



FEDERACIÓN ARGENTINA DE VUELO A VELA

REGLAMENTO DE

CAMPEONATOS

Edición Agosto 2017

REGISTRO DE REVISIONES

Rev. Nº	Sec-ción	Pá-gi-na	Fecha	Descripción
0			11/08/2008	Cambios en la redacción y reordenamiento de los artículos
1	1.9	4	12/12/2009	Se modifica cantidad de planeadores por avión remolcador
1	2.11	7	12/12/2009	Se agrega restricción y cambio de texto
1	3.4.	9	12/12/2009	Se reemplaza Favav por IGC
1	3.11.3	9	12/12/2009	Apertura de control. Cambio de texto
1	3.12.3	9	12/12/2009	Se agrega artículo: Punto de alineación y notificación
1	3.13	9	12/12/2009	Se elimina el círculo de llegada y se incorpora la línea de llegada
1	3.13.1	9	12/12/2009	Cambio de párrafo: círculo de llegada por línea de llegada
1	4.3.4	12	12/12/2009	Se coloca el valor del Rc
2	1.8.2	3 y 4	01/09/2010	Se agrega artículo: Límite del nº de participantes
2	1.8.3	3 y 4	30/11/2010	Se agrega artículo: Preinscripciones
2	1.9	4	30/11/2010	Se modifica cantidad de planeadores por avión remolcador
2	2.4	6	30/11/2010	Se agrega párrafo: forma del ordenamiento en la caja
2	2.4	6	30/11/2010	Se agrega párrafo: Intercalado de los motoveleros en la caja
2	3.8.1	8	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.8.2.1	8	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.8.3	8	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.9.1.5	8	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.9.1.6	8	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.9.2.1	9	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.12.3	9	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	3.11.3	9	30/11/2010	Se agregó la facultad del Director para cancelar las pruebas

2	3.13	9	30/11/2010	Se elimina la línea de llegada y se coloca el arco de llegada
2	5	13	30/11/2010	Tabla de penalizaciones
3	3.13	9	30/11/2011	Se modifican condiciones de llegada
3	5	13	30/11/2011	Se modifican penalizaciones de Llegadas
3	1.8.2.	4	30/11/2011	Fija límite de participantes
3	1.8.3.	4	30/11/2011	Preinscripciones
3	1.11.	5	30/11/2011	Modifica la máxima Autoridad de Interpretación del Reglamento
3	2.4.	6	30/11/2011	Organización de la Caja
4	1.1.1	7	10/09/15	Maxima autoridad de interpretacion. Es el Director.
4	1.3.1	6	10/09/15	Se elimina referencia a Ranking anual FAVAV
4	1.8.2	6	10/09/15	Limites de participantes pasan a estar definidos en Anexo

4	3.3	11	10/09/15	Identificación del planeador. Cambia altura minima
4	3.11.3	12	10/09/15	Se puede repetir prueba
4	3.11.3	13	10/09/15	La definicion de frecuencia radial pasa a Anexo
4	3.13	13	10/09/15	La definicion altura de llegada pasa a Anexo
4	4.0	14	10/09/15	Nuevo Reglamento de Cómputos
4	5.0	17	10/09/15	Penalizaciones. Pasaje incorrecto partida y vertices pasan a ser penalidad fija en puntos
5	4.3	16	01/02/16	Aclaración de texto
5	5	17	01/02/16	Exceso de peso.Cuando se aplica
6	1.4.1.9	6	28/08/17	Pilotos que no vuelan Nacionales hace mas de 4 años.

INDICE

- 1. Parte general
 - 1.1. Propósito
 - 1.2. Organización
 - 1.3. Normas de aplicación
 - 1.4. Participantes
 - 1.4.1. Requisitos
 - 1.5. Cambios en los equipos
 - 1.6. Clases
 - 1.7. Pesaje
 - 1.8. Inscripción
 - 1.8.1. Efecto de la inscripción
 - 1.8.2. Limite del número de participantes
 - 1.8.3. Preinscripciones
 - 1.9. Avión remolcador
 - 1.10. Publicidad
 - 1.11. Máxima autoridad de interpretación del reglamento
- 2. Reglamento de Operaciones
 - 2.1. Jefe de operaciones
 - 2.2. Pilotos remolcadores
 - 2.4. Caja
 - 2.5. Hora de envuelo
 - 2.5.1. Posposición el envuelo
 - 2.5.2. Envuelos posteriores
 - 2.6. Número de envuelos
 - 2.7. Trayectoria del remolque
 - 2.8. Aterrizajes fuera del aeródromo base
 - 2.8.1. Información del aterrizaje
 - 2.8.2. Recuperación
 - 2.8.3. Recuperación desde aeródromos
 - 2.9. Planeadores motorizados
 - 2.10. Llegadas
 - 2.11. Normas de seguridad
 - 2.11.1. Observadores de seguridad
 - 2.11.2. Sanciones
- 3. Reglamento deportivo
 - 3.1. Clases
 - 3.2. Validez
 - 3.3. Identificación de los planeadores
 - 3.4. Sistema de control
 - 3.5. Trasmisor de datos GPS
 - 3.6. Hora oficial
 - 3.7. Temas de vuelo
 - 3.8. Prueba (ast)
 - 3.8.1. Distancia nominal
 - 3.8.2. Distancia de prueba no cumplida
 - 3.8.2.1. Aterrizaje en la última pierna
 - 3.8.2.2. Aterrizaje en otras piernas
 - 3.8.3. Tiempo computado
 - 3.8.4. Velocidad computada
 - 3.9. Prueba (aat)
 - 3.9.1. Distancia de una prueba (aat)
 - 3.9.1.1. Distancia nominal
 - 3.9.1.2. Distancia máxima
 - 3.9.1.3. Distancia mínima
 - 3.9.1.4. Maximización de distancia
 - 3.9.1.5. Distancia en una prueba cumplida
 - 3.9.1.6. Distancia con aterrizaje en la última pierna
 - 3.9.1.7. Aterrizaje en otras piernas
 - 3.9.2. Tiempo computado
 - 3.9.3. Velocidad computada
 - 3.10. Aterrizajes fuera del campo
 - 3.10.1. Reales
 - 3.10.2. Virtuales
 - 3.11. Sistema de partida
 - 3.11.1. Línea de partida
 - 3.11.2. Hora de partida

