FEDERACIÓN ARGENTINA DE VUELO A VELA

REGLAMENTO DE CAMPEONATOS

27 de julio de 2026

ÍNDICE

1.- PARTE GENERAL

1.1.- Propósito
1.2.- Organización
1.2.1.- Encuesta evaluación
1.2.2.- Rotación de sedes
1.2.3.- Requisitos para postulación de sedes
1.3.- Normas de aplicación
1.4.- Participantes
1.4.1.- Requisitos para debutar en Campeonatos Nacionales
1.4.2.- Requisitos para Campeonatos Nacionales
1.4.3.- Requisitos para Campeonatos Regionales
1.4.4.- Requisitos para Copas Fiscalizadas por FAVAV
1.5.- Planeadores biplaza
1.6.- Cambios en los equipos
1.7.- Inscripción
1.7.1.- Efecto de la inscripción
1.7.2.- Límite de participantes
1.8.- Cálculo fondo de traslado
1.9.- Avión remolcador
1.10.- Publicidad
1.11.- Máxima autoridad de interpretación del reglamento

2.- REGLAMENTO DE OPERACIONES

2.1.- Jefe de operaciones
2.2.- Pilotos remolcadores
2.3.- Pesaje
2.4.- Caja
2.5.- Hora de envuelo
2.5.1.- Posposición del envuelo
2.5.2.- Envuelos posteriores
2.6.- Número de envuelos
2.7.- Trayectoria del remolque
2.8.- Aterrizajes fuera del aeródromo base
2.8.1.- Información del aterrizaje

2.8.2.- Recuperación
2.9.- Planeadores motorizados
2.10.- Llegadas
2.11.- Normas de seguridad
2.11.1.- Observadores de seguridad
2.11.2.- Sanciones

3.- REGLAMENTO DEPORTIVO

3.1.- Clases
3.1.1.- Clases en disputa
3.1.2.- Criterio de validez de las clases
3.2.- Validez del campeonato
3.3.- Identificación de los planeadores
3.4.- Sistema de control
3.5.- Transmisor de datos GPS
3.6.- Hora oficial
3.7.- Temas de vuelo
3.7.1.- Prueba AST
3.7.1.1.- Distancia nominal
3.7.1.2.- Distancia de prueba no cumplida
3.7.1.3.- Tiempo computado
3.7.1.4.- Velocidad computada
3.7.2.- Prueba AAT
3.7.2.1.- Distancias en pruebas AAT
3.7.2.2.- Distancia computada
3.7.2.3.- Tiempo computado
3.7.2.4.- Velocidad computada
3.8.- Aterrizajes fuera del campo
3.8.1.- Reales
3.8.2.- Virtuales
3.9.- Sistema de partida
3.9.1.- Opciones de partida
3.9.1.1- Procedimiento para partidas PEV
3.9.2.- Hora de partida
3.9.3.- Apertura del control de partida
3.9.4.- Altura de partida
3.9.5.-Procedimiento previo a la largada: ALTURA (AGL) Previa a la largada

3.10.- Validación de pasajes
3.10.1.- Pruebas AST
3.10.2.- Pruebas AAT
3.11.- Llegada
3.11.1.- Hora de llegada
3.12.- Entrega de registros de vuelo

4.- REGLAMENTO DE CÓMPUTOS

4.1.- Día válido
4.2.- Dias de campeonato
4.3.- Competidores
4.4.- Cálculo de los puntajes
4.4.1.- Pruebas AST
4.4.2.- Pruebas AAT

5.- TABLA DE PENALIZACIONES

5.1.- Recursos
5.1.1.- Forma, plazo y procedimiento

LISTA DE MODIFICACIONES

Mayo 2026

Art. 1.2.1.- Encuesta evaluación.

Art. 1.2.2.- Rotación de sedes.

Art. 1.2.3.- Requisitos para postulación de sedes.

Art. 1.8.- Cálculo fondo de traslado.

Julio 2026

Art. 1.4.- Requisitos: seguro de responsabilidad civil y FLARM obligatorios.

Art. 1.4.- Requisitos deportivos para Campeonatos Regionales y Nacionales.

Art. 1.5.- Planeadores biplaza y Selección Nacional.

Art. 1.7.2.- Límite de participantes: inscripción efectiva por pago acreditado.

Art. 1.9.- Avión remolcador: habilitación de piloto remolcador, nota del club e inscripción de avión y piloto remolcador.

Art. 2.3.- Pesaje: detalle de penalización por exceso de peso y verificación de FLARM.

Art. 2.5.2.- Envuelos posteriores: prioridad del piloto aterrizado sobre quien decidió salir de la caja.

Art. 2.6.- Número de envuelos: relanzamiento inmediato sin enviar al final de otra clase.

Art. 2.7.- Trayectoria del remolque: prohibición de desprender antes de la altura de corte.

Art. 2.8.2.- Recuperación: autorización del Director del Campeonato y del club patrocinante.

Art. 2.9.- Planeadores motorizados.

Art. 2.11.- Normas de seguridad: conducta deportiva de pilotos y equipos.

Art. 3.5.- Transmisor de datos GPS: FLARM operativo obligatorio y sanción por apagado.

Art. 3.9.- Partida: línea de partida, PEV no válido a 30 km, penalización por altura de partida y altitud previa a la largada.

Art. 3.11.- Llegada: altura mínima AGL.

Art. 3.12.- Entrega de registros de vuelo: plazo de cuarenta (40) minutos.

1.- PARTE GENERAL

1.1.- PROPÓSITO

Los campeonatos de vuelo a vela tienen por objetivo:

- El desarrollo del volovelismo por la comparación entre las performances de los pilotos.
- La asignación de los títulos de campeones en las categorías que se dispute.
- La selección de quienes representarán al país en las competencias internacionales.
- Fomentar, en el encuentro, la camaradería entre los volovelistas, dirigentes e instituciones.

1.2.- ORGANIZACIÓN

La Organización de los Campeonatos estará a cargo de la Institución afiliada a FAVAV que haya sido seleccionada por ésta entre las que se hayan postulado para ser Sede de los distintos certámenes. En caso de considerarlo conveniente, FAVAV podrá organizar los Campeonatos en forma directa.

1.2.1- Encuesta evaluación.

FAVAV proporcionará al club organizador una encuesta de evaluación del campeonato, la cual deberá ser enviada por la organización a todos los pilotos participantes una vez finalizada la competencia. Las respuestas deberán cursarse de forma anónima y serán utilizadas por FAVAV como herramienta de análisis y consideración para la evaluación de futuras sedes y organizaciones de campeonatos.

1.2.2- Rotación de Sedes

Los clubes que hayan organizado un Campeonato Nacional deberán esperar un período mínimo de cuatro (4) años para volver a ser considerados como sede.

Durante dicho período podrán igualmente presentar su candidatura; sin embargo, existiendo otras sedes en condiciones de organizar el campeonato, estas tendrán prioridad a fin de fomentar la participación e incorporación de nuevos clubes en la organización de competencias nacionales.

1.2.2- Requisitos para postulacion de Sedes

Los clubes interesados en postularse como sede de un Campeonato Nacional deberán cumplir con las condiciones mínimas establecidas en el Manual de Campeonatos vigente de FAVAV.

Será responsabilidad de cada institución conocer y acreditar el cumplimiento de dichos requisitos al momento de presentar su candidatura como sede.

1.3.- NORMAS DE APLICACIÓN

Son normas de aplicación:

- Las normas de orden público que regulan la actividad aeronáutica.
- Las normas y procedimientos contenidos en el presente reglamento.
- Las normas de los anexos correspondientes.

