

Reglamento Local – Local Regulations – Campeonatos de Ala Delta, Colombia, con homologación FAI

Reglamento Local para Campeonatos de Ala Delta en Colombia con homologación FAI.

Objetivos

Lograr una competencia de Ala Delta que sea segura, justa y divertida para todos los participantes, en la cual puedan mejorar su nivel y sus técnicas de competencia.

Datos Generales

Homologación

FAI CAT 2 (Evento de categoría 2). El evento estará abierto para pilotos nacionales y extranjeros. Otorgará puntos tanto para el ranking mundial como para el ranking nacional.

Para todos los efectos, el campeonato se atiene a las normas aquí propuestas, y en lo no relacionado, se atenderá a las normas de la Sección 7 de la FAI, y a los usos y costumbres en el evento.

Ubicación

La competencia tendrá lugar en Roldanillo, Valle del Cauca, Colombia, en un pequeño municipio ubicado a unos 130km al norte de Cali, que ha sido el anfitrión de todos los campeonatos nacionales de ala delta y las principales competencias de vuelo libre en Colombia (N4°25'8.44" W76° 9'21.10").

Reunión de Pilotos

Todos los días de competencia, los pilotos tendrán una reunión informativa en la rampa del despegue oficial. De no especificarse, el sitio de despegue oficial para los eventos será el sitio conocido como La Tulia. La reunión se realizará justo después de definirse la prueba por el Comité de Pruebas, previo llamado que realice el director del evento.

Reuniones del comité de pruebas

Todos los días de competencia, a las 9:00 am en el sitio oficial de despegue se reunirá el comité de pilotos previamente elegido, para definir la prueba del día. La hora podrá modificarse dependiendo de las condiciones meteorológicas, con el fin de

asegurar

una buena definición de la prueba del día.

Apertura de Ventana de Despegue

De no especificarse una hora de apertura de ventana durante la reunión de pilotos, se entiende que la ventana queda abierta 5 minutos después de terminar la mencionada reunión.

Inicio de Carrera

Se anunciará todos los días en la reunión de pilotos. El comité de pruebas deberá garantizar suficiente tiempo entre la apertura de la ventana y el primer tiempo de salida de carrera, para que todos los pilotos inscritos tengan la oportunidad de tomarlo.

Cierre de Ventana de Despegue

Se anunciará todos los días en la reunión de pilotos. De no anunciarse una hora de cierre, se entiende que el despegue estará abierto mientras no se agote el tiempo para la prueba.

Tipo de prueba e inicio de la carrera

Se anunciará todos los días en la reunión de pilotos. Por lo general serán pruebas de tipo cross country, con uno o más intervalos de salida, separados por no menos de 5 minutos. Dependiendo de las condiciones climáticas, o del tipo de recorrido propuesto, se podrá utilizar también el sistema de tiempo individual, caso en el cual cada participante tendrá su propio tiempo contado a partir de la última vez que marque la salida. Las salidas serán siempre en el aire, ya sea entrando o saliendo de un sector predeterminado, ya sea cruzando una línea virtual.

Cierre de meta

Se anunciará todos los días en la reunión de pilotos. En todo caso, de no anunciarse una hora de cierre, la meta se cerrará a las 18:00 hora local, y hasta esta hora se considerará el desempeño de los pilotos.

Hora de descarga de GPS/Reporte

Se anunciará todos los días en la reunión de pilotos.

Fechas de las pruebas

Tal y como se anuncien para cada evento en la descripción general.

Premiación

Se realizará el último día del evento, 30 minutos después de la hora máxima para la descarga de los GPS/Reporte.

Pago de la Inscripción y valor

El valor y la forma de pago de las inscripciones será especificado en la información general del evento, y podrá tener tarifas diferenciales para inscripciones anticipadas, inscripciones de última hora, e inscripciones parciales. Para estos efectos, se considerará una inscripción parcial cuando un piloto sólo piense asistir a 1/3 de las pruebas programadas, de lo contrario, se considerará sólo la inscripción total.

Todos los pilotos inscritos deberán estar afiliados a la FAI, con licencia vigente al momento del inicio del evento.

