

FEDERACIÓN VASCA DE DEPORTES AÉREOS

EUSKAL AIRE KIROL FEDERAZIOA

REGLAMENTOS

DE

COMPETICIÓN

**ANEXO 1 AEROMODELISMO
ANEXO 2 PARAPENTE
ANEXO 3 VUELO CON MOTOR
ANEXO 4 AEROESTACION
ANEXO 4 ALA DELTA**

ANEXO 1— REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE AEROMODELISMO

Este reglamento instruye las competencias, derechos y deberes de los integrantes en las competiciones oficiales de aeromodelismo. Todos los pilotos participantes han de tener la licencia federativa en vigor.

ARTICULO I

En el presente anexo, se establecen las figuras de:

- CLUB ORGANIZADOR
- DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN
- JUEZ DE PISTA
- JUECES
- JUEZ PRINCIPAL
- TÉCNICOS
- DEPORTISTAS

DEFINICIÓN

1-1 CLUB ORGANIZADOR

Es el club designado por la Federación Vasca de Deportes Aéreos para organizar las competiciones de carácter oficial y ámbito provincial. Para tener derecho a la organización de un campeonato deberá realizar la solicitud correspondiente según la normativa específica.

1-2 DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN

Será designado por el club organizador y es el máximo responsable de la competición. Deberá poseer la Licencia Deportiva en vigor como Técnico, en su defecto podrá ser autorizado por la Federación para realizar dicha labor. Será el encargado de verificar que todos los participantes de cualquier estamento están en posesión de la correspondiente licencia. Formará parte del Jurado de la Competición y su principal misión es la de velar por el correcto desarrollo de la competición en lo referente a las infraestructuras empleadas, equipo humano colaborador, control de frecuencias, cumplimiento de horarios, elaboración de resultados y demás actuaciones derivadas de la utilización de la sede para la celebración de la prueba.

1-3 JUEZ DE PISTA

Será propuesto por el club organizador y aprobado por la Federación. Deberá poseer la Licencia en vigor y estar homologado como Juez. Formará parte del Jurado de la Competición y su principal misión es la de velar por el correcto desarrollo de la competición en lo referente a la

utilización del campo de vuelo y sus pistas, control del orden vuelos y el cumplimiento de la normativa en lo concerniente a la actuación de los deportistas.

1-4 JUECES

Serán propuestos por el club organizador y aprobados por la Federación según el tipo de competición. Deberán tener la titulación de Juez, o estar autorizados para ello por la Federación, poseer la Licencia Federativa en vigor. Serán los encargados de la homologación de los modelos y de la puntuación de los vuelos, aplicando para ello la normativa de la Federación Aérea Internacional para cada modalidad.

1-5 JUEZ PRINCIPAL

Uno de los jueces participantes será designado Juez Principal, será el representante de los jueces ante el Director de Competición. Formará parte del Jurado de la Competición y tendrá como principal misión la de dirigir los ~briefing~ necesarios para la correcta Interpretación del reglamento así como aclarar las dudas que puedan surgir entre los jueces de la competición y fijar una uniformidad de criterios

1-6 TÉCNICOS

Son aquellos participantes en la competición que no figuran como deportistas y tampoco como jueces. Incluye a los cronometradores, señaleros y ayudantes. En cada competición habrá un Técnico principal que estará homologado por la Federación como Técnico y su misión principal será la de impartir al resto de sus compañeros las enseñanzas de la reglamentación, aclarar sus dudas y solicitar su sustitución en caso necesario.

1-7 DEPORTISTAS

Tendrán la denominación de deportistas los pilotos participantes y sus ayudantes. Los pilotos inscritos en la competición deberán estar en posesión de la Licencia en vigor.

ARTÍCULO 2

Las competencias del CLUB ORGANIZADOR de una prueba de carácter oficial

- INSCRIPCIÓN DE PILOTOS
- COMPROBACIÓN DE FRECUENCIAS
- ORDEN DE PARTICIPACIÓN
- PROGRAMAS DEPORTIVOS
- PUNTUACIONES Y CLASIFICACIÓN
- RECLAMACIONES A LA ORGANIZACIÓN
- PROCLAMACIÓN DE VENCEDORES

- INFORME DEPORTIVO DE LA COMPETICIÓN

DEFINICIONES

2-1 INSCRIPCIÓN DE PILOTOS

Los pilotos deberán inscribirse en el plazo previsto por la organización. El club organizador podrá gravar, si lo estima conveniente, con un porcentaje no superior al 40%, las inscripciones realizadas fuera del plazo establecido.

2-2 COMPROBACIÓN DE LAS FRECUENCIAS

En los campeonatos de especialidades de Radio-Control la Organización deberá comprobar las frecuencias de emisión de los equipos y comunicar a los pilotos la lista de frecuencias coincidentes o muy próximas. La Organización exigirá de los pilotos la entrega para su custodia de los equipos o sus módulos de emisión. Para España la banda de frecuencias oficiales destinadas preferentemente para aeromodelismo es la de 35Mhz. en los canales del 35.030 al 35.200 con separación de 10 Khz.

2-3 ORDEN DE PARTICIPACIÓN

Una vez publicada la lista de participantes con los dorsales correspondientes se efectuará un sorteo para dilucidar el piloto que volará en primer lugar la primera prueba. Para las pruebas siguientes se avanzará el orden de salida según el sistema previsto en la especialidad o en su defecto, el % del número de participantes inscritos, para cada manga. El orden de participación deberá hacerse público y entregarse a cada piloto.

