



XLII Nacional Ala Delta 2019
Zujar Jabalcón
30 junio a 6 julio
Granada



INFORMACIÓN GENERAL

- OBJETIVOS
- HOMOLOGACIÓN
- UBICACIÓN
- DIAS DE COMPETICIÓN
- RESTRICCIONES Y ENTRENAMIENTOS
- PRIMER BRIEFING DE PILOTOS
- CEREMONIA DE CLAUSURA Y ENTREGA DE PREMIOS

REGLAMENTO

1. ORGANIZACIÓN
2. INSCRIPCIONES
 - 2.1. PLAZOS
 - 2.2. IMPORTES INSCRIPCIÓN
 - 2.3. PARTICIPACIÓN FEMENINA
 - 2.4. PENALIZACIONES
 - 2.5. NUMERO DE PLAZAS
 - 2.6. REGISTRO DE PILOTOS
3. VALIDEZ DEL CAMPEONATO Y TROFEOS
4. NORMAS GENERALES DE COMPETICION
 - 4.1. REGISTRO E INSCRIPCIONES
 - 4.2. COMITÉ SEGURIDAD Y JURADO
 - 4.3. COMITÉ DE PRUEBAS
5. EQUIPAMIENTO
 - 5.1. RADIOS Y TELÉFONOS MÓVILES
 - 5.2. SISTEMA DE SEGUIMIENTO LIVE TRACKING E INSTRUMENTOS DE VUELO CON GPS
 - 5.3. DORSALES E IDENTIFICACIÓN DE PILOTOS
6. DESPEGUE
 - 6.1. LUGARES DE DESPEGUE
 - 6.2. SUBIDA DE VEHÍCULOS
 - 6.3. ACCESO A DESPEGUE Y DESCARGA DE MATERIAL
 - 6.4. MONTAJE DE EQUIPOS
 - 6.5. REGISTRO DE PILOTOS EN DESPEGUE
 - 6.6. PROTOCOLO DE DESPEGUE
 - 6.7. NORMAS DE SEGURIDAD
 - 6.8. SISTEMA DE PRESION EN COLA DESPEGUE (PUSH RULE)
 - 6.9. PROCEDIMIENTO EARLY BIRD
 - 6.10. LIMITE DE VELOCIDAD VIENTO DESPEGUES
 - 6.11. DESPEGUE FALLIDO
 - 6.12. REFLY
 - 6.13. NORMAS ATERRIZAJE
 - 6.14. PROTOCOLO ACCIDENTES
7. TIPOS DE PRUEBAS
8. STARTS, BALIZAS Y GOL
 - 8.1. STARTS

- 8.2. BALIZAS
- 8.3. SENTIDO DEL GIRO
- 8.4. GOL
- 9. TIMING DIARIO Y PERIODO DE LA MANGA
 - 9.1. ORGANIZACIÓN DIARIA
 - 9.2. HORARIOS
 - 9.3. PERIODO DE VENTANA MÍNIMO
- 10. CLASIFICACIONES, REPORTE Y VERIFICACIÓN DE VUELOS
 - 10.1. CLASIFICACIONES
 - 10.2. PUNTUACIONES
 - 10.3. REGISTROS DE VUELOS
 - 10.4. STOPPED TASK
- 11. PENALIZACIONES
 - 11.1. VUELO EN NUBE
 - 11.2. ESPACIO AÉREO CONTROLADO
 - 11.3. INSTRUCCIONES DE LA ORGANIZACIÓN
 - 11.4. ENTREGA DE DISPOSITIVOS PARA SEGUIMIENTO (TRACKERS)
- 12. RECLAMACIONES Y PROTESTAS

INFORMACIÓN GENERAL

OBJETIVOS

El objetivo del presente reglamento es dotar normas para el 42º Nacional Ala Delta Zújar Jabalcón para otorgar el título de Campeón de España y establecer el Ranking Nacional de Pilotos para la temporada 2.019. Asimismo, se establecerá el ganador del I Open Internacional Zujar Jabalcón que se celebra juntamente con el campeonato nacional. La vocación de este campeonato es promocionar el vuelo libre en nuestra zona y el Cerro Jabalcón para la práctica de nuestro deporte a nivel nacional e internacional.

HOMOLOGACIÓN.

Este campeonato está homologado por la Federación Española de Deportes Aéreos y por la FAI como evento de categoría 2 en la Clase 1, en la Clase 1 Sport y en la Clase 5. El evento estará abierto a pilotos nacionales y extranjeros con licencia en vigor o equivalente. Para puntuar en el ranking FAI-CIVL es preciso tener licencia FAI en vigor.

UBICACIÓN

Sede del campeonato: Zujar (Granada).

Oficina campeonato: Ayuntamiento de Zújar

Calle Jabalcón s/n

Otras zonas de interés:

Zonas de vuelo: Jabalcón

- Despegue W: 37.565897-2.820468
- Despegue S: 37.562861-2.808782
- Despegue L: 37.560945-2.819428

DÍAS DE COMPETICIÓN

Del 30 de junio al 6 de julio de 2.019, ambos inclusive.

RESTRICCIONES Y ENTRENAMIENTOS

No es posible acceder a Jabalcón los días 28 y 29 de abril por la celebración de la Romería en honor a la Virgen de la Cabeza que se celebra en el cerro. Resto del año, sin restricciones.

El sábado 29 de junio se considera entrenamiento libre con prueba programada (manga 0).

PRIMER BRIEFING DE PILOTOS

Sábado 29 de junio a las 20:00 en (por determinar). La asistencia es obligatoria para todos los pilotos, jefes de equipo y conductores que acompañen a los pilotos.

CEREMONIA DE CLAUSURA Y ENTREGA DE PREMIOS

Sábado 6 de julio a las 20:30 en la plaza de la Localidad de Zujar. Se recuerda a todos los competidores que deben asistir a las ceremonias de entrega.

