

REGLAMENTO LOCAL

XXIII OPEN INTERNACIONAL DE CANARIAS 2019

LANZAROTE – ISLAS CANARIAS – ESPAÑA

LUGAR: LANZAROTE – ISLAS CANARIAS – ESPAÑA

FECHAS: 1 AL 7 DICIEMBRE, 2019

ORGANIZADO POR CLUB DE VUELO LIBRE ZONZAMAS

(E-Mail) Direcciones de correo electrónico a los que dirigir cualquier información:

club@vuelolibrezonzamas.com - aladelta@feada.org

Web donde se podrá encontrar la información sobre la competición:

<https://airtribune.com/xxiii-open-de-canarias> y www.vuelolibrezonzamas.com

Este reglamento local ha de utilizarse conjuntamente con el Reglamento Técnico de Competición de Ala Delta de la FAE que regirá los temas no especificados aquí y complementado en sus posibles lagunas con las regulaciones recogidas en la Sección General y en la Sección 7A del código deportivo de la FAI para las competiciones de Ala Delta en las que se basa.¹

Los pilotos, por el hecho de participar, aceptan regirse por las normativas mencionadas y es de su responsabilidad conocerlas.

OBJETIVOS DEL CAMPEONATO

El objetivo del presente campeonato es establecer el Título de Campeón de Canarias y Título de Campeón del XXIII Open de Canarias.

La vocación de este campeonato será la de celebrar una competición de vuelo libre encaminada a elevar el nivel de conocimientos y tácticas de Competición de sus participantes y que promueva el conocimiento y la amistad entre los pilotos.

Los resultados determinarán:

- a. El Campeón de Canarias del año 2019.
- b. El Campeón del abierto (Open) internacional que se celebra paralelamente.

TROFEOS

1. Trofeo al primer clasificado canario, Campeón de Canarias 2019
2. Trofeo al segundo clasificado canario, Subcampeón de Canarias 2019
3. Trofeo al tercer clasificado canario.
4. Trofeo al Campeón del Open Internacional.
5. Trofeo al Subcampeón del Open Internacional.
6. Trofeo al tercer clasificado del Open Internacional.
7. Trofeo al primer Club clasificado.
8. Trofeo al primer clasificado clase Sport.
9. Trofeo al primer clasificado Clase 5.

¹ Ambos documentos, así como los anexos referentes al sistema de puntuación a utilizar y mapas ampliados de la zona estarán a disposición de los pilotos en la organización del campeonato.

CLASIFICACIONES.

Las clasificaciones se realizarán según lo dispuesto en el Art. 6 del RTCAD de la FAE.

Las clasificaciones canaria y Open se publicarán por separado diariamente. En cualquier caso, la clasificación definitiva para el Campeonato Canario no incluirá más que a los pilotos con licencia canaria.

Este campeonato está igualmente abierto a la participación de alas de Clase 5 (rígidas) además de las de Clase 1 (flexibles).

Se harán las clasificaciones de clase 1 y clase 5 por separadas, salvo que no se llegue a 6 inscritos en clase 5. En este caso los participantes de clase 5 irán en la misma clasificación de clase 1 pero recibirán una penalización de un 15% de los puntos obtenidos en cada manga.

Inscripciones: Lugar por definir

30 de noviembre 17:00 a 20:00 h inscripciones

Primer briefing de pilotos Lugar por definir

30 de noviembre 20:00 h

30 de noviembre 21:00 h (cena de bienvenida)

La asistencia a los briefings es obligatoria para todos los pilotos participantes.

Días de Competición

1 al 7 de diciembre

Ceremonia de Clausura y Entrega de Premios

7 de diciembre Entrega de trofeos y cena de clausura

Se les recuerda a todos los competidores que deben asistir a las ceremonias de entrega (S7A 15.2.2)

Entrenamientos en la zona

Sin restricciones durante todo el año

PERSONAL

Director de Competición: José Manuel Sánchez García – aladelta@feada.org

Seguridad: por definir

1. INSCRIPCIONES**1.0. REQUISITOS INSCRIPCIÓN**

El campeonato está abierto a la participación de todos aquellos pilotos que lo deseen y cumplan lo especificado en el Art. 1 del Reglamento Técnico de Competición de la FAE.

