



FEDERACION ARGENTINA DE VUELO A VELA

# REGLAMENTO DE CAMPEONATOS

SEPTIEMBRE 2024



# 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. Inscripción
  - 1.6.1. Efectos de la inscripción
  - 1.6.2. Límite de participantes
- 1.7. Avión remolcador
- 1.8. Publicidad
- 1.9. Máxima autoridad de interpretación del reglamento

## 2. Reglamento de Operaciones

- 2.1. Jefe de operaciones
- 2.2. Pilotos remolcadores
- 2.3. Pesaje
- 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
  - 3.1.1. Clases en disputa
  - 3.1.2. Criterio de valides de la clase
- 3.2. Validez del campeonato
- 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
  - 3.7.1. Prueba AST
    - 3.7.1.1. Distancia nominal
    - 3.7.1.2. Distancia de prueba no cumplida
    - 3.7.1.3. Tiempo computado
    - 3.7.1.4. Velocidad computada
  - 3.7.2. Prueba AAT
    - 3.7.2.1. Distancia en prueba AAT
      - 3.7.2.2. Distancia computada
      - 3.7.2.3. Distancia con aterrizaje en la última pierna
      - 3.7.2.4. Aterrizaje en otras piernas
      - 3.7.2.5. Tiempo computado
      - 3.7.2.6. Velocidad computada
  - 3.8. Aterrizajes fuera del campo
    - 3.8.1. Reales
    - 3.8.2. Virtuales
  - 3.9. Partida
    - 3.9.1. Opciones de partida
    - 3.9.2. Hora de partida
    - 3.9.3. Apertura del control de partida
    - 3.9.4. Altura de partida
  - 3.10. Validación de pasajes
    - 3.10.1. Pruebas AST
    - 3.10.2. Pruebas AAT
  - 3.11. Llegada
    - 3.11.1. Hora de llegada
  - 3.12. Entrega de registros de vuelo

## 4. Reglamento de cómputos

- 4.1. Día Valido
- 4.2. Cálculos de los puntajes
  - 4.2.1. Pruebas AST
  - 4.2.2. Pruebas AAT

## 5. Tabla de penalizaciones

- 5.1. Recursos
  - 5.1.1. Forma, plazo y procedimiento

**Lista de modificaciones:**

Septiembre 2024:

Art. 1.6.2. Modificación del criterio de prioridad para completar una clase.

Art. 2.4. Modificación en el armado de la caja.

Art. 3.1.2 Modificación de la cantidad mínima de planeadores para validar la clase. De 15 a 10.

Art. 3.7.2.5 inciso c: inclusión del 95% de la distancia al tiempo computado.

Art. 3.9.1: Inclusión del Sistema PEV en la partida.

Reglamento de cómputos: Adecuación a las normas FAI.

# 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. Encaso 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 **FAI** (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 **IGC**.

## *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 son libres.

## *1.6. 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 representados son integrantes de la misma y cumplen con los requisitos dispuestos por Favav para la participación en el campeonato.

### *1.6.1 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.

### *1.6.2. LÍMITE 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 con el orden de inscripción, hasta completar la limitación establecida**

## *1.7 AVION REMOLCADOR*

Cada avión de remolque podrá patrocinar hasta 7 planeadores independientemente de la titularidad de estos.

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.

## *1.8 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:

- En la parte libre de la cola.
- En el fuselaje, detrás del borde de fuga.
- En los vehículos particulares, tráiler 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 tráiler, 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 participantes/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.

### **1.9 MÁXIMA AUTORIDAD DE INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO**

El Director del Campeonato es la máxima autoridad y será el intérprete 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.

La FAVAV velará por la aplicación del reglamento, pudiendo actuar de oficio en el caso de ser necesario.

El Consejo Superior tratará cualquier tema en la primera reunión posterior al campeonato

## 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 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.

### *2.3 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.  
En el Anexo I se establecerá el método para realizar el pesaje.

### *2.4 CAJA*

Quedará a cargo de la organización el armado de la caja, de acuerdo con criterios de seguridad en la operación, dimensión de las pistas, cantidad de remolcadores u otro factor que considere importante.

En el primer día oficial puntuable, se asignará la ubicación en la caja, la cual servirá para cada planeador durante todo el campeonato.