Y supletoriamente:

- Las normas locales.
- El Código Deportivo de la FAI (Federación Aeronáutica Internacional), secciones general y tercera.
- Las disposiciones del Director del Campeonato con apelación al Consejo de FAVAV, para las cuestiones no previstas y/o no contempladas en las normativas supra referidas.

1.4.- PARTICIPANTES

1.4.1.- REQUISITOS PARA CAMPEONATOS NACIONALES(Debutantes)

- Planeadores Monoplaza: En los Campeonatos Nacionales se permitirá la participación de un (1) solo piloto por planeador monoplaza

• Estar patrocinado por alguna de las entidades afiliadas activas a FAVAV, representar a la fuerza Aerea Argentina o ser invitado especial con aval de FAVAV
• El respectivo manual de vuelo.
• Licencia de piloto.
• Licencia deportiva FAI vigente.
• Constancia de aptitud psicofísica extendida por la autoridad competente.
• La documentación que acredite los datos aportados por los pilotos podrá ser requerida por las autoridades del Campeonato, en cualquier momento.
• Un sistema de registro de datos de vuelo aprobado por IGC.
• Seguro vigente de responsabilidad civil.
• Dispositivo FLARM.
• Los Pilotos debutantes, tanto de planeador como remolcadores, deberán contar además de la documentación reglamentaria con una nota de la Comisión Directiva de su Club avalándolo y dando cuenta de su experiencia.

Toda la documentación deberá encontrarse válida y vigente hasta la finalización del campeonato.

- Para participar en un Campeonato Nacional, el piloto deberá acreditar al menos uno de los siguientes requisitos DEPORTIVOS:

a) Ser ganador en forma individual de un campeonato Regional valido fiscalizado por FAVAV

(en planeador habilitado para competir en campeonato nacional).

b) Haber recorrido 1.000km en por lo menos 5 pruebas validas en campeonatos regionales fiscalizados por FAVAV.

c) Haber recorrido 500km en campeonatos regionales y 500km en Copas fiscalizadas por FAVAV, en por lo menos 5 pruebas validas.

-Dichos kilómetros serán tomados en cuenta aunque el Campeonato o Copa no sean válidos por el mínimo de pruebas realizadas, si deberán ser válidos en cuanto a los requisitos de mínimos planeadores inscriptos por clase.

- De estos vuelos, dos deberán haberse cumplido en planeadores habilitados para competir en Campeonatos Nacionales.

- Contar con insignia laureada de plata.

-100 hs. de vuelo en planeador.

1.4.2.- REQUISITOS CAMPEONATOS NACIONALES

-Planeadores Monoplaza: En los Campeonatos Nacionales se permitirá la participación de un (1) solo piloto por planeador monoplaza

• Estar patrocinado por alguna de las entidades afiliadas activas a FAVAV, representar a la fuerza Aerea Argentina o ser invitado especial con aval de FAVAV
• El respectivo manual de vuelo.
• Licencia de piloto.
• Licencia deportiva FAI vigente.
• Constancia de aptitud psicofísica extendida por la autoridad competente.
• La documentación que acredite los datos aportados por los pilotos podrá ser requerida por las autoridades del Campeonato, en cualquier momento.
• Un sistema de registro de datos de vuelo aprobado por IGC.
• Seguro vigente de responsabilidad civil.
• Dispositivo FLARM.
• Los Pilotos debutantes, tanto de planeador como remolcadores, deberán contar además de la documentación reglamentaria con una nota de la Comisión Directiva de su Club avalándolo y dando cuenta de su experiencia.

Toda la documentación deberá encontrarse válida y vigente hasta la finalización del campeonato.

- Para participar en un Campeonato Nacional, el piloto deberá haber participado en al menos tres (3) pruebas válidas en un Campeonato Regional, Nacional o Copa fiscalizada, dentro de los últimos cuatro (4) años.

1.4.3- REQUISITOS CAMPEONATOS REGIONALES

- Planeadores Monoplaza: En los Campeonatos Regionales y las Copas fiscalizadas por FAVAV podrán participar hasta tres (3) pilotos por planeador.

• Estar patrocinado por alguna de las entidades afiliadas activas a FAVAV, representar a la fuerza Aerea Argentina o ser invitado especial con aval de FAVAV
• El respectivo manual de vuelo.
• Licencia de piloto.
• Licencia deportiva FAI vigente.
• Constancia de aptitud psicofísica extendida por la autoridad competente.
• La documentación que acredite los datos aportados por los pilotos podrá ser requerida por las autoridades del Campeonato, en cualquier momento.
• Un sistema de registro de datos de vuelo aprobado por IGC.
• Seguro vigente de responsabilidad civil.
• Dispositivo FLARM.
Los Pilotos debutantes deberán contar además de la documentación reglamentaria con una nota de la Comisión Directiva de su Club avalándolo y dando cuenta de su experiencia.

Toda la documentación deberá encontrarse válida y vigente hasta la finalización del campeonato.

- Para participar en un Campeonato Regional, el piloto deberá acreditar los siguientes requisitos DEPORTIVOS:

a.-Acreditar como mínimo, la realización de 400 km en vuelos deportivos (AAT / AST), certificados por registros IGC.

b.- 50 horas como piloto al mando de planeador.

c.- 10 hs. y 10 aterrizajes en el planeador que va a tripular.

Nota: Los participantes deberán llevar consigo la libreta de vuelo con sus anotaciones al día, firmadas por Instructor de Vuelo o por el presidente de la Institución en que su actividad se desarrolló, y en la que conste la realización de -por lo menos- cinco vuelos con sistema de envuelo por avión, en un planeador de la marca y tipo que tripulará en el Campeonato Regional, en la configuración que pretenda hacerlo.

1.4.4- REQUISITOS COPAS FISCALIZADAS POR FAVAV

- Planeadores Monoplaza: En los Campeonatos Regionales y las Copas fiscalizadas por FAVAV podrán participar hasta tres (3) pilotos por planeador.

• Estar patrocinado por alguna de las entidades afiliadas activas a FAVAV, representar a la fuerza

Aerea Argentina o ser invitado especial con aval de FAVAV
• El respectivo manual de vuelo.
• Licencia de piloto.
• Licencia deportiva FAI vigente.
• Constancia de aptitud psicofísica extendida por la autoridad competente.
• La documentación que acredite los datos aportados por los pilotos podrá ser requerida por las autoridades de la Copa, en cualquier momento.
• Un sistema de registro de datos de vuelo aprobado por IGC.
• Seguro vigente de responsabilidad civil.
• Dispositivo FLARM.
Los Pilotos debutantes deberán contar además de la documentación reglamentaria con una nota de la Comisión Directiva de su Club avalándolo y dando cuenta de su experiencia.

Toda la documentación deberá encontrarse válida y vigente hasta la finalización del campeonato.

- Para participar en un Campeonato Regional, el piloto deberá acreditar los siguientes requisitos DEPORTIVOS:

a.-Acreditar como mínimo, la realización de 400 km en vuelos deportivos (AAT / AST), certificados por registros IGC.

b.- 50 horas como piloto al mando de planeador.

c.- 10 hs. y 10 aterrizajes en el planeador que va a tripular.

