

REGLAMENTO GENERAL Y TÉCNICO DEL CAMPIONAT DE CATALUNYA DE VOL A VELA “MEMORIAL MARIÀ FOYÉ”

AERÓDROMOS DE IGUALADA (14/15 ABRIL) Y LA CERDANYA (12/13, 19/20 MAYO)

INDICE

- 1.- OBJETIVO DEL CAMPEONATO
- 2.- ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES
- 3.- RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR
- 4.- CLASES
- 5.- INSCRIPCIONES Y NORMAS
 - 5.1.- Veleros y equipamiento
 - 5.2.- Matrícula o identificación de competición
 - 5.3.- Seguros
 - 5.4.- Calificaciones de los Pilotos
 - 5.5.- El Jefe de Equipo y sus responsabilidades
 - 5.6.- Inscripciones. Cuota de Inscripción
- 6.- AYUDA EXTERIOR A LOS PARTICIPANTES
 - 6.1.- Radiotransmisores
 - 6.2.- Aviones no participantes
- 7.- REUNIÓN DIARIA (BRIEFING)
- 8.- PRUEBAS
- 9.- SEGURIDAD EN VUELO
 - 9.1.- Suspensión de los vuelos
- 10.- COMISARIOS Y COMITE DE COMPETICION
 - 10.1.- Comisarios y Jueces.
 - 10.2.- Comité de Competición
- 11.- PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS
 - 11.1.- Penalizaciones y reclamaciones
 - 11.2.- Protestas
 - 11.3.- Tratamiento de las protestas
- 12.- RESULTADOS Y PREMIOS
 - 12.1.- Resultados o clasificaciones
 - 12.2.- Premios
- 13.- PROCEDIMIENTOS DE VUELO EN COMPETICION
 - 13.1.- Parrilla de salida
 - 13.2.- Lanzamientos y procedimiento de remolque aéreo
 - 13.3.- Salida
 - 13.4.- Puntos de viraje
 - 13.5.- Cruce de la línea de llegada
 - 13.6.- Aterrizaje
 - 13.7.- Aterrizajes fuera de campo
 - 13.8.- Documentación de vuelo
- 14.- PROCEDIMIENTOS LOGGER

- 14.1.- Descripción del equipo
- 14.2.- Cronometraje
- 14.3.- Línea de Salida Logger
- 14.4.- Puntos de viraje Logger
- 14.5.- Método Logger
- 14.6.- Fuera de Campo
- 15.- SISTEMA DE PUNTUACION
- 15.1.- Requerimientos Generales
- 15.2.- Día de competición
- 15.3.- Definiciones
- 15.4.- Máximo nº de puntos posible
- 15.5.- Pruebas de velocidad
- 15.6.- Pruebas de distancia o de velocidad sin finalizadores
- 15.7.- Coeficientes correctores.

ANEXO 1 DOCUMENTOS Y EQUIPOS A PROVEER POR LOS PARTICIPANTES

ANEXO 2 FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR PARTE DE LOS PARTICIPANTES

ANEXO 3 PENALIZACIONES STANDARD

1.- OBJETIVOS DEL CAMPEONATO

- Seleccionar al “Campió Català de Vol a Vela” en cada clase en base a los resultados obtenidos durante el desarrollo de las pruebas.
- Promover y difundir el vuelo a vela en Catalunya
- Mejorar los conocimientos teóricos y prácticos de los pilotos

2.- ORGANIZADOR, AUTORIDAD DEL CAMPEONATO Y REQUERIMIENTOS GENERALES

El Campionat de Catalunya”Memorial Marià Foyé” estará organizado por los clubes de Igualada-Òdena i Centre de Vol a Vela de La Cerdanya por delegación de la Federació Aèria Catalana.

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 F.A.I.

Este “Campionat de Catalunya” es un evento FAI de categoría 2 y se permite la participación de pilotos de nacionalidad no española con licencia FAI en vigor. No obstante, y para poder optar a los títulos, deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en vigor de la Federació Aèria Catalana además de la correspondiente licencia de piloto de vuelo sin motor en vigor expedida por la DGAC.

