula o identificación de competición constará de no más de tres letras o números, o combinación de letras y números.

La matrícula o identificación de competición, será de un solo color, con el suficiente contraste respecto al color del velero.

En su defecto, se tomará como válida las tres últimas letras o números de la matrícula.

5.3 Seguros

Cada *Club* y *Piloto Participante*, presentarán las pólizas necesarias para cubrir los seguros mínimos obligatorios, los riesgos personales y los posibles daños a terceros. La cobertura mínima de responsabilidad civil será de 300.000,00 €.

5.4 Calificaciones de los Pilotos

Para poder participar en la clase Sport o Competición cada piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de:

LICENCIA DE APTITUD en vigor
LICENCIA FEDERATIVA en vigor
INSIGNIA DE PLATA de la FAI para Vuelo a Vela
EXPERIENCIA de 100 horas de Vuelo en Velero, en función de *Comandante*

Para poder participar en las *clase: Club*, cada piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de:

LICENCIA DE APTITUD en vigor
LICENCIA FEDERATIVA en vigor
INSIGNIA DE PLATA de la FAI. para Vuelo a Vela
EXPERIENCIA de 50 horas de Vuelo en Velero, en función de *Comandante*.

El organizador podrá añadir requisitos a los mínimos, en función de las características especiales del aérea de competición (zona de montaña, condiciones del aeródromo etc...)

5.5 Capitán del Equipo y sus responsabilidades

El capitán de equipo representa a su Club, será el intermediario entre el organizador y los miembros de su equipo. El capitán de equipo es igualmente responsable, del respeto por parte de los miembros de su equipo, a las especificaciones de los *Certificados de Aeronavegabilidad*, o de las Normas limitativas de las *Hojas de Características* de sus Veleros respectivos

5.6 Inscripciones

Mediante la inscripción electrónica disponible en la pagina WEB, siempre y / o a la llegada al lugar de celebración del Campeonato.^[L]_[SEP] Todos los pilotos (ó jefe de equipo representando a sus pilotos) presentarán sus inscripciones impresas y firmadas y se efectuará un control de los documentos requeridos.

6 AYUDA EXTERIOR A LOS PARTICIPANTES

Se imponen las restricciones siguientes con el fin de que la Competición se desarrolle, en tanto sea posible, directa e individualmente entre pilotos, sin control ni asistencia exterior.

6.1 Radios

Un transmisor está autorizado en cada velero de competición y en su vehículo de recuperación. Todo capitán de equipo está autorizado para utilizar un transmisor portátil. Estas estaciones de radio están destinadas a cubrir, solamente, las comunicaciones entre los participantes y entre ellos y el organizador.

6.2 Aviones no Participantes

Se prohíbe que los aviones o veleros no participantes en la competición, indiquen la ruta o señalen las ascendencias a los participantes.

7 REUNIÓN DIARIA

Durante los períodos de entrenamiento y competición, cada mañana se celebrará una reunión, en la cual se dará toda la información meteorológica y operacional concerniente a la prueba del día según el siguiente orden:

Fallos del Comité de Competición sobre las posibles reclamaciones que se hubieran podido presentar y en su caso, sobre las esporádicas sanciones.

Resultados No Oficiales de la jornada anterior. Clasificación general No Oficial del Campeonato.

Previsión meteorológica del día.

Comunicación oficial de la prueba del día, por clases.
Determinación de la parrilla de salida, de la hora del primer remolque y pista en servicio.
Determinación de: las horas de apertura y cierre de la puerta de salida, la hora de cierre de la línea de llegada, así como la ubicación de ambas.
Ruegos y preguntas.

8 PRUEBAS

Cada jornada se seleccionará la prueba por clase a realizar, dichas pruebas podrán ser de velocidad a puntos prefijados, o de Áreas

Una prueba podrá ser cancelada, en aplicación del párrafo correspondiente del **Punto 9** (Seguridad) de este reglamento, o en el caso de que las condiciones meteorológicas se deteriorasen siendo imposible la realización de la prueba.

A su discreción, el organizador puede proponer pruebas alternativas para cualquiera de las clases.

9 SEGURIDAD EN VUELO

Cada piloto participante debe volar su velero dentro de las normas que marca su *Manual de Vuelo* y su *Hoja de Características*.