Nota: Los participantes deberán llevar consigo la libreta de vuelo con sus anotaciones al día, firmadas por Instructor de Vuelo o por el presidente de la Institución en que su actividad se desarrolló, y en la que conste la realización de -por lo menos- cinco vuelos con sistema de envuelo por avión, en un planeador de la marca y tipo que tripulará en el Campeonato Regional, en la configuración que pretenda hacerlo.

1.5.- PLANEADORES BIPLAZA En Campeonato Nacional

- Los planeadores biplaza podrán ser tripulados por un piloto al mando y copiloto(s). De los dos tripulantes, quien posea mayor experiencia deportiva será el único habilitado para competir por un puesto en la Selección Nacional, y deberá desempeñarse como piloto al mando durante la totalidad del campeonato. Esta condición deberá ser declarada por el equipo al momento de la inscripción. El copiloto deberá ser piloto o alumno perteneciente a una entidad afiliada, con licencia FAI vigente. A fines de los registros históricos, el título de Campeón Nacional corresponderá al piloto al que se le hayan asignado los puntos de la Selección Nacional. En el pesaje inicial, se tendrá en cuenta el peso del piloto al mando y el acompañante de mayor peso.

- Se permitirá compartir el puesto de piloto al mando entre un máximo de tres (3) pilotos por planeador biplaza. En ese caso, el equipo participará fuera de clasificación, en condición de HC, sin derecho a integrar la clasificación oficial ni a obtener puntos para la Selección Nacional.
El acompañante deberá ser piloto o alumno y contar con licencia deportiva FAI vigente.

1.6.- CAMBIOS DE CONFIGURACION EN LOS PLANEADORES

Los cambios de configuración y partes de un planeador (punteras, WL, etc.), serán libremente permitidos hasta el pesaje inicial. Con posterioridad no serán permitidos.

1.7.- INSCRIPCIÓN

Cada entidad que patrocine competidores deberá estar al día con su cuota de afiliación a FAVAV.

Cada entidad deberá inscribir un jefe de equipo, quien será el interlocutor directo entre ésta y la organización.

Asimismo, la entidad certificará que sus representados son integrantes de la misma y cumplen con los requisitos dispuestos por FAVAV para la participación en el campeonato.

1.7.1.- EFECTO DE LA INSCRIPCIÓN

Por el solo hecho de la inscripción, los participantes declaran conocer este reglamento y se obligan a cumplirlo. La participación será por su exclusiva cuenta y riesgo, responsabilizándose por los daños que pudiere sufrir y/o causar a personas y/o cosas.

1.7.2.- LÍMITE DEL NÚMERO DE PARTICIPANTES

La FAVAV puede poner un límite al número de participantes. Este límite debe figurar en las Normas locales. En el caso de que existiese mayor cantidad de pilotos con deseos de participar, el orden de prioridad se hará de acuerdo con el orden de inscripción, hasta completar la limitación establecida.

La inscripción se considera efectiva una vez que la totalidad del pago de la misma se haya acreditado en la cuenta del club organizador.

1.8.- CÁLCULO FONDO DE TRASLADO

Con el fin de colaborar con los costos de traslado de los aviones remolcadores, todos los pilotos inscriptos abonarán un aporte equivalente a una cantidad determinada de litros de combustible, establecida por FAVAV.

El total recaudado conformará el Fondo de Traslado.

A los efectos de su distribución, se computará la distancia existente entre el aeródromo de origen de cada remolcador y el aeródromo sede del campeonato. La suma total de kilómetros de todos los remolcadores participantes determinará el total general de kilómetros a considerar.

El Fondo de Traslado se dividirá en su totalidad por el total general de kilómetros, obteniéndose un valor por kilómetro recorrido.

Cada remolcador recibirá un reintegro proporcional, calculado multiplicando dicho valor por la cantidad de kilómetros correspondientes a su traslado.

Ejemplo:

Fondo total recaudado: $3.000.000

Total de kilómetros de todos los remolcadores: 6.000 km

Valor por kilómetro:

$3.000.000 ÷ 6.000 = $500/km

Distribución:

Remolcador A: 1.000 km → recibe $500.000

Remolcador B: 2.000 km → recibe $1.000.000

Remolcador C: 3.000 km → recibe $1.500.000

1.9.- AVIÓN REMOLCADOR

Cada avión de remolque podrá patrocinar hasta siete (7) planeadores, independientemente de la titularidad de estos.

El avión deberá estar habilitado hasta el fin del campeonato, contando con veinte (20) horas útiles como mínimo, y equipado con equipo VHF operativo en frecuencias aeronáuticas.

Su piloto deberá tener habilitación de piloto remolcador, psicofísico vigente hasta el final del campeonato y conocimiento completo del reglamento.

El avión y su piloto deberán presentarse con una nota del club patrocinante que autorice y recomiende al remolcador, dando garantía de que se encuentra en condiciones de operar.

El remolcador deberá estar capacitado para remolcar a cualquiera de sus planeadores patrocinados con el peso máximo de despegue autorizado.

Cada club deberá inscribir formalmente ante la organización a los aviones remolcadores y sus respectivos pilotos remolcadores que participarán del campeonato, adjuntando la documentación correspondiente: habilitación de piloto remolcador, formulario 337, psicofísico vigente, seguro y nota del club patrocinante. Esta inscripción se realizará según el procedimiento y los plazos que establezca la organización de cada campeonato.

La inscripción del avión remolcador implica la cesión irrestricta de los derechos y uso de imagen tanto del avión remolcador como de su piloto o pilotos.

1.10.- PUBLICIDAD

El participante que solicite su inscripción al Campeonato de Vuelo a Vela declara expresamente conocer y aceptar las condiciones establecidas en el presente Reglamento en lo que respecta a publicidad. Esta aceptación implica la cesión irrestricta de los derechos y uso de imagen tanto del planeador concursante, piloto y equipo de apoyo.

Todos los participantes deberán colocar en sus planeadores y aviones adhesivos con el logotipo y publicidad oficial del Campeonato que haya adoptado **FAVAV**. Dicha publicidad queda limitada al lado izquierdo del cockpit.

Se permitirá la realización de publicidad particular para el piloto o la Institución patrocinante, fuera

de la que sea dispuesta por **FAVAV**.

Su ubicación estará limitada a:

- En la parte libre de la cola.
- En el fuselaje, detrás del borde de fuga.
- En los vehículos particulares de apoyo, tráiler e indumentaria del equipo.

Si hubiere un conflicto de intereses entre la publicidad contratada por **FAVAV** y la que aporta el piloto, éste deberá limitar los logos a su tráiler, indumentaria y vehículos, no pudiéndolos colocar en el planeador.

El hecho de la colocación de la publicidad en planeadores y aviones por parte de **FAVAV** no genera para sus propietarios ningún derecho a compensación de índole alguna para reclamar, salvo las previstas por la reglamentación del Campeonato para la ayuda económica a los participantes.

Para el hipotético caso de que los adhesivos se deteriorasen, o presentaran algún tipo de inconvenientes para el vuelo, el/los participante/s deberá/n solicitar a la Organización su reemplazo de inmediato, la que proveerá de otros en buen estado y de las mismas características.

Todos los participantes deberán prestarse a los requerimientos periodísticos en los días en que se produzcan arribos al aeródromo.

En dichas oportunidades, se efectuará conferencia de prensa, a la que deberán asistir los pilotos ubicados en los tres primeros puestos de la clasificación provisoria que hasta ese momento haya dado a conocer la Comisión Deportiva.

El horario de las conferencias de prensa será fijado diariamente por la Organización y será comunicado a los pilotos con la antelación suficiente como para asegurar su concurrencia.