Obligaciones de los Pilotos, Nivel y requerimientos de afiliación

Podrán participar los pilotos que hayan expedido su licencia de vuelo al menos una vez, y deberán acreditar con testimonios o por otro medio, una buena técnica y suficiente experiencia en el despegue de montaña, así como experiencia mínima en vuelo de Travesía (Cross Country) y en técnicas de aproximación y aterrizaje en condiciones turbulentas.

Ello debido a que las condiciones meteorológicas en Roldanillo pueden requerir despegar con viento cero. Además los vientos en el área de vuelo y en los aterrizaderos varían notoriamente por la actividad térmica, originando turbulencias cerca al suelo y cambios repentinos en la dirección e intensidad del viento en superficie ocasionando situaciones de aterrizaje complejas.

Eventualmente y previa aprobación discrecional por parte del director del evento, se admitirán pilotos novatos, ya sea como competidores, ya sea como pilotos de prueba de las condiciones (wind dummies).

Vuelo en nubes

No es reglamentario y es antideportivo que un piloto entre en las nubes. Los pilotos que entren en las nubes tendrán una penalización por el día. Se presume que un piloto ha volado dentro de las nubes si es observado por personal de la organización o si es filmado mientras vuela, asciende hacia una nube y desaparece en ésta (desde una perspectiva vertical), o si aparece por el lado de una nube. El testimonio escrito y firmado de dos pilotos bastará para acreditar la situación de vuelo dentro de las nubes, y dará lugar a una sanción equivalente al 10% de los puntos del piloto ganador del día. La reincidencia en el mismo día, le quitará todos los puntos al piloto y finalmente la reincidencia en cualquiera de los días siguientes, dará lugar al retiro de la competencia.

Reglas de tráfico

Los pilotos seguirán las reglas de tráfico en vuelo térmico, dinámico y en transición. Durante el período en que esté abierta la ventana de despegue y durante los intervalos de inicio de carrera, los pilotos deberán girar siempre a la derecha para los días cuya fecha sea número par, y para la izquierda para los días cuya fecha sea número impar, en el área del despegue, que comprende un radio de 2 km alrededor del mismo.

Por fuera de este radio, o por fuera de estos tiempos, el sentido de giro lo determinará el piloto que primero llegue a la térmica independientemente de la altura a la que se encuentre.

No obstante, si se dificulta saber quién llegó primero a la térmica, o si dos núcleos térmicos se unen durante en ascenso, el piloto que se encuentre más bajo determinará el sentido de giro de la térmica.

Categorías – numero mínimo de participantes.

El campeonato tendrá en principio una sola categoría, y las pruebas serán las mismas para todos los pilotos. No obstante, si el número de pilotos intermedios (Clase Recreacional con kingpost, o clase “Sport”) inscritos son iguales o superiores a 5, se le entregará un premio al mejor piloto de este nivel.

En el evento de ser necesario, y a discreción del director del evento, previo concepto favorable del comité de pruebas, se podrán definir pruebas diferentes para la categoría “Sport”, que se ajusten al tipo de vuelo y al nivel de los pilotos que estén inscritos allí.

Si todas las pruebas son comunes a ambas categorías, los pilotos inscritos en la categoría “Sport” clasificarán en ambas categorías en forma simultánea. Si alguna de las pruebas difiere para ambas categorías, los pilotos sólo puntuarán para la categoría en la que se encuentren inscritos.

Para que un campeonato pueda clasificarse como “Campeonato Nacional de Ala Delta, el número mínimo de pilotos inscritos, que vuelen al menos en una de las pruebas durante la duración del evento será de diez (10). Para cualquier otro campeonato que no pretenda definir al Campeón Nacional, el número mínimo de pilotos inscritos que vuelen al menos una de las pruebas deberá ser de seis (6). Por debajo de este número (6) el evento no tendrá la categoría de Campeonato, y sus resultados no podrán ser homologados por la FAI ni la CIVL.