Cada día subsiguiente (siempre que la prueba anterior haya sido puntuable y haya más de una fila o un grupo de caja) la caja se rotará.



## ***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 nuevos remolques 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 envuelo 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 fijen.

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, y podrá modificarla por cuestiones de seguridad.

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 la señal correspondiente.

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 soga desde el avión; previa verificación de que la zona esté libre para la caída de la soga.

En caso de emergencia el corte deberá ser inmediato.

Los planeadores con motor auxiliar deberán mantener una trayectoria similar a los remolcados. Se limita 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.

#### **2.8.4 PLANEADORES MOTORIZADOS**

Los planeadores motorizados, deben poseer un registrador aprobado por IGC que registre satisfactoriamente los momentos que el motor esté funcionando. No será válido un registro sin esta condición. (art. 5 -Technical Specification for GNSS flight recorder- IGC)

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

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.

#### **2.10 LLEGADAS**

El participante, deberá comunicar a operaciones su inminente arribo, con aproximadamente 3 minutos de anticipación o 10km antes de la línea de llegada.

El procedimiento de aterrizaje oficial es el de Final Directa, salvo observaciones específicas del Jefe de 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.

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.

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

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 u 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.

En el caso que, por cualquier circunstancia, se cancele la tarea de una clase, los participantes de dicha clase deberán aterrizar inmediatamente siguiendo las indicaciones del Jefe de Operaciones.

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.



La identificación de los planeadores será a través de la Matricula Deportiva, que consistirá en una combinación de no más de tres números o letras, o combinación de ambos, colocados a los lados del timón de dirección y con un tamaño no inferior a 30cm.

También deberá estar en el vehículo de los ayudantes en algún lugar muy visible.

En el caso de que participen dos o más planeadores con la misma matricula deportiva, se asignará un numero consecutivo que se antepondrá a la matricula en cuestión, desde el segundo inscripto en adelante.

### ***3.4 SISTEMA DE CONTROL***

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

Planeadores motoveleros deberán cumplir con lo especificado en el art. 5 de "Technical Specification for GNSS flight recorder" de la 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.

### ***3.6 HORA OFICIAL***

La hora por 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:

#### **3.7.1.- PRUEBA AST (Assigned Speed Task)**

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

##### ***3.7.1.1 DISTANCIA NOMINAL***

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

##### ***3.7.1.2 DISTANCIA DE PRUEBA NO CUMPLIDA***

###### **a.- 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.

## **b.- 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.

### **3.7.1.3 TIEMPO COMPUTADO**

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

### **3.7.1.4 VELOCIDAD COMPUTADA**

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

## **3.7.2 PRUEBA AAT** (Assigned Area Task)

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

### **3.7.2.1 DISTANCIAS EN PRUEBAS AAT**

- **DISTANCIA NOMINAL**

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

- **DISTANCIA MAXIMA**

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

- **DISTANCIA MINIMA**

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

- **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.

### **3.7.2.2 DISTANCIA COMPUTADA**

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 de la línea de llegada.

### **3.7.2.3 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 la línea 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 última área que maximice la distancia recorrida, se restará esta última distancia definida.

#### **3.7.2.4 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 última área validada que maximice la distancia recorrida y el punto más cercano de la próxima área, se restará esta última distancia definida.

#### **3.7.2.5 TIEMPO COMPUTADO**

**a.** 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.

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

**c.** 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.

#### **3.7.2.6 VELOCIDAD COMPUTADA**

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

### **3.8 ATERRIZAJES FUERA DEL CAMPO**

#### **3.8.1 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 dé la mayor distancia recorrida.

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

#### **3.8.2 VIRTUALES**

Un aterrizaje virtual ocurre cuando la distancia computada de cualquier fix **GPS** válido registrado durante el vuelo, es mayor que la distancia computada medida hasta la posición real del aterrizaje.

### **3.9 SISTEMA DE PARTIDA**

#### **3.9.1 OPCIONES DE PARTIDA**

Para cada día de competencia se deben utilizar una de las dos opciones y ambas deben ser publicadas en la hoja de prueba del día:

**Opción 1: Partida Normal.** Sin parámetros.

**Opción 2: Partida PEV.** Se deben especificar en la hora de la prueba del día dos parámetros: el *Tiempo de Espera* y el *Tiempo de Partida*. El valor de cada uno de los parámetros debe ser de 5, 6, 7, 8, 9 o 10 minutos.

