Fédération
Aéronautique
Internationale

Anexo A de la Sección 3 – Vuelo a Vela

NORMATIVA PARA CAMPEONATOS MUNDIALES Y CONTINENTALES DE VUELO A VELA

CLASE D (veleros)
Incluida la Clase DM (motoveleros)

Edición 2022

Valido desde el 12 de diciembre de 2022

Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
CH-1007 Lausanne
(Switzerland)
Tél. +41 (0)21 345 10 70
Fax +41 (0)21 345 10 77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org

FEDERACIÓN AERONÁUTICA INTERNACIONAL

MSI - Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Switzerland

Copyright 2021

Reservados todos los Derechos. La Propiedad Intelectual de este documento es de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI). Cualquier persona actuando en nombre de la FAI o de uno de sus miembros está autorizada a copiar, imprimir, y distribuir este documento, siempre que cumpla las siguientes condiciones:

1. **El documento debe ser utilizado solamente para información y no puede ser explotado con fines comerciales.**

2. **Cualquier copia de este documento o parte de él debe incluir esta advertencia de derechos de autor.**

3. **Las normas aplicables en materia de derecho aeronáutico, tráfico y control aéreo en los respectivos países deben cumplirse siempre. Deben ser observadas y, en su caso, prevalecer sobre cualquier normativa deportiva.**

Tener en cuenta que cualquier producto, proceso o tecnología descritos en este documento pueden estar sujetos a otros Derechos de Propiedad Intelectual pertenecientes a la Federación Aeronáutica Internacional o a otros estamentos y no están cubiertos por la presente autorización.

DERECHOS DE EVENTOS DEPORTIVOS DE LA FAI

Todos los eventos deportivos internacionales organizados total o parcialmente bajo las normas del Código Deportivo[1] de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) se denominan Eventos Deportivos Internacionales de la FAI[2]. Según los Estatutos de la FAI[3], la FAI posee y controla todos los derechos relacionados con los Eventos Deportivos Internacionales de la FAI. Los Miembros de la FAI[4] deberán, dentro de sus territorios nacionales[5], hacer cumplir la propiedad de la FAI de los Eventos Deportivos Internacionales de la FAI y exigir que se registren en el Calendario Deportivo de la FAI[6].

Un organizador de eventos que desee explotar los derechos de cualquier actividad comercial en dichos eventos deberá buscar un acuerdo previo con la FAI. Los Derechos de Propiedad de la FAI que pueden, por acuerdo, ser transferidos a los organizadores del evento incluyen, pero no están limitados a la publicidad en o para los Eventos de la FAI, el uso del nombre o logotipo del evento con fines comerciales y el uso de cualquier sonido, imagen, programa y/o datos, ya sean registrados electrónicamente o de otro modo o transmitidos en tiempo real. Esto incluye específicamente todos los derechos de uso de cualquier material, electrónico o de otro tipo, incluido el software que forma parte de cualquier método o sistema para juzgar, puntuar, evaluar el rendimiento o la información utilizada en cualquier Evento Deportivo Internacional de la FAI[7].

Cada Comisión de Deporte Aéreo de la FAI[8] puede negociar acuerdos, con miembros de la FAI u otras entidades autorizadas por el miembro apropiado de la FAI, para la transferencia de la totalidad o parte de los derechos de cualquier Evento Deportivo Internacional de la FAI (excepto los World Air Games[9]) en la disciplina[10], de la que es responsable[11] o renunciar a dichos derechos. Cualquier acuerdo o renuncia de este tipo, después de su aprobación por el Presidente de la Comisión del Deporte Aéreo correspondiente, deberá ser firmado por los Oficiales de la FAI[12].

Cualquier persona o entidad legal que acepte la responsabilidad de organizar un Evento Deportivo de la FAI, ya sea por acuerdo escrito o no, al hacerlo también acepta los derechos de propiedad de la FAI como se indicó anteriormente. Cuando no se haya acordado por escrito ninguna transferencia de derechos, la FAI conservará todos los derechos sobre el evento. Independientemente de cualquier acuerdo o transferencia de derechos, la FAI tendrá, sin cargo, para su propio archivo y/o uso promocional, acceso total a cualquier sonido y/o imagen visual de cualquier Evento Deportivo de la FAI. La FAI también se reserva el derecho de organizar a sus expensas la grabación de todas y cada una de las partes de cualquier evento.

1	FAI Statutes,	Chapter 1,	para 1.6
2	FAI Sporting Code, Gen. Section,	Chapter 4,	para 4.1.2
3	FAI Statutes,	Chapter 1,	para 1.8.1
4	FAI Statutes,	Chapter 2,	para 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; and 2.7.2
5	FAI By-Laws,	Chapter 1,	para 1.2.1
6	FAI Statutes,	Chapter 2,	para 2.4.2.2.5
7	FAI By-Laws,	Chapter 1,	paras 1.2.2 to 1.2.5
8	FAI Statutes,	Chapter 5,	paras 5.1.1, 5.2, 5.2.3 and 5.2.3.3
9	FAI Sporting Code, Gen. Section,	Chapter 4,	para 4.1.5
10	FAI Sporting Code, Gen. Section,	Chapter 2,	para 2.2
11	FAI Statutes,	Chapter 5,	para 5.2.3.3.7
12	FAI Statutes,	Chapter 6,	para 6.1.2.1.3

CONTENIDO

CONTENIDO 4

OBSERVACIONES PRELIMINARES 5

PARTE 1: GENERAL 6
1.1 OBJETIVOS DE LOS CAMPEONATOS 6
1.2 REQUISITOS GENERALES 6
1.3 CLASES DEL CAMPEONATO 7
1.4 RESPONSIBILIDADES DE LOS ORGANIZADORES 7

PARTE 2: OFICIALES DEL CAMPEONATO 10
2.1 EL DIRECTOR DEL CAMPEONATO ... 10
2.2 COMISARIOS MIEMBROS DEL JURADO 10

PARTE 3: EQUIPOS NACIONALES 13
3.1 SELECCIÓN DE LOS EQUIPOS..... 13
3.2 REQUISITOS..... 13
3.3 RESPONSABILIDADES DEL CAPITÁN DE EQUIPO 13
3.4 INSCRIPCIÓN 14
3.5 REGISTRO 15
3.6 SEGURO..... 16

PARTE 4: REQUISITOS TÉCNICOS 16
4.1 PLANEADORES Y EQUIPAMIENTO.. 16
4.2 PESO MÁXIMO AL DESPEGUE 18
4.3 MATRÍCULA DE COMPETICIÓN..... 18
4.4 FRECUENCIAS DE RADIO 19

PARTE 5: PROCEDIMIENTOS GENERALES EN VUELO..... 20
5.1 GENERAL 20
5.2 BRIEFING 20
5.3 AYUDAS EXTERNAS A LOS COMPETIDORES..... 20
5.4 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL ... 21

PARTE 6: TAREAS..... 23
6.1 TIPOS DE TAREA..... 23
6.2 DEFINICIONES DE TAREA..... 23
6.3 EXPLICACIÓN DE LAS TAREAS..... 23

PARTE 7: PROCEDIMIENTOS DE LA COMPETICIÓN 26
7.1 LA PARRILLA DE SALIDA..... 26
7.2 LANZAMIENTO 26
7.3 PROCEDIMIENTOS DE LANZAMIENTO 27
7.4 SALIDA 28
7.5 PREVISIÓN DE COLISIONES Y SEGUIMIENTO..... 30
7.6 PUNTOS DE VIRAJE Y ÁREAS ASIGNADAS 31
7.7 TOMAS FUERA DE CAMPO 31
7.8 LLEGADA..... 32
7.9 FINALIZACIÓN DE LA TAREA..... 33
7.10 ATERRIZAJE 33
7.11 DOCUMENTACIÓN DEL VUELO..... 33

PARTE 8: PUNTUACIÓN Y PENALIZACIONES.... 34
8.1 SISTEMA DE PUNTUACIÓN..... 34
8.2 REGLAS COMUNES..... 34
8.3 DEFINICIONES DE LOS PARÁMETROS DE PUNTUACIÓN 36
8.4 CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES 38
8.5 TROFEO POR EQUIPOS 39
8.6 PENALIZACIONES Y DESCALIFICACIONES 40
8.7 LISTA DE PENALIZACIONES APROBADAS..... 42

PARTE 9: QUEJAS Y PROTESTAS 43
9.1 QUEJAS..... 43
9.2 PROTESTAS 43
9.3 TRATAMIENTO DE LAS PROTESTAS 44
9.4 APELACIONES 44

PARTE 10: RESULTADOS Y ENTREGA DE PREMIOS 45
10.1 RESULTADOS 45
10.2 ENTREGA DE PREMIOS 45

PARTE 11: PROCEDIMIENTOS LOCALES 47

Proceso de Selección de Pilotos 50

Elementos de Seguridad 51

Procedimiento de Pesaje..... 52

Procedimiento de Radio para Anunciar la Salida..... 53

ABREVIATURAS..... 54

OBSERVACIONES PRELIMINARES

a) Los Procedimientos Locales describen los procedimientos operativos relevantes para el sitio y complementan este Reglamento.

b) En este Anexo, las palabras "tiene que", "debe/deberá" y "no podrá" indicar requisitos obligatorios; "debería" indica una recomendación; "puede" indica lo que está permitido; y "será" indica lo que va a suceder.

c) En este documento, las palabras de género masculino deben entenderse que incluyen el género femenino, a menos que el contexto indique lo contrario.

d) El texto explicativo y las notas se incluyen como párrafos sin numerar en fuente Arial 10 cursiva.

e) En este documento, dondequiera que se use la palabra piloto, inscripción, campeón o participante, debe entenderse como tripulación, inscripción del equipo, campeones o equipo, en lo que se refiere a la Clase 20 metros Multiplaza.

f) Los términos geométricos y estándares, tal y como se utilizan en este Reglamento, estarán de acuerdo con la tabla siguiente:

Modelo Terrestre	El Modelo Terrestre que se utilizará para todos los cálculos especificados en este Anexo será una esfera de radio 6371.0 kilómetros.
Distancia	A menos que se especifique lo contrario, los términos "Distancia", "Longitud", "Radio", "Separación", etc. se determinarán a lo largo de líneas geodésicas.
Dirección	Todas las marcaciones, rutas, derrotas y rumbos se referenciarán al norte verdadero y deberán especificarse en el punto de origen.
Líneas	A menos que se especifique lo contrario, los términos "Línea", "Segmento de Línea", "Tramo", etc. se refieren a líneas geodésicas.
Interpolación	A efectos de evaluar el cruce de líneas y límites, se utilizará la interpolación lineal directa entre puntos de registrados consecutivos.

g) Los cambios respecto a la edición anterior se marcan mediante una línea vertical en el margen izquierdo.

PARTE 1: GENERAL

1.1 OBJETIVOS DE LOS CAMPEONATOS

Los objetivos son:

a. Establecer el campeón en cada clase de la competición basado en las actuaciones del piloto en las tareas establecidas;

b. Fomentar la amistad, la cooperación y el intercambio de información entre los pilotos de vuelo a vela de todas las naciones;

c. Promover la expansión mundial de la imagen pública del vuelo a vela Fomentar el desarrollo técnico y operativo del deporte;

d. Fomentar el desarrollo técnico y operativo del deporte;

e. Fomentar el desarrollo de procedimientos operativos seguros, buen espíritu deportivo y equidad en el deporte de vuelo a vela.

Los Organizadores podrán establecer objetivos adicionales en sus Procedimientos Locales.

1.2 REQUISITOS GENERALES

1.2.1 Los Campeonatos se controlarán de conformidad con:

- FAI Sporting Code General Section
- FAI Sporting Code Section 3 – Gliding
- Annex A to Section 3
- IGC Procedures for Handicapped Classes (if applicable)
- Alternative Scoring – Gliding (if applicable)

En los Procedimientos Locales se debe incluir una referencia a las versiones vigentes de estos documentos.

En circunstancias especiales, el Buró de la IGC puede otorgar exenciones de las normas específicas del Campeonato. Dichas exenciones deben publicarse en los Procedimientos Locales.

Cualquier competidor o Capitán de Equipo que viole o tolere la violación de estas normas será suspendido o descalificado de los Campeonatos.

1.2.2 El ganador es el piloto que tiene la puntuación total más alta, obtenida al sumar los puntos del piloto de cada día de campeonato. En caso de empate, ver párrafo 10.2.2. Al ganador se le otorgará el título de Campeón Mundial, o, según corresponda, Campeón Europeo, Panamericano u otro Continente, siempre que haya habido al menos cuatro Días de Campeonato (ver 8.2.1) en esa clase.

Las plazas finales, para todos los que resulten empatados, deben determinarse también mediante el procedimiento establecido en 10.2.2.

1.2.3 Duración del Evento

a. La duración total del Evento no debe exceder los 15 días incluyendo dos días en los que se celebrarán las ceremonias de Apertura y Clausura (pero no incluyendo el periodo de entrenamientos oficiales). Durante ese periodo, se concederá al menos un día de descanso sin vuelos. Se pondrá a disposición de todos los competidores un período de entrenamiento oficial de tres días inmediatamente antes de la apertura de los Campeonatos.

b. Los Eventos internacionales de vuelo a vela del Calendario Deportivo de la FAI deben estar separados al menos un período de 11 días.

Los Organizadores pueden declarar más días de descanso por razones establecidas, tales como fatiga de los pilotos. Un día de descanso debería declararse el día anterior, pero puede declararse antes, o tan tarde como el primer Briefing del día en cuestión.

c. Las fechas de la competición deben ser fijos, es decir, no se permiten días de competición de reserva. El último día de competición será un día laborable (de lunes a viernes), con la Ceremonia de Clausura a la mañana siguiente. El día de la Ceremonia de Clausura no será programado como día de competición.

1.2.4 El idioma oficial de los Campeonatos será el idioma inglés; en él se deberá incluir todas las regulaciones e información distribuida a los competidores, cualquier anuncio público durante el evento y los Briefings.

1.3 CLASES DEL CAMPEONATO

1.3.1 Los Campeonatos estarán compuestos por una o más clases como se describe en el cuerpo principal de la Sección 3 del Código Deportivo, Capítulo 5, y como se indicará en los Procedimientos Locales. A menos que el Buró apruebe lo contrario, los planeadores de Clase Club y los de Clase Biplaza de 20 metros deben participar con sus respectivos Hándicaps. El Listado de los cuales está publicado en el documento IGC Procedures for Handicapped Classes.

No es necesario que los planeadores biplaza estén equipados con controles duales.

1.3.2 Si alguna clase no tiene al menos diez participantes de al menos cinco NACs (cuatro para Campeonatos Continentales) en el primer día del Campeonato, la competición tendrá lugar, pero no se proclamará el Campeón. Si las clases o planeadores particulares necesitan que se les asigne un Hándicap en un Campeonato Continental, la lista de Hándicaps debe ser publicada en los Procedimientos Locales y aprobada por el Buró.

1.3.3 Se permitirá que los planeadores motorizados participen en sus clases correspondientes, siempre que tengan equipados con registrador de MoP plenamente operativo.

1.3.4 Competiciones con inscripciones restringidas

a. CAMPEONATOS FEMENINOS

Campeonatos en una o más de las clases aprobadas que están abiertos exclusivamente a tripulaciones de vuelo femeninas.

b. COMPEONATOS JUNIOR

Campeonatos en una o más de las clases aprobadas que están abiertos exclusivamente a pilotos cuyo 25º* cumpleaños ocurra en el año natural (1 de enero a 31 de diciembre) que incluye la fecha de comienzo del campeonato o después.

*26º, para los campeonatos celebrados en el año natural 2022.

1.4 RESPONSIBILIDADES DE LOS ORGANIZADORES

General El nombre del NAC Organizador y el nombre de los Organizadores locales serán publicados en los Procedimientos Locales.

1.4.1.1 Los Organizadores publicarán en los Procedimientos Locales información de contacto, direcciones para correspondencia, información bancaria y referencias a fuentes de información oficial.

1.4.1.2 Los Organizadores publicarán en los Procedimientos Locales las unidades de medida de distancia, altitud, velocidad, velocidad vertical, velocidad del viento y masa.

1.4.1.3 Los Organizadores publicarán en los Procedimientos Locales los medios de comunicación digital que se utilizarán durante el evento.

Deberá haber un solo método oficial de mensajería instantánea.

1.4.1.4 Antes de la fecha límite de la licitación final, los Organizadores cooperarán con el Burea de la IGC para llegar a acuerdos con respecto a cualquier circunstancia

especial relacionada con los campeonatos.

Estos pueden incluir: el número de inscripciones permitidas, la Lista de Hándicaps, requisitos para planeadores y equipos, y procedimientos especiales.

