

CAMPEONATO DE ALA DELTA CLASE I DE NAVARRA 2017 OPEN INTERNACIONAL CLASE I DE NAVARRA

REGLAMENTO

GENERALIDADES:

Es obligación de todos los pilotos participantes conocer el presente Reglamento.

El campeonato de Navarra de Ala Delta de clase I (flexibles) no es una competición puntuable para el ranking FAI.

Debe ser considerada como una reunión organizada de pilotos con el fin último de entrenar y ejercitar su afición.

Los organizadores no asumen ninguna responsabilidad de pilotos ni a terceros.

Todos los participantes deberán firmar un documento en el que asuman la responsabilidad sobre sus actos y confirmen ser plenamente conscientes de los riesgos que asumen. Así mismo deberán confirmar que poseen las condiciones físicas y síquicas necesarias para poder practicar el vuelo en ala delta.

Es obligatorio el uso de casco y paracaídas.

PROPÓSITOS DEL CAMPEONATO

Los propósitos del campeonato son:

Promover una práctica deportiva de calidad dentro de un ambiente cordial.

Establecer el campeón y clasificación de pilotos de esta edición del campeonato de Navarra de ala delta

Mejorar el nivel de los participantes que tomen parte en ella.

Posibilitar el entrenamiento y puesta a punto de aquellos que acudan a competiciones nacionales o internacionales.

La buena relación entre los deportistas primará siempre sobre el aspecto competitivo.

INSCRIPCIÓN

La inscripción será gratuita y se podrá inscribirse cualquier piloto de ala delta que esté federado y posea los correspondientes seguros de accidente y responsabilidad civil. Se puede realizar la inscripción y descargar las balizas, reglamento y declaración de piloto, en la página web de airtribune abierta para al efecto.

<https://airtribune.com/navarro2017>

LUGAR Y DIAS DE LAS PRUEBAS O MANGAS

Los días previstos son:

13/14 de Mayo y 27/28 de Mayo.

Las pruebas previstas dependen en última instancia de las condiciones meteorológicas, algunas podrían aplazarse o anularse.

El objetivo es conseguir como mínimo dos mangas puntuables y como máximo tres, contando con los cuatro días previstos.

De esta forma, si para el último día de los cuatro previstos (ultimo domingo), ya se han volado dos mangas válidas, este ultimo día se volará por libre y se intentará realizar una pequeña prueba no puntuable con una diana de precisión en el lugar de aterrizaje. En este ultimo caso, la entrega de premios será en la cena del sábado.

Por el contrario, si se llegará a ese ultimo día con una sola manga válida, tendríamos una prueba puntuable y la entrega de premios sería tras finalizar la manga.

En caso de no alcanzar dos mangas validas el campeonato no será válido.

La zonas de vuelo para las pruebas (inicialmente a elegir entre: Arangoiti, Orduña, Oña, Blancas y Loarre), los detalles de horarios y la confirmación de las convocatorias se realizarán uno o dos días antes de cada prueba.

La forma de comunicar la confirmación de cada prueba será a través del foro de la liga <http://es.groups.yahoo.com/group/euskaligaladelta>.

La página de airtribune: <https://airtribune.com/navarro2017>

Y el grupo de whatsapp que se creará con los inscritos.

PROGRAMA DIARIO

A no ser que en la confirmación de la convocatoria de cada prueba se indiquen modificaciones, el horario será el siguiente:

Encuentro de pilotos en el lugar acordado por la organización 11:00

Organización de subida 11:30

Reunión de pilotos, briefing 13:00.

Apertura de ventana 13:30

Cierre de la manga 19:30

REUNIÓN DE PILOTOS, BRIEFING

La organización comunicará la prueba del día a los pilotos asistentes en la reunión de pilotos o briefing. En función de las condiciones meteorológicas y otras circunstancias, se fijará el tipo de prueba a realizar y la hora de apertura y cierre de la manga. Es sumamente importante la puntualidad a la hora de responder a este llamamiento. La prueba quedará reflejada en el impreso de prueba para consulta de todos. Así mismo se expondrá un mapa con la prueba debidamente señalada.

SUBIDA AL DESPEGUE Y RECOGIDA

Las subidas al despegue y las recogidas serán por cuenta de los pilotos. Será necesario organizar entre los pilotos asistentes a cada prueba la subida al despegue y las recogidas.

Se recomienda no hacer un uso abusivo o indebido de la radio para no molestar a los pilotos en vuelo, ya que el uso de una única frecuencia para vuelo y comunicación de aterrizajes facilita la labor, pero puede acarrear molestias a los pilotos todavía en vuelo.

Una vez iniciada la recogida se aconseja cambiar a una frecuencia exclusiva. Todo piloto, una vez aterrizado, tomará como cuestión prioritaria, tanto por seguridad como por facilitar la recogida, el notificar su punto de aterrizaje, bien por radio o por teléfono. En el caso de que un piloto que habiendo hecho gol no aterrice en el mismo, deberá comunicar esta situación por radio, en ese momento, o en el momento que aterrice.

TIPOS DE PRUEBAS

Las pruebas pueden ser de diferentes formatos:

Velocidad individual hacia un gol (Carrera contrarreloj), en línea recta, pasando por uno o más puntos de giro, o dentro de un circuito cerrado. El tiempo personal es cronometrado en la sección de velocidad.

