

# Reglamento



## *VUELOS DEPORTIVOS – RANKING INTERNO. (RI)*

### **1. PROPÓSITO.**

El RI tiene como propósito establecer un **orden de mérito** entre aquellos pilotos que, participando del vuelo deportivo, deseen rankearse dentro del club.

Este orden de mérito habilita a los pilotos participantes a la elección prioritaria de planeadores para participar en cualquier evento deportivo **avalado por FAVAV**, en la temporada de vuelo a vela del año posterior al **RI** computado.

Un piloto que obtiene un determinado orden de mérito en el **RI** debido a su desempeño **deportivo**, no puede ser despojado del mismo hasta que se valide otro **RI**, en el cual sea superado por otro piloto que se haga acreedor de dicho puesto. (Excepto ante la renuncia al ranking por el piloto, o por resolución de la **CD** como una eventual sanción).

### **2. TEMPORADA DE VUELO.**

- A) La temporada de vuelo da comienzo el día **1° de Julio** y finaliza el **31 de Mayo** del año siguiente. Quedando un mes libre para evaluar el **RI** y hacer la asignación de máquinas correspondiente.
- B) Los vuelos deportivos a presentar en el **RI** se podrán realizar de Lunes a Lunes.

### **3. CATEGORÍAS.**

**3.1** Hay un Ranking Interno **único**, donde participan **todos los pilotos y planeadores del club y privados**, habilitados por la Comisión Directiva.

**3.2** Hay una única categoría de planeadores, conformada por todos los planeadores del club habilitados para vuelos deportivos.

**3.3** El sistema de hándicaps a utilizar es el elaborado por **FAVAV** para el ranking nacional 06/07.

### **4. TEMAS DE VUELO.**

**4.1** Cada piloto es libre de elegir el vuelo a realizar que crea más conveniente para cada situación.

**4.2** La comisión deportiva publica al inicio de la temporada una lista de vértices sugeridos para realizar los vuelos deportivos. Cada piloto es libre de agregar el o los vértices que crea más conveniente siempre y cuando estos estén a más de 15km de los vértices sugeridos.

**4.3** Son validables, para el **RI**, únicamente los vuelos de **velocidad en áreas (AAT) y de velocidad a vértices (AST)** que cumplen con el código FAI.

**4.4** El tamaño de las áreas en las pruebas AAT no pueden superar el 50 % de la pierna mas corta y pueden tener como máximo un radio de 40 km.

**4.5** Cada piloto debe declarar públicamente el tema de vuelo a realizar mediante la confección de la planilla correspondiente donde figurarán las coordenadas de los vértices que no estén dentro de los sugeridos, la cual deberá estar firmada por el piloto y el planillero o remolcador de turno. (sin excepción alguna).

## **5. SISTEMA DE PARTIDAS.**

El sistema de partida tiene las siguientes características:

-**Altura de remolque:** a elección del piloto con un máximo de 1000 metros.

-**Altura de partida:** a libre elección del piloto.

-**Punto de partida y de llegada:** el punto de partida será una línea perpendicular al rumbo de la primera pierna con una longitud de 5 km. a cada lado de LDG. La diferencia de altura entre la partida y la llegada deberá ser de 1000m, de superar esa diferencia se **devaluará** según el sistema de puntuación de FAVAV. Temp. 06/07

## **6. FÓRMULAS DE PUNTAJE.**

El sistema de puntuación utilizable es el utilizado por **FAVAV**, ranking nacional 06/07.

## **7- VALIDEZ DE UN VUELO DEPORTIVO.**

**7.1** LOS VUELOS DEPORTIVOS SERAN INVALIDADOS DE FORMA AUTOMATICA Y NO PODRAN SER COMPUTADOS PARA EL RANKING INTERNO CUANDO EL PILOTO MANTENGA DEUDAS DE CUALQUIER CONCEPTO CON LA INSTITUCION.

### **7.2**

A) Un vuelo deportivo computable para el **RI** deberá ser realizado con un planeador del club o privado, con punto de partida y de llegada en LDG.

A los vuelos realizados los días de semana se les asignara el 100 % del puntaje, mientras que a los vuelos realizados los fines de semana y días feriados serán bonificados de acuerdo a la siguiente escala: 40 % a una prueba entre 100 y 150 km, 30 % a una entre 150 y 200 km, y un 20 % a una entre 200 y 250 km. Las pruebas de más de 250 km no serán bonificadas.