REGLAMENTO

1. ORGANIZACIÓN

Organiza: Ayuntamiento de Zujar/Club Vuelo Libre Granada

Director de organización: Sergio Sánchez.

Comité organizador: Juan Antonio Vaquero, Javier Gil y Sergio Sánchez.

Director de competición: José Manuel Sánchez

SOBRE ESTE REGLAMENTO Y SOBRE LAS RESPONSABILIDADES

Para todos los efectos, el Campeonato se rige por las normas aquí expuestas como reglamentación específica para la prueba, en aplicación de la Sección 7 Común y Sección 7A y anexos del Código Deportivo de la FAI y CIVL, a las que se subroga en lo no expresamente reflejado o en caso de conflicto, y a los usos y costumbres en el evento.

Cualquier otra modificación de este Reglamento una vez iniciada la competición debe ser anunciada y publicada por el DIRECTOR DE COMPETICIÓN tras consultar con el COMITÉ ORGANIZADOR, COMITÉ DE SEGURIDAD, COMITÉ DE PILOTOS, en la siguiente reunión de Pilotos. Sus efectos nunca podrán aplicarse de forma retroactiva (Sc7common 6.4.1).

Los pilotos, por el hecho de participar, aceptan regirse por las normativas mencionadas en este reglamento y siendo su responsabilidad conocerlas y cumplirlas. Es condición indispensable aceptar las condiciones de este reglamento, firmando un documento en el que asuman la responsabilidad sobre sus actos y confirmen ser plenamente conscientes y responsables de los riesgos conlleva participar en una competición de estas características y nivel competitivo.

Aunque el transporte a los despegues y las consecuentes recogidas serán bajo la responsabilidad de los pilotos y sus acompañantes, los vehículos que accedan diariamente al Cerro Jabalcón deberán ser autorizados previamente por el personal de seguridad del evento.

2. INSCRIPCIONES

2.1.- PLAZOS

El 42º Nacional de Ala Delta y I Open FAI Internacional Zujar Jabalcon 2019 está abierto a todos los pilotos con la calificación apropiada y con licencia federativa en vigor (que cumplan lo especificado en el Art. 5.2.1.3 o 5.2.1.4 del Reglamento de Ala Delta de la RFAE. El plazo *ordinario* de inscripción finalizará el viernes 31 de mayo de 2019. La inscripción se realizará exclusivamente a través de la página web del campeonato en Airtribune y será confirmada una vez se reciba el justificante o pago de esta y no antes.

2.2. IMPORTES INSCRIPCIÓN

El importe de la inscripción es para pilotos competidores es de 150.00€ (Ciento cincuenta euros). Este importe incluye la inscripción para 42º Nacional de Ala Delta, para el I Open FAI Internacional Zujar Jabalcón 2019 y la inscripción para XCJabalcón 2.019. Los pilotos que previamente hayan abonado la inscripción a XCJabalcón 2.019 les será descontado el importe de dicha inscripción 35.00€ (Treinta y cinco euros) al importe del 42º Nacional de Ala Delta y 1º Open FAI Internacional Zujar Jabalcon 2.019. Si algún piloto desistiese de ser inscrito en la prueba XCJabalcón 2.019 no se aplicará descuento de importe alguno. Los acompañantes de los pilotos que deseen asistir a los eventos organizados durante la celebración de la prueba deberán

de registrarse en el siguiente formulario www.formularioxxxxxxx y abonar una cuota de 30€ (Treinta euros) por acompañante. Los pagos de las inscripciones se pueden realizar por transferencia a la cta. bancaria:

- IBAN: ES13 0075 0222 4106 0606 2084
- SWIFT/BIC: POPUESMMXXX
- Titular: Nacional Ala Delta Zujar Jabalcon
- Concepto: nombre y apellidos
- Enviar resguardo de transferencia a: nacional.zujar.jabalcon@gmail.com

También se ha habilitado en Paypal al correo nacional.zujar.jabalcon@gmail.com

En ambos casos, el caso de que el pago corresponda a un acompañante, debes de indicar a que piloto acompaña.

2.3. PARTICIPACIÓN FEMENINA

Desde el Ayuntamiento de Zujar y la Concejalía de la Mujer son conscientes de las dificultades que tiene la mujer para la práctica de nuestro deporte y compaginarlo con la responsabilidad de madre. El Comité de Organización se ha marcado como objetivo la participación femenina y para ello se ha preparado un servicio de Guardería de día y de recogida, para liberar a las pilotas competidoras, si lo necesitaran. Las interesadas en este servicio, o cualquier otra necesidad, deberán mandar un correo electrónico indicando sus peticiones a nacional.zujar.jabalcon@gmail.com.

2.4. PENALIZACIONES

Las inscripciones recibidas posteriormente al día 31 de mayo de 2.019 se considerarán *fuera de plazo* y se aplicará una penalización de 45,00€ (Cuarenta y cinco euros) siendo el importe para ingresar de 195,00€ (Ciento noventa y cinco euros) por inscripción. Por razones organizativas no se aceptarán inscripciones después del 23 de junio de 2.019. La inscripción se considerará completada por la organización a la recepción del pago o el correspondiente justificante. Para agilizar el proceso de inscripción recomendamos el envío del justificante nacional.zujar.jabalcon@gmail.com

2.6.- NUMERO PLAZAS

La organización ha decidido habilitar 80 plazas para pilotos, independientemente de la categoría que cada inscrito elija. Serán reservadas 20 plazas para pilotos extranjeros participantes en el 1º Open FAI Internacional Zujar Jabalcon hasta la conclusión del periodo ordinario de inscripción. Al finalizar el plazo ordinario de inscripción las plazas restantes de esta reserva se pondrán a disposición de las solicitudes en lista de espera si la hubiera. Los pilotos inscritos sin plaza asignada, se les tendrá en cuenta la fecha de inscripción como el orden para la adjudicación de las plazas vacantes. Las inscripciones serán confirmadas por orden de recepción del justificante del ingreso y no de otra forma. En caso de no ser aceptada la inscripción, se devolverá íntegramente el importe ingresado.