Cambio de Cometas

Los pilotos pueden cambiar de cometas durante el evento en caso de emergencia o de necesidad, con la previa aprobación del director de competencia, siempre y cuando el cambio del equipo no implique necesariamente el cambio de categoría. Los pilotos inscritos originalmente en la categoría general podrán cambiar el ala por una de categoría "Sport" pero seguirán puntuando exclusivamente para la categoría general. Los pilotos inscritos en categoría "Sport" sólo podrán cambiar el ala por una de categoría "sport".

Radios y teléfonos

Se recomienda fuertemente el uso de radios y/o teléfonos celulares por cada piloto, durante la competencia. Los pilotos deberán tener la licencia (que puede ser la de Fedeaereos) y serán responsables por el uso de los mismos. Es imperativo reportar la frecuencia usen y los números celulares a la organización.

Cascos

Durante el vuelo todos los pilotos deberán usar casco adecuado para el vuelo en ala delta.

Lastre

Si el lastre puede liberarse en vuelo (arena seca o agua), sólo podrá liberarse sobre áreas no pobladas.

El peso del piloto más el lastre NO podrá superar el peso máximo certificado para su ala.

Paracaídas

Todos los pilotos deberán contar con un paracaídas de reserva, que debe haber sido reempacado en los 6 meses anteriores al evento (preferiblemente 3).

GPS

La verificación de los vuelos se realizará exclusivamente por el tracklog (registro de vuelo) del GPS.

La organización NO se responsabiliza por suministrar los cables para la descarga, pero dispondrá de un software y un computador para hacerlo.

Es responsabilidad de cada piloto hacer entrega de un tracklog (registro de vuelo) válido para puntuación, preferentemente en formato IGC, al administrador de los puntos de la competencia. Para facilidad el administrador de los puntos descargará los vuelos directamente de los equipos de GPS de los pilotos que lo deseen, siempre

que el software y/o los cables de descarga estén disponibles o sean entregados por el piloto.

Para puntuar el campeonato se utilizará preferentemente el programa gratuito de la FAI denominado FS, y se descargarán los tracklogs utilizando el programa denominado GPSDUMP. Es responsabilidad de los pilotos revisar que sus dispositivos GPS sean compatibles con esos sistemas.

Para las coordenadas de las balizas se utilizará el sistema de posición Grados, Minutos y fracción de minuto, y se utilizará el DATUM WGS 84 (estándar), y la hora oficial será UTM -5

Pruebas

Selección y formato de las Pruebas

El director del evento, seleccionará un comité de prueba formado por 3 pilotos de acuerdo a la votación de los participantes. El comité determinará: el tipo de prueba, la ruta, las horas de ventana, los intervalos de inicio, los radios de las balizas, el cierre de la meta y los parámetros para la puntuación general del campeonato (determinados al inicio del campeonato y no podrán modificarse). Si ningún piloto ha despegado, se podrá modificar la prueba del día.

La mayoría de las pruebas serán carreras a la meta, con o sin balizas; también pueden ser de distancia abierta.

Orden de salida y despegues

Los pilotos deberán armar y ubicar sus alas en la zona de armado sin estorbar en el corredor o en la rampa de despegue, siguiendo las marcas puestas por la organización y las indicaciones del juez y sus asistentes. Los pilotos que deseen despegar deberán alistarse antes de pararse en la rampa, avisar al juez y solicitar permiso a los pilotos que están delante suyo para despegar. Los pilotos que estén listos para despegar, esto es, que tengan puesto el arnés, el casco, estén enganchados a la cometa y previamente chequeados, tendrán prioridad de despegue sobre los pilotos que todavía no estén listos, y por tanto los pilotos deberán moverse a un lado de forma tal que aquellos que estén listos puedan acceder inmediatamente a la rampa.

En casos especiales antes de iniciar la competencia o incluso durante su desarrollo, el director del evento podrá establecer una lista de pilotos con prioridad de armado

y/o de despegue, ya sea en consideración al lugar que ocupan los pilotos en la tabla de puntuación acumulada, o teniendo en consideración circunstancias personales que así lo ameriten (comité de pruebas, piloto extranjero de renombre, piloto invitado, piloto revelación, entre otros).