B) Se podrán presentar los vuelos realizados en Campeonatos Regionales. Aquellos pilotos que nunca hayan participado de un Campeonato Nacional se les computara el 100 % de los puntos y a aquellos pilotos que hayan volado Campeonatos Nacionales se devaluara el puntaje en un 20 %.

**7.3** un piloto para participar del **RI** deberá tener la licencia deportiva al día. (El reglamento de FAVAV toma como válidos los vuelos realizados posterior a la fecha de pago de la temporada) ojo!!!!

**7.4** es obligatorio para todos los pilotos participantes presentar todas las pruebas al ranking de la FAVAV, de lo contrario quedara sin puntaje para el **RI**.

**7.5** un vuelo deportivo es computable para el **RI** cuando un piloto recorre más de **100 Km**.

**7.6** un vuelo deportivo debe cumplir con los tecnicismos generales que exige el código FAI, subordinado a la reglamentación específica del **RI**.

## **8. CONTROL DE UN VUELO DEPORTIVO.**

**8.1** El control de los vuelos deportivos, es efectuado por los Observadores Deportivos, de acuerdo a las normas establecidas en el punto 7.

**8.2** La Comisión Directiva designará a los Observadores Deportivos.

**8.3** La Comisión Directiva debe designar un encargado para fiscalizar y calcular las puntuaciones, dándolas a conocer con la mayor celeridad posible.

**8.4** El método de control de horarios de partida, llegada, pasada de vértice, lugar de aterrizaje, etc., puede ser mediante el uso de: **registrador homologado, GPS con registro de altura, GPS 2D más barógrafo**. Puede contarse con el testimonio del Observador Deportivo en caso de ser necesario.

**8.5** La documentación referida a los vuelos deportivos (registros de vuelos, barogramas, testimonios de aterrizajes, etc.) tendrá que quedar en poder del piloto hasta la finalización del ranking ya que la Comisión Directiva se lo puede pedir para verificarlo en cualquier momento.

**8.6** En caso de apelación a lo resuelto por el fiscalizador, el piloto debe dirigirse a dicha persona y a la CD. En el plazo máximo de los 7 días de ocurrido el fallo que se apela.

## **9. CLASIFICACIÓN FINAL.**

**9.1** La clasificación final del **RI** es el resultado de la suma de los puntajes de **6 vuelos deportivos** como máximo, 3 pruebas de velocidad en Areas (AAT) y 3 pruebas de velocidad a vértices (AST). presentados por cada uno de los pilotos participantes.

**9.2** En caso de igualdad de puntos en la clasificación final se define ese puesto presentando de a **1** vuelo deportivo de reserva bajo las condiciones anteriores hasta que se produzca una desigualdad.

**9.3** Si persiste una desigualdad, se define por mayor cantidad de Km. recorridos entre todos los vuelos deportivos.

## **10. CONDICIONES GENERALES.**

### **10.1 VUELOS DEPORTIVOS:**

El piloto que participe en el **RI** debe estar autorizado por la CD a realizar vuelos deportivos en los respectivos planeadores que desee volar y debe poseer su licencia deportiva FAI vigente.

### **10.2 ASIGNACIÓN DE PLANEADORES.**

10.2.1 **Días Sábados, Domingos y Feriados:** La asignación de planeadores se realiza **entre aquellos pilotos que quieran participar del sistema de rotación** y arriban al aeródromo **antes de los horarios establecidos**, mediante turnos rotativos por sorteo al comienzo de la temporada de vuelo deportivo, para cada planeador en el que se inscribirán los pilotos según su elección. Correspondiendo el orden de asignación con el orden de merito según el **RI** vigente, y por orden correlativo descendente, irán eligiendo la maquina a utilizar, hasta ocupar el máximo de acuerdo al cociente determinado en el punto 10.2.11.

10.2.2 *Estos turnos rotaran en un puesto cada día independientemente si se vuela o no, por cualquier causa. Esta rotación se interrumpirá solamente durante competencias avaladas por FAVAV, en las que concurren pilotos del club.*

10.2.3 Se prohíbe el intercambio de planeadores y de turnos de rotación entre los pilotos, sea o no de común acuerdo.

10.2.4 **Días hábiles:** mediante una lista de reservas, con cualquier anticipación, no pudiendo hacerse otra nueva reserva hasta transcurrida la fecha de la anterior. Podrá registrarse la anotación de suplente en el caso de que se encuentre cubierta la fecha elegida. En este caso el mismo piloto suplente podrá anotarse como titular en una fecha siguiente.