2-4 PROGRAMAS DEPORTIVOS

El club Organizador entregará a los Jueces y pilotos los programas deportivos propios de la especialidad con la antelación suficiente para poder efectuar el estudio necesario.

2-5 PUNTUACIONES Y CLASIFICACIÓN

Las puntuaciones de los jueces se entregarán individualmente a cada piloto al finalizar la manga correspondiente. Aplicando para ello la normativa de la Federación Aérea Internacional. Las clasificaciones provisionales se harán público, igualmente, a la finalización de cada manga. Al finalizar la competición se entregará a Jueces y pilotos la clasificación final con las puntuaciones parciales obtenidas.

2-6 RECLAMACIONES A LA ORGANIZACIÓN

Los pilotos podrán presentar, por escrito, reclamaciones a la organización por causas referentes a su vuelo, durante los primeros 30 minutos tras la finalización del mismo. Igualmente los pilotos podrán presentar, por escrito, reclamaciones a la organización por causas referentes a la competición, durante los primeros 30 minutos tras la publicación de los resultados. Las reclamaciones se referirán a la interpretación del reglamento y no al criterio de evaluación de los jueces. La Organización fijará la cuantía económica del aval a entregar por parte del piloto

acompañando su reclamación. Este aval se devolverá en caso de ser admitida la reclamación correspondiente.

2-7 PROCLAMACIÓN DE VENCEDORES

El club organizador, una vez terminado el campeonato y que las actas y clasificaciones hallan sido revisadas y firmadas por el Jurado de la Competición, hará públicos los resultados finales, procediendo a la entrega de trofeos posteriormente.

2-8 INFORME DEPORTIVO DE LA COMPETICIÓN

Antes de transcurridos 30 días desde la finalización del campeonato, el club organizador enviará el informe deportivo correspondiente a la competición a la Federación (mediante soporte digital).

ARTICULO 3

Las competencias del Jurado de la Competición en una prueba oficial son las siguientes:

- COMPROBACIÓN DE MODELOS
- ENTREGA DE RADIOS O MÓDULOS DE EMISIÓN PARA EL VUELO
- ESTABLECER EL EJE Y DIRECCIÓN DE VUELO
- RESOLUCIÓN DE LAS RECLAMACIONES

DEFINICIONES

3-1 COMPROBACIÓN DE LOS MODELOS

El Jurado de la Competición podrá solicitar a la Organización del concurso un ayudante para examinar los modelos y comprobar que se ajustan a las especificaciones de cada especialidad. Igualmente podrá revisar los mecanismos de control y transmisión para constatar si existen unas medidas mínimas de seguridad pudiendo obligar al piloto a modificar alguno de ellos en caso necesario o impedir su participación si la falta es grave

3-2 ENTREGA DE RADIOS O MÓDULOS DE EMISIÓN PARA EL VUELO

En las especialidades de radio-control, La organización dispondrá de un habitáculo para el depósito de los equipos de radio como así mismo de una persona encargada para su custodia. La emisora se le entregará al piloto cuando se le comunique el tiempo de preparación (5 a 10 minutos antes del vuelo) y se le reclamará inmediatamente finalizado el vuelo. El responsable de dar la orden de entrega de los equipos de radio es el Juez de pista, bajo ningún concepto se realizara la entrega de los equipos de radio sin su permiso.

3-3 EJE Y DIRECCIÓN DE VUELO

El Jurado de Competición fijará el eje de vuelo en función de las condiciones meteorológicas, de forma que varíe lo menos posible durante el desarrollo del campeonato y no deberá cambiarlo durante la ejecución de un programa o manga.

3-4 RESOLUCIÓN DE LAS RECLAMACIONES

El jurado de competición, dictaminará sobre las reclamaciones presentadas y hará constar las resoluciones en el acta deportiva junto con los resultados del concurso. Esta acta se firmará por duplicada con una copia para el club organizador, y otra para la Federación, remitiéndose junto con el informe deportivo, antes de pasados 30 días de la finalización del concurso.

ARTICULO 4

Para que cualquier competición tenga el rango de oficial, ha de tener al menos tres participantes.

ARTICULO 5

Sera obligatorio que la organización disponga de un frecuencimetro o escaner para comprobar el espacio radioelectrico. Si no se dispusieran de uno podran contar con el de la Federación.

ANEXO 2— REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE PARAPENTE

Este reglamento instruye las competencias, derechos y deberes de los integrantes en las competiciones oficiales de parapente. Todos los pilotos participantes han de tener la licencia federativa en vigor.

ARTICULO 1

En el presente anexo, se establecen las figuras de:

- CLUB ORGANIZADOR.
- DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN.
- JURADO.
- DEPORTISTAS.
- JEFE DE GOL (optativo)
- COMITÉ DE PILOTOS.
- COMITÉ DE SEGURIDAD.

DEFINICIÓN

1-1 CLUB ORGANIZADOR

Es el club designado por la Federación Vasca de Deportes Aéreos para organizar las competiciones de carácter oficial y ámbito provincial. Para tener derecho a la organización de un campeonato deberá realizar la solicitud correspondiente según la normativa específica.