2.5.- REGISTRO PILOTOS

El registro de pilotos inscritos y la entrega de documentación tendrán lugar el sábado 29 de junio de 10:00 a 12:30 y de 18:00 a 20:00 en la sede oficial del Ayuntamiento de Zujar. La organización recomienda tener usuarios registrados en Airtribune y en XContest y las correspondiente Apps




descargadas en el teléfono para agilizar la inscripción. No se realizarán inscripciones presenciales. Se establece también un plazo extraordinario de registro el domingo 30 de junio de 9:00 a 10:00, exclusivamente en casos justificados y con previo aviso.



3. VALIDEZ DEL CAMPEONATO Y TROFEOS

Los campeonatos serán válidos, si el total de puntos acumulados por sus respectivos ganadores en su clasificación particular igualan o superan los 1.500 puntos, tal y como determinan las fórmulas de puntuación autorizadas, y todos los pilotos en competición en cada clase han tenido la oportunidad de volar, al menos, una manga (S7Common-2.5.10 & 2.5.11.1).




Se otorgarán los siguientes trofeos:

CLASE 1




-  1º Clasificado nacional
-  2º Clasificado nacional
-  3º Clasificado nacional



-  1º Club Clasificado nacional
-  1º Región CCAA Clasificada nacional

CLASE 5

-  1º Clasificado nacional
-  2º Clasificado nacional
-  3º Clasificado nacional

CLASE 1 SPORT

-  1º Clasificado nacional
-  2º Clasificado nacional
-  3º Clasificado nacional

-  1º Clasificado I Open Internacional Zujar Jabalcón.
-  1ª Clasificada I Open Internacional Zujar Jabalcón.

4. NORMAS GENERALES DE COMPETICIÓN

4.1. REGISTRO DE INSCRIPCIONES

El plazo de registro de pilotos será el sábado 29 de junio de 10:00 a 12:30 y de 18:00 a 20:00. Recomendamos a los inscritos que se dirijan a la sede oficial del campeonato, situada en las oficinas del Ayuntamiento de Zújar lo antes posible para registrarse, formalizar la inscripción y recibir información, así como para la revisión y entrega de documentación.

En el registro y formalización de inscritos cada piloto debe aportar:

- Licencia federativa en vigor con cuota nacional.
- Licencia deportiva FAI (para puntuar en ranking internacional WPRS FAI y clasificación Open).
- Instrumento de vuelo GPS 3D como respaldo para la verificación de vuelos indicando marca, modelo y número de serie. Solo serán válidos los instrumentos reconocidos

como válidos por la FAI (los instrumentos homologados para vuelo por la FAI están en su página web).

- Números de teléfonos de piloto, jefe de equipo (si los hubiere), conductor y persona de referencia en caso de necesidad.
- Frecuencia de radio y equipo de pilotos asociado a cada inscrito.
- Declaración de estar asegurado o documento justificativo: seguro de RC a terceros y seguro de accidentes que incluya rescate y repatriación.
- Documento firmado de asunción de responsabilidad.
- A cada piloto se le asignará un dorsal según su clasificación en el ranking WPRS (o, en su defecto, el orden de inscripción).
- Cada piloto y acompañante registrado recibirán una bolsa con la documentación del Campeonato un pack de bienvenida aportado por la Organización.

4.2. COMITÉ DE SEGURIDAD Y JURADO

El comité de seguridad estará compuesto por DIRECTOR DE COMPETICIÓN, DIRECTOR DE ORGANIZACIÓN, JEFE DE DESPEGUE Y DIRECTOR DE SEGURIDAD más TRES miembros elegidos entre los pilotos asistentes a la celebración del briefing inicial de la competición

Las decisiones de este comité se tomarán por consenso, en caso de conflicto o en el caso de que la prueba esté iniciada, la decisión corresponderá al DIRECTOR DE SEGURIDAD. En cualquier caso, la responsabilidad última sobre la propia seguridad corresponde al piloto y no está garantizada por las decisiones o acciones del DIRECTOR DE COMPETICIÓN ni del COMITÉ DE SEGURIDAD (Sc7A 4.4.2.1).

Todos los aspectos relacionados con la Seguridad en Vuelo se regirán por lo dispuesto en el Art. 9 de la Sección 7 Común del Código Deportivo de la FAI. Los miembros del COMITÉ DE SEGURIDAD deberán mantener el contacto durante la celebración de las pruebas para consultas sobre posibles condiciones meteorológicas peligrosas, comportamiento antideportivo de los pilotos, transgresiones de la prohibición de vuelo en nubes o en espacio aéreo controlado o cualquier otra relacionada con sus competencias. Para ello utilizarán la frecuencia de seguridad o, en su defecto, enlace telefónico vía miembros de su equipo o recogida. Los miembros electos del COMITÉ DE SEGURIDAD actuarán también como JURADO en la resolución de Reclamaciones y Protestas (según Capítulo 12 de este Reglamento).