10.2.5 Cuando el piloto titular de ese día no concorra al campo, el planeador queda libre y se efectúa un sorteo para su uso en temas deportivos, entre los pilotos habilitados a volarla, de acuerdo a la reglamentación del club. Si resulta favorecido en el sorteo un piloto de la brigada de ese planeador, éste no perderá su turno respectivo.

10.2.6. Los pilotos que arriban al aeródromo **después del horario** pueden elegir, entre los planeadores que hay libres, si los hubiese, según el **orden de llegada**; careciendo de toda validez el orden de mérito.

10.2.7. Un piloto interesado en registrarse al **RI**, puede hacerlo debiendo comenzar estando libre en la última ubicación, en la fecha de su incorporación.

10.2.8 Un piloto que falta tres veces consecutivas a su turno de vuelo, queda automáticamente fuera de la rotación, pudiendo ingresar nuevamente, según el punto 10.2.7.; excepto cuando la ausencia sea **previamente anunciada a todos** los pilotos participantes del ranking.

10.2.9. Ante el retiro **temporario o permanente** de un planeador, o si se incorpora un nuevo planeador al vuelo deportivo, se elabora un nuevo fixture de rotación.

10.2.10. Habrá un horario límite para presentarse el piloto titular de cada día en el campo de vuelo, que será el día siguiente:

**(Sábados 12 hs. – Domingos y feriados 11 hs. – Días hábiles 13 hs.)**

*Pasados esos horarios el piloto titular pierde su turno y se procederá de acuerdo al punto 10.2.6. Cabe aclarar, con respecto al sorteo señalado, que el mismo tiene lugar si existe más de un piloto con horario de llegada antes del fijado. En caso de que ninguno cumpla éste requisito, se considerará para el uso del planeador vacante, la hora de llegada al campo de vuelo.*

10.2.11. **Conciento:** Para determinar la cantidad de pilotos por máquina se procederá a dividir el total de pilos intervinientes por las máquinas afectadas. El cociente resultante representará la cantidad de pilotos por máquina.

En caso de fracciones se deberá adjudicar comenzando por la máquina de menor performance y el piloto mejor ubicado en la lista, que le siga en el puntaje a los que ya han elegido máquina. Por ejemplo: si hay 10 pilotos en el ranking y 4 máquinas Asir, Pw-5 y 2 Ka6; se divide por 4, lo que da 2.5. O sea 2 pilotos para Astir, 2 para Pw-5 y 3 para cada Ka6, por ser máquina de menor performance.

### 10.3 PRIORIDAD DEL VUELO DEPORIVO.

10.3.1. Un vuelo deportivo tiene prioridad sobre un vuelo local, en la utilización de un planeador, cuando el piloto que desea realizar el vuelo deportivo arriba aeródromo en los horarios establecidos.

10.3.2. Si un piloto decide no realizar el vuelo deportivo, debe dejar libre el planeador (inclusive hallándose en vuelo) de encontrarse en alguna de las siguientes situaciones, en el orden en que se enuncian:

a) si existe otro piloto que, habiendo llegado a horario, desea realizar un vuelo deportivo.

b) si existe otro piloto que, habiendo llegado al aeródromo con anterioridad, cedió el planeador porque desea realizar un vuelo local.

10.3.3. El piloto dispuesto a realizar un vuelo deportivo tiene derecho a efectuar un vuelo librado de treinta minutos y luego otro de 40 minutos como máximo, con un intervalo entre ambos de hasta 30 minutos o, en su defecto, uno de 1 hora de duración como máximo. Si dentro de esos plazos no decide iniciar el vuelo deportivo, se entiende que no desea efectuar el vuelo en cuestión, aplicándose lo dispuesto en el punto 10.3.2.

### 10.4 ENVUELOS:

tienen **prioridad** de envuelo los planeadores que poseen el **tema de vuelo de mayor distancia**. A igualdad de distancia, el primer planeador en pisa.

### 10.5 CONTROL DE PARTIDAS:

el horario de apertura del control de partidas es libre.