Se evitarán todas las maniobras que sean peligrosas para los demás participantes.

Queda **PROHIBIDA** cualquier maniobra acrobática.^[SEP]

Queda **PROHIBIDO** el vuelo en el interior de las nubes.^[SEP]

Se imponen unos *Pesos Máximos al Despegue* de:

750 kg para las Clase *Competición*

525 kg para las Clases, *Club*.

En cualquier vuelo que realice, cada ocupante de un velero inscrito en la competición debe tener tanto los cinturones como el paracaídas en perfecto estado de uso y con las correspondientes revisiones en periodo de validez.

Como norma general, en un radio de 10 km alrededor del aeródromo de salida sólo está permitido el viraje en térmica con giros a izquierdas. Fuera de este área, cada velero adoptará el mismo sentido de viraje que los veleros que le preceden en la ascendencia, cualquiera que sea la altura que los separe.

En cada caso, los organizadores pueden establecer zonas alrededor del punto de despegue en las que no esté permitido el giro o imponer el sentido de giro en esa zona. Estas zonas deben estar claramente indicadas para todo el campeonato en la

reunión diaria. Estas zonas quedarán claramente indicadas en la sección de ***Procedimientos Locales***.

9.1 Suspensión de los vuelos

El organizador puede suspender los vuelos después del comienzo de los lanzamientos si estima que existe peligro de algún tipo en su continuación.

9.2 Veleros accidentados

Un competidor que se vea envuelto en una colisión en el aire no continuará el vuelo si la integridad estructural del velero pudiera estar comprometida.

Si un velero sufre un accidente en el curso del campeonato, el organizador debe ser informado y podrá procederse a su reparación. Todo accidente causado en el aterrizaje será imputado, normalmente, al piloto.

10 COMISARIOS Y JUECES DE LA COMPETICIÓN


10.1 Comisarios

El organizador deberá nombrar comisarios, encargados de asistir al director de competición en su tarea. Sus funciones principales son:

- a) Supervisar el desarrollo la competición e informar de las irregularidades cometidas, de la no observancia de las reglas o del comportamiento de los concursantes, cuando éste sea susceptible de dañar al deporte del vuelo a vela, amenazar la seguridad de los demás concursantes o del público.
- b) Informarse sobre las reclamaciones y reunir los datos y los hechos concernientes a los casos de reclamación.

10.2 Comité de competición

En una reunión, previa al primer día de competición, quedará nombrado el comité de competición. La función de dicho comité será la de asesorar al director de competición en los temas técnicos que él pudiera solicitar. El comité también deliberará y fallará sobre las posibles reclamaciones, si éstas se presentaran, en el transcurso del campeonato.

El comité de competición estará formado por: 

- a) El director de competición

- b) Todos los capitanes de los equipos participantes en el campeonato en cuestión

11 PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS

11.1 Penalizaciones y descalificaciones

El director de competición tiene la facultad de aplicar penalizaciones, bajo la forma de pérdida de puntos acumulados, suspender o descalificar a un piloto participante y, en algunos casos, a los capitanes de equipos, por no respetar los reglamentos, de acuerdo a las normas aquí expuestas. En cualquier caso el piloto participante tiene derecho a apelar al comité de competición.

El criterio de falta de respeto a los reglamentos se aplicará en tres casos principales:

- a) Cuando existan errores técnicos o inobservancia de las condiciones exigidas, tal como en la ejecución de los puntos de viraje, cruce inadecuado de la línea de salida, etc.
- b) Cuando un piloto vuele de forma peligrosa, incluyendo la inobservancia de las normas de control del espacio aéreo y sobrepasar los límites especificados por el *Manual Operativo* de su velero.
- c) Trampas, falsificación de documentos, utilización de equipos prohibidos etc. En estos casos las penalizaciones a aplicar se detallan en el **Anexo 4**.

Las disminuciones de puntos acumulados no serán hechas hasta la terminación de los cálculos de la jornada.

Las penalizaciones serán registradas, señalándose sus motivos y haciéndola figurar en la lista de resultados correspondientes a la jornada en que la infracción ha tenido lugar.

11.2 Protestas

Cuando un competidor no esté de acuerdo con una clasificación o penalización, su jefe de equipo presentará una protesta al director de competición, en un período de tiempo no superior a 24 h. después de la publicación de la clasificación o penalización.