3.11.3. Apertura del control de partida

3.11.4. Altura de partida

3.12. Validación de pasajes

3.12.1. Pruebas con puntos de viraje fijo

3.12.2. En prueba de áreas

3.12.3 Punto de alineación y notificación

3.13. Llegada

3.13.1. Hora de llegada

3.14. Entrega de registros de vuelo

4. Reglamento de cálculos

4.1. Prueba AST Racing

4.2 Prueba de area AAT

4.3 Puntuación diaria del competidor

5. Tabla de penalizaciones

5.1. Recursos

5.1.1. Forma, plazo y procedimiento

1. PARTE GENERAL

1.1 PROPOSITO

Los campeonatos de vuelo a vela tienen por objetivo:

1.1.1. El desarrollo del volovelismo por la comparación entre las performances de los pilotos.

1.1.2. La asignación de los títulos de campeones en las categorías que se dispute.

1.1.3. La selección de quienes representarán al país en las competencias internacionales.

1.1.4. Fomentar, en el encuentro, la camaradería entre los volovelistas, dirigentes e Instituciones.

1.2. ORGANIZACIÓN

La Organización de los Campeonatos estará a cargo de la Institución afiliada a FAVAV que haya sido seleccionada por ésta entre las que se hayan postulado para ser Sede de los distintos certámenes. En caso de considerarlo conveniente, FAVAV podrá organizar los Campeonatos en forma directa.

1.3. NORMAS DE APLICACIÓN

Son normas de aplicación las contenidas en el presente reglamento. Y en forma supletoria:

1.3.1. Las normas Locales y las Normas de los anexos correspondientes.

1.3.2. Las del Código Deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional, secciones general y tercera.

1.3.3. Se entiende que el presente Reglamento establece las normas de carácter Deportivo y de Operaciones del Campeonato, pero de ninguna manera suple la legislación de Orden Público que regula la actividad aeronáutica, la cual deberá ser respetada por los organizadores y competidores.

1.4. PARTICIPANTES

Podrán participar los pilotos con Licencia Deportiva extendida por **FAVAV** que acrediten ser socios y patrocinados por alguna de las entidades afiliadas activas a la Federación, ó que representen a la Fuerza Aérea Argentina, o que sean invitados especiales de **FAVAV** en orden a los méritos y antecedentes deportivos del piloto.

1.4.1. Requisitos

1.4.1.1. El historial del planeador que tripulen al día.

1.4.1.2. El respectivo manual de vuelo

1.4.1.3. Licencia de piloto

1.4.1.4. Licencia deportiva **FAI** vigente

1.4.1.5. Constancia de aptitud psicofísica extendida por la autoridad competente.

1.4.1.6. La documentación que acredite los datos aportados por los pilotos, podrá ser requerida por las autoridades del Campeonato.

1.4.1.7. Un sistema de registro de datos de vuelo aprobado por **FAVAV**.

1.4.1.8. Paracaídas habilitado hasta el fin del Campeonato.

1.4.1.9. El piloto que en los últimos 4 (cuatro) años no haya participado en "Campeonatos Nacionales" deberá acreditar haber participado de una Clínica de vuelo deportivo, o haber volado en un Regional, o haber volado en una Copa fiscalizada por favav en la temporada previa. A su vez el piloto deberá presentar una nota de la Comisión Directiva del club que lo patrocine que diga estar en condiciones de entrenamiento aceptable para dicho evento.

1.5. CAMBIOS EN LOS EQUIPOS

Los cambios de configuración y partes de un planeador, en tanto no alteren su Certificado de Aeronavegabilidad, serán libremente permitidos hasta la primera reunión de pilotos que se celebre. Con posterioridad no serán permitidos. El cambio de ayudantes, la reducción o aumento de su número y el cambio de paracaídas son libres.

1.6. CLASES

Los planeadores que podrán participar en las distintas clases, se estipulan en el **Anexo I** a este reglamento.

1.7. PESAJE

A los efectos de verificar el cumplimiento del límite de peso máximo de despegue especificado en el correspondiente manual de vuelo, la organización del campeonato solicitará diariamente el pesaje de los planeadores participantes.

Se tolerará un error máximo de 2% por sobre el peso máximo especificado.

1.8. INSCRIPCIÓN

Cada entidad que patrocine competidores deberá estar al día con su cuota de afiliación a Favav.

Cada entidad deberá inscribir un jefe de equipo, quien será el interlocutor directo entre este y la organización.

Así mismo, la entidad certificará que sus representantes son integrantes de la misma y cumplen con los requisitos dispuestos por Favav para la participación en el campeonato.

1.8.1 EFECTO DE LA INSCRIPCIÓN:

Por el solo hecho de la inscripción, los participantes declaran conocer este reglamento y se obligan a cumplirlo. La participación será por su exclusiva cuenta y riesgo, responsabilizándose por los daños que pudiere sufrir y/o causar a personas y/o cosas.