1.11.- MÁXIMA AUTORIDAD DE INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

El Director del Campeonato es la máxima autoridad y será el intérprete oficial de sus reglamentos.

Podrá resolver según su criterio las situaciones no previstas en el mismo. Asimismo, podrá cancelar o interrumpir el Campeonato cuando razones suficientes así se lo determinen.

Deberá remitir a **FAVAV**, a la finalización del campeonato, un informe detallado del mismo y todos los testimonios de las pruebas disputadas, junto con las planillas de cómputos correspondientes.

La FAVAV velará por la aplicación del reglamento, pudiendo actuar de oficio en el caso de ser necesario.

El Consejo Superior tratará cualquier tema en la primera reunión posterior al campeonato.

2.- REGLAMENTO DE OPERACIONES

2.1.- JEFE DE OPERACIONES

Los aspectos operativos de los campeonatos estarán bajo la autoridad del Jefe de Operaciones.

La Jefatura de Operaciones llevará un registro diario en el que consten las identificaciones del avión y del planeador involucrado.

2.2.- PILOTOS REMOLCADORES

Los pilotos remolcadores estarán a las órdenes del Jefe de Operaciones.

Este dispondrá la oportunidad en que los pilotos remolcadores deberán concurrir, con sus aviones, a realizar los envuelos.

Si un avión no realiza los envuelos en la oportunidad señalada, por cualquier causa que fuere, el Jefe de Operaciones deberá poner el hecho en conocimiento del Director y éste resolverá si se aplica alguna penalidad a los pilotos con planeadores inscriptos bajo su patrocinio.

2.3.- PESAJE

Pesaje Inicial: previo a la primera prueba oficial todos los planeadores y pilotos deben ser pesados para registrar su peso de referencia y que no exceda el peso máximo de despegue.

En el mismo acto del pesaje, la organización verificará el correcto funcionamiento del dispositivo FLARM de cada planeador.

A los efectos de verificar el cumplimiento del límite de peso máximo de despegue especificado en el correspondiente manual de vuelo, la organización del campeonato solicitará diariamente el pesaje de los planeadores participantes antes del envuelo.

Se tolerará un error máximo de 2% por sobre el peso de referencia registrado en el pesaje inicial.

Cualquier planeador que exceda la tolerancia permitida (2%) no será autorizado para el despegue hasta corregir su peso.

2.4.- CAJA

El armado de la caja podrá realizarse mediante alguno de los siguientes sistemas:

a) Por filas.

b) Por grupos.

c) Por orden de llegada.

En los sistemas por filas o por grupos, en el primer día oficial puntuable se asignará la ubicación correspondiente a cada planeador, la cual irá rotando en los días subsiguientes, siempre que la prueba anterior haya sido puntuable y exista más de una fila o grupo de caja.

La organización del campeonato podrá modificar el sistema de armado de la caja en cualquier momento del campeonato cuando existan razones operativas o de seguridad que así lo justifiquen.

Asimismo, en caso de que la organización detecte que un piloto abandona reiteradamente la caja de manera intencional con el fin de obtener una ventaja deportiva, podrá aplicar sanciones, incluyendo warning o quita de puntos.

2.5.- HORA DE ENVUELO

El jefe de Operaciones informará diariamente la hora del primer envuelo.

2.5.1.- POSPOSICIÓN DEL ENVUELO

Si un competidor deseare posponer el envuelo en el momento asignado por su ubicación en la caja, por cualquier causa que fuere, perderá un envuelo.

Deberá ubicar el planeador al final de la caja de su clase, o al final de la caja de la clase siguiente, si la hubiere, a su elección.

2.5.2.- ENVUELOS POSTERIORES

Si un competidor aterrizare mientras se están desarrollando los envuelos, podrá recibir un nuevo envuelo al final de la caja de su clase.

Si un competidor aterrizare luego de finalizados los envuelos de la caja de la clase a la que pertenece y mientras se están desarrollando los remolques de otra clase, tendrá derecho a recibir nuevo envuelo en forma inmediata, o a recibirlo luego de finalizados los envuelos de la clase en curso, a su elección.

Si aterrizare más de un planeador, la prioridad para los nuevos remolques se determinará según el orden de aterrizaje.

Si un competidor aterrizare luego de finalizados los envuelos de las cajas de todas las clases, tendrá derecho a un nuevo envuelo en forma inmediata.

Si fuera más de uno, la prioridad para envuelo se determinará según el orden de aterrizaje, sea cual fuere la clase a la que perteneciere.

En todos los casos, cuando requiriesen envuelo simultáneamente un piloto que decidió salir de la caja, por cualquier motivo, y un piloto que aterrizó durante el desarrollo de los envuelos, tendrá prioridad el piloto que aterrizó. El piloto que decidió salir de la caja deberá esperar su turno al final de la misma. Los competidores deberán informar sus intenciones para recibir nuevo envuelo a la Jefatura de Operaciones.

Los competidores que, habiendo recibido un remolque normal, aterrizaren fuera del aeródromo base, no tendrán derecho a nuevos envuelos, excepto si este aterrizaje se hubiera producido por emergencia durante el despegue en las siguientes circunstancias:

• Por causa no atribuible al piloto participante.

2.6.- NÚMERO DE ENVUELOS

En cada prueba, cada competidor tendrá derecho a tres envuelos dentro de los horarios que al efecto se fijen.

En caso de un envuelo frustrado por falla del participante, se lo considerará como uno de los tres permitidos.

Si ello se debió a fallas de la Organización o del avión, no será contado como uno de los tres estipulados y el participante tendrá derecho a un nuevo envuelo en forma inmediata, según las indicaciones del jefe de Operaciones. Este nuevo envuelo inmediato no podrá postergarse ubicando al piloto al final de la caja de otra clase.

2.7.- TRAYECTORIA DEL REMOLQUE

La Jefatura de Operaciones fijará una trayectoria de remolque que será obligatoria, y podrá modificarla por cuestiones de seguridad.

Salvo indicación en contrario, la altura de corte será de 500 mts. sobre el terreno.

El piloto del planeador no podrá desprenderse antes de alcanzar la altura de corte establecidas por la organización, salvo situación de emergencia.

Al llegar a la altura de corte, el piloto del planeador deberá desprender sin necesidad de indicación alguna.

Transcurridos diez segundos sin que el planeador haya desprendido, el piloto remolcador ordenará el desprendimiento mediante la seña correspondiente.

En caso de que esta señal no fuere obedecida, el piloto a cargo del avión de remolque deberá comunicarse por radio con el piloto del planeador remolcado, pidiéndole el corte o las razones por las cuales no lo hace.

En caso de que no obtenga respuesta o el piloto del planeador informe que no puede desprender el remolque, el piloto remolcador procederá a desprender la soga desde el avión, previa verificación de que la zona esté libre para la caída de la soga.

En caso de emergencia, el corte deberá ser inmediato.

Los planeadores con motor auxiliar deberán mantener una trayectoria similar a los remolcados. Se limita a diez (10) minutos el tiempo de ascenso con motor.

2.8.- ATERRIZAJES FUERA DEL AERÓDROMO BASE

2.8.1.- INFORMACIÓN DEL ATERRIZAJE

El piloto será responsable de proporcionar los datos correctos de su lugar de aterrizaje a la Jefatura de Operaciones.

Los equipos deberán informar a Operaciones los datos recibidos en forma directa y el momento en que salen a la búsqueda.

También deberá informar a Operaciones sobre el regreso del planeador al aeródromo, una vez realizada la recuperación.

