



**Primavera 2026**

(Válido desde Feb-2026)

## Contenido

|  |    |
|--|----|
| 1. FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA <i>LIGA GP</i> .....      | 4  |
| 2. REFERENCIAS Y NORMATIVA.....                          | 4  |
| 3. PILOTOS Y AERONAVES .....                             | 4  |
| 4. REQUISITOS TÉCNICOS .....                             | 4  |
| 5. CALENDARIO .....                                      | 5  |
| 6. INSCRIPCIONES .....                                   | 5  |
| 7. MANGAS .....  | 6  |
| 8. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE LAS MANGAS.....           | 7  |
| 8.1. BRIEFING Y DEBRIEFING .....                         | 7  |
| 8.1.1. Briefing .....                                    | 7  |
| 8.1.2. Debriefing .....                                  | 7  |
| 8.2. VALIDEZ DE UNA MANGA .....                          | 7  |
| 8.3. PROCEDIMIENTO DE LANZAMIENTO .....                  | 7  |
| 8.4. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA .....                      | 8  |
| 8.4.4. Salida libre.....                                 | 9  |
| 8.4.5. Salidas tipo Regata.....                          | 9  |
| 8.4.6. Salidas convencionales .....                      | 9  |
| 8.5. PUNTOS DE VIRAJE.....                               | 10 |
| 8.6. LLEGADAS .....                                      | 10 |
| 8.7. FUERA DE CAMPO .....                                | 10 |
| 9. PUESTO DE LA MANGA Y PENALIZACIONES .....             | 12 |
| 9.1. Puesto .....  | 12 |
| 9.1.1. Puesto en caso de completar la manga.....         | 12 |
| 9.1.2. Puesto en caso de “ <i>Fuera de Campo</i> ” ..... | 12 |
| 9.2. Penalizaciones .....                                | 12 |
| 10. PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LA LIGA .....          | 14 |
| 10.1. Sistema de puntuación .....                        | 14 |
| 10.2. Puntos Extra.....                                  | 14 |
| 10.3. Ausencias y Retiradas.....                         | 14 |
| 10.4. SISTEMA DE DESCARTES .....                         | 15 |

## Reglamento *Liga GP FUENTEMILANOS*

|  |    |
|--|----|
| 10.5. CRITERIOS DE DESEMPEATE.....                 | 16 |
| Apéndice A .....                                   | 17 |
| Cálculo de distancias en función del hándicap..... | 17 |
| Apéndice B .....                                   | 18 |
| Cálculo de distancias Corregidas para AAT .....    | 18 |

## 1. FINALIDAD Y OBJETIVOS DE LA *LIGA GP*

- 1.1. Fomentar el vuelo a vela con un formato divertido y atractivo para todos los pilotos de cualquier experiencia y volando en aviones de diferentes características, practicando el vuelo con tarea en un entorno controlado, compartiendo experiencias, cooperando entre pilotos y aeródromos.
- 1.2. En ningún momento se considera la “*Liga GP*” como una competición oficial.

## 2. REFERENCIAS Y NORMATIVA

- 2.1. Este documento en esencia está basado en:
  - FAI Sporting Code General Section 3 (Gliders & motorgliders)
  - Rules for Sailplane Grand Prix
  - Reglamento de la Liga Centro de Parapente.
  - BGA Competition Organisers’ Guide. DHT Competitions
  - DMST Handicaps list 2025
- 2.2. Todo ello con las modificaciones necesarias para adaptarlo a las finalidades y objetivos de la “*Liga GP*”, la operativa de los aeródromos y las capacidades y deseos de los pilotos participantes.
- 2.3. En cualquier caso, siempre primará el Reglamento General de Circulación Aérea y normativas de nivel superior.
- 2.4. En el caso de una situación no recogida en este reglamento, o que algún punto de este reglamento en su aplicación práctica no cumple la misión para la cual fue redactado, el “*Director*” de la “*Liga GP*” tiene la potestad de cambiarlo, modificarlo o decidir puntualmente.

## 3. PILOTOS Y AERONAVES

- 3.1. La *Liga GP* está abierta a cualquier tipo de aeronave y piloto.
- 3.2. Se tratará en la medida de lo posible equiparar los distintos aviones mediante su hándicap oficial, variando la longitud del recorrido total en función de este y de otros factores, limitando la carga alar, o cualquier otro método para que primen las habilidades del piloto por encima del avión que vuela.