Para ser examinada su protesta, podrá ser necesario depositar un importe determinado, que se fijará y se comunicará a los participantes con anterioridad al campeonato. Dicho importe será devuelto solo si se admite la protesta.

11.3 Tratamiento de la protesta

Una vez presentada al director de competición, sin retraso, se presentará al comité de competición, el cual realizará una deliberación sobre la mencionada protesta, en un tiempo no superior a 12 h. desde su presentación.

Para ser aprobada una protesta y revisar, posteriormente, la penalización impuesta, es necesario que sea aceptada por 2/3 del comité de competición.

12 RESULTADOS Y PREMIOS

12.1 Resultados o clasificaciones

Los *Resultados* o *Clasificaciones* son de cuatro (4) tipos:

- a) *Pruebas*: con los *Resultados* expresados en *Distancia*, *Velocidad* y *Tiempo*.
- b) *Provisionales*: con los *Resultados* expresados en *Puntos*, antes de la *Verificación*.
- c) *No Oficiales*: con los *Resultados Provisionales*, después de la verificación de los registros GPS, indicando las penalizaciones.
- d) *Oficiales o Finales*: con los *Resultados No Oficiales*, después de expirar^[11] el plazo de presentación de *Protestas* o cuando todas las *Protestas* hayan sido resueltas.

Todos los *Resultados* se presentarán con el menor retraso posible, expresando claramente en ellos la fecha y la hora de su publicación.

La suma total de *Puntos* obtenidos en el *Campeonato* se presentará cuando el *Comité de Competición* cese en sus funciones, previamente a la ceremonia de entrega de premios.

12.2 Premios

La F.D.A.C.M. proveerá a los organizadores de las correspondientes medallas de Oro, Plata y Bronce para los tres primeros clasificados en cada una de las clases.

Cualquier otra Copa, premio, presente o Diploma correrá a cargo de la Organización, que se ocupará de otorgarlos a aquellos pilotos participantes que se hayan destacado en alguna faceta de la competición.

13 PROCEDIMIENTOS DE VUELO EN COMPETICION

13.1 Parrilla de Salida

La parrilla de salida será preparada por la organización del campeonato, se sorteará el orden de salida en la jornada previa al inicio de la competición, y las jornadas sucesivas de competición será cíclica, pasando los primeros a ser los últimos sucesivamente, tanto las clases como los participantes dentro de cada clase. El director de competición podrá alterar esas rotaciones por razones operativas.

Cada mañana, lo más pronto posible, se publicará el orden de salida y sólo a aquellos veleros que estén colocados en el momento de comenzar los lanzamientos, se les respetará el orden de Salida establecido en la parrilla de la jornada que corresponda.

13.2 Lanzamientos y procedimiento de remolque aéreo

El número de lanzamientos autorizados para cada velero, la altitud de suelta y la delimitación de la zona de remolque, serán determinados por el organizador en la reunión diaria. Solo los veleros que se encuentren en la parrilla de salida, listos para el lanzamiento, en el momento de la salida, tienen derecho a ser remolcados.

13.3 Número máximo de lanzamientos

Un participante tiene derecho a tres (3) lanzamientos por jornada de vuelo, en caso de aterrizaje en el aeródromo de salida y será vuelto a remolcar al finalizar todos los lanzamientos de los veleros de su clase.

En el caso de que toda su clase haya despegado, será colocado en la parrilla de salida, para ser lanzado lo antes posible, intercalado al final de la clase que en ese momento se esté procediendo a lanzar.

Un despegue fallido por una avería del remolcador que dé como resultado una suelta anticipada del velero, no contará a efectos del número de lanzamientos autorizados, a condición de que el piloto aterrice inmediatamente y avise, lo antes posible, al organizador.

La organización definirá un procedimiento de aterrizaje, y una zona de espera aproximada a la parrilla de lanzamiento, para aquellos pilotos que efectúen un aterrizaje tras un remolque.