1.8.2 LIMITE DEL NÚMERO DE PARTICIPANTES

FAVAV puede poner un límite al número de participantes. Este límite debe figurar en las Normas locales. En el caso que existiese mayor cantidad de pilotos con deseos de participar, el orden de prioridad se hará de acuerdo a la SNU, hasta completar la limitación establecida.

1.8.3 PREINSCRIPCIONES

Se establece un sistema de pre inscripción que se cerrará 20 días antes de la iniciación del torneo.

Pasado ese tiempo el piloto pierde el orden de prioridad que le establece la SNU

1.9 AVION REMOLCADOR

Cada avión de remolque, podrá patrocinar hasta 7 planeadores independientemente de la titularidad de los mismos.

El avión deberá estar habilitado hasta el fin del campeonato, contando con 20 horas útiles como mínimo, y equipado con transceptor VHF operativo en frecuencias aeronáuticas.

Su piloto deberá tener licencia de piloto remolcador y psicofísico vigente hasta el final del campeonato.

El remolcador deberá estar capacitado para remolcar a cualquiera de sus planeadores patrocinados con el peso máximo de despegue autorizado.

1.10 PUBLICIDAD

El participante que solicite su inscripción al Campeonato de Vuelo a Vela, declara expresamente conocer y aceptar, las condiciones particulares establecidas en el presente Reglamento en lo que respecta a publicidad.

Todos los participantes deberán colocar en sus planeadores y aviones adhesivos con el logotipo y publicidad oficial del Campeonato que haya adoptado la **FAVAV**. Dicha publicidad queda limitada al lado izquierdo del cockpit.

Se permitirá la realización de publicidad particular para el piloto o la Institución patrocinante, fuera de la que sea dispuesta por la **FAVAV**.

Su ubicación estará limitada a:

1.10.1. En la parte libre de la cola.

1.10.2. En el fuselaje, detrás del borde de fuga.

1.10.3. En los vehículos particulares, trailers e indumentaria del equipo.

Si hubiere un conflicto de intereses entre la publicidad contratada por **FAVAV** y la que aporta el piloto, éste deberá limitar los logos a su trailer, indumentaria y auto; no pudiéndolos colocar en el planeador.

El hecho de la colocación de la publicidad en planeadores y aviones por parte de **FAVAV**, no genera para sus propietarios ningún derecho a compensación de índole alguna para reclamar, salvo las previstas por la reglamentación del Campeonato para la ayuda económica a los participantes.

Para el hipotético caso de que los adhesivos se deteriorasen, o presentaran algún tipo de inconvenientes para el vuelo; él/los participante/s deberá/n solicitar a la Organización su reemplazo de inmediato, la que proveerá de otros en buen estado y de las mismas características.

Todos los participantes deberán prestarse a los requerimientos periodísticos en los días en que se produzcan arribos al aeródromo.

En dichas oportunidades, se efectuará conferencia de prensa, a la que deberán asistir los pilotos ubicados en los tres primeros puestos de la clasificación provisoria que hasta ese momento haya dado a conocer la Comisión Deportiva.

El horario de las conferencias de prensa será fijado diariamente por la Organización y será comunicado a los pilotos con la antelación suficiente como para asegurar su concurrencia.

1.11 MÁXIMA AUTORIDAD DE INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

El Director del Campeonato es la máxima autoridad y será el interprete oficial de sus reglamentos.

Podrá resolver según su criterio las situaciones no previstas en el mismo. Asimismo, podrá cancelar o interrumpir el Campeonato cuando razones suficientes así se lo determinen.

Deberá remitir a **FAVAV**, a la finalización del campeonato, un informe detallado del mismo y todos los testimonios de las pruebas disputadas, junto con las planillas de cómputos correspondientes.

2 REGLAMENTO DE OPERACIONES

2.1 JEFE DE OPERACIONES

Los aspectos operativos de los campeonatos estarán bajo la autoridad del Jefe de Operaciones.

La Jefatura de Operaciones llevará un registro diario en el que conste: la hora de cada envuelo y las identificaciones del avión y del planeador involucrado.

2.2 PILOTOS REMOLCADORES

Los pilotos remolcadores estarán a las órdenes del Jefe de Operaciones.

Este dispondrá la oportunidad en que los pilotos remolcadores deberán concurrir, con sus aviones, a realizar los envuelos.

Si un avión no realiza los envuelos en la oportunidad señalada, por cualquier causa que fuere, el Jefe de Operaciones deberá poner el hecho en conocimiento del Director y éste, resolverá si se aplica alguna penalidad a los pilotos con planeadores inscriptos bajo su patrocinio.

2.4 CAJA

En el primer día oficial puntuable, se asignará el número de la fila en la cual se ubicará cada planeador durante todo el campeonato.

Estas filas se ordenarán por clase y en orden correlativo numérico y alfabético ascendente

La característica de las filas serán de un ordenamiento tipo intercalada, según el diagrama tipo, indicado en las reglas locales

El ordenamiento de los planeadores dentro de cada fila se hará en función del momento de su llegada a la caja.

Del ordenamiento resultante, la primera fila de cada clase será elegida por sorteo, en el primer día puntuable del campeonato.

Cada día subsiguiente (siempre que la prueba anterior haya sido puntuable) la caja se correrá a razón de 2/7 del número de filas existente, a partir del número de fila que se ordenó en primer término el día anterior.

Los motoveleros preferentemente serán distribuidos en filas diferentes y conservarán esta designación durante todo el torneo.

2.5 HORA DE ENVUELO

El Jefe de Operaciones informará diariamente la hora del primer envuelo.

2.5.1 Posposición el envuelo

Si un competidor deseara posponer el envuelo en el momento asignado por su ubicación en la caja (por cualquier causa que fuere) perderá un envuelo.