2.8.2.- RECUPERACIÓN

Cada piloto será responsable de la recuperación de su planeador en caso de aterrizajes fuera del aeródromo base. Cuando la recuperación se realice mediante remolque aéreo deberá ser solo desde una pista habilitada (Aeródromo o LAD), la autorización de la operación y la designación del avión que la realizará quedan a cargo del Director del Campeonato. Los aviones remolcadores deberán contar con autorización previa de su club patrocinante para realizar este tipo de operaciones. La organización del campeonato establecerá el valor por hora a abonar por dicho servicio.

2.9.- PLANEADORES MOTORIZADOS

Los planeadores motorizados deben poseer un registrador aprobado por IGC que registre satisfactoriamente los momentos en que el motor esté funcionando. No será válido un registro sin esta condición. El piloto deberá presentar un registro que compruebe el correcto funcionamiento del sistema.

Si posteriormente al envuelo necesita utilizar el motor, deberá hacerlo dentro del circuito de tránsito delaeródromo con autorización del jefe de operaciones.

En caso de puesta en marcha del motor fuera del circuito de tránsito, se lo considerará aterrizado fuera del aeródromo, perdiendo el derecho a reenvolar.

2.10.- LLEGADAS

El participante deberá comunicar a Operaciones su inminente arribo, con aproximadamente tres (3) minutos de anticipación o diez (10) km antes de la línea de llegada.

El procedimiento de aterrizaje oficial es el de final directa, salvo observaciones específicas del Jefe de Operaciones.

2.11.- NORMAS DE SEGURIDAD

En todos los casos, los pilotos de planeador deberán desprender inmediatamente el remolque cuando el remolcador lo indique.

Los pilotos de los planeadores y de los aviones de remolque deberán respetar los circuitos de tránsito que indique la Jefatura de Operaciones.

En los virajes en térmica no se podrán realizar maniobras bruscas, como cabreadas repentinas, cambios bruscos en la trayectoria de los virajes y otras similares.

Se encuentran prohibidas las maniobras que puedan ser calificadas como temerarias, entendiéndose por tal cualquier acción u omisión del piloto que, por imprudencia, negligencia o inobservancia de los usos y costumbres de circulación y separación entre aeronaves, genere un riesgo evitable para la seguridad propia o de terceros, especialmente durante el vuelo en grupo, aunque no se cause una colisión o accidente.

En caso de producirse alguna de las maniobras indicadas en los párrafos anteriores, quedará a criterio de la Organización del Campeonato la evaluación, calificación y eventual aplicación de las sanciones que correspondan.

No se podrá virar por debajo de los 200 m en los circuitos de tránsito de aviones y planeadores, o sobre el aeródromo.

En el área comprendida dentro del radio de veinte (20) km del aeródromo base, el sentido de viraje en las térmicas será siempre hacia la izquierda.

Fuera del área indicada, todo planeador que ingrese a una térmica deberá virar en el sentido en que lo hace quien ya está virando en ella, a cualquier altura que este se encuentre.

El vuelo en nubes está prohibido, debiendo ser removidos o desconectados permanentemente los instrumentos giroscópicos y aquellos que permitan el vuelo sin referencia visual con el terreno.

Los compases Bohli están permitidos.

La Dirección podrá suspender los envuelos u ordenar el aterrizaje de los planeadores y aviones por razones de seguridad.

Por razones de seguridad, la organización podrá no abrir el control de partida y cancelar la prueba.

En caso de que, por cualquier circunstancia, se cancele la tarea de una clase, los participantes de dicha clase deberán aterrizar inmediatamente siguiendo las indicaciones del Jefe de Operaciones.

Los pilotos que, por cualquier circunstancia, consideren que se encuentran transitoriamente disminuidos en su aptitud psicofisiológica que pudiera impedirles operar en condiciones de seguridad sus aeronaves, deberán abstenerse de hacerlo.

2.11.1.- PILOTOS DE SEGURIDAD

De la lista definitiva de participantes, la Dirección del Campeonato designará los pilotos de seguridad, a razón de tres por clase en disputa.

Los pilotos de seguridad tendrán por misión la recepción de quejas y comentarios relativos a la seguridad de vuelo que les formulen los demás participantes, el traslado de las mismas a la Dirección respecto de las faltas de disciplina de vuelo, u otras de las que tomaren conocimiento.

2.11.2.- SANCIONES

En el caso de comprobarse violaciones a cualquiera de las normas de seguridad vigentes, el Director del Campeonato, en consulta con el Director de la Comisión Deportiva y el Jefe de Operaciones, con el asesoramiento de los Pilotos de Seguridad y previa audiencia del afectado, podrá sancionar al infractor.

La sanción podrá llegar hasta la expulsión del Campeonato, en cualquier momento de su desarrollo.

Los pilotos y equipos deberán mantener una conducta deportiva adecuada durante todo el desarrollo del campeonato, tanto en vuelo como en tierra, respetando a la organización, a las autoridades del campeonato y al resto de los participantes. Las faltas de conducta podrán ser evaluadas por la Dirección del Campeonato, con el asesoramiento del Consejo de FAVAV, y sancionadas conforme a la gravedad de la falta.

3.- REGLAMENTO DEPORTIVO

3.1.- CLASES

Las clases que se disputarán en los campeonatos son las siguientes:

3.1.1.- CLASES EN DISPUTA

Campeonatos Nacionales:

• Combinada Open.

• Combinada 15M.

• Combinada Standard.

• Clase Club.

Campeonatos Regionales:

• Combinada 15M–Open.

• Combinada Standard.

• Clase Club.

• Entrenadores.

3.1.2.- CRITERIO DE VALIDEZ DE LAS CLASES

Cada clase deberá reunir como mínimo diez (10) planeadores para un Campeonato Nacional o Regional.

Si por algún motivo no se completase el mínimo de una clase, la organización podrá incluir los planeadores en otra inmediatamente consecutiva.

En caso de que no se reúna un mínimo de planeadores entre todas las clases, el Campeonato será declarado desierto. En el caso de que esto suceda, la organización podrá poner en disputa una copa,

que serviría para sumar kilómetros a los participantes.

3.2.- VALIDEZ DEL CAMPEONATO

El campeonato será válido para cada clase cuando se cumplan cinco (5) pruebas validas en los campeonatos nacionales y tres (3) pruebas validas en los campeonatos regionales.

3.3.- IDENTIFICACIÓN DE LOS PLANEADORES

La identificación de los planeadores será a través de la matrícula deportiva, que consistirá en una combinación de no más de tres números o letras, o combinación de ambos, colocados a los lados del timón de dirección y con un tamaño no inferior a 30 cm.

También deberá estar en el vehículo de los ayudantes en algún lugar muy visible.

En el caso de que participen dos o más planeadores con la misma matrícula deportiva, se asignará un número consecutivo que se antepondrá a la matrícula en cuestión. Tendrá prioridad de conservar su matrícula original quien haya completado antes la inscripción al campeonato.

3.4.- SISTEMA DE CONTROL

El participante deberá disponer de un registrador de datos aprobado por **IGC**.

Los planeadores motoveleros deberán cumplir con lo especificado en el art. 5 de "Technical Specification for GNSS Flight Recorder" de la IGC.

3.5.- TRANSMISOR DE DATOS GPS

La Organización puede solicitar a los competidores transportar dentro de sus planeadores transmisores de datos GPS para monitorear sus vuelos. El dispositivo FLARM, o anticolisión equivalente, deberá permanecer encendido y operativo durante todo el vuelo, quedando prohibido su apagado voluntario. La confirmación de apagado del FLARM durante el vuelo será pasible de sanción.