Al formalizar la inscripción cada piloto debe aportar:

- Licencia federativa en vigor.
- Licencia deportiva FAI (para puntuar en ranking internacional WPRS FAI)
- Aportar al menos 1 **GPS 3D** para la verificación de vuelos (se recomienda también GPS de backup) a la hora del registro con marca, modelo y número de serie.
- Facilitar números de teléfonos de piloto, jefe de equipo (si lo hubiere) y conductor o cualquier otro número de contacto disponible.
- Pago del importe de la inscripción
- Seguro de RC a terceros cubierto, con seguro de rescate y repatriación cubierto.
- El organizador no asume ninguna responsabilidad de pilotos ni a terceros. Los transportes a despegue y recogidas van bajo responsabilidad propia de los pilotos participantes.

- 1.1. El Open Internacional y Campeonato de Canarias 2018 está abierto a todos los pilotos con la calificación apropiada y con licencia federativa en vigor.

El importe de la inscripción es de **30 €** por piloto para federados canarios y **60 €** para el resto

2. **VALIDEZ DEL CAMPEONATO** Los campeonatos serán válidos si el total de puntos acumulados por sus respectivos ganadores en su clasificación particular igualan o superan los 1500 puntos, tal y como determinan las formulas de puntuación autorizadas (**2.4.6.1 & 5.7**)

3. **NORMAS GENERALES DE COMPETICIÓN:**

3.1 **REGISTRO/ INSCRIPCIONES**

A la llegada todos los competidores habrán de dirigirse a la oficina (sede) para formalizar sus inscripciones (consultar horario de inscripciones en la parte superior), para revisar todos los documentos y la entrega de toda la información y normas suplementarias. El cierre del periodo oficial de inscripciones es considerado el comienzo oficial del campeonato (**2.13**)

3.2 **COMITÉ DE SEGURIDAD:**

Este comité estará compuesto por tres miembros elegidos mediante elección democrática entre todos los pilotos inscritos², en el primer briefing previo al inicio de la competición. (**2.6.3 & 2.6.4**).

Corresponde al Comité de Seguridad, asesorar y recomendar al Director de Competición cuando existan condiciones o factores de riesgo que imposibiliten o dificulten el desarrollo o celebración de una determinada manga. En cualquier caso, la responsabilidad última sobre la propia seguridad corresponde al propio piloto y no está garantizada por las decisiones o acciones del Director de Competición ni del Comité de Seguridad (Art. 5.6.4 Sec. 7 código FAI)

4. **LÍMITE DE VELOCIDAD VIENTO EN DESPEGUE**

El límite de velocidad en despegue en el que se podrá volar una manga será de 50 km/h, incluyendo rachas. Las mediciones en caso de ser necesarias se tomarán en el despegue.

² En su elección se valorará su prudencia, experiencia de vuelo, ecuanimidad y sus conocimientos de meteorología, normativas de tráfico aéreo, de la orografía y condiciones de vuelo de la zona.

5. EQUIPAMIENTO

5.1 RADIOS & TELÉFONOS MÓVILES:

Es recomendable poseer un radio-trasmisor de 2m, VHF (con ancho de banda comprendido entre: 140 a 144MHz) compatible con la frecuencia de la competición y capaz de emitir y recibir en la frecuencia de la competición. Las radios son para comunicaciones entre competidores, jefes de equipo, conductores y organización. Solo se podrán usar frecuencias dentro del rango autorizado por la organización y siempre y cuando estás no se encuentren en uso por otros. Todos los pilotos y equipos DEBEN facilitar sus frecuencias de equipo y móviles a la organización al registrarse. Esta información tan solo será usada por el director de seguridad o el director de competición por razones de seguridad. **(2.19.2)**

5.2 EQUIPAMIENTO GPS

Cada piloto debe verificar que su equipamiento GPS sea seguro y compatible con el software de verificación de vuelos CIVL Flight Scoring (FS) GPS que será el empleado en la competición. Cada piloto debe, como mínimo, aportar un GPS. Es recomendable emplear GPS capaces de grabar la altura GPS como parte del tracklog. Se recomienda el uso, también de GPS de respaldo o seguridad. Los GPS 2D ya no están permitidos como evidencia de vuelo.