REQUERIMIENTOS GENERALES

- a) El Campeonato se desarrollará de acuerdo con el Código Deportivo F.A.I. Sección General y Sección 3 (Veleros y Motoveleros).
 - a.1) Cualquier competidor que viole o tolere la violación de las reglas mencionadas, será suspendido o descalificado para el Campeonato.
 - a.2) Para cualquier duda en la interpretación de este reglamento se usará como base el Anexo A del Código Deportivo del la F.A.I. Sección 3 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.
 - b.1) El ganador en cada clase será proclamado Campió de Catalunya, **tras haberse disputado al menos dos días de competición**, y siempre que esté reúna las condiciones antes expresadas de licencias en vigor.
 - b.2) 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.
- c) El período total no excederá de seis (6) días, incluidas las jornadas de inauguración y clausura.

3.- RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR

- Proveer a Competidores y Capitanes de Equipo de la información necesaria antes de la llegada al lugar de la competición.
- Proveer de las necesarias facilidades para la operación satisfactoria del Campeonato.
- 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 el Briefing.
- Datos meteorológicos, registros de Logger y otros son propiedad de los organizadores. Tales datos serán confidenciales, y sólo pasarán a manos de personas y organizaciones aprobadas por F.A.E.

4.- CLASES

- Se establecen las siguientes clases de veleros:

- **Club**

- **Competición**

- El número mínimo de participantes por clase es de cuatro (4) veleros, 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 deberá ser comunicada a la Organización antes del despegue de cada jornada.

- El organizador podrá agrupar las clases si el número de veleros mínimos no se consigue.

- 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.

5.- INSCRIPCIONES Y NORMAS

Los pilotos podrán inscribirse a título propio o como miembros de un Club. Un Club podrá nombrar su propio Capitán de Equipo e inscribir a los pilotos participantes pertenecientes al mismo.

5.1.- Veleros equipamiento y equipos de tierra.

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 desconectados o inutilizados

* Cualquier otro equipo de navegación está permitido.

* Se recomienda el uso de instrumentos acústicos.

5.1.1.- Cada velero debe tener dentro del período de validez su Certificado de Aeronavegabilidad y volar dentro de los márgenes que se especifican en sus hojas de características

5.1.2.- 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 y compuertas y cualquier otro elemento no estructural del velero.

5.2.- Matrícula de competición.

Validadas por el organizador, serán visibles en ambas partes del empenaje vertical y/o el timón de dirección, siendo al menos 30 cm su altura.

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.

Cada Piloto para poder participar en el Campeonato deberá estar en posesión de las siguientes calificaciones:

a. Licencia Deportiva Regional en vigor o nacional FAE, así como la correspondiente licencia de piloto de vuelo sin motor, también en vigor. Además, para optar a los títulos, deberá tener la correspondiente licencia FAC en vigor así como licencia de piloto de vuelo sin motor expedida por la DGAC en vigor.

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 Jefe 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.

Con la mayor antelación posible por e-mail, siempre antes del 10 de abril, y además a la llegada al lugar de celebración del Campeonato, 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 expresados en el Anexo 1.

Se establece una cuota de inscripción de € **50** para todos aquellos participantes que se inscriban con anterioridad al **1 de abril de 2018**, cuota que se ingresará en la C/C: **ES82 3140 0001 9200 1177 5800 (Código BIC: BCOEESMM140) a nombre de Aeroclub Igualada-Odena y expresando claramente nombre del piloto y clase en la que se inscribe.** La cuota de inscripción da derecho a la participación en el campeonato. Los remolques para participar en el campeonato serán facturados directamente al piloto por cada uno de los aeródromos donde se celebren las pruebas según las tarifas vigentes de cada uno.

Todos aquellos participantes que se inscriban con posterioridad al **1 de abril de 2018**, o que no hayan pagado la cuota de inscripción, y siempre que lo hagan antes del **10 de abril de 2018**, abonarán la cantidad de € **70**. Esta medida se toma en aras a establecer con antelación el número de pilotos participantes facilitando la tarea de la Organización.

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 Jefe de Equipo está autorizado para utilizar un transmisor portátil. Estas estaciones de radio están destinadas a cubrir 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.- BRIEFING

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, y de la hora de cierre de la línea de llegada y ubicación de las mismas.
- Ruegos y preguntas.

8.- PRUEBAS

Cada jornada se seleccionará la prueba por clase a realizar, dichas pruebas podrán ser de velocidad a lo largo de un circuito cerrado o pruebas de áreas

Una prueba podrá ser cancelada, aplicando el 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 certificado de aeronavegabilidad y dentro de los márgenes que señalan su hoja de características. Se evitarán todas las maniobras que sean peligrosas para los demás participantes.