1-2 DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN

Será designado por el club organizador y es el máximo responsable de la competición. Deberá poseer la Licencia Deportiva en vigor como Técnico, en su defecto podrá ser autorizado por la Federación para realizar dicha labor. Será el encargado de:

- a) Cuidar de la correcta aplicación de las normas y reglamentos.
- b) Decidir la tarea a realizar en cada manga, con el asesoramiento del Comité de Pilotos y de los organizadores a cargo de la recogida.
- c) Decidir la apertura o cierre de la ventana de salida en función de las condiciones meteorológicas.
- d) Coordinar y organizar las actividades en el área de despegue.
- e) Autorizar y registrar el despegue de los competidores.
- e) Decidir la anulación o cancelación de la manga en caso de que las condiciones meteorológicas amenacen con hacer peligroso el vuelo.
- f) Recibir las reclamaciones presentadas por los competidores.
- g) Verificar que todos los participantes de cualquier estamento están en posesión de la correspondiente licencia.

h) Dirigir la reunión de pilotos (briefing) necesarios para la correcta Interpretación del reglamento así como aclarar las dudas que puedan surgir

Para la realización de estas tareas el Director de Competición puede nombrar uno o más Ayudantes.

1-3 JURADO

Serán propuestos por el club organizador y aprobados por la Federación según el tipo de competición. Deberán tener la titulación de Jurado, o estar autorizados para ello por la Federación. Corresponde a los miembros del Jurado:

- a) Vigilar el desarrollo de la prueba e informar de cualquier comportamiento antideportivo, incumplimiento de normas o reglamentos, o de cualquier comportamiento perjudicial para la seguridad de otros competidores o del público, o en algún modo perjudicial para el deporte.
- b) Examinar las huellas del GPS presentadas por los pilotos y determinar su validez.
- c) Asesorar al Director de Competición y a los demás organizadores en el cumplimiento de sus tareas.
- d) Requerir a los organizadores, si es necesario, que se ciñan a lo dispuesto en este y otros reglamentos y normas aplicables. Si los organizadores no se ajustan a sus instrucciones, el Juez Principal tiene potestad para detener la prueba hasta que el Jurado se haya reunido y considerado la situación. El Jurado puede en este caso decidir cancelar o anular la prueba.
- e) Interpretar las normas y reglamentos de la prueba.
- f) Valorar las reclamaciones presentadas por los pilotos y decidir al respecto.
- g) Acordar las sanciones por infracciones a la disciplina deportiva a que hubiera lugar.
- h) Examinar los parapentes de los participantes y decidir si se ajustan a las especificaciones que corresponden a la clase por la que están inscritos.

Aplicaran para ello la reglamentación de la Federación Aérea Internacional.

1-4 DEPORTISTAS

Tendrán la denominación de deportistas los pilotos participantes y sus ayudantes. Los pilotos inscritos en la competición deberán estar en posesión de la Licencia Federativa en vigor con la habilitación de piloto de competición.

1-5 JEFE DE GOL

Corresponde al Jefe de Gol testificar la hora de llegada al gol de los pilotos que lo alcancen.

1-6 COMITÉ DE PILOTOS

Corresponde al Comité de Pilotos asesorar al Director Competición en la elección de la zona de despegue y de la tarea a realizar en cada manga, así como en cualquier otra cuestión sobre la que el Director de Competición le solicite consejo. El Comité de Pilotos estará formado por un piloto de cada categoría, más 1 piloto local. En caso de no inscribirse pilotos de una categoría, el Director de Competición podrá presentar otro piloto local. El comité de pilotos dispondrá OBLIGATORIAMENTE de INFORMACIÓN MÉTEO actualizada. Si no hubiera candidatos, el Director de Competición designará a pilotos de su elección.

1-7 COMITÉ DE SEGURIDAD

El Comité de Seguridad estará formado por el Comité de Pilotos y el Director de Competición. Corresponde al Comité de Seguridad establecer y aprobar los límites de seguridad en despegue y ruta, asesorar y prevenir al D.C. de cuantos riesgos puedan presentarse, incluso durante el desarrollo de la manga, y acordar cuando y como se cancelará o anulará la manga si existe riesgo evidente de ello. El comité de seguridad tendrá competencias para decidir, aplazar o suspender la manga, si fuese necesario.

ARTICULO 2

RESPONSABILIDAD DEL PILOTO

El participante despegue y vuela bajo su sola responsabilidad. Es en todo momento libre de escoger despegar o no, y está obligado a evaluar las condiciones meteorológicas, contrastándolas con sus capacidades y las de su ala, antes de tomar dicha decisión. Está obligado también a volar con la mayor prudencia, vigilando permanentemente la evolución del medio aéreo, y a aterrizar si, a su parecer, las condiciones meteorológicas lo aconsejan.

ARTICULO 3

EQUIPO DE VUELO.

El equipo del piloto durante el vuelo debe incluir:

Parapente.

Casco, que debe llevarse puesto y atado durante el vuelo.

GPS.

Paracaídas de seguridad.

Emisor-receptor de radio VHF/ 2 m.

Teléfono móvil.

Silla o arnes.

El Director de Competición o los jueces podrán en cualquier momento revisar el equipo de un piloto, e impedirle volar si no cumple estos mínimos.