## 4. REQUISITOS TÉCNICOS

- 4.1. El avión que participe en la *Liga GP* deberá cumplir toda la normativa que le aplique, teniendo todos sus documentos en vigor: ARC, Seguros, etc.
- 4.2. El piloto que participe en la *Liga GP*, deberá también cumplir toda la normativa que le aplique, Licencia y Certificados Médicos en vigor, además de ser auto

- responsable de su condición psicofísica para el día de la celebración de cada una de las mangas.
- 4.3. La “organización” en ningún caso comprobará ninguno de los aspectos anteriores siendo total responsabilidad del PIC, que firmará el primer día que participe en una manga una declaración de conformidad al respecto.
  - 4.4. Los aviones participantes, deberán contar con FLARM, por motivos de seguridad.
  - 4.5. Debe contar también con algún tipo de registrador GPS para poder posteriormente revisar y puntuar los vuelos. Para la clase club, el registrador no es necesario que sea IGC. Serán válidos ficheros de XCSoar y similares.
  - 4.6. A principio de la liga, se proporcionará:
    - 4.6.1. Un fichero con los puntos de viraje para que todos los pilotos vuelen con una base de datos común.
    - 4.6.2. Un fichero con el espacio aéreo.

## 5. CALENDARIO

- 5.1. Se confeccionará cada temporada, una vez publicado el calendario de la Comisión Técnica de RFAE, con el objetivo de no coincidir con pruebas regionales o Campeonato de España u otras competiciones oficiales.
- 5.2. Se convocarán cada dos o tres fines de semana, desde Marzo a Mayo y/o de Septiembre a Octubre, intentando volar tanto sábado como domingo.
- 5.3. La “organización” podrá incluir reservas a lo largo de la temporada si por causas meteorológicas el número de pruebas canceladas fuera excesivo.
- 5.4. La última manga de la *Liga GP* se denominará la “SúperManga” y tendrá puntuación especial.

## 6. INSCRIPCIONES

- 6.1. Para participar, se hará una “inscripción” en la *Liga GP* mediante un formulario web, grupos de WhatsApp, Telegram o medios equivalentes, que servirá tanto para coordinar las mangas preparando las pruebas en función del número de pilotos y del tipo de aviones.
- 6.2. Además de la inscripción, el piloto participante deberá notificar su intención de participar en cada una de las mangas del calendario; haber participado en una manga anterior no da por hecho que se participe en las siguientes. Se debe hacer dicha notificación como mínimo dos días antes de la fecha de la manga para planificar los remolques y tareas. Esto se realizará por medios telemáticos (WhatsApp, etc.)
- 6.3. Un piloto puede participar en tantas mangas como desee y con aviones diferentes, pero no podrá cambiar de categoría.
- 6.4. Por el hecho de estar “inscrito” aparecerá en la clasificación final de la Liga.

6.5. Se establecen dos categorías:

- Categoría Club.
- Categoría Open.

6.6. Cada piloto inscrito deberá firmar de puño y letra un documento que exime de cualquier responsabilidad a la “organización” ante cualquier incidente.

## 7. MANGAS

7.1. El objetivo es volar en la mejor parte del día, volando rápido en la medida de lo posible para exponernos al entorno de competición y sus particularidades.

7.2. Habrá como mínimo un punto de viraje y por defecto, las tareas tendrán un mínimo de 100km para la *Distancia Nominal* de tarea y/o un máximo de duración de 2h30m.

7.3. Por defecto, la clase Club volará sin lastre.

7.4. No se establece una carga alar máxima para la clase Open salvo por motivos de seguridad en los remolques donde se establecerá un peso máximo acordado con los remolcadores.

7.5. Habrá dos tipos de mangas:

- HDT (Handicaped Distance Task)
- HAAT (Handicaped Asigned Area Task)

7.6. La manga será comunicada en el briefing, estableciendo el tipo de tarea, puntos de viraje, tipo de procedimiento de salida, altura máxima de salida, velocidad máxima de salida, altura mínima de llegada y espacios aéreos activos.

7.7. Habrá una *Distancia Nominal* de tarea, dada por los puntos de viraje, y una *Distancia Corregida* (por hándicap y otros factores) dada por los radios de los puntos de viraje que aplican a cada piloto en función del avión con el que vuela. Por lo tanto, cada piloto volará su propia tarea.