1.4.2 **Seguridad** Los Organizadores prestarán la debida atención a la seguridad y la equidad en todos los aspectos de los campeonatos. Esto incluirá la distribución de un Plan de Emergencia a los Capitanes de Equipo.

1.4.2.1 Los Organizadores, en cooperación con el Jefe de Comisarios Deportivos, formarán un Comité de Seguridad compuesto por al menos uno de los Comisarios Deportivos del evento y un piloto de cada clase competidora. Los pilotos del Comité podrán ser seleccionados por votación de los pilotos de la clase.

El papel del comité de seguridad es recibir e investigar las quejas relacionadas con la mala práctica durante los vuelos. El Comité no tiene facultades disciplinarias, pero puede censurar a un piloto y está obligado a informar a los Organizadores si un piloto viola repetidamente las buenas prácticas de vuelo.

Los Organizadores podrán dictar normas adicionales en materia de seguridad en los Procedimientos Locales.

1.4.3 **Instalaciones** Los Organizadores deberán proporcionar:

a. Todas las instalaciones necesarias para el buen funcionamiento de los Campeonatos.

b. Oficinas u otro entorno de trabajo adecuado para los Oficiales de la IGC.

1.4.4 **Tarifas** Los Organizadores deben pagar las tasas de aprobación a la FAI según lo acordado con la IGC.

1.4.5 **Documentación** Los Organizadores proporcionarán copias impresas de los documentos oficiales a los Capitanes de Equipo que lo soliciten. Además, se proporcionará a cada competidor y Capitán de Equipo una sección de un mapa a gran escala que muestre cada uno de los Puntos de Salida, Viraje y Llegada.

1.4.5.1 Procedimientos Locales

Los Organizadores deben enviar para su aprobación los Procedimientos Locales al Buró de la IGC a tiempo para su publicación al menos 90 días antes del primer día programado de competición.

Los cambios a los Procedimientos Locales durante la competición deben ser aprobados por el Comisario Jefe, anunciados en el Briefing y publicados en el tablón de anuncios oficial.

1.4.5.2 Puntos de Control

Los Puntos de Control son los Puntos de Salida, Puntos de Llegada y Puntos de Viraje que pueden ser utilizados durante los Campeonatos. El formato oficial del fichero de Puntos de Control se especificará en los Procedimientos Locales. La publicación original del fichero de Puntos de Control Oficiales deberá ser como muy tarde 30 días antes del primer día programado de competición.

Se alienta a los organizadores a hacer una distinción clara entre los puntos de salida, viraje y llegada en los nombres o números de los puntos de control. Un mismo punto puede usarse para más de un propósito, pero esto también debe quedar claro. Los cambios en el archivo de Puntos de Control después de la Ceremonia de Apertura deben permitirse solo en circunstancias excepcionales y solo tras consultarle al Comisario Jefe.

1.4.5.3 Espacios Aéreos Prohibidos

El archivo de Espacio Aéreo Prohibido se publicará en formato "OpenAir". Incluirá todos los espacios aéreos que pueda acarrear una penalización si se invaden. Pueden activarse o desactivarse zonas especiales o espacios aéreos prohibidos en el Briefing, pero la adición o eliminación permanente de espacios aéreo prohibido requiere una nueva publicación del archivo Oficial de Espacio Aéreo Prohibido. La publicación original del archivo Oficial de Espacio Aéreo Prohibido deberá ser como

muy tarde 30 días antes del primer día programado de competición.

Se pueden utilizar “Límites Deportivos” para implementar sanciones graduales alrededor del espacio aéreo prohibido, horizontalmente, verticalmente o ambas. Si se utilizan, deben estar fuera del espacio aéreo prohibido y deben incluirse en el archivo de Espacio Aéreo Prohibido.

Los límites de altitud del área de competición (si se usan) se especificarán en los Procedimientos Locales y pueden o no estar incluidos en el archivo de Espacio Aéreo Prohibido.

Los cambios en el archivo de Espacio Aéreo Prohibido después de la Ceremonia de Apertura deben permitirse solo en circunstancias excepcionales, y solo tras consultarle del Comisario Jefe.

1.4.5.4 Comunicación con los Equipos

Los Organizadores deben establecer durante el evento los canales de comunicación adecuados, incluyendo, pero no limitados a:

a) Buzones físicos o estaciones de correo para uso de equipos y oficiales.
b) Tablón de anuncios oficial.
c) Sistema de mensajería compatible con los teléfonos móviles que se utilicen en el evento.
d) Formularios para notificaciones que requieren la firma de los Capitanes de Equipo.
e) Formularios para consultas, quejas y protestas.

1.4.5.5 Hojas de Tarea

Las Hojas de Tarea se distribuirán en el Briefing. La Hoja de Tarea debe incluir:

f) La fecha.
g) La Clase (en Campeonatos Multiclase).
h) El tipo de Tarea (ver 6.2, 6.3.3, y 7.4.2).
i) Procedimientos operacionales en uso.
j) QNH
k) Cualquier cambio en el espacio aéreo prohibido o en los límites de altitud.
l) Hora de la Parrilla.
m) Hora estimada del primer lanzamiento.
n) Hora legal del ocaso.
o) Frecuencia de seguridad
p) Números de teléfonos de emergencia.
q) Cualquier otra información relevante del día de vuelo.

Se recomienda encarecidamente a los organizadores que proporcionen una descripción gráfica de la tarea y de los espacios aéreos prohibidos cercanos, y las distancias y rumbos relevantes. Sin embargo, estas descripciones y parámetros no deben tomarse como oficiales a efectos de puntuación. Un cambio de tarea en el Briefing de Parrilla (ver 5.2c) debe incluir la distribución de nuevas hojas de tareas.

1.4.5.6 Resultados

a) Cualquier puntuación publicada antes de que se hayan analizado todos los Registros de Vuelo debe ser etiquetado como "Resultados Provisionales".

b) Una vez analizados todos los Registros de Vuelo, las puntuaciones se publicarán como "Resultados No Oficiales". Los resultados no oficiales están sujetos a revisión por parte de los competidores y los Capitanes de Equipo.

c) Después de que expire el plazo de protestas y después de que se hayan resuelto todas las quejas y protestas, las puntuaciones se publicarán como "Resultados Definitivos".

PARTE 2: OFICIALES DEL CAMPEONATO

2.1 EL DIRECTOR DEL CAMPEONATO

2.1.1 El Director del Campeonato estará a cargo de las operaciones generales de los Campeonatos y será aprobado por la IGC. Tendrá un Director Adjunto y Oficiales Técnicos para asistirlo. El Director del Campeonato es responsable de la buena gestión y del buen funcionamiento y de la seguridad de los Campeonatos.

a. Tomará las decisiones operativas de acuerdo con las normas de los Código Deportivo y los de los Campeonatos. Las decisiones se publicarán sin demora por escrito en el Panel de Información del Hangar de Briefings.

b. Puede sancionar o descalificar a un competidor por mala conducta o infracción de las normas.

c. Dará testimonio al Jurado Internacional si este se lo solicita.

d. Publicará la lista de inscritos oficialmente aceptados, publicará los resultados diarios con la mínima demora e informará de los resultados completos a su NAC y a la FAI.

2.1.2 El Director o su Adjunto designado deberá estar disponible en el lugar de la competición en todo momento mientras los vuelos del Campeonato se estén realizando.

2.1.3 Los nombres del Director del Campeonato, el Director Adjunto, el Preparador de Tareas, el Escrutador Jefe y el Meteorólogo se publicarán en los Procedimientos Locales.

2.2 COMISARIOS MIEMBROS DEL JURADO

Los Comisarios Deportivos y los Miembros del Jurado no podrán ser competidores, ni ocupar ningún cargo operativo en la organización.

Los Comisarios Deportivos y los Miembros del Jurado deben comprender y hablar inglés y poseer un profundo conocimiento de: el Código Deportivo de la FAI, Sección General, Sección 3, incluido el Anexo A, el Manual para Miembros del Jurado Internacional FAI y los Procedimientos Locales para los Campeonatos. Los Comisarios Deportivos y el Jurado serán mencionados en los Procedimientos Locales.

2.2.1 **Comisarios** El Buró de la IGC nombrará un Comisario Jefe, al menos un año antes del evento, y al menos otro Comisario, de nacionalidad diferente a la de los Organizadores, excepto en caso de falta de asistencia de última hora, se puede invitar a un Comisario sustituto de cualquier nacionalidad que sea aceptable para los demás Comisarios.

a. Las nominaciones deben ser aprobadas por la IGC.

b. Un Comisario deberá estar presente en el lugar de la competición durante todas las actividades operativas importantes, incluso durante el período de entrenamientos oficiales.

c. La IGC es la responsable de los gastos de viaje y manutención del Comisario Jefe y de cualquier otro Comisario que actúe como Comisario Jefe. Los gastos de otro(s) Comisario(s) actuando en sus funciones normales son responsabilidad de la Organización.

Se pueden acordar otros arreglos con los oficiales individualmente.

La responsabilidad principal del Comisario Jefe es garantizar la finalización a tiempo de todos los aspectos organizativos de la competición.

El papel de los Comisarios Deportivos es dar asesoramiento y/o apoyo al Director, al Jurado Internacional, a los Capitanes de Equipo y a los competidores. Los comisarios deben tener una amplia experiencia en competiciones de vuelo a vela y comportarse de acuerdo con la

orientación proporcionada en el Manual para Comisarios de la IGC.

2.2.2 **Jurado Internacional**

a. El Jurado designado estará compuesto por el Presidente del Jurado más dos Miembros. El Presidente será nombrado por la IGC. Ambos Miembros normalmente serán designados por la IGC, salvo que, en circunstancias excepcionales, el presidente está facultado para designar a un Miembro, tras consultarlo con el presidente de la IGC, de entre las personas presentes en un evento. Uno o ambos Miembros podrán desempeñar sus funciones a distancia, siempre que:

(i) Estén disponibles cuando lo requiera el Presidente del Jurado para escuchar una protesta, y

(ii) Estén disponibles el último día de competición para escuchar cualquier protesta que surja del último día de competición y para participar en la Reunión Final del Jurado para confirmar los resultados.

Es responsabilidad del Presidente del Jurado mantener informados a los Jurados ausentes de todas las novedades pertinentes y de las informaciones que puedan ser relevantes para futuras decisiones del Jurado.

b. El Presidente, además de ser el Presidente de las reuniones del Jurado, tiene la potestad de exigir a los Organizadores el cumplimiento del Código Deportivo de la FAI y los Procedimientos Locales publicados para los Campeonatos. Si los Organizadores no lo hacen, el Presidente del Jurado tiene el poder de detener los Campeonatos hasta que una reunión del Jurado haya considerado la situación.

c. El Jurado tiene la potestad de terminar los Campeonatos, de acuerdo con la Sección General párr. 5.4.2, si los Organizadores no cumplen con el Código Deportivo de la FAI y los Procedimientos Locales publicados.

d. **Reuniones del Jurado Internacional**

(i) La asistencia a las Reuniones del Jurado es obligatoria para los Miembros del Jurado, salvo por motivos especiales como enfermedad o urgencia. En tales casos, el Presidente del Jurado puede aceptar un sustituto que sea elegible y designado por el Miembro del Jurado en cuestión.

(ii) Las Reuniones del Jurado se llevarán a cabo de acuerdo al Manual del Jurado de la FAI.

(iii) Las decisiones del Jurado se adoptarán por mayoría simple. El Presidente del Jurado informará de los detalles de cualquier protesta a la FAI.

e. **Disolución del Jurado Internacional** El Jurado sólo cesará en sus funciones después de haberse pronunciado sobre todas las protestas que se hayan formulado correctamente. Si no hubiere protestas pendientes, no cesará en sus funciones hasta que transcurra el plazo fijado para la recepción de protestas posteriores a la última tarea. La última acción del Jurado es aprobar los resultados de la competición de los Campeonatos y declarar válido el Campeonato, siempre que se hayan llevado a cabo de acuerdo con las normas y a las decisiones del Jurado.

f. La IGC es la responsable de los gastos de viaje y manutención del Presidente del Jurado o de cualquier Oficial de la IGC que actúe como Presidente del Jurado. Los gastos de otros Miembros del Jurado locales son responsabilidad de la Organización.

Se pueden acordar otros arreglos con los oficiales individualmente.

El Jurado Internacional se ocupa de las protestas realizadas por los competidores. Los Miembros del Jurado deben esforzarse por ser neutrales e independientes de las decisiones del Director del Campeonato, pero deben estar preparados para dar consejos y para

responder preguntas sobre la interpretación de las normas y el funcionamiento general del evento si lo plantean los oficiales del evento.

PARTE 3: EQUIPOS NACIONALES

3.1 SELECCIÓN DE LOS EQUIPOS

Cada NAC seleccionará su propio Capitán de Equipo, competidores y asistentes. Los NAC certificarán a los Organizadores (normalmente en el formulario de inscripción) que los miembros del equipo cumplen los requisitos de estas normas.

3.1.1 El Capitán del Equipo, los competidores y los asistentes de tierra, por el hecho de participaren, aceptan estar sujetos a estas Normas y a los Procedimientos Locales emitidos para el Campeonato, a las normas y requisitos establecidos por los Organizadores en cualquier Briefing, y las regulaciones del espacio aéreo. en vigor durante los Campeonatos. También se considera que aceptan, sin reservas, cualquier consecuencia resultante del evento (por ejemplo, ver 3.6 en lo referente a el seguro).

3.2 REQUISITOS

Cada competidor debe ser ciudadano o ser residente del país del NAC que lo inscribe y debe cumplir con las condiciones del Código Deportivo de la FAI, Sección General 3.1.3 sobre ciudadanía y representación, y debe:

a. Poseer la insignia de oro o la insignia de plata y haber competido en al menos dos Campeonatos Nacionales.

b. Haber volado al menos 250 horas como piloto al mando, de las cuales al menos 100 horas deben ser en planeador.

c. Poseer una Licencia Deportiva FAI en vigor.

d. Ser titular de una Licencia de Piloto o documento equivalente expedido o aceptada por las autoridades del país en el que esté matriculado el planeador, o del país donde se realicen los Campeonatos;

e. Conocer, comprender y cumplir el Código Deportivo de la FAI, Sección General, Sección 3, incluido el Anexo A y los Procedimientos Locales publicados para el evento.

El Capitán de Equipo:

- *Debe ser de la nacionalidad de su NAC, pero puede aceptarse un sustituto de otra nacionalidad, con autorización escrita del NAC en cuestión, a discreción de los Organizadores.*
- *Puede ser un competidor o un miembro del equipo de tierra, pero preferiblemente adicional a ellos. Los miembros del equipo de tierra pueden ser de cualquier nacionalidad.*

3.3 RESPONSABILIDADES DEL CAPITÁN DE EQUIPO

El Capitán del Equipo representa a su NAC y es el enlace entre los Organizadores y los miembros de su equipo. Un Capitán de Equipo que no cumpla con sus responsabilidades, como se detalla en esta Sección, puede ser suspendido o descalificado de acuerdo con el párrafo 1.2.1. El Capitán del Equipo:

a. Deberá esforzarse por garantizar la conducta adecuada de los miembros de su equipo y que los pilotos no vuelen si están enfermos o bajo la influencia del alcohol o las drogas, o si padecen alguna discapacidad que pueda poner en peligro al piloto o a otros.

b. Es responsable del cumplimiento por parte de los miembros de su equipo de los términos del Certificado de Aeronavegabilidad o Permiso de Vuelo de los planeadores con que compiten y, en su caso, de las leyes de su país y del país del Organizador.

c. Es responsable de asegurarse de que todos los miembros de su equipo reciban y entiendan toda la información dada en cualquier Briefing del Campeonato.

d. Deberá entregar, durante el período de entrenamiento, el mismo número de banderas nacionales para la ceremonia de clausura que el número máximo de pilotos del equipo en una misma clase. Las banderas deben tener aproximadamente 1200mm X 1500mm.

3.4 INSCRIPCIÓN

3.4.1 **Solicitud de Inscripción** La solicitud de inscripción se aceptará únicamente en el formulario oficial de inscripción, y deberá ir acompañada de la tasa de inscripción en su totalidad. No se aceptarán formularios de inscripción incompletos o que contengan información inexacta.

Si hay plazas libres, después de cuatro meses antes del día de la inauguración, los Organizadores podrán aceptar solicitudes de inscripción válidas a su discreción. Se pueden hacer excepciones para solicitudes del otro hemisferio.