Apertura de ventana

Para las carreras con tiempo general, con uno o varios inicios de carrera, la ventana de despegue se deberá abrir al menos con treinta (30) minutos de anticipación al primer inicio de carrera.

Tiempo mínimo de ventana de despegue para la validación de la prueba (concordante con la sección 7A numeral 2.24.1)

Deberá haber condiciones de despegue en la rampa (entendiéndose por éstas, consistente viento cero, viento suave cruzado y/o viento de frente al menos leve que no sean consecuencia del rotor) suficientes para que cada piloto tenga al menos cuarenta y cinco segundos (45") para despegar. Para ello se aplicará la fórmula:

Número de pilotos / Número de rampas * 45 segundos = Tiempo mínimo de ventana de despegue.

En todo caso, si el 90% de los pilotos registrados y presentes en el despegue logran despegar, en menos del tiempo mínimo de ventana de despegue, la prueba se validará automáticamente y se calificará conforme a los parámetros y devaluaciones propias del sistema de puntuación.

Si el tiempo de la ventana de despegue en segundos fuera inferior al número de pilotos inscritos dividido por el número de rampas habilitadas simultáneamente, multiplicado por 45, y no hayan despegado al menos el 90% de los pilotos inscritos y presentes en el despegue, la prueba valdrá cero puntos (coeficiente de validez 0%) para el puntaje general del campeonato, pero los pilotos en vuelo podrán continuar libremente haciendo el recorrido programado, y se podrán descargar los tracks, puntuar en forma aislada la prueba del día y eventualmente otorgar los premios u obsequios que se hayan previsto para el día.

De la misma forma, si transcurre el tiempo mínimo de ventana de despegue, aun cuando ningún piloto haya decidido despegar, la prueba se validará y se puntuará

con respecto a los coeficientes de validación específicos que calcule el sistema de puntuación.

Inicio de la Carrera

Durante el campeonato se utilizará preferentemente el Cilindro de Inicio (Start Cylinder).

Este método permite a los pilotos iniciar la carrera cuando entran o salen de un cilindro virtual con un radio predeterminado, conforme lo decida el comité de pruebas para el día. Se permiten tantos inicios de carrera como sea posible, dentro de los intervalos fijados por el comité de pruebas. El último inicio de carrera según el registro de vuelo del piloto, será el considerado para evaluar su rendimiento. Sin embargo, después del último tiempo, la hora de inicio de carrera para el piloto será igual al último reloj.

Los pilotos pueden iniciar la carrera en cualquier momento desde que se abre la ventana. Sin embargo si inician la carrera antes de la hora prefijada para el inicio, esto es, si se “roban la salida” en principio sólo obtendrán puntos por distancia, pero eventualmente, si dentro de los parámetros originales para puntuar el campeonato se ha establecido un factor de penalización, se considerará también los puntos por velocidad, penalizados en el valor estipulado, o bien, una penalización general de puntos en virtud del tiempo.

Con el presente reglamento se sugiere utilizar una penalización por “robar la salida” (Jump the gun) conforme a lo incorporado en el GAP 2011 e implementado en el campeonato europeo de 2012, que consiste en descontar del puntaje del piloto, haya llegado o no a la meta, 1 punto por cada 3 segundos que se haya anticipado al primer inicio de carrera, sin exceder de 300 segundos (5 minutos o 100 puntos).

Re-despegue

Los pilotos que despeguen y se “pianeen”, podrán volver a volar (1 sola vez) siempre y cuando lo hagan dentro del intervalo de apertura de ventana.

Fin de la prueba – Meta

Mientras se encuentre en vuelo, el piloto deberá cruzar la línea de meta virtual, ya sea que se determine como un cilindro o como una línea perpendicular a la ruta de

la prueba y tener rastro de ello en su GPS. Será considerado sólo a partir del tiempo reportado por el software de verificación del vuelo.

Si un piloto no puede demostrar mediante el registro de vuelo el tiempo en que cruza la meta, pero en el registro se puede verificar su despegue dentro de la ventana asignada, la toma de las balizas prefijadas, y su aterrizaje en la meta, a discreción del director del campeonato, se le podrán otorgar los puntos por distancia exclusivamente.