13.4 Orden de los lanzamientos

El orden de los lanzamientos será determinado por el organizador, basado en la prueba diaria de las diferentes clases.^[1]

Un participante que aterrice fuera del aeródromo de salida no tendrá oportunidad de ser lanzado otra vez ese día.^[1]

El período de lanzamientos será anunciado en la reunión diaria. El fin del período de lanzamientos debe ser antes de la hora esperada para la llegada de los primeros participantes que terminan la prueba.^[SEP]

Si un velero no está preparado por causas imputables al organizador del campeonato, los Lanzamientos no comenzarán.

13.5 Salida

El organizador puede optar según el tipo de pruebas y de su criterio entre los diferentes tipos de puertas de salida definidas en el apartado Fai SC 7.4.2

El velero comenzará la prueba al atravesar la línea de salida designada por la Organización.

La línea de salida será determinada y controlada por registradores GPS.^[SEP]

Cada piloto realizará, al menos, una salida válida.^[SEP] El momento de la salida será el correspondiente a la última salida válida.

La puerta de salida se abrirá, normalmente, 5 minutos después del despegue del último velero de la clase que corresponda. Ésta será anunciada por radio, en la frecuencia de competición. Previamente a la apertura de la línea de salida de cada clase, se anunciará, por radio, el tiempo que resta para la apertura de la misma, cada cinco minutos, dos y un minuto antes de la apertura de la misma, del siguiente modo:

“LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE [XXXX] QUEDARÁ ABIERTA EN CINCO MINUTOS”

finalizando con el mensaje:

“QUEDA ABIERTA LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE [XXXX]”

En cualquier caso los mensajes se repetirán tres (3) veces seguidas, por la frecuencia de competición.

La hora de cierre de la puerta de salida será anunciada en la reunión diaria y por radio.

El competidor que no tenga una salida válida, puntuará CERO (0) en esa jornada.

Una nueva salida, inválida cualquier resultado obtenido con anterioridad.

Las salidas incorrectas serán penalizadas.

El procedimiento radio de la línea de salida estará descrito en la sección de **Procedimientos Locales**.

Una altura máxima podrá ser impuesta por la organización, esta figurará en la sección de ***Procedimientos Locales***, ajustándose a lo especificado en el apartado.

Para que una salida sea válida, al menos un punto debe quedar grabado por el registrador GPS, dentro de la zona de observación, y el siguiente punto debe estar de manera que la recta que los une, atraviese la línea de salida.

13.6 Puntos de viraje

El Director de Competición proveerá de los siguientes detalles concernientes a los Puntos de Viraje:

*Designación geográfica del lugar
Coordenadas geográficas del Punto*

Los Puntos de Viraje se deberán volar en la secuencia dada por la Organización en la Reunión Diaria.

El Registrador GPS grabará el paso por los Puntos de Viraje, siendo responsabilidad del Piloto asegurar que el Velero pasa por los designados para la Prueba del día.

La Zona de Observación para un Punto de Viraje, es la determinada por el Código FAI, con un radio de tres (3) km, combinada con un cilindro (beer can) de medio (0,5) km de radio, centrado en el Punto de Viraje. (FAI Thistle)

Para considerar como válido el paso por un Punto de Viraje, al menos un punto de la grabación del Registrador GPS, debe estar dentro de la Zona de Observación.

El Piloto que pasa correctamente a través de la Línea de Salida, los Puntos de Viraje designados en el orden correcto y la Línea de Llegada, completa la Prueba dada.

*Si el registro de los datos revelase que se han incumplido los Requisitos para dar como válido el paso por alguno de los Puntos designados, el Competidor será penalizado o descalificado de acuerdo con la tabla de penalizaciones del **Anexo 4**.*

13.7 Cruce de la línea de llegada

Para darse por completada la Prueba, el Velero debe cruzar la Línea de Llegada, sin asistencia alguna, en la dirección especificada en la Reunión Diaria.

La Línea de Llegada será determinada y controlada por Registradores GPS.

Serán válidas las Llegadas en que el Velero atraviese la Línea de Llegada durante la carrera de aterrizaje.

Los *Participantes* deberán anunciar por radio su *Llegada* con cinco (5) y dos (2) minutos de antelación a la misma o en un *Punto de Control* designado por la *Organización*.

El *Organizador* anunciará la velocidad y dirección del viento, así como otros datos meteorológicos de interés en el *Aeródromo de Llegada*.