7.8. La tarea se comunicará por vía telemática, idéntica a la usada para la coordinación de la *Liga GP*.

7.9. La “organización” en principio, no proporcionará ficheros o papel impreso de la tarea, siendo los pilotos responsables de programar las tareas en sus calculadores con la información proporcionada por el método telemático establecido.

## 8. PROCEDIMIENTOS GENERALES DE LAS MANGAS

### 8.1. BRIEFING Y DEBRIEFING

#### 8.1.1. Briefing

El briefing será obligatorio por razones de seguridad. Entre otras cosas se tratarán:

- Comunicar las tareas para cada categoría.
- Comentar la metodología de la manga, salida, tiempos, puntuación.
- Comentar si hay algún objetivo específico de entrenamiento, un asunto específico de seguridad o de competición.
- Y sobre todo fomentar el compartir conocimiento y experiencia.
- Antes y después del briefing nos ayudaremos entre todos a montar aviones y colocar los aviones en pista.

#### 8.1.2. Debriefing

- Ayudar con la tarea de puntuar la manga.
- Comentar las particularidades de la tarea
- Hidratarse

### 8.2. VALIDEZ DE UNA MANGA

#### 8.2.1. Para que una manga sea válida:

- El número mínimo de “*pilotos en vuelo*” deben ser 4 por categoría y
- Al menos uno de ellos completa la tarea establecida.

8.2.2. Se considerará “*piloto en vuelo*” a todo aquel que haya despegado con “intención” de realizar la manga con independencia de que no termine la manga o incluso no tenga una salida válida. La “intención” de realizar la manga se manifiesta en el Briefing de la mañana.

8.2.3. Todos los “*pilotos en vuelo*” deberán entregar el fichero IGC correspondiente.

8.2.4. De no llegar al número mínimo, la manga se puede realizar, pero no contará para la puntuación de la Liga GP.

### 8.3. PROCEDIMIENTO DE LANZAMIENTO

8.3.1. No se establece un procedimiento de lanzamiento específico, pero si unas recomendaciones:

- Estaremos inmersos dentro de la operación del aeródromo en cuestión, así que hay que observar todos los procedimientos de este.

- Se recomienda estar atento a la hora establecida de lanzamiento en el briefing y cerca del avión para ponerlo en la parrilla y evitar retrasos. De todos modos, se comunicará por la vía telemática establecida.
- El objetivo es salir lo más agrupados posible, para evitar que las esperas en el aire sean demasiado largas, o se “acabe el día” esperando a que se lance el último.

- 8.3.2. En el Briefing de la mañana se acordará una altura y zona de suelta.
- 8.3.3. Además de la frecuencia oficial del aeródromo, una vez en vuelo y cuando se haya subido la primera térmica, se cambiará a la frecuencia “*de competición*” (o *frecuencia de charla*) ya que por esa frecuencia se coordinará todo el procedimiento de salida. La “*frecuencia de competición*” se definirá en el briefing.

## 8.4. PROCEDIMIENTOS DE SALIDA.

- 8.4.1. Se contemplan tres procedimientos de salida, de entre los cuales se anunciará uno en el briefing de la mañana:

- Salidas convencionales con y sin PEV,
- Salidas tipo regata,
- Salida libre, con la posibilidad de dar salida cuando un mínimo de pilotos esté en vuelo.

- 8.4.2. Definiciones:

- *Línea de salida*: una línea recta de 5km de longitud, perpendicular al track al primer punto de viraje.
- *Línea de salida extendida*: la línea de salida extendida en las dos direcciones hasta el infinito.
- *Área de salida*: el semicírculo de radio 2,5km localizado detrás de la Línea de salida y opuesto al primer punto de viraje.

- 8.4.3. Principios básicos:

- 8.4.3.1. El orden de lanzamiento de cada manga y categoría será aleatorio, haciéndose el sorteo a la hora del briefing diario.

- 8.4.3.2. Si no se ha determinado salida libre, se esperará al último piloto lanzado a que alcance una altura razonable para las condiciones del día. Esto puede tomar a dicho piloto entre 10 y 20 minutos aproximadamente y se coordinará por radio, comunicando el último piloto lanzado, con la periodicidad que considere, su posición y altura.

- 8.4.3.3. Si no se ha determinado una salida libre, una vez el último de cada categoría esté a la altura, se anunciará la salida para los 10minutos siguientes, tratando de redondear a un múltiplo de 5 minutos para

evitar confusiones por la radio. Se anunciará también que en 9 minutos los pilotos tienen que estar por detrás de la línea de salida.