3.4.2 **Cuota de Inscripción** La cuota de inscripción, tal como se especifica en el Convenio con el Organizador, se publicará en los Procedimientos Locales. La tarifa cubrirá todos los costes operativos durante los Campeonatos, excepto las tarifas de los remolques y los autolanzamientos que pueden pagarse según se utilicen, a discreción de los Organizadores. Otras tarifas, como camping, alquileres de equipamiento y afiliaciones requeridas, también se publicarán en los Procedimientos Locales.

a. Los derechos de inscripción se devolverán:

(i) En su totalidad, si los Campeonatos no se llevan a cabo,
(ii) Las tarifas no utilizadas se reembolsarán si los campeonatos se detienen o cancelan por motivos de fuerza mayor,

b. Un competidor que se retira no tendrá derecho a la devolución de ninguna tarifa.

3.4.3 **Pilotos**

a. Cada NAC podrá inscribir el número de pilotos en cada clase aprobado por el IGC y especificado en los Procedimientos Locales. El límite es de dos inscripciones por clase, o 3 inscripciones por clase en campeonatos juveniles y femeninos. En la Clase Multiplaza de 20 metros, solo se permite una inscripción (una tripulación) por NAC. Un piloto que se retire después de la fecha límite de inscripción final puede ser reemplazado por otro piloto del mismo país siempre que sea elegible de acuerdo con el procedimiento de selección.

Se considerará una inscripción como un único piloto en un planeador monoplaza, un único piloto en un planeador de Clase Open, o la tripulación completa de un planeador de 20 metros Multiplaza. Para Campeonatos Continentales con un número limitado de naciones participantes, el Buró de la IGC puede aprobar un mayor número de inscripciones por clase.

b. El número total de participantes por clase dependerá de la seguridad, las condiciones locales y los procedimientos operativos. Por lo tanto, la IGC decidirá el número de inscritos por clase para cada concurso específico sobre la base de las evidencias proporcionadas por los Organizadores.

c. El número máximo de inscripciones por clase será normalmente de 50. Este límite podrá ser superado al añadir la participación del Campeón reinante.

d. Los campeones reinantes están invitados a participar como inscripciones adicionales desde sus NAC como se indica a continuación:

(i) Para los Campeonatos Mundiales de Vuelo a Vela: Con la excepción de la Clase Multiplaza de 20 metros, las vigentes Campeonas de la FAI Women WGC y los vigentes Campeones de la FAI Junior WGC pueden

competir como miembros adicionales de su equipo en sus clases correspondientes en cualquier Campeonato Mundial de Vuelo a Vela.

(ii) Para Campeonatos Continentales de Vuelo a Vela (CGC): Con la excepción de la Clase Multiplaza de 20 metros, los Campeones vigentes de cada CGC podrá competir como miembros adicionales de su equipo en sus clases correspondientes en ese Campeonato Continental de Vuelo a Vela.

Los campeones reinantes no se cuentan en el límite de participantes de la clase.

Los campeones reinantes que no se describen en este párrafo no están invitados como participantes adicionales. Los organizadores deben tener en cuenta la posible inclusión de los campeones reinantes en la determinación del límite total de inscripciones. Ver Apéndice 1.

e. Los planeadores biplaza pueden competir en la clase Open, ya sea volando solo el piloto o con dos tripulantes. El segundo tripulante se considera como lastre variable y se puede cambiar diariamente. Solo el piloto al mando inscrito se incluirá en los resultados.

f. En la Clase Multiplaza de 20 metros, los planeadores deben volar con dos pilotos. Los dos pilotos a bordo constituyen la tripulación de vuelo que no se puede cambiar, cada piloto puede ocupar cualquiera de los asientos cada día de competición. Ambos pilotos a bordo del biplaza deberán estar incluidos en los resultados y ambos deben cumplir con los requisitos como competidores de acuerdo con el Código Deportivo de la FAI, Sección General.

g. Si el número total de inscripciones o el número de inscripciones por clase supera los números máximos establecidos para el evento, el número de inscripciones se reducirá de acuerdo con la Lista del Ranking de Países de la IGC. El procedimiento detallado se encuentra en el Apéndice 1.

h. En los Campeonatos Continentales, los NAC de fuera del Continente pueden inscribir a uno o más pilotos con el permiso de los Organizadores, siempre que se respeten los límites de inscripción. Estos pilotos serán considerados como “Fuera de Concurso”, lo que significa:

- su participación no se contará en los parámetros de puntuación diarios;
- su puntuación diaria se calculará después de la puntuación de las inscripciones regulares;
- su posición en la clasificación diaria aparecerá como "HC" (Hors Concours) y no con su número;
- no se incluirán en los resultados generales; y
- no se incluirán en la entrega de premios diaria ni general.

Los planeadores inscritos como “Fuera de Concurso” deben cumplir con los mismos requisitos de inspección técnica que las inscripciones normales.

En los Campeonatos del Mundo, no están permitidas las inscripciones “Fuera de Concurso”.

3.4.4 **Rechazo de Inscripciones** El NAC organizador no podrá rechazar ninguna inscripción a un Campeonato realizada de buena fe y cumpliendo con los términos de la inscripción.

3.5 REGISTRO

3.5.1 Al llegar al lugar de la competición, cada Capitán de Equipo y sus competidores se presentarán en la Oficina de Registro de los Organizadores para que verifiquen su documentación y para que reciban cualquier información adicional.

3.5.2 Después del cierre de la inscripción, no se permitirá ningún cambio de planeadores o los pilotos. A los pilotos cuya documentación no hayan sido verificados o que se haya encontrado que no cumplen con todos los requisitos no se les permitirá volar hasta que cumplan los requisitos.

3.5.3 Los Organizadores, en su caso, requerirán los siguientes documentos y traducciones:

a. Prueba documental del seguro, o tarjetas de seguro médico.

b. Para el piloto:

(i) Prueba de nacionalidad o certificado de residencia (Sección General de la FAI 3.7);
(ii) Licencia de Piloto vigente o documento equivalente y prueba de los requisitos en cuanto a horas de vuelo e insignias;
(iii) Licencia Deportiva FAI válida para el año del evento.
(iv) Exención de Uso Terapéutico (TUE) si aplica.

Si, debido a problemas de salud, está tomando algún medicamento que esté en la lista de los prohibidos de la AMA, debe obtener una Exención de Uso Terapéutico (TUE). Debe comunicarse con su NAC para obtener información sobre cómo conseguir una TUE nacional. La TUE nacional es reconocida automáticamente por la FAI. Coloque la TUE en un sobre sellado y entrégueselo al personal del Evento a su llegada. Esto es extremadamente importante en caso de test de dopaje

c. Para el planeador:

(i) Certificado de Aeronavegabilidad válido o equivalente (ver 4.1.2);
(ii) Certificado de seguro a terceros del planeador.

3.5.4 Los Organizadores deberán indicar en los Procedimientos Locales:

a. Si se requiere documentación adicional,

b. Qué documentos deben llevarse a bordo del planeador.

3.6 SEGURO

3.6.1 El seguro a terceros, como se especifica en los Procedimientos Locales, es responsabilidad del NAC que hace la inscripción.

3.6.2 Se requiere un seguro médico personal para todos los miembros del equipo, que cubra accidentes y enfermedades, incluidos los costes del hospital local y los costos de transporte de regreso al país de origen del miembro del equipo.

PARTE 4: REQUISITOS TÉCNICOS

4.1 PLANEADORES Y EQUIPAMIENTO

4.1.1 Los competidores deberán aportar planeadores, remolques, vehículos de recuperación y otros equipos, incluidos registradores de vuelo GNSS, radios, sistemas de oxígeno, paracaídas y equipos de supervivencia de unas características y estándares adecuados para el evento.

a. La aeronavegabilidad, la seguridad y el funcionamiento seguro de los planeadores de la competición y la de cualquier equipo y vehículo asociado, según corresponda, serán responsabilidad de los competidores en todo momento.

b. Cada ocupante de un planeador de la competición deberá usar cinturón de seguridad y arnés de hombro. Cada ocupante debe llevar un paracaídas en estado de servicio en cada vuelo de competición, a menos que el planeador esté equipado con un sistema de paracaídas de recuperación de la célula

aprobado y que el uso de dicho sistema esté permitido por las regulaciones locales.

c. Los Organizadores pueden proporcionar dispositivos de seguimiento de vuelos y establecerán en sus Procedimientos Locales si requerirán que los planeadores de la competición los lleven.

d. Los Organizadores pueden especificar en los Procedimientos Locales equipos obligatorios adicionales o marcas de alta visibilidad.

Únicamente en la clase multiplaza de 20 metros, y en planeadores certificados para ser operados con sistemas de control modificados, las inscripciones que incluyan un piloto con una discapacidad física pueden ser elegibles para una bonificación de puntuación. Las consultas sobre la elegibilidad para este bono deben dirigirse al Buró de la IGC antes de la fecha límite para las inscripciones.

4.1.2 Cada planeador competidor

a. Debe tener un Certificado de Aeronavegabilidad o Permiso de Vuelo válido que no excluya el vuelo en competiciones O un registro válido en la Categoría UL, ULM o Light Sport que incluya el peso bruto máximo O una matriculación válida en la Categoría UL, ULM o Light Sport y un certificado de peso y balance que indique el peso bruto máximo aprobado por el fabricante.

b. Se pondrá a disposición de los Organizadores al menos 72 horas antes del Briefing del primer día del campeonato para una verificación de aceptación con la configuración en la que volará.

La verificación de aceptación incluirá:

i. verificación de la instalación de un transceptor para evitar colisiones estándar de la industria, si su uso en el área de competición está autorizado por la ley vigente;
ii. una demostración por parte del piloto de un simulacro de evacuación de emergencia de la cabina;
iii. verificación de la incorporación de al menos dos de los elementos de seguridad enumerados en el Apéndice 2; y
iv. determinación y registro del peso de referencia y configuración de asistencia en tierra, según Anexo 3.

Se exhorta a los organizadores a completar las verificaciones de aceptación antes del comienzo del período de entrenamiento oficial, para permitir durante este periodo una buena simulación de los días de carrera antes de que comience la competición.

La configuración se mantendrá sin cambios durante toda la competición. Excepción: Solo en la Clase Open, se permite cambiar paneles del ala completos y/o winglets. Durante la competición no se podrán utilizar instrumentos que permitan a los pilotos volar sin referencia visual al suelo. Si se llevan a bordo, debe informarse a los Organizadores durante el control de aceptación e inhabilitarse. Los Organizadores podrán especificar los instrumentos afectados por esta regla en sus Procedimientos Locales.

En el documento de Procedimientos de la IGC para Clases con Hándicap se detallan verificaciones de configuración adicionales y procedimientos de pesaje que afectan especialmente a la Clase Club y la Clase Multiplaza de 20 metros, que se considerará como parte de este Anexo.

Todas las discrepancias encontradas durante la inspección deben ser corregidas a más tardar a las 20:00 horas del día anterior al primer día de competición programado. En ese momento, también deben haber sido entregados en la Oficina de la Competición Registros de Vuelo (ver 5.4) de todos los FR en uso. El incumplimiento de ello implicará la denegación de los remolques en la competición.

La configuración se refiere a la forma y las dimensiones de la estructura principal del planeador e incluye superficies de control móviles, tren de aterrizaje, winglets y extensiones de punta de ala. Se considera que la configuración ha cambiado si se altera la forma o las dimensiones de la estructura primaria o, para un motovelero, si se modifica la instalación del motor o la hélice. "Instrumentos" incluye cualquier dispositivo portátil que utilice un giroscopio o plataforma

inercial o posicionamiento GNSS de alta precisión y/o tecnología de detección de actitud.

4.1.3 Los daños a un planeador deben informarse a los Organizadores sin demora. Un planeador dañado puede repararse. Los siguientes artículos pueden reemplazarse en lugar de repararse: superficies de control; el estabilizador horizontal completo; Aero frenos o flaps; cúpula; tren de aterrizaje y compuertas del tren; hélices; carenados no estructurales; y wingtips y winglets, pero no las puntas de ala completas.

Si el daño no fue culpa del piloto, el planeador completo o cualquier parte del mismo puede ser reemplazado con el consentimiento del Director del Campeonato. Normalmente se supone que los daños durante el aterrizaje son culpa del piloto.

4.1.4 Un competidor involucrado en una colisión en el aire no deberá continuar el vuelo, debe aterrizar tan pronto como le sea posible. Ambos pilotos serán calificados como si hubieran aterrizado en la posición en la que ocurrió la colisión.

4.1.5 Durante los Campeonatos, en los días en que se establezcan tareas, los planeadores inscritos en el evento solo podrán volar la tarea del Campeonato, excepto que los Organizadores, a su discreción, pueden permitir que un planeador realice una prueba de vuelo.

4.1.6 Los Organizadores tienen derecho a inspeccionar cualquier planeador competidor en cualquier momento durante el Campeonato hasta la Entrega de Premios.

4.2 PESO MÁXIMO AL DESPEGUE

4.2.1 Además de los límites impuestos por el documento de aeronavegabilidad del planeador, se aplicarán los siguientes límites de peso máximo al despegue (MTOM) y carga alar

a. Clase Open – 850 kg.

(i) Se permitirán cambios en los paneles de las alas y de los winglets durante un Campeonato.

b. Clase 18 M – 600 kg.

c. Clases 15 M y Standard – 525 kg.

d. Clase Club: no se permite lastre desechable y la MTOM se limita al menor de:

- Máximo peso al despegue certificado y
- Máximo peso al despegue certificado sin lastre de agua según la Hoja de Datos del Certificado de Tipo.

e. Clase Multiplaza 20 metros – 800 kg.

f. Clase de 13,5 metros – 350 kg.

g. Los organizadores pueden imponer restricciones adicionales a los pesos máximos al despegue anteriores para tener en cuenta cualquier factor operativo, como obstáculos, límites del aeródromo, limitaciones de la pista y del avión remolcador, y el clima predominante.

No debe excederse bajo ninguna circunstancia el peso máximo certificado al despegue (según TCDS) en ningún planeador

4.3 MATRÍCULA DE COMPETICIÓN

4.3.1 La matrícula de competición, validados por los Organizadores, se visualizará:

a. En ambos lados de la deriva y/o timón de dirección. Los números deben tener al menos 30 cm de alto.

b. En el remolque del planeador y en el coche del equipo de tierra.

4.3.2 La matrícula de competición consistirá en no más de tres letras o números o una combinación de letras y números en un tipo de letra simple con un solo color que contraste fuertemente con el color de fondo del planeador.

4.3.3 Los Organizadores podrán exigir a los competidores que modifiquen los números del concurso que consideren iguales, confusos, de bajo contraste o ilegibles. A los competidores que no cumplan con los requisitos del Organizador se les negará el remolque en la competición.

4.4 FRECUENCIAS DE RADIO

4.4.1 Las frecuencias de radio que se utilizarán en los campeonatos pueden establecerse en los Procedimientos Locales o ponerse a disposición de los Equipos a más tardar en el primer Briefing de los Capitanes de Equipo. Se incluirá una frecuencia de seguridad común.

Se debe asignar una frecuencia única para el lanzamiento, salida, llegada y aterrizaje. Se debe asignar una frecuencia para todas las clases que vuelen dentro de un área de tareas común. Para mejorar la seguridad, los competidores deben mantener en escucha las frecuencias asignadas, especialmente durante el lanzamiento, antes de la salida, durante las llegadas y aterrizajes, y cuando se vuelan térmicas con otros planeadores.

PARTE 5: PROCEDIMIENTOS GENERALES EN VUELO

5.1 GENERAL

Están prohibidos volar en las nubes y las maniobras acrobáticas no autorizadas. Debe evitarse, y será penalizada, cualquier maniobra peligrosa para otros tanto en el aire como en tierra y los competidores deberán evitar arrojar agua de lastre de forma que pueda afectar a otros planeadores competidores.

5.2 BRIEFING

Se llevará a cabo un Briefing cada mañana, durante los períodos de vuelo de entrenamiento y de campeonato, en la que se proporcionará información meteorológica y operativa completa apropiada para la tarea del día.

a. Todos los pilotos deberán asistir a los Briefings, excepto en el caso de que a un competidor le sea imposible asistir por razones fuera de su control, entonces deberá ser representado por su Capitán de Equipo.

b. Los requisitos de seguridad dados en el Briefing tendrán el estatus de Procedimientos Locales.

c. Los requisitos de vuelo y seguridad normalmente se proporcionarán por escrito a los Capitanes de Equipo. Cualquier requerimiento hecho verbalmente será aceptado recogiendo las firmas de los Capitanes de Equipo.

d. El tiempo entre el final del Briefing y el primer remolque no debe ser inferior a 30 minutos. Los cambios en la tarea después de que los planeadores estén en la parrilla deben ser respaldados con la firma de los Capitanes de Equipo. El tiempo mínimo entre un cambio de la tarea en parrilla y el primer remolque será de 15 minutos.