ARTICULO 4

GPS

Cada piloto portará, al menos un navegador portátil del sistema GPS en la función de memorización del recorrido para su posterior comprobación y validación del vuelo efectuado. No todos los GPS son compatibles con los programas de validación; el piloto cuidará de informarse de la lista de modelos válidos. El piloto es el único responsable del buen funcionamiento, mantenimiento y correcta configuración de su aparato. El piloto hará constar en la hoja de inscripción de cada competición el número de serie de su/sus GPS. Para facilitar el reconocimiento por el programa de validación, el organizador podrá solicitar que los pilotos introduzcan un nuevo punto de paso en su GPS que denominará "N-x". "N-Guión-Número de dorsal", sin espacios vacíos.

ARTÍCULO 6

PARAPENTE

El parapente debe estar en condiciones de volar con seguridad. En cualquier momento durante la prueba el Director de Competición o el Jurado puede inspeccionarlo y, si es necesario, impedir volarlo por razones de seguridad. No está permitido cambiar o modificar el parapente durante una prueba, salvo en el caso de reparaciones esenciales. En caso de reparación, cualquier recambio debe ajustarse exactamente a las especificaciones iniciales. Cualquier deterioro en el parapente debe ser comunicado al Director de Competición sin tardanza antes de proceder a su reparación. El Director de Competición puede dar permiso para sustituir el parapente por uno de igual marca, modelo y talla, o por otro de prestaciones iguales o inferiores, por causa de deterioro, pérdida, o robo fuera del control del piloto. Los parapentes de los pilotos inscritos en la CLASE SERIE no pueden tener ninguna modificación en las medidas de los paños, cordinos, bandas y elementos de modificación de velocidad, con respecto a los planos originales de homologación. Para todos los equipos que no posean homologación, se deberá presentar la siguiente documentación:

Diagrama de líneas.
Test de carga.

En caso de no contar con dicho test, quedará a discreción del Director de Competición aceptar un "Permit to fly" emitido por el fabricante del parapente

ARTÍCULO 7

TRANSMISORES DE RADIO

Es obligatorio durante el vuelo sintonizar en la emisora la frecuencia de seguridad indicada en la reunión de pilotos o asegurarse otro medio de estar permanentemente informado de las órdenes dadas por el Director de Competición a través de la frecuencia de seguridad. Se podrá hacer uso de otras frecuencias para recibir ayudas de otros pilotos o desde el suelo. El uso de 'vox' (control de la transmisión por la voz) en la frecuencia de seguridad indicada por el Director de Competición está prohibido. También está prohibido hacer uso de esta frecuencia para cuestiones no relacionadas con la seguridad de la prueba.

ARTICULO 8

LASTRE

Se permite el uso de lastre desechable solo en forma de agua o arena fina. Los pilotos no arrojarán el lastre de modo que pueda afectar a otros competidores. El peso del equipo, incluido el lastre, nunca sobrepasará 33 Kg.

ARTÍCULO 9

REUNIÓN DE PILOTOS

El Director de Competición convocará al menos una reunión de pilotos antes de cada manga, en la que se dará la información referente a ésta. Es responsabilidad de los pilotos mantenerse informados de las convocatorias de reunión y asistir a ellas. El Director de Competición puede

posponer o convocar una nueva reunión de pilotos para más tarde si todavía no se ha decidido la tarea para esa manga. Estando en la zona de despegue y si todavía no ha salido ningún piloto, el Director de Competición puede en cualquier momento convocar reunión de pilotos y añadir o modificar informaciones, modificando incluso la tarea elegida si la meteorología lo requiere.

ARTÍCULO 10

VENTANA DE SALIDA

Sólo está permitido despegar para un vuelo puntuable entre las horas de apertura y cierre de la ventana de salida indicada en la reunión de pilotos. Este tiempo nunca será inferior a 30 segundos por piloto, ampliándose según la capacidad de la zona de despegue. Por razones de seguridad el Director de Competición puede cerrar la ventana de salida momentáneamente, impidiendo así despegar para un vuelo puntuable. En este caso, la hora de cierre de la ventana de salida se retrasará por el tiempo en que haya permanecido cerrada, sin sobrepasar la hora límite de prórroga. La manga es nula si el tiempo total de apertura de la ventana de salida no basta para que todos los pilotos tengan la oportunidad de despegar al menos una vez.

ARTÍCULO 11

VUELOS DE PRUEBA

Ningún competidor puede despegar en un día de competición desde la zona de despegue elegida para competir sin el permiso del Director de Competición. El Director de Competición puede dar permiso para un vuelo de prueba. Una vez efectuado, el piloto debe aterrizar y hacer un despegue de competición dentro de la ventana de salida para hacer su vuelo puntuable.

ARTÍCULO 12

NÚMERO DE DESPEGUES

Salvo que el Director de Competición indique lo contrario en la reunión de pilotos, cada piloto puede efectuar un único despegue por manga. En casos excepcionales y por razones de seguridad el Director de Competición puede autorizar un segundo despegue, después verificar la existencia del problema. Si en una manga se permite hacer múltiples despegues, en la reunión de pilotos se indicará también el punto de recogida y horarios de los transportes que la organización dispondrá para volver a la zona de despegue. Los pilotos no deben utilizar transporte o ayuda distintos de estos entre dos despegues de competición.