3.6.- HORA OFICIAL

La hora por utilizarse como estándar para este sistema de control será la hora **GPS** local.

3.7.- TEMAS DE VUELO

Deportiva determinará diariamente el tipo de prueba a ser cumplida por los participantes y elegida entre las siguientes opciones:

3.7.1.- PRUEBA AST (Assigned Speed Task)

Definida como la máxima velocidad sobre una distancia dada, volando a través de puntos de viraje

designados.

3.7.1.1.- DISTANCIA NOMINAL

Es la distancia desde el cruce válido de la línea de partida hasta el punto de cruce de la línea de llegada, medida a través de todos los puntos de viraje.

3.7.1.2.- DISTANCIA DE PRUEBA NO CUMPLIDA

a.- Aterrizaje en la última pierna

Es la distancia nominal de la prueba menos la distancia desde el punto de aterrizaje, o del fix del aterrizaje virtual, hasta el arco de llegada.

Si la distancia resultante entre el punto de aterrizaje y la llegada fuese mayor que la distancia de la última pierna, se restará la longitud de esta última pierna.

b.- Aterrizaje en otras piernas

La distancia computable es la distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por los vértices asignados en el orden preestablecido, hasta el vértice siguiente al aterrizaje, menos la distancia desde este vértice al punto de aterrizaje.

En el caso de que la distancia desde este vértice al punto de aterrizaje fuese superior a la longitud de la pierna no completada, se restará la distancia de la pierna no completada.

3.7.1.3.- TIEMPO COMPUTADO

Es el tiempo transcurrido desde el punto de cruce de la línea de partida al punto de cruce de la línea de llegada.

3.7.1.4.- VELOCIDAD COMPUTADA

Es la resultante del cociente entre la distancia computada y el tiempo computado.

3.7.2.- PRUEBA AAT (Assigned Area Task)

Definida como la máxima velocidad en un tiempo mínimo dado, volando a través de áreas prediseñadas.

3.7.2.1.- DISTANCIAS EN PRUEBAS AAT

a.- Distancia nominal

Es la distancia desde el cruce de la línea de partida hasta el punto de cruce de la línea de llegada, medida a través de los puntos centrales de las áreas, en el orden en que estas fueran asignadas.

b.- Distancia máxima

Es la mayor distancia posible de volar utilizando las áreas dadas.

c.- Distancia mínima

Es la mínima distancia posible de volar tocando todas las áreas dadas.

d.- Maximización de distancia

En todos los casos, la distancia será determinada teniendo en cuenta, para cada área asignada, el punto GPS que maximice la distancia computable.

3.7.2.2.- DISTANCIA COMPUTADA

La distancia computable es la tomada desde el cruce de la línea de partida, pasando por todas las áreas asignadas en el orden correcto, hasta el cruce de la línea de llegada.

a.- Distancia con aterrizaje en la última pierna

La distancia computable es la distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por todas las áreas asignadas en el orden correcto y hasta la línea de llegada, menos la distancia que faltaba para completar la prueba.

En el caso de que la distancia resultante entre el punto de aterrizaje y la llegada fuese mayor que la distancia entre el arco de llegada y el punto registrado dentro de la última área que maximice la distancia recorrida, se restará esta última distancia definida.

b.- Aterrizaje en otras piernas

La distancia computable es la distancia desde el cruce de la línea de partida, pasando por las áreas asignadas en el orden preestablecido, hasta el punto más próximo del área asignada siguiente, menos la distancia desde este punto al punto de aterrizaje.

En el caso de que esa distancia fuese superior a la existente entre el punto registrado dentro de la última área validada que maximice la distancia recorrida y el punto más cercano de la próxima área, se restará esta última distancia definida.

3.7.2.3.- TIEMPO COMPUTADO

Es el tiempo logrado por cada competidor desde el cruce de la línea de partida hasta el cruce del arco de llegada, siempre que este sea mayor al tiempo mínimo propuesto.

Es el tiempo mínimo establecido cuando el piloto haya recorrido la prueba en un tiempo menor al mínimo establecido.

Es el tiempo real logrado por cada competidor, aunque este fuese menor al mínimo establecido, si ha recorrido más del 95% de la distancia máxima de la prueba.

3.7.2.4.- VELOCIDAD COMPUTADA

Es el cociente entre la distancia computada y el tiempo computado.

3.8.- ATERRIZAJES FUERA DEL CAMPO

3.8.1.- REALES

La posición de un aterrizaje fuera del campo será determinada por el último punto **GPS** válido antes de que el planeador se detenga.

Ante cualquier falla del registrador que no permita verificar la continuidad del registro, el vuelo será considerado como con un aterrizaje fuera del campo.

A los fines del cálculo de la distancia, se tomará como válido el último fix registrado antes de la falla, o el anterior que le dé la mayor distancia recorrida.

Para los motoplaneadores o planeadores con motor auxiliar, se tomará el último fix válido que le dé la mayor distancia recorrida antes de la puesta en marcha del motor en vuelo y se lo considerará como aterrizado fuera del aeródromo base.

3.8.2.- VIRTUALES

Un aterrizaje virtual ocurre cuando la distancia computada de cualquier fix **GPS** válido registrado durante el vuelo es mayor que la distancia computada medida hasta la posición real del aterrizaje.

3.9.- SISTEMA DE PARTIDA

3.9.1.- OPCIONES DE PARTIDA

La línea de partida consistirá en una línea de diez (10) kilómetros de longitud, centrada en el punto de partida establecido por la organización, perpendicular al rumbo de la primera pierna de la prueba.

Para cada día de competencia se deberá utilizar una de las dos opciones, y ambas deberán ser publicadas en la hoja de prueba del día.

Opción 1: Partida Normal. Sin parámetros.

Opción 2: Partida PEV. Se deberán especificar en la hoja de prueba del día dos parámetros: el Tiempo de Espera y el Tiempo de Partida. El valor de cada uno de los parámetros deberá ser de 5, 6, 7, 8, 9 o 10 minutos.

3.9.1.1.- PROCEDIMIENTO PARA LAS PARTIDAS PEV

Cuando se publique que la Partida PEV está en uso para la prueba asignada del día, los pilotos deberán pulsar el Pilot Event (PEV) en el registrador primario antes de cruzar la Línea de Partida.

Posteriormente a haber pulsado el PEV, comienza el intervalo de Tiempo de Espera y, a su fin,

comienza el intervalo de Tiempo de Partida, ambos definidos en la hoja de prueba del día.

Al presionar el PEV se crean dos intervalos de tiempo: en el primero, denominado Tiempo de Espera, no se puede cruzar la línea de partida sin penalización; en el segundo, denominado Tiempo de Partida, se puede cruzar la línea de partida sin penalización.

El PEV puede ser presionado en el momento que se desee hasta un total de tres (3) veces por decolaje. Si se presiona más de tres veces, se considerará PEV no válido.

Cada vez que se presiona el PEV se cancela el anterior y comienza nuevamente el conteo del Tiempo de Espera.

En caso de que se presione el PEV varias veces dentro de un intervalo de treinta (30) segundos, se considerará como un solo PEV y el momento que se tomará será el de la primera pulsación.

Serán penalizados los vuelos en que no se registre un PEV o en que se realice una partida válida fuera del intervalo libre de penalización. Únicamente durante el intervalo Tiempo de Partida el piloto podrá cruzar la línea de partida libre de penalización.