- Queda **PROHIBIDA** cualquier maniobra acrobática.
- Queda **PROHIBIDO** el vuelo en el interior de las nubes.
- 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 pasadas.
- 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.

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 dañada.

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 COMPETICION

10.1.- Comisarios

El Organizador deberá nombrar comisarios, encargados de asistir al director en su tarea. Sus funciones son las siguientes:

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

reclamación.

10.2.- Comité de Competición

El Comité de Competición se rige de acuerdo a la normativa FENDA/FAE 2/91

11.- PENALIZACIONES, DESCALIFICACIONES Y PROTESTAS

11.1.- Penalizaciones y descalificaciones

El Director 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 un Jefe de Equipo, por no respetar los reglamentos, de acuerdo a las normas que se exponen a continuación. En cualquier caso el piloto participante tiene el derecho de apelar al Comité de Competición.

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

- 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..
- Cuando un piloto vuele en forma peligrosa, incluyendo la inobservancia de las normas de control del espacio aéreo y sobrepasar los límites especificados en el certificado de aeronavegabilidad de su velero.
- 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 penalización, directamente o por medio de su Jefe de Equipo (si lo tiene), presentará una protesta al Director del Campeonato, en un período de tiempo no superior a 24 h. después de la publicación de la penalización.

11.3.- Tratamiento de las protestas

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 ser revisada 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 tipos:

- Pruebas: con los resultados expresados en distancia, velocidad y tiempo.
- Provisionales: con los resultados expresados en puntos, antes de la verificación.
- No oficiales: con los resultados provisionales después de la verificación de los registradores Logger indicando las penalizaciones.
- Oficiales o finales: con los resultados no - oficiales después de expirar el plazo de presentación de

protestas o que 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 sus funciones, previamente a la ceremonia de entrega de premios.

12.2.- Premios

La F.A.C. 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 COMPETICIÓN

13.1.- Parrilla de salida.

La parrilla de salida será preparada por la Organización del Campeonato, se sorteará el orden de salida la jornada previa al inicio de la Competición, y las jornadas sucesivas de competición será cíclica, pasando los primeros a ser los últimos sucesivamente dentro de cada clase. Si la Organización lo estima oportuno, en función del número de participantes, se podrán intercalar motoveleros en la salida de una clase.

Cada mañana, lo más pronto posible, se publicará el orden de la parrilla 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 el Briefing. Solo los veleros que se encuentren listos para el lanzamiento en el momento de la salida, tienen derecho al lanzamiento.

13.2.1.- Número máximo de lanzamientos.

Un participante tiene derecho a tres lanzamientos por jornada de vuelo, en caso de aterrizaje en el aeródromo de salida, y éste será lanzado 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 línea de despegue, 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 vería 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 en el punto de lanzamiento.

13.2.2.- Orden de los lanzamientos.

El orden de los lanzamientos será determinado por el Organizador basado en la prueba diaria de las diferentes clases.

Un participante que aterrice fuera del aeródromo de salida no tendrá oportunidad a ser lanzado otra vez ese día.

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.

Si un velero no está preparado por causas imputables al Organizador del Campeonato, los lanzamientos no comenzarán.

13.3.- Salida

13.3.1.- El Velero comenzará la prueba pasando sobre un punto de salida, designado por el Organizador y claramente identificable en el suelo.

13.3.2.- La puerta de salida será controlada por unidades Logger.

13.3.3.- Al menos se realizará una salida válida. El tiempo de salida será aquel de la última salida válida.

13.3.4.- La puerta de salida se abrirá normalmente 20 minutos después del despegue del último velero de la clase que corresponda, esta será anunciada por radio, en la frecuencia de competición. Previamente a la apertura de la puerta de salida de cada clase se anunciará por radio el tiempo que resta para la apertura de la misma cada cinco minutos y un minuto antes de la apertura de la misma, del siguiente modo:

"LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE **YYY** QUEDARÁ ABIERTA EN **CINCO** MINUTOS"
finalizando con el mensaje:

"QUEDA ABIERTA LA PUERTA DE SALIDA DE LA CLASE **YYY**"

En cualquier caso los mensajes se repetirán tres veces seguidas por la frecuencia de radio de la Competición.

13.3.5.- La puerta de salida se cerrará 2 (dos) horas después de su apertura.

