

INSTRUCCIONES ORGANIZATIVAS Y DE COMPETICIÓN DEL IV OPEN INTERNACIONAL F3F CATALUNYA - EUROTOUR 2010

Recepción de concursantes e inscripciones

La cadena de acceso a la ladera permanecerá abierta a partir de las 7:00 de la mañana cada día de competición, y se cerrará en el momento en que de comienzo la competición. Se volverá a abrir en el momento que finalice la última manga del día. En caso de que algún participante necesitara abandonar la ladera antes, deberá solicitar a la organización que se le franquee el paso.

La verificación de las inscripciones y de los modelos se iniciará a las 8:00 horas de la mañana del sábado. Una vez concluida ésta, y entre las 9:00 i la 9:30 horas, el juez principal de la competición realizará el *briefing* y el sorteo para determinar el inicio de la primera manga.

Duración de la competición

El concurso se iniciará a las 9:30 horas del sábado, y concluirá las 15:00 horas del domingo. El domingo se iniciará la primera manga a las 9:00. A partir de las 17:00 horas del sábado y de las 15:00 horas de domingo no se podrá iniciar ninguna otra manga, debiendo concluirse la que se hubiera iniciado con anterioridad. 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.

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 expedita 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 sorteado el último largo, no se podrá volver a atravesar en su zona de barlovento. La infracción de esta prohibición será verificada por los jueces de pilones 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. La organización, en una zona a sotavento (en condiciones de viento noreste) separada de la zona de competición, habilitará una superficie acondicionada con lonas para facilitar el aterrizaje de los modelos. La utilización de esta zona es recomendable pero en ningún caso obligatoria.

Plano de seguridad: los veleros no podrán atravesar el plano de seguridad determinado por la organización, correspondiendo al juez o jueces de plano de seguridad verificar este extremo y señalar la infracción de esta norma, que será sancionada con 100 puntos cada vez que cualquier parte del avión atraviese el plano de seguridad.

Control de emisoras: los pilotos que tengan asignada la misma frecuencia de vuelo deberán depositar sus emisoras durante la competición en la zona habilitada por la organización. Los pilotos con frecuencias repetidas solo podrán recoger su radio en el momento en que sean avisados para prepararse para concursar por la organización y encenderla en el box de salida. Excepcionalmente, en caso de que necesiten su radio en un momento diferente al descrito anteriormente, solo podrán disponer de ella previa autorización expresa del juez principal de la competición, y a criterio de éste.

Desarrollo de la competición

El sábado, 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 concursante podrá iniciar la carrera atravesando nuevamente el pilón A en dirección al pilón B.

En caso de refly, este se realizará (salvo circunstancias extraordinarias valoradas por el juez principal) por el sistema de velero lanzado, inmediatamente después del vuelo cancelado y sin necesidad de aterrizar. Para ello, el piloto deberá frenar completamente el velero y descenderlo a la altura de sus pies realizando una pasada por delante del juez principal, que se situará al lado del piloto para verificar que el refly se inicia de forma reglamentaria. Sólo una vez el juez dé validez a la salida lanzada del refly comenzaran a contar nuevamente los 30 segundos de inicio de la manga. En caso de que en tres intentos sucesivos el juez no valide la salida del refly, este quedará anulado y la puntuación de la manga será cero.

Cuando 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 standard, y sin perjuicio de que el juez principal aprecie otras circunstancias concurrentes que puedan modificar el criterio, se considerará 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 quince 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.

En caso de que más de la mitad de los concursantes de una manga hayan podido realizar sus vuelos, la organización podrá acordar la partición de la manga en dos minimangas (*group scoring*).

Salvo circunstancias extraordinarias sobrevenidas, se mantendrán los mismos jueces de pilones y de plano de seguridad durante el desarrollo de una misma manga.

Los concursantes deberán estar preparados para la salida en el ready box atendiendo al orden de salida y a sus dorsales. No obstante, la organización, si lo considera conveniente, podrá llamar por megafonía a los concursantes, para que estos se preparen y acudan al *ready box* antes de que el concursante que les precede haya tomado la salida. Desde que el juez principal comunique al piloto que ya puede salir hasta que esté o su ayudante lance el modelo, podrán transcurrir 30 segundos, a partir de los cuales se iniciará el tiempo de salida de 30 segundos.

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 juez principal, se sancionará con 100 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, podrán acompañar y ayudar al piloto durante el aterrizaje.

Reclamaciones

Cualquier reclamación deberá formalizarse por escrito y ser presentada al director de competición, previa consignación de 80 euros en metálico, que solo serán devueltos en caso de que la reclamación prospere.