8.4.3.4. Se anunciará por radio cuando queden solo 5 minutos para la salida, momento a partir del cual, SOLO se podrá girar a izquierdas por motivos de seguridad.

8.4.3.5. En el briefing se valorará una altura y una velocidad máxima de salida. Por defecto serán 170km/h “ground speed”, y altitud la del aeródromo en cuestión + 1500m. Se anunciará en el briefing convenientemente.

#### 8.4.4. Salida libre

8.4.4.1. Se declarará salida libre en aquellas mangas, o en clase de mangas, donde por afluencia de pilotos, escasez de remolques o cualquier otra circunstancia, se corra el peligro de alargar en exceso la operativa de lanzamiento y se pierda la ventana de vuelo óptimo esperando el lanzamiento de la parrilla de la clase.

8.4.4.2. Si se declara salida libre para una categoría en una manga dada, cada piloto es libre de dar la salida y realizar la tarea en cuanto lo considere oportuno una vez haya concluido su remolque.

8.4.4.3. La salida libre se declarará en el briefing preferiblemente, pero también puede hacerse uso de este recurso antes del lanzamiento de la clase en cuestión notificándolo oportunamente. Mensaje y radio.

#### 8.4.5. Salidas tipo Regata

8.4.5.1. Se volverá a anunciar cuando queden 3 minutos para la salida y se recordará que en dos minutos todos los pilotos deberán de estar detrás de la *Línea Extendida de Salida*.

8.4.5.2. Se volverá a anunciar la salida a falta de dos minutos y recordar que en un minuto los pilotos deben de estar por detrás de la *Línea Extendida de Salida*.

8.4.5.3. Se volverán a anunciar la salida a falta de un minuto, de 30 segundos y finalmente se hará una cuenta atrás de 5 segundos para dar la salida.

8.4.5.4. Cualquier piloto que maniobre de tal modo que vuele en dirección opuesta o perpendicular a los demás pilotos en los tres minutos siguientes a la salida, será automáticamente descalificado en esa manga. El motivo de esta regla es claro, evitar situaciones de peligro justo después de la salida. No aplica esta regla si se vira una térmica.

#### 8.4.6. Salidas convencionales

8.4.6.1. Tras el anuncio de 5 minutos, se volverá a anunciar cuando queden 1 minuto para la salida y otra vez cuando quede abierta la puerta de salida.

- 8.4.6.2. Queda a discreción del piloto cuando salir a partir de que la puerta de salida se declare abierta.
- 8.4.6.3. En el caso de que se declare salida convencional con PEV, el piloto podrá hacer uso de él hasta 3 veces. Se establece un tiempo de espera PEV de 8 minutos y una ventana PEV de 5 minutos.

## 8.5. PUNTOS DE VIRAJE.

- 8.5.1. Los puntos de viraje, por defecto serán cilindros de radio definido y altura infinita por defecto, aunque se deja abierta la posibilidad de establecer una altura máxima.
- 8.5.2. Los radios de los círculos serán diferentes para cada participante en la manga en función de la cantidad de números de puntos de viraje y del hándicap del avión en cuestión, según lo definido en el Apéndice A.
- 8.5.3. Los pilotos que alcancen un punto de viraje lo comunicarán por radio, siempre que no se entorpezca la frecuencia que debería de estar libre por motivos de seguridad.
- 8.5.4. Uno o varios de los puntos de viraje se pueden establecer como “metas volantes” que otorgarán puntos extra.

## 8.6. LLEGADAS

- 8.6.1. La llegada será un círculo de 3km de radio en el aeródromo respectivo.
- 8.6.2. La altura mínima de llegada por defecto será la altitud del aeródromo + 400m.
- 8.6.3. Las llegadas se notificarán en el último punto de viraje o de “reagrupamiento” (a unos 10km del círculo de llegada) en la frecuencia de “competición” y se cambiará a la frecuencia del campo en ese momento para poder integrarse al tráfico general.