5.3 AYUDAS EXTERNAS A LOS COMPETIDORES

Se imponen las siguientes limitaciones para que la competición sea, en la medida de lo posible, directamente entre los competidores individuales, sin control ni ayuda externa.

5.3.1 Comunicaciones por Radio

a. Comunicación por voz: Las transmisiones de voz están permitidas únicamente entre pilotos, equipos y Organizadores. Las comunicaciones de voz sólo podrán realizarse en las frecuencias autorizadas por los Organizadores.

b. Comunicación de datos: La comunicación de datos entre competidores, o entre ellos y el suelo, está prohibida excepto cuando se requiera:

- Por razones de seguridad.
- Para avisos anticolisión.
- O según lo permitido específicamente por los Organizadores en los Procedimientos Locales (para proporcionar a los Organizadores datos específicos que pueden mejorar la seguridad del vuelo o ser necesarios para la realización del vuelo.

5.3.2 **Otros Tipos de Ayuda** Está prohibido dirigir, guiar o ayudar a buscar ascendencias a cualquier aeronave que no esté compitiendo. Los planeadores de la competición que abandonen su tarea o sigan en el aire después de la cancelación de su tarea deben aterrizar o regresar al aeródromo y aterrizar sin demora y no pueden dirigir, guiar o ayudar de ninguna manera a los competidores que todavía vuelan su tarea asignada.

Cualquier transgresión de las normas de la sección 5.3 se considera trampa.

5.4 PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

Los vuelos serán controlados mediante registradores de vuelo GNSS (FR).

a. Los FR que se utilizarán en la competición deben ser de un tipo aprobado por la IGC antes del inicio programado de las verificaciones técnicas y deben cumplir con los requisitos de la versión actual de las Especificaciones Técnicas para Registradores de Vuelo GNSS. Se debe proporcionar un certificado de calibración válido de cada FR.

b. Para fines de puntuación, cada piloto designará un máximo de dos FR, mediante la presentación de un Registro de Vuelo de cada FR que vaya a utilizar. Además, el piloto debe designar a uno de los dos como el Registrador de Vuelo Principal. Los registros de vuelo deben enviarse después del comienzo del período de entrenamiento y antes de las 20:00 horas del día anterior al uso del FR. (Ver nota). Ver 5.4d para requisitos adicionales para motoveleros.

Nota: El Director puede consentir excepciones individuales a este requisito. Además, tenga en cuenta que no existe ninguna obligación de que se vuele un planeador sin motor durante el período de entrenamiento.

c. El intervalo de grabación de los FR se establecerá en 1 segundo. El incumplimiento puede ser sancionado.

Los FR deben encenderse al menos dos minutos antes del primer despegue para establecer una línea de base de altitud.

d. Todos los motoveleros que vayan a ser lanzados mediante remolque por avioneta deben llevar a cabo el siguiente procedimiento al menos una vez después del comienzo del período de entrenamiento y antes de la primera Salida de la competición (y para cada FR que se utilice): Después de la suelta del cable, se debe arrancar el motor dentro de los 5 minutos siguientes y mantenerlo en marcha durante un máximo de dos minutos para proporcionar un registro de MoP positivo en el Registro de Vuelo. Este procedimiento se puede utilizar cualquier día para probar el motor, pero es obligatorio realizarlo una sola vez, siempre que:

1) Los Registros de Vuelo de los FR enviados muestren un registro positivo del funcionamiento del motor.
2) Los Registros de Vuelo de cada día de competición subsiguiente también muestren evidencia de que la detección de MoP está habilitada. Si no se proporciona evidencia de que la detección de MoP está habilitada, se invalidará el vuelo.

e. Si ambos registradores designados fallan y el registro de vuelo se interrumpe durante un período superior a un minuto, se considerará que el planeador ha aterrizado fuera de campo, a menos que se pueda proporcionar evidencia satisfactoria de que el planeador, durante la interrupción del registro de vuelo, no violó el espacio aéreo. o, en el caso de un motovelero, el uso del MoP.

f. Los competidores deben enviar un Registro de Vuelo para su evaluación cada día de campeonato en el que hayan realizado un remolque, independientemente del resultado de los vuelos. Si el Registro de Vuelo enviado no proporciona datos de todos los vuelos realizados durante el día, se requerirá la presentación de Registros de Vuelo adicionales, con el fin de cubrir todos los vuelos realizados ese día.

g. Los Organizadores aceptarán un Registro de Vuelo del FR secundario en el caso de que el FR primario no proporcione evidencia satisfactoria de cumplir correctamente con la tarea realizada por el piloto. Además, el Director del Campeonato puede solicitar la presentación de Registros de Vuelo de todos los FR embarcados, independientemente de los fallos de los equipos.

h. Se informará a los Organizadores de cualquier cambio de equipo, incluidos los cambios en el conjunto de Registradores de Vuelo embarcados y la

designación del Registrador de Vuelo principal Su incumplimiento puede ser sancionado.

5.4.1 **Control de Altitud** Se publicará un QNH diario en la hoja de tarea.

En este Anexo, en los Procedimientos Locales, en las Hojas de Tareas y durante los Briefings, todas las altitudes se especificarán, ya sea MSL (altura sobre el nivel del mar) o QNH (altura sobre el nivel de presión publicado). Las altitudes QNE (altura por encima de una presión estándar), también conocidas como Niveles de Vuelo, no se especificarán en las normas, pero pueden aparecer en el archivo de Espacio Aéreo Prohibido.

La altitud MSL de un planeador se tomará como la diferencia entre la altitud presión registrada y la altitud presión registrada en el despegue, más la elevación del aeródromo. Si falta la altitud presión en el despegue, el Escrutador utilizará la altitud presión calibrada ajustada para el QNH diario y se aplicará una penalización.

Las altitudes MSL determinadas por el Escrutador deben coincidir con un altímetro ajustado a la elevación del campo antes del despegue.

La altitud QNH de un planeador se tomará como la altitud MSL ajustada por la diferencia entre la altitud del suelo al QNH diario y la elevación real del aeródromo. Si falta la altitud presión en el despegue, se aplicará el procedimiento y la penalización descritos anteriormente.

Las altitudes QNH determinadas por el Escrutador deben coincidir con un altímetro ajustado al QNH diario.

La altitud QNE de un planeador se tomará como la altitud MSL ajustada por la diferencia entre la altitud del suelo a 1013,2 hPa y la elevación real del aeródromo. Si falta la altitud de presión en el despegue, se aplicará el procedimiento y la penalización descritos anteriormente.

Las altitudes QNE determinadas por el Escrutador deben coincidir con un altímetro ajustado a 1013,2 hPa.

Se exhorta a los organizadores a evitar el uso de QNH y QNE para especificar los límites verticales de Espacios Aéreos Prohibido, cuando sea posible. A menudo, esto se puede lograr mediante el uso juicioso de guardas de altitud ("Límites deportivos").

5.4.2 El director del campeonato puede imponer sanciones (incluidas las sanciones por hacer trampa) por manipulación no autorizada en el equipo GNSS, los datos o el programa interno, o el equipo de seguimiento.

PARTE 6: TAREAS

6.1 TIPOS DE TAREA

Los siguientes tipos de tareas están disponibles para su uso durante los campeonatos. No se debe utilizar un solo tipo de tarea durante más del 67 % de los días de campeonato en cada clase.

- **Tarea de Velocidad**
- **Tarea de Áreas Asignadas**
- **Tarea de Hándicap de Distancia**

6.2 DEFINICIONES DE TAREA

6.2.1 **Tarea de Velocidad: Racing Task (RT)** Velocidad en un recorrido con dos o más Puntos de Viraje preestablecidos, con llegada en el sitio de la competición. La tarea se especifica mediante la designación de la Salida, los Puntos de Viraje (en orden) y la Llegada.

Los competidores que cierren la tarea reciben "puntos de distancia" (el mismo número de puntos de distancia para todos los que cierren) y "puntos de velocidad".

Los competidores que no cierren la tarea reciben solo "puntos de distancia" (los puntos de distancia se calculan en relación con la distancia máxima volada).

6.2.2 **Tarea de Áreas Asignadas: Assigned Area Task (AAT)** Velocidad en un recorrido a través de dos o más áreas asignadas designadas, con una llegada en el sitio de la competición. La tarea se especifica mediante la designación de la Salida, las Áreas Asignadas (en orden), la Llegada y el Tiempo mínimo de la tarea.

Los competidores que cierren la tarea reciben "puntos de distancia" (el mismo número de puntos de distancia para todos los que cierren) y "puntos de velocidad". Las velocidades se calculan en función del tiempo invertido por cada competidor en cerrar la tarea o el tiempo mínimo de la tarea, el que sea mayor.

Los competidores que no cierren la tarea reciben solo "puntos de distancia" (los puntos de distancia se calculan en relación con la distancia máxima volada).

6.2.3 **Tarea de Hándicap de Distancia: Distance Handicap Task (DHT)** Lo mismo que la tarea de velocidad

6.3 EXPLICACIÓN DE LAS TAREAS

6.3.1 Tarea de Velocidad

a. Los Organizadores fijarán una Salida, dos o más Puntos de Viraje (7.5.1) a alcanzar en un orden determinado y una Llegada.

b. La tarea se completa cuando el competidor realiza una Salida válida, logra alcanzar cada Punto de Viraje en la secuencia designada y realiza una Llegada válida. Un Punto de Viraje se logra entrando en la Zona de Observación de ese Punto de Viraje.

c. La Distancia de la Tarea es la distancia desde el Punto de Salida hasta el punto de Llegada pasando por todos los Puntos de Viraje asignados, menos el radio del Anillo de Salida (si se usa) y menos el radio del Anillo de Llegada (si se usa).

d. La puntuación otorgada a cada competidor (de acuerdo con la Parte 8) deberá tener en cuenta la Distancia Marcada y el Tiempo Marcado definidos de la siguiente manera:

(i) Para una tarea completada, la Distancia Marcada es la Distancia de la Tarea.

(ii) Si el competidor ha aterrizado fuera de campo en el último segmento, la Distancia Marcada es la distancia desde el Punto de Salida, menos el

radio del Anillo de Salida (si se usa), pasando por cada Punto de Viraje hasta el punto de Llegada, menos la distancia desde el Posición de Aterrizaje hasta el Punto de Llegada. Si la distancia alcanzada en el último segmento es inferior a cero, se tomará como cero.

(iii) Si el competidor ha aterrizado fuera de campo en cualquier otro segmento, la Distancia Marcada es la distancia desde el Punto de Salida, menos el radio del Anillo de Salida (si se usa), pasando por cada Punto de Viraje alcanzado más la distancia lograda en el segmento incompleto. La distancia lograda del segmento incompleto es la longitud de ese segmento menos la distancia entre la Posición de Aterrizaje y el siguiente Punto de Viraje. Si la distancia lograda del segmento incompleto es menor que cero, se tomará como cero.

(iv) Para los que cierran la tarea, el Tiempo Marcado es el tiempo transcurrido entre la Hora de Salida más favorable y la Hora de Llegada. Para los que no cierran la tarea, el Tiempo Marcado no se define.

(v) Para los que han cerrado la tarea, la Velocidad Marcada es la Distancia Marcada dividida por el Tiempo Marcado. Para los que no han cerrado la tarea, la Velocidad Marcada es cero.

6.3.2 Tarea de Áreas Asignadas

a. Los Organizadores designarán una Salida, dos o más Áreas Asignadas (7.6.2) a alcanzar en un orden determinado, una Llegada y un Tiempo Mínimo de Tarea.

Las siguientes distancias deben indicarse en la información de la tarea para los pilotos:

- *La Distancia de Tarea nominal, calculada a través del centro de cada Área Asignada, y*
- *La Distancia de Tarea Mínima y Máxima alcanzable a través de las Áreas Asignadas.*

Las Áreas Asignadas deben ser lo suficientemente grandes para permitir a los pilotos ajustar la duración de su vuelo para evitar terminar antes del Tiempo Mínimo de Tarea si su velocidad es mayor a la esperada.

b. La tarea se completa cuando el Competidor realiza una Salida válida, pasa por cada Área Asignada, en la secuencia designada por los Organizadores, y realiza una Llegada válida.

c. Puntos Acreditados Para cada Área Asignada, se determinará un único punto del Registro de Vuelo que se tomará como final del segmento anterior e inicio del segmento siguiente. El Escrutador elegirá el conjunto de Puntos del Registro de Vuelo que resulte en la máxima Distancia Marcada posible.

d. La puntuación otorgada a cada competidor (de acuerdo con la Parte 8) deberá tener en cuenta la Distancia Marcada y el Tiempo Marcado definidos de la siguiente manera:

(i) Para una tarea completada, la Distancia Marcada es la distancia desde el Punto de Salida hasta el Punto de Llegada a través de todos los Puntos Acreditados, menos el radio del Anillo de Salida (si se usa) y menos el radio del Anillo de Llegada (si se usa).

(ii) Si el competidor ha aterrizado fuera de campo en el último segmento, la Distancia Marcada es la distancia desde el Punto de Salida, menos el radio del Anillo de Salida (si se usa), pasando por cada Punto Acreditado, hasta el Punto de Llegada, menos la distancia desde la Posición de Aterrizaje hasta el Punto de Llegada. Si la distancia alcanzada en último segmento es inferior a cero, se tomará como cero.

(iii) Si el competidor ha aterrizado fuera de campo en cualquier otro segmento, la Distancia Marcada es la distancia desde el Punto de Salida, menos el radio del Anillo de Salida (si se usa), pasando por cada Punto Acreditado, hasta el punto de la siguiente Área Asignada que es el más cercano a la Posición de Aterrizaje, menos la distancia desde la Posición de Aterrizaje hasta este punto más cercano. Si la distancia

lograda en el segmento incompleto es menor que cero, se tomará como cero.

(iv) Para los que cierran la tarea, el Tiempo Marcado es el tiempo transcurrido entre el Tiempo de Salida válido más favorable y el Tiempo de Llegada, o el tiempo Mínimo de Tarea, el que sea mayor. Para los que no han cerrado, el tiempo de marcado no se define.

(v) Para los que han cerrado la tarea, la Velocidad Marcada es igual a la Distancia Marcada dividida por el Tiempo Marcado. Para los que no han cerrado, la Velocidad Marcada es cero.

6.3.3 Tarea de Hándicap de Distancia

En 2020, IGC aprobó una variación de las Tareas de Velocidad, las Tareas de Hándicap de Distancia (DHT), y la puso a disposición de los campeonatos en los que se utilizan Hándicaps.

En las DHT, los radios de las Zonas de Observación de los Puntos de Viraje varían en función del hándicap del planeador al igual que el ángulo de las líneas de rumbo. Al igual que en la tarea de velocidad, se acredita que se ha llegado al Punto de Viraje cuando se entra la Zona de Observación. Las geometrías de Salida y Llegada no se modifican con respecto a las de la Tarea de Velocidad,

La puntuación y las penalizaciones también son idénticas a las de la tarea de velocidad.

El radio de la Zona de Observación (OZ) en cada Punto de Viraje para cada planeador se publicará en la Hoja de Tarea.

Si se va a utilizar la DHT en una competición, la fórmula o el algoritmo para determinar los radios de las OZ se proporcionarán en los Procedimientos Locales (directamente o referenciándolo) y deben ser aprobados por la IGC.

PARTE 7: PROCEDIMIENTOS DE LA COMPETICIÓN

7.1 LA PARRILLA DE SALIDA

Las clases se lanzarán por separado. El orden de parrilla completo se sorteará antes del primer día de vuelo.

a. El orden de parrilla de cada clase rotará después de cada Día de Campeonato de esa clase, de la siguiente manera:

   i. un grupo de aproximadamente 2/7 de los planeadores se moverá de atrás hacia adelante o:
   ii. una o más filas de planeadores se moverán de atrás hacia adelante con el objetivo de mover aproximadamente 2/7 del total. La posición individual en cada fila es irrelevante.

b. El orden de la parrilla se publicará a primera hora de la mañana. Los planeadores deben estar en la parrilla a la hora especificada por los Organizadores.

c. El “Tiempo de Parrilla" es el momento en el que todos los planeadores de todas las clases deben estar en sus posiciones adecuadas para el lanzamiento. Los Organizadores especificarán el Tiempo de Parrilla en el Briefing y lo publicarán en las Hojas de Tarea.

d. Solamente los planeadores que estén en la parrilla en el Tiempo de Parrilla se tendrán en consideración para cualquier cambio en los tiempos de apertura o cierre de la puerta de salida.

e. La verificación del peso al despegue debe completarse antes de que los planeadores lleguen a la parrilla cada día. El planeador debe llegar a la estación de pesaje en su configuración de asistencia en tierra y no se le permitirá continuar con un peso superior a su peso de referencia. Está permitido descargar lastre antes de continuar.