4.3. COMITÉ DE PRUEBAS Y ELECCIÓN LAS MISMAS

En el primer briefing previo al inicio de la competición el DIRECTOR DE COMPETICIÓN seleccionará entre los pilotos un COMITÉ DE COMPETICIÓN que deberá de contar al menos con cuatro integrantes. Los pilotos propuestos podrán rehusar la invitación y, en ese caso el DIRECTOR DE COMPETICIÓN hará extensiva la misma oferta a otros candidatos. El COMITÉ DE COMPETICIÓN no se someterá a votación y es independiente del COMITÉ DE SEGURIDAD. El DIRECTOR DE COMPETICIÓN podrá designar sustitutos de los miembros del COMITÉ DE COMPETICIÓN que no comparezcan en sus reuniones. El COMITÉ DE COMPETICIÓN planteará y seleccionará las pruebas a realizar cada día por cada una de las tres Clases. Una vez establecidas las pruebas, el DIRECTOR DE COMPETICIÓN las podrá modificar, por razones de seguridad, de desarrollo de la competición o separación entre Clases; según su responsabilidad final en la decisión sobre las mangas de competición (Sc7common 4.3.1). En el caso de que el DIRECTOR DE SEGURIDAD no pudiera contactar con los componentes del COMITÉ DE SEGURIDAD, esta competencia recaerá en el mismo.

5. EQUIPAMIENTO

5.1. RADIOS Y TELÉFONOS MÓVILES

Todos los pilotos deberán disponer de sistemas de comunicación por radio durante el vuelo que sea compatible con el sistema y la frecuencia del personal de la competición. La organización dispondrá de una frecuencia de seguridad. Todos los pilotos y equipos deberán facilitar sus frecuencias de equipo y números de teléfonos móviles a la organización al registrarse, y opcionalmente otro de respaldo. En el caso de cambio de frecuencia durante el transcurso de la competición, se deberá notificar dicho cambio al DIRECTOR DE ORGANIZACIÓN. Esta información (las frecuencias propias de cada piloto y equipo) tan solo será usada por la organización por razones de seguridad.

5.2. SISTEMA DE SEGUIMIENTO LIVE TRACKING E INSTRUMENTOS DE VUELO CON GPS

La organización proveerá a cada piloto competidor un dispositivo de seguimiento que será vinculado con el piloto en el registro inicial de pilotos. El dispositivo será entregado diariamente a los competidores que accedan al despegue. Será responsabilidad de cada piloto de cuidar y devolver su dispositivo diariamente para su recarga. En cualquier caso, la organización aconseja a los participantes registrar los vuelos con sus dispositivos habituales siempre que estén reconocidos por la FAI para poder contar con ellos en caso de no conformidad o de cualquier error que pudiera derivar del uso del *Tracker*, según dispone el reglamento de la CIVL y sea compatible con el software de verificación de vuelos de la CIVL: Flight Scoring (FS). Es responsabilidad de cada piloto disponer de los dispositivos y cables necesarios para la conexión de sus instrumentos de vuelo. Los *dispositivos de seguimiento o Trackers* se deberán devolver diariamente SIN APAGAR en la oficina central del campeonato, la hora límite para la entrega será las 21:00 de manera ordinaria, en el caso de que algún piloto se retrase por motivos justificados, deberá comunicar el retraso a la organización.

El retraso en la entrega del *trackers* de forma injustificada y reiterada supondrá la no puntuación de la manga disputada. En caso de retraso, la organización no garantiza la carga total y por tanto el buen funcionamiento del *tracker* en la siguiente jornada.

El uso fraudulento o intercambio del *Tracker* entre pilotos supondrá la descalificación inmediata de los pilotos inmersos en esta acción.

5.3. DORSALES E IDENTIFICACIÓN DE PILOTOS

En el momento del registro, cada piloto recibirá los dorsales con el número que lo identificará durante el Campeonato. Los dorsales deberán adherirse en el casco de vuelo para ser fácilmente visibles por los jueces de despegue, uno en cada lateral o sólo 1 en el frontal. Todas las comunicaciones con la organización por cualquier medio deben incluir en su inicio el número de dorsal del piloto que realiza la comunicación y su uso será preferente respecto a cualquier otra forma de identificación. El puesto de montaje en la primera manga corresponderá con el número de dorsal para cada piloto.

6. DESPEGUE

6.1. LUGARES DE DESPEGUE

El despegue para todas las pruebas del campeonato será en el Cerro Jabalcón determinando cualquiera de los tres despegues oficiales en función de la meteorología diaria. Los responsables sanitarios que nos acompañaran durante la celebración del campeonato estarán presentes en el despegue durante la franja horaria en la que la ventana se mantenga abierta.

Zonas de vuelo: Jabalcon:

- Despegue W: 37.565897-2.820468
- Despegue S: 37.562861-2.808782
- Despegue L: 37.560945-2.819428

6.2. SUBIDA DE VEHÍCULOS

Por motivos de seguridad y medio ambientales las subidas se organizarán diariamente en el aparcamiento de Zujar, designado para esta función. Cada mañana se realizará un reagrupamiento de vehículos y pilotos para subir el menor número posible de vehículos a los despegues. Se aconseja a los pilotos competidores que viajen de forma individual o no estén integrados en algún vehículo, sean puntuales para organizar la subida de forma coordinada. La subida al Cerro Jabalcón de vehículos particulares deberá ser autorizada y será condición indispensable transportar un mínimo de tres alas y el mismo número de pilotos para poder subir de forma individual a los despegues.

6.3. ACCESO A DESPEGUE Y DESCARGA DE MATERIAL

Una de las prioridades de la organización es la seguridad de los pilotos competidores y debido a la especial orografía de los carriles que dan acceso a los despegues, será condición indispensable que los accesos al cerro estén libres para dar comienzo a la manga diaria, no impidiendo una efectiva evacuación en el caso de que fuera necesaria. tendrá que hacerse de manera ágil y fluida. Una vez en el despegue, se habilitará una zona exclusiva para realizar la descarga del material. Todos los vehículos particulares una vez descargados serán debidamente aparcados en las zonas que les sea indicado por el personal de la organización. No colaborar en este proceso será penalizado por el COMITÉ ORGANIZADOR. El o los responsables de cualquier bloqueo que comprometa la seguridad de los pilotos serán sancionados con 0 puntos en la manga (ABS) y expulsados de la competición si fueran reincidentes.