Aterrizajes antes de la meta.

Todos los pilotos que no aterricen en la meta deberán tomar nota de su coordenada de aterrizaje, y apagar el GPS con el fin de evitar la pérdida de información del vuelo. Los pilotos que no puedan demostrar su coordenada de aterrizaje mediante el tracklog de su gps, u otro medio similar a discreción del director del campeonato, pero que se verifique su despegue, se les otorgará distancia mínima.

Reporte del vuelo

Se debe reportar el aterrizaje más tardar a las 7:00pm, mientras no se fije una hora diferente en la reunión de pilotos. El puntaje final del día sólo puede calcularse una vez se procesen todos los vuelos. Si algún piloto no puede llegar a tiempo por una causa justificada, deberá ponerse en contacto con la organización para informar su situación. Los pilotos que no se reporten oportunamente y que no justifiquen su demora, perderán los puntos del día. La puntuación es calculada únicamente a través del tracklog y éste deberá demostrar suficientemente que el piloto tomó el tiempo de inicio de la carrera debidamente, y entró en los radios de las balizas predeterminadas.

Sólo en eventos excepcionales, en carreras a gol o de distancia abierta que no tengan balizas intermedias, y a discreción del director del evento, se podrán asignar puntos por distancia a un piloto que no tenga un tracklog válido, pero que demuestre suficientemente haber realizado una parte del recorrido.

Distancia Mínima

Todos los pilotos que despeguen dentro de la ventana de despegue tendrán automáticamente los puntos por distancia mínima, aun cuando no presenten el GPS para la descarga.

Piloto Ausente (ABS) / Piloto decide no volar (DNF)

El sistema de puntuación calcula la validez del día, entre otras, con un parámetro determinado por el número de pilotos en competencia, comparado con el número de

pilotos que efectivamente despegan. Los pilotos que se encuentren ausentes no afectarán la validez del día, mientras que aquellos que no despeguen sí lo hacen, devaluándolo.

Por ello es importante definir cada estado, así:

Piloto Ausente (ABS). Se considerará que un piloto está ausente cuando no se presente en el despegue, o no esté en condiciones físicas o mentales aptas para volar, o su equipo no esté en condiciones aptas para volar, o en cualquier otro evento en el que el piloto no pueda volar por motivos diferentes a los establecidos para DNF. En este evento el piloto calificado con ABS no afectará la validez del día.

Piloto Decide no Volar (DNF) Se considera que un piloto decide no volar cuando habiéndose presentado en el sitio del despegue, durante el tiempo de la apertura de la ventana de despegue y con los equipos de vuelo en estado adecuado y listos (ala completamente armada), en forma voluntaria y autónoma decide no despegar por considerar que las condiciones meteorológicas o de vuelo son inseguras conforme a su criterio personal, o por considerar que las mismas representan un riesgo innecesario para sí o para los demás pilotos.

En este evento el piloto calificado como DNF devaluará el puntaje del día, conforme lo determina el sistema de puntuación.

Conductas Antideportivas: Si a juicio del director de competencia, uno o varios pilotos que deciden no despegar lo hacen exclusivamente para devaluar intencionalmente el puntaje del día, o no reportan sus vuelos, obteniendo así distancia mínima y devaluando el puntaje del día, tales pilotos podrán ser calificados como ausentes (ABS), con el fin de evitar que sus conductas antideportivas afecten la puntuación por el desempeño de los demás pilotos.

GPS de Repuesto

Los pilotos pueden usar cuantos GPS deseen, y podrán demostrar su vuelo utilizando el tracklog de varios de ellos de forma que puedan reconstruirse las marcadas de las balizas y de los tiempos de salida y de meta o aterrizaje.

Sectores de las balizas

Las balizas serán en forma de cilindros con un radio de 400mt, a menos se informe otro valor.

Registro de vuelo (Tracklog)

1. Los pilotos deberán aportar un Registro de Vuelo (tracklog) que no sea ambiguo y que muestre inequívocamente que se recopiló información durante el vuelo del piloto, desde la primera baliza (usualmente el sitio de despegue oficial) y hasta el aterrizaje declarado, en forma secuencial.