## 11. OBLIGACIÓN DE LOS PILOTOS PARTICIPANTES.

**11.1** Los pilotos participantes en el **RI** poseen la responsabilidad de colaborar en las tareas a fines al vuelo deportivo, solicitadas por el Jefe de Turno.

**11.2** Todo piloto que desee realizar un vuelo deportivo debe tener previsto e informado al Jefe de turno, en qué forma se realizará una posible eventual recuperación del planeador. **(Es obligatorio que el vehículo que realice la recuperación tenga el seguro al día y el ayudante, la extensión en la licencia de conducir para transportar remolque).**

**11.3** Si un planeador no cuenta con los elementos de búsqueda (auto, carro, etc.) en buenas condiciones, queda automáticamente inhabilitado para realizar vuelos deportivos, excepto cuando el problema se deba a causas de fuerza mayor. En dicho caso se prevén las medidas convenientes para asegurar la recuperación del mismo.

**11.4** Un planeador aterrizado fuera del aeródromo, debe ser recuperado y puesto nuevamente en condiciones de vuelo, antes de las 11:00 hs. Del día siguiente, salvo causas de fuerza mayor. El piloto es el responsable de que la recuperación se lleve a cabo.

**11.5** Los carros de transporte, invariablemente deben guardarse bajo techo, siendo la única excepción cuando se está participando en algún certamen.

## **12. VUELO DEPORTIVO EN PLANEADOR BIPLAZA.**

**12.1** Los vuelos deportivos en planeador biplaza son adjudicados al comandante de la tripulación.

**12.2** Los planeadores biplazas están fuera del régimen de brigadas.

**12.3** Podrán ser acompañantes en un vuelo deportivo de un planeador biplaza, solo pilotos del club. (excepto cuando la CD lo autorice)

**12.4** Solo se podrá volar deportivo en biplazas los días de semana, quedando excluidos los fines de semana y feriados.

## **13. BUSQUEDA POR AVIÓN.**

**13.1** Se permite la búsqueda por avión en caso que el aterrizaje del planeador se haya efectuado en aeródromo o en pista denunciada.

**13.2** Que dicha búsqueda no interfiera la actividad normal en L.D.G. por supuesto que la búsqueda es optativa para el piloto de planeador.

**13.3** El club ha resuelto efectuar un descuento del 10% en el costo de la búsqueda a los pilotos que intenten pruebas de 300 Km. sin tener en cuenta la distancia al aeródromo o pista en donde aterricen. Este descuento se eleva al 30% en pruebas de más de 500km.

**13.4** El cobro de las búsquedas por avión será el equivalente a los litros de nafta consumida ( en aeródromo o pistas de hasta 30km de L.D.G. se cobrará el equivalente de dos envuelos).

## **14. CONCURRENCIA A CAMPEONATOS.**

**14.1** Los pilotos que deseen concurrir a un campeonato deberán realizar 500km. En vuelos deportivos, como mínimo en esa temporada. Este requerimiento podrá ser reducido a criterio de la CD en caso de circunstancias ajenas a la voluntad de los pilotos, que impidan realizarlos.

**14.2** El piloto que no tenga puntaje en el **RI** de la temporada anterior, podrá acceder a un planeador solo en caso de que ningún piloto con puntaje concurra.

**14.3** La integración del equipo que concurra a un campeonato esta sujeta en última instancia, a la aprobación de la CD por razones de resguardo del material de vuelo.

- 14.4** Los pilotos que concurren al campeonato nacional tendrán prioridad para volar el planeador elegido, con 10 días de anticipación.
- 14.5** El piloto deberá tener tres pruebas cumplidas por velocidad en la maquina a llevar.
- 14.6** En el caso de asistir a un torneo regional, los pilotos deberán cumplir con las exigencias de la FAVAV.
- 14.7** En el caso de exceder los dos pilotos por planeador, tendrán la prioridad los mejores ubicados en el **RI** anterior. Y luego se completaran las plazas por sorteo entre los que no tengan puntaje.
- 14.8** todo piloto que ha participado en un torneo Regional durante la temporada perderá el derecho a otro durante la misma, a menos que hubiera plazas libres.

APROBADO Julio 2011.



..... HORASIO J. BALLISTEROS .....

Presidente.  
Club de Planeadores Junin.