Zonas de aparcamiento:

- Aparcamiento Zújar: 37.541771-2.840675
- Aparcamiento W/E: 37.563311-2.819905
- Aparcamiento S: 37.562861-2.808782

6.4. MONTAJE DE EQUIPOS

Las plazas de montaje estarán numeradas en función de la clasificación general. Cada despegue habrá una zona delimitada para el montaje, según un plano de distribución que habrá en el despegue en cuestión. Cada piloto deberá montar su ala en la plaza que le será signada diariamente y no en otra. El primer día de competición el orden de montaje corresponderá al número de dorsal de cada piloto. Durante el montaje solo se podrá invadir los carriles de acceso al despegue de forma momentánea, todas las alas deberán estar correctamente ubicadas al comienzo del briefing diario. La organización podrá cerrar momentáneamente la ventana hasta que se descongese las zonas bloqueadas, sin que esta decisión varié la hora de cierre de cada manga

6.5. REGISTRO DE PILOTOS EN EL DESPEGUE

En el despegue, cada piloto deberá de confirmar la recepción de su *Tracker* reafirmando de esta forma su asistencia y su disposición inicial a competir en la manga diaria. Todos los pilotos que accedan al despegue deben firmar previamente este registro, antes de montar su equipo. Este registro se usará como referencia para conocer en cada manga los pilotos que han subido al

despegue con intención de participar en la manga diaria y los competidores que, por el motivo que fuera, rehúsen hacerlo. Los pilotos que una vez firmado el registro inicial y que libremente decidan no volar, deberán de comunicarlo al DIRECTOR ORGANIZACIÓN. Los pilotos que no retiren su *Tracker* o confirmen su asistencia serán considerados (ABS).

El piloto NUNCA apagará el trackers ni siquiera cuando haya aterrizado, para poder así conocer su situación en vivo, tanto por la organización como por las personas designadas por el piloto para su recogida y público en general.

6.6. PROTOCOLO DE DESPEGUE

Los pilotos deben colaborar con el JEFE DE DESPEGUE y sus ayudantes para facilitar este proceso. Los pilotos competidores sólo pueden entrar en la zona señalada para el despegue estando totalmente equipados para despegar y una vez obtenido el permiso el JEFE DE DESPEGUE o de alguno de sus ayudantes. Ningún piloto puede despegar sin la autorización del JEFE DE DESPEGUE, hacerlo puede comportar penalización a criterio del DIRECTOR DE COMPETICIÓN. El orden de los pilotos en la cola de despegue será controlado por el JEFE DE DESPEGUE. Se respetará rigurosamente el orden de incorporación a dicha cola.

6.7. NORMAS DE SEGURIDAD

Tanto el JEFE DE DESPEGUE como los asistentes realizarán chequeos rutinarios y los pilotos están obligados a permitir y facilitar estos chequeos. Dichas comprobaciones podrán realizarse tanto en los carriles de despegue como de forma arbitraria en cualquier otro momento de la competición. Los puntos básicos que podrán chequearse son el cuelgue del arnés, las perneras del arnés, las cremalleras y hebillas del casco y del arnés y los cierres del intradós del ala. En ningún caso estas labores de chequeo deben considerarse sistemáticas, rigurosas y completas. Es responsabilidad de cada piloto la comprobación final del buen estado de su equipo y por consiguiente su propia seguridad al volar.

Aun así, si cualquier componente de la organización apreciara que el estado del material o del propio piloto fuesen un riesgo patente para su seguridad o la de los otros pilotos, podrá impedir el vuelo de dicho piloto dentro de la manga diaria. En el caso de que el riesgo no fuera subsanado en mangas posteriores, el piloto implicado podrá ser expulsado de la competición.

Las alas deben estar configuradas dentro de los límites de su certificación y el peso máximo del equipo excluyendo al propio piloto y el ala no podrá sobrepasar los 25 kg (Sc7A 8.3.4), lo que permite unos 10 kg de lastre (solo se permite arena o agua) como máximo. Todo ello puede comprobarse en cualquier momento por cualquier componente de la organización, en caso de incumplimiento, se aplicarán las penalizaciones correspondientes (Sc7A 8).

6.8. SISTEMA DE PRESIÓN EN LA COLA DE DESPEGUE (PUSH RULE)

El push system (sistema de presión) se empleará según lo establecido en el art. 3.3.6 de la Sección 7A FAI. Tan solo se podrá presionar a los pilotos que se tenga por delante aquel piloto que estando ya dentro de los carriles de acceso al despegue se encuentre listo para despegar (dentro de su arnés y con el equipo totalmente preparado para el despegue). La presión solo se ejercerá sobre el carril en el que se encuentre el piloto, que deberá anunciarlo al personal del despegue utilizando la siguiente fórmula: "piloto número X presionando" (siendo X su número de dorsal). La Clase 1 tendrá prioridad en el procedimiento de push sobre las Clases 5 y 1 Sport, y la Clase 5 sobre la Clase 1 Sport. A partir de ese momento, cada uno de los pilotos que estén por delante dispondrá de 30 segundos para evaluar las condiciones y 30 segundos para despegar (con la ventana no cerrada por seguridad), siempre en condiciones aceptables de despegue. Si estos deciden no despegar tendrán de retirarse del carril y pasarán al final de la lista de

despegues. El piloto que ejerce la presión no dispone de los 30 segundos de evaluación y habrá de despegar en 30 segundos, de lo contrario recibirá cero puntos en la clasificación de la manga (ABS). En caso de que un piloto desee despegar cuando los demás no lo desean, el JEFE DE DESPEGUE podrá permitirle acceder a la parte delantera del carril de despegue, sin necesidad de que este piloto ejecute la fórmula del sistema de presión, este piloto dispondrá de un minuto para despegar, en caso de no hacerlo deberá volver inmediatamente al final de la lista de despegues.