2. El registro debe demostrar para el inicio de la carrera, las balizas y la meta, alguno de los siguientes: un punto dentro del sector o un par de puntos a no más de 60 segundos de diferencia cuya línea recta corte el sector.

3. El tiempo de salida y/o meta será determinado por la interpolación de los tiempos de los puntos del registro en los que se corte el sector a demostrar.

Errores en las coordenadas

Las coordenadas de las balizas, inicios y/o metas no necesariamente coinciden con los objetos físicos a los que se pretende relacionar.

Por tanto, será el valor de la coordenada y no el punto físico el que determine si un piloto ha alcanzado un determinado sector.

Normas Generales de verificación

1. El registro de vuelo (tracklog) debe contener al menos un promedio de un punto cada cinco minutos, durante el vuelo (no se tienen en cuenta los puntos grabados antes de despegar o después de aterrizar). De esta forma, el registro de un vuelo de 2 horas debe contener al menos 24 puntos entre el despegue y el aterrizaje.

2. El software de verificación del vuelo confirmaría que los puntos usados para comprobar el vuelo ocurrieron en tiempos razonables (verifica que los puntos estén el día de la prueba y a intervalos de tiempo entre el momento de inicio de la prueba y el aterrizaje, en forma cronológica).

Reporte de la máxima distancia lograda en una prueba

Cualquier piloto que no aterrice en la meta tendrá un puntaje de acuerdo a la mayor distancia lograda respecto a la ruta, que se haya grabado en su registro de vuelo, ya sea un punto o el sitio de aterrizaje grabado.

De esta forma, los pilotos que estén en un área de aterrizajes difíciles, pueden aprovechar su altura para acercarse hacia la meta o a la siguiente baliza, y volver luego a un lugar seguro para aterrizar.

Rechazo del registro de vuelo

El director del campeonato tendrá la discreción de rechazar cualquier tracklog o cualquier parte de éste, siempre que considere que no ofrezca suficiente evidencia que la información reportada sea la correcta.

Problemas relativos a los tiempos

1. Si el despegue está situado dentro del sector de inicio de carrera, y un piloto no logra demostrar su hora de inicio de carrera, pero hay suficiente evidencia de que el piloto despegó durante la ventana de despegue y no inició la carrera antes del primer tiempo de inicio (despegó después del primer tiempo), para calcular su tiempo de vuelo se le asignará el tiempo del primer inicio de carrera (Por ejemplo, el piloto llega a la meta a las 4:15pm y el primer inicio de carrera fue a las 11:45, entonces su tiempo de vuelo calculado será de 4hrs30min). Luego, su tiempo total así calculado se desplazará de forma que su tiempo de inicio coincida con el tiempo de inicio de carrera mas temprano que haya tomado alguno de los pilotos que haya logrado hacer meta, para que de esta forma no se comprometa el sistema de bonificación de salida (En el ejemplo, el primer tiempo de salida registrado en la meta fue a las 12:45, entonces el tiempo del piloto se desplazará para marcar un inicio de carrera a las 12:45 y por tanto una llegada virtual a la meta a las 5:15). Si por ello, el nuevo tiempo (artificial) de meta del piloto, está por fuera de del tiempo de cierre de la meta, entonces el piloto sólo tendrá puntos por distancia (Si en el mismo ejemplo, la meta se cerraba a las 5:00pm, y no obstante el piloto ha llegado a las 4:15, debido a que no pudo demostrar su tiempo de salida, su llegada virtual calculada a las 5:15 lo pondría en la meta por fuera de la ventana, y por tanto sólo tendrá puntos por distancia).
2. Si el piloto no puede entregar evidencia, o demostrar suficientemente que inició la carrera durante los intervalos de inicio de carrera, entonces sólo tendrá puntos por distancia.
3. Si el piloto no logra entregar evidencia del tiempo de llegada a la meta, el piloto sólo obtendrá puntos por distancia.

Puntajes, protestas y seguridad.

Nota: Cada piloto es responsable de llevar su propio cable para la descarga del GPS.