## 8.7. FUERA DE CAMPO

Se define como “*Fuera de Campo*” los siguientes escenarios:

- 8.7.1. Aterrizar en un campo propiamente dicho o en un aeródromo.
- 8.7.2. Arrancar el motor una vez se haya realizado una salida válida.
- 8.7.3. “Darse la vuelta” por las circunstancias que sean. Esto deberá notificarse por la “*frecuencia de competición*”, indicando “Velero XX se da la vuelta en YYY” o “Velero XX se da la vuelta a ZZ km del aeródromo”. Este escenario se establece por si la meteorología no está clara, o el piloto por prudencia, o cualquier circunstancia, no quiere seguir, que al menos puntúe el tramo realizado hasta ese momento. En la medida de lo posible se debe de hacer

## Reglamento *Liga GP FUENTEMILANOS*

un cambio significativo de dirección (180° idealmente) para que se pueda localizar fácilmente el punto de “Darse la vuelta” en el track y puntuar fácilmente.

## 9. PUESTO DE LA MANGA Y PENALIZACIONES

### 9.1. Puesto

#### 9.1.1. Puesto en caso de completar la manga.

9.1.1.1. El Puesto se define en función del *Tiempo Total* de la manga, siendo el primer puesto el que menos Tiempo Total de manga tiene y el último puesto el piloto con mayor Tiempo Total.

9.1.1.2. Se define el *Tiempo Total* como:

$$T_{\text{Total}} = T_{\text{Manga}} + T_{\text{Penalizaciones}}$$

Donde:

- $T_{\text{Manga}}$  es el tiempo real transcurrido desde la hora en que se cruza la línea de salida hasta la hora en que se cruza la línea de meta. En caso de ser salida tipo regata, la hora de salida es la oficial de salida independientemente de la hora a la que se cruce la línea de salida.
- $T_{\text{Penalizaciones}}$  son los tiempos de penalización.

#### 9.1.2. Puesto en caso de “*Fuera de Campo*”

9.1.2.1. Ningún piloto que haya hecho un “*fuera de campo*” como definido en el apartado 8.7 tendrá un puesto más alto que aquellos que hayan completado la tarea.

9.1.2.2. Entre los pilotos que hayan hecho “*fuera de campo*”, Tendrá el mejor puesto el piloto que haya realizado mayor *Distancia Total*.

$$D_{\text{Total}} = D_{\text{Corregida}} - V_{\text{media}} \times T_{\text{Penalizaciones}}$$

9.1.2.3. Donde la *Distancia Corregida*, será la suma de las distancias nominales de los puntos alcanzados, más la distancia real alcanzada en la pata de “*fuera de campo*” corregida por el hándicap aplicable para esa pata.

9.1.2.4. A la *Distancia Corregida* se le restará el resultante de multiplicar la velocidad media conseguida hasta el fuera de campo por el tiempo de penalización. Ver apartado 9.2 para las penalizaciones.

### 9.2. Penalizaciones

9.2.1. Se establecen las siguientes penalizaciones medidas en segundos:

9.2.1.1. Entregar el fichero de vuelo más de una hora más tarde después del aterrizaje. 30 segundos

- 9.2.1.2. No entregar el fichero de vuelo. Descalificación de día.
- 9.2.1.3. Estar fuera de la zona de salida a falta de un minuto para la salida.  
Tiempo x 2.
- 9.2.1.4. Empezar antes de tiempo: segundos de diferencia x 5
- 9.2.1.5. Empezar fuera de la ventana PEV: segundos de diferencia x 5
- 9.2.1.6. Salida por encima de la altura límite:
  - Hasta 10m por encima de la altitud límite, sin penalización:
  - Por encima de la altitud límite +10m: (HSalidaIGC-HLímite) x 2 sec.
- 9.2.1.7. Virar un punto por encima de la altura máxima (si así se establece)
  - Hasta 10m por encima de la altitud límite, sin penalización:
  - Por encima de la altitud límite +10m: (HMáxEnPunto-HLímite) x 2 sec.
- 9.2.1.8. Velocidad excesiva en la salida:
  - Hasta 10 km/h por encima de la velocidad límite, sin penalización:
  - Por encima de la velocidad límite +10 km/h: (VSalidaIGC-VLímite) x 5 segundos
- 9.2.1.9. Cruzar la salida por fuera del radio establecido y hasta 500m, 60 segundos.
- 9.2.1.10. Perder un punto de viraje hasta 0.5km, 2 minutos.
- 9.2.1.11. Perder un punto de viraje por más de 0.5km, fuera de campo en el punto alcanzado más cercano al punto de viraje.
- 9.2.1.12. Cruzar la línea de meta por debajo de la altitud establecida
  - Hasta 10m por debajo, sin penalización.
  - Más de 10 metros por debajo, 4 segundos por cada metro.
- 9.2.1.13. Conducta antideportiva: +120 segundos (o descalificación DSQ a criterio del “director” de la “*Liga GP*”)
- 9.2.1.14. Violación de espacio aéreo: Fuera de campo en el punto de entrada. (o descalificación DSQ a criterio del “director” de la “*Liga GP*”)

## 10. PUNTUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LA LIGA

### 10.1. Sistema de puntuación

10.1.1. La *Liga GP* se regirá por un sistema de **Puntuación Fija Extendida** con bonificación por podio. Este sistema está diseñado para premiar la posición en la manga, pero también valorar la asistencia y constancia de todos los participantes.