Deberá ubicar el planeador al final de la caja de su clase, ó al final de la caja de la clase siguiente, si la hubiere, a su elección.

2.5.2 Envuelos posteriores

Si un competidor aterrizar, mientras se están desarrollando los envuelos de la caja de su clase, podrá recibir un nuevo envuelo.

Podrá recibirlo después de finalizados los remolques de esa caja o luego de finalizados los remolques de la caja de la clase siguiente si la hubiere, a su elección.

Si aterrizar más de un planeador, la prioridad para su reenvuelo se determinará según el orden de aterrizaje.

Si un competidor aterrizar luego de finalizados los envuelos de la caja de la clase a la que pertenece y mientras se están desarrollando los remolques de otra clase, tendrá derecho a recibir nuevo envuelo en forma inmediata, o a recibirlo luego de finalizados los envuelos de la clase en curso, a su elección.

Si aterrizar más de un planeador, la prioridad para los reenvuelos se determinará según el orden de aterrizaje.

Si un competidor aterrizar luego de finalizados los envuelos de las cajas de todas las clases, tendrá derecho a un nuevo envuelo en forma inmediata.

Si fuera más de uno, la prioridad para reenvuelo se determinará según el orden de aterrizaje, sea cual fuere la clase a la que perteneciere.

En todos los casos cuando requiriesen envuelo simultáneamente pilotos que han pospuesto su primer envuelo con pilotos aterrizados posteriormente, tendrán prioridad los que han pospuesto su primer envuelo.

Los competidores deberán informar sus intenciones para recibir nuevo envuelo a la Jefatura de Operaciones.

Los competidores que habiendo recibido un remolque normal, aterrizaren fuera del aeródromo base, no tendrán derecho a nuevos envuelos. Excepto si este aterrizaje se hubiera producido por emergencia durante el despegue en las siguientes circunstancias:

a) Por causa no atribuible al piloto participante.

b) Cuando el aterrizaje se produzca en alguno de los campos de alternativa previstos por la Organización.

2.6 NUMERO DE ENVUELOS

En cada prueba, cada competidor tendrá derecho a tres envuelos dentro de los horarios que al efecto se fijan.

En caso de un envuelo frustrado por falla del participante, se lo considerará como uno de los tres permitidos.

Si ello se debió a fallas de la Organización o del avión, no será contado como uno de los tres estipulados y el participante tendrá derecho a un nuevo envuelo en forma inmediata, según las indicaciones del Jefe de Operaciones.

2.7 TRAYECTORIA DEL REMOLQUE

La Jefatura de Operaciones fijará una trayectoria de remolque que será obligatoria.

Salvo indicación en contrario, la altura de corte será de 500 mts. sobre el terreno.

Al llegar a la zona y altura de corte, el piloto del planeador deberá desprender sin necesidad de indicación alguna.

Transcurrido diez segundos sin que el planeador haya desprendido, el piloto remolcador ordenará el desprendimiento mediante movimientos del timón de dirección del avión.

En caso de que esta señal no fuere obedecida, el piloto a cargo del avión de remolque deberá comunicarse por radio con el piloto del planeador remolcado, pidiéndole el corte o las razones por las cuales no lo hace.

En caso de que no obtenga respuesta o el piloto del planeador informe que no puede desprender el remolque, el piloto remolcador procederá a desprender la sogá desde el avión; previa verificación de que la zona esté libre para la caída de la sogá.

En caso de emergencia el corte deberá ser inmediato.

Los planeadores con motor auxiliar deberán mantener la trayectoria de los remolcados, hasta la zona de corte, limitándose a 10 minutos el tiempo de ascenso con motor.

2.8 ATERRIZAJES FUERA DEL AERÓDROMO BASE

2.8.1 Información del aterrizaje

El piloto será responsable de proporcionar los datos correctos de su lugar de aterrizaje a la Jefatura de Operaciones.

Los equipos deberán informar a operaciones los datos recibidos en forma directa y el momento en que salen a la búsqueda.

También deberá informar a operaciones, sobre el regreso del planeador al aeródromo una vez realizada la recuperación.

2.8.2 Recuperación

Cada piloto será responsable de la recuperación de su planeador en caso de aterrizajes fuera del aeródromo base.

2.8.3 Recuperación desde aeródromos

En el caso de aterrizar en aeródromos reconocidos y autorizados por la organización, se podrá recuperar el planeador en remolque.

Estará a cargo del piloto del planeador, concertar el acuerdo previo con el remolcador.

2.9 Planeadores motorizados

Los planeadores motorizados, deben poseer un registrador aprobado por FAVAV que registre satisfactoriamente los momentos que el motor esté funcionando. No será válido un registro sin esta condición.

En caso de auto despegue, la responsabilidad de un envuelo válido será del piloto concursante.

Si un planeador motorizado utiliza un avión remolcado para su envuelo, luego del corte, deberá poner en

marcha su motor durante un tiempo mínimo de 30 segundos hasta un máximo de 2 minutos, dentro de los 3 minutos posteriores al corte. Este proceso debe hacerlo planeando con rumbo hacia el aeródromo de despegue.

Los planeadores con motor auxiliar deberán mantener la trayectoria de los remolcados, hasta la zona y altura de corte, limitándose a 10 minutos el tiempo de ascenso con motor.

Si un planeador motorizado realiza un auto despegue, después de replegar el motor deberá sobrevolar inmediatamente la zona de corte de los planeadores remolcados o la que le indique específicamente la organización para cada día.

Si un planeador motorizado realiza una segunda puesta en marcha en vuelo, se lo considerará aterrizado fuera del aeródromo

2.10 LLEGADAS

El participante, deberá comunicar a operaciones su inminente arribo, con aproximadamente 3 minutos de anticipación.