   Los Organizadores especificarán en los Procedimientos Locales los procedimientos para descargar lastre de agua después de los controles obligatorios de peso y antes del despegue, incluyendo cualquier control requerido de la descarga.

   Está prohibido agregar peso o cambiar la configuración/miembro de la tripulación (Clase Abierta) más allá del punto de pesaje sin el permiso del Director y la supervisión de un Comisario. Será necesaria una verificación de peso por parte del Comisario después de volver prepararse para otro lanzamiento si se ha vuelto a cargar lastre de agua. El deslastrado del planeador debe realizarse en el área designada. El competidor debe asumir el retraso de tiempo que puede causar esta verificación.

   Los Organizadores pueden exigir que un planeador regrese a la estación de pesaje si existe alguna duda sobre el peso al despegue.

7.2 LANZAMIENTO

7.2.1 Definiciones

a. El Límite del Sitio de la Competición define el área o áreas geográficas cerca del aeródromo de salida dentro de las cuales un competidor puede aterrizar y tener derecho a otro lanzamiento.

b. El Área de Suelta se define como un área geográfica dentro de la cual el planeador debe soltarse del avión remolcador o el MoP debe apagarse en el planeador a motor.

7.2.2 **Límites del Sitio de la Competición** Los límites del sitio de la competición serán

propuestos por los Organizadores y descritos en los Procedimientos Locales.

a. Los Organizadores designarán un área de re-aterrizaje que se mostrará en el Briefing.

b. Un competidor que aterrice fuera de los Límites del Sitio de la Competición después de un lanzamiento normal no tendrá ningún otro lanzamiento de campeonato ese día.

7.2.3 **Periodo de Lanzamiento** El periodo de lanzamiento se anunciará en el Briefing y se señalará en la hoja de tarea. El final del período de lanzamiento será antes de la hora estimada de llegada de los primeros que completen la tarea. Si los Organizadores retrasan el inicio del lanzamiento, se retrasarán de acuerdo a ello los otros tiempos pertinentes o se cancelará el día.

El lanzamiento debe organizarse de modo que el tiempo de lanzamiento de la clase sea lo más corto posible. A los competidores no se les debe negar un lanzamiento si están listos para hacerlo antes del final del período de lanzamiento.

7.2.4 **Suspensión de Lanzamientos**

Una vez iniciado el lanzamiento, la Organización podrá suspender el remolque por razones de seguridad o equidad. Si la suspensión es lo suficientemente larga como para dar una ventaja injusta a los que ya están en el aire, el Director del Campeonato ordenará el aterrizaje y vuelta a la parrilla de los competidores en el aire o cancelará la tarea.

7.2.5 **Aplazamiento o Cancelación de la Tarea**

La Organización podrá retrasar o cancelar la apertura de la puerta de salida si considera que las condiciones no son las adecuadas para que la tarea se realice de manera segura o justa.

7.3 PROCEDIMIENTOS DE LANZAMIENTO

7.3.1 **Número de Lanzamientos** Cada planeador tiene derecho a un máximo de tres lanzamientos por día.

a. Si antes del primer lanzamiento en la clase, un planeador no puede ser lanzado debido a algún error de los Organizadores, el lanzamiento en esa clase no se iniciará.

b. Si un piloto pospone su primer lanzamiento por iniciativa propia, o no está listo cuando llega su turno, perderá ese lanzamiento (es decir, contará como uno de los tres lanzamientos permitidos).

c. Un competidor que requiera un segundo o tercer lanzamiento deberá ser lanzado tan pronto como sea posible. Si el Director determina que un relanzamiento no afectará la clase que se está lanzando en ese momento, entonces puede autorizar un relanzamiento inmediato. De lo contrario, el competidor que requiere un relanzamiento debe esperar hasta que se haya ofrecido un lanzamiento al último planeador de la clase que se está lanzando en ese momento.

d. Un despegue fallido o un fallo del avión remolcador que provoque el lanzamiento o liberación prematura de un planeador contará como un lanzamiento oficial si el piloto elige permanecer en el aire. No contará como lanzamiento oficial si el piloto aterriza inmediatamente, incluso fuera de los límites del lugar de la competición, y se presenta al punto de lanzamiento sin demora.

7.3.2 **Motoveleros** Los motoveleros pueden lanzarse por sí mismos o por remolque de avioneta.

Los organizadores deberán describir los procedimientos de lanzamiento en los Procedimientos Locales.

a. Si despegan por sí mismos, su MoP debe apagarse en el área de lanzamiento designada a una altitud especificada en los Procedimientos Locales o por debajo de ella. Superar esta altitud con motor será penalizado a menos que el planeador realice un aterrizaje inmediato en el aeródromo. Si la altitud especificada es más alta que la altura de suelta estándar, entonces el motovelero debe descender por debajo de la altura de suelta estándar antes de realizar la Salida para no ser penalizado. Será penalizado si no se registra al menos un punto previo a la salida por debajo de la altura de lanzamiento estándar.

b. Si se requiere un segundo lanzamiento para la salida, deben aterrizar antes de proceder al nuevo lanzamiento; de lo contrario, se les asignará la posición en la que arrancó su MoP.

c. Se puede usar un procedimiento que permita que el MoP se use una segunda vez (o subsiguientes) sin un aterrizaje intermedio si:

i El procedimiento se describe en los Procedimientos Locales.

ii Todos los planeadores de la clase están equipados con un MoP al cierre del registro en el Campeonato.

Los Organizadores deben describir cualquier procedimiento adicional de lanzamiento en los Procedimientos Locales

7.3.3 .**Zonas de Suelta** Las Zonas de Suelta y los patrones de remolque se describirán en los Procedimientos Locales. Las zonas de Suelta deberán estar claramente separadas y ubicadas de tal manera que sea posible establecer patrones de remolque seguros y eficientes.

La altura o altitud de suelta estándar se indicará en los Procedimientos Locales y podrá modificarse en el Briefing.

a. Cada área de lanzamiento normalmente debe ser utilizada por una clase cada vez.

b. Los pilotos no se soltarán hasta después de que el piloto de la remolcadora haya sacudido las alas del avión de remolque. Los “tirones” antes de soltarse están prohibidos.

c. Los Organizadores se asegurarán de que las Zonas de Suelta y las altitudes de suelta para el lanzamiento se seleccionen de modo que los competidores puedan aterrizar de manera segura en el sitio de la competición para un relanzamiento, después de permitirles el tiempo y la altitud adecuados para buscar ascendencias después de la suelta.

d. Los Organizadores pueden establecer zonas alrededor del sitio de la competición dentro de las cuales se prohíba virar o se permita hacer virajes continuos en una sola dirección. Las reglas relativas a los virajes en las inmediaciones del sitio de la competición deben establecerse en los Procedimientos Locales.

7.4 SALIDA

7.4.1 Definiciones

Punto de Salida: Es el punto medio de la Línea de Salida o el centro del Anillo de Salida.

Hora de Salida: Es la hora en que el competidor cruza la Línea de Salida o deja el Anillo de Salida, interpolada al segundo más cercano.

7.4.2 **Opciones de Salida** En cada día de competición, se debe utilizar una de las siguientes Opciones de Salida. La opción elegida debe especificarse en la Hoja de Tarea, con los parámetros pertinentes, si los hubiere.

a. Salida Normal Sin parámetros.

b. Salida por Evento del Piloto (PEV) Se deben publicar dos parámetros en la Hoja de Tarea: el Tiempo de Espera de PEV y la Ventana de Salida de PEV. El valor de cada parámetro debe ser 5, 6, 7, 8, 9 o 10 minutos.

7.4.3 **Geometría de la Salida** Los Organizadores seleccionarán qué Geometría de Salida se utilizará durante el campeonato. La Geometría de Salida seleccionada para el Campeonato se indicará en los Procedimientos Locales. Las opciones son:

a. **Línea de Salida:** Una línea, de longitud definida, perpendicular al rumbo del primer Punto de Viraje, o el centro de la primera Área Asignada.

b. **Anillo de Salida:** Un círculo, centrado en un Punto de Salida, y de radio suficiente para encerrar el sitio de la competición y todas las áreas de lanzamiento.

7.4.4 **Validez de la Salida**

a. Una Salida es válida si el Registro de Vuelo muestra que el planeador cruzó la Línea de Salida en la dirección especificada en la Hoja de Tarea o deja el Anillo de Salida, después de la apertura de la Puerta de Salida.

b. Si no hay prueba de que el competidor realizase una salida válida después de la apertura de la Puerta en su clase, la salida puede ser validada de todos modos si el Registro de Vuelo muestra un punto grabado válido a menos de 500 metros de la Línea de Salida o el Anillo de Salida después de la apertura. de la Puerta. Como tiempo de salida se tomará el de ese punto, pero se aplicará una penalización que depende de la distancia de ese punto a la Línea de Salida o al Anillo de Salida. Si no se detecta tal evento, se considerará que el competidor no tiene una salida válida.

7.4.5 **Procedimientos de Salida** La salida normalmente se abrirá 30 minutos después de que se haya ofrecido un lanzamiento al último planeador de la clase que se está lanzando en ese momento. Este período de tiempo puede reducirse, si a juicio del Director, está garantizada la oportunidad de una salida justa para todos los pilotos de la clase. El tiempo mínimo es de 20 minutos.

Los factores que contribuyen a la decisión del Director incluyen las condiciones de vuelo, el tamaño de la clase, la distancia desde el área de lanzamiento hasta el punto de salida y la eficiencia de la operación de lanzamiento.

a. La hora de apertura de la Puerta de Salida será especificada a un minuto concreto, y anunciada por radio. Los procedimientos de radio para anunciar la salida se encuentran en el Apéndice 4. A la hora de apertura anunciada, se abrirá la Puerta de Salida.

Si es necesario un retraso, la nueva hora de apertura debe anunciarse al menos 3 minutos antes de la apertura reemplazada. Se recomienda un intervalo de al menos 15 minutos entre el anuncio de la nueva hora de apertura y la nueva hora de apertura.

b. [Borrado].

c. La línea de salida o el anillo de salida normalmente se cerrará al ocaso, o cuando todos los competidores estén contabilizados. Las condiciones para cerrar la salida en otros momentos deben describirse detalladamente en los Procedimientos Locales. Después del cierre de la línea de salida o anillo de salida, ninguna salida será válida.

d. Procedimiento de Salida por Evento del Piloto PEV

Cuando se utiliza la opción de Salida PEV, los pilotos deben registrar un Evento de Piloto en el Registrador de Vuelo principal ("presionando el PEV") antes de cruzar la Línea de Salida o el Anillo. Al pulsar el PEV se crea un intervalo en el que se puede realizar una salida sin penalización. El intervalo comienza "Tiempo de Espera de PEV" minutos después de presionar PEV y finaliza la "Ventana de Salida PEV" minutos después de que comience.

El PEV se puede presionar en cualquier momento, hasta un total de tres veces por lanzamiento (el Escrutador ignorará los PEV después del tercero). Cada vez que se presiona PEV, se cancela la Ventana de Salida anterior y se reinicia el temporizador de Tiempo de Espera. Pulsar PEV no afecta a la validez de una salida previa.

A efectos de la norma de "tres veces por lanzamiento", un re-arranque del motor de un motovelero (si está permitido) contará como un nuevo lanzamiento.

Los PEV múltiples registrados en 30 segundos se tratarán como un PEV único en el momento del primer PEV del grupo.

Se penalizará la falta de registro de un PEV o la salida válida fuera de la Ventana de Salida.

Notas: Solamente se puede usar el registrador de vuelo principal para PEV. La validez de una salida se define en 7.4.4 y no se ve afectada por esta sección. Se permite presionar PEV antes de la apertura de la puerta de salida.

7.4.6 **Control de Energía en la Salida** La energía total del planeador cuando cruza la Línea o el Anillo de Salida se controlará como sigue:

a. Máxima Altitud de Salida Los Organizadores podrán establecer una Altitud Máxima de Salida (MSA) para cada clase. El anuncio de la Altitud Máxima de Salida MSL debe incluirse en cada anuncio por la radio concerniente a la apertura de la Puerta de Salida de cada clase.

La Altitud Máxima de Salida normalmente debe estar al menos 100 m por debajo de la base de nubes o del techo de la térmica y debe ser elegida de forma que permita una salida justa para todos los competidores. La altitud máxima de salida debe ser un múltiplo entero de 100 en las unidades de altitud utilizadas.

El procedimiento para la comunicación a los Equipos de la Altitud Máxima de Salida debe estar especificado en los Procedimientos Locales.

La MSA puede ser activada en el Briefing, en la parrilla antes de empezar los lanzamientos o antes del primer aviso de apertura de la Puerta de Salida Los Procedimientos Locales deben explicar cuando se anunciará la MSA y cuando se puede actualizar.

La Salida por encima de la Altitud Máxima de Salida será penalizada.

b. Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra Para cada clase, la Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra debe anunciarse en el Briefing y debe incluirse en la Hoja de Tarea.

La velocidad Respecto a Tierra de cada planeador se determinará por la distancia en línea recta entre el par de puntos registrados más próximos a ocho segundos antes y después de la Salida, dividido por el intervalo de tiempo entre esos puntos. La salida a una velocidad mayos que la Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra será penalizada.

La Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra debe ser un múltiplo entero de 10 en las unidades de velocidad utilizadas. La Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra no puede cambiarse después del Briefing sin una notificación a los Capitanes de Equipo. Los Organizadores deben elegir la velocidad máxima respecto a tierra teniendo en cuenta la componente de viento en el primer tramo de la Tarea. El valor de la Velocidad Máxima de Salida Respecto a Tierra "sin viento" debe ser al menos 170 km/h (o el equivalente en las unidades de velocidad utilizadas).

7.4.7 **Salidas Múltiples** En el caso de múltiples Salidas válidas, el competidor tiene derecho a ser puntuado utilizando la Salida con la que obtenga la mejor puntuación. Una Salida realizada después de una Tarea correctamente cerrada no se considerará válida.

Un competidor puede reclamar solo la primera tarea completada cada día.

7.5 PREVISIÓN DE COLISIONES Y SEGUIMIENTO

7.5.1 Los transceptores para evitar colisiones deben estar encendidos y configurados

para transmitir información de posición.

7.5.2 Los pilotos pueden configurar sus transceptores anticolisión de la forma que deseen, siempre que se conserven las transmisiones anticolisión.

Están permitidas las configuraciones de modo de bajo potencia, modo de información limitada y la de "no tracking" en transceptores para evitar colisiones.

7.6 PUNTOS DE VIRAJE Y ÁREAS ASIGNADAS

7.6.1 Un Punto de Viraje es un punto de paso entre dos tramos de un vuelo. La Zona de Observación de un Punto de Viraje es el espacio aéreo dentro de un cilindro vertical centrado en el Punto de Viraje. El radio del cilindro es de 500m para una Tarea de Velocidad y se especifica en la Hoja de Tarea para una Tarea de Hándicap de Distancia.

7.6.2 Un Área Asignada estará formada por:

a. Un círculo de un radio dado, centrado en un Punto de Viraje.

b. Una figura geométrica en el suelo delimitada por dos líneas de rumbo determinadas desde un Punto de Viraje, una distancia máxima desde ese punto y, opcionalmente, una distancia mínima desde ese punto.

La Zona de Observación de un Área Asignada es el espacio aéreo encerrado por el círculo o figura geométrica y que se extiende verticalmente sin límite.

7.6.3 Las Áreas Asignadas Consecutivas deben estar separadas por al menos 1km.

Los organizadores deben evitar establecer Puntos de Viraje o Áreas Asignadas demasiado cerca de los Puntos de Inicio o Puntos de Llegada.

7.6.4 A un competidor se le reconoce haber alcanzado válidamente un Punto de Viraje o Área Asignada si el Registro de Vuelo muestra un punto grabado válido dentro de la Zona de Observación, o si una línea recta trazada entre dos puntos validos consecutivos de la grabación cruza la Zona de Observación.

7.6.5 Si un competidor no logra entrar en la Zona de Observación, pero el Registro de Vuelo muestra un punto válido a menos de 500 metros de la Zona de observación, el Escrutador elegirá la evaluación que resulte en la puntuación más alta de las siguientes:

a) al piloto se le reconocerá haber alcanzado el Punto de Viraje o el Área Asignada, y se le aplicará una penalización; o

b) al piloto no se le reconocerá haber alcanzado el Punto de Viraje o el Área Asignada y no recibirá penalización.