Carrera en un circuito designado (Carrera a gol). Se establecen uno o varios tiempos comunes de inicio de la carrera, la cual queda restringida a la sección de velocidad del circuito. Para cada piloto se considera como tiempo de inicio el tiempo de inicio prefijado (start point) que resulte inmediatamente anterior al momento en que el piloto inicia la sección de velocidad.

Distancia libre. Contará exclusivamente la distancia máxima en línea realizada, independientemente del lugar del despegue.

BALIZAS, GOL Y STARTS

El radio del cilindro que define las balizas y el gol será de 400 metros.

Esto puede variar por motivos de seguridad u otros. En caso de variación se avisará en la reunión de pilotos y se reflejará en el impreso de la prueba. Se podrá establecer una **DIRECCIÓN DE GIRO** salvo que se indique lo contrario en la reunión de pilotos de la manga. Habitualmente se empleará giro a izquierda en las mangas impares y giro a derecha en las mangas pares. El sentido de giro indicado se ha de mantener en toda el área desde el despegue hasta el start. Se emplearán **STARTS**

CILINDRICOS que podrán ser de entrada o de salida. El tipo de start y sus dimensiones podrán variar de una manga a otra y así se especificará en la reunión de pilotos y en el impreso de prueba.

PUNTUACIONES

Se empleará el programa de puntuaciones FS, software oficial de la federación internacional (FAI), basado en los sucesivos desarrollos de la fórmula GAP. La versión utilizada será la oficial CIVL: para el año 2017, FS 2017. Los parámetros y variables que se asignarán a la fórmula son los siguientes:

- distancia mínima: 5 Km.
- distancia nominal: 60 Km.
- tiempo nominal: 1 h 45 min.
- pilotos en gol: 20%
- pilotos despegados: 96%
- puntos asignados por: distancia, tiempo, liderazgo y posición de llegada
- factor aplicado por saltarse la salida (jump the gun):10, con un máximo

de 300 seg. Si no se hiciera gol la penalización será el porcentaje de los puntos que resulte de multiplicar el tiempo de antelación, en minutos por 10.

Ejemplo1: adelanto 1 minuto → 10% de penalización de los puntos del piloto penalizado. Ejemplo2 : adelanto 2,5 min. → 25% e penalización de los puntos del piloto penalizado.

Si se sale antes de 300 seg. la puntuación, para ese día, será cero.

- el resto de parámetros no descritos aquí son los que el programa asigna por defecto a la modalidad de ala delta.

En caso de participar algún piloto con un ala de clase V será penalizado en cada prueba con un 25 % de los puntos.

Con respecto a los pilotos inscritos que no vuelen una prueba se diferencia entre:

- pilotos definidos como NYP (not yet processed) o ABS (absent), que no influyen en la fórmula al no considerarse en el factor NL (porcentaje de pilotos que despegaron)
- pilotos definidos como DNF (did not fly), que sí cuentan para el factor NL. A este respecto, solo serán considerados pilotos DNF aquellos que habiendo montado su ala decidan finalmente no volar la prueba. No serán considerados en el factor NL aquellos pilotos que aunque acudan al despegue no monten siquiera su equipo.

VERIFICACIÓN DE VUELOS

Los vuelos se verificarán mediante el track generado por el gps después de cada prueba. En caso de error en la grabación, se podrá aportar de modo excepcional la grabación realizada por las diferentes aplicaciones del smartphone.

ANULACIÓN DE MANGAS

Las pruebas serán anuladas en los siguientes casos:

- Cuando se mida mediante anemómetro una velocidad de viento en el despegue de 50 Km./h contando las rachas más fuertes.
- Cuando no haya un mínimo de 4 pilotos para celebrar la manga.
- Cuando ningún piloto haya realizado un mínimo de 20 Km.
- Cuando la prueba no esté fijada a las 17:30 h.
- Previsión de tormentas y existencia de sobre desarrollos.
- Cuando los pilotos asistentes consideren que las circunstancias así lo aconsejan.
- Por alguna causa no prevista pero que la organización considere justificada.

TÉCNICA DE VUELO

Es responsabilidad del piloto volar de la forma más segura para él y los demás participantes. Todas las actuaciones de los pilotos están bajo su directa responsabilidad en todo momento. Los pilotos son conscientes de su autonomía en la toma de cualquier decisión, incluidas las que afecten

a su seguridad y la de los demás. La organización no reconoce otra responsabilidad que la de velar por el buen desarrollo del campeonato.

CONFIGURACIÓN DEL GPS Y FORMATO DE COORDENADAS

Es importante configurar el GPS con los siguientes parámetros:

DATUM WGS 84, Coordenadas en grados, minutos y segundos.

La lista de balizas en el despegue tendrán las coordenadas en ese formato, por si fuera necesario introducirlas manualmente.

Es obligación de todos los pilotos participantes conocer el presente Reglamento.

TROFEOS Y PREMIOS

Hay tres premios en metálico para los tres primeros clasificados:

1º 500 euros

2º 200 euros

3º 100 euros

También tendremos tres trofeos recordatorios para los primeros clasificados y un abrazo enorme para todos los participantes. De eso vamos sobrados.