Todos los puntajes del día serán provisionales hasta el momento en que se generen los puntajes del día siguiente, momento en el cual pasan a ser definitivos. Se exceptúan los puntajes del último día, que deberán ser revisados y aprobados en el momento de la descarga, y se entienden definitivos en el momento en que el piloto abandone el sitio de descarga. Los pilotos podrán solicitar la revisión de su vuelo en caso de no estar conformes con la distancia o los tiempos asignados, mientras los puntajes sean provisionales.

Cálculos del Desempeño

Los cálculos del desempeño de los pilotos serán realizados por el sistema de puntuación GAP en su versión 2011 o posterior. De no definirse parámetros específicos al principio de la competencia, se considerarán los siguientes como parámetros estandar para un campeonato nacional de Ala Delta en Colombia:

GAP2011

Scoring parameters: GAP

Min. dist: 3 Use Distance Points Use Departure Points Use Arrival Position Points

Nom. dist: 50 Use Time Points Use Leading Points Use Arrival Time Points

Nom. time: 2.00 Jump The Gun factor: 3 1000 points for winner in case of open distance or no one reaches ES before DQ is applied

Nom. goal %: 20 Max "jump the gun" 300 seconds 1000 points for winner before DQ is applied

Time points given if reached ES but not goal: 80 %

No Pilots in Goal Day Quality factor: 100 %

Stopped Task Day Quality factor: 100 %

Stopped Task Bonus Glide Ratio: 5 : 1

Speed rank used to calculate Time Validity: 2

Day Quality (DQ): 0.00
(if > 0 it will override day quality as it would be calculated from nom. dist, time, goal ...)

<http://fs.fai.org/wiki/GAP> Hang Gliding Paragliding Ok Cancel

El registro del vuelo el cómputo de los tiempos y el cálculo de los resultados de las pruebas será efectuado inicialmente con el programa FS preferiblemente en su última versión. En su defecto, se podrá descargar la versión 1.3.1. (Agosto de 2012) desde la sección de Descargas, en el siguiente link:

<https://danielvelezbravo.wordpress.com/descargas-y-archivos/>

Penalidades y descalificaciones

Los pilotos pueden ser penalizados o descalificados por violar cualquiera de las normas de vuelo contenidas en este reglamento o anunciadas durante las reuniones de pilotos. El director del evento podrá a discreción, penalizar a los pilotos.

Quejas, protestas y reclamos

Antes de la primera prueba un comité de protestas será elegido. Todas las quejas deberán presentarse por escrito al director, quien deberá resolverlas en la hora siguiente. Las quejas no tienen ningún valor.

Si la decisión del director no es satisfactoria, el piloto interesado podrá elevar una protesta ante el comité de protestas, que deberá acompañar con 0.1 salarios mínimos legales mensuales (Para el año 2012 es de \$56.670. La protesta será evaluada por el

comité de protestas. Si la protesta se decide en favor del piloto, habrá reembolso del dinero.

Comité de seguridad

Los pilotos, o en su defecto el director de competencia, deberán nombrar un comité de seguridad conformado por tres pilotos. Su labor será la de determinar si la prueba decidida por el comité de pruebas es segura o si debe cancelarse o cambiarse. De la misma forma será el encargado de confirmar que las condiciones de despegue sean seguras (viento de frente o viento cero natural, es decir, que no sea inducido por rotores o ráfagas esporádicas) para poder abrir la ventana.

Suspensión del despegue

El director de competencia tendrá autoridad para suspender los despegues por motivos de seguridad, si las condiciones se tornan inseguras (por ejemplo, el viento en el despegue está de cola, o hay mucho tráfico en vuelo junto al despegue).

Cancelación de la prueba

El director de competencia tendrá la autoridad para cancelar el día en el evento de percibirse condiciones inseguras de vuelo, o cualquier otro tipo de dificultades, antes de que haya despegado alguno de los pilotos en competencia.

Puntaje Diario

El director de competencia tendrá la autoridad para detener la prueba en cualquier momento, mientras haya al menos un piloto en vuelo, siempre que las condiciones climáticas en la ruta de la prueba prefijada evolucionen de forma tal que amenacen la seguridad de los pilotos en vuelo y que no pueda evitarse fácilmente.