El participante, deberá realizar el procedimiento de aproximación y aterrizaje de acuerdo a lo indicado en las normas locales. No obstante ello, tendrán prioridad las indicaciones del encargado de las operaciones.

2.11 NORMAS DE SEGURIDAD

En todos los casos los pilotos de planeador deberán desprender inmediatamente el remolque, cuando el remolcador lo indique.

Los pilotos de los planeadores y de los aviones de remolque deberán respetar los circuitos de tránsito que indique la jefatura de operaciones.

Luego del bloqueo del punto de alineación, no se deberán realizar cambios bruscos (llamadas o descensos) de la trayectoria de vuelo. Quien así lo hiciere, se lo considerará que está cometiendo en una maniobra riesgosa, recibiendo la pena correspondiente.

En los virajes en térmica, no se podrán realizar maniobras bruscas, como cabreadas repentinas, cambios bruscos en la trayectoria de los virajes y otras similares.

Se encuentran prohibidas las maniobras que puedan ser calificadas como temerarias.

En caso de producirse alguna de las maniobras indicadas en los párrafos anteriores, quedará a criterio de la Organización del Campeonato la evaluación, calificación y eventual aplicación de sanciones que correspondan.

Salvo aproximación directa a la pista, la altura mínima de vuelo dentro del sector de llegada será de 50 metros.

No se podrá virar por debajo de los 200 mts. en los circuitos de tránsito de aviones y planeadores, o sobre el aeródromo.

Se sancionarán las pasadas previas al aterrizaje.

En el área comprendida dentro del radio de 20 Km. del aeródromo base, el sentido de viraje en las térmicas será siempre hacia la izquierda.

Fuera del área indicada todo planeador que ingrese a una térmica deberá virar en el sentido en que lo hace

quien ya está virando en ella, a cualquier altura que este se encuentre.

El vuelo en nubes está prohibido, debiendo ser removidos o desconectados permanentemente los instrumentos giroscópicos y aquellos que permitan el vuelo sin referencia visual con el terreno.

Los compases Bohli están permitidos.

La Dirección podrá suspender los envuelos ú ordenar el aterrizaje de los planeadores y aviones por razones de seguridad.

Por razones de seguridad, la organización podrá no abrir el control de partida y cancelar la prueba.

Los pilotos que, por cualquier circunstancia, consideren que se encuentran transitoriamente disminuidos en su aptitud psicofisiológica que pudiera impedirles operar en condiciones de seguridad sus aeronaves, deberán abstenerse de hacerlo.

2.11.1 Observadores de seguridad

De la lista definitiva de participantes, la Dirección del Campeonato designará los observadores de seguridad, a razón de tres por clase en disputa.

Los observadores de seguridad tendrán por misión la recepción de quejas y comentarios relativos a la seguridad de vuelo que les formulen los demás participantes, el traslado de las mismas a la Dirección con respecto a las faltas de disciplina de vuelo, ú otras de las que tomaren conocimiento.

2.11.2 Sanciones

En el caso de comprobarse violaciones a cualquiera de las normas de seguridad vigentes, el Director del Campeonato, en consulta con el Director de la Comisión Deportiva y el Jefe de Operaciones, con el asesoramiento de los Observadores de Seguridad, y previa audiencia del afectado, podrá sancionar al infractor.

La sanción podrá llegar hasta la expulsión del Campeonato, en cualquier momento de su desarrollo.

3 REGLAMENTO DEPORTIVO

3.1 CLASES

El Campeonato se disputará en las clases que especifica el **Anexo I** del presente reglamento.

Un planeador no puede participar en otra clase que no sea la correspondiente en función al hándicap asignado por la Comisión Deportiva de **FAVAV**.

3.2 VALIDEZ

El campeonato será válido como tal, para cada clase, cuando la suma de puntos en disputa sea mayor o igual que la especificada en el **Anexo I**.

3.3 IDENTIFICACION DE LOS PLANEADORES

Cada planeador deberá estar identificado con los números o letras de competición asignados por **FAVAV**.

Como mínimo es obligatorio mostrar el número de competición en ambas caras del timón de dirección.

La altura de este número no será inferior a 30 cm.

3.4 SISTEMA DE CONTROL

El participante deberá disponer de un registrador de datos aprobado por **IGC**.

3.5 TRASMISOR DE DATOS GPS

La Organización puede solicitar a los competidores, transportar dentro de sus planeadores transmisores de datos **GPS** para monitorear sus vuelos.

Dichos datos no podrán ser publicados antes de la apertura del control de partida y durante el vuelo lo harán con una demora de 15 minutos. Si el requerimiento es para todos los pilotos de una clase, estos no podrán negarse.

3.6 HORA OFICIAL

La hora a utilizarse como estándar para este sistema de control, será la hora **GPS** local.

3.7 TEMAS DE VUELO

La Comisión Deportiva determinará diariamente el tipo de prueba a ser cumplida por los participantes y elegida entre las siguientes opciones:

3.8 PRUEBA (AST)

Definida como la máxima velocidad sobre una distancia dada, volando a través de puntos de viraje designados.

3.8.1 Distancia nominal

Es la distancia desde el cruce válido de la línea de partida hasta el punto de cruce del arco de llegada, medida a través de todos los puntos de viraje.

3.8.2 Distancia de prueba no cumplida

3.8.2.1 Aterrizaje en la última pierna

Es la distancia nominal de la prueba menos la distancia desde el punto de aterrizaje, o del fix del aterrizaje virtual, hasta el arco de llegada.