7.7 TOMAS FUERA DE CAMPO

7.7.1 **Fuera de Campo Real** La posición y el tiempo de una Toma Fuera de Campo real se determinarán a partir del registro de vuelo como el punto grabado que muestra donde el planeador se detiene, el uso del MoP o el final de la grabación debido a un fallo del equipo, lo que ocurra primero.

a. Al aterrizar, los competidores deberán cumplir con las instrucciones dadas en los Procedimientos Locales. Los Organizadores serán informados sin demora de la Toma Fuera de Campo. El incumplimiento será sancionado.

b. Los Organizadores ayudarán a los competidores y tripulaciones por todos los medios posibles para localizar planeadores que hayan realizado Toma Fuera de Campo.

c. La puesta en marcha del MoP de un motovelero, excepto lo permitido por 5.4d, o un fallo completo del registro de vuelo GNSS (ver 5.4e) se considera como una Toma Fuera de Campo.

7.7.2 **Fuera de Campo Virtual** En el caso de vuelo no completado, se tomará como lugar de aterrizaje fuera de campo y hora el punto grabado que represente el punto más favorable para la puntuación, independientemente de la posición real de aterrizaje.

7.7.3 **Recuperación por Remolque Aéreo** Los Procedimientos Locales deberán establecer si se permiten las recuperaciones de remolque aéreo y de qué manera se realizarán.

7.8 LLEGADA

7.8.1 Definiciones

Punto de Llegada: Es el punto medio de la Línea de Llegada o el centro del Anillo de Llegada.

Hora de Llegada: Es la hora en que el planeador cruza por primera vez la Línea de Llegada o entra al Anillo de Llegada, interpolada al segundo más cercano.

7.8.2 **Geometría de la Llegada** Los Organizadores seleccionarán qué Geometría de Llegada se utilizará durante el campeonato. La Geometría de Llegada seleccionada para el Campeonato se indicará en los Procedimientos Locales. Las opciones son:

a. **Anillo de Llegada:** Un círculo de radio especificado (mínimo 3 km) centrado en el Punto de Llegada que encierra el sitio de la competición y los circuitos de aterrizaje. Se impondrá una altitud mínima (MSL) para cruzar el anillo. Los competidores que crucen el Anillo de Llegada por debajo de la altitud mínima serán penalizados.

b. **Línea de Llegada:** Una línea, de longitud definida, en la elevación del sitio de la competición, claramente identificable en el suelo. La línea de Llegada se colocará de manera que los planeadores puedan aterrizar con seguridad más allá de ella. Debe imponerse una altitud mínima (MSL) para cruzar la línea. Se penalizará a los competidores que crucen la Línea de Llegada por debajo de la altura mínima, excepto en aterrizajes directos.

Elección A: Anillo de Llegada debe considerarse como el procedimiento de llegada preferido, ya que permite a cada piloto reducir la velocidad y concentrarse en los procedimientos de aterrizaje y otros planeadores antes del aterrizaje.

Se exhorta a los organizadores a utilizar un Punto de Viraje final para alinear los planeadores con la dirección de llegada deseada. Si es posible, se deben usar Puntos de Viraje Final separados para cada clase.

7.8.3 Validez de la Llegada

a. Una Llegada es válida si el Registro de Vuelo muestra que el planeador cruzó la Línea de Llegada en la dirección especificada en la Hoja de Tarea o entra en el Anillo de Llegada. Después de cruzar la Línea de Llegada/Anillo de Llegada, el planeador debe aterrizar sin demora.

b. Un planeador que aterrice dentro de los límites del sitio de la competición sin cruzar la Línea de Llegada se considerará que ha cerrado la tarea y se le dará como hora de llegada la hora en que el planeador dejó de moverse más cinco minutos.

7.8.4 Procedimientos de Llegada

a. Los competidores deberán anunciar su arribada en la Frecuencia de Llegada dando su Matrícula de Competición y la distancia para arribar. La respuesta de recepción será la Matrícula de Competición. Los Procedimientos Locales deberán establecer el procedimiento en detalle.

b. Los oficiales de llegada anunciarán repetidamente la fuerza y dirección del viento, junto con otros datos meteorológicos significativos en el lugar de la competición.

c. La línea de Llegada o el Anillo de Llegada normalmente se cerrará al ocaso, o

cuando se hayan contabilizado todos los competidores. Las condiciones para cerrar la Llegada en otros momentos deben describirse en detalle en los Procedimientos Locales. Los competidores que sigan en la tarea después del cierre de la Línea de Llegada o del Anillo de Llegada se considerará que han aterrizado fuera de campo en el último punto GNSS válido inmediatamente anterior a la hora de cierre.

Las altitudes mínimas de llegada especificadas en los Procedimientos Locales están sujetas a cambios en el Briefing.

7.9 FINALIZACIÓN DE LA TAREA

7.9.1 **Definiciones** Una Tarea Cerrada es aquella en la que el competidor hizo una Salida Válida (con o sin penalización), pasó todos los Puntos de Viraje o Áreas Asignadas de una forma válida y en el orden correcto (con o sin penalización), y un Llegada válida (con o sin penalización) Un Competidor que ha Cerrado es aquel que ha completado la Tarea.

7.10 ATERRIZAJE

7.10.1 Los Procedimientos Locales definirán los procedimientos de aterrizaje y darán la frecuencia de radio para el aterrizaje, que preferiblemente debe ser la misma que la frecuencia para anunciar las llegadas.

7.10.2 Se penalizarán las maniobras peligrosas de aproximación y después de cruzar la línea de llegada. Habiendo cruzado la línea de llegada o el anillo de llegada, los competidores aterrizarán sin demora.

7.10.3 No se permite aterrizar después del ocaso. El incumplimiento será sancionado.

7.11 DOCUMENTACIÓN DEL VUELO

Los Archivos de Registro de Vuelo se entregarán al escrutador después del aterrizaje dentro de un período que se establecerá en los Procedimientos Locales. Los Organizadores también podrán requerir el fichero del registrador secundario dentro de un plazo establecido en los Procedimientos Locales. El incumplimiento puede ser sancionado.

En los días en que se utilice la Opción de Salida por PEV, el piloto debe entregar el Archivo de Registro de Vuelo del Registrador de Vuelo Principal. La Organización no es la responsable de asegurar que el archivo que contiene el PEV sea el utilizado para puntuar.

7.11.1 Los Procedimientos Locales especificarán los procedimientos aceptables para transferir los ficheros de registro de vuelo a los Organizadores. Todos los ficheros estarán sujetos a validación. Los Organizadores podrán inspeccionar los Registradores de Vuelo y su instalación en cualquier momento, y pueden requerir una transferencia de datos supervisada desde el Registrador de Vuelo antes de aceptar un fichero de registro de vuelo. Los competidores deben conservar los ficheros diarios en sus Registradores de vuelo hasta que los resultados diarios sean publicados.

7.11.2 El competidor puede descargar los Registros de Vuelo del Registrador de Vuelo sin la supervisión de los Organizadores. Estos archivos pueden ser entregados por cualquier dispositivo de datos o método de transmisión, definido en los Procedimientos Locales. Todos los archivos están sujetos a validación. Los Organizadores pueden inspeccionar los Registradores de Vuelo y la instalación del Registrador de Vuelo en cualquier momento, y pueden requerir una transferencia de datos supervisada desde el Registrador de Vuelo antes de aceptar un Registro de Vuelo. Los competidores conservarán los registros de vuelo diarios en sus registradores de vuelo hasta que se publiquen las puntuaciones de ese día.

PARTE 8: PUNTUACIÓN Y PENALIZACIONES

INTRODUCCIÓN A LAS OPCIONES DE PUNTUACIÓN Los párrafos 8.1 a 8.4 de esta Parte describen el sistema de puntuación "Clásico" que ha estado en uso durante muchos años. En 2019, la IGC aprobó un sistema de puntuación alternativo que puede utilizarse a discreción de los Organizadores. La principal diferencia entre los dos sistemas es que el sistema clásico otorga puntos de distancia a todos los competidores y puntos de velocidad a los que cierran la tarea. El sistema de puntuación alternativo otorga puntos de distancia o puntos de velocidad – pero no ambos – a todos los competidores. Las reglas para la Puntuación Alternativa se pueden encontrar en el documento "Puntuación Alternativa – Vuelo a Vela" (Alternative Scoring – Gliding), publicado por la IGC. En ese documento, los párrafos 8.1 a 8.4 reemplazan los párrafos correspondientes de los de a continuación.

8.1 SISTEMA DE PUNTUACIÓN

Los Organizadores deberán indicar en los Procedimientos Locales qué Sistema de Puntuación (Clásico o Alternativo) se utilizará para cada.

Debido a que las clases se califican de forma independiente en campeonatos multiclase, ambos sistemas pueden estar en uso en un mismo evento.

8.1.1 **Software de Puntuación:** Los Organizadores deberán indicar en los Procedimientos Locales el nombre y la versión del programa a utilizar para la puntuación, y se incluirá un checksum o hash del algoritmo de puntuación en uso con los resultados diarios publicados. Durante la competición, los Organizadores deben informar a los Capitanes de Equipo sobre cualquier cambio en el algoritmo de puntuación antes de que entren en vigencia.

8.1.2 **Trofeo por Equipos:** Este podrá ser utilizado simultáneamente para una clasificación secundaria, pero no para seleccionar a los Campeones individuales.

8.2 REGLAS COMUNES

8.2.1 **Día de Campeonato** Para que un Día cuente como Día de Campeonato en cualquier clase:

a. En cada clase, se le habrá dado una oportunidad de lanzamiento a cada competidor a tiempo para que el competidor lleve a cabo la tarea del Día en cuestión, y

b. En cada clase, más del 25% de los competidores que hayan tenido un lanzamiento de competición en ese Día, deberán haber volado una distancia acreditada (Dh) de al menos Dm x H.

Dm se define en el apartado 8.3.1. H se define en el apartado 8.3.2

En este Anexo, "día de competición válido" es sinónimo de "Día de Campeonato".

8.2.2 **Puntuaciones del Día** Cada competidor recibirá una Puntuación diaria basado en su actuación en cada Día del Campeonato. La puntuación otorgada a cada competidor se redondeará al número entero más próximo, redondeándose el valor de 0,5 hacia arriba.

8.2.3 **Cierre de la tarea** Se dice que un competidor "ha cerrado" si ha cruzado la línea de llegada o a entrado en el anillo de llegada después de completar la tarea.

8.2.4 **Hándicaps** Los Hándicaps se usará en la Clase Club y se puede usar en la Clase Multiplaza de 20 metros en los Campeonatos Continentales de Vuelo a Vela únicamente (no en los Campeonatos Mundiales de Vuelo a Vela). Los Organizadores deberán indicar en los Procedimientos Locales del CGC si se utilizará Hándicap en la Clase Multiplaza de 20 metros.

a. Los Hándicaps se tomarán de la Lista válida de Hándicaps de la IGC o de cualquier otra lista aprobada por el Buró de la IGC para los Campeonatos específicos.

b. Los Organizadores publicarán una lista de todos los competidores con sus Hándicaps antes del comienzo de los Campeonatos.

c. Los Hándicaps se aplicarán de acuerdo al apartado 8.3.2.

8.2.5 **Penalizaciones** A los vuelos que hayan sido descalificados se les otorgará una Puntuación de cero para el Día, pero se contarán en la fórmula de puntuación. Cualquier penalización se deducirá de la puntuación del competidor después de que se haya calculado, de acuerdo con esta Sección.

Si la penalización reduce la Actuación bruta de un competidor para el día (p. ej., aterrizaje fuera de campo en el punto de entrada al espacio aéreo), la penalización debe aplicarse antes del cálculo de la Puntuación. Debe aplicarse la penalización pertinente cada vez que se produzca la infracción (p. ej., superar la altitud máxima permitida se sanciona cada vez que se supere).

Si la puntuación del Día después de la deducción de cualquier penalización es inferior a cero, se tomará como cero, a menos que se aplique 8.6.6.

8.2.6 **Puntuaciones Acumuladas** Las puntuaciones acumuladas y finales se calcularán sumando los puntos obtenidos en cada Día.

8.3 DEFINICIONES DE LOS PARÁMETROS DE PUNTUACIÓN

En las siguientes tablas, las abreviaturas RT, AAT y DHT se utilizan para Tarea de Velocidad, Tarea de Área Asignada y Tarea de Hándicap de Distancia, respectivamente.

8.3.1 Día de Campeonato

Los parámetros utilizados para puntuar cada Día de Campeonato son:

<table>
<tr><td>Dt</td><td>Distancia de la Tarea.
(Usado solo para puntuar RT y definido en 6.3.1c)</td></tr>
<tr><td>Td</td><td>Tiempo Mínimo de la Tarea (horas).
(Para la AAT, Td se especifica en el Briefing; para la RT, Td = 0).</td></tr>
<tr><td>D1</td><td>Distancia mínima para 1000 puntos, dependiendo de la clase:
<table>
<tr><th>Clase</th><th>D1</th></tr>
<tr><td>13.5 metros, Club</td><td>250 km</td></tr>
<tr><td>Standard, 15 metros, 20 metros Multiplaza</td><td>300 km</td></tr>
<tr><td>18 metros, Open</td><td>350 km</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Dm</td><td>Distancia Mínima para que el Día sea válido, según la clase:
<table>
<tr><th>Clase</th><th>Dm</th></tr>
<tr><td>13.5 metros, Club</td><td>100 km</td></tr>
<tr><td>Standard, 15 metros, 20 metros Multiplaza</td><td>120 km</td></tr>
<tr><td>18 metros, Open</td><td>140 km</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>n1</td><td>Número de competidores que logran una Distancia con Hándicap (Dh) de al menos Dm</td></tr>
<tr><td>n2</td><td>Número de competidores que cierran superior a 2/3 de la mejor Velocidad con Hándicap (Vo).</td></tr>
<tr><td>n3</td><td>Número de competidores que cierran, independientemente de la velocidad</td></tr>
<tr><td>n4</td><td>Número de competidores que logran una Distancia con Hándicap (Dh) de al menos Dm/2</td></tr>
<tr><td>N</td><td>Número de competidores que han tenido un lanzamiento de competición ese día</td></tr>
<tr><td>Do</td><td>Distancia con Hándicap más alta (Dh) del día</td></tr>
<tr><td>Vo</td><td>Velocidad con Hándicap del competidor más rápido (Vh) del día</td></tr>
<tr><td>To</td><td>Tiempo Marcado (T) del competidor que ha cerrado cuyo Vh = Vo. En caso de empate, se aplica la T más baja. Si no ha cerrado nadie, entonces To 100.</td></tr>
<tr><td>Pm</td><td>Puntuación máxima disponible para el día, antes de que se apliquen F y $\mathbf{F_{CR}}$.</td></tr>
<tr><td>Pdm</td><td>Puntos máximos de distancia disponible para el día, antes de que se apliquen F y $\mathbf{F_{CR}}$.</td></tr>
<tr><td>Pvm</td><td>Puntos máximos de velocidad disponible para el día, antes de que se apliquen F y $\mathbf{F_{CR}}$.</td></tr>
<tr><td>F</td><td>Factor de Día</td></tr>
<tr><td>$\mathbf{F_{CR}}$</td><td>Factor de tasa de competidores que han cerrado</td></tr>
<tr><td>Day</td><td>Si el Día no es un Día de Campeonato (ver 8.2.1) entonces todas las Puntuaciones = 0, sujeto a la aplicación de penalizaciones definidas en 8.2.5.</td></tr>
</table>

8.3.2 Competidores

Los parámetros utilizados para puntuar a cada Competidor son:

D	Distancia Marcada del competidor. (Definido en 6.3.1 para RT y en 6.3.2 para AAT)
H	Hándicap del competidor, si se está utilizando el hándicap; de lo contrario H=1
Dh	Distancia con Hándicap del competidor. (Dh = D / H)
T	Tiempo Marcado del competidor que cierra (horas). (Definido en 6.3.1 para RT y en 6.3.2 para AAT)
Pd	Puntos de Distancia del competidor
V	Velocidad Marcada del competidor que *cierra*. (V = D / T)
Vh	Velocidad con Hándicap del competidor que *cierra* (Vh = V / H)
Pv	Puntos de Velocidad del competidor que *cierra*
S	Puntuación del Día del competidor expresada en puntos

Nota para los escrutadores:

Antes del cierre de la Línea de Llegada, para mantener representativos los resultados preliminares, se presumirá que los competidores aun no contabilizados han cerrado la tarea, con Dh ≥ Dm y Vh = Vo, pero no aparecerán en la clasificación.