**Procedimiento para las Partidas PEV:**

Cuando se publique que la Partida PEV está en uso para la prueba asignada del día, los pilotos deben pulsar el Pilot Event (PEV) en el registrador primario antes de cruzar la Línea de Partida.

Posteriormente a haber pulsado el PEV, comienza el intervalo de Tiempo de Espera y, a su fin, comienza el intervalo de Tiempo de Partida (ambos definidos en la hoja de prueba del día).

Al presionar el PEV se crean los dos intervalos de tiempo donde, en el Primero (Tiempo de Espera), no se puede cruzar la línea de Partida sin penalización y, en el segundo (Tiempo de Partida), se puede cruzar la línea de Partida (realizar la partida) sin penalización.

El PEV puede ser presionado en el momento que se desee hasta un total de 3 (tres) veces por decolaje. Si se presiona más de tres veces se considera PEV NO VALIDO.

Cada vez que se presiona el PEV se cancela el anterior y comienza nuevamente el conteo del Tiempo de Espera.

En el caso que se presione el PEV varias veces dentro de un intervalo de 30 segundos se considerará como un solo PEV y el momento que se tomara será el de la primera pulsación.

Serán penalizados los vuelos en que no se registre un PEV o en que se realice una partida valida fuera del intervalo libre de penalización. Únicamente durante el intervalo Tiempo de Partida el piloto podrá cruzar la Línea de Partida libre de Penalización.

Motoveleros: Los motoveleros deberán cumplir con la regla de los 3 PEV. Para que un motovelero pueda tener otros 3 PEV deberán encender el motor de acuerdo con el reglamento para motoveleros tronados, considerándolo como un nuevo decolaje.

En el caso de que haya atrasos en la apertura de control de partida, luego de anunciada la hora de apertura de este, quedara suspendido el sistema de partida con PEV para ese día.

**NOTA:** Para marcar el PEV solo se puede utilizar el registrador principal. Esta permitido presionar el PEV antes de la apertura de control.

**3.9.2 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.

**3.9.3 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

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

El Director del campeonato podrá postergar, aplazar la apertura del control y cancelar la prueba de cada clase del día, ya sea por razones de seguridad, climáticas o deportivas.

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

#### **3.9.4 ALTURA DE PARTIDA**

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

### ***3.10 VALIDACIÓN DE PASAJES***

#### **3.10.1 PRUEBAS AST**

Se considerará que el planeador ha validado el pasaje por un vértice, 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.

#### **3.10.2 PRUEBAS AAT**

Habrán validado el pasaje por un área, si algún punto **GPS** o bien algún punto del segmento que une dos puntos **GPS** consecutivos está incluido dentro del área asignada.

#### **3.11 LLEGADA**

Se considera llegada a la línea que describe una circunferencia de al menos 3km. de radio con centro en un punto ubicado en el aeródromo a tal fin. No será necesario aterrizar en el aeródromo para validar la tarea una vez cruzada la línea de llegada.

La organización podrá determinar una altura de llegada mínima. El pasaje por debajo de esta altura estará penalizado.

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

#### **3.11.1 HORA DE LLEGADA**

Se considerará 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 línea de llegada.

#### **3.12 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; o mediante el copiado del archivo, en la carpeta especificada.

Por medios de almacenaje como: Compact Flash, SD, MMC, Memory Stick, memoria USB,

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

### DEFINICIONES DE LOS PARÁMETROS DE PUNTUACIÓN

En las siguientes tablas, las abreviaturas RT y AAT se utilizan para la tarea de carrera AST (Assigned Speed Task), la tarea de área asignada AAT (Assigned Area Task) respectivamente.

#### 4.1 DIA VALIDO

Para que un día de prueba de una clase sea declarado válido, el 25 por ciento (25%) de los participantes del día, deberán haber volado una distancia mínima de la clase de Dm (Especificada en la tabla km, corregida por hándicap).