6.9. EL PROCEDIMIENTO EARLY BIRD

Este procedimiento permite que pilotos competidores poder despegar de forma voluntaria antes de abrirse la ventana. Para poder elegir esta opción el piloto competidor deberá de anunciarlo al JEFE DE DESPEGUE con anterioridad al briefing de pilotos. Se permitirá que como máximo dos pilotos posibles por manga. Los pilotos *Early bird* deberán despegar antes de que falten 15 minutos para abrir la ventana. En el caso de sobrepasar este tiempo el piloto perderá la condición de *Early bird* deberá incorporarse a las filas de acceso al despegue como cualquier otro piloto. En el caso de que la organización estimase beneficioso para el transcurso de la competición podrá aportar un Wind dummie no competidor a la competición.

6.10. LÍMITE DE VELOCIDAD DEL VIENTO EN DESPEGUE

El límite de velocidad del viento en el despegue, incluyendo rachas serán de 40 km/h en el despegue de Poniente y de 35 km/h en Sur y LEVANTE. Estos datos son orientativos, prevalecerá la opinión del COMITÉ DE SEGURIDAD y si la manga está COMENZADA, en el DIRECTOR DE SEGURIDAD.

6.11. DESPEGUE FALLIDO

En el caso de que se produjese un despegue fallido el piloto debe ajustarse a las indicaciones del JEFE DE DESPEGUE, que decidirá si dispone de un nuevo intento inmediato o si por el contrario debe abandonar la zona de despegue. Un despegue fallido o algún problema justo después del despegue que afecte a la seguridad y que obligue al piloto a un aterrizaje inmediato y voluntario no contará a efecto de vuelo válido y será considerado como refly. Los pilotos habrán de reportar al responsable de despegues las circunstancias concurridas y éste podrá autorizar un segundo vuelo (S7A - 2.26.1).

6.12. REFLY

EL Refly será permitido siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

1. El piloto interesado debe comunicar, nada más aterrizar, su intención de realizar un refly, contactando con el DIRECTOR DE SEGURIDAD, dado que el acceso de subida al cerro estará restringido durante la celebración de la manga para no obstaculizar una posible evacuación de la ambulancia, en caso de emergencia.
2. El aterrizaje del primer vuelo se haya realizado dentro de la distancia mínima establecida desde el despegue y sin haber alcanzado la primera baliza.
3. En el caso de que el piloto accediera a la zona de despegue una vez cerrada la ventana, cualquier decisión que tome será bajo su responsabilidad.
4. En el caso de que el refly sea realizado, el piloto deberá reportar los registros de los dos vuelos realizados. El hecho de realizar un refly no garantiza la validez de este, si no se cumplen los requisitos anteriores.

6.13. NORMAS DE ATERRIZAJE

El sistema de seguimiento considerará *ATERRIZADO* al piloto que baje considerablemente su velocidad y se mantenga una baja altura de forma mantenida. En caso de duda, la organización se pondrá en contacto con el piloto para confirmar su estado. Es de vital importancia que una vez aterrizado cada piloto tenga a mano su teléfono móvil y emisora.

6.14. PROTOCOLO DE ACCIDENTES.

La organización determinará accidente cualquier circunstancia que necesite la intervención de los asistentes médicos o Protección Civil. De ser posible, piloto accidentado o las personas que lo asistan, se pondrá en contacto con el DIRECTOR DE SEGURIDAD el telefono xxxxxxxxxx designado exclusivamente para emergencias y no para otro fin o pulsando el botón SOS incorporado en el dispositivo de seguimiento.

Todos los pilotos competidores deben de ser conscientes del buen uso de este aviso y solicitarlo solo en caso de necesidad. El DIRECTOR DE SEGURIDAD se reserva el activar el protocolo de accidente en caso de duda razonable.

7. TIPOS DE PRUEBAS

El comité de pilotos que determina diariamente las mangas a realizar se puede celebrar en diferentes formatos:

- Elapsed Time Race: Carrera a Gol en un circuito designado con uno o varios tiempos comunes de inicio de la sección de velocidad (SSS). Para cada piloto se considera como tiempo de salida el tiempo de inicio prefijado (start point) que resulte inmediatamente anterior al momento en que el piloto inicia la sección de velocidad.
- Race to Goal: Carrera Contrarreloj a Gol en un circuito designado. Sin start points en las que el tiempo personal en la sección de velocidad se toma desde el momento de la entrada (o salida) del cilindro de start.
- Distancia libre: contará exclusivamente la distancia máxima realizada sobre un circuito o en línea.

8. STARTS, BALIZAS Y GOL

Diariamente se determinará una prueba específica por cada clase para poder puntuar debidamente la clasificación del 42º Nacional de Ala Delta y I Open FAI Internacional Zujar Jabalcon 2019 procurando no dispersar a los pilotos competidores utilizando el mismo ámbito de vuelo y condiciones meteorológicas similares cada día. Los tipos de prueba, starts, balizas y gol de cada manga, así como los tiempos de ventana, cierre de gol, etc. serán elegidos por el COMITÉ DE PILOTOS y se especificarán en el briefing de cada manga.

8.1. STARTS. -

Todos los inicios de las mangas serán aéreos utilizando cilindros (starts) de entrada o de salida. En el caso de iniciar la carrera antes del primer start permitido, se le aplicará una penalización igual a 5 veces su tiempo de inicio con respecto al primer start permitido. Esta penalización en tiempo será aplicada a su tiempo total. El tiempo máximo de *early start* permitido es de 5 minutos; cualquier piloto que inicie la prueba antes de estos 5 minutos previos al primer start permitido será puntuado con la distancia mínima. (Early start o Jump the Gun, Sc7A 6.3 y CIVL GAP 12.2)

8.2. BALIZAS. –

Todas las balizas serán cilindros de entrada con radios variables, la selección de balizas, su número, tipo y dimensiones, quedando la elección de estas balizas y las dimensiones de los cilindros a criterio del COMITÉ DE PILOTOS (Sc7A 3.4.1). La ORGANIZACIÓN aporta una relación de balizas establecidas. A petición del COMITÉ DE PILOTOS la organización podrá incorporar balizas durante el transcurso de la competición.