Si la distancia resultante entre el punto de aterrizaje y la llegada, fuese mayor que la distancia de la última pierna. En este caso, se restará la longitud de ésta última pierna

3.8.2.2 Aterrizaje en otras piernas

La distancia computable es la distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por los vértices asignados en el orden preestablecido, hasta el vértice siguiente al aterrizaje, menos la distancia desde este vértice, al punto de aterrizaje.

En el caso de que la distancia desde este vértice, al punto de aterrizaje fuese superior a la longitud de la pierna no completada, se restará la distancia de la pierna no completada.

3.8.3 TIEMPO COMPUTADO

Es el tiempo transcurrido desde el punto de cruce de la línea de partida, al punto de cruce del arco de llegada.

3.8.4 VELOCIDAD COMPUTADA

Es la resultante del cociente entre la distancia computada dividida el tiempo computado.

3.9 PRUEBA (AAT)

Definida como la máxima velocidad en un tiempo mínimo dado, volando a través de áreas pre designadas

3.9.1 DISTANCIA DE UNA PRUEBA (AAT)

2.9.1.1 Distancia NOMINAL

Es la distancia desde el cruce de la línea de partida hasta el punto de cruce del arco de llegada, medida a través de los puntos centrales de las áreas, en el orden que estas fueran asignadas.

3.9.1.2 Distancia MAXIMA

Es la mayor distancia posible de volar utilizando las áreas dadas.

3.9.1.3 Distancia MINIMA

Es la mínima distancia posible de volar tocando todas las áreas dadas

3.9.1.4 Maximización de distancia

En todos los casos, la distancia será determinada teniendo en cuenta, para cada área asignada, el punto **GPS** que maximice la distancia computable.

3.9.1.5 Distancia en una Prueba cumplida

La distancia computable, es la tomada desde el cruce de la línea de partida pasando por todas las áreas asignadas en el orden correcto, hasta el cruce del arco de llegada.

3.9.1.6 Distancia con Aterrizaje en la última pierna

La distancia computable es:

La distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por todas las áreas asignadas en el orden correcto y hasta el arco de llegada, menos la distancia que faltaba para completar la prueba

En el caso de que la distancia resultante entre el punto de aterrizaje y la llegada, fuese mayor que la distancia entre el arco de llegada y el punto registrado dentro del último área que maximice la distancia recorrida, se restará esta última distancia definida.

3.9.1.7 Aterrizaje en otras piernas

La distancia computable es la distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por las áreas asignadas en el orden preestablecido, hasta el punto más próximo del área asignada siguiente, menos la distancia desde este punto, al punto de aterrizaje.

En el caso de que esa distancia fuese superior a la existente entre el punto registrado dentro del último área validada que maximice la distancia recorrida y el punto más cercano del próximo área, se restará esta última distancia definida..

3.9.2 TIEMPO COMPUTADO

3.9.2.1. Es el tiempo logrado por cada competidor desde el cruce de la línea de partida hasta el cruce del arco de llegada, siempre que este sea mayor al tiempo mínimo propuesto.

3.9.2.2. Es el tiempo mínimo establecido cuando el piloto haya recorrido la prueba en un tiempo menor al mínimo establecido.

3.9.2.3. Es el tiempo real logrado por cada competidor, aunque este fuese menor al mínimo establecido, si ha recorrido más del 95% de la distancia máxima de la prueba.

3.9.3 VELOCIDAD COMPUTADA

Es el cociente de la distancia computada con el tiempo computado.

3.10 ATERRIZAJES FUERA DEL CAMPO

3.10.1 Reales

La posición de un aterrizaje fuera del campo será determinada por el último punto **GPS** válido antes de que el planeador se detenga.

Ante cualquier falla del registrador que no permita verificar la continuidad del registro, el vuelo será considerado como con un aterrizaje fuera del campo.

A los fines del cálculo de la distancia, se tomará como válido el último fix registrado antes de la falla, o el anterior que le de la mayor distancia recorrida.

Para con los motoplaneadores o planeadores con motor auxiliar, se tomará el último fix válido que le de la mayor distancia recorrida antes de la puesta en marcha del motor en vuelo y se lo considerará como aterrizado fuera del aeródromo base.

3.10.2 Virtuales

Un aterrizaje virtual ocurre cuando la distancia computada de cualquier fix **GPS** válido registrado du-

rante el vuelo, es mayor que la distancia computada medida hasta la posición real del aterrizaje.

3.11 SISTEMA DE PARTIDA

3.11.1 Línea de partida

Se define como línea de partida al segmento de 10 Km de longitud, con centro en el punto de partida y perpendicular a la primera pierna de la prueba.

3.11.2 Hora de partida

Será considerada hora de partida, a la que surja luego de la apertura del control de partida y por la interpolación lineal entre el último punto registrado antes del cruce de la línea de partida y el punto inmediato posterior, previo al pasaje por el primer vértice del circuito, o previo al aterrizaje afuera del aeródromo base.

El participante deberá realizar al menos una partida válida para considerar que inició la prueba

3.11.3 Apertura del control de partida

Para que una prueba pueda ser iniciada, todos los participantes de la clase de que se trate, deben haber tenido la oportunidad de realizar un envuelo normal.

La apertura del control se anunciará por radio, en la frecuencia que indique la organización del Campeonato

La línea de partida se abrirá luego de pasados 20 minutos del despegue del último envuelo válido de cada caja.

Deportiva comunicará el horario de apertura del control mediante avisos radiales cada 5 minutos desde el decolaje del último planeador de cada clase y hasta la apertura del mismo.

El Director del campeonato podrá postergar, aplazar la apertura del control y cancelar la prueba de cada clase del día, ya sea por las razones por extremas que juzgue, como por ejemplo, la de interpretar que no estén garantizadas las condiciones deportivas igualitarias.