**Nota:**

**HANDICAP:**

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

*Los valores de Hándicap para cada planeador se encuentran en la tabla incluida en el Anexo 1. Distancias y velocidades reales son multiplicados por el factor Hándicap para obtener valores corregidos.*

#### 4.2 DIAS DE CAMPEONATO

Los parámetros utilizados para puntuar cada Día del Campeonato son:

<b>Despegue</b>	Distancia de la tarea. (Se utiliza solo en la puntuación de RT y se define en 6.3.1c)								
<b>Td</b>	Tiempo mínimo de tarea (horas). (Para el AAT, Td se especifica en el Briefing; para el RT, Td = 0).								
<b>D1</b>	Distancia mínima para 1000 puntos, dependiendo de la clase: <table border="1"><thead><tr><th>Clase</th><th>DIST</th></tr></thead><tbody><tr><td>Club y Standard</td><td>250 km</td></tr><tr><td>15 metros</td><td>250 km</td></tr><tr><td>Open</td><td>250km</td></tr></tbody></table>	Clase	DIST	Club y Standard	250 km	15 metros	250 km	Open	250km
Clase	DIST								
Club y Standard	250 km								
15 metros	250 km								
Open	250km								

<b>Dm</b>	Distancia mínima para validar el Día, dependiendo de la clase:	
	<b>Clase</b>	<b>DIST</b>
	Club y Standard	100 km
	15 metros	100 km
	Open	100 km

<b>n1</b>	Número de competidores que alcanzan una distancia corregida por Handicap (Dh) de al menos Dm
<b>n2</b>	Número de finalistas que superen 2/3 de la mejor velocidad corregida por Handicap (Vo).

<b>n3</b>	Número de finalistas, independientemente de la velocidad
<b>n4</b>	Número de competidores que alcanzan una distancia corregida por Handicap (Dh) de al menos Dm/2
<b>N</b>	Número de competidores que han tenido un lanzamiento de competencia ese día
<b>Do</b>	Distancia más alta corregida por Handicap (dh) del día
<b>Vo</b>	Velocidad corregida por Handicap (Vh) del día del mejor clasificado
<b>To</b>	Tiempo de marcado (T) del finalizador cuyo Vh = Vo. En caso de empate, se aplica la T más baja. Si no hay finalizadores, entonces To 100.
<b>Pm</b>	Puntuación máxima disponible para el día, antes de <b>que se apliquen F y FCR.</b>
<b>Pdm</b>	Puntos de distancia máximos disponibles para el día, antes de <b>que se apliquen F y FCR.</b>
<b>Pvm</b>	Puntos de velocidad máximos disponibles para el día, antes de <b>que se apliquen F y FCR.</b>
<b>F</b>	Factor día
<b>Fcr</b>	Factor de ratio de finalización
<b>Día</b>	Si el Día no es un Día de Campeonato (ver 8.2.1), entonces todas las puntuaciones = 0, sujeto a la aplicación de las penalizaciones definidas 5

#### 4.3 COMPETIDORES

Los parámetros utilizados para puntuar a cada competidor son:

<b>D</b>	Distancia de marcaje del competidor. (Definido en 3.7 para RT y para AAT)
<b>H</b>	Hándicap del competidor, si se está utilizando el hándicap; de lo contrario, H = 1

<b>Dh</b>	Distancia corregida por Handicap del competidor. ( $dh = d / h$ )
<b>T</b>	Tiempo de Marcado del competidor llegado (horas). (Definido en 3.7 para RT y para AAT)
<b>Pd</b>	Puntos de distancia de los competidores
<b>V</b>	Velocidad de marcaje del finalizador. ( $V = D / T$ )
<b>Vh</b>	Velocidad corregida por Handicap del finalizador. ( $Vh = V / H$ )
<b>Pv</b>	Puntos de velocidad del Competidor Llegado
<b>S</b>	Puntuación del competidor del día expresada en puntos

**Nota para cálculos:**

Antes del cierre de la línea de meta, con el fin de mantener la representatividad de los resultados preliminares, se presumirá que los competidores no contabilizados son finalistas, con  $Dh \geq Dm$  y  $Vh = Vo$ , pero no aparecerán en la clasificación.