La puerta se cerrará:

- a) A una hora anunciada en la *Reunión Diaria*
- b) En el ocaso
- c) Cuando todos los *Participantes* hayan arribado
- d) Cuando sea imposible obtener más puntos por *Velocidad*.

13.8 Aterrizaje

Los *Aterrizajes* se harán siguiendo las instrucciones de la torre de control y de acuerdo con los circuitos de tráfico en uso para el *Aeródromo de Competición* y los establecidos explícitamente para las *Llegadas* en el transcurso de la *Competición*.

Cualquier maniobra posterior al cruce de la *Línea de Llegada*, debe perseguir el *Aterrizaje* más rápido posible o las maniobras necesarias para facilitar la mejor operación del tráfico del aeródromo. De no ser así, el *Piloto* será sancionado.

13.9 Aterrizaje fuera de campo

Las *Tomas de Tierra* fuera del *Aeródromo de Salida*, deberán ser comunicadas al *Organizador*, lo antes posible, por medio de la radio, teléfono o cualquier otro medio al alcance del *Piloto*. Indicando el lugar del aterrizaje e incidentes si los hubiera.

El piloto debe entregar el *logger* al *Organizador*, inmediatamente al regreso del *Piloto* al *Aeródromo de Salida*.

La posición del *Velero*, después de una *Toma Fuera de Campo*, queda determinada por el último punto grabado por el Registrador GPS, cuando el *Velero* se detiene. Si el *Aterrizaje* ocurre después de la puesta del sol o del cierre de la *Línea de Llegada*, el *velero* se considerará aterrizado fuera de campo, en la posición correspondiente al último *Punto de Viraje válido*, antes de la puesta del sol o del cierre de la *Línea de Llegada*.

En caso de no regresar al aeródromo en el mismo día el piloto deberá comunicarlo a la organización.

13.10 Documentación de vuelo

El registro GPS se debe entregar al *Organizador* lo antes posible, no más tarde de 45 minutos después de la llegada al *Aeródromo de Competición*.

14 REGISTRADORES GPS

Obligatoriamente, cada *Velero* dispondrá de un Registrador GPS aprobado por la FAI, instalado en un lugar seguro dentro del *Velero*, siendo responsable cada *Participante* del correcto funcionamiento y ubicación de dicha unidad. La grabación electrónica del *Registrador*, será la única prueba admitida en el *Campeonato*.

14.1 Descripción del equipo

El *Registrador* debe figurar incluido en la última relación aprobada por la IGC, en cada momento.

15 SISTEMA DE PUNTUACIÓN

15.1 Requerimientos Generales

El sistema de puntuación debe ser claro, simple y razonablemente sencillo de comprender por los *Pilotos*, medios de comunicación y público, que facilite al *Organizador* la publicación de *Resultados* lo antes posible y anime a los *Competidores* bien clasificados.

15.2 Día de Competición

Un *Día de Competición* se define como aquel en el que, habiendo tenido todos los *Participantes* oportunidad de haber sido lanzados, al menos el 25 % de los competidores de una clase que han sido lanzados, realice un recorrido de al menos del 50% de la distancia de la prueba.

15.3 Puntos máximos del Día de Competición

Se determinará la calidad del día y por tanto el número máximo de puntos posible por piloto de la siguiente manera:

$$P_m = 1000 \left\{ \begin{matrix} \text{L} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right\}$$

$$P_m = (5 \times D_{\text{cmax}}) - 250 \left\{ \begin{matrix} \text{L} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right\}$$

$$P_m = (400 \times D_{\text{cmax}}/V_{\text{cmax}}) - 200$$

dónde: $\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]$

Dcmax = es la máxima distancia corregida en km del día

Vcmax = la mejor velocidad corregida del día en km/h

Además se establece un factor de día que se multiplicará a los resultados obtenidos:

$$\text{Factor de día} = 1,25 \times \text{Npdmin} \times \text{Npdesp}$$

donde: $\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]$

Npdmin = número de pilotos que han realizado más de la distancia mínima corregida (100 km).

Npdesp = número de pilotos que han despegado. $\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]$

Si el factor de día es mayor de 1 se redondea a 1.