13.3.6.- Si no hay prueba de una salida válida, el Competidor tendrá una puntuación de cero (0) en esa jornada.

13.3.7.- Una nueva salida inválida cualquier resultado obtenido con anterioridad.

13.3.8.- Las salidas incorrectas serán penalizadas.

13.4.- Puntos de viraje

13.4.1.- El Organizador del Campeonato proveerá de todos los detalles concernientes a los Puntos de Viraje:

- Designación geográfica del lugar.
- Coordenadas del Punto.
- Altitud sobre el nivel del mar.

13.4.2.- Los Puntos de Viraje se deberán volar en la secuencia correcta, dada por la Organización en el Briefing.

13.5.- Cruce de la Línea de Llegada

13.5.1.- Para darse por completada la prueba, el velero debe cruzar la Línea de Llegada sin asistencia alguna en la dirección especificada en el Briefing.

13.5.2.- La Línea de Llegada estará centrada en un punto claramente visible en el suelo para el piloto del velero, en el curso de su vuelo de planeo final.

13.5.3.- Los participantes deberán anunciar por radio su llegada con cinco minutos de antelación a la misma o en un punto de control designado por la Organización.

13.5.4.- El Organizador anunciará la velocidad y dirección del viento, así como otros datos meteorológicos de interés en la Línea de Llegada.

13.5.5.- La Puerta de Llegada se cerrará:

- a) En el ocaso
- b) Cuando todos los veleros participantes hayan llegado,
- c) Cuando no haya ninguna posibilidad de obtener más puntos por velocidad
- d) O a una hora anunciada en el Briefing.

13.6.- 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 donde se desarrolle la prueba y los establecidos

explícitamente para las llegadas en el transcurso de la Competición.

Cualquier maniobra posterior al cruce de la Línea de Llegada debe llevar el velero a aterrizar lo antes posible, si no es así el Piloto será penalizado.

13.7.- Aterrizajes fuera de Campo

Las tomas 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

13.8.- Documentación de Vuelo

Toda la documentación del vuelo: registro Logger y lista de Puntos de Viraje sobrevolados se debe entregar al Organizador lo antes posible, no más tarde de 45 minutos después de la llegada al aeródromo donde se realice la prueba del día

14.- PROCEDIMIENTOS LOGGER (Registrador GPS)

Cada velero puede estar equipado con una unidad Logger aprobada por la FAI, instalada en un lugar seguro dentro del velero, siendo responsable cada participante del correcto funcionamiento y ubicación de la unidad Logger. El sistema de registro Logger será el único admitido en este campeonato.

14.1.- Descripción del equipo

La unidad Logger debe estar entre los tipos aprobados por la IGC. El programa residente en el interior de la unidad está protegido para evitar la modificación de los datos registrados, de manera que cualquier manipulación de los datos queda registrada electrónicamente por la unidad. La Organización impondrá penalizaciones en el caso de manipulación inadecuada de la Unidad, de los datos o del programa.

14.2.- Cronometraje

El tiempo exacto entre la Salida Logger y la Llegada será el comprendido entre el último punto registrado antes de que el velero cruce la Puerta de Salida Logger y el primer punto registrado después de que el velero cruce la Línea de Llegada Logger, respectivamente.

14.3.- Línea de salida y de llegada Logger

14.3.1.- La zona del observador para una salida Logger será un sector de radio 3 Km. y 180° de apertura de ángulo, centrada en el Punto de salida.

14.3.2.- Para que una salida Logger sea válida, al menos un punto debe ser registrado por el Logger dentro de la zona del observador, y el siguiente punto debe estar de manera que la recta que los une, atraviese la línea de salida.

14.3.3.- La línea de llegada Logger será una línea de 1 km. de anchura centrada en un punto determinado y claramente visible en el suelo, definida en la prueba y anunciada en el briefing.

14.4.- Puntos de viraje Logger

14.4.1.- La unidad Logger registrará el paso por los puntos de viraje, siendo responsabilidad del piloto asegurar que el velero pasa por los designados para la prueba del día.

14.4.2.- La zona del observador para un Punto de viraje Logger será la determinada por el sector IGC de 3Km de radio, combinado con un cilindro (beer can) de 0,5Km. de radio, centrado en el Punto de Viraje (FAI Thistle).