ARTÍCULO 13

VUELO

Los pilotos deben poner especial atención en respetar las normas de prioridad en vuelo y demás reglamentación aérea, vigilar constantemente otras posibles aeronaves y volar con la mayor prudencia. Deben respetar las directrices de circulación dadas en la reunión de pilotos, particularmente el sentido de giro en térmica cerca del despegue. Los parapentes deben ser volados dentro de los límites impuestos por su fabricante. Está prohibida cualquier maniobra peligrosa para otro competidor o para el público. En particular, están prohibidas todas las maniobras que pongan el ala o parte de ella en pérdida (pérdida, barrena plana, pérdida con bandas B,...) y las que proporcionan descensos extremadamente rápidos (barrena), salvo que

sea imprescindible descender rápidamente para escapar de algún peligro. Está terminantemente prohibido volar dentro de las nubes. Un ala desplegada en el suelo durante más de dos minutos es síntoma de accidente. El piloto que observe una, o a quien alguien solicite ayuda, debe notificarlo rápidamente a la organización y proceder, si puede y si la organización se lo permite, a prestar socorro al accidentado. Los pilotos deben procurarse un medio de recibir, durante el vuelo, las informaciones difundidas por la frecuencia de seguridad

ARTÍCULO 14.

AYUDA A UN PILOTO ACCIDENTADO

Todo piloto aterrizado deberá, en el menor tiempo posible, recoger su parapente. Dejar un parapente abierto querrá decir que el piloto necesita ayuda. Los pilotos deben socorrer, en todo lo que les sea posible, a un compañero accidentado que solicita o necesita auxilio.

ARTICULO 15

Para que cualquier competición tenga el rango de oficial, ha de tener al menos tres participantes.

ARTICULO 16

Los aspectos que no queden recogidos en el presente reglamento se regularán, por el código deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI),

ANEXO 3— REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE VUELO CON MOTOR

Este reglamento instruye las competencias, derechos y deberes de los integrantes en las competiciones oficiales de vuelo con motor. Todos los pilotos participantes han de tener la licencia federativa en vigor.

ARTICULO I

En el presente anexo, se establecen las figuras de:

- CLUB ORGANIZADOR
- DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN
- JUECES
- JEFE DE JUECES
- TRIPULACIÓN.
- JURADO.

DEFINICIÓN

1-1 CLUB ORGANIZADOR

Es el club designado por la Federación Vasca de Deportes Aéreos para organizar las competiciones de carácter oficial y ámbito provincial. Para tener derecho a la organización de un campeonato deberá realizar la solicitud correspondiente según la normativa específica.

1-2 DIRECTOR DE LA COMPETICIÓN

Será designado por el club organizador y es el máximo responsable de la competición. Deberá poseer la Licencia Deportiva en vigor como Técnico, en su defecto podrá ser autorizado por la Federación para realizar dicha labor. Será el encargado de verificar que todos los participantes de cualquier estamento están en posesión de la correspondiente licencia. Formará parte del Jurado de la Competición y su principal misión es la de velar por el correcto desarrollo de la competición en lo referente a las infraestructuras empleadas, equipo humano colaborador, cumplimiento de horarios, elaboración de resultados y demás actuaciones derivadas de la utilización de la sede para la celebración de la prueba.

1-3 JUECES

Serán propuestos por el club organizador y aprobados por la Federación según el tipo de competición. Deberán tener la titulación de Juez, o estar autorizados para ello por la Federación, poseer la Licencia Federativa en vigor. Serán los encargados de la homologación de los aviones y de la puntuación de los vuelos, aplicando para ello la normativa de la Federación Aérea Internacional para cada modalidad. Los diferentes roles deben quedar claros a todos los Jueces y participantes en el briefing de Apertura. El documento básico que determina estas reglas es la versión válida de la Sección General del Código Deportivo de la FAI. El Director de Competición

no participará de ninguna manera en la evaluación de los Jueces. Las Tomas de Precisión discurrirán bajo el control de un Juez Jefe de Tomas, elegido por el Jefe de Jueces o por él mismo. Cuando los Jueces no sean capaces de tomar una decisión respecto a un aterrizaje, se comprobará la grabación en video. Si aún así no se puede obtener una decisión definitiva, el Juez Jefe de Tomas tomará la decisión final. En caso de un aterrizaje anormal, el Juez Jefe de Tomas debería consultar al menos a otros dos Jueces de Tomas y comprobarán las grabaciones de video. A los jueces se les proporcionará únicamente la información necesaria para su tarea. Las hojas de penalizaciones contendrán sólo la siguiente información:

- Número de rally.
- Matrícula del avión.
- Tipo y color del avión.

Los nombres de la tripulación no están permitidos en estas hojas.

Es obligatorio el uso del GPS Loger para el control de paso por las rutas, cuyo buen funcionamiento es responsabilidad única del competidor.

1-5 JEFE DE JUECES

Uno de los jueces participantes será designado Jefe de Jueces, será el representante de los jueces ante el Director de Competición. Formará parte del Jurado de la Competición y tendrá como principal misión la de dirigir los ~briefing~ necesarios para la correcta Interpretación del reglamento así como aclarar las dudas que puedan surgir entre los jueces de la competición y fijar una uniformidad de criterios. El Jefe de Jueces deberá tener la calificación de Juez, o en su defecto estar habilitado como tal por la Federación.

1-6 TRIPULACIÓN

La tripulación estará formada por un piloto y un copiloto/navegante. Los pilotos inscritos en la competición deberán estar en posesión de la Licencia en vigor, debe poseer una licencia de piloto privado, o una licencia superior debidamente validada. No se puede llevar ningún pasajero durante la competición. Salvo autorización del Director de la prueba

1-7 JURADO

Estará compuesto por un mínimo de tres personas, con licencia deportiva en vigor o con conocimientos suficiente para desempeñar dicha labor.