8.4 CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES

8.4.1 Tarea de Velocidad o Tarea de Hándicap de Distancia

a. Parámetros del día:

$$P_m = el\ menor\ de\ 1000 \quad ó \quad 1250\ x\ \left(\frac{D_0}{D_1}\right) - 250 \quad ó \quad (400\ x\ T_0) - 200$$

$$F = el\ menor\ de\ 1 \quad y \quad (1.25\ x \frac{n_1}{N})$$

$$F_{CR} = el\ menor\ de\ 1 \quad y \quad \left[1.2\ x\ \left(\frac{n_2}{n_1}\right) + 0.6\right]$$

$$P_{Vm} = \frac{2}{3}\left(\frac{n_2}{N}\right)\ x\ P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{Vm}$$

b. Puntuación del competidor:

(i) Para el que *cierra* la tarea:

$$P_V = P_{V_m}\ x\ (V_h - \frac{2}{3}V_0)/(\frac{1}{3}V_0)$$

$$P_d = P_{dm}$$

$$Excepto\ si:\ \ V_h < \frac{2}{3}V_0 \quad Entonces: P_V = 0$$

(ii) Para el que no cierra la tarea:

$$P_V = 0$$

$$P_d = P_{dm}\ x\ (\frac{D_h}{D_0})$$

$$S = F\ x\ F_{CR}\ x\ (P_V + P_d)$$

8.4.2 Tarea de Áreas Asignadas

a. Parámetros del día:

$$P_m = el\ menor\ de\ 1000 \quad ó \quad 1250\ x\ \left(\frac{D_0}{D_1}\right) - 250 \quad ó \quad (400\ x\ T_0) - 200$$

$$F = el\ menor\ de\ 1 \quad y \quad (1.25\ x \frac{n_1}{N})$$

$$F_{CR} = el\ menor\ de\ 1 \quad y \quad \left[1.2\ x\ \left(\frac{n_2}{n_1}\right) + 0.6\right]$$

$$P_{Vm} = \frac{2}{3}\left(\frac{n_2}{N}\right)\ x\ P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{Vm}$$

b. Puntuación del competidor:

(i) Para el que cierra la tarea:

$$P_V = P_{V_m} \ x \ (V_h - \frac{2}{3}V_0)/(\frac{1}{3}V_0)$$

$$P_d = P_{dm}$$

$$Excepto\ si: \quad V_h < \frac{2}{3}V_0 \quad Entonces: P_V = 0$$

(ii) Para el que no cierra la tarea:

$$P_V = 0$$

$$P_d = P_{dm} \ x \ (\frac{D_h}{D_0})$$

$$S = F \ x \ F_{CR} \ x \ (P_V + P_d)$$

8.5 TROFEO POR EQUIPOS

8.5.1 Se otorgarán medallas FAI a los tres equipos con las mejores posiciones en un Campeonato Mundial de Vuelo a Vela o Campeonato Continental válido de la FAI. La puntuación de los equipos descritos en esta sección se conoce como Copa por Equipos.

8.5.2 A los efectos de la Copa por Equipos, se considera que un equipo está formado por todos los competidores de un solo NAC que están inscritos en los Campeonatos, con un mínimo de una inscripción en al menos dos clases diferentes.

Los equipos que no cumplan con el "mínimo de 2 clases" al cierre de la inscripción no son elegibles para la Copa por Equipos.

8.5.3 Puntuación del competidor para la Copa por Equipos

a. Cada competidor que haya tenido un lanzamiento válido en una clase que haya tenido un día de competición válido recibirá una Puntuación de Competidor para la Copa por Equipos.

b. La puntuación para la Copa por Equipos de un competidor se calcula como la puntuación del día del competidor menos la puntuación del día del ganador en esa clase, más 1000.

8.5.4 Cada día que sea válido en al menos una clase:

a. La Puntuación Diaria del Equipo La puntuación diaria del equipo se calculará como el promedio de todas las Puntuaciones de la Copa por Equipos de los competidores de todas las clases que tuvieron un día válido, (redondeado a dos decimales).

Normalmente, los pilotos sin Puntuación para la Copa por Equipos no se incluirán en el promedio. Salvo la excepción contemplada en (b), a continuación.

b. Si, en cualquier día en el que al menos una clase en la que esté representado un determinado equipo tenga un día de competición válido, y uno o más miembros del equipo no tengan un lanzamiento válido en una clase que tenga un día de competición válido, y como resultado la representación del equipo se reduce a menos de dos clases, entonces las inscripciones de la(s) clase(s) no representada(s) se incluirá(n) en el promedio, hasta que se alcance el mínimo de dos clases. Las inscripciones incluidas de esta manera tendrán una puntuación cero ese día.

8.5.5 Cada día, se calcula una Puntuación de la Copa por Equipos para cada equipo, de la siguiente manera: la suma de las Puntuaciones Diarias del Equipo, dividida por la cantidad de días que el equipo ha tenido Puntuación Diaria, (redondeado a dos decimales).

8.5.6 Las medallas de Oro, Plata y Bronce de la Copa de la FAI por Equipos se otorgarán a los tres equipos con las puntuaciones más altas de la Copa por equipos al final de la competición.

8.6 PENALIZACIONES Y DESCALIFICACIONES

8.6.1 El Director del Campeonato impondrá sanciones por infracción o incumplimiento de cualquier Norma o Procedimiento Local. La severidad de las sanciones varía desde un mínimo de una advertencia hasta la descalificación, según corresponda a la infracción. Las sanciones impuestas por el Director del Campeonato estarán de acuerdo con la correspondiente lista de sanciones establecidas en la Sección 8.7 a continuación.

Con la excepción de las sanciones por Violaciones del Espacio Aéreo y Comportamiento Antideportivo (ver 8.6.6), no se impondrán sanciones en los días que no cumplan con los requisitos de un Día de Campeonato (8.2.1).

8.6.2 El Director del Campeonato puede emitir una o más advertencias generales sobre las infracciones descritas en este Anexo a todos los competidores en el Briefing. Una advertencia general será efectiva para ese día de competición y anula el derecho de cada competidor individual a una advertencia específica durante ese día.

Una advertencia general sustituye a una advertencia de "primera infracción", y una violación de una norma precedida por una advertencia general debe dar lugar a una sanción, como si la violación fuera una "infracción siguiente".

8.6.3 Las infracciones no cubiertas por esta lista pueden ser sancionadas a discreción del Director del Campeonato de acuerdo con las disposiciones del Código Deportivo, Sección General 6.2.

8.6.4 Las penalizaciones se anotarán en la Hoja de Resultados del Día en que se impuso la penalización.

8.6.5 Trampas y Comportamiento Antideportivo

a. Trampas

i. Se considera Trampa cualquier intento premeditado y deliberado por parte de un piloto, tripulación o equipo de eludir las normas o los Procedimientos Locales para obtener una ventaja competitiva.

ii. Cualquier piloto, miembro del equipo o equipo que se encuentre haciendo trampa será descalificado de la competición.

b. Comportamiento Antideportivo

i. Para los competidores, el comportamiento antideportivo se define como cualquiera de los siguientes:

- Vuelo peligroso o arriesgado.
- Volar bajo los efectos del alcohol o sustancias prohibidas.
- Un resultado positivo en un control de antidopaje.
- Acciones agresivas y abusivas (verbales o físicas) hacia los Organizadores de Campeonatos, voluntarios u Oficiales de la FAI.

La penalización impuesta a los competidores puede ser una advertencia, la emisión de puntos de penalización en la competición, la descalificación del día o la descalificación del campeonato.

i. Para los miembros del equipo (incluidos los Capitanes de Equipo y las tripulaciones), el comportamiento antideportivo se define como:

ii. Acciones agresivas y abusivas (verbales o físicas) hacia los Organizadores de Campeonatos, voluntarios u Oficiales de la FAI.

La sanción impuesta a los miembros del equipo puede ser una advertencia, el requerimiento de una disculpa pública o la eliminación del campeonato evento.

c. Otros

Todos los casos graves de trampa o comportamiento antideportivo serán remitidos a la FAI y al NAC involucrado. La FAI puede prohibir la participación de pilotos o equipos en futuros campeonatos.

8.6.6 Registro de sanciones graves.

a. Las sanciones por trampas se deben incluir en los resultados globales de la competición y anotados como “Violation of SC3A 8.6.5a.”

b. Las sanciones por estas ofensas:

- Volar en espacios aéreos prohibidos
- Comportamiento Antideportivo

se incluirán en los resultados generales del campeonato del competidor (incluida en la puntuación acumulada del competidor), incluso si se imponen durante el período de entrenamiento o en un día que no cumple con los requisitos de un Día de Campeonato (8.2.1).

8.6.7 Un competidor que ha sido descalificado deberá entregar su Licencia Deportiva de acuerdo con el Código Deportivo, Sección General 5.3.

8.7 LISTA DE PENALIZACIONES APROBADAS

Tipo de Infracción	Primera Infracción	Infracciones sucesivas	Max. Penalización
Sobrepeso/Bajo peso de W kilogramos	W x 2 pts.	n x W x 2 pts.	n x W x 2 pts.
Información incorrecta, tardía o falta de información			
Documentación incompleta	No remolque	No remolque	No remolque
Verificación de configuración no completa	No remolque	No remolque	No remolque
Cambio del FR sin avisar a los Organizadores	10 pts.	20 pts.	20 pts.
No registrar la altitud de presión de despegue	10 pts.	25 pts.	10+nx25 pts.
Configuración incorrecta del FR (intervalo de grabación)	Aviso	10 pts.	25 pts.
Entrega tardía de la documentación (FR, certificado de toma fuera de campo) según el tiempo límite de los PL	Aviso	10 pts.	25 pts.
Entrega tardía de la documentación de reserva > 60 min.	Aviso	10 pts.	25 pts.
Informe de toma fuera de campo incompleta	Aviso	10 pts.	25 pts.
Salida Incorrecta			
Entre 0 y 0.50km desde la línea de salida o el anillo	50 pts.	50 pts.	50 pts.
Más de 0.50km desde la línea de salida o el anillo	Salida no valida	Salida no valida	Salida no valida
Entre 0 y 100m por encima de la altitud máxima de salida	1 pt/m	1 pt/m	1 pt/m
Más de 100m por encima de la altitud máxima de salida	Salida no valida	Salida no valida	Salida no valida
Entre 0 y 50 km/h por encima de la velocidad máxima de salida respecto a tierra	2 pt/km/h	2 pt/km/h	2 pt/km/h
Más de 50 km/h por encima de la velocidad máxima de salida respecto a tierra	Salida no valida	Salida no valida	Salida no valida
No PEV o salida fuera del intervalo PEV	50 pts.	50 pts.	50 pts.
Paso Incorrecto por Puntos de Viraje o Áreas Asignadas			
Menos de 0.50km desde el borde de la Zona de Observación	50 pts.	50 pts.	50 pts.
Más de 0.50km desde el borde de la Zona de Observación	Sin paso	Sin paso	Sin paso
Llegada Incorrecta			
Llegada por debajo del límite de altitud definido en el Briefing *sin exceder los puntos de velocidad obtenidos	1 pt/m*	1 pt/m*	Descalificación
Vuelo peligroso o arriesgado			
Vuelo en nubes, maniobras peligrosas que no sean en la llegada, acrobacias (ref. párr. 5.1)	100 pts.	Descalif. Día	Descalificación
Girar en el sentido contrario en la zona local	Aviso	(n-1) x 25 pts.	Descalificación
Remolque: suelta adelantada o retrasada	Aviso	(n-1) x 25 pts.	Descalificación
Remolque: Tirón antes de la suelta	Aviso	Descalif. Día	Descalificación
Entrar en espacio aéreo prohibido vertical o horizontalmente	Toma fuera de campo en el punto de entrada	Descalif. Día	Descalificación
Cruzar el límite del buffer de altitud de un espacio aéreo (excediendo el **Límite Deportivo**), vertical u horizontalmente en 10m o menos	1 pt/m	n pts./m	Descalificación
Exceder el **Límite Deportivo** en más de 100m	Toma fuera de campo en el punto en que exceda los 100 m	Descalif. Día	Descalificación
Llegada: Maniobra peligrosa	25 pts.	n x 25 pts.	Descalificación
Aterrizaje: Procedimiento de Aterrizaje incorrecto	Aviso	(n-1) x 25 pts.	Descalificación
Aterrizaje después del ocaso	10 pts./min	Descalif. Día	Descalificación
Hacer trampa (ver párrafo 8.6.5a)	Descalificación	Descalificación	Descalificación
Falsificación de documentos	Descalificación	Descalificación	Descalificación
Intentar obtener ayuda externa para encontrar ascendencias desde un planeador o avión que no sea de la competición.	Descalif. Día	Descalificación	Descalificación
Otras Infracciones			
Comportamiento antideportivo	Ver para 8.6.5b	Ver para 8.6.5b	Ver para 8.6.5b
Volar bajo la influencia del alcohol	Descalif. Día	Descalificación	Descalificación
Comienzo tardío de MoP después de la suelta del remolque	Aviso	(n-1) x 25 pts.	Descalificación
Auto lanzamiento por encima del límite de altitud (7.3.2a)	1 pt/m	n pts./m	n pts./m
control de antidopaje positivo	Ver política FAI	Ver política FAI	Ver política FAI
Penalización de envergadura, que no sea clase abierta (#)	1 pt. /cm	1 pt. /cm	1 pt. /cm

Si la envergadura de un planeador en las clases 20m multiplaza, 18m, 15m, estándar, 13,5m o Club supera la definición de envergadura de la clase (o tipo) correspondiente, se aplicará una penalización de un número fijo de puntos. a la puntuación diaria. El número de puntos de penalización diarios se obtiene restando 0,3cm de la sobre envergadura medida y luego redondeando este número al cm entero más cercano. Ejemplos:

(i) Un exceso de envergadura de 2,7cm dará una penalización diaria de 2,7 - 0,3 = 2,4 puntos, que luego se redondea a 2 puntos.

(ii) Un exceso de envergadura de 3,9cm dará una penalización diaria de 3,9 - 0,3 = 3,6 puntos, que luego se redondea a 4 puntos.

PARTE 9: QUEJAS Y PROTESTAS

9.1 QUEJAS

9.1.1 El propósito de una queja es obtener una corrección sin necesidad de realizar una protesta formal.

9.1.2 Antes de los Campeonatos, un NAC puede presentar una queja. Dicha queja puede referirse únicamente al incumplimiento por parte del NAC organizador de las normas de inscripción o de elegibilidad o denegación de una inscripción. Una copia de tal queja será enviada inmediatamente al Secretario General de la FAI, quien mantendrá informado al Presidente de la IGC.

9.1.3 En cualquier momento durante los Campeonatos se puede presentar una queja a través del Capitán del Equipo al Director del Campeonato o su oficial designado. Dicha queja será atendida con prontitud.

9.1.4 La denuncia debe hacerse por escrito. El Director del Campeonato emitirá una respuesta por escrito lo antes posible.

9.1.5 Los Organizadores mantendrán copias de todas las quejas y respuestas, junto con un registro de la hora en que se recibió la queja o se respondió y las firmas del Capitán del Equipo y del Director (o su adjunto).

9.1.6 Si el procesamiento de una queja da como resultado una nueva publicación de Resultados No Oficiales, entonces se reiniciará el Período de Protestas.

9.1.7 Si un competidor no tiene un Capitán de Equipo como tal, puede presentar la queja él mismo.

9.2 PROTESTAS

9.2.1 No se pueden presentar protestas contra las Normas que rigen el Campeonato, las cuales están contenidas en el Código Deportivo de la FAI, Sección General, Sección 3 y Anexo A la Sección 3.

9.2.2 Una protesta contra una decisión sobre una queja como se describe arriba en 9.1.2 debe haberse hecho antes del inicio de la Ceremonia de Apertura de los Campeonatos.

9.2.3. El importe de la Tasa de Protesta será de 100€. La tasa de protesta se devolverá si la protesta se acepta o si se retira antes de ser evaluada por el Jurado.

9.2.4 Un competidor tiene derecho a protestar cuando no esté satisfecho con una sanción o con la decisión sobre una queja realizada durante los Campeonatos, o si el Director no responde a una queja dentro del período de protestar.

a. Dicha protesta se hará por escrito, en inglés, y contendrá los siguientes elementos:

(i) Se hará referencia a la resolución contra la cual se interpone la protesta;

Esta condición podrá ser satisfecha mediante la inclusión de una copia de la respuesta escrita a una Queja.

(ii) Incluirá las razones de la protesta; y
(iii) Indicará el remedio propuesto por el afectado.

b. Una Protesta debe ser entregada al Director del Campeonato o su oficial designado, por el Capitán del Equipo, junto con la tarifa correspondiente dentro del <u>período de protesta</u>. El plazo de protesto expirará:

i. 14 horas después de la publicación de cualquier resolución o decisión contra la cual se realiza la protesta, en todos los días de competición excepto el último; o

ii. 2 horas después de la publicación de las puntuaciones finales o de la respuesta a cualquier reclamación, el último día de la competición. En ese momento también expirará el período de protesta de cualquier día anterior.

c. Si un competidor no tiene un Capitán de Equipo como tal, puede presentar la protesta él mismo.