14.4.3.- Para considerar como válido el paso por un Punto de viraje, al menos un punto de registro de la unidad Logger debe estar dentro de la zona del observador.

14.5.- Método Logger

14.5.1.- 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.

14.5.2.- 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.

14.6.- Fuera de Campo

La posición del velero después de un fuera de campo será determinada por el último **fix** (punto registrado) cuando el velero se detiene. Si el fuera de campo 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.

15.- SISTEMA DE PUNTUACION

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 en una ocasión, uno de ellos ha completado más del 50% de la distancia de la prueba.

ANEXO 1 Documentos y equipos a proveer por los participantes

1.- Documentos del piloto

- 1.1.- Título - Licencia de piloto de planeador, en vigor (española si opta a los títulos).
- 1.2.- Licencia Deportiva F.A.C. en vigor (si opta a los títulos) ó FAI.

2.- Documentos del velero

- 2.1.- Certificado de aeronavegabilidad en vigor.
- 2.2.- Registro de la estación de radio.
- 2.3.- Pólizas de seguro y recibo anual.

3.- Equipo

- 3.1.- El Registrador de vuelo (logger) homologado por la F.A.I.

ANEXO 2 FRECUENCIAS DE RADIO Y USO POR LOS PARTICIPANTES

123.175 Mhz como frecuencia principal del aeródromo de Igualada

123.150 Mhz como frecuencia principal del aeródromo de La Cerdanya

Si hubiera una frecuencia diferente de competición se indicará en el briefing del día.

ANEXO 3 PENALIZACIONES STANDARD

FALTA : Primera falta / Sigüientes faltas /Máxima penalización

N = número de faltas incluida la primera.

Errores del Logger

- Penalización por sector del punto de salida incorrecto: **Salida no válida**
- Sin un "fix", del Logger, en el sector determinado: **Salida no válida**
- Zona penalizada del sector FAI, entre 45° y 90°, en un punto de viraje: **50 puntos**
- Cualquier otra zona fuera de sector: **Punto de viraje no válido**
- Del mismo modo para el Logger, un "fix" entre los 45° y 90° : **50 puntos**
- Ningún "fix" 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 x 10 / 50**
- Declaración del tiempo de salida diferente más de 4 minutos del real: **25 / 50 / 50**
- Cambio de Logger sin advertir al encargado de las clasificaciones: **25 / 50 / 50**
- Ajuste incorrecto de intervalo de tiempo entre dos fixes del Logger (t > 10sg.): **Aviso / N x 10 / 50**
- Retraso en la entrega de la documentación del vuelo (logger, certificado de fuera de campo) (> 45mn después del aterrizaje): **Aviso / 50 / 50**
- Retraso en la entrega de la documentación empleada como copia de seguridad (> 30mn. 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 donde se celebra la competición para la recuperación: **25 / 50 / 50**
- Certificado de fuera de campo incompleto: **10 / N x 10 / 50**

Vuelo peligroso o arriesgado

- Vuelo en el interior de nubes: **100 / Descalificación día / Descalificación**
- Virajes en la zona de salida del observador: **Aviso / N x 25 / Descalificación**
- Aterrizaje: en la pista incorrecta: **Aviso / N x 25 / Des.**
- Aterrizaje: circuito incorrecto: **Aviso / N x 25 / Des.**
- Aterrizaje: Sobrevolar áreas con público: **Aviso / N x 25 / Des.**
- Volar por encima de la altitud límite marcada en el Briefing:
- Exceso < 100m: **1pt/m / Des. día / Des.**
- Exceso > 100m: **Descalificación día / Des. día / Des.**
- Salida por encima de la altitud límite: **Salida no válida / Salida no válida / Salida no válida**
- Entrar en espacios aéreos restringidos o cerrados: **Descalificación día / Des. día / Des Día**
- Aterrizar más de 30 minutos después del ocaso: **Descalificación día / Des. día / Des. Día**

Trampas o falsificación de documentos

- Trampas o falsificar documentos: **Descalificación día / Des. día / Des. Día**
- Intentar obtener ayuda externa para encontrar ascendencias desde un velero no competidor: **Descalificación día / Des. día / Des. Día**
- Uso del teléfono móvil en vuelo: **Descalificación día / Des. / Des.**

Otras violaciones

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

Nota

- Des. Significa descalificación
- Se puede descalificar a un piloto en caso de volar repetidamente de modo peligroso y arriesgado.