

NORMAS LOCALES DE COMPETICIÓN. III OPEN INTERNACIONAL CATALUNYA – SANTA COLOMA (28 DE FEBRERO - 1 DE MARZO DE 2009)

Recepción de concursantes e inscripciones

La cadena de acceso a la ladera permanecerá abierta a partir de las 8:00 de la mañana cada día de competición, y se cerrará en el momento en que de comienzo la competición (10:00 horas). Se volverá a abrir cuando finalice la última manga del día. En caso de que algún participante necesitara abandonar la ladera durante el concurso, deberá solicitar a la organización que se le franquee el paso.

El sábado por la mañana el director de competición (DC) dará la bienvenida a los concursantes a las 9:00 horas, y a continuación el juez principal (JP) de la competición realizará el briefing. Una vez concluido éste, y entre las 9:15 y las 9:50 horas, se formalizarán las inscripciones, se realizará el control de frecuencias y el sorteo para determinar el orden de salida de la primera manga.

Duración de la competición

El concurso se iniciará a las 10:00 horas del sábado, y concluirá cuando lo haga la última manga iniciada antes de las 15:00 del domingo. A partir de las 17:00 horas del sábado y de las 15:00 horas de domingo no se podrá iniciar ninguna otra manga. No se interrumpirá la competición para comer.

Normas de seguridad

Aparcamiento de vehículos: solo los vehículos de la organización podrán acceder a la zona de competición. El resto de vehículos deberán aparcarse en los laterales del camino de acceso a la ladera, de la torre de vigilancia forestal hacia abajo, en la zona delimitada a tal efecto.

Control de frecuencias: la lista de competidores con sus frecuencias asignadas será repetida durante el briefing, con mención especial a posibles frecuencias repetidas. La lista de salida con el orden y frecuencia de los competidores será expuesta en un lugar visible. En caso de que hubiera pilotos con la misma frecuencia de vuelo, deberán entregar la antena de la radio a la organización, recoger la pinza identificativa de la frecuencia y la antena antes del vuelo y devolverlas a la mesa de la organización inmediatamente después del aterrizaje. El piloto con frecuencia repetida que no muestre la pinza identificativa en el momento en que se preste a salir, será penalizado con 100 puntos.

Aterrizaje: será libre, sin límite de tiempo ni zona obligatoria de aterrizaje. No obstante, este se deberá realizar con la mayor rapidez que permitan las circunstancias, dejando siempre libre la zona de vuelo y no interfiriendo en el desarrollo de la prueba. Por este motivo, cuando se abandona la zona de

vuelo entre pilones una vez atravesado el último pilón, ésta solo se podrá volver a atravesar sin demora, una sola vez, para alcanzar la zona de aterrizaje. Podrá atravesarse la contraladera entre pilones manteniendo un prudencial distancia de seguridad sobre la cresta y nunca sobrevolando la zona de pilotos. Queda prohibido hacer tubillos durante el concurso. La infracción de estas normas será verificada por los jueces y comportará la aplicación de una penalización de 100 puntos para el infractor y, en caso de reincidencia, la anulación de su puntuación en esa manga.

Plano de seguridad: los veleros no podrán atravesar el plano de seguridad determinado por una línea paralela a la ladera, señalizada sobre el suelo y delimitada por los dos pilones situados en la cresta, correspondiendo al juez de plano verificar este extremo y señalar la infracción de esta norma, que será sancionada con 100 puntos cada vez que cualquier parte del modelo supere dicho plano de seguridad (excepto durante el aterrizaje).

Cancelación de penalizaciones: los puntos de penalización por seguridad serán cancelados en caso de que se anule la manga. No habrá penalizaciones durante la manga cero (si esta se celebrase), pero en caso de comportamientos que afecten gravemente a la seguridad de los concursantes o personas presentes, los responsables podrán ser excluidos del concurso.

Desarrollo de la competición

Manga cero: no se prevé la realización de una manga cero, a no ser que las condiciones atmosféricas, pese a no cumplir los mínimos del reglamento FAI, permitan volar sin dificultades, siempre a criterio de la organización.

Antes de iniciarse la 1ª manga se sorteará el orden de salida de los participantes, que se mantendrá para todo el concurso de acuerdo con el siguiente sistema: el número que salga será el primer concursante de la primera manga. Las mangas sucesivas se iniciaran por el cuarto concursante posterior al que inició la anterior manga.