15.4 Puntos por velocidad y puntos por distancia

Los puntos máximos se reparten para aplicarlos a valorar la distancia o la velocidad conseguida de la siguiente forma:

$$\text{Puntos máximos por distancia: } Pmd = Pm - Pmv_{\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]}$$

$$\text{Puntos máximos por velocidad: } Pmv = 2/3 * (Npvacp / Npdesp) \times Pm$$

donde: $\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]$

Npvacp = no de pilotos con velocidad corregida superior a $2/3Vcmax$

Es decir, cuantos más pilotos superen $2/3$ de la mejor velocidad, más puntos se asignarán a valorar la velocidad.

Puntos de cada participante

Llegados a este punto, estamos en disposición de valorar el vuelo de cada piloto. Los puntos obtenidos serán la suma de los puntos por distancia y puntos por velocidad obtenidos según las siguientes fórmulas:

$$\text{Puntos por distancia: } Pdi = Pmd \times Dci / Dcmax_{\left[\begin{matrix} \text{SEP} \\ \text{SEP} \end{matrix} \right]}$$

$$\text{Puntos por velocidad: } Pvi = Pmv \times (Vci - 2/3Vcmax) / (1/3Vcmax)$$

Notas:

Todos los pilotos que cierran tienen $Pdi=Pmd$ (esto no es exactamente así, para distancias inferiores a $2/3 \times Dcmax$ se establece una corrección, consultar FAI SC para más información).

Todos los pilotos que no cierran, no tienen puntos por velocidad ($Pvi=0$).

Las penalizaciones diarias se restan a la puntuación diaria obtenida.

Puntos totales de cada participante

Los puntos totales de cada participante son la suma de los puntos de obtenidos en todos y cada uno de los días de competición.

16 Anexo 1: DOCUMENTOS Y EQUIPOS A PROVEER POR LOS PARTICIPANTES

16.1 Documentos del piloto

Documento de identidad (DNI, Pasaporte, Tarjeta de Residencia...)

Licencia de Aptitud, en vigor.

Todos los *Pilotos* españoles deberán tener *Licencia Deportiva* RFAE, en vigor, con habilitación de ámbito estatal o regional.

Los *Pilotos* extranjeros, en el caso de que no puedan acreditar que las coberturas de la *Licencia Deportiva* de su país sea igual o superior a los importes y condiciones de la *Licencia Deportiva* RFAE, deberán disponer de una Licencia española, con el fin de cubrir los requisitos legales exigidos en la vigente Ley del Deporte, y así mismo, estar en posesión de *Licencia* FAI, en vigor.

Documento acreditativo de estar en posesión de, al menos, la *Insignia de Plata* de la FAI para Vuelo a Vela o *Insignia de Plata* acompañada del *Diamante de Distancia Prefijada* de la FAI para Vuelo a Vela, dependiendo de la *Clase* en que se participe, de acuerdo a lo que estipula el **Punto 5.4.** del presente Reglamento.

Libro de Vuelos, debidamente totalizado, firmado y sellado (o Certificado expedido por Autoridad Aeronáutica), para poder acreditar los mínimos de experiencia que determina el **Punto 5.4.** del presente Reglamento.

16.2 Documentos del velero

Certificado de Aeronavegabilidad, en vigor.

Licencia de Estación de Aeronave, en vigor.

Libro de registro de horas de vuelo.

Póliza de seguro, en vigor y su recibo anual.

Equipo

Conductor de automóvil y ayudante (Indicar nombres).

Automóvil (indicar matrícula), con dispositivo para el remolque.

Remolque debidamente documentado (indicar tipo).

El *Registrador GPS* estará homologado por la FAI. antes del 1 de Mayo del año en curso.

17 Anexo 2 FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR LOS PARTICIPANTES

Será responsabilidad del *Organizador* indicar las frecuencias de trabajo así como las alternativas, que constarán en los **Procedimientos Locales**.

Se recomienda el uso de las siguientes frecuencias de referencia:

123.375 MHz como frecuencia principal de vuelo a vela.

122.475 Mhz como frecuencia alternativa para vuelo a vela.

123.500 Mhz como frecuencia de trabajo ^[L]_[SEP]

122.600 Mhz como frecuencia alternativa de trabajo.

18 ANEXO 3: COEFICIENTES CORRECTORES DE LOS VELEROS

En cada momento, se utilizará la última *Tabla de Coeficientes Correctores* aprobada y publicada por la *Comisión Internacional de Vuelo a Vela* (IGC), de la FAI.