6 DESPEGUE:

Los pilotos deben colaborar con los Directores de Competición y sus Ayudantes para facilitar los despegues.

Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para el despegue y con permiso del Director de Competición o alguno de sus ayudantes.

En el despegue habrá un listado de registro de despegues (**sign list – listado de firmas**). Todos los pilotos que accedan al despegue deben firmar en este registro, siempre antes de iniciar el despegue, pueden hacerlo incluso antes de montar el ala. Si por alguna razón decidiesen no despegar, han de dirigirse a este listado y tacharse de la lista. Este listado se usará como referencia de los pilotos presentes en el despegue en el día señalado, para así poder controlar a los que hayan volado de cara a la seguridad y de cara a las clasificaciones. Ningún piloto debe despegar sin la autorización del Director de Competición o de alguno de sus Ayudantes.

Un despegue fallido no supone penalización, pero el piloto debe ajustarse a las indicaciones del Director de Competición, que decidirá permitirle un nuevo intento u obligarlo a salir de la zona de despegue.

6.1 DESPEGUE LIBRE

El método de despegues en la mayoría de los casos será libre.

Los pilotos deben colaborar con los Directores de Competición y sus Ayudantes para facilitar los despegues. Los pilotos sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para el despegue.

Un despegue fallido no supone penalización, pero el piloto debe ajustarse a las indicaciones del Director de Competición, que decidirá permitirle un nuevo intento u obligarlo a salir de la zona de despegue.

6.1.1 SISTEMA DE “PRESIÓN” EN LA COLA DE DESPEGUE (PUSH RULE)

El “push system” (sistema de presión) se empleará según figura en la sección 7A de CIVL en el párrafo 2.24.6.

Tan solo podrán realizar push aquellos pilotos que estén dentro de su arnés y preparados para despegar y en los carriles de acceso a los despegues. El push solo se ejercerá sobre el carril sobre el que se encuentre el piloto que ejerce el push, anunciando al juez correspondiente: “PILOTO NÚMERO X PRESIONANDO”. A partir de ese momento los pilotos dispondrán de 30 segundos para evaluar las condiciones y 30 segundos para despegar, siempre en condiciones aceptables de despegue. Si estos deciden no despegar habrán de retirarse del carril y pasarán al final de la lista de despegues. El piloto que ejerce el push no dispone de los 30 segundos de evaluación y habrá de despegar en 30 segundos, de lo contrario recibirá cero puntos en la clasificación de la manga.

Si, por ejemplo, un piloto desea despegar, cuando nadie quiere (ejemplo condiciones muy estables), el director de despegues podrá permitirle acceder al carril de despegue, sin necesidad de ejecutar un push, es lo que se conoce habitualmente como “Clayton’s push”. De esta manera se evita enviar pilotos al aire en días flojos.

6.3 LUGARES DE DESPEGUE:

Despegue Presa de Mala: 195m asl - Orientación Noreste

Despegue Orzola: 421m asl - Orientación Norte

Despegue La Asomada: 424m asl - Orientación Sureste

Despegue Hueso Izq.: 256m asl – Orientación Noroeste

Despegue Hueso Dcha.: 255m asl – Orientación Noroeste

Despegue Chimidas: 148m asl – Orientación Oeste

Despegue Cerro Terroso: 420m asl - Orientación Noroeste

Despegue El Cuchillo: 125m asl – Orientación Norte

Acceso en pista de tierra a todos los despegues, fácil acceso en vehículos normales.

6.3.1 ACCESO Y MONTAJE EN LOS DESPEGUES:

- Recomendamos encarecidamente a los pilotos competidores y a los conductores de los vehículos que cuando accedan al despegue, lo hagan portando al menos 3 alas de pilotos en la competición, para evitar la saturación de los aparcamientos en los despegues.