10.1.2. Independientemente del número de asistentes a una manga (siempre que se cumpla el quórum mínimo, ver punto 8.2), se otorgarán los siguientes puntos según la posición final:

- **BASE:** Se establece una base de **15 puntos** para el ganador, descendiendo de 1 en 1.
- **BONUS PODIO:** Se añaden puntos extra a los tres primeros (+3, +2, +1).

La tabla oficial de puntos es la siguiente:

**1º Clasificado:** 18 puntos (15 base + 3 bonus)

**2º Clasificado:** 16 puntos (14 base + 2 bonus)

**3º Clasificado:** 14 puntos (13 base + 1 bonus)

**4º Clasificado:** 12 puntos

**5º Clasificado:** 11 puntos

... (*descendiendo de 1 en 1*) ...

**14º Clasificado:** 2 puntos

**15º en adelante:** 1 puntos (Puntos de consolación por participación).

### 10.2. Puntos Extra

10.2.1. **Meta volante:** En caso de establecerse meta volante, se otorgará **+1 punto extra** al participante que llegue primero a dicho punto. (Pueden establecerse más de una meta volante).

10.2.2. **Puntos extra por SuperManga:** se otorgarán el doble de puntos por podio, es decir, +6 para el primero, +4 para el segundo y +2 al tercero.

### 10.3. Ausencias y Retiradas

- **DNS (No Presentado):** 0 puntos. Se considera no presentado aquel que estando “inscrito” en la manga, no tome la salida.

- **DNF (Toma fuera/Do Not Finish):** Si el piloto toma la salida, pero no termina, recibirá los puntos correspondientes al puesto definido como en el apartado 9.1.2
- **DSQ (Descalificado):** 0 puntos. (Ver implicación en descartes).

#### 10.4. SISTEMA DE DESCARTES

10.4.1. Para la clasificación final de la *Liga GP*, se aplicará un sistema de descartes escalonado que permite a los participantes eliminar sus peores resultados. Esto tiene como objetivo paliar ausencias por fuerza mayor o incidentes puntuales.

10.4.2. El número de resultados que cada participante podrá descartar dependerá estrictamente del número de mangas **finalmente celebradas** (no las planificadas) según la siguiente tabla:

| Mangas Celebradas | Nº de resultados a descartar       |
|-------------------|------------------------------------|
| 1                 | <b>0 descartes (cuentan todas)</b> |
| 2                 | <b>0 descartes (cuentan todas)</b> |
| 3                 | <b>1 descarte</b>                  |
| 4                 | <b>1 descarte</b>                  |
| 5                 | <b>2 descartes</b>                 |
| 6                 | <b>2 descartes</b>                 |
| 7                 | <b>2 descartes</b>                 |
| 8                 | <b>3 descartes</b>                 |
| 9                 | <b>3 descartes</b>                 |
| <b>10 o más</b>   | <b>4 descartes</b>                 |

10.4.3. El sistema eliminará automáticamente la puntuación más baja obtenida por el participante (incluyendo los 0 puntos por ausencia).

10.4.4. Excepción por Sanción: Si un participante obtiene 0 puntos debido a una Descalificación (DSQ), dicho resultado NO podrá ser descartado. El participante deberá computar obligatoriamente ese 0 en su suma final.

## 10.5. CRITERIOS DE DESEMPEATE

10.5.1. En caso de empate a puntos netos (después de aplicar descartes) en la clasificación general final, se desempatará siguiendo este orden:

- Mayor número de **1ros** puestos conseguidos.
- Mayor número de **2dos** puestos conseguidos.
- Mayor número de **3ros** puestos conseguidos.
- Si persiste el empate: Quien haya obtenido mejor resultado en la **SuperManga**.

## Apéndice A

### Cálculo de distancias en función del hándicap

Apéndice B

**Cálculo de distancias Corregidas para AAT**