8.3. SENTIDO DEL GIRO. –

Diariamente y de forma alterna, se establecerá una dirección de giro que será respetada en el área entre el despegue y el cilindro de salida. El DIRECTOR DE COMPETICIÓN podrá elegir balizas concretas y ampliar la zona de giro establecido si por motivos de seguridad lo estimase conveniente. Durante el vuelo en Térmicas, se respetarán las normas de giro y reglas de comportamiento deportivo establecidas en el art. 3 de la Sección 7 0 FAI.

8.4. GOL. -

Los goles generalmente serán también Final de la Sección de Velocidad (ESS) en las pruebas de carrera, y podrán ser cilíndricos o conformados por una línea virtual. No se elegirán goles en zonas comprometidas, peligrosas o prohibidas.

9. TIMING DIARIO Y PERIODO DE LA MANGA

9.1. ORGANIZACIÓN DIARIA

Aunque se incluyen aquí de forma orientativa y pueden ser cambiados por la organización que los confirmará en las reuniones de pilotos o a través de los canales de comunicación oficiales, los horarios para cumplir en un día ordinario de competición será los siguientes:

- De 10:00 a 10:30: encuentro en el aparcamiento de Zujar para organización de subida.
- De 10:30 a 11:30: subida a despegue.
- De 12:15 a 12:45: reunión del Comité de Competición.
- 13:00 Briefing de pilotos.
- De 13:30 a 16:00: apertura de ventana.
- A las 19:30: Cierre de la manga.

9.2. HORARIOS

Los horarios de apertura y cierre de manga, puntos de giro y tiempo de último aterrizaje permitido se anunciarán en el briefing de cada manga y se publicarán por escrito. Cualquier política de extensión de la ventana también será anunciada por escrito y podrá emplearse a criterio del Director de Competición, si éste considera que las condiciones han demorado considerablemente los despegues o cuando el despegue hayan tenido que cerrarse debido a alguna incidencia.

9.3. PERIODO DE VENTANA MÍNIMO

El periodo mínimo de tiempo que la ventana debe permanecer abierta para que una manga resulte válida es el resultante de multiplicar 45 segundos por cada piloto confirmado en despegue, dividido por el número de despegues que pueden ser usados (S7A - 2.24.1).

10. CLASIFICACIONES, REPORTE Y VERIFICACIÓN DE VUELOS

10.1. CLASIFICACIONES

Las clasificaciones se realizarán según lo dispuesto en el Reglamento Selección ADL RFAE. Las clasificaciones del Nacional y Open se publicarán por separado diariamente. Para poder

proclamar de manera oficial al piloto **CAMPEÓN DE ESPAÑA**, deberá de alcanzarse un mínimo de 6 pilotos participantes en cada clase. En caso de no alcanzar está mínimo la programación del campeón de España será oficiosa, pero no oficial.

10.2. PUNTUACIONES

Se empleará el programa de puntuaciones FS, software oficial de la federación internacional (FAI), basado en los sucesivos desarrollos de la fórmula GAP. La versión utilizada será la oficial CIVL para el año 2018.

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

Parámetro	Clase 1	Clase 5	Clase 1 Sport
Distancia nominal	65	75	25
Distancia mínima (% distancia nominal)	10	12	5
Tiempo nominal	1:45 h	2:00 h	0:45 h
Pilotos en gol	20%	40%	20%
Pilotos despegados	90%	85%	50%

Factor Jump the gun 5 (con máximo de 300 seg.) (CIVL GAP anexo 12.2)

El resto de los parámetros no descritos aquí son los que el programa asigna por defecto a la modalidad de ala delta. Con respecto a los pilotos inscritos que no vuelen una prueba se diferencia entre:

- Pilotos definidos como NYP (not yet processed) o ABS (absent), que no influyen en la fórmula al no considerarse en el factor NL (porcentaje de pilotos que despegaron).
- Pilotos definidos como DNF (did not fly), que sí cuentan para el factor NL.

10.3. REGISTRO DEL VUELO

La traza de vuelo legítima, y por tanto la evidencia única y definitiva del mismo, es aquella que queda registrada en los instrumentos de seguimiento entregados por la organización vinculado con cada piloto en el registro de pilotos inicial. La organización recomienda los participantes el uso conjunto con el instrumento GPS habitual de cada pila en caso de necesidad (S7A - 4.2.1). Para que se considere válido, el registro de vuelo ha de cumplir con los requisitos que figuran en la Sección 7A del Código Deportivo FAI. Estos registros deben ser conservados durante toda la competición y la organización podrá solicitar su descarga directa y sin intermediarios en cualquier momento. Ante cualquier duda, o de forma arbitraria, la organización podrá requerir a cualquier piloto su presencia en la sede para poder hacer a la descarga directa de su traza de vuelo. Esto será obligatorio en caso de conflicto; en este caso, si no se presentase se aplicaría la penalización máxima según el tipo de infracción.

En caso de que un piloto no pueda presentar una traza válida en una manga, recibirá los puntos correspondientes a la distancia mínima (Sc7A 4.3.2.)

10.4. STOPPED TASK

Cualquier manga que haya sido suspendida pero no cancelada será puntuada si la suspensión se produce después del cierre de la ventana. La puntuación en estos casos se rige por lo especificado en el art. 12.3 del anexo CIVL GAP a la Sección 7 de la FAI incorporado al programa FS y se aplicará a todos los pilotos, hayan alcanzado o no el gol. Todos aquellos pilotos que estén en el aire y que hayan sido informados de que la manga ha sido suspendida o cancelada, deberán abrir sus arneses y girar sus piernas en círculo para indicar al resto de pilotos la incidencia.

