

LIGA VASCA DE ALA DELTA EUSKAL LIGA REGLAMENTO 2017



GENERALIDADES

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

La liga vasca de Ala Delta no es una competición. 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.

PROPÓSITOS DE LA LIGA

Los propósitos de la liga son:

- Promover una práctica deportiva de calidad dentro de un ambiente cordial.
- 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.
- Establecer el campeón así como Ranking de pilotos de esta edición de la LIGA VASCA DE ALA DELTA EUSKAL LIGA

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

INSCRIPCIÓN

La inscripción se realizará a través de la plataforma digital Airtribune:

www.airtribune.com/euskaliga2017info

Puede inscribirse cualquier piloto de ala delta que esté federado y posea los correspondientes seguros de accidente y responsabilidad civil.

La inscripción supone el pago de **25 € (15 € en caso de provenir de otra liga de ámbito nacional)**

Los transportes a despegue y recogidas son responsabilidad propia de los pilotos participantes.

Es obligatorio el uso de casco y paracaídas.

LUGAR DE LAS PRUEBAS O MANGAS

La zona de vuelo para las pruebas, los detalles de horarios y la confirmación de las convocatorias se realizarán uno o dos días antes de cada prueba. Las pruebas previstas dependen en última instancia de las condiciones meteorológicas, algunas podrían aplazarse o anularse.

La forma de comunicar la confirmación de cada prueba serán tanto el blog alojado en la plataforma de Airtribune www.airtribune.com/euskaliga2017/ info como el foro de la liga <http://es.groups.yahoo.com/group/euskaligaladelta>

PROGRAMA DIARIO

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

De 11:00 a 11:30 - encuentro de pilotos en el cuartel general y organización de subida y recogidas

12:00 - subida a despegue

13:00 - reunión del comité de competición

13:30 - briefing

13:45- apertura de ventana

19:00- cierre de la manga

REUNIÓN DE PILOTOS, BRIEFING

Los pilotos asistentes a cada prueba se reunirán cada día para, en función de las condiciones meteorológicas, fijar el tipo de prueba a realizar y fijar la hora de apertura y cierre de la manga. En caso de no haber consenso para acordar la prueba, el director de la liga y organizador establecerá el criterio válido.

El director de la liga y organizador convocará a los pilotos a la reunión. 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. Para ello habrá que rellenar cada día de prueba una ficha indicando vehículo a utilizar, frecuencia de recogida y conductor responsable de la recogida.

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. 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

Los parámetros y variables que se asignarán a la fórmula son los siguientes:

- distancia mínima: 5 Km.
- distancia nominal: 50 Km.
- tiempo nominal: 1 h 30 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):3, con un máximo de 300 seg.
- el resto de parámetros no descritos aquí son los que el programa asigna por defecto a la modalidad de ala delta

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.

Se establece una **prueba especial de distancia libre**. Esta prueba se podrá realizar en cualquier momento entre el inicio y el final de la liga, sin necesidad de convocatoria alguna y sin necesidad de que coincida con una prueba programada de la liga (aunque podría ser un vuelo realizado en alguna de estas pruebas). Por tanto los pilotos podrán elegir libremente su vuelo más largo para puntuar en la prueba de distancia libre. El vuelo tendrá que haberse realizado dentro de la península ibérica.

La prueba de distancia libre puntuará de forma diferente al resto (sin utilizar el programa de puntuación FS). Solo se tendrá en cuenta la distancia recorrida desde el momento del despegue hasta el lugar del aterrizaje. El vuelo más largo recibirá 1000 puntos y el resto recibirá puntos de forma proporcional y según una progresión aritmética, aplicando la siguiente fórmula:

- $PUNTOS_{piloto} = (DIST_{piloto}/DIST_{max}) \times 1000$

Siendo $DIST_{max}$ la distancia del vuelo más largo entregado por alguno de los pilotos participantes en la liga

Para que la liga sea válida se tendrán que realizar **como mínimo 4 pruebas puntuables**.

Se descartarán las pruebas con menos puntuación a partir de las cinco primeras válidas, que puntúan todas. La puntuación final de cada piloto en la liga será la suma de las mejores puntuaciones obtenidas. Se aplica la siguiente fórmula:

- $n^{\circ} \text{ mangas puntuables} = (n^{\circ} \text{ mangas validas} / 2) + 1$
En caso de resultado no entero se redondeará hacia arriba. Ejemplo: 9 pruebas validas: $(9/2) + 1 = 4,5 + 1 = 5,5$. Resultado 6 pruebas puntuables.

En el siguiente cuadro se muestra el resultado de aplicar este criterio:

Mangas validas	Mangas puntuables	Mangas validas	Mangas puntuables
1	1	10	6
2	2	11	7
3	3	12	7
4	4	13	8
5	5	14	8
6	5	15	9
7	5	16	9
8	5	17	10
9	6	18	10

Si hubiera algún piloto volando **con ala clase 5 (rígida)** entrará en la clasificación pero con una **penalización del 15%** sobre la puntuación obtenida.

Se establece una **categoría SPORT** para los pilotos que vuelen con alas con mástil (siempre que exista un mínimo de 4 pilotos inscritos en esta categoría). Se establecerán pruebas diferenciadas adaptadas al menor rendimiento de este tipo de alas. La clasificación que prevalecerá para certificar el ranking de pilotos de la Euskal Liga será la clasificación general en la que estarán todos los pilotos participantes sin distinción de ningún tipo.

VERIFICACIÓN DE VUELOS

Los vuelos se verificarán mediante el track generado por la aplicación para móviles de Airtribune. Por tanto todos los participantes deberán tener instalada dicha aplicación en sus smartphones y activarla durante las pruebas. Por norma general, después de cada prueba **no** se descargarán los tracks generados por los instrumentos de vuelo.

En caso de error o fallo del smartphone que genera el track, los pilotos podrán suministrar a la organización el track generado por sus instrumentos de vuelo, en formato *.IGC. Para ello deberán descargarlo manualmente y enviarlo por correo electrónico a la organización, en el plazo máximo de una semana desde la realización de la prueba.

Así mismo si la organización detectase algún problema con los tracks suministrados por la plataforma Airtribune, podrá requerir a los participantes los archivos generados por sus instrumentos de vuelo.

En el caso concreto de la prueba de distancia libre los pilotos deberán seleccionar su vuelo más largo y enviar a la organización el correspondiente track en formato *.IGC. El envío de este vuelo deberá realizarse antes de la finalización de la última prueba programada en la liga. En caso de no recibir ningún vuelo por parte de alguno de los pilotos inscritos, la organización seleccionará el más largo (distancia entre dos puntos) de los realizados por el piloto en las pruebas que haya disputado en la liga.

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 de la Liga.

CONFIGURACIÓN DEL GPS Y FORMATO DE COORDENADAS

Es importante configurar el GPS con los siguientes parámetros: DATUM WGS 84, Coordenadas UTM. La lista de balizas en el despegue tendrán las coordenadas en ese formato, por si fuera necesario introducirlas manualmente.

La Organización.