ARTICULO 2

2-1 La competición será llevada a cabo sólo en Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC) tal cual están definidas por la OACI y sujetas a las Reglas de Vuelo Visual (VFR) estándar nacionales. Si las condiciones se deterioran durante la competición, es decisión y responsabilidad del piloto si continuar o no.

2-2 La competición, o cualquier etapa, se pueden posponer, modificar o cancelar, por las condiciones meteorológicas presentes o por cualquier otra razón a discreción del Director de Competición después de consultarlo con el Jefe de Jueces.

ARTICULO 3

La hora oficial de competición será la hora local o UTC. Habrá disponible un reloj master, para que los competidores pongan sus relojes en hora.

ARTICULO 4

4-1 Cada tripulación volará el mismo avión durante toda la competición. En caso de avería, el Director de Competición puede autorizar un cambio a otro avión.

4-2 En caso de existir algún problema (del avión o del GPS-Logger) que impida efectuar la salida, la tripulación no debe salir de su avión ni comunicarse con su equipo. Deberá llamar por radio a la organización de la competición para explicar la situación y seguir las instrucciones que se le den.

ARTICULO 5

5-1 El club organizador indicara la cartografía a utilizar, no necesariamente aeronautica.

5-2 Antes de cada etapa se publicará una lista con el orden y tiempos de salida. Se usará un mínimo de dos minutos entre cada despegue. Para tripulaciones del mismo Aeroclub, el Organizador debe separar los despegues de estos equipos seis minutos o más, excepto cuando técnicamente sea imposible.

5-3 El uso de ayudas electrónicas esta prohibido, todos los dispositivos no autorizados deben ser precintados o custodiados por el organizador durante el vuelo. Los aviones, las tripulaciones y su equipaje personal serán inspeccionados para buscar, y retirar si los hubiere, equipos de navegación y comunicación no autorizados. La inspección debe haber terminado 5 minutos antes de que se entregue el sobre con las instrucciones de vuelo.

5-4 El vuelo de competición deberá llevarse a cabo de acuerdo con estas reglas y con las instrucciones de vuelo (rutómetro).

ARTICULO 6

6-1 Los aviones elegidos para la competición son aviones con motor de explosión y aviones con turbina como se define en las subclases C-1 (a, b, c, d) y C-3 (a, b, c) de la última edición del Código Deportivo FAI , Sección 2, y Motoveleros como se define en la última edición del Código Deportivo FAI, Sección 3, con un motor integrado y no retráctil, y un tren de aterrizaje convencional de 3 ruedas (Motovelero de Turismo)

6-2 La mínima velocidad permitida de competición es de 130 Km hora. Las velocidades de competición declaradas sólo deben ser en múltiplos de 10 Km hora.

6-3 El avión debe tener una autonomía igual a la duración de la etapa más larga a la velocidad de competición, más un 10% y adicionalmente una reserva de combustible para cumplir los requisitos de vuelo VFR .

6-4 Todos los aviones deben tener incorporada una radio útil para comunicaciones

6-5 Todos los aviones involucrados en la competición (aviones de competición y de apoyo) deben estar asegurados contra daños a terceros con cobertura expresa para Rallys. Debe entregarse un certificado del seguro que así lo acredite a la organización.

ARTICULO 7

7-1 La asistencia del personal nombrado a continuación es obligatoria durante los briefings.

7-2 El briefing de Apertura será impartido por el Director de Competición y asistirán el Planificador de Rutas, Jurado, Jueces, Directores de Equipo y todas las Tripulaciones. Se presentarán todos los Oficiales de competición. El objetivo es explicar el transcurso de la competición, el programa, las restricciones, frecuencias de comunicación y las bases para las penalizaciones.

7-3 El briefing de Competidores será impartido por el Director de Competición y asistirán el Jurado, los Jueces, Directores de Equipo y todas las Tripulaciones. Este briefing puede combinarse con el briefing de apertura.

7-4 El briefing de Jueces será impartido por el Jefe de Jueces y asistirán todos los Jueces.

7-5 Al briefing Diario asistirán los Directores de Equipo, siguiendo el programa del día. Debe incluirse un briefing meteorológico.

7-5.1 Debe publicarse la meteorología actual y las predicciones antes del despegue y debe estar en escritura clara, NO EN CÓDIGO. También debería estar disponible un pronóstico para el día siguiente, siempre que sea posible.

7-5.2 Las predicciones generales estarán expuestas en un tablón de noticias fuera de la Sala de briefings, antes de que comience el primer briefing del día, y será actualizado.

7-5.3 A lo largo de cada etapa debería haber disponible un avión para comprobar la situación meteorológica. Un miembro de Jurado o el Jefe de Jueces acompañarán al vuelo de comprobación.

7-5.4 Las condiciones meteorológicas mínimas durante la competición son las de vuelo visual (VFR).

ARTICULO 8

7-1 Los resultados serán publicados tan pronto como sea posible después de que se hayan investigado todas las protestas, realizado las enmiendas y los resultados hayan sido ratificados por el Jefe de Jueces y el Jurado.

7-2 Los resultados y un mapa master serán mostrados en un Tablón de Anuncios fácilmente accesible. De cualquier modo, es también necesario que cada Equipo reciba una copia impresa de los resultados. Además, se debe publicar una lista de cualquier fotografía, panel o punto de giro anulados.