## 4.4 CÁLCULO DE PUNTUACIONES

### 4.4.1 TAREA DE CARRERA RT (AST)

#### Parámetros del día:

$Pm$  = el menor de: 1000 o:  $1250 \times (Do/D1) - 250$  o:  $(400 \times To) - 200$

$F$  = el menor de 1 y  $(1,25 \times n1 / N)$

$FCR$  = el menor de 1 y  $(1,2 \times (n2/n1) + 0,6)$

$Pvm = 2/3 (n2 / N) \times Pm$

$Pdm = Pm - Pvm$

#### Puntuación de la competencia:

##### 1. Para cualquier finalizador:

$Pv = Pvm \times (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)$

$Pd = Pdm$

Excepto: Si  $Vh < 2/3 Vo$  entonces  $Pv = 0$

##### 2. Para cualquier persona que no termine:

$Pv = 0$

$Pd = Pdm \times (Dh / Do)$

$$3. S = F \times FCR \times (Pv + Pd)$$

#### 4.4.2 TAREA DE ÁREA ASIGNADA (AAT)

##### Parámetros del día:

$$Pm = \text{el menor de: } 1000 \text{ o: } 1250 \times (Do/D1) - 250 \text{ o: } (400 \times To) - 200$$

$$F = \text{el menor de } 1 \text{ y } (1,25 \times n1 / N)$$

$$FCR = \text{el menor de } 1 \text{ y } (1,2 \times (n2/n1) + 0,6)$$

$$Pvm = 2/3 (n2 / N) \times Pm$$

$$Pdm = Pm - Pvm$$

##### Puntuación de la competencia:

1. Para cualquier finalizador:

$$Pv = Pvm \times (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)$$

$$Pd = Pdm$$

Excepto: Si  $Vh < 2/3 Vo$  entonces  $Pv = 0$

2. Para cualquier persona que no termine:

$$Pv = 0$$

$$Pd = Pdm \times (Dh / Do)$$

3.  **$S = F \times FCR \times (Pv + Pd)$**

## 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.

<b>Tabla de penalizaciones</b>			
<b>lista de infracciones</b>	<b>primera falta</b>	<b>segunda falta</b>	<b>faltas siguientes</b>
Exceso de peso por fuera de los límites establecidos <i>(En caso de pesaje general diario, esta pena no es aplicable).</i>	2 ptos x Kg excedido	4 ptos x Kg excedido	10 ptos x Kg excedido *
<b>Partida incorrecta fuera de la línea</b>			
Entre 0 y 0.5 Km desde la línea de partida	Descuento de 50 ptos		
Mayor a 0.5 km de la línea de partida	Partida no valida		
<b>No PEV o partida fuera del intervalo Tiempo de Partida</b>	<b>1 punto por segundo fuera de la ventana de Tiempo de partida, hasta un máximo de 60 puntos</b>		
<b>Pasaje incorrecto de los puntos de viraje o de las áreas</b>			
Menos de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	Descuento de 50 ptos		
Más de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	No pasado		
<b>Legada incorrecta</b>			
Pasando con menos altura que lo definido en las Normas	1pt./m o quita de ptos x veloc.		
<b>Vuelo peligroso o arriesgado</b>			
Vuelo en nube o acrobacia no autorizada	100 ptos	Desc. Día	Desc. total
Sentido de viraje incorrecto en zona indicada	W	50 ptos	100 ptos *
Remolque: Corte prematuro o tardío	W	25 ptos	50 ptos *
Remolque: Llamada (palancazo) antes del corte	W	25 ptos	50 ptos *
Llegada: Maniobra riesgosa	25 pts	50 ptos	Desc. Día
<b>Motoplaneadores</b>			
Ausencia del registro de prueba del motor	Desc. Día	Desc. Día	Desc. Día
<b>Falsificación de documentos</b>			
Falsificación de documentos	Desclasificación total		
<b>Otras infracciones</b>			
Volar bajo influencia de alcohol	Desclasificación total		
Intento u obtención de ayuda deportiva por un extra competidor en planeador o avión	50 ptos	100 ptos	Desc. Día *

\* Para el último día de competencia no hay warnings. Quita de puntos si es la primer vez y desclasificación si es reincidente.

## ***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 5.1.1, y en concordancia con el artículo 1.11 de este Reglamento.

### ***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.