El participante podrá repetir la prueba asignada para el día. Para computos, se tomará la mejor de sus performances.

3.11.4 Altura de partida

La Organización del campeonato podrá establecer una altura máxima para las partidas.

3.12 VALIDACIÓN DE PASAJES

3.12.1 Pruebas con puntos de viraje fijo

Se considerará que el planeador ha validado el pasaje por un vértice **AST**, si algún punto **GPS** ó bien algún punto del segmento que une dos puntos **GPS** consecutivos, está incluido dentro un círculo de 500m. de radio, con centro en el mencionado punto, o dentro del sector de 45° a cada lado de la bisectriz del ángulo obtuso conformado por las piernas adyacentes al vértice (sector FAI).

3.12.2 En prueba de áreas

Habr  validado el pasaje por un  rea **AAT**, si algún punto **GPS** o bien algún punto del segmento que une dos puntos **GPS** consecutivos esta incluido dentro del área asignada.

3.12.3 Punto de Alineación y Notificación

Se define como punto de alineación al círculo de 1km. de radio, ubicado aproximadamente a 10 Km de la línea de llegada.

El punto de de alineación contendrá una referencia en tierra fácilmente identificable.

La trayectoria desde el punto de alineación a la llegada tendrá un rumbo aproximado al rumbo de la pista que contiene el arco de llegada.

El piloto, al bloquear el Punto de Alineación, deberá comunicar por radio a Operaciones su posición.

3.13 LLEGADA

Se considera llegada, al cruce de la trayectoria del planeador con un arco de 3 Km. de radio, con centro en el centro del aeródromo.

El cruce del arco debe hacerse con un mínimo de altura definido en las normas locales para no tener penalizaciones.

PENALIZACIONES:

El cruce con menos de esta altura penalizará con 1pt/m incluyendo la penalización anterior si la hubiere.

Si una vez validada la llegada, el piloto aterriza afuera del aeródromo, no pierde su condición de arribado en la prueba pero penalizará su tiempo en 5 minutos.

Si la maniobra de aterrizaje es considerada "riesgosa", se penalizará con 25 pts. Más la penalización anterior si la hubiere.

Las alturas serán verificadas con los datos del registrador oficial del piloto o el de reserva, si el Registrador Oficial presenta problemas.

El control de llegada se cerrar  cuando el 100% de los concursantes hayan aterrizado o se haya cumplido la hora del crepúsculo civil.

3.13.1 Hora de Llegada

Será considerada hora de llegada, la que surja por interpolación lineal entre el último punto registrado antes del cruce y el punto inmediato posterior al cruce de la circunferencia de llegada.

3.14 ENTREGA DE REGISTROS DE VUELO

Dentro de los 20 minutos posteriores del arribo de la prueba, el participante deberá entregar, a la Comisión Deportiva el registro de datos de su vuelo, según la metodología que la dirección del torneo haya adoptado, como ser: Los pilotos que hubieran aterrizado fuera del aeródromo base deberán entregar el registro inmediatamente de su retorno al mismo.

Vía correo electrónico a favav@satlink.com.ar; o a la dirección de correo electrónico que especifique; o mediante el copiado del archivo, en la carpeta especificada.

Por medios de almacenaje como: Compact Flash, SD, MMC, Memory Stick, memoria USB, Floppy Disk, CD   DVD.

La Organización del Campeonato, no aceptará la entrega de los dispositivos de registro, salvo que se trate de un registro alternativo aprobado.

4 REGLAMENTO DE CÓMPUTOS

DIA VALIDO

Para que un día de prueba sea declarado válido, un porcentaje mínimo de participantes deberán hacer volado una distancia mínima, corregida por handicap, de magnitud variable de acuerdo a lo especificado en los Anexos.

HANDICAP

Es el factor que se aplica a cada planeador de acuerdo a su rendimiento, con la finalidad de minimizar las diferencias de performance que existen entre ellos.

Los valores de Handicap para cada planeador se encuentran en el Anexo 1.

Distancias y velocidades reales son multiplicados por el factor Handicap para obtener valores Corregidos.

CALCULO DE LOS PUNTAJES

4.1 PRUEBA AST RACING

a. Parámetros del día

$P_m = \text{El menor de: } 1000 \text{ o: } (5 \times D_o) - 250 \text{ o: } (400 \times T_o) - 200$

$F = \text{El menor de: } 1 \text{ and } (1.25 \times n_1 / N)$

$P_{vm} = 2/3 (n_2 / N) \times P_m$

$P_{dm} = P_m - P_{vm}$

Si no hay llegadores, entonces $P_m = \text{El menor de: } 1000 \text{ or: } (5 \times D_o) - 250$

b. Puntaje del competidor:

(i) Para cualquier llegado:

$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

$P_d = P_{dm}$

Excepto si $V_h < 2/3 V_o$ entonces $P_v = 0$

(ii) Para cualquier no llegado:

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} \times (D_h / D_o)$

(iii) $S = F \times (P_v + P_d)$

4.2 PRUEBA DE AREA AAT

a. Parámetros del día:

$P_m = \text{El menor de: } 1000 \text{ o: } (5 \times D_o) - 250 \text{ o: } (400 \times T_o) - 200$

$F = \text{El menor de } 1 \text{ y } (1.25 \times n_1 / N)$

$P_{vm} = 2/3 (n_2 / N) \times P_m$

$$P_{dm} = P_m - P_{vm}$$

Si no hay llegadores, entonces $P_m = \text{el menor de } 1000 \text{ o: } (5 \times D_o) - 250$

b. Puntaje del competidor:

(i) Para cualquier llegador:

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_d = P_{dm}$$

Excepto si.... $V_h < 2/3 V_o$ then $P_v = 0$

(ii) Para cualquier no llegado:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_h / D_o)$$

4.3 PUNTUACION DIARIA DEL COMPETIDOR

(iii) **$S = F \times (P_v + P_d)$**

SIGNIFICADO DE ACRONIMOS

Dt	Distancia de prueba
	(Utilizado para puntuar RT solamente)
Td	Tiempo mínimo de prueba
	(Para AAT, Td está especificado en en la reunión de pilotos; Para el RT, Td = 0)
Dm	Distancia mínima corregida por handicap, para validar el día (Ver anexo)
n1	Número de competidores que consiguen una distancia corregida por hándicap (Dh)
	De al menos Dm
n2	Número de arribados superando 2/3 de la mejor velocidad corregida por hándicap (Vo)
N	El número de competidores que recibieron un envuelo de competición
Ho	Menor Hándicap (H) de todos los competidores
Do	Mayor distancia del día corregida por hándicap (Dh)
Vo	Mayor velocidad en el día corregida por hándicap (Vh)
A	Tiempo (T) del llegador cuyo Vh = Vo En caso de empate se toma el >T más bajo
Pm	Máxima puntuación disponible del día, antes que el factor de día sea aplicado
Pdm	Máximos puntos por distancia para el día
Pvm	Máximos puntos por velocidad para el día
F	Factor del día
Día	Si no es un día válido de campeonato todas las puntuaciones serán = 0
	Sujeto a la aplicación de penas.

Competidores

Los parámetros utilizados para puntuar a cada competidor son:

D	Distancia lograda por el competidor
H	El hándicap usado del competidor si es usado. De lo contrario H=1
Dh	La distancias lograda por el competidor corregida por handicap
	$(Dh = D \times Ho / H)$
T	Tiempo empleado por el llegador
Pd	Los puntos por distancia del competidor
V	Velovidad lograda por el llegador
	$(V = D / T)$
Vh	Velocidad del llegador, corregida por hándicap
	$Vh = (D / T \times Ho / H)$
Pv	Puntos por velocidad del llegador
S	La puntuación del competidor para el día expresada en puntos

5 TABLA DE PENALIZACIONES

La Dirección del Campeonato está facultada para imponer sanciones que pueden llegar a la expulsión de aquellos integrantes de los equipos que no observen el Reglamento y las normas elementales de conducta deportiva. Para ello deberá sesionar en forma conjunta con el derecho de defensa del afectado.

Tabla de penalizaciones			
lista de infracciones	primera falta	segunda falta	faltas siguientes
Exceso de peso por fuera de los límites establecidos (En caso de pesaje general diario, esta pena no es aplicable).	2 pts x Kg excedido	4 pts x Kg excedido	10 pts x Kg excedido *
Partida incorrecta fuera de la línea			
Entre 0 y 0.5 Km desde la línea de partida	Descuento de 50 pts		
Mayor a 0.5 km de la línea de partida	Partida no valida		
Pasaje incorrecto de los puntos de viraje o de las áreas			
Menos de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	Descuento de 50 pts		
Más de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	No pasado		
Pasaje incorrecto por el arco de llegada			
Pasando con menos altura que lo definido en las Normas	1pt./m		
Arribado pero aterrizaje fuera del campo	5 minutos de penalización		
Vuelo peligroso o arriesgado			
Vuelo en nube o acrobacia no autorizada	100 pts	Descla. Día	Desclasificación total *
Sentido de viraje incorrecto en zona indicada	advertencia	50 pts	100 pts *
Remolque: Corte prematuro o tardío	advertencia	25 pts	50 pts *
Remolque: Llamada (palancazo) antes del corte	advertencia	25 pts	50 pts *
Llegada: Maniobra riesgosa	25 pts	50 pts	Descal. Día *
Motoplaneadores			
Ausencia del registro de prueba del motor	Descal. Día	Descal. Día	Descal. Día *
Exceso de tiempo de marcha del motor menor a 1 minuto	Advertencia	50 pts.	Descal. Día *
Exceso de tiempo de marcha del motor mayor a 1 minuto y menor a 2 minutos	50 pts.	Descal. Día	Descal. Día *
Exceso de tiempo de marcha del motor mayor a 2 minutos	Descal. Día		
Falsificación de documentos			
Falsificación de documentos	Desclasificación total		
Otras infracciones			
Volar bajo influencia de alcohol	Desclasificación total		
Intento u obtención de ayuda deportiva por un extra competidor en planeador o avión	50 pts	100 pts	Descal. Día *

* Para el último día de competencia quedan sin efecto las advertencias, pasando directamente a la instancia de penalización siguiente.

5.1 RECURSOS

Las resoluciones de la Comisión Deportiva relativas al control y clasificación de los participantes y de la Dirección del Campeonato que se mencionan en el artículo **2.11.2**, serán susceptibles del recurso de reconsideración, planteado ante el Director del Campeonato, en la forma y plazo que se indican en el artículo siguiente:

5.1.1 Forma, plazo y procedimiento

El recurso deberá ser presentado por escrito dentro de las doce horas contadas a partir de las cero horas del día siguiente a la publicación de la decisión ó clasificación definitiva.

El recurrente deberá aportar nuevos elementos de juicio y formular claramente las interpretaciones en que se funde.

Interpuesto el recurso, el Director del Campeonato deberá expedirse dentro del término de doce horas.

El plazo para recurrir con relación a la última prueba del Campeonato será de seis horas contadas a partir del momento de la publicación de la clasificación definitiva.

En este caso, la dirección deberá expedirse dentro del término de seis horas.