9.3 TRATAMIENTO DE LAS PROTESTAS

El Director del Campeonato entregará la protesta al Presidente del Jurado sin demora.

a. El Presidente del Jurado deberá convocar una reunión del Jurado Internacional dentro de las 24 horas (lo antes posible el último día) de haber recibido la protesta del Director del Campeonato.

b. El Jurado escuchará a ambas partes sobre cualquier protesta, aplicando correctamente las Regulaciones pertinentes de la FAI y las Normas del Campeonato. Al evaluar la protesta, el Jurado tendrá acceso a todas las personas e información para ayudar en sus consideraciones.

c. El Director del Campeonato está obligado por la decisión del Jurado Internacional.

9.4 APELACIONES

Un NAC puede apelar a la FAI contra una decisión del Jurado de acuerdo con las disposiciones del Código Deportivo de la FAI, Sección General, Capítulo 6.

PARTE 10: RESULTADOS Y ENTREGA DE PREMIOS

10.1 RESULTADOS

10.1.1 Definición del estado de los resultados:

a. Actuación: Los resultados de los competidores expresados en distancia (km), velocidad (kp/h) o tiempo (h:mm:ss).

b. Resultados Preliminares: Actuaciones convertidas en puntos, antes de que se hayan analizado todos los Registros de Vuelo y se hayan aplicado todas las penalizaciones.

c. Resultados No Oficiales: los resultados después de que se hayan analizado todos los Registros de Vuelo y se hayan aplicado todas las penalizaciones. Los Resultados no oficiales pueden publicarse más de una vez.

d. Resultados Finales: Los Resultados No Oficiales se convierten en Finales después de la expiración del tiempo de protesta y después de que se hayan resuelto todas las protestas.

10.1.2 Todos los Resultados Finales y No Oficiales se publicarán en el tablón de anuncios oficial con la mínima demora indicando claramente el estado de los resultados y la fecha y hora de publicación y con los pilotos clasificados por su actuación en el día. Los resultados no oficiales incluirán la fecha y hora de vencimiento de las protestas y los Resultados No Oficiales y los Resultados Finales deberán estar firmados por el Director del Campeonato o su adjunto designado. Cada vez que se publican los Resultados No Oficiales se reinicia el Período de Protesta.

Las actuaciones y los resultados preliminares deben mostrarse lo antes posible para mejorar la visibilidad de los medios, el público y los competidores sobre los resultados del campeonato. Los resultados publicados en Internet deben etiquetarse claramente como Preliminares, No oficiales o Finales.

10.1.3 Las puntuaciones acumuladas de los Campeonatos serán definitivas únicamente después de que el Jurado haya cesado en sus funciones. Se publicarán antes de la celebración de la entrega de premios.

10.2 ENTREGA DE PREMIOS

10.2.1 En la Ceremonia de Clausura se ondearán las banderas de los países de los competidores colocados primero (los Campeones), segundo y tercero y se tocarán los himnos nacionales de los países de los Campeones.

10.2.2 La FAI otorgará una medalla de Oro, Plata y Bronce en cada categoría del Campeonato a los competidores ubicados respectivamente en primer, segundo y tercer lugar.

a. Se otorgarán hasta 10 Diplomas al primer tercio de los competidores de cada clase.

b. Las Copas “Challenge” otorgadas serán cedidas a los ganadores hasta que se devuelvan a la competición para los Campeonatos siguientes.

c. Los Organizadores pueden otorgarán premios locales. Si lo hacen, deben otorgarse premios a todos los ganadores de Diplomas.

Se pueden entregar medallas e insignias conmemorativas a todos los competidores, sus asistentes y oficiales.

d. Se pueden dar pequeños premios a los ganadores diarios.

Aunque pueden ocurrir empates en los resultados diarios y en los resultados finales, no se permitirán empates en las posiciones finales en los primeros tres lugares (podios). Para romper un empate en el podio, se utilizará el siguiente procedimiento,

comenzando con la puntuación final empatada más alta (y continuando hasta que el podio esté libre de empates): los competidores empatados se clasificarán en orden de su número de primeras posiciones diarias, luego los segundos puestos diarios, etc., hasta desempatar. Se permiten las posiciones finales empatadas en posiciones inferiores al tercer puesto.

10.2.3 La FAI otorgará una medalla de Oro, Plata y Bronce a los Capitanes de los Equipos clasificados respectivamente primero, segundo y tercero en las posiciones finales de la Copa por Equipos.

a. El equipo que gane la Copa por Equipos llevará colectivamente el título de Campeón por Equipos.

b. Los Procedimientos Locales pueden describir otros premios que se otorgarán a los equipos.

10.2.4 [Reservado]

PARTE 11: PROCEDIMIENTOS LOCALES

Los organizadores de Campeonatos deberán usar este esquema para sus Procedimientos Locales, completando las Secciones A B y C. La Sección D debe dejarse en blanco.

Los Procedimientos Locales deben enviarse al Comisario Jefe (con una copia al Comité del Anexo A) como un documento independiente para un análisis preliminar antes de enviarse al Buró de la IGC para su aprobación (ver 1.4.5.1). Para seguir este proceso de aprobación, los Procedimientos Locales deben presentarse al Comisario Jefe al menos seis meses antes de la ceremonia de apertura.

Los Procedimientos Locales no pueden publicarse en ningún lugar público, incluso en un sitio web, antes de que sean aprobados. Esto es para evitar que surjan confusiones en caso de que se requieran cambios como parte del proceso de aprobación.

La IGC aprobará el nombramiento del Jurado y los Comisarios Deportivos.

Después de la aprobación, los Procedimientos Locales se publicarán como un documento independiente a más tardar 90 días antes del primer día programado de competición.

A. DETALLES DEL CAMPEONATO

Nombre del Evento

De acuerdo con la Publicación "Naming of FAI Competitions".

Lugar del Evento

Nombre del Aeródromo,

Identificador OACI Coordenadas, Elevación

Zona Horaria.

Horario "Time Schedule"

Plazo de inscripción preliminar,

Plazo de inscripción final,

Periodo de registro

Periodo de inspección técnica (verificación de aceptación),

Entrenamientos Oficiales

Primer Briefing oficial de Capitanes de Equipo,

Ceremonia de Apertura

Vuelos de Competición,

Fiesta de Despedida

Ceremonia de Clausura y Entrega de Premios

B. PROCEDIMIENTOS ESPECIFICADOS EN ESTE ANEXO

1 GENERAL

1.1 Objetivos adicionales del Campeonato

1.2.1 Referencias a documentos de normas aplicables

1.3.1 Clases de campeonato

1.3.2 Lista de hándicaps, si se requiere

1.4.1 Nombre del NAC y Organizadores

1.4.1.1 Información de contacto, información bancaria, etc.

1.4.1.2 Unidades de medida

1.4.2 Normas de seguridad adicionales

1.4.5.2 Formato de archivo de Puntos de Viraje

1.4.5.3 Uso de Límites Deportivos y límite de altitud del área de competición

2. OFICIALES DEL CAMPEONATO

2.1.3 Nombres del Director y otros oficiales

2.2 Nombres del Comisario Jefe, Comisarios Deportivos, Presidente del Jurado y Miembros del Jurado

3 EQUIPOS NACIONALES

3.4.2 Tarifa de inscripción, otras tarifas

2.4.3a Número de inscripciones permitidas en cada clase por NAC

3.5.4a Documentación adicional requerida

3.5.4b Documentación necesaria para llevar a bordo del planeador

3.6.1 Datos del seguro a terceros exigido

4 REQUISITOS TÉCNICOS

4.1.1c Dispositivos de seguimiento de vuelos que se deben llevar

4.1.1d Equipo adicional, marcas

4.1.2b Instrumentos adicionales que deben retirarse o desactivarse (si corresponde)

4.4.1 Frecuencias de radio (opcional)

5 PROCEDIMIENTOS GENERALES DE VUELO

5.3.1b Comunicaciones de datos adicionales permitidas

6 TAREAS

6.3.3 Algoritmo para el cálculo del radio OZ en DHT, si se utiliza.

7 PROCEDIMIENTOS DE LA COMPETICIÓN

7.1e Procedimientos para descargar el lastre de agua en tierra

7.2.2 Límites del sitio del campeonato

7.3.2 Procedimientos de lanzamiento para motoveleros

7.3.2a Altitud máxima de ascenso de los auto lanzamientos

7.3.2c Procedimientos de reinicio en vuelo para motoveleros (si corresponde)

7.3.3 Áreas de suelta y alturas de suelta

7.3.3d Áreas donde está prohibido virar o solo está permitido virar continuamente en un único sentido

7.4.3 Geometría de salida a utilizar (incluyendo longitud o radio)

7.4.5b ~~Uso del límite de altitud previo a la salida~~ [Borrado]

7.4.5c Condiciones para cerrar la salida (si las hay)

7.4.6a Procedimiento para comunicar la Máxima Altitud de Salida

7.7.1a Instrucciones relativas a aterrizajes fuera de campo

7.7.3 Provisión y requisitos para recuperaciones por remolque aéreo

7.8.2 Geometría de llegada a utilizar (incluyendo longitud o radio y altura mínima)

7.8.4a Procedimientos de comunicaciones de llegada

7.8.4c Condiciones para el cierre de la llegada (si las hubiere)

7.10.1 Procedimientos de aterrizaje

7.11 Plazo para la entrega de los Registros de Vuelo

7.11.1 Procedimientos para la entrega de los Registros de Vuelo

8 **PUNTUACIONES**

8.1 Sistema de puntuación a utilizar para cada clase

8.1.1 Nombre y número de versión del software de puntuación

8.2.4 Uso de Hándicaps en la Clase Multiplaza de 20 metros

9 **QUEJAS Y PROTESTAS**

10 **ENTREGA DE PREMIOS**

10.2.3b Premios adicionales de equipos

C. PROCEDIMIENTOS LOCALES ADICIONALES (NO REQUERIDOS POR ESTE ANEXO)

Esta sección debe ser aprobada por el Buró de la IGC.

D. EXENCIONES Y LIMITACIONES

Esta sección debe ser completada por el Buró de la IGC.

Proceso de Selección de Pilotos

1. En la Propuesta, el Organizador establece el número máximo de inscripciones para el evento.

2. El Buró de la IGC, en conjunto con los Organizadores, establecerá un número máximo de inscripciones por cada clase. Estos números iniciales por clase se harán públicos en la presentación de la Oferta al Pleno de la IGC.

3. Cada NAC puede inscribir solamente una tripulación en la Clase Multiplaza de 20 metros. En las demás clases, podrán inscribirse 2 pilotos por clase (3 en Campeonatos Junior y Femenino), pero solo se garantiza una inscripción por clase, estando sujeta la 2ª inscripción (y 3ª si procede) al "ranking" de los países.

4. En la fecha de cierre de las Inscripciones Preliminares, el Buró de la IGC, junto con los Organizadores, podrá transferir las plazas no utilizadas de una clase a otras clases por igual. Los NAC solo pueden transferir su 2ª y 3ª inscripción (según corresponda cuando a los NAC se les haya ofrecido una 3ª inscripción) a otras clases si hay plazas adicionales disponibles.

5. En la fecha de cierre de las Inscripciones Finales, el exceso de solicitudes en una clase se reduce al número máximo de la clase mediante la eliminación de los pilotos de los países clasificados más bajos que hayan inscrito a un 2º piloto (o 3er piloto) de acuerdo con la Lista de "Ranking" de Países de la IGC vigente en la fecha de cierre de Inscripciones Preliminares para el Campeonato.

6. Un país perderá solo un piloto en todas las clases, comenzando con la clase con más sobre inscritos, hasta que todos los países (con 2 o 3 pilotos) hayan perdido un piloto.

Elementos de Seguridad

Cojines de asiento de espuma absorbente de energía

Transmisor de localización de emergencia o baliza de localización personal

Visibilidad mejorada mediante marcas adecuadas

Visibilidad mejorada por una o más luces estroboscópicas

Oxígeno suplementario

Espejo retrovisor fijo

Dispositivo de protección espinal

Tren de aterrizaje con mayor absorción de impactos

Dispositivo de salida de emergencia

Indicador de ángulo de ataque (de lanita) lateral

Sistema acústico de advertencia de pérdida

Arnés de seguridad antisubmarino

Sistema aprobado de paracaídas de recuperación de la célula

Sistema de rescate de pilotos

Morro absorbedor de energía

Procedimiento de Pesaje

A3.1 Determinación del peso de referencia

MTOW se define como el menor de los siguientes valores:

- Peso máximo al despegue como se especifica en el Certificado de Tipo del planeador.
- Peso máximo al despegue permitido para la clase respectiva del planeador

El peso de referencia de cada planeador se determina de la siguiente manera:

a. Se mide el peso del piloto y del copiloto.

b. El planeador se lleva a la configuración de despegue con todo el equipo removible a bordo (paracaídas, lastre fijo, baterías, equipo de oxígeno, amarres, ropa adicional e instrumentos de vuelo) y lastrado hasta el MTOW menos el peso del piloto. En este pesaje se pueden excluir hasta 3 litros de agua potable.

Alternativamente, el planeador puede ser lastrado a MTOW con el(los) piloto(s) a bordo.

c. Luego, el planeador se conecta al vehículo remolcador en la configuración que se usará para remolcar el planeador a la parrilla (configuración de manejo en tierra). La configuración de asistencia en tierra puede incluir fundas, rueda(s) de ala, etc.

d. El peso en la rueda principal del planeador en configuración de asistencia en tierra es el peso de referencia.

Procedimiento de Radio para Anunciar la Salida

Notación utilizada en este apéndice:

C Clase del planeador
HH:MM Hora local del día, en formato de 24 horas (horas y minutos)

1. Cuando se establece por primera vez la hora de Apertura de Salida, se anunciará inmediatamente. "La puerta de salida en la Clase C se abrirá a las HHMM".

   En una competición de una sola clase, el nombre de la clase se puede omitir en todos los anuncios.

2. Comenzando 15 minutos antes de la apertura de la Puerta, se realizará una serie de anuncios lo más cerca posible de cada 5 minutos.

   "La puerta de salida en la Clase C se abrirá en 15 minutos a las HHMM".

   "La puerta de salida en la Clase C se abrirá en 10 minutos a las HHMM".

   "La puerta de salida de la Clase C se abrirá en 5 minutos a las HHMM".

   Se sugieren los números 15, 10, 5. Puedan ajustarse con el fin de mantener la precisión del aviso de la hora HHMM.

3. Tan pronto como sea posible después de HHMM, el anuncio de la Puerta será:

   "La Puerta de Salida en la Clase C está abierta. Se abrió a las HHMM".

   Este último anuncio podrá repetirse tantas veces como sea necesario.

4. Si se necesita un retraso, se determinará y anunciará un nuevo HHMM tan pronto como sea posible:

   "La Apertura de la Puerta de Salida en la Clase C se retrasa. La Puerta de Salida de la Clase C se abrirá a las HHMM".

5. Si la tarea se cancela antes de que se abra la puerta de salida, el anuncio será:

   "La tarea en la clase C se ha cancelado".

ABREVIATURAS

Esta sección no forma parte del **Anexo A de la Sección 3 – Vuelo a Vela de la IGC**

FAI	Fédération Aéronautique Internationale	Federación Aeronáutica Internacional
IGC	International Gliding Commission	Comisión Internacional de Vuelo a Vela
NAC	National Air sport Control	Autoridad Nacional de Vuelo a Vela (la Federación)
MoP	Mean of Propulsion	Medio de Propulsión
WGC	World Gliding Championship	Campeonato del Mundo de Vuelo a Vela
CGC	Continental Gliding Championship	Campeonato Continental de Vuelo a Vela
HC	Hors Concours	Fuera de Competición
RT	Racing Task	Tarea de Velocidad
AAT	Assigned Area Task	Tarea de Áreas Asignadas
DHT	Distance Handicap Task	Tarea de Hándicap de Distancia
OZ	Observation Zone	Zona de Observación
PEV	Pilot Event	Evento de Piloto
SC3	Sporting Code Section 3	Sección 3 del Código de la FAI
FR	Flight Recorder	Registrador de Vuelo
GNSS	Global Navigation Satellite System	Sistema Global de Navegación por Satélite
MSL	Mean Sea Level	Nivel Medio del Mar
MSA	Maximum Start Altitude	Altitud Máxima de Salida
TCDS	Type Certificate Data Sheet	Hoja de Datos del Certificado de Tipo