Aquellos pilotos que hagan un mal uso de esta señal serán penalizados a con la expulsión inmediata de la competición.

11. PENALIZACIONES

En general, se aplicarán las penalizaciones contempladas en el art. 5.2 de la Sección del Código Deportivo de la FAI. Según este reglamento internacional el DIRECTOR DE COMPETICIÓN puede penalizar a un competidor de acuerdo con lo establecido en las normas vigentes para dicho evento. Cualquier piloto que deliberadamente suministre información falsa con respecto a incidencias durante el vuelo será descalificado.

Las posibles penalizaciones pueden aplicar de varias formas:

1. Desventaja operacional
2. Deducción de puntos
3. Alteración del orden de ubicación
4. Descalificación

Específicamente, la organización será estricta con las infracciones relacionadas a continuación.

11.1. VUELO EN NUBES

Se considera que un piloto ha volado en nube si es observado por un miembro del COMITÉ DE SEGURIDAD (entrar en la nube y desaparecer) o si dos pilotos de diferentes equipos que lo atestigüen. Los testimonios a este respecto deben hacerse por escrito. Estos testimonios serán contrastados por el DIRECTOR DE COMPETICIÓN con el registro de vuelo del o de los pilotos involucrados en la reclamación. En el caso manifiesto de que el registro de vuelo del o de los pilotos implicados en la infracción indique que, se encontraba significativamente por encima de los pilotos circundantes en el momento del incidente, los testimonios serán validados y se aplicaría sanción. En el caso de que algún piloto ha sido succionado involuntariamente dentro de la nube sin intención de ganar altura, deberá realizar las maniobras necesarias para regresar a la situación previa al incidente antes de continuar con la prueba, de tal forma que no obtenga ninguna ventaja de la situación. Las infracciones verificadas tendrán una penalización consistente en cero puntos para la manga del día. Si el mismo piloto incurriera en una segunda infracción en mangas posteriores será excluido del resto de la competición (descalificado).

11.2. ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Aunque la organización informará oportunamente de las restricciones de espacio aéreo existentes en cada prueba si las hubiera, siendo responsabilidad de los pilotos informarse sobre los espacios aéreos controlados y sus límites en las proximidades de los trazados propuestos durante las pruebas. Adicionalmente deberán ajustar todos los días sus altímetros a la altura ASL exacta de cada despegue, comprobando que la presión QNH indicada, tras el ajuste en su instrumento, es igual o menor que la publicada ese día como QNH de referencia en el panel de la prueba. Este ajuste de presión será utilizado para la evaluación de las alturas de vuelo. En caso necesario los pilotos deberán demostrar que no han cometido ninguna infracción del espacio aéreo y su registro de vuelo IGC será revisado en relación con infracciones de espacio aéreo. Los pilotos que se hayan aproximado a menos de 100 m horizontal o verticalmente a una zona restringida serán advertidos en las clasificaciones diarias. Los pilotos que penetren más de 30 m (horizontal o verticalmente) en espacio aéreo restringido, serán penalizados con 0 puntos en la manga (Sc7A 6.3).

11.3. INSTRUCCIONES DE LA ORGANIZACIÓN

No seguir las instrucciones dadas por los responsables de organización o tener un comportamiento incorrecto con los miembros de la organización o hacia otros competidores no serán tolerados y se aplicarán penalizaciones a criterio del DIRECTOR DE COMPETICIÓN (Sc7A 6.3).

11.4. ENTREGA DE DISPOSITIVOS PARA SEGUIMIENTO (TRACKERS)

Aquellos pilotos que no hayan entregado su tracker antes de la hora establecida recibirán un primer aviso. Una segunda infracción de esta norma hará que pierdan el 25% de los puntos obtenidos por el ganador de la manga y en posteriores infracciones recibirán cero puntos en la manga afectada. El DIRECTOR DE ORGANIZACIÓN podría establecer una excepción a esta norma si existiera a su entender una explicación razonada que justificase el retraso.

12. RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Las clasificaciones provisionales serán publicadas por la tarde una vez finalizada la manga. Cuando esto no sea posible se publicarán en torno a las 9.00 am del día siguiente. Los competidores deben revisar los resultados y pedir correcciones a los posibles fallos. Se podrán realizar reclamaciones en el formulario creado para tal efecto al DIRECTOR DE COMPETICIÓN pidiendo una corrección. El tiempo máximo para presentar una reclamación es de 4 horas después de publicados los resultados provisionales si éstos están disponibles antes de las 22:00 h, en caso contrario, el plazo finalizará a las 11:00 de la mañana siguiente. Para la última manga el plazo máximo será de 1 hora tras la publicación de los resultados provisionales. El DIRECTOR DE COMPETICIÓN publicará las reclamaciones en la sede oficial, resolverá en primera instancia y contestará las reclamaciones antes de 24 h. En el caso de la última manga, este plazo se reducirá a 2 horas (Sc7A 7.1). En aquellos casos en que el piloto que presente la reclamación no quede conforme con la resolución del DIRECTOR DE COMPETICIÓN, podrá presentar una *PROTESTA FORMAL* por escrito en segunda instancia ante el JURADO, con una tasa de 50 euros. Este importe será devuelto, si la protesta es resuelta de manera favorable. El plazo máximo de presentación de Protestas es de 12 h tras la publicación del resultado de la reclamación en primera instancia. En caso de la última manga, este plazo se reducirá a 1 h. El JURADO resolverá e informará al DIRECTOR DE COMPETICIÓN de su dictamen que procederá a su aplicación y publicación en un plazo de 24 h, excepto en la última manga, que se reducirá a 2 h (Sc7A 7.2).

La ORGANIZACIÓN se reserva la posibilidad de modificar este reglamento sin comunicación previa.