La puerta de salida será el pilón A, que siempre será, mirando a barlovento, el situado en la izquierda de la ladera. Al atravesar de salida por primera vez el pilón A, el juez lo indicará con una señal acústica, momento a partir del cual el velero podrá iniciar la manga atravesando nuevamente el pilón A en dirección al pilón B.

Refly: en caso de que el JP verifique que las condiciones de vuelo están por debajo de los mínimos FAI, preguntará al concursante si quiere un reflly. El concursante deberá responder **inmediatamente** con un claro si o no. La decisión no puede cambiarse, la carrera se detiene inmediatamente y el reflly se lleva cabo seguidamente (salvo circunstancias extraordinarias valoradas por el JP) por el sistema de velero lanzado, inmediatamente después del vuelo cancelado y sin aterrizar. Para ello, el piloto deberá frenar completamente el velero y descenderlo a la altura de sus pies realizando una pasada por delante del JP, que se situará al lado del piloto para verificar que el reflly se inicia de forma reglamentaria. Sólo una vez el JP valide la salida lanzada del reflly

comenzaran a contar nuevamente los 30 segundos de inició de la manga. En caso de que en tres intentos sucesivos, por exceso de altura y/o de velocidad, el JP no valide la salida del reflly, este quedará anulado y la puntuación de la manga será cero.

Condiciones de vuelo: en caso de que durante un vuelo la intensidad del viento quede fuera de los límites de reglamento FAI (20 segundos), esta circunstancia será apreciada por el JP, que también deberá verificar que se cumple con la norma que obliga a alcanzar la altura de la cresta de la ladera a los 5 segundos de atravesar la última puerta (norma antibuceo).

En caso de que las condiciones de intensidad o dirección de viento, a juicio del juez principal, impidan la continuación de una manga durante más de treinta minutos, ésta quedará anulada. En condiciones estándar, y sin perjuicio de que el juez principal aprecie otras circunstancias concurrentes que puedan modificar el criterio, se considerara que no se dan las condiciones para continuar la manga cuando el viento incida con un ángulo superior a 45 grados sobre la ladera de forma continuada durante más de veinte segundos, y/o la fuerza del viento disminuya de forma sostenida por debajo de los 3 metros por segundo. En todo caso, una vez comenzada una manga en una ladera, deberá terminarse en la misma ladera. Salvo circunstancias extraordinarias sobrevenidas, se mantendrán los mismos jueces de pilones durante el desarrollo de una misma manga.

Grupos de puntuación y descartes: respetando la condición de que como mínimo la mitad de pilotos hayan volado su manga, la organización podrá partir la manga con una distribución de pilotos 50/50.

A partir de 4 mangas se descartará el peor resultado de cada piloto. A partir de 15 mangas, se descartara el segundo peor resultado. Después de la manga 20, se dará por acabado el concurso.

Secuencia automática de salida: el JP llamará a la caja de salida a los concursantes, de forma que estos deberán estar dentro de la caja de salida antes de que el concursante que les precede haya tomado la salida. Cada competidor debe estar listo para salir antes de que finalice el anterior piloto. Desde que el juez principal señale al piloto que ya puede salir hasta que esté o su ayudante lance el modelo, podrán transcurrir 30 segundos. Agotado este tiempo, la puntuación será cero y el JP anunciará la salida del siguiente piloto.

Todos los pilotos han de llevar su dorsal claramente visible. El piloto que se presente en la caja de salida sin dorsal, será penalizado con 100 puntos

Ayudantes: los pilotos, durante la prueba no pueden recibir ningún consejo, ayuda o instrucción de ningún ayudante o participante, que se limitará a lanzar el avión en la zona delimitada para la salida. En caso de vulnerar esta norma a juicio del JP, se sancionará con cien puntos y en caso de reincidencia en la misma manga, con la anulación de la puntuación obtenida en la misma para el infractor. Los ayudantes, una vez finalizados los largos, sí podrán acompañar y ayudar al piloto para el aterrizaje (nunca tomando la radio).

Reclamaciones: cualquier reclamación deberá formalizarse por escrito y ser presentada al DC, previa consignación de 50 euros en metálico, que solo serán devueltos en caso de que la reclamación prospere.

Versión auténtica de estas normas: la versión en castellano de estas normas es la versión autentica de las mismas, a todos los efectos.

Santa Coloma, febrero de 2009