

ASTURIAS F3F INTERNATIONAL OPEN

Gijón, 10 y 11 de Septiembre de 2011

Reglas locales

Las siguientes normas particulares serán de uso obligado durante toda la competición para permitir el realizar la prueba con las máximas garantías de seguridad.

1.- Manga 0.-

No está prevista la realización de una manga 0, la competición solo empezará en el caso de que las condiciones permitan volar sin dificultad.

2.- Grupos.-

Los pilotos estarán agrupados en grupos correlativos de 5, cada piloto debe de conocer su grupo, pues los reflights se harán al final de su grupo, exceptuando los pilotos cuarto y quinto de cada grupo, que lo harán al final del grupo siguiente. El orden de salida durante los dos días de competición se indicará durante el briefing y tendrá en cuenta estos grupos.

3.- Cronometraje de la carrera de velocidad.

El funcionamiento y la señalización del equipo de cronometraje serán suficientemente explicados en el briefing al comienzo de la competición.

Se controlara la intensidad del viento y su dirección de forma continua y automática, y en caso de que dichos valores estén por debajo de los límites establecidos en FAI durante más de **15** segundos será convenientemente señalizado.

Transcurrido un tiempo para que el piloto precedente se aleje de la zona de competición, el equipo de cronometraje señalará al siguiente piloto sus 30 segundos de preparación, si dicho tiempo finaliza sin lanzarse el avión, tendrá un 0 en la manga, iniciándose la secuencia para el siguiente piloto. Por dicho motivo es necesario que por lo menos se encuentren dos pilotos en la zona de lanzamiento.

El Juez principal no llamará a los pilotos ni para la preparación ni para el lanzamiento, solo indicará al piloto que puede comenzar su manga, y así mismo cronometrará manualmente los 5 segundos en que el velero debe de regresar a la altura de la ladera una vez finalizada la carrera de velocidad (regla anti-diving).

4.- Refligths.-

Una vez comenzada la carrera de velocidad, en caso de que las condiciones meteorológicas estén por debajo de los límites FAI durante un tiempo superior a 15 segundos o por causas ajenas al piloto este no pudiera finalizar su carrera, el piloto tiene derecho a reflight. El Juez principal preguntará al piloto si quiere reflight, y este debe de responder inmediatamente con un claro si/no; ésta decisión no podrá ser cambiada.

El reflight no será realizado en vuelo, el Juez mandará aterrizar al piloto y lo llamará a volar el reflight al final de su grupo.

5.- Zona de competición.-

El piloto que finaliza su carrera de velocidad debe de abandonar inmediatamente la zona de competición para permitir la salida del siguiente piloto, en caso de no hacerlo sin una causa justificada será sancionado por el Juez Principal con 0 puntos en la manga.

6.- Plano de seguridad.-

El plano de seguridad estará situado a todo lo largo de la ladera , y siempre que sea posible se retirará unos dos metros por detrás del borde de la ladera. Un Juez vigilará mediante una referencia visual éste plano, y cada vez que un piloto lo cruce durante la carrera de velocidad (no en el lanzamiento, ni cogiendo altura ni en el aterrizaje) con cualquier parte del velero, lo señalará con una bocina y será penalizado con 100 puntos. Esta norma será explicada claramente en el briefing para cada ladera.

7.- Zona de aterrizaje.-

La zona de aterrizaje estará claramente delimitada, y el aterrizaje fuera de dicha zona sin causa justificada puntuará con 0 puntos en la manga. Si el piloto vuelve a salir a la ladera durante el aterrizaje incluso por una zona distinta a la de la competición puntuará igualmente con 0 puntos en la manga.

Maniobras no seguras de aterrizaje, como volar el piloto muy bajo sobre los espectadores o sobre el parking, podrán ser penalizadas por motivos de seguridad por el Juez Principal con 100 puntos.

8.- Dorsal de los pilotos.-

Los pilotos deben de llevar todo el tiempo puesto el dorsal con su número, si un piloto acude a la zona de lanzamiento sin su dorsal será penalizado por el Juez Principal con 100 puntos.

9.- Penalizaciones.-

Las penalizaciones impuestas a un piloto durante la realización de una manga no serán descartadas por el piloto con el resultado de la manga, ni en el caso de que la manga se cancele.

10.- Partición de una manga.-

Si una manga se interrumpe por condiciones adversas según el reglamento FAI, y han volado ya más del 50% de los pilotos, la manga se dividirá automáticamente en dos mini mangas; una válida con solo el 50 % de los pilotos y otra pendiente con el restante 50% de los pilotos, los cuales podrán volar seguidamente si las condiciones cambian o incluso al día siguiente.

11.- Rescate de los modelos.-

Durante el transcurso de la prueba, y en caso de cualquier percance con el modelo, será la Organización la que decida el modo de rescate del avión y los medios empleados para tal fin, así como la paralización o no de la prueba. En ningún caso nadie rebasará la línea de plano a lo largo de toda la ladera, para rescatar un modelo, sin la autorización de la Organización y /o el Juez de la misma.

Gijón, Julio 2011
La Organización