- Se habilitará una zona para realizar la descarga de alas, que tendrá que hacerse de manera ágil e inmediatamente después retirar los vehículos a la zona de aparcamiento, para permitir que los vehículos restantes puedan hacer lo mismo.

6.3.2 EL MONTAJE DE ALAS, será libre, nunca invadiendo los carriles de acceso al despegue. Cualquier ala, dentro de la competición, que se haya montado en los carriles de acceso, debe ser movida a la posición correcta antes del briefing de pilotos.

6.4 En el caso de que se produzcan congestiones de alas en el área del despegue. El director de competición, encargado de despegues o director de seguridad pueden cerrar la ventana temporalmente hasta que el área se descongestione.

6.5 El personal sanitario o paramédico estará presente en el despegue durante toda la franja horaria en la que la ventana se mantenga abierta y toda el área de desarrollo de la manga estará cubierta por ambulancia local o servicios de rescate. Se informará de estos servicios previo al evento y se publicaran en un panel.

7 BALIZAS - WAYPOINTS

7.1 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 el briefing de cada manga. **(1.6.7.9)**

7.2 Se podrá establecer una **DIRECCIÓN DE GIRO** salvo que se indique lo contrario en el briefing 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.

7.3 Los **PUNTOS DE GIRO** serán cilindros de 400m, salvo que se indique lo contrario en el briefing **(1.6.8)**. En pro de la seguridad, se podrá indicar un sentido de giro en los puntos de giro, de ser así se indicará en el briefing diario

7.4 Los **GOLES** serán pueden ser cilíndricos o una línea virtual de 200m a cada lado de las coordenadas de gol. Si se emplea gol cilíndrico o línea de gol siempre será anunciado en el briefing diario y se pondrá por escrito en el tablero de la manga.

8 DESPEGUES Y REFLIGHTS:

8.1 Se permitirá más de un despegue por piloto o "refly" siempre y cuando se cumplan los siguientes conceptos:

- a) El primer vuelo se ha realizado dentro de la primera hora de la ventana.
- b) El piloto debe comunicar al responsable de despegues y/o responsable de seguridad u intención de realizar un refly
- c) El aterrizaje del primer vuelo se ha realizado dentro de la distancia mínima establecida
- d) No se podrá borrar el track del primer vuelo y se debe indicar en la descarga cual es el vuelo a descargar.
- e) El refly se podrá realizar incluso con la ventana cerrada, pero en este caso, se hará bajo la responsabilidad propia del piloto, puede darse el caso que ya no haya personal de la organización, ni técnicos sanitarios en el despegue.
- f) Debe trascurrir un tiempo prudencial entre el primer y el segundo vuelo (este tiempo dependerá del desnivel entre despegue y aterrizaje), para evitar que por problemas de prisas se haga un montaje inapropiado del ala.

Tanto el rescate de piloto y ala desde el lugar del primer aterrizaje y posterior subida al despegue se realizará con los medios propios del piloto. La organización no dispone de vehículos, ni personal para realizar reflights

8.2 Un despegue fallido o algún problema que afecte a la seguridad justo después del vuelo que provoque un aterrizaje, no contará a efecto de vuelo valido. En este caso los responsables de despegues podrán autorizar un segundo vuelo. Los pilotos habrán de reportar al responsable de despegues antes del segundo intento. **(2.26.1)**

8.3 En el interés de la seguridad, todos los pilotos con intención de volar deben firmar en el registro de despegue (SIGN-IN list) antes de despegar (este listado estará presente en el despegue). Los pilotos deben firmar de nuevo en la sede al finalizar la prueba, incluso en los

casos en los que la manga se haya parado (stopped). Se aplicarán puntos de penalización a aquellos que no atiendan a esta norma.

9 PERIODO DE LA MANGA

9.1 Los horarios de apertura y cierre de manga, puntos de giro y tiempo de último aterrizaje permitido siempre se publicarán por escrito. Cualquier política de extensión de la ventana también será puesta por escrito y podrá emplearse a criterio del director de despegues o director de competición, si este considera que las condiciones han demorado considerablemente los despegues o cuando el despegue haya estado cerrado (por ejemplo, en el caso de un accidente.)

9.2 El periodo mínimo de tiempo que la ventana debe permanecer abierta para que resulte válida es de 45 segundos por piloto dividido por el número de despegues que pueden ser usados (**2.24.1**).

10 CLASIFICACIONES Y VERIFICACIÓN DE VUELOS

10.1 Las clasificaciones se realizarán con el programa FS software y la formula de puntuaciones GAP2018.

Parámetros GAP: Distancia mínima: 5km, Distancia nominal: 25km, Tiempo nominal: 1 horas, Porcentaje nominal despegue: 96% Porcentaje en gol: 20%

Ajustes GPS: WGS 84, hddd, mm'.ss'' (grados, minutos, segundos sexagesimales) offset: + 00:00 (horas)

10.2 La única evidencia de vuelo aceptada será el track de GPS. Se podrán usar de manera conjunta los tracks de 2 GPS en caso de necesidad (**16.2.2**).

Para que se considere válido, el track de GPS ha de cumplir con los requisitos actuales que figuran en la Sección 7A del Código Deportivo FAI.

10.3 Puntuar una manga que se haya suspendido (stopped task): Cualquier manga que haya sido suspendida pero no cancelada será puntuada si **al menos se han disputado 45 minutos** desde el primer start válido tomado por un piloto de competición o al menos 1 piloto ha llegado a gol. El tiempo al que se valoraran las puntuaciones de los pilotos será igual al tiempo de intervalo entre los distintos starts o a un mínimo de de 15 minutos en el caso de una carrera (**5.5.8**) **y se aplicará a todos los pilotos, estén o no en gol.** Se le requiere a todos aquellos pilotos que estén en el aire a los que se les haya notificado que la manga ha sido suspendida o cancelada, que abran sus arneses y giren sus piernas en círculo para indicarle al resto de pilotos que la manga ha sido suspendida. Aquellos pilotos que hagan esto cuando la manga no ha sido suspendida serán penalizados a juicio del director de competición. Cada competidor individual es el mejor juez para juzgar que es lo que constituyen condiciones seguras para él. Cada piloto es el único responsable en cada momento de su seguridad.

10.5 EARLY START (Inicio ventana antes de tiempo) (16.5.7.3) En aquellos casos en que el track log muestre que el piloto ha iniciado la prueba antes del primer start permitido, se le aplicará factor 3 y el tiempo máximo permitido será de 300 sg.

10.6. Cada competidor está obligado a firmar en el listado de firmas (sign out list) en el despegue y posteriormente en la sede después de cada vuelo, además de entregar al

responsable de clasificaciones la descarga del track del GPS. Los pilotos también deben reportar en mangas suspendidas.

10.7 Cualquier piloto que aterrizaje (o limite su vuelo) para asistir a otro piloto en peligro podrá recibir puntuación. Esta puntuación será la media de los puntos obtenidos en las mangas previas, o la media de sus puntuaciones si esto ocurriese en la primera manga. No obstante, conforme progrese la competición, esta puntuación podrá ser actualizada a la media de puntos de toda la competición. El director de competición podrá también otorgarle puntos extra. **(5.5.9)**

10.8 Los pilotos podrán usar cualquier modelo de GPS 3D que sea compatible con el software de verificación de vuelos de CIVL FS que se usará en el evento (consultar también el pto.5.3). Esto incluye cualquier GPS que se pueda descargar empleando el programa GPSdump. Consultar la lista de GPS compatibles en <http://www.gethome.no/stein.sorensen/> Aquellos pilotos que posean otros modelos habrán de suministrar el hardware, software y metodología para la descarga.

11 PENALIZACIONES (5.8)

11.1 El **VUELO EN NUBES** está prohibido. Aquellos pilotos que vuelen en nubes recibirán una penalización para el día. Se considera que un piloto ha volado en nube, si es observado por un responsable de la organización que lo vea entrar en la nube y desaparecer, o: si dos pilotos de diferentes equipos atestiguan que este piloto entró en la nube y desapareció por completo. Deben atestiguar esto por escrito, y si el barógrafo o track de GPS 3D indica que el acusado se encuentra significativamente por encima de los pilotos circundantes en el momento del incidente. En el caso que el acusado no pueda ofrecer un registro de barograma o de GPS 3D, bastará con la acusación de 2 testigos. Se recomienda encarecidamente que los pilotos vuelen con un registro de barograma. Los testigos deberían pulsar Mark/Enter cuando atestigüen que alguien se mete en nube. Cualquier piloto, que se vea que deliberadamente está suministrando información falsa será retirado de la competición. Se recomienda, que, si algún piloto ha sido succionado dentro de la nube, sin intención de ganar altura, debería realizar una maniobra en forma de 8 al salir de la nube y regresar en el trazado de la prueba hasta haber perdido la altura ganada antes de continuar con la prueba, para que los demás pilotos puedan ver que no ha sido intencionado. Las penalizaciones de la S7 se aplicarán sobre las infracciones verificadas. Para la primera infracción el piloto recibirá cero puntos para la manga del día, para próximas infracciones será excluido del resto de la competición **(2.17.8 & 16.5.8)**.

11.2 ESPACIO AÉREO CONTROLADO:

Se espera que los pilotos se informen de todos los espacios aéreos controlados y de los límites de espacio aéreo en el trayecto de la competición en las proximidades de los trazados a través de los mapas y información suministrada. La responsabilidad en todo momento es del piloto quien debe demostrar que no haya cometido ninguna infracción del espacio aéreo. El track de al menos los 20 primeros de cada manga podrá ser revisado para infracciones de espacio aéreo. También se podrán realizar revisiones aleatorias. Se aplicarán penalizaciones para las infracciones verificadas tal y como aparece en la Sección **7A 2.28.2 & 16.5.8**

LIMITES DE ALTURA EN LA COMPETICIÓN

Toda la información sobre espacio aéreo controlado y límites de altura se ofrece en documento anexo y se informará de ello en los briefings de competición.

11.3 INSTRUCCIONES DE RESPONSABLES ORGANIZACIÓN:

El no seguir las instrucciones dadas por los responsables de organización conllevará penalizaciones a criterio del director de competición.

11.4 COMPORTAMIENTO INCORRECTO hacia los miembros de la organización o a otros competidores no serán tolerados y se aplicarán penalizaciones a criterio del director de competición. **(Capítulo 11 S.7A).**

11.5 REPORTAR TARDE: Para cada manga habrá un tiempo máximo de reporte publicado en el panel de la manga. Esto se establece por razones de seguridad, aquellos pilotos que no hayan reportado su aterrizaje antes de la hora establecida recibirán un aviso la primera vez. Una segunda infracción de esta norma hará que pierda el 25% de los puntos del ganador y para posteriores infracciones recibirá cero puntos. (Salvo que se le de una explicación razonable lo antes posible al director de seguridad o al director de competición). También se podrán aplicar puntos de penalización a las descargas tardías de GPS.

12 RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Las clasificaciones provisionales serán publicadas por la tarde una vez finalizada la manga. Cuando esto no sea posible (retrasos en recogidas) se publicarán lo más cercano a las **8.00 am** del próximo día. Los competidores deben revisar los resultados y pedir correcciones a los posibles fallos lo antes posible. Se podrán realizar reclamaciones por escrito al director de competición reclamando una corrección. El tiempo máximo para presentar una reclamación es de **12 horas** después de publicados los **resultados provisionales, excepto para la última manga que será de 2 horas.**

Si la reclamación no es satisfactoria, se podrá presentar una protesta por escrito al director de competición o a alguno de sus oficiales (Consultar Sección General capítulo 5 y Sección 7 Capítulo 14).

El tiempo límite para las protestas es de **12 horas** después de la publicación de los resultados provisionales o de la notificación del resultado de la reclamación, excepto para la última manga de competición que será de 2 horas.

La tasa para pagar al presentar una protesta es de 50 euros. Este importe será devuelto, si la protesta es resuelta. **(2.4.7)**