Motoveleros: Los motoveleros deberán cumplir con la regla de los tres (3) PEV. Para que un motovelero pueda tener otros tres (3) PEV, deberá encender el motor de acuerdo con las previsiones para motoveleros tronados, considerándolo como un nuevo decolaje.

En caso de que haya atrasos en la apertura del control de partida, luego de anunciada la hora de apertura, quedará suspendido el sistema de partida con PEV para ese día.

Nota: Para marcar el PEV solo se puede utilizar el registrador principal. Está permitido presionar el PEV antes de la apertura de control.

Un PEV presionado a una distancia igual o mayor a treinta (30) km de la línea de partida no será considerado como PEV válido, entendiéndose como una activación accidental.

3.9.2.- HORA DE PARTIDA

Será considerada hora de partida la que surja luego de la apertura del control de partida y por interpolación lineal entre el último punto registrado antes del cruce de la línea de partida y el punto inmediato posterior, previo al pasaje por el primer vértice del circuito o previo al aterrizaje fuera del aeródromo base.

El participante deberá realizar al menos una partida válida para considerar que inició la prueba.

3.9.3.- APERTURA DEL CONTROL DE PARTIDA

Para que una prueba pueda ser iniciada, todos los participantes de la clase de que se trate deben haber tenido la oportunidad de realizar un envuelo normal.

La apertura del control se anunciará por radio, en la frecuencia que indique la organización del Campeonato.

El control de partida se abrirá luego de pasados veinte (20) minutos del despegue del último envuelo

válido de cada categoría (dentro de caja).

El Director del Campeonato podrá postergar o aplazar la apertura del control y cancelar la prueba de cada clase del día, ya sea por razones de seguridad, climáticas o deportivas.

El participante podrá repetir la prueba asignada para el día. Para cómputos, se tomará la mejor de sus performances.

3.9.4.- ALTURA MAXIMA DE PARTIDA

La Organización del campeonato podrá establecer una altura máxima para las partidas. El cruce de la línea de partida por encima de la altura máxima establecida será penalizado, verificándose mediante el registro GPS del vuelo, sin poder exceder la penalización los puntos de velocidad obtenidos por el piloto ese día.

La organización indicará si este procedimiento será utilizado. En caso de utilizarse, la altura máxima de partida deberá ser declarada en el briefing y estar indicada en la hoja de tarea del día.

3.9.5.- PROCEDIMIENTO PREVIO A LA LARGADA: ALTURA (AGL) PREVIA A LA LARGADA

La organización podrá imponer una altitud previa a la largada (AGL), a cumplir después de abierto el control de partida y antes de realizar una largada válida. El piloto deberá contar con al menos un fix por debajo de dicha altura antes de largar. El incumplimiento será penalizado con un (1) punto por metro por encima de la altura especificada, sin que dicha penalización pueda exceder los puntos de velocidad obtenidos por el piloto ese día.

La organización indicará si este procedimiento será utilizado. En caso de utilizarse, la altitud previa a la largada deberá ser declarada en el briefing y estar indicada en la hoja de tarea del día.

Este es un procedimiento previo a la largada, no un procedimiento de largada: no impone restricción alguna sobre la altitud de largada en sí.

3.10.- VALIDACIÓN DE PASAJES

3.10.1.- PRUEBAS AST

Se considerará que el planeador ha validado el pasaje por un vértice si algún punto **GPS**, o bien algún punto del segmento que une dos puntos **GPS** consecutivos, está incluido dentro de un círculo de 500 m de radio, con centro en el mencionado punto.

3.10.2.- PRUEBAS AAT

Habrá validado el pasaje por un área si algún punto **GPS**, o bien algún punto del segmento que une dos puntos **GPS** consecutivos, está incluido dentro del área asignada.

3.11.- LLEGADA

Se considera llegada a la línea que describe una circunferencia de al menos 3 km de radio con centro en un punto ubicado en el aeródromo a tal fin. La organización podrá ampliar en cada prueba el círculo de llegada y el punto de la misma por razones de seguridad. No será necesario aterrizar en el aeródromo para validar la tarea una vez cruzada la línea de llegada.

La organización podrá determinar una altura de llegada mínima AGL sobre el terreno. El pasaje por debajo de esta altura estará penalizado.

El control de llegada se cerrará cuando el 100% de los concursantes hayan aterrizado o se haya cumplido la hora del crepúsculo civil.

3.11.1.- HORA DE LLEGADA

Será considerada hora de llegada la que surja por interpolación lineal entre el último punto registrado antes del cruce y el punto inmediato posterior al cruce de la línea de llegada.

3.12.- ENTREGA DE REGISTROS DE VUELO

Dentro de los cuarenta (40) minutos posteriores al arribo de la prueba, el participante deberá entregar a la Comisión Deportiva el registro de datos de su vuelo, según la metodología que la dirección del torneo haya adoptado. Los pilotos que hubieran aterrizado fuera del aeródromo base deberán entregar el registro a la brevedad posible y, en todos los casos, dentro del mismo día, ya sea en forma directa o por los medios que la organización habilite a tal fin.

- Vía correo electrónico o mediante el copiado del archivo en la carpeta especificada.
- Por medios de almacenaje como Compact Flash, SD, MMC, Memory Stick o memoria USB.

La Organización del Campeonato no aceptará la entrega de los dispositivos de registro, salvo que se trate de un registro alternativo aprobado.

4.- REGLAMENTO DE CÓMPUTOS

DEFINICIONES DE LOS PARÁMETROS DE PUNTUACIÓN

En las siguientes tablas, las abreviaturas AST y AAT se utilizan para la tarea de carrera AST (Assigned Speed Task) y la tarea de área asignada AAT (Assigned Area Task), respectivamente.

4.1.- DÍA VÁLIDO

Para que un día de prueba de una clase sea declarado válido, el veinticinco por ciento (25%) de los participantes del día deberán haber volado una distancia mínima de la clase de Dm, especificada en la tabla correspondiente y corregida por hándicap.

Nota sobre hándicap

El hándicap es el factor que se aplica a cada planeador de acuerdo con su rendimiento, con la finalidad de minimizar las diferencias de performance existentes entre ellos.
Los valores de hándicap para cada planeador se encuentran en la tabla incluida en el Anexo 1. Las distancias y velocidades reales son multiplicadas por el factor hándicap para obtener valores corregidos

4.2.- DÍAS DE CAMPEONATO

Los parámetros utilizados para puntuar cada día del campeonato son:

<table>
<tr><th>Parámetro</th><th>Descripción</th></tr>
<tr><td>D</td><td>Distancia de la tarea. Se utiliza solo en la puntuación de AST y se define en 6.3.1c.</td></tr>
<tr><td>Td</td><td>Tiempo mínimo de tarea (horas). Para el AAT, Td se especifica en el briefing; para el AST, Td = 0.</td></tr>
<tr><td>D1</td><td>Distancia mínima para 1000 puntos, dependiendo de la clase:
<table>
<tr><th>Clase</th><th>Distancia</th></tr>
<tr><td>Club y Standard</td><td>250 km</td></tr>
<tr><td>15 metros</td><td>250 km</td></tr>
<tr><td>Open</td><td>250 km</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Parámetro</th><th>Descripción</th></tr>
<tr><td>Dm</td><td>Distancia mínima para validar el día, dependiendo de la clase:
<table>
<tr><th>Clase</th><th>Distancia</th></tr>
<tr><td>Club y Standard</td><td>100 km</td></tr>
<tr><td>15 metros</td><td>100 km</td></tr>
<tr><td>Open</td><td>100 km</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

n1	Número de competidores que alcanzan una distancia corregida por Handicap (Dh) de al menos Dm
n2	Número de finalistas que superen 2/3 de la mejor velocidad corregida por Handicap (Vo).