La misma autoridad la tendrán los pilotos que conforman el comité de seguridad, por voto mayoritario, o el director de seguridad dado el caso.

Eventos típicos que dan lugar a la detención de la prueba son la lluvia generalizada, o la lluvia puntual sobre las balizas o la meta.

Pequeños focos de lluvia aislada, aun cuando estén en la ruta directa de la prueba, si pueden evitarse con pequeñas desviaciones del curso por los pilotos, no darán lugar a la detención de la prueba.

El sobre desarrollo acelerado en la ruta, que amenace convertirse en una fuerte tormenta atrapando a los pilotos debajo de ella, también será considerado como una justa causa para detener la prueba, aun cuando después de tomada la decisión, la tormenta no se produzca.

Calificación de las pruebas detenidas (Sección 7A – 5.4.8)

Las pruebas que sean detenidas serán objeto de calificación si cumplen al menos con uno de los siguientes requisitos: Que haya transcurrido al menos una hora y media (1h30m) desde el primer start tomado por alguno de los pilotos, o que al menos un piloto que tome un start válido haya hecho meta.

Una vez se establece que una prueba detenida es “calificable”, para efectos de medir el desempeño de los pilotos se considerará la posición que tenían los pilotos en un tiempo equivalente a un intervalo de starts anterior a la hora de detención oficial de la prueba, que en todo caso no podrá ser inferior a 15 minutos.

Bono por altura. Adicionalmente, si un piloto cuenta con un tracklog con altura (3d), se le reconocerá una distancia adicional de prueba equivalente a 5 veces la altura que tenía el piloto sobre la altura de la meta declarada, al momento de la medición de su desempeño (hora de detención menos 15 minutos).

Esto es, si el director decide detener la prueba a las 14:15, el puntaje se considerará por lo logrado por los pilotos para las 14:00 (asumiendo que los starts tienen intervalos de 15 minutos) y si para ese momento el piloto se encontraba a 1000 metros sobre la altura de la meta, se le adicionarán $1000m \times 5 = 5 \text{ km}$ de distancia a su distancia total alcanzada para las 14:00.

Será responsabilidad de los pilotos estar atentos a cualquier signo que pueda conducir a una detención de la prueba, para sintonizar la frecuencia oficial y esperar el comunicado respectivo. En todo caso, si la prueba es detenida o suspendida, los pilotos en vuelo podrán comunicar esta situación a los demás pilotos, sacando los pies del arnés, abriéndolos y cerrándolos en forma de tijeras.

Si algún piloto efectúa esta maniobra confundiendo efectivamente a los otros pilotos, sin que la prueba haya sido realmente detenida, perderá los puntos del día.

Número mínimo y máximo de pruebas.

Se requiere un mínimo de 2 pruebas válidas para declarar un ganador. Adicionalmente, si la organización del campeonato lo estableciera así en la primera reunión de pilotos, se podrán definir días descartables, de forma tal que por ejemplo, en un campeonato de 5 días se defina 1 día descartable, por lo que se considerarán sólo los mejores 4 resultados de los pilotos para definir el puntaje final.

El puntaje oficial acumulado al final de la última prueba válida será considerado como definitivo.

Puntaje Diario

El puntaje diario se determinará utilizando el programa GAP (a definir) en conjunto al FS, que otorgará puntos tomando en cuenta no sólo la distancia volada sino la velocidad, la posición de llegada y el coeficiente de liderazgo durante la prueba.

Por nuestra seguridad y para un óptimo desarrollo del campeonato, acatemos el reglamento.

Situaciones no previstas.

Cuando el director del evento se vea abocado a decidir sobre una situación no prevista en este reglamento, deberá acudir primero a las regulaciones específicas contenidas en la sección 7a de la FAI, y en su defecto, a la sana lógica y a su buen criterio buscando una decisión que respete el espíritu deportivo y equitativo de la competencia.

En ejercicio de su cargo podrá consultar con los demás pilotos, o someter el asunto al escrutinio (votación), pero reservándose el derecho de decidir cómo considere prudente en el caso concreto.