7-3 Una vez completados los resultados finales y todas las protestas, cada hoja de respuestas y fotografías serán devueltas a cada tripulación. Si fuera necesario, el Director de Competición los mandará al interesado inmediatamente después del Campeonato.

ARTICULO 9

Se utilizara los normativa de competición de la Federación Aeronáutica Internacional par todo aquello relacionado con los reglamentos, puntuaciones, homologaciones, ...etc, que no este contemplado en este reglamento de competición.

ARTICULO 10

Para que cualquier competición tenga el rango de oficial, ha de tener al menos tres participantes, y al menos dos etapas para que tenga validez como campeonato.

ARTICULO 11

Los aspectos que no queden recogidos en el presente reglamento se regularán, por el código deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI),

ANEXO 4 — REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE AEROESTACION

Este reglamento instruye las competencias, derechos y deberes de los integrantes en las competiciones oficiales de aeroestación. Todos los pilotos participantes han de tener la licencia federativa en vigor.

ARTICULO 1

La competición durara como minimo dos días, con tres vuelos posibles (mañana y tarde, y último día sólo mañana). El día anterior al primero vuelo, por la tarde, se realiza la entrada y comprobación de documentación, así como el briefing general.

ARTICULO 2

PERSONAL NECESARIO:

Deben cubrirse todos los gastos de desplazamiento, alojamiento y manutención de todo el personal. Varias funciones pueden ser desempeñadas por una misma persona, a juicio del organizador.

2-1 DIRECTOR DE COMPETICIÓN

El Director de Competición y un oficial, deben visitar previamente la zona de vuelo propuesta acompañado por el organizador. El coste de este desplazamiento es por cuenta del organizador. En el caso de que el Organizador-promotor del evento disponga de un Director a su criterio, este deberá ser ratificado por la Federación

2-2 INFORMATICO.

2-3 SUBDIRECTOR DE COMPETICIÓN.

Propuesto por la Federación y el Director.

2-4 OFICIALES

Propuestos por la Federación.

2-5 OFICIAL DE SEGURIDAD.

En estrecha colaboración con la dirección del evento, debe tener conocimientos en alto grado del reglamento.

2-6 OFICIAL DE CARGA DE GAS.

Debe supervisar las cargas de gas, con especial cuidado en las distancias de los vehículos hasta la zona de carga, desconexión de telefonía móvil, cigarrillos etc. La formación puede ser a cargo de la Federación.

2-7 OFICIAL DE METEOROLOGÍA Y TEODOLITO. Responsable de tomar las lecturas de los vientos antes de cada prueba y del buen estado del teodolito.

2-8 OFICIALES DE COMPETICIÓN. Acudirán a las dianas o metas establecidas en la prueba, medición de testigos etc. y asistirán al Director en aquellas funciones que se les designe.

2-9 Presidente del Jurado: Esta figura es necesaria para el caso de tener que dirimir protestas en la competición. Puede ser propuesto por el organizador, pero deberá ser aprobado por la Federación.

ARTICULO 3

MEDIOS MATERIALES

3-1 Mapas: Han de ser escala 1:50.000 (serie L del Ejército o similar). Deben entregarse dos juegos de mapas por equipo, y uno por oficial, más los que la organización necesite. Con coste a la Organización. No se aceptaran fotocopias en B/N. Además, se deberá tener a disposición de los pilotos los mismos mapas en formato digital.

3-2 Teodolito.

3-3 Software: Comprende las hojas de prueba, hojas de observador, cálculo de puntuaciones, etcétera.

3-4 Terminal GPS de seguimiento de trayectorias de los globos en vuelo: Cada competidor recibirá un GPS homologado, marca Garmin E-trex adVenture, proporcionado por la organización para cada vuelo. Si la organización no dispone, estos podrán ser proporcionados por la Federación, así como baterías cargadores, etc.

3-5 Elementos de competición: Globos, helio, bocinas de señales, spray para señalar testigos, bridas, dorsales para coches, testigos, dianas, banderas, chalecos, distintivos para oficiales de despegue etcétera tendrán que reproporcionados r por la Comisión.

3-6 Ordenadores, impresoras, conexión a Internet, teléfonos y fotocopidora: Deben ser proporcionados y costeados por el organizador. Así como el resto del material de oficina, folios, bolígrafos, rotuladores, marcadores fluorescentes, etc.

3-7 Coches de alquiler: Necesarios para los desplazamientos de jueces y oficiales al campo de despegue, a realizar mediciones a las metas. Serán gestionados y costeados por la organización.

ARTICULO 4

GAS PROPANO

4.1 Gestión de proveedor: Corresponde enteramente al organizador. El suministro de propano deberá estar incluido entre los servicios a los competidores, sin coste adicional, es decir, se trata de una partida que debe asumir el organizador en su presupuesto.

ARTICULO 5

INFRAESTRUCTURA

5-1 Área de competición: El área de competición será propuesta por el Organizador y aprobada por la Federación en función de su idoneidad para la competición de globos a este nivel, o directamente seleccionada por el Director del Evento.

5-2 Oficina de competición: Contará con fotocopiadora, ordenadores, impresora, teléfono, conexión a Internet, deberá estar abierta a disponibilidad de la Dirección del evento.