n3	Número de finalistas, independientemente de la velocidad
n4	Número de competidores que alcanzan una distancia corregida por Handicap (Dh) de al menos Dm/2
N	Número de competidores que han tenido un lanzamiento de competencia ese día
Do	Distancia más alta corregida por Handicap (dh) del día
Vo	Velocidad corregida por Handicap (Vh) del día del mejor clasificado
To	Tiempo de marcado (T) del finalizador cuyo Vh = Vo. En caso de empate, se aplica la T más baja. Si no hay finalizadores, entonces To 100.
Pm	Puntuación máxima disponible para el día, antes de **que se apliquen** F **y** FCR.
Pdm	Puntos de distancia máximos disponibles para el día, antes de **que se apliquen** F **y** FCR.
Pvm	Puntos de velocidad máximos disponibles para el día, antes de **que se apliquen** F **y** FCR.
F	Factor día
Fcr	Factor de ratio de finalización
Día	Si el Día no es un Día de Campeonato (ver 8.2.1), entonces todas las puntuaciones = 0, sujeto a la aplicación de las penalizaciones definidas 5

4.3.- COMPETIDORES

Los parámetros utilizados para puntuar a cada competidor son:

Parámetro	Descripción
D	Distancia de marcaje del competidor. Definido en 3.7 para AST y para AAT.
H	Hándicap del competidor, si se está utilizando el hándicap; de lo contrario, H = 1.

Parámetro	Descripción
Dh	Distancia corregida por hándicap del competidor. (Dh = D / H).
T	Tiempo de marcado del competidor llegado (horas). Definido en 3.7 para AST y para AAT.
Pd	Puntos de distancia de los competidores.
V	Velocidad de marcaje del finalizador. (V = D / T).
Vh	Velocidad corregida por hándicap del finalizador. (Vh = V / H).
Pv	Puntos de velocidad del competidor llegado.
S	Puntuación del competidor del día, expresada en puntos.

Nota para cómputos: *Antes del cierre de la línea de meta, con el fin de mantener la representatividad de los resultados preliminares, se presumirá que los competidores no contabilizados son finalistas, con Dh ≥ Dm y Vh = Vo, pero no aparecerán en la clasificación.*

4.4.- CÁLCULO DE PUNTUACIONES

4.4.1.- TAREA DE CARRERA RT (AST)

Parámetros del día:

Pm = el menor de: 1000 o: 1250 x (Do/D1) - 250 o: (400 x To) – 200
F = el menor de 1 y (1,25 x n1 / N)
FCR = el menor de 1 y (1,2 x (n2/n1) + 0,6)
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

Puntuación de la competencia:

1. Para cualquier finalizador:

   Pv = Pvm x (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
   Pd = Pdm

   Excepto: Si Vh < 2/3 Vo entonces Pv = 0

2. Para cualquier persona que no termine:

   Pv = 0
   Pd = Pdm x (Dh / Do)

3. S= F x FCR x (Pv + Pd)

4.4.2.- TAREA DE ÁREA ASIGNADA (AAT)

Parámetros del día:

Pm = el menor de: 1000 o: 1250 x (Do/D1) - 250 o: (400 x To) – 200
F = el menor de 1 y (1,25 x n1 / N)
FCR = el menor de 1 y (1,2 x (n2/n1) + 0,6)
Pvm = 2/3 (n2 / N) x Pm
Pdm = Pm – Pvm

Puntuación de la competencia:

1. Para cualquier finalizador:
   Pv = Pvm x (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
   Pd = Pdm
   Excepto: Si Vh < 2/3 Vo entonces Pv = 0
2. Para cualquier persona que no termine:
   Pv = 0
   Pd = Pdm x (Dh / Do)
3. **S= F x FCR x (Pv + Pd)**

5.- TABLA DE PENALIZACIONES

La Dirección del Campeonato está facultada para imponer sanciones que pueden llegar a la expulsión de aquellos integrantes de los equipos que no observen el Reglamento y las normas elementales de conducta deportiva. Para ello deberá sesionar en forma conjunta con el derecho de defensa del afectado.

Tabla de penalizaciones			
lista de infracciones	**primera falta**	**segunda falta**	**faltas siguientes**
Exceso de peso por fuera de los límites establecidos ***(En caso de pesaje general diario, esta pena no es aplicable).***	2 ptos x Kg excedido	4 ptos x Kg excedido	10 ptos x Kg excedido *
Partida incorrecta fuera de la línea			
Entre 0 y 0.5 Km desde la línea de partida	Descuento de 50 ptos		
Mayor a 0.5 km de la línea de partida	Partida no valida		
No PEV o partida fuera del intervalo Tiempo de Partida	1 punto por segundo fuera de la ventana de Tiempo de partida, hasta un máximo de 60 puntos		
Altura previa a la partida	1punto por metro por encima de la altura mínima indicada para la prueba.		
Pasaje incorrecto de los puntos de viraje o de las áreas			
Menos de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	Descuento de 50 ptos		
Más de 0.50 km del límite del sector de viraje o Área	No pasado		
LLegada incorrecta			
Pasando con menos altura que lo definido en las Normas	1pt./m o quita de ptos x veloc.		
Vuelo peligroso o arriesgado			
Vuelo en nube o acrobacia no autorizada	100 ptos	Desc. Día	Desc. total
Sentido de viraje incorrecto en zona indicada	W	50 ptos	100 ptos *
Remolque: Corte prematuro o tardío	W	25 ptos	50 ptos *
Remolque: Llamada (palancazo) antes del corte	W	25 ptos	50 ptos *
Llegada: Maniobra riesgosa	25 pts	50 ptos	Desc. Día
Motoplaneadores			
Ausencia del registro de prueba del motor	Desc. Día	Desc. Día	Desc. Día
Falsificación de documentos			
Falsificación de documentos	Desclasificación total		
Otras infracciones			

Volar bajo influencia de alcohol o estupefacientes	Desclasificación total		
Intento u obtención de ayuda deportiva por un extra competidor en planeador o avión	50 ptos	100 ptos	Desc. Día *

* Para el último día de competencia no hay warnings. Quita de puntos si es la primer vez y descalificación si es reincidente.

5.1. RECURSOS

Las resoluciones de la Comisión Deportiva relativas al control y clasificación de los participantes y de la Dirección del Campeonato que se mencionan en el artículo **2.11.2**, serán susceptibles del recurso de reconsideración, planteado ante el Director del Campeonato, en la forma y plazo que se indican en el artículo 5.1.1. de este Reglamento.

5.1.1. FORMA, PLAZO Y PROCEDIMIENTO

El recurso deberá ser presentado por escrito dentro de las doce horas contadas a partir de las cero horas del día siguiente a la publicación de la decisión o clasificación definitiva.

El recurrente deberá aportar nuevos elementos de juicio y formular claramente las interpretaciones en que se funde.

Interpuesto el recurso, el Director del Campeonato deberá expedirse dentro del término de doce horas.

El plazo para recurrir con relación a la última prueba del Campeonato será de seis horas contadas a partir del momento de la publicación de la clasificación definitiva.

En este caso, la dirección deberá expedirse dentro del término de seis horas.