19 ANEXO 4: PENALIZACIONES HABITUALES

Primera falta / Sigüientes faltas /Máxima penalización N = número de Faltas incluida la primera.

Sobrepeso

Sobrepeso = W (Kilogramos): $W \times 2 / N \times W \times 2 / N \times W \times 2$

Línea de salida no registrada

Penalización por no pasar correctamente la Línea de Salida: Salida no válida.

Zona penalizada del Sector FAI, entre 45° y 90°, en un Punto de Viraje: 50 puntos.

Puntos de viraje no registrados

Penalización por no pasar correctamente el punto de viraje / área Punto de viraje no valido

Cualquier otra Zona fuera de Sector: Punto de Viraje no válido ^[L]_[SEP]

Un Punto marcado por el Registrador, entre los 45° y 90° : 50 puntos

Ningún Punto del Registrador dentro de las Zonas no penalizadas: Punto de viraje no válido.

Información errónea, retrasada o pérdida

Documentación incompleta: sin remolque / sin remolque / sin remolque

Transmisión de la Hora de Salida más de 30 minutos después de la Salida: aviso / $N \times 10 / 50$

Declaración de la Hora de Salida diferente a la real en más de 4 minutos: 25 / 50 / 50

Cambio de Registrador sin advertir al Comisario de las Clasificaciones: 25 / 50 / 50

Ajuste incorrecto de intervalo de tiempo entre dos "Marcas" del Registrador (t > 10 s): Aviso / N x 10 / 50

Retraso en la entrega de la documentación del Vuelo (Registrador, Certificado de Toma Fuera de Campo) (> 45 minutos después del aterrizaje): Aviso / 50 / 50

Retraso en la entrega de la documentación empleada como copia de seguridad (> 30 min Después de ser requerida): Aviso / 50 / 50

En el caso de no completar la Prueba o de realizarse Prueba de Distancia; error o pérdida de la información de los Puntos de Viraje sobrevolados: Aviso / N x 10 / 50

No informar, de una toma fuera de campo a la Organización, antes de abandonar el Aeródromo de Competición para la recuperación: 25 / 50 / 50

Vuelo peligroso o arriesgado

Vuelo en el interior de nubes: 100 / Descalificación día / Descalificación

Virajes en sentido contrario al indicado en 10 km alrededor del aeropuerto de competición: Aviso / N x 25 / Descalificación

Virajes en la Zona de Salida: Aviso / N x 5 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Línea de Llegada por debajo de 15 Metros QFE: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Línea de Llegada por encima de 500 Metros QFE: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Línea de Llegada: aproximación por pista incorrecta: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Línea de Llegada: aproximación bajo la altitud del aeródromo: Aviso / N x 5 / Descalificación.

Aterrizaje: en pista incorrecta: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Aterrizaje: circuito incorrecto: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Aterrizaje: Sobrevolar áreas con público: Aviso / N x 25 / Descalificación.^[L]_[SEP]

Volar por encima de la altitud límite marcada en la Reunión:

Exceso < 100m: 1pt x m /^[L]_[SEP]

Exceso > 100m: Descalificación día/ Descalificación día/ Descalificación.

Salida por encima de la altitud límite: Salida no válida / Salida no válida / no salida.

Exceso < 100m: 1pt/m / Des. día / Descalificación.^[L]_[SEP]

Exceso > 100m: Descalificación día/ Descalificación día/ Descalificación.

Entrar en espacios aéreos restringidos o cerrados: 1 pts/m / N pts/m / Des. día.
Aterrizar después del ocaso: Descalificación día / Des. día / Des. día.

Trampas o falsificación de documentos

Trampas o falsificar documentos: Descalificación / Descalificación / Descalificación.

Intentar obtener ayuda externa para encontrar ascendencias desde un Velero no competidor: Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Uso del teléfono móvil en vuelo: Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Otras violaciones

Volar bajo los efectos del alcohol o ingestión de drogas: Descalificación día / Descalificación / Descalificación.

Exceso de Envergadura en Clases 15 m y Standard: 1 pt/cm / 1 pt/cm / 1 pt/cm.

Notas:

Se puede descalificar a un *Piloto* en caso de volar repetidamente de modo peligroso y arriesgado.