5-3 Salón de briefings: Con capacidad suficiente, tendrá una mesa para cada equipo y sillas para al menos dos personas por equipo. Es conveniente que la sala cuente con megafonía.

5-4 Campo de despegue común (CLP):

Debe tener capacidad para el hinchado simultáneo de unos diez globos. Sus coordenadas figurarán en el reglamento y con el acuerdo del Director de Competición. Se recomienda un campo lo más cercano al casco urbano posible, para facilitar la llegada de público. (CLP alternativo). No debe haber cables de alta tensión por encima ni a una distancia menor de cien metros de su perímetro. El perímetro deberá estar acordonado, y se requerirá la participación de la policía municipal para restringir el acceso únicamente a los vehículos autorizados de los competidores, prensa y organización. En caso de tratarse de un campo con piso irregular, se requerirá previamente maquinaria que alise y desbroce el terreno.

5-5 Zona de carga de gas: En un lugar abierto y despejado, con un vallado para el camión-cuba y para el punto concreto de ubicación del "pulpo" de carga. Supervisado por los técnicos de la Compañía suministradora y el oficial de seguridad.

ARTICULO 6

OTRAS GESTIONES NECESARIAS

6-1 Solicitud de NOTAM: Debe publicarse por parte de la Dirección General de Aviación Civil un NOTAM informando de la actividad aérea del campeonato con reserva de espacio aéreo, especificando fechas, horarios, coordenadas y techo máximo.

Debe solicitarse esta publicación con cuarenta días de anticipación al campeonato. En el NOTAM figurará como responsable técnico el organizador. En caso necesario la solicitud de NOTAM la podría realizar la Comisión.

6-2 Adjudicación: Será única y exclusivamente competencia de la Federación otorgar la organización de un campeonato oficial.

ARTICULO 7

Todas las cuentas (presupuesto, ingresos, gastos, facturación...) serán competencia directa de la entidad organizadora, con su propio C.I.F.

ARTICULO 8

Para que cualquier competición tenga el rango de oficial, ha de tener al menos doce participantes.

ARTICULO 9

Los aspectos que no queden recogidos en el presente reglamento se regularán, por el código deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI).

ANEXO 5 — REGLAMENTO DE COMPETICIÓN DE ALA DELTA

Este reglamento instruye las competencias, derechos y deberes de los integrantes en las competiciones oficiales de ala delta. Todos los pilotos participantes han de tener la licencia federativa en vigor.

ARTICULO 1

Equipo de uso obligatorio:

- Arnés.
- Casco.
- Paracaídas de emergencia.
- Doble cuelgue de seguridad.
- Emisora de 2 m.

ARTICULO 2

Queda totalmente prohibido:

- Sobrevolar cualquier obstáculo (líneas eléctricas, casa, árboles) a una altura mínima de 50m.
- Despegar si el viento supera el 75% de la velocidad máxima del ala delta.
- Despegar si el viento se desvía más de 45° de la dirección de despegue.
- Volar fuera de los límites de carga alar recomendados por el fabricante.
- Volar en aerología turbulenta.
- Despegar con viento de cola.
- Sobrevolar zonas de despegue a menos de 50 m. si hay otras alas montadas.
- Dentro del área de seguridad de aeropuertos, aeródromos, pasillos aéreos y zonas restringidas y prohibidas de vuelo.
- De noche: media hora después de ponerse el sol hasta media hora antes de salir.
- Sobrevolar aglomeraciones de personas o poblaciones.

ARTICULO 3

Normas de tráfico aéreo.

- El cruce de dos alas en la misma dirección y sentido contrario, se efectuarán desviándose cada uno de las alas delta a su derecha.
- Si uno de las alas tuviera la ladera o cualquier otro obstáculo a su derecha, ésta tiene preferencia. El ala delta que deja la ladera a su izquierda debe apartarse a su derecha con la suficiente antelación y dejarle paso.
- No adelantar a otra ala por los lados a su misma altura y dentro de su área de maniobra.
- Entre dos alas volando a diferente altura, tiene preferencia el que vuela más bajo.
- Dentro de una térmica, marca el sentido de giro el piloto que hubiera entrado primero, a no ser que se haya marcado un sentido de giro en la zona.
- Al incorporarse a una térmica se entrará a girar en el mismo sentido que las alas que ya hubiera en su interior, sin interferir en sus trayectorias. Si fuese necesario se esperará

fuera de la térmica hasta que las alas que estaban girando ganen altura y luego se entrará en la térmica.

- En caso de trayectorias laterales convergentes, tiene preferencia la aeronave más lenta o de menos margen de maniobra.
- El orden de preferencia entre aeronaves es: globo, paracaídas, parapente, ala delta, paramotor, planeador, aviones a motor.

ARTICULO 4

Paneles de las zonas de vuelo.

Las zonas de vuelo contarán con paneles informativos sobre las condiciones de vuelo. Los paneles contarán como mínimo con la siguiente información:

- Lugares de despegue y aterrizaje.
- Desnivel.
- Limitaciones al vuelo.
- Actuación en caso de accidente.
- Situación de las condiciones de vuelo en las diferentes estaciones y horas del día.

La elaboración de la información de los paneles será responsabilidad del club organizador.

ARTICULO 5

Para que cualquier competición tenga el rango de oficial, ha de tener al menos tres participantes.

ARTICULO 6

Los aspectos que no queden recogidos en el presente reglamento